



【米国】

Maritime Action Plan (海事行動計画) について



山上 寛之

運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
主任研究員



山下 庸介

運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. はじめに

米国政府は、2026年2月13日、ルビオ国家安全保障問題担当大統領補佐官及びヴォーグ行政管理予算局長連名で、Maritime Action Plan (海事行動計画。以下「MAP」という。)を発表した¹⁾。

MAPは、2025年4月発表された大統領令に基づき、アメリカの海事産業の持続的な回復と強靱性を確保するための具体的な行動を盛り込んだ戦略として策定されたものである。MAPには、米国に入港する外国建造船に対する一律課金や、米国コンテナ貨物輸送に係る米国船の使用比率の設定など我が国海運事業者に大きな影響を及ぼし得る施策が盛り込まれているほか、造船におけるAI等の先端技術の導入、造船従事者・船員の確保育成、北極海航路を含む北極圏の利活用など、今後の日米協力にも関連する取組・方針が含まれている。

本稿では、速報として、MAPの主なポイントと盛り込まれている各施策を概説する。

2. Maritime Action Plan (MAP) について

2.1 大統領令における策定指示

トランプ大統領は、2025年4月9日、「Restoring America's Maritime Dominance」と題する大統領令（以下「大統領令」という。）に署名した²⁾。同令では、国家安全保障問題担当大統領補佐官（以下「大統領補佐官」という。）に対して海事行動計画（Maritime Action Plan (MAP)）を策定することを、行政管理予算局長に対してMAPに関連する立法、規制、財政措置に関する評価を行うことを指示した。加えて、運輸長官、商務長官、国防長官などの関係閣僚に対しては、個別分野ごとに、MAPに盛り込むべき立法提案を大統領補佐官に提出することを指示した。

なお、MAPは大統領令署名から210日以内に策定することとされていたが、今回の公表は当該期日を大幅に超過している。

2.2 全体構成

MAPは、以下の4つの柱（Pillar）で構成され、各柱に推奨される施策が示されている。

- ・第1の柱 米国の造船能力の再構築
- ・第2の柱 海事労働力育成に係る改革
- ・第3の柱 海事産業基盤の保護
- ・第4の柱 安全保障、経済安全保障及び産業の強靱性

その上で、巻末には必要な規制緩和措置や立法措置提案が記載されている。

各柱は必ずしも独立しておらず、相互に関連する施策もあり、

内容も多岐にわたる。このため、本稿では、まず大枠を示すために、2.3において施策の目的別に整理した主なポイントを記した上で、2.4においてMAPに盛り込まれた各施策の概要を記載する。読者の関心に応じて各節参照いただきたい。

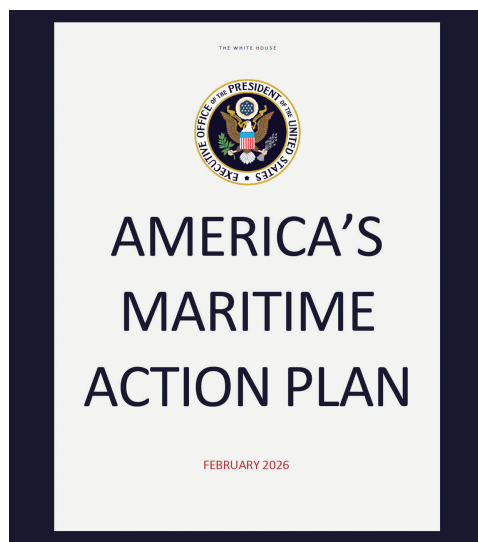


図1 Maritime Action Plan表紙（出典：White House HP）

2.3 主なポイント

MAPは、造船・海運を含む米国海事産業が危機発生時に十分な造船能力・輸送能力を有していないとの認識に立ち、米国建造船の需要の確保・増加等を通じた造船能力の再構築や、米国籍船の増加、米国人船員の育成を通じた輸送能力の確保を図ろうとしている。

(1) 造船関連

①米国造船所での建造需要の確保・増加

米国建造船に対する長期的な需要を確保することで、民間事業者の予見可能性を高め、米国造船所に対する投資を促進しようとしている。このため、軍艦や巡視船などの政府調達船の発注方法の改善（本誌P.52参照：第3の柱（3））や米国建造・米国籍船で構成される戦略的商船隊（Strategic Commercial Fleet (SCF)）の創設（本誌P.53参照：第4の柱（2）①）を行うほか、外国建造船に対する一律課金などの規制的手法や米国造船所への投資・米国建造船に対する税制・財政措置を講ずることとしている。

外国建造船に対する課金については、2025年10月14日より、通商法301条に基づく対中国対抗措置として、中国建造（一部）・運航・保有船に対する課金及び外国建造自動車運搬船

(RORO 船を含む) に対する課金が開始されたが(現在一時停止中)³⁾、MAPでは、対象を中国関係船舶や自動車運搬船に限定せず、外国建造船に対して積載する輸入貨物の重量に応じた課金を行うこととしている(本誌P.50参照:第1の柱(2))。当該課金を財源の一部として、米国海事産業に対する支援の財源である「海事安全保障信託基金」を創設することとしている(本誌P.53参照:第4の柱(3))。

米国建造船・米国造船所への投資に対する支援として、既存の税制・財政措置の見直しや新たな支援措置の創設が示されているが(本誌P.50参照:第1の柱(1)③等)、MAPではその詳細は明らかにされていない。

課金の種類	対象船舶	課金額	
MAPに規定するユニバーサルフィー	非米国建造船	貨物重量当たりの課金	
通商法301条に基づく入港料	非米国建造自動車運搬船(RORO船を含む)	\$46/純トン数	
	中国建造船	コンテナ船	\$18/純トン数 又は \$120/場コンテナ数
		バルカー	\$18/純トン数
		その他船舶	\$18/純トン数
	中国保有・運航船	\$50/純トン数	

図2 MAPに規定するユニバーサルフィーと通商法301条に基づく課金の比較(筆者作成)

②同盟国等からの米国造船所への投資促進

米国造船所への投資に関しては、同盟国等からの投資促進を図ろうとしている。MAPでは、日韓との関税交渉において両国から米国への投資分野の一つとして位置づけられたことを踏まえ、引き続き、貿易交渉等を通じて同盟国等からの投資を促すほか、外国建造を認めつつ米国建造に移行する「ブリッジ戦略」を採用すること示している(本誌P.50参照:第1の柱(4))。同戦略は、フィンランドとの砕氷船調達・建造を念頭に置いたものと解され⁴⁾、米国にとって安全保障・経済安全保障上重要な船舶の建造であって、現時点で米国の建造能力が十分でないものについて、外国造船所から調達を行いつつ、最終的に米国での建造を目指す戦略であると考えられる。

③米国内の造船サプライチェーンの強化

造船所に対する投資のみならず、船舶部品の国内生産能力の強化や単一サプライヤーの解消など米国内の造船サプライチェーンの確保・強化に取り組むこととしている(本誌P.53参照:第4の柱(1)①・③)。米国内のサプライチェーンについては、日韓両国からその脆弱性を指摘する声が上がっているのみならず⁵⁾、米国内においても海軍の軍艦調達における遅延・建造コストの上昇の原因の一つとしても挙げられており⁶⁾、米国造船業の課題として認識されていた。

④造船分野における新技術の導入

熟練工を含む労働者不足に対応するため、AI、ロボット、自動化など新技術を採用することとしている(本誌P.52参照:第3の柱(3)⑨、本誌P.53参照:第4の柱(1)②等)。先端技術の開発を進め、当該分野における同盟国との協力も位置付けられている。

⑤造船人材の確保・育成

海軍の造船人材育成事業の拡大や政府調達・助成金交付時の条件として労働力への投資の義務付け等の措置を講ずる。

(2) 海運関連

①米国籍船の増加

米国籍船の増加についても、米国建造船の増加同様、財政支援によるインセンティブ付与と規制的手法を用いて、その実現を図ろうとしている。

財政支援に関しては、米国建造・米国籍船で構成されるSCFを創設し、建造費・運航費の支援を行うことで米国籍船を増加させることとしている(本誌P.53参照:第4の柱(2)①、再掲)。SCFは、現在連邦議会に提出されているSHIPS for America Actにも規定されており、10年間で最大250隻の確保を目指すこととされている⁷⁾。

米国籍船の確保については、現在、Maritime Security Program(以下「MSP」という。)やTanker Security Program(以下「TSP」という。)など、緊急時に国防総省に利用させることを条件に、米国籍船の保有・運航事業者に対して運航費補助を行う施策を講じている。MSP及びTSPの参加要件には、いずれも米国籍船であることが含まれる一方、米国建造船であることは求められていない。また、参加企業に対する支援は運航費支援に限られている。

この点、SCFは、米国建造かつ米国籍船であることを要件とし、その支援は運航費・建造費が対象となっている。米国建造船が外国建造船よりも船価が高いことを前提に、政府支援によりその価格差をカバーし、米国建造・米国籍船を増加させる施策であると解することができる。なお、MAPでは、MSP・TSPに基づく米国籍船増加も施策として掲げられている(本誌P.53参照:第4の柱(2)②)。

プログラム名	最大隻数	米国籍・米国建造の要件	財政支援	
			対象	支払金額*
Strategic Commercial Fleet (SCF)	250	米国籍船 かつ米国建造船	運航費補助及び 建造費補助	840万ドル/年 (2035年度)
Maritime Security Program (MSP)	60	米国籍船	運航費補助	650万ドル/年 (2026年度)
Tanker Security Program (TSP)	20	米国籍船	運航費補助	816万ドル/年 (2026年度)

*SCFの金額はSHIPS for America Actに規定する2035年度の最大支払額を250隻で除した金額を、MSP及びTSPの金額は根拠法に規定する1隻当たりの支払額(年度ごとに金額は変わる)を指す。

図3 Strategic Commercial Fleet・Maritime Security Program・Tanker Security Programの比較(筆者作成)

これに加え、コンテナ積貨物に係る米国船(U.S. vessels)比率の設定及び段階的引き上げを導入することとしている(本誌P.52参照:第3の柱(1)①)。政府貨物では米国籍船(U.S. flagged vessel)の利用比率が設定されており、MAPではこの比率を引き上げるとともに⁸⁾、今後の米国建造船増加に応じ、政府貨物以外の輸入コンテナ積貨物全般にも段階的に要件を課す内容となっている。なお、コンテナ積貨物の輸送比率設定の対象については、「U.S. flagged vessels」ではなく「U.S. vessels」と記載されており、米国籍船を指すのか、米国建造・米国籍船を指すのか明らかではない。

②米国人船員の確保・育成

船員養成機関の拡充や、船員資格要件の見直しや船員の処遇改善により、米国人船員の確保・育成を図ることとしている(本誌P.51参照:第2の柱)。第2の柱「海事労働力育成に係る改革」の大部分を占めており、他の柱に比べて粒度細かく施策が記載されている。

(3) 北極海航路安全保障戦略

大統領令において、国防長官は、運輸長官、国土安全保障長官、沿岸警備隊総司令官と協議の上、北極海航路の確保に必要な目標、目的等を特定した戦略を策定することとされており、当該項目に基づき、「北極海航路安全保障戦略」が規定されている(本誌P.53参照：第4の柱(5))。

北極海における米国のプレゼンス確保のための砕氷能力を有する巡視船の確保や、航行の自由の確保、安全輸送の確保などの北極海航路の利用に関する事項のほか、海底資源や重要鉱物、アラスカLNGなどのエネルギー資源を含む資源確保に関する事項が含まれており、現政権の北極圏への強い関心が表れている。

(4) 立法措置の提案

トランプ政権は、2027年度大統領予算教書の発表に続いて、これらの措置を実現するために立法措置の提案をパッケージとして連邦議会に送付する予定としている。なお、米国は、日本と異なり行政に法案提出権がないことから、大統領は、一般教書演説などによって連邦議会に対して政策課題を提示している⁹⁾。

2.4. MAPの各施策の概要

2.4.1 第1の柱：米国の造船能力の再構築

(1) 国内造船能力の増加

①造船、修繕及び港湾インフラの変革

米国籍船の建造及び修繕の需要を満たすため、商用造船所の更新投資を行う。

②利用可能な権限とリソースの活用と合理化

造船所や重要なサプライヤーが直面する資金面での障壁を下げるため、連邦政府の融資及び助成権限を使用し、資金を増額する。複数年にわたる発注コミットメントにより長期的な需要を示し、民間投資を促す。

③公設造船所の資本再構成

海軍造船所(バージニア州ノーフォーク、メイン州ボーツマス、ワシントン州ピュージェット・サウンド、ハワイ州パールハーバー)及び米国沿岸警備隊造船所(メリーランド州ボルチモア)の資本再構成のための資金提供を行う。

④米国港湾の航路・水深の調査

陸軍工兵隊及び海洋大気庁と連携し、主要な米国港湾、内陸河川、五大湖の航路の深さを調査し、現代の船舶基準を満たし、造船所・修繕所へのアクセスを可能にしているかを評価する。

⑤AIなどの新技術の活用

AI駆動の設計ツールや、アディティブ・マニファクチャリング(3Dプリンティング)、拡張現実(AR)などの新技術を使用して、設計プロセスと建設中の効率を向上させる。米国の造船事業を活性化・拡大するため、自律運航船に投資する。

(2) 米国造船所への投資に対するインセンティブ付与

①米国に入港する外国建造船に対する一律課金の導入

米国港湾に寄港する外国建造船に対し、輸入貨物重量を基準とした一律課金(Universal Fee)を課し、海事安全保障信託基金(Maritime Security Trust Fund。本誌P.53参照：第4の柱(3)参照)に充当可能とする。

輸入貨物重量キログラム当たり1セントの料金を課せば、10

年間で約660億ドル、キログラム当たり25セントの料金では約1.5兆ドルの収入が得られるとの試算が示されている。

②海事投資促進連合(Maritime Incentive Coalition)の創設

連邦機関、州政府、経済開発組織で構成される海事投資促進連合(Maritime Incentive Coalition)を創設し、個々の案件に応じた造船所の用地整備・インフラ提供の調整機能を果たす。

③長期融資の確保及び連邦船舶融資プログラムの近代化

運輸省海事局(以下「MARAD」という。)の連邦船舶融資プログラム(通称Title XI)の要件を拡大するとともに、既存の支援プログラムを参考に新たな支援プログラムを設立する。

(3) 「海事繁栄区域」(Maritime Prosperity Zone)の設立

商務長官は、財務長官、運輸長官、国土安全保障長官、行政管理予算局長官、国防長官と協議の上、海事繁栄区域(Maritime Prosperity Zone(MPZ))を指定する。商務長官に対し100の区域の指定権限を付与し、区域の指定期間は10年間とする。指定の対象には、海事サプライチェーン企業、労働力開発・教育機関なども含むこととする。

MPZは2017年に創設されたOpportunity Zone(OZ)¹⁰⁾をモデルとして制度設計されるとされており、指定された区域で実施される事業投資から得られる利益への税制優遇措置等を講ずることが念頭に置かれていると解される。

(4) 需給ギャップへの対応

既存の政府支援の改編や、新たな政府プログラムの創設などにより、米国海事産業への需要を高め、米国海事産業の需給ギャップに対応することとしている。

①船舶建造・造船所投資に対する連邦政府による融資とインセンティブの増加

連邦政府による融資及び税制特例を拡充、近代化し、船舶建造や造船所投資の税引き後費用を低減する。船舶建造量に応じた税額控除により、造船企業に対する強力な需要シグナルを送る。

②米国籍商船隊の増加

運航補助の再編や優先貨物の確保、戦略的商船隊(Strategic Commercial Fleet(SCF))^{(本誌P.53参照：第4の柱(2)①参照)}などの市場シグナルと簡素化されたプロセスを創設し、米国建造・米国籍船に対する民間投資を誘発する。

③規制緩和の実現

外国籍船からの転籍の合理化や、米国製船舶部品の資料の義務付けなど米国内での船舶建造・修繕が利用しやすくなるよう規制を改革する。

(5) 国際・産業パートナーシップの活用

①経済外交及び「相互貿易協定」枠組みの活用

「相互貿易協定(the Agreement on Reciprocal Trade)」の下、米国通商代表部(USTR)による外交及び貿易面での働きかけを継続し、海運及び造船に関する同盟国等のコミットメントを確保する。この枠組みの下、トランプ大統領は、これまで少なくとも米国造船業に対する1,500億ドルの投資を確保した。

②二国間及び多国間協定の奨励

米国への市場アクセスと共同開発を内容とする二国間・多国間協定により、懸念を有するサプライチェーンへの依存低減を確

保する。具体的には、船舶の調達契約において、契約の最初の数隻は外国造船所で建造することにあわせて米国の造船所に対する投資を行い、最終的に米国国内での建造を行う「ブリッジ戦略」を採用する。

2.4.2 第2の柱：海事労働力育成に係る改革

(1) 船員の訓練・教育の拡大

①有資格米国人船員実態の把握

沿岸警備隊が管理する船員免許システム（Merchant Mariner Credential (MMC)）及びMARADの権限を通じ、国家緊急事態発生時に乗船可能な米国人船員情報を追跡できるシステムを構築するとともに、緊急時等における「船員動員計画（Mariner Mobilization Plan）」を策定する。

②船員資格取得に関する法令改正

MCPの近代化を促進。船員資格試験の効率化、甲機要件の再整理、シミュレーター訓練による船上訓練の置換、乗船履歴制度の緩和等を実施する。

③関係者間の連携強化

州・地方の当局と連携して「海事労働力連邦諮問委員会（Maritime Workforce Federal Advisory Committee）」を発足させ、連邦～地方レベルの官民の関係者からの意見吸い上げを図る。

④海事労働力の採用・定着インセンティブ

MARADに新たな「船員インセンティブプログラム（Mariner Incentive Program）」を設置・資金提供し、全米で6校ある州立海事大学（State Maritime Academy (SMA)）への支援拡大、一定条件下の学生への給付等を行い、船員志望者拡大を図る。

⑤海事大学における柔軟な定員設定等

運輸省が「国内海事労働力教育・訓練プログラムセンター（Center for Excellence for Domestic Maritime Workforce Training and Education program）」への資金投入を増やし、志願者増に応じたSMA定員の柔軟化等による有資格船員拡大に努める。

⑥米軍乗船履歴の参入（M2M）

米軍における訓練・乗船履歴を最大限商船の船員免許（MMC）における履歴と認定、かつ手数料免除を拡大し、商船船員免許受有者の増加を図る。

⑦規制・手続き簡素化

関係する法令を改正し、乗船履歴換算の増加、トン数区分の簡素化、陳腐化した要件を廃止する。併せて行政手続き面においても、提出書類の簡素化を実施し、MMC取得プロセスの効率化・明確化を図る。

⑧訓練評価の柔軟化

一部船上訓練の高精度シミュレーターによる訓練への置き換えと、能力が実証された場合の実地試験免除を認める。

⑨海事労働に係る官民の連携強化

関連する法令・制度を横断的に運用し、地域の訓練拠点拡大、関係者間の人材融通、K-12層（5歳～18歳前後）へのアウトリーチ拡大、教育改善等に努める。また、柔軟な助成プログラムの下、造船関連の訓練に焦点を置いた新たな優先基準による助成を行う。

⑩二国間協定

国務省は同盟国の産業界・学界との二国間協定拡大を通じた教育水準向上と造船への民間投資促進に取り組む。



図4 米国商船大学（USMMA）外観（出典：USMMA HP）

(2) 米国商船大学（USMMA、ニューヨーク州キングスポイント）の近代化

- ・運輸省による維持修繕費用の確保
- ・必要に応じた建物の建て替え、護岸・埠頭等水際施設の再整備
- ・学生数20%増、教員数30%増の目標に応じたキャンパス拡大

(3) 州立大学（SMA）への支援拡大

SMA及びその学生に対する連邦支援に関し、必要な船員数を確保できるかとの観点から再評価する。

(4) 業界ニーズへの対応—養成能力の拡大

- ・軍需向け建艦技術育成プログラム（Accelerated Training in Defense Manufacturing、溶接、コンピュータ数値制御等に係る16週間のプログラム）を拡張し、商船造船での活用を図る。
- ・西海岸、グアム、ハワイなどの主要海事地域に技術センター（Center for Excellence (COE)）を新設、各COE・地域短大・SMA等海事教育・訓練組織への資金援助を拡大するとともに各組織間の連携強化を図る。
- ・教育機関、COE、造船所、雇用主が連携を強化し、労働者の採用・定着・技術水準の均衡化を図る。
- ・USMMA、SMAの近代化・拡大を図る。
- ・海軍の労働力インセンティブモデルを改造・修理・その他連邦資金による造船所プログラムに適用し、登録見習い・定着制度への資金援助と整合させる。
- ・船員訓練要件等を合理化するとともに、船員の採用・定着に資する訓練費用に対するインセンティブ付与を検討する。
- ・先端技術導入の際、米国海事イノベーションセンター（U.S. Center for Maritime Innovation）を通じ、労働力確保の面からR&D資金を助成する。
- ・建造契約や国防総省の助成実施に際し、労働力に係る投資を義務化することにより、持続的な訓練資金供給を担保する。
- ・国際航海に従事している米国籍船配乗の米国人船員に対し、給与の非居住者所得扱い（米国総所得からの控除）を認める。
- ・労働力開発プログラムの支援拡大等を通じ、熟練した造船技能者・船員の確保・拡大に努める。場所により住宅支援等の生活支援も含める。
- ・キャリア支援計画を推進する企業への税制優遇、造船業者の新技术導入投資支援、作業員への住宅ローン保証、2026年度予算教書に盛り込まれた「Make America Skilled Again」計画の新設等、労働省の各種支援措置を推進する。

2.4.3 第3の柱：海事産業基盤（Maritime Industrial Base）の保護

(1) 優先貨物（政府貨物輸送）政策の強化

①「新米国海事優先貨物要件（New United States Maritime Preference Requirement）」の設定

今後の米国建造船増加に応じ、大量輸出国に対し、米国向けコンテナ積貨物に係る米国船（U.S. Vessel）利用率を設定し、段階的に引き上げる。

②優先貨物の米国籍船輸送比率引き上げ

民事政府貨物の米国籍船（U.S. flagged vessels）輸送比率を現行の50%から更に引き上げ、危機発生時の十分な船腹・船員確保を図る。

③優先貨物輸送参入の際の「3年ルール」の修正の前倒し

現状、政府貨物輸送の要件として、3年間米国籍・米国人配乗・継続運航維持が定められており、当該ルールは2030年に改革される予定であったところ、これを即時に実施する。これにより、国家緊急時の船腹・船員確保を容易化し、米国の機動性向上を図る。

貨物の種類	米国籍船（U.S-flag vessels）の輸送比率	根拠法
軍事貨物	100%	The Military Cargo Preference Act of 1904
民事政府貨物（※）	貨物重量の50%	Cargo Preference Act of 1954

※米国政府により調達し、提供され、又は資金供与された貨物（Cargoes procured, furnished, or financed by the United States Government）を指す。

図5 現在の米国における優先貨物制度の概要（筆者作成）

(2) 陸路港湾維持税（Land Harbor Maintenance Tax）の新設

荷主が海港を回避し、陸路での輸入を選択することに対処するため、陸路での輸入貨物について、既存の港湾維持税に相当する穏当な税金（商品価値に対し0.125%を課徴）を新設、陸路港湾維持税として徴収する。徴収した資金は新設する陸路港湾信託基金（Land Port Maintenance Trust Fund）でプールし、10%の事務経費を除き陸路インフラ改善等に利用する。

(3) 政府調達船（軍艦・沿岸警備隊・海洋大気庁・税関・国境取締局等船舶）に係る効率改善

①調達に係る効率改善

発注規模を集約（多年次・多隻発注）することにより、1隻当たりの建造コスト引き下げと生産の持続性確保を図る。政府としての公平性を保ちつつ、産業界とっては利益となるような柔軟な調達手法を検討する。

②契約効率の改善

報告・検査要件を簡素化し、設計変更命令を大幅に削減、または完全廃止する。また、納期遵守や早期納品に対してはインセンティブを付与し、要求事項未達に対しては罰金を課す。

③将来船腹需要に関する改善

発注主体となる海軍、沿岸警備隊、海上大気庁、税関・国境警備隊などの政府機関は、運用ニーズや予算予測等に基づき、先見性の高い必要船腹データを作成することとする。こうした予測が産業界に確実性を与え、造船能力確保につながる。

④補助艦艇調達プロセスの合理化

各政府機関と契約した民間船社が船舶建造管理者（Vessel Construction Manager（VCM））として造船所に発注し、建造を管理するVCMモデルを可能な限り全ての補助艦艇調達に拡

大する。

⑤柔軟な調達・商用既製品の有効活用等

連邦調達規則（Federal Acquisition Regulation（FAR））改革と歩調を合わせ、各政府機関の特別権限（Other Transaction Authority、FARに縛られない権限）の行使や、商用既製品（commercial off-the-shelf products）の活用を通じ、調達の迅速化と効率化を実現する。

⑥調達要件に係る定義の改善

政府調達において、設計が十分策定・検討される前に建造に着手し、その結果設計変更・納期遅延が多発していることを念頭に、関係者間の協議の前倒しや、前掲VCMモデルの活用を含めた調達要件の改善を行う。併せて各政府機関は他機関の既存設計の活用を検討すべき。

⑦造船発注に際しての競争強化

造船契約に際して各種インセンティブを導入し、品質向上を図るとともに納期遅延を最小化する。また、長期調達計画を公表し、評価基準を公開するなど透明性を高め、入札者の質・量の向上を図る。

⑧造船プロセスの最適化

軍艦を除く船舶において、既存、又はモジュール化された民間・政府（海外含む）船舶の設計を最大限活用し、軍事特有の改造は納入後に実施する。監督には前述のVCMを活用するとともに、過剰な監督・要求は是正する。なお、政府はこうした建造枠組みの維持・近代化に関し、単一供給者による保守・維持への依存から脱却し、知的財産権を保持すべき。

⑨AI導入等の新興技術導入に対する連邦政府支援

米国造船所が造船・保守のための新技術に投資できるよう、助成金等の政府支援を検討する。AI、デジタルツイン技術（現実の物体・現象をコンピュータ上で再現する技術）、3Dプリンタの使用等を促進する。砕氷船に関しては、軍事面を念頭に、最新の商用基準以上の設計を目指す。

⑩国際パートナーとの連携

外国造船所が低コストで建造していることを念頭に、同盟国と造船ベストプラクティス策定に向け連携し、業者選定基準に活用する。

⑪商船建造基準・設計の活用

全ての政府船舶建造プログラムを再検討の上、実証済の商船造船基準の活用を推進し、コスト削減、納期短縮、国内産業基盤強化を図る。

⑫調達枠組みの合理化

不必要な遅延と複雑さをもたらしている現行の沿岸警備隊の調達マニュアルを更新し、国土安全保障省全体において、透明性が高く、期限通りの調達に貢献させる。

⑬調達の迅速化

造船業の近代化のため必要に応じ随意契約を活用し、契約迅速化を図る。

(4) 通商法301条に基づく中国の海事・物流・造船分野に対する調査に係る措置

通商法第301条に基づき2024年にUSTRが開始した中国の海事・物流・造船分野に対する調査に関しては、2025年1月16日、中国に対する措置導入を求める報告書が公表され、そ

の後の公聴会等を経て同年4月17日、対抗措置案を発表した。

その後、6月6日及び10月10日の修正を経て、同月14日に入港料徴収措置を開始したが、同月30日に開催された米中首脳会談の結果、11月10日より1年間効力停止中である。

米国は造船能力問題に関し、今後中国と協議を進める一方、米国造船復興に向けた韓国・日本との協力関係を継続する。

2.4.4 第4の柱：安全保障、経済安全保障及び産業の強靱性

(1) 海事産業基盤の安全保障と強靱性の向上

① 部品の国内生産能力の強化

大型船舶用エンジン、減速機、推進軸、プロペラ、鍛造・鋳造品、高張力鋼、先端電子機器などの重要な部品の国内生産能力を強化し、海外依存等を低減する。

② イノベーション、自動化などの採用

AI、ロボット、自動化など新技術を採用・統合し、船舶建造を合理化する。不足している熟練工への依存を減らしつつ生産性を向上させる。モジュール式及びロボット造船技術の研究開発を推進するとともに、同盟国の造船所と提携して、これらの革新的な自動化技術を更に前進させる。

③ サプライチェーンの強靱性の向上

単一のサプライヤーや地域的な混乱による影響を抑えるため、サプライチェーンを多様化する。

④ 経済安全保障指標と需要シグナルの定義・測定

紛争・危機発生時における物資の輸送を確保するために必要な船舶の数、規模、船種などの経済安全保障のための要件を設定する。海事産業基盤の効果や投資リターン（ROI）は、新たに設定する要件を満たすか否かで測定する。

また、政府全体の造船計画を策定し、予見可能な財源確保や需要シグナルの提供を通じ、民間からの長期的な投資を可能とする。

このほか、船舶建造に必要な原料や舶用品を造船所に円滑に輸送するため、港湾に対する投資もあわせて行うとしている。

(2) 国際貿易に従事する米国建造・米国籍商船隊の増加

① 戦略的商船隊（SCF）の設立

国際貿易に従事する米国建造船で構成される戦略的商船隊（Strategic Commercial Fleet（SCF））を創設する。SCFの船舶は建造と運航の両面で財政的支援を受け、外国の競合他社との間の競争条件を整える。

② Maritime Security Program（MSP）及び Tanker Security Program（TSP）への法定限度額までの資金提供

法定限度額まで資金を提供し、米国籍船を増加する。

(3) 海事安全保障信託基金の創設

米国の海事産業と商船隊を強化するプログラムを支援するための財源として、海事安全保障信託基金（Maritime Security Trust Fund）を設立する。

(4) ロボット・自律型システムの優先

ロボット・自律型システムは、有人戦闘艦や潜水艦よりも安価に建造可能であることから、今後の紛争発生時に中心的な役割を果たすことから、設計の標準化や民間造船所へのライセンス付

与などを通じて全米の造船所に生産を拡大する。

このため、沿岸警備隊において、商用ロボット・自律型技術の安全かつ迅速な試験を可能にする1つまたは複数の区域を設定や、沿岸警備隊の任務での活用を検討する。

(5) 北極海航路安全保障戦略

① 北極圏におけるプレゼンスの強化

国土安全保障省と沿岸警備隊は、北極圏における米国の海事プレゼンスを高めるために砕氷能力を強化する。主要な北極拠点への米国のアクセスを保証し、同盟国と協力して、この地域へのアクセス維持と防衛の負担を共有する。

② 領域認識（ドメイン・アウェアネス）の向上

連邦政府機関は、他の連邦研究機関や北極圏の同盟国と協力して、情報共有ネットワーク、データ収集及び分析ツールの機能を強化する。また、この地域の監視を支援するための次世代の無人航空・水上・水中・宇宙システムを開発する。

③ 北極圏における測位、航法及び時刻同期の改善

米国の測位システムの性能は北極圏では著しく低下する可能性があり、測位・時刻同期が妨げられる可能性があることから、MARADはその性能改善に取り組む。

④ 通信インフラとパートナーシップの強化

国防総省と国土安全保障省は、官民パートナーシップを通じて、地上の短波無線通信インフラ強化等により衛星通信の改善を模索する。

⑤ 防衛・安全保障インフラの開発と保護

アラスカとグリーンランドの老朽化したインフラを近代化する。

⑥ 北極圏の同盟国の支援

米国がカナダとともに北米北極圏を確保する一方で、欧州の北極圏同盟国が欧州北極圏を確保する取組を支援する。

⑦ 過度な海事主張への対応

国際法の下で認められている北極圏におけるアメリカの権利、自由、及び合法的な利用を脅かす国家の一方的な行動に対して抗議を行う。

⑧ 航行の自由の確保

国防総省と国土安全保障省は、国際法に従い、北極圏の同盟国と協力して、北極圏における演習、運用、及び日常的な通航を継続する。

⑨ 国際的・多国間協力の強化

米国は国際機関や多国間組織と協力して、北極航路の安全性と米国の海事活動への開放性を高める。国土安全保障省と沿岸警備隊は引き続き北極沿岸警備隊を強化する。

⑩ 安全で確実な米国北極海上輸送システムの構築

安全な海上輸送と経済発展に不可欠なインフラを改善・維持する。北極海航路の可能性の評価を継続し、現在の助成金、融資及び資金プログラムを評価する。

⑪ 持続可能な漁業の開発と保護

⑫ 海底活動の拡大

海底の重要鉱物や鉱石資源を採掘するための海底活動への投資を支援する。北極圏の同盟国と提携し、彼らの国内管轄権内にある地域の海底鉱物資源を開発し、米国企業が採掘活動を支援できるように位置づける。許可手続きの合理化を含め、重要鉱物により強靱な国内サプライチェーンを構築する。

⑬ エネルギー開発機会の確保

膨大なエネルギー資源を有する北極エネルギーセクターの安全保障を強化する。アラスカの港湾エネルギーインフラを近代化する。現在建設中のアラスカ液化天然ガス（LNG）プロジェクトの継続的な安全を確保する。

⑭ 陸上採掘資源のための海事アクセスの拡大

北極圏の鉱石や重要鉱物を安全かつ効率的に輸送できる能力を支援するため、官民パートナーシップ（PPP）の発展を促す。

(6) 非稼働予備船隊 (Inactive Reserve Fleet)

非稼働予備船隊 (Inactive Reserve Fleet) は、船舶の老朽化、代替部品の確保、船舶を維持・運航するための船員確保が課題であることから、国防総省及びMARADの連携や、新たな船隊調達などにより船隊の維持を図る。

3. おわりに

米国の海事産業再興の取組は、これまで通商法301条に基づく措置をはじめ我が国海事産業に大きな影響を及ぼしてきた。

今般のMAPにおいても、米国建造船の長期的な需要を確保し予見可能性を高めることによって、米国造船所への投資を促すというロジックが採用されているが、その実現手段として外国建造船に対する一律課金や、コンテナ積貨物の米国船利用率の設定など負担が生じうる施策が新たに盛り込まれている。各国船主協会の国際組織である国際海運会議所（ICS）は、MAPの発表を受け、外国建造船からの料金徴収率を含む入港料類は、海上輸送における負担増、貿易取引の歪曲化及び米国消費者のコスト増を引き起こすとして、これらに反対するとともに、今後米国政府等との協議などを続ける旨を明らかにしている¹¹⁾。

他方、MAPでは、米国政府の海事産業に対する課題認識が明らかになった面もある。造船分野における人材の確保・育成や、AI、ロボット、自動化などの先進技術の導入は日米が共通する課題であり、昨年10月に締結された日米覚書でも協力分野として位置づけられている¹²⁾。また、自国船員の確保・育成についても日本も課題認識を持ち、各種施策を講じてきた。両国の取組や施策を共有しつつ、両国が協力することでより効果的・効率的に推進できる分野を特定できれば、両国の海事産業や両国関係の強化にも資すると考えられる。

MAPの記載のみでは詳細が不明な点も多く、また、施策の実現には連邦議会による立法が必要となる事項も存在する。当研究所としては、連邦議会における立法過程や行政機関における検討をフォローし、引き続き、情報収集・情報発信を続けていく。



図6 日米造船協力に関する協力覚書の署名式の様子（出典：国土交通省HP）

引用・参考文献・出典資料

- 1) White House, America's Maritime Action Plan
<https://www.whitehouse.gov/maritimemight/>
- 2) White House, Restoring America's Maritime Dominance
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>
- 3) 福原和弥・山上寛之, 米国の海事産業再興に向けた動向について（通商法301条措置の動向）
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20251216.pdf
- 4) トランプ大統領及びスタブ フィンランド大統領は、2025年10月に砕氷船調達に係る覚書を締結し、米国が調達する計11隻の砕氷巡視船のうち4隻をフィンランドの造船所から調達することを明らかにしている。
White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Authorizes Construction of Arctic Security Cutters
<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/10/fact-sheet-president-donald-j-trump-authorizes-construction-of-arctic-security-cutters/>
- 5) 米国内のサプライチェーンの脆弱性については、日米両国から指摘されている。
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQ0UC136E60T10C25A8000000/>
<https://keia.org/the-peninsula/korea-policy-series-overcoming-barriers-to-u-s-south-korea-shipbuilding-cooperation/>
- 6) U.S. Government Accountability Office, Navy Shipbuilding: Industrial Base Challenges Continue to Affect Cost and Schedule
https://files.gao.gov/reports/GAO-25-106286/index.html?_gl=1*1ria62*_ga*Mjc5MDA50DAuMTc3MTQ2MjU20A.*_ga_V393SNS35R*czE3NzEONj11NjgkbzEkZzAkDE3NzEONj11ODQkajQ0JGwwJGgw
- 7) SHIPS for America Actでは、戦略的商船隊の数はいかなる場合であっても250隻を超えないことと規定されている（§ 53602. Establishment of Strategic Commercial Fleet (3)）（以下URL P70）参照
https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/B0M25375_SHIPS-for-America-Act.pdf
- 8) なお、現在、運輸省の調達する政府貨物の米国籍船舶輸送比率を現行の50%から100%に引き上げる法案（H.R.2035）が連邦議会に提出されており、既に下院は通過している。
<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/2035>
- 9) 梅川健, トランプ大統領の権限:何ができるか、限界はどこか
https://www2.jiia.or.jp/pdf/research/H29_US/08_umekawa.pdf
- 10) <https://www.hud.gov/opportunity-zones/investors>
- 11) ICS, ICS response to the Maritime Action Plan
<https://www.ics-shipping.org/statement/ics-response-to-the-maritime-action-plan/>
- 12) 国土交通省, 日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001966582.pdf>

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/

