

CMA Shipping Conference 2026

主要講演の概要

ー米国の新たな海事政策、パナマ運河開発計画についてー



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

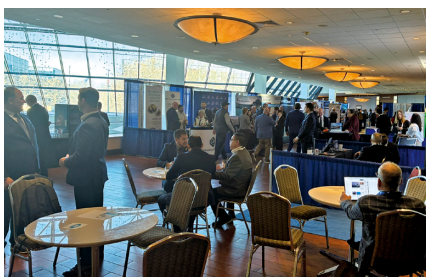
1. はじめに

米国において例年開催される海事関係の大規模公開イベントとしては、S&P Global社/Journal of Commerce社主催によりカリフォルニア州ロングビーチで開催され、場内でコンテナ船社・荷主の契約交渉も行われるTPM (Trans-Pacific Maritime Conference) と、コネチカット海事協会 (Connecticut Maritime Association) および Seatrade Maritime (海事専門紙Lloyd's Listなどを傘下に持つInformaグループの一員) が主催するCMA Shipping Conferenceが知られている。

今回筆者が参加した後者のCMA Shipping Conferenceは1985年以降、基本的には年1回コネチカット州スタンフォードで開催されているイベントであり、毎回1,000人以上が参加すると言われている。本年(2026年)は3月10日~12日の3日間、同市内のホテルで開催され、会場には講演用の大ホール、小ステージと、出展企業(50社強・団体)のブースが設置された。日本のSea Japan(出展数600社・団体以上、参加者約3万人)と比較すれば小規模とはなるが、今回は米国が新たな海事行動計画(MAP)¹⁾を発表して間もないタイミングでの開催であり、米国運輸省(DOT)海事局(MARAD)カーメル長官はじめ、国際海運会議所(ICS)²⁾カザコス事務局長、世界海運評議会(WSC)³⁾クラメック会長、パナマ運河庁(ACP)バスケス長官など、米国および国際海運界官民の要人が登壇することから、注目度の高いものとなった。

ブースに関しては、環境先進技術をPRする舶用品、船体塗料メーカーが中心で、その他救命・消火関連メーカー、バイオ燃料・潤滑油関連メーカー、燃料供給会社、気象・海象情報提供会社、船員・船員教育関係団体などの出展が見られ、日本関係者としてはMOLテクノトレード、ダイハツインフィニアース(旧ダイハツディーゼル)、古野USAがブース出展していた。その他、日本海事協会(NK)がスポンサー参加している。

プログラムは、初日が政策問題主体、2日目がドライバルクの実業(市況、ベッティング等)および船員・燃料/潤滑油関連中心、3日目がタンカーの実業(日本の飯野海運関係会社が登壇)、



会場の様子(ブース、商談スペース)

米国油濁法、制裁問題中心に講演・パネル討議が行われ、筆者は都合上、1日目(半日)のみ参加した。

本稿においては、1日目の諸行事の核となる2名の長官講演の概要と、海事政策に関するパネル討議における主な発言を紹介する。

2. 主要講演の概要

2.1 MARADカーメル長官講演

今回のイベントの基調講演として、2025年12月に就任したステファン・カーメルMARAD長官が、米国海事エコシステムとMAPについて基調講演を行った。

講演では、かつて海事産業に変革をもたらした米国人2名の功績を例に出し、現在、海事産業は次なる変革が求められているとの前提の下、海事支配力の復興に向けては単に造船量を増やすのではなく、海事エコシステム全体の革新が必要との見解を示した。また、その中においては習国家主席に言及した上、中国の政策を手本にすると明言した点、意外かつ印象に残るものであった。要旨は以下の通りである。

①歴史観および海事システムを巡る認識

現状、世界シェア0.1%・輸出は0の米国造船であるが、米国造船再興のためには、単に建造量を増やすというよりも、海事エコシステム全体を革新する必要がある。需要を作り出すことが先決であることは歴史を振り返れば分かる。

200年前のジェレミー・トンプソンは、世界で初めて荷物の多寡に関係なく固定スケジュールで船を運航する定期船サービスを開始した。これは当時では革命的なことであった。このサービスは予測可能性を生み、予測可能性は信頼を生み、信頼は貨物を生み、貨物は船舶の需要を生み、船舶の需要が造船を生んだ。トンプソンは船を発明したわけではなく、システムを発明した。

その約140年後、70年前のマルコム・マクリーンは、コンテナの箱を発明したわけでも、トラックのトレーラ、クレーン、鉄道を発明したわけでも、コンテナ船を発明したわけでもないが、彼が行ったのは、既存の技術を新しいシステム、すなわち「コンテナ化」へと組織化し、統合(貨物をコンテナという標準化された単位にまとめ、トラック・港湾・船舶・鉄道の間で同一の貨物を積み替えずに一貫して輸送できる仕組みを構築)したことである。このシステムが世界貿易を再び変貌させた。

海事産業においては、単一の発明によって変革が起こることは稀であり、既存の様々な能力(capabilities)を如何に革新的システムに組み込んでいくか、ということが求められる。このことが大変重要である。我々は今、再びシステム移行と変革の只中

にあり、明日の成功は、極めて複雑な要素による相互作用により形作られる。

但し、今日、海事産業はパンデミック、サプライチェーン問題、欧州での戦争、チョークポイントにおける船舶への攻撃、主要国の戦略競合、そしてイランにおけるシステム破壊などにより、ますます不安定な状況にあり、想定外の混乱が生じている。同等の競合国が世界の海事システムに対し、そうした戦略（海事システム破壊）を採るとどのようなことになるか。時に、システム全体がブラックスワン（想定外の事象）の群れに攻撃されているように感じるが、そうした環境において、海事産業・海上貿易に関する予測は非常に困難となる。変化が確実に起こる以上、単に将来どうなるか、ということではなく、どの程度先まで見通せるか、変化に対応できるか、が鍵となる。

そこで、復元力（レジリエンス）と適応性が問われることとなり、これが米国とMAPにつながってくる。

② MAP（海事行動計画）の基本理念

MAPは造船に焦点が集まりがちであるが、そうではなく、海事システム全体の再建を意図したものである。MAPには貨物の創出、弾力的な物流構造、活性化された海事労働力、近代化された建造計画と修繕能力、そして次世代の海事技術を牽引できる革新的なエコシステムが盛り込まれている。造船はそれ単体で存在しているわけではなく、システムの成長に伴い、船隊が拡大することが造船の成長につながる。

ここで世界の競争の観点で俯瞰すれば、現在世界の商業造船シェアの約半分を占める中国は、単に造船所を作ることでこれを成し得たわけではない。中国は港湾、造船所、物流業者、政府金融、産業政策、そして意図的に育成された海事労働力を束ね、ひとつの海事システムを構築してきた。

習近平主席は、最近国内において、革命的かつ専門的な共通の力（common force）を構築することの重要性を強調した。この労働力は、単に訓練されただけでなく、国家戦略と連携し、複雑な産業・技術システムを大規模に運用できる、体系的に開発されたものを意味する。換言すれば、中国は海事力（maritime power）が鉄とコンクリートのみでなく、人に基づいて成り立っていることを理解していると言える。船舶の設計者、造船工、船員、物流関係者の全員が共通の戦略目標に向けて協力している。海事力は、国家の産業システムに統合され、専門化された海事労働力に基づいていると言える。

米国が再び海事分野で競争に参加するには、我々は中国同様、システム的な観点で物事を考える必要がある。MAPはまさにそれを始めようとする取り組みである。

③ 海事エコシステムの変革

エネルギー転換とデジタル化の進展により、現在、海事産業は再び潜在的な変革期に突入している。デジタル化は船の運用・管理を変え、AIは情報の活用や情報の本質を変えるものである。この中においては、世界的な物流システム内の情報を兵器化する可能性も含まれる。

戦略的環境においては、弾力性ある物流ネットワークの重要性が高まっている。特に小型モジュール炉（SMR）の開発に注目しており、原子力推進船を含め、これまでとはコストも全く異

なる海物流が再構築される可能性があると考えている。海事分野における革新は、前述のトンプソン、マクリーンの例と同様、単に新技術の登場に依るものではなく、技術が新たなシステム構造の一部となることにより発生する。

未来の海事システムは、今日の姿から大きく変わったものになることは間違いないと考える。貿易のあり方は変化し、エネルギーの流れの変化は安全保障のあり方を変え、それは海事社会のあり方の再形成につながる。何事も単独では起こりえず、複数の変化の相互作用が今後のシステムの姿を決定付ける。

④ 海事の「地平線」－新たな時代にどう備えるか

ブラックスワンが現れた際、素早く適応できる海事システムをどのように設計するか、ということが重要である。それはSMRのような新技術を活用できるネットワークを如何に構築するか、国家安全保障上の需要に合わせて規模を拡大できる産業能力をどう築くか、次世代に必要な技術を備えた海事労働力をどう確保するか、過去の経験にとらわれず、正しい基準を使っているか、等の問いへの答えを考えることである。これが今後数十年の海事産業につながる。

海事産業は、今日に至るまで伝統的に驚異的な再発明力を有しており、帆船から蒸気船に、バルク輸送からコンテナ輸送に、地域的なネットワークから世界的なサプライチェーンに、等の変革に対応してきた。対応は、単に新技術ではなく、海事システムを組織化する新たな方法で推進されてきた。海事支配力を達成するには、トンプソンやマクリーン同様、システム思考を以て未来にアプローチし、自分の経験の外で考える方法を学ぶ必要がある。

⑤ 聴衆へのメッセージ

我々の業界の未来を最終的に決定するのは単一の技術や規制ではなく、次の海事システムを構築するため、資本、能力、人々がどこに集結するかによる。

200年余り前、トンプソンは船、貨物、スケジュールを新たなシステムに組織化し、世界の海運は変わった。70年前、マクリーンは船、港、トラック、鉄道を組織化し、世界の海運は再び変わった。次の変革は、次にどの船を造るべきか、ではなく、我々が構築している未来の海事システムとは何か、そして誰がそれを構築しているか、との問いの重要性の認識にかかっている。

海事支配力確保に向け、調査、立法、公聴会などがなされているが、我々は今、研究云々ではなくシステム移行を成し遂げなくてはならない。



講演の様子（MARADカーメル長官）

2.2 ACPバスケス長官講演

展示ブース内の小会場において、ACPバスケス長官とSeatradeのハワード特派員との対談形式により、運河の開発に係わる4プロジェクト、運河の環境対応、今後の通航枠拡大、通航料問題等につき説明がなされた。要旨は以下の通りである。

① 渇水対策－新貯水池（レオ・インディオ湖）

ACPは最近の渇水（2023～24年）における経験を通じ、限られた水資源の中で如何に多くの船舶を確実に通航させるか、という観点から運用手順の改善を図ってきた。世界貿易を支える運河通航と、都市・工業用水は競合関係にあり、前回渇水時は、市民に向けた飲料・工業用水は維持した一方、通航隻数を平均36隻から24隻に削減せざるを得なかった経緯がある。

過去の歴史からお話すれば、(従前のいわゆる「パナマックス」型船を通航させるパナマックス閘門と比較して、大量の水を必要とする) 第三閘門（ネオパナマックス閘門）建設（2007年～）にあたって、当初、上流に新たな貯水池（reservoir）の建設を計画していたが、国内の政治的議論の結果、閘門の脇に節水池（Water Saving Basins）を建設し、新たな水源ではなく、利用水量を節約する方式に落ち着いた。

その後、同閘門が運用開始（2016年6月）に至ったが、それ以降に生じた雨量の継続的な減少と大きな水位変動を受け、追加の貯水池を建設する「レオ・インディオ湖（Leo Indio Lake）プロジェクト（2030～31年頃完成予定）」を立ち上げた。同プロジェクトは、十分な水の確保と合わせ、貯水池の運用や水管理の方法の改善を図ることが目的である。

現在、水管理に関しては、ACPは16名の専門家を育成し、ビッグデータに基づく気象分析・予測と、15～30日先の通航予測隻数に基づき対応を行っている。また、オープンなプラットフォームでの情報提供にも努めている。

干ばつ対応を通じ、ACPは運航者だけでなく、船主や荷主との対話に努め、彼らの航路選択・決定条件についても認識を深めてきた。引き続き情報公開により、顧客の意思決定を支援していきたい。

② LPG ガスパイプライン建設

現在、ACPでは運河兩岸の港から、運河沿いにパイプラインを敷設し、大西洋岸から太平洋岸にLPG（プロパン、ブタン、メタン）を送ガスするプロジェクトを進めている。主体はプロパンとなる。所有はACP、運営は第三者に委託するコンセッション方式で、2030～31年頃の稼働を想定している。

現在はネオパナマックスLPG船3.5～4隻／日が通航し、米国→アジア輸送のシェアの95%を運河経由が占めているところ、ACPとしてはこのシェアを維持しつつ、今後数年で倍増すると予測される需要に応える方針。そこで、現在のLPG船による通航分の相当部分を他船種に振り分けることを目的に、パイプラインプロジェクトを立ち上げた。

完成した際、LPG荷主は、a) 大西洋岸ターミナルで揚荷→パイプライン→太平洋で再積載、b) (最も戦略的選択肢) パイプラインで太平洋岸まで送った後、貯蔵基地で貯蔵。必要な時に船積み、c) 従来通り運河経由、の3つの方式から最適な選択を行うことができる。また、併せて運河渇水時の代替策ともなる。

これは、我々がこれまでの「船を動かす」から「貨物を動かす」に発想転換したことの証である。

なお、貯蔵基地の容量やターミナルの能力に関しては、パイプライン敷設後もビジネスの成長にあわせて拡張予定である。

③ 兩岸でのコンテナターミナル整備

コロサル（Corozal、太平洋側）に加え、大西洋側にも追加でコンテナターミナルを建設する予定である。所有者はACP、運営は第三者に委託するコンセッション方式を採用。完成すればターミナル容量は4割以上増となる見込みである。

現在、2026年4月8日を締切として事前資格審査入札中（注：5月18日現在結果未公表）であり、基本的には民間企業が対象、コンソーシアムを組んでの入札参加も可能としている。建設に際し政府系企業の優遇もない。審査は透明性を以て行われる。

（最高裁のハチソン社へのコンセッション取消決定に関する質問に対し）当該案件に関しては、事前資格審査段階で後発事象（最高裁の判決を含む）の可能性を明確に伝えており、土地所有権の確定作業中に判決が出たものである。本件はパナマ政府の問題ではあるが、政府とは情報交換を行っている。

④ 運河西岸道路（コリドール）建設

ACPはパナマ政府から運河西岸に5.4万エーカー（218平方キロ）の土地を購入し、大西洋・太平洋兩岸の港湾を結ぶ道路を建設予定である。本件に関しては、コンセッション方式ではなく、ACPが建設・保有する。

⑤ 環境対応－ネットゼロ予約枠

ACPは2050年カーボンニュートラルを約束している。独自規制ではなく、国際規制を取り入れる方針の下、国際排出基準を満たす、LNG燃料船などのクリーンな船舶に対し、優先的通航予約枠を設定している。既に77%の枠が埋まっており、市場の反応は非常に良好と分析している。需要が強ければ増枠も検討したい。

⑥ 運河通航状況、予約枠

現在、水位には余裕があり、36～38隻／日の処理能力がある。実際の通航隻数はそのうち、33.5～34隻程度であり、スポット市場に対応できる余地がある。

また、「LoTSA2.0」⁴⁾ という長期予約制度を導入し、特にエネルギー輸送の際、定期的に枠を提供できるよう柔軟性を確保している。

⑦ 通航料問題等

現時点において市場も理解していると思うが、今年は一切の通航料金体系見直しは行わない。但し、通航料に関する3年計画は終了を迎えたため、現在可能性を研究しているところである。

将来的には新たな中期的通航料金プログラムへの切り替えが必要と考えているものの、現在の諸状況・需要を勘案すればそれを今行うタイミングではないと理解している。

先述の通り、渇水対処を通じ、恒久的に船主・運航船社・荷主、すなわち市場との対話が必要であることは痛感している。



講演の様子（右：ACPバスケス長官）

3. 海運政策パネルにおける主な発言

第1日目に開催された各パネルにおいては、イラン問題が最大のトピックとなり、とりわけ、船員の状況（食料、帰国困難、メンタルヘルス）に対する懸念の声が各パネリストから上げられた。この点を含む、主要登壇者の主な発言は以下の通りである。

<ICS カザコス事務局長>

- ・ペルシャ湾（PG）船員対策において、COVIDの際は各国政府の協力が得られたが、今回は戦争であるため状況が異なり、船員交代に際しても難航も予想される。

<国際乾貨物船主協会（Intercargo）⁵⁾ モニオディス技術委員長>

- ・イラン問題などを背景とした各国による経済制裁により、制裁対象となった船舶は運航や売却が制限され、安全面や環境面でのリスクが高まるおそれ等がある。このため、これを防ぐ観点から、制裁対象船のシプリサイクルを認めるべき。

<CSA（米国船主協会）クライン会長>

- ・戦争保険問題に関しては、米国国際開発金融公社（DFC）と国務省がスキーム作りを担っており、制度が固まるまでは時間がかかると思われる。
- ・SHIPS 法案⁶⁾ はMAP全体をカバーできておらず、他の法案とパッケージ化されて議会にかかるのではないかと。米国海事産業復興を期待している。
- ・米国通商代表部（USTR）による中国船や自動車船等に対する入港料課徴措置に関しては、1年間の停止中であるが、いつでも復活する可能性があると考えている。

<WSC クラメック会長>

- ・米国造船復興にはCost、Capacity、Capabilityの3Cを解決する必要がある。

<ACPバスケス長官>

- ・イラン問題を受け、LNG需要が逼迫するところ、現在パナマ運河は安定した運用による信頼性の高いルートであり、高騰する燃費の節約につながるルートでもある。
- ・通航枠については可能な限り拡大努力を続ける。透明性の高い制度作り・運用に腐心している。

4. 所感

メインスピーカであるMARAD長官講演に関しては、日本をはじめとする非米国船社に米国での船舶建造・米国籍船化を強く求めるのでは、との事前の見方があったものの、その類の発言はなかった。むしろ歴史に触れた一段高い視点からの講演、しかも国家主席の名前を挙げて「中国を手本に」との趣旨の言及もあり、驚きを感じた。

また、ACPバスケス長官講演に関しては、メインテーマの4プロジェクトの紹介に加え、通航料金問題についても言及がなされた。発言内容は上記の通りであるが、会場で聴いた印象としては、通航料金見直しはACPの新年度早々（2026年10月）とは思えず、トランプ政権動向など四囲の状況に鑑み、もう少し先になるのでは、と感じられた。（但し、近年のパナマ運河の通航料金政策は長官講演でも言及のあった通り市場重視であり、その後のイラン情勢長期化に伴うトレード変化に応じ、通航料金体系見直しとは別に、何らかの追加料金設定がなされる可能性もあり、注視が必要と思われる。）

その他、パネル討議にはICS事務局長、米国船主協会会長をはじめ米国・国際海運界の要人が集まった。日本の同様のイベントと比べれば小規模ではあるが、現在、海事を含む米国の政策に世界の関心が集まっており、当局を含む官民関係者の生の声を聴くことができる貴重な会合であった。



パネルの様子（左から2番目：Intercargoモニオディス技術委員長、4番目：ICSカザコス事務局長、5番目：ACPバスケス長官）

参考資料・団体概要

- 1) 山上寛之・山下庸介 “Maritime Action Plan(海事行動計画)について(2026年2月24日)”
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20260224.pdf
- 2) 国際海運会議所(International Chamber of Shipping):ロンドンに本部を置き、日本を含む世界約40ヶ国・地域の船主協会を会員とする組織。自由主義海運を標榜し、海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、船員問題等に関しIMO(国際海事機関)、ILO(国際労働機関)等において海運業界を代表する組織として活動。
<https://www.ics-shipping.org/>
- 3) 世界海運評議会(World Shipping Council):ワシントンD.C.に本部を置く世界の主要定航船社約30社の団体。米国海運政策問題を中心に、環境問題、安全問題等につき、IMOなどにおいても主要船社を代表して活動。
<https://www.worldshipping.org/>
- 4) 講演後、更新版である「LoTSA 2.5」の実施が発表された。
<https://pancanal.com/en/lotso/lotso-25/>
- 5) 国際乾貨物船主協会(Intercargo):ロンドンに本部を置く乾貨物(ばら積み貨物)船社等の計200社弱を代表する団体。
<https://www.intercargo.org/>
- 6) 福原和弥 “米国の海事産業復興に向けたSHIPS法案の概要(速報版)” (2025年5月9日)
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250508_fukuhara.pdf

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI USA）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/

