

“【米国】

米国商船隊の確保の戦略的意義と現状・課題 —米国籍船の維持・拡大に向けた施策の背景—



山下 庸介
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
次長／主任研究員

1. はじめに

トランプ政権では、ホワイトハウス内の造船部局（office of shipbuilding）の設置、通商法301条に基づく中国建造船等に対する入港料の徴収、日本・韓国など同盟国との造船協力など、米国造船業の再興に向けた取組が講じられてきた。

他方で、一連の取組は、海運業を含めた海事産業の再興の一環として行われてきており、本年2月に策定された「Maritime Action Plan」（以下「MAP」という。）においては、米国籍船・米国人船員の確保を含む米国商船隊の維持・拡大も重要課題の一つとして掲げられている。

日本においてもこれまで、日本籍船・日本人船員の確保に向けた施策が講じられており、自国籍船・自国人船員を含む商船隊の確保は両国共通の政策課題である一方、その目的は日米で大きく異なっており、こうした政策目的の違いを理解することは、今後の官民における対応を検討する上でも有用と考えられる。

このため、本稿では、日米両国の自国籍船・自国人船員を含む商船隊の確保の目的の相違を整理した上で、米国における米国商船隊確保のための施策の現状及び課題を示し、現在米国において提案されている各種施策を整理・分析する。

2. 日米における商船隊確保の目的の相違

2.1 日本における商船隊確保（日本籍船・日本人船員の確保）の目的

四方を海に囲まれた日本では、貿易量のほぼ全てを担う外航海運は、日本の経済活動及び国民生活を支える上で大きな役割を担っており、安定的な国際海上輸送を常時確保することが必要不可欠とされてきた¹⁾。

（1）日本籍船・日本人船員の確保

日本籍船・日本人船員の確保については、2007年12月に交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会が国土交通大臣に答申した「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」¹⁾において、その意義・必要性が述べられている。具体的には、日本籍船には日本の管轄権が及ぶことを背景に、災害等において物資や邦人の輸送を行う必要がある場合や、世界・日本の諸事情の変化の中で貿易物資を輸送する必要がある場合を想定し、日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが可能な日本籍船及び日本人船員の確保が必要であるとしている。

また、必要な日本籍船及び日本人船員の規模の試算においては、日本籍船のみで1年の間、一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するための日本への輸入を行うことを想定して試算が行

われており、専ら国民生活・経済活動に必要な物資の輸送手段として日本籍船が位置づけられている。

こうした非常時における物資・邦人の輸送を確保するため、2008年の海上運送法改正により、国土交通大臣から船舶運航事業者に対する航海命令の対象を国内海上輸送から国際海上輸送に拡大を行っている²⁾。

（2）日本籍船への外国人船員の配乗

非常時の日本籍船での輸送を担う者として日本人船員の確保の重要性が示されている一方、日本政府は、日本籍船の国際競争力強化の観点から、日本籍船への外国人船員の配乗も認めている³⁾。

船舶職員及び小型船舶操縦者法第4条は、船舶職員になろうとする者は海技士の免許を受けなければならないと定めており、同法第18条では、船舶所有者に対し、船舶の用途・航行区域・大きさ・機関出力等に応じた乗組み基準に従い、船長その他の船舶職員として、海技免状を保有する海技士を乗り組ませることを義務付けている。

他方、同法第23条では、外国政府が授与した船舶運航・機関運転に関する資格証書を有し、国土交通大臣の承認を受けた者は船舶職員となることができるとされている。当該条項に基づき、現在、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）締約国の資格証明書を有する外国人船員は、国土交通大臣の承認を受ければ、日本の海技資格を有していなくとも、日本籍船に船舶職員として乗り組むことができることとなっている。

2.2 米国における商船隊確保の目的

米国は貿易量の約8割を海上輸送に依存しており⁴⁾、日本同様、外航海運は経済活動を支える重要な役割を担っている。しかしながら、米国では、経済活動維持の観点のみならず、国防の観点から米国商船隊の必要性が明確に位置づけられている。

（1）米国籍船・米国人船員の確保

米国商船隊に関する政策目的は合衆国法典第46編（Title 46 of the United States Code）第50101条⁵⁾に定められており、米国は、国防及び通商のため、以下の要件を満たす米国商船隊（merchant marine）を有する必要があると規定されている。

- 国内の海上貨物及び大部分の海上貿易貨物を十分に輸送できること
- 戦時又は国家緊急時に海軍及び軍事活動を支援する補助船舶（naval and military auxiliary）として機能できること
- 米国市民によって米国船舶として保有・運航すること

この目的に従い、米国商船隊の確保施策（後述）が講じられており、米国籍船・米国人船員は、経済活動を支えるのみならず、戦時・国家緊急時に海軍・軍事活動を支援すること、具体的には軍事物資の輸送が求められている。

(2) 米国籍船への外国人船員の配乗

米国では、米国籍船には原則として米国人船員のみ配乗が認められている。合衆国法典第46編第8103条では、「米国において登録された船舶において、船長、機関長、無線通信士又は甲板当直若しくは機関当直を担当する職員として勤務する者は、米国民又は米国の非市民国民⁶⁾でなければならない」と規定されており、また、船長・航海士・機関長・機関士等として乗り組むための海技資格（officer endorsement）の取得は原則として米国民のみ申請が可能とされている⁷⁾。

2.3 日米の相違

上記のとおり、日本では、日本籍船の意義として非常時における物資・邦人の輸送を挙げており、また、有事における海上運送法に基づく航海命令の発令には否定的な見解が示されている⁸⁾。一方、米国では、米国籍船の役割として、戦時又は国家緊急時に海軍及び軍事活動を支援することを明確に位置づけている。

また、軍事物資の輸送を含む海軍及び軍事活動の支援が役割として位置づけられていることから、その輸送業務に従事できる米国人船員を平時から確保するため、米国籍船に配乗できる船員は原則米国人船員であることが求められている。

こうした政策目的の違いを念頭に置きつつ、次節以降では、米国における商船隊確保に向けた施策の変遷・現状・課題を整理していく。

日本		米国
自国籍船・自国人船員の確保の主な政策目的	非常時における 国民生活・経済活動に 必要不可欠な物資の輸送	戦時・国家緊急時における 海軍・軍事活動の支援 (軍事物資の輸送)
自国籍船への外国人船員の配乗	承認船員制度により可能	原則不可

図表1 日米の自国籍船確保施策の主な違い（筆者作成）

3. 米国における商船隊確保に向けた施策

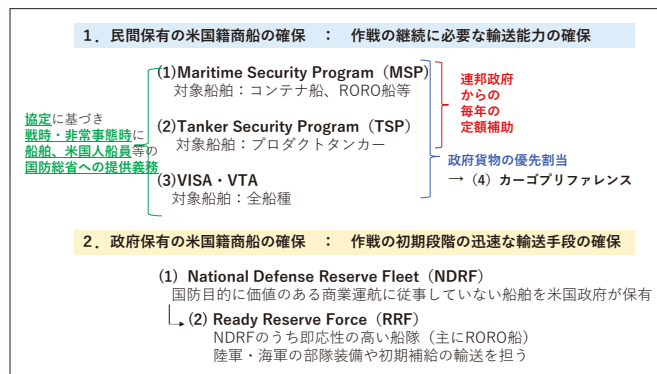
現在の米国商船隊の確保施策は、大きく

- ・戦時・国家緊急時に海軍・軍事作戦を支援する民間保有の米国籍商船を確保するもの
- ・戦時・国家緊急時に即時に利用できる政府保有の米国籍船舶を確保するもの

に分けられる。

3.1 民間保有の米国籍商船の確保

米国籍船は米国人船員の配乗その他の規制対応などにより外国籍船よりも運航費用が高くなっている。米国運輸省海事局（MARAD）が2015年に行った調査では、コンテナ船の1日運航費が米国籍船では21,194ドルであったのに対し、外国籍船では9,583ドルであり、その差の大半は船員の賃金（米国籍船14,872ドル、外国籍船2,698ドル）の差分に由来するとしている⁹⁾。



図表2 米国における商船隊確保施策の全体像（筆者作成）

このため、米国商船隊の維持確保のためには政府による支援が必要と認識されており、補助金の交付や輸送需要の確保のための施策が講じられている。

(1) Maritime Security Program (MSP)

Maritime Security Program (MSP) は、平時には国際商業航路で運航される民間の米国籍商船について、当該商船、船員、関連する物流施設等を戦時又は国家緊急時に国防総省が行う軍事輸送に利用させることを条件に、定額の補助金を交付する制度である¹⁰⁾。

MSPは、1996年商船法により、同法に基づき廃止された運航費差分補助金（ODS（Operating-Differential Subsidy））に代わる制度として創設された。ODSは、米国籍船の運航コストが外国籍船のものよりも高いことを背景に、その差分を補助することで米国籍船の維持・拡大を図ろうとするものであったが、1981年には新規契約を停止していた¹¹⁾。ODSがコストの差分に着目した補助を行い、米国籍船を維持する制度であったのに対し、MSPは定額の補助を交付し、戦時又は国家緊急時における軍事輸送に従事する米国籍船を確保するものとされている。

現在、MSPに参加する米国籍船は2026年1月時点で60隻であり、その船種の内訳は図表3のとおりである¹²⁾。年間の補助額は年度を区切って定められており、2026年度の補助額は1隻あたり580万ドルである。

船種	隻数
MSP	60
RORO船	28
コンテナ船	20
クレーン付コンテナ船	7
重量物運搬船	5
TSP	9
プロダクトタンカー	9

図表3 MSP及びTSP参加隻数（2026年1月時点）
（MARAD資料を基に筆者作成）

(2) Tanker Security Program (TSP)

Tanker Security Program (TSP) は、2021年度国防授權法に基づき創設され、2022年から募集が開始された。TSPは、米国の液体燃料製品のサプライチェーン強靱性を高めるとともに、武力紛争時または国家非常事態に米軍への燃料供給に使えらる米国籍プロダクトタンカーを確保することを目的にしており、

MSP同様、戦時又は国家緊急時に国防総省が行う米軍への燃料供給に利用することを受け入れることを条件に定額の補助が交付される¹³⁾。

現在、TSPに参加する米国籍船は2026年1月時点で9隻であり、上述の趣旨から全てがプロダクトタンカーである。2023年度国防授權法により対象隻数の増加が認められ、当初10隻であったところ、2025年度から15隻、2027年度から20隻に増加させることとしている。

MSP同様、TSPに参加する米国籍船に対する補助額は年度を区切って定められており、2026年度の補助額は1隻あたり年間816万ドルである。

(3) Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA) ・ Voluntary Tanker Agreement (VTA)

MSP及びTSPの他、戦時又は国家緊急時において軍事輸送に利用可能な米国籍船舶を確保する制度として、Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA)、Voluntary Tanker Agreement (VTA)がある。前者はRORO船、バルカー、コンテナ船など幅広い船舶が対象となっている一方、後者はプロダクトタンカーを含むタンカーが対象となっており、対象船舶はそれぞれMSP及びTSPに対応している。

VISA及びVTAは、MSP及びTSPと同様、協定に基づき戦時又は国家緊急時に国防総省に船舶、船員、必要な物流施設等を利用させることを約するものである一方、MSP及びTSPと異なり、参加船舶に対する政府からの補助金の支給はない。他方、VISA及びVTAに参加する船舶に対しては、国防総省の軍事物資の輸送契約が優先的に割り当てられることになっている¹⁴⁾。なお、MSP参加船及びTSP参加船は、VISA及びVTA又はそれに類似する協定を締結することとしている¹⁵⁾。

VISA及びVTAの参加隻数は、それぞれ102隻、12隻であり、これらの隻数にはMSP参加船、TSP参加船の一部も含まれる¹²⁾。

(4) カーゴプリファレンス

カーゴプリファレンス (Cargo Preference) は、米国政府が所有、調達、供与、融資又は保証する貨物について、その全部又は一定割合を米国籍商船で輸送させる制度を指す。米国においては、カーゴプリファレンスによる米国籍船による輸送需要の確保は、MSP・TSPによる定額補助とあわせて米国商船隊を維持するために必要な制度として認識されている。

対象貨物は、大きく①軍事貨物、②民生政府貨物、③米国輸出入銀行関連貨物に分類され、本稿ではこれらを総称して政府貨物と呼ぶ。

軍事貨物は、米軍及び国防総省が調達又は所有する物資を指し、完成品のみならず、国防総省との契約を履行するために輸送される部品、資材等も含まれる。軍事貨物の全ては、米国籍船の運賃が過大又は不合理である場合を除き、原則として米国籍船又は米国が保有する船舶で輸送されなければならないとされている¹⁶⁾。

民生政府貨物は、米国連邦政府が調達、供与、融資等を行う非軍事物資を指す。合衆国法典第46編第55305条では、政府機関に対し、対象貨物の総トン数の50%以上を米国籍船で輸送するよう求めている。ただし、公正かつ合理的であると認められ

る運賃で利用可能な米国籍船が存在しない場合には、輸送義務の適用除外が認められる¹⁷⁾。

米国輸出入銀行関連貨物は、米国輸出入銀行の融資又は融資保証によって発生する輸出貨物を指し、原則として米国籍船での輸送が求められるが、適切な米国籍船が利用可能でないことを運輸長官が認めた場合には適用除外が認められる¹⁷⁾。

連邦議会調査局が2022年に公表した資料によれば、2020年に輸送された政府貨物のうち、68%を軍事貨物が占め、31%をUSAIDなどの食糧貨物が占めていた(図表4参照)¹⁸⁾。

区分	主な対象	根拠法	米国籍船での法定輸送比率	政府貨物に占める割合
軍事貨物	米軍及び国防総省が調達又は所有する貨物	合衆国法典第10編第2631条 (Military Cargo Preference Act of 1904)	原則100%	68%
民生政府貨物	食糧貨物	USAIDや農務省などの政府資金による農産物・食糧援助貨物	50%以上	31%
	その他民生政府貨物	連邦政府が調達、供与、融資等する非軍事貨物(食糧貨物を除く)	50%以上	1%
米国輸出入銀行関連貨物	米国輸出入銀行の融資・保証によって輸出される貨物	合衆国法典第46編第55304条	原則100%	

図表4 政府貨物の種類(筆者作成)

3.2 政府保有の米国籍商船の確保

(1) National Defense Reserve Fleet (NDRF)

米国では、国防目的に価値のある船舶を確保するため、商業運航に従事していない船舶を米国政府が保有しており、これらをNational Defense Reserve Fleet (NDRF) と呼称している。NDRFは、1946年商船売却法 (the Merchant Ship Sales Act of 1946) に基づき創設され、MARADが維持管理を行っている¹⁹⁾。

2026年5月末時点で98隻を有するが、訓練用の船舶や処分待ちの船舶も含まれており、全ての船舶を直ちに軍事輸送の用に供することはできない²⁰⁾。

(2) Ready Reserve Force (RRF)

NDRFのうち即応性の高い船隊を確保するため、1976年、陸軍・海軍の部隊装備や初期補給の輸送を担い、米軍の迅速な展開を支援するReady Reserve Force (RRF) が創設された。RRFは、地球上のいかなる地点にも5日から10日以内に派遣可能であり、軍事作戦の初期行動を支援するものとされている²¹⁾。

2026年5月末時点で43隻が登録されており、そのうち37隻をRORO船が占め、そのほかにはブレイクバルク船及びクレーン船で構成されている²⁰⁾。

4. 米国における商船隊確保の課題

上記のとおり、米国における軍事輸送を支える商船隊は、政府保有船と民間保有船の2つで構成されており、前者が軍事作戦の初期段階での部隊装備等の迅速な輸送を担い、後者が作戦の継続に必要な物資輸送を担うこととされている。

しかしながら、いずれについても想定される紛争時に必要な輸送能力を十分に確保できておらず、また、確保に必要な政府支援や基盤が不足していると指摘されている。

(1) 作戦継続を支える商船の不足

非営利調査・分析機関であるCNAが、連邦議会の要請に基づき実施した調査によれば、西太平洋地域での紛争において、作戦継続を支える船舶、特にタンカーが不足しているとしている²²⁾。

当該調査では、現在米国政府が確保しているRORO船は欧州での陸上への作戦展開では有用である一方、西太平洋地域での作戦展開においては、艦船等への燃料補給が重要となると指摘している。その上で、作戦を継続するためには大型タンカー86隻、小型タンカー100隻の計186隻が必要であるのに対して、TSP参加船を含め利用可能な米国籍船タンカーは68隻しかおらず、118隻が不足しているとしている。

加えて、必要隻数を確保しているRORO船については、その多くはRRFで構成されており、船齢の高さから不足が生じると見込まれている。

船種	現在利用可能 隻数	必要隻数	不足分
コンテナ船	66	10	0
RORO船	92	84-87	0
バルカー	4	0	0
大型タンカー (25,000 -80,000 DWT)	18	86	68
小型タンカー (4,000 -25,000 DWT)	50	100	50
計		280-283	118

図表5 西太平洋での作戦継続に必要な隻数と不足分
(CNA資料を基に筆者作成)

なお、同調査では、軍事輸送のみならず、米国内の防衛産業の生産維持に必要な重要物資の輸入及び米国からの輸出の維持に必要な船舶量を試算しており、この場合には全ての船種で不足が生じる。輸送の全てを米国籍船で賄おうとすると、輸入のみ維持する場合は381～1,313隻程度、加えて輸出も維持する場合は1,160～2,353隻程度の追加が必要としている。

船種	現在利用可能 隻数	必要隻数	不足分
コンテナ船	66	330-410	264-344
RORO船	92	104-177	12-85
バルカー	4	490-1,020	486-1,016
大型タンカー (25,000 -80,000 DWT)	18	366-876	348-858
小型タンカー (4,000 -25,000 DWT)	50	100	50
計		1,390-2,583	1,160-2,353

図表6 西太平洋での作戦継続、米国内の防衛産業の生産維持に必要な重要物資の輸入及び米国からの輸出の維持に必要な隻数と不足分
(CNA資料を基に筆者作成)

(2) 政府貨物の減少

前述の連邦政府調査局の公表資料によれば¹⁸⁾、政府貨物は2012年から2020年にかけて27%減少しており、MARADは当該調査において、その主要因として海外の軍事活動と海外駐留人員の縮小があると説明している。

また、食糧貨物の米国籍船輸送量についても、2012年から2020年にかけて約46%減少しており、この減少は、2012年に米国籍船での輸送比率を75%から50%に引き下げたことが

背景にあるとしている。事実、USAIDの食糧貨物の米国籍船の輸送比率は、2012年79%であったものが2019年には41%まで低下している。

こうした状況の中、米国では現在の政府貨物の水準では米国商船隊を維持・拡大することは困難と認識されている。例えば、2025年2月の下院交通・インフラ委員会沿岸警備及び海上輸送小委員会において、米国海運会社、労働組合等から構成されるUSA Maritimeの代表は、政府貨物は現在のわずかな米国籍船を維持するのがやっとで、船隊拡大や将来の軍事輸送需要を満たすには足りず、商業貨物という新たな貨物源が必要と主張している²³⁾。

加えて、MARADカーメル長官は、2026年3月の下院軍事委員会において、MSP・TSPは政府貨物不足に苦しんでおり、政府貨物は既存船隊を維持する量を確保できておらず政府貨物の拡大だけでは米国籍船に十分な貨物を確保できないと証言しているほか²⁴⁾、その他の公の場においても、海事産業の強化における貨物の重要性を指摘している²⁵⁾。

(3) RRFの老朽化・即応性の低下

連邦議会調査局が2020年に行った調査によれば、RRFの平均船齢は45年を超えており、想定耐用年数を大幅に超えている²⁶⁾。また、船齢の高い船舶であることから主機等の故障の増加のほか、部品調達が困難であること等に起因する修繕期間や修繕費用の増加などの課題に直面している。2019年に行われた動員演習においては、RRF46隻のうち14隻は修繕中で演習に参加できず、参加した船舶のうち完全に任務を完了できたと評価されたのは半数にとどまっていた。

このため、RRFの更新が必要と認識されているが、米国内で新造船を行おうとしても、外航商船を建造している米国造船所は極めて限られており、米国建造中古船も数は限られる。2025年3月に行われた議会証言においても、米国輸送軍(US TRANSCOM)司令官は、米国内新造と並行して最大10隻程度の外国建造中古船を取得する必要があると指摘している²⁷⁾。

加えて、RRFは平時は専属の船員が存在しないことから、稼働が必要となった際に、RRFを運航できる船員の確保が必要となるが、米国人船員の不足にも直面している。

5. 現在の米国における対応の整理・分析

最後に、上記で述べた課題との対応を含めて、現在、米国において提案されている施策を整理・分析する。

(1) 戦略的商船隊の創設

現在連邦議会で審議中のSHIPS for America Act(以下「SHIPS法案」という。)²⁸⁾及び公表済のMAP²⁹⁾において、戦略的商船隊(Strategic Commercial Fleet)の創設が提案されている。

戦略的商船隊は、今後10年間で最大250隻の米国籍・米国建造の商船隊を確保しようとするものであり、外国籍船・外国建造船と米国籍船・米国建造船の運航コスト及び建造コストの差額に着目し、当該価格差を補填する財政支援を最大21年間行うこととしている。

米国籍船の確保の観点からは、MSP・TSPと同様に運航費用

を補助するものである一方、運航コストの差額に着目した財政支援を行うことは1996年に廃止されたODS（運航費差分補助金）に先祖返りするものとも言える。

また、SHIPS 法案においては、戦略的商船隊の対象船種は、バルカー、タンカー、RORO 船、LNG 船、コンテナ船、多目的船、ケーブル敷設船、重量物運搬船など多岐にわたり、必ずしも有事の軍事輸送に必要な船舶のみを対象を限定しておらず、米国内の防衛産業の維持に必要な重要物資の輸入及び米国からの輸出の維持などの経済安全保障の確保もその射程に含まれていると解することができる。

(2) カーゴプリファレンスの拡大

① 民生政府貨物の米国籍船による輸送比率の引き上げ

SHIPS 法案及び MAP では、民生政府貨物の米国籍船輸送比率を50%以上から100%に引き上げることとしている。

なお、SHIPS 法案とは別途、連邦議会では民生政府貨物の米国籍船輸送比率の引き上げを規定する American Cargo for American Ships Act が審議されており、2025年6月に下院本会議で可決されている³⁰⁾。しかしながら、その対象は運輸省が調達・提供・融資する貨物に限定されており、政府貨物のうち食糧貨物以外の民生政府貨物が占める割合が1%程度であることを踏まえれば、その量は僅少と言える。

② 商業貨物に対する米国籍船の輸送比率の設定

政府貨物のみでは米国籍船の拡大は困難との認識が示されていることを背景に、SHIPS 法案及び MAP ではそれぞれ異なる商業貨物を対象とした米国籍船の輸送比率の設定が提案されている。

1) 中国からの輸入貨物（SHIPS 法案）

法律の成立から5年後以降、米国に輸入される中国で製造された商業貨物の一定割合（成立5年後1%、成立14年後以降10%）について、米国籍・米国建造船による輸送を義務付ける。中国からの米国への輸入貨物の大半は消費財であることから³¹⁾、対象船舶の多くはコンテナ船になると考えられる。

2) LNG・原油輸出（SHIPS 法案）

米国から輸出される LNG 及び原油（crude oil）の一定割合について、米国籍・米国建造船の輸送を義務付けることとしている。具体的には、LNG・原油ともに法律制定の暦年の翌年からそれぞれ2%、3%を義務付け、その後段階的に比率を引き上げ、LNG については成立の暦年の22年後に15%、原油について成立の暦年の14年後に10%を義務付けることとしている。

輸送の義務付けの対象はあくまでも LNG 及び原油を輸送するタンカーであり、艦船の燃料である石油製品を輸送するプロダクトタンカーとは対象が異なると考えられる。

なお、LNG 及び原油の米国籍・米国建造船での輸送義務付けについては、SHIPS 法案の共同提出者の1人であるガラマンディ下院議員（カリフォルニア州選出）が2016年頃から主張しているものであり、同議員が過去に提出した「Energizing American Shipbuilding Act」では、SHIPS 法案と同様の規定が盛り込まれている。

3) 輸入コンテナ積貨物（MAP）

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こととしている。なお、MAP では具体的な比率やタイムラインは示さ

れていない。

③ 政府貨物輸送の適格要件の緩和

合衆国法典第46編 第55305（b）条では、政府貨物を運ぶ適格船舶は、米国籍船として3年以上登録されている必要があるとされている。MAP では、当該要件の撤廃を提案している。

(3) RRF の維持・更新

MAP においても、作戦の初期段階における RRF の重要性が強調されており、国防総省及び運輸省で維持更新に必要な費用をより正確に見積もることを求めるとともに、運輸省が、新規建造による RRF 更新に向け、政府に代わって民間事業者が船舶建造管理に従事する VCM（Vessel Construction Manager）方式を立ち上げることとしている。また、RRF の稼働に必要な船員を確保するため、Mariner Mobilization Plan の策定を行うこととしている。

6. まとめ

米国では、戦時・国家緊急時の軍事輸送を支える存在として米国商船隊が位置づけられており、その役割に鑑みて、米国籍船と米国人船員の確保が一对のものとして捉えられている。他方、米国人船員の配乗という制約があることから、外国籍船とのコスト差が生じ、国際海運市場での競争力は乏しくなる。このことから、米国商船隊の維持のためには、政府による財政支援やカーゴプリファレンスを通じた輸送需要の確保が不可欠と認識されている。

一方で、戦時・国家緊急時における具体的な輸送需要を想定した場合には、現在確保している米国籍船では作戦の継続に必要な輸送を行うことができない懸念が生じている。加えて、米国商船隊の維持・確保の手段の一つであるカーゴプリファレンスの対象貨物が減少しているほか、作戦の初期段階を支える船舶の老朽化などの課題に直面している。

こうした課題を背景に、新たな財政支援の枠組みの創設や、米国籍船の輸送需要を確保するために商業貨物に係る米国籍船の利用の義務付けなどの新たな政策が提案されている。

一方で、これらの政策は、軍事物資の輸送を支える商船隊の確保という目的と必ずしも対応していない。例えば、CNA の調査では艦船等への燃料補給を行うタンカーの不足が指摘されている一方、カーゴプリファレンスの拡大の対象として挙げられる民生政府貨物の大半は食糧であり、中国から米国への輸入貨物の大半は消費財が占める。また、同様に、原油を輸送するタンカーと燃料などの石油製品を輸送するタンカーも異なる。

他方、CNA の調査では、米国商船隊の役割として、軍事物資の輸送のみならず、国内防衛産業の生産に必要な物資の輸入や米国からの輸出の維持にも焦点が当てられており、また、SHIPS 法案や MAP に記載されている施策の目的には米国建造船の増加も含まれる。このため、今後の連邦議会や政府での議論を引き続き注視し、政策の目的や優先度を見極める必要がある。

加えて、4.（1）で述べた通り、米国の経済安全保障の確保のために必要な船舶は、1,000 隻を超えると試算されており、当該船舶全てを米国籍船・米国の海運事業者で確保することは困難であると考えられる。

これまでの本研究所のレポートで述べてきたとおり、現在の米国の海事産業再興の取組は、米国籍船・米国建造船・米国人船員の確保が相互関連するものとして議論されているが、本稿で

は、米国商船隊、特に米国籍船の確保に焦点を当てて情報の整理・分析を行ってきた。施策の全体像を理解するためには、各施策の現状・課題を理解することが有用と考えることから、引き続き、海事産業再興の取組をフォローしながら、各施策の整理・分析を行っていく。

引用・参考文献・出典資料

- 1) 交通政策審議会海事分科会 国際海上輸送部会 安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について(答申)
<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kaiji/kokusai/07/toshin.pdf>
- 2) 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案 新旧対照表
<https://www.mlit.go.jp/houritsuan/169-6/04.pdf>
- 3) <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001764541.pdf>
- 4) https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/2026-01/BTS_Port-Performance-2026_Annual-Report_Final%2011326.pdf?utm_source
- 5) <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/50101>
- 6) 例えば、米領サモアなど市民権は有さない米国国民が該当する。
- 7) <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/10.221>
ただし、外国航海中・米国管轄外で欠員補充が必要な場合、船長・無線通信士を除き、非米国資格者を一時的に使用できるとしている(米国連邦規則集 第46巻 第15.720条)。また、米国籍船の部員については、米国民及び米国非市民国民に加え、米国永住者、米国商船大学に在籍する外国人などの配乗も認めている(合衆国法典第46編第8103(b)条)。
- 8) <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/116914319X01220080529/93>
- 9) Congressional Research Service, Cargo Preferences for U.S.-Flag Shipping,P8
<https://nationalaglawcenter.org/wp-content/uploads/assets/crs/R44254.pdf>
- 10) MARAD, Maritime Security Program
<https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/maritime-security-program-msp>
- 11) MARAD, The Maritime Administration's First 100 Years: 1916 – 2016
<https://www.maritime.dot.gov/history/historical-documents-and-resources/maritime-administration%E2%80%99s-first-100-years-1916-%E2%80%93-2016>
- 12) https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2026-02/DS_USFlag-Fleet_2025_DEC.pdf
なお、5頁目の集計表では、MARAD参加船の隻数はVISA・VTAとMSP・TSPはそれぞれ独立して集計されているが、2～4頁目の一覧ではVISA・VTAとMSP・TSPとは一部重複している。
- 13) MARAD, Tanker Security Program
<https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/tanker-security-program>
- 14) MARAD, Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA)
<https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/voluntary-intermodal-sealift-agreement-visa>
- 15) <https://public-inspection.federalregister.gov/2024-23974.pdf>
- 16) <https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title10-section2631&num=0&edition=prelim>
- 17) <https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid%3AUSC-prelim-title46-chapter553-subchapter1&saved=%7CZ3JhbnVsZWlkO1VTQy1wcmVsaW0tdG10bGU0Ni1zZWNOaW9uNTUzMDU%3D%7C%7C%7C0%7Cfalse%7Cprelim&edition=prelim>
- 18) GAO, MARITIME ADMINISTRATION Actions Needed to Enhance Cargo Preference Oversight, P16-18
https://www.gao.gov/assets/gao-22-105160.pdf?utm_source=chatgpt.com
- 19) MARAD, National Defense Reserve Fleet (NDRF)
<https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet>
- 20) MARAD, National Defense Reserve Fleet Inventory For the Month Ending May 31, 2026
https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2026-06/2026_05%20Public%20NDRF%20Inventory.pdf
- 21) MARAD, The Ready Reserve Force (RRF)
<https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet/ndrf/maritime-administration%E2%80%99s-ready-reserve-force>
- 22) CNA, INDEPENDENT STUDY IN SUPPORT OF A NATIONAL MARITIME STRATEGY: SUMMARY REPORT
<https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2026-03/CNA%2C%20Study%20and%20Wargames%20in%20Support%20of%20a%20National%20Maritime%20Strategy%2C%20March%202026.pdf>
- 23) https://usamaritime.org/testimony-of-brian-w-schoeneman-chairman-usa-maritime/?utm_source=chatgpt.com
- 24) https://armedservices.house.gov/uploadedfiles/carmel_testimony.pdf
- 25) 山上寛之、2026 New York Maritime Security Conferenceにおける主要講演の概要－米国海事支配力再興に向けた関係者の認識－
https://www.jttri.or.jp/jitti_20260615_yamagami.pdf
- 26) CRS, Maritime Administration's Ready Reserve Sealift Fleet
https://www.everycrsreport.com/reports/IN11416.html?utm_source=chatgpt.com
- 27) <https://www.war.gov/News/News-Stories/Article/Article/4111326/transcom-asks-lawmakers-for-more-used-vessels/>
- 28) https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/BOM25375_SHIPS-for-America-Act.pdf
- 29) White House, Maritime Action Plan
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/02/Restoring-Americas-Maritime-Dominance.pdf>
- 30) なお、当該規定は2027年度国防授權法案(NDAA,HR8800)第3524条に既に取り込まれている。
<https://www.congress.gov/119/bills/hr8800/BILLS-119hr8800rh.pdf>
- 31) JETRO, 米中関係から見る貿易構造の変化(米国、中国、世界)
<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/0901/1d4d9e65ee93afe3.html>

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/

