

【米国】

米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案の概要（速報版）

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員

1. はじめに

2025 年 4 月 9 日、米国において海事産業の再興と支配力の回復を目的とした大統領令が署名され、さらに 4 月 17 日には、米国通商代表部（USTR）が「中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置」を発表するなど、海事産業の再興に向けた関連施策が相次いで講じられている。

こうした動きの中、4 月 30 日には、「米国の繁栄と安全のための造船および港湾インフラ法 (Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act of 2025 又は SHIPS for America Act of 2025)」(以下「SHIPS 法案」という。) が超党派の議員によって連邦議会に再提出された。本法案は、2024 年 12 月に議会に提出されながらも廃案となった旧法案 (以下「旧 SHIPS 法案」という。) を基に、一部内容を更新したものである。

SHIPS 法案は、300 ページを超える大部の構成となっており、後述の通り、米国の海事産業の再興を目指す包括的な政策パッケージである。その内容は、前述の大統領令や USTR による措置とも密接に関連している点が特徴的である。

本レポートは、速報版として、SHIPS 法案の主な概要を項目別に整理し、現時点での注目点を報告するものである。

2. SHIPS 法案の概要^{1) 2) 3)}

2.1 概略

2025 年 4 月 30 日、マーク・ケリー上院議員（民主党・アリゾナ州）、トッド・ヤング上院議員（共和党・インディアナ州）、ジョン・ガラメンディ下院議員（民主党・カリフォルニア州第 8 区）、およびトレント・ケリー下院議員（共和党・ミシシッピ州第 1 区）は、SHIPS 法案を連邦議会に再提出した。本法案は、米国の造船業および商業海運産業の再活性化を目的とする包括的な立法パッケージである。

現在、米国の海事産業は支援を必要としている。国際商業

に従事する米国船籍の外航船は約 80 隻にとどまり、外航船の大量建造に対応できる産業基盤も欠如している。加えて、有資格の船員や造船所労働者に対する需要は今後も増加が見込まれる。

米国商船隊 (U.S. Merchant Marine) は、有事において重要物資や軍事貨物を輸送する役割を担うことが期待され、平時においても、米国のサプライチェーン強化に資する戦略的インフラとして位置付けられている。

SHIPS 法案は、同商船隊の再活性化に向けた包括的なアプローチとして、①国家的な海事政策の監督体制の確立、②安定的な資金供給の仕組み、③国際商業における米国船籍の競争力強化に向けた規制緩和、④造船産業基盤の再建、⑤船員および造船労働者の採用・訓練・定着の促進など、多岐にわたる政策を包含している。

なお、本法案は、上院では「SHIPS for America Act」と「Building SHIPS in America Act」の 2 法案として提出されている。

2.2 SHIPS 法案が定める内容

2.2.1 監督と説明責任（第 1 編）

①海事安全保障顧問及び海事安全保障理事会

- 大統領は、「海事安全保障顧問 (Maritime Security Advisor)」を任命し、国家海事戦略 (National Maritime Strategy) の策定、更新、実施を含む、国家の海事政策全般の調整を担当させる。
- 任命された海事安全保障顧問は、政府全体の連携を担う新設の「海事安全保障委員会 (Maritime Security Board)」の議長を務め、大統領に対する海事産業、造船、修繕に関する主要な助言者となる。また、連邦政府内外で国家海事戦略の策定・実施・更新を主導する。
- また、同顧問の業務を支えるため、大統領府に「海事安全保障顧問室 (Office of the Maritime Security

Advisor)」を設置する。

2.2.2 海事安全保障信託基金（第2編）

①海事安全保障信託基金の設立

- 米国商船隊および海事産業基盤を支援するプログラム又は活動を実施するため「海事安全保障信託基金（Maritime Security Trust Fund）」が新たに設立される。
- 同信託基金は、国際商業に従事する船舶に対して米国税関・国境警備局が徴収する各種関税、手数料、罰金、および特別トン数税、通常トン数税、Light Money（米国港湾に入港する外国籍船舶に対して課される連邦レベルの税金）に加えて、USTR が実施した「中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置」に基づき課された制裁的措置に関連する罰金収入などによって資金が供給される。
- 基金の残高上限は 200 億ドルとされている。

②通常トン数税制への追加課徴金措置

- ①懸念される外国事業体が所有又は運航する船舶、②懸念される外国（ロシア、中国、イラン、北朝鮮など）に登録された船舶、③懸念される外国造船所（中国共産党が所有する中国船舶集团公司（CSSC）など）と一定規模の取引を行う船舶所有者に対して、追加課徴金を課す（最大 5 ドル/トン）。

2.2.3 戦略的海上輸送能力（第3編）

①海上輸送能力

- 米国は国家政策として、国家および経済安全保障上の目的を達成するため、米国籍の戦略的艦隊を保持する。
- 海事安全保障委員会は、必要な米国船籍船の数を拡充するための戦略を毎年策定する。
- 海事局長（Maritime Administrator）は、国防長官などと連携し、商業・軍事的海上輸送能力を十分に確保する責任を負う。

2.2.4 国際商業における米国籍船（第4編）

①戦略的商業船隊

- 海事局長は、「戦略的商業船隊（Strategic Commercial Fleet : SCF）」を設立し、今後 10 年間（※信託基金からの支出が 2026 年度～2035 年度の 10 年と設定）で米国籍の国際船隊を 250 隻に拡大することを目指す。
- 本プログラムは、商業的に運航され、米国籍で、米国人の乗組員が配属され、米国内で建造された商船から成る

船隊の形成を促進し、国際商業において競争力を持たせることを目的とする。財源は、海事安全保障信託基金からの支出され、繰り越しも可能である。

- 制度に参加するためには、①適格な単独の船主若しくは運航者（米国籍船の所有者等）又は②船主・米国造船所・懸念される外国主体でない他の法人から成る連携チームが、対象となる船舶に関する提案を海事局長に提出する必要がある。
- 提案には、米国で建造され、米国船籍を有し、米国人船員により運航される新造船の導入に伴う資本費および運航費の差額補填を求める補助金額を記載する。選定された場合、契約に基づき最大 7 年間、必要なマイルストーンの達成に応じて補助金（運航支援・建造支援等）が支払われる。この契約は最大 2 回まで更新可能であり、最長で 21 年間補助を受けることができる。
- 一方、制度参加により一定の義務も発生する。選定された船舶は、一定割合以上の修繕を米国内の修繕施設で実施する義務が課されるほか、沿岸輸送（Jones Actⁱ）の対象となる航路）には永久に従事できなくなる。また、船社は有事や国家的緊急時には、国防総省の要請に応じて商業資源（船舶・サービス等）を提供する契約（Emergency Preparedness Agreement）を締結する必要がある。
- なお、即応的な艦隊拡充のため、外国建造船を米国籍に再登録して暫定的に導入することも認められており、将来的には米国建造船に置き換える前提での参加も可能である。ただし、2030 会計年度以降は、既に運用されている暫定船舶を除き、新たな外国建造船の導入は原則認められない。

②修繕関税の引き上げと例外措置

- 米国船籍の船舶が海外で修繕を受けた場合の関税率を 50%から引き上げ、特に中国など「懸念される外国」での修繕には 200%、その他の国では 70%の関税を課す。
- ただし、安全保障関連の特定プログラム（例：MSPⁱⁱⁱ、SCF 等）に参加する船舶が米国内修繕を誠実に試みた場合に限り、海事局長の裁量で関税を免除することが可能とされる。なお、「懸念される外国」での修繕には一切の免除が認められない。

③カーゴ・プリファレンス

- 政府資金による貨物はすべて米国籍船で輸送することを義務づける。
- 法律の施行から 5 年以降、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（初年度 1%、最終的に

10%) を、米国籍・米国建造・米国人乗組員による船舶で輸送することを義務付ける。

<対象割合（施行後年数に応じて増加）>

- 5年目：1%
 - 6年目：2%
 - 7年目：3%
 - 8年目：4%
 - 9年目：5%
 - 10年目：6%
 - 11年目：7%
 - 12年目：8%
 - 13年目：9%
 - 14年目以降：10%
- LNG および原油の米国からの海上輸出に対して、米国籍・米国建造の船舶を一定割合使用することを義務づけている。具体的には、法律施行 22 年後までに、米国から輸出されるすべての海上輸送 LNG のうち最終的に 15% を、また 14 年後までに原油輸出のうち最終的に 10% を、米国籍・米国建造の船舶で輸送することとされている。

<対象割合（LNG）（施行後年数に応じて増加）>

- 1～7 年目：2%
- 8～9 年目：3%
- 10～11 年目：4%
- 12～13 年目：6%
- 14～15 年目：7%
- 16～17 年目：9%
- 18～19 年目：11%
- 20～21 年目：13%
- 22 年目以降：15%

<対象割合（原油）（施行後年数に応じて増加）>

- 1～7 年目：3%
- 8～10 年目：6%
- 11～13 年目：8%
- 14 年目以降：10%

④規則制定委員会

- 米国籍船の国際商業における競争力を強化するため、米国沿岸警備隊による煩雑な手続きや非効率な規制を打破する「商業海運規制および基準に関する規則制定委員会 (Rulemaking Committee on Commercial Maritime Regulations and Standards)」を新設する。

2.2.5 造船（第5編）

①造船に対する財政的インセンティブ

- 「造船財政支援制度 (Shipbuilding Financial Incentive Program)」を創設する。この制度のもと、海事局 (MARAD) は、米国籍の外航船舶の建造や、米国内の造船所、または造船所向けに主要部品・設備を供給する米国拠点の製造施設への投資を行う対象団体に対して、財政的支援を行うことができる（※ただし、戦略的商業船隊プログラムに登録された船舶は対象外）。本制度には、2026 年度から 2035 年度までの 10 年間、毎年 2 億 5 千万ドルを拠出することが海事安全保障信託基金から認められている。
- 小規模造船所に対して、年間 1 億ドルを上限とする支援を 2026 年度から 2035 年度まで実施。
- 現在の「タイトル XI プログラム（連邦船舶融資・保証制度）^{iv)}」を、自己循環型の回転資金制度（リボルビンググリーンファンド）に移行させる。これは、政府が貸付や保証で得た返済金や手数料収入を再び新たな融資に充てることで、外部からの継続的な予算投入に依存せず、制度を自立的に運用できる仕組みである。初期の運用資金として、2026 年度に海事安全保障信託基金から 1 億ドルが充当される。
- 国務長官および商務長官に対し、外国資本の海事産業基盤企業が、米国における、連邦政府案件を含む造船事業に参画する能力を制限している輸出規制や国際武器取引規則等の制度について、緩和の可能性を評価し、適切な保護措置を講じた上で議会に報告するよう求めている。

②国防総省関連プログラム

- 本法の施行日から 180 日以内に、大統領は、1950 年国防生産法第 III 編（50 U.S.C. 4531 以降）に基づく権限の活用に関する、米国内の造船所インフラ、防衛造船産業基盤、および港湾インフラを強化するための行動計画について、関係する議会委員会に報告書を提出しなければならない。

③造船のイノベーションとインフラ

- 海事産業基盤を支える技術や製造プロセスの研究開発 (R&D) を推進・加速することを目的として、米国海事イノベーションセンター (United States Center for Maritime Innovation) の機能を拡充し、海事局の下で全国各地に地域・分野別の「海事インキュベーター」を設置・運営する枠組みを創設する。本制度では、造船、代替燃料、港湾・陸上インフラ、船舶設計および造船工

学など、海事安全保障理事会が優先分野として定めるテーマに特化した拠点が設けられる。また、インキュベーターはマルチステークホルダーによる連携や技術商業化も担う。本制度には、2026 年度から 2035 年度までの 10 年間にわたり、毎年 5,000 万ドルが海事安全保障信託基金から拠出される。

- 海事局長に対し、米国の造船、海運、港湾、造船所インフラのニーズに関する評価を実施するよう求める。評価には、中国政府系の物流プラットフォーム「LOGINK」によってもたらされる脅威の分析も含まれる。

2.2.6 労働力開発（第 6 編）

- 戦時など緊急時に海上輸送力を確保するため、民間船員の人材プールを維持することを目的とした「米国商船隊キャリア継続プログラム（Career Retention Program）」を創設する。
- 国内海事労働力の訓練および教育に関する優良拠点（Centers of Excellence for Domestic Maritime Workforce Training and Education。船員育成や海事職業教育において優れた実績を持つ教育機関を海事局（MARAD）が認定する制度）に対し、海事安全保障信託基金からの専用の予算措置を講じる。
- 国防総省、沿岸警備隊、労働省、退役軍人省、および海事安全保障委員会に対し、軍での海上勤務経験や海事関連技能を有する退役軍人が、商船隊や造船所、その他の海事産業へ円滑に移行できるよう、障壁を低減するための方策をまとめた報告書を共同で提出することを求める。
- 海事局長は、米国と他国との間で、船員、船舶設計士、および海洋エンジニアを対象とした国際交換プログラムを創設する。
- 海事局長は、米国商船隊士官学校（USMMA）のキャンパス全体を対象とした包括的な近代化計画の策定・実施を開始する。2026 年度から 2035 年度までの 10 年間で総額 10 億 2,000 万ドルを拠出する。
- 海事局長は、州立海事大学の入学者数を増やし、より多くの船員を輩出するために必要な追加資源について評価した調査結果を議会に提出しなければならない。同調査には、現在州立海事大学を有していない州において、新たに設立する必要があるかどうかの検討も含まれる。

2.2.7 税制関連 ※「Building SHIPS in America Act」として上院に提出された部分となる。

①米国船舶投資税額控除

- 米国内において適格な外航船舶を建造、再動力化、または再建するために行った投資に対して、33%の投資税額控除を創設する。控除を受けるためには、船舶の所有者は海事局長と協定を締結し、当該船舶を少なくとも 10 年間、合衆国法の下で船籍登録すること、ならびに VISA（Voluntary Intermodal Sealift Agreement）^v、VTA（Voluntary Tanker Agreement）^{vi}、その他の自主的協定に参加することが求められる。さらに、船舶の所有者が、米国に本社を置く会社から保護および補償（P&I）保険を受ける契約を海事局長と締結した場合は、追加で 5%の控除が認められる。また、船舶が、米国に本部を置く船級協会の規則に従って設計され、かつ当該協会によって船級付けされている場合には、追加で 2%の控除が認められる。

②造船所施設建設に関する税額控除

- 米国内の適格な造船所施設に対して行われた投資に対し、25%の税額控除を認める。対象となる施設には、外航用の民間・軍用船を建造する造船所に加えて、これらの船舶に必要な重要部品や装置を製造する企業の設備も含まれる。

③海事繁栄ゾーン

- 「海事繁栄ゾーン・プログラム（Maritime Prosperity Zone Program）」を創設する。海事局長は、国内における海事産業活動の拠点となる地域を指定し、これらの特定地域内において海事産業活動および海事関連ビジネス活動を直接支援するための投資については、すべてのキャピタルゲイン課税（譲渡益税）が免除される。この特典は、「機会特区（Opportunity Zones）」プログラムと同様の取り扱いを認めるものである。

3. 提出議員による主なコメントと問題意識

SHIPS 法案の提出に際し、提案者である連邦議会議員らは、リリースやシンクタンク主催の公開イベント等において、本法案に込めた問題意識や狙いについて言及している。条文上は明確に記されていない背景的な認識や補足的な政策意図が見て取れるため、以下に代表的なコメントを整理する。

3.1 商業造船の再建と国家安全保障

提案議員らは、「今後 10 年間で 250 隻の商船を建造する」という「野心的」な目標を掲げており、本法案をその第一歩と位置づけている。また、米国の潜水艦や空母の建造にも支障が生じている現状について、その要因として「商業造船の

エコシステムの崩壊」を挙げている。

中国が多数の中国籍船を保有し、COVID-19 によるサプライチェーン混乱のように、輸送を一方的に停止することが可能な体制にある点を警戒しており、これが米国経済に深刻な影響を及ぼしかねないという懸念が示されている。

そのため、商業造船、船籍登録、海事労働力という「三本柱」を同時に再建・強化する必要があるとの認識が示されており、商業側の再生が軍事面の基盤強化にも資するとされている。

さらに、米国籍船は危機や戦時において軍事活用が可能であることや、第一次・第二次世界大戦において多くの艦船が沈められた経験を踏まえ、「余剰輸送能力」の重要性が強調されている。戦略的には、戦争の長期化に耐える補給能力を確保することこそが、相手に抑止を与える鍵であると指摘されている。

3.2 同盟国等との連携と国際投資

本法案は、米国単独で海事インフラの全てを担うのではなく、「信頼できる同盟国やパートナー」との役割分担を前提とする姿勢を取っている。具体的には、韓国の大規模造船企業などを例に、外国資本や技術の活用による共同投資の重要性が指摘されている。

議員の発言によれば、サプライチェーンの分散とリスク低減を図るためには、国際連携を前提とした持続可能な構造づくりが必要であり、本法案にもそうした方向性が意図的に盛り込まれているとされる。

3.3 法案成立に向けた戦略と展望

法案成立に向けては、ホワイトハウスとの連携を視野に入れつつ、超党派の合意形成を図る姿勢が示されている。提案議員らは、SHIPS 法案はトランプ政権下で明確に提起された海事分野の課題に対する「具体的な解決策」であると位置づけており、同政権の政策方針と整合的であると強調している。

共和党側としては、民主党の共同提案者が納得しやすいプロセスを重視しており、とくに税制に関わる条項については、上院財政委員会で切り分けて審議を進めることとしている。

また、SHIPS 法案全体については、単独法案としての可決だけでなく、毎年必ず可決される国防授權法 (NDAA) に組み込むことも戦略のひとつとして検討されている。NDAA は、アメリカの国防政策および予算の根幹を定める年次法案であるため、関連法案をその中に組み込むことで、成立可能性を高める手法として広く用いられている。

なお、現時点で 80 以上の団体（造船企業、商業船社、労働

組合など）が本法案を支持しており、今後の審議に向けた一定の支持基盤が形成されつつある。

4. 旧 SHIPS 法案からの主な変更点

2025 年 4 月に再提出された SHIPS 法案は、2024 年 12 月に提出された旧法案に比べて、以下のような点で内容の更新が行われている。

- 上院では、法案を 2 つに分割して提出しており、非税制部分（本体法案）は上院商業・科学・運輸委員会に、税制措置に関する部分は上院財政委員会にそれぞれ付託されている。これにより、両委員会での並行審議を通じて、法案全体の成立を加速させる意図がある。
- 海事安全保障信託基金に、新たな収入源として、USTR が実施した「中国による世界的な造船・物流支配に関するセクション 301 調査」に基づき課される制裁金・追加関税等が明記された。
- トン数税制の追加課徴金として、①懸念される外国事業体が所有または運航する船舶、②懸念される外国（中国、ロシア、イラン、北朝鮮等）に登録された船舶、③懸念される外国造船所（例：中国船舶集团公司（CSSC））と一定規模の取引を行う船舶所有者に対して、最大 5 ドル/トンの追加課徴金を課す規定が新設された。
- 「海事繁栄ゾーン」の創設が新たに盛り込まれている。これは、米国内の海事産業の拠点となる地域を指定し、当該地域における海事関連投資に対してキャピタルゲイン課税（譲渡益税）を免除するものである。

5. 大統領令、USTR 措置との関係

本法案は、2025 年 4 月に連続して発表された大統領令（4 月 9 日）および USTR による通商法 301 条措置（4 月 17 日）と連動する形で提出されたものである。提案議員からは「ホワイトハウスと連携しており、本法案は政権の取り組みに 100% 補完的である」とのコメントも出されており、同一の政策方向性に基づく包括的な立法措置と位置づけられる。

5.1 大統領令との関係

SHIPS 法案と 2025 年 4 月 9 日に発表された大統領令とは、以下のように共通点を有する。

- 両者ともに海事安全保障信託基金の創設とその活用を基本的枠組みとしている。
- 造船への財政支援、海事繁栄ゾーンの導入、USMMA の近代化、州立海事大学の支援など、多くの政策内容が重複している。

ただし、実施体制に関しては、大統領令では国家安全保障担当補佐官を中心に、国防・商務・運輸・国土安全保障各長官がそれぞれ所管分野を推進する体制であるのに対し、SHIPS法案では、海事安全保障顧問および連邦海事局（運輸長官配下）が中心となって政策の方向性を定め、実施を担う仕組みとなっている。

5.2 USTRによる通商法 301 条措置との関係

本法案には、2025 年 4 月 17 日に公表された USTR による対中措置と関連する条項も盛り込まれている。目的・対象範囲・義務内容などにおいて、以下の点が強化されている。

- ①懸念される外国事業体が所有または運航する船舶、②懸念される外国に登録された船舶、③懸念される外国造船所と一定規模の取引を行う船舶所有者に対して、追加課徴金を課すこととされており、中国以外の懸念国への拡大に加え、同盟国やパートナー国であっても、懸念される外国造船所（例えば、中国共産党が所有する中国船舶集团公司（CSSC）と一定規模の取引を行う船舶所有者についても、追加課徴金の対象となる。
- 政府資金による貨物はすべて米国籍船で輸送することを義務づけている。
- 中国製品の輸入貨物について、発効から 5 年後に 1%、14 年後には 10%を米国籍・米国建造・米国人乗組員の船舶で輸送することが義務づけられる。
- USTR 措置において対象となった LNG に加えて、原油の米国からの海上輸出に対して、米国籍・米国建造の船舶を一定割合使用することを義務づけている。さらに、LNG 輸送であっても、施行後 1 年目から米国建造・米国籍船での輸送割合を 2%にする必要があり、USTR 措置が 2025 年 4 月から 2028 年 4 月までが 0%、2028 年 4 月から 1%、2031 年から 2%であることと比べると、LNG 輸送のための米国建造・米国籍船の早急な確保を求める内容となっている。

6. おわりに

本レポートでは、SHIPS 法案の概要を見てきた。この法案は超党派で提出されており、今後、国防授權法に組み込む可能性もあり、成立する可能性もあると考えられる。米国の海事産業の活性化を目指す取り組みは、トランプ政権から始まったものではなく、その前のバイデン政権から継続されている動きであり、政権交代を超えて取り組みが続く点には留意が必要である。

本法案は、「米国籍・米国建造・米国人乗組員」による船舶

の拡充を目的に、財政支援や税制優遇措置などの各種政策を導入するものであり、米国造船所の再生や海事人材の育成にも重点を置いている。カーゴ・プリファレンスの強化など、輸送手段の国産化を促す規定も含まれており、日本を含む諸外国にとって無視できない政策動向である。

日本にとっては、先日の USTR 措置への対応も含め、まずは米国によるカーゴ・プリファレンス強化への対応が問われることとなるが、より積極的な視点も重要である。かつて世界最大のシェアを誇った日本の造船業は、現在では中国、韓国に次ぐ第 3 位の地位にあるが、依然として高い技術力を有し、経済安全保障の観点からも戦略的重要性の高い産業である。

米国の海事産業の再興にあたっては、現下の米国の状況を踏まえると、米国単独での達成は容易でなく、同盟国・パートナー国との協力が不可欠であろう。その意味で、日本としても、船舶の米国建造支援や部材供給、人材育成などを通じて、米国の取り組みにどのように関与し得るかを検討することは、経済的にも地政学的にも大きな意義を持つと考える。

このような視点から、米国の海事政策の変化を「脅威」としてのみ捉えるのではなく、「機会」として積極的に関与し得る戦略を描き、官民が一体となって実行に移すことが求められている。今後も引き続き、その動向と日本の対応のあり方を注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

1) *SHIPS for America Act of 2025*,

[https://www.kelly.senate.gov/wp-](https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/BOM25374_4.30.25.pdf)

[content/uploads/2025/04/BOM25374_4.30.25.pdf](https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/BOM25374_4.30.25.pdf)（最終アクセス日：2025 年 5 月 5 日）

2) *Section-by-Section Summary: SHIPS for America Act of 2025*,

[https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/SHIPS-](https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/SHIPS-for-America-Act_Section-by-Section_4.30.2025.pdf)

[for-America-Act_Section-by-Section_4.30.2025.pdf](https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/SHIPS-for-America-Act_Section-by-Section_4.30.2025.pdf)（最終アクセス日：2025 年 5 月 5 日）

3) Arizona Senator Mark Kelly, “Sen. Kelly, Sen. Young, Rep.

Garamendi, Rep. Kelly Introduce SHIPS for America Act to Boost

American Shipbuilding, Strengthen US Economy and National

Security,” [https://www.kelly.senate.gov/newsroom/press-](https://www.kelly.senate.gov/newsroom/press-releases/sen-kelly-sen-young-rep-garamendi-rep-kelly-introduce-ships-for-america-act-to-boost-american-shipbuilding-strengthen-us-economy-and-national-security/)

[releases/sen-kelly-sen-young-rep-garamendi-rep-kelly-introduce-ships-for-america-act-to-boost-american-shipbuilding-strengthen-us-economy-and-national-security/](https://www.kelly.senate.gov/newsroom/press-releases/sen-kelly-sen-young-rep-garamendi-rep-kelly-introduce-ships-for-america-act-to-boost-american-shipbuilding-strengthen-us-economy-and-national-security/)（最終アクセス日：2025 年 5

月 5 日）

ⁱ 詳細については、「米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置の概要（速報版）」（2025 年 4 月 21 日）を参照。

（https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250421_fukuhara.pdf）

ⁱⁱ ジョーンズ法は、アメリカ国内の港湾間（内航）輸送に従事する船舶について、米国で建造された米国籍船であり、米国民が所有・運航し、米国人船員によって運航されることを義務づけている法律。

ⁱⁱⁱ MSP（Maritime Security Program）は、米国籍の外航商船を対象に、平時の商業輸送と有事の軍事動員の両立を目的として、政府が財政支援を行う制度。登録された船舶には年間補助金が支給され、必要に応じて国防総省の要請で動員される。

^{iv} Title XI プログラム（連邦船舶融資・保証制度）は、米国海事局（MARAD）が実施する制度で、国内造船・改修に必要な融資に対し、政府が債務保証を行うもの。

^v VISA（Voluntary Intermodal Sealift Agreement）は、米国国防総省と民間輸送事業者との間で締結される任意協定であり、有事の際に米軍の兵站輸送能力を確保することを目的として、参加事業者に対し輸送資源の提供が義務づけられる。

^{vi} VTA（Voluntary Tanker Agreement）は、米国政府と民間タンカー事業者との間の任意協定で、有事または緊急時における燃料輸送能力を確保することを目的としており、米国籍のタンカーを対象に、戦略的海上輸送体制の一部として運用される。