

〈1〉米国の船舶法と造船業の現状について

海事ライター 浅野 一歩

「国防を支える産業基盤を強化するため、商船と艦艇を含むアメリカの造船業を復活させる」——米国のドナルド・トランプ大統領は2025年3月4日、米国会で行った施政方針演説でそう述べた。¹ [The White House, 2025] 「ホワイトハウスに造船局を新設し、造船業を本来あるべき場所であるアメリカに取り戻すための特別な税制優遇措置を提供する」と息巻く。

連邦議会においては超党派で策定された「米国のための船舶（SHIPS for America）法案」² [Garamendi, 2024] が2024年12月に提出された。法案をマーク・ケリー上院議員らと共に提出したジョン・ガラメンディ下院議員が「『米国のための船舶法』は、米国の造船所と海事産業に力を与え、海運のリーダーとしての地位を維持するためのものだ」と述べる通り、同法案では有事の発生時に重要物資や軍事貨物を輸送する米国商船隊を復活させるとともに、平時にはサプライチェーンを強化することを目的としている。

具体的な内容としては、

- ① ホワイトハウス内に新たなポストとして海事安全保障顧問を設ける。同顧問は国家海事戦略の

実施方法について政府全体の戦略的決定を行うことを任務とする省庁間の海事安全保障委員会を率いることにより、米国の海事政策を調整する。さらに海事産業が支払う関税や手数料を、海上の安全保障プログラムや海上通商を支えるインフラに再投資する海事安全保障信託基金を設立する。

- ② 戦略的商業船隊プログラム（Strategic Commercial Fleet Program）を創設し、10年以内に米国で建造され、米国船籍で、米国人乗組員が乗船する外航船隊を250隻増加させるという国家目標を設定する。このプログラムで適用される国産米国船籍船舶の建造と運航に関連する資本コストと運用コストの差額を、外国の造船所または外国船籍で同様の船舶を建造・運用する場合の公正かつ合理的なコスト見積もりと比較して、毎年支援金が支給される。
- ③ 米国船籍船の国際競争力を制限している沿岸警備隊内の官僚主義やお役所仕事を削減するため、商業海事規制・基準に関する規則制定委員会を設置し、政府の貨物が米国船籍船で移動することを義務付け、2029年から中国から輸入される商業貨物の一部が米国船籍船で移動するこ

¹ REMARKS BY PRESIDENT TRUMP IN JOINT ADDRESS TO CONGRESS

² Garamendi, Kelly, Senators Young and Kelly, Introduce SHIPS for America Act to Revitalize US Shipbuilding and Commercial Maritime Industries

とを義務付けることにより、国際商取引における米国船籍船の競争力を強化する。

- ④造船所への投資に対する25%の投資税額控除を確立し、米国商船および米国造船所の成長と近代化を促進するため海事局 (MARAD) が長期融資を提供している連邦船舶融資プログラム (タイトル XI) を回転基金に変更。艦艇と外航商船の両方を対象に、国内造船と船舶修理の革新的なアプローチを支援するための造船金融インセンティブ・プログラムを確立することで、米国の造船所産業基盤を拡大する。
- ⑤次世代船舶の設計、製造プロセス、船舶エネルギーシステムにおける米国のリーダーシップを加速するため、米国海事イノベーションセンターを設立する。
- ⑥海事・造船リクルートキャンペーンを創設し、新設される商船キャリア維持プログラムを通じて船員が資格を保持できるようにする。米国商船アカデミーの長年の懸案であったインフラ整備を実施すると共に、各州の海事アカデミーや国内海事労働力訓練・教育センターを支援、海事労働力への歴史的な投資を行う。法案では、沿岸警備隊の商船員資格認定システムを合理化し、近代化するための長年の懸案であった変更も行う。

—となっている。

ガラメンディ下院議員は「現在、国際貿易に従事する米国船籍船は約80隻であるのに対し、中国船籍船は5500隻を超えているが、現状の米国造船所の新造能力では、外航船を大規模に建造することができない」と指摘。海事産業に対して国家をあげて関与し、資金の確保や、米国船籍船の競争力強化、米国造船所基盤の再構築、そして熟練船員と造船所労働者の採用、訓練、そして維持のための取り組み拡大などを通じて、米中間で広がるギャップに対処するための包括的な戦略を含んでいるとしている。

トランプ政権による具体的な行動としては、2025年4月9日に署名された大統領令がある³ [THE WHITE HOUSE, 2025]。この「アメリカの海洋支配の回復 (RESTORING AMERICA'S MARITIME

DOMINANCE)」と題された大統領令は、「米国の商船建造能力と海事労働力は、数十年にわたる政府の怠慢によって弱体化し、かつては強力であった産業基盤の衰退を招き、同時に敵対国を強化し、米国の国家安全保障を脅かしている」と述べた上で、「国家安全保障と経済的繁栄を促進するため、国内の海事産業と労働力を再活性化し、再建する」ことを掲げている。

この目標達成のため、国家安全保障問題担当大統領補佐官 (APNSA) は国務長官や国防長官、米国通商代表部 (USTR) などと連携して210日以内に「海洋行動計画 (MAP, Maritime Action Plan) を策定し、大統領へ提出することになる。

大統領令に明記されている取り組みとしては以下のものがある。

- ①国内の海事産業基盤の強化：造船能力、サプライチェーン、修理施設、港湾インフラへの公的・民間投資を促進する。(第4条)
- ②中国の不正な貿易慣行への対抗：中国製のガントリークレーンなど港湾荷役機器への関税措置などを検討する。(第5条)
- ③港湾維持費徴収 (HMF) の強化：船舶で到着するすべての外国産貨物は、適用されるすべての関税等の料金を徴収するため、米国の入国港で税関国境警備局 (CBP) の入国手続きを通過することを義務付ける。陸上輸送国 (カナダまたはメキシコ) から内陸部でCBPの手続きを経て船舶で北米に初めて到着する外国産貨物には、関税、HMFなどの料金に加え、CBPへの追加費用として10パーセントのサービス料を課す。(第6条)
- ④同盟国などを通じた敵対国への依存軽減：商務長官は、大統領経済政策担当補佐官と協議の上、APNSA および行政管理予算局 (OMB) 局長に対し、同盟国に所在する造船業者が米国に資本投資を行い、米国の造船能力の強化を支援するためのあらゆる利用可能なインセンティブをMAPに含めるよう勧告する。(第8条)
- ⑤財政的インセンティブの創設：海事安全保障信託基金の設立や、造船・修理への民間投資を促す金融支援プログラムの導入。(第9条、第10

³ RESTORING AMERICA'S MARITIME DOMINANCE

条)

- ⑥海事繁栄ゾーンの設定：税制優遇などを通じて、国内の海事産業と地域経済を活性化する。(11条)
- ⑦海事産業ニーズの調査：既存の支援プログラムを評価し、新たな支援策を検討する。運輸長官は、国土安全保障長官などと連携し、MAPに含めるため、OMB長官およびAPNSAに、米国海事産業の供給と需要を維持し、拡大するために使用できる連邦プログラムを一覧にした報告書を提出する。(第12条)
- ⑧海事労働力の育成・強化：船員訓練・教育機関の拡充や、資格制度の見直し、クリーン燃料や原子力エネルギーなどを学ぶため有望な海事専門家を海外に派遣する奨学金制度の創設を行う。この中には新規の商船アカデミーを設立し、既存の商船アカデミーを拡張することの影響の分析も含まれている。(第13条)
- ⑨米国商船アカデミー(USMMA)の近代化：施設の改修や長期的な改善計画を実施する。(第14条)
- ⑩米国船籍商船隊の増強：国家安全保障目的で即応展開可能なアセットとして機能する、米国で建造され、乗組員が配置され、米国旗を掲げた船隊を拡大するとともに、国際貿易における米国商船隊を増やす。これを実現するため、米国旗を掲げて国際貿易を行う軍事的に有用な船舶を運航する海運業界のインセンティブを高めるように設計された方法で、特定の建造または改造費用の補償を含むように既存の補助金を強化する。(第17条)
- ⑪北極海航路の安全確保：北極圏における米国の利益を守るための戦略を策定する(第18条)
- ⑫造船業の見直し：造船業者の数を増やし、コスト超過や遅延を削減するための提言を行う。
- ⑬規制緩和の推進：国内海事産業の発展を阻害する不必要な規制を見直す。

これらの措置を通じて、米国は国内の海事産業を再活性化し、中国をはじめとする競争国に対する優位性を確立。国家安全保障を強化することを目指す

としている。

中国への対抗という面では最も危機感を募らせているのは米海軍だ。米連邦議会調査局(CRS)が2024年8月にまとめた報告書「中国海軍の近代化：米海軍の能力への影響——背景と議会の課題」⁴ [O'Rourke, China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress, 2024]によれば、中国人民解放海軍は駆逐艦、潜水艦、航空母艦、補助艦などを含む約370隻もの戦力を有する世界最大の海軍となっており、運用する戦闘艦の数はすでに米海軍を上回った。艦艇の増備は続いており、2025年までに395隻、2030年までに435隻へと増加する見込みだ。

一方で米国が持つ艦艇の数は2025年3月に発行されたCRSのレポート「海軍の戦力構造と造船計画：背景と議会の課題」⁵ [O'Rourke, Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress, 2025]に最新の数字が出ている。同レポートによれば2025年1月27日現在で296隻。米海軍はこれを2054年までに有人艦艇381隻に加えて無人水上艇(USV, Unmanned Surface Vehicle)と無人水中機(UUV, Unmanned Underwater Vehicles)計134隻で構成される艦隊へと拡大することを掲げた。新造整備される艦艇の中にはDDG(X)として計画が具体化した大型水上戦闘艦や島嶼間の輸送を担う小型の揚陸艦も含まれている。

この目標は2023年6月に同海軍が連邦議会に提出した「戦闘部隊艦艇評価・要件(BFSAR)」報告書で盛り込まれ、2024年3月に2025会計年度からの30カ年造船計画(2025会計年度—2054会計年度)の一環として公表された。

ただ米海軍は艦艇の新造費用について30年間で9030億ドル、年平均301億ドルと見積もっているが、米議会予算局(CBO) [Congressional Budget Office, 2025]は海軍が造船業の現状を反映しておらず、建造コストの上昇を考慮していないと指摘する。

さらに通常は造船費用として支出されている原子力艦の燃料補給費用や、新造艦の装備、戦闘艦以外の艦艇の購入費用などが盛り込まれていないため、

⁴ China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress

⁵ Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress