Supported by
日本財団
THE NIPPON FOUNDATION

米国造船産業事情

２０２５年３月

一般社団法人　日　本　舶　用　工　業　会
一般財団法人　日本船舶技術研究協会

はじめに

本報告書は、米国の造船産業の現状について取りまとめたものである。

本報告書では、米国での船舶建造状況の最新動向について新たな資料も含め、できる限り多くの情報をもとにとりまとめると共に、米国での船舶建造がどのような政策のもとで維持されているのかについても詳しく解説している。

第 1 章では海軍艦船、USCG 巡視船建造プログラム等を概説し、それぞれのプログラムの契約受注造船所、受注実績、受注残を示す。第 2 章では主な商船建造造船所の概要と受注実績、受注残を示す。第 3 章では、造船産業を支援するための米国運輸省海事局（MARAD）の主要な造船政策を解説し、第 4 章では、米国の主要造船業界団体を示す。

第 5 章では、米国造船業をめぐる最近の動きとして、2024 年 12 月に超党派議員によって議会に提出された「SHIPS for America 法案」（造船と港湾インフラの繁栄と安全保障のための法案）について概説しているほか、米国通商代表部（USTR）による中国の海事・物流・造船分野の通商法 301 条調査の制裁措置案についても解説している。

将来的に米国と我が国の海事産業との間で、発展的な協力関係が構築されることを期待しつつ、 本報告を取りまとめた。皆様の事業のお役に立つことができれば幸いである。

なお、本報告書の情報は、特に注記の無い限り、2025 年 3 月現在のものである。

ジェトロ・ヒューストン事務所
（一般社団法人　日本舶用工業会　共同事務所）
ディレクター（海洋・海事担当）　深石　晃

目　次

I.　米国造船産業 ……1

1.　政府造船プログラム ……1
1.1　艦船建造プログラム ……1
1.2　海軍舟艇プログラム ……26
1.3　MARAD の NSMV 訓練船 ……30
1.4　USCG 巡視船建造プログラム ……31
1.5　海軍艦船建造事業者 ……37
1.6　米国艦船保守修繕事業者 ……39

2.　商船建造造船所 ……42
2.1　準大手商船建造事業者 ……42
2.2　中堅造船所 ……60
2.3　その他の中小造船所 ……63

3.　主要造船政策 ……64
3.1　タイトル XI 船舶融資保証プログラム ……64
3.2　課税猶予プログラム ……66
3.3　中小型造船所補助金プログラム ……66

4.　造船事業者団体 ……69

5.　最近の造船関連政策の動向 ……71
5.1　SHIPS for America 法案 ……71
5.2　米国通商代表部、中国の海事・物流・造船分野の通商法 301 条調査の制裁措置を提案 ……85

I. 米国造船産業

米国造船産業に関する政府による包括的な統計は 2021 年 3 月 30 日に MARAD が発表した The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repairing Industry が最新版であり、その後アップデートされていない。

米国造船所の多くが官公庁船の建造を手がけている。特に大手造船所は専ら海軍艦船/USCG 巡視船の建造/保守契約に依存している。第 1 章では海軍艦船、USCG 巡視船建造プログラム等を概説し、それぞれのプログラムの契約受注造船所、受注実績、受注残を示す。第 2 章では主な商船建造造船所の概要と受注実績、受注残を示す。米国の中堅造船所には外国造船会社の子会社であるものが多く、また設計等で外国造船所と提携している事例も多い。第 3 章では、造船産業を支援するための MARAD（米国運輸省海事局）の主要な造船政策を解説する。第 4 章では、米国の主要造船業界団体を示し、第 5 章では、SHIPS for America 法案、USTR による通商法第 301 条調査を含む最近の造船関連政策の動向を概説する。

1. 政府造船プログラム

米国海軍艦艇建造プログラム、USCG 巡視船建造プログラム等、連邦政府による造船プログラムを概説し、それぞれのプログラムの契約受注造船所、受注実績、受注残を示す。

1.1 艦船建造プログラム[1]

第二次世界大戦時には 1,000 隻を超えていた米国海軍艦船数は現在 270～300 隻前後で推移している。2018 会計年度国防予算権限法（P.L.115-91）で 355 隻海軍を達成することが国策とされた。2023 年に海軍は戦闘力艦船評価・要求（BFSAR）報告で新たな目標を発表し、2024 年には 2025−2054 会計年度 5 カ年艦船建造計画で、381 隻有人艦船＋134 隻大型無人水上及び潜水船海軍の達成・維持を要求している。

[1] Congressional Research Service, Navy Fource Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress, January 31, 2025.

図１　海軍構成目標

船種	355 隻目標	381 隻目標
弾道ミサイル潜水艦（SSBN）	12	12
攻撃型潜水艦（SSN）	66	66
空母（CVN）	12	12
大型洋上戦闘艦（巡洋艦、駆逐艦）	104	87
小型洋上戦闘艦（フリゲート艦、沿海域戦闘艦、機雷艦艇）	52	73
フリゲート艦（FFG）	（24）	（58）
沿海域戦闘艦（LCS）	（28）	（15）
揚陸艦	38	31
大型甲板（LHA/LHD）	（12）	（10）
LPD/LSD	（26）	（21）
軽揚陸艦（中型揚陸艦 LSM 等）	0	18
戦闘兵站艦（洋上補給艦船）（CLF）	34	46
TAO 給油艦、TAOE 高速戦闘支援艦	（20）	（20）
TAKE 貨物弾薬補給艦	（14）	（13）
TAOL 軽補給油槽艦	（0）	（13）
指揮・支援艦	37	36
LCC 司令艦	（2）	（2）
AS 潜水艦テンダー	（2）	（2）
ESD 遠征ドック型移送官	（2）	（0）
EPF 遠征高速輸送艦	（10）	（8）
ESB 遠征機動基地艦	（6）	（6）
ARS 海洋曳航艦、ATF 救難艦	（8）	（8）
TAGOS 音響測定艦	（7）	（10）
有人艦合計	355	381
大型無人ビークル		
大型・中型無人水上艦（LUSV、MUSV）	0	78
超大型水中艦（XLUUV）	0	56
大型無人ビークル合計	0	134
有人・無人艦合計	355	515

2025 会計年度の海軍 5 カ年艦艇建造計画（2025–2029）には合計 57 隻、年間平均 11.4 隻が含まれている。

図２　2024 会計年度 5 カ年（2025-2029）艦艇建造計画

	FY25	FY26	FY27	FY28	FY29	合計
コロンビア級弾道ミサイル潜水艦		1	1	1	1	4
バージニア級攻撃型潜水艦	1	2	2	2	2	9
ジェラルド・R・フォード級空母						0
アーレイバーク級駆逐艦	2	2	2	2	2	10
FFG-62 フリゲート艦	1	2	1	2	1	7
LHA 強襲揚陸艦			1			1
LPD-17 フライト II 揚陸艦	1		1		1	3
中型揚陸艦（LSM）	1	1	2	2	2	8
ジョンルイス級給油艦		2	1	2	1	6
次世代兵站艦（NGLS）			1	1	1	3
潜水艦テンダー（AS[X]）			1		1	2
TAGOS（X）音響測定艦		1	1	1	1	4
合計	6	11	14	13	13	57
予測する海軍艦隊規模	287	283	280	286	291	n/a

海軍は2025会計年度の予算で艦船建造予算として328億ドルを要求している。これにはバージニア級攻撃型潜水艦 1 隻、アーリーバーク級駆逐艦 2 隻、コンステレーション級フリゲート艦1隻、LPD−17フライトII揚陸艦1隻、中型揚陸艦1隻の建造が含まれている。

1.1.1　CVN 78 Gerald R Ford 級原子力空母[2]

空母は満載排水量約10万トンの最大級の艦船であり、約60機の航空機の搭載が可能である。現在ニミッツ級 10 隻とフォード級 1 隻の計 11 隻が就役している。示威行動、対空・対水上・対地攻撃用である。

Navy Photo: 170408-N-WZ792-198

フォード級空母はエンタープライズ級及びニミッツ級空母の後続級であり、リードシップ（1番艦）の *Gerald R. Ford*（CVN 78）は2008会計年度にハンチントン・インガルス・インダストリーズ・ニューポートニュース造船（HII/NNS）に発注され、2017 年に引き渡された。

2番艦の *John F. Kennedy*（CVN 79）は2013会計年度に調達された。引渡しは2025年に予定されている。3番艦 *Enterprise*（CVN 80）は2018会計年度に調達された。引渡しは2029年9月に予定されている。4番艦 *Doris Miller*（CVN 81）は2019会計年度に調達された。引き渡しは2032年2月の予定である。CVN-80とCVN-81は2隻のブロック調達契約で発注された。5番艦 *William J. Clinton* は海軍の2025会計年度予算要求では2030会計年度の調達が予定されている。

原子力空母の建造能力を有する造船所はHII/NNSのみである。

艦船番号	艦名	造船所	PY*	発注	起工	進水	引渡
CVN 78	Gerald R Ford	HII/NNS	2008	2008	2009	2013	2017
CVN 79	John F Kennedy	HII/NNS	2013	2015	2015	2019	建造中
CVN 80	Enterprise	HII/NNS	2018	2019	2022		建造中
CVN 81	Doris Miller	HII/NNS	2019	2019			建造中
CVN 82	William J. Clinton	HII/NNS					予定
CVN 83	George W. Bush	HII/NNS					予定
*配算が承認された会計年度（Program Year）							

[2] Congressional Research Service, Navy Ford(CV -78) Class Aircraft Carrir Program: Background and Issues for Congress, Updated January 14, 2025

1.1.2　DDG 51 Arleigh Burke 級ミサイル駆逐艦[3]

巡洋艦の小型化と駆逐艦の大型化により 1980 年代以降、両艦種のサイズと性能が重なる部分が増えたため、海軍は巡洋艦と駆逐艦を統合して大型水上戦闘艦（LSC）と分類することにより、小型水上戦闘艦（フリゲート艦、沿海域戦闘艦等）と区別している。

大型水上戦闘艦（LSC）は艦隊や海外の特定の区域を弾道ミサイルから防衛し、空母や揚陸艦を他の洋上艦、航空機、潜水艦から防衛し、海上交通輸送路を巡視し、海上軍事プレゼンスを提供し、同盟国と演習を行う。LSC は陸上ターゲットに向けてトマホークミサイルを発射する能力も有する。海軍の洋上戦闘艦の大部分は満載排水量 9,000～10,000 トンである。

1985 会計年度に第 1 艦が調達され、1991 年に就役した。以来 2024 年 3 月までに合計 73 隻の DDG-51 が引き渡された。

U.S. Navy photo 120925-N-IC228-001

アーレイ・バーク級イージスミサイル駆逐艦は継続的に設計を改新されており、それぞれ「フライト（Flight）」として区別されている。最初の 28 隻（DDG-51 から 78）はフライト I/II 艦とよばれている。1994 会計年度に海軍はフライト IIA 設計に移行し、2016 会計年度までに 47 隻のフライト IIA 艦（DDG-79 から DDG-124、及び DDG-127）が調達された。2017 会計年度からフライト III 艦設計に移行し、DDG-125、126 で調達が開始され、DDG-128 以降継続される。2018 会計年度予算要求に応えて議会は海軍に 2018-2022 会計年度に調達を計画されている DDG-51 について多年度調達契約[4]を発注する権限を認めた。多年度調達契約により 2022 会計年度に 2 隻が調達されている。

DDG-51 建造はジェネラル・ダイナミクスのバス・アイアン・ワークス（GD/BIW）とハンチントン・インガルス・インダストリーズのインガルス・シップビルディング（HII/Ingalls）がほぼ交互に受注している。DDG-51 に搭載されるイージスシステムの

[3] Congressional Research Service, Navy DDG-51 and DDG-1000 Destroyer Programs: Background and Issues for Congress, Updated Decenber 16, 2024

[4] Multi year contract: 多年度契約は 1 件の契約で複数年（通常は 5 年間）にわたる調達を行うものであり、各会計年度に歳出予算枠内で配算を受ける。

主契約者はロッキードマーチンであり、フライト III 設計 DDG-51 のイージスシステムのレーダーである AMDR はレイセオンが供給する。

艦船番号	艦名	造船所	PY*	発注	起工	進水	引渡
	フライト IIA（Restart）						
DDG 116	Thomas Hudner	GD/BIW	2012	2012	2015	2017	2018
DDG 117	Paul Ignatius	HII/IS	2013	2013	2015	2016	2019
DDG 118	Daniel Inouye	GD/BIW	2013	2013	2018	2019	2021
DDG 119	Delbert D Black	HII/IS	2014	2013	2016	2017	2020
DDG 120	Carl M. Levin	GD/BIW	2013	2014	2019	2021	2023
DDG 121	Frank E Petersen Jr	HII/IS	2015	2013	2017	2018	2021
DDG 122	John Basilone	GD/BIW	2015	2013	2020	2022	2024
DDG 123	Lenah H Sutcliffe Higbee	HII/IS	2016	2013	2017	2020	2022
DDG 124	Harvey C Barnum Jr	GD/BIW	2016	2013	2021		建造中
	フライト III						
DDG 125	Jack H Lucas	HII/IS	2017	2013	2019	2021	2023
DDG 126	Louis H Wilson Jr	GD/BIW	2017	2013	2023		建造中
	フライト IIA						
DDG 127	Patrick Gallagher	GD/BIW	2016	2017	2022		建造中
	フライト III						
DDG 128	Ted Stevens	HII/IS	2018	2018	2021	2023	建造中
DDG 129	Jeremiah Denton	HII/IS	2018	2018	2022		建造中
DDG 130	William Charette	GD/BIW	2019	2018			建造中
DDG 131	George M Neal	HII/IS	2019	2018			建造中
DDG 132	Quentin Walsh	GD/BIW	2019	2018			発注
DDG 133	Sam Nunn	HII/IS	2020	2018			発注
DDG 134	John E Kilmer	GD/BIW	2020	2018			発注
DDG 135	Thad Cochran	HII/IS	2020	2020			発注
DDG 136	Richard G Lugar	GD/BIW	2021	2018			発注
DDG 137	John F Lehman	HII/IS	2021	2018			発注
DDG 138	J William Middendorf	GD/BIW	2022	2018			発注
DDG 139	Telesford Trinidad	HII/IS	2022	2018			発注
DDG 140	Thomas G Kelley	GD/BIW	2023				承認
DDG 141	Ernest E Evans	HII/IS	2023				承認
DDG 142	Charles J French	HII/IS	2023				承認
DDG 143	Richard J Danzig	HII/IS	2023				承認
DDG 144	Michael G Mulen	GD/BIW	2023				承認
DDG 145	Intrepid	HII/IS	2023				承認
DDG 146	Robert Kerry	HII/IS	2023				承認
DDG 147	Ray Mabus	HII/IS	2023				承認
DDG 148	Kyle Carpenter	GD/BIW	2023				承認
DDG 149	未定	HII/IS	2023				承認
*PY（Program Year）は配算が認められた/認められる予定の会計年度 議会は 2018 会計年度予算で 13 隻の多年度（FY2018-2022）調達を承認している。 2023–2027 会計年度に最大 15 隻の多年度調達が承認されている。							

1.1.3　DDG 1000　Zumwalt 級ミサイル駆逐艦[5]

DDG 1000 級ミサイル駆逐艦は DDG 51 級に代わる次世代ミサイル駆逐艦として開発された。ジェネラル・ダイナミクス（GD）のバス・アイアン・ワークス（BIW）が DDG 1000 級の設計、建造、インテグレーション、試験、引渡し及び DDG 1002 の鋼製デッキハウス、ハンガー、垂直発射システム（PVLS）を担当し、ハンチントン・インガルス・インダストリーズ（HII）が DDG 1000 及び DDG 1001 の複合素材デッキハウス、ヘリコプター格納庫、PVLS を供給している。

U.S. Navy photo 151207-N-ZZ999-435

当初、HII と BIW がそれぞれ 1 隻のリード艦を建造することとなっていたが、2009 年に HII、BWI 及び海軍は BIW で 3 隻を建造し、引き換えに新たなフライトの DDG-51 のうち HII が建造する隻数を増やすことで合意に達している。

最初の 2 隻の DDG 1000 は 2007 会計年度に 2 年間の積み上げ配算（2007-2008 会計年度予算）で調達された。第 3 艦は 2009-2010 会計年度の 2 年間の積み上げ配算を受けた。海軍は当初 DDG 51 級調達を中止し、32 隻の DDG 1000 級ミサイル駆逐艦の調達を計画していたが、2008 年に DDG 1000 級の調達を中止し、DDG 51 級の調達を再開することを提案し、議会は 2010 会計年度予算で第 3 艦を最終艦として DDG 1000 の調達を中止することを承認した。

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
DDG 1000	Zumwalt	GD/BIW	2007	2008	2011	2013	2016
DDG 1001	Machael Monsoor	GD/BIW	2007	2011	2013	2016	2018
DDG 1002	Lyndon B Johnson	GD/BIW	2009	2011	2017	2018	建造中

[5] Congressional Research Service, Navy DDG-51 and DDG-1000 Destroyer Programs: Background and Issues for Congress, Updated December 16, 2024

1.1.4　DDG（X）次世代駆逐艦プログラム[6]

海軍の DDG（X）プログラムは老朽化している *Ticonderoga*（CG-47）級イージスクルーザーに代わる次世代誘導ミサイル駆逐艦の調達を目的としている。海軍は DDG（X）リード艦を 2032 会計年度に調達することを望んでいる。

大型水上戦闘艦（LSC）建造産業基盤はジェネラル・ダイナミクスのバス・アイアン・ワークス（GD/BIW）とハンチントン・インガルス・インダストリーズのインガルス・シップビルディング（HII/Ingalls）の 2 社であり、ロッキードマーチンとレイセオンが戦闘システムの主コントラクターである。洋上戦闘艦建造産業基盤には、この他に何百ものコンポーネント及び資材サプライヤーが含まれる。

DDG（X）プログラムの X は、設計が確定していないことを意味している。海軍は DDG（X）の主要な仕様要件を 2020 年 12 月に承認した。船殻設計は DDG-51 とズムウォルト（DDG-1000）を発展させた新たな設計となる。新世代統合推進装置には DDG-1000 と新型コロンビア級弾道ミサイル潜水艦から学んだ教訓を採り入れる。戦闘システムは最初は現在建造中のフライト III バージョンの DDG-51 に搭載されているものと同様のものを搭載する。

1.1.5　沿海域戦闘艦（LCS）[7]

沿海域戦闘艦（LCS）は比較的調達コストが低く、搭載する「プラグアンドプレイ」任務モジュールの交換によって多様な任務に対応するコンセプトとなっている。海軍は LCS プログラム開始を 2001 年に発表し、最初の LCS は 2005 会計年度に調達された。2019 会計年度までに 35 隻が調達されている。

LCS の主たる任務は ASW（対潜水艦戦）、MCM（対機雷戦）、特に沿海域での小型舟艇に対する SUW（洋上戦）であり、LCS 調達プログラムには ASW、MCM、SUW モジュラー任務パッケージの開発、調達が含まれている。

海軍は LCS 調達を 2019 会計年度で終了している。

---

[6] Congressional Research Service, Navy DDG(X) Next-Generation Destroyer Program: Background and Issues for Congress, Updated December 12, 2024

[7] Congressional Research Service, Navy Littoral Combat Ship (LCS) Program: Background and Issues for Congless, Last updated December 17, 2019

ロッキードマーチン設計フリーダム級（上）
GD 設計インデペンデンス級（下）

101104-N-0000X-002　U.S. Navy photo illustration/Released

LCS プログラムはロッキードマーチンが率いるチームとジェネラル・ダイナミクス（GD）が率いるチームによる 2 種類の異なる設計で構成されている。ロッキードマーチンが率いるチームが開発した設計は鋼製の半滑走モノハル船体（アルミニウム製上部構造物）に基づくものであり、GD が率いるグループによる設計は完全アルミニウム製トリマラン船体に基づいている。それぞれの LCS 設計には異なる戦闘システム、センサー、コンピューター等が搭載されている。LCS 調達は 2 つの設計が 1 隻ずつ交互に発注されている。ロッキードマーチン・チームが開発した設計（フリーダム級）はロッキードマーチンを主契約者としてフィンカンティエリ・マリネット・マリン造船所（F/MM）で建造されており、LCS-1、LCS-3、LCS-5…と艦船記号が奇数となっている。GD チームが開発した設計（インデペンデンス級）は Austal USA を主契約者として Austal USA で建造されており、LCS-2、LCS-4、LCS-6…と艦船記号が偶数となっている。

LCS 1 から LCS 4 は 1 隻ごとの契約で調達されたが、残りの 22 隻（LCS 5-LCS 26）は 2010 年に 10 隻ずつのブロック契約で 2 つの造船所に発注され、後にそれぞれ 11 隻目

が追加された。2018 会計年度予算で海軍は LCS 30 及び LCS 31 の調達予算を要求したが、議会が 1 隻上回る 3 隻の調達を承認したため 2018 会計年度までに合計 32 隻の LCS が調達された。海軍は 2019 会計年度予算案で 1 隻の調達予算を要求したが、3 隻の調達が承認された。LCS プログラムは 35 隻調達で終了している。

LCS を改造した設計は外国軍に売り込まれており、有償軍事支援プログラムの下でサウジアラビアが 4 隻を購入している。

海軍は耐用年数に達していない LCS の退役を進めており、LCS 1、LCS 2 は就役から約 15 年で退役し、最終処分待ちであり、LCS 4 は竣工から約 10 年で予備役に移管され、LCS 5 は竣工からわずか 8 年で退役、最終処分待ち、LCS 7 は竣工から 7 年で退役、最終処分待ち、LCS 9 は竣工からわずか 6 年で退役、最終処分待ち、LCS 11 は竣工からわずか 5 年で退役、最終処分待ちとなっている。退役艦の大部分はフィンカンティエリ/マリネットマリンで建造されたフリーダム級である。

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
LCS 1	Freedom（退役）	F/MM		2004	2005	2006	2008
LCS 2	Independence（2021 年退役）	Austal		2005	2006	2008	2009
LCS 3	Fort Worth	F/MM	2009	2009	2009	2010	2012
LCS 4	Coronado（2022 年退役）	Austal	2009	2009	2009	2012	2013
LCS 5	Milwaukee（2023 年退役）	F/MM	2010	2010	2011	2013	2015
LCS 6	Jackson	Austal	2010	2010	2012	2013	2015
LCS 7	Detroit（2023 年退役）	F/MM	2011	2010	2012	2014	2016
LCS 8	Montgomery	Austal	2011	2010	2013	2014	2016
LCS 9	Little Rock（2023 年退役）	F/MM	2012	2010	2013	2015	2017
LCS 10	Gabrielle Giffords	Austal	2012	2010	2014	2015	2016
LCS 11	Sioux City（2023 年退役）	F/MM	2012	2010	2014	2016	2018
LCS 12	Omaha	Austal	2013	2010	2015	2015	2017
LCS 13	Wichita	F/MM	2013	2010	2015	2016	2018
LCS 14	Manchester	Austal	2013	2010	2015	2016	2018
LCS 15	Billing	F/MM	2013	2010	2015	2017	2019
LCS 16	Tulsa	Austal	2013	2010	2016	2017	2018
LCS 17	Indianapolis	F/MM	2014	2010	2016	2018	2019
LCS 18	Charleston	Austal	2014	2010	2016	2017	2018
LCS 19	St Louis	F/MM	2014	2010	2017	2018	2020
LCS 20	Cincinnati	Austal	2014	2010	2017	2018	2019
LCS 21	Minneapolis-Saint Paul	F/MM	2015	2010	2018	2019	2021
LCS 22	Kansas City	Austal	2015	2010	2017	2018	2020
LCS 23	Cooperstown	F/MM	2016	2010	2018	2020	2020
LCS 24	Oakland	Austal	2015	2010	2018	2019	2020
LCS 25	Marinette	F/MM	2016	2016	2019	2020	2023
LCS 26	Mobile	Austal	2016	2016	2018	2020	2020
LCS 27	Nantucket	F/MM	2017	2017	2019	2021	2024
LCS 28	Savannah	Austal	2017	2017	2019	2020	2021
LCS 29	Beloit	F/MM	2018	2018	2020	2022	2024
LCS 30	Canberra	Austal	2017	2017	2020	2021	2021
LCS 31	Cleveland	F/MM	2019	2019	2021	2021	2021
LCS 32	Santa Barbara	Austal	2018	2018	2020	2021	2022
LCS 34	Augusta	Austal	2018	2018	2021	2022	2023
LCS 36	Kingsville	Austal	2019	2018	2022	2023	2024
LCS 38	Pierre	Austal	2019	2018	2023	2024	建造中

1.1.6　FFG-62 Constellation 級誘導ミサイルフリゲート艦[8]

FFG-62 Constellation 級プログラムは FFG（X）プログラムと呼ばれていたものである[9]。リード艦は 2020 年 10 月 7 日に *Constellation* と命名された。主要任務は対潜水艦戦、洋上戦、電磁機動戦である。海軍は 20 隻の FFG-62 の調達を目標としている。

200430-N-N2201-001 Photo By: Marinette Marine Corp./RELEASED

FFG-62 調達計画

	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26	FY27	FY28	FY29
2020 会計年度予算要求	1	2	2	2	2					
2021 会計年度予算要求		1	1	2	2	3				
2020 年 12 月文書			1	3	3	4	4			
2022 会計年度予算要求			1	n/a	n/a	n/a	n/a			
2023 会計年度予算要求				1	2	1	2	1		
2024 会計年度予算要求					2	1	2	1	2	
2025 会計年度予算要求						1	2	1	2	1
調達	1	1	1	1	2					

出所：海軍 2020–2025 会計年度予算要求,トランプ政権 2020 年 12 月 9 日文書

海軍は既存の艦船設計の修正版を利用して FFG（X）を建造することとした。これを「親設計アプローチ（parent design approach）」と呼ぶ。親設計は米国艦船設計でも外国の艦船設計でもよい。「親設計アプローチ」はこれまでにも沿岸警備隊（USCG）の小型巡視船（FRC）調達及び極海砕氷船（PSC）プログラムで採用されている。

さらに海軍は FFG（X）向けに新たな技術やシステムの開発を行わず、既存の技術または他のプログラム向けにすでに開発中の技術を利用する意図としていた。

海軍は 2020 年に FFG-62 の詳細設計・建造（DD&C）契約をフィンカンティエリ・マリン・グループのマリネット・マリン（F/MM）に発注したことを発表した。F/MM はリード艦と最大 9 隻の後続艦の建造を行う。FFG-62 契約には Austal USA、ジェネラルダイナミクス/バス・アイアン・ワークス（GD/BIW）、ハンチントン・インガルス・イン

[8] Congressional Research Service, Navy Constellation (FFG-62) Class Frigate Program: Backgroud and Issues for Congress, Updated December 27, 2024

[9] 艦船記号の FF はフリゲート艦、G は誘導ミサイル搭載、（X）は設計が未定を意味する。

ダストリーズのインガルス・シップビルディング（HII/Ingalls）がそれぞれ率いるチームが競合したとされている。

2020 会計年度、2021 会計年度、2024 会計年度国防予算法では、FFG-62 クラスのフリゲート艦の建造にあたって特定の部品に米国製品（エアサーキットブブレーカー、ジャイロコンパス、電子海図システム、操舵コントロール、ポンプ、推進及び機関制御システム、完全閉鎖式救命艇、補助機器ポンプ、船上クレーン、補助冷水システム、推進プロペラ、11 隻目以降からは推進減速ギア）を使用することを義務づけている。

F/MM による FFG-62 設計はイタリアのフィンカンティエリ FREMM（Fregata Europea Multi-Missione）フリゲート設計に基づいている。

報道によれば、FFG-62 の建造はフィンカンティエリ・マリネット・マリンにおける労働力不足等により、大幅に遅れている。

2024 年 11 月 15 日に海軍は、Constellation 級フリゲート艦の将来の設計と後続艦の建造に関心を持つ水上戦闘艦建造事業者の募集を行っている。

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
FFG-62	Constellation	F/MMC	2020	2020	2024		建造中
FFG-63	Congress	F/MMC	2021	2021			承認
FFG-64	Chesapeake	F/MMC	2022	2022			承認
FFG-65	Lafayette	F/MMC	2023	2023			承認
FFG-66	Hamilton	F/ MMC	2024	2024			承認
FFG-67	Galvez	F/MMC	2024	2024			承認
FFG-68		F/MMC	（2025）	2025 年会計年度予算要求			
FFG-69		F/MMC	（2026）				
FFG-70		F/MMC	（2026）				
FFG-71		F/MMC	（2027）				
FFG-72			（2028）				
FFG-73			（2028）				
FFG-74			（2029）				

1.1.7　SSN 774 Virginia 級攻撃型潜水艦[10]

米海軍：100830-N-3090M-174

[10] Congressional Research Service, Navy Virginia (SSN-774) Class Submarine Program and AUKUS Submarine Proposal: Background and Issues for Congress, October 10, 2024

バージニア級 SSN は 1998 会計年度に調達が開始された。バージニア級攻撃型潜水艦はジェネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート部門（GD/EB）とハンチントン・インガルス・インダストリーズのニューポートニューズ造船（HII/NNS）の 2 社合同で建造されている。米国で原子力潜水艦の建造能力を有するのは GD/EB と HII/NNS の 2 社のみである。原子力潜水艦の調達数が少ないなか、両造船所の潜水艦建造能力を維持するために 1998 会計年度に合同建造が認められた。GD/EB と HII/NNS はそれぞれ潜水艦の特定部分の建造を担当し、原子炉の建造と最終組み立ては交代で行われる。バージニア級攻撃型潜水艦は「ブロック購入」契約で調達される。

2025 会計年度予算要求では、1 隻の調達が要求されているが、産業基盤の安定を図り、中国のような潜在的敵国の抑止力とするために、2 隻の調達を支持する向きもある。

VPM（バージニア・ペイロード・モジュール）

VPM は全長 84 フィート（25.6m）の兵装モジュールミッドボディ・セクションであり、4 基の垂直発射チューブが搭載され、1 基あたり 7 発、合計 28 発のトマホークミサイルを装填することができる。これによりバージニア級が搭載できる魚雷型兵器の数が約 37 発から 65 発へと拡大される。

	艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
ブロック I	SSN 774	Virginia	GD/EB		1998	1999	2003	2004
	SSN 775	Texas	HII/NNS		1999	2002	2005	2006
	SSN 776	Hawaii	GD/EB		2001	2004	2006	2006
	SSN 777	North Carolina	HII/NNS		2002	2004	2007	2008
ブロック II	SSN 778	New Hampshire	GD/EB		2003	2007	2008	2008
	SSN 779	New Mexico	HII/NNS	2004	2004	2008	2009	2009
	SSN 780	Missouri	GD/EB	2005	2004	2008	2009	2010
	SSN 781	California	HII/NNS	2006	2004	2009	2010	2011
	SSN 782	Mississippi	GD/EB	2007	2004	2010	2011	2012
	SSN 783	Minnesota	HII/NNS	2008	2004	2011	2012	2013
ブロック III	SSN 784	North Dakota	GD/EB	2009	2008	2012	2013	2014
	SSN 785	John Warner	HII/NNS	2010	2008	2013	2014	2015
	SSN 786	Illinois	GD/EB	2011	2008	2014	2015	2016
	SSN 787	Washington	HII/NNS	2011	2008	2014	2016	2017
	SSN 788	Colorado	GD/EB	2012	2008	2015	2016	2017
	SSN 789	Indiana	HII/NNS	2012	2008	2015	2017	2018
	SSN 790	South Dakota	GD/EB	2013	2008	2016	2018	2018
	SSN 791	Delaware	HII/NNS	2013	2008	2016	2018	2019
ブロック IV	SSN 792	Vermont	GD/EB	2014	2014		2019	2020
	SSN 793	Oregon	GD/EB	2014	2014	2017	2020	2022
	SSN 794	Montana	HII/NNS	2015	2014		2021	2022
	SSN 795	Hyman G Rickover	GD/EB	2015	2014	2018	2021	2023
	SSN 796	New Jersey	HII/NNS	2016	2014	2019	2022	2024
	SSN 797	Iowa	GD/EB	2016	2014	2019	2023	2024
	SSN 798	Massachusetts	HII/NNS	2017	2014	2020		建造中
	SSN 799	Idaho	GD/EB	2017	2014	2020		建造中
	SSN 800	Arkansas	HII/NNS	2018	2014	2022		建造中
	SSN 801	Utah	GD/EB	2018	2014	2021		建造中
ブロック V	SSN 802	Oklahoma	HII/NNS	2019	2019	2023		建造中
	SSN 803	Arizona	GD/EB	2019	2019	2022		建造中
	SSN 804	Barb	HII/NNS	2020	2019			建造中
	SSN 805	Tang	GD/EB	2020	2019	2023		建造中

	艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
	SSN 806	Wahoo	HII/NNS	2021	2019			建造中
	SSN 807	Silversides	HII/NNS	2021	2019			建造中
	SSN 808	John H. Dalton	GD/EB	2022	2019			承認
	SSN 809	Long Island	HII/NNS	2022	2019			承認
	SSN 810	San Francisico	GD/EB	2023	2019			承認
	SSN 811	Miami	HII/NNS	2023	2019			承認
	SSN 812	Baltimore		2024				承認
	SSN 813	Atlanta	HII/NNS	2024	2019			承認
合計 48 隻建造予定								

1.1.8　SSBN 826 Columbia 級弾道ミサイル潜水艦[11]

コロンビア級弾道ミサイル潜水艦プログラムはオハイオ級の後続プログラムであり、14 隻のオハイオ級 SSBN に代替する 12 隻のコロンビア級の調達が計画されている。

第 1 艦は 2021 会計年度に調達され、第 2 艦は 2024 会計年度に調達が計画された。海軍はその後 2026-2035 会計年度に年間 1 隻の割合で 10 隻を調達することを計画している。

現時点でコロンビア級 SSBM と英国の Dreadnought 級 SSBN は SLBM（潜水艦発射弾道ミサイル）発射チューブを搭載したミッドセクションの設計を共有する計画である。

海軍は Integrated Enterprise Plan（IEP）の下でコロンビア級の建造を GD/EB と HII/NNS 合同で実施し、GD/EB が大部分の工事を行うことを計画している。2 社の潜水艦建造工事量のバランスをとるため、HII/NNS が最終組立を担当するバージニア級潜水艦の隻数を増やすことが提案されている。

Source: Illustration accompanying David B. Larter, “US Navy Inks $9.4B Contract for two Columbia-class Nuclear Missile Submarines,” Defense News, November 5, 2020. A caption to the image credits it to the U.S. Navy.

[11] Congressional Research Service, Navy Columbia （SSBN-826） Class Ballistic Missile Submarine Program: Background and Issues for Congress, Updated February 5, 2025

艦船番号	艦名	造船所	PY*	発注	起工	進水	引渡
SSBN 826	DistColumbia	GD/EB	2021	2020	2022		建造中
SSBN 827	Wisconsin	GD/EB	2024	2020			承認
SSBN 828			(2026)				
SSBN 829			(2027)				
合計 12 隻の調達が計画されている。							

1.1.9　SSN（X）次世代攻撃型潜水艦[12]

2025 会計年度予算要求で、海軍はバージニア級 SSN の後継艦として新たなクラスの攻撃型原子力潜水艦（SSN（X））の調達を 2040 会計年度に開始することを計画している。

1.1.10 LPD 17 フライト II ドック型輸送揚陸艦[13]

海軍揚陸艦の使命は海兵隊員と装備、補給品を作戦域に輸送し、海兵隊が陸上で遠征作戦を実施できるようにすることである。現在揚陸艦は中型空母とも呼べる大型のデッキを持つ強襲揚陸艦（LHA、LHD）と、比較的小型の揚陸艦（LPD、LSD）の二種類に分類されている[14]。

Source: Huntington Ingalls Industries

[12] Congressional Researhc Service, Navy Next-Generation Attack Submarine (SSN[X]) Programs: Background and Issues for Congress, Updated December 12, 2024
[13] Congressional Research Service, Navy LPD-17 Flight II and LHA Amphibious Ship Programs: Background and Issues for Congress, Updated December 16, 2024
[14] 艦船記号 LHA の L は揚陸艦、H はヘリコプター発着能力、A は攻撃型を意味する。LHD は揚陸艦、ヘリコプタープラットフォーム、ウェルデッキを意味し、LSD は揚陸艦、ウェルデッキを意味する。t

LPD 17 フライト II（LX（[R]）プログラムは 13 隻の揚陸艦を建造するものであり、海軍は 2020 会計年度にリード艦の調達を計画していたが、議会が 2018 会計年度に前倒ししてリード艦調達を認めた。

海軍はサン・アントニオ級の建造者である HII のインガルス造船（HII/Ingalls）とジェネラル・ダイナミクスの NASSCO 造船所（GD/NASSCO）の間で競争入札を実施する意図であったが、2018 年 4 月に HII/Ingalls に LPD 30 の詳細設計・建造（DD&C）契約を発注することを発表した。2018 年 8 月に HII/Ingalls は LPD 30 の先行調達契約を受注、2019 年 3 月 25 日に 2018 会計年度予算から建造の配算を受けた。2 隻目の LPD-31 は 2020 会計年度、3 隻目の LPD-32 は 2023 会計年度に調達された。2025 会計年度の海軍予算要求では、4 隻目の LPD-17 Flight II 調達に約 16 億ドルが要求されている。

2024 年 9 月 24 日に、国防総省は海軍が LPD-17 Flight II 艦（LPD 33、34、35）建造のブロック調達契約を発注したことを発表している。

LPD-17 Flight II の現在の推定調達コストは約 20 億ドルとされている。

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
LPD 17-LPD 29　サンアントニオ級 フライト I							
LPD 26	John P Murtha	HII/IS	2009	2011	2012	2014	2016
LPD 27	Portland	HII/IS	2012	2012	2013	2016	2017
LPD 28	Ft Lauderdale	HII/IS	2016	2016	2017	2020	2022
LPD 29	Richard M McCool Jr	HII/IS	2017	2018	2019		2024
サンアントニオ級フライト II							
LPD 30	Harrisburg	HII/IS	2018	2019	2022		建造中
LPD 31	Pittsburgh	HII/IS	2020	2021	2023		建造中
LPD 32	Philadelphia	HII/IS	2023				承認
LPD 33	Travis Manion	HII/IS	2024	ブロック調達			承認
LPD 34							
LPD 35							

1.1.11 LHA 9 強襲揚陸艦[15]

アメリカ級強襲揚陸艦は Wasp 級強襲揚陸艦（LHD）設計をもとに航空運用機能を増強したもの。準空母の役割を果たす。LHA 6 及び LHA 7 はフライト 0 艦と呼ばれる。海軍は LHA 7 の詳細設計・建造契約を HII に発注した。2016 年にはリードタイムの長い資材の計画、先行設計及び調達契約が発注され、2017 年にフライト I 艦の 1 番艦である LHA 8 の詳細設計・建造契約オプションが行使された。フライト 0 艦はコストを抑えるためにウェルドック（艦艇の船尾、喫水線直上に設置されるデッキ状のドック式格納庫）を持たない設計とされたが、フライト I 艦にはウェルドックが装備される。アメリカ級強襲揚陸艦は全艦ハンチントン・インガルス・インダストリーズのインガルス造船（HII/Ingalls）で建造されている。

[15] Congressional Research Service, Navy LPD-17 Flight II and LHA Amphibious Ship Programs: Background and Issues for Congress, Updated December 16, 2024

LHA タイプの強襲揚陸艦は数年に 1 度調達されている。海軍 2025 会計年度予算要求では LHA 10 の調達が 2027 会計年度に計画されている。2023 会計年度に同艦の先行調達予算が認められ、その後、2025 会計年度にも追加の先行調達予算が要求されている。

Source: Huntington Ingalls Industries

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
アメリカ級フライト 0							
LHA 6	America	Ingalls	2007	2007	2009	2012	2014
LHA 7	Tripoli	Ingalls	2011	2012	2014	2017	2020
アメリカ級フライト I							
LHA 8	Bougainville	Ingalls	2017	2017	2019		建造中
LHA 9*	Fallujah	Ingalls	2021	2022			建造中
LHA 10	Helmand Province	Ingalls		2024			承認
*議会が 2021 会計年度に建造承認、配算していることから、調達年度は 2021 会計年度とする。							

1.1.12 LSM 中型揚陸艦プログラム[16]

海軍の中型揚陸艦（LSM）プログラムは、以前は軽揚陸艦（Light Amphibious Warship）プログラムと呼ばれていたものであり、海兵隊を支援する 18～35 隻の新たな揚陸艦の調達を想定している。海軍は 2025 会計年度予算要求に第 1 艦の調達予算を盛り込んでいる。LSM プログラムは 18 隻から 35 隻の調達を想定している。

LSM は全長 200～400 フィート（約 61～122m）、最大喫水 12 フィート（約 3.7m）、排水トン最大 4,000 トン、海軍船員 70 名以下、海兵隊員最低 50 人乗り、8,000 平方フィート（約 743 ㎡）の兵器、装備、補給品積載区画を有するものとされている。設計は商船設計を親設計としたものでもよいとされている。

[16] Congressional Research Service, Navy Medium Landing Ship (LSM) Program: Background and Issues for Congress, Updated January 23, 2025

LHA/LHD 型揚陸艦の全長は 844～855 フィート、満載排水トンは 40,000～45,000 トン、LPD-17 級揚陸艦は全長 684 フィート、満載排水トンは 24,900 トンである。LSM は LHA/LHD 型揚陸艦の 1/10～1/11 であり、LPD-17 級揚陸艦の 1/6 の大きさとなる。

報道によれば、2020 年 7 月に概念設計研究を Austal USA、 BMT Designers、Bollinger Shipyards、Crescere Marine Engineering、Damen、Hyak Marine、Independent Maritime Assessment Associate、Nichols Brothers Boat Builders、Sea Transport、Serco、St John Shipbuilding、Swiftships、Technology Associates、Thoma-Sea、VT Halter Marine の 15 社に発注した。

2020 年 11 月 9 日の報道によると、海軍は 16 社の設計会社及び造船所から 9 件の L 概念設計を受け取った。Austal USA、BMT Designers、Bollinger Shipyards、Crescere Marine Engineering、Damen、Hyak Marine、 Independent Maritime Assessment Associates、Nichols Brothers Boat Builders、Sea Transport、Serco、St. John Shipbuilding、Swiftships、Technology Associates, Inc.、Thoma-Sea、VT Halter Marine、Fincantieri が参加したと報じられている。

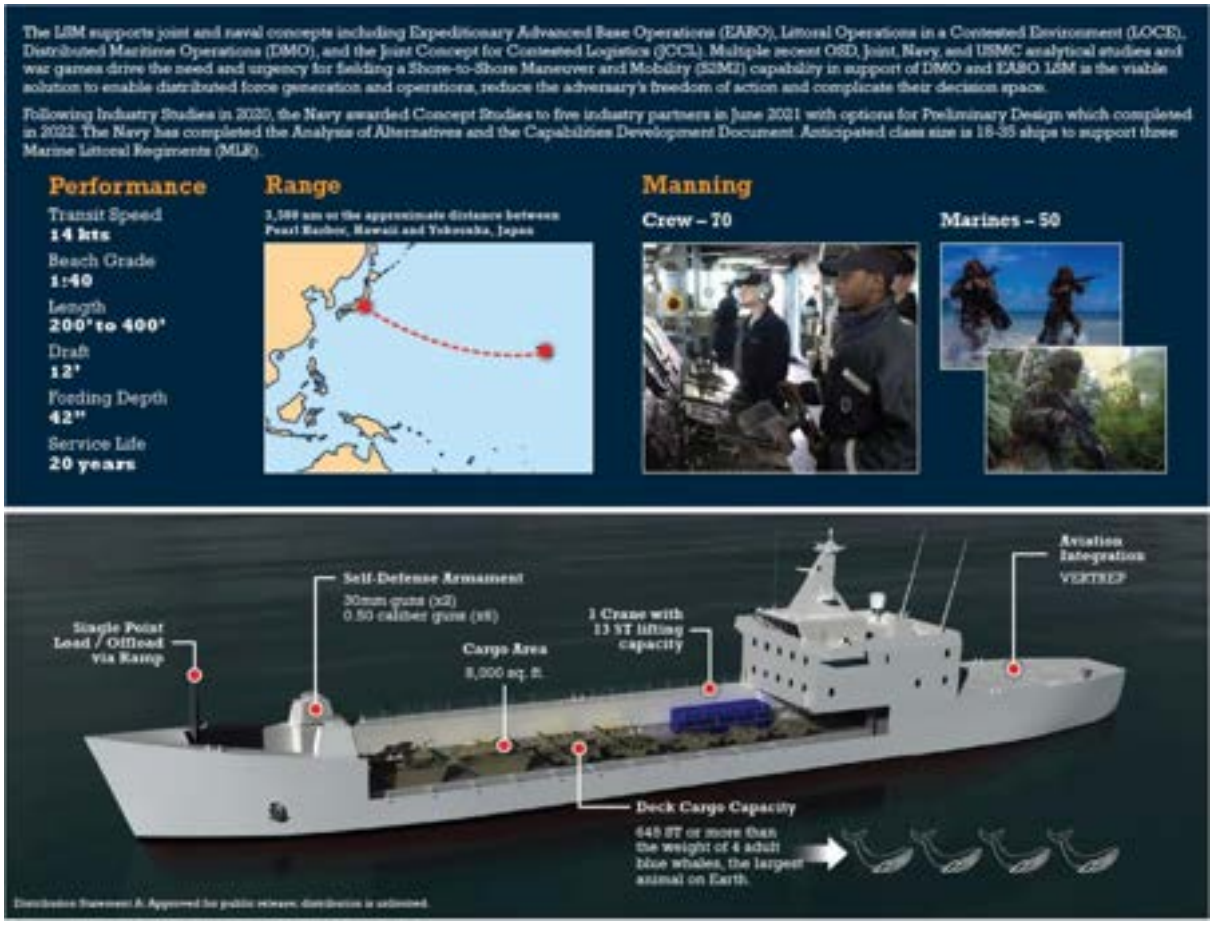
2021 年 6 月 17 日の報道によると、海軍は Fincantieri、Austal USA、VT Halter Marine、Bollinger、TAI Engineers に概念設計を発注した。

2022 年 2 月 10 日の報道によると、Fincantieri、Austal USA、VT Halter Marine、Bollinger、TAI Engineers が予備設計を受注したとされている。

2024 年 1 月 10 日に海軍は LSM プログラムの入札提案を募集したと報じられているが、2024 年 12 月 17 日には、海軍は入札価格が予想を大幅に上回ったため、入札提案募集を撤回したと報じられている。

2025 年 1 月 6 日に、海軍は商船設計に基づいた設計（Non-Developmental）の情報募集を発表した。

2025 会計年度海軍予算要求では第 1 艦の調達に 2 億 6,810 万ドルが要求されている。



Navy brochure on the LSM released at an august 31, 2023, LSM industry day meeting, posted at Inside Defense on September 11, 2023, and reprinted in Sam LaGrone, "Draft Proposal for 'Affprdabe' Medium Landing Ship Out to Shipbuilders," USNI News, October 16, 2023.

1.1.13 ESB Expeditionary Sea Base （遠征機動基地艦）

遠征ドック型移送艦（ESD）及び遠征機動基地艦（ESB）は商船設計を利用して開発コストを低減するためにアラスカ級原油タンカーの設計を基にしてジェネラル・ダイナミクスの NASSCO 造船所で建造された[17]。

ESD は海上事前集積船（MPS）から車両及び貨物を上陸用のエアクッション揚陸艇（LCAC）に積み換えることを目的としている。満載排水量 78,800 トンの ESD 1 及び ESD 2 には車両中継エリア、車両積み替えランプ、大型係留フェンダー、最大 3 隻のエアクッション揚陸艇（LCAC）レーンで構成される中核機能セット（Core Capability Set: CCS）が組み込まれている。全長 785 フィートの ESD はフロートオン/フロートオフ機能を有し、ミッションデッキは機能を最大限に生かすために再構成可能である。25,000 平方フィートの車両及び機器保管スペース、並びに 38 万ガロンの JP-5 燃料貯蔵スペースを有している。満載排水量 106,692 トンの ESB は ESD の派生型艦であり、ヘリや舟艇の運用能力が強化されている。

[17]開発当初 ESD は Mobile Landing Platform（MLP）、ESB は Afloat Forward Staging Base（AFSB）と呼ばれていたが、2015 年に改名された。"E"は Expeditionary Support（遠征支援）を表す。

ESD 及び ESB は MSC（Military Sealift Command）に所属しており、前進基地として事前配備される。MSC に所属する艦船の艦船記号は「T」で始まり、主として民間人を配乗し、軍艦として就役していない USNS（United States Naval Ship）である。これに対して USS（Commissioned United States Ship）は軍艦として就役しており、100%軍人が配乗されている。ESB 3 及び ESB 4 は軍艦として就役したため USNS から USS に変更され、大西洋艦隊に配備されている。

USNS Lewis B. Puller（ESB 3）

艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
T-ESD 1	Montford Point	NASSCO		2011	2012	2012	2013
T-ESD 2	John Glenn	NASSCO		2011	2012	2013	2014
ESB 3	Lewis B Puller	NASSCO		2012	2013	2014	2015
ESB 4	Hershel “Woody” Williams	NASSCO	2014	2014	2015	2017	2018
T-ESB 5	Miguel Keith	NASSCO	2016	2016	2018	2018	2019
T-ESB 6	John L Canley	NASSCO	2018	2019	2022		2023
ESB 7	Robert E Simanek	NASSCO	2019	2019	2022		2024
ESB 8	Hector A Cafferata Jr.	NASSCO	2022	2022			承認

1.1.14 軽洋上再補給給油艦（TAOL）プログラム[18]

海軍の軽再補給給油艦（TAOL）プログラムはこれまで次世代兵站艦（NGLS）プログラムと呼ばれていたものである。新たに従来よりも小型の再補給給油艦を調達するものであり、2025 会計年度予算要求で研究開発予算として 770 万ドルが要求されている。

海軍の戦闘兵站軍（CLF）艦は洋上補給（UNREP）艦とも呼ばれ、海軍戦闘艦に洋上補給を行うものである。海軍は現在 CLF として、給油艦（TAO）、貨物弾薬補給艦（TAKE）、高速戦闘支援艦（TAOE）を保有している。「T」は海上輸送司令（MSC）がほぼ民間人船員により運航していることを意味する。「O」は給油艦、「K」は貨物、「E」は弾薬を意味する。これらの CLF 艦は大型補助艦である。「L」は軽を意味し、フルサイズの補助艦よりも小型であることを意味する。

[18] Congressional Research Service, Navy Light Replenishment Oiler（TAOL）Proram: Backbround and Issues for Congress, Updated December 12, 2024

TAOL（NGLS）プログラムは次世代中型兵站艦プログラムとして 2021 会計年度の予算要求で導入された。就役している CLF と同様に、TAOL も主として民間船員を配乗し、MSC により運用される。海軍の 2025 会計年度 30 年艦船建造計画（2025-2054 会計年度）では 13 隻の調達が目標とされている。

2022 年 1 月 6 日の報道によれば、海軍は TAOL のトレードオフスタディ（Industry Study）契約をオースタル USA、ボリンジャー造船所、TAI Engoneers に発注した。

1.1.15 EPF スペアヘッド級遠征高速輸送艦

遠征高速輸送艦（EPF）は浅喫水アルミニウム製の商用カタマラン設計であり、戦域内での人員及び貨物の高速輸送に使用される。EPF は 600 トンの軍用貨物積載し、海況 3 において平均速力 35 ノットで 1,200 海里航行する設計となっている。満載排水量 2,460 トン。全長 338 フィート。豪 Austal 社の商用大型カタマランフェリー設計を親設計とし、米国の Austal USA で建造されている。EPF には民間人 26 人が配乗され、MSC（Military Sealift Command）が運用している。

2008 年に海軍は Austal USA に EPF 1 の詳細設計・建造（DD&C）契約を 9 隻のオプション付きで発注した。Austal USA は 2021 年に EPF 15、2022 年に EPF 16 の詳細設計・建造契約を 2 億 3,500 万ドルで受注している。

2021 年 6 月に、海軍は EPF 13 に自律航行能力を搭載する設計・建造契約を Austal USA に発注した。

EPF プログラムは 16 隻調達で完了している。

U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 3rd Class Ford Williams/Released

艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
T-EPF 1	Spearhead	Austal USA	2008	2008	2010	2011	2012
T-EPF 2	Choctaw County	Austal USA	2009	2010	2011	2012	2013
T-EPF 3	Millinocket	Austal USA	2009	2010	2012	2013	2014
T-EPF 4	Fall River	Austal USA	2010	2010	2013	2014	2014
T-EPF 5	Trenton	Austal USA	2010	2010	2014	2014	2015
T-EPF 6	Brunswick	Austal USA	2011	2011	2014	2015	2016
T-EPF 7	Carson City	Austal USA	2011	2011	2015	2016	2016
T-EPF 8	Yuma	Austal USA	2013	2012	2016	2016	2017
T-EPF 9	City of Bismarck	Austal USA	2012	2012	2017	2017	2017
T-EPF 10	Burlington	Austal USA	2013	2013	2017	2018	2018
T-EPF 11	Puerto Rico	Austal USA	2015	2016	2018		2019
T-EPF 12	Newport	Austal USA	2016	2016	2019	2020	2020
T-EPF 13	Apalachicola	Austal USA	2018	2019	2021		2023
T-EPF 14	Cody	Austal USA	2019	2019	2022	2023	2024
EPF 15	Point Loma	Austal USA	2021	2021	2023		建造中
EPF 16	Lansing	Austal USA	2022	2022	2024		建造中

1.1.16 TAO-205 ジョン・ルイス級給油艦[19]

ジョン・ルイス級給油艦プログラムは新しいクラスの給油艦（TAO）20 隻を建造するものである[20]。給油艦は海軍補給艦（UNREP）の一種であり、戦闘補給艦部隊（Combat Logistics Force：CLF）として知られている。海軍の CLF 艦の大部分は MSC（軍事海上輸送司令）により運用されている。

リード艦調達は 2016 会計年度に配算され、2 番艦調達は 2018 会計年度に配算された。海軍は最初の 6 隻について、2016 会計年度に「ブロック購入」による調達を認められており、2016 年 6 月 30 日に固定価格インセンティブブロック購入契約を GD/NASSCO 造船所に発注した。2022 会計年度に 7 番艦と 8 番艦、2023 会計年度に 9 番艦、2024 会計年度に 10 番艦が調達されている。海軍は 11 番艦、12 番艦の調達を 2026 会計年度としている。

[19] Congressional Research Service, John Lewis (TAO-205) Class Oiler Shipbuilding Program:Background and Issues for Congress, Updated December 12, 2024
[20] TAO 又は T-AO。T は民間人配乗、A は補助艦、O は給油艦を意味する。

Photo: GD/NASSCO

TAO-205 級給油艦はダブルハルタンカー設計を親設計としている。2015 年に海軍は HII/Ingalls と GD/NASSCO に 6 隻の TAO-205 と LHA-8、LPD-17 の詳細設計・建造契約を合わせた引き合いを行った。2016 年 6 月 30 日に GD/NASSCO が TAO-205 契約を、LHA-8 契約を HII/Ingalls が受注した。HII/Ingalls はさらに LPD-17 Flight II 基本設計の工数の大部分を受注した。

2021 会計年度、2022 会計年度、2023 会計年度予算権限法で、以下の特定のコンポーネントについて国内調達が義務づけられた：ジャイロコンパス、電子海図システム、操舵制御装置、推進及び機関制御システム、密閉型救命ボート、船上サービス用補助機器（ポンプを含む）、推進システムコンポーネント（エンジン、減速ギア、プロペラを含む）、船載クレーン、船載クレーン用スプレッダー、アンカーチェーン（7 番艦以降）。

	艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
2016 会計年度に 6 隻のブロック購入の権限が認められている	T-AO 205	John Lewis	NASSCO	2016	2016	2019	2021	2022
	T-AO 206	Harvey Milk	NASSCO	2018	2016	2020	2021	2023
	T-AO 207	Earl Warren	NASSCO	2019	2016	2022		2024
	T-AO 208	Robert F Kennedy	NASSCO	2019	2016	2022	2023	2024
	T-AO 209	Lucy Stone	NASSCO	2020	2016			建造中
	T-AO 210	Sojourner Truth	NASSCO	2020	2016			建造中
	T-AO 211	Thurgood Marshall	NASSCO	2022				承認
	T-AO 212	Ruth Bader Ginsburg	NASSCO	2022				承認
	T-AO 213	Harriet Tubman	NASSCO	2023				承認
	T-AO 214		NASSCO					
	T-AO 215		NASSCO					

	艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
2023 会計年度に 8 隻のブロック購入の権限が認められている	T-AO 216		NASSCO					
	T-AO 217		NASSCO					
	T-AO 218		NASSCO					
	T-AO 219		NASSCO					
	T-AO 220		NASSCO					
	T-AO 221		NASSCO					
合計 20 隻の調達が計画されている。								

1.1.17 T-AGOS 25　Express 級音響測定艦（特務艦）[21]

音響測定艦は SURTASS 曳航ソナーを搭載し、潜水艦の発する音を探知し、音響データを衛星通信により陸上施設に伝える。T-AGOS 艦は MSC（軍事海上輸送司令）に帰属し民間コントラクターに運航、保全が委託されている。海軍は新型艦への切り替えを進めている。T-AGOS 25 は SWATH 船型となる[22]。

2020 年 7 月 2 日に海軍は BMT Designers and Planners、Bollinger Shipyards、Thoma-Sea Marine Constructors、VT Halter Marine の 4 社にトレードオフ分析及び海軍設計分析契約を発注した。トレードオフ分析に基づいて海軍は 2021 年に詳細設計・建造の提案書募集を発表し、2023 年 5 月 18 日に Austal USA に詳細設計契約を発注した。契約には最大 7 隻の詳細設計・建造オプションが含まれている。2024 年 5 月 30 日に、Austal USA は第 1 艦のリードタイムの長い資材調達と詳細設計・建造契約を受注した。

合計 7 隻の調達が計画されており、2025 会計年度予算要求では、2026 会計年度から 2029 会計年度に年間 1 隻の調達が計画されている。

Austal USA

[21] Congressional Research Service, Navy TAGOS-25 Ocean Surveilance Shipbuilding Program: Background and Issues for Congress, Updated January 23, 2025

[22] TAGOS の T は MSC が運用すること、A は補助艦、G は一般ミッション、OS は音響測定/海洋監視を意味する。

艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
AGOS 25	Don Walsh	Austal USA	2022	2023			承認
AGOS 26		Austal USA	2025				計画
AGOS 27		Austal USA	2026				計画
AGOS 28		Austal USA	2027				計画
AGOS 29		Austal USA	2028				計画
AGOS 30		Austal USA					計画
AGOS 31		Austal USA					計画

1.1.18 ナバホ級 T-ATS 救難艦（特務艦）

海軍は外洋における曳航、サルベージ、救難（Ocean-going towing, salvage, and rescue）能力を必要としており、現在は T-ATF 166 級フリートタグ及び T-ARS 50 級サルベージ艦に頼っている。T-ARS 50 級サルベージ艦 4 隻のうち 2 隻は予備船として係船されている。T-ATF 166 級フリートタグも現役はわずか 3 隻となっており、いずれも耐用年数の終わりに近づいている。T-ATS は商用航洋曳航船設計（AHTS 設計）を基にして T-ATF 級及び T-ARS 級のミッション遂行能力をひとつにまとめたものとなる。

2018 年 3 月 16 日に Gulf Island Shipyards LLC（現 Bollinger Houma Shipyards）が 6,350 万ドルで 1 番艦の設計と建造契約を受注した。設計は Wartsila VS 4612 AHTS 設計に基づいている。本契約にはさらに 7 隻を建造するオプションが付帯していた。本契約は中小企業枠で発注されたものである。Gulf Island Shipyards は 4 隻のオプション契約を受注したが、最後の 3 隻については 2021 年 6 月に Austal USA が機能設計契約を受注、2021 年 10 月に 2 隻の詳細設計・建造契約を受注、2022 年 7 月にさらに 2 隻の建造契約を受注し、2023 年 6 月に 5 隻目を受注した[23]。

艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
T-ATS 6	Navajo	Bollinger Houma	2016	2018	2019	2023	建造中
T-ATS 7	Cherokee Nation	Bollinger Houma	2018	2019	2020		建造中
T-ATS 8	Saginaw Ojibwe Anishinabek	Bollinger Houma	2019	2019	2022		建造中
T-ATS 9	Lenni Lenape	Bollinger Houma	2020	2020			建造中
T-ATS 10	Muscogee Greek Nation	Bollinger Houma	2020	2020			建造中
T-ATS 11	Billy Frank Jr.	Austal USA	2021	2021	2023		建造中
T-ATS 12	Solomon Atkinson	Austal USA	2021	2021			建造中
T-ATS 13	James D Fairbanks	Austal USA	2022	2022			承認
T-ATS 14	Narragansett	Austal USA	2022	2022			承認
T-ATS 15	未定	Austal USA	2023	2023			承認

[23] https://usa.austal.com/news/T-ATS-Contract-Award-13-14 , https://usa.austal.com/news/T-ATS-15-Contract

1.1.19 測量艦（T-AGS）

測量艦（Oceanographic Ships）は音響、生物、物理、地球物理学的調査を実施する。MSC は現在 6 隻を運用している。2018 会計年度に T-AGS 67 の詳細設計・建造予算が認められ、2021 年に VT Halter Marine が受注した[24]。2022 年 11 月に VT Halter Marine は Bollinger Shipyards に買収されたため、T-AGS 建造契約も Bollinger の受注残に組み込まれている。

USNS Marie Tharp（T-AGS 66）Photo by U.S. Navy

艦船記号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
T-AGS 60	Pathfinder	Halter Marine, Inc.		1991	1992	1993	1994
T-AGS 61	Summer（退役）	Halter Marine, Inc.		1991	1992	1994	1995
T-AGS 62	Bowditch	Halter Marine, Inc.		1992	1993	1994	1996
T−AGS 63	Henson	Halter Marine, Inc.		1994	1995	1996	1998
T-AGS 64	Bruce C Heezen	Halter Marine, Inc.		1997	1997	1999	2000
T-AGS 65	Mary Sears	Halter Marine, Inc.		1998	1999	2000	2001
T-AGS 66	Marie Tharp	VT Halter Marine		2009	2011	2013	2016
AGS 67	Robert Ballard	Bollinger Mississipi	2018	2021	2022		建造中

[24] https://vthm.com/wp-content/uploads/2021/08/Halter-Marine-Awarded-T-AGS-67.pdf

1.2 海軍舟艇プログラム

1.2.1　LCU 1700 級汎用揚陸艇

汎用揚陸艇（LCU）/機動揚陸艇（LCM）は上陸作戦部隊が装備や部隊を陸上に輸送するために使用される鋼製の舟艇であり、強襲揚陸艦から貨物、車両、部隊を上陸拠点に輸送するものである。LCM は船首に、LCU は船首と船尾にランプが設置されている。複数の LCU を船首-船尾で連結することにより、仮設橋として使用することもできる。LCU は重量物積載舟艇であり、積載重量はエアクッション型揚陸艇の 2 倍以上、航続距離は 6 倍である。

海軍は 2018 年 3 月 30 日に Swiftships, LLC に LCU 1700 の詳細設計・リード艇の建造契約を 1,800 万ドルで発注した。Swiftship における LCU1700-1706 の建造が大幅に遅延したため、海軍は航続艇を Austal USA に発注することを検討し、2023 年 9 月に Austal USA は 3 隻の建造契約をさらに 9 隻のオプション付きで受注した[25]。2024 年 8 月に、Austal USA はさらに 2 隻の建造を受注している。

2025 年度海軍予算要求には LCU 1700 の調達予算は盛り込まれていない。

艦船記号	造船所	PY	発注	引渡
LCU 1700	Swiftships LLC	2016	2018	
LCU 1701	Swiftships LLC	2019	2019	
LCU 1702	Swiftships LLC	2019	2019	
LCU 1703	Swiftships LLC	2020	2020	
LCU 1704	Swiftships LLC	2020	2020	
LCU 1705	Swiftships LLC	2020	2020	
LCU 1706	Swiftships LLC	2021	2020	
LCU 1710	Austal USA	2021	2023	
LCU 1711	Austal USA	2022	2023	
LCU 1712	Austal USA	2022	2023	
LCU 1713	Austal USA	2024	2024	
LCU 1714	Austal USA	2024	2024	
LCU 1715	Austal USA			
LCU 1716	Austal USA			
LCU 1717	Austal USA			
LCU 1718	Austal USA			
LCU 1719	Austal USA			
LCU 1720	Austal USA			

[25] https://usa.austal.com/news/LCU-Vessels-contract, https://usa.austal.com/news/austal-usa-starts-construction-lcu-1710, https://usa.austal.com/news/austal-usa-starts-construction-lcu-1710, https://www.austal.com/news/austal-usa-awarded-contract-modification-two-additional-landing-craft-utility-lcu-us-navy

1.2.2　Ship to Shore Connector（SSC）

SSCは耐用年数に達しつつあるエアクッション型揚陸艇（LCAC）に代替する新型揚陸艇である。SSC は主として車両、重量装備、補給品を揚陸艦から上陸拠点に輸送する目的で使用される。

Image credit: Textron Systems

SSC は海軍が独自に基本設計（contract design）を開発した。詳細設計・建造契約はルイジアナ州ニューオリンズの Textron, Inc.が受注し、L-3 Communications、GE Dowty（英国）、Rolls-Royce Naval Marine、Innovative Power Solutions、Meritor, Inc. Umoe Mandal（ノルウェー）が主要下請け事業者となっている。SSC は合計 73 隻の調達（試験・訓練艇 1 隻、実用艇 72 隻）が予定されている。2022 会計年度に 5 隻の調達予算が承認され、2023 会計年度予算にさらに 5 隻の調達予算が承認されている。2025 会計年度予算要求には SSC 調達予算は盛り込まれていない。

同時に海軍は旧型のLCAC 68隻の耐用年数を20年から30年に延長する工事（SLEP）も実施している。

1.2.3　支援艇（Service Crafts）

海軍の支援艇は、空母、潜水艦、その他の海軍艦船を港湾オペレーションや保全を通して支援している。支援艇の約半数は船齢 40 年を超えている。

Auxiliary Floating Dry Dock Medium（AFDM）

中型修理浮きドック（AFDM）は水上艦及び潜水艦（CG、DDG、LCS、LSD）の保守作業を行うために使用される。サンディエゴ海軍基地地域でドライドックの空きが不足しており、定期保守作業が行えないことから、2021 会計年度予算で 1 基（AFDM 15）の調達予算が認められた。2022 年 6 月に Austal USA が詳細設計・建造契約を受注している[26]。

[26] https://www.defense.gov/News/Contracts/Contract/Article/3067663/

Auxiliary Personnel Lighters—Small（APL（S））

小型宿泊船（非自走）（APL（S））は艦船が保守修繕のために港湾に停泊中の水兵に宿泊施設を提供するものである。最大600人の寝台と1,130人の食事を提供することができる。APL（S）には、教室、会議室、事務室、調理室、食堂、食器洗い場、郵便局、コンビニ、理髪店、ラウンジ、洗濯設備、フィットネスセンター、牧師のオフィス、医療センター、後甲板、機器室、各種貯蔵庫が完備されている。

2018年9月17日にVT Halter MarineがAPL（S）の設計・建造契約を7,790万ドルで受注した。APL（S）は石油・ガス産業で使用される宿泊バージと同様であることから、民生品として調達される。本契約にはAPL（S）67級の詳細設計とリード船、2番船の建造が含まれ、さらに 4 隻の追加建造オプションが付帯していた。VT Halter Marine と Bollinger Shipyards, Inc.による指定競争入札によりVT Halter Marineに発注された。

2021年7月に海軍は5隻目のAPLをHalter Marineに発注した[27]。2022年11月のボリンジャー造船所によるHalter Marine買収によりAPL契約はボリンジャー造船所の受注残に組み込まれている。2023年4月にボリンジャーは6,800万ドルで6隻目のAPL契約を、2024年10月に7隻目を受注した[28]。2025会計年度予算要求では1隻の調達が予定されている。

出所：VT Halter Marine/Bollinger Shipyards

Harbor Tugs（YT）港内曳船

港内曳船（YT）は艦船の接岸、離岸、曳航、エスコート、人員移送、緊急サービスに使用される。新しい YT タグは北西管区、横須賀、ポーツマス海軍工廠の老朽化が進むYTBタグを更新するものである。2018年7月13日にDakota Creek Industries Inc.が詳細設計と 4 隻の YT 808 級タグボート建造契約を 5,300 万ドルで受注した。Dakota

[27] https://vthm.com/wp-content/uploads/2021/08/PR_210705-HM_FifthNavyBerthingBarge.pdf
[28] https://www.defense.gov/News/Contracts/Contract/Article/3356129/,https://www.bollingershipyards.com/news/us-navy-awards-bollinger-shipyards-contract-to-build-seventh-berthing-barge/

Creek はさらに 2 隻の追加建造契約を受注している。Robert Allan Ltd.が設計し、EPA Tier IV エンジンと新型フェンダーシステムが搭載されている。

Source: Dakota Creek Industries, Inc.

小型港内曳船（YTL）

小型港内曳船（YTL）は港内における小型海軍艦艇の支援、曳航、エスコートに使用される。2019 年に Modutech Marine, Inc.が 2 隻（YTL815、816）の建造契約を受注し、カナダの Robert Allan Ltd.が Rascal 1800-Z タグ設計を海軍向けに改良した。2021 会計年度に 1 隻の調達が承認されているが、発注状況は不明。2025 会計年度予算要求にはさらなる調達計画は盛り込まれていない。

YON（Fuel Oil Barge）燃料油バージ

既存の YON は船齢 50～60 年のシングルハル構造であり、新型 YON 燃料油バージはダブルハルで OPA 90 に適合する。YON は船舶の燃料補給用の液体石油製品を運ぶ。2019 会計年度（2 隻）、2020 会計年度（3 隻）、2021 会計年度（1 隻）に、YON 調達予算が承認されている。2025 会計年度予算要求には 2 隻の YON 調達が盛り込まれている。

Sterling Shipyard が YON 339、340、341、342、343、344 の 6 隻の建造契約を受注している。

YWO（Oil Water Barge）廃油バージ

既存の廃油輸送バージは船齢 66～78 年であり極度に劣化している。新しい YWO バージはダブルハルとなり、廃油移送に特化したシステムを搭載したものとなる。調達状況は不明。

YC（Open Lighter）無蓋艀バージ/YFN（Covered Lighter）有蓋艀バージ

YC 無蓋バージと YFN 有蓋バージは船齢 50 年を超えてオーバーホールが高額になりすぎた既存バージに代替するものである。YC は艦船保守の際の貨物/機材輸送や作業台として使用される。2021 会計年度に 2 隻、2022 会計年度に 2 隻の調達が承認されている。

YRBM（Repair, Berthing and Messing Barges）バージ

1940 年代に建造された修理宿泊給食バージを代替するもの。YRBM バージは中型海軍艦船が修繕/保守のために港湾に停泊する際に、兵士に臨時の宿泊施設/作業場を提供するものである。

2022 年 3 月に、Conrad Shipyard が YRBM 1 隻（YRBM 57）の設計・建造契約を受注し、2022 年 7 月にさらに 2 隻（YRBM 58、59），9 月にさらに 1 隻（YRBM 60）の建造契約を受注している[29]。2023 会計年度に 1 隻、2024 会計年度にさらに 3 隻の調達が承認されている。

出所：Conrad Shipyards.

1.3 MARAD の NSMV 訓練船

運輸省海事局（MARAD）は国防予備船隊（NDRF）プログラムの下で管理している船舶を州立海事大学校 6 校に練習船として提供しているが、老朽化しているこれらの練習船を注文建造の国家安全保障マルチミッション船で代替するプログラムを実施している。NSMV（National Security Multi-Mission Vessel）は訓練船としての機能に加え、災害支援の機能を加えており、RO-RO ランプ、貨物クレーンを装備する。

MARAD は TOTE Services, LLC を船舶建造管理者（VCM）として雇用し、TOTE は 2020 年 4 月にフィリー造船所を建造造船所として選定し、2 隻の建造を発注し、2021 年 1 月にさらに 2 隻、2022 年 4 月に 5 隻目を発注した[30]。1 隻目の Empire State は 2023 年 9 月に、2 隻目の Patriot State が 2024 年 9 月に引き渡された[31]。

[29] https://www.conradindustries.com/wp-content/uploads/2022/03/Press-Release-FINAL.pdf、https://www.conradindustries.com/wp-content/uploads/2024/10/YRBM-57-Press-Release.pdf
[30] https://www.phillyshipyard.com/philly-shipyard-awarded-fifth-nsmv/
[31] https://www.phillyshipyard.com/philly-shipyard-achieves-milestone-delivers-the-first-national-security-multi-mission-vessel-nsmv-empire-state/, https://www.phillyshipyard.com/philly-shipyard-nsmv-2/

Source: Maritime Administration

1.4 USCG 巡視船建造プログラム[32]

USCG は高齢化する船隊の大規模な更新プログラムを実施している。

1.4.1　リジェンド級 USCG 大型巡視船（NSC）プログラム

HII インガルスが USCG の大型巡視船（National Security Cutters：NSC）の設計・建造造船所である。2024 年に 10 隻目が就役している。調達を計画されていた 11 隻はすべて発注された。

NSC は全長 418 フィート（127m）、4,500 満載排水トン、喫水約 6.9m、最大速力 28 ノット、航続距離 12,000 海里である。

National Security Cutter Midgett（WMSL 757）Launched　Source: Huntington Ingalls Industries

[32] Congressional Research Service, Coast Guard Cutter Procurement: Background and Issues for Congress, Updated Oct 7, 2024

艦船記号	艦名	発注	就役
WMSL 750	Bertholf	2001	2008
WMSL 751	Waesche	2001	2010
WMSL 752	Stratton	2001	2012
WMSL 753	Hamilton	2010	2014
WMSL 754	James	2011	2015
WMSL 755	Munro	2013	2017
WMSL 756	Kimball	2013	2019
WMSL 757	Midgett	2015	2019
WMSL 758	Stone	2015	2021
WMSL 759	Calhoun	2018	2024
WMSL 760	Friedman	2018	建造中

1.4.2　センチネル級 USCG 小型巡視船（FRC）プログラム

老朽化する USCG 装備を大幅に改新する大型の統合外洋船隊拡充プログラムの一環として USCG はセンチネル級小型巡視船（FRC）調達プログラムを実施している。

FRC は全長 154 フィート（約 47m）、喫水約 2.9m、353 排水トン、最大速力 28 ノット、航続距離 2,500 海里である。

2008 年にボリンジャー造船所がオランダのダーメングループの Damen Stan 4708 巡視船設計を親設計として FRC の設計・開発契約を受注した。2022 年 8 月に USCG は 65 隻目をボリンジャー造船所に発注した。

2024 年 10 月 7 日現在、56 隻が就役している。USCG の 2025 会計年度予算要求にはさらに 2 隻の FRC 調達予算が盛り込まれている。

WPC 1120 Laurence Lawson

1.4.3　USCG 中型巡視船（OPC）プログラム

高齢化が進む 270 フィート級及び 210 フィート級中距離沿岸警備船に代わる中型巡視船（Offshore Patrol Cutter）の建造プログラム。合計 25 隻の調達が計画されている。2014 年に第 1 段階としてボリンジャー造船所、Eastern Shipbuilding Group Inc.、ジェネラル・ダイナミクスのバス・アイアン・ワークス（GD/BIW）の 3 社に予備/基本設計契約が発注された。審査の結果、2016 年に Eastern Shipbuilding Group Inc.が第 2 段階の詳細設計契約と最大 9 隻の OPC 建造オプションを受注した。オプションが全て行使されれば契約総額は 23 億 8,000 万ドルとなるはずであった。2018 年 9 月にリード艦の建造が発注された。2021 年 4 月に 3 隻目の建造と 4 隻目のリードタイムの長い資材の先行調達契約が発注されている。

2020 年 3 月に USCG は新たに第二段階として OPC 設計・技術データを評価・分析する契約を Austal USA、General Dynamics/Bath Iron Works、ボリンジャー造船所、Eastern Shipbuilding Group, Inc.、フィンカンティエリ・マリネット・マリン、ハンチントン・インガルス、フィリー造船所、VT Halter Marine の 8 社に発注し、2021 年 1 月に後続艦の詳細設計・建造契約の提案依頼書を公表した。

2022 年 6 月 30 日に、USCG は Austal USA に 5 番艦の詳細設計・建造契約を発注したことを発表した。最大合計 11 隻の OPC 建造オプションが盛り込まれており、すべてのオプションが行使されれば 33 億ドル相当となる[33]。Austal は 2024 年 8 月に OPC の建造を開始している。

艦船記号	艦名	造船所	発注	
WMSM-915	Argus	Eastern Shipbuilding	2018	建造中
WMSM-916	Chase	Eastern Shipbuilding	2020	建造中
WMSM-917	Ingham	Eastern Shipbuilding	2021	建造中
WMSM-918	Rush	Eastern Shipbuilding	2022	建造中
WMSM-919	Pickering	Austal USA	2022	発注
WMSM-920	Icarus	Austal USA		オプション
WMSM-921	Active	Austal USA		オプション
WMSM-922	Diligence	Austal USA		オプション
WMSM-923	Alert	Austal USA		オプション
WMSM-924	Vigilant	Austal USA		オプション
WMSM-925	Reliance	Austal USA		オプション
WMSM-926		Austal USA		オプション
WMSM-927		Austal USA		オプション
WMSM-928		Austal USA		オプション
WMSM-929		Austal USA		オプション

[33] https://usa.austal.com/news/OPC-contract-award

Artist Rendering Courtesy of Eastern Shipbuilding Group

1.4.4　USCG 極海砕氷船（PSC）プログラム[34]

現在 USCG は 399 フィート重砕氷船 *Polar Star* と 420 フィート中型砕氷船 *Healy* の 2 隻の砕氷船を運用している。*Polar Star* は 2020-2023 年に耐用年数に達している。2017 年 2 月 22 日に USCG は Bollinger Shipyards, LLC、Fincantieri Marine Group, LLC、GD/NASSCO、Huntington Ingalls, Inc.、VT Halter Marine, Inc.の 5 社に砕氷船設計研究分析を発注した。

2018 年 3 月 2 日に重砕氷船の詳細設計と先行調達の提案依頼書（RFP）が最大 3 隻の詳細設計及び建造オプション付きで発表された。VT ハルター・マリン、ボリンジャー造船所、フィリー造船所とフィンカンティエリ・マリネットマリンのパートナーシップが応札したと報じられている。

2019 年 4 月 23 日にハルター・マリンが詳細設計及び建造契約を受注した。契約にはさらに 2 隻の建造オプションが付帯している。すべてのオプションが行使されれば契約総額は 19 億ドルに達する。2021 年 12 月 29 日に USCG はさらに 1 隻建造のオプションを行使している。

ハルター・マリンは 2022 年 11 月にボリンジャー造船所による買収が完了し、ボリンジャー・ミシシッピ造船（Bollinger Mississippi Shipbuilding）として運営されている。ハルター・マリンの PSC 受注残はボリンジャーの下で建造されることになる[35]。

Polar Sentinel と命名された第 1 艦は、工事が大幅に遅延しているため、引渡は 2030 年とされている。2025 会計年度予算要求には、PSC プログラム予算は盛り込まれていない。

---

[34] Congressional Research Service, Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program: Background and Issues for Congress, Updated November 19, 2024

[35] https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-completes-acquisition-of-vt-halter-marine-and-st-engineering-halter-marine-offshore/

Illustration Credits: VT Halter Marine / Designer: Technology Associates, Inc.

USCG はまた、民生極海砕氷船を調達し、改造することにより、PSC 就役までの繋ぎとし、その後も補完的に使用するためのプログラム（CAPI）を実施している。

さらに、五大湖で就役している USCG 砕氷船を補完するために、新たに重砕氷船を調達するためのプログラム（GLIB）を実施している。

米ホワイトハウスは、2024 年 7 月 11 日に、米国、カナダ、フィンランドが砕氷船協力協定（ICE Pact）を立ち上げる意向であることを発表した。これは、極海砕氷船等の建造で協力する三国間協定であり、各国の造船産業基盤を強化し、極海砕氷船やその他の北極および極海能力のある船舶の建造に焦点を当てた情報交換と相互の労働力開発を通じて、各国間の安全保障と経済の結びつきを強化することを目的としている。

本協定は、三国間の情報交換の強化、労働力開発に関する協力、米国、カナダ、フィンランドの造船所で建造された砕氷船の購入を同盟国やパートナーに呼びかけるという、3 つの初期構成要素で構成される。造船業は資本集約型であるため、造船所の成功には長期にわたる複数船舶の受注が必要である。三カ国の政府は、協定国の造船所を活用して自国で使用する極地砕氷船を建造するとともに、志を同じくする同盟国やパートナーと緊密に協力して、自国のニーズに合わせて極海砕氷船を迅速かつ手頃なコストで建造し輸出する予定である。

2024 年内に、米国、カナダ、フィンランドは共同覚書を作成し、各国で協定実施の枠組み、および同盟国やパートナーを含めるメカニズムを制定する。本取り決めは拘束力を持たない。

米国沿岸警備隊（USCG）は、極海における国の経済、商業、海事、国家安全保障のニーズを支えるために、極海砕氷能力を必要としている。USCG は、極海巡視船（PSC）プログラムの下で、新しい大型砕氷船の建造に取り組んでいる。これらの船舶は、南北極海へのアクセスを確保する国家資産となり、防衛準備、海洋環境保護、港・水路・沿岸警備、捜索救助など、USCG の主要な任務遂行に利用される。

1.4.5　USCG 内陸水路沿岸警備船（WCC）プログラム[36]

WCC プログラムは内陸水路における USCG の航行標識（ATON）の維持・管理、捜索・救難業務を支援する船舶を更新するものである。USCG は現在河川設標船 18 隻、内陸水路建設支援船 13 隻、内陸水路設標船 3 隻を保有しているが、老朽化が進んでいる。

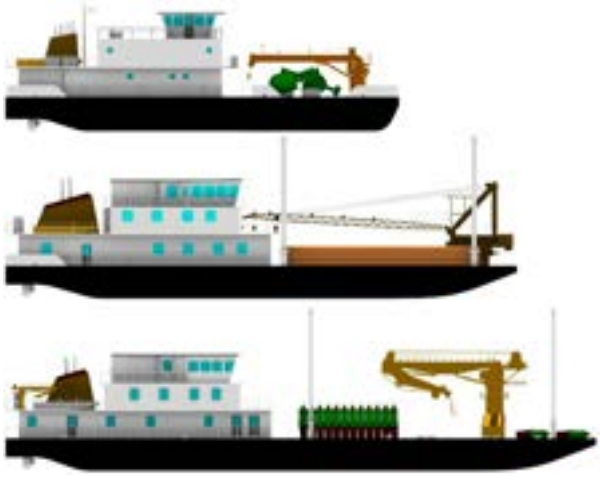
USCG はモノハル自航船による更新を計画しており、河川設標船 16 隻、内陸水路建設支援船 11 隻、内陸水路設標船 3 隻を調達するとしている。

2021 年 4 月に USCG は WCC 建造契約の提案依頼書（RFP）を公表した。2021 年 9 月 29 日に、USCG は WCC に搭載する舟艇 16 隻建造の提案依頼書（RFP）を発表している。

2022 年 10 月 5 日に、USCG は、Birdon America, Inc.（本社：コロラド州デンバー）に河川設標船と内陸水路建設支援船の詳細設計・建造契約を発注したことを発表した。契約金額は 2,849 万ドルであり、合計 16 隻の河川設標船と 11 隻の内陸水路建設支援船建造のオプションが含まれている。すべて行使されれば、総額は 11.9 億ドルとなる[37]。

Birdon America によれば WC のサブコントラクターは以下の通り。

- Bollinger Shipyards -（船殻）Lockport, LA
- Master Boat Builders,Inc.-（上部構造物）Coden, AL
- 豪 Incat Crowther -（設計）米国オフィス：Lafayette, LA
- Kern Martin Services, Inc.- Coden,AL
- Hiller Marine – Mobile, AL
- Techcrane International – Covington, LA
- Beier Integrated Systems – Gray, LA
- LeBlanc Associates – Houma, LA
- Cummins – Charleston, SC



Source: Coast Guard illustration showing indicative（i.e., notional）designs for the WLI（top）, WLIC（middle）, and WLR（bottom）, shown at U.S. Coast Guard, “Waterways Commerce Cutter”

[36] Congressional Research Service, Coast Guard Waterways Commerce Cutter (WCC)Program: Background and Issues for Congress, Updated October 7, 2025

[37] https://www.dcms.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Acquisitions-CG-9/Newsroom/Latest-Acquisition-News/Article/3181134/coast-guard-awards-river-buoy-inland-construction-tender-detail-design-and-cons/

1.5 海軍艦船建造事業者

冷戦後の海軍艦隊縮小で艦船建造造船所 8 社が廃業した。その後ハンチントン・インガルス・インダストリーズ（HII）の Avondale 造船所が閉鎖され、現在、大型で複雑な海軍艦船を建造する大手造船事業者はジェネラル・ダイナミクス（GD）と HII の 2 グループの 5 造船所に統合されている。

海軍は艦船建造産業基盤を維持するために、2 グループの造船所に艦船建造契約を分散している。アーレイ・バーク級駆逐艦（DDG 51）の建造はジェネラル・ダイナミクスのバス・アイアン・ワークス（GD/BIW）とハンチントン・インガルス・インダストリーズのインガルス造船（HII/Ingalls）が折半している。また原子力潜水艦建造能力を維持するためにバージニア級潜水艦（SSN）はジェネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート（GD/EB）とハンチントン・インガルス・インダストリーズのニューポートニューズ造船（HII/NNS）が交互に建造している。揚陸艦は専らインガルス造船所、商船設計を基盤とした補助艦は NASSCO が手掛けている。

オーストラリアの Austal を親会社とする Austal USA とイタリアのフィンカンティエリグループの子会社であるマリネット・マリン造船所（F/MM）が小型艦船を建造している。Austal USA はアルミニウム船体大型フェリーで米国市場に参入した後、艦船建造造船所に転身し、鋼船建造に事業を拡大している。マリネット・マリンは商船建造も手がけている。それぞれ沿海域戦闘艦（LCS）設計をフリゲート艦として外国海軍に売り込んでおり、マリネット・マリンはロッキードマーチンが受注したサウジアラビア向け対外有償軍事援助契約の多任務水上戦闘艦を建造している。2020 年 7 月に F/MM は新型フリゲート艦 FFG-62 の詳細設計・建造（DD&C）契約を受注し、その後 4 隻の建造契約を受注している。

近年、調達コストを抑えるために既存の艦船設計や商船設計をもとにした小型艦船や USCG 巡視船が採用されるようになったことから、商船建造造船所が海軍艦艇や USCG 巡視船の建造に参入し、大手と競合して契約獲得に成功している。Eastern Shipbuilding Group は艦船建造実績がなかったにもかかわらず、大手 GD/BIW と準大手 Bollinger Shipyards と競合して USCG 中型巡視船 OPC 契約を受注したが、建造が遅れ、第二期の契約は Austal USA に発注された。

Gulf Island Shipyards LLC とシンガポールの ST Engineering の米国子会社であるハルター・マリンは特務艦建造契約を受注しており、ハルター・マリンは USCG の極海砕氷船建造契約も受注した。その後、Gulf Island Shipyards とハルター・マリンは Bollinger Shipyards に買収されたため、特務艦建造契約は Bollinger に吸収された。

小型造船所の SwiftShips 社は軍用舟艇に特化して対外有償軍事援助契約を受注しており、同社の小型船設計をコルベット艦として外国海軍に売り込んでいる。

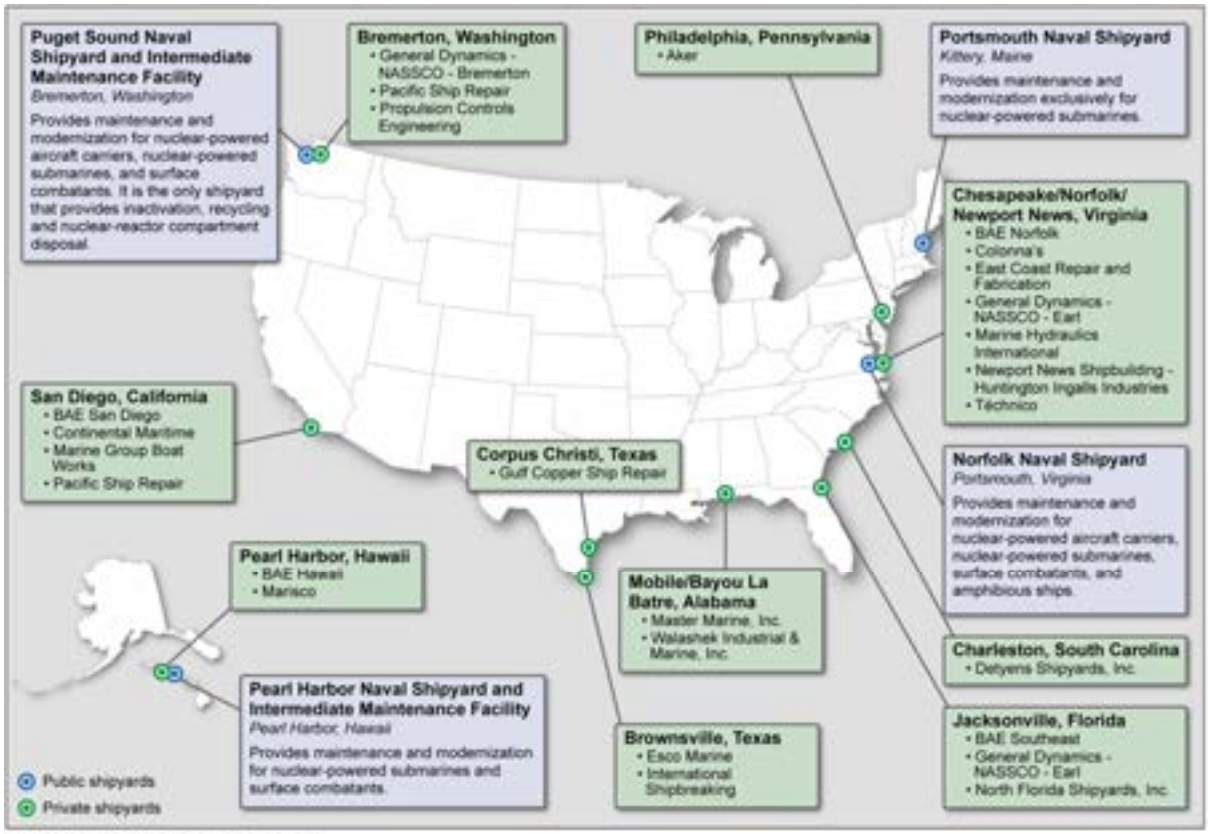
図 3　艦船建造事業者

米国の主要艦船建造事業者		
親会社	造船所	最近の建造艦種
General Dynamics（GD）	Bath Iron Works（BIW）	アーレイ・バーク級駆逐艦（DDG 51） ズムウォルト級駆逐艦（DDG 1000）
	Electric Boat（EB）	バージニア級潜水艦（SSN 774 ） コロンビア級潜水艦（SSBN 826）
	NASSCO	遠征機動基地（ESB/ESD） ジョン・ルイス級給油艦（TAO 205）
Huntington Ingalls Industries（HII）	Newport News Shipbuilding（NNS）	バージニア級潜水艦（SSN 774） フォード級空母（CVN） コロンビア級潜水艦（SSBN）
	Ingalls	アーレイ・バーク級駆逐艦（DDG 51） アメリカ級強襲揚陸艦（LHA 9） サン・アントニオ級ドック型輸送揚陸艦（LPD 17） USCG 大型巡視船（NSC）建造造船所
米国の準大手海軍艦船建造造船所		
Austal	Austal USA	インデペンデンス級沿海域戦闘艦（LCS） スペアヘッド級遠征高速輸送艦（EFP1） 救難艦（T-ATS） USCG 中型巡視船（OPC）
Fincantieri Marine Group	Marinette Marine（MM）	フリーダム級沿海域戦闘艦（LCS） 誘導ミサイルフリゲート艦（FFG 62） サウジアラビア向け水上戦闘艦
Bollinger Shipyards		USCG 小型巡視船（FRC） 救難艦（T-ATS） USCG 極海砕氷船（PSC） T-AGOS（X）音響測定艦の受注見込み T-AGS 67 測量艦
Eastern Shipbuilding Group		USCG 中型巡視船（OPC）
Hanwha	Hanwha Philly Shipyard	国家安全保障マルチミッション船（NSMV）
小型船艇、サービスクラフト等		
Austal	Austal USA	中型修理浮きドック（AFDM）
Swiftships, LLC	Swiftships Shipbuilding, LLC	汎用揚陸艇（LCU）
Textron, Inc.		エアクッション型揚陸艇（SSC）
Bolliger Shipyards		バラック・バージ（APL）
Dakota Creek, Industries, Inc.		港内曳船（YT）
Modutech Marine,Inc.		小型港内曳船（YTL）

1.6 米国艦船保守修繕事業者

米国の艦船保守修繕工事は海軍工廠と民間船舶修繕事業者が行なっており、海軍工廠は主として原子力推進船、民間事業者は非原子力推進船を手がけている。例外はハンチントン・インガルス・インダストリーズのニューポートニューズ造船（HII/NNS）とジェネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート部門（GD/EB）であり、HII/NNS は原子力空母の核燃料棒交換オーバーホール、GD/EB は原子力潜水艦の保守を行なっている。

図 4　保全・修理・近代化を行う海軍工廠及び民間造船所



Source: GAO analysis of Navy data. | GAO-20-257T

1.6.1　海軍工廠

海軍造船所（海軍工廠）はアメリカ海軍が保有する現役艦船に対して補給処（depot）レベルの整備を提供する。これにはオーバーホール、部分改造、再装備、修復、核燃料交換、解役のような包括的かつ多大な時間のかかる作業が含まれている。艦船の整備は全海軍艦隊の保守、訓練、展開のスケジュールを定めた海軍の「最適艦隊適応計画」で規定された期間に行われる。

米国海軍は全米 4 カ所――東海岸 2 ヶ所、西海岸 1 カ所、ハワイ 1 カ所―に海軍工廠を保有している。これらの海軍工廠は主として潜水艦と原子力空母の整備を行なっている。それぞれの海軍工廠は世界中に艦船保守修繕サポート基地を置いている。

- **ノーフォーク海軍工廠（バージニア州ポーツマス）**
  ニミッツ級空母、ロサンゼルス級及びオハイオ級潜水艦、誘導ミサイルフリゲート艦、巡洋艦、強襲揚陸艦保守整備
- **ポーツマス海軍工廠（メイン州キタリー）**
  ロサンゼルス級、バージニア級潜水艦保守整備
- **ピュージェット・サウンド海軍工廠（ワシントン州ブレマートン）**
  ニミッツ級空母、ロサンゼルス級、シーウルフ級、オハイオ級潜水艦、誘導ミサイル駆逐艦保守整備
- **パールハーバー海軍工廠（ハワイ州ホノルル）**
  ロサンゼルス級、バージニア級潜水艦、誘導ミサイルフリゲート艦、巡洋艦、駆逐艦保守整備

1.6.2　民間造船所

海軍艦船の保守、修繕工事を行う造船所は海軍の艦艇システムコマンド（Naval Systems Command）NAVSEA から Master Ship Repair Agreement（MSRA）、または Agreement for Boat Repair （ABR）の認証を受ける。中小企業は MSRA 認証取得を要求されない。1995 年の艦船補給処（ship depot）方針により、原則 6 ヶ月以内の修理保守工事は母港の近くの造船所で行うこととされている。6 ヶ月を超える工事の場合、海軍は発注先を拡大する。

米国内の主な民間の海軍艦船保全・修繕事業者

BAE Systems

- San Diego Ship Repair, San Diego, California
- Jacksonville Ship Repair, Florida
- Norfolk Ship Repair, Virginia

Pacific Ship Repair and Fabrication, Inc.

- San Diego, California
- Bremerton, Washington

General Dynamics

- NASSCO-San Diego, California
- NASSCO-Bremerton, Washington
- NASSCO-Mayport, Florida
- NASSCO-Norfolk, Virginia
- NASSCO-Portsmouth, Virginia

Austal USA

- San Diego Service Center

Titan Acquisition Holdings

- Vigor Marine LLC, Portland, Oregon

Colonna's Shipyards, Inc.

- Colonna's Shipyard West LLC, San Diego, California
- Colonna's Down River-Norfolk, Virginia
- Colonna's Down River-Mayport, Florida

その他

- Marine Group Boat Works LLC, Chula Vista, California
- North Florida Shipyards, Jacksonville, Florida
- Marine Hydraulics International Ship Repair and Services
- Detyens Shipyards Inc., North Charleston, South Carolina
- East Coast Repair and Fabrication, Norfolk, Virginia
- Tecnico Corp., Chesapeake, Virginia
- Hanwha Philly Shipyard, Philadelphia, Pennsilvania
- Fincantieri Marine Repair- Jacksonville, Florida

2. 商船建造造船所

米国造船市場は主として艦船市場と米国建造を義務付けるジョーンズアクトが適用される内航船市場で構成されている。

主として複雑な大型艦船建造を手がける造船所はジェネラル・ダイナミクスとハンチントン・インガルス・インダストリーズの 2 グループ（5 造船所）に集約されている。うちジェネラル・ダイナミクスの NASSCO 造船所のみが艦船に加えて商船建造事業を行なっている。（大型艦船建造事業者については前章を参照。）

さらに準大手（second tier）と呼ばれる造船事業者 7 社が小型艦船、USCG 巡視船、海洋調査船等の官公船、航洋商船、リグ等の建造を手がけている。加えて港内作業船、オフショア支援船、フェリー、タグ、バージ等を建造している中小型造船所が数多く存在する。

大手以外の米国造船所の大部分は株式非公開企業であり建造実績、受注残、設備要目等の情報入手は極めて困難である。米国運輸省海事局（MARAD）が造船産業基盤についてのデータをまとめた年次報告書をまとめていたが、最後に発表されたものは 2004 年版であり、以来米国造船業界は廃業、倒産、買収により絶えず再編成されており、流動的である。以下のデータは民間データ、プレスリリース、業界報道等を当方で取りまとめたものであり、網羅的なものではないことに留意されたい。

2.1 準大手商船建造事業者

準大手商船建造事業者 7 社のうち 4 社は外国企業の子会社である。オースタル USA はオーストラリアのオースタル社、Seatrium （旧ケペル）AmFELS はシンガポール、フィンカンティエリ・マリン・グループはイタリアの総合造船グループのフィンカンティエリ、ハンファフィリー造船所は韓国資本である。シンガポールの ST エンジニアリングの子会社であった VT Halter Marine は 2022 年にボリンジャー造船所に売却され、ST エンジニアリングは米国造船事業から撤退した。準大手の大部分は艦船建造・修繕を手がけている。オースタル USA は最近商船建造を手がけていない。

図５　準大手商船建造事業者

親会社		ヤード	最近の建造船種
Austal	造	Austal USA	海軍小型艦船 LCS、EPF
	修	Austal USA West Campus Repair	
Bollinger Shipyards	造/修	Bollinger Lockport	USCG 小型巡視船（FRC）
	造	Bollinger Marine Fabricators	OSV、バージ
	造	Bollinger Homa（旧 Gulf Island Shipyard）	救難艦
	造	Bollinger Mississippi（旧 Halter Marine）	ATB タグ、ConRo 船、USCG 砕氷船
	修/改造	Bollinger Amelia	
	修/改造	Bollinger Fourchon	
	修/改造	Bollinger Larose	
	修/改造	Bollinger Morgan City	
	修/改造	Bollinger Harvey（Quick Repair）	
	修/改造	Bollinger Mississippi Repair	
Edison Chouest Offshore	造	North American Shipbuilding	OSV
	造	La Ship	OSV
	修	Gulf Ship	OSV
	修	Tampa Ship	OSV
	造	NavShip（ブラジル）	
Seatrium	造	Seatrium AmFELS	ジャッキアップリグ、コンテナ船、WTIV
Fincantieri	造	Marinette Marine	沿海域戦闘艦、フリゲート艦
	造	Bay Shipbuilding	バージ、ATB
	艇	Ace Marine	USCG 舟艇
Hanwha	造	Hanwha Philly Shipyard	タンカー、コンテナ船、訓練船
Lone Star Fund/Vigor Indutrial	造	Portland（オレゴン）	船舶建造・修繕
	造	Vigor Seattle（ワシントン）	船舶建造、修繕
	修	Vigor Port Angels（ワシントン）	トップサイド修繕
	艇	Vigor Vancouver Aluminum Fabrication（ワシントン）	アルミニウム舟艇
	造	Vigor Ketchikan（アラスカ）	フェリー、漁船建造、修繕
造：船舶建造ヤード、修：船舶修繕ヤード、艇：ボート製造			

2.1.1　Austal USA

アラバマ州モービルのオースタル USA はオーストラリアのオースタル社の米国子会社である。オースタルは米国内建造が義務付けられているジョーンズアクト市場及び軍用高速船市場への参入を図り、地元の中堅事業者であったベンダー造船（2009 年に倒産）と提携して 1999 年に米国内にアルミニウム船建造造船所を設立した。創設当初従業員は 100 人に満たず、施設は 90 フィート（27.4m）x 60 フィート（18.3m）の組立工場と 115.8m の岸壁だけであった。その後 2006 年にオースタルはベンダー造船の保有する権益をすべて取得し、オースタル USA を完全子会社とした。

オースタル USA は創立当初アルミニウム製クルーボートや小型クルーズ船の建造を行なっていた。その後大型高速カタマランフェリーの建造を経て、ジェネラル・ダイナミクスのバス・アイアン・ワークスが率いる沿海域戦闘艦（LCS）開発チームに参加した。同チームはオースタルのトライマラン船型を基にした設計を提案し、オースタル USA は受注を見越して 2005 年に施設拡張工事を開始した。拡張工事によりモジュール製造/組立て用の 2 ヶ所の大型区画、進水台 2 基が増設され、岸壁（護岸）全長は 750 フィート（228.6m）に延長された。施設拡充には 4 億ドル以上が費やされ、従業員は 4,000 人を超える。164 エーカーの敷地には最終組立て区画 4 ヶ所、70 万平方フィートのモジュール製作工場、事務所 2 棟、本部棟、ドライブスルーの倉庫が含まれる。

艦船建造事業者への転身

オースタル USA は海軍からインデペンデント級 LCS の建造契約、さらに同社の商用フェリー設計に基づく遠征高速輸送艦（EPF）の建造契約を受注したのを皮切りに、現在は専ら海軍艦船建造を手がけている。

無人航行艦

2021 年 6 月には、建造中の EPF *Apalachicola*（EPF 13）を無人航行プロトタイプ艦とするための設計・建造契約を海軍から受注した。2022 年 8 月に同社はセイルドローン社と無人水上艇の製造で戦略提携を結んだ。

鋼船建造に事業拡大

同社は 2021 年に新たに鋼船建造施設の建設を開始した。2021 年 10 月に 2 隻の救難艦 ATS の詳細設計・建造契約を海軍から受注、2022 年 7 月に着工し、初めての鋼船建造を開始している。同造船所は 2022 年 7 月に海軍から 2 隻の ATS の追加建造契約を受注、2023 年 6 月にさらに 1 隻の建造契約を受注した。

オースタルは 2022 年 6 月に USCG から中型巡視船（OPC）最大 11 隻の詳細設計・建造契約を受注した。同社が USCG から建造契約を受注するのは初めてである。オプションがすべて行使されれば、契約総額は 33 億ドルとなる。

2022 年に同社は海軍から補助中型浮きドック（AFDM）の建造を受注し、2023 年 6 月に着工している。

同社は 2023 年 5 月に、海軍から AGOS-25 音響測定艦の詳細設計・建造契約を受注した。オースタル USA が主契約者となり、L3Harris Technologies、Noise Control

Engineerng、TAI Engineering、Thoma-Sea Marine Constraction がサブコントラクターとなっている。

オースタル USA は、2023 年 12 月 21 日に、米国海軍から遠征病院艦（EMS）3 隻の最終設計・建造契約を 8 億 6,760 万ドルで受注したことを発表した。EMS は遠征高速輸送艦（EPF）の異型であり、患者待機、安定、避難、輸送に最適化した専用の病院艦を分散海上作戦を支援して提供するコスト効率のよい設計である。

2023 年 9 月にオースタル USA は海軍から 3 隻の汎用揚陸艇（LCU）建造契約をさらに 9 隻のオプション付きで受注している。

西海岸海軍艦船保守サービス市場に進出

オースタル USA は米国海軍艦船保守サービス市場にも進出しており、西海岸に船舶修繕施設をリースし、太平洋西部、インド洋に配備された沿海域戦闘艦（LCS）の保守支援契約を受注している。

潜水艦モジュール建造に事業拡大

オースタル USA はジェネラルダイナミクス・エレクトリックボートと潜水艦モジュール建造で提携しており、2023 年 9 月 11 日にバージニア級潜水艦の電子デッキモジュールの製造及び艤装契約を受注し、10 月 4 日に、コロンビア級潜水艦の指揮統制システム（CCSM）モジュール製造契約を受注した。また、空母 2 隻向けのアルミニウム製航空機エレベーターの製造も行っている。

同社は、2024 年 9 月 23 日に、ジェネラル・ダイナミクス・エレクトリック・ボート社（本社：コネチカット州グロトン）から、米国海軍の潜水艦産業基盤を支援するための生産能力の拡張について 4 億 5,000 万ドルの契約を受注したことを発表した。本契約により、オースタル USA はアラバマ州モービルの造船所のインフラを拡張し、米国海軍の目標であるコロンビア級潜水艦年間 1 隻とバージニア級潜水艦年間 2 隻の建造を支援する。

この契約により、同社はモービル造船所に新しいモジュール製造および艤装施設を設計、建設、装備するための資金を得ることができる。新しい建物の建設は 2024 年 10 月に開始され、2026 年に完了する予定であり、フル稼働時には約 1,000 人の新規雇用が創出され、潜水艦の部品の製造、装備、輸送を行う能力を提供する。

本契約は、米国海軍と米国沿岸警備隊向けの大型鋼船の建造を支援するための 192,000 平方フィートの新しい組み立て施設の起工に続くものであり、これらのプロジェクトを合わせると、モービル造船所の施設拡張に 7 億ドル以上が費やされる。

新しい製造施設は拡張現実、クラウドコンピューティング、水平および垂直統合、ビッグデータ分析、自動ロボット、デジタルツインによるシミュレーションなど、インダストリー4.0 テクノロジーを活用するように設計・構築される。本プロジェクトには、資材保管エリア、機械工場、組み立てエリア、およびバージによる完全なモジュールの輸送をサポートするウォーターフロントの整備が含まれる。

Austal 建造実績（2013-2024 年）					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	竣工
LCS 4	Coronado	2009	2009	2012	2013
LCS 6	Jackson	2010	2012	2013	2015
LCS 8	Montgomery	2010	2013	2014	2016
LCS 10	Gabrielle Giffords	2010	2014	2015	2016
LCS 12	Omaha	2010	2015	2015	2017
LCS 14	Manchester	2010	2015	2016	2018
LCS 16	Tulsa	2010	2016	2017	2018
LCS 18	Charleston	2010	2016	2017	2018
LCS 20	Cincinnati	2010	2017	2018	2019
LCS 22	Kansas City	2010	2017	2018	2020
LCS 24	Oakland	2010	2018	2019	2020
LCS 26	Mobile	2016	2018	2020	2020
LCS 28	Savannah	2017	2019	2020	2021
LCS 30	Canberra	2017	2020	2021	2021
LCS 32	Santa Barbara	2018	2020	2021	2022
LCS 34	Augusta	2018	2021	2022	2023
LCS 36	Kingsville	2018	2022	2023	2024
T-EPF 2	Choctaw County	2010	2011	2012	2013
T-EPF 3	Millinocket	2010	2012	2013	2014
T-EPF 4	Fall River	2010	2013	2014	2014
T-EPF 5	Trenton	2010	2014	2014	2015
T-EPF 6	Brunswick	2011	2014	2015	2016
T-EPF 7	Carson City	2011	2015	2016	2016
T-EPF 8	Yuma	2012	2016	2016	2017
T-EPF 9	City of Bismarck	2012	2017	2017	2017
T-EPF 10	Burlington	2012	2017	2018	2018
T-EPF 11	Puerto Rico	2016	2018		2019
T-EPF 12	New Port	2016	2019	2020	2020
T-EPF 13	Apalachicola	2019	2021		2023
T-EPF 14	Cody	2019	2022	2023	2024

Austal USA 受注残（2024 年 12 月）					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	現状
LCS 38	Pierre	2018	2023	2024	建造中
EPF 15	Point Loma	2021	2023	2024	建造中
EPF 16	Lansing	2022	2024		承認
ATS 11	Billy Frank JR	2021	2023		建造中
ATS 12	Solomon Atkinson	2021			建造中
ATS 13	James D Fairbanks	2022			承認
ATS 14	Narragansett	2022			承認
ATS 15	未定	2023			承認
AFDM 15	未定	2022			発注
OPC 5	Pickering	2022			発注
AGOS 25	Don Walsh	2023			発注
EMS 1	Bethesda	2023			発注
EMS 2	Balboa	2023			発注
EMS 3	Portsmouth	2023			発注
LCU 1700		2023			建造中
LCU 1701		2023			発注
LCU 1702		2023			発注
LCU 1703		2024			発注
LCU 1704		2024			発注

2.1.2　Bollinger Shipyards

ボリンジャー造船所はオフショア支援船、航洋ダブルハルバージ、タグボート、リグ、リフトボート、河川用プッシュボートとバージ、高速哨戒艇を始めとする鋼船及びアルミニウム船の主要設計・建造事業者であり、メキシコ湾岸のニューオリンズとヒューストンの間に 10 ヤードを保有する。同社はまたメキシコ湾岸地域最大の船舶修繕事業者である。2020 年 5 月に Bollinger Quick Repair は 3,400 トンの浮ドックの引き渡しを受けた。

ボリンジャー造船所は 1946 年に Donald G. Bollinger が Bollinger Machine Ship & Shipyard, Inc.として創設し、1985 年まで会長を務めた。1985 年以降は二代目の Boysie Bollinger が会長を務め、2014 年 12 月に創業者の孫にあたる Ben Bordelon が三代目として会長兼社長兼 CEO に就任した。Ben Bordelon はルイジアナ州の Chouest 一族と共にボリンジャー造船の全資産と全株式を取得した。メキシコ湾の株式非公開オフショアサービス事業である Edison Chouest Offshore は Chouest 一族による同族会社であり、傘下に複数の造船所を抱えている。ボリンジャー造船所は Edison Chouest 向けに PSV を建造している。

ガルフアイランド造船所買収

2021 年 4 月にボリンジャー造船所は Gulf Island Fabrication, Inc.（ガルフアイランド）から同社の造船所を買収し、ガルフアイランド造船所が受注していた海軍救難艦建造契約と共にホーマ工場として編入した。

VT ハルターマリン造船所買収

2022 年 11 月にボリンジャー造船所はシンガポールの ST エンジニアリングから VT Halter Marine（ハルターマリン）と ST Engineering Halter Marine Offshore の買収を完了し、VT Halter Marine が受注していた海軍向け小型宿泊バージ（APL（S））、USCG 向け極海砕氷船（PSC）の詳細設計・建造契約と共にミシシッピ造船工場及びミシシッピ修繕工場として編入した。

ボリンジャー造船所はルイジアナ州ロックポート工場とアメリアのボリンジャー・マリン・ファブリケーターズ、ルイジアナ州のホーマ工場（旧ガルフアイランド）、ミシシッピ造船工場（旧ハルターマリン）の 4 工場で新造工事を行っている。2023 年 8 月に、同社はニューオリンズの Algier 工場を閉鎖した。

ボリンジャー造船所の船舶建造・修繕工場			
Bollinger Mississippi Shipbuilding	旧 Halter Marine	ミシシッピ州 Pascagoula	造
Bollinger Mississippi Repair	旧 Halter Marine	ミシシッピ州 Pascagoula	修
Bollinger Amelia Repair		ルイジアナ州 Amelia	修
Bollinger Fourchon		ルイジアナ州 Golden Meadow	修
Bollinger Houma	旧 Gulf Island	ルイジアナ州 Houma	造
Bollinger Larose		ルイジアナ州 Larose	修
Bollinger Lockport		ルイジアナ州 Lockport	造
Bollinger Marine Fabricators		ルイジアナ州 Amelia	造
Bollinger Morgan City		ルイジアナ州 Amelia	修
Bollinger Harvey（Quick Repair）		ルイジアナ州 Harvey	修

ボリンジャー造船所はUSCGの小型巡視船FRCの連続建造を行っており、同プログラムが終息に向かうにあたって、ガルフアイランド造船所、VT ハルターマリン造船所の買収により、海軍救難艦、USCG 極海砕氷船の建造契約を取り込んでいる。さらに、2022年には海軍から対機雷無人水上艇（MCM USV）の建造を受注した。MCM USV は、機雷掃海、機雷探索、および機雷無力化ミッションをサポートできる自律型の舟艇であり、近々退役する予定の MCM-1 クラス対機雷水上艇と MH-53E ヘリコプターによって行われているミッションを引き継ぐ。現在 7 隻を受注しており、さらに 18 隻の追加建造のオプションがある。

ボリンジャー造船所艦船建造実績（2013-2024 年）			
艦船記号	艦名	工場	竣工
WPC 1105	Margaret Norvell	Lockport	2013
WPC 1106	Paul Clark	Lockport	2013
WPC 1107	Charles David Jr.	Lockport	2013
WPC 1108	Charles Sexton	Lockport	2013
WPC 1109	Kathleen Moore	Lockport	2014
WPC 1110	Raymond Evans	Lockport	2014
WPC 1111	William Trump	Lockport	2014
WPC 1112	Isaac Mayo	Lockport	2015
WPC 1113	Richard Dixon	Lockport	2015
WPC 1114	Heriberto Hernand	Lockport	2015
WPC 1115	Joseph Napier	Lockport	2015
WPC 1116	Winslow Griesser	Lockport	2015
WPC 1117	Donald Horsley	Lockport	2016
WPC 1118	Joseph Tezanos	Lockport	2016
WPC 1119	Rolling Fritch	Lockport	2016
WPC 1120	Lawrence O. Lawson	Lockport	2016
WPC 1121	John F. McCormick	Lockport	2016
WPC 1122	Bailey T. Barco	Lockport	2017
WPC 1123	Benjamin B. Dailey	Lockport	2017
WPC 1124	Oliver F. Berry	Lockport	2017
WPC 1125	Jacob L.A. Poroo	Lockport	2017
WPC 1126	Joseph Gerczak	Lockport	2017
WPC 1127	Richard T. Snyder	Lockport	2018
WPC 1128	Nathan Bruckenthal	Lockport	2018
WPC 1129	Forrest O. Rednour	Lockport	2018
WPC 1130	Robert G. Ward	Lockport	2018
WPC 1131	Terrell Home III	Lockport	2018
WPC 1132	Benjamin A. Bottoms	Lockport	2019
WPC 1133	Joseph O. Doyle	Lockport	2019
WPC 1134	William C. Hart	Lockport	2019
WPC 1135	Angela McShan	Lockport	2019
WPC 1136	Daniel Tarr	Lockport	2019
WPC 1137	Edgar Culbertson	Lockport	2020
WPC 1138	Harold Miller	Lockport	2020
WPC 1139	Myrtle Hazard	Lockport	2020
WPC 1140	Oliver Henry	Lockport	2020
WPC 1141	Charles Moulthrop	Lockport	2020
WPC 1142	Robert Goldman	Lockport	2020
WPC 1143	Frederick Hatch	Lockport	2021
WPC 1144	Glenn Harris	Lockport	2021
WPC 1145	Emlen Tunnell	Lockport	2021
WPC 1146	John Scheuerman	Lockport	2021

ボリンジャー造船所艦船建造実績（2013-2024 年）			
艦船記号	艦名	工場	竣工
WPC 1147	Clarence Sutphin	Lockport	2022
WPC 1148	Pablo Valent	Lockport	2022
WPC 1149	Douglas Denman	Lockport	2022
WPC 1150	William Chadwick	Lockport	2022
WPC 1151	Warren Deyampert	Lockport	2022
APL 71	宿泊バージ	Mississippi	2023
WPC 1152	Maurice Jester	Lockport	2023
WPC 1153	John Patterson	Lockport	2023
WPC 1154	William Sparling	Lockport	2023
T-ATS 6	Navajo	Houma	2023
WPC 1155	Melvin Bell	Lockport	2023
WPC 1156	David Duren	Lockport	2024
WPC 1157	Florence Finch	Lockport	2024
WPC 1158	John Witherspoon	Lockport	2024

ボリンジャー造船所艦船受注残（2024 年 12 月）				
艦種	艦船記号	艦名	船主	工場
FRC	WPC 1159	Earl Cunningham	USCG	Lockport
FRC	WPC 1160	Frederick Mann	USCG	Lockport
FRC	WPC 1161	Olivia Hooker	USCG	Lockport
FRC	WPC 1162	Vincent Danz	USCG	Lockport
FRC	WPC 1163	Jeffrey Palazzo	USCG	Lockport
FRC	WPC 1164	Marvin Perrett	USCG	Lockport
FRC	WPC 1165	未定	USCG	Lockport
FRC	WPC 1166	未定	USCG	Lockport
FRC	WPC 1167	未定	USCG	Lockport
救難艦	ATS 7	Cherokee Nation	海軍	Houma
救難艦	ATS 8	Saginaw Ojibwe Anishinabek	海軍	Houma
救難艦	ATS 9	Lenni Lenape	海軍	Houma
救難艦	ATS 10	Muscogee Creek Nation	海軍	Houma
海洋測量艦	AGS 67	Robert Ballard	海軍	Mississippi
極海砕氷船	WMSP 21	Polar Sentinel	USCG	Mississippi
極海砕氷船	WMSP 22	未定	USCG	Mississippi
極海砕氷船	WMSP 23	未定	USCG	Mississippi
宿泊バージ	APL-72		海軍	Mississippi
宿泊バージ	APL-73		海軍	Mississippi
無人掃海艦	MCM USV	7 隻	海軍	

ボリンジャー造船商船建造実績（2013-2024）				
船種	船名	船主	工場	建造
タグ	Ocean Sun	Crowley	Amelia	2013
タグ	Ocean Sky	Crowley	Amelia	2013
貨物船	Rockaway	ニューヨーク市	Amelia	2014
OSV	Gemi（Worker Bee）	Edison Chouest	Amelia	2014
OSV	Ms. Charlotte（Busy Bee）	Edison Chouset	Amelia	2014
OSV	Renee（Honey Bee）	Edison Chouest	Amelia	2015
OSV	Brooke（Bayou Bee）	Edison Chouest	Amelia	2015
OSV	Robin	Edison Chouest	Amelia	2015
OSV	Lucy	Edison Chouest	Amelia	2019
OSV	Millie	Edison Chouest	Amelia	2021
曳航船	Cole Guidry	Daniel Marine Towing	Lockport	2016

ボリンジャー造船商船建造実績（2013-2024）				
船種	船名	船主	工場	建造
タグ	Mortn S. Bouchard Jr	Bouchard Transportation	Lockport	2016
曳航船	Cole Guidry	Lorris G. Towing	Lockport	2016
OSR Barge	OSRB-4	Alaska Ventures	Amelia	2018
Ferry	Rodanthe	North Caroline DOT	Lockport	2019
バージ	B. No.252	Bouchard Transportation	Amelia	2019
ATB タグ	Aveogan	Crowley Fuels	Lockport	2020
バージ	Oliver Leavitt	Crowley Fuels	Amelia	2020
SP バージ	Holland	GDEB	Amelia	2021
浮きドック		GDEB	Amelia	
フェリー	AVON	ノースキャロライナ運輸局	Houma	2024
フェリー	Salvo	ノースキャロライナ運輸局	Houma	2024

ガルフアイランド造船所としての建造実績（2015-2020）			
船種	船名	船主	建造
PSV	Cape Cod	PSV Venture No.1	2015
Towboat	Rick Calhoun	Marquette Tansportation	2015
Towboat	Loree Eckstein	Marquette Tansportation	2016
Towboat	Chad Pregracke	Marquette Tansportation	2016
Towboat	J B Barthelemey	Florida Marine	2016
デッキバージ	U 1505	Marmac LLC	2017
デッキバージ	U 1506	Marmac LLC	2017
デッキバージ	U 1507	Marmac LLC	2017
デッキバージ	U 1508	Marmac LLC	2017
デッキバージ	U 1509	Marmac LLC	2018
デッキバージ	U 1510	Marmac LLC	2018
Towboat	Tori Pasentine	Florida Marine	2020
Towboat	Brandon T. Pasentine	Florida Marine	2020

VT Halter Marine としての建造実績（2013-2022）				
船種	船名	船主	造船所	建造
高速ミサイル艇	S. Ezzat	米国海軍/エジプト海軍	パスカグーラ	2013
高速ミサイル艇	M. Fahmy	米国海軍/エジプト海軍	パスカグーラ	2014
高速ミサイル艇	A. Gad	米国海軍/エジプト海軍	パスカグーラ	2015
OSV	HOS Commander	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2013
タンクバージ	750-3	Crowely Marine	パスカグーラ	2013
OSV	HOS Carolina	Hornbeck Offshore	モスポイント	2014
OSV	HOS Claymore	Hornbeck Offshore	モスポイント	2014
OSV	HOS Captain	Hornbeck Offshore	モスポイント	2014
OSV	HOS Clearview	Hornbeck Offshore	モスポイント	2014
OSV	HOS Crockett	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2014
OSV	HOS Caledonia	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2015
OSV	HOS Crestview	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2015
OSV	HOS Cedar Ridge	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2015
OSV	HOS Carousel	Hornbeck Offshore	パスカグーラ	2015
ConRo	Majorie C	Pasha Hawaii	パスカグーラ	2015
ATB タグ	Denise A. Bouchard	Bouchard	パスカグーラ	2014
ATB タグ	Kim M. Bouchard	Bouchard	パスカグーラ	2015
タンクバージ	B No. 270	Bouchard	パスカグーラ	2015
ATB タグ	Donna J. Bouchard	Bouchard	パスカグーラ	2016
タンクバージ	B. No. 272	Bouchard	パスカグーラ	2016

VT Halter Marine としての建造実績（2013-2022）				
船種	船名	船主	造船所	建造
ATB タグ	Denise A. Bouchard	Bouchard	パスカグーラ	2016
ATB タグ	Morton S. Bouchard Jr.	Bouchard	Ecatawpa	2016
ATB タグ	Frederick E. Bouchard	Bouchard	Ecatawpa	2016
海洋調査船	Maury	海軍	パスカグーラ	2016
カーゴバージ		Pacific Hawaiian Line	パスカグーラ	2016
ConRo	El Coqui	Crowley ConRo LLC	パスカグーラ	2018
ConRo	Taino	Crowley Marine	パスカグーラ	2018
ATB タグ	Evening Breeze	Bouchard	パスカグーラ	2019
フェリー	Powhatan	Virginia DoT	パスカグーラ	2019
ATB	Evening Stroll	Bouchard	Escatawpa	2019
ATB タグ	Q-Ocean Service	Q-LNG Transport LLC	パスカグーラ	2020
LNG バージ	Q-LNG 4000	Q-LNG Transport LLC	パスカグーラ	2020
宿泊バージ	APL-67	海軍	パスカグーラ	2021
宿泊バージ	APL-68	海軍	パスカグーラ	2021
宿泊バージ	APL-69	海軍	パスカグーラ	2022
宿泊バージ	APL-70	海軍	パスカグーラ	2022

ボリンジャー造船所商船受注残（2024 年 12 月）				
船種	船名	船主	工場	現状
調査船	Taani	NSF/オレゴン州立大学	Houma	建造中
調査船	Resolution	NSF/ロードアイランド大学	Houma	建造中
調査船	Gilbert R. Mason	NSF/オレゴン州立大学	Houma	建造中
調査船		NSF/LUMCON	Houma	オプション
フェリー		テキサス運輸省	Houma	建造中
ロケット輸送船	Spaceship	United Launch Alliance	Amelia	建造中

2.1.3　Edison Chouest Offshore（ECO）

ECO はルイジアナ州 Cutt Off を拠点としてメキシコ湾で海洋開発向け海上輸送サービスを提供しており、プラットフォームサプライ船（PSV）、海底建設作業船、IMR（海中検査・保守・修理）船、AHTS（アンカー・ハンドリング・タグ・サプライ船）、油濁対応船、坑井刺激作業船、調査船、砕氷船等を保有している。ECO は傘下に 5 つの造船所（米国内 4 造船所、ブラジル 1 造船所）を抱えており、これらは主として ECO が運用する船舶を建造している。最近新造工事はルイジアナ州 Larose のノース・アメリカン・シップビルディング（NAS）に集約されている模様である。ECO 造船所の最近の建造実績、受注残は不明。

ECO 傘下の造船所	
North American Shipbuilding（NAS）	ルイジアナ州 Larose
La Ship	ルイジアナ州 Houma
Gulf Ship	ミシシッピ州 Gulfport
Tampa Ship	フロリダ州 Tampa Bay
Navship	ブラジル

ECO は洋上風力発電支援船（SOV）建造市場に参入しており、2022 年 3 月に、米国初のジョーンズアクト適合洋上風力発電支援船の建造に着手した。同社は Orstead と Eversource の合弁事業よる洋上風力発電所プロジェクトから SOV の長期チャーター契約を受注している。2023 年には Chartwell 設計の小型 CTV の建造を開始した[38]。

ECO は 2024 年 5 月に ROV（遠隔操作探査機）事業者である ROVOP 社を買収した。同社のサブシーサービス事業である C-Innovation と合わせて、ECO は 100 機以上の ROV と 6 機の自立型無人潜水機（AUV）を運用する。

ECO はデンマークのオーステッドと米国パートナーのエバーソース・エナジー（本社：マサチューセッツ州スプリングフィールド）による合弁事業により、米国北東部で開発されているレボリューション・ウインド、サウスフォーク・ウインド、サンライズ・ウインドで使用される洋上風力発電の支援船の建造を行っており、2023 年 8 月 8 日に、英チャートウェル・マリン設計の洋上風力発電向け小型作業員輸送船（CTV）に着工、2024 年にはサービスオペレーション船 ECO Edison を引き渡している。

ECO 造船商船建造実績（2013-2024）				
船種	船名	船主	工場	建造
OSV	Juan C	Legacy Leader LLC	NAS	2013
OSV	Ted Smith	Legacy Leader LLC	GulfShip	2013
OSV	Clarence Triche	Legacy Leader LLC	TampaShip	2013
OSV	Russell Adams	Legacy Leader LLC	LaShip	2013
OSV	Charlie Comeaux	Legacy Leader LLC	GulfShip	2013
OSV	Great Expectations	C-Port/Stone LLC	LaShip	2014
OSV	Blue Orca	Team Marine LLC	NAS	2013
OSV	C-Endurance	Team Marine LLC	TampaShip	2013
OSV	C-Installer	Team Marine LLC	NAS	2014
OSV	Clarence Moore	Team Marine LLC	LaShip	2014
OSV	Grand Isle	Nautical Solutions LLC	NAS	2014
OSV	Timbalier Island	Nautical Solutions LLC	GulfShip	2014
OSV	Brad Dartez	Nautical Solutions LLC	TampaShip	2014
OSV	Avery Island	Nautical Solutions LLC	LaShip	2014
OSV	Ship Island	Nautical Solutions LLC	GulfShip	2014
OSV	Horn Island	Nautical Solutions LLC	TampaShip	2014
OSV	Sanibel Island	Nautical Solutions LLC	TampaShip	2015
OSV	Cat Island	Nautical Solutions LLC	NAS	2015
OSV	Pecan Island	Nautical Solutions LLC	NAS	2015
OSV	Wine Island	Nautical Solutions LLC	LaShip	2015
OSV/Well Stimulation	Stim Star IV	Nautical Solutions LLC	LaShip	2015
OSV	Pelican Island	Nautical Solutions LLC	NAS	2016
OSV	Dauphin Island	Nautical Solutions LLC	NAS	2016
OSV	Fantasy Island	Nautical Solutions LLC	NAS	2017
OSV	Paradise Island	Nautical Solutions LLC		2017
OSV	Marsh Island		LaShip	2018
タグ	Elrington	Alaska Ventures LLC	Gulfship	2018
タグ	Latouche	Alaska Ventures LLC	Gulfship	2018
タグ	Bainbridge	Alaska Ventures LLC	Gulfship	2018
タグ	Ingot	Alaska Ventures LLC	Gulfship	2018
タグ	Commander	Alaska Ventures LLC	LaShip	2018
タグ	Corageous	Alaska Ventures LLC	LaShip	2018

[38] https://www.workboat.com/wind/chartwell-designed-mini-ctv-for-edison-chouest-begins-construction

ECO 造船商船建造実績（2013-2024）				
船種	船名	船主	工場	建造
タグ	Contender	Alaska Ventures LLC	LaShip	2018
タグ	Champion	Alaska Ventures LLC	LaShip	2018
タグ	Challenger	Alaska Ventures LLC	LaShip	2018
港内タグ	Emiy	Edison Chouest Offshore	Tampa	2021
港内タグ	Jack	Edison Chouest Offshore	Tampa	2021
港内タグ	Matthew	Edison Chouest Offshore	Gulfship	2021
港内タグ	Morgan	Edison Chouest Offshore	Gulfship	2021
旅客船	Viking Mississipi	Viking Cruises		2022
風力発電サービス船	ECO Edison			2024

2.1.4　Seatrium AmFELS（旧 Keppel AmFELS）

テキサス州ブラウンズビルの Keppel AmFELS はシンガポールの Keppel Offshore & Marine の米国子会社である。2023 年に Keppel Offshore & Marine が Sembcorp Marine と合併し、親会社は Seatrium となった。

米国のリグ建造造船所であった Marathon LeTourneau 社の買収により 1990 年に創設されて以来、可動式掘削リグ及びプラットフォームの建造、改造、耐用年数延長工事、修理等を手がけてきた。2017 年にジョーンズアクト市場向け LNG 燃料コンテナ船の新造契約をパーシャ・ハワイ社から受注し、航洋商船建造市場に参入した。2020 年に AmFELS はドミニオン・エナジー社から米国初の洋上風車設置作業船（WTIV）の建造を受注している。同船は 2025 年 2 月に 96%完成しており、洋上試運転を実施した。

Seatrium AmFELS 建造実績（2013-2024）			
船種	船名	船主	建造
Super 116E ジャッキアップリグ	Papaloapan	Perforadora Central	2013
Super 116E ジャッキアップリグ	Coatzalcoalcos	Perforadora Central	2014
クレーンバージ	Atlantic Giant II	South Coast Maritime	2014
KFELS-B ジャッキアップリグ	Uxpanapa	Perforadora Central	2016
コンテナ船	George III	Pasha Hawaii	2022
コンテナ船	Janet Marie	Pasha Hawaii	2023

Seatrium AmFELS 受注残（2024 年 12 月）			
船種	船名	船主	現状
コンテナ船		Pasha Hawaii	オプション
コンテナ船		Pasha Hawaii	オプション
風車設置船	Chaybdis	Dominion Energy	建造中

2.1.5　Fincantieri Marine Group

フィンカンティエリ・マリン・グループ（FMG）はイタリアのトリエステに本社を置く総合造船グループであるフィンカンティエリの米国子会社であり、艦船建造のフィンカンティエリ・マリネット・マリン（F/MM）、商船、OSV の建造・修繕・改造を担当するフィンカンティエリ・ベイ・シップビルティング（F/BS）、USCG 向け小/中型アルミニウム舟艇を担当するフィンカンティエリ ACE マリン（F/AM）の 3 部門で構成されている。

Fincantieri Marinette Marine（MM/F）

マリネット・マリンはウィスコンシン州マリネットで 1942 年に創設された。親会社であるフィンカンティエリは買収後に 7,350 万ドルを投じて設備の拡充を行った。現在は 55 万平方フィートの製造、倉庫、荷受けスペースを有し、沿海域戦闘艦（LCS）6 隻の同時連続建造が可能である。

F/MM は海軍向け LCS、艀輸送船、掃海艇、航洋タグ、USCG 向け砕氷船、設標船、哨戒船の長い建造実績を有する。F/MM はロッキード・マーチン社が主契約者である「フリーダム級」海軍沿海域戦闘艦（LCS）の建造ヤードである。

同造船所はロッキード・マーチン社を主契約者とするサウジアラビア向け有償対外軍事援助（FMS）多任務水上戦闘艦（MMSC）の建造を行っている。

同社は 2020 年 7 月に米国海軍向け Constellation 級誘導ミサイルフリゲート艦の詳細設計・建造契約を受注した。これまでに合計 6 隻の建造契約を受注している。同造船所は 2021 年 2 月に、米海軍フリゲート艦建造に用いる大型建造施設の建設に着手したことを発表した。

フィンカンティエリ・マリネット・マリン建造実績（戦闘艦を除く）（2013-2024 年）		
船種	船名	竣工
海洋観測船	Reuben Lasker（NOAA）	2013
海洋調査船	Sikuliaq　アラスカ大学フェアバンクス校	2014

フィンカンティエリ・マリネット・マリン艦船建造実績（2013-2024 年）					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	竣工
LCS 5	Milwaukee	2010	2011	2013	2015
LCS 7	Detroit	2010	2012	2014	2016
LCS 9	Little Rock	2010	2013	2015	2017
LCS 11	Sioux City	2010	2014	2016	2018
LCS 13	Wichita	2010	2015	2016	2018
LCS 15	Billings	2010	2015	2017	2019
LCS 17	Indianapolis	2010	2016	2018	2019
LCS 19	St. Louis	2010	2017	2018	2020
LCS 21	Minneapolis-Saint Paul	2010	2018	2019	2021
LCS 23	Cooperstown	2010	2018	2020	2022
LCS 25	Marinette	2016	2019	2020	2023
LCS 27	Nantucket	2017	2019	2021	2024
LCS 29	Beloit	2018	2020	2022	2024

フィンカンティエリ・マリネット・マリン艦船受注残（2024 年 12 月）					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	現状
LCS 31	Cleveland	2019	2021	2023	建造中
MMSC1	サウジ向け戦闘艦	2019			建造中
MMSC1	サウジ向け戦闘艦	2019			建造中
MMSC1	サウジ向け戦闘艦	2019			建造中
MMSC1	サウジ向け戦闘艦	2019			建造中
FFG 62	Constellation	2020			建造中
FFG 63	Congress	2021			承認
FFG 64	Chesapeake	2022			承認
FFG 65	Lafayette	2023			承認
FFG 66	Hamilton	2024			承認
FFG 67	Galvez	2024			承認
FFG 68					オプション
FFG 69					オプション
FFG 70					オプション
FFG 71					オプション

Fincantieri Bay Shipbuilding（F/BS）

ウィスコンシン州スタージョンベイのフィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング（F/BS）は中型船舶建造修繕ヤードであり、親会社のフィンカンティエリは買収後に 2,600 万ドルを投じて設備の拡充を行ない、新しい浮ドック、コンピューター支援製造機器、温度/湿度調整可能な製造施設を整備した。100 年の歴史を持つ F/BS は浚渫船、タンカー、タンクバージ、OSV、タグ等の建造実績を有する。

フィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング建造実績（2013-2024）			
船種	船名	船主	建造
PSV	Dean Edward Taylor	Tidewater Marine	2013
PSV	Miss Marilene Tide	Tidewater Marine	2013
浚渫船	NDC 285	Norfolk Dredging	2013
タンクバージ	Texas	Moran Towing	2015
ATB タグ	Leigh Ann Moran	Moran Towing	2015
タンクバージ	Mississippi	Moran Towing	2015
タンクバージ	Louisiana	Moran Towing	2016
ATB タグ	Barbara Carol Ann Moran	Moran Towing	2016
タンクバージ	Kirby 155-01	Kirby Offshore Marine	2016
ATB タグ	Heath Wood	Kirby Offshore Marine	2016
ATB タグ	Paul McLernan	Kirby Offshore Marine	2017
タンクバージ	Kirby 155-02	Kirby Offshore Marine	2017
タンクバージ	1964	WAWA	2017
ATB タグ	Millville	WAWA	2017
タンクバージ	Kirby 155-03	Kirby Offshore Marine	2018
ATB タグ	Ronnie Murph	Kirby Offshore Marine	2018
ドライバルクバージ	Michigan Trader	Van Enkevort Tug & Barge	2020
フェリー	Madonna	Washington Island Ferry Line	2020
LNG バンカーバージ	Clean Canaveral	Polaris New Energy	2021
五大湖船	Mark W. Barker	Interlake Steamship	2022
LNG バンカーバージ	Clean Everglades	Polaris New Energy	2023

フィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング受注残（2024 年 12 月）			
船種	船名	船主	現状
SOV		Crowley Maritime	建造中
LNG バンカーバージ		Crowley Maritime	建造中

Fincantieri Ace Marine（FAM）

ウィスコンシン州グリーンベイのフィンカンティエリ ACE マリンは環境制御されたアルミニウム建造施設を保有し、USCG 向け中型哨戒艇（RB-M）の製造を行っている。

2.1.6 Hanwha Philly Shipyard

フィリー造船所（PSI）は 1996 年のフィラデルフィア海軍工廠閉鎖後の地元雇用対策としてペンシルバニア州政府とフィラデルフィア市が海軍工廠跡地の再開発プロジェクトとしてノルウェーの国際複合企業であるクバナの造船部門を誘致し、クバナ・フィラデルフィア造船所として創設したものである。州政府、市、デラウエア港湾管理委員会、連邦政府等が再開発及び工員訓練のために公的資金を投入し、クバナは最低 3 隻の船舶の建造、特定の雇用水準の確保、設備投資を約束した。クバナ・フィラデルフィア造船所は 2000 年に買い手のつかないままコンテナ船建造工事を開始した。建造された 3 隻は最終的に Matson Navigation 社が購入した。

2005 年にクバナ・フィラデルフィア造船所はノルウェーのアーカー・グループがジョーンズアクトタンカーの建造と保有を目的として設立した新会社である Aker American Shipping ASA（AKASA）の米国子会社となった。同時に AKASA は同造船所が建造するプロダクトタンカーを保有し、米国の大手タンカー海運であった OSG にリースする米国子会社 American Shipping Company を設立した。その後 AKASA は船舶保有・リース事業から撤退し、2007 年に Aker フィラデルフィア造船所を分社化した。Aker フィラデルフィア造船所は 2015 年にフィリー造船所（Philly Shipyard）と社名を変更した。

2024 年 12 月に韓国のハンファ・オーシャン/ハンファ・システムズがフィリー造船所を買収し、ハンファ・フィリー造船所（Hanwha Philly Shipyard）と名称が変更された。

フィリー造船所はクバナ・フィラデルフィア造船所時代に韓国の現代尾浦造船からプロダクトタンカー建造の造船技術供与を受けている。2019 年に Matson 向けに建造していたコンテナ船の最終船 *Kaimana Hila* の引き渡しが終わり、商船の受注残ゼロとなった。フィリー造船所は艦船修理工事を受注しつつ、米海軍艦船建造契約の受注を図っていた。

2019 年 6 月 12 日、フィリー造船所は、米海軍の新型補助艦の設計検討に関する契約を受注したと発表した。新型補助艦は、米海軍の軍用海上輸送司令部（MSC）が所有する補助艦船隊の老朽化に伴い代替建造されるもので、米海軍は「多様な補助任務に用いるための共通船体構造プラットフォーム（Common Hull Auxiliary Multi-Mission Platform: CHAMP）」プログラムに基づく建造を目指している。フィリー造船所はフィンカンティエリ（伊）傘下の VARD Group の船舶設計会社 VARD Marine 社（オタワ、バンクーバー、ヒューストン）と協力して設計検討作業を行うとした。

2020 年にフィリー造船所は MARAD の国家安全保障マルチミッション船（NSMV）の船舶建造管理者（VCM）である TOTE Services, LLC から 2 隻の建造を受注し、これまでに合計 5 隻を受注し、うち 2 隻を引き渡している。

2021 年に同造船所は、グレート・レイクス・ドレッジ・アンド・ドック社（GLDD）から、海底岩石設置船の建造契約を受注した。オランダ/ノルウエーの船舶設計事業者である Ulstein の設計を基にしている。

2022 年 11 月にフィリー造船所はマトソン社から LNG 焚きコンテナ船 3 隻の建造契約を受注した。

2023 年 6 月には、海軍病院艦 AH（X）のフィージビリティ研究を Gibbs & Cox から受注し、VARD Marine にエンジニアリング及び技術サービスを発注している。

フィリー造船所建造実績（2003-2024）				
	船種	船名	船主	建造
Kvaener Philadelphia Shipyard				
1	コンテナ船	Manukai	Matson Navigation	2003
2	コンテナ船	Manuawili	Matson Navigation	2004
3	コンテナ船	Manulani	Matson Navigation	2005
Aker Philadelphia Shipyard				
4	コンテナ船	Maunalei	Matson Navigation	2006
5	プロダクトタンカー	Overseas Houston	American Shipping	2007
6	プロダクトタンカー	Overseas Long Beach	American Shipping	2007
7	プロダクトタンカー	Overseas Los Angels	American Shipping	2007
8	プロダクトタンカー	Overseas New York	American Shipping	2008
9	プロダクトタンカー	Overseas Texas City	American Shipping	2008
10	プロダクトタンカー	Overseas Boston	American Shipping	2009
11	プロダクトタンカー	Overseas Nikiski	American Shipping	2009
12	プロダクトタンカー	Overseas Martinez	American Shipping	2009
13	プロダクトタンカー	Overseas Anacortes	American Shipping	2010
14	プロダクトタンカー	Overseas Tampa	American Shipping	2010
15	シャトルタンカー	Overseas Chinook	OSG America	2010
16	シャトルタンカー	Overseas Cascade	OSG America	2011
17	プロダクトタンカー	Pennsylvania	Crowley Marine ATP	2012
18	プロダクトタンカー	Florida	Crowley Marine APT	2013
19	原油タンカー	Liberty Bay	SeaRiver Maritime	2014
20	原油タンカー	Eagle Bay	SeaRiver Maritime	2015
Philly Shipyard				
21	プロダクトタンカー	Ohio	Crowley Marine	2015
22	プロダクトタンカー	Texas	Crowley Marine	2015
23	プロダクトタンカー	Louisiana	Crowley Marine	2016
24	プロダクトタンカー	West Virginia	Crowley Marine	2016
25	プロダクトタンカー	American Endurance	ATP/Kinder Morgan	2016
26	プロダクトタンカー	American Freedom	ATP/Kinder Morgan	2017
27	プロダクトタンカー	American Liberty	ATP/Kinder Morgan	2017
28	プロダクトタンカー	American Pride	ATP/Kinder Morgan	2017
29	コンテナ船	Daniel K. Inouye	Matson Navigation	2018
30	コンテナ船	Kaimana Hila	Matson Navigation	2019
31	訓練船（NSNV 1）	Empire State	MARAD/TOTE	2023
受注残（2024 年 12 月）				
32	訓練船（NSNV 2）	Bay State	MARAD/TOTE	建造中
33	訓練船（NSNV 3）	State of Maine	MARAD/TOTE	建造中
34	訓練船（NSNV 4）	Lone Star State	MARAD/TOTE	建造中

フィリー造船所建造実績（2003-2024）				
	船種	船名	船主	建造
35	訓練船（NSNV 5）		MARAD/TOTE	受注
36	Subsea Rock Installation	Arcadia	Great Lakes D&D	建造中
37	Subsea Rock Installation		Great Lakes D&D	オプション
	コンテナ船		Matson Navigation	受注
	コンテナ船		Matson Navigation	受注
	コンテナ船		Matson Navigation	受注

2.1.7 Vigor Industrial

ヴィゴール・インダストリアルは 2011 年に米国西海岸ワシントン州の船舶修繕事業者であったトッド・パシフィック造船所、2012 年にアラスカ・シップ・アンド・ドライドック社、2014 年にオレゴン・アイアン・ワークス、2015 年に小型アルミニウム船建造事業者であるクウィージャック・マリン・インダストリーズを買収し、米国西海岸北部で事業を拡大してきた。

2019 年にグローバル投資会社カーライル・グループとプライベート・エクイティ会社ステレックス・キャピタル・マネージメントがヴィゴール・インダストリアル社と東海岸（ノーフォーク）の MHI シップリペアー＆サービス社を買収、2 社をタイタン・アクイジション・ホールデイングスの下に統合した。タイタン・アクイジション・ホールデイングスは 2020 年 2 月にハンチントン・インガルスのサンディエゴ造船所を買収し、艦船保守・修繕事業拠点を拡大している。

2023 年 6 月にタイタン・アクイジション・ホールディングスはプライベート・エクイティ会社のローンスターファンドに売却された。

ヴィゴール・インダストリアルは現在西海岸に 6 ヶ所の工場を保有しており、以下の 4 工場が船舶/舟艇を扱っている。

- ポートランド（オレゴン）工場
  造船・修繕
- シアトル（ワシントン）工場
  中・大型船の修繕・建造
- ケチカン（アラスカ）工場
  アラスカ向け船舶の建造・修繕
- バンクーバー・アルミニウム製作工場
  アルミニウム製舟艇

ヴィゴール・インダストリアルは 2017 年 10 月 2 日米国陸軍から 979,390,000 ドルで MSV（L）揚陸艇建造契約を受注。パートナーは BMT、Gladding-Hearn、ノースロップ・グラマン。バンクーバー・アルミニウム製作工場で建造されている。

フィンカンティエリ・マリネット・マリン（F/MM）とヴィゴール・インダストリアルはバーレーン政府向け有償対外軍事援助（FMS）による高速哨戒艇（RB-M）6 隻の建造を

USCG から受注し、2019 年 11 月に 3 隻を引き渡した。F/MM が主契約者としてプログラム管理にあたり、建造はヴィゴール・インダストリアルのシアトル工場で行われている。

F/MM とヴィゴール・インダストリアルはヨルダン政府向け高速哨戒艇の建造を受注しており、2019 年に 2 隻を USCG に引き渡した。これらはシアトル工場で建造された。

2023 年 8 月に Vigor はワシントン州フェリーから最大 3 隻のフェリーのハイブリッド・エレクトリックへの改造契約を受注した。

Vigor Industrial 建造実績（2013-2024）				
船種	船名	船主	造船所	建造
フェリー	Tokitae	ワシントン州フェリー	Seattle	2014
フェリー	Samish	ワシントン州フェリー	Seattle	2015
タンクバージ	Global Pilot	Maxum Petroleum	Seattle	2014
フェリー	Chimacum	ワシントン州フェリー	Seattle	2017
消防艇		サンフランシスコ市	Seattle	2016
ATB タグ	Dale R Lindsey	Harley Marine	Seattle	2016
フェリー	Squamish	ワシントン州フェリー	Seattle	2018
デッキバージ	Iliuliuk Bay	Harley Marine	Portland	2014
ホッパーバージ	Freedom	American Const'n	Portland	2014
保守バージ		King Couny	Portland	2014
タグボート	Crown Point	Tidewater B.L.	Portland	2015
タグボート	Granite Point	Tidewater B.L.	Portland	2016
タグボート	Ryan Point	Tidewater B.L.	Portland	2016
タンクバージ	Fight Fanconi Anemia	Harley Marine	Portland	2015
タンクバージ	Fight ALS	Harley Marine	Portland	2016
ATB タグ	Dale R Lindsey	Harley Marine	Portland	2016
ドローン船	Sea Hunter	DARPA	Portland	2016
タンクバージ	Antril S	Hyak Leasing	Portland	2016
アンモニアバージ	Harvest	Savage Marine	Portland	2017
はえなわ漁船	Arctic Prowler	Alaska Longline	Ketchikan	2014
フェリー	Tazlina	アラスカ州	Ketchikan	2018
フェリー	Hubbard	アラスカ州	Ketchikan	2019

Vigor Industrial 受注残（2024 年 12 月）			
船種	船名	船主	造船所
フェリー		ワシントン州フェリー	Seattle
フェリー		ワシントン州フェリー	Seattle
フェリー		ワシントン州フェリー	Seattle
フェリー		ワシントン州フェリー	Seattle
フェリー		ワシントン州フェリー	Seattle
パイロットボート 2 隻		ロサンゼルス港	
Maneuver Support Vehicle（Light）		米国陸軍	バンクーバー

2.2 中堅造船所

大手、準大手に加えて航洋船の建造能力を有する造船所として、最近大手、準大手を抑えて USCG 中型巡視船（OPC）の建造契約を受注したイースタン・シップビルディング・グループがあげられる。

2.2.1 Eastern Shipbuilding Group

フロリダ州パナマシティのイースタン・シップビルディング・グループ（ESG）は中型鋼船及びアルミニウム船建造・修繕事業者であり、OSV、内陸河川曳航船、SWATH 船、旅客船、RoPax フェリー、内陸河川輸送船、バージ、消防艇、調査船、海洋建設作業船、浚渫船、高速旅客船、漁船と多種多様な船舶の建造実績を有する。最近の年間売り上げは 3 億ドルに達し、1,700 人を雇用している。ESG はフロリダ州パナマシティに Nelson 工場と Allanton 工場の 2 つの施設を保有している。

2011 年に ESG は MARAD のタイトル XI 船舶融資保証を受けブラジルの Boldini, S.A. から 5 隻の PSV の建造を受注した。また、2015 年には Impala Terminals Colombia の関連会社である IWL River, Inc.からラテンアメリカ向け内陸河川曳航船 4 隻を受注した。米国造船所としては数少ない輸出船建造実績のある造船所である。

ESG は最近準大手を抑えて USCG の中型巡視船（OPC）建造契約を獲得したが、工事が大幅に遅延したことから、4 隻で契約は打ち切られた。

2023 年に、陸軍工兵隊から中型ホッパー浚渫船を受注している。

Eastern Shipbuilding Group 建造実績（2013-2022）			
船種	船名	船主	建造
OSV	HOS Red Dawn	Hornbeck Offshore	2013
OSV	HOS Red Rock	Hornbeck Offshore	2013
OSV	HOS Renaissance	Hornbeck Offshore	2013
OSV	HOS Riverbend	Hornbeck Offshore	2014
OSV	HOS Bayou	Hornbeck Offshore	2014
OSV	HOS Black Foot	Hornbeck Offshore	2014
OSV	HOS Black Rock	Hornbeck Offshore	2014
OSV	HOS Black Watch	Hornbeck Offshore	2014
OSV	HOS Brass Ring	Hornbeck Offshore	2015
OSV	HOS Briarwood	Hornbeck Offshore	2015
MPSV	HOS Warland	Hornbeck Offshore	2016
MPSV	HOS Woodland	Hornbeck Offshore	2016
PSV	Bravante VI	Boldini SA	2014
PSV	Bravante VII	Boldini SA	2014
PSV	Bravante VIII	Boldini SA	2014
PSV	Bravante IX	Boldini SA	2014
Towboat	James Dale Robin	Florida Marine Transporters	2014
Towboat	Kimberly Hidalgo	Florida Marine Transporters	2014
Towboat	TY Dolese	Florida Marine Transporters	2014
Towboat	Capt Troy J. Hotard	Florida Marine Transporters	2014
Towboat	Bill Seymour	Florida Marine Transporters	2015
Towboat	Rena Marie	Florida Marine Transporters	2015
Towboat	Harvey Sbisa	Florida Marine Transporters	2015
Towboat	Lawrence Campbell	Florida Marine Transporters	2016
Towboat	Cullen Pasentine	Florida Marine Transporters	2016
Towboat	Capt Ricky Torres	Florida Marine Transporters	2016

Eastern Shipbuilding Group 建造実績（2013-2022）			
船種	船名	船主	建造
Tow Boat	Brian Boudreux	Florida Marine Transporters	2019
Towboat	Ronald Hull III	Florida Marine Transporters	2019
Tow Boat	Jaden Pasentine	Florida Marine Transporters	2019
Tow Boat	DJP II	Florida Marine Transporters	2020
Trawler	Araho	O'Hara Corp	2015
MPFSV	Harvey Stone	Harvey Gulf International	2016
MPSV	Harvey Sub-sea	Harvey Gulf International	2017
MPSV	Harvey Blue-sea	Harvey Gulf International	2017
Schooner	Columbia	Eastern Shipbuilding Group	2014
内陸河川 Towboat	Impala Soledad	IWL River Inc.	2016
内陸河川 Towboat	Impala Salgar	IWL River Inc.	2016
内陸河川 Towboat	Impala Mompox	IWL River Inc.	2017
内陸河川 Towboat	Impala Cantagallo	IWL River Inc.	2017
Tug	Triton	Suderman & Young	2015
Tug	Neptune	Suderman & Young	2016
Tug	Oceanus	Suderman & Young	2016
Tug	Poseidon	Suderman & Young	2016
Escort Tug	H. Douglas M	Bay Houston Towing	2016
Tug	Zyana K	Bay Houston Towing	2016
Tug	David B	Bay Houston Towing	2016
Tug	Laura B	Bay Houston Towing	2016
Tractor Tug	Jeffrey McAllister	McAllister Towing	2017
サルベージタグ	Rosemary McAllister	McAllister Towing	2018
Tug	Ava M. McAllister	McAllister Towing, Inc.	2019
サルベージタグ	Capt Jim McAllister	McAllister Towing	2019
Hopper Dredge	Magdalen	Weeks Marine	2017
ATB Tug	Douglas B. Mackie	Great Lakes Dredge	2017
Dredge Barge	Ellis Island	Great Lakes Dredge	2017
港内タグ	C.D. White	Bisso Offshore	2020
港内タグ	A.Thomas Higgins	Bisso Offshore	2020
フェリー	Staff Sgt. Michael Ollis	NYCDOT	2021
フェリー	Sandy ground	NYCDOT	2021
フェリー	Dorothy Day	NYCDOT	2022
浚渫船	R.B. Weeks	Weeks Marine	2023
フェリー	Long Island	Bridgeport & Port Jefferson Steamboat Company	2024

Eastern Shipbuilding Group 受注残（2024 年 12 月）				
船種		船名	船主	現状
OPC	WMSM915	Argus	USCG	建造中
OPC	WMSM916	Chase	USCG	建造中
OPC	WMSM917	Ingham	USCG	建造中
OPC	WMSM918	Rush	USCG	建造中
MCHD	（ホッパードレッジ）		USACE	
エスコートタグ	4 隻		Saltchuk Marine	受注・建造中
フェリー		Falcon	Fisher Island Community Association	建造中

2.2.2 Conrad Industries

1948 年に創設されたコンラッド造船所はルイジアナ州モーガンシティに本社を置いている。ルイジアナ州とテキサス州に 5 つのヤードを保有し、鋼船及びアルミニウム船の建造、修繕を行なっている。新造工事の大部分は屋根付き施設で行われ、建屋の総面積は 230,000 平方フィートを超える。

- Conrad Morgan City（ルイジアナ州）
- Conrad Orange（テキサス州）
- Conrad Deepwater Repair（ルイジアナ州）
- Conrad Amelia（ルイジアナ州）
- Conrad Deepwater South（ルイジアナ州）

コンラッド造船所はフェリー、内陸河川プッシュボート、オフショア支援船、内陸河川タンクバージ、オフショアタンクバージ、特殊バージ、タグの建造、修繕を手掛けている。同社は 2015 年に米国初の LNG バンカーバージの建造を受注した。同社は LNG 事業部門を設け、LNG 輸送バージ、二元燃料焚き曳航船の設計開発を初めとする研究開発プロジェクトを積極的に手がける意図であるとしている。

コンラッド・インダストリーズの最近の建造実績は大部分がバージであるが、最近フェリーの受注残が増加している。

コンラッド・インダストリーズは 2021 年にダーメンとライセンス契約を締結し、2 隻の Damen Multi Cat 3013 をグレート・レイクス・ドレッジ&ドック社向けに建造している。

2022 年 3 月に、コンラッド造船所は YRBM バージ 1 隻の設計・建造契約を受注し、2022 年 7 月に 2 隻、9 月にさらに 1 隻の建造契約を受注している[39]。YRBM バージは海軍艦船が修繕/保守のために港湾に停泊する際に、兵士に臨時の宿泊施設/仕事場を提供するものである。

Conrad Industries 建造実績・受注残（2024 年 12 月）			
船種	船名	船主	現状
Multicat	Cape Hatteras	Great Lakes Dredge & Dock	2023 年竣工
Multicat	Cape Canaveral	Great Lakes Dredge & Dock	2023 年竣工
YRBM 57		海軍	2024 年竣工
YRBM 58		海軍	受注
YRBM 59		海軍	受注
YRBM 60		海軍	受注
YRBM 61		海軍	受注
フェリー		プエルトリコ海運局	受注（2023）
フェリー		プエルトリコ海運局	受注（2023）
フェリー		プエルトリコ海運局	受注（2023）
フェリー		プエルトリコ海運局	受注（2023）
フェリー		ニューヨーク市	受注（2023）

[39] https://www.conradindustries.com/wp-content/uploads/2022/03/Press-Release-FINAL.pdf

2.3 その他の中小造船所

近年において自航船の建造実績を有する中小造船所

社名	住所	近年の建造実績
All American Marine	1010 Hilton Ave Bellingham, WA 98225 Tel: 360.647.7602 sales@allamericanmarine.com	フェリー、ツアーボート、観鯨ボート、調査船、クルーズボート バッテリー動力フェリー 2022 年：アラスカツアーボート 2023 年：ハワイ調査船、ハワイツアーボート、洋上風力調査船
Blount Boat	461 Water Street P.O. Box 368 Warren, Rhode Island 02885 T 401.245.8300 F 401.245.8303 info@blountboats.com	洋上風力発電クルーボート、フェリー、ツアーボート、タンカー、タグボート 2022 年：ブイテンダー、フェリー 2023 年：風力発電支援船
C&C Marine and Repair	701 Engineers Rd. Belle Chasse, LA 70037 Tel: 504.433.2000 Info@ccmrepai.com	バージ、トウボート
Chesapeake Shipbuilding	710 Fitzwater Street Sailsbury, MD 21801 Tel: 800-754-2979	リバーボート、タグ、 2023 年：ACL リバーボート 2 隻
Dakota Creek Industries, Inc.	P.O. Box 218 Anarcortes, WA 98221 Tel: 360-293-9575 webmaster@dakotacreek.com	調査船、漁船、貨物船、水産物加工船、フェリー、港内タグ 海軍 YT（ヤードタグ）
Gladding-Hearn Shipbuilding	Duclos Corporation 168 Walker Street Somerset, MA 02725 Phone: 1-508-676-8596 Fax: 1-508-672-1873 sales@gladding-hearn.com	水先案内ボート、ツアーボート、 高速フエリー、ポリスボート 2022 年：パイロットボート
Gunderson Marine（Oregon Green Manufacturing）	One Centerpointe Drive, Suite 200 Lake Oswego, Oregon 97035 Phone: 503-684-7000	バージ
Master Boat Builders	Master Boat Builders Inc. P.O Box 702 Bayou La Batre, AL 36509 （251）824-2388 （251）824-7223	タグ、PSV, OSV 2022 年：ハイブリッドタグ 2022 年：ATB タグ Polaris
Metal Shark Boats	6814 E Admiral Doyle Dr. Jeanerette, LA 70544 Phone: 337-364-0777	パトロールボート、パイロットボート、ヨット、旅客フェリー、潜水支援船、消防ボート、クルーボート
Nichols Bros. Boat Builders	Nichols Brothers Boat Builders 5400 South Cameron Rd Freeland, WA 98249 Email: lgreene@nicholsboats.com Phone:（360）331-5500	高速フェリー、タグ、クルーズボート、ATB タグ
Swiftships Shipbuilders	1105 Levee Road Morgan City, La 70380 Phone: 985-384-1700 Fax: 985-380-2559	上陸用舟艇、パトロールボート、 トウボート、高速フェリー、MPSV
Textron Marin & Land Systems	1010 Gause Blvd Slidell, LA 70458 Tel: 800-655-2616	上陸用舟艇
Washburn & Doughty	7 Enterprise Street East Boothbay, Maine 04544 Tel. 207-633-6517 Fax: 207-633-7007 info@washburndoughty.com	タグ

3. 主要造船政策

造船産業政策は運輸省海事局（MARAD）が所掌しているが、MARAD が最後に米国造船所報告書を発表したのは 2004 年であり、船舶建造・修繕産業の米国経済に対する影響に関する報告所を 2021 年に発表したのを最後に、米国造船業についての包括的なデータは発表されていない。

MARAD は米国船舶の国内建造を支援するプログラムとして船主に対する優遇税制措置、船舶建造資金調達を支援する融資保証プログラムを長年にわたり実施してきた。造船所に対する直接的な支援としては、中小型造船所の設備拡充を支援する小型造船所補助金制度がある。

3.1 タイトル XI 船舶融資保証プログラム

タイトル XI と呼ばれる連邦船舶融資プログラムは 1936 年商船法タイトル XI を根拠法とし、米国商船と米国造船所の成長と近代化を促進するために米国政府が長期債務の返済を保証することにより、米国造船所における新船建造を奨励するものである。同プログラムはまた米国造船所の施設の近代化も支援する。政府が保証することにより、償還期間は最大 25 年であり通常の民間融資よりも長く、金利は同等の期間の米国国債金利と同程度である。融資額はプロジェクトコストの 87.5%を上限とする。融資保証を受けたプロジェクトで債務不履行が相次いだことから、1990 年の連邦信用改革法（Federal Credit Reform Act）により、融資を保証する前に、MARAD はプロジェクト推定コストをカバーするための配算を受けることが義務づけられた。

2022 年 6 月 24 日に、MARAD はタイトル XI 船舶融資保証プログラムで洋上風力建設/運転支援・保守に用される船舶を国益に資する船舶として優先すると発表している[40]。

MARAD によれば、2024 年 3 月現在タイトル XI 助成予算は 8,600 万ドルであり、MARAD がこれまでに融資保証を行ったプロジェクトのリスク平均に基づくと、この予算により約 13 億ドルの融資を保証することができるとしている。近年、タイトル XI プログラムはプログラム運営予算として毎会計年度に 300 万ドルが要求/配算されるのみで、助成のための予算は要求されていないが、2024 会計年度には 50,586,000 ドルが配算されている。

2025 年 1 月 7 日に申請中のタイトル XI 融資保証プロジェクトを以下に挙げる[41]。

[40] https://www.maritime.dot.gov/newsroom/dot-joins-new-federal-state-partnership-expand-domestic-offshore-wind-supply-chain
[41] https://www.maritime.dot.gov/grants/title-xi/pending-applications

申請者	造船所	コスト実額 融資保証額
American Offshore Services, LLC	Blount Boats Metal Shark Marine	$61,686,175 $43,180,322
米国東海岸の洋上風力発電装置の設置と保守のための技術者の輸送に CTV4 隻。償還期間 15 年		
Offshore Wind Support LLC（Edison Chouest）	LaShip, LLC ルイジアナ州フーマ	$108,750,000 $95,156,250
米国北西部沖の Empire Wind I と Empire Wind II 洋上風力発電所の風力発電装置の運転/保守用の技術者と部品を輸送するプラグインハイブリッド SOV（サービス・オペレーション船）1 隻。償還期間 15 年		
Greak Lakes Drege & Dock Corporation	Philly Shipyard	$246,700,000 $215,862,500
洋上風力発電タービン設置作業用サブシーロックインスタレーション船（SRIV）1 隻。償還期間 25 年		
Crowley SOV I LLC	Fincantieri Bay Shipbuilding	$167,840,708 $146,475,743
SOV 1 隻。償還期間 20 年		
Ice Floe LLC dba Nichols Brothers Boat Builders	造船所近代化プロジェクト	$8,210,216 $7,183,939
償還期間 20 年		
Matson Navigation Company, Inc.	Philly Shipyard	$750,000,000 $646,000,000
コンテナ船 2 隻、償還期間 25 年　（保留）		

出所：MARAD

2024 年 12 月 19 日現在、貸付残高があるタイトル XI 融資保証プロジェクトを以下に挙げる[42]。

申請者	造船所 プロジェクトの内容	コスト 融資保証額
CAL DIVE I-TITLE XI, INC.	AmFELS 超大水深セミサブマルチサービス船 1 隻	$155,941,542 $138,478,000
Canal Barge Company, Inc.	Steiner Construction Conrad Industries, Inc. Southwest Shpyard LP. 曳航船 3 隻、バージ 17 隻	$64,627,876 $53,361,155
Canal Barge Company, Inc.	Trinity Marine Group 10,000 バレルタンクバージ 10 隻、30,000 バレルタンクバージ 2 隻、30,000 バレルアスファルトタンクバージ 2 隻	$15,025,461 $13,147,000
Canal Barge Company, Inc.	Trinity Marine Group, Inc. アスファルトタンクバージ 9 隻、 無蓋ホッパーバージ 30 隻	$46,627,493 $40,799,000
Crowley ConRo, LLC	VT Halter Marine, Inc. ジョーンズアクト LNG 燃料 ConRo 船 2 隻	$453,738,269 $397,020,000

[42] https://www.maritime.dot.gov/grants/title-xi/outstanding-guarantees

申請者	造船所 プロジェクトの内容	コスト 融資保証額
Gray Offshore,	Conrad Industries ABS フルオーシャンクラスデッキバージ 3 隻	$16,020,111 $12,000,000
Matson Navigation Company, Inc.	Philly Shipyard Inc. 二元燃料コンテナ船 2 隻	$441,956,197 $325,527,000
Pasha Hawaii Transpot Lines LLC	Halter Marine Group 自動車/トラック運搬船 1 隻	$80,126,521 $70,442,000
Reinauer Maritime Company, LLC	Alabama Shipyard ATB 2 隻	$59,528,112 $51,999,000
TOTE Shipholdings, Inc.	General Dynamics NASSCO コンテナ船 2 隻	$371,020,562 $324,630,000
Totem Ocean Trailer Express, Inc.	NASSCO オルカ級 RO-RO 船	$198,628,509 $173,799,000

出所：MARAD

3.2 課税猶予プログラム

MARAD は米国造船所で米国籍船舶を建造する船主を支援するために Construction Reserve Fund （CRF）と Capital Construction Fund（CCF）という 2 つのプログラムを提供している。これらは課税猶予プログラムであり、直接的な助成ではない。

CRF は船主が船舶の売却により利益を得た場合、純利益を新船の建造に投資することを約束することにより、船舶を売却した年に所得税の支払いを猶予される。CRF 勘定に預け入れられた資金は 3 年以内に新船の建造または購入に充てなければならない。新船の建造または購入のために CRF から引き出された金額には所得税はかからない。CRF を利用して建造される船舶は米国籍でなければならない。

CCF プログラムでは、船舶の売却益だけではなく、船舶から得られる営業利益、CCF 勘定に預入された基金から得られた利益にも課税猶予が適用される。CCF 勘定の資金は新船の購入だけではなく、中古船の購入、改造にも使用することができる。

CCF プログラムは 2023 年度国防予算権限セクション 3544 により大幅に拡大され、運航水域制限がなくなり、すべての内航・外航運航に携わる米国建造船が対象となった。

3.3 中小型造船所補助金プログラム

英語名は Small Shipyard Grant であるが、企業全体ではなく 1 カ所につき生産労働者が 1,200 人未満の造船施設が対象となっており、実質的にはフィンカンティエリ・マリネット・マリン、ボリンジャー、フィリー造船所のような準大手造船所も対象に含まれる。

本プログラムは造船所の設備の拡充・近代化、作業員の訓練プロジェクトを対象とし、プロジェクトコストの 75%を上限とする補助金を支給するものである。補助金により調達される資材及び製品は米国製であることが義務づけられている。ただし、米国内で入手できない場合、または米国製品を使用することによりコストが 25%以上割高になる場合等は例外とされている。

MARAD が管理する本プログラムは 2006 会計年度国防授権法により開設され、2019 会計年度国防授権法で更新されている。過去に配算がない年もあった。

2024 会計年度には総額 875 万ドルが 15 の造船所に給付された[43]。

2024 会計年度に補助金を給付される造船所

アラバマ州

- バイユー・ラ・バトレのバードン・アメリカ社アラバマ・シップヤード LLC（Birdon America, Inc. Alabama Shipyard, LLC）：自動溶接システムの購入資金として 997,065 ドル

フロリダ州

- タンパのガルフ・マリン・リペア（Gulf Marine Repair）：ドライドック強化プロジェクトにおけるリフト容量拡大と保守性向上に 997,678 ドル

ハワイ州

- ホノルルのマリスコ社（MARISCO,Ltd.）:電動エアコンプレッサーとプラズマカッターの購入資金として 584,563 ドル

ケンタッキー州

- パデューカのジェームズ・マリン社（James Marine, Inc.）：40 トンのラフテレーン・クレーンの購入資金として 460,500 ドル

ルイジアナ州

- ベル・シャスの C&C マリン・アンド・リペア社（C&C Marine and Repair LLC）：Messer CNC プラズマ切断テーブルの購入資金として 514,263 ドル
- コンベントのクーパー・コンソリデーティド社（Cooper Consolidated LLC、Convent-Mile 164 Shipyard）：ボブキャット・トラック・ローダー、溶接機 4 台、9,000 ポンドの容量のテレハンドラー、バックホー・トラクターの購入資金として 368,440 ドル

メリーランド州

- ボルチモアのゼネラル・シップ・リペア社（General Ship Repair Corporation）：ブラストおよびペイント・シェルター、超高圧水ブラスト装置、ミスト/ドライ・ブラスト装置、エア・ドライヤーの購入資金として 364,311 ドル

[43] https://www.maritime.dot.gov/grants-finances/federal-grant-assistance/2024-small-shipyard-grant-awardees

ミシシッピ州

- ガルフポートのガルフシップ・アプレンティスシップ社（Gulfship Apprenticeship LLC）：学生の教育と造船所の支援を目的とした CNC マシン調達資金として 4,547 ドル

オレゴン州

- アストリアの WCT マリン・アンド・コンストラクション社（WCT Marine & Construction,Inc.）：450 トンの油圧式自走船舶運搬装置の購入資金として 874,297 ドル

ペンシルベニア州

- フィラデルフィアのフィリー造船所（Philly Shipyard, Inc.）：造船所の見習い養成プログラム支援に 800,000 ドル
- フィラデルフィアのローズ・インダストリーズ社（Rhoads Industries, Inc.）：最新の機械化溶接システムの追加による標準溶接訓練プログラム拡張に 552,846 ドル

ロードアイランド州

- ニューポートのセーフ・ハーバー・マリン・ニューポート造船所（Safe Harbor Marine Newport Shipyard LLC）：180 トンの油圧式自走船舶運搬装置購入に 647,567 ドル

テキサス州

- ポートボリバルのライトハウス・マリン社（Lighthouse Marine LLC）：JLG ハイブリッド伸縮式ブームリフト、Grove 65t ラフテレーン・クレーン、溶接機、プラズマカッター、エアレスペイントポンプブラストおよび塗装機器のアップグレードに 646,157 ドル

ワシントン州

- ブレマートンのインベンテック・マリン・ソリューションズ社（Inventech Marine Solutions LLC）：ブラストおよびスプレーブースを備えた電動クリーンペイントブースと、10 t の天井クレーン 2 台および 5 t の天井クレーン 2 台の購入に 378,079 ドル
- タコマのモーティブ・パワー・マリン社（Motive Power Marine）：電気設備アップグレード、電動エアコンプレッサー、および 12,000 ポンドの容量のテレハンドラーの調達資金として 559,687 ドル

4. 造船事業者団体

米国の造船事業社団体である Shipbuilders Council of America（SCA）はワシントン DC にオフィスを置くロビー団体であり、議会・政府への働きかけを行っている。会員企業は 80 以上の造船所を運営する 37 社とされている。会長は BAE システムズ・シップ・リペア（バージニア州ノーフォーク）の副社長である Brad Moyer 氏、副会長はジェネラル・ダイナミクス NASSCO の社長である Dave Carver 氏。会員情報は発表されていないが、役員の所属企業は以下の通りである。

- GD Bath Iron Works
- Huntington Ingalls Industries Newport News Shipbuilding
- Conrad Industries, Inc.
- Virginia Ship Repair Association
- Ingalls Shipbuiding
- Eastern Shipbuilding
- MHI Ship Repair & Services, Inc.
- Nichols Brothers Boat Builders
- Vigor Industrial
- FMG-Marinette Marine
- Colonna's Shipyard, Inc.
- Philly Shipyard
- Austal USA
- Master Boat Builders
- Tri-Tec Manufacturing
- Detyens Shipyards, Inc.
- American Equity Underwriters
- Hungtington Ingalls Industries Corporate
- GD NASSCO
- Marine Machinery Association
- Somar Inc.
- Philly Shipyard
- General Dynamics

米国造船サプライヤー団体である American Shipbuilding Suppliers Association（ASSA）もロビー活動を行う団体であり、会員企業は 13 社である。

The Bowhead Family of Companies	バージニア州キングジョージ
Fairbanks Morse Engine	ウイスコンシン州ベロイト
Fox Valley Metal-Tech, Inc.	ウイスコンシン州グリーンベイ
General Atomics Electromagnetic Systems	カリフォルニア州サンディエゴ
Ingleteam USA	ウィスコンシン州ミルウォーキー
KITCO Fiber Optics	バージニア州バージニアビーチ カリフォルニア州ナショナルシティ
J.A. Moody	バージニア州ハンプトンロード
Lister Chain & Forge, Inc.	ワシントン州ブレイン
Marotta Controls, Inc	ニュージャージー州モントビル
RTC Systems	メリーランド州 Linthicum Heights
Ted Hack, Consultant	デラウェア州ルイス
Thrustmaster of Texas, Inc.	テキサス州ヒューストン
Ultra Electronics, EMS Corp.	ニューヨーク州 Yaphank

5. 最近の造船関連政策の動向

5.1 SHIPS for America 法案

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）、トレント・ケリー下院議員（共和党ミシシッピ州）は、2024 年 12 月 19 日に、米国の造船業と海運産業を活性化するための包括的な法案「SHIPS for America 法案」（造船と港湾インフラの繁栄と安全保障のための法案）を提出したことを発表した。超党派の議会の上下両院によるこの取り組みは、経済を活性化させ、海洋における中国の脅威に対抗することを目的としている。

法案の各条項の概要

第 I 条（監督と責任）

ホワイトハウスに海事安全保障顧問（Maritime Security Advisor）のポジションを設置し、その顧問が政府全体の海事安全保障政策を統括する海事安全保障委員会（Maritime Security Board）を主導する。同委員会は、国家海事戦略を実行するための政府全体の意思決定を行う役割を担う。

委員会（Board）は、以下の職務を遂行する。

（A）米国の海上輸送システムの発展支援

（i）港湾、水路、航路、及びそれらのインターモーダル接続を含む海上輸送システムの適切性を評価する。

（ii）海上輸送システムを他の輸送手段および海洋環境の他の用途と統合することを促進する。

（iii）連邦政府の海上輸送システムに影響を与える政策について、調整・改善を行い、低減を行う。

（B）財政支援プログラムの監督及び政策優先事項の策定

（i）本法の成立後 1 年以内、及び毎年、以下の各船隊の目標と要件を策定する：

（I）海事安全保障船隊（Maritime Security Fleet）

（II）海底ケーブル安全保障船隊（Cable Security Fleet）

（III）タンカー安全保障船隊（Tanker Security Fleet）

（IV）戦略的商船隊（Strategic Commercial Fleet）

（V）造船財政支援プログラム（Shipbuilding Financial Incentives Program）

（ii）本法のパート C サブタイトル V のプログラムに参加可能な船舶数の変更が必要な場合、毎年、議会の適切な委員会に提言を行う。

（iii）これらの財政支援プログラムの運営を監督し、米国の戦略的海上輸送目標と政策（本法第 59101 条に基づく）を確実に支援するよう監視する。

(C) 旅客および貨物輸送優先要件の監督支援

(i) 本法第 553 章及び合衆国法典第 10 編第 2631 条に基づく自国船舶優先貨物輸送要件の遵守を監督し、政府機関間の調整を行う。

(ii) 全ての連邦政府機関が、連邦政府が調達・供給・資金提供する貨物の輸送要件（本法第 55305 条）を順守しているか独立的に検証し、違反があれば議会に報告する。

(iii) 民間企業を含む非政府関係者との連携を強化し、米国籍船での貨物輸送を促進する。

(iv) 連邦政府機関が米国籍船による輸送を優先するための規制策を策定するための提言を行う。

(v) 旅客および自国籍船舶優先貨物制度を強化し、米国籍船の船隊を拡充するための法律改正を議会に提言する。

(D) 法的要件の監督と指針の策定

合衆国法典第 121 章及び第 551 章の要件執行に関する独立監督を実施し、規制強化に向けた指針と提言を策定する。

(E) 米国の海事労働力の確保と強化

(i) 政府機関間の連携を調整し、海運業界や労働組合と協力して、免許を保持する、及び免許を保持しない商船船員を採用・訓練・維持する。

(ii) 政府機関間の連携を調整し、米国の造船業界と協力して、造船労働者の採用・訓練・維持を促進する。

(F) 造船・海運産業の次世代技術開発の優先事項の策定

海事技術革新センター（Center for Maritime Innovation, 本法第 50307 条）を通じて、米国の造船・海運分野における技術開発とリーダーシップの強化を図る。

(G) 米国籍船の国際競争力向上のための施策調整

米国籍船が国際貿易で有利な立場を得られるよう、規制・税制・手数料・保険・政策面で優遇措置を確保するため、政府機関間の調整を行う（ただし、米国の国際的義務との整合性を確保すること）。

(H) 米国籍船の安全確保

国内外で活動する米国籍船に対し、物理的およびサイバーセキュリティ上の脅威から保護するための調整を行う。

(I) 海事安全保障信託基金の監督

1986 年内国歳入法第 9512 条に基づく「海事安全保障信託基金（Maritime Security Trust Fund）」の資金使用を監督し、議会に対し基金の支出に関する提言を行う。

(J) 海事産業および国際海運に関する調査研究

米国の海事安全保障強化に資する研究を実施し、関連する調査・政策提言を行う。

(K) 大統領および海事安全保障顧問の指示による追加任務

米国の海運業界、造船・修繕業、戦略的海上輸送、海上輸送システムに関するその他の任務を、大統領が海事安全保障顧問と協議の上、委員会に付与することができる。

第 II 条　海事安全保障信託基金の配分

Section 201

海事安全保障信託基金を設立し、高速道路信託基金（Highway Trust Fund）、航空信託基金（Aviation Trust Fund）などの他の交通手段向けの信託基金と同様に、使用者負担による資金調達を行うことにより、米国の海事輸送を支援する連邦プログラムの資金を議会予算承認プロセスから独立させて資金を提供できるようにする。（詳細は第 VII）

海事安全保障信託基金が以下の用途に使用される。

a. 米国商船大学校
b. 州立商船大学と国家安全保障多用途船（National Security Multi-Mission Vessel）
c. 戦略的商船隊
d. タイトル XI 融資保証
e. 造船財政支援プログラム
f. 小型造船所補助金プログラム
g. 港湾インフラ開発プログラム
h. 運輸コスト償還プログラム
i. 米国海事イノベーションセンター
j. 商船キャリア維持プログラム
k. 海事及び造船リクルートキャンペーン
l. 国内海事労働力訓練・教育センター
m. 船員資格認定・近代化
n. その他の MARAD 労働力開発イニシアティブ

Section 202

ロシア、中国、イラン、北朝鮮が所有または運航する船舶のトン税及び灯台税を大統領が停止することを防ぐ。結果的に、中国所有または運航船舶で輸入される商品に新たに関税を課すことになる。

第 III 条（輸送・防衛能力の確保）

Section 301

本法の第 III 条では、運輸長官、国防長官、国土安全保障長官に対し、米国の国家防衛および経済安全保障目標を達成するために、商業および軍事輸送能力を確保・維持するよう指示している。海事安全保障委員会は、連邦政府の財政支援プログラムを活用し、米国籍船の数を目標最低水準まで拡大することが求められる。米国は輸送能力要件を満たすために、条約締結国と協定を結ぶことが許される。

Section 302

米国貨物戦略計画に海上貿易及び戦略的海上輸送への配慮を盛り込むことを義務づける。

Section 303

外国海運慣行法（Foreign Shipping Practices Act）と規制運送業者法（Controlled Carrier Act）を修正し、外国及び外国籍運航者が貨物船及びクルーズ船で不公正な取引慣行を行うことを防ぐために FMC（連邦海事委員会）の権限を強化する。

注記）現在の Controlled Carrier

- COSCO SHIPPING Lines Co., Ltd. 中国
- Orient Overseas Container Line Limite 中国
- OOCL （Europe） Limited 中国
- Hede （Hongkong） International Shipping Limited 中国
- HMM 大韓民国
- Anji Shipping Co., Ltd. 中国

第 IV 条（国際通商における米国商船）

Subtitle A—戦略的海上輸送プログラム

Section 401：戦略的商業船隊

本セクションは新たに戦略的商船隊プログラムを設立し、国際通商における米国建造、米国籍船舶の発展を支援するものである。

本プログラムの下で、MARAD は、国家安全保障要求を満たし、国際商業海運における米国のプレゼンスを維持するために商業的に存続可能な、軍事的有用性のある、民間所有の船舶に対する入札を募集する。本プログラムは国際通商において 250 隻の米国籍船舶を確立することを目標とする。

本プログラムに参加するためには、対象となる海運会社、（または海運会社と造船所を代表するチーム）は、船舶を本プログラムに組み入れるための提案書を提出しなければならない。提案書には、新造の米国建造・米国籍・米国人配乗による運航の船舶を船隊に加えるための資本コスト及び運用コストをカバーする支援金額を含める必要がある。MARAD は納税者にとって最も価値のある提案を選定する。選定された船舶は 7 年間船隊に所属し、この運航契約は最大 2 回の更新が可能である（最大 21 年間、これは船舶の耐用年数に相当する）。契約が更新されない場合、海運会社は船舶の残存耐用年数に基づいた補償金を受け取る。（つまり米国で建造・運航する船舶と、外国で建造・運航する同型船とのコスト差を補填するための年次補助金の支給）

船隊を迅速に拡大するため、外国建造船を船隊に加え、米国籍に変更する提案も認められる。この場合、船舶は以下のいずれかの扱いとなる。

1.「暫定船舶」として運用され、米国建造船と置き換えられるまで船隊に所属する。
2. 通常の運航契約のもと、長期的に船隊に所属する。

ただし、「暫定船舶」以外の外国建造船は、2029 会計年度以降、船隊への新規参入を認められない。

米国輸送司令（TRANSCOM）は、追加のタンカーが緊急に必要であると認識している。そのため本プログラムでは、タンカー安全保障船隊（Tanker Security Fleet）で十

分な数を確保できない場合、MARAD は戦略商業船隊（Strategic Commercial Fleet）プログラムを通じてタンカーを優先的に追加すべき、と規定している。

Section 402：海事安全保障プログラム

本セクションは海事安全保障船隊に対する年間ン補助金を 2034 年までに 723 万ドルに引き上げる。また、米国輸送司令（USTRANSCOM）に対し、海事安全保障船隊の年間テスト（机上演習）を実施することを義務づける。

Section 403：海底ケーブル安全保障船隊

海底ケーブル安全保障船隊の年間補助金を 2034 年までに 1200 万ドルに引き上げる。また、国防長官に対し、USNS Zeus 及び海底ケーブル安全保障船隊が、敵対勢力による海底ケーブル損傷への対応能力を評価することを義務づける。

Section 404：タンカー安全保障船隊

タンカー安全保障船隊の年間補助金を 900 万ドルに引き上げる。

Section 405:船舶の設備及び修理に関する関税の変更

現行法では、米国籍の船舶が同盟国の造船所で修理を行った場合、50%の関税が課される。本条項では以下の変更を加える。

1. 「懸念される外国」（例：中国）の造船所で修理を行った場合、関税を 200%に引き上げる。
2. 以下のプログラムに登録されている船舶に対し、一定条件の下で関税免除の短期権限を設立する。
    - 海事安全保障船隊
    - 海底ケーブル安全保障船隊
    - タンカー安全保障船隊
    - 戦略的商船隊
    - 任意輸送支援協定（VISA）
    - 任意タンカー協定（VTA）

ただし、船舶がまず米国内で修理を行うために誠実な努力をした場合に限り、MARAD 長官の裁量により関税の免除が認められる。

Subtitle B：自国籍船優先貨物

Section 411：米国政府貨物

米国政府の貨物を米国籍船で輸送する割合を 50%から 100%に引き上げる。また米国の的確船舶が利用できない場合の判断は MARAD 長官の責任で行われるべきであるとする議会の見解を明記する。

Section 412：自国籍船優先貨物の実施に関する規則

新たな自国籍船優先貨物の要件に関する規則及び機関向けガイダンスを MARAD 長官が策定することを義務づける。また「Food for Peae Act 」（平和のための食糧）法に基づく食糧援助協議グループと協議する権限を MARAD 長官に与える。

Section 413：自国籍船優先貨物の監督及び監査

自国籍貨物優先貨物に関する法律の監督及び監査要件を更新し、規則違反が発覚した場合には議会へ通知することを義務づける。

Section 414：農産物輸送の資金調達

米国国際開発庁（USAID）、農務長官、及び商品信用公社（Commodity Credit Corporation）が、米国籍船の輸送費用が市場価格を超えた場合、その超過分を「海事安全保障信託基金」から補填されるように義務づける。また、透明性と迅速な補償を確保するための措置を含む。

Section 415：中国からの輸入貨物の米国船舶による輸送

商業貨物の自国籍船優先輸送制度を確立し、今後 15 年以内に、中国から米国に輸入される貨物のうち 10%を米国籍船で輸送することを義務づける。

Section 416：米国の港湾において、米国籍船は外国籍船よりも優先的に入港できるようにする。

Section 417: 米国籍船舶による貨物輸送の促進

大統領に対し、海事安全保障顧問、運輸長官、商務長官、連邦海事委員会（FMC）、及び米国通商代表（USTR）と協議し、米国籍船舶を利用する企業に対する税制優遇、輸入関税の変更、その他の特典を特定するように義務づける。また、大統領は、議会に対し、米国籍船舶による貨物輸送を奨励するための追加的な法律の提案を行うように求めることとする。

Section 418：農務長官が支援する特定輸出品の輸送要件

農務省（USDA）の国際食糧支援プログラムにおける自国籍船優先貨物が、すべての農産物（従来の商品作物に限定されない）に適用されることを明確化する。

Section 419：自国籍船優先貨物要件の免除権限が MARAD 長官にあることを明確化する。

Section 420：米国造船業の活性化

「米国造船業活性化法（Energizing American Shipbuilding Act）」を成立させ、2043 年までに米国で建造された船舶が LNG 海上輸出の 15%、2035 年までに原油海上輸出の 10%を輸送することを義務づける。

Section 421：Ship America Office の設立

MARAD 内に「Ship America Office」を設立し、商業貨物及び政府貨物を米国籍船で輸送することを促進するための支援を行う。このオフィスは、自国籍船優先貨物に関するインセンティブについて輸入業者や運送業者に情報提供を行い、自国籍船優先貨物要件の遵守を支援する。

Subtitle C：規制改革

Section 431：代替基準

海事安全保障プログラムの一環として、米国籍船が認定船級協会の基準を満たすことで USCG の検査証明書（COI）することができる「代替適合プログラム（Alternate Compliance Program）」を、すべての米国籍船に適用可能にすることを義務づける。

Section 432：商業海事規制及び基準に関する規則作成委員会

USCG に対して、「商業海事規制及び基準に関する規則作成委員会」を設置し、国際海事機関（IMO）の規則と USCG の規制の整合性を高める機会を評価することを義務づける。この委員会は、連邦海事機関、船級協会、海運業者、造船業者、船員、海事労働者、外部専門家などで構成される。また、USCG 長官は、委員会の勧告に基づき規則改定手続きを開始することを義務づけられる。

Section 433：1851 年「船主責任制限法」の改正

現行法では、米国内のすべての船舶は、事故による損害賠償責任が船舶及び貨物の価値の 1 倍を超えないように制限されている。（たとえ、主要なインフラに被害が及んだ場合でも。）

本条項では、外国籍船の責任限度額を、船舶および貨物の価値の 10 倍に引き上げる。一方、米国籍船の責任限度額は従来通り船舶及び貨物の価値の 1 倍とする。ただし、個人傷害、死亡、または損害賠償請求に関する責任は除外される。

第 V 条（造船業）

Subtitle A：造船業の財政支援

サブタイトル A：造船業の財政支援

Section 501：造船業向け財政支援プログラム

MARAD が適格な外航船（ただし戦略商船隊には含まれない）の建造を支援する、または米国の造船所や、造船所向けの重要な部品・コンポーネントを生産する施設への投資を可能にする財政インセンティブプログラムを設立することを求めている。このプログラムには、2025 年度から 2034 年度まで毎年 2 億 5000 万ドルを海事安全信託基金から拠出する。

Section 502：小規模造船所支援

「小規模造船所支援プログラム（Assistance for Small Shipyards）」に対して、2025 年度から 2034 年度まで毎年 1 億ドルを海事安全信託基金から拠出する。

Section 503：連邦船舶融資プログラム（タイトル XI）

タイトル XI プログラムを回転型貸付基金に変更し、融資および融資保証によって生じた収益をプログラムへ再投資できるようにする。この基金の初期資本として、2025 年度に海事安全保障信託基金から 1 億ドルが提供される。また、プログラムの適用範囲を拡大し、船舶の米国籍への転籍や軍事的に有用な形態への改造に関連する費用も対象に含める。

Section 504：建造準備基金（CRF）

建造準備基金（Construction Reserve Fund, CRF）は、米国籍船の運航者が、船舶の売却または損失による利益に対する課税を繰り延べることを可能にする制度であり、これらの資金が米国商船隊の拡充や近代化に使用される場合に適用される。本セクションでは、預け入れた資金の保持期間を延長し、銀行口座以外の投資手段への運用を可能にし、追加の用途にも使用できるようにする。

Section 505：資本建造基金（CCF）

資本建造基金（Capital Construction Fund, CCF）に預け入れられた資金の保持期間を延長し、預け入れ可能な利益の範囲を拡大し、資金の使用用途も拡張する。また、米国籍船を現在所有していない企業であっても、CCF を創設できるようにする。さらに、マリンターミナルの運営者が CCF を創設し、米国のマリンターミナルでの貨物取扱設備の更新に預託資金を使用できるようにする。ただし、中国企業が所有または支配する設備は除外される。

Section 506：商船建造の予測調査

MARAD 長官が、商船の所有者、代理人、運航者を対象に年次調査を実施し、その結果を海事産業基盤に配布できるようにする。調査への参加は任意であり、企業の機密情報は開示から保護される。

Section 507：環境審査の迅速化

本セクションでは、造船所、船舶修理施設、港湾ターミナル、その他の港湾施設、および米国海軍や商船隊を支援する施設に対する環境審査要件を簡素化する。この規定の下で、主導する連邦機関がすべての審査を調整し、審査は 2 年以内に完了する必要がある。

Section 508：貸付保証の適格性

米国エネルギー省の融資保証プログラムが、米国籍船、造船所、マリンターミナル、港湾施設への投資を支援できるようにする。

Section 509：報告

MARAD 長官、米国輸送司令（USTRANSCOM）、および海軍長官が、造船財政支援プログラムを活用した即応予備船隊（Ready Reserve Fleet）の再建と海事セクターのリスク低減に関する報告を議会に提出することを求める。また、中国の海事産業への資本流入を制限する計画に関する報告も義務付ける。

Section 510：輸出管理に関する報告

本セクションでは、国務長官に対し、米国造船業界への投資を希望する外国籍の海運企業に対する輸出管理および国際武器取引規則（ITAR）の制限を緩和する方法を調査するよう求める。

Subtitle B：国防総省プログラム

Section 511：海軍造船における商業的ベストプラクティスの評価

民間の造船所が軍事および商業の両市場に対応できるようにするため、本セクションでは、米海軍および沿岸警備隊に対し、設計、建造、修理の過程で商業的ベストプラクティスを評価し、可能な限り統合することを求める。

Section 512：国防生産法の権限を活用するための行動計画

国防生産法（Defense Production Act）の権限を活用し、造船所インフラ、防衛造船産業基盤、および米国内の海洋港湾インフラを強化するための行動計画を策定することを求める。

Section 513：洋上での武器補給能力開発戦略

米海軍長官に対し、米海軍水上艦隊に対する洋上での武器補給能力を確立するための戦略を策定することを求める。

Section 514：軍事海上輸送司令部（MSC）

軍事海上輸送司令部（Military Sealift Command, MSC）における船員の採用および定着を支援するため、海軍長官に追加の権限を与える。また、海軍および MSC に対し、採用および定着に関する報告を行うことを義務付け、海軍が MSC のチャーター期間を延長することのメリットを評価するよう求める。

Subtitle C：造船技術革新およびインフラ

Section 521： 米国海事技術革新センター

MARAD 内に国家海事技術革新インキュベータープログラムを設立し、海事産業基盤を支援する技術および製造プロセスの研究開発（R&D）を促進する。本プログラムは、既存の「米国海事技術革新センター・プログラム」を拡張し、複数の地域にインキュベーターを設立し、多様な関係者とのパートナーシップを構築することを求める。また、造船、代替燃料、陸上インフラ、船舶設計および海洋工学などの優先分野を特化領域として設定する。2025 年度から 2034 年度までの各年度に、海事安全保障信託基金から 5,000 万ドルを提供する。

Section 522：国家造船研究プログラム（NSRP）

本セクションでは、国家造船研究プログラム（National Shipbuilding Research Program, NSRP）の活動を承認し、NSRP と海事管理局の協力を強化することを求める。

Section 523：海事インフラの準備状況評価

本セクションでは、海事管理者に対し、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ことを求める。また、中国政府と関連のある物流プラットフォーム「LOGINK」による脅威の評価を行うことも義務付ける。

第 VI 条（海事労働力の確保・育成）

Subtitle A：労働力インセンティブ

Section 601：商船船員向けの公務員ローン免除

USCG 発行の商船船員資格（Merchant Mariner Credential）を持つ商船船員または米国内の造船所の従業員が、公共サービス・ローン免除（Public Service Loan Forgiveness：公共サービスに就く労働者に連邦学費ローンの支払いを免除するプログラム）を受けられるようにする。これは、彼らが米国の経済・国家安全保障において重要な役割を果たしていることを認めるための措置である。資格を得るには、米国籍船舶または米国内の造船所で 10 年間勤務する必要があり、商船船員の場合は年間 150 日以上の航海日数が求められる。

Section 602：教育支援の適用資格

以下の条件を満たす商船船員が GI ビル（復員軍人援護法）による教育を受けられるようにする。

1. 10 年以上のフルタイム勤務をしていること。
2. 商船遠征勲章（Merchant Marine Expeditionary Medal）または指定された戦闘地域での従軍に対する他の商船勲章を受章していること（施行後の受章者に限る）。
3. 他の退役軍人向け（VA）給付制度の適用を受けていないこと。

Section 603：商船船員の海軍大学院（Naval Postgraduate School）入学資格

米国商船隊（U.S. Merchant Marine）の士官および無免許船員（unlicensed mariners）が、海軍長官の許可のもとで海軍大学院（Naval Postgraduate School）へ入学できるようにする。

Section 604：配偶者の資格更新費用および事業費用の補助

戦略海上輸送士官プログラム（Strategic Sealift Officer Program）または USCG 予備隊に所属するメンバーの配偶者が、資格の更新費用、予備役プログラムの任務に伴う転勤で事業を再開するための費用について補助を受けられるようにする。補助金は海事安全保障信託基金から拠出される。

Section 605：連邦雇用における非競争的採用資格

以下のいずれかの条件を満たす者が、連邦政府の非競争的雇用資格（Noncompetitive Eligibility）を得られるようにする。

1. 米国商船大学（USMMA）を卒業し、すべての士官候補生の義務を果たした者。
2. 米国商船の士官資格（officer endorsement）または船員資格（rating endorsement）を持ち、7 年以上の航海経験を有する者。

この資格は、退役軍人や平和部隊（Peace Corps）ボランティアに与えられる採用優遇措置と類似している。

Section 606：米国商船隊キャリア維持プログラム

戦時において、戦略的海上輸送のために十分な数の船員を確保する必要があるため、本セクションでは「米国商船隊キャリア維持プログラム（U.S. Merchant Marine Career Retention Program）」を設立し、以下の 2 つのコースを提供する。

- コース 1:予備役メンバーは陸上勤務を行いながら USERRA（Uniformed Services Employment and Reemployment Rights Act）の保護を受ける。商船資格を維持するため、短期間の配船勤務を行う。
- **コース 2:** 商船大学卒業生は義務期間を完了後、外国籍船に勤務できる。その間も USCG 認証（USCG certifications）を維持し、予備役として米国の海上輸送能力の向上に貢献する。

Subtitle B：労働力パイプライン

（省略）

Subtitle C：米国商船大学のインフラ・施設の近代化

（省略）

Subtitle D：海事ライセンスの近代化

（省略）

第 VII 条（海事安全保障信託基金の財源確保）

Section 701：海事安全信託基金の設立

他の交通手段と同様に、海運業にも専用の信託基金を設け、利用者からの手数料によって資金を調達する仕組みが必要とされている。高速道路信託基金や航空信託基金のように、これらの信託基金は、年間の予算編成プロセスに左右されることなく、国家の交通政策を継続的に支援する役割を果たす。本セクション（およびセクション 201）は、このような仕組みを海運業にも導入するため、「海事安全信託基金（Maritime Security Trust Fund）」を創設し、重要な海事安全プログラムへの安定した資金供給を確保することを目的としている。

この「海事安全信託基金」は、税関・国境警備局（Customs and Border Protection）が国際商取引に関与する船舶に課す関税、手数料、罰則金、また通常のトン税（Section

202 による改正を含む）、特別トン税、灯台税、および外国に対する関税や関税収入（Section 301 の関税を含む）からの収益によって資金が賄われる。

Section 702：米国船舶投資税額控除

米国内で適格な外航船舶の建造、再動力化、または改修のために納税者が行う投資に対し、33%の投資税額控除を設ける。この税額控除を受けるためには、船舶所有者が MARAD 長官と契約を結び、その船舶を少なくとも 10 年間、米国籍の船舶として登録することが求められる。また、必要に応じて税額控除の返還（クロー・バック）の仕組みも導入される。さらに、以下の条件を満たす場合、追加の税額控除が適用される。

- 5%の追加控除：船舶所有者が米国に本社を置く企業から保護・補償（P&I）保険を受ける契約を MARAD と締結した場合。
- 2.5%の追加控除：船舶が米国内に本社を置く船級協会の規則に基づいて設計・船級付与される場合。

Section 703：海事安全保障に関する特定の支払いの課税所得除外

本セクションでは、以下のプログラムから受け取る資金が課税所得として扱われないことを明確に規定している。

- 海事安全保障プログラム（Maritime Security Program）
- 造船財政的支援プログラム（Shipbuilding Financial Incentives Program）
- 海底ケーブル安全保障プログラム（Cable Security Program）
- タンカー安全保障プログラム（Tanker Security Program）
- 戦略的商船隊プログラム（Strategic Commercial Fleet Program）
- 小型造船所補助金プログラム（Small Shipyards Grant Program）
- 港湾インフラ開発プログラム（Port Infrastructure Development Program）

Section 704：国内運航に関する 30 日制限の撤廃

国内トン数税に関する法定の 30 日制限を撤廃する。

Section 705：適格な海運活動

米国内国歳入庁（IRS）に対し、規則を更新することを義務付ける。具体的には、「コア（core）」な活動を、海上貨物運送法（COGSA）に基づき、米国港湾と海外との間で貨物を輸送する際に運送業者が船荷証券（Bill of Lading）に基づいて提供する義務のある輸送サービスと明確に定義することを求める。COGSA は、この業界における「コア」な活動の標準基準とされている。

Section 706：適格な船舶

VISA（Voluntary Intermodal Sealift Agreement）または VTA（Vessel Trade Agreement）に加入している米国籍の船舶所有者が、自身の全船隊に対してトン数税制度を適用できるようにすることを規定している。

Section 707：造船施設建設に対する税額控除

米国内の適格な造船施設への投資に対し、25%の投資税額控除を設ける。対象となる造船施設には、民間および軍用の外洋船を建造する造船所や、これらの船舶に不可欠な部品や設備を製造するメーカーが含まれる。

Section 708：商船隊資本建造基金に関する税制優遇

Section 505 における資本建造基金（Capital Construction Fund, CCF） に関する改正を反映し、内国歳入法（Internal Revenue Code） の関連条項を更新する。また、本基金からの資金引き出しについて、中国製の全自動貨物取扱装置やクレーンの購入には使用できない。

Section 709：学生奨励支払い契約（SIP）の課税所得除外

学生奨励支払いプログラム（SIP: Student Incentive Payment Program） は、州立海事アカデミー（State Maritime Academy） に在籍し、米国商船隊の士官免許を取得する学生に対して経済的支援を提供する制度である。SIP プログラムの支払いを学生の課税所得に含めない。

Section 710：舶用燃料の公平化法（Maritime Fuel Tax Parity Act）

本セクションは、舶用燃料税の公平化法（S. 3001 / H.R. 1044） に関するもので、以下の措置を講じることを規定している。

- 代替燃料（Alternative Motor Boat or Motor Vehicle Fuels） に対する物品税（Excise Tax） の免除を延長
- 米国の大西洋港湾または太平洋港湾間 での貿易に従事する特定の船舶や航空機で使用される燃料の免税措置を継続

法案の見通し

本法案（SHIPS Act）は、超党派の支持を得ており、多くの海事産業関係者からの支援を受けている。先週開会した新議会においても、この法案の見通しは明るく、2025 年第 1 四半期中に、類似の法案が再提出されることが予想される。

本法案を支持する海事産業関係者

Shipbuilders Council of America
American Shipbuilding Suppliers Association
American Association of Port Authorities
National Defense Transportation Association
American Maritime Partnership
USA Maritime, American Maritime Congress
American Waterway Operators
National Association of Waterfront Employers

Marine Machinery Association
American Iron and Steel Institute
American Compass
Maritime Accelerator of Resilience
Maritime Institute for Research and Industrial Development
New American Industrial Alliance
Consortium of State Maritime Academies
Philly Shipyard
General Dynamics NASSCO
Govini
U.S. Marine Management LLC
Pasha Hawaii
Ocean Shipholdings
American President Lines
Tote Inc.
Saltchuk Marine
TMA Blue Tech Inc.
Blue Water Autonomy
Seafarers International
American Maritime Officers
United Steelworkers
International Brotherhood of Boilermakers
Iron Ship Builders
Blacksmiths, Forgers and Helpers
The AFL-CIO Metal Trades Department
The AFL-CIO Maritime Trades Department
International Federation of Professional and Technical Engineers
California State University Maritime Academy
Maine Maritime Academy
Small Shipyard Grant Coalition
Alliance for American Manufacturing
Offshore Marine Services Association
Chamber of Shipping of America
AFL-CIO
International Propeller Club
Ports America
Transportation Institute
Navy League of the United States
Oceantic Network
American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

USMMA Alumni Association
OPA 90 Forum
Blue Sky Maritime Coalition
Crowley
American Roll-On Roll-Off Carrier
Maersk Line Limited
Farrell Lines
Matson
Overseas Shipholding Group, Inc.
Waterman Logistics
Fairwater
U.S. Ocean Inc.
LS GreenLink USA, Inc.,
International Organization of Masters, Mates & Pilots
Sailors' Union of the Pacific
International Association of Machinists and Aerospace Workers
The AFL-CIO Transportation Trades Department
RBC Logistics
Marine Engineers' Beneficial Association
American Maritime Officers Service
Great Lakes Maritime Academy
Texas A&M Maritime Academy
San Jacinto College
Senesco Marine
Patriot Maritime
Tri-Tec Manufacturing, LLC
Hapag-Lloyd USA, LLC
Liberty Maritime
Northeast Maritime Institute
Massachusetts Maritime Academy.

5.2 米国通商代表部、中国の海事・物流・造船分野の通商法301条調査の制裁措置を提案

1974 年通商法第 301 条（改正版）は、米国の商取引に影響を与える不公平な外国慣行に対処することを目的としている。第 301 条は、米国の通商に負担をかけたり制限したりする不当、不合理、または差別的な外国政府の慣行に対応するために使用される可能性がある。通商法第 301 条の規定は、利害関係者が米国通商代表部に対し、外国政府の行為、政策、慣行を調査し、適切な措置を講じるよう請願できる国内手続きを規定している。

請願は通商法第 302 条（a）（1）（19 U.S.C. § 2412（a）（1））に基づいて提出され、第 301 条（b）（19 U.S.C. § 2411（b））に基づく措置を要求している。第 301 条

（b）の調査では、その行為、政策、慣行が不合理または差別的であり、米国の通商に負担または制限を与えるものでないかどうかが調査される。請願を検討し、第 301 条委員会の助言を受けて、USTR は調査を開始した。USTR は、調査対象となっている外国政府との協議を求めなければならず、調査に関連して中国との協議を要請した。

5.2.1　5 全米労働組合、通商法 301 条調査の請願を提出

2024 年 3 月 12 日に、5 つの全米労組が中国の海事・物流・造船分野の通商法 301 条調査を求める請願を提出した。請願を提出した労組は以下の通りである。

- United Steal, Paper and Forestry, Rubber, Manufacturing, Energy, Allied Industrial and Service Workers International Union, AFL-CIO CLC（USW）
- International Association of Machinists and Aerospace Workers（IAM）
- International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders, Blacksmiths, Forgers and Helpers, AFL-CIO/CLC（IBB）
- International Brotherfood of Electrical Workers（IBEW）
- Maritime Trades Department, AFL-CIO（MTD）

5.2.2　USTR、調査開始を決定

米国通商代表部（USTR）は、2024 年 4 月 17 日、5 つの全米労働組合が提出した請願を検討した結果、USTR が中国の海運、物流、造船部門の優位性を確保することを目的とする法律、政策、慣行に関する調査を開始すると発表した。

「請願書は、海運、物流、造船部門を支配しようとする中国の長年にわたる取り組みに関する深刻かつ憂慮すべき主張を提起しており、これらの目標を達成するために中国が不公平で非市場的な政策や慣行を利用していることを列挙している。この申し立ては、中国が公正な競争を損ない、中国と世界の両方で市場を支配するために広範な非市場政策と慣行を利用しているという、他の分野ですでに見てきたことを反映している」とキャサリン・タイ代表は述べ、「私は労働組合の懸念について徹底した調査を行うことを誓う」と述べた。

USTR 調査報告書

米国通商代表部（USTR）は、2025 年 1 月 16 日に、通商法第 301 条に基づく海運、物流、造船分野での中国の政策に関する調査報告書を発表し、これらの部門における中国の標的型支配は不合理であり、米国の商業活動に負担や制限を与えているため、第 301 条に基づく措置が可能だと結論付けた。調査報告書の概要は以下のとおり。

約 30 年にわたり中国はこの分野における覇権を目指し、同国の積極的な産業政策により、米国企業、労働者、さらには経済全体が不利な状況に置かれている。

海運、物流、造船分野における中国の標的型支配が不合理であるとする根拠

第 1 に、中国が海運、物流、造船分野で覇権を目指していることは、外国企業を市場から締め出し、市場志向型の企業やその労働者から商業的機会を奪い、競争を減少させている。特定の市場シェア目標を含む中国の計画には、長期的な支配的地位をこれらの経済分野で確立することが含まれている。中国は海運、物流、造船分野での覇権追求を、国家主

義的な観点からゼロサムゲームとして位置づけており、中国が支配する企業を他国のすべての企業と対立させる形で進めている。これらの分野での支配を目指すということは、既存市場から外国企業を排除し、新しい市場が生まれる際にはそれを奪うことを意味し、競争を縮小させることになる。

競争とは、企業がより大きな価値を提供し、価格を引き下げ、賃金や労働条件を改善し、品質と回復力を高め、革新し、選択肢を広げるなど、多くの利点をもたらす競合のプロセスである。しかし、外国企業は中国国家のリソースに対抗することができず、その結果、販売機会の喪失、生産能力への投資不足、資金調達能力の低下、雇用や賃金の減少などが生じている。中国の目的は、中国企業と外国企業の間で競争力のある市場を育成し、公正な競争を促進することではない。中国が各分野で目指し、実際に達成しつつある支配的地位は、世界の供給、価格設定、アクセスに対する市場支配力を与えている。要するに、中国がこれらの分野での覇権を目指すことにより、不公平で市場原理に反する競争を生み出そうとしている。

第2に、中国が海運、物流、造船分野での覇権を目指すことは、中国への依存を生み出し、リスクを高め、サプライチェーンの回復力を低下させる。中国の最終的な目的は、国内外の市場における海運バリューチェーン全体で外国の競争相手を排除し、その結果、世界が中国の企業、製品、サービス、技術に依存する度合いを高めることである。選択肢の減少が依存を生むこと自体が、不公正で競争を損なう結果と言える。依存の創出はまた、個々の企業やその労働者、経済分野（労働者のコミュニティを含む）、さらにはサプライチェーンの回復力に対してリスクを高める。これらのリスクは、自然災害、偶発的な出来事、または地政学的要因による潜在的な混乱に関連して発生しうる。中国はこれまでにも中国への依存を、経済的圧力を加える手段として利用する意向を示してきた。したがって、中国がこれらの分野で覇権を目指すことは、依存とそれによる脆弱性やリスクを生み出すという理由でも不合理であるといえる。

第3に、中国が海運、物流、造船分野を標的とすることは、中国が経済主体およびこれらの分野に対して極めて強い支配力を持つため、不合理である。中国は、これらの分野で目指す覇権を達成するために、海運、物流、造船分野に対して並外れた統制を行っている。中国の産業計画の目標に従うことは、事実上強制であり、国家の関係者や中国企業は中央政府が設定した目標に向かって進むことを求められ、それを無視する自由はほとんどない。さらに、中国共産党は人事および企業構造を通じて支配力を行使している。このような経済主体に対する支配により、中国はその商業行動を制御し、ターゲットとする覇権の達成に向けた影響を与えることができ、公正な競争および市場原理に反する方法で行動を促している。

経済主体や分野の支配を通じて、中国は市場の外側での優位性を海運、物流、造船分野に向けている。中国の産業計画では、政府の財政支援、外国企業への障壁、統合政策、強制的な技術移転および知的財産窃盗に関連する措置、国家主導の投資、政府調達など、中国の目標を達成するために使用されるメカニズムのマトリックスが明らかになっている。また、中国の海運、物流、造船分野は、鉄鋼など市場外の過剰生産能力、労働者の権利の欠如、中国が管理するデジタル物流サービスなど、広範な非市場的な利点を享受している。このため、中国がこれらの分野を標的とすることは、中国の経済主体に対する極めて強い

支配力と、これらの分野に対して非市場的優位性を利用させる能力の点からも、不合理と言える。

さらに、中国が海運、物流、造船分野で覇権を目指すことは、「軍民融合（MCF）」戦略を通じて、中国の国家力のすべての手段を強化するという、より広範な目的にも寄与している。MCF 戦略を通じて、中国は「世界水準の」軍事力を目指している。ある評価では、「中国の不透明なビジネスエコシステムは、造船業界内での資本の流れに関する透明性を制限しているが、利用可能な証拠からは外国注文から得た利益が中国海軍の近代化コストを削減している可能性が示唆される」と指摘されている。この評価によれば、中国のこれらの分野における覇権追求は、軍事力強化を含む多角的な国家戦略の一環としての役割も果たしている。

海運、物流、造船分野における中国の標的型支配が米国の商業活動に負担や制限を与えているとする根拠

第 1 に、中国が目指す覇権は、米国の海運、物流、造船分野におけるビジネス機会や投資を減らすことで、米国の商業に負担や制約を与えている。中国はこれらの分野での覇権を約 30 年間にわたり目指しており、現在では世界の海運、物流、造船分野で支配的な地位を占めている。この支配により、中国企業はほとんど常に低価格で競合他社に勝る入札が可能である。実際、中国はその支配力をさらに強化し、新たな市場セグメントへの拡大を目指している。この覇権を達成するために、中国企業は既存市場で外国企業を排除し、新たに形成される市場を掌握する必要がある。

造船分野では、中国が目指す覇権が、米国の造船業界を復活させるための公的または民間の取り組みを阻害している。米国企業は、商船隊の再編において世界的なビジネスで競争する能力が大きく制約されている。中国の覇権により生じる低船価の中国建造船舶は、米国企業がビジネス競争を行う際に直面する主な障害の一つである。海運分野においても、中国が目指す覇権は、中国企業が外国の競合他社を犠牲にして市場シェアを拡大することを意味し、米国の船舶や船主に悪影響を及ぼしている。さらに、中国が国家支援のもとで運営する物流サービスプラットフォームである「LOGINK」は、グローバル市場での支配力を強化し、公正かつ競争的な市場の発展を阻害している。これには、同様のサービスを提供していた米国企業が廃業に追い込まれたことも含まれる。このようにして、中国はグローバルな物流とデータ管理の競争環境を変化させ、輸送市場でのシェアを拡大し続け、米国の船舶や船主にさらに悪影響を及ぼしている。

最後に、中国の覇権目標を追求する中国企業は、不公正な労働慣行を利用し、海運、物流、造船分野における労働コストを著しく人為的に抑えている。この人為的に低い労働コストは、米国の海運、物流、造船分野の労働環境に抑圧的な影響を与えている。これらの理由から、中国がこれらの分野で覇権を目指すことは、米国の産業の衰退とこれらの分野への慢性的な投資不足に寄与しており、米国の商業に負担と制約を与えている。

第 2 に、中国が目指す覇権は、競争と選択肢を制限することで、米国の商業に負担や制約を与えている。少数のサプライヤーに集中する市場では、イノベーションへのインセンティブが低下し、供給の多様性が減少し、新規参入の障壁が高まり、最終的には購買者や消費者の選択肢が減少する。中国の覇権追求によって、米国企業の選択肢が制限されている。米国の海運会社は、船舶の供給や物流ソフトウェア、サービスの選択肢が少なくなり、

米国の輸入業者、輸出業者、生産者も海運オプションの選択肢が限られている。言い換えれば、米国企業は、公正な市場競争が提供するはずの利益、例えば低価格の提供、品質や回復力の向上、イノベーションなどを享受できなくなっている。競争と選択肢の減少は、購入者や消費者がイノベーションによる利益、例えば性能向上、新機能、効率性向上などを享受する機会を奪う可能性がある。このように、中国がこれらの分野で覇権を目指すことは、競争と選択肢を制限することで米国の商業に負担や制約を与えている。

第3に、中国の覇権を目指す戦略は、米国経済の機能に不可欠な分野において依存や脆弱性を生み出し、それが経済安全保障リスクを引き起こすため、米国の商業に負担や制約を与えている。中国の覇権追求は、造船、物流、そして米国の国際海運の大きな部分に依存をもたらし、米国経済全体に潜在的な脆弱性をもたらしている。また、中国はこれらの依存や脆弱性を経済的圧力として武器とし、自国に有利な政策を促進し、　また中国に不快感を与える政策を取った他国を制裁する能力と意図を明らかにしている。中国が提供する海運、造船、物流に混乱が生じれば、米国の商業に大規模な混乱を引き起こし、企業や世界規模で多大なコストが発生する可能性がある。海運、造船、物流を単一の経済に過度に依存することは、混乱が生じた際のコストをさらに増大させる。

船舶と海運は、米国の経済安全保障や商業の自由な流れにとって極めて重要である。世界全体では、貨物の 80%以上が海上輸送に頼っている。2022 年には、米国の国際貿易総額のうち金額ベースで 44.6%（2.3 兆ドル）、重量ベースで 78.6%（16 億トン）が船舶によって輸送された。金額ベースで見ると、米国のアジアとの国際貿易の 61%、ヨーロッパとの国際貿易の 45%が船舶輸送によるものである。現在、中国は世界の商船隊の約 5 分の 1 を支配しており、造船における 50%以上の市場シェアを活用して、国際貿易に必要な船舶の価格や供給状況に影響を与えることが可能である。また、中国は港湾クレーンの 70%以上、インターモーダルシャーシの 86%、輸送用コンテナの 95%を製造し、その他の構成部品や製品のシェアも増加させている。

これらの依存や脆弱性による混乱や経済的圧力の潜在的リスクは、米国経済や米国企業にとって重大な経済安全保障リスクをもたらし、米国の商業に負担や制約を課している。

第4に、中国の覇権を目指した戦略は、サプライチェーンの回復力を損なうことで米国の商業に負担や制約を与えている。依存を引き起こすことにより、個々の企業、その従業員、そして地域社会にとってのリスクが増大する。例えば、ある企業が船舶、海運サービス、または他のサプライヤーからの物流ソフトウェアを調達することで調達先を多様化し、混乱に対する回復力を高めようとしても、市場（その企業の顧客を含む）はリスク軽減の努力に対して十分な見返りを与えない場合がある。具体的には、その企業がリスク軽減のために行った多様化が、価格の上乗せや売上増加という形で十分に評価されないことがある。さらに、調達先を多様化しようとする企業は、中国の人為的に低い価格による大きなコスト負担があると感じる可能性がある。同時に、競合他社が同様に調達先を多様化しなければ、その企業はコスト増加分を吸収しなければならず、競争上の不利な立場に立たされる。結果として企業が調達先を多様化しない場合、不当なリスクを引き受けることになり、回復力が低下する。供給の集中と代替サプライヤーの不足により、混乱が発生すると、サプライチェーン全体の崩壊を引き起こし、経済セクター全体に大きな経済的ストレスをもたらす可能性がある。特に、サプライチェーンの重要な部分、つまりボトルネックでの

市場の高い集中度は、その市場力を他国が武器化するリスクを引き起こす。海運、物流、造船の各セクターは、米国の商業の流れを確保する上で重要である。これらのセクターへの依存と潜在的な混乱は、サプライチェーンの回復力を損ない、リスクと潜在的コストを増加させる。このような理由から、中国が海運、物流、造船セクターを標的とした覇権追求は、サプライチェーンの回復力を弱体化させることで、米国の商業に負担や制約を与えている。

調査請願者が指摘するように、中国の支配力の定着は、米国の国際貿易が「中国建造の船舶でおこなわれ、中国の国有機関による資金提供を受け、中国の海運会社に所有され、ますます中国が支配する世界的な海運と物流インフラに依存すること」を意味する。

結論

本調査の結果は以下を示している。

（1）中国が海運、物流、造船分野で覇権を目指すことは不合理である。
（2）中国が海運、物流、造船分野で覇権を目指すことは、米国の商業活動に負担や制限を与えている。

本調査の結果は、対応措置が適切であるという根拠を提供している。

5.2.3　USTR 措置提案とパブリックコメント募集

米国通商代表部（USTR）は、2025 年 2 月 21 日に、中国による海事、物流、造船分野での市場支配を目的とした行為・政策・慣行を是正するため、通商法 301 条に基づく措置を提案し、パブリックコメントを募集していることを発表した。

USTR は、中国の海運事業者や中国建造船舶に関連する国際海運サービスに対する特定の料金及び制限の導入、米国船舶による米国製品輸送の促進、などの措置を提案している。

提案された措置に対するコメントの提出期限は 3 月 24 日までとなっている。

提案された具体的制裁措置

以下に掲げる 1 つ又は複数の措置を提案する。

中国海運事業者に対するサービス料：

中国の海運事業者が提供する国際海運サービスについて、米国の港に入港するごとに以下のいずれかの追加料金を課す：

（a）1 隻あたり最大 100 万ドル
（b）船舶の積載容量に基づき、1 純トン（net ton）あたり最大 1,000 ドル

中国建造船舶で構成される船隊を運用する海運事業者に対するサービス料：

以下のいずれかの追加料金を課す：

（a）中国建造の船舶が米国の港に入港するごとに、1 隻あたり最大 150 万ドル

（b）海運事業者の船隊に占める中国建造船舶の割合に応じ、当該海運事業者の船舶が米国の港に入港するごとに、以下のいずれかの追加料金：

50%以上：1 隻あたり最大 100 万ドル

25%以上 50%未満：1 隻あたり最大 75 万ドル

0%以上 25%未満：1 隻あたり最大 50 万ドル

（c）海運事業者の船隊に占める中国建造船舶の割合が 25%以上の場合、当該海運事業者の船舶が米国の港に入港するごとに、1 隻あたり最大 100 万ドル

中国の造船所に船舶を発注している海運事業者に対するサービス料：

中国の造船所に発注した船舶の割合、または今後 24 ヶ月以内に中国造船所から引き渡される予定の船舶の割合に応じて、米国の港に入港するごとに以下のいずれかの追加料金を課す：

（a）50%以上：1 隻あたり最大 100 万ドル

25%以上 50%未満：1 隻あたり最大 75 万ドル

0%以上 25%未満：1 隻あたり最大 50 万ドル

（b）中国の造船所に発注した船舶の割合、または今後 24 ヶ月以内に中国造船所から引き渡される予定の船舶の割合が 25%以上である場合、1 隻あたり最大 100 万ドル

米国建造船舶を使用した国際海運サービスのサービス料免除：

上記の追加料金は、海運事業者が米国建造の船舶で国際海運サービスを提供する場合、1 隻の入港ごとに最大 100 万ドルまで還付される場合がある。

米国船舶による米国製品の輸送を促進するためのサービス制限：

資本財、消費財、農産物、化学製品、石油製品、ガス製品など米国製品の国際海上輸送の義務づけ：

対抗措置の発効日以降：米国の海運事業者が運航する米国籍船舶による輸出を、暦年あたり少なくとも 1%義務づけ

発効日から 2 年後以降：米国の海運事業者が運航する米国籍船舶による輸出を、暦年あたり少なくとも 3%義務づけ

発効日から 3 年後以降：米国の海運事業者が運航する米国籍船舶による輸出を、暦年あたり少なくとも 5%義務づけ（うち 3%は米国建造米国籍船）

発効日から 7 年後以降：米国の海運事業者が運航する米国籍船による輸出を、暦年あたり少なくとも 15%義務づけ（うち 5%は米国建造の米国籍船）

米国製品の国際海運輸送に関する追加制限：

原則として、米国製品の輸出は米国建造の米国籍船で行うものとするが、例外として、海運事業者が輸送する米国製品のうち、暦年あたり少なくとも 20%を米国建造の米国籍船で輸送することが証明できる場合、非米国建造船舶での輸出が認められる場合がある。

〇その他の措置：

- 中国の「国家交通物流公共情報プラットフォーム（LOGINK）」または同様のプラットフォームのリスク軽減
- 中国の海運会社による反競争的行為の疑いに関する調査を米国関連機関に勧告する
- LOGINK による米国海運データへのアクセス制限
- 米国の港湾及びターミナルでの LOGINK ソフトウェアの使用を禁止、または禁止を継続

中国依存の軽減と同盟国との協力：

中国の海事・物流・造船セクターへの依存を低減するため、同盟国との交渉を検討

この報告書はボートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

米国造船産業事情

2025 年（令和 7 年）3 月発行

発行　一般社団法人 日 本 舶 用 工 業 会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-13-3
虎ノ門東洋共同ビル 5 階
TEL 03-3502-2041　FAX 03-3591-2206

一般財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9
大阪ガス都市開発赤坂ビル
TEL 03-5575-6426　FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。