

米国の海事産業事情

2026年3月

一般社団法人 日本船用工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

一般社団法人日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、ボートレース事業の交付金による日本財団の助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力事業」を実施している。その一環として、ジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成している。

本報告書は、米国の海事産業の現状について取りまとめたものである。

報告書は4つの章に分かれており、第Ⅰ章が米国海運事情、第Ⅱ章が米国造船産業、第Ⅲ章が米国海事政策の動向、第Ⅳ章が海事産業の動向となっている。

海運・造船産業については、米国籍船や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、ジョーンズアクトの枠組みのもとで、米国籍船の運航や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。

米国海事政策の動向については、トランプ大統領就任後における主要な海事関連政策について概説するとともに、米国におけるバラスト水管理規制の動向のほか、連邦議会に提出された海事関連法案の動向についてもとりまとめている。

海事産業の動向については、LNG 燃料船及び自動運航船の動向に加え、ゼロ・エミッション船の動向についてもとりまとめている。

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。

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

目 次

I.	米国海運事情	1
1.	米国籍内航船	2
2.	米国籍航洋船	24
2.1	米国籍航洋船統計 (MARAD)	25
2.2	ジョーンズアクト船社	28
2.3	米国籍非ジョーンズアクト航洋船社	32
2.4	米国籍 ATB	32
3.	米国水上輸送統計	37
4.	米国主要海運政策	45
4.1	米国籍航洋商船隊 (非ジョーンズアクト船隊) を維持するための主要政策	45
4.2	戦略的海上輸送 (Strategic Sealift) プログラム	53
4.3	米国水上ハイウェイプログラム (USMHP)	55
5.	米国籍船社	57
5.1	Chamber of Shipping of America (CSA)	57
5.2	American Waterways Operators (AWO) (米国水上輸送業者協会)	58
5.3	Offshore Marine Service Association (OMSA) (オフショア海洋サービス協会)	61
5.4	Lake Carriers' Association (LCA) (湖水運送業協会)	64
5.5	個別船社の動向	65
II.	米国造船産業	67
1.	政府造船プログラム	67
1.1	艦船建造プログラム	67
1.2	海軍舟艇プログラム	95
1.3	MARAD の NSMV 訓練船	99
1.4	USCG 巡視船建造プログラム	100
1.5	海軍艦船建造事業者	107
1.6	米国艦船保守修繕事業者	111
2.	商船建造造船所	113
2.1	準大手商船建造事業者	114
2.2	中堅造船所	132
2.3	その他の中小造船所	136
3.	主要造船政策	138
3.1	タイトル XI 船舶融資保証プログラム	139
3.2	課税猶予プログラム	140
3.3	小型造船所補助金プログラム	140
4.	造船事業者団体	142

III. 米国海事政策の動向	144
1. 米国海事政策の動向	144
1.1 SHIPS for AMERICA 法案	144
2. 中国の海事・物流・造船分野の通商法 301 条調査	147
2.1 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	147
3. 大統領令「米国海事分野の支配力の再生」 (Restoring America's Maritime Dominance)	153
4. バラスト水管理規制の動向	155
4.1 米国沿岸警備隊 (USCG)	155
4.2 米国環境保護庁 (EPA) バラスト水管理規制の動向	158
4.3 カリフォルニア州バラスト水管理	161
5. 米国議会の動向 (第 119 議会)	162
5.1 リー上院議員、海軍即応性確保法案 (S.406) を提出	162
5.2 リー上院議員、沿岸警備隊即応性確保法案 (S.407) を提出	162
5.3 カルバハル下院議員、米国貨物を米国船で輸送する法案 (H.R.2035) を提出	162
5.4 グリーン下院議員、造船所救済法案 (HR.2125) を提出	163
5.5 ケリー上院議員、米国における船舶建造法案 (S.1536) を提出	163
5.6 ケリー下院議員、造船と港湾インフラの繁栄と安全保障のための法案 (SHIPS for America 法案) (H.R.3151) を提出	163
5.7 アリントン下院議員、大きく美しい 1 つの法案 (H.R.1) を提出	163
5.8 マクリントック下院議員、米国の水域を開放する法案 (H.R.3940) を提出	165
5.9 パディラ上院議員、クリーン・ SHIPPING 法案 (S.2261) を提出	165
5.10 ホワイトハウス上院議員、国際海洋汚染責任法案 (S.2243) を提出	166
IV. 海事産業の動向	167
1. LNG 燃料船の動向	167
1.1 LNG 燃料 (二元燃料) 船	167
1.2 フェリープロジェクト	173
1.3 LNG 燃料焚き換装仕様	174
1.4 LNG バンカーバージ	176
2. 自動運航船の動向	179
2.1 米国海軍	179
2.2 米国海兵隊	185
2.3 USCG	186
2.4 米国海洋大気局 (NOAA)	188
2.5 Sea Machines Robotics	188
2.6 ABS	190
2.7 サロニック・テクノロジーズ	190

2.8	ブルー・ウォーター・オートノミー	191
2.9	ハヴोक AI (HavocAI)	191
2.10	アンドゥリル・インダストリーズ	192
2.11	テキストロン・システムズ	192
3.	ゼロ・エミッション船の動向	193
3.1	バッテリー・ハイブリッド船	193
3.2	完全電気駆動	198
3.3	水素燃料	202
3.4	メタノール燃料船	205
3.5	アンモニア燃料	207

I. 米国海運事情

米国籍船舶は国内水上輸送に従事する内航船舶と米国と外国との間の外航輸送に従事する外航船舶に分類される。米国籍船舶には米国人所有、米国人配乗が義務付けられており、内航資格を得るためにはこれに加えて米国建造が義務付けられている。内航資格を有する船舶はジョーンズアクト船と呼ばれることもある。

図表 1 米国籍船舶の運航形態による分類

米国籍船 U.S. Flag Vessels/U.S. Registered Vessels			
内航船 Domestic Vessels ジョーンズアクト船			外航船 Vessels Engaging in Foreign Trades
非航洋船 河川・沿岸水域・五大湖	航洋船 Ocean Going Vessels		航洋船 Ocean Going Vessels
自航船 Self-Propelling Vessels 連結式タグバージ ATB 非自航船 Non-Self Propelling Vessels	航洋自航船 Ocean Going Self-Propelling Vessels	連結式タグバージ ATB	

米国籍内航船は主として内陸河川、沿岸水路、五大湖を運航する非航洋船と、本土と陸続きでない領土間、本土西海岸とメキシコ湾岸間、メキシコ湾岸と東海岸間等を運航する航洋船に分類される。米国では外洋を航行する船舶が内航船（国内航路を運航する船舶）でありえることから、米国と外国との航路で使用される外航船と区別するために本稿では外洋航行船（Ocean Going Vessels）を航洋船と呼ぶこととする。航洋船はさらに自航船と連結式タグバージ（ATB）に分類される。

第 1 章では米国陸軍工兵隊（US Army Corps of Engineers: USACE）のデータに基づいて米国籍内航船について分析する。第 2 章では港湾間の貨物輸送に従事する 1,000 GT を超える米国籍航洋船について米国運輸省海事局（MARAD）のデータに基づいて分析する。米国籍航洋船はジョーンズアクト内航資格を持つ船舶と、内航運航を認められない外航船舶に分類される。米国籍 ATB について MARAD が発表している最新データは 2017 年 2 月 10 日のものである。第 3 章では米国運輸統計局（BTS）による米国水上輸送統計をまとめる。第 4 章では米国籍船舶を保護するための主要な政策について概説する。第 5 章では米国船社を業界団体ごとにまとめる。

1. 米国籍内航船

米国籍内航船には、米国地点間の貨物・旅客輸送に従事する船舶に米国建造、米国人所有、米国人配乗を義務付けるジョーンズアクトが適用される。運航水域には内陸河川、沿岸水路（Intracoastal Waterway）、五大湖、沿海域、及び陸続きでない領土と本土間、さらに本土と海洋構造物（浮体式を含む）間が含まれる。

米国可航水域における公共事業や海岸線の保守に関する権限を有する米国陸軍工兵隊（USACE）は貨物及び旅客輸送に携わる米国籍船（漁船、水上建設作業台船、プレジャーボートを除く）の統計を毎年発表している。本稿では 2025 年 1 月に発表された *Waterborne Transportation Lines of the United States (WTLUS) Calendar Year 2023* を使用する。この版の WTLUS は 2023 年 12 月 31 日（2025 年 1 月 30 日までのアップデートを含む）のデータが含まれている。USACE のデータは運航中（operating）、又は利用可能（available）とされる船舶数を集計しており、必ずしも現役運航されている船舶数ではないことに留意されたい。2023 年の統計で運航中と報告された米国籍自航船は利用可能な自航船の 30.0%にすぎなかった。運航中と報告された非自航船は利用可能な非自航船の 74.2%であった¹。WTLUS のデータには米国籍外航船も含まれるが、これらは非常に少なく、米国運輸省海事局（MARAD）によれば 2025 年 7 月 9 日現在 1,000 GT 以上の航洋外航船は 94 隻にすぎないことから、本データは主として米国籍内航船のプロファイルを表している²。

USACE は米国籍船舶を次の 3 つの水域を拠点とするものに分類している。

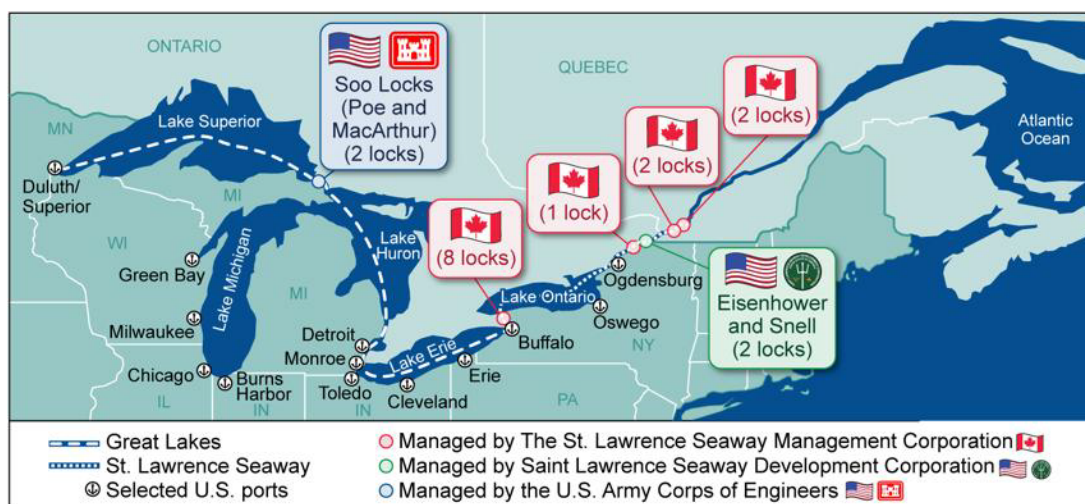
- 河川・沿岸水路（ミシシッピ河川系及びメキシコ湾沿岸内陸水路を含む）
- 沿海域：メキシコ湾岸、大西洋岸、太平洋岸
- 五大湖

図表 2 は五大湖セントローレンス水路を示したものである。五大湖セントローレンス水路は淡水水系であることから、船舶の耐用年数が極度に長いこと、五大湖内の航路のみを運航し、外海に出ない船舶（レイカー：Laker）が存在すること、カナダと水域を共有しており、五大湖内の航路が国際航路となる場合があること、環境の影響を受けやすい等の特殊な事情から環境規制上特別な扱いが必要となる場合がある。

¹ WTLUS2023 Table 13: Summary of the United States Flagged Vessels: Available Vs. Operating by Vessel Type for 2023

² Maritime Administration, “United States Flag Privately-Owned Merchant Fleet Report Oceangoing, Self-Propelled Vessels of 1,000 Gross Tons and Above that Carry Cargo from Port to Port As of July 9, 2025 As of July 9, 2025”.

図表 2 五大湖セントローレンス水路³



Sources: GAO and Map Resources. | GAO-18-610

沿岸内陸水路（Intracoastal Waterway）は大西洋岸及びメキシコ湾岸沿い 4,800km に及ぶ水路であり、開放水面とはみなされない。

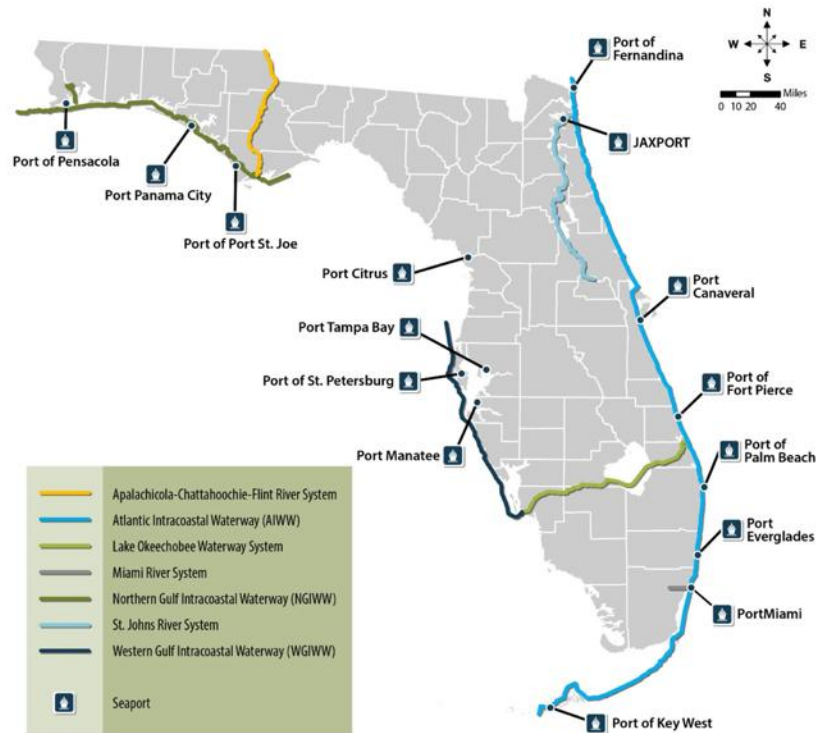
図表 3 メキシコ湾沿岸内陸水路（テキサス州）⁴



³ <https://www.gao.gov/assets/gao-18-610.pdf>

⁴ <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/tpp/giww/technical-report-0814.pdf>

図表 4 フロリダ州の沿岸内陸水路⁵



図表 5 米国の内陸水路⁶



⁵ Florida Department of Transportation, 2015 Florida Waterways System Plan, July 2016

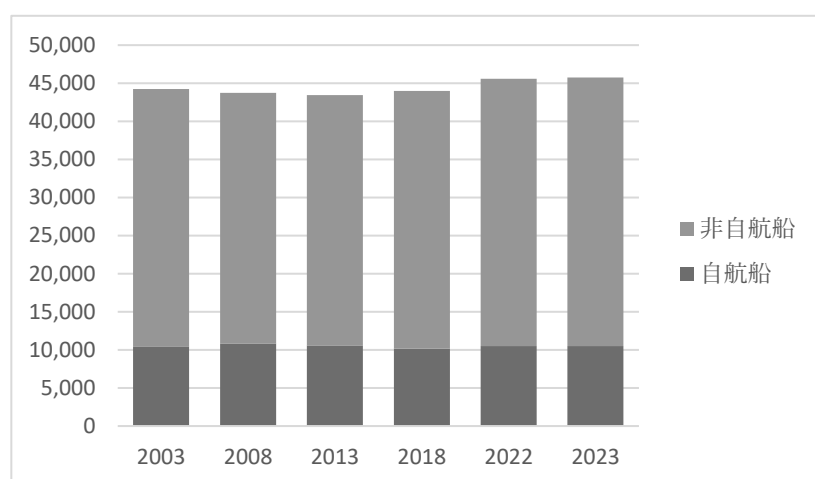
⁶ Institute for Water Resource, USACE. U.S. Port and Inland Waterways Modernization: Preparing for Post-Panamax Vessels. 20 June 2012.

USACE は個別の分類を設けていないが、米国はハワイ、アラスカ、プエルトリコ等の陸続きではない領土を保有することから航洋（ocean going/deep water/blue water）内航航路が存在し、ジョーンズアクトが適用される。

2023 年の米国籍船舶数は 45,773 隻であり、うち自航船が 10,518 隻、非自航船（バージ）が 35,255 隻である。隻数ベースでバージが全体の 77.0%を占める⁷。バージにはドライカーゴバージ、タンクバージ、デッキバージが含まれ、自航船には乾貨物船、コンテナ船、オフショア補給船、フェリー/旅客船、タンカー、曳船が含まれる。建設作業に使用されるドレッジ、パイルドライバー、フラット等の浮体式機器、漁船、レクリエーション用船舶は含まれない。

貨物積載能力（米トン⁸）ベースでは自航船が 12,300,894 トンであったのに対し、バージが 80,798,390 トンと約 6.6 倍となっている。

図表 6 米国籍船舶数の推移



	2003	2008	2013	2018	2022	2023
自航船	10,470	10,786	10,566	10,150	10,522	10,518
非自航船	33,780	32,932	32,895	33,852	35,076	35,255
合計	44,250	43,718	43,461	44,002	45,598	45,773

⁷ WTLUS2023 Table 2: Summary of the United States Vessels by Year

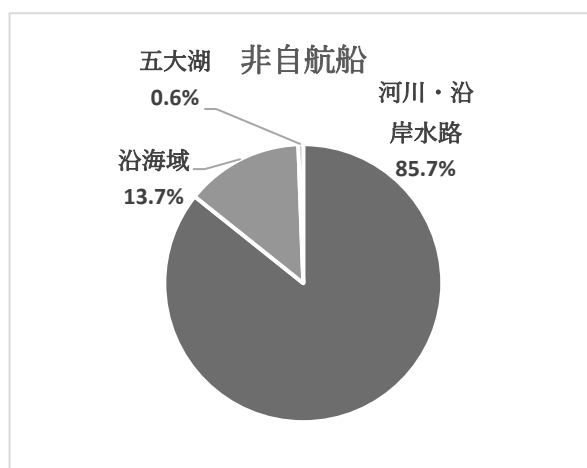
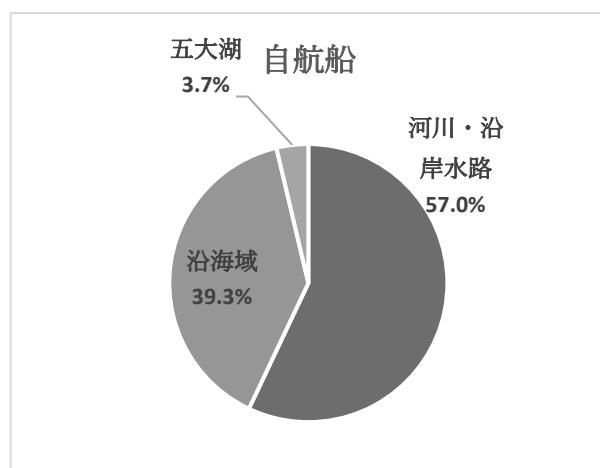
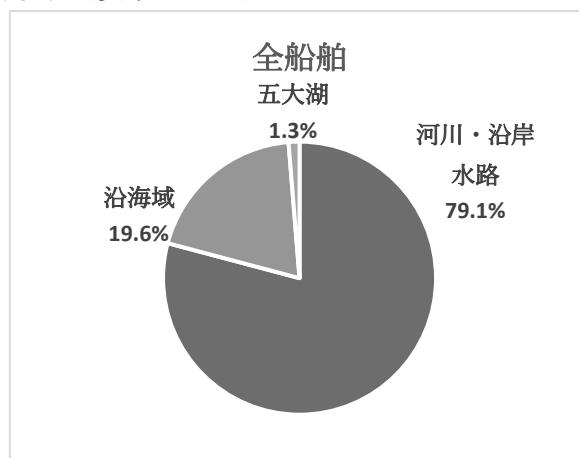
⁸ 「short ton」。1 ショートトン=2,000 lb (ポンド) =907.18kg。

米国籍船舶の運航水域⁹

2023年に河川・沿岸水路を拠点とする米国籍船舶は36,194隻、太平洋岸、大西洋岸、メキシコ湾岸の沿海域を拠点とするものが8,956隻、五大湖地域を拠点とするものが590隻であった。自航船の57.0%が河川・沿岸水路、39.3%が沿海域、3.7%が五大湖を拠点としている。一方、バージは大部分（85.7%）が河川・沿岸水路を拠点としている。

図表7 米国籍船舶運航水域（隻数ベース）

船種	運航水域	隻数
自航船	河川・沿岸水路	5,993
	沿海域	4,126
	五大湖	388
非自航船	河川・沿岸水路	30,201
	沿海域	4,830
	五大湖	202
全船舶	河川・沿岸水路	36,194
	沿海域	8,956
	五大湖	590

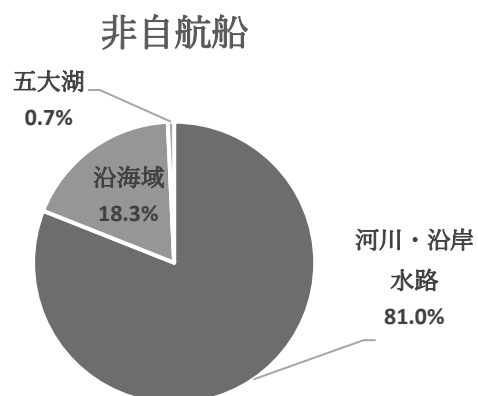
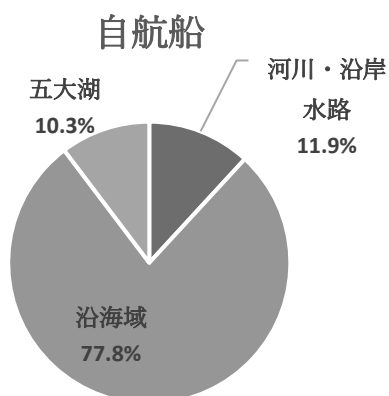
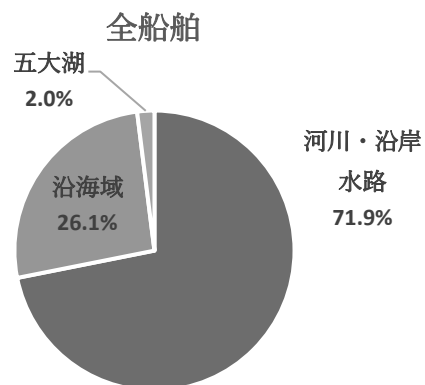


⁹ WTLUS2023 Table 1: U.S. Flagged Vessels by Type. 漁船、浚渫船、建設作業に使用されるデリック等は含まれていない。

貨物積載能力ベース（全船舶）では全体の 71.9%を内陸河川・沿岸水路を拠点とする船舶が占めた。自航船の積載能力については 77.8%が沿海域を拠点とする船舶であるのに対して、非自航船（バージ）では 81.0%を河川・沿岸水路を拠点とする船舶が占めている。

図表 8 米国籍船舶運航水域（積載能力ベース）単位：米トン¹⁰

船種	運航水域	積載能力
自航船	河川・沿岸水路	1,457,828
	沿海域	9,575,293
	五大湖	1,267,773
非自航船	河川・沿岸水路	65,454,945
	沿海域	14,762,397
	五大湖	581,048
全船舶	河川・沿岸水路	66,912,773
	沿海域	24,337,690
	五大湖	1,848,821



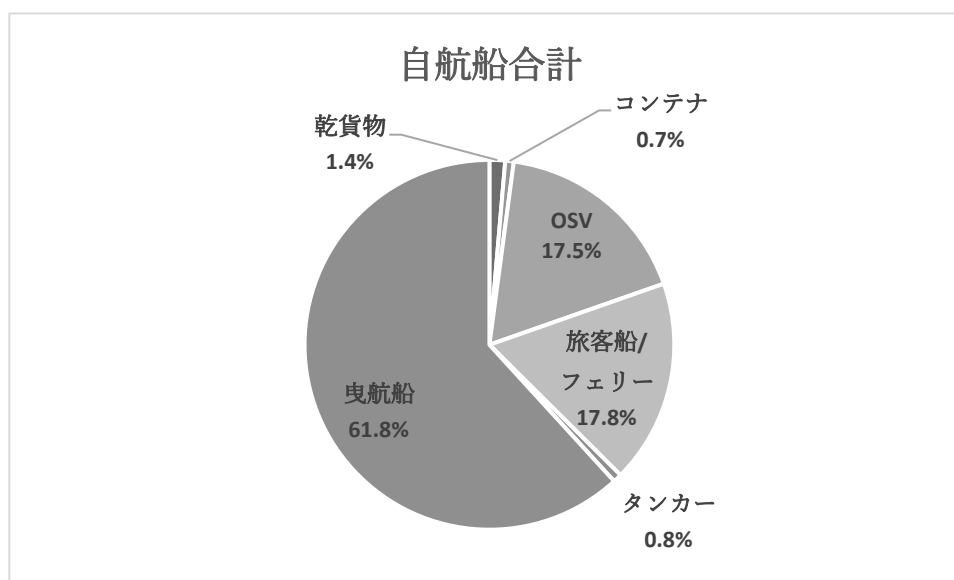
¹⁰ WTLUS2023 Table 1: U.S. Flagged Vessels by Type の非自航船各船種積載数を加算した数字と、非自航船積載能力合計とされたものが異なるため、WTLUS2023 Table 1: U.S. Flagged Vessels by Type に使用された数字を使用した。

米国籍自航船の船種

自航船は 10,507 隻存在し、船種別ではうち乾貨物船が 144 隻、コンテナ船 78 隻、オフショア支援船（OSV）1,841 隻、旅客船/フェリーが 1,872 隻、タンカーが 80 隻、曳航船が 6,492 隻となっている。自航船の多くは、曳航船（61.8%）、旅客船/フェリー（17.8%）、OSV（17.5%）といった比較的小型の船舶である。

図表 9 米国籍自航船の船種（隻数ベース）

	自航船合計	沿海域	河川・沿岸水路	五大湖
乾貨物	144	78	26	40
コンテナ	78	77	1	0
OSV	1,841	474	1,364	3
旅客船/フェリー	1,872	1,459	237	176
タンカー	80	75	3	2
曳航船	6,492	1,963	4,362	167
合計	10,507	4,126	5,993	388



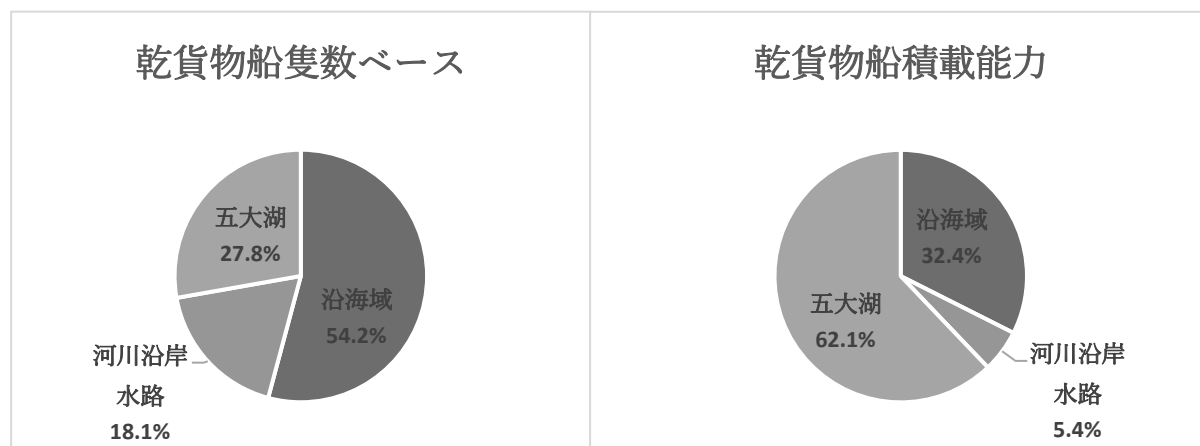
図表 10 米国籍自航船の積載能力（米トン）

	自航船合計	沿海域	河川・沿岸水路	五大湖
乾貨物	2,024,447	656,442	110,246	1,257,759
コンテナ	3,806,250	3,806,250	0	0
OSV	1,622,253	572,605	1,049,563	85
旅客船/フェリー	356,331	316,652	34,849	4,830
タンカー	4,176,956	4,093,315	83,047	594
曳航船	314,657	130,029	180,123	4,505
合計	12,300,894	9,575,293	1,457,828	1,267,773

米国籍乾貨物船は隻数ベースでは沿海域を拠点とするものが半数以上を占めているが、積載能力ベースでは五大湖を拠点とするものが 62.1%を占め、大型の乾貨物船は主に五大湖で運航していると考えられる。沿海域を拠点とする乾貨物船の平均積載能力は 1 隻あ

たり 8,416 トンであるのに対し、五大湖を拠点とする乾貨物船の平均積載能力は 1 隻あたり 31,444 トンであり、約 3.7 倍となっている。

図表 11 米国籍乾貨物船の運航水域

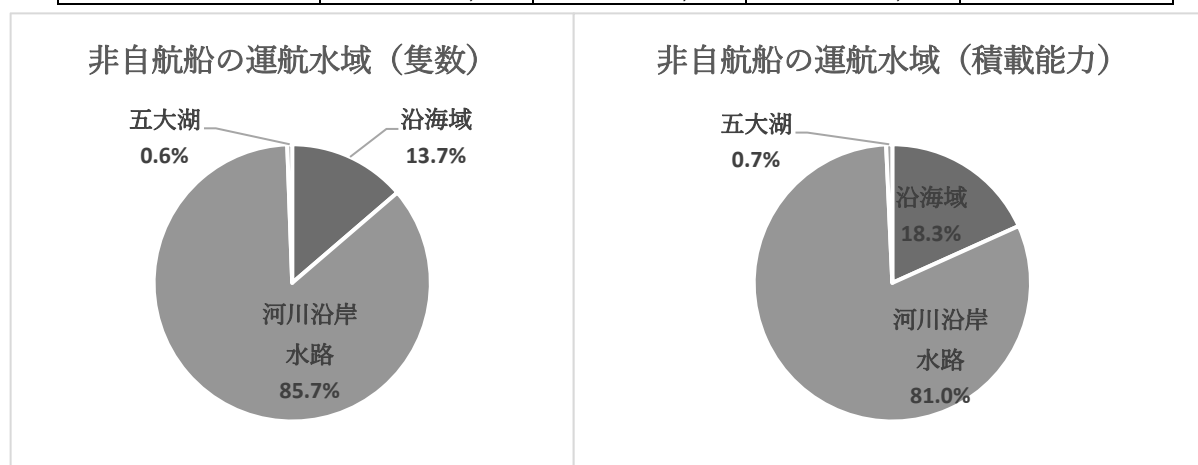


米国籍非自航船の種類

隻数ベースで米国籍非自航船の大部分（85.7%）がミシシッピ川水系及びメキシコ湾沿岸水路を含む河川・沿岸水路で運航されている。乾貨物バージが 21,565 隻と最も多く、タンクバージが 5,812 隻、デッキバージが 7,856 隻となっている。乾貨物バージは積載能力ベースでは 54.7%を占める。

図表 12 米国籍非自航船（隻数）

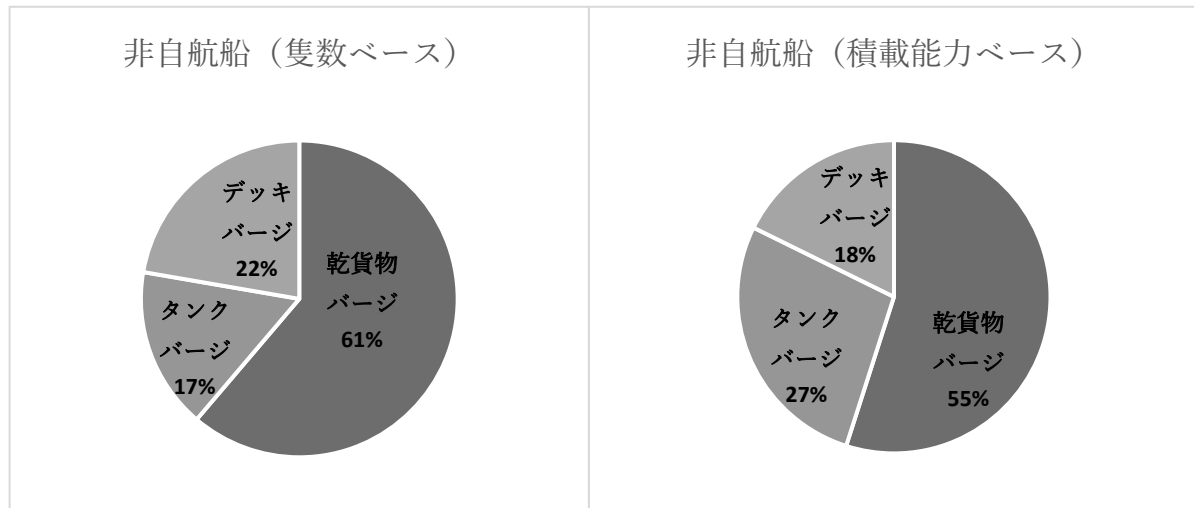
	合計	沿海域	河川・沿岸水路	五大湖
乾貨物バージ	21,565	1,787	19,695	83
タンクバージ	5,812	554	5,243	15
デッキバージ	7,856	2,489	5,263	104
合計	35,233	4,830	30,201	202



図表 13 米国籍非自航船積載能力（米トン）¹¹

	合計	沿海域	河川・沿岸水路	五大湖
乾貨物バージ	44,196,223	5,205,370	38,577,140	413,713
タンクバージ	22,016,766	4,583,147	17,363,341	70,278
デッキバージ	14,262,534	4,896,866	9,268,611	97,057
合計	80,798,390	14,762,397	65,454,945	581,048

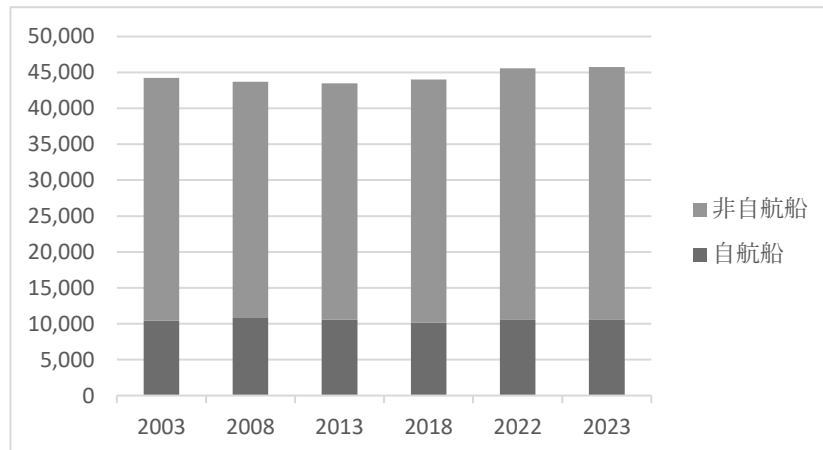
図表 14 米国籍非自航船の種類



米国籍船舶隻数の推移¹²

2023 年の米国籍船舶隻数は 45,773 隻であり、2022 年の 45,598 隻から 175 隻増加した。

図表 15 米国籍船舶数の推移

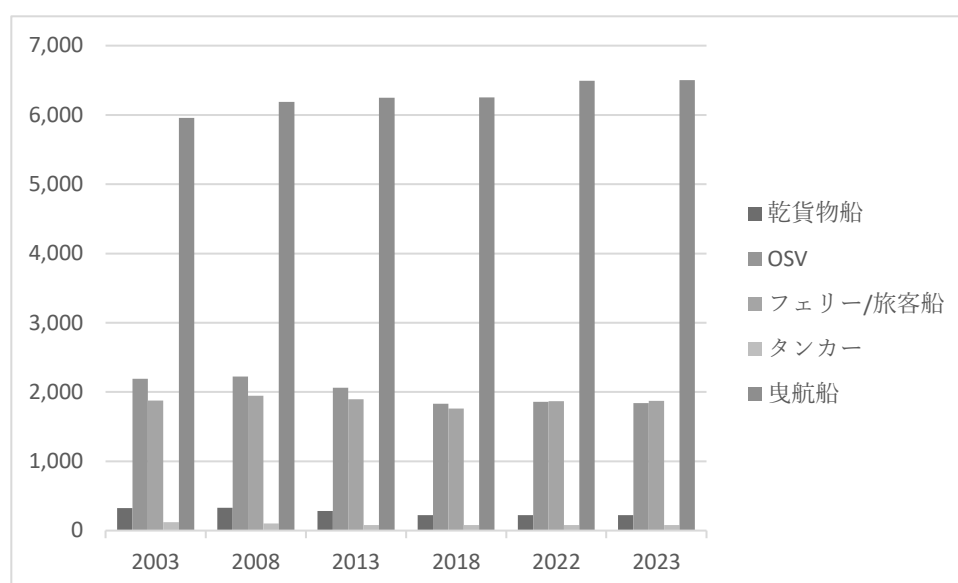


2023 年の米国籍自航船総数は 10,518 隻であり、2022 年の 10,522 隻から 4 隻減少した。図表 16 の自航乾貨物船には、一般貨物船、混載貨物船、RO-RO 船、バルク運搬船、コンテナ船が含まれている。

¹¹ WTLUS21 Table 1 では非自航船貨物積載能力合計は 80,798,390 米トン、Table 2 では 80,543,903 米トンとなっている。ここでは、各船種の積載能力の合計を使用した。

¹² WTLUS2023 Table 2: Summary of the United States Vessels by Year

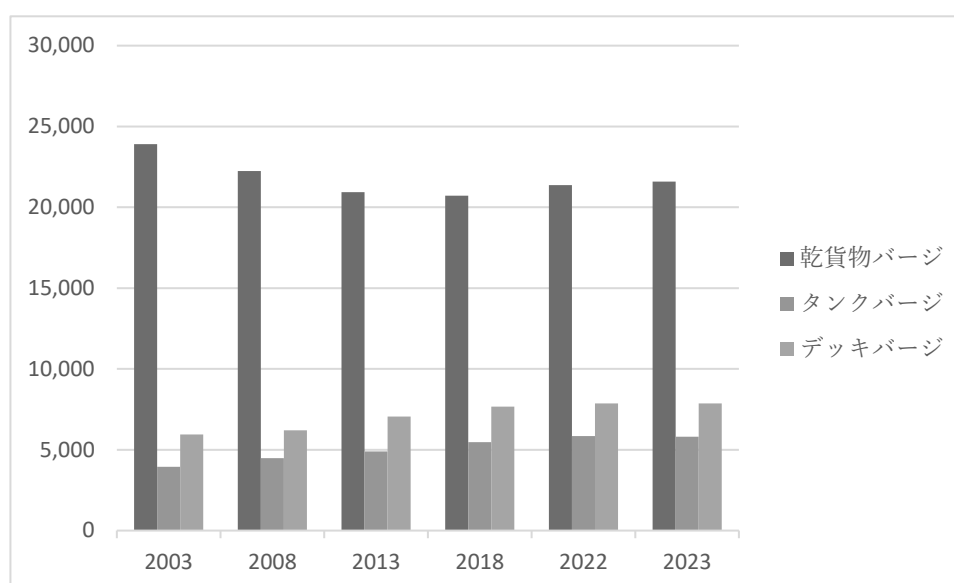
図表 16 船種別米国籍自航船の推移（隻数）



	2003	2008	2013	2018	2022	2023
乾貨物船	324	327	281	225	222	223
OSV	2,192	2,222	2,062	1,830	1,858	1,842
フェリー/旅客船	1,876	1,948	1,894	1,761	1,868	1,872
タンカー	122	102	81	82	80	80
曳航船	5,956	6,187	6,248	6,252	6,494	6,501
自航船合計	10,470	10,786	10,566	10,150	10,522	10,518

非自航船数は2023年に35,255隻であり、2003年の33,780隻から1,475隻増、2013年の32,895隻から2,360隻増となっている。船種別では乾貨物バージ数が2003年の23,902隻から2023年には21,585隻へと2,317隻減少している一方で、タンクバージ数は2003年の3,940隻から2023年には5,813隻へと20年間で1,873隻、47.5%増加している。デッキバージも2003年の5,938隻から2023年には7,857隻へと32.3%増加した。

図表 17 船種別米国籍非自航船の推移（隻数）



	2003	2008	2013	2018	2022	2023
乾貨物バージ	23,902	22,249	20,937	20,713	21,374	21,585
タンクバージ	3,940	4,478	4,905	5,467	5,839	5,813
デッキバージ	5,938	6,205	7,053	7,672	7,863	7,857
非自航船合計	33,780	32,932	32,895	33,852	35,076	35,255

米国籍船舶の積載能力の推移¹³

米国籍船舶の積載能力（米トンベース）は2003年の76,751,439トンから2023年には92,845,788トンに増加した。自航船の積載能力は2003年の14,996,501トンから2023年には12,301,885トンへ減少した一方、非自航船の積載能力は2003年の61,754,938トンから30%以上増加し、2023年には80,543,903トンとなっている。

¹³ WTLUS2023 Table 2: Summary of the United States Vessels by Year

図表 18 米国籍船舶の積載能力の推移（米トン）

自航船			
	2003	2013	2023
乾貨物船	7,283,064	7,154,968	5,830,817
OSV	912,308	1,276,737	1,622,600
フェリー/旅客船	180,033	210,087	356,855
タンカー	6,437,263	4,023,629	4,176,956
曳航船	183,833	207,139	314,657
自航船合計	14,996,501	12,872,560	12,301,885

非自航船			
	2003	2013	2023
乾貨物バージ	41,157,220	40,416,501	44,249,960
タンクバージ	12,524,106	17,377,133	22,027,791
デッキバージ	8,073,612	11,433,743	14,266,152
非自航船合計	61,754,938	69,227,377	80,543,903

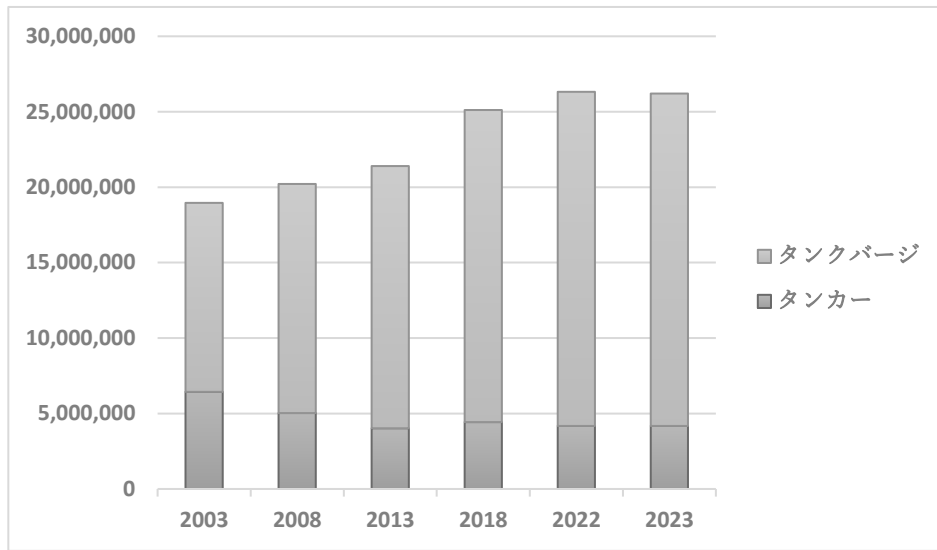
タンクバージの総積載能力は 20 年間に約 950 万トン（76％）増加し、デッキバージの総積載能力は約 619 万トン（77％）増加している。

米国籍タンカーとタンクバージ

米国籍タンカーの隻数は 2003 年の 122 隻から 2023 年には 80 隻と約 34％減少した一方で、タンクバージは 2003 年の 3,940 隻から 2023 年には 5,813 隻へと約 48％増加している。総積載能力（米トンベース）では、2003 年にタンカー総積載能力が 6,437,263 トン、タンクバージ総積載能力が 12,524,106 トンであったが、2023 年にはタンカーは 4,176,956 トンに減り、タンクバージの総積載能力は 22,027,791 トンに増加した。

タンカーとタンクバージを合わせた総積載能力は 20 年間で 38.2％増加したが、タンカーの総積載能力は約 35％減少、タンクバージの総積載能力は約 76％増加しており、また、タンクバージの 1 隻あたりの平均積載能力は 2003 年の 3,179 トンから 2023 年には 3,789 トンに増加していることから、タンカー輸送からタンクバージ輸送、特に大型の ATB（連結型タグバージ）輸送への移行がうかがえる。

図表 19 タンカーとタンクバージの積載能力の推移（米トン）

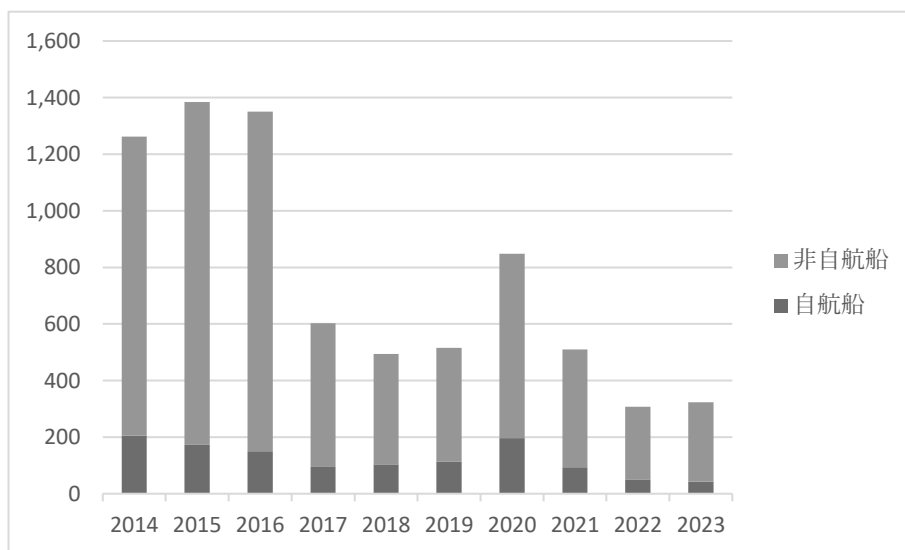


	2003	2008	2013	2018	2022	2023
タンカー	6,437,263	5,031,560	4,023,629	4,431,930	4,176,956	4,176,956
タンクバージ	12,524,106	15,183,023	17,377,133	20,682,519	22,143,135	22,027,791
合計	18,961,369	20,214,583	21,400,762	25,114,449	26,320,091	26,204,747

米国籍船舶の建造年¹⁴

2014 年には 205 隻の自航船が新造されたが、2023 年に新造された自航船は 43 隻で、約 20 年間で 80% 近く減少した。内訳はコンテナ船 1 隻、旅客船 3 隻、フェリー 1 隻、オフショアサプライ船（OSV）2 隻、タグボート 13 隻、押船 23 隻となっている。2014 年に 1,057 隻のバージが新造されたのに対して、2023 年に新造されたバージは 280 隻であった。内訳は乾貨物バージが 271 隻、デッキバージが 5 隻、タンクバージ 4 隻であった。

図表 20 米国籍船舶の建造年（隻数）¹⁵



¹⁴ WTLUS2023 Table 3: Summary of the United States Fleet Construction by Vessel Type and Year

¹⁵ WTLUS2023 Table 3

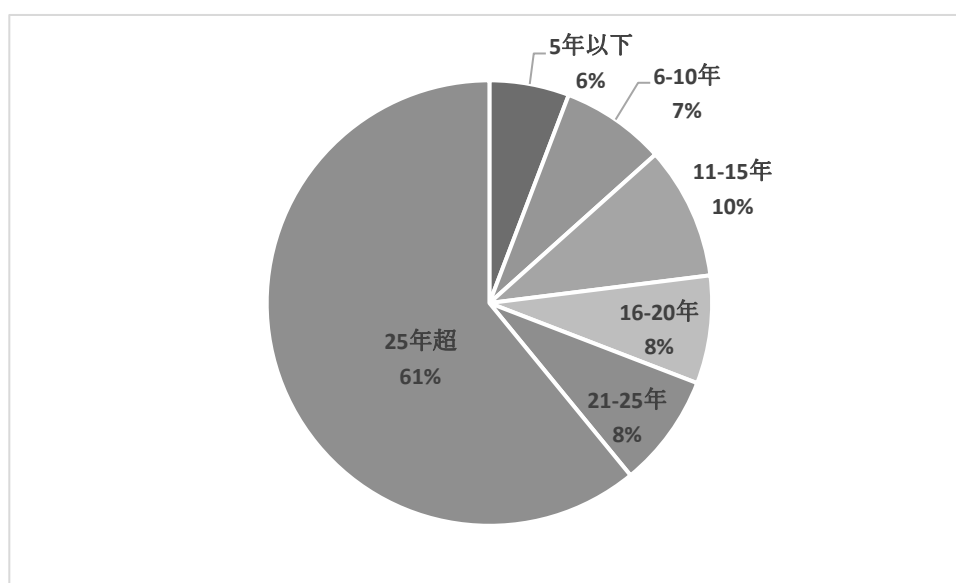
米国籍船舶の船齢¹⁶

米国籍自航船総数 10,507 隻のうち約 60%が船齢 25 年を超えている。船齢 25 年を超える船舶は乾貨物船で約 54%、タンカーで約 19%、押船で約 62%、タグボートで約 63%、旅客船で約 67%、フェリーで 61%、OSV で約 53%である。タンカーについては比較的船齢が若く、船齢 10 年以下のものが 4 分の 1 を占めている。

図表 21 米国籍自航船の船齢分布（隻）

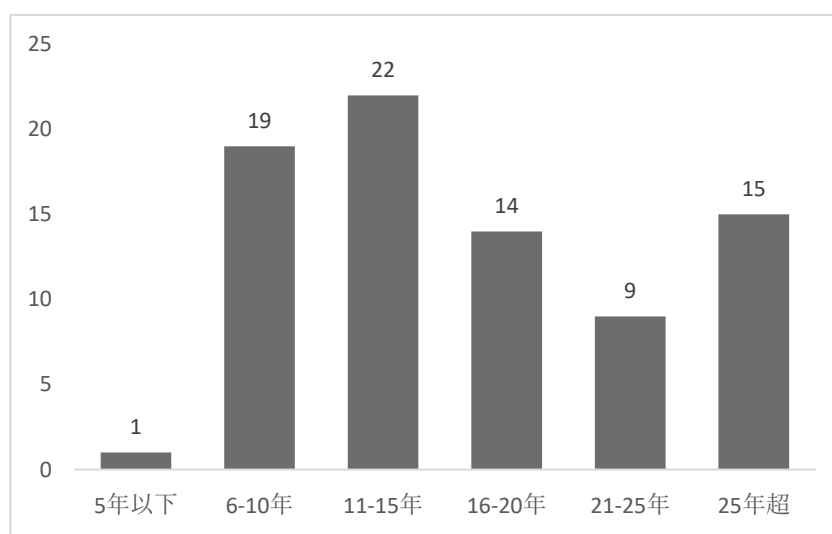
	5 年以下	6-10 年	11-15 年	16-20 年	21-25 年	25 年超
乾貨物船	9	19	21	34	20	119
タンカー	1	19	22	14	9	15
押船	223	352	384	200	198	2,219
タグボート	186	183	274	230	196	1,847
旅客船	123	56	59	91	112	884
フェリー	13	14	44	65	76	335
OSV	54	154	208	190	253	982
自航船合計	609	797	1,012	824	864	6,401

図表 22 米国籍自航船の船齢分布（割合）

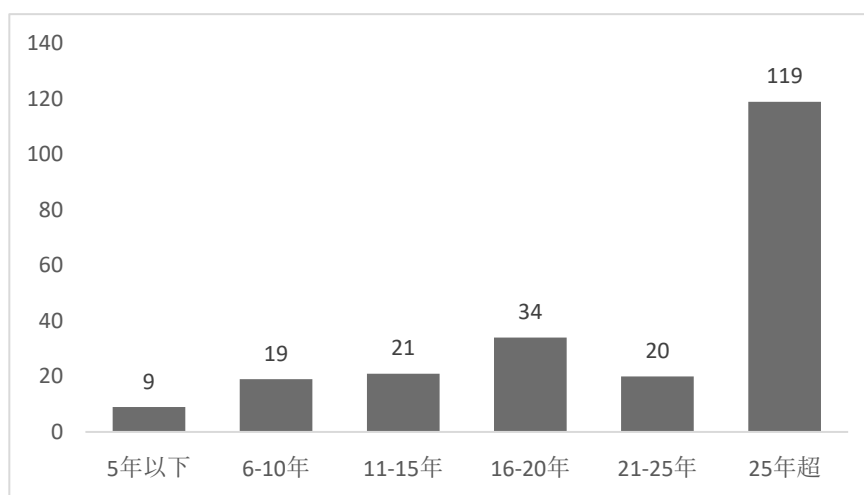


¹⁶ WTLUS2023 Table 4: U.S.Flagged Vessels by Type and Age as of December 31, 2023

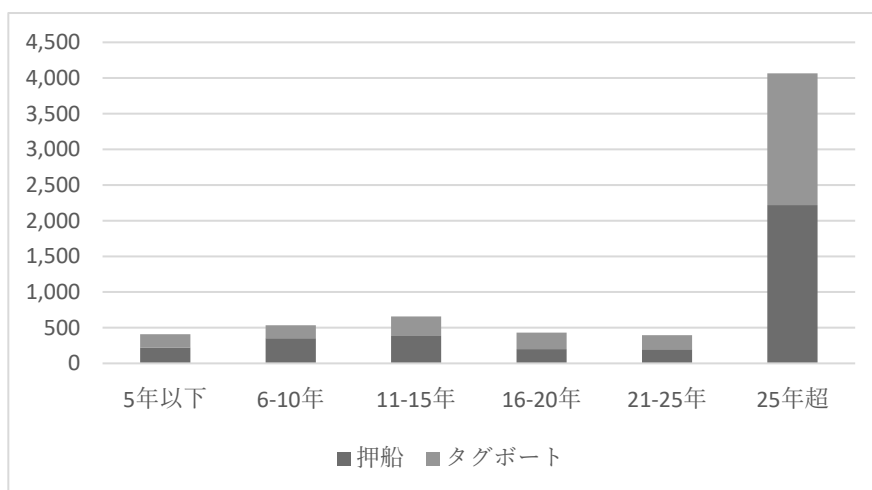
図表 23 タンカー船齢分布（隻）



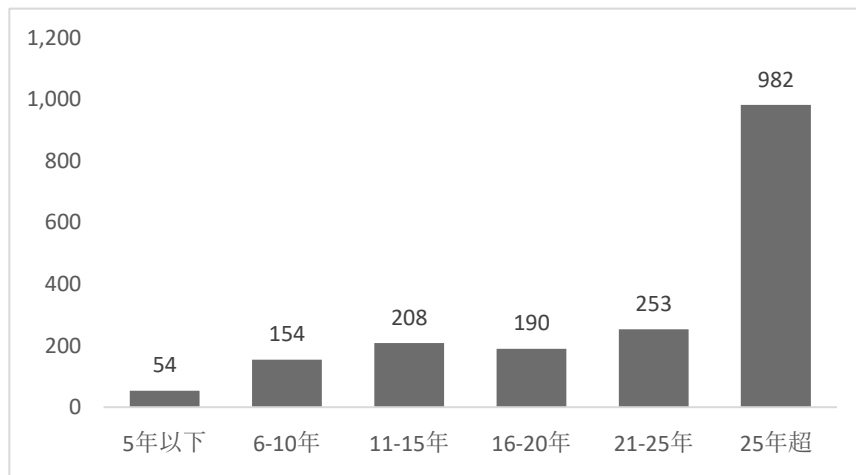
図表 24 乾貨物船船齢分布（隻数）



図表 25 曳航船船齢分布（隻）



図表 26 OSV 船齢分布（隻）

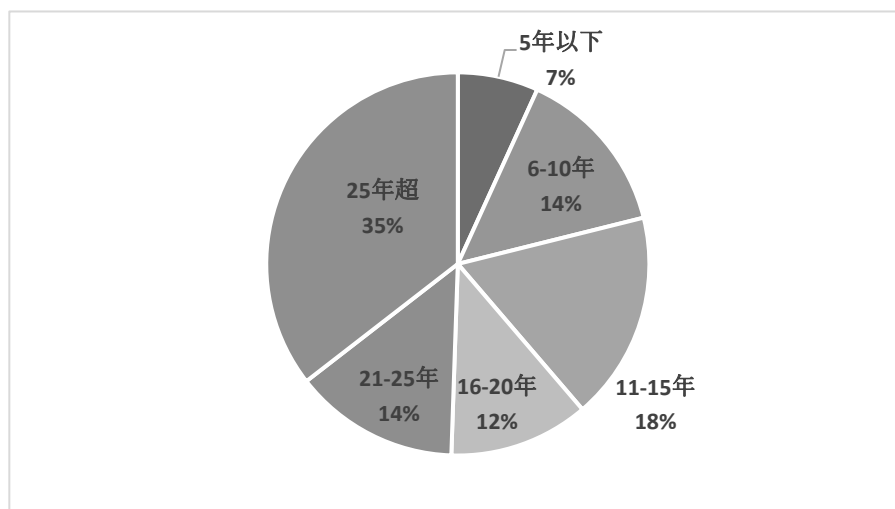


非自航船（バージ）は 25 年を超えるものが約 35%であり、船齢 5 年以下のものが約 7%である。

図表 27 米国籍非自航船（バージ）の船齢分析

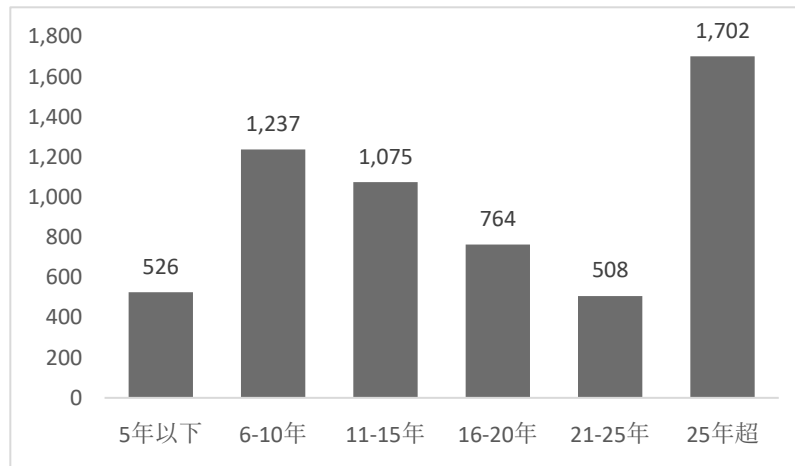
	5 年以下	6-10 年	11-15 年	16-20 年	21-25 年	25 年超
タンクバージ	526	1,237	1,075	764	508	1,702
乾貨物有蓋バージ	542	1,550	2,437	1,121	2,364	3,952
乾貨物無蓋バージ	863	634	943	1,565	1,383	3,806
デッキバージ	295	1,609	1,715	690	649	2,898
その他	173	10	34	24	19	145

図表 28 非自航船（バージ）の船齢分布

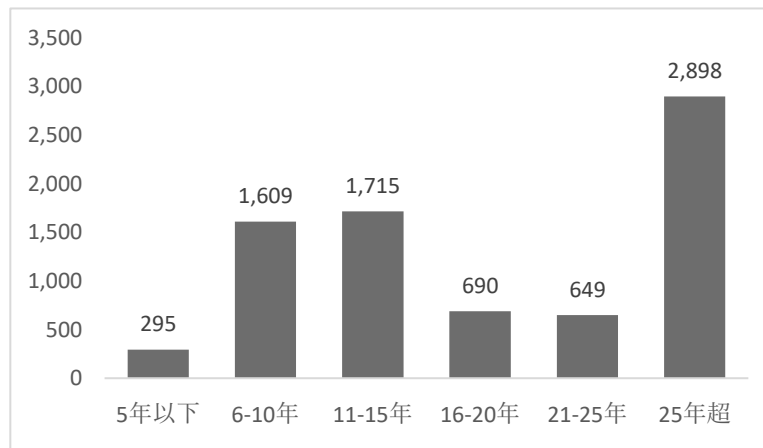


タンクバージについては船齢 10 年以下のユニット数が 1,763 隻、船齢 25 年を超えるユニット数が 1,702 隻であり、船腹の更新が進んでいることがうかがわれる。デッキバージは船齢 15 年以下のユニット数と船齢 20 年を超えるユニット数がほぼ同じである。

図表 29 タンクバージ船齢分布（隻）



図表 30 デッキバージ船齢分布（隻）



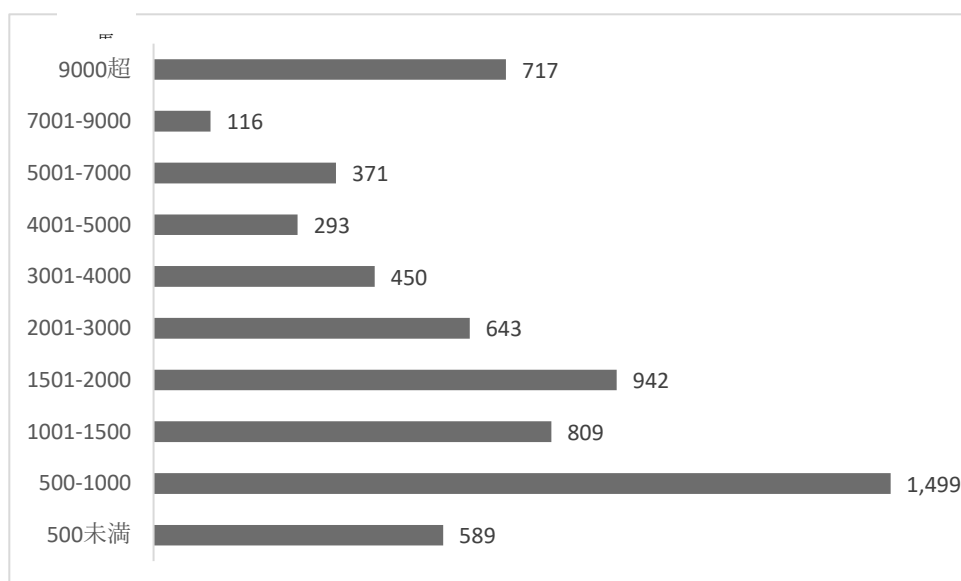
米国籍曳航船の馬力分布¹⁷

米国籍曳航船（押船とタグボート）の約 3 分の 1 が 1,000 馬力以下の小型船である。9,000 馬力を超える曳航船は 717 隻であり、全体の 11.0%を占める。

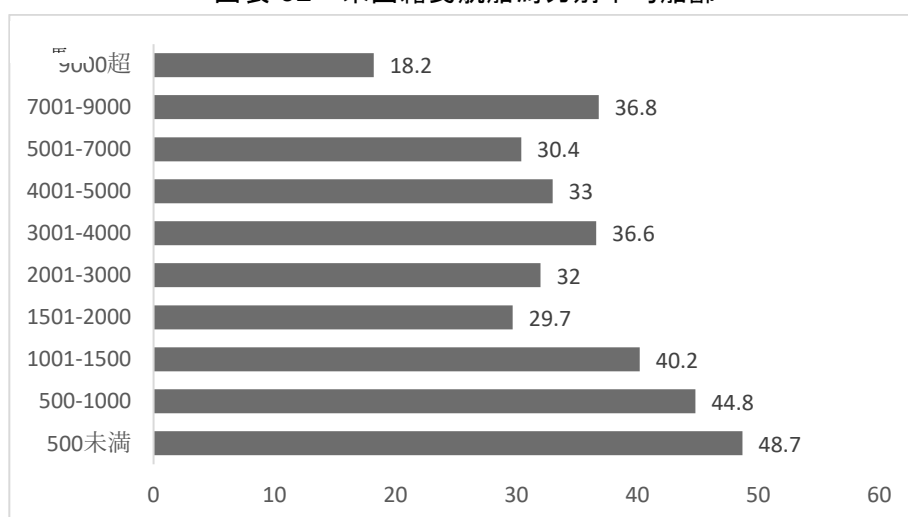
曳航船全体の平均船齢は 35.9 年と高齢である。500 馬力未満の曳航船の平均船齢は 48.7 年、500～1,000 馬力の曳航船の平均船齢は 44.8 年、1,001～1,500 馬力の曳航船の平均船齢は 40.2 年であり、小型曳航船の高齢化が目立つ。これに対して、9,000 馬力を超える大型曳航船の平均船齢は 18.2 年であり、最も船齢が若い。

¹⁷ WTLUS2023 Table 5: Summary of the United States Towboat Fleet by Horsepower for 2023

図表 31 米国籍曳航船馬力分布（隻数）



図表 32 米国籍曳航船馬力別平均船齢



米国籍タンクバージ¹⁸

米国籍タンクバージは 5,812 隻であり、大部分（96.1%）がダブルハルタンクバージである。以下タンクバージについてはダブルハルタンクバージのみの数を示す。

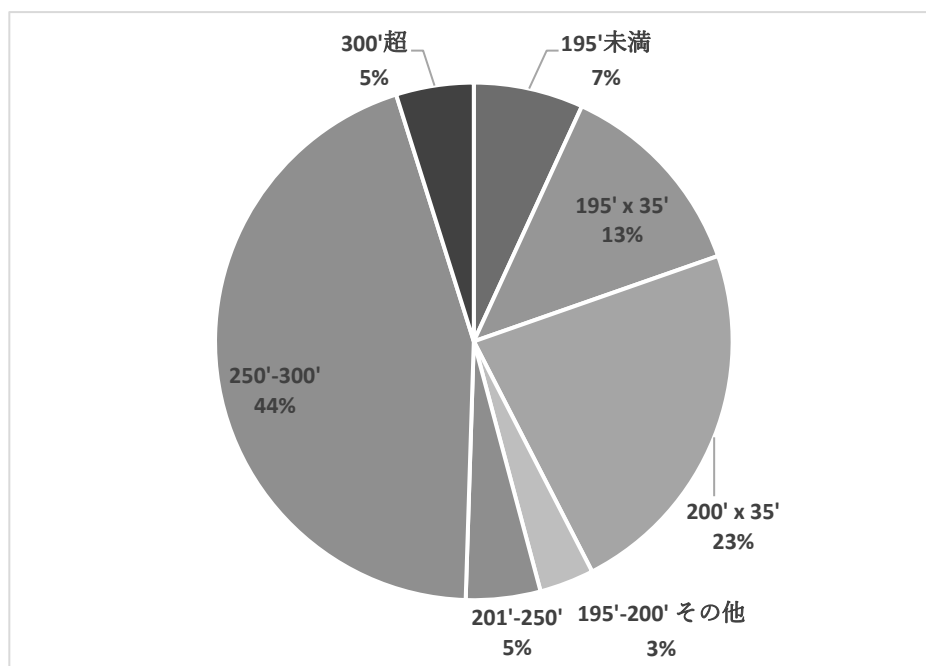
タンクバージの半数近く（44.6%）が全長 250 フィートから 300 フィートである。このサイズのタンクバージの平均積載能力（米トンベース）は 4,488 トンであり、ダブルハルタンクバージ全体の総積載能力の 52.3%を占めている。平均船齢はダブルハルタンクバージ全体が 20.4 年であるのに対して、16.3 年である。次に多いのが全長 200 フィート x 35 フィート型のタンクバージであり、全体の 22.8%を占め、平均船齢は 14.1 年と最も若い。

¹⁸ WTLUS2023 Table 6: Summary of the United States Tank Barge Fleet by Barge Type and Size for 2023

195 フィート x 35 フィート型タンクバージは全体の 12.8%を占め、平均船齢は 36.9 年、全長 195～200 フィート型のその他のタンクバージは 3.4%で船齢は 38.8 年、全長 201～250 フィートのタンクバージは全体の 4.7%で平均船齢は 27.3 年と比較的高い。

このことから、200 フィート x 35 フィート型及び全長 250 フィート以上のタンクバージへの移行がうかがえる。200 フィート x 35 フィート型タンクバージの平均積載能力は 1,943 トンである。全長 300 フィートを超えるタンクバージは隻数ベースではダブルハルタンクバージの 4.9%にすぎないが、積載能力ベースでは 22.0%を占め、1 隻あたりの平均積載能力は 17,324 トンである。

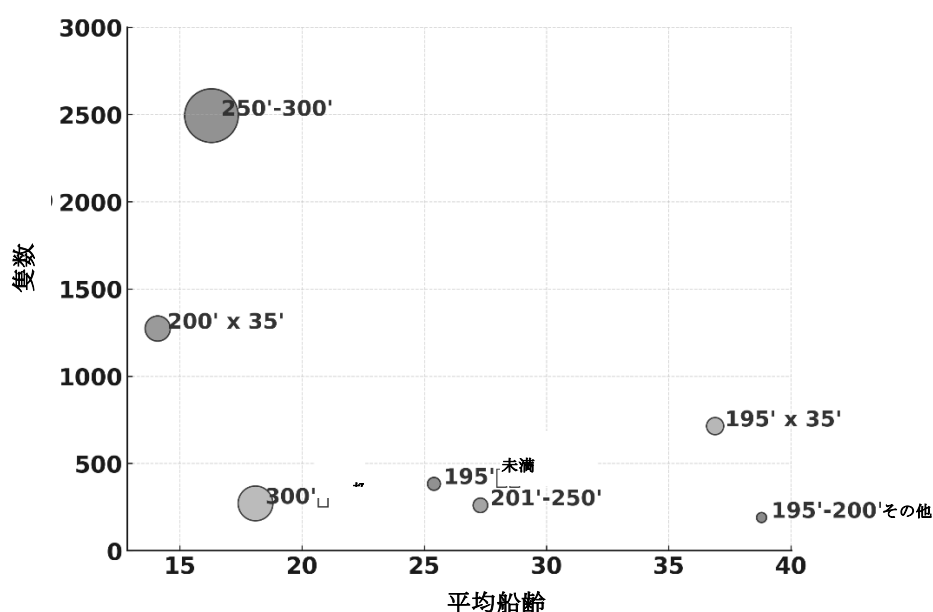
図表 33 米国籍タンクバージ（ダブルハル）のサイズ分析（隻数ベース）



	隻数	積載能力 (米トン)	平均積載能力 (米トン)	平均船齢
195'未満	383	652,359	1,703	25.4
195' x 35'	714	1,145,720	1,605	36.9
200' x 35'	1,273	2,473,191	1,943	14.1
195'-200' その他	190	393,455	2,071	38.8
201'-250'	260	827,754	3,184	27.3
250'-300'	2,493	11,188,497	4,488	16.3
300'超	271	4,694,807	17,324	18.1
合計	5,584	21,375,783	3,828	20.4

次の図はダブルハルタンクバージを船型ごとに横軸を平均船齢、縦軸を隻数、総積載能力を面積で示したものである。左に向かうほど平均船齢は若くなる。

図表 34 ダブルハルタンクバージのサイズ/船齢分布



米国籍ダブルハルタンクバージを喫水で分類すると、14 フィート（約 4.27m）未満の浅喫水タンクバージは 5,279 隻であり、喫水 14 フィートを超える深喫水タンクバージは 305 隻である。浅喫水ダブルハルタンクバージの約 70%が 200 フィート x 35 フィート型（24.1%）、または全長 250～300 フィート型（46.1%）であり、平均船齢はそれぞれ 14.1 年と 16.2 年と比較的若い。浅喫水の河川・内陸水路ではこの 2 つの型が主流となっていることがうかがえる。

図表 35 サイズ別浅喫水ダブルハルタンクバージ¹⁹

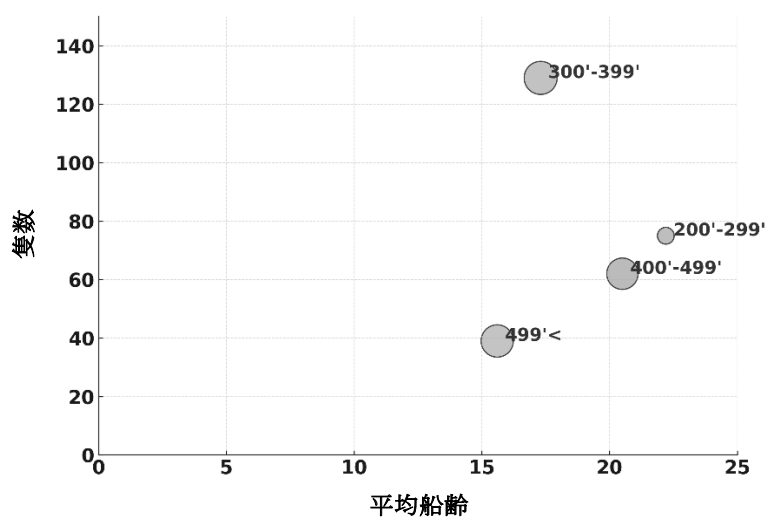
	隻数	総積載能力 (米トン)	平均積載能力 (米トン)	平均船齢
195'未満	383	649,859	1,697	25.4
195' x 35'	714	1,145,720	1,605	36.9
200' x 35'	1,273	2,473,191	1,943	14.1
195'-200' その他	190	393,455	2,071	38.8
201'-250'	236	719,928	3,051	27.6
250'-300'	2,436	10,847,076	4,453	16.2
300'超	47	281,855	5,997	19.3
合計	5,279	16,511,084	3,128	20.5

¹⁹ WTLUS2023 Table 7: Summary of the United States Shallow Draft Tank Barge Fleet by Barge Type and Size for 2023

喫水 14 フィートを超える深喫水ダブルハルタンクバージの 42.3%は全長 300～399 フィート型であり、平均船齢は 17.3 年である。最も平均船齢が若いのは全長 499 フィートを超える大型タンクバージであり、平均船齢は 15.6 年となっている。深喫水ダブルハルタンクバージの平均積載能力は 15,942 トンであり、浅喫水ダブルハルタンクバージの約 5 倍である。

以下の図表は深喫水ダブルハルタンクバージを、横軸を船齢、縦軸を隻数として、サイズ別に表したものである。円の面積は総積載能力を表す。左に行くほど船齢が若くなる。

図表 36 サイズ別深喫水ダブルハルタンクバージ²⁰



	隻数	総積載能力 (米トン)	平均積載能力 (米トン)	平均船齢
200'-299'	75	403,992	5,387	22.2
300'-399'	129	1,561,684	12,106	17.3
400'-499'	62	1,406,524	22,686	20.5
499'超	39	1,489,999	38,205	15.6
合計	305	4,862,199	15,942	18.9

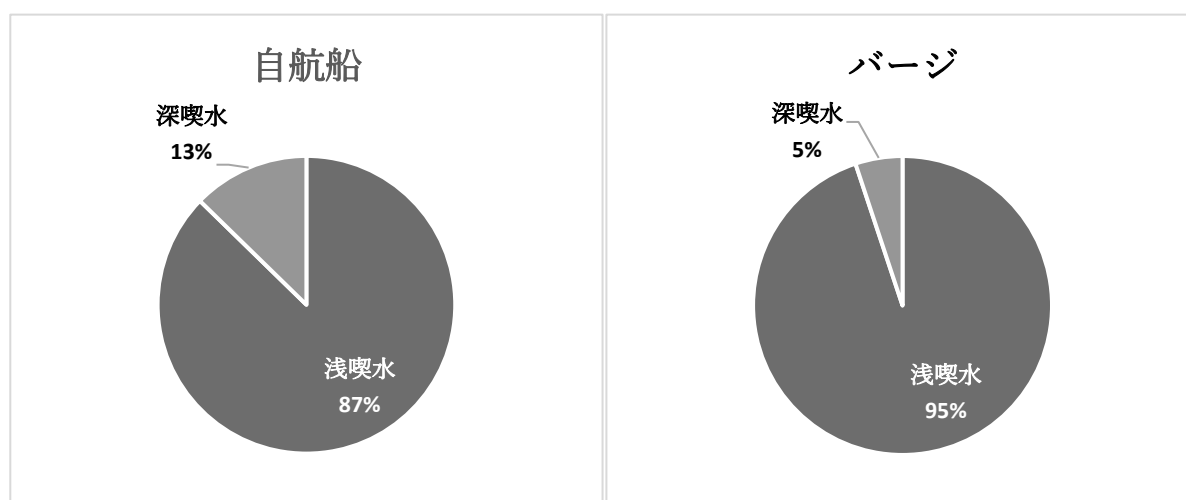
米国籍船舶の喫水²¹

USACEは喫水が 14 フィート（約 4.3 メートル）未満の船舶を浅喫水船舶としている。米国籍船の大部分（93.6%）は浅喫水船舶であり、自航船の 87.3%、バージの 94.9%（注：WTLUS 2023 Table12 では 95.5%とあるが、隻数から計算した結果を使用）が浅喫水である。深喫水の自航船は自航船全体の 12.7%であるが、タンカーについては大部分（81.3%）が深喫水となっている。深喫水タンカーの平均船齢は 16.2 年と比較的若い。乾貨物船については、60.4%が深喫水であり、平均船齢は 30.4 年である。

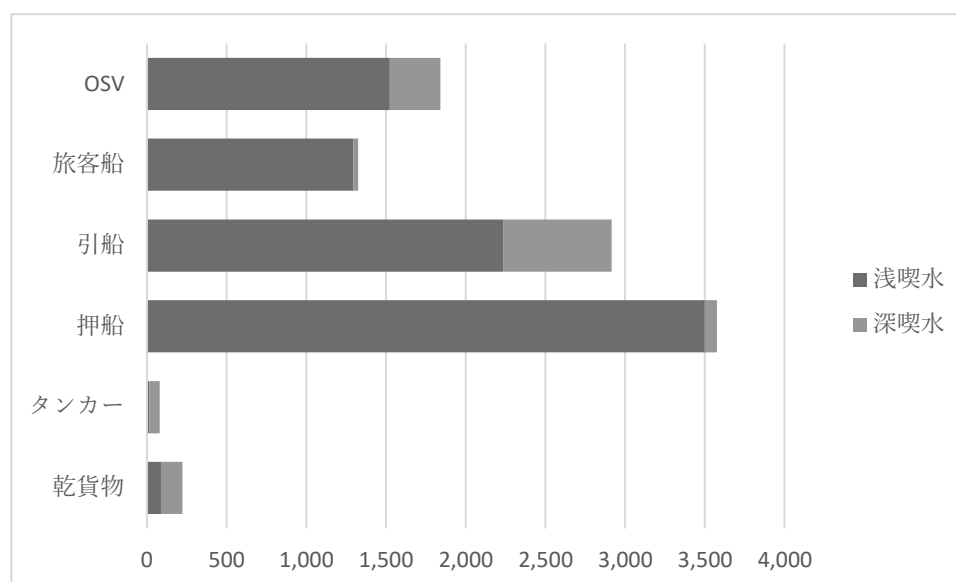
²⁰ WTLUS2023 Table 8: Summary of the United States Deep Draft Tank Barge Fleet by Barge Type and Size for 2023

²¹ WTLUS2023 Table 12: Summary of the United States Shallow and Deep Draft by Vessel for 2023

図表 37 米国籍船舶の喫水分布（隻数）



図表 38 自航船の喫水（隻数）



運航が報告されている船舶²²

USACE は WTLUS 年次運輸調査で「現役商船」として報告のあった船舶は「利用可能」（available）な船舶と見なしている。

33 CFR 207.800 – 航行統計の収集（collection of navigation statistics）により、内航水上商業輸送を行う船舶の動きはすべて USACE に報告が義務付けられており、USACE は年間に少なくとも 1 回の船舶運航報告（VOR）が提出された船舶を運航船舶（operating vessels）としている。運航船社合計は VOR に運航船舶を報告した運航会社の数を合計したものである。

現役（利用可能）とされる自航船のうち、2023 年に実際に運航が報告されたものは 30.0%に過ぎない。乾貨物船の運航率は 49.1%、OSV の運航率は 14.4%、フェリーは

²² WTLUS2023 Table 13: Summary of the United States Flagged Vessels: Available Vs. Operating by Vessel Type for 2023

24.7%である。一方、旅客船の運航率は 7.4%と極めて低い。タンカーは 80 隻のうち 76 隻、95.0%が実際に運航されていた。曳航船については、押船が 51.0%、タグボートが 22.1%であった。乾貨物船の運航を報告した船社は 39 社、タンカーの運航を報告した船社は 20 社、OSV の運航を報告した船社は 45 社であった。

非自航船については 74.2%が運航を報告されている。乾貨物バージの運航を報告した事業者は 160 社、タンクバージの運航を報告した事業者は 103 社であった。

図表 39 利用可能な船舶と実際の運航が報告された船舶の隻数（2023 年）

	利用可能隻数	運航隻数	割合	船社数
自航船(合計)	10,507	3,153	30.0%	311
乾貨物船	222	109	49.1%	39
タンカー	80	76	95.0%	20
プッシュボート	3,576	1,824	51.0%	141
タグボート	2,916	645	22.1%	119
旅客船	1,325	98	7.4%	59
フェリー	547	135	24.7%	39
OSV	1,841	266	14.4%	45

	利用可能隻数	運航隻数	割合	船社数
非自航船(合計)	35,233	26,138	74.2%	222
乾貨物バージ	29,421	21,582	73.4%	160
タンカーバージ	5,812	4,556	78.4%	103

2. 米国籍航洋船

米国籍航洋船はジョーンズアクト船と呼ばれる内航資格を持つ船舶と、内航資格を持たない外航船に分類される。米国籍船舶には米国人所有、米国人配乗が義務付けられるが、米国建造要件はない。ジョーンズアクトに規定された内航資格を認められるためには、米国建造、米国人所有、米国人配乗が義務付けられる。

ジョーンズアクト内航資格を得るための米国人所有の定義は米国籍を取得するための要件よりも厳しい。米国籍船舶の船主が法人である場合は、（1）米国法人であり、（2）CEO が米国人であり、（3）取締役会会長が米国人であり、（4）外国人の役員数は定足数を満たすために必要な人数のマイノリティーを超えてはならない。内航資格が認められるためには、さらに企業の株式の 75%以上を米国人が保有しなければならない。

ジョーンズアクト内航資格を保有する航洋船は主として米国本土と陸続きでない領土間（プエルトリコ、アラスカ、ハワイ等）の内航輸送やパナマ運河を経由する西海岸とメキシコ湾岸間輸送、メキシコ湾岸と東海岸間輸送に従事している。

ジョーンズアクト内航資格を持たない米国籍船舶は外航船であり、有事の際に軍事上の有用性があるものは海事安全保障プログラム（MSP : Maritime Security Program）に参加することにより運航補助を受けることができる。ジョーンズアクト内航資格を持つ船舶は MSP に参加することはできない。米国籍外航船はさらに自国籍船優先貨物制度（Cargo Preference）により、政府貨物（軍用貨物の 100%、輸出入銀行貨物の 100%、行政当局貨物の最低 50%、農業貨物の最低 50%）の輸送には米国籍船舶を使用すること

が義務付けられており、米国籍外航船は主として政府貨物の輸送に利用されている。米国籍船舶を保護するための制度については第 3 章で詳説する。

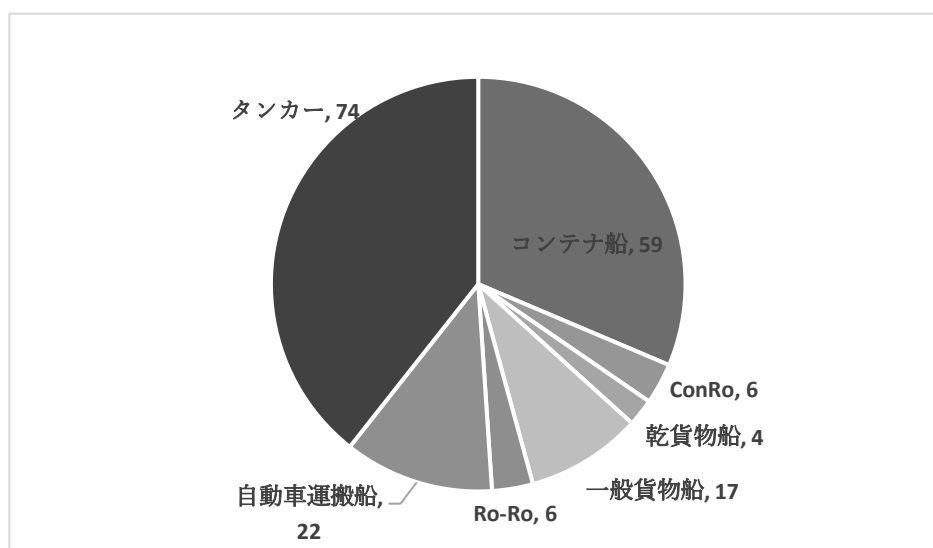
2.1 米国籍航洋船統計（MARAD）

米国運輸省海事局（MARAD）の統計によると 2025 年 4 月 8 日現在、港湾間の物品輸送に従事する 1,000 GT 以上の米国籍の航洋自航商船は 188 隻存在する。内訳はタンカーが 74 隻、コンテナ船が 59 隻、自動車運搬船が 22 隻、一般貨物船が 17 隻、RO-RO 船が 6 隻、コンテナ RO-RO 船（ConRo）が 6 隻、ドライバルク船が 4 隻である²³。

図表 40 米国籍航洋自航商船（1,000GT 以上）

	米国籍航洋船	ジョーンズアクト船	非ジョーンズアクト船	軍事有用
コンテナ船	59	19	40	59
ConRo	6	5	1	6
乾貨物船	4	0	4	4
一般貨物船	17	8	9	11
Ro-Ro	6	4	2	6
自動車運搬船	22	1	21	22
タンカー	74	55	19	62
合計	188	92	96	170

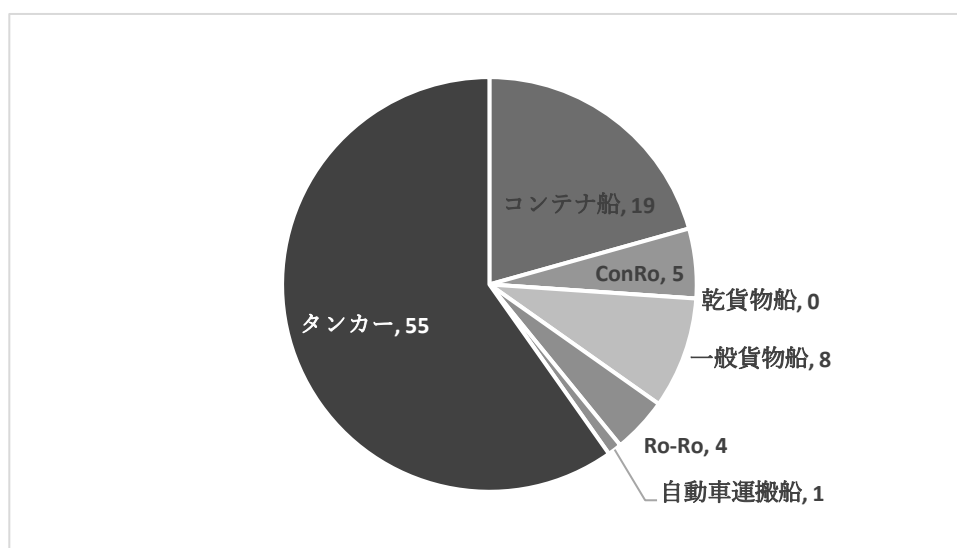
図表 41 米国籍航洋自航商船（1,000GT 以上）船種分布（隻）



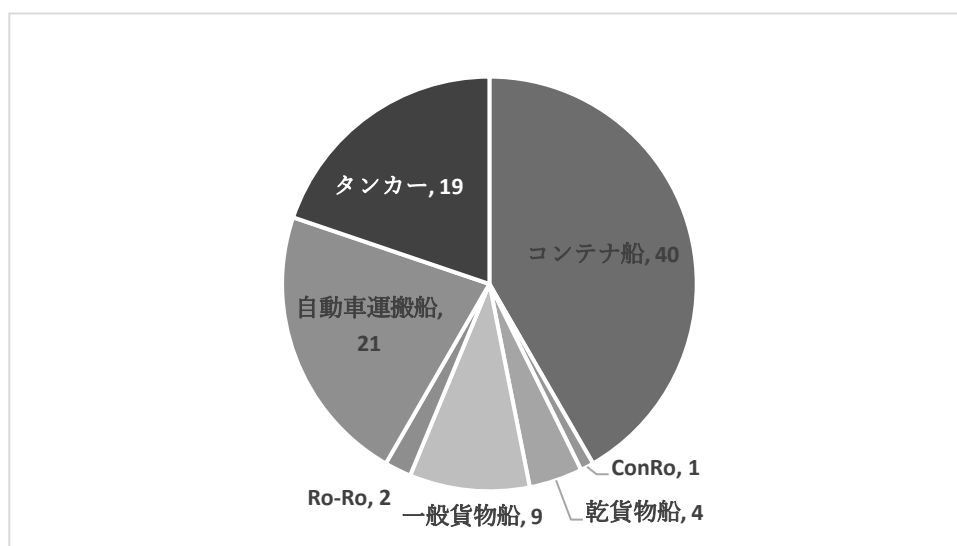
188 隻のうち 92 隻がジョーンズアクトにより規定された内航資格を保有する船舶である。ジョーンズアクト船の内訳はタンカーが 55 隻、コンテナ船が 19 隻、一般貨物船が 8 隻、コンテナ RO-RO 船（ConRo）が 5 隻、RO-RO 船が 4 隻、自動車運搬船が 1 隻である。タンカーがジョーンズアクト船の約 6 割、コンテナ船が約 2 割を占める。

²³ Maritime Administration, DOT, “Consolidated Fleet Summary and Change List: United States Flag Privately-Owned Merchant Fleet Oceangoing, Self-Propelled Vessels of 1,000 Gross Tons and Above that carry Cargo from Port to Port,” April 8, 2025
https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2025-06/DS_USFlag-Fleet_2025_JAN.pdf

図表 42 ジョーンズアクト内航船（1,000GT 以上）船種分布（隻）



図表 43 非ジョーンズアクト船船種分析（隻）



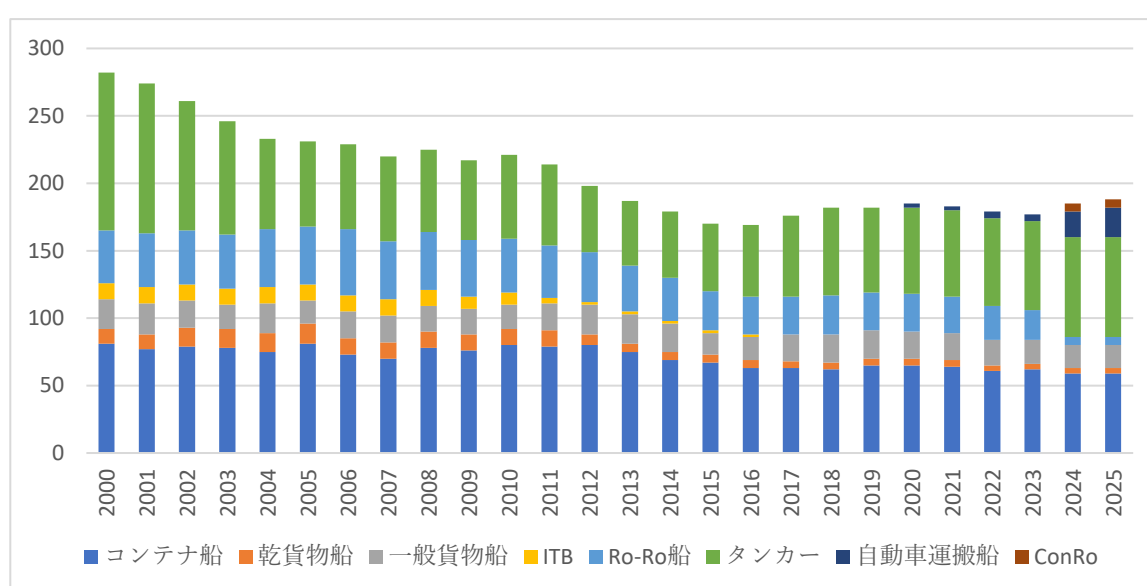
米国籍航洋自航商船（1,000GT 以上）188 隻の大部分（90.4%）が軍事利用に適する船舶とされている。内訳はタンカーが 62 隻、コンテナ船が 59 隻、自動車運搬船が 22 隻、一般貨物船が 11 隻、RO-RO 船が 6 隻、コンテナ RO-RO 船（ConRo）が 6 隻、乾貨物船が 4 隻である。米国籍航洋船のコンテナ船、ConRo 船、乾貨物船、RO-RO 船、自動車運搬船はすべて軍事利用に適しており、タンカーの約 840%が軍事利用に適している。

米国籍航洋船隊の推移²⁴

2005 年 1 月に 231 隻であった港湾間の物品輸送に従事する 1,000 GT 以上の米国籍航洋商船は 2025 年 1 月には 188 隻となった。コンテナ船は 2005 年の 81 隻から 59 隻へと 22 隻減少した一方、タンカーは 63 隻から 74 隻へと 11 隻増加した。米国籍航洋商船のうちジョーンズアクトによる内航資格を持つ船舶は 2005 年の 130 隻から 2025 年には 92 隻へと減少した。

コンテナ船 1 隻あたりの平均総トン数は 2005 年の約 39,185GT から 2025 年には約 47,400GT へと、タンカー1 隻あたりの平均総トン数は約 32,900 GT から約 37,300GT へと大型化している。

図表 44 米国籍航洋船隊の推移（隻数）



²⁴ MARAD, 2000 – 2019 U.S.-Flag Privately-Owned Fleet Summary
<https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/oictures/US-fleet%20Summary%20Table-2000-2019.pdf>
 MARAD, Historical Fleet Lists since July 1990
<https://www.maritime.dot.gov/data-reports/data-statistics/vessel-inventory-reports-july-1990>

図表 45 1,000 GT 以上の米国籍航洋船（総トン数単位：千 GT）

	2003 年		2015 年		2025 年 ²⁵	
	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT
米国籍航洋船	231	7,920	170	6,722	188	7,762
コンテナ船	81	3,174	67	2,960	59	2,797
ConRo	—	—	—	—	6	285,665
乾貨物船	15	498	6	129	4	120
一般貨物船	17	211	16	129	17	136
RO-RO	43	1,725	29	1,378	6	270
タンカー	63	2,072	50	2,103	74	2,761
自動車運搬船	—	—	—	—	22	1,391
ITB	12	242	2	23	—	—
ジョーンズアクト内航船	130	3,975	87	4,290	92	3,427
外航船	101	3,946	81	3,450	96	4,334

注) 四捨五入のため合計は必ずしも一致しない。データは 1 月現在のもの。

2.2 ジョーンズアクト船社²⁶

MARAD によれば、2025 年 4 月 14 日現在ジョーンズアクト内航資格を持ち、港湾間の貨物輸送に従事する 1,000 GT を超える航洋自航船を運航している船社は 23 社である。Crowley Maritime 社は 3 事業部門でタンカーと ConRo を合わせて 18 隻を運航し、Matson Navigation 社はコンテナ船と ConRo 船を合わせて 15 隻を運航している。

²⁵ Maritime Administration, DOT, “Consolidated Fleet Summary and Change List: United States Flag Privately-Owned Merchant Fleet Oceangoing, Self-Propelled Vessels of 1,000 Gross Tons and Above that carry Cargo from Port to Port,” Apr 8, 2025

https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2025-06/DS_USFlag-Fleet_2025_JAN.pdf

²⁶ Maritime Administration, United States Flag Privately-Owned Merchant Fleet Report: Oceangoing, Self-Propelled Vessels of 1,000 Gross Tons and Above that Carry Cargo from Port to Port, As of April 14, 2025

図表 46 ジョーンズアクト船の運航者

ジョーンズアクト船の運航者	船種	隻数
Alaska Tanker Co LLC	タンカー	1
American Petroleum Tankers LLC	タンカー	5
BP Exploration Alaska Inc	タンカー	3
Chevron Shipping Co LLC	タンカー	3
Chevron USA Inc	タンカー	1
Coastal Transportation Inc.	一般貨物船	5
Crowley Alaska Tankers LLC	タンカー	2
Crowley Petroleum Services Inc.	タンカー	14
Crowley Puerto Rico Services Inc	ConRo	2
Fairwater Tanker Management	タンカー	7
Keystone Shipping Co.	タンカー	3
	RO-RO	1
Marathon Maritime Co	タンカー	1
Marco Marine LLC	一般貨物	1
Matson Navigation Co Inc.	コンテナ船	12
	ConRo	3
National Shipping of America	コンテナ船	1
OSG Ship Management Inc.	タンカー	7
Overseas Shipholding Group	タンカー	3
	コンテナ船	4
Pasha Hawaii Holdings LLC	自動車運搬船	1
	RO-RO	1
Polar Tankers Inc	タンカー	5
Savage Marine Management Co	タンカー	1
TOTE Maritime Alaska LLC	RO-RO	2
TOTE Puerto Rico LLC	コンテナ船	2
Trident Seafood Corp	一般貨物船	2

2001 年以降に建造された 1,000 GT 以上の航洋自航ジョーンズアクト船

MARAD によれば、2001 年以降に建造された 1,000 GT 以上の航洋自航ジョーンズアクト船は大部分が Philly Shipyard 又は NASSCO により建造されている。2021 年および 2024 年には航洋ジョーンズアクト船の竣工はなかった。

MARAD のデータは港湾間の物品輸送に従事する船舶に限られており、1,000GT を超えるオフショア支援船、曳船は含まれていない。

図表 47 2001 年以降に建造された 1,000 GT 以上の航洋自航ジョーンズアクト船

船名	船種	GT	DWT	建造年	オペレーター	造船所
JANET MARIE	コンテナ船	45,645	43,369	2023	Pasha Hawaii Holdings LLC	Keppel AmFELS
GEORGE III	コンテナ船	45,645	43,527	2022	Pasha Hawaii Holdings LLC	Keppel AmFELS
MATSONIA	ConRo	59,522	44,200	2020	Matson Navigation Co Inc	NASSCO
KAIMANA HILA	コンテナ船	48,409	54,790	2019	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
LURLINE	ConRo	59,522	51,374	2019	Matson Navigation Co Inc	NASSCO
DANIEL K. INOUE	コンテナ船	48,409	52,386	2018	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
EL COQUI	ConRo	37,462	26,410	2018	Crowley Puerto Rico Services Inc	VT Halter Marine
TAINO	ConRo	37,462	26,306	2018	Crowley Puerto Rico Services Inc	VT Halter Marine
AMERICAN FREEDOM	タンカー	29,801	49,828	2017	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
AMERICAN LIBERTY	タンカー	29,801	49,828	2017	American Petroleum Tankers LLC	Philly Shipyard
AMERICAN PRIDE	タンカー	29,801	49,828	2017	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
TEXAS VOYAGER	タンカー	29,923	49,094	2017	Chevron Shipping Co LLC	NASSCO
UTAH VOYAGER (旧 PALMETTO STATE)	タンカー	29,923	49,045	2017	Chevron USA Inc	NASSCO
AMERICAN ENDURANCE	タンカー	29,801	49,828	2016	American Petroleum Tankers LLC	Philly Shipyard
CALIFORNIA VOYAGER	タンカー	29,923	49,160	2016	Chevron Shipping Co LLC	NASSCO
COASTAL STANDARD	一般貨物船	2,451	2,565	2016	Coastal Transportation Inc	Dakota Creek
FLORIDA VOYAGER (旧 BAY STATE)	タンカー	29,923	49,130	2016	Chevron Shipping Co LLC	NASSCO
GARDEN STATE	タンカー	29,923	49,172	2016	American Petroleum Tankers LLC	NASSCO
INDEPENDENCE	タンカー	29,923	49,181	2016	Fairwater Tanker Management	NASSCO
LOUISIANA	タンカー	29,801	49,828	2016	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
MAGNOLIA STATE	タンカー	29,923	49,076	2016	American Petroleum Tankers LLC	NASSCO
PERLA DEL CARIBE	コンテナ船	36,912	33,127	2016	TOTE Maritime Puerto Rico LLC	NASSCO
WEST VIRGINIA	タンカー	29,801	49,828	2016	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
CALIFORNIA	タンカー	62,318	114,756	2015	Crowley Alaska Tankers LLC	Philly Shipyard
ISLA BELLA	コンテナ船	36,751	33,106	2015	TOTE Maritime Puerto Rico LLC	NASSCO
LONE STAR STATE	タンカー	29,923	49,151	2015	American Petroleum Tankers LLC	NASSCO
MARJORIE C	Ro-Ro	47,279	24,750	2015	Pasha Hawaii Holdings LLC	VT Halter Marine
OHIO	タンカー	29,801	49,828	2015	Marathon Maritime Co	Philly Shipyard
TEXAS	タンカー	29,801	49,828	2015	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
WASHINGTON	タンカー	62,318	114,814	2014	Crowley Alaska Tankers LLC	Philly Shipyard
FLORIDA	タンカー	29,242	46,696	2013	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard

船名	船種	GT	DWT	建造年	オペレーター	造船所
AMERICAN PHOENIX	タンカー	30,718	49,035	2012	Fairwater Tanker Management	BAE Alabama
PENNSYLVANIA	タンカー	29,242	46,696	2012	Crowley Petroleum Services Inc	Philly Shipyard
OVERSEAS TAMPA	タンカー	29,242	46,666	2011	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
EMPIRE STATE	タンカー	29,527	48,635	2010	Crowley Petroleum Services Inc	NASSCO
EVERGREEN STATE	タンカー	29,606	48,641	2010	Crowley Petroleum Services Inc	NASSCO
OVERSEAS ANACORTES	タンカー	29,242	46,666	2010	Overseas Shipholding Group	Philly Shipyard
OVERSEAS CHINOOK	タンカー	29,234	46,666	2010	Overseas Shipholding Group	Philly Shipyard
OVERSEAS MARTINEZ	タンカー	29,242	46,653	2010	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
GOLDEN STATE	タンカー	29,527	48,632	2009	Crowley Petroleum Services Inc	NASSCO
OVERSEAS BOSTON	タンカー	29,242	46,802	2009	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
OVERSEAS CASCADE	タンカー	29,242	46,287	2009	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
OVERSEAS NIKISKI	タンカー	29,242	46,666	2009	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
PELICAN STATE	タンカー	29,527	48,598	2009	Crowley Petroleum Services Inc	NASSCO
SUNSHINE STATE	タンカー	29,527	48,633	2009	Crowley Petroleum Services Inc	NASSCO
SEAKAY SKY (旧 OVERSEAS TEXAS CITY)	タンカー	29,242	46,817	2008	Keystone Shipping Co	Philly Shipyard
SEAKAY VALOR (旧 OVERSEAS NEW YORK)	タンカー	29,242	46,810	2008	Keystone Shipping Co	Philly Shipyard
OVERSEAS HOUSTON	タンカー	29,242	46,814	2007	Overseas Shipholding Group	Philly Shipyard
OVERSEAS LONG BEACH	タンカー	29,242	46,911	2007	OSG Ship Management Inc	Philly Shipyard
SEAKAY STAR (旧 OVERSEAS LOS ANGELES)	タンカー	29,242	46,817	2007	Keystone Shipping Co	Philly Shipyard
ALASKAN LEGEND	タンカー	110,693	193,048	2006	BP Exploration Alaska Inc	NASSCO
MAUNALEI	コンテナ船	25,324	34,026	2006	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
POLAR ENTERPRISE	タンカー	85,387	141,740	2006	Polar Tankers Inc	Avondale
ALASKAN EXPLORER	タンカー	110,693	193,049	2005	BP Exploration Alaska Inc	NASSCO
ALASKAN NAVIGATOR	タンカー	110,693	193,048	2005	BP Exploration Alaska Inc	NASSCO
JEAN ANNE	自動車運搬船	37,548	12,561	2005	Pasha Hawaii Holdings LLC	VT Halter Marine
MANULANI	コンテナ船	32,575	38,261	2005	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
ALASKAN FRONTIER	タンカー	110,693	193,049	2004	Alaska Tanker Co LLC	NASSCO
MAUNAWILI	コンテナ船	32,575	38,261	2004	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
POLAR ADVENTURE	タンカー	85,387	141,740	2004	Polar Tankers Inc	Avondale
MANUKAI	コンテナ船	32,827	38,261	2003	Matson Navigation Co Inc	Philly Shipyard
MIDNIGHT SUN	Ro-Ro	65,314	24,917	2003	TOTE Maritime Alaska LLC	NASSCO
NORTH STAR	Ro-Ro	65,314	24,788	2003	TOTE Maritime Alaska LLC	NASSCO

船名	船種	GT	DWT	建造年	オペレーター	造船所
POLAR DISCOVERY	タンカー	85,387	141,740	2003	Polar Tankers Inc	Avondale
POLAR RESOLUTION	タンカー	85,387	141,740	2002	Polar Tankers Inc	Avondale
POLAR ENDEAVOR	タンカー	85,387	141,740	2001	Polar Tankers Inc	Avondale

出所：MARAD のデータ²⁷をもとに作成

2.3 米国籍非ジョーンズアクト航洋船社

米国籍非ジョーンズアクト航洋船の大部分は有事の際に軍用輸送に利用可能であり、2025 年 4 月 14 日時点で、95 隻のうち 60 隻が海事安全保障プログラム（MSP）に参加している。MARAD による米国籍外航船支援プログラムについては後述する。Maersk Line（Maersk Line Ltd-USA、Farrell Lines Incorporated）は 23 隻を米国籍運航しており、全てが MSP に参加している。

図表 48 米国籍非ジョーンズアクト航洋船社

米国籍非ジョーンズアクト航洋船社	船種	隻数	MARAD プログラム		
			MSP	VISA	VTA
American International Shipping, LLC	自動車運搬船	1	1	1	0
American Roll-on Roll-off	自動車運搬船	3	3	3	0
APL LLC	コンテナ船	1	1	1	0
APL Marine LLC	コンテナ船	7	7	7	0
APL Maritime Ltd	コンテナ船	1	1	1	0
Argent Marine Companies	ドライバルク	1	1	1	0
Farrell Lines (Maersk Line の子会社)	コンテナ船	3	3	3	0
	自動車運搬船	2	2	2	0
Fidelio LP	自動車運搬船	5	5	5	0
	一般貨物	1	1	1	0
Hapag-Lloyd USA	コンテナ船	5	5	5	0
Liberty Global Logistics LLC	自動車運搬船	3	3	3	0
	Ro-Ro	1	1	1	0
Maersk Line Ltd-USA	コンテナ船	17	17	17	0
	自動車運搬船	1	1	1	0
Patriot Shipping	一般貨物	2	2	2	0
Waterman Steamship Corp	一般貨物	2	2	2	0
Waterman Transport Inc	自動車運搬船	4	4	4	0
合計		60	60	60	0

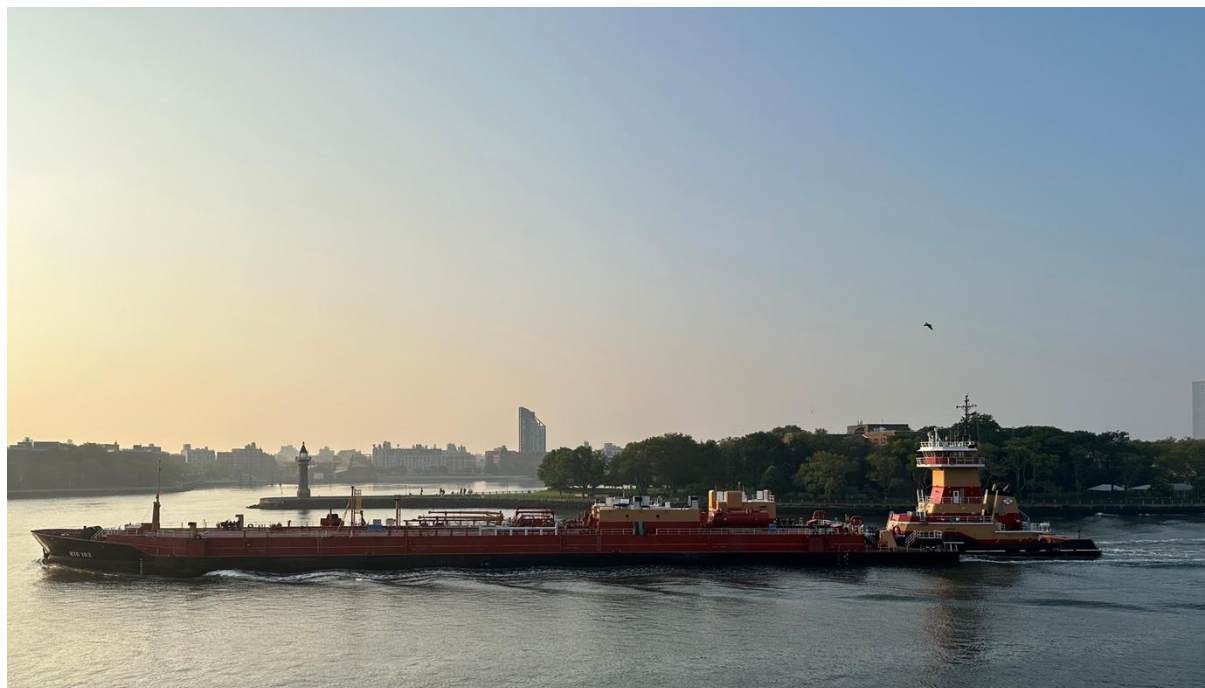
出所：MARAD データ 2025 年 4 月 14 日現在

2.4 米国籍 ATB

連結式タグバージ（ATB）について、MARAD は Crowley 社の定義を引用している。「連結式タグバージ（ATB）はバージとバージ船尾の切り込み部分に位置する大型タグで構成されている。これにより、タグはバージを押して操船することができる。タグとバージがしっかりと固定されており、実質的に一つのユニットとして機能する一体型タグバージ（ITB）と異なり、ATB はタグとバージが「ヒンジ」連結されている。ATB 連結装

²⁷ <https://www.maritime.dot.gov/data-reports/us-flag-fleet-CY-2025> （April 2025 のデータを使用）

置には特許を取得した複数の方式が存在する。（中略）1985 年以来、米国で ITB はほとんど建造されておらず、以来多くの ITB ユニットが ATB に改造されている。」



写真：イーストリバーを航行する ATB タグ Janice Ann Reinaur, 2021 年建造,
Reinauer Transportaion Company、2023 年 7 月 20 日撮影

MARAD 米国籍 ATB データ (U.S.-Flag Integrated and Articulated Tug-Barge Units (ITB/ATB) 2017) は 2017 年 2 月 10 日のものであり、以降、米国籍 ATB についての包括的データは発表されていない。以下の情報は IMO データベースを元にして、業界誌、ウェブサイト等からの複数の出所からのデータをまとめたものであり、包括的なものではないことに留意されたい。IMO データベースは ATB タグを連結式プッシャータグ (Articulated Pusher Tug) と分類しているが、IMO データベースで ATB タグとして分類されていないタグも ATB タグである場合がある。

2016 年から 2025 年の 10 年間に約 39 隻の ATB タグが米国で建造されている。うち 3 隻は LNG バンカリング ATB である。バージ部分はタグと同時に建造される場合も、既存のバージが利用される場合もある。2022、2023、および 2025 年に ATB の引渡しは報告されていない。

建造造船所は、Conrad Shipyard が 8 隻、Master Boat Builders が 6 隻、VT Halter Marine が 6 隻、SENESCO Marine が 5 隻、Fincantieri Bay Shipbuilding が 5 隻の順であった。ATB タグ建造造船所とその隻数の一覧は以下の図表のとおり。

図表 49 ATB タグ建造造船所

建造造船所	隻数
Conrad Shipyard	8 隻
Master Boat Builders	6 隻
VT Halter Marine	6 隻
SENESCO Marine	5 隻
Fincantieri Bay Shipbuilding	5 隻
Nicols Brothers Boatbuilders	3 隻
St. John Ship Building	2 隻
Vigor	1 隻
Bollinger	1 隻
BAE Systems Southeast	1 隻
Eastern (Marine) Shipbuilding	1 隻

ATB タグの馬力は 3,000 HP から 15,662 HP であり、4,000 HP 以上 5,000 HP 未満のタグが 18 隻と最も多くなっている。

図表 50 ATB タグの馬力分布

馬力 (HP)	隻数
3000	1 隻
4000 以上 5000 未満	18 隻
5000 以上 6000 未満	6 隻
6000 以上 7000 未満	5 隻
7000 以上 8000 未満	1 隻
8000 以上 9000 未満	4 隻
9000 以上 10000 未満	0 隻
10000 以上 12000 未満	2 隻
12000 以上 15000 未満	1 隻
15000 以上	1 隻

連結システムのサプライヤーは主として3社である。連結システム別ではIntercon（米）が最も多く18隻、Beacon JAK（フィンランド）が12隻、Articouple & Triofix（日本）が9隻となっている。

図表 51 ATB の連結システム（2016-2025 年建造）

システム名	サプライヤー	国	隻
Intercon	Intercontinental Engineering-Manufacturing Corporation	米国	18 隻
Beacon JAK	Beacon Finland Ltd. Oy	フィンランド	12 隻
Articouple (Articouple & Triofix)	Taisei Engineering Consultants, Ltd.	日本	9 隻

図表 52 2016-2025 年に建造された米国籍 ATB タグ

タグ名	建造	馬力	GT (ITC)	建造造船所	オペレーター	連結システム
Aurora	2016	6140	713	VT Halter Marine	Centerline Logistics Corporation	Intercon
Robin Marie	2016	10000	1763	VT Halter Marine	Centerline Logistics Corporation	Intercon
Gulf Venture (Prospect Park)	2016	5150	701	Conrad Shipyard	John W. Stone Oil Distributor	Intercon
Tina Pyne	2016	10000	1180	Nicols Brothers Boatbuilders	Kirby Corporation	Intercon
Barbara Carol Ann Moran	2016	5100	708	Fincantieri Bay Shipbuilding	Moran Towing Corporation	Intercon
Dale R Lindsey	2016	3000	454	Vigor Industrial	Centerline Logistics Corporation	Articouple
Fendi D.	2016	6140	713	VT Halter Marine	Centerline Logistics Corporation	Intercon
Gracie Reinauer M.	2016	4000	634	SENESCO Marine	Reinauer Transportation Company	Intercon
Sea Power	2016	12000	1317	BAE Systems Southeast	Sea-VISTA ATB	Intercon
Heath Wood	2016	6000	766	Fincantieri Bay Shipbuilding	Kirby Corporation	Intercon
Bill Gobel	2017	4492	497	Conrad Shipyard	Centerline Logistics Corporation	Articouple
Min Zidell	2017	4522	497	Conrad Shipyard	Centerline Logistics Corporation	Articouple
Abundance	2017	8000	1358	Nicols Brothers Boatbuilders	Kirby Corporation	Articouple
Paul McLernan	2017	6000	766	Fincantieri Bay Shipbuilding	Kirby Corporation	Intercon
OneCURE	2017	4560	497	Conrad Shipyard	Centerline Logistics Corporation	Articouple
Todd E. Prophet	2017	4560	497	Conrad Shipyard	Centerline Logistics Corporation	Articouple
Douglas B. Mackie	2017	15662	2611	Eastern Marine Shipbuilding	Great Lakes Dredge and Dock Company	Articouple
Millville	2017	8000	1026	Fincantieri Bay Shipbuilding	WaWa Corporation	Intercon
Assateague	2018	4400	497	Conrad Shipyard	Vane Brothers Company	Beacon JAK
Vision	2018	8000	1358	Nicols Brothers Boatbuilders	Kirby Corporation	Articouple
Bert Reinauer	2018	7200	877	SENESCO Marine	Reinauer Transportation Company	Intercon
Cape Ann	2018	5000	499	Master Boat Builders	Kirby Corporation	Beacon JAK
Chincoteague	2018	4400	497	Conrad Shipyard	Vane Brothers Company	Beacon JAK

タグ名	建造	馬力	GT (ITC)	建造造船所	オペレーター	連結 システム
Cape Lookout	2018	5000	499	Master Boat Builders	Kirby Corporation	Beacon JAK
Josephine	2018	4400	628	SENESCO Marine	Reinauer Transportation Company	Beacon JAK
Ronnie Murph	2018	8000	1026	Fincantieri Bay Shipbuilding	Kirby Corporation	Intercon
Kristy Ann	2018	4200	628	SENESCO Marine	Reinauer Transportation Company	Beacon JAK
Wachapreague	2018	4400	497	Conrad Shipyard	Vane Brothers Company	Beacon JAK
Cape Henry	2018	5000	499	Master Boat Builders	Kirby Corporation	Beacon JAK
Jacsonville	2018	4200	332	St. John Ship Building	Vane Brothers	Beacon JAK
Susan Rose (Evening Breeze)	2019	4000	434	VT Halter Marine	Vane Brothers Company	Intercon
Charleston	2019	4200	332	St. John Ship Building	Vane Brothers	Beacon JAK
Evening Stroll	2019	4000	198	VT Halter Marine	Bouchard Transportation Co., Inc.	Intercon
Aveogan/Oliver Leavitt	2020	6768	999	Bollinger	Crowley Marine Services Inc.	Intercon
Janice Ann Reinauer	2021	4720	634	SENESCO Marine	Reinauer Transportation Company	Intercon
Q-Ocean Service*	2020	5100	499	VT Halter Marine	Q-LNG Transport LLC	Articouple
Aurora	2021	4,000	782	Master Boat Builders	Seaside LNG	Intercon
Polaris*	2021	4,000	499	Master Boat Builders	Seaside LNG	Beacon JAK
Tortuga*	2024	4,000	170	Master Boat Builders	Seaside LNG	Beacon JAK

*は LNG バンカリング ATB

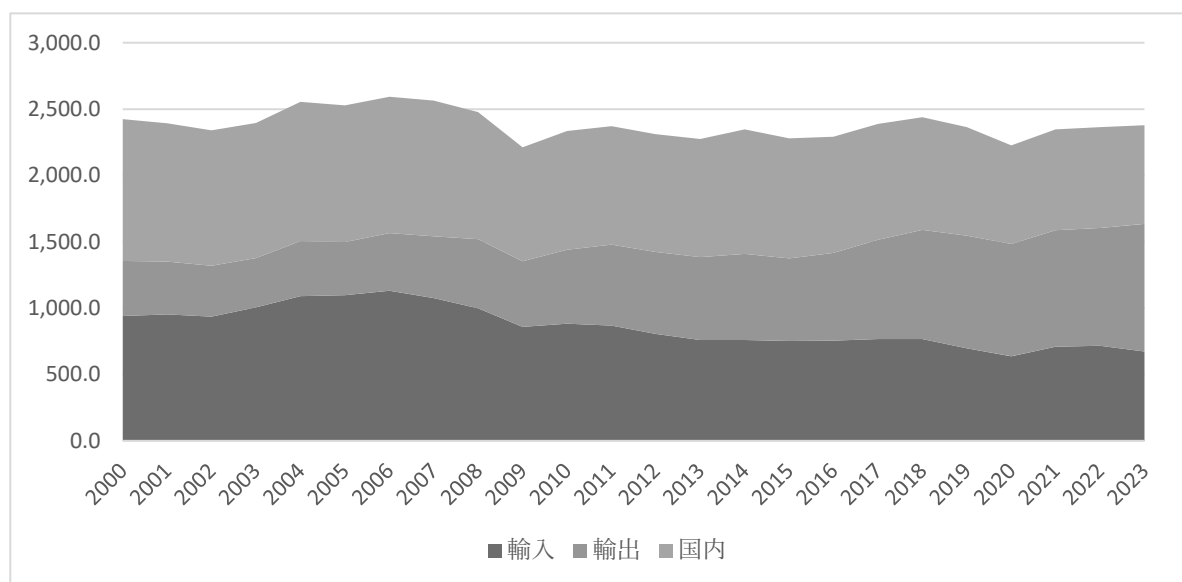
3. 米国水上輸送統計

米国水上輸送量²⁸

2023年に米国の水上輸送量は合計23億7,910万米トンであり、うち16億3,460万米トンが輸出入貨物であり、7億4,450万米トンが国内輸送貨物であった。

図表 53 米国水上輸送量の推移

(縦軸単位：100 万米トン)

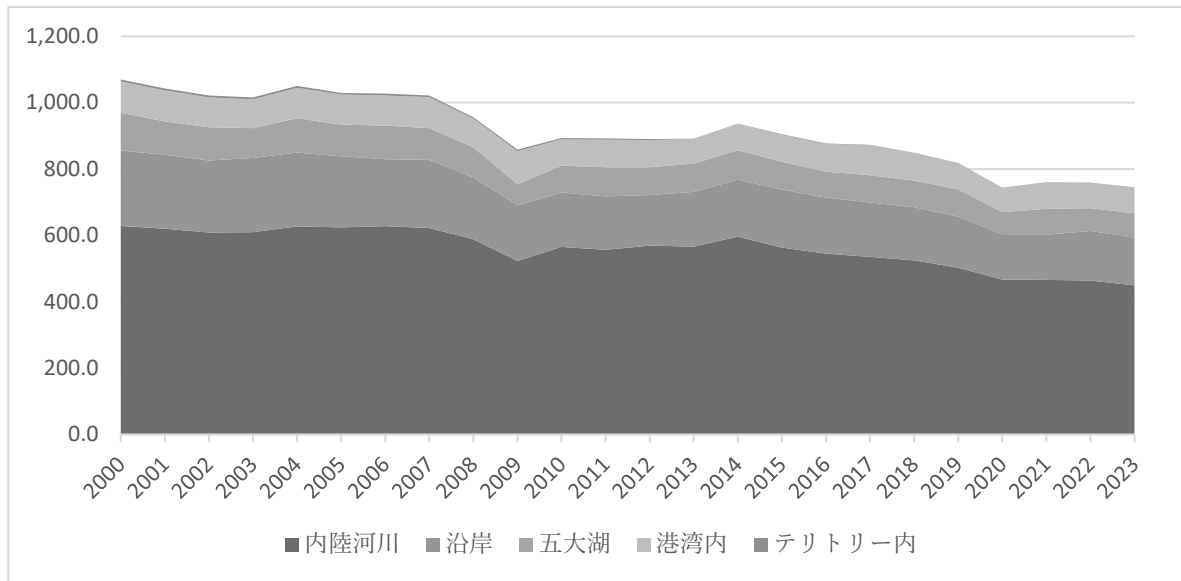


2023年の国内水上輸送量のうち約60%が内陸河川水上輸送、約19%が沿岸輸送であった。

²⁸ National Transportation Statistics : <https://www.bts.gov/content/us-waterborne-freight>
Table 1-56 (table_01_56M_052825) (執筆時点で最新のデータ)

図表 54 米国国内水上輸送量の推移

(縦軸単位：100 万米トン)



貨物取扱量によるトップ 25 位港湾²⁹

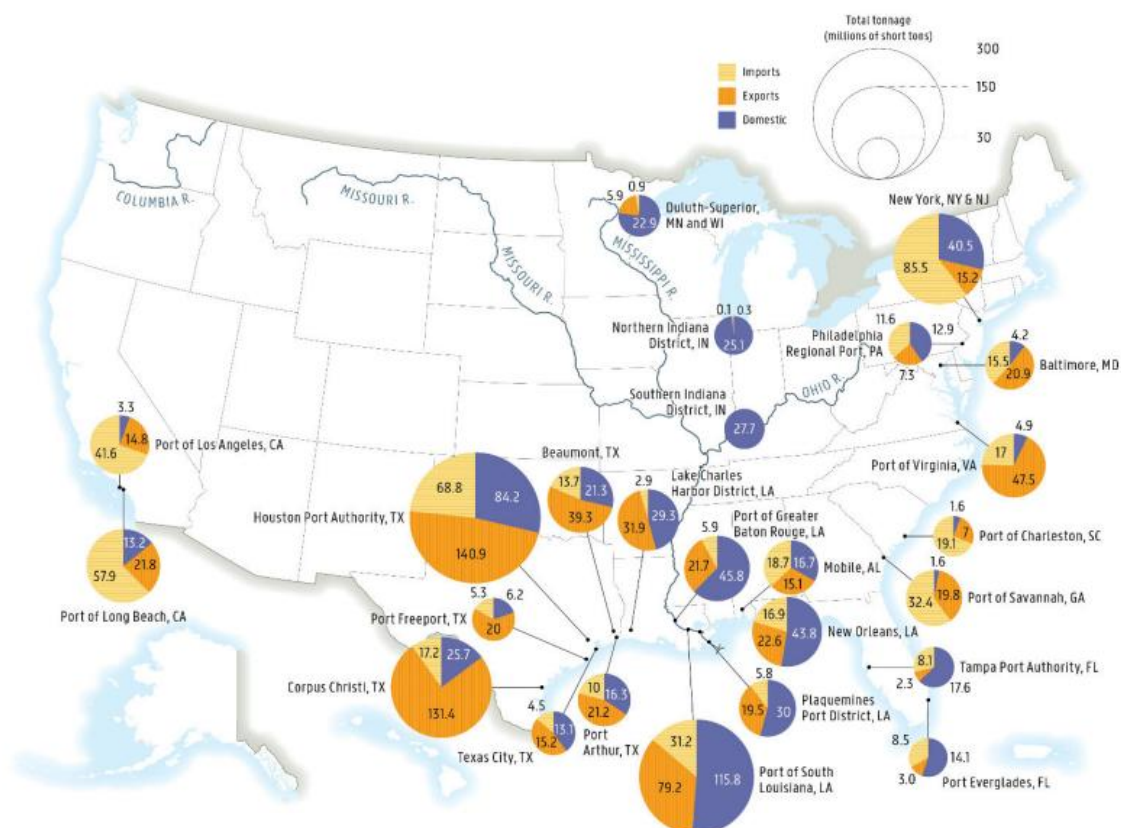
2022 年に貨物取扱量トップ 25 位の港湾は合計 18 億 6,000 万トンの貨物を取り扱った。これは総貨物取扱量の約 71% である。取扱量が最も多い港湾は液体貨物（石油及びケミカル等）と乾貨物（石炭、穀物等）の両方を扱う港湾である。2022 年の取扱量トップ港湾はヒューストン港であり、取扱量は 2 億 9,380 万トンであった。

²⁹ *2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, Jan 2025.*

図表 55 貨物取扱量によるトップ 25 位港湾

(貨物量単位：100 万米トン)

Rank	Port	Total (millions of short tons)
1	Houston Port Authority, TX	293.8
2	South Louisiana, LA, Port of	226.2
3	Corpus Christi, TX	174.3
4	New York, NY & NJ	141.3
5	Port of Long Beach, CA	93.0
6	New Orleans, LA	83.3
7	Beaumont, TX	74.3
8	Port of Greater Baton Rouge, LA	73.4
9	Virginia, VA, Port of	69.4
10	Lake Charles Harbor District, LA	64.1
11	Port of Los Angeles, CA	59.8
12	Plaquemines Port District, LA	55.4
13	Port of Savannah, GA	53.7
14	Mobile, AL	50.5
15	Port Arthur, TX	47.5
16	Baltimore, MD	40.6
17	Texas City, TX	32.9
18	Philadelphia Regional Port, PA	31.8
19	Port Freeport, TX	31.6
20	Duluth-Superior, MN and WI	29.6
21	Tampa Port Authority, FL	28.0
22	Southern Indiana District, IN	27.7
23	Port of Charleston, SC	27.7
24	Port Everglades, FL	25.6
25	Northern Indiana District, IN	25.4



Source: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, based upon 2022 data (latest available) provided by U.S. Army Corps of Engineers, Waterborne Commerce Statistics Center. Special tabulation as of July 2024.

出所：米国陸軍工兵隊水上商業統計センター提供の最新（2022 年）データに基づき、
2024 年 7 月時点において米国運輸省運輸統計局が集計し作成

ドライバルク取扱量によるトップ 25 位港湾³⁰

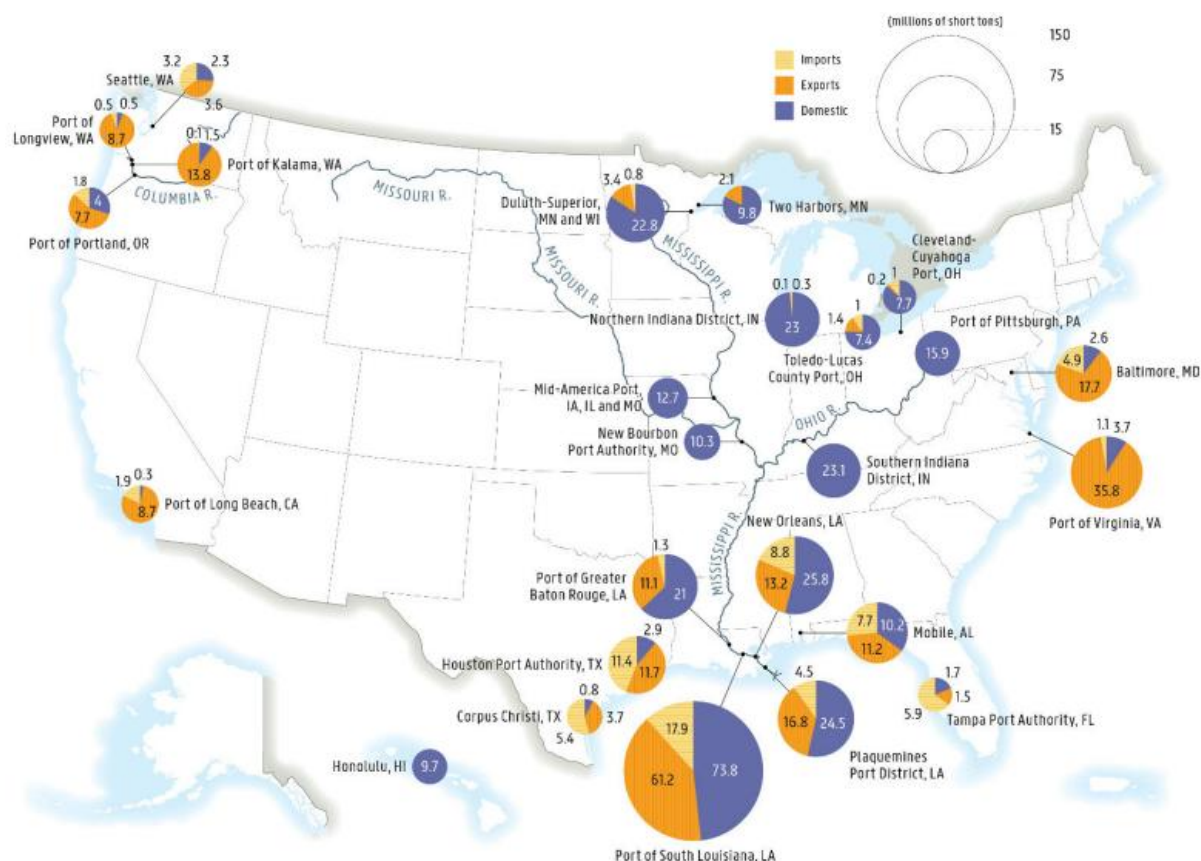
2022 年にドライバルク取扱量トップ 25 位の港湾は合計 6 億 3,120 万トンの貨物を取り扱った。これはドライバルクを取扱う 256 港湾の 65.3%を占める。サウスルイジアナ港が取扱量 1 億 5,300 万トンで 1 位であった。サウスルイジアナ港の取扱量は 2 位のニューオリンズ港および 3 位のルイジアナ州プラークミンズ（Plaquemines）港の 3 倍を超え、群を抜いている。

図表 56 ドライバルク取扱量によるトップ 25 位港湾

（貨物量単位：100 万米トン）

Rank	Port	Total (millions of short tons)
1	South Louisiana, LA, Port of	153.0
2	New Orleans, LA	47.9
3	Plaquemines Port District, LA	45.8
4	Virginia, VA, Port of	40.6
5	Port of Greater Baton Rouge, LA	33.4
6	Mobile, AL	29.0
7	Duluth-Superior, MN and WI	27.0
8	Houston Port Authority, TX	26.0
9	Baltimore, MD	25.2
10	Northern Indiana District, IN	23.3
11	Southern Indiana District, IN	23.1
12	Pittsburgh, PA Port of	15.9
13	Port of Kalama, WA	15.5
14	Port of Portland, OR	13.5
15	Mid-America Port, IA, IL and MO	12.7
16	Two Harbors, MN	11.9
17	Port of Long Beach, CA	10.9
18	New Bourbon Port Authority, MO	10.3
19	Corpus Christi, TX	10.0
20	Toledo-Lucas County Port, OH	9.8
21	Honolulu, O'ahu, HI	9.7
22	Port of Longview, WA	9.7
23	Seattle, WA	9.1
24	Tampa Port Authority, FL	9.0
25	Cleveland-Cuyahoga Port, OH	8.9

³⁰ 2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, Jan 2025



出所：米国陸軍工兵隊水上商業統計センター提供の最新（2022 年）データに基づき、
2024 年 7 月時点において米国運輸省運輸統計局が集計し作成

コンテナ取扱量によるトップ 25 位港湾³¹

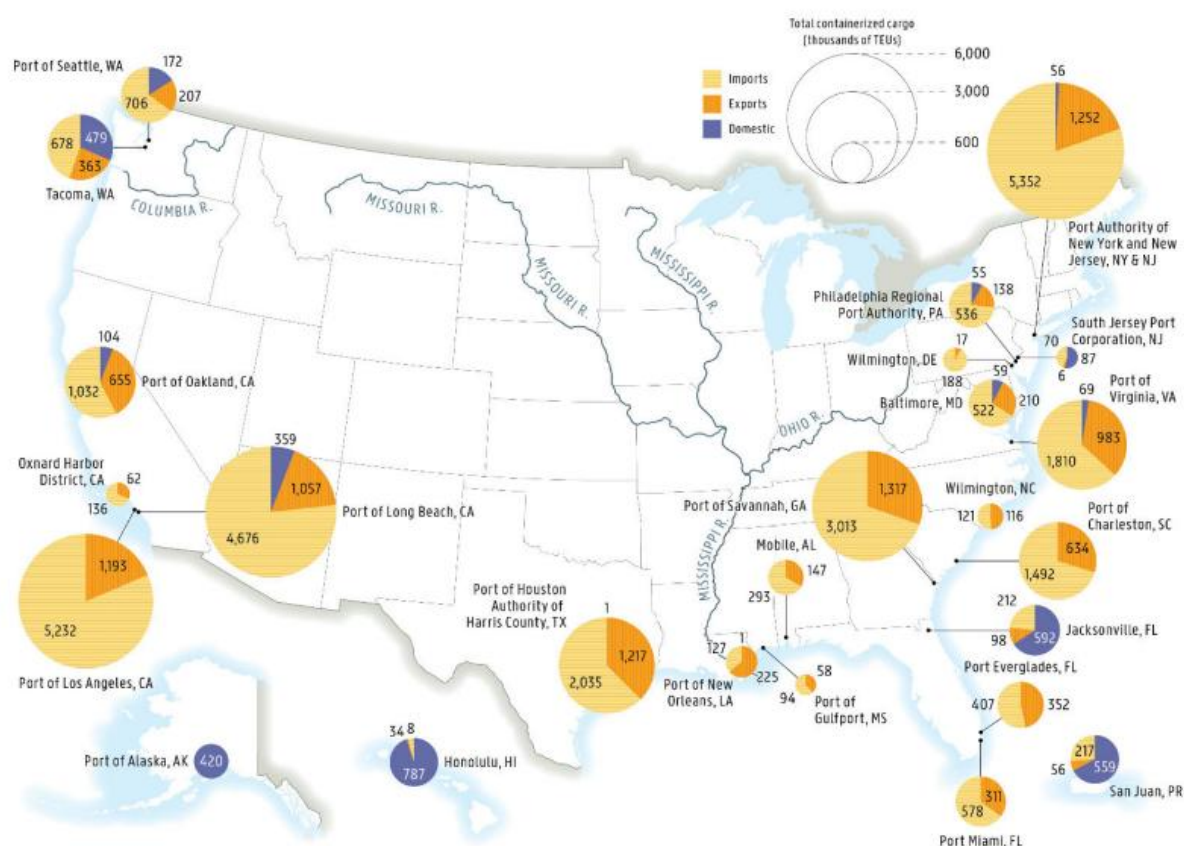
2022 年にコンテナ取扱量トップ 25 位の港湾は合計約 4,400 万 TEU を取り扱った。これは米国コンテナ港全体の 96%であった。TEU 取扱量の最も多い港湾は沿岸コンテナ港湾である。2022 年のトップコンテナ港はニューヨーク/ニュージャージー港であり、次いでカリフォルニア州のロサンゼルス港、ロングビーチ港の順であった。

³¹ 2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, Jan 2025

図表 57 コンテナ取扱量によるトップ 25 位港湾

(貨物量単位：100 万米トン)

Rank	Port	Total (thousands of TEUs)
1	New York, NY & NJ	6,660.3
2	Port of Los Angeles, CA	6,424.3
3	Port of Long Beach, CA	6,092.0
4	Port of Savannah, GA	4,329.9
5	Houston Port Authority, TX	3,252.6
6	Virginia, VA, Port of	2,861.9
7	Port of Charleston, SC	2,126.3
8	Port of Oakland, CA	1,791.2
9	Tacoma, WA	1,519.2
10	Seattle, WA	1,085.2
11	Jacksonville, FL	902.6
12	Port Miami, FL	889.0
13	San Juan, PR	832.0
14	Honolulu, O'ahu, HI	828.8
15	Baltimore, MD	790.9
16	Port Everglades, FL	758.5
17	Philadelphia Regional Port, PA	728.5
18	Mobile, AL	440.4
19	Port of Alaska, AK	419.8
20	New Orleans, LA	352.7
21	Wilmington, NC	237.2
22	Wilmington, DE	204.4
23	Oxnard Harbor District, CA	197.8
24	South Jersey Port Corp, NJ	163.1
25	Port of Gulfport, MS	152.0



出所：米国陸軍工兵隊水上商業統計センター提供の最新（2022 年）データに基づき、
2024 年 7 月時点において米国運輸省運輸統計局が集計し作成

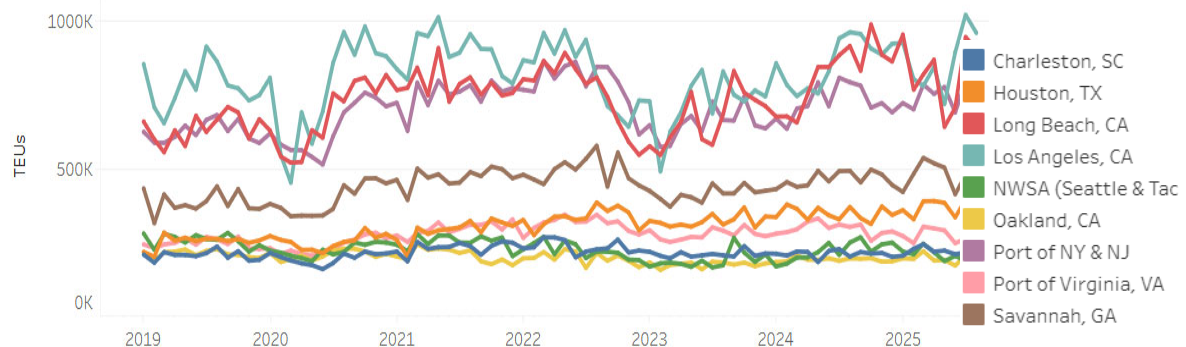
サプライチェーンの問題³²

米国経済は、新型コロナパンデミック発生以来、供給チェーンの課題と貨物輸送システムのパフォーマンスによって影響を受けてきた。たとえば、コンテナ港はインターモーダル輸送用のコンテナやシャーシの不足に悩まされており、海上輸送や港湾サービスの需要が供給を上回っているため、サプライチェーン全体に混乱が生じてきた。

コンテナ取扱量は 2022 年の春夏のコンテナ輸入量増を受けて、増加してきた。これは、消費者需要の増加と、西海岸の労働契約満了を控えた小売業者による在庫確保を反映している。主要米国コンテナ港の月間取扱量は 2022 年 5 月に 463 万 TEU でピークに達し、2025 年 7 月は 449 万 TEU であった。2023 年はコンテナ港の取扱量が 2022 年比で減少したが、その後 2025 年初頭にかけては増加傾向となった。しかしながら、2025 年 5 月には、コンテナ港の月間取扱量が激減した。これには複数の要因が考えられるが、1 つの要因として継続的な関税や手数料の変動など、変化する貿易政策への調整を反映していると言える³³。これらの貿易政策については III 章で詳述する。

図表 58 米国主要コンテナ港取扱 TEU 2019 年 1 月—2025 年 8 月³⁴

(チャールストン港、ヒューストン港、ロングビーチ港、ロサンゼルス港、シアトル/タコマ港、オークランド港、ニューヨーク/ニュージャージー港、バージニア港、およびサバンナ港の 9 港)



2022 年初頭には、ロサンゼルス/ロングビーチ港だけで、サンペドロ湾の錨地で 100 隻以上のコンテナ船が沖待ちをしていたにも関わらず、2023 年には沖待ち船舶は殆どなくなった³⁵。2024 年には、東海岸の港湾で入港待ちのコンテナ船数が最も多くなった。2024 年 5 月まで沖待ちコンテナ数が多く、チャールストン港がその状況を牽引していた。同港は 2024 年 5 月にソフトウェアの不具合により予定外の閉鎖を余儀なくされた。また、大型船バースを閉鎖する進行中のプロジェクトがあり、危険物流出により大型船バースが 3 日間閉鎖されたこともあった³⁶。ロサンゼルス/ロングビーチの港は、現地の船舶航行管理システムと連携して、港湾複合施設内外の混雑と排気を減らすための船舶待機システム

³² 2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, Jan 2025

³³ <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-june-2025-us-imports-down-in-may-led-by-china>

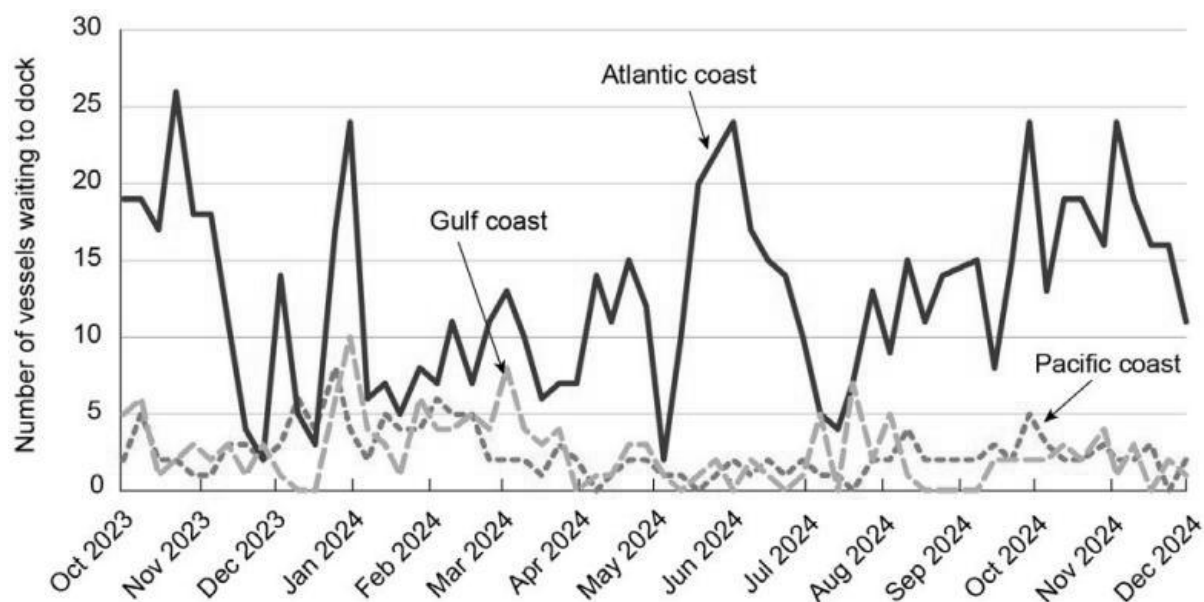
³⁴ Port Performance Freight Statistics Program: Monthly TEUs by Port

³⁵ US DOT Bureau of Transportation Statistics: SupplyChain challenges in 2023

³⁶ 2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, January 15, 2025

を導入し、船舶は進行方向に応じて、港に入る順番を待つために減速航行または海上で50～150マイルの距離を保持する必要があることから、ロサンゼルス港とロングビーチの港におけるコンテナ船の混雑が著しく減少した。

図表 59 米国港湾における沖待ちコンテナ船数（週次） 2023 年 10 月-2024 年 12 月³⁷



³⁷ 2025 Port Performance Freight Statistics Program: Annual Report to Congress, January 15, 2025 Figure 23

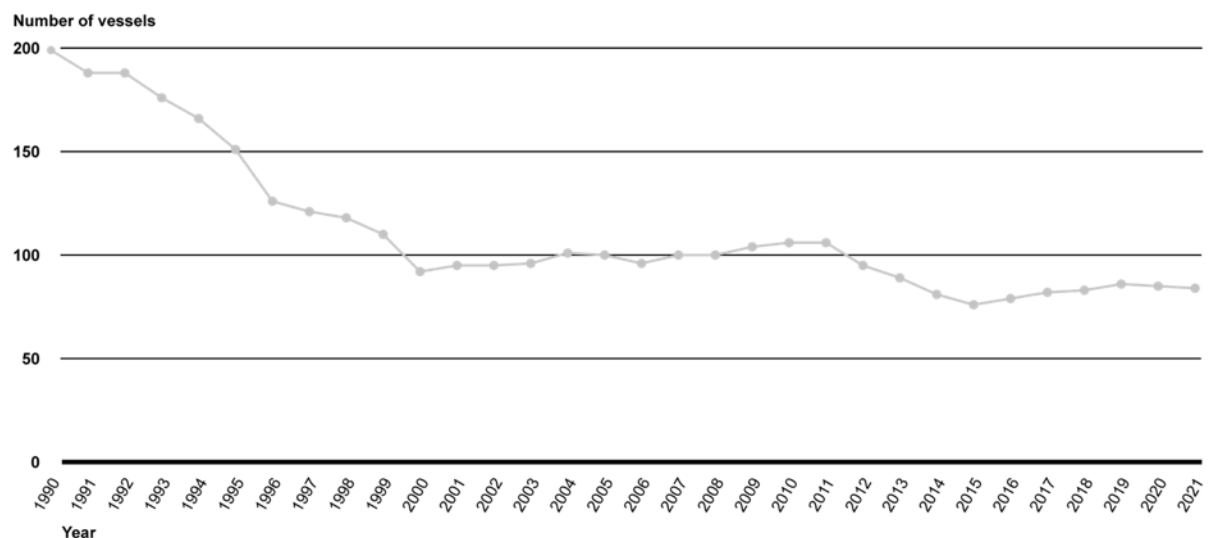
4. 米国主要海運政策

米国運輸省海事局（MARAD）は米国海運に関する数々のプログラムを運営している。MARAD が運営する海運プログラムは、米国籍航洋船を維持するためのプログラム、戦略的海上輸送に従事する国有船の管理プログラム、ジョーンズアクト内航船に関するプログラム等である。以下に MARAD が運営する主要な海運プログラム、及び国防総省のプログラムを概説する。

4.1 米国籍航洋商船隊（非ジョーンズアクト船隊）を維持するための主要政策

米国籍航洋商船数は 1990 年以来減少しているが、2000 年以降はほぼ横ばい状態となっている。以下の図表のとおり、米国籍航洋商船数は 1990 年の 199 隻から 2021 年には 84 隻へと減少したが、2025 年には 96 隻になっている³⁸。米国籍外航船の減少は、様々な要件により米国籍運航コストが割高になることから、国際市場で競争力を持たないことが主因となっている。そのため、米国籍航洋商船を維持するために様々な措置がとられている。

図表 60 米国籍外航船数の推移³⁹



Source: GAO analysis of Maritime Administration data on non-Jones Act eligible ocean-going vessels. | GAO-22-105160

MARAD は国防総省の海上輸送要求を満たすため、米国籍船舶及び米国人船員の確保を担っている。米国籍船隊の維持は国策であり、1936 年商船法に以下の三原則が示されている。

- 米国人が所有・運航し、戦時下の困難な任務で信頼できる支援を提供する軍事有用性のある商船隊は国防に不可欠である。
- 米国籍船隊に配乗するために訓練を受けた米国人船員の予備要員が必要とされる。
- 平時及び戦時下で海外における商品輸送を確保するために国際貿易における米国籍船隊の存在が必要である。

³⁸ https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2025-06/DS_USFlag-Fleet_2025_JAN.pdf

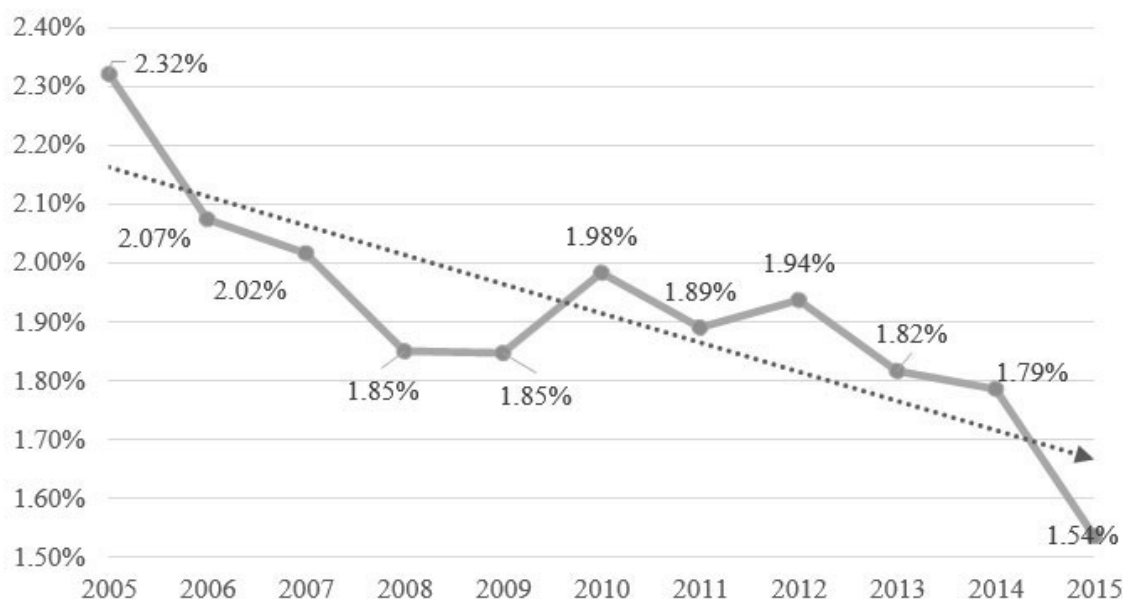
³⁹ GAO, Maritime Administration: Action Needed to Enhance Cargo reference Oversight, Sep. 2022

このように、米国政府による米国籍船隊保護政策は「国家安全保障」を大義とするものである。例えば、1991 年の湾岸戦争時の「砂漠の嵐」作戦では外国籍船舶の 7%が戦域への輸送を拒否したのに対し、米国籍船舶は戦域への輸送を継続したとされている⁴⁰。米国籍船員は米国籍商船だけではなく有事の際に国有の予備貨物船隊を緊急現役編入するために必要である。

また、米国運輸省の「United States Flag Privately-Owned Merchant Fleet Report: Oceangoing, Self-Propelled Vessels of 1,000 Gross Tons and Above that Carry Cargo from Port to Port⁴¹」によれば、2025 年 4 月時点で、1,000GT を超える米国籍外航船は 95 隻であった。95 隻の内訳はコンテナ船 38 隻、自動車運搬船 21 隻、タンカー19 隻、一般貨物船 10 隻、ドライバルク船 4 隻、RO-RO 船 2 隻、ConRo 1 隻であり、海事安全保障プログラム（MSP）による運航助成を受けている船舶は 60 隻であった。

国際航路は外国籍船舶が圧倒的に優勢であり、GAO の 2018 年のレポートでは、米国の国際海上輸送量のうち米国籍船の輸送量は重量ベースで 1.5%にすぎない⁴²と記載されている。1977 年から 1993 年まで米国籍船舶は国際海上輸送量の 4%近くを輸送していたが、2003 年には 2%となった。

図表 61 米国の国際海上輸送量に占める米国籍船舶の輸送量の割合（2005-2015）⁴³



⁴⁰ General Darren W. McDew, United States Air Force Commander, United States Transportation Command, On the State of the Command, testimony before the Senate Armed Services Committee, 115th Cong., 2nd sess., April 10, 2018.

⁴¹ U.S.-Flagged Fleet – 2025

⁴² Rear Admiral Mark H. Buzby, USN Ret., Administrator, Maritime Administration, U.S. Department of Transportation The State of the U.S. Flag Maritime Industry, testimony before the House Committee on Transportation and Infrastructure, Subcommittee on Coast Guard and Marine Transportation, 115th Cong., 2nd sess., January 17, 2018. (GAO-18-478, MARITIME SECURITY: DOT Needs to Expediently Finalize the Required National Maritime Strategy for Sustaining U.S. - Flag Fleet, August 2018)

⁴³ Statement of Mark H. Buzby Administrator, Maritime Administration, U.S. Department of Transportation, Before the Committee On Transportation and Infrastructure, Subcommittee On Coast Guard And Maritime Transportation, U.S. House of Representatives, January 17, 2019

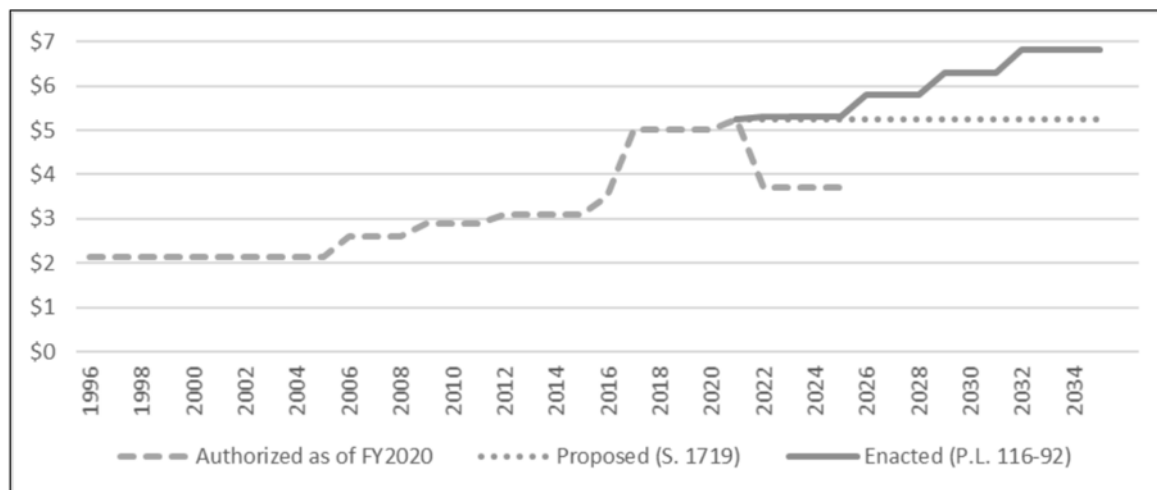
米国籍外航船には米国人配乗が義務付けられており、また米国沿岸警備隊（USCG）の規制を受けるため外国籍船に比べて運航コストがきわめて高く、競争力がない。そのため米国籍、米国人配乗の外航船の存在を担保する目的で、米国政府は、海事安全保障プログラム（MSP）、タンカー安全保障プログラム（TSP）、貨物優遇措置といった財政的・契約上の優遇措置を設け、運航コストの格差を相殺するためのインセンティブを提供している。

国防総省は有事の際に外国籍船舶に依存することを避けるために、軍事海上輸送（シーリフト）に米国人船員と米国籍商船を使用することを要求している。動員された船員と船舶は、連邦政府が所有する商船タイプの予備船と共に緊急シーリフト船隊に編入される。

4.1.1 海事安全保障プログラム（MSP）

1996 年の海事安全保障法（P.L 104-239）により制定された海事安全保障プログラム（Maritime Security Program : MSP）は紛争時やその他の国家緊急事態の際に、国防長官の要請に応じ、船舶、港湾ターミナル、物流施設、米国人船員を政府に提供する見返りに、政府が毎年、運航補助を支給するプログラムである。米国発着の外航輸送に従事する米国籍商船に対し、有事の際に政府の使用に供することを条件として 60 隻に対して運航助成が行われている。現在 MSP は 2035 年 9 月 30 日まで承認されている。MSP は戦略的海上輸送を担う官有船に配乗する米国人船員の雇用基盤を維持する役割も果たしている。MSP により近代的な外国籍船の米国籍への転籍が奨励されている。ジョーンズアクト船は MSP に参加することはできない。MSP 船は米国建造である必要はない。

図表 62 1996-2035 会計年度の 1 隻当たりの MSP 助成金額の推移⁴⁴



Source: P.L. 104-239, P.L. 108-136, P.L. 111-383, P.L. 112-239, P.L. 114-92, P.L. 114-113, P.L. 115-232, S. 1719, P.L. 116-92.

Notes: From FY1996 to FY2005, stipends were capped at 47 vessels. The cap was increased to 60 vessels beginning in FY2006. Bill numbers refer to 116th Congress.

⁴⁴ CRS Report R46654, *U.S. Maritime Administration (MARAD) Shipping and Shipbuilding Support Programs*. By Ben Goldman (January 8, 2021)

MSP 参加船は最大 60 隻と規定されている。2016 会計年度に支給額は 1 隻あたり年間 350 万ドルであったが、2017 会計年度には 499 万ドルに増額され、2018 会計年度から 2020 会計年度までは年間 500 万ドル、総額 3 億ドルが支給された。2021 会計年度には 523 万ドル、2022-2025 会計年度には 1 隻あたり 530 万ドル、2026-2028 会計年度には 1 隻あたり 580 万ドル、2029-2031 会計年度には 1 隻あたり 630 万ドル、2032-2035 年度には 1 隻あたり 680 万ドルとなっている⁴⁵。1936 年以来、米国籍船舶の割高な運航コストを相殺するための何らかの助成が行われている。

2020 年に出された「GAO-20-178 National Maritime Strategy」によると、運輸省は MSP 助成により米国籍船と外国籍船の年間運航コスト差額の約 71% がカバーされているとしている⁴⁶。以下に 2025 年 4 月現在の MSP 参加船舶を示す⁴⁷。

図表 63 MSP 参加船舶 (2025 年 4 月)

船名	船種	GT	DWT	建造国	建造年	オペレーター
ARC INDEPENDENCE	自動車運搬船	72,118	30,383	韓国	2007	American International Shipping, LLC
ARC INTEGRITY	自動車運搬船	72,118	30,386	韓国	2008	American Roll-on Roll-off
ARC RESOLVE	自動車運搬船	61,260	22,564	韓国	2006	
LIBERTY	自動車運搬船	61,321	22,271	日本	2006	
PRESIDENT BUSH	コンテナ船	59,052	72,980	中国	2024	APL LLC
APL EAGLE	コンテナ船	18,870	23,344	中国	2016	APL Marine LLC
APL OCEANIA	コンテナ船	18,485	23,695	中国	2010	
PRESIDENT CARTER	コンテナ船	59,052	71,520	中国	2024	
PRESIDENT GRANT	コンテナ船	59,052	72,961	中国	2024	
PRESIDENT JQ ADAMS	コンテナ船	59,052	72,963	中国	2024	
PRESIDENT MONROE	コンテナ船	59,052	72,921	中国	2024	
PRESIDENT REAGAN	コンテナ船	59,052	72,887	中国	2024	
APL ISLANDER	コンテナ船	17,594	21,257	韓国	2007	APL Maritime Ltd
SLNC SEVERN	ドライバルク船	33,737	57,888	中国	2017	Argent Marine Companies
ALLIANCE NORFOLK	自動車運搬船	57,280	21,179	韓国	2007	Farrell Lines
ALLIANCE ST. LOUIS	自動車運搬船	57,280	21,081	韓国	2005	
MAERSK IOWA	コンテナ船	50,686	61,454	韓国	2006	
MAERSK MONTANA	コンテナ船	50,686	61,499	韓国	2006	
MAERSK OHIO	コンテナ船	50,686	61,454	韓国	2006	
ARC COMMITMENT	自動車運搬船	74,255	31,143	韓国	2011	Fidelio LP
ARC DEFENDER	自動車運搬船	61,328	22,144	日本	2008	
ARC ENDEAVOR	自動車運搬船	72,295	28,837	韓国	2011	
ARC HONOR	自動車運搬船	72,295	28,818	韓国	2012	

⁴⁵ Department of Transportation Maritime Administration, Budget Estimates, Fiscal Year 2024
REVIEW OF FISCAL YEAR 2025 MARITIME TRANSPORTATION BUDGET REQUESTS, PT. 1: MARITIME
ADMINISTRATION AND FEDERAL MARITIME COMMISSION

Federal Register: Solicitation of Applications for the Award of Two Maritime Security Program Operating Agreements, May 26 2023

⁴⁶ GAO-20-178 National Maritime Strategy, January 2020

⁴⁷ U.S.-Flagged Fleet – 2025

船名	船種	GT	DWT	建造国	建造年	オペレーター
OCEAN FREEDOM	一般貨物船	12,810	14,359	中国	2010	
PATRIOT	自動車運搬船	60,979	22,564	韓国	2006	
COLORADO EX-PRESS	コンテナ船	75,579	85,614	韓国	2008	Hapag-Lloyd USA
DELAWARE EX-PRESS	コンテナ船	75,579	85,517	韓国	2008	
HUDSON EXPRESS	コンテナ船	75,579	85,326	韓国	2008	
MISSOURI EXPRESS	コンテナ船	75,579	85,384	韓国	2008	
POTOMAC EXPRESS	コンテナ船	75,579	85,517	韓国	2008	
LIBERTY PASSION	自動車運搬船	58,107	20,352	韓国	2017	Liberty Global Logistics LLC
LIBERTY POWER	Ro-Ro	50,110	46,635	韓国	2011	
LIBERTY PRIDE	自動車運搬船	57,030	21,233	韓国	2009	
LIBERTY PROMISE	自動車運搬船	57,030	21,359	韓国	2010	
ALLIANCE FAIRFAX	自動車運搬船	59,705	19,670	韓国	2005	Maersk Line Ltd-USA
MAERSK ATLANTA	コンテナ船	74,642	84,705	韓国	2006	
MAERSK CHESA-PEAKE	コンテナ船	25,904	35,119	ドイツ	2008	
MAERSK CHICAGO	コンテナ船	74,642	84,775	韓国	2007	
MAERSK COLUMBUS	コンテナ船	74,642	94,783	韓国	2007	
MAERSK DENVER	コンテナ船	74,642	84,771	韓国	2007	
MAERSK DETROIT	コンテナ船	74,642	94,480	韓国	2008	
MAERSK DURBAN	コンテナ船	25,406	33,750	ドイツ	2005	
MAERSK HARTFORD	コンテナ船	74,642	84,783	韓国	2007	
MAERSK KANSAS	コンテナ船	50,442	61,447	韓国	2007	
MAERSK KENSINGTON	コンテナ船	74,642	84,688	韓国	2007	
MAERSK KINLOSS	コンテナ船	74,642	84,835	韓国	2008	
MAERSK PITTSBURGH	コンテナ船	74,642	84,688	韓国	2008	
MAERSK SARATOGA	コンテナ船	24,488	28,844	ドイツ	2004	
MAERSK SELETAR	コンテナ船	80,503	108,299	韓国	2007	
MAERSK SENTOSA	コンテナ船	80,503	87,618	韓国	2007	
MAERSK TENNESSEE	コンテナ船	50,442	61,433	韓国	2007	
MAERSK YORKTOWN	コンテナ船	24,488	28,897	ドイツ	2004	
OCEAN GLORY	一般貨物船	18,410	19,410	中国	2015	Patriot Shipping
OCEAN GRAND	一般貨物船	18,410	19,436	中国	2015	
OCEAN GIANT	一般貨物船	15,549	17,590	中国	2012	Waterman Steamship Corp
OCEAN GLADIATOR	一般貨物船	15,549	17,704	中国	2010	Waterman Transport Inc
ERIDANUS LEADER	自動車運搬船	59,501	18,056	日本	2010	
GREEN BAY	自動車運搬船	59,250	18,312	日本	2007	
GREEN OCEAN	自動車運搬船	74,888	23,658	日本	2023	
GREEN WAVE	自動車運搬船	74,888	23,638	日本	2024	

4.1.2 ケーブル安全保障船隊プログラム

ケーブル安全保障船隊（CSF）プログラムは、2019年に MARAD が新たに権限を賦与されたプログラムであり、2021 年から実施されてきた⁴⁸。国家安全保障の要件を満たし、国際海底ケーブルサービスにおける米国のプレゼンスを維持することを目的として、現役の商業的に採算の合う民間所有の米国籍ケーブル船の維持を図るプログラムで、1 隻当たり年間 500 万ドルの補助金が 2 隻に対して支払われる。プログラム予算は 1 年毎に議会に配算を認められる必要がある。米国籍に転籍したケーブル敷設船 CS ディサインプ（C.S. Decisive）と CS ディペンダブル（C.S. Dependable）が CSF 補助金を受給してきた⁴⁹。2024 年に、バイデン政権が CSF プログラムへの資金提供を停止した⁵⁰。しかしながら、2025 年 9 月に出された年間予算執行停止期間中の業務計画によると、CSF は、繰越金を利用して運用を継続すると記載されている⁵¹。

4.1.3 タンカー安全保障（TSP）プログラム

タンカー安全保障プログラム（TSP）は国家安全保障上支援能力のある米国籍プロダクトタンカーに直接助成を行うものである。本プログラムの目的は国際航路で運航する軍事上有用かつ商業的に存続能力のあるタンカー船隊を維持すると共に、インターモーダル施設の国際的ネットワークへのアクセスを確保することにある⁵²。

2022 年会計年度予算では 1 隻当たり 600 万ドル、最大 10 隻の助成予算として 6,000 万ドルが配算された。2023 会計年度予算でも、商業的に採算性があり、軍事的に有用な民間所有のタンカー 10 隻を対象とした TSP プログラムへの全額資金提供が承認された。さらに 2023 会計年度の米国国防権限法（NDAA）は、2024 会計年度から 2035 会計年度にかけて TSP の対象船舶数を 20 隻に拡大することを義務付け、プログラムに登録された各船舶への奨励金支給に必要な資金の増額も承認した⁵³。なお、MSP と同様に、TSP への資金は、毎年予算措置が必要となる。TSP 参加資格を得るためには、30,000-60,000 DWT の中型（MR）プロダクトタンカーであり、燃料積載能力が 23 万バレル以上で、船齢 10 年未満である必要がある。以下に 2025 年 1 月時点の TSP 参加船舶を示す。

⁴⁸ 46 U.S. Code § 53202 - Establishment of the Cable Security Fleet

⁴⁹ <http://m.amo-union.net/article.php?a=4568>

⁵⁰ <https://www.commerce.senate.gov/2024/8/biden-harris-admin-defunds-national-security-program-for-woke-liberal-initiatives>

⁵¹ Department of Transportation, *Plans for Operations During a Lapse in Annual Appropriations*, September 30, 2025

⁵² 46 U.S.C. § 53402- Establishment of the Tanker Security Fleet

⁵³ <https://www.amo-union.org/news/ndaa-2024/>

図表 64 TSP 参加船舶（2025 年 1 月）⁵⁴

船名	契約者	船種
OVERSEAS SANTORINI	Santorini Tanker LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
OVERSEAS SUN COAST	Overseas Sun Coast LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
TORM THOR	TSP Tankers III, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
TORM THUNDER	TSP Tankers I, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
TORM TIMOTHY	TSP Tankers II, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
SHENANDOAH TRADER	U.S. Marine Management, Inc	中型 (MR) プロダクトタンカー
STENA IMMACULATE	Crowley-Stena Marine Solutions, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
STENA IMPECCABLE	Crowley-Stena Marine Solutions, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー
STENA IMPERATIVE	Crowley-Stena Marine Solutions, LLC	中型 (MR) プロダクトタンカー

2025 年 8 月に Crowley は、同社が管理する MR 型タンカー *CS Anthem* が TSP に基づく運航承認を取得し、同船が *Stena Immaculate* の後継船になることを発表した⁵⁵。

2023 年 9 月 15 日に、海軍海上輸送司令 (MSC) が、Crowley と Seabulk に対して、3 隻のタンカー (*Stena Impeccable*、*Stena Imperative* と *Torm Timothy*) のタイムチャーター契約を発注した⁵⁶。

4.1.4 自主的複合一貫輸送 (VISA) プログラム

MARAD は戦時下に必要な米国籍船舶の輸送能力が確実に利用できるようにすることを意図したプログラムを運営している。自主的複合一貫輸送 (Voluntary Intermodal Sealift Agreement : VISA) プログラムは国防総省が承認した緊急準備プログラムである。VISA は国防総省が弾薬及び兵站貨物の輸送に際して民間のインターモーダル能力へのアクセスを確保することを目的としている。VISA プログラムは国防総省が規定する 3 段階からなる緊急準備プログラムであり、第 3 段階発動時に、海事安全保障プログラム (MSP) に参加する船社は MSP 船と関連するインターモーダル輸送資産の 100%を提供しなければならない。MSP 助成を受けていない VISA 参加船社は VISA プログラム第 3 段階が発動された場合、米国籍船腹の 50%を提供しなければならない。VISA 参加船社は平時の国防総省貨物輸送の入札時に優先される。

戦時または平時に国防総省は船舶チャーター契約または通常の運航ルートを利用して商船オペレーターに貨物輸送を発注する。VISA 発動時にオペレーターは予め規定された運賃率により輸送報酬を受ける。これまで国防総省は VISA を発動したことはなく、これまでのところ国防総省の海上輸送要求は通常の運航により満たされている。

VISA プログラムの根拠法は 1950 年国防生産法セクション 708 であり、5 年毎の延長が認められている。2024 年 10 月 18 日に MARAD は VISA プログラムを 2029 年 10 月 1 日まで延長することを発表している⁵⁷。

⁵⁴ <https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/current-tsp-participants>

⁵⁵ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-managed-cs-anthem-joins-tanker-security-program/>

⁵⁶ <https://www.war.gov/News/Contracts/Contract/Article/3527789/>

⁵⁷ <https://www.transportation.gov/regulations/federal-register-documents/2024-23974>

MSP プログラムに参加しているタンカーは VISA と同様の VTA (Voluntary Tanker Agreement) への参加を義務付けられている。2022 年 11 月 7 日付けの官報で改訂された VTA 契約の内容が発表されている⁵⁸。

4.1.5 自国籍船優先貨物 (cargo preference) プログラム

自国籍船優先貨物プログラムは有事の際に必要な海上輸送能力、熟練した米国人船員を提供し、米国の海上貿易が外国に支配されることを防ぐ目的で米国籍商船の所有、運航を維持し、奨励するための収入基盤を提供することを目的として、政府貨物の海上輸送に米国籍船舶の使用を義務付けるものである。

政府貨物とは連邦政府の関与の直接的結果として発生する貨物、連邦政府プログラムの財政支援により間接的に発生する貨物、または連邦政府による保証に関連して発生する貨物である。

- 1904 年軍用貨物自国籍船優先法により国防総省貨物の 100%を米国籍船舶で輸送することが要求されている。但し、米国籍商船にとって公正かつ妥当な価格で利用できる場合に限る。(10 U.S.C. §2631)
- 1954 年の自国籍船優先貨物法により非軍用の政府貨物の少なくとも 50%を米国籍商船で輸送することが義務付けられている。但し、米国籍商船にとって公正かつ妥当な価格で利用できる場合に限る。民生機関の貨物及び農業食糧支援貨物に適用される。(46 U.S.C. §55305)
- Public Resolution 17 により政府融資または信用保証の結果発生する貨物の 100%を米国籍船舶で輸送することが義務づけられている。輸出入銀行の融資又は信用保証により発生する貨物に適用される。(46 U.S.C. §55304)

2022 年の米国会計検査院 (GAO) 報告書によれば、政府貨物の 68%は国防総省の貨物である⁵⁹。約 85 隻の米国籍船が優先貨物輸送に従事しており、うち 60 隻は MSP (海事安全保障プログラム) 参加船舶である⁶⁰。バイデン政権は議会に対して、新たに米国籍を取得した船舶が米国籍優先貨物の輸送資格を得るまでの 3 年間の待機期間を廃止するように提案していた⁶¹。これにより、新たに米国籍を取得した船舶は直ちに優先貨物を輸送できるようになるが、その代わり、これらの船舶は 3 年間米国籍を維持することが義務付けられる。この提案は 2024 会計年度国防権限法の一部として成立したが、施行は 2030 年 1 月 1 日からとなる⁶²。

⁵⁸ <https://www.federalregister.gov/documents/2022/11/07/2022-24184/renewal-of-the-voluntary-tanker-agreement-program-revised-form-of-the-voluntary-agreement>

⁵⁹ GAO, Maritime Administration: Action Needed to Enhance Cargo Preference Oversight, Sep. 2022

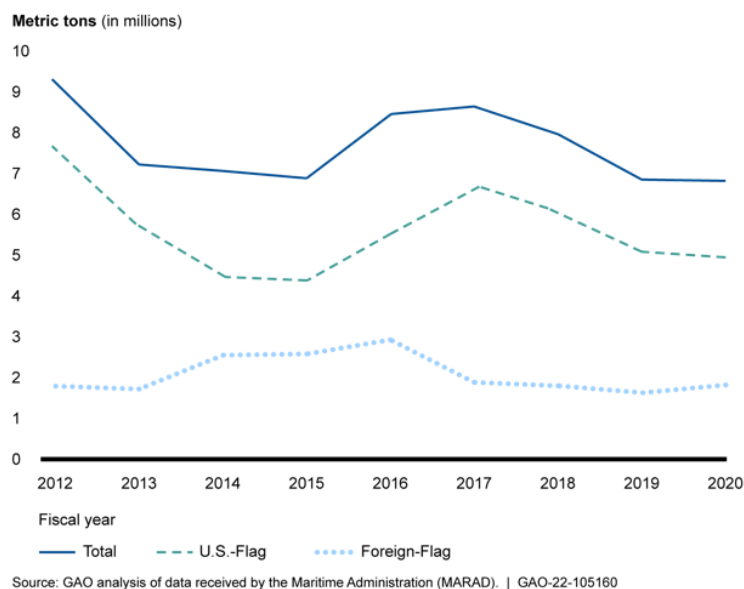
⁶⁰ CRS Report R46654, U.S. Maritime Administration (MARAD) Shipping and Shipbuilding Support Programs. By Ben Goldman (January 8, 2021)

⁶¹ Oral Testimony: Maritime Administrator Hearing Before the Subcommittee on Coast Guard & Maritime Transportation "Cargo Preference: Compliance with and Enforcement of Maritime's Buy American Laws", September 14, 2022 <https://www.maritime.dot.gov/newsroom/congressional-testimony/oral-testimony-maritime-administrator-hearing-subcommittee-coast>

⁶² <https://www.transportation.gov/posture-and-readiness-mobility-enterprise-transcom-and-marad>

連邦機関の貨物輸送量、および米国籍船による輸送量を含む、水上輸送連邦政府貨物量については、MARAD は 2013 年以降、データを公表していない⁶³。以下のグラフは、MARAD が米国会計検査院（GAO）に提供したデータによるものである。

図表 65 水上輸送連邦政府貨物量⁶⁴



4.2 戦略的海上輸送（Strategic Sealift）プログラム

国防総省米国輸送軍（US Transportation Command: USTRANSCOM）の軍事海上輸送司令部（Military Sealift Command: MSC）が軍用貨物の輸送任務を担っており、作戦計画に関連した初動海上輸送を支援するために緊急展開用海上輸送船隊（surge sealift fleet）を運用する。

海上輸送プログラム（PM-5）は、平時および戦時において、国防総省およびその他の連邦機関に対し、高品質で効率的かつ費用対効果の高い海上輸送サービスを提供する。陸軍事前配備船（APS-3）は、国家危機発生時に展開する米軍部隊への補給と維持のために、米陸軍の戦闘装備を戦略的に海上配置している。APS-3 船のうち 5 隻は、大型中速 RO-RO 船（LMSR）と呼ばれる政府所有の貨物船である。LMSR は、陸軍の装輪車両や装軌車両、その他の大型陸軍装備品の迅速な積み降ろしに最適である。APS-3 船には、LMSR に加え、陸軍向けに弾薬を海上保管するコンテナ船 2 隻が含まれている⁶⁵。

4.2.1 国防予備船隊（NDRF）プログラム

国防予備船隊は国家非常事態の際の海上輸送の必要に備えて米国運輸省海事局（MARAD）の管理下で係船保管されている商船仕様の予備役船隊である。NDRF には現役を退いた官船が編入され、処分が完了した廃船が登録から抹消されており、隻数は流動的である。NDRF 船は主として RO-RO である。NDRF 船のうち何らかの形で国防上

⁶³ <https://www.gao.gov/products/gao-22-105160>

⁶⁴ GAO, Maritime Administration: Action Needed to Enhance Cargo reference Oversight, Sep. 2022

⁶⁵ <https://www.msc.usff.navy.mil/Ships/Sealift-Program-PM5/>

有用とされている船舶は Retention 船と呼ばれ、NDRF 編入時点のコンディションを維持する形（モスボール）で長期管理されている。気密スペースの除湿、陰極防腐等の措置が施されるが、現役復帰の際の航行能力に影響のない外装作業は実施されない。即応予備船隊（RRF）は NDRF プログラムの一部である。

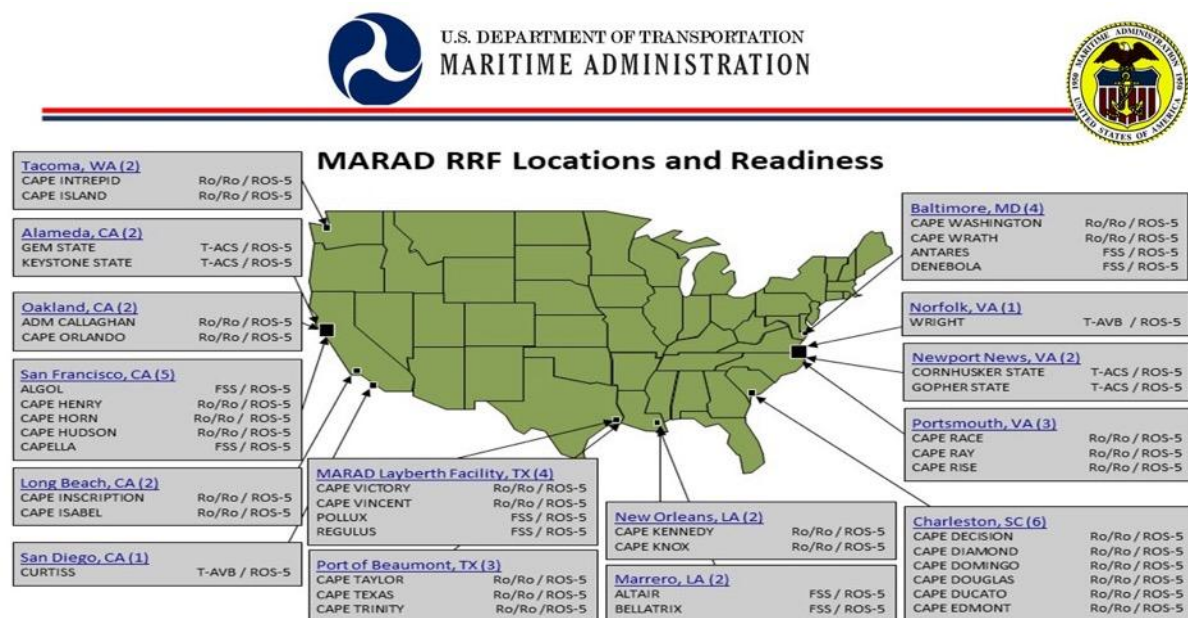
2025 年 7 月 31 日現在、MARAD は 89 隻を管理している。うち NDRF 船は 86 隻であり、内訳は廃船を予定されている船舶が 12 隻、リテンション船が 23 隻、即応予備船（RRF）が 51 隻である。この他に MARAD は他の政府機関が保有する船舶の管理を行っており、Custody 船と呼ばれる船舶 3 隻を管理している⁶⁶。

また、MARAD が 2025 年 4 月に公表した調達予測によると、MARAD は、2023 会計年度国防権限法第 3546 条に基づき、NDRF の再編成のために 10 隻の RO-RO 船を納入するサービスに関する契約を締結する予定であり、総額は 60 億ドルと推定されている⁶⁷。

4.2.2 即応予備船隊（RRF）プログラム

RRF（Ready Reserve Force）船は NDRF の一部であり、要請から 5 日、10 日以内に出動できる状態で維持されており、出動時には軍事海上輸送司令部（MSC）の指揮下で運航される。一部の RRF 船はテキサス州ボーモントにある NDRF の母港に停泊しているが、ほとんどの船舶は米国内の様々な「外港」に停泊している⁶⁸。2025 年 7 月 30 日現在、RRF 船は 51 隻である。MARAD は 2025 年 7 月 30 日、RRF 増強のため、船舶管理会社 7 社との間で総額 62 億ドルに上る 20 件の契約を締結したことを発表した⁶⁹。

図表 66 MARAD RRF 船の配備場所と出動準備状態⁷⁰



https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2025-08/2025_07%20Public%20NDRF%20Inventory.pdf

⁶⁷ <https://www.transportation.gov/procurement-forecast-opportunity/procurement-forecast-opportunity-683141>

⁶⁸ <https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet/ndrf/maritime-administration%E2%80%99s-ready-reserve-force>

⁶⁹ <https://www.maritime.dot.gov/newsroom/president-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-commits-62-billion-manage-americas>

⁷⁰ <https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2021-10/RRF%20Mooring.pdf>

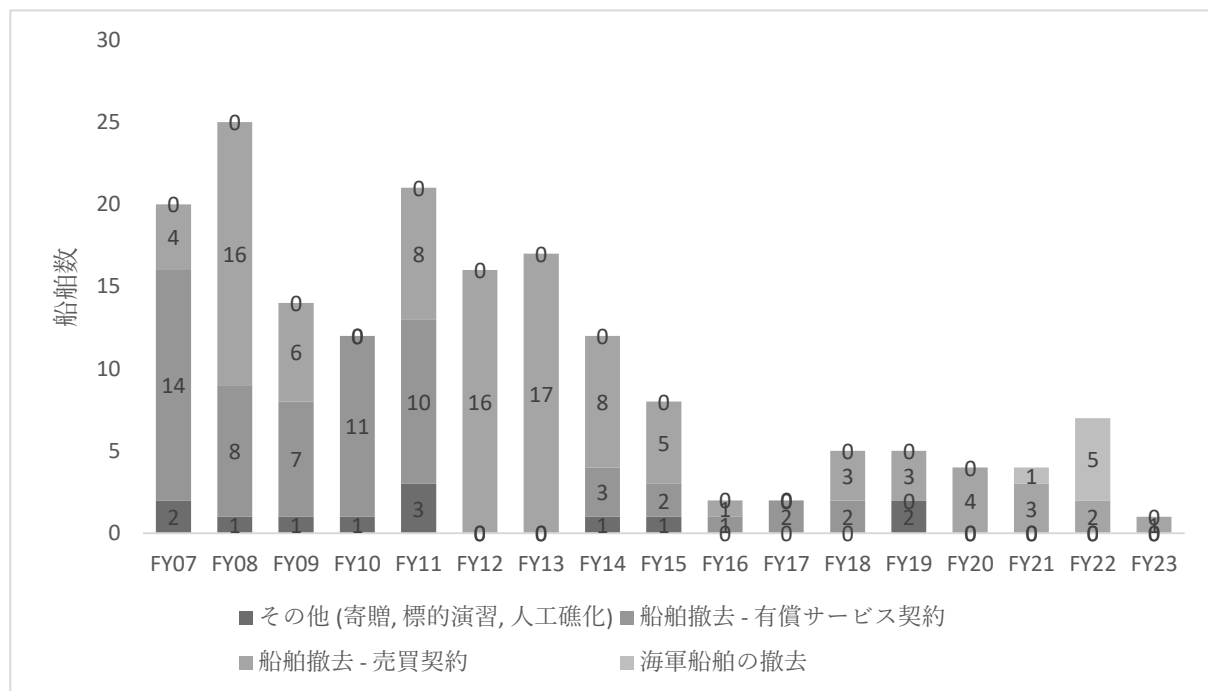
4.2.3 廃船処理プログラム

廃棄寸前の船で、特に保全されず長期係留されている Non-Retention 船は廃船として MARAD の廃船処理（Ship Disposal）プログラムの対象となる。

NDRF 廃船は国内解撤、人口礁化、非営利団体への寄贈、海軍実弾演習用（SINKEX）として処分される。MARAD が管理する余剰官有船は国内の指定業者にスクラップとして売却、又は料金を支払って解撤サービスを調達することにより処理される。

2025 会計年度には、廃船処理プログラムに 600 万ドルが要求されている⁷¹。

図表 67 2007-2023 会計年度 NDRF 老朽船処理数⁷²



4.3 米国水上ハイウェイプログラム（USMHP）⁷³

USMHP は 2007 年の「エネルギー自立安全保障法」（P.L. 110-140）により設立された陸上高速道路の渋滞を緩和し、排ガスを低減し、新たな輸送オプションを提供し、水陸上交通システムの効率を高めることを目的として米国の可航水路の利用を拡大することを意図するプログラムである。

USMHP は荷主、製造事業者、トラック輸送事業者、港湾、ターミナル、船社、内航船オペレーターを含む様々なステークホルダーに米国の水路を使用する新たなサプライチェーンオプションを創出するために協力することを奨励するものである。USMHP プロジェクトにより設備の再配備が最適化され、空コンテナの無駄な移動を減らすのに役立っている。MARAD は USMHP を運営しており、USMH に指定されたルートは補助金受給の対象となる。

⁷¹ https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2024-03/MARAD_FY_2025_CONG_BUDGET-Final.pdf

⁷² Maritime Administration Budget Estimate Fiscal Year 2025 を元に作成

⁷³ <https://www.maritime.dot.gov/grants/marine-highways/marine-highway>

2022 会計年度には USMHP（旧 AMHP）に 3,980 万ドルが配算されており、プログラム史上最高額となった。2022 年 10 月 6 日に、12 件の USMH プロジェクトに約 3,900 万ドルを給付しており、2023 年 9 月 21 日に、8 件のプロジェクトに約 1,200 万ドルを給付した⁷⁴。2024 年 12 月 3 日に、5 件のプロジェクトに 485 万ドルを給付したと発表した⁷⁵。2025 会計年度の USMHP には、最大 1,404 万 2,621 ドルの資金が利用可能となっている

図表 68 米国水上ハイウェイルート⁷⁸

出所：MARAD

⁷⁸ https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2025-06/June2025_MH_Routes_Final%20v1.pdf

5. 米国籍船社

2023 年に米国籍船舶の運航を米国陸軍工兵隊 (USACE) に報告した企業は 400 社であった。うち自航船の運航を報告した企業は 311 社、乾貨物船 39 社、タンカー 20 社、押船 141 社、タグボート 119 社、旅客船 59 社、フェリー 39 社、オフショア補給船 45 社となっている。この数字には 1 隻のみを運航する企業も含まれている⁷⁹。

米国の主要な海運業界団体を以下に挙げる。米国の海運業界団体のほとんどは議会へのロビー活動を目的としている。

5.1 Chamber of Shipping of America (CSA)

CSA は内航、外航に従事する航洋タンカー、コンテナ船、ドライバルク船、RO-RO 船、または特殊用途船を所有、運航、又はチャーターする米国を拠点とする企業及び係る航洋船の運航に商業的関心のある企業を代表し、米国及び国際立法、規制、行政当局に働きかけることを目的としている。現在の会員には外国籍船舶を所有/運航する企業も含まれている。CSA は米国議会、USCG、税関・国境取締局 (CBP)、国土安全保障省、EPA、司法省、IMO、ILO、州政府に積極的に働きかけている。

Chamber of Shipping of America
1730 Rhode Island Ave NW, Suite 702
Washington, DC 20036
(P) 202.775.4399 (F) 202.659.3795

CSA の会員企業は大手米国籍船社、エネルギー企業のタンカー内航輸送事業部門等である。CSA の会員企業は以下の通り⁸⁰。

ABS Americas (船級協会)
ASR(Erma First) (バラスト水管理装置メーカー)
AET Inc. Limited (エージェント)
Alfa Laval
The American Club (アメリカ船舶所有者相互保護賠償責任保険協会株式会社)
Ascenz Marorka (アセンツ・マロルカ) (GTT グループのスマート SHIPPING 部門)
Association of Ship Brokers & Agents (USA) Inc.(ブローカー)
BP Shipping USA
Bureau Veritas Marine (船級協会)
Chevron Shipping Co., LLC
Chris Marine (エンジン用メンテナンス機器の設計、製造、販売)
ConocoPhillips -Polar Tankers
Crowley Maritime Corporation
DNV (船級協会)
Fairwater (Crowley と SEACOR を統合し、海上輸送ソリューション提供)
International Registries Incorporated, Marshall Islands Registry (マーシャルアイランド海事局)
Jacq. Pierot Jr. & Sons (ジャック・ピエロ・ジュニア&サンズ) (ブローカー)
Keystone Shipping Co.
Liberty Maritime
Lloyd's Register

⁷⁹ WTLUS2023 Table 13: Summary of the United States Flagged Vessels: Available Vs. Operating by Vessel Type for 2023

⁸⁰ <https://csashipping.org/membership/>

Matson Navigation Company
海洋技術・大学院研究機関 (MITAGS) (海事職業訓練センター)
MOL
Moran Shipping Agencies, Inc.
Motiva
MTI Network (海運向け危機対応サービス)
OSG Ship Management, Inc.
Pasha Hawaii
RINA
SGS Global Marine Services (貨物・船舶検査サービス)
Shell Trading (US) Company
Shipping and Finance
Stolt Nielsen
Teekay (海上サービス)
Total Marine Solutions Inc. (環境機器サービス)
TOTE Services, Inc.
U.S. Marine Management LLC

5.2 Waterways Operators (AWO) (米国水上輸送業者協会)

AWO は米国の河川、沿海域、五大湖、及び港湾で運航するタグボート、曳航船、バージ産業を代表する。AWO はジョーンズアクト支持、船舶運航規則の連邦規則への統一等のアジェンダを掲げている。

801 North Quincy Street, Suite 500
Arlington, VA 22203
(703) 841-9300 (Office)

AWO 会員企業⁸¹

41 North Offshore, LLC	AEP River Transportation Division
Al Cenac Towing L.L.C.	Alaska Marine Lines, Inc.
American Commercial Barge Line LLC	American River Transportation Company
Amherst Madison, Inc.	AmNav Maritime Corporation *
Amrize	Andrie LLC
Avalon Freight Services LLC	Balico Marine Services LLC
Baton Rouge Harbor Service, Inc.	Bay-Houston Towing Company
Baydelta Maritime	Bellaire Harbor Service, LLC
Blessey Marine Services, Inc.	Boone Towing, Inc.
Borghese Lane LLC	Brennan Marine, Inc.
Brown Water Marine Service, Inc.	Brusco Tug & Barge, Inc.
Buffalo Marine Service, Inc.	C & B Marine
C & J Marine Services, Inc.	Calumet River Fleeting, Inc.
Campbell Transportation Company, Inc.	Canal Barge Company, Inc.
Carline Management Company, Inc.	Cenac Marine Services, LLC
Centerline Logistics Corporation	Central Boat Rentals, Inc.
CGBM 100, LLC	Chem Carriers, LLC
Cooper Marine, Inc. (LA OPS) *	CPD, Inc.
Crescent Marine Towing Inc.	Crescent Towing Company, Inc. *
Crounse Corporation	Crowley Corporation
Crowley Fuels, LLC *	D & S Marine Service, L.L.C.
Dann Marine Towing, LC	Dann Ocean Towing, Inc.
Delta Western, LLC	Donjon Marine Co., Inc.
Dunlap Towing Company	Dupre Marine Transportation
E.N. Bisso & Son, Inc.	Echo Marine, Ltd./Echo Towing Service Inc.
Enterprise Marine Services LLC	Express Marine, Inc.
Fairwater	Florida Marine, L.L.C.
Foertsch Marine Services, LLC	Foss Atlantic *
Foss Maritime Company, LLC	Genesis Marine, LLC
Golding Barge Line, Inc.	Grand River Navigation Company
Great Lakes Dredge & Dock Company	Gulf Oceanic Marine Contractors, Inc.
Harbor Towing & Fleeting, LLC	Hard's Marine Service Ltd.
Haugland Marine Service LLC	Hays Tug & Launch Service Inc.
Helena Marine Service, Inc.	Highland Marine, LLC
Hines Furlong Line, Inc.	Host Towing, LLC
Hughes Bros., Inc.	Illinois & Michigan Oil, LLC *
Illinois Marine Towing, Inc.	Imperial River Transport LLC
Ingram Barge Company	Intergulf Corporation
James Transportation LLC	JANTRAN, Inc.
John's Towing Service, Inc.	Kirby Corporation
Kirby Inland Marine, LP *	Kirby Ocean Transport Company
Kirby Offshore Marine, LLC	LA Carriers, LLC
LabMar Inland L.L.C.	LeBeouf Bros. Towing, LLC
Lorris G. Towing Corporation	Louisiana Marine Logistics, LLC

⁸¹ <https://www.americanwaterways.com/about/awo-member-companies>

Luhr Crosby LLC	Lydia Ann Channel Fleet
M&P Barge Company, Inc.	M/G Transport Services, LLC
Magnolia Fleet, LLC	Magnolia Marine Transport Company
Marine Express, Inc.	Maritime Partners, LLC
Marquette Transportation Company, LLC	Marquis Marine, Inc.
Martin Marine	McAllister Towing
McAllister Towing LNG Services, LLC *	McDonough Marine Service
McKinney Marine, Inc.	Merichem Company
Metropolitan Marine Transportation, Inc.	Middle River Marine, LLC
Mississippi Limestone Corp *	Moran Towing Corporation
Next Generation Logistics, LLC	Northern Marine, LLC
O'Rourke Marine Services	Octopus Towing, LLC
Osage Marine Services Inc.	Parker Towing Company, Inc.
Patriot Construction and Industrial	Penobscot Bay Tractor Tug Co.
Poling & Cutler Marine Transportation, LLC	Port City Marine Services, Inc.
PTL Marine	Resolve Marine Group
River City Towing Services, Inc.	Rodgers Marine Towing Service, Ltd.
Rose Cay Maritime	Savage Inland Marine LLC
Shaver Transportation Company	Shell Trading US Company
Smith Marine Towing Corp.	Southern Devall
Stasinos Marine LLC	Strategic Towing Services, LLC
Suderman & Young Towing Co.	T & T Marine Salvage, Inc.
Targa Transport, LLC	Terral RiverService, Inc.
The American Waterways Operators	The Cooper Group
Tidewater Transportation and Terminals	Titan Marine Towing LLC *
TradeWinds Towing LLC	Triple S Marine, LLC
Turn Services, LLC ^{*2}	US Waterways Transportation LLC
Vane Brothers Company, LLC	Vitus Energy LLC D/B/A Vitus Marine
Waterfront Services Co.	Weeks Marine, Inc.
Wepfer Marine, Inc.	Westar Marine Services
Western Towboat Company	Wilmington Tug, Inc.
Wood Towing, LLC	Yazoo River Towing, Inc.
Young Brothers, LLC *	Zidell Marine Corporation

* : 子会社

*2 : Turn Services, LLC は 2025 年 11 月 17 日、St. John Fleeting, LLC およびその関連会社の資産買収に関する最終契約を締結したことを発表している⁸²。

⁸² <https://www.turnservices.com/turn-services-llc-to-acquire-st-john-fleeting-llc-and-its-affiliate-companies/>

5.3 Offshore Marine Service Association (OMSA) (オフショア海洋サービス協会)

OMSA はオフショアサービス船を保有、運航する約 60 社を含む 140 社を超える企業を代表している。船主、オペレーターに加えて造船所、サーバイヤー、機器メーカー等が準会員企業として参加している。OMSA は議会、USCG、CBP、MARAD、EPA、IMO 等に対して会員の利益を働きかけている。

935 Gravier Street, Suite 2040
New Orleans, LA 70112
(504)528-9411

OMSA 会員企業（2023 年時点）⁸³

企業	業種
41 North Offshore	曳航サービス。北東海岸で 3 隻を運航
ABL	
Adams and Reese LLP	法律事務所
Adriatic Marine L.L.C	Port Fourchon とメキシコ湾でクルーボート 25 隻を運航
AET Offshore Services Inc.	テキサス州ガルベトン及びメキシコ湾瀬取り海域で OSV 4 隻を運航
All Coast LLC	ルイジアナ州を拠点に OSV 36 隻を運航
American Bureau of Shipping	船級協会
Aqueos Subsea	海洋建設、商業潜水サービス
Archimedes Marine Operations	
Aries Marine Corp	メキシコ湾で OSV 9 隻を運航
Baker Marine Solutions	コンサルティングサービス
Barry Graham Oil Service, LLC	メキシコ湾で OSV 15 隻を運航
Beier Integrated Systems	DP システムプロバイダー
BlueTide Communications	通信
Bollinger Shipyards LLC	造船所
C & G Boats, Inc.	メキシコ湾で OSV 33 隻を運航
Canal Barge Company, Inc.	内陸水路バージ運航事業者
Carboline	コーティング
Chet Morrison Contractors, LLC	EPC コントラクター
Chevron	石油会社
Church Point Wholesale	
Clean Gulf Associates LLC	油濁クリーンアップサービス
Coastal Marine Equipment, Inc.	船用機器
Complete Logistical Services, LLC	ロジスティックサービス
Consolidated Dredging LLC	浚渫サービス
Cummins Sales and Service	船用機械
Delgado Community College	教育機関
Dwight Andrus Insurance, A Division of HUB	保険代理店
E.N. Bisso & Sons, Inc.	タグボートを運航
Eastern Shipbuilding Group, Inc.	造船所
Eclipse Marine LLC	
Edison Chouest Offshore	メキシコ湾等で OSV 67 隻、旅客船 1 隻、プッシュボート 1 隻、タグボート 1 隻、デッキバージ 1 隻を運航
EJE Dredging Service LLC	浚渫
Elliott Bay Design Group	船舶設計会社
Freedom Marine Services LLC	メキシコ湾で OSV 2 隻を運航
GE Power	エネルギー技術会社

⁸³ 2025 年時点で OMSA は会員一覧を公開していない。

企業	業種
Global Data Systems, Inc.	IT サービス
Global Towing Service/Offshore Towing	曳航、バージ輸送、海洋建設、錨泊サービス
Great Lakes Dredge & Dock	浚渫サービス
Green Marine & Industrial Equipment Company, Inc.	水浄化・処理システムの納入
GTT North America	GTT の子会社
Guice Offshore LLC	メキシコ湾岸、フロリダで OSV 10 隻を運航
Gulf Coast Tugs, Inc.	メキシコ湾岸曳航サービス、タグ 3 隻
Harvey Gulf International Marine, LLC	メキシコ湾で OSV 57 隻、一般貨物船 1 隻を運航
Helm Operations	ソフトウェア
Herbert S. Hiller a Division of The Hiller Companies	防火システム
Hornbeck Offshore Services	メキシコ湾で OSV 53 隻、石油/ケミカルタンカー 2 隻を運航
Hot Energy Services, Inc.	ルイジアナ州フォーマで曳航船 5 隻、バージ 3 隻を運航
JAB Recruitment	求人会社
Jackson Offshore Operators, LLC	メキシコ湾で OSV 8 隻を運航
John Bludworth Shipyard, LLC	造船所
Jones Walker	コンサルティング
Karl Senner, LLC	船用機器
Kean Miller	法律事務所
Kilgore Marine, LLC	メキシコ湾岸で OSV 2 隻を運航
King & Jurgens, LLC	法律事務所
Kongsberg Maritime	船用機器
L & M BoTruc Rental, LLC	メキシコ湾岸で OSV 11 隻を運航
Laborde Marine Management, LLC	ルイジアナ州 Fourchon から距岸 200 マイルで OSV 12 隻を運航
Laborde Products	エンジン流通
Laredo Offshore Services, Inc.	ルイジアナ州で海洋建設作業船 4 隻、バージ 3 隻を運航
Laris Insurance Agency LLC	保険代理店
LeBlanc & Associates, LLC	空調
Leon Ritternbertg III	法律事務所
Leviathan Offshore LLC	潜水支援船等 3 隻を運航
Lockton Marine & Energy	保険代理店
London Offshore Consultants	エンジニアリングコンサルタント
Louisiana Machinery Company, LLC	建設機械
MAKO Unlimited	人材派遣
Marine Industrial Fabricators, Inc.	海洋構造物建造
Marine Systems, Inc.	船用エンジン修繕
Marquette Transportation Company Offshore Division	9 隻のオフショアタグを運航
Marsh USA Inc.	保険ブローカー
Master Boat Builders, Inc.	造船所
McAllister Towing & Transportation	曳航サービス
McDonough Marine Service Division of Mar-mac LLC	バージ輸送サービス
McGriff, Seibels & Williams	保険ブローカー
Metal Shark Boats	造船所
Metson Marine	海運会社
Miller's Tug and Barge	マリンサービス
Moxie Media	コンサルティングサービス
Nord-Sud Shipping, Inc.	SHIPPING エージェンシー
NorthStar Marine	マリンサービス
NR Broussard Landing	海運サポート
Oceaneering International, Inc.	海洋油田サービス
Odyssey Marine, Inc.	メキシコ湾で 15 隻の OSV を運航
Offshore Liftboats, LLC	メキシコ湾岸で 5 隻の OSV を運航
Offshore Marine Contractors, Inc.	メキシコ湾で 7 隻の OSV を運航

企業	業種
Offshore Oil Services, Inc.	メキシコ湾で 6 隻の OSV を運航
On Site Alignment LLC	船用機器計測、調整サービス
Otto Candies, LLC	メキシコ湾で OSV 6 隻、潜水作業支援船 1 隻、IMR 船 6 隻、デッキバージ 1 隻、SOV 2 隻を運航
Pacific Power Group/MSHS	船用エンジンサービス
PANOLIN America, Inc.	潤滑剤製造
Phelps Dunbar, L.L.P.	法律事務所
Phil Guilbeau Offshore	ボートレンタル
Quigg Bros.	建設業
Radio Holland	航行機器
RelyOn Nutec	オフショア安全訓練
Rene’J. Cheramie & Sons, Inc.	曳航サービス
Retif Oil & Fuel	燃料、オイル、潤滑剤販売
Russel Steiner	
Sabine Surveyors	マリンサーベイ
SailPlan	温室ガス排出管理サービス
Sause Bros	太平洋岸で曳航サービスを提供
Scholttel, Inc.	推進機メーカー
Sea Support Ventures, LLC	ミシシッピ川、メキシコ湾岸で OSV 5 隻を運航
SEACORE Marine LLC	メキシコ湾で OSV を運航
SEAMAR LLC	メキシコ湾で 1 隻の OSV を運航
SeaTran Marine, LLC	ルイジアナ州、テキサス州で 26 隻の OSV を運航
Separator Spares & Equipment, LLC	船用機器アフタマーケットサービス
Sewart Supply, LLC	船用機器
Shell Offshore Inc.	石油
Wherwin Williams Paint Company	塗料
SKF USA Inc.	船用機器
Space Perspective	宇宙
Space X	宇宙
Stasinos Marine	曳航
T & T Offshore	メキシコ湾で 3 隻の OSV を運航
Texas A&M Galveston	大学
ThayerMahan	海洋環視システム
The Moeller Law Firm	法律事務所
Thoma-Sea Marine Constructors	造船所
Thompson Power Systems, Inc.	機器サプライヤー
Tidewater Inc.	国際 OSV オペレーター
Trinity Tugs	曳航
USS Holding LLC	ジョーンズアクト船社
VACCO, INC.	流体制御メーカー
Vessels Value	オンライン査定、市場情報サービス
W & O Supply	船用機器
Wegmann Dazet & Company	税理士
WorkBoat Magazine/The Int’l WorkBoat Show	メディア

出所：OMSA ウェブサイト、企業ウェブサイト、WTLUS 2021

5.4 Lake Carriers' Association (LCA) (湖水運送業協会)

LCA は五大湖で運航する船社を代表している。主要な輸送貨物は鉄鉱石、石灰石、石炭、セメント、穀物である。LCA 会員は主として米国港湾間で貨物輸送を行うジョーンズバクト船社である。

Lake Carriers' Association
25651 Detroit Road
Suite 102
Westlake, OH 44145
440.333.4444
info@lcaships.com

LCA 会員企業⁸⁴

会社名	連絡先	運航船舶
American Steamship Company	500 Essjay Rd. Williamsville, New York 14221 www.americansteamship.com	自航船 6 隻
Andrie Inc.	561 E. Western Ave. Muskegon, Michigan 49442 www.andrie.com	タグ/バージ 2 隻
Central Marine Logistics	445 N. Broad Street Griffith, Indiana 46319-2223 www.centralmarinelogistics.com	自航船 3 隻
Great Lakes Fleet	https://www.cn.ca/greatlakesfleet	自航船 7 隻 タグ/バージユニット 1 隻
Inland Lakes Management, Inc.	561 E. Western Ave. Muskegon, MI 49442	自航船 1 隻
Interlake Logistics Solutions	The Interlake Steamship Company 7300 Engle Road Middleburg Heights, Ohio 44130 www.interlake-steamship.com	ATB1 隻
The Interlake Steamship Company	7300 Engle Road Middleburg Heights, Ohio 44130 www.interlake-steamship.com	自航船 10 隻 タグ/バージユニット 1 隻
Lake Michigan Car Ferry	Ludington, Michigan	カーフェリー 1 隻
Original Soo Locks Boat Tours	1031 East Portage Avenue, Sault Sainte Marie, Michigan 49783 https://soomarinesupply.com/	ツアーボート 3 隻
Port City Marine Services, Inc.	560 Mart St. Muskegon, Michigan 49440 www.potcitymarine.com	自航船 3 隻
Soo Marine Supply, Inc.	1031 East Portage Avenue Sault Ste. Marie, Michigan 49783 www.soomarinesupply.com	自航船 1 隻
VanEnkevort Tug & Barge, Inc.	909 N. Lincoln Road Escanaba, Michigan 49829 www.vtbarge.com	タグ/バージ 4 隻

⁸⁴ <https://lcaships.com/about/members/>

5.5 個別船社の動向

5.5.1 クローリー (Crowley)

海事サービスプロバイダーのクローリー (Crowley) は、130 年以上の歴史を持つ、米国最大級の民間海運会社であり、RO-RO、タンカー、連結式タグバージ (ATB) など 200 隻以上の船舶を所有、運航、管理している⁸⁵。

最近の主な動向としては、アラバマ州のマスター・ボート・ビルダーズ造船所で建造された米国発の電動タグボート「eWolf」を 2024 年 1 月に受領し⁸⁶、カリフォルニア州サンディエゴ港で運航している。

2024 年 8 月 1 日に、同社はシーコア (SEACOR) ・ホールディングスと合併事業であるフェアウォーター (Fairwater) ・ホールディングスを設立したことを発表した⁸⁷。フェアウォーターはクローリーとシーコアの石油及び化学製品輸送船事業を統合し、米国のジョーンズアクト内航海上輸送ソリューションを提供する。

同社は 2025 年 3 月 18 日、米国産天然ガスをプエルトリコへ輸送する初の国内液化天然ガス (LNG) 運搬船「アメリカン・エナジー」の米国籍運航を開始したと発表した⁸⁸。1920 年米国商船法 (ジョーンズアクト) では、米国内 (プエルトリコなどの米国準州を含む) の二地点間輸送は、米国籍、米国人所有、米国建造、米国人船員船舶による運航を義務付けているが、1996 年米国沿岸警備隊予算承認法第 1120 条に基づき、米国-プエルトリコ間の LNG 又は LPG 輸送に関し、ジョーンズアクトの一定の免除が認められている。今回のケースは、1994 年にフランスのシャンティエ・ド・ラトランティークで建造された「アメリカン・エナジー」に対し、米国国内建造要件が免除されたものと考えられる⁸⁹。

またクローリーは、2025 年 11 月 12 日、ロサンゼルス港とロングビーチ港で係留作業サービスを開始したと発表した⁹⁰。

5.5.2 マトソン (Matson)

マトソンはハワイ州ホノルルに拠点を置く、米国資本の輸送サービス会社である。ハワイ、アラスカ、グアム、ミクロネシア、南太平洋諸島の経済にとって不可欠なライフラインを提供するとともに、中国から南カリフォルニアへの輸送サービスを提供している。同社の船隊には、コンテナ船、コンテナ兼用 RORO 船、およびバージ船が含まれている。

⁸⁵ <https://www.crowley.com/company-overview/>

⁸⁶ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-accepts-delivery-of-ewolf-the-first-fully-electric-tugboat-in-the-u-s/>

⁸⁷ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/fairwater-the-newest-jones-act-energy-and-chemical-transportation-provider-formally-launches/>

⁸⁸ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-and-naturgy-deploy-first-u-s-lng-carrier-american-energy-to-serve-puerto-rico/>

⁸⁹ <https://maritimejapan.com/archives/15144>

⁹⁰ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-expands-mooring-services-at-los-angeles-and-long-beach-ports/>

ハワイから米国本土への海上輸送についてはジョーンズ・アクトが適用され、米国建造船舶により運航する必要があることから、ジェネラル・ダイナミクス NASSCO 造船所やハンファ・フィリー造船所よりコンテナ船を調達している⁹¹。

5.5.3 アメリカン・クルーズ・ライン

米国内河川/沿岸クルーズを運航するアメリカン・クルーズ・ラインは、2022年1月18日に、米国国内クルーズ市場向けに12隻の小型クルーズ船を建造する「プロジェクト・ブルー」計画を発表した。さらに、2025年10月27日には、同社は米国市場向けに10隻の新型船を導入することを発表した⁹²。1隻目は2025年10月31日にフロリダで就航し、残りの9隻は今後3年間で順次納入される予定である。

⁹¹ <https://investor.matson.com/news-releases/news-release-details/matson-hanwha-philly-shipyard-mark-aloha-class-ship-construction>

⁹² <https://www.americancruiselines.com/media/american-cruise-lines-announces-10-new-us-built-ships-through-2028>

II. 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 日に米国運輸省海事局（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、以降公式な更新は公表されていない。

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/沿岸警備隊（USCG）巡視船の建造/保守契約に依存している。1.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。2.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。3.では、造船産業を支援するための MARAD の主要な造船政策を解説する。4.では、米国の主要造船業界団体を示す。

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⁹³

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。2025 年 1 月 27 日現在、海軍は 296 隻の艦船を保有している。2018 会計年度国防権限法（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 30 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。海軍は、381 隻目標に代わる新たな艦隊戦力目標「ゴールドデン・フリート」を策定したと報じられているが、この新たな戦力目標の構成、特にフリゲート艦やその他の小型洋上戦闘艦（SSC）の隻数については、2025 年 12 月末時点では発表されていない⁹⁴。

⁹³ Congressional Research Service, *Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress*, updated March 31, 2025

⁹⁴ Navy Constellation (FFG-62) and FF(X) Class Frigate Programs: Background and Issues for Congress, January 5, 2026

図表 69 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 (XLUV)	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。

図表 70 2025 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
ジョンリス級給油艦		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 324 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、アーレイ・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⁹⁵

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 会計年度にハンティントン・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）に発注され、2017 年に引き渡された。

⁹⁵ Congressional Research Service, *Navy Ford(CV -78) Class Aircraft Carrier Program: Background and Issues for Congress*, Updated September 12, 2025

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 2027 年 3 月に予定されている。3 番艦 *Enterprise* (CVN 80) は 2018 会計年度に調達された。引渡しは 2030 年 7 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 隻一括調達契約で発注された。海軍の 2025 会計年度予算要求によると、5 番艦 *William J. Clinton* (CVN 82) は 2030 会計年度に調達、2040 年に引き渡しが予定されている。6 番艦 *George W. Bush* (CVN 83) は海軍の 2025 会計年度から 2054 会計年度までの 30 年間造船計画に基づき、2034 会計年度に調達が予定されている。2026 年会計年度国防授權法は、海軍が次期フォード級空母 2 隻を調達するための段階的資金調達権限を承認している⁹⁶。

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	2030				予定
CVN 83	George W. Bush	HII/NNS	2034				予定
*配算が認められた／認められる予定の会計年度 (Program Year)							

1.1.2 DDG 51 アーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦⁹⁷

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。

⁹⁶ <https://news.usni.org/2025/12/15/new-bill-authorizes-26b-for-shipbuilding-adds-flexibility-for-navy-acquisition>

⁹⁷ Congressional Research Service, *Navy DDG-51 and DDG-1000 Destroyer Programs: Background and Issues for Congress*, Updated December 5, 2025



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。2023 会計年度予算要求に応じて、議会は海軍に 2023-2027 会計年度に DDG-51 型駆逐艦の調達を計画している。DDG-51 について多年度調達契約⁹⁸を発注する権限を認めた。海軍が提案する 2026 会計年度予算案では、2026 会計年度にさらに 2 隻の DDG-51 型駆逐艦の調達を要求している。

DDG-51 建造はゼネラル・ダイナミクスの子会社であるバス鉄工所（GD/BIW）とハンティントン・インгалス・インダストリーズの子会社であるインгалス造船所（HII/Ingalls）が受注している。DDG-51 に搭載されるイージスシステムの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。

2025 年 12 月、BAE システムズは、2006 年に就役したアーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦 USS Forrest Sherman (DDG 98) の近代化改修のため、米海軍から 1 億 2,300 万ドルの契約を受注した⁹⁹。作業は 2027 年初頭に完了する予定となっている。

⁹⁸ 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。

⁹⁹ <https://www.baesystems.com/en/article/bae-systems-selected-to-modernize-uss-forrest-herman>

アーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦建造計画¹⁰⁰

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	2023	2025
	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	2025	建造中
	フライト IIA						
DDG 127	Patrick Gallagher	GD/BIW	2016	2017	2022	2024	建造中
	フライト III						
DDG 128	Ted Stevens	HII/IS	2018	2018	2021	2023	2025
DDG 129	Jeremiah Denton	HII/IS	2018	2018	2022	2025	建造中
DDG 130	William Charette	GD/BIW	2019	2018	2024		建造中
DDG 131	George M Neal	HII/IS	2019	2018	2023		建造中
DDG 132	Quentin Walsh	GD/BIW	2019	2018	2025		建造中
DDG 133	Sam Nunn	HII/IS	2020	2018	2024		建造中
DDG 134	John E Kilmer	GD/BIW	2020	2018			建造中
DDG 135	Thad Cochran	HII/IS	2020	2020	2025		建造中
DDG 136	Richard G Lugar	GD/BIW	2021	2018			建造中
DDG 137	John F Lehman	HII/IS	2021	2018			発注
DDG 138	J William Middendorf	GD/BIW	2022	2018	2023		建造中
DDG 139	Telesforo Trinidad	HII/IS	2022	2018			発注
DDG 140	Thomas G Kelley	GD/BIW	2023	2018			発注
DDG 141	Ernest E Evans	HII/IS	2023	2023			発注
DDG 142	Charles J French	HII/IS	2023	2023			発注
DDG 143	Richard J Danzig	HII/IS	2024	2023			発注
DDG 144	Michael G Mullen	GD/BIW	2024	2023			発注
DDG 145	Intrepid	HII/IS	2025	2023			発注
DDG 146	Robert Kerrey	HII/IS	2025	2023			発注
DDG 147	Ray Mabus	HII/IS	2025	2023			発注
DDG 148	Kyle Carpenter	GD/BIW	2026	2025			
DDG 149	Robert R. Ingram	HII/IS	2026	2023			
*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¹⁰¹

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。ゼネラル・ダイナミクス (GD) のバス鉄工所 (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、ハンティントン・インガルス・インダストリ

¹⁰⁰ <https://www.navy.mil/Resources/Fact-Files/Display-FactFiles/Article/2169871/destroyers-ddg-51/>
<https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/display-news/Article/4337290/navy-accepts-delivery-of-future-uss-harvey-c-barnum-jr/>

¹⁰¹ Congressional Research Service, *Navy DDG-51 and DDG-1000 Destroyer Programs: Background and Issues for Congress*, Updated December 5, 2025

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、BIW 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。

DDG 1000 級ミサイル駆逐艦建造計画

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	Michael Monsoor	GD/BIW	2007	2011	2013	2016	2018
DDG 1002	Lyndon B Johnson	GD/BIW	2009	2011	2017	2018	建造中

1.1.4 DDG(X)次世代駆逐艦プログラム¹⁰²

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と旧型アーレイ・バーク級イージス駆逐艦 (DDG-51) の後継とな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 2030 年代初頭に調達することを望んでいる。海軍が提案した 2026 会計年度予算案では、この計画のために 1 億 3350 万ドルの研究開発費を要求している。

大型水上戦闘艦 (LSC) 建造はゼネラル・ダイナミクス・バス鉄工所 (GD/BIW) とハンティントン・インガルス・インダストリーズのインガルス造船所 (HII/Ingalls) の 2

¹⁰² Congressional Research Service, *Navy DDG(X) Next-Generation Destroyer Program: Background and Issues for Congress*, December 4, 2025

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契約企業である。洋上戦闘艦サプライヤーには、この他に何百もの部品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。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) ¹⁰³

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 モジュール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。

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

¹⁰³ Congressional Research Service, *Navy Littoral Combat Ship (LCS) Program: Background and Issues for Congress*, Last updated December 17, 2019

LCS プログラムはロッキード・マーチンが率いるチームとゼネラル・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 調達には 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) はオースタル USA を主契約者として同社で建造されており、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 の退役を進めている。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た。さらに、LCS 5 (8 年)、LCS 7 (7 年)、LCS 9 (6 年)、LCS 11 (5 年) はいずれも 10 年未満で退役し、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。

沿海域戦闘艦 (LCS) 建造計画

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

艦船番号	艦名	造船所	PY	発注	起工	進水	引渡
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	2025
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	2025

1.1.6 FFG-62 コンステレーション級誘導ミサイルフリゲート艦¹⁰⁴

FFG-62 コンステレーション級プログラムは FFG (X) プログラムと呼ばれていたものである¹⁰⁵。リード艦は 2020 年 10 月 7 日にコンステレーションと命名された。主要任務は対潜水艦戦、洋上戦、電磁機動戦である。2025 年 11 月以前の海軍の計画では、少なくとも 20 隻の FFG-62 の調達を予定していた。



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

¹⁰⁴ Congressional Research Service, *Navy Constellation (FFG-62) and FF(X) Class Frigate Programs: Background and Issues for Congress*, January 20, 2026

¹⁰⁵ 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。

FFG-62 調達計画

	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26	FY27	FY28	FY29	FY30
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	
2026 会計年度予算要求							0	n/a	n/a	n/a	n/a
調達	1	1	1	1	2	0					

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」はこれまでも USCG の即応巡視船 (FRC) 調達及び極海警備巡視船 (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・マリネット・グループのマリネット・マリネット (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 契約にはオースタル USA、ゼネラル・ダイナミクス/バス鉄工所 (GD/BIW)、ハンティントン・インガルズ・インダストリーズのインガルズ造船所 (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 (エアサーキットブレーカー、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) に米国製品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。

FFG-62 の建造はフィンカンティエリ・マリネット・マリネットにおける労働力不足等により、大幅に遅れていると報道されていた。

2024 年 11 月に海軍は、コンステレーション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た。

2025 年 11 月、海軍はコンステレーション級フリゲート艦計画から撤退し、より迅速に建造できる新型艦艇の開発に注力すると発表した¹⁰⁶。フィンカンティエリ・マリネット・マリンと締結していた 6 隻のコンステレーション級フリゲート艦のうち、4 隻の建造契約を解除され¹⁰⁷、2 隻の建造作業が継続されている。議会調査局の 2026 年 1 月 20 日の報告書¹⁰⁸によると、2 隻の建造を継続する理由として、フィンカンティエリ・マリネット・マリンを支援するほか、政策立案者がフィンカンティエリ・マリネット・マリンの造船能力を長期的にどのように活用できるかを評価するためとのことである。2025 年 11 月 25 日時点で、FFG-62 プログラムの初号艦は約 12% 完成していると報告されている。

2025 年 12 月、米国海軍は米国沿岸警備隊（USCG）向けにハンティントン・インガルズ・インダストリーズ（HII）が建造してきたレジェンド級国家安全保障巡視船の設計をベースとした新型フリゲート艦を導入する計画を発表した¹⁰⁹。

FFG 建造計画

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			発注
FFG-64	Chesapeake	F/MMC	2022	2022			建造中止
FFG-65	Lafayette	F/MMC	2023	2023			建造中止
FFG-66	Hamilton	F/MMC	2024	2024			建造中止
FFG-67	Galvez	F/MMC	2024	2024			建造中止
FFG-68	Everett Alvarez Jr.						
FFG-69	Joy Bright Hancock						

1.1.7 SSN 774 バージニア級攻撃型潜水艦¹¹⁰



米海軍：100830-N-3090M-174

¹⁰⁶ <https://news.usni.org/2025/11/25/navy-cancels-constellation-class-frigate-program-considering-new-small-surface-combatants>

¹⁰⁷ <https://fincantierimarinegroup.com/fincantieri-marine-group-to-reshape-the-constellation-class-program-to-better-support-evolving-needs-of-the-u-s-navy-strengthening-strategic-partnership/>

¹⁰⁸ Congressional Research Service, Navy Constellation (FFG-62) and FF(X) Class Frigate Programs: Background and Issues for Congress, January 20, 2026

¹⁰⁹ <https://www.navy.mil/Press-Office/Press-Releases/display-pressreleases/Article/4364538/navy-announces-new-small-surface-combatant/>

¹¹⁰ Congressional Research Service, Navy Virginia (SSN-774) Class Submarine Program and AUKUS Submarine Proposal: Background and Issues for Congress, March 28, 2025

バージニア級 SSN は 1998 会計年度に調達を開始された。バージニア級攻撃型潜水艦はゼネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート部門 (GD/EB) とハンティントン・インгал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動きもある。海軍の 2025-2029 会計年度の 5 カ年造艦計画には、バージニア級潜水艦が合計 9 隻含まれており、内訳は 2025 会計年度に調達が要求されている 1 隻と、2026 会計年度から 2029 会計年度にかけて予定されている毎年 2 隻ずつの調達である。海軍の 2025-2054 会計年度の 30 年間の造艦計画では、SSN は 2030 会計年度から少なくとも 2043 会計年度まで、年間 2 隻のペースで調達が継続されるとなっている。

VPM (バージニア・ペイロード・モジュール)

米海軍は、2019 会計年度以降に調達されるほぼ全てのバージニア級潜水艦に、バージニア・ペイロード・モジュール (VPM) を搭載する計画である。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。

バージニア級攻撃型潜水艦建造計画

	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	2024	2025
	SSN 799	Idaho	GD/EB	2017	2014	2020	2024	2025
	SSN 800	Arkansas	HII/NNS	2018	2014	2022	2025	建造中
ブロックⅤ	SSN 801	Utah	GD/EB	2018	2014	2021	2025	建造中
	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	2025		建造中
	SSN 805	Tang	GD/EB	2020	2019	2023		建造中
	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			建造中
	SSN 809	Long Island	HII/NNS	2022	2019			建造中
	SSN 810	San Francisco	GD/EB	2023	2019			建造中
	SSN 811	Miami	HII/NNS	2023	2019			建造中
	SSN 812	Baltimore	GD/EB HII/NNS	2024	2025			発注
	SSN 813	Atlanta	GD/EB HII/NNS	2024	2025			発注
ブロックⅥ	SSN 814	Potomac	GD/EB	2025	2023			承認
	SSN 815	Norfolk	GD/EB	2026	2023			承認
	SSN 816	Brooklyn		2026				承認
最大 66 隻建造予定								

1.1.8 SSBN 826 コロンビア級弾道ミサイル潜水艦¹¹¹

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。

コロンビア級潜水艦の第 1 艦と第 2 艦は、段階的資金調達方式という、各艦の調達費用を複数年にわたる分割払いに分け、当該艦が調達された年度に最初の支払いが行われる方式で、資金提供された。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（第 3 艦から第 12 艦）を調達することを計画している。調達ペースを年間 1 隻に引き上げることに伴うリスクを軽減するため、海軍は 2026 年度から 2030 年度に調達予定の 5 隻（第 3 艦から第 7 艦）について、一括購入契約（ブロックバイ契約）を締結することを希望している。2026 会計年度国防授權法は、2026 会計年度以降、海軍にコロンビア級弾道ミサイル潜水艦を最大 5 隻調達するための段階的資金調達権限を付与しており¹¹²、海軍は、2026 会計年度からコロンビア級弾道ミサイル潜水艦 5 隻の購入契約を締結する可能性がある¹¹³。

現時点でコロンビア級 SSBN と英国のドレッドノート級 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。

海軍は統合エンタープライズ計画 (Integrated Enterprise Plan : IEP)の下でコロンビア級潜水艦の建造をゼネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート (GD/EB) とハンティントン・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) 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。この計画の一環として、海軍はバージニア級攻撃型潜水艦建造プログラム (GD/EB と HII/NNS が共同で建造) における作業分担を見直し、HII/NNS が同プログラムにおける最終組立作業をより多く担当するようにする予定である。



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.

¹¹¹ Congressional Research Service, *Navy Columbia (SSBN-826) Class Ballistic Missile Submarine Program: Background and Issues for Congress, Updated December 4, 2025*

¹¹² <https://www.congress.gov/bills/119/congress/senate-bill/2296/text>

¹¹³ <https://news.usni.org/2025/12/15/new-bill-authorizes-26b-for-shipbuilding-adds-flexibility-for-navy-acquisition>

コロンビア級弾道ミサイル潜水艦建造計画

艦船番号	艦名	造船所	PY*	発注	起工	進水	引渡
SSBN 826	District of Columbia	GD/EB	2021	2020	2022		建造中
SSBN 827	Wisconsin	GD/EB	2024	2020	2025		建造中
SSBN 828	Groton	GD/EB	2026	2025			発注
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¹¹⁴

2025 会計年度予算要求で、海軍はバージニア級原子力攻撃潜水艦（SSN）の後継艦として次世代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。海軍が提案した 2026 会計年度予算では、SSN(X)計画のために 6 億 2280 万ドルの研究開発費を要求している。

1.1.10 LPD 17 フライト II ドック型輸送揚陸艦¹¹⁵

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¹¹⁶。



Source: Huntington Ingalls Industries

¹¹⁴ Congressional Research Service, Navy Next-Generation Attack Submarine (SSN[X]) Programs: Background and Issues for Congress, Updated December 4, 2025

¹¹⁵ Congressional Research Service, Navy LPD-17 Flight II and LHA Amphibious Ship Programs: Background and Issues for Congress, Updated January 12, 2026

¹¹⁶ 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。

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 のインガルス造船所 (HII/Ingalls) とゼネラル・ダイナミクス社の 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) 建造の一括調達契約、および LHA-10 の建造に関する別の契約の変更契約を締結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 21 億ドルとされている。

LPD-17 Flight II ドック型輸送揚陸艦建造計画

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	2022	2024
サンアントニオ級フライト II							
LPD 30	Harrisburg	HII/IS	2018	2019	2022	2024	建造中
LPD 31	Pittsburgh	HII/IS	2020	2021	2023		建造中
LPD 32	Philadelphia	HII/IS	2023	2023			建造中
LPD 33	Travis Manion	HII/IS	2025	2024			発注
LPD 34		HII/IS	2026	2024			発注
LPD 35		HII/IS		2024			発注

1.1.11 LHA 9 強襲揚陸艦¹¹⁷

アメリカ級強襲揚陸艦 (LHA) は、海兵隊に対し、上陸用舟艇による移動に加えて、ヘリコプターによる艦船から陸上への移動手段を提供している。LHA は、あらゆる揚陸艦の中で最大規模を誇り、小型空母に似ている。LHA 6 及び LHA 7 はフライト 0 艦と呼ばれる¹¹⁸。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。

¹¹⁷ Congressional Research Service, Navy LPD-17 Flight II and LHA Amphibious Ship Programs: Background and Issues for Congress, Updated January 12, 2026

¹¹⁸ <https://www.navy.mil/Resources/Fact-Files/Display-FactFiles/Article/2169814/amphibious-assault-ships-lhdhar/>

アメリカ級強襲揚陸艦は全艦ハンティントン・インガルス・インダストリーズのインガルス造船所（HII/Ingalls）で建造されている。

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。

LHA/LHD 型揚陸艦の全長は 844～855 フィート（約 257～261m）、満載排水トンンは 40,000～45,000 トン、LPD-17 級揚陸艦は全長 684 フィート（約 208m）、満載排水トンンは 24,900 トンである。



Source: Huntington Ingalls Industries

LHA 強襲揚陸艦建造計画

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	2023	建造中
LHA 9*	Fallujah	Ingalls	2021	2022	2023		建造中
LHA 10	Helmand Province	Ingalls	2023	2024			発注
*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¹¹⁹

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。海軍は第 1 艦を 2025 会計年度に、第 2 艦を 2026 会計年度に、第 3 艦と第 4 艦を 2027 会計年度に、第 5 艦と第 6 艦を 2028 会計年度に、第 7 艦と第 8 艦を 2029 会計年度に、そして 2029 会計年度以降に少なくとも 10 隻以上を調達することを計画している。

¹¹⁹ Congressional Research Service, Navy Medium Landing Ship (LSM) Program: Background and Issues for Congress, Updated April 21, 2025

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 m²）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。

LSMはLHA/LHD型揚陸艦の1/10～1/11の排水量であり、LPD-17級揚陸艦の1/6の排水量となる。

報道によれば、2020年7月に概念設計の検討をオースタルUSA、BMTデザイナーズ、ボリンジャー造船所、クレスチェレ・マリン・エンジニアリング（Crescere Marine Engineering）、ダーメン、ヒャク・マリン（Hyak Marine）、インディペンデント・マリタイム・アセスメント・アソシエイツ、ニコルズ・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ（Nichols Brothers Boat Builders）、シー・トランスポート、セルコ（Serco）、セント・ジョンズ造船所、スウィフトシップス、テクノロジー・アソシエイツ、トーマ・シー（Thoma-Sea）、VTハルター・マリンの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種類のLSM概念設計を受け取った。オースタルUSA、BMTデザイナーズ、ボリンジャー造船所、クレスチェレ・マリン・エンジニアリング（Crescere Marine Engineering）、ダーメン、ヒャク・マリン（Hyak Marine）、インディペンデント・マリタイム・アセスメント・アソシエイツ、ニコルズ・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ（Nichols Brothers Boat Builders）、シー・トランスポート、セルコ（Serco）、セント・ジョンズ造船所、スウィフトシップス、テクノロジー・アソシエイツ、トーマ・シー（Thoma-Sea）、VTハルター・マリン、フィンカンティエリ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、海軍はフィンカンティエリ、オースタルUSA、VTハルター・マリン、ボリンジャー造船所、TAIエンジニアーズの5社に概念設計を発注した。

2022年2月10日の報道によると、上記5社が予備設計を受注したとされている。

2024年1月に海軍はLSMプログラムの入札提案を募集したが、2024年12月には、入札価格が予想を大幅に上回ったため、海軍は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、海軍は非開発型揚陸艦の情報提供依頼を発表した。2025年4月7日に、海軍はボリンジャー造船所に対し、非開発型のイスラエル製兵站支援艦（ILSV）設計を用いた最初のLSM建造に関する事前入札公告を発出した。さらに2025年4月8日、海軍は、オランダの造船会社ダーメン・ネーバルから揚陸輸送艦100型（LST-100）の設計に関する技術データパッケージおよび関連権利を調達するための事前公告を発出した。2025年12月5日に、海軍は、LSMプログラムの最終選定として、ダーメンのLST-100設計案を選定したと発表した¹²⁰。

¹²⁰ <https://www.marinelog.com/news/navy-choice-of-damen-lst-standard-design-is-part-of-major-procurement-rethink/>

The LSM supports joint and naval concepts including Expeditionary Advanced Base Operations (EABO), Littoral Operations in a Contested Environment (LOCE), Distributed Maritime Operations (DMO), and the Joint Concept for Contested Logistics (JCCL). Multiple recent OSD, Joint, Navy, and USMC analytical studies and war games drive the need and urgency for fielding a Shore-to-Shore Maneuver and Mobility (S2M2) capability in support of DMO and EABO. LSM is the viable solution to enable distributed force generation and operations, reduce the adversary's freedom of action and complicate their decision space.

Following Industry Studies in 2020, the Navy awarded Concept Studies to five industry partners in June 2021 with options for Preliminary Design which completed in 2022. The Navy has completed the Analysis of Alternatives and the Capabilities Development Document. Anticipated class size is 18-35 ships to support three Marine Littoral Regiments (MLR).

Performance

Transit Speed
14 kts
Beach Grade
1:40
Length
200' to 400'
Draft
12'
Fording Depth
42"
Service Life
20 years

Range

3,500 nm or the approximate distance between Pearl Harbor, Hawaii and Yokosuka, Japan

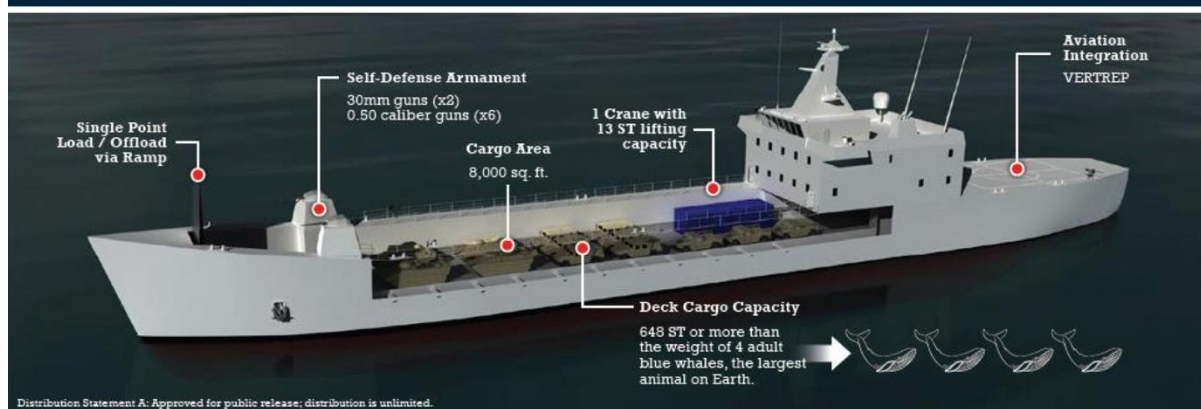
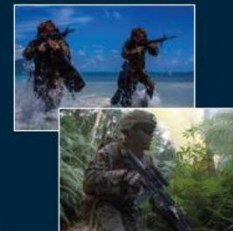


Manning

Crew – 70



Marines – 50



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 ‘Affordable’ Medium Landing Ship Out to Shipbuilders,” USNI News, October 16, 2023.

1.1.13 ESB Expeditionary Transfer Dock（遠征ドック型移送艦） /

ESB Expeditionary Sea Base（遠征機動基地艦）¹²¹

遠征ドック型移送艦（ESD）及び遠征機動基地艦（ESB）は、移動式海上基地として機能し、部隊と物資の展開を支援する。これらの艦船の設計は、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ゼネラル・ダイナミックスの NASSCO 造船所で建造された¹²²。

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 には車両待機エリア、車両移送ランプ、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（約 239m）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（約 2,300 m²）の車両及び機器保管スペース、並びに 38 万ガロン

¹²¹ <https://www.navsea.navy.mil/Home/Team/Ships/PEO-Ships/Exp-Transfer-Dock-ESD-Exp-Sea-Base-ESB/>

¹²² 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。

(約 1,600 トン) の JP-5 燃料貯蔵スペースを有している。ESB は ESD の派生型艦であり、ヘリコプターや舟艇の運用能力が強化されている¹²³。

ESD 及び ESB は軍事海上輸送司令部 (Military Sealift Command (MSC)) 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)

遠征ドック型移送艦 (ESD) / 遠征機動基地艦 (ESB) 建造計画

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	2024		建造中

1.1.14 軽洋上再補給給油艦 (TAOL) プログラム¹²⁴

海軍の軽補給給油艦 (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補給給油艦を調達するものであり、海軍の 2026 会計年度予算案によると、最初の TAOL は 2028 会計年度に調達される予定である。

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 (T-AKE)、高速戦闘支援艦 (TAOE) を保有している。「T」は軍事海上輸送司令部 (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」

¹²³ <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/april/solve-amphibious-shipping-shortfall-esds-and-esbs>

¹²⁴ Congressional Research Service, Navy Light Replenishment Oiler (TAOL) Program: Background and Issues for Congress, Updated December 4, 2025

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。

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。このプログラムは、2023 会計年度以前に 4,320 万ドル、2024 会計年度に 850 万ドル、2025 会計年度に 770 万ドルの研究開発資金を受領し、2025 年 7 月 4 日に成立した「大きく美しい 1 つの法」に基づき、2025 会計年度の事前調達資金として 1 億ドルを受け取った。海軍の 2026 会計年度予算案では、このプログラムに対する 2026 会計年度の調達資金は計上されておらず、研究開発資金として 110 万ドルが要求されている。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。

海軍は 2021 年 12 月、TAOL プログラムに関する業界調査のため、オースタル USA、ボリンジャー造船所、TAI エンジニアーズと契約を締結した。

2025 年 9 月 10 日、海軍は TAOL の概念設計に関する複数契約のための提案を、2025 年 10 月 10 日までの期限で公募した。政府は、提案依頼に基づいて、最大 3 件の契約を締結する予定である。

1.1.15 遠征高速輸送艦 (EPF)¹²⁵

遠征高速輸送艦 (EPF) は浅喫水アルミニウム製の商用双胴船であり、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 米トンの軍用貨物を積載し、海況 3 において平均速度 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 2,400 トンで全長 338 フィート (103 メートル) である¹²⁶。豪オースタル社の商用大型双胴フェリー設計を親設計とし、オースタル USA で建造されている。EPF には民間船員 26 人が配乗され、軍事海上輸送司令部 (Military Sealift Command (MSC)) が運用している。

2008 年に海軍はオースタル USA に EPF 1 の詳細設計・建造 (DD&C) 契約を最大 9 隻のオプション付きで発注した。2021 年 6 月に、海軍は EPF 13 に自律航行能力を搭載する設計・建造契約をオースタル USA に発注した。オースタル 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。

EPF プログラムは 16 隻調達で完了している。

¹²⁵ <https://www.navsea.navy.mil/Home/Team/Ships/PEO-Ships/Expeditionary-Fast-Transport-EPF/>

¹²⁶ <https://www.msc.usff.navy.mil/Ships/Ship-Inventory/Expeditionary-Fast-Transports/>



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

遠征高速輸送艦（EPF）建造計画

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
EPF 13	Apalachicola	Austal USA	2018	2019	2021		2023
EPF 14	Cody	Austal USA	2019	2019	2022	2023	2024
EPF 15	Point Loma	Austal USA	2021	2021	2023	2024	2025
EPF 16	Lansing	Austal USA	2022	2022	2024		建造中

1.1.16 T-AO 205 ジョン・ルイス級給油艦¹²⁷

ジョン・ルイス級補給艦は、海軍艦艇への海上での燃料供給を目的として設計された全長 742 フィート（約 226 メートル）の艦艇で、満載排水量 4 万 9,850 トン、16 万 2,000 バレルの石油および相当量の乾貨物を積載することが可能であり、さらに最大速度 20 ノットで航行中に回転翼機を発着することも可能である。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（T-AO）20 隻を建造するものである¹²⁸。給油艦は海軍補給艦（UNREP）の一種であり、海軍戦闘補給艦部隊（Combat Logistics Force : CLF）として知られている。海軍の CLF 艦の大部分は軍事海上輸送司令部（MSC）により運用されている。

¹²⁷ Congressional Research Service, John Lewis (TAO-205) Class Oiler Shipbuilding Program: Background and Issues for Congress, Updated December 4, 2025

¹²⁸ 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。

リード艦調達は 2016 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。海軍が提案した 2026 会計年度予算では、11 番艦、12 番艦の調達を要求している。



Photo: GD/NASSCO

T-AO 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 T-AO 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 T-AO 205 契約を、HII/Ingalls が LHA-8 契約および 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、以下の特定の部品（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））について国内調達が義務づけられた¹²⁹。

¹²⁹ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-11-17/pdf/2023-25161.pdf>

ジョン・ルイス級給油艦建造計画

	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 Oscar V. Peterson*	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	2023	2024	2025
	T-AO 210	Sojourner Truth	NASSCO	2020	2016	2024	2025	建造中
2022 年の契約変更により 3 隻追加	T-AO 211	Thurgood Marshall	NASSCO	2022	2022	2024		建造中
	T-AO 212	Ruth Bader Ginsburg	NASSCO	2022	2022	2024		建造中
	T-AO 213	Harriet Tubman	NASSCO	2023	2023	2025		建造中
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 214	Dolores Huerta	NASSCO	2024	2024			発注
	T-AO 215	Joshua L. Goldberg	NASSCO	2026	2025			発注
	T-AO 216	Thomas D. Parham	NASSCO	2026	2025			発注
	T-AO 217		NASSCO					承認
	T-AO 218		NASSCO					承認
	T-AO 219		NASSCO					承認
	T-AO 220		NASSCO					承認
	T-AO 221		NASSCO					承認
合計 20 隻の調達が計画されている。								
* 2025 年 6 月、TAO-206 の艦名が「Harvey Milk」から「Oscar V. Peterson」に変更されている。								

1.1.17 T-AGOS 25 Express 級音響測定艦(特務艦)¹³⁰

音響測定艦は監視曳航アレイセンサーシステム (SURTASS) 機器を搭載し、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 艦は軍事海上輸送司令部 (MSC) に所属し、民間の契約事業者に運航、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。TAGOS-25 は半没水型双胴 (SWATH) 設計を採用している¹³¹。

海軍は 2021 年に詳細設計・建造の提案書募集を発表し¹³²、2023 年 5 月 18 日にオースタル 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

¹³⁰ Congressional Research Service, Navy TAGOS-25 Ocean Surveillance Shipbuilding Program: Background and Issues for Congress, Updated December 4, 2025

¹³¹ 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。

¹³² <https://sam.gov/opp/b4f1d0746a7b4e23887aa44a9bc4fb2d/view>

含まれている。2024 年 5 月 31 日に、オースタル 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¹³³。

合計 7 隻の調達が計画されており、2026 会計年度予算要求では、第 2 艦の調達が要求されている。



出所：Austal USA

T-AGOS 音響測定艦建造計画

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			発注
AGOS 26	Victor Vescovo	Austal USA	2026				承認
AGOS 27		Austal USA					計画
AGOS 28		Austal USA					計画
AGOS 29		Austal USA					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、いずれも耐用年数に達している。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（現ボリンジャー造船所 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 アンカーハンドリング・タグ・サプライ（AHTS）設計に基づいている¹³⁴。本契約

¹³³ <https://investor.austal.com/static-files/027b68ee-1a40-44a9-aa16-31105c8afe45>

¹³⁴ https://www.navsea.navy.mil/Portals/103/Documents/Exhibits/SNA2020/SNA2020-USNS_Navajo-ChrisPaulus.pdf?ver=2020-01-15-154401-857

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。2021 年 10 月にオースタル USA が 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¹³⁵。

ナバホ級 T-ATS 救難艦建造計画

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	2024	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	2025		建造中
T-ATS 10	Muscogee Greek Nation	Bollinger Houma	2020	2020	2024		建造中
T-ATS 11	Billy Frank Jr.	Austal USA	2021	2021	2023	2025	建造中
T-ATS 12	Solomon Atkinson	Austal USA	2021	2021	2025		建造中
T-ATS 13	James D Fairbanks	Austal USA	2022	2022			発注
T-ATS 14	Narragansett	Austal USA	2022	2022			発注
T-ATS 15	未定	Austal USA	2023	2023			発注

1.1.19 測量艦 (T-AGS) ¹³⁶

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。軍事海上輸送司令部 (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 ハルター・マリンが受注した¹³⁷。2022 年 11 月に VT ハルター・マリンはボリンジャー造船所に買収されたため、T-AGS 建造契約もボリンジャー造船所の受注残に組み込まれている。



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

¹³⁵ <https://usa.austal.com/news/T-ATS-Contract-Award-13-14> , <https://usa.austal.com/news/T-ATS-15-Contract>

¹³⁶ <https://www.navy.mil/Resources/Fact-Files/Display-FactFiles/Article/2222996/oceanographic-survey-ships-t-ags/>

¹³⁷ <https://vthm.com/wp-content/uploads/2021/08/Halter-Marine-Awarded-T-AGS-67.pdf>

T-AGS 測量艦建造計画

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
T-AGS 67	Robert Ballard	Bollinger Mississippi	2018	2021	2022	2026	建造中

1.1.1.20 無人水上艇と無人潜水艦¹³⁸

米海軍は、大型無人水上艇（LUSV）と中型無人水上艇（MUSV）という 2 種類の無人水上艇（USV）の開発プログラム、そしてオルカ（Orca）とも呼ばれる超大型無人潜水艇（XLUUV）の開発プログラムを進めている。海軍の 2025 会計年度予算案によると、LUSV プログラムに 5,400 万ドル、MUSV プログラムに 1 億 180 万ドル、LUSV/MUSV 関連技術に 9,290 万ドル、XLUUV プログラムに 2,150 万ドルの研究開発（R&D）資金が要求されている。

大型無人水上艇(LUSV)

海軍は LUSV を全長 200～300 フィート（約 61～91 メートル）、満載排水量 1,000～2,000 トンの艦艇と想定しており、これはコルベット（哨戒艇より大きくフリゲートより小さい艦艇）に相当する大きさである。LUSV は実際には有人運用も可能となっている。海軍の 2025 会計年度予算案では、LUSV の量産型は海軍の造船予算から調達される予定で、1 隻が 2027 会計年度に、次の 2 隻が 2028 会計年度に、さらに次の 3 隻が 2029 会計年度に調達される予定である。

中型無人水上艇(MUSV)

海軍は MUSV を全長 200 フィート（約 61 メートル）未満、排水量 500 トン未満の艦艇と定義しており、これは哨戒艇程度の大きさとなる。米海軍の 2025 会計年度予算案では、2025 年度から 2029 年度にかけて運用可能な MUSV の調達は計画されていない。

超大型無人水上艇(XLUUV：オルカ)

2019 会計年度には、5 隻の「運用関連プロトタイプ」XLUUV が調達された。さらに、XLUUV の試験・訓練用資産も 1 隻調達されている。ボーイングがこれらを受注しており、訓練用資産（XLE0）については 2023 年 12 月に納入している¹³⁹が、その他 5 隻については納入が遅れている。ボーイングは、XLUUV の製造において、ハンティントン・インガルス・インダストリーズ（HII）のテクニカル・ソリューションズ部門と提携している。

¹³⁸ Congressional Research Service, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and Issues for Congress*, Updated March 25, 2025

¹³⁹ <https://www.navsea.navy.mil/Media/News/Article-View/Article/3623016/us-navy-accepts-delivery-of-first-extra-large-unmanned-undersea-vehicle-test-as/>

海軍の 2025 会計年度予算案では、追加の XLUUV を調達することが計画されており、2026 会計年度から 2029 会計年度にかけて年間 1 隻のペースで調達が予定されている。

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¹⁴⁰。Swiftships における LCU1700-1706 の 7 隻の建造が大幅に遅延したため、2024 年 2 月に海軍は Swiftships と締結した建造契約を解除した¹⁴¹。契約解除に先立ち海軍は後続艇をオースタル USA に発注することを検討し、2023 年 9 月にオースタル 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。2024 年 8 月に、オースタル USA はさらに 2 隻の建造を受注している¹⁴²。

2026 年度海軍予算要求には、9 隻の LCU 1700 の調達が盛り込まれている¹⁴³。

LCU 1700 級汎用揚陸艇建造計画

艦船記号	造船所	PY	発注	引渡
LCU 1700	Swiftships LLC	2016	2018	契約解除
LCU 1701	Swiftships LLC	2019	2019	契約解除
LCU 1702	Swiftships LLC	2019	2019	契約解除
LCU 1703	Swiftships LLC	2020	2020	契約解除
LCU 1704	Swiftships LLC	2020	2020	契約解除
LCU 1705	Swiftships LLC	2020	2020	契約解除
LCU 1706	Swiftships LLC	2021	2020	契約解除
LCU 1710	オースタル USA	2021	2023	発注
LCU 1711	オースタル USA	2022	2023	発注
LCU 1712	オースタル USA	2022	2023	発注
LCU 1713	オースタル USA	2024	2024	発注
LCU 1714	オースタル USA	2024	2024	発注
LCU 1715	オースタル USA	2026		承認
LCU 1716	オースタル USA	2026		承認
LCU 1717	オースタル USA	2026		承認
LCU 1718	オースタル USA	2026		承認
LCU 1719	オースタル USA	2026		承認
LCU 1720	オースタル USA	2026		承認
LCU 1721	オースタル USA	2026		承認
LCU 1722		2026		承認
LCU 1723		2026		承認

¹⁴⁰ <https://swiftships.com/news/navsea-picks-swiftships-llc-to-design-build-lcu-replacement-in-18m-contract-award/>

¹⁴¹ <https://insidedefense.com/share/225132>

¹⁴² <https://www.austal.com/news/austal-usa-awarded-contract-modification-two-additional-landing-craft-utility-lcu-us-navy>

¹⁴³ https://www.secnav.navy.mil/fmc/fmb/Documents/26pres/Highlights_Book.pdf

1.2.2 シップ・トゥ・ショア・コネクター (Ship to Shore Connector : SSC)¹⁴⁴

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 Textron, Inc. の子会社である Textron Systems (レイジアナ州スライデルに拠点を置く) が受注し、L-3 Communications、GE Dowty (英国)、Rolls-Royce Naval Marine、Innovative Power Solutions、Meritor, Inc. Umoie 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、2023 会計年度に 5 隻、2024 会計年度に 4 隻、2025 会計年度に 3 隻の調達予算が承認されている。2026 会計年度予算要求には 1 隻の SSC 調達予算が盛り込まれている¹⁴⁵。

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 : Service Life Extension Program) 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。

Auxiliary Floating Dry Dock Medium (AFDM)

中型浮きドック (非自走) (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)

¹⁴⁴ <https://www.navsea.navy.mil/Home/Team/Ships/PEO-Ships/Ship-to-Shore-Connector-SSC/>

¹⁴⁵ https://www.secnave.navy.mil/fmc/fmb/Documents/26pres/Highlights_Book.pdf

の調達予算が認められた。2022 年 6 月にオースタル USA が詳細設計・建造契約を受注している¹⁴⁶。

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 人分の寝台と 1,130 人分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 ハルター・マリンが 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・ガス産業で使用す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 ハルター・マリンとボリンジャー造船所による指定競争入札により VT ハルター・マリンに発注された。

2021 年 7 月に海軍は 5 隻目の APL を VT ハルター・マリンに発注した¹⁴⁷。2022 年 11 月のボリンジャー造船所による VT ハルター・マリン買収により 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¹⁴⁸。2025 会計年度予算では 1 隻の調達が要求された¹⁴⁹。



出所：VT ハルター・マリン/ボリンジャー造船所

¹⁴⁶ <https://www.defense.gov/News/Contracts/Contract/Article/3067663/>

¹⁴⁷ https://vthm.com/wp-content/uploads/2021/08/PR_210705-HM_FifthNavyBerthingBarge.pdf

¹⁴⁸ <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/>

¹⁴⁹ https://www.congress.gov/crs_external_products/RL/PDF/RL32665/RL32665.424.pdf

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 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。2026 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。

2025 年 3 月に、海軍艦艇システムコマンド (NAVSEA) は、米国に拠点を置く造船所に対して、新型小型港湾曳船 (YTL) の設計・建造能力に関する情報提供を求めた¹⁵⁰。構想されている YTL は、全長約 60~65 フィート (約 18~20 メートル) で、船舶の支援、曳航、護衛任務を目的として設計される。

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。

¹⁵⁰ <https://sam.gov/workspace/contract/opp/8ddd0c3347b54b1898733dc0d7cfd811/view>

YWO (Oil Warter 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。海軍は現在、第二次世界大戦時代のものもある非常に老朽化した既存の海軍停泊バージ船を置き換えるため、最大 26 隻の新型 YRBM 船を必要としている¹⁵¹。

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¹⁵²。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。2026 会計年度に 1 隻、2027 会計年度に 2 隻の調達が予定されている。



出所 : Conrad Shipyards.

1.3 MARAD の NSMV 訓練船¹⁵³

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多目的船で代替するプログラムを実施している。NSMV

¹⁵¹ <https://www.congress.gov/119/meeting/house/118292/documents/HMTG-119-AS00-MState-C001125-20250520.pdf>

¹⁵² <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>

¹⁵³ <https://www.maritime.dot.gov/national-security/nsmv-%E2%80%93-national-security-multi-mission-vessels>

(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) として建造管理業務を委託し、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¹⁵⁴。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¹⁵⁵。



出所: MARAD

1.4 USCG 巡視船建造プログラム¹⁵⁶

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 レジェンド級 USCG 国家安全保障巡視船 (NSC) プログラム

HII インガルスが USCG の国家安全保障巡視船 (National Security Cutters : NSC) の設計・建造造船所である。調達を計画していた 11 隻はすべて発注され、2024 年に 10 隻目が就役した。11 隻目については遅延を理由に、2025 年 6 月に国土安全保障省が建造をキャンセルすることで HII と合意したと発表している。

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。

¹⁵⁴ <https://www.phillyshipyard.com/philly-shipyard-awarded-fifth-nsmv/>

¹⁵⁵ <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/>

¹⁵⁶ Congressional Research Service, *Coast Guard Cutter Procurement: Background and Issues for Congress*, Updated June 11, 2025



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

レジェンド級 USCG 国家安全保障巡視船（NSC）建造計画

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	キャンセル

1.4.2 センチネル級 USCG 即応巡視船（FRC）プログラム

老朽化する USCG 装備を大幅に刷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 はセンチネル級即応巡視船（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。USCG は必要な FRC の数を 58 隻から最大 71 隻（国内向け 59 隻、ペルシャ湾用 6 隻、インド太平洋地域用最大 6 隻）に増加させている。

2024 会計年度までに合計 65 隻の FRC が調達され、2025 年 4 月 3 日現在、58 隻が就役している。59 隻目は 2025 年 3 月 6 日に USCG に引き渡され、就役待ちとなっている。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 沖合警備巡視船（OPC）プログラム

沖合警備巡視船（OPC）（全長 360 フィート：約 110m）は、最も過酷な海洋環境下で外洋を哨戒する国家安全保障巡視船（NSC）（全長 418 フィート：約 127m）と、沿岸付近で活動する小型の即応巡視船（全長 154 フィート：約 47m）との間の能力ギャップを埋める役割を果たす¹⁵⁷。同プログラムは、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沖合警備巡視船の建造プログラムである。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、イースタン・シップビルディング、ゼネラル・ダイナミクス・バス鉄工所（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 年にイースタン・シップビルディングが第 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。しかしながら、USCG は 2025 年 7 月、イースタン・シップビルディング・グループ（ESG）による OPC 納入が大幅に遅れていることを受け、ESG との契約に対して、納入が予定されていた 4 隻の OPC のうち 2 隻の契約を部分的に解除した¹⁵⁸。メディアに送られた声明によると、2025 年 11 月に ESG は、OPC プログラムを全面的に中止することを決定した¹⁵⁹。

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・分析する契約をオースタル USA、General Dynamics/バス鉄工所、ボリンジャー造船所、イースタン・シップビルディング、フィンカンティエリ・マリネット・マリン、ハンティント

¹⁵⁷ <https://www.dcms.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Acquisitions-CG-9/Programs/Surface-Programs/Offshore-Patrol-Cutter/>

¹⁵⁸ <https://www.dhs.gov/news/2025/07/11/secretary-noem-protects-american-taxpayers-against-wasteful-contracts-while>

¹⁵⁹ <https://maritime-executive.com/index.php/article/eastern-shipbuilding-suspends-work-on-offshore-patrol-cutter-program>

ン・インガルス、フィリー造船所、VT ハルター・マリンの 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 はオースタル 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¹⁶⁰。オースタルは 2024 年に 5 番艦、2025 年に 6 番艦 OPC の建造を開始している。

2025 年 9 月 4 日、USCG は、オースタル USA との契約オプションを行使し、オースタル USA として 4 隻目から 6 隻目となる OPC の建造に必要な資材調達の発注（オプション総額：3 億 1,400 万米ドル）を承認した¹⁶¹。このオプションには、OPC2 隻分の補給品費用も含まれる。

2025 年 11 月 25 日、米国会計検査院（GAO）は、USCG の OPC 建造計画に関する新たな報告書を発表し、そのアプローチと膨れ上がるコストを批判した¹⁶²。GAO は、この調達プログラムが大幅な納入遅延、コストの不確定性、技術的な脆弱性を抱えていると指摘している。OPC は沿岸警備隊の将来にとって依然として不可欠であるが、設計の成熟度（建造開始前に設計を完了させること）、監督体制、文書化、およびコスト管理が改善されない限り、このプログラムは今後も手戻り、さらなる遅延、コスト増大のリスクに直面し続けるだろうと GAO の報告書は結論付けている。

沖合警備巡視船（OPC）建造計画

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

¹⁶⁰ <https://usa.austal.com/news/OPC-contract-award>

¹⁶¹ <https://www.austal.com/news/offshore-patrol-cutter-options-valued-us314-million-exercised-united-states-coast-guard>

¹⁶² <https://www.gao.gov/assets/gao-26-107583.pdf>



Artist Rendering Courtesy of Eastern Shipbuilding Group

1.4.4 USCG 極地警備巡視船（PSC）および北極域警備巡視船（ASC）プログラム¹⁶³

現在 USCG は 399 フィートの大型砕氷船 *Polar Star* と 420 フィートの中型砕氷船 *Healy* の 2 隻の砕氷船を運用している。*Polar Star* は 1976 年に就役し、当初予定されていた 30 年の耐用年数を大幅に超過している。

USCG は、極地砕氷船隊の再編成と拡充のため、新型大型極地砕氷船である極地警備巡視船（PSC）と、新型中型極地砕氷船である北極域警備巡視船（ASC）の取得を計画している。

PSC については、2019 年 4 月 23 日に VT 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。

VT 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（ボリンジャー造船所 Mississippi Shipbuilding）として運営されている。VT 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¹⁶⁴。

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。

¹⁶³ Congressional Research Service, *Coast Guard Polar Security Cutter (PSC) and Arctic Security Cutter (ASC) Icebreaker Programs: Background and Issues for Congress*, Updated June 30, 2025

¹⁶⁴ <https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-completes-acquisition-of-vt-halter-marine-and-st-engineering-halter-marine-offshore/>



Illustration Credits: VT ハルター・マリン/ Designer: Technology Associates, Inc.

極地砕氷船の建造には 10 年以上かかるため、USCG はまた、商用極海警備巡視船を調達し、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。2024 年 12 月、沿岸警備隊は、2012 年に建造された砕氷能力を持つ商用極地船 *Aiviq* を購入し、この船を 2 隻目の USCG 中型極地砕氷船とするために改修を行い、同船を *Storis* と改名した。

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、新たに大型砕氷船を調達するためのプログラム（GLIB）を実施している。

2025 年 4 月 11 日、沿岸警備隊は ASC に関する情報提供依頼書（RFI）を公表した。

2025 会計年度予算要求には、PSC、ASC、GLIB プログラム予算は盛り込まれていない。

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）を発表した。これは、極地警備巡視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、極地警備巡視船やその他の北極・極地関連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人材育成を通じて、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。

2024 年 11 月 13 日に、米国、カナダ、フィンランドは ICE Pact 実施のための覚書（MOU）に署名した。ICE Pact は、1) 三国間の情報交換の強化、2) 人材育成における協力、3) 同盟国およびパートナー国との連携、4) 研究開発、という 4 つの要素で構成されている。

2025 年 11 月 19 日に、三カ国の閣僚は、2026 年まで ICE Pact を継続するための共同声明に署名した¹⁶⁵。

1.4.5 USCG 内陸水路沿岸警備船（WCC）プログラム¹⁶⁶

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 4 隻を保有しているが、老朽化が進んでいる。

¹⁶⁵ <https://www.dhs.gov/news/2025/11/19/dhs-hosts-icebreaker-collaboration-effort-pact-ministerial-meeting-advance-arctic>

¹⁶⁶ Congressional Research Service, *Coast Guard Waterways Commerce Cutter (WCC) Program: Background and Issues for Congress*, Updated December 4, 2025

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。

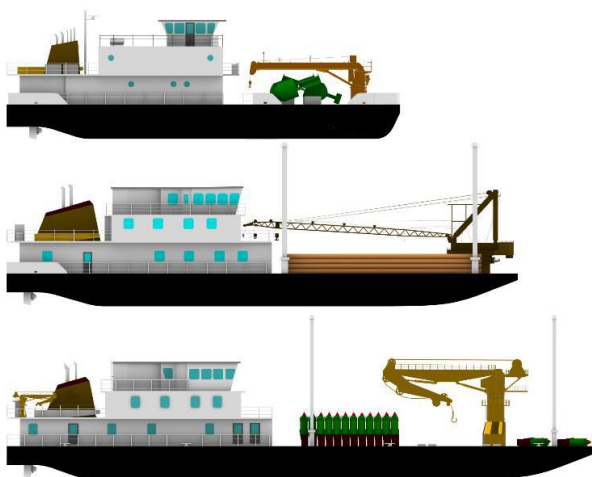
2021 年 4 月に USCG は WCC 建造契約の提案依頼書（RFP）を公表した。2021 年 9 月 29 日に、USCG は WCC に搭載する舟艇 16 隻建造の提案依頼書（RFP）を発表している。

2022 年 10 月 5 日に、USCG は、バードン・アメリカ（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¹⁶⁷。バードン社は、アラバマ州バイユー・ラ・バトレにある造船所で WCC を建造している。

バードン・アメリカによれば WCC のサブコントラクターは以下の通り。

- ボリンジャー造船所 - （船殻）Lockport, LA
- Master Boat Builders, Inc. - （上部構造物）Codan, AL
- 豪 Incat Crowther - （設計）米国オフィス：Lafayette, LA
- Kern Martin Services, Inc. - Codan, AL
- Hiller Marine - Mobile, AL
- Techcrane International - Covington, LA
- Beier Integrated Systems - Gray, LA
- LeBlanc Associates - Houma, LA
- Cummins - Charleston, SC

USCG は 2025 年 9 月 30 日に、最初の河川ブイ支援船（WLR）の建造と、2 隻目の内陸水路建設支援船（WLIC）の長納期資材の発注、さらに将来の建造を支援するための 3 セットの LLTM の発注を発表した。



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”

¹⁶⁷ <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。その後ハンティントン・インгал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ゼネラル・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) の建造はゼネラル・ダイナミクスのバス鉄工所 (GD/BIW) とハンティントン・インгалス・インダストリーズのインгалス造船所 (HII/Ingalls) の両社によって建造されている。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) はゼネラル・ダイナミクスのエレクトリック・ボート (GD/EB) とハンティントン・インгалス・インダストリーズのニューポート・ニューズ造船 (HII/NNS) が建造している。揚陸艦は専らインгал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。

オーストラリアのオースタルを親会社とするオースタル 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。オースタル 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、過去には沿海域戦闘艦 (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 FFG-67 まで後続艦 5 隻の建造契約を受注したが、2025 年 11 月 25 日、4 隻のコンステレーション級フリゲート艦の建造契約を解除することで米国海軍と合意した。なお、既に建造中の 2 隻のコンステレーション級フリゲート艦の建造については継続する。

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。イースタン・シッピビルディング・グループは艦船建造実績がなかったにもかかわらず、大手 GD/BIW と準大手ボリンジャー造船所と競合して USCG 沖合警備巡視船 OPC 契約を受注したが、建造が遅れ、納入予定だった 4 隻の OPC のうち 2 隻の契約について、2025 年 7 月に USCG から部分的に解除された。第二期の契約はオースタル 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・マリンは以前に特務艦建造契約を受注しており、ハルター・マリンは USCG の北極域警備巡視船建造契約も受注した。その後、Gulf Island Shipyards とハルター・マリンはボリンジャー造船所に買収されたため、特務艦建造契約はボリンジャー造船所に吸収された。

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。

図表 71 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
ゼネラル・ダイナミクス(GD)	バス鉄工所(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)
	エレクトリック・ボート(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)
ハンティントン・インガルス・インダストリーズ(HII)	ニューポート・ニューズ造船所(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)
	インガルス	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 国家安全保障巡視船(NSC) 新型フリゲート艦(FF(x))
米国の準大手海軍艦船建造造船所		
オースタル	オースタル USA	インデペンデンス級沿海域戦闘艦(LCS) スピアヘッド級遠征高速輸送艦(EPF1) 救難艦(T-ATS) USCG 沖合警備巡視船(OPC)
フィンカンティエリ・マリン・グループ	マリネット・マリン(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
ボリンジャー造船所		USCG 即応巡視船(FRC) 救難艦(T-ATS) USCG 極海警備巡視船(PSC) T-AGS 67 測量艦
ハンファ	ハンファ・フィリー造船所	国家安全保障多目的船(NSMV)
小型船艇、サービスクラフト等		
オースタル	オースタル USA	中型修理浮きドック(AFDM)
スィフトシップス LLC	スィフトシップス造船 LLC	汎用揚陸艇(LCU)
テキストロン		エアクッション型揚陸艇(SSC)
シルバーシップス		海軍特殊作戦部隊向け水上支援艇(SSC) 強襲水陸両用安全艇(AASB)
ボリンジャー造船所		バラック・バージ(APL)
ダコタ・クリーク・インダストリーズ		港内曳船(YT)
モジュテック・マリン		小型港内曳船(YTL)
セント・ジョンズ造船所		潜水支援船(DSV)

1.5.1 ゼネラル・ダイナミクス (GD)

ゼネラル・ダイナミクス (GD) の海洋システム部門は、米海軍向け原子力潜水艦、水上戦闘艦、補助艦艇の設計・建造、さらに船舶の修理および近代化も行っている。

同社には 3 つの造船所がある。

・バス鉄工所（メイン州）

バス鉄工所（BIW）は 1890 年に設立され、2023 年初頭時点で約 6,700 名の従業員を擁している。

GD/BIW は、米海軍向け的水上戦闘艦および補助艦艇の設計・建造を行う。BIW は 2000 年以降、アーレイ・バーク級駆逐艦（DDG 51）を 23 隻以上納入しており、さらに 11 隻の同型艦を建造中で、最後の艦は 2037 年までに納入される予定である。また、BIW は 2021 年以降、ズムウォルト級駆逐艦（DDG 1000 級）3 隻の近代化改修を完了した。これらの艦は 2007 年から 2010 年にかけて BIW が建造・引き渡ししたものである。

BIW は、メイン州に主要工場と付属施設を所有しており、これにはハーディング工場（構造物製造施設）、イーストブランズウィック製造施設（艤装施設）、ウェストバス倉庫が含まれる。

主要なバス工場には、220 メートルの乾ドック、28,000 トンの浮きドック（陸上移送施設に隣接し、陸上からの移送とアーレイ・バーク級駆逐艦（DDG 51 級）およびズムウォルト級駆逐艦（DDG 1000 級）の進水作業を支援）、3 つの船台（陸上移送施設の中央に位置）、3 つの埠頭、艤装栈橋、4 基の起伏式クレーン、および事前艤装と組み立てのための屋根付き施設がある。造船所には 2 つの主要な構造物組立棟があり、約 16,000 平方メートルの建物にはパネルラインが設置され、約 3,700 平方メートルの建物には 7 つの作業ステーションがある。

約 7,200 平方メートルのウルトラホールは 2008 年に開設され、最大 4,000 トンの船体モジュールを、竜骨から上甲板まで、温度管理された環境で組み立てることができる。

・エレクトリック・ボート（コネチカット州）

1899 年設立の GD エレクトリック・ボート（EB）は、コネチカット州グロトンにある造船所、メリーランド州クオンセット・ポイントの艤装施設、およびコネチカット州内のエンジニアリング施設に 23,000 人以上の従業員を擁している。

GD/EB は、米海軍のすべての原子力潜水艦プログラムにおける主要契約企業であり、同社の主な事業は、バージニア級攻撃型原子力潜水艦の建造（現在 22 隻の受注残。うち 12 隻は 2034 年頃までに納入予定）と、米海軍向けコロンビア級弾道ミサイル原子力潜水艦の建造（現在 12 隻の受注残）である。コロンビア級潜水艦の最初の納入は 2029 年（当初計画は 2028 年）に予定されており、12 隻の建造プログラムは 20 年ほどかかる見込みとなっている。

・NASSCO（カリフォルニア州）

GD/NASSCO は、米海軍および米海兵隊向けに補助艦艇および支援艦艇（ジョン・ルイス級 T-AO 205 型艦隊補給油槽船 6 隻、遠征移送ドック／海上基地（ESD/ESB）5 隻を含む）の設計・建造、主にジョーンズ法に準拠した石油タンカーおよびばら積み貨物船の建造、船舶の修理・改造を行っている。GD/NASSCO は 1960 年以来、50 隻以上の商船を建造してきた。

GD/NASSCO の主要造船所は、カリフォルニア州のサンディエゴ湾に面した約 35 万平方メートルの敷地にある。この造船所には、約 305 メートルの乾ドック、長さ 253 メートル、幅 54 メートル、高さ 21 メートルの新しい浮きドック（重量 17,300 トン）、6 つの生産工場、10 の組立エリア、2 つの約 290 メートルの船台、8 つのサービスバースが備

えられている。この新しい浮きドックは2025年8月に納入されたもので、35,000トンの吊り上げ能力を持つ当該ドックにより、NASSCO はニミッツ級航空母艦を除くすべての米海軍艦艇の修理を行うことができる¹⁶⁸。

船舶修理事業は、ワシントン州ブレマートン、フロリダ州メイポート、バージニア州ノーフォーク、カリフォルニア州サンディエゴの各造船所で行われている。

NASSCO は2025年12月3日、長年のパートナーである韓国 DSEC とともに、韓国サムスン重工（SHI）との間で三社覚書を締結したと発表した。この覚書に基づき、三社は米国市場における業界最先端の船舶設計、建造工程自動化、および技術開発において協力体制を構築する。

1.5.2 ハンティントン・インガルス・インダストリーズ（HII）

ハンティントン・インガルス・インダストリーズ（HII）は、米国最大級の造船会社として、米国の国防分野を支えている。HII は、海軍のフォード級航空母艦、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）の改修、海兵隊の LHA アメリカ級強襲揚陸艦、LPD 17 サンアントニオ級揚陸輸送艦の建造に携わっている。HII は、インガルス造船所とニューポート・ニューズ造船所において、ズムウォルト級駆逐艦（DDG-1000）とバージニア級潜水艦の建造における下請け業者でもある。インガルス造船所は、米国沿岸警備隊のレジェンド級国家安全保障巡視船（NSC）の建造を受注し、これまでに10隻を納入している。同社グループは、海軍向けに無人潜水艇（UUV）の開発も行っている。

ミシシッピ州にある HII インガルス造船所は1939年創業で、パスカグーラ川沿いに位置し、敷地面積は約320万平方メートルである。インガルス造船所には11,000人以上の従業員がいる。

バージニア州にある HII ニューポート・ニューズ造船所は1886年創業で、約26,000人の従業員を擁している。ニューポート・ニューズ造船所の敷地面積は約220万平方メートルである。

2020年7月、HII のテクニカル・ソリューション部門は、無人運航船向け先進ソフトウェア開発を専門とする自律化技術会社である米シー・マシーンズ・ロボティクスへの戦略的株式投資を完了したことを発表した¹⁶⁹。2021年1月4日には、米スペーシャル・インテグレートッド・システムズ（SIS）の自律技術部門を買収したことを発表した¹⁷⁰。HII は企業買収や戦略的提携を通じて、自動運航関連事業を拡充している。2021年5月20日には、自動運航能力の試験、開発を目的として、米シー・マシーンズ・ロボティクスの SM300 自律システムを搭載したプロテウス無人水上艇（USV）を発表した¹⁷¹。

2025年4月、HII と韓国の HD 現代重工業は、国防および商業造船プロジェクトの生産加速に向けた協力の可能性を探るための覚書（MOU）を締結した¹⁷²。

¹⁶⁸ <https://www.workboat.com/new-floating-drydock-delivered-to-nassco>

¹⁶⁹ <https://hii.com/news/huntington-ingalls-industries-invests-in-sea-machines/>

¹⁷⁰ <https://www.globenewswire.com/news-release/2021/01/04/2152619/0/en/PHOTO-RELEASE-Huntington-Ingalls-Industries-Expands-Unmanned-Capabilities-By-Acquiring-Autonomy-Business-from-Spatial-Integrated-Systems.html>

¹⁷¹ <https://hii.com/news/HII-proteus-unmanned-surface-vessel-demonstration/>

¹⁷² <https://hii.com/news/hii-and-hd-hyundai-heavy-industries-sign-memorandum-of-understanding/>

2025 年 9 月にはイースタン・ SHIPPING・グループと、2025 年 11 月にはガルフ・コッパー・アンド・マニュファクチャリングとの間で、HII は、米海軍のフライト III アーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦（DDG 51）船体ブロックの建造契約を締結している¹⁷³。

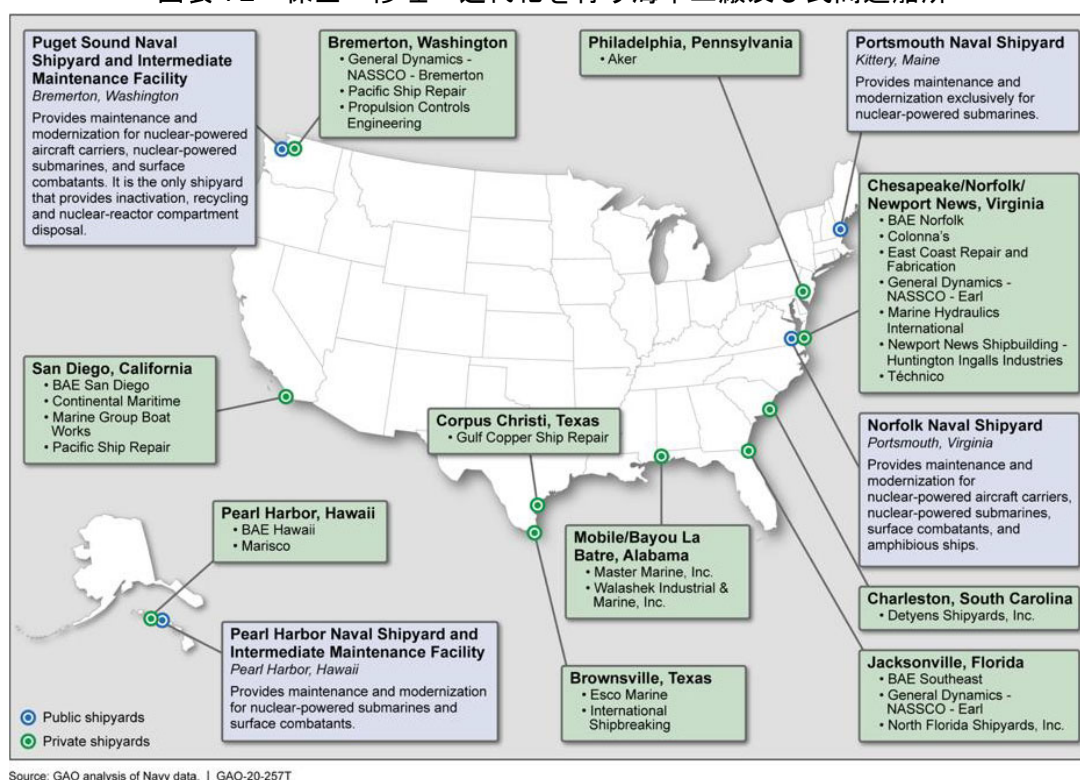
2025 年 12 月に、HII のニューポート・ニューズ造船所（NNS）におけるバージニア級潜水艦の建造能力をさらに強化するため、HII と英国のバブcock・インターナショナル・グループは戦略的提携を拡大する契約を締結した¹⁷⁴。

2025 年 12 月、HII は、同社の新型無人水上艇（USV）シリーズ「ROMULUS」のプロトタイプ建造が 30%完了したことを発表した¹⁷⁵。この船舶は、2026 年第 4 四半期に予定されている海上試験に向けて順調に建造が進んでいる。

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。例外はハンティントン・インгалス・インダストリーズのニューポート・ニューズ造船（HII/NNS）とゼネラル・ダイナミクス・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っている。

図表 72 保全・修理・近代化を行う海軍工廠及び民間造船所



¹⁷³ <https://www.easternshipbuilding.com/eastern-shipbuilding-group-inc-to-support-unit-production-of-u-s-navy-destroyers/>

<https://www.gulfcopper.com/news/government/gulf-copper-expands-partnership-with-hii-ingalls-shipbuilding/>

¹⁷⁴ <https://hii.com/news/hii-deepens-partnership-with-babcock-international-group-in-support-of-virginia-class-submarine-construction/>

¹⁷⁵ <https://hii.com/news/hii-announces-major-milestone-for-romulus-usv-technology/>

1.6.1 海軍工廠

海軍造船所（海軍工廠）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「最適化艦隊レスポンス計画（OFRP）」に基づき、原子力空母や原子力潜水艦のオーバーホール、核燃料補給、延命工事、退役作業といった兵站レベルの整備を行っている。

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。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、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、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 認証を取得せずに特定の作業を行うことができる。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、全米のより多くの造船所が対象となる。

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

オースタル USA

- San Diego Service Center
- Austal USA West campus ship repair facility, Mobile, Alabama

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, Pennsylvania
- 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ゼネラル・ダイナミクスとハンティントン・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。うちゼネラル・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年次報告書でまとめていたが、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、AmFELS はトルコ、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 ハルター・マリンは 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。

図表 73 準大手商船建造事業者

親会社		ヤード	最近の建造船種
オースタル	造	オースタル USA	海軍小型艦船 LCS、EPF、救難艦、音響測定艦、OPC、LCU
	修	オースタル USA West Campus Repair	
	修	オースタル USA サンディエゴ修繕施設	
ボリンジャー造船所	造/修	ボリンジャー造船所 Lockport	USCG 即応巡視船(FRC)
	造	ボリンジャー造船所 Marine Fabricators	OSV、バージ
	造	ボリンジャー造船所 Homa (旧 Gulf Island Shipyard)	救難艦
	造	ボリンジャー造船所 Mississippi (旧 Halter Marine)	ATB タグ、ConRo 船、USCG 砕氷船
	修/改造	ボリンジャー造船所 Amelia	
	修/改造	ボリンジャー造船所 Fourchon	
	修/改造	ボリンジャー造船所 Larose	
	修/改造	ボリンジャー造船所 Morgan City	
	修/改造	ボリンジャー造船所 Harvey (Quick Repair)	
	修/改造	ボリンジャー造船所 Mississippi Repair	
エジソン・シュースト・オフショア	造	North American Shipbuilding	OSV
	造	La Ship	OSV
	修	Gulf Ship	OSV
	修	Tampa Ship	OSV
	造	NavShip (ブラジル)	
カルパワーシップ	造	AmFELS	ジャッキアップリゲ、コンテナ船、WTIV
フィンカンティエリ	造	マリネット・マリン	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
ハンファ	造	ハンファ・フィリー造船所	タンカー、コンテナ船、訓練船
Lone Star Fund/ヴィガー・インダストリアル	造	Portland (オレゴン)	船舶建造・修繕
	造	ヴィガーSeattle (ワシントン)	船舶建造、修繕
	修	ヴィガーPort Angels (ワシントン)	トップサイド修繕
	艇	ヴィガーVancouver Aluminum Fabrication (ワシントン)	アルミニウム舟艇
	造/修	ヴィガーKetchikan (アラスカ) (2025 年 11 月 30 日でヴィガーの運営契約が終了し、その後は JAG ケチカンが運営している。)	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 オースタル 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、ゼネラル・ダイナミクスの子会社であるバス鉄工所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。

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 から沖合警備巡視船（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。2025 年 9 月 4 日までに、USCG は、2 隻の建造と、3 隻目から 6 隻目となる OPC の建造に必要な資材調達の発注を承認している。

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 Engineering、TAI Engineering、Thoma-Sea Marine Construction 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、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、西海岸のカリフォルニア州サンディエゴ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 はゼネラル・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艀装契約を受注し、10 月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、ゼネラル・ダイナミクス・エレクトリック・ボートから、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。

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 技術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。

モービルにあるオースタルの施設は約 73 万平方メートルで、約 14 万平方メートルの屋内製造スペース (約 1 万 1000 平方メートルのパネルライン、約 9 万 3000 平方メートルと約 3 万 8000 平方メートルの 2 つのモジュール製造施設、7 つの組み立てベイ) が含まれる。これらの数字には、2026 年に完成予定の潜水艦モジュール製造施設 (約 3 万 4000 平方メートル) も含まれており、この施設にはゼネラル・ダイナミクス・エレクトリック・ボートから提供された 4 億 5000 万ドルの資金が活用された。また、造船所には 2 万トンの浮きドックが設置されている。

造船所の生産設備は以下の 3 つのエリアに分かれている。

- ・ 3 棟のアルミニウムおよび鋼鉄製の屋根付きモジュール製造施設 (MMF) 。
- ・ 最終組立ヤードには、2 つの組立ベイと 2 つのモジュール製造・据付ベイがある。
- ・ 約 145,000 平方メートルの船舶完成ヤード (VCY) には、4 つの係留バース (船体の両側に 2 つずつ) があり、試運転、試験航海、引き渡しをサポートする。

バージニア州の先進技術施設

米海軍が積層造形（3D プリンティング）とインダストリー4.0 技術に注力していることを受け、オースタル社は 2024 年にバージニア州シャーロットビルにある先進技術施設を拡張し、同施設で 2024 年末までに、米海軍艦艇向けに 100 点以上の部品を 3D プリントした。オースタル USA 先進技術部門は、バージニア州ダンビルにある米海軍の積層造形センター・オブ・エクセレンス（AM CoE）も運営している。造船プロセス全体にインダストリー4.0 を導入する取り組みの一環として、同社は作業員訓練のための AR ツールや造船所自動化に関するパイロットプロジェクトを実施している。インダストリー4.0 技術を活用することで、オースタルは米国海軍とオーストラリア海軍向けに自動運航システムの試験運用と導入も行っている。

戦略的提携

2025 年 9 月、オースタル USA とマスター・ボート・ビルダーズは、戦略的アウトソーシング提携に関する覚書（MOU）を締結したことを発表した。この提携は、実績ある地域造船所が米国政府向けの大規模かつ複雑なプログラムを受託する能力を高めることで、米国の造船能力を拡大することを目的としている。

オースタル建造実績(2015-2025 年)					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	竣工
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
LCS 38	Pierre	2018	2023	2024	2025
EPF 15	Point Loma	2021	2023	2024	2025

オースタル USA 受注残(2025 年 12 月)					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	現状
EPF 16	Lansing	2022	2024		建造中
ATS 11	Billy Frank JR	2021	2023	2025	建造中
ATS 12	Solomon Atkinson	2021	2025		建造中
ATS 13	James D Fairbanks	2022			発注
ATS 14	Narragansett	2022			発注
ATS 15	未定	2023			発注
AFDM 15	未定	2022	2023		建造中
OPC 5	Pickering	2022	2025		建造中
WSMM 920 (OPC)	Icarus	2025	2025		建造中
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 1710		2023	2024	2025	建造中
LCU 1711		2023	2024		建造中
LCU 1712		2023	2025		建造中
LCU 1713		2024			発注
LCU 1714		2024			発注

2.1.2 ボリンジャー造船所

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、メキシコ湾岸のミシシッピ州とルイジアナ州に造船施設を保有する。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 月にボリンジャー造船所 の修理部門であるクイック・リペアは 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 はルイジアナ州のシュースト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エジソン・シュースト・オフショアはシュースト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エジソン・シュースト向けにプラットフォーム支援船（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ム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 ハルター・マリンと ST Engineering Halter Marine Offshore の買収を完了し、VT ハルター・マリンが受注していた海軍向け小型宿泊バージ（APL(S)）、USCG 向け極海警備巡

視船（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カのボリンジャー・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 Gulfport Shipbuilding		ミシシッピ州 Gulfport	造
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 の即応巡視船（FRC）の建造を継続的に行っており、米国沿岸警備隊が 2025 年 9 月に 10 隻の FRC を追加発注したことにより、ボリンジャーへの FRC 発注総数は、67 隻から 77 隻に増加した。

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 北極域警備巡視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る。これらのミッションは従来、有人 MCM-1 クラス対機雷水上艇や MH-53E ヘリコプターによって行われていたが、これらの機体は退役が進んでいる。2025 年 4 月に、ボリンジャー造船所が建造した最初の 3 隻の MCM USV を米海軍に納入した¹⁷⁶。同社はこれまでに 9 隻の MCM USV 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。

エジソン・シュースト・オフショアとの戦略的提携

2025 年 5 月、ボリンジャー造船所と米エジソン・シュースト・オフショア（ECO）は、ユナイテッド・シップビルディング・アライアンス（USA）と呼ばれる戦略的パートナーシップを締結した。北極圏における喫緊の運航ニーズに直接対応する次世代砕氷船の設計、建造、納入を迅速化する、完全に統合されたソリューションを提供することを目的としている。

¹⁷⁶ <https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-delivers-first-three-mine-countermeasures-unmanned-surface-vehicles-to-u-s-navy/>

ボリンジャー造船所艦船建造実績(2015-2025 年)			
艦船記号	艦名	工場	竣工
WPC 1112	Isaac Mayo	Lockport	2015
WPC 1113	Richard Dixon	Lockport	2015
WPC 1114	Heriberto Hernandez	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
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ج	Mississippi	2023
WPC 1152	Maurice Jester	Lockport	2023
WPC 1153	John Patterson	Lockport	2023
WPC 1154	William Sparling	Lockport	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
MCM USV	(3隻)	Lockport	2025
WPC 1159	Earl Cunningham	Lockport	2025
WPC 1160	Frederick Mann	Lockport	2025
WPC 1161	Olivia Hooker	Lockport	2025

ボリンジャー造船所艦船受注残(2025 年 12 月)				
艦種	艦船記号	艦名	船主	工場
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
FRC	WPC 1168		USCG	Lockport
FRC	WPC 1169		USCG	Lockport
FRC	WPC 1170		USCG	Lockport
FRC	WPC 1171		USCG	Lockport
FRC	WPC 1172		USCG	Lockport
FRC	WPC 1173		USCG	Lockport
FRC	WPC 1174		USCG	Lockport
FRC	WPC 1175		USCG	Lockport
FRC	WPC 1176		USCG	Lockport
FRC	WPC 1177		USCG	Lockport
救難艦	T-ATS 6	Navajo	海軍	Houma
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
極海警備巡視船	WMSP 21	Polar Sentinel	USCG	Mississippi
極海警備巡視船	WMSP 22	未定	USCG	Mississippi
極海警備巡視船	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	6 隻	海軍	
ASC		6 隻(3 隻はフィンランドのラウマ造船所と共同)	USCG	
PSC		3 隻	USCG	
LSM			海軍	

ボリンジャー造船商船建造実績(2015-2025)				
船種	船名	船主	工場	建造
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
タグ	Morton 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 Carolina 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 Transportation	2015
Towboat	Loree Eckstein	Marquette Transportation	2016
Towboat	Chad Pregracke	Marquette Transportation	2016
Towboat	J B Barthelemy	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 ハルター・マリンとしての建造実績(2015-2022)				
船種	船名	船主	造船所	建造
高速ミサイル艇	A. Gad	米国海軍/エジプト海軍	パスカゲーラ	2015
OSV	HOS Commander	Hornbeck Offshore	パスカゲーラ	2013
タンクバージ	750-3	Crowley Marine	パスカゲーラ	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	パスカゲーラ	2014
OSV	HOS Caledonia	Hornbeck Offshore	パスカゲーラ	2015
OSV	HOS Crestview	Hornbeck Offshore	パスカゲーラ	2015
OSV	HOS Cedar Ridge	Hornbeck Offshore	パスカゲーラ	2015
OSV	HOS Carousel	Hornbeck Offshore	パスカゲーラ	2015
ConRo	Marjorie C	Pasha Hawaii	パスカゲーラ	2015
ATB タグ	Denise A. Bouchard	Bouchard	パスカゲーラ	2014
ATB タグ	Kim M. Bouchard	Bouchard	パスカゲーラ	2015
タンクバージ	B No. 270	Bouchard	パスカゲーラ	2015
ATB タグ	Donna J. Bouchard	Bouchard	パスカゲーラ	2016
タンクバージ	B. No. 272	Bouchard	パスカゲーラ	2016
ATB タグ	Denise A. Bouchard	Bouchard	パスカゲーラ	2016
ATB タグ	Morton S. Bouchard Jr.	Bouchard	Escatawpa	2016
ATB タグ	Frederick E. Bouchard	Bouchard	Escatawpa	2016
海洋調査船	Maury	海軍	パスカゲーラ	2016
カーゴバージ		Pacific Hawaiian Line	パスカゲーラ	2016
ConRo	El Coqui	Crowley ConRo LLC	パスカゲーラ	2018
ConRo	Taino	Crowley Marine	パスカゲーラ	2018
ATB タグ	Evening Breeze	Bouchard	パスカゲーラ	2019
フェリー	Powhatan	Virginia DoT	パスカゲーラ	2019
ATB	Evening Stroll	Bouchard	Escatawpa	2019
ATB タグ	Q-Ocean Service	Q-LNG Transport LLC	パスカゲーラ	2020
LNG バージ	Q-LNG 4000	Q-LNG Transport LLC	パスカゲーラ	2020
宿泊バージ	APL-67	海軍	パスカゲーラ	2021
宿泊バージ	APL-68	海軍	パスカゲーラ	2021
宿泊バージ	APL-69	海軍	パスカゲーラ	2022
宿泊バージ	APL-70	海軍	パスカゲーラ	2022

ボリンジャー造船所商船受注残(2025 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	Narragansett Dawn	NSF/ロードアイランド大学	Houma	建造中
調査船	Gilbert R. Mason	NSF/南ミシシッピ大学、LUMCON	Houma	建造中
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
ニュートロン再利用型ロケット用の洋上着陸プラットフォーム	Return On Investment	ロケットラボ	Amelia	建造中

2.1.3 Edison Chouest Offshore(ECO)

ECO はルイジアナ州カットオフ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、オフショア供給船（OSV）、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。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		
造船所名	場所	特徴
North American Shipbuilding (NAS)	ルイジアナ州 Larose	1974 年に設立され、OSV を多数建造
La Ship	ルイジアナ州 Houma	1996 年に設立され、グループ最大の造船所
Gulf Ship	ミシシッピ州 Gulfport	2006 年に設立され、オフショア船を建造
Tampa Ship	フロリダ州 Tampa Bay	1960 年に設立され、船の修理・改修に重点を置いている。 4 つの乾ドックがあり、最大 15 万載貨重量トン、全長 276.44 メートル(喫水 7.31 メートル)までの船舶の修理に対応可能。最大の乾ドックは、全長 227.4 メートル、幅 33.5 メートル、喫水 8.5 メートルの船舶を収容可能で、造船所が対応できる水面上最大船高は 54.6 メートル。
Navship	ブラジル Navegantes (ナベガンテス)	124,000 平方フィート(約 11,500 平方メートル)の建造工場があり、14 基の天井クレーンを備えているため、天候に左右されずに船舶を建造可。

ECO は洋上風力発電施設のメンテナンス等を行うオフショア支援船（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オフショア支援船の建造に着手した。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オフショア支援船の建造を行っており、2023 年 8 月に、英チャートウェル・マリン設計の洋上風力発電施設向け小型作業員輸送船（CTV）に着工、2024 年にはオフショア支援船 ECO Edison を引き渡している。

ECO は 2024 年 5 月に ROV（遠隔操作型無人潜水機）事業者である ROVOP 社を買収した。同社のサブシーサ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 機の自律型無人探査機（AUV）を運用する。

2025 年 5 月、ボリンジャー造船所とエジソン・シュースト・オフショア（ECO）は、ユナイテッド・シップビルディング・アライアンス（USA）と呼ばれる戦略的パートナーシップを締結した。北極圏における喫緊の運航ニーズに直接対応する次世代砕氷船の設計、建造、納入を迅速化する、完全に統合されたソリューションを提供することを目的としている。

2025 年 6 月、韓国の HD 現代とエジソン・シュースト・オフショア（ECO）グループ傘下の造船所であるタンパ・シップとの間で、米国における戦略的な造船協力体制の構築を発表した。HD 現代の設計、調達、造船技術の支援を受け、タンパ・シップで中型 LNG 二元燃料コンテナ船を建造し、2028 年に納入することを目標としている。

ECO 造船商船建造実績(2015-2025)				
船種	船名	船主	工場	建造
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
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 Mississippi	Viking Cruises		2022
オフショア支援船	ECO Edison	Edison Chouest Offshore		2024
オフショア支援船	ECO Liberty	Edison Chouest Offshore		2025

2.1.4 AmFELS（旧 Seatrium AmFELS）

テキサス州ブラウンズビルの AmFELS 造船所は、数回の売却を経て名称が度々変更されている。1971 年当時に米石油掘削装置製造会社だった Marathon Manufacturing によって設立されたが、1975 年に Marathon がリグデザインの LeTourneau Engineering と提携した際には、名称が Marathon LeTourneau に変更された。1980 年代半ばのオフショア市場の崩壊後、この造船所は Allison/McDermid という地元投資家に売却された。しかし、市場が 1991 年に回復すると、1992 年にシンガポールのコングロマリット企業

Keppel が買収し社名が Keppel AmFELS に変更された。2023 年に親会社のケッペル・オフショア (Keppel Offshore & Marine) がセンブコープ・マリン (Sembcorp Marine) と合併し、シートリウム (Seatrium) と名称を変更したことに伴い、米国子会社も Seatrium AmFELS となった。2025 年 9 月、シンガポールのシートリウムは、Seatrium AmFELS を、トルコのエネルギー企業カルパワーシップ (Karpowership) 関連の造船会社 Karpower Valley に売却した。

AmFELS は、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シャ・ハワイから受注し、航洋商船建造市場に参入した。2020 年に AmFELS はドミニオン・エナジーから米国初の洋上風力発電設備設置船 (WTIV) の建造を受注している。

AmFELS 建造実績(2015-2025)			
船種	船名	船主	建造
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
風車設置船	Charybdis	Dominion Energy	2025

AmFELS 受注残(2025 年 12 月)			
船種	船名	船主	現状
コンテナ船		Pasha Hawaii	オブション
コンテナ船		Pasha Hawaii	オブション

2.1.5 フィンカンティエリ・マリン・グループ (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・シップビルディング(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。フィンカンティエリ・マリン・グループ (FMG) は 2025 年 2 月以降、米国造船所の従業員を 600 名以上 (マリネット・マリンで約 400 人、ベイ・シップビルディングで 200 名) 増員している¹⁷⁷。

Fincantieri Marinette Marine (F/MM)

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) 7 隻の同時連続建造が可能である¹⁷⁸。また、最先端のコンピューター制御製造設備を導入し、最も厳しい要件にも対応できる重量物運搬能力を有する。

¹⁷⁷ <https://gcaptain.com/fincantieri-adds-600-shipyard-workers-as-u-s-shipbuilding-renaissance-gains-steam/>

¹⁷⁸ <https://fincantierimarinegroup.com/about-us/us-shipyards/marinette-marine/>

F/MM は海軍向け LCS、バージ、掃海艇、航洋タグ、USCG 向け砕氷船、設標船、哨戒船の建造実績を有する。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 月に米国海軍向けコンステレーション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た。しかしながら、2025 年 11 月、4 隻のコンステレーション級フリゲート艦の建造契約を解除することで米国海軍と合意したと発表した。なお、建造中の 2 隻のコンステレーション級フリゲート艦の建造については継続することで合意している。

フィンカンティエリ・マリネット・マリン艦船建造実績(2015-2025 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
LCS 31	Cleveland	2019	2021	2023	2025

フィンカンティエリ・マリネット・マリン艦船受注残(2025 年 12 月)					
艦船記号	艦名	発注	起工	進水	現状
MMSC1	HMS Kind Saud (F820) サウジ向け戦闘艦	2019	2021	2025	建造中
MMSC2	サウジ向け戦闘艦	2019	2022		建造中
MMSC3	サウジ向け戦闘艦	2019	不明		建造中
MMSC4	サウジ向け戦闘艦	2019	不明		建造中
FFG 62	Constellation	2020	2024		建造中
FFG 63	Congress	2021			発注
FFG 64	Chesapeake	2022			キャンセル
FFG 65	Lafayette	2023			キャンセル
FFG 66	Hamilton	2024			キャンセル
FFG 67	Galvez	2024			キャンセル

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）は新造船、改造、修理を行う造船所であり、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った。敷地面積は 63 エーカー（約 255,000 平方メートル）で、乾ドック（長さ 352 メートルと 69 メートル）と新しい浮ドック（長さ 200 メートル）、温度/湿度調整可能な 37,000 平方メートルの屋内製造施設が

整備されている。1885 年からの造船の歴史を持つ 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(2015-2025)			
船種	船名	船主	建造
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
LNG バンカーバージ	Progress	Crowley Maritime	2024

フィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング受注残(2025 年 12 月)			
船種	船名	船主	現状
オフショア支援船(SOV)		Crowley Maritme	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 マリンは空調完備のアルミニウム建造施設を保有し、USCG 向け中型哨戒艇（RB-M : Response Boat-Medium）およびフリーダム級沿海域戦闘艦のアルミニウム製上部構造の建造を行っている。また、高速沿岸迎撃艇や巡視艇市場にも事業を拡大している¹⁷⁹。

¹⁷⁹ <https://fincantierimarinegroup.com/about-us/us-shipyards/ace-marine/>

2.1.6 ハンファ・フィリー造船所

フィリー造船所は 1995 年のフィラデルフィア海軍工廠閉鎖¹⁸⁰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、デラウェア港湾管理委員会、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。現在はハンファグループの米国子会社として運営されている。

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。

2020 年にフィリー造船所は MARAD の国家安全保障多目的船 (NSMV) の船舶建造管理者 (VCM) である TOTE Services, LLC から 2 隻の建造を受注した。2021 年に 2 隻、2022 年に 1 隻の追加受注があり、受注した合計 5 隻のうち 3 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 (GLDD) から、海底岩石設置船の建造契約を受注した。ノルウェーの船舶設計事業者である Ulstein の設計を基にしている。同船 (Acadia) は 2026 年初頭の引き渡しが予定されている¹⁸¹。

2022 年 11 月にフィリー造船所はマトソンからアロハ級 LNG 焚きコンテナ船 3 隻の建造契約を受注した。2027 年と 2028 年に引き渡しが予定されている¹⁸²。

2023 年 6 月には、海軍病院船 T-AH (X) の実現可能性調査を米国の 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。

2025 年 7 月にハンファ・フィリー造船所は、ハンファ・オーシャンの米国子会社であるハンファ SHIPPING から、LNG 運搬船を受注した¹⁸³。建造の大部分は韓国のハンファ・オーシャン巨済造船所で行われるが、ハンファ・フィリー造船所は、米国沿岸警備隊 (USCG) の関連法令および海上安全基準を満たすための認証作業を担当する「共同モデ

¹⁸⁰ https://files.dep.state.pa.us/localgovt/ocrlgs/lib/landrecwaste/land_recycling/annual_reports/98report_a.pdf

¹⁸¹ <https://www.offshore-energy.biz/first-us-subsea-rock-installation-vessel-launches-delivery-early-in-2026/>

¹⁸² <https://hanwhaphillyshipyard.com/keel-laying-aloha/>

¹⁸³ <https://www.hanwha.com/newsroom/news/press-releases/hanwha-shipping-orders-lng-carrier-from-hanwha-philly-shipyard.do>

ル」として進められる。このモデルを通じて、ハンファは高度な造船技術をハンファ・フィリー造船所に段階的に移転することを計画している。

2025 年 8 月、ハンファ・フィリー造船所は、ハンファ SHIPPING から中型（MR）石油・ケミカルタンカー10 隻を発注した¹⁸⁴。最初のタンカーは 2029 年初頭に納入される予定である。

2025 年 8 月、ハンファグループは、韓国が 1500 億ドル規模の投資ファンドを通じて米国造船業の成長を支援すると表明したことの 일환として、ハンファ・フィリー造船所に対し 50 億ドルのインフラ整備計画を発表した¹⁸⁵。同計画は、生産能力増強のために 2 つのドックと 3 つの岸壁を増設することに加えて、新たなブロック組立施設の建設も検討している。本拡張により、ハンファはフィリー造船所の年間生産量を現在の 2 隻未満から最大 20 隻にまで引き上げることを目指している。

造船所内の既存設備には、ロボット溶接装置を備えた屋根付き作業場があり、そこで製造されたブロックが 2 基の全長 330 メートルの乾ドックに供給される。そのうち 1 基の乾ドックは 660 トンのガントリークレーンによって作業が行われている。

ハンファ・フィリー造船所建造実績 (2015-2025)				
	船種	船名	船主	建造
Aker Philadelphia Shipyard				
	原油タンカー	Eagle Bay	SeaRiver Maritime	2015
Philly Shipyard				
	プロダクトタンカー	Ohio	Crowley Marine	2015
	プロダクトタンカー	Texas	Crowley Marine	2015
	プロダクトタンカー	Louisiana	Crowley Marine	2016
	プロダクトタンカー	West Virginia	Crowley Marine	2016
	プロダクトタンカー	American Endurance	ATP/Kinder Morgan	2016
	プロダクトタンカー	American Freedom	ATP/Kinder Morgan	2017
	プロダクトタンカー	American Liberty	ATP/Kinder Morgan	2017
	プロダクトタンカー	American Pride	ATP/Kinder Morgan	2017
	コンテナ船	Daniel K. Inouye	Matson Navigation	2018
	コンテナ船	Kaimana Hila	Matson Navigation	2019
	訓練船 (NSMV 1)	Empire State	MARAD/TOTE	2023
	訓練船 (NSMV 2)	Patriot State	MARAD/TOTE	2024

ハンファ・フィリー造船所受注残 (2025 年 12 月)

	訓練船 (NSMV 3)	State of Maine	MARAD/TOTE	建造中
	訓練船 (NSNV 4)	Lone Star State	MARAD/TOTE	建造中
	訓練船 (NSNV 5)	Golden State	MARAD/TOTE	建造中
	Subsea Rock Installation	Arcadia	Great Lakes D&D	建造中
	Subsea Rock Installation		Great Lakes D&D	オプション
	コンテナ船	Makua	Matson Navigation	建造中
	コンテナ船	Malama	Matson Navigation	受注
	コンテナ船	Makena	Matson Navigation	受注
	LNG 運搬船		ハンファ SHIPPING	受注
	中型 (MR) 石油・ケミカルタンカー (10 隻)		ハンファ SHIPPING	受注

¹⁸⁴ <https://www.hanwha.com/newsroom/news/press-releases/hanwha-shipping-orders-mr-tankers-and-a-second-lng-tanker-from-hanwha-philly-shipyard.do>

¹⁸⁵ <https://www.hanwha.com/newsroom/news/press-releases/hanwha-announces-5-billion-philly-shipyard-investment-as-part-of-south-koreas-commitment-to-us-shipbuilding-growth.do>

2.1.7 ヴィガー・マリー・グループ (Vigor Marine Group)

2000年にポートランド港湾公社が所有する造船所が民営化され、Cascade Generalが所有者となり、名称をヴィガー・インダストリアルとした。ヴィガー・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、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・マリー・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ガー・インダストリアルと東海岸（ノーフォーク）のMHI シップリペアー&サービスを買収、2社をタイタン・アクイジション・ホールディングスの下に統合した。タイタン・アクイジション・ホールディングスは2020年2月にハンティントン・インガル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・ファンズに売却された。

2025年6月、ローン・スター・ファンズ傘下の海事・産業サービス企業5社（ヴィガー・インダストリアル、コンチネンタル・マリタイム、MHI 船舶修理・サービス、シーワード・マリー・サービス、およびアキュレイト・マリー・エンバイロメンタル）は、ヴィガー・マリー・グループという名称で統合した。

2025年7月、ヴィガー・マリー・グループと防衛技術企業である米サロニック・テクノロジーは、自動運航分野における戦略的提携を発表した。

2025年8月、ヴィガー・マリー・グループは、韓国サムスン重工業（SHI）との戦略的提携を発表した。海軍艦艇の保守・修理・オーバーホール、造船所の自動化、米国籍船の新造で協力する¹⁸⁶。

ヴィガー・マリー・グループは現在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。なお、ケチカン造船所を所有するアラスカ産業開発輸出公社（AIDEA）は、ケチカン造船所のヴィガー・アラスカによる運営を2025年11月30日に終了した。

- ポートランド（オレゴン州）工場
造船・修繕。敷地面積24万3千平方メートルで、乾ドック3つ（290メートル×57メートル、192メートル×35メートル、100メートル×43メートル）を有する。14,000平方メートルの屋根付き製造工場がある。
- シアトル（ワシントン州）工場
中・大型船の修繕・建造。敷地面積11万平方メートルで、乾ドック3つ（195メートル×35メートル、137メートル×27メートル、168メートル×28メートル）を有する。

¹⁸⁶ <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/10/fact-sheet-president-donald-j-trump-brings-home-more-billion-dollar-deals-during-state-visit-to-the-republic-of-korea/>

- サンディエゴ（カリフォルニア州）工場
修繕・改造。敷地面積 12 万 5 千平方メートルで、18,000 平方メートルの屋根付き製造工場がある。
- MHI ノーフォーク（バージニア州）工場
修繕。敷地面積 13 万 4 千平方メートル。
- バンクーバー（ワシントン州）・アルミニウム製作工場
アルミニウム製船舶の建造。敷地面積 28,000 平方メートルで、7,400 平方メートルの屋根付き製造工場がある。
- ポーツマス（バージニア州）工場（ヴィガー・サービスズ・アキュレート）
修繕。敷地面積 18,000 平方メートル。

ヴィガー・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作られている。

フィンカンティエリ・マリネット・マリネ（F/MM）とヴィガー・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、建造はヴィガー・インダストリアルのシアトル工場で行われている。

F/MM とヴィガー・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作られた。

2023 年 8 月にヴィガー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。ヴィガー・マリネは、2025 年 6 月、大型フェリーであるウェナッチー号のハイブリッド電気船への改造プロジェクトが完了した。

2024 年 12 月に、ヴィガー・マリネは、米海軍から USS ガブリエル・ギフォーズ（LCS 10）の保守、近代化、修理作業を行う契約を受注した¹⁸⁷。作業はシアトルで行われ、2026 年 5 月までに完了する予定である。

2025 年 8 月、ヴィガー・マリネは、米海軍から USS サバンナ（LCS 28）の 2025 会計年度ドック入り限定整備における保守、近代化、修理を受注した¹⁸⁸。作業はオレゴン州ポートランドで行われ、2027 年 2 月までに完了する予定である。

¹⁸⁷ <https://sam.gov/opp/1b442be344d8444095df2765e1426e65/view>

¹⁸⁸ <https://www.war.gov/News/Contracts/Contract/Article/4275378/>

ヴィガー・マリー・グループ建造実績(2015-2023)				
船種	船名	船主	造船所	建造
フェリー	Samish	ワシントン州フェリー	Seattle	2015
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
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
フェリー	Tazlina	アラスカ州	Ketchikan	2018
フェリー	Hubbard	アラスカ州	Ketchikan	2019
パイロットボート	Angels Pilot	ロサンゼルス港	Vancouver	2020
パイロットボート	Angels Navigator	ロサンゼルス港	Vancouver	2020

ヴィガー・マリー・グループ受注残(2025 年 12 月)			
船種	船名	船主	造船所
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、イースタン・シップビルディング・グループ等があげられる。

2.2.1 イースタン・シップビルディング・グループ (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の設計・建造・修繕事業者であり、OSV、内陸河川曳航船、半没水型双胴 (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。ESG はフロリダ州パナマシティにネルソンストリート造船所 (敷地面積約 97,000 平方メートル) とアラントン造船所 (敷地面積約 121 万平方メートル)、フロリダ州ポート・セント・ジョーにポート・セント・ジョー造船所 (敷地面積約 16 万平方メートル) の合計 3 つの施設を保有していて、約 1,500 人を雇用している。2024 年 5 月から、ネルソンストリート造船所 (政府向け造船施設) における大規模インフラ改善プロジェクトの第 2 段階を実施した。これには、追加の隔壁と係留施設の建設、進水システムの延長、OPC (沖合警備巡視船) および大型船舶に対応するための浚渫工事などが含まれる。

2011 年に ESG は米国海事局 (MARAD) のタイトル XI 船舶融資保証を受けた。タイトル XI は、MARAD が長期融資を提供することで、米国商船隊および米国造船所の成長と近代化を促進するものである。このプログラムの一環として、ESG はブラジルの Boldini, S.A. から 5 隻のプラットフォーム補給船 (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 2016 年に、ゼネラル・ダイナミクス・バス鉄工所 (BIW) とボリンジャー造船所を抑えて USCG の沖合警備巡視船 (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。2025 年 7 月に USCG は、納入が予定されていた 4 隻の OPC のうち 2 隻の契約を部分的に解除した。メディアに送られた声明によると、2025 年 11 月に ESG は、OPC プログラムを全面的に中止することを決定した¹⁸⁹。

2023 年に、ESG は陸軍工兵隊から中型ホッパー浚渫船を受注し、2025 年 4 月から建造を開始している。2025 年にはドゥトラ・グループから、曳航式吸引ホッパー浚渫船を受注し、アラントンおよびポート・セント・ジョーの施設で建造を予定している¹⁹⁰。

2024 年 1 月、ホーンベック・オフショア (Hornbeck Offshore) 向けに、2 隻の多目的支援船 (MPSV) 建造を完了する契約を受注した。これらは、当初ルイジアナ州ホームのガルフ・アイランド・シップヤーズで建造が開始されたが、性能上の問題のため、ホーンベックが 2018 年に契約解除していた船である。また 2025 年には、元々 2014 年に納入していた HOS Rocinante を OSV からサービスオペレーション船 (SOV) に改造して、ホーンベック・オフショアに再納入した。

2025 年 9 月、ESG は、ハンティントン・インガルス・インダストリーズ (HII) のインガルス造船所と、米海軍のフライト III アーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦 (DDG 51) 船体ブロックの建造契約を締結した。

イースタン・シップビルディング・グループ建造実績(2015-2025)			
船種	船名	船主	建造
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 Sbis	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
Tow Boat	Brian Boudreaux	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

¹⁸⁹ <https://news.usni.org/2025/11/18/eastern-shipbuilding-halts-work-on-coast-guard-cutter-program-cites-financial-strain-and-program-conditions>

¹⁹⁰ <https://www.easternshipbuilding.com/the-dutra-group-awards-a-contract-to-build-a-10464-cubic-yard-trailing-suction-hopper-dredge-to-eastern-shipbuilding-group-inc/>

イースタン・シップビルディング・グループ 建造実績(2015-2025)			
船種	船名	船主	建造
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 Steam-boat Company	2024

イースタン・シップビルディング・グループ 受注残(2025 年 12 月)				
船種		船名	船主	現状
OPC	WMSM915	Argus	USCG	建造中断
OPC	WMSM916	Chase	USCG	建造中断
OPC	WMSM917	Ingham	USCG	キャンセル
OPC	WMSM918	Rush	USCG	キャンセル
MCHD	(ホッパードレッジ)	Donnelly	USACE	建造中
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
曳航式吸引ホッパー浚渫船(TSHD)		Adele	米ドゥトラ・グループ	受注
ハイブリッド電気フェリー	3 隻		ワシントン州フェリー	受注
MPSV	(多目的支援船)	HOS Warhorse	Hornbeck Offshore	建造中
MPSV	(多目的支援船)	HOS Wild Horse	Hornbeck Offshore	建造中

2.2.2 コンラッド造船所 (Conrad Shipyard/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 307,500 平方フィート¹⁹¹ (約 28,600 平方メートル) を超える。従業員は約 500 名。

- コンラッド・モーガンシティ (ルイジアナ州)
- コンラッド・オレンジ (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。

コンラッドの最近の建造実績は大部分がバージであるが、近年フェリーの建造が増加している。

2021 年、コンラッドは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・ドレヅジ&ドック向けに建造した。

2022 年 3 月に、コンラッド造船所は YRBM バージ 1 隻の設計・建造契約を受注した¹⁹²。その後も受注数を増やし、2025 年 3 月には、9 隻目の YRBM バージの建造を受注した¹⁹³。YRBM バージ (Yard, Repair, Berthing, and Messing barge) 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。

2025 年 9 月、コンラッド造船所は、米海軍向けに量産型無人船の設計を行う米ブルー・ウォーター・オートノミーと建造契約を締結し、ブルー・ウォーター初の自動運航船の建造を担当することを発表した¹⁹⁴。

2025 年 12 月、コンラッド造船所と韓国のサムスン重工業 (SHI) は、拡大する米国 LNG バンカリング市場における事業機会を共同で模索するための協力枠組みを定める覚書 (MOU) を締結した。

¹⁹¹ モーガンシティ 125,000 平方フィート、オレンジ 115,000 平方フィート、アメリア 67,500 平方フィートを合計したもの。 <https://www.conradindustries.com/>

¹⁹² <https://www.conradindustries.com/wp-content/uploads/2022/03/Press-Release-FINAL.pdf>

¹⁹³ <https://www.otcmrket.com/file/company/financial-report/451111/content>

¹⁹⁴ <https://www.prnewswire.com/news-releases/blue-water-autonomy-taps-conrad-shipyard-to-build-autonomous-surface-vessels-302565062.html>

コンラッド造船所の主な建造実績・受注残(2025 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	2025 年竣工
YRBM 59		海軍	2025 年竣工
YRBM 60		海軍	受注
YRBM 61		海軍	受注
YRBM 62		海軍	受注(2025)
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	Harbor Charger	ニューヨーク市	2025 年竣工

*コンラッド・インダストリーズの 2024 年の年次報告書¹⁹⁵によると、2024 年には 26 隻の船舶建造プロジェクトを完了し、内訳はデッキバージ 8 隻、3 万バレル級タンカーバージ 6 隻、スパッドバージ 6 隻、スポンソンバージ 2 隻、クレーンバージ 1 隻、6,500 立方ヤード級曳航式ホッパー浚渫船 1 隻、ドライドック 1 基、YRBM バージ 1 隻であった。また、2024 年 12 月 31 日時点で、同社が進行中の建造・製造プロジェクトは合計 57 隻で、内訳は、スパッドバージ 12 隻、デッキバージ 10 隻、3 万バレル級タンカーバージ 9 隻、YRBM バージ 7 隻、フェリー 5 隻、ドライドックモジュール 2 基、耐氷型タグボート 2 隻、曳船 2 隻、スポンソンバージ 2 隻、LPG バージ 2 隻、積載量 6,500 立方ヤードの曳航式吸引ホッパー浚渫船 1 隻、クレーンバージ 1 隻、アンカーバージ 1 隻、ドライドック 1 基である。さらに 2025 年 3 月には YRBM バージの追加契約変更も締結した。

2.3 その他の中小造船所

米国には 1,213 社の小型船舶・ボート製造業者が存在し、約 5 万人の従業員を雇用している。中小企業は船舶・ボート製造業全体の 96%以上を占め、業界従業員の 3 分の 1 以上を雇用している¹⁹⁶。

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
オール・アメリカン・マリン (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 2024 年: ツアーボート、カリフォルニア州魚類野生生物局向け巡視艇 2025 年: 調査船
ブラウント・ボート (Blount Boat)	461 Water Street P.O. Box 368 Warren, Rhode Island 02885 T 401.245.8300 F 401.245.8303 info@blountboats.com	作業員輸送船 (CTV)、フェリー、タグボート 2022 年: ブイテンダー、フェリー 2023 年: 作業員輸送船 2024 年: 作業員輸送船 2025 年: 作業員輸送船、タグボート

¹⁹⁵ <https://www.otcmarkets.com/file/company/financial-report/451111/content>

¹⁹⁶ Census Bureau SUSB 2022, NAICS 33661, <https://www.census.gov/data/tables/2022/econ/susb/2022-susb-annual.html> に基づく、米国中小企業庁による分析

社名	住所	近年の建造実績
C&C マリン・リペア (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 2024 年: カッターサクシオン浚渫船、トウボート 2025 年: トウボート
チェサピーク造船所 (Chesapeake Shipbuilding)	710 Fitzwater Street Sailsbury, MD 21801 Tel: 800-754-2979	リバーボート、タグ、小型クルーズ船(殆どがアメリカン・クルーズ向け) 2023 年: 小型クルーズ船 2024 年: 小型クルーズ船 2025 年: 小型クルーズ船
ダコタ・クリーク・インダストリーズ (Dakota Creek Industries, Inc.)	P.O. Box 218 Anarcortes, WA 98221 Tel: 360-293-9575 webmaster@dakotacreek.com	港内タグ、海軍 YT(ヤードタグ) 2024 年: 油流出対応バージ(非自航船)
グラディング・ハーン造船所、デューロス・コーポレーション (Gladding-Hearn Shipbuilding, Duclos Corporation)	Duclos Corporation 168 Walker Street Somerset, MA 02725 Phone: 1-508-676-8596 Fax: 1-508-672-1873 sales@gladding-hearn.com	パイロットボート 2022 年: パイロットボート 2023 年: パイロットボート 2024 年: 作業員輸送船(CTV) 2025 年: パイロットボート
ガンダーソン・マリン (Gunderson Marine) (Oregon Green Manufacturing)	One Centerpointe Drive, Suite 200 Lake Oswego, Oregon 97035 Phone: 503-684-7000	バージ 2025 年: 米海軍移動式標的艦
マスター・ボート・ビルダーズ (Master Boat Builders)	Master Boat Builders Inc. P.O Box 702 Bayou La Batre, AL 36509 (251) 824-2388 (251) 824-7223	タグ、OSV 2022 年: ハイブリッドタグ、ATB タグ 2024 年: タグ、全電動式港湾支援タグ
メタルシャーク・ボーツ (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、差要因輸送船(CTV)、高速高機動無人水上艦(HSMUSV) 2024 年: 消防ボート 2025 年: 作業員輸送船(CTV)、ドミニカ共和国海軍向け沿岸警備艇(NCPV)
ニコルズ・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ (Nichols Bros. Boat Builders)	Nichols Brothers Boat Builders 5400 South Cameron Rd Freeland, WA 98249 Email: lgreene@nichols-boats.com Phone: (360) 331-5500	高速フェリー、タグ 2025 年: USX-1 ディファイアント(Defiant): 人員不要の船(NOMARS)プログラムのプロトタイプ船
セント・ジョンズ造船所 (St. John Ship Building)	560 Stokes Landing Rd Palatka, FL 32177 Phone: 386-328-6054 Fax: 386-219-4422	タグ、バージ、フェリー、作業員輸送船(CTV)、OSV、海軍向け潜水支援船(DSV) 2024 年: CTV 2025 年: CTV
スィフトシップス・シップビルダーズ (Swiftships Shipbuilders)	1105 Levee Road Morgan City, La 70380 Phone: 985-384-1700 Fax: 985-380-2559	パトロールボート、海軍向け中型無人水上艇、小型無人水上艇、小型砲艦 2024 年: 国防総省向け小型無人水上艇(Swift-Sea-Stalker(S3))
テキストロン・マリン&ランド・システムズ Textron Marin & Land Systems	1010 Gause Blvd Slidell, LA 70458 Tel: 800-655-2616	シップ・トゥ・ショア・コネクター(SSC) 2023~2025 年: SSC
ウォッシュバーン&ドゥーティ (Washburn & Doughty)	7 Enterprise Street East Boothbay, Maine 04544 Tel: 207-633-6517 Fax: 207-633-7007 info@washburndoughty.com	フェリー、タグ 2023 年: トラクタータグ 2024 年: トラクタータグ 2025 年: トラクタータグ

2.3.1 マスター・ボート・ビルダーズ (Master Boat Builders)

1979 年に創業したマスター・ボート・ビルダーズは、小型作業船、エビ漁船の建造を経た後、約 20 年にわたって主に原油供給船の建造を行ってきた。最近では、同社はタグボート市場に参入し、革新的なハイブリッドタグや米国初の全電気式バッテリー駆動タグを納入するなど、重要な成果を上げている。

2025 年 8 月にマスター・ボート・ビルダーズは、アラバマ州モービル郡における造船事業の近代化と拡張のために 780 万ドルを投資したと発表した¹⁹⁷。この拡張には、新しい製造工場の建設、新たな港湾タグボート契約を支援するための浮きドックの設置、従業員研修プログラム、インフラ整備などが含まれる。

2.3.2 メタルシャーク (Metal Shark)

メタルシャークは、溶接アルミニウム製船舶の設計・建造を専門としており、現在、全長 300 フィート（約 91 メートル）までの船舶の建造に対応できる能力を備えている。

2025 年 10 月、メタルシャークは、自律運航システムの開発を行う米国ハヴोक AI（本社：ロードアイランド州プロビデンス）と戦略的パートナーシップを締結し、ハヴोक AI の実績ある協働自律システムプラットフォームをメタルシャークの既存の高速高機動無人水上艦（HSMUSV）に統合すると発表した¹⁹⁸。

2025 年 12 月、メタルシャークと AI 搭載型海洋センサー処理ソリューションの開発企業であるトカロブルー（本社：フロリダ州ペンサコーラ）は、海事分野の自動化推進に向けた戦略的提携を発表した。本提携は、トカロブルーの ProteusCore™ レーダー処理ソフトウェアをメタルシャークの高速高機動無人水上艇（HSMUSV）に搭載することを目的としている。

2026 年 1 月、艦隊運用およびミサイル防衛任務向け完全自律型国家安全保障海上プラットフォームの開発企業であるマグネット・ディフェンス（Magnet Defense LLC）は、メタルシャークの買収を正式に完了したことを発表した¹⁹⁹。

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。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。

¹⁹⁷ <https://www.marinelog.com/shipbuilding/master-boat-builders-invests-7-8m-in-expansion-of-its-shipbuilding-operations/>

¹⁹⁸ <https://www.metalsharkboats.com/category/whats-new/>

¹⁹⁹ <https://www.prnewswire.com/news-releases/magnet-defense-acquires-metal-shark-to-accelerate-autonomous-maritime-capabilities-and-us-shipbuilding-capacity-302653415.html>

3.1 タイトル XI 船舶融資保証プログラム²⁰⁰

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海事局（MARAD）が長期融資を提供するプログラムである。米国政府が長期債務の返済を保証することにより、米国の船主が米国造船所で費用対効果の高い方法で新造船を取得したり、既存船を改修したりすること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、返済期間は最大 25 年間、または資産の耐用年数のいずれか短い方であることから通常の民間融資よりも長く、償却期間中は固定金利（米国財務省金利に基づく）で、市場金地を下回る金利である。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費用を賄うのに十分な資金を確保することが義務づけられた²⁰¹。

2022 年 6 月、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「国家的に重要な船舶」として優先すると発表した²⁰²。しかしながら、2025 年 4 月に同措置は撤回された。

MARAD によれば、2025 年 3 月時点でタイトル XI 助成予算は 1 億 3,600 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、この予算により約 18 億ドルの新規融資承認を支援できる可能性がある²⁰³。2026 会計年度には、タイトル XI プログラムのプログラム運営予算として 400 万ドルが要求されている²⁰⁴。これは 2025 会計年度の配算額から 100 万ドルの増額となる。助成のための予算は要求されていないが、2024 および 2025 会計年度には 5,058 万 6,000 ドルが配算されている。

2017 年～2026 年に承認されたタイトル XI 融資保証プロジェクト²⁰⁵

申請者	造船所 プロジェクトの内容	プロジェクト費用 融資保証額	承認日
エジソン・シュースト・オブシ ョア	LaShip, LLC サービス運用船 1 隻	\$98,348,867 \$74,020,000	2023 年 9 月 29 日
カナル・バージ・カンパニー	シュタイナー・コンストラクション(タグ ボート) コンラッド・インダストリーズ(タグボ ート) サウスウェスト・シップヤード(バー ジ) 長距離曳航用タグボート 3 隻と、レー キ型および箱型タンカーバージ 17 隻	\$64,627,876 \$53,361,155	2022 年 2 月 17 日
マトソン・ナビゲーション・カ ンパニー	フィリー造船所 コンテナ船 2 隻	\$443,492,642 \$331,340,000	2020 年 3 月 23 日

²⁰⁰ <https://www.maritime.dot.gov/grants/title-xi/federal-ship-financing-program-title-xi>

²⁰¹ <https://www.gao.gov/assets/gao-03-728t.pdf>

²⁰² <https://www.maritime.dot.gov/newsroom/dot-joins-new-federal-state-partnership-expand-domestic-offshore-wind-supply-chain>

²⁰³ <https://www.maritime.dot.gov/grants-finances/title-xi/subsidy-availability-history>

²⁰⁴ https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2025-05/MARAD_FY_2026_Budget_Estimates_CJ.pdf

²⁰⁵ <https://www.maritime.dot.gov/title-xi/previously-approved-applications-2017-2026>

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、米国籍船舶の運航者および所有者に対し、税制上の優遇措置を提供する財政支援プログラム²⁰⁶で、船主が船舶の売却により利益を得た場合、純利益を米国商船隊の拡大または近代化に充て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 口座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 プログラムは、米国籍船舶の所有者および運航者が米国の商船隊の近代化と拡大に必要な資金を確保できるよう支援することを目的としており²⁰⁷、船舶の売却益だけでなく、船舶から得られる営業利益、CCF 口座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 口座の資金は新船の購入だけでなく、中古船の購入、改造にも使用することができる。MARAD と海洋大気庁 (NOAA) が CCF プログラムの管理を担当しており、MARAD が商用船舶を、NOAA が漁業関連船舶を担当している²⁰⁸。

CCF プログラムは 2022 年 12 月に可決された 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。2023 年末時点で、預託金総額は 26 億ドルに達し、参加者は 136 社であった。

3.3 小型造船所補助金プログラム

英語名は Small Shipyard Grant Program 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²⁰⁹、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²¹⁰。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²¹¹。

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

2025 会計年度には総額 875 万ドルが 17 の造船所に給付された²¹²。

²⁰⁶ <https://www.maritime.dot.gov/grants/construction-reserve-fund>

²⁰⁷ <https://www.maritime.dot.gov/grants/capital-construction-fund>

²⁰⁸ <https://www.fisheries.noaa.gov/national/funding-financial-services/capital-construction-fund-program>

²⁰⁹ <https://www.maritime.dot.gov/grants-finances/small-shipyard-grants>

²¹⁰ <https://www.maritime.dot.gov/grants-finances/made-america>

²¹¹ <https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title46-section54101&num=0&edition=prelim>

²¹² <https://www.maritime.dot.gov/newsroom/president-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-announces-875-million-grants>

2025 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・バトレのマスター・ボート・ビルダーズ
トレーニング機器および技術の調達と統合を支援するため、427,596.38 ドル

アラスカ州

- ダッチハーバーのリゾルブマリン
キャタピラー980 ホイールローダーの購入を支援するため、447,341 ドル

カリフォルニア州

- チューラビスタのマリン・グループ・ボート・ワークス
Flow Mach 500 ウォータージェット金属切断テーブルの購入を支援するため、
248,402.50 ドル
- アラメダのベイ・シップ・アンド・ヨット
CNC プラズマアークおよびガス切断装置の購入を支援するため、388,777 ドル

フロリダ州

- パナマシティのイースタン・ SHIPPING・グループ
10 フィート（約 3 メートル）のプレートシアアの購入資金として 93,537.75 ドル
- パラトカのセント・ジョンズ・シップビルディング
Grove GRT8100 110 トン・ラフテレーンクレーンの購入資金として 617,040 ドル

ケンタッキー州

- カルバートシティのジェームズビルト
65 トンのラフテレーンクレーンの購入資金として 599,130 ドル

ルイジアナ州

- ニューイベリアのブローズベイクラフト
200 トンのマリントラベリフトの購入資金として 817,150.00 ドル
- ポート・アレンの PAR61 マリン・リペア
トラベリフトのインフラ改修、配電盤 3 台、テレハンドラー1 台、クレーンエブ
ロン 1 台の購入資金として 723,242 ドル

メリーランド州

- ソールズベリーのチェサピーク造船所
160 トンのラフテレーン移動式クレーン 1 台の購入資金として 817,150 ドル

ペンシルベニア州

- ブラウンスビルのハートランド・ファブリケーション
コイケアロンソン社製 PlatePro XHD モデル 3700 プラズマ切断機の購入資金
として 588,092 ドル

ロードアイランド州

- ノース・キングストンの J グッディソン・カンパニー
溶接機とプレスブレーキの購入資金として 274,596 ドル

テキサス州

- オレンジのコンラッド造船所
CNC プラズマ切断システムの購入資金として 418,200.50 ドル

ワシントン州

- フリーランドのアイス・フロー（通称ニコルズ・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ）
CNC ルーターテーブル、CNC レーザーテーブル、集塵機、除湿機、ワイヤフ
ィード機能付きマルチプロセス溶接機 15 台の購入資金として 357,317 ドル
- シアトルのスノー・アンド・カンパニー
セグメントダイとバリ取り機を備えた CNC プレスブレーキの購入資金として
817,150 ドル
- シアトルのレイクユニオン・ドライドック・カンパニー
9 トン移動式クレーン、溶接機 4 台、プレートカッター、ドック用 LED 照明の
購入資金として 298,131.64 ドル

ウィスコンシン州

- スペリオルのフレイザー造船所
リンクベルト製の 130 トン伸縮ブーム式ラフテレーンクレーンの購入資金とし
て 817,146.23 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。SCA には、米国の造船所の建造、修理、保守、近代化、資材供給に携わる 140 社以上の企業が参加している²¹³。会長はゼネラル・ダイナミクス NASSCO の社長である Dave Carver 氏、副会長はマスター・ボート・ビルダーズの社長である Garrett Rice 氏である。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
- HII
- Conrad Industries, Inc.
- Virginia Ship Repair Association
- Ingalls Shipbuilding
- Eastern Shipbuilding
- MHI Ship Repair & Services, Inc.
- Nichols Brothers Boat Builders
- Vigor Industrial
- FMG-Marinette Marine
- Colonna's Shipyard, Inc.
- Hanwha Philly Shipyard
- Austal USA

²¹³ <https://shipbuildersusa.org/>

- Master Boat Builders
- Tri-Tec Manufacturing
- Detyens Shipyards, Inc.
- American Equity Underwriters
- Huntington Ingalls Industries Corporate
- GD NASSCO
- Marine Machinery Association
- Somar Inc.
- General Dynamics
- BAE Systems

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 16 社である²¹⁴。

Bergan Marine Systems	フロリダ州ペンサコーラ
Fairbanks Morse Defense	ウィスコンシン州ベロイト
Ellwood Group	ペンシルバニア州エルウッドシティ
General Atomics Electromagnetic Systems	カリフォルニア州サンディエゴ
Hanwha Defense USA	バージニア州マククリーン
IDEAL Electric	テキサス州ヒューストン
Ingeteam USA	ウィスコンシン州ミルウォーキー
J.A. Moody	バージニア州ハンプトンロード
KATO Engineering NIDEC Motor Corp	ミネソタ州ノースマンケート
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
RCT Systems	メリーランド州リンシカムハイツ
SMI	ワシントン DC
The Bolat Group	コネチカット州ハートフォード
Thrustmaster of Texas, Inc.	テキサス州ヒューストン
UIGCS/The Bowhead Family of Companies	バージニア州キングジョージ

²¹⁴ <https://www.shipbuildingsuppliers.com/>

III. 米国海事政策の動向

1. 米国海事政策の動向

1.1 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。本法案は、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たが、会期内である2025年1月までに議決されなかったことから、廃案となった。そこで、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）、リサ・マーカウスキー上院議員（共和党アラスカ州）、ジョン・フェッターマン上院議員（民主党ペンシルベニア州）は、2025年4月30日に、同法案を再提出したことを発表した²¹⁵。

国際貿易に従事する米国籍船は法案再提出時点で80隻であるのに対し、中国は5,500隻を保有していることから、同法案は、この格差を埋め、米国商船隊の活性化を目指している。具体的には、米国海事政策に対する国家的な監督体制と一貫した資金提供を確立し、形式的で煩雑な手続きの撤廃によって米国船籍船の国際貿易における商業的競争力を高め、米国造船所の産業基盤を再構築し、船員と造船所労働者の採用、訓練、定着率の拡大・強化を目指している。

法案の主な内容は以下のとおり。全文は「SHIPS for America 法案」を参照²¹⁶。

1. 海事安全保障顧問及び海事安全保障委員会（第101条）

大統領は、国家の海洋問題及び政策の調整を行う「海事安全保障顧問」を任命し、国家海洋戦略及び米国の海上輸送システムに関するあらゆる取り組みの調整を担当する「海事安全保障委員会」をホワイトハウス内に設置する。海事安全保障委員会は、造船及び海事産業における次世代技術の研究開発に関する国家的優先事項の設定、国際貿易に従事する米国船舶への特権付与に関する機関間の取り組みの調整、海事安全保障信託基金の監督などを調整する。

2. 海事安全保障信託基金の設立（第201条）

重要な海事安全保障プログラムのための専用財源を確保するため、海事安全保障信託基金を設立する。この基金は、国際貿易で船舶に課される関税、手数料等、および米国通商

²¹⁵ <https://www.kelly.senate.gov/newsroom/press-releases/sen-kelly-sen-young-rep-garamendi-rep-kelly-introduce-ships-for-america-act-to-boost-american-shipbuilding-strengthen-us-economy-and-national-security/>

²¹⁶ SHIPS for America 法案： https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/SHIPS-for-America-Act_Section-by-Section_4.30.2025.pdf

代表部（USTR）による中国の海事、物流、造船部門への標的調査に関連して外国建造船舶に課される罰金等、税関・国境警備局（CBP）から徴収される資金によって賄われる。

3. 戦略的商船隊（第 401 条）

国際商取引における米国建造・米国籍船舶の発展を支援するための新たなプログラム「戦略的商船隊プログラム」を創設する。本プログラムは、国際商取引において 250 隻の米国籍商船隊を構築することを目標とする。

4. 貨物優遇措置（第 411 条、415 条）

米国籍船で航行しなければならない米国政府貨物の割合を 50%から 100%に引き上げる。また、15 年以内に、中国から米国に輸入される貨物の 10%を米国籍船で輸入することを義務付ける。

5. 米国造船業の活性化（第 420 条）

2043 年までに海上 LNG 輸出力全体の 15%、2035 年までに海上原油輸出力全体の 10%を米国建造船舶で輸送することを義務付ける。

6. 商業海事規制および基準に関する規則制定委員会（第 432 条）

米国沿岸警備隊（USCG）に、商業海事規制および基準に関する規則制定委員会を設立する。この委員会は、USCG の規制を国際海事機関（IMO）の規制とより整合させる機会を評価するとともに、IMO またはその他の外国の敵対勢力によって課される有害な規制から米国の船員と米国海事産業を保護することを目的としている。

7. 造船に対する財政的優遇措置（第 501 条、第 502 条、第 503 条）

運輸省海事局（MARAD）が外航船の建造を支援し、重要部品等を製造する米国造船所および施設への投資を行うことを可能にするよう、造船金融インセンティブプログラムを設立し、2026 年度から 2035 年度までの各年度について、海事安全保障信託基金から 2 億 5,000 万ドルを拠出する。

また、小規模造船所を支援するため、2026 年度から 2035 年度まで、海事安全保障信託基金から小規模造船所支援プログラムに対し、年間 1 億ドルの資金を拠出する。

タイトル XI 連邦船舶融資プログラムを回転貸付基金に転換し、融資および融資保証によって得られた収益を同プログラムに再投資する。

8. 海事イノベーションセンター、海事リサーチプログラム（第 521 条、第 522 条）

海事産業基盤を支える技術と製造プロセスの研究開発を推進・加速するため、運輸省海事局（MARAD）内に国家海事イノベーション・インキュベーター・プログラムを設立する。本プログラムは、既存の米国海事イノベーションセンター・プログラムを拡張するもので、国内の様々な地域にインキュベーターを設置し、多様な関係者によるパートナーシップを構築し、造船、代替燃料、船舶設計等の分野に特化することを義務付ける。

2026 年度から 2035 年度まで、毎年度 5,000 万ドルが海事安全保障信託基金から拠出される。

国家造船研究プログラム（NRSP）の活動を認可し、NRSP と MARAD 間の連携強化を義務付ける。

9. 造船所への投資に対する投資税額控除（第 706 条）

米国内の造船所（民間および軍用外航船舶の造船所、およびこれらの船舶の重要な部品や機器を製造するメーカーを含む）に投資した場合、25%の投資税額控除を行う。

10. 海事繁栄ゾーン（第 710 条）

新たな海事繁栄地域プログラムを確立する。運輸省海事局（MARAD）長官は、海事産業活動の中心地となる国内地域を指定し、これらの指定地域における海事産業活動を直接支援する投資は、すべてのキャピタルゲイン税が免除される。

本法案を支持する海事産業関係者²¹⁷

キーストーン・シッピング・カンパニー、米国造船サプライヤー協会、海軍連盟、ゼネラル・ダイナミクス-NASSCO、米国水路運航者協会、米国海事パートナーシップ、サンジャシント大学、海洋ネットワーク、カリフォルニア州立大学海事アカデミー、メイン海事アカデミー、セネスコ・マリン、マサチューセッツ州海事アカデミー、五大湖海事アカデミー、米国商船アカデミー（USMMA）同窓会・財団、米国海事士官協会、国際船長・航海士・水先案内人機構、海事研究産業開発研究所（MIRAID）、国際プロペラクラブ、クローリー、米国海事士官協会、パシヤ・グループ、サルチャック、トロピカル、サルチャック・マリン、海外船舶保有グループ、コア・パワー、ゴヴィニ、US オーシャン、小規模造船所助成金連合、アメリカン・クラブ、運輸協会、ブルー・ウォーター・オートノミー、米国船級協会、ウィズ・オーナー・アクション、テキサス A&M 海事アカデミー、国防輸送協会（NDTA）米国鉄鋼協会、米国造船協会、ニューヨーク/ニュージャージー港湾海事協会、ユナイテッド鉄鋼労働者、国際機械工・航空宇宙労働組合、マトソン、米国在郷軍人会、海洋技術者恩恵協会（MEBA）、オーシャンシップホールディングス、オフショア海洋サービス協会（OMSA）、ハンファ・フィリー造船所、ポート・アメリカ、国際船員組合（SIU）、米国海洋管理、AUVSI、海洋レジリエンス促進協会、クリーブランド・クリフス、米国海運会議所、全米ウォーターフロント雇用者協会（NAWE）、材料保護性能協会（AMPP）、カリフォルニア・フォーエバー、国際専門技術技術者連盟（IFPTE）、米国製造業連盟、ニューコア、鉄鋼製造業者協会、ブルースカイ海洋連合、TOTE、SSAB アメリカ、州立海事アカデミー連合、フェアウォーター・ホールディングス LLC、海洋機械協会、シッピングインサイト、米国海事、新米国家産業同盟、船舶運用および海洋技術サポート（SOMTS）

²¹⁷ <https://www.fetterman.senate.gov/senators-fetterman-kelly-young-murkowski-and-colleagues-introduce-ships-for-america-act-to-boost-american-shipbuilding-strengthen-us-economy-and-national-security/>

2. 中国の海事・物流・造船分野の通商法 301 条調査

2.1 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。

2024 年 3 月 12 日、5 つの全米労働組合が中国の海事・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ない、調査に関連して中国との協議を要請した。

2.1.1 全米労働組合 5 団体、通商法 301 条調査の請願を提出

請願を提出した労組は以下の通りである。

- United Steel, 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 Brotherhood of Electrical Workers (IBEW)
- Maritime Trades Department, AFL-CIO (MTD)

2.1.2 USTR、調査開始を決定

米国通商代表部 (USTR) は、2024 年 4 月 17 日、全米労働組合 5 団体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。

2.1.3 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舶による輸出を、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。

○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

2.1.4 USTR、通商法第301条に基づく対抗措置を発表

2025年4月17日、米国通商代表部（USTR）は、中国が海事、物流、造船部門を支配しようとするという不合理な行為、政策、慣行に対処するため、米国の造船業を再建し、サプライチェーンの安全を確保するための通商法第301条に基づく措置を発表した²¹⁸。これらの対抗措置は、1年間にわたる調査の結果であり、USTRは2日間の公聴会を開催して、約600件のコメントを受け取り、政府機関の専門家やUSTRの認可を受けたアドバイザーと協議を行った。

これらの措置は、必要な対応と米国輸出業者への影響を最小限に抑えることのバランスを取るものであり、以下の2段階で実施される。

最初の180日間、適用される料金は\$0とする。

²¹⁸ <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/april/ustr-section-301-action-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>

(1)第一段階：180 日後

中国に拠点を置く船舶の所有者および運航者に対し、米国への航海ごとの純トン数に基づく料金を課し、今後数年間で段階的に増加させる。

中国で建造された船舶の運航者に対し、純トン数またはコンテナ数に基づく料金を課し、今後数年間で段階的に増加させる。

米国建造の自動車運搬船を奨励するため、外国建造の自動車運搬船に対し、その積載量に基づいて料金を課す。

(2)第二段階：3 年間は実施しない。

米国建造の液化天然ガス（LNG）船を奨励するため、外国船による LNG の輸送に対し、限定的な規制を導入する。これらの規制は 22 年間かけて段階的に強化される。

さらに、USTR は、港湾クレーンやその他の荷役機器に対する関税の提案について、一般からのコメントを求めた。

2.1.5 USTR、通商法第 301 条に基づく対抗措置の修正案についてパブリックコメントを募集

米国通商代表部（USTR）は、2025 年 6 月 6 日、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通商法 301 条調査に基づく措置（2025 年 4 月 17 日発表）に関する条文の一部の修正案を公表し、パブリックコメント募集プロセスを開始すると発表した²¹⁹。

条文の主な修正点は以下の通り。

<ANNEX III：外国建造自動車運搬船運航事業者に対するサービス料金>

- 「船舶（vessel）」を「Ro-Ro 船を含む自動車運搬船（Vehicle Carrier）」と修正。
- 料金算出方法を、標準車換算積載能力（CEU: Car Equivalent Unit）ではなく、純トン数（NT）に変更する。
- （原案）船舶運航者は、2025 年 10 月 14 日より、入港する外国建造自動車運搬船に対し、標準車換算積載能力（CEU）あたり 150 ドルの料金を支払う。
- （修正案）船舶運航者は、2025 年 10 月 14 日より、入港する外国建造自動車運搬船に対し、純トン数 1 トンあたり 14 ドルの料金を支払う。
- ANNEX III に定める手数料の適用除外規定を設ける。適用除外対象は以下のとおり。
 - (i) 海事安全保障プログラム（Maritime Security Program）に登録されている米国所有または米国籍船。
 - (ii) 米国政府船舶（米国政府が所有し、政府によって直接運航されるか、または政府のために代理店もしくは請負業者によって運航される船舶。政府への裸傭船契約に基づく民間所有の米国籍船舶も含む）。
 - (iii) 米国政府貨物

²¹⁹ <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/june/ustr-opens-public-comment-process-proposed-modifications-certain-aspects-section-301-ships-action>

<ANNEX IV：特定の海上輸送サービスに対する制限>

- ・原案では、LNG 輸出船舶に課せられる段階的な米国籍船、米国建造船の割合加義務を履行できない者に対し、USTR が LNG 輸出ライセンスの停止を指示することができるとなっていたが、当該停止指示規定を削除する。
- ・3 年目（2028 年 4 月 16 日）以降、LNG ターミナルに課していた米国運航船等による LNG 輸送実績について、報告主体を船舶運航者に変更する。

改正案以外に関するコメント募集事項は以下の通り。

<ANNEX III>

- ・純トン数に基づく手数料の潜在的な影響とその推奨額
- ・海上安全保障プログラムの対象範囲に関する規定の影響と、その対象範囲の推奨期間。

<ANNEX IV>

- ・輸出ライセンスの停止に関する条項を削除することによる潜在的な影響
- ・データ報告要件を船舶運航者または船主に適用することへの意見と、適用しない場合は適切な主体。
- ・ANNEX IV の制限を船舶運航者または船主または船主に適用することへの意見と、適用しない場合は適切な主体。

2.1.6 USTR、通商法第 301 条に基づく対抗措置の一部を再度修正

米国通商代表部（USTR）は 2025 年 10 月 10 日、「中国による海事、物流、造船部門への支配的地位の確立を狙った第 301 条調査に関する措置通知および措置提案」について、対応措置の一部を修正すると発表し、あわせて同措置に関する更なる修正案についても一般からのコメントの募集を開始した²²⁰。今回の発表は、2025 年 4 月 17 日および 2025 年 6 月 12 日に公表された、連邦官報通知に対して寄せられたパブリックコメント等に対する USTR の検討結果を踏まえたもので、米国造船業の回復を目的としている。

発表された修正の主な内容は以下のとおり。

- (1) 外国建造自動車運搬船の船舶運航者に対する追加料金を変更し、2025 年 10 月 14 日以降、純トン数あたり 46 ドルとする。また当該料金の徴収は、船舶ごとに暦年あたり 5 回までに制限する。（ANNEX 3）

なお、海事安全保障プログラム（MSP）に参加する米国所有または米国籍船は適用除外とする。この措置は更新されない限り 2029 年 4 月 18 日に失効する。

また、米国政府の船舶も適用除外とする。「米国政府の船舶」とは、米国政府が所有し、政府によって直接運航されるか、または政府のために代理人もしくは請負業者が運航する船舶を指し、政府へ裸用船契約で貸与されている民間所有の米国籍船も含まれる。

- (2) 米国からの LNG 輸出に使用される船舶に関し、段階的に引き上げられる米国籍、米国運航、米国建造船舶の輸送割合を満たせない場合、USTR が LNG 輸出ライセンス

²²⁰ <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/october/ustr-modifies-certain-aspects-section-301-ships-action-and-proposes-further-modifications-action>

の停止を指示できるとした規定を、2025 年 4 月 17 日まで遡及して廃止する。

(ANNEX 4)

- (3) 2025 年 11 月 9 日以降、中国製の港湾クレーンおよび特定の荷役機器に 100%の関税を課す。ただし、2025 年 4 月 17 日より前に契約締結し、2027 年 4 月 18 日より前に米国に輸入される港湾クレーンは対象外とする。(ANNEX 5)

USTR はまた、対応措置に関する更なる修正案も提案した。主な提案内容は以下のとおり。

- (1) 中国船舶運航者および中国船舶所有者に対する料金について、20 年以上の定期用船契約に基づく特定のエタンおよび液化石油ガス (LPG) 運搬船は、用船者によって所有、運航されているものとみなす。(ANNEX 1)
- (2) 中国建造船の船舶運航者に対する料金の適用除外船舶について、「五大湖専用船」から、「米国五大湖の港に寄港する船舶」に修正する。(ANNEX 2)
- (3) 外国建造自動車運搬船の船舶運航者に対する追加料金に関して、10,000DWT 以下の米国籍船舶を適用除外とする。2025 年 10 月 14 日から適用され、更新されない限り 2029 年 4 月 18 日に失効する。(ANNEX 3)
- (4) 中国製の特定の荷役機器 (例：ゴムタイヤ式ガントリークレーン) および当該機器の構成部品に最大 150%の追加関税を課す。(ANNEX 5)

また、主に LPG 運搬船、その他液化ガス運搬船、自動車運搬船、RO-RO 旅客船、RO-RO 貨物船、および RO-RO コンテナ船に分類される船舶で、ANNEX 1 または ANNEX 3 に基づく料金変更の対象となる可能性がある船舶については、2025 年 10 月 14 日から 2025 年 12 月 10 日までの間、料金の支払いを延期することが可能となった。

2.1.7 USTR、通商法第 301 条に基づく対抗措置の一時停止案についてパブリックコメントを募集

米国通商代表部 (USTR) は 2025 年 11 月 6 日、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通商法第 301 条調査に基づく措置の一時停止案について、パブリックコメントの募集を開始すると発表した²²¹。

2025 年 10 月 30 日に韓国で開催された米中首脳会談における貿易および経済分野における合意²²²に基づき、USTR は 2025 年 11 月 10 日から 1 年間、本調査に基づく以下の対応措置を一時停止することを提案した。一時停止期間中、いかなる当事者も以下の措置にかかる料金、関税についての支払い義務を負わない。

- ・ 2025 年 4 月 23 日の連邦官報通知 (2025 年 10 月 16 日の連邦官報通知により修正) における

Annex I : 中国の運航者及び船舶所有者に対するサービス料金

²²¹ <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/november/ustr-opens-comment-docket-suspension-action-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime>

²²² <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/11/fact-sheet-president-donald-j-trump-strikes-deal-on-economic-and-trade-relations-with-china/>

Annex II : 中国建造船の運航者に対するサービス料金

Annex III : 外国建造自動車運搬船運航者に対するサービス料金

- ・ 2025 年 10 月 16 日の連邦官報通知 ANNEX V.A に規定される、中国製の港湾クレーンおよび特定の荷役機器に対する関税

2.1.8 USTR、通商法第 301 条に基づく対抗措置の一時停止を発表

米国通商代表部（USTR）は 2025 年 11 月 9 日、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に対する通商法第 301 条調査に基づく措置を、2025 年 11 月 10 日から 1 年間一時停止すると発表した²²³。一時停止期間中、いかなる当事者も当該措置にかかる料金、関税についての支払い義務を負わない。

USTR は、2025 年 11 月 6 日から 2 日間、当該措置の一時停止案についてパブリックコメントを募集した結果、約 70 件のコメントを受領した。コメントの大部分は、措置の一時停止提案を支持しており、措置の一時停止によって輸送コストの削減、商業上の混乱回避、第 301 条で提起された問題に関する中国との協議機会の獲得、米国造船業への投資促進に向けた時間の確保が可能になると指摘した。一方、一時停止に反対する意見では、対応措置は中国の行為、政策、慣行に対抗し、米国造船業への投資インセンティブを維持するために不可欠であり、この措置がなければ中国の造船業における市場支配が強まると主張した。

USTR は、通商法第 301 条に基づき、今回の調査で提起された問題を引き続き監視し、停止期間の継続が適切か、あるいは 2026 年 11 月 10 日の停止期限前に追加措置を講じるべきかを検討する予定である。通商法第 307 条に基づき措置の修正が適切と判断される場合、USTR はこれまでに提案された対応措置に対する意見を考慮する可能性がある。

3. 大統領令「米国海事分野の支配力の再生」（Restoring America's Maritime Dominance）

トランプ大統領は、2025 年 4 月 9 日、米国海事産業の復活を目指す大統領令「米国海事分野の支配力の再生（Restoring America's Maritime Dominance）」に署名した²²⁴。この大統領令は、弱体化した米国の商船建造能力と海事労働力を復活させることを目的としている。

²²³ <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/november/ustr-suspension-action-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime-logistics-and>

²²⁴ <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/04/fact-sheet-president-donald-j-trump-restores-americas-maritime-dominance/>

大統領令²²⁵の主な項目は以下の通り。

(第 3 条：海事行動計画 (MAP))

国家安全保障問題担当大統領補佐官は、210 日以内に、本大統領令に規定する政策を達成するための海事行動計画 (MAP) ²²⁶を作成する。

(第 5 条：中国による海運、物流、造船業の不合理な市場支配に関する調査における措置)

米国通商代表部 (USTR) は、「中国による海運、物流、造船業への不合理な市場支配の標的化に関する第 301 条調査における提案措置」に関し、必要に応じて追加情報を収集する。また、301 条調査結果に基づき、中国製港湾クレーン (中国製の部品を使用して製造や組み立てされた、または、中国人が所有または支配する企業が中国国外で製造するもの) および荷役機器に対する関税措置を提案するために、必要な措置を講じる。

(第 8 条：同盟国を通じて敵対国への依存を軽減)

商務長官は、90 日以内に、同盟国の造船事業者が米国において資本投資を行い、米国の造船能力強化することを支援するインセンティブを海事行動計画 (MAP) に盛り込むよう、国家安全保障問題担当大統領補佐官および行政管理予算局 (OMB) 長官に対して勧告する。

(第 9 条：海事安全保障信託基金の設立)

行政管理予算局 (OMB) 長官は、海事行動計画 (MAP) プログラムを一貫して支援するための信頼できる財源となる海事安全保障信託基金を設立するための法案を作成する。

(第 10 条：造船金融インセンティブ・プログラム)

運輸長官は、部品及び船舶の建造、造船所の設備投資、補助金による商業用船舶修理施設及びドックの設備投資、並びに連邦信用改革法に基づく融資及び融資保証への民間投資を奨励するため、幅広い柔軟性を有する造船金融インセンティブ・プログラムを確立する立法提案を国家安全保障問題担当大統領補佐官及び行政管理予算局 (OMB) 長官に提出する。なお、当該提案は、小規模造船所補助金プログラムおよび連邦船舶融資保証 (タイトル XI) プログラムを含む、同様の目的を持つ既存のプログラムを補完または代替することができる。

(第 11 条：海事繁栄ゾーンの設置)

商務長官は、90 日以内に、海事繁栄ゾーンの設置を通じて、米国の海事産業および沿岸地域への米国内および同盟国の投資を奨励、促進する機会を特定する計画を、海事行動計画 (MAP) に盛り込む。

(第 12 条：海事産業のニーズに関する報告書)

運輸長官は、90 日以内に海事産業の維持・拡大に活用できる連邦政府プログラムに関する報告書をまとめ、海事行動計画 (MAP) に盛り込む。

(第 17 条：米国船籍で国際貿易を行う商船隊の増強)

²²⁵ <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>

²²⁶ 2026 年 2 月 13 日に MAP が公表された。 <https://www.whitehouse.gov/maritimemight/>

運輸長官は、180 日以内に、米国籍商船隊を拡大するため、既存の補助金の拡充、一定の建造費または改修費を補助対象とするなどのインセンティブを加えた立法提案を国家安全保障問題担当大統領補佐官及び行政管理予算局（OMB）長官に提出する。（第 19 条：造船業のレビュー）

国防長官、商務長官、運輸長官、および国土安全保障長官は、45 日以内に、官公庁船建造に関するレビューを行い、水上、水中及び無人プログラムにおけるコスト超過と生産遅延を削減するための勧告を含む報告書を大統領に提出する。

4. バラスト水管理規制の動向

4.1 米国沿岸警備隊（USCG）

4.1.1 USCG バラスト水管理システム²²⁷

2016 年 9 月に発効した IMO 船舶バラスト水規制管理条約は 2017 年 9 月 8 日に施行された。独自の管理規制を施行する米国では USCG が 2016 年 12 月に初めてバラスト水管理システムの型式承認を交付し、2025 年 12 月 18 日現在 54 件が型式承認を受けている。

現在、USCG によって認証されている IL（独立検査機関）は PIA GmbH（独）、Control Union Certifications BV（オランダ）、Lloyd's Register EMEA（英国）、Korean Register of Shipping（韓国）、DNV AS（ノルウェー）、Korea Institute of Ocean Science and Technology（韓国）の 6 件である。

型式承認取得						
申請受理	製造者(国)	モデル	IL	システム	承認流量 (m ³ /h)	証書交付日 (修正)
2016/9/20	Optimarin (ノルウェー)	OBS/OBS Ex	DNV	フィル ター＋ UV	65-3,000	2016/12/02 (2025/1/13)
2016/9/21	Alfa Laval (スウェーデン)	Pure Ballast 3.0/3.1	DNV	フィル ター＋ UV	85-3,000	2016/12/23 (2023/11/03)
2016/9/23	Team Tec OceanSaver AS (ノルウェー)	Oceansaver MK II	DNV	フィル ター＋ 電解	200-7,200	2016/12/23 (2022/11/9)
2017/1/24	Sunrui (中国)	BalClor	DNV	フィル ター＋ 電解	50-8,500	2017/6/06 (2024/11/213)
2017/3/31	Ecochlor, Inc. (米国)	Echochlor, EcoOne, Hy- brid	DNV	フィル ター＋ 薬剤	500- 16,200	2017/8/10 (2023/5/25)
2017/5/2	Ermer First (ギリシャ)	Erma First FIT	LR	フィル ター＋ 電解	100-3,740	2017/10/18 (2023/9/28)
2017/10/31	Techcross, Inc. (韓国)	ECS &EDS-A	KR	電解	150- 12,000	2018/6/05 (2024/1/31)
2017/9/28	S&SYS Co., Ltd (韓国)	Purimar	KR	フィル ター＋ 電解	250- 10,000	2018/6/15 (2025/12/5)

²²⁷ <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Commercial-Regulations-standards-CG-5PS/Marine-Safety-Center-MS-C/Ballast-Water/>

型式承認取得						
申請受理	製造者(国)	モデル	IL	システム	承認流量 (m³/h)	証書交付日 (修正)
2018/3/12	BIO-UV Group (仏)	BIO-SEA	DNV	フィル ター＋ UV	55-1,400	2018/6/20 (2025/3/18)
2018/4/9	Wartsila Water Systems, Ltd. (英)	Aquarius EC	DNV	フィル ター＋ 電解	250-4,000	2018/8/30 (2023/8/11)
2018/5/31	現代重工 (韓国)	HiBallast	DNV	フィル ター＋ 電解	75-10,000	2018/10/26 (2023/10/25)
2018/5/09	Headway Tech- nology Co., Ltd. (中国)	OceanGuard	DNV	フィル ター＋ 電解	65-5,200	2018/11/06 (2023/11/03)
2018/3/29	JFE Engineering Co.(日本)	BallastAce	Control Un- ion	フィル ター＋ 薬剤	500-4,000	2018/11/13 (2024/10/03)
2018/3/30	Panasia Co., Ltd. (韓国)	GloEn-Patrol	DNV	フィル ター＋ UV	50-6,000	2018/12/14 (2025/6/04)
2018/3/03	De Nora (米国)	BALPURE	LR	フィル ター＋ 電解	400-8,570	2018/12/19 (2023/12/07)
2018/7/20	Scienco/FAST (米国)	inTank BWTS	DNV	フィル ター＋ 薬剤	最 大 200,000	2019/02/01 (2025/4/04)
2018/10/18	DESMI Ocean Guard A/S (デン マーク)	CompactClean	LR	フィル ター＋ UV	35-3,000	2019/04/16 (2025/12/18)
2018/10/19	Wartsila Water Systems, Ltd. (英)	Aquarius UV	DNV	フィル ター＋ UV	50-1,000	2019/05/02 (2024/4/08)
2016/9/21 2019/3/18	Alfa Laval (スウェーデン)	PureBallast 3.2	DNV	フィル ター＋ UV	85-3,000	2019/5/15 (審査中)
2018/10/19	Cathelco Ltd. (英)	Evolution	LR	フィル ター＋ UV	55-1,500	2019/6/25 (2024/6/24)
2019/6/13	COSCO Ship- ping Heavy In- dustry Technol- ogy Co. Ltd. (中国)	Blue Ocean Shield (BOS)	DNV	フィル ター＋ UV	100-3,200	2019/9/09 (2024/11/25)
2019/4/01	現代重工 (韓国)	EcoBallast	KR	フィル ター＋ UV	250-2,160	2019/10/07
2019/4/16	三浦工業 (日本)	HK-(E)C	DNV	フィル ター＋ UV	160-900	2019/10/28 (2024/10/16)
2019/6/28	HANLA IMS Co. Ltd.(韓国)	EcoGuardian	KR	フィル ター＋ 電解	130-4,000	2019/11/05 (2025/3/7)
2019/1/23	三浦工業 (日本)	HK-S(E)	NSF Inter- national	フィル ター＋ UV	200-900	2020/1/08
2019/7/19	BAWAT A/S (デンマーク)	BAWAT BWMS Mk2	LR	熱	50-5,000	2020/3/04 (2024/6/05)

型式承認取得						
申請受理	製造者(国)	モデル	IL	システム	承認流量 (m³/h)	証書交付日 (修正)
2018/3/30・ 2019/9/30	Panasia Co., Ltd (韓国)	GloEn-Patrol 2.0	DNV	フィル ター＋ UV	50-6,000	2020/3/19 (2023/12/07)
2018/8/30	NK Co., Ltd. (韓国)	NK-O3 Blue- Ballast II	LR	オゾン	200-8,000	2020/3/23 (2025/3/23)
2018/9/27	NK Co., Ltd. (韓国)	NK-O3 Blue Ballast II Plus	LR	オゾン	200-8,000	2020/3/23 (2025/3/23)
2019/12/27	Hyde Marine Inc. (米国)	Guardian-US	DNV	フィル ター＋ UV	60-3,000	2020/4/29 (2023/2/15)
2019/12/31	三浦工業(日本)	HK-(E)R	KR	フィル ター＋ UV	200-900	2020/5/07 (審査中)
2020/1/13	Techcross, Inc. (韓国)	ECS-Hychlor	DNV	フィル ター＋ 電解	300-8,000	2020/5/11 (2025/2/27)
2018/11/27	Semb-Eco Pte, Ltd. (シンガポー ル)	LUV U1	LR	フィル ター＋ UV	500	2020/5/27 (2025/4/10)
2020/2/04	クラレ (日本)	Microfade II	Control Un- ion	フィル ター＋ 薬剤	250-2,000	2020/6/24 (2024/4/12)
2020/6/12	oneTank,LLC (米国)	oneTank	DNV	薬 剤 注入	最大 4,000	2020/9/14 (審査中)
2020/6/17	Elite Marine Corp. (中国)	Seascape	DNV	フィル ター＋ UV	80-5,000	2020/10/16
2020/1/30	パナソニック環 境 エンジニアリング (日本)	ATPS- BLUEsys	DNV	電解	150-3,600	2020/10/21
2020/7/31	Knutson Ballast Water AS(ノルウ ェー)	KBAL BWMS	LR	圧 力 真 空 +UV	400-3,000	2020/11/05 (2025/2/21)
2020/9/28	Alfa Laval (スウェーデン)	PureBallast 2.0	DNV	フィル ター＋ UV	250-2,500	2020/12/30
2020/10/09	Team Tech BWM AS (ノルウェー)	Senza BWMS	DNV	薬 剤 注入	374-3,750	2021/2/11 (2025/6/11)
2020/9/28	SKF Marine GmbH (独)	SKF Blue- Sonic BWMS	DNV	フィル ター＋ UV ＋ 超 音 波	100-1,500	2021/4/14 (2022/4/7)
2020/12/30	Wuxi Brightsky Electronic Co. (中国)	BSKY	KR	分 離 ＋UV	80-6,000	2021/4/27 (2022/2/28)
2019/6/07	Evoqua Water Technologies Ltd. (英)	SeaCURE	PIA	フィル ター＋ 電解	500-6,000	2021/6/8 (2023/6/15)
2021/5/31	Jiangsu Nanji Machinery Co. Ltd. (中国)	NiBallast NF	DNV	フィル ター＋ 脱 酸 素	100-4,000	2021/9/10 (2025/11/12)
2021/4/23	現代重工(韓国)	HiBallast NF	KIOST	電解	75-10,000	2021/10/27 (審査中)

型式承認取得						
申請受理	製造者(国)	モデル	IL	システム	承認流量 (m³/h)	証書交付日 (修正)
2021/7/27	RWO GmbH(独)	CleanBallast-OBS	DNV	フィルター + 電解	500-3,000	2021/12/16
2021/6/3	Norwegian Greentech AS(ノルウェー)	NGT BWMS	DNV	フィルター + UV	27-609	2022/2/24 (2024/1/8)
2021/5/10	Atlantium Technologies Ltd. (イスラエル)	Purestream	LR	フィルター + UV	100-1,500	2022/4/21
2022/5/31	Langh Tech Oy AB (フィンランド)	LanghBW	DNV	フィルター + UV	300-600	2022/9/16 (2025/1/14)
2022/6/3	AQUASTAR Co. Ltd.(韓国)	AquaStar	Korean Register	電解	200-5,000	2022/11/7 (2024/12/12)
2023/3/16	Shanghai Electric Cyeco Environmental Technology Co., Ltd. (中国)	Cyeco	DNV	フィルター + UV	100-1,600	2023/6/21 (2025/4/03)
2022/11/18	SAMKUN CENTRURY Co., Ltd (韓国)	ARA Plus+	KR	フィルター + UV	150-1,300	2023/10/10
2023/5/17	HANLA IMS Co., Ltd(韓国)	EcoGuardian NF	KR	電解	130-6,000	2023/10/26 (2025/3/7)
2023/2/16	Techcross, Inc (韓国)	ECS-HYCL-HOR 2.0	LR	電解	250-8,000	2023/12/14 (審査中)

4.2 米国環境保護庁（EPA）バラスト水管理規制の動向

2018 年末に「船舶からの排水に関する法律」（VIDA）が成立し、それまで米国環境保護庁（EPA）基準、米国沿岸警備隊（USCG）基準、州政府基準と複数の基準が存在したバラスト水を含む通常の船舶運航に付随する排水の排出基準の設定権限が、EPA に統一されることとなった。EPA は 2020 年 10 月 26 日に船舶からの排水に関する新規則案を官報（FR）で発表し²²⁸、2023 年 10 月 18 日に、船舶からの排水に関する法律（VIDA）に準拠する排出基準規則制定に関する補助的告示を官報（FR）に発表した²²⁹。補助的告示では、USCG から受け取ったバラスト水管理システムに関する新たな情報をシェアするとともに、EPA が最終規則に盛り込むことを検討しているバラストタンク、船体、及び関連する隙間、及びグレイウォーター（雑排水）システムについての追加の規制上の選択肢について論じている。

2024 年 10 月 9 日、EPA は、連邦官報に「船舶からの排水に関する法律」に関する最終規則を掲載した²³⁰。USCG は、EPA の最終規則発効日（2024 年 11 月 8 日）から 2 年以内に、対応する実施規則を最終決定する必要がある。EPA の規則には、一般運用・保

²²⁸ <https://www.federalregister.gov/d/2020-22385/p-34>

²²⁹ <https://www.federalregister.gov/documents/2023/10/18/2023-22879/vessel-incidental-discharge-national-standards-of-performance>

²³⁰ <https://www.federalregister.gov/documents/2024/10/09/2024-22013/vessel-incidental-discharge-national-standards-of-performance>

守、油管理、生物付着物管理という 3 つの一般排出基準に加え、船舶に搭載される 20 種類の機器およびシステムに関する具体的な基準が含まれる。

EPA と USCG の両方の規則が最終決定され、発効し、強制力を持つようになれば、各州はより厳格な排出基準を定めることが不可能になる。ただし、各州が手続きを行うことによって追加要件を求めることは可能である。

数値基準

最終規則では VGP (Vessel General Permit) に含まれていた数値基準をそのまま取り入れている。

- 最小径 50 μ m 以上の生物については 1 m³ 中の生存個体 (living organism) が 10 未満
- 最小径 10 μ m 以上 50 μ m 未満の生物についてはバラスト水 1 ミリリットル (mL) 中の生存個体が 10 未満
- 指標微生物は以下を超えてはならない。
 - 毒性コレラ菌 (血清型 O1 及び O139) : 100mL 中のコロニー形成が 1 未満
 - 大腸菌 : 100mL 中のコロニー形成が 250 未満
 - 腸球菌 : 100mL 中のコロニー形成が 100 未満
- 二酸化塩素を使用する BWMS について、二酸化塩素濃度は 200 μ g/L 以下
- 塩素またはオゾンを使用する BWMS について、残留酸化剤の総濃度が 100 μ g/L 以下
- 過酢酸を使用する BWMS について過酢酸濃度が 500 μ g/L 以下、過酸化水素濃度が 1,000 μ g/L 以下

バラスト水受入れ施設

VIDA によりバラスト水を受入れ施設にのみ排出する船舶は規制の対象とならない。

五大湖でのみ運航する船舶 (レイカー)

五大湖のみで運航する船舶には建造年にかかわらず数値基準は適用されず、ベストマネジメントプラクティス (BMP) の実施のみを義務づける。ただし、新造のレイカーは、USCG 承認のバラスト水管理システム (BWMS) を設置・運用することが義務付けられている。

数値基準が適用されない船舶

- 3,000 GT ITC (または 1,600 GRT) 以下の船舶で排他的経済水域 (EEZ) 外で運航しない船舶
- 非航洋、無人、無動力バージ。ただし ITB または ATB ユニットの一部分であるバージを除く
- 単一の沿岸警備隊管轄区域内 (COTP ゾーン) の隣接区域でのみバラスト水を漲水・排水する船舶

- 10 海里以上移動せず、水門を通過しない船舶
- ローレンシアン五大湖のみで運航する船舶
- USCG の STEP (Shipboard Technology Evaluation Program) に参加している船舶
- 同じ場所でバラスト水を排出する船舶

数値基準の適用日

バラスト水排出基準の数値基準に関する遵守期限は最終規則に含まれておらず、USCG が規定する。EPA は USCG の適用期限延長プログラムを引き続き支持する。

バラスト水交換・塩水による洗浄

最終規則では、船舶運航者に対し、特定の場合に数値基準の適用日までの暫定的措置としてバラスト水交換または塩水による洗浄（海水フラッシング）を義務づけている。

最終規則は米国管轄内の港湾又は地点に向かう空のバラストタンクを有する船舶に対して、米国またはカナダ EEZ 外を起点とする航海については海岸から 200 海里以上離れた海域で、米国又はカナダ EEZ 内を起点とする航海については海岸から 50 海里以上離れた海域で、バラスト水交換または塩水による洗浄を行うことを義務づけている。

五大湖に入る船舶

セントローレンス水路を経由して五大湖に入る船舶は EEZ 外を起点とする場合は海岸から 200 海里以上、EEZ 内を起点とする場合は海岸から 50 海里以上の海域でバラスト水交換または塩水による洗浄を行うことを義務づけている。バラスト水管理システムを搭載した船舶も例外ではない。

太平洋海域

米国太平洋海域の港湾間、又は太平洋海域と北緯 20 度以北のカナダまたはメキシコ太平洋海域間の港湾間を航行する船舶は、海岸から 50 海里以上離れた海域で完全なバラスト水交換を行うことを義務づけている。ただし、型式承認を受けたバラスト水管理システムを搭載している船舶には適用されない。さらに、塩分濃度の低いバラスト水を漲水して太平洋海域に向かう船舶にもバラスト水交換が義務づけられる。

低塩分濃度バラスト水の数値基準は以下の通りである。

- 最小径 50 μ m 以上の生物については 10 m³中の生存個体 (living) または繁殖不能 (rendered nonviable) でない個体が 1 未満
- 最小径 10 μ m 以上 50 μ m 未満の生物については 10 ミリリットル (mL) 中の生存個体が 1 未満
- 指標微生物は以下を超えてはならない。
 - 毒性コレラ菌（血清型 O1 及び O139）：100mL 中のコロニー形成が 1 未満又は動物性試料の湿重量 1 グラムあたりコロニー形成が 1 未満
 - 大腸菌：100mL 中のコロニー形成が 126 未満
 - 腸球菌：100mL 中のコロニー形成が 33 未満

ただし船舶が残留バラスト水または沈殿物を搭載していない場合、空のバラストタンクが封印されている場合、バラスト水の放出がない場合を除く。

太平洋海域の低塩分濃度のバラスト水を積載した船舶については、VGP よりも厳しい数値基準が適用される。現時点では低塩分濃度基準を満たす USCG 型式承認を受けた BWMS は存在しないため、これらの船舶はバラスト水交換の実施が義務づけられることになる。

4.3 カリフォルニア州バラスト水管理

2020 年 1 月 1 日に州法 AB 912 (Chapter 433, Statutes of 2019) が施行され、カリフォルニア州有地管理委員会 (California State Lands Commission) に連邦バラスト水数値基準を施行するための州規則の修正を義務づけた。同委員会は、2020 年 11 月 19 日に、同州のバラスト水管理規則の修正案を発表し、一般コメントの募集を開始した。

カリフォルニア州は独自のバラスト水数値基準を設けていたが、連邦法である船舶からの排水に関する法律 (VIDA) により、連邦数値基準よりも厳しい州基準の設定が禁じられた。同州の州有地管理委員会は、バラスト水管理基準を施行するために、連邦政府の数値基準を取り入れた規則改正を提案したものである。

連邦規則よりも厳しいカリフォルニア州の暫定数値基準は 2020 年 1 月に施行されることになっていたが、これを達成することのできる技術が存在しないことから、6 回にわたって施行期日が延期され、最終的に暫定基準は 2030 年 1 月 1 日、検出される生物ゼロという最終基準は 2040 年 1 月 1 日に施行されることになっていた。

カリフォルニア州は連邦数値基準を取り入れた州規則を 2022 年 1 月 1 日に施行した²³¹。ただし従来の州暫定基準及び州最終基準は廃止していない²³²。

2025 年 1 月にカリフォルニア州有地管理委員会は海洋越境生物プログラムについての隔年報告書を発表している²³³。2022-2023 年にカリフォルニア州の生物付着管理および記録保持規則の遵守状況を評価するため 2,194 隻の船舶が検査され、そのうち 348 隻が遵守していなかった。

²³¹ <https://www.slc.ca.gov/marine-invasive-species-program/ca-adopts-federal-ballast-water-discharge-standards/>

²³² <https://www.ecfr.gov/current/title-33/chapter-I/subchapter-O/part-151/subpart-D/section-151.2030>

²³³ California State Lands Commission, 2023 Biennial Report on the California Marine Invasive Species Program, January 2023

5. 米国議会の動向（第 119 議会）

5.1 リー上院議員、海軍即応性確保法案（S.406）を提出

2025 年 2 月 5 日に、マイク・リー上院議員（共和党ユタ州）は、海軍即応性確保法案を再提出した²³⁴。同法案は 2024 年にも提出されている。本法案は、以下の条件を満たす場合に限り、米国海軍が外国の造船所で艦船または船体や上部構造物の主要コンポーネントを建造することを認める。

- 造船所が NATO 加盟国または米国が現行の相互防衛協定を締結しているインド太平洋諸国に所在すること。
- 造船所での建造費用が、国内の造船所での建造費用よりも安価であること。
- 米国の船舶建造に先立ち、海軍長官が、（建造を行う）外国の造船所が、中国企業または中国に本拠を置く多国籍企業によって所有または運営されていないことを証明する。

同様の法案である海軍即応性確保法案（H.R.4951）が、マイク・ケネディ下院議員（共和党ユタ州）により 2025 年 8 月 12 日に提出されている²³⁵。

5.2 リー上院議員、沿岸警備隊即応性確保法案（S.407）を提出

2025 年 2 月 5 日に、マイク・リー上院議員（共和党ユタ州）は、沿岸警備隊即応性確保法案を再提出した²³⁶。同法案は 2024 年にも提出されている。本法案は、以下の条件を満たす場合に限り、米国沿岸警備隊が外国の造船所で艦船または船体や上部構造物の主要コンポーネントを建造することを認める。

- 造船所が NATO 加盟国または米国が現行の相互防衛協定を締結しているインド太平洋諸国に所在すること。
- 造船所での建造費用が、国内の造船所での建造費用よりも安価であること。
- 米国の船舶建造に先立ち、沿岸警備隊司令官が、（建造を行う）外国の造船所が、中国企業または中国に本拠を置く多国籍企業によって所有または運営されていないことを証明する。

同様の法案である沿岸警備隊即応性確保法案（H.R.4952）が、マイク・ケネディ下院議員（共和党ユタ州）により 2025 年 8 月 12 日に提出されている²³⁷。

5.3 カルバハル下院議員、米国貨物を米国船で輸送する法案（H.R.2035）を提出

2025 年 3 月 11 日に、サルード・カルバハル下院議員（民主党カリフォルニア州）は、米国貨物を米国船で輸送する法案を提出した²³⁸。同法案は、米国政府資金による米国貨物輸送について、これまでは最低 50%を米国籍船で輸送することが義務付けられていたものを 100%に引き上げるものである。この法案は 2025 年 6 月に下院で可決されている。

²³⁴ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/406>

²³⁵ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/4951>

²³⁶ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/407>

²³⁷ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/4952>

²³⁸ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/2035>

5.4 グリーン下院議員、造船所救済法案（HR.2125）を提出

2025 年 3 月 14 日にマーク・グリーン下院議員（共和党テネシー州）は、造船所救済（SOS）法案を提出した。同法案は海事産業基盤に関する国家委員会を設置する。この委員会は米国海事産業の現状および強力で競争力のある米国海事産業の発展を阻害するあらゆる要因について調査研究を実施し、その結果に基づいて以下の目標達成に必要な政策提言を行う。

- (1) 国防に貢献する強力な米国海事産業の発展という国家目標を達成。
- (2) 米国海軍艦隊を活性化し、国防に貢献するのに十分な水準で維持。
- (3) 現在および将来の軍事および民間の造船ニーズを満たすための産業基盤を提供するため、持続可能な米国造船産業を育成。
- (4) 米国民の船員および造船関連の雇用を維持し、信頼できる海事労働力を確保。

5.5 ケリー上院議員、米国における船舶建造法案（S.1536）を提出

2025 年 4 月 30 日にマーク・ケリー上院議員（民主党アリゾナ州）は、米国における船舶建造法案を提出した²³⁹。同法案は税制を通じて米国の船舶、港湾、造船所、そして米国の海事関連労働者を支援することにより米国の国防と経済安全保障を強化することを目的として、1986 年内国歳入法を改正するものである。具体的には以下の通り。

- 米国で建造された対象となる商船に投資する企業に対し、税額控除（33～40%）を付与する。
- 米国造船所、船用メーカーへの投資に対して 25%の税額控除を付与する。
- 商船隊資本建設基金（CCF）の税務上の取扱いを拡大し、柔軟な利用を可能にする。
- 海事繁栄地域への投資を、税制優遇措置の適用対象とする。

5.6 ケリー下院議員、造船と港湾インフラの繁栄と安全保障のための法案（SHIPS for America 法案）（H.R.3151）を提出

前述の SHIPs for America 法案の項を参照。

5.7 アリントン下院議員、大きく美しい 1 つの法案（H.R.1）を提出

2025 年 5 月 20 日にジョディ・アリントン下院議員（共和党テキサス州）は、大きく美しい 1 つの法案を提出し、同法は 2025 年 7 月 4 日に成立した。

この法律の第 20002 条では、「造船業のための国防総省資源の拡充」として、防衛産業向けの訓練プログラム、次世代造船技術、ドック入渠能力の増強等に対し、総額約 290 億ドルの資金を国防総省に充当している。また第 40001 条では、米国沿岸警備隊（USCG）の任務に係る特別歳出として、極海巡視船や砕氷船のための資金について言及されている。

法律の造船関連の主な項目は以下の通り。全文は「H.R.1 財政調整措置を定める法律」²⁴⁰を参照。

²³⁹ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/1536>

²⁴⁰ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/1/text>

(第 20002 条 造船業のための国防総省資源の拡充)

既存予算に加え、2025 年度において、米国財務省の未割当資金から、国防長官に対し以下の資金が充当され、2029 年 9 月 30 日まで利用可能となる。

- (1) 防衛製造業における加速訓練プログラムの拡大に、2 億 5,000 万ドル。
- (2) 造船産業基盤向けタービン発電機の米国生産のため、2 億 5,000 万ドル。
- (3) 造船産業基盤向けワイヤー製造および機械加工能力のための積層造形（3D プリント技術を用いた製造方法）のため、4 億 5,000 万ドル。
- (4) 次世代造船技術に、4 億 9,200 万ドル。
- (5) 造船産業基盤向け米国製鋼板に、8,500 万ドル。
- (6) 造船産業基盤向け海軍プロペラの機械加工能力に、5,000 万ドル。
- (7) 造船産業基盤向け圧延鋼材および製造施設に、1 億 1,000 万ドル。
- (8) 海軍造船共同キャンパスの拡張に、4 億ドル。
- (9) 海軍造船への自律技術および人工知能の適用に、4 億 5,000 万ドル。
- (10) 造船産業基盤における先進製造技術の導入に、5 億ドル。
- (11) ドック入渠能力の増強に、5 億ドル。
- (12) コールドスプレー補修技術の拡張に、5,000 万ドル。
- (13) 海事産業人材育成プログラムの追加に、4 億 5,000 万ドル。
- (14) 海軍造船産業基盤全体におけるサプライヤー開発の追加に、7 億 5,000 万ドル。
- (15) 海軍造船産業基盤全体における先進的な製造プロセスの追加に、2 億 5,000 万ドル。
- (16) バージニア級潜水艦 2 隻目を 2026 年度に建造するため、46 億ドル。
- (17) ミサイル駆逐艦（DDG）2 隻を追加建造するために、54 億ドル。
- (18) 中型揚陸艦の先行調達に、1 億 6,000 万ドル。
- (19) 中型揚陸艇の調達に、18 億 394 万 1000 ドル。
- (20) 2 隻目の汎用揚陸艇造船所の開発および追加の汎用揚陸艇の製造に、2 億 9500 万ドル。
- (21) 軽給油艇補充プログラムの先行調達に、1 億ドル。
- (22) 国防海上輸送基金を通じた新造船のリースまたは購入に、6 億ドル。
- (23) T-AO 給油艇の調達に、27 億 2500 万ドル。
- (24) 救助船およびサルベージ船の完成費用に、5 億ドル。
- (25) 船陸間コネクタの製造に、3 億ドル。
- (26) 複数艦艇からなる水陸両用艦艇契約の実施に、14 億 7,000 万ドル。
- (27) 海上垂直発射システム再装填技術の開発加速に、8,000 万ドル。
- (28) 海軍の腐食防止プログラムの拡大に、2 億 5,000 万ドル。
- (29) 海兵隊の作戦用船舶のリースに、1 億 5,900 万ドル。
- (30) 小型無人水上艦の生産拡大に、15 億 3,400 万ドル。
- (31) 専用中型無人水上艦の開発、調達、統合に、21 億ドル。
- (32) 無人水中機の生産拡大に、13 億ドル。
- (33) 海上ロボット自律システム及びその実現技術の開発・試験に、1 億 8,836 万ドル。

- (34) 試験資源管理センターにおけるロボット自律システム試験場の開発に 1 億 7,400 万ドル。
- (35) 波力発電無人潜水艇の開発、製造及び統合に 2 億 5,000 万ドル。
- (36) 非現役予備艦隊艦艇の維持に 1 億 5,000 万ドル。
- (第 40001 条 米国沿岸警備隊 (USCG) の任務遂行態勢)
「第 1181 条 特別歳出」 (抜粋)
- (4) 海上国境の運用上のプレゼンスと警備、そして人や規制物質の阻止を目的とした、沖合哨戒艇、当該艇に関連する装備、及び当該艇のプログラム管理の調達のために 43 億ドル。
- (5) 海上国境の運用上のプレゼンスと警備、そして人や規制物質の阻止を目的とした、高速対応艇、当該艇に関連する装備、及び当該艇のプログラム管理の調達のために、10 億ドル。
- (6) 極海巡視船、当該巡視船に関連する機器、及び当該艇のプログラム管理の調達のために、43 億ドル。
- (7) 北極海警備艇、当該警備艇に関連する機器、及び当該艇のプログラム管理の調達のため、35 億ドル。
- (8) 軽型及び中型砕氷船及び当該砕氷船関連機器を調達し、当該砕氷船の国内砕氷能力拡大のためのプログラムを管理するために、8 億 1,600 万ドル。なお、調達にあたっては、費用対効果の高い設計基準を適用し、予定通りかつ予算内で本項に述べる砕氷船と同等以上の大きさ・総トン数の船舶を引き渡した実績のある造船所から行う。
- (9) 航行援助施設、水路と沿岸の警備、そして内陸水路における搜索救助を支援する目的で、水路商務砕氷船、当該砕氷船関連機器、及び当該砕氷船関連機器の調達のために、1 億 6,200 万ドル。

5.8 マクリントック下院議員、米国の水域を開放する法案 (H.R.3940) を提出

2025 年 6 月 12 日にトム・マクリントック下院議員 (共和党カリフォルニア州) は、米国の水域を開放する法案を提出した²⁴¹。この法案は、合衆国法典第 46 編第 12112 条を改正することにより、船舶が沿岸輸送資格を取得するための条件を変更し、ジョーンズアクト要件を大幅に緩和 (事実上撤廃) するものである。

同様の法案である米国の水域を開放する法案 (S.2043) が、リー上院議員 (共和党ユタ州) により 2025 年 6 月 12 日に提出されている²⁴²。

5.9 パディラ上院議員、クリーン・ SHIPPING 法案 (S.2261) を提出

²⁴¹ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/3940>

²⁴² <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/2043>

2025 年 7 月 10 日にアレックス・パディラ上院議員（民主党カリフォルニア州）は、海運を発生源とする温室効果ガスの排出量を低減することを目的とするクリーン・ SHIPPING 法案（S.2261）を再提出した²⁴³。同法案は 2023 年にも提出されている。

同法案は、船用燃料について炭素強度基準を設定するとともに、港内に停泊中の船舶に温室効果ガス及び大気汚染物質のゼロ排出を義務づけるものである。

同様の法案であるクリーン・ SHIPPING 法案（H.R.4325）が、ガルシア下院議員（民主党カリフォルニア州）により 2025 年 7 月 10 日に提出されている²⁴⁴。

5.10 ホワイトハウス上院議員、国際海洋汚染責任法案（S.2243）を提出

2025 年 7 月 10 日にシェルドン・ホワイトハウス上院議員（民主党ロードアイランド州）は、国際海洋汚染責任法案を提出した²⁴⁵。この法案は、米国の港湾で貨物を荷揚げする大型船舶に汚染料を課すことで排出量を削減し、その収益を米国の海運経済の脱炭素化に活用することを目的としている。同法案は 2023 年にも提出されている。

法案の主な内容は以下のとおり。

米国の港に到着する以下の船舶に対し、汚染料を課す権限を EPA に与える。

- 総トン数 5,000 トン以上であること。
- 主な目的が米国向けの貨物輸送であること。
- ジョーンズアクト適合船舶に該当しないこと。

料金額

- ・入港時に燃焼した燃料のライフサイクル温室効果ガス排出量に対し、1 トンあたり 150 ドル（CO₂ 換算）。IMO または外国政府の汚染料に基づき支払われた金額を控除する。
- ・米国海岸線から 200 マイル（322km）以内で排出される基準大気汚染物質について：

NO_x : 6.30 ドル/ポンド（14.0 ドル/kg）

SO₂ : 18 ドル/ポンド（40.0 ドル/kg）

PM_{2.5} : 38.90 ドル/ポンド（86.4 ドル/kg）

料金は毎年インフレ率に 5% 上乗せして上昇する。

²⁴³ <https://www.padilla.senate.gov/newsroom/press-releases/padilla-whitehouse-introduce-bills-to-slash-emissions-from-ocean-shipping/>

²⁴⁴ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/4325>

²⁴⁵ <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/2243>

IV. 海事産業の動向

1. LNG 燃料船の動向

2010 年代初めには米国には LNG 燃料供給インフラが存在せず、インフラ整備と LNG 燃料船の開発が「鶏が先か卵が先か」の状態にあった。また米国に LNG 燃料船が存在しなかったことから、建造、運航にあたっての規制も整備されていなかった。2011 年に立ち上げられたハービーガルフ社の二元燃料 OSV 開発プロジェクトを叩き台とする形で、LNG 燃料船に適用される規則が明確化され、燃料供給インフラ整備が進み始めており、LNG 燃料船開発が本格化しつつある。西海岸では大型船への LNG 燃料供給インフラがまだ整備されていないことから、大手タンカー、コンテナ船主はインフラが整った時点で LNG 燃料へ切り替えることを想定して LNG Ready (LNG 燃料焚きエンジンへの換装または LNG 燃料への切り替えを前提とした設計) 船を発注したが、徐々に LNG 燃料船の建造や、LNG 燃料焚きへの改造も進みは始めている。東海岸、メキシコ湾ではインフラが整備されつつあり、LNG バンカーバージも複数建造されており、LNG バンカー用の液化基地の開発も計画されている。

1.1 LNG 燃料 (二元燃料) 船

北米の LNG 燃料船の大部分は二元燃料エンジンを搭載したものである。大型 LNG 燃料船の建造は LNG 燃料供給インフラ整備と同時進行する必要がある。すでに LNG 燃料船を運用している Harvey Gulf、TOTE、Crowley はそれぞれ LNG 燃料供給インフラ開発事業者及び LNG 供給事業者と協力している。主機は MAN と Wärtsilä にほぼ 2 分されている。

1.1.1 Harvey Gulf International Marine

ルイジアナ州の Port Fourchon 港からメキシコ湾石油ガス産業向けにオフショア支援船サービスを提供している Harvey Gulf International Marine (ハービーガルフ社) は 2011 年に他に先駆けて LNG 燃料焚き OSV の新造計画を発表した。トリニティ・オフショア (現 Gulf Coast Shipyard Group/Harvey Shipyard Group) が建造契約を受注し、ABS、USCG、二元燃料エンジンシステムを供給する Wärtsilä が計画初期段階から密接に連携してプロジェクトに取り組んだ。

当該オフショア支援船にはカナダのバンクーバーとテキサス州ヒューストンに事業所を置く Vard Marine Inc. (フィンカンティエリ・グループ) の VARD 1 311 設計が採用された。Vard Marine 社は二元燃料システムを搭載した全長 60m から 170m の小型自航単胴又は双胴船で、アジマススラスターを搭載し、100 m³から 1,200 m³の LNG タンク容量を有する船舶に適用される米国特許 (US Patent No. US 8,690,622 B2) を取得している。

Wärtsilä 社が二元燃料機関、電気及びオートメーションパッケージ、推進装置及び LNG 燃料貯蔵・取扱コンポーネントを含む統合システムを提供した。当該 OSV には Wärtsilä 社の 6 シリンダー二元燃料エンジン 6L34DF 3 基が搭載されている。主推進装

置は Wärtsilä FS300-S/WN 2 基である。LNG 燃料タンク容量は 295.3 m³であり、1 週間以上の連続作業が可能とされている。ハービーガルフ社が発注した 6 隻の LNG 燃料プラットフォーム補給船（PSV）はすべて就航している。

船名	建造年
Harvey Patriot	2018
Harvey Energy	2015
Harvey Freedom	2015
Harvey Liberty	2016
Harvey Power	2015
Harvey America	2018



ハービーガルフ社は 2018 年 3 月 7 日にチャプター11（米連邦破産法第 11 章）による再建型倒産手続きを開始し、2018 年 7 月に会社再編を果たしている。

同社は 2020 年に二元燃料船にバッテリー動力を搭載し「三元燃料」船に改造するプロジェクトを開始している。

2022 年 3 月に、Pivotal LNG が ハービーガルフの三元燃料 PSV に初めて再生可能 LNG（RLNG）を供給した。

Port Fourchon LNG 燃料供給基地

ハービーガルフ社は 2013 年 6 月に自社の OSV 運航拠点であるルイジアナ州 Port Fourchon に LNG 燃料供給基地を建設することを発表し、2014 年に総工費 2,500 万ドルの LNG 燃料補給ステーションの建設に着工した。ヒューストンの CH-IV インターナショナル社が FEED 及び EPC 契約を、ピッツバーグの Matric PDM Engineering 社が詳細設計及びエンジニアリング契約を受注した。LNG 燃料給油ステーションは容量各 270,000 ガロン（約 100 万ℓ）の 3 基のステンレス製タイプ C タンクで構成されており、タンクはロッキードマーチンの Michoud 工場で作られた。各ステーションは 550 ガロン/分（約 2082ℓ/分）の給油能力を有する。Wärtsilä がコントロールキャビネット、PLC 計装制御装置、コンピューター、ソフトウェアプログラミング、サービスコミッショニングを提供した。HARVEY ENERGY 級 PSV 船上の制御室から給油プロセスの完全コントロールが可能で設計となっている。同基地では 2021 年 4 月に 1,000 回目の LNG バンカリングが行われた。

Q-LNG

2017 年 11 月にハービーガルフ社の CEO Shane Guidry 氏は同氏が 70%、ハービーガルフ社が 30%を出資する海運会社 Quality Liquefied Natural Gas Transport, LLC（Q-LNG）を新たに設立したことを発表した。Q-LNG 社はシェル（Shell Trading (U.S.) Company）と長期契約で LNG 燃料をフロリダ及びカリブ海諸国の港湾に輸送する。

2017 年 11 月に Q-LNG 社は VT ハルターマリンに米国初のオフショア LNG ATB（連結型タグ・バージ）の建造を発注し、2018 年 3 月に建造が開始された。ATB は *Q-LNG 4000*（バージ）と *Q-Ocean Services*（タグ）で構成され、2021 年にシェルとの用船契約の下で就航し、フロリダ州ポートカナベラル港で主としてカーニバルクルーズ社の LNG 焚きクルーズ船にシップ・ツー・シップで LNG 燃料を供給している。

ATB は IGC コード（液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則）に従って建造され、4,000 m³の LNG 積載能力を有する。バージ部分は 324 フィート x 64 フィート x 32.6 フィートであり、タグ部分は 128 フィート x 42 フィート x 21 フィートである。バルチラ社がバージの荷役装置、荷役制御、貨物格納システム、PMS 及び自動化システム、タグのブリッジの航法システム、通信機器、DP 機器、スラスト、PMS、自動化システムを供給している。主機は 5,100 hp の GE 6L250 MDC の EPA Tier 4 エンジンが搭載された。船級検査は ABS が担当した。

1.1.2 TOTE プエルトリコ

2012 年に米国内航船社である TOTE (Totem Ocean Trailer Express), Inc. は 2 隻の LNG 燃料コンテナ船の設計・建造契約をゼネラル・ダイナミクス社の NASSCO 造船所に発注した。これらのコンテナ船は大宇造船海洋 (DSME) の子会社である DSEC により設計され、DSME が特許を保有する LNG 燃料ガスシステムと MAN ME-GI 二元燃料低速エンジンが搭載された。第 1 船である *Isla Bella* は 2015 年に、第 2 船の *Perla Del Caribe* は 2016 年に竣工し、ジャクソンビル-プエルトリコ航路で定期運航されている。

ジャクソンビル LNG 燃料供給基地 (JAX LNG)

TOTE の 2 隻のコンテナ船は JAX LNG 社から LNG 燃料の供給を受けている。JAX LNG 社はドミニオン・エナジー社²⁴⁶（本社：バージニア州リッチモンド）の子会社である Pivotal LNG 社とエネルギー中流輸送事業者である North Star Midstream, LLC 社（Oaktree Capital と Clean Marine Energy の合弁事業）が折半出資する合弁事業であり、ジャクソンビル近郊で小規模 LNG 液化プラントを操業している。同プラントは液化能力日量 120,000 ガロン（約 454 m³）であり、LNG 貯蔵能力は 200 万ガロン（約 7,600 m³）である。

これまで TOTE コンテナ船に対する LNG 燃料供給はトラックに積載された ISO コンテナから LNG 供給スキッドを経由して LNG を供給する（truck-to-ship）手法で行われていたが、2017 年に USCG からバージからの LNG 燃料供給（barge-to-ship）が認められた。

JAX LNG は 2021 年 9 月に、TOTE マリタイムの LNG 焚きコンテナ船 *Isla Bella* に米国で初めて再生可能 LNG（RLNG）と LNG のブレンド燃料を供給したことを発表した。エレメント・マーケッツ（本社：テキサス州ヒューストン）が有機廃棄物から生成したバイオガスを再生可能天然ガス（RNG）に精製し、これを天然ガスパイプライン網に供給することにより取得した再生可能燃料認証（renewable thermal certificates: RTC）

²⁴⁶ 2020 年 3 月にドミニオン・エナジー社が Pivotal LNG 社を買収し、100%子会社とした。

を購入し、物理的な LNG に RTC を適用することにより、これに相当する熱量の RLNG を使用したこととなる。

LNG バンカーバージ

Wespac Midstream LLC と Clean Marine Energy LLC は 2015 年に TOTE のコンテナ船への LNG 燃料供給を目的として LNG バンカーバージの建造をコンラッド造船所に発注した。LNG バージには GTT の MARK III フレックスタンク (2,200 m³) 1 基が搭載され、バンカリング能力は毎時 500 m³。タンクは GTT のライセンス供与を受けコンラッド造船所のテキサス州オレンジ工場で建造された。Bristol Harbor Group が設計を、ABS が船級検査を担当した。



Photo: Conrad Industries

北米初の LNG バンカーバージ *Clean Jacksonville* は 2018 年 8 月に引き渡され、フロリダ州ジャクソンビルの JAX LNG に配備されている。

2021 年 2 月に、JAX LNG と TOTE Services はジャクソンビル港で初めて *Clean Jacksonville* から外国籍船舶へのシップ・ツー・シップ LNG 燃料供給を行った。2022 年 12 月に 300 回目の LNG 燃料供給が行われている。

1.1.3 TOTE アラスカ

2012 年に TOTE マリタイム社のアラスカ事業部門は 2 隻の ORCA 級 RO/RO 船 *North Star* と *Midnight Sun* を二元燃料焚きへ換装することで、改造準備期間中 EPA 及び USCG から ECA 燃料硫黄規制を免除された。2 隻は 2003 年に NASSCO 造船所で建造されたものである。

2015 年に米国運輸省海事局 (MARAD) は LNG 燃料焚きへの船舶改造の費用効果に関する知識を深めるための TOTE との共同研究プロジェクトに 90 万ドルを出資することを発表した。コンテナ船 *Midnight Sun* を LNG 燃料焚きに改造し、改造前と後の排気デー

タ及び運用情報を収集し、海事関係者による LNG 燃料焚きへの改造評価を支援することが目的であった。

しかし 2015 年に TOTE のコンテナ船 *El Faro* が沈没したことにより改造契約は一旦白紙に戻され、2017 年 11 月に TOTE は改めて RORO 船 2 隻を LNG 燃料船に改造する契約を MAN Diesel & Turbo のアフタセールス部門である MAN PrimeServ に発注した。*North Star* と *Midnight Sun* は現在 4 基の MAN 58/64 エンジンを搭載している。契約は二元燃料化キットの設計、開発、試験を含んでおり、北米最大級の LNG 燃料船への改造基盤を築くものであった。TOTE は 2 隻の運航を継続しながら数年間にわたり LNG 焚きへの改造を進め、2022 年と 2023 年にそれぞれ改造工事が完了している。

Puget Sound Energy 社のタコマ LNG 燃料供給基地

ワシントン州のガス・電力事業会社である Puget Sound Energy 社は TOTE マリタイム・アラスカ向けにタコマ港で LNG 燃料供給基地を建設し、2022 年に運転を開始した。本施設は最大日量 25 万ガロンの LNG の生産能力を有し、800 万ガロンの貯蔵タンクを保有している²⁴⁷。

1.1.4 Crowley Maritime

2013 年にクローリー・マリタイム社はプエルトリコ航路で定期運航する LNG 燃料焚き ConRo 船 2 隻の新造契約を VT ハルター・マリンに発注した。設計は Wärtsilä Ship Design とクローリーの子会社である Jensen Maritime が担当した。2 隻の ConRo 船にはそれぞれ MAN B&W 8S70ME-GI8.2 エンジン 1 基が主機として、MAN B&W 9L28/32DF エンジン 2 基が補機として搭載されている。LNG 燃料 ConRo 船 *El Coquí* は 2018 年 7 月に、*Taíno* は 2018 年 12 月に引き渡され、フロリダ州ジャクソンビルとプエルトリコのサンファン間航路で運航されている。

クローリーは 2022 年 9 月に、シンガポールのイースタン・パシフィック・ SHIPPING (EPS) に 1,400TEU の LNG 焚き新造コンテナ船 4 隻 (*Quetzal*, *Copán*, *Tiscapa*, *Torogoz*) のチャーター契約を発注した。4 隻は米国-中米航路に投入される。4 隻は韓国の現代尾浦造船で建造され、2025 年に引渡しされた。

Eagle LNG

2015 年にクローリー・マリタイム社は Ferus Natural Gas Fuels LP の完全子会社である Eagle LNG Partners と LNG 燃料供給契約を締結した。Eagle LNG はジャクソンビル港の Talleyrand Marine Terminal に陸上 LNG 燃料供給施設を建設した。LNG は Eagle LNG のフロリダ州 Maxville 天然ガス液化プラントから ISO タンクでトラックにより供給される。LNG 燃料供給施設には貯蔵容量 1,000 m³ の LNG タンク 2 基が設置されている。さらに Eagle LNG は LNG 供給量の拡大に向けて Jacksonville LNG 輸出施設を開発している。同施設は日量 165 万ガロンの LNG を生産し、1,200 万ガロンの貯蔵

²⁴⁷ <https://www.pse.com/en/pages/energy-supply/natural-gas-storage>

能力を有するものとなる。Jacksonville LNG 輸出基地は、2020 年 9 月に FERC（連邦エネルギー規制委員会）から建設許可を取得している。

クローリー社は LNG 供給事業を手がけており、Eagle LNG Partners 社（本社：テキサス州ヒューストン）のフロリダ州 Maxville 天然ガス液化プラントから ISO タンクで LNG をプエルトリコに輸送している。ISO タンクはジャクソンビルまでトラック輸送され、クローリー社の船舶によりプエルトリコに海上輸送される。

1.1.5 Pasha Hawaii

米国本土・ハワイ航路で運航する米国籍船社パーシャハワイ社は 2017 年 8 月に 2 隻の LNG 燃料 Con-Ro 船の建造を AmFELS に発注した。2018 年 9 月に第 1 船の建造が開始された。MAN ME-GI 主機は韓国の Doosan が、ノルウェーの TMC Compressors of the Seas 社が船用圧縮空気システムを供給した。第 1 船の MV *George III* は 2022 年 7 月に、第 2 船の *Janet Marie* は 2023 年 7 月に引渡されている。

クリーン・エナジー・フューエルズ

パーシャ・ハワイの 2 隻のコンテナ船に供給される LNG 燃料はカリフォルニア州ボロンにあるクリーン・エナジー・フューエルズ（本社：カリフォルニア州ニューポートビーチ）のプラントから輸送される。同社はボロン LNG プラントで LNG 生産トレイン 1 系列を増設しており、これにより生産能力が 50% 拡大される。ワールド・フューエル・サービシズ（本社：フロリダ州マイアミ）がパーシャ・ハワイへの LNG 供給を手配し、ウエスト・コースト・クリーン・フューエルズ（本社：カリフォルニア州ロングビーチ）に LNG 輸送と LNG の船舶燃料タンクへの積み込みを委託している。ウエスト・コースト・クリーン・フューエルズは米国西海岸の海運オペレーターに LNG や水素のような低炭素燃料のエンドツーエンド（経路全体の）サプライチェーンソリューションを提供している。

2022 年に、クリーン・エナジー・フューエルズは、パーシャ・ハワイの LNG 焚きコンテナ船 MV *George III* に初めて LNG 燃料を供給した²⁴⁸。

1.1.6 Groupe Desgagnes(カナダ)

カナダのケベックシティに本社を置く Groupe Desgagnes は 5 隻の LNG 焚き二元燃料船を保有している。トルコの Besiktas 造船所で 2017 年に建造されたアスファルト・歴青・ケミカル・タンカー *Damia Desgagnes*、2017 年に建造されたポーラークラスのケミカルタンカー *Mia Desgagnes*、2018 年に建造されたケミカル/プロダクトタンカー *Gaia Desgagnes*、2017 年に建造されたケミカル/プロダクトタンカー *Paul A Desgagnes*、2017 年建造のケミカル/プロダクトタンカー *Rossi A. Desgagnes* が LNG 焚き二元燃料船である²⁴⁹。LNG 燃料の供給は Energir 社（本社：モントリオール）が行っている。Energir はモントリオールに年間 10.5 Bcf の生産能力を有する LNG 液化プラントと貯蔵タンクを保有している。

²⁴⁸ <https://www.cleanenergyfuels.com/press-room/clean-energy-supplied-fuel-for-inaugural-bunkering-of-first-maritimelng-powered-ship-deployed-on-us-west-coast>

²⁴⁹ <https://desgagnes.com/en/fleet/>

1.1.7 Matson

米コンテナ船社マトソンは、2022 年 11 月に、米フィリー造船所に 3 隻の 3,600TEU コンテナ船 (*Makua, Malama, Makena*) 新造を総額約 10 億ドルで発注したことを発表した。第 1 船は 2026 年第 4 四半期、第 2 船、第 3 船は 2027 年に引渡しが予定されている。

新たに建造されるコンテナ船は LNG を燃料として使用することのできる二元燃料エンジンを搭載する他、燃料効率の高い船殻設計と環境上安全なダブルハル燃料タンク、淡水バラストシステムといった「グリーンシップ技術」を取り入れる。先に建造された 2 隻 (*Daniel K. Inouye* と *Kaimana Hila*) は、LNG 焚きで運航するためには改造が必要であるが、新たに建造される 3 隻は LNG 焚き対応で引き渡される。

マトソンは 2018 年建造の *Daniel K. Inouye* に LNG 燃料タンクと関連する配管、その他を搭載する改造工事を行っており、2019 年建造の *Kaimana Hila* も同様に改造された。さらに *Manukai* を LNG 焚き二元燃料エンジンに換装した²⁵⁰。2019 年建造の *Luline* と 2020 年建造の *Matsonia* の LNG 燃料化も検討されている。

1.2 フェリープロジェクト

フェリー等の小型 LNG 燃料船は LNG をトラック輸送し、船上でタンクに給油するという手法で供給が可能なことから、LNG 燃料化が先行していた。北米ではカナダケベック州の STQ フェリー公社、BC Ferries 公社、Seaspan Ferries が LNG 燃料船への改造、新造を実施している。フェリーの場合、LNG 及び超低硫黄船用燃料の二元燃料エンジンと電力を組み合わせたハイブリッド化も見られる。LNG 燃料化を検討していたワシントン州フェリーはハイブリッド電動化を選択している。スタッテン島フェリーも LNG 燃料フェリーの建造を予定していたが、実現しなかった。

1.2.1 STQ フェリー公社 (カナダ)

カナダのケベック州のフェリー運航者である STQ (Société des traversiers du Québec) は 2013 年 5 月に LNG 燃料 (二元燃料) RoPax フェリー *F. A. Gauthier* をイタリアの造船所に発注し、同フェリーは 2015 年に就航した。2 隻目の *Armand-Imbeau II* と 3 隻目の *Jos-Deschênes II* はカナダの Davie 造船所が受注し、前者は 2018 年 8 月に、後者は 2018 年 9 月に引き渡された。いずれも Wärtsilä の二元燃料エンジンを搭載している。モントリオールの Energir LNG が LNG 燃料を供給している。

1.2.2 BC Ferries (カナダ)

カナダのブリティッシュコロンビア州の BC Ferries 社は 2 隻のフェリーをポーランドの Remontowa 造船所で LNG 燃料焚きに改造、LNG 燃料フェリー 3 隻の新造を同造船所に発注した。*The Spirit of British Columbia* は 2018 年に、2 隻目の *The Spirit of Vancouver Island* は 2019 年に再就航した。LNG タンクは車両デッキの下に搭載されており、FortisBC のトラックにより LNG 燃料が供給される。新造の 3 隻である *Salish Raven*,

²⁵⁰ <https://www.maritimehawaii.com/2025/01/manukai-2003-now-lng-capable/>

Salish Eagle、*Salish Orca* は 2017 年に引き渡され、4 隻目の新造としてポーランドの Remontowa 造船所に発注した *Salish Heron* は 2022 年に引き渡されている。

1.2.3 Seaspan Ferries Corporation (カナダ)

カナダの Seaspan Ferries Corporation は 2 隻の二元燃料ハイブリッド（ディーゼル、LNG、バッテリー）フェリーをトルコの Sedef 造船所に発注し、*Seaspan Swift* と *Seaspan Reliant* が 2017 年に就航している。設計は VARD Marine である。

シーSPAN は Fortis BC Energy Inc. から再生可能天然ガス（RNG）の供給を受けている。

1.3 LNG 燃料焚き換装仕様

二元燃料エンジン搭載船に加えて、現在は二元燃料エンジンを搭載していないが将来 LNG 燃料焚きに換装することを想定した仕様の「LNG Ready」と呼ばれる大型船舶が発注/建造されている。船種はコンテナ船及びプロダクトタンカーであり、主な建造造船所はハンファ・フィリー造船所と NASSCO である。

LNG Ready の定義を明確にするために ABS は 2014 年に「Guide for LNG Ready Vessels」を発表し、要件を満たす船舶に LNG Ready 船級符号を付与することとした。

ABS の LNG 燃料改造対応仕様船ガイドは現在従来型燃料で運航しているが、将来既存のガス燃料船船級規則に基づいた特定のガス焚きコンセプトへの改造に適した設計特性を持っている船舶に適用される。当該船舶を改造した場合はさらに旗国の承認が必要とされる。

ABS ガイドは「LNG Fuel Ready」を三段階に分類している。

Level 1 – 基本設計審査——特定の船舶設計が特定の LNG 燃料船基本設計に適合するかどうかについての基本的な適正評価であり、基本的な適正とは船舶の形状及び構造配置が必要な機器とタンクの位置に関連する安全要素を物理的に包含することができ、審査時に「ガス燃料船ガイド」に適合して危険区画を収容することができることを意味する。Level 1 審査を通過した設計には、基本設計承認（AIP）が与えられ、鑑定証書が発行される。審査に際して以下の図面と文書の提出が求められる。

- 「ガス燃料船ガイド」の 2/5.1 に詳述された推進装置及び補機配置要件を含む基本設計安全評価
- 船舶の一般配置図
- LNG 燃料貯蔵タンクの種類、容量、位置、配置
- LNG 燃料貯蔵自然ボイルオフ率
- 燃料ガス管理計画
- LNG 燃料バンカリングステーションの位置と配置
- 燃料ガス供給システム配置
- ガス・バルブ・ユニットを含む機関室配置
- 燃料ガス取り扱い機器の位置と配置
- 予備的な危険区画分類計画
- ベントマストとベンディングの位置と配置

- 燃料ガス配管配置
- 貯蔵タンクの影響についてのトリム及び復原力、縦強度、視程の予備研究

Level 2—一般設計審査——Level 1 の次の段階であり、設計全体を以下のグループに分類し、それぞれについて一般的な設計の詳細が審査される。ガス消費機器を除いては具体的な機器メーカーや設備等の詳細な情報は必要とされない。

1. LNG 貯蔵タンクのための船体構造強化
2. LNG 燃料貯蔵タンクの配置
3. 燃料ガスバンカリングシステムと配置
4. 燃料ガス供給システム
5. 気化ガス処理システム
6. ガス消費機器（エンジン、ガスタービン、補機）

Level 3—詳細設計承認と搭載—「LNG Fuel Ready」の最終段階であり、Level 2 で分類されたシステムのそれぞれについて詳細な図面の承認、システムの部品及び特定の機器の搭載を含んでおり、「ガス燃料船ガイド」の関連要件に従った検査が含まれる。搭載されたシステムには LNG Ready の船級符号が与えられる。「ガス燃料船ガイド」に準拠したガス燃料船への改造が完成した際には LNG Ready 船級符号は抹消され、適切な「ガス燃料船」船級符号が与えられる。

1.3.1 ECO 級プロダクトタンカー

2013 年に Seacor Holdings Inc. と Avista Capital Partners, Inc.、SEA-Vista は NASSCO に 3 隻の LNG 燃料改造対応仕様のタンカーを発注した。

2013 年及び 2014 年に American Petroleum Tankers が NASSCO に 5 隻の LNG 燃料改造対応仕様のタンカーを発注した。

これらの ECO 級タンカーは韓国の DSME の子会社の DSEC の設計であり、将来 LNG 燃料ガスシステムと LNG 燃料タンクを搭載することにより、LNG 燃料焚きへの改造に対応する設計となっている。8 隻はすべて就航している。

1.3.2 Kinder Morgan プロダクトタンカー

Kinder Morgan の子会社である American Petroleum Tanker (APT) はハンファ・フィリー造船所に 4 隻の LNG 燃料改造対応仕様タンカーの新造を発注した。現代尾浦造船設計。4 隻はすべて就航している。ABS の LNG Ready Level 1 を取得。

1.3.3 Matson Con/Ro 船

太平洋航路で運航する米国籍船社 Matson, Inc. は 2016 年に NASSCO に 2 隻の二元燃料対応 Con/Ro 船の建造を発注した。2 隻はそれぞれ *Lurline*、*Matsonia* と命名され、それぞれ 2019 年、2020 年に竣工した。

Con-Ro 船には Tier III 適合の LNG 対応主機及び補機が搭載されるが、LNG 燃料焚き運航のためには竣工後にさらに LNG 燃料ガスシステムを搭載する必要がある。マトソンは両船の LNG 焚きへの改造を検討している。

1.3.4 Matson コンテナ船

Matson（マトソン社）は、コンテナ船 2 隻をハンファ・フィリー造船所で建造した。*Daniel K. Inouye* は 2018 年に、*Kaimana Hila* は 2019 年に竣工している。

独 MAN エナジー・ソリューションズは、2022 年 6 月に、マトソンの 2018 年建造 3,600TEU コンテナ船 *Daniel K. Inouye* の主機を二元燃料エンジンに改造する契約を締結したことを発表した。

MAN エナジー・ソリューションズのアフターサービスブランドであるデンマークの MAN プライムサーブが同コンテナ船の MAN B&W 7S90 ME-C エンジンを LNG と燃料油の二元燃料焚き MAN B&W 7S90ME-GI エンジンに改造した。姉妹船の *Kaimana Hila* の LNG 焚きへの改造も実施された²⁵¹。

プライムサーブ・デンマークの改造・アップグレード担当の Jens Seeberg 氏によれば、MAN B&W エンジンの電子ディーゼルエンジンは「二元燃料対応」として製造されていることから、改造は容易であり、バイオ LNG や合成天然ガスの流通が本格化すれば、ME-GI エンジンはこれらの燃料にも対応可能である。

1.4 LNG バンカーバージ

北米初の LNG バンカーバージである TOTE 向けの *Clean Jacksonville*、Q-LNG の LNG バンカーバージ *Q-LNG 4000*、Polaris New Energy 向け LNG バンカーバージ *Clean Canaveral* が就航している。2021 年 9 月にはクローリー・マリタイムがシェル北米 LNG と米国建造 LNG バンカーバージを新造し、運航する長期チャーター契約を締結したことを発表した。本バージはシェルが米国で長期チャーターする 2 隻目のジョーンズアクト適合バンカーバージとなり、2024 年に米国東海岸の港湾に寄港する船舶に LNG 燃料を供給している。同バージはフィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング（F/BS）が受注している。

他にも ABS に基本設計承認（AIP）を申請しているものが数多く存在する。

発注済み/就航 LNG バンカーバージ(2026 年 1 月)					
LNG バンカーバージ	タグ	容量	建造	オペレーター	建造造船所
Q-LNG 4000	Q Ocean Service	4,000 m ³	2021	Q-LNG	Halter Marine
Clean Jacksonville	Aurora	2,200 m ³	2018	Seaside LNG	Conrad
Clean Carnival	Polaris	5,500 m ³	2022	Seaside LNG	F/BS
Clean Evergrade	Tortuga	5,500 m ³	2023	Seaside LNG	F/BS
Progress	未定	12,000 m ³	2024	Crowley	F/BS

Q-LNG 4000

2012 年に Waller Marine の LNG バンカーバージ設計は ABS から AIP を取得した。2017 年 12 月に Waller Marine の設計は Q-LNG が VT ハルターマリンに発注した LNG バンカーバージに採用された。2021 年にポート・カルナバルでシェルにチャーターされ、就航している²⁵²。

²⁵¹ <https://maritime-executive.com/article/matson-s-third-lng-conversion-boxship-entered-service>

²⁵² https://qlng.techprotest.com/wp-content/uploads/2021/01/Q4K_delivery_press-release_regional_v4-002-1.pdf

Clean Jacksonville

2014年にBristol Harbor Groupとコンラッド造船所が開発したLNGバンカーバージ設計がABSのAIPを取得し、TOTE向けにコンラッド造船所で建造された。

2023年2月に、Seaside LNG（本社：フロリダ州ジャクソンビル）は、TOTEグループの子会社であるTOTEマリタイム・プエルトリコから*Clean Jacksonville*を取得したことを発表した²⁵³。

Seaside LNGの海上輸送事業であるポラリス・ニュー・エナジー（本社：テキサス州ウッドランズ）はTOTEのLNG焚きコンテナ船を初めとする顧客にLNGバンカーバージを使用してLNG燃料を供給する。*Clean Jacksonville*は2022年12月にジャクソンビル港で300回目の給油という節目を達成した²⁵⁴。

ポラリス向けLNGはSeaside LNGとPivotal LNG（本社：ジョージア州アトランタ）の合併事業である小規模LNG生産施設であるJAX LNGのジャクソンビルドックから積み込まれる。

Clean Canaveral

NorthStar Midstream社のLNG海上輸送子会社であるPolaris New EnergyはLNGバージ*Clean Canaveral*をフィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング（FBS）で建造し、2021年12月に引き渡しを受けた。同船はJAX LNGでLNGを調達する。1,350 m³のタイプCタンク4基が搭載されている。

Clean Everglade

2021年11月にPolarisは*Clean Canaveral*の姉妹船*Clean Everglade*をF/BSに発注し、同船は2023年10月に竣工した²⁵⁵。

Progress

クローリーは容量12,000 m³のLNGバージProgressをフィンカンティエリ・ベイ・シップビルディング（FBS）に発注し、2024年7月に引き渡しを受けた²⁵⁶。シェルNA LNGは、クローリーと長期契約を締結し、チャーター契約に基づきバージを運航する。

Centerline Logistics が Vard Marine に LNG バンカーバージの設計発注

米国の石油海上輸送船社であるセンターライン・ロジスティクス（本社：ワシントン州シアトル）は、2022年2月に、カナダの海洋エンジニアリング会社であるヴァード・マリンと、6,000 m³の連結式タグバージ（ATB）LNG燃料補給バージの設計で、基本同意書（LOI）を締結したことを発表した²⁵⁷。

²⁵³ <https://seasidelng.com/clean-jacksonville/>

²⁵⁴ <https://www.totemaritime.com/news-articles/clean-jacksonville-marks-its-300th-bunkering-milestone>

²⁵⁵ <https://www.businesswire.com/news/home/2023102462393/en/Seaside-LNG-Takes-Delivery-of-New-Barge-Clean-Everglades>

²⁵⁶ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-accepts-delivery-of-largest-u-s-flagged-bunker-barge/>

²⁵⁷ https://www.centerlinelogistics.com/_files/ugd/d2598f_9dbb47b1246040adb2ddc240776c3298.pdf

ジョーンズ・アクト適合となる ATB バージは、LNG 燃料を米国内航及び国際航路を運航する船舶に供給する。バージは 2024 年に就航を予定されていたが、実際の就航についての情報は無い。

2021 年、センターラインは「先見性のある燃料イニシアティブ (Visionary Fuels Initiative)」を発表した。同社はユニークで多様な装備と経験を活用し、米国の港湾における環境スチュワードシップと持続可能性の向上に向けた将来の海運装備、基準、技術開発を行うこととしている。

センターラインは米国内の主要な海運事業者であり、米国西海岸（アラスカ、ハワイを含む）、米国東海岸（プエルトリコを含む）、米国メキシコ湾岸で運航している。提供するサービスには石油製品の輸送と貯蔵、船舶支援と護衛、一般貨物の輸送と救難曳航が含まれる。なお、2025 年 8 月に、海運金融会社であるマリタイム・パートナーズ LLC がセンターライン・ロジスティクスの買収を完了したと発表された²⁵⁸。

Cryopeak LNG と Island Tug & Barge

Island Tug & Barge は 4,000 m³ の ATB 設計を開発した。カナダの Cryopeak LNG は 2020 年 9 月に BP エナジーパートナーズ及び住友商事と、カナダ西海岸の LNG 燃料供給網を協同開発する合意覚書きを交わしたことを発表している。Cryopeak は 2021 年 2 月に 4,000 m³ の LNG バンカーバージ (ATB) の建造を計画しており、欧州及びアジアの造船所に推定コストを問い合わせしていると発表している。その後の経過は不明。

GTT/Herbert Engineering Corp

GTT North America は Mark III メンブレン技術の小規模な船舶への応用のフィージビリティを実証するために 2,200 m³ の LNG バンカーバージの概念設計を Herbert Engineering Group に発注し、同設計は ABS の AIP を取得した。

Elliott Bay Design Group

Elliott Bay Design Group の 2000-8000 m³ LNG バンカーバージ設計は 2014 年に ABS の AIP を取得した。同設計は二元燃料船への給油のために船用ディーゼル燃料タンクも備えている。

Jensen Maritime

クローリー・マリタイム社の設計部門である Jensen Maritime 社の LNG バンカーバージ ATB が 2015 年に ABS の AIP を取得している。当該 ATB は 1,000 m³ のタイプ C タンク 4 基を搭載し、再補給の必要なく大型コンテナ船 2 隻に給油することができる。積載能力の大きさと運航海域がフレキシブルなことから、当該 ATB は LNG ターミナルから離れた場所にある複数の港で相当量の LNG 燃料供給を必要とするオペレーターにとって最適のソリューションとなると期待されている。さらに Jensen Maritime は 2 件の LNG バンカーバージ設計を開発している。

²⁵⁸ <https://maritimepartnersllc.com/maritime-partners-completes-acquisition-of-industry-leader-centerline-logistics/>

Argent Marine

Argent Marine はモジュラー式 LNG タンクをトラック輸送とバージ輸送の陸海一貫で輸送するコンセプトを開発している。Intermodal Bunker Vessel (IBV)と呼ばれるコンセプトは港湾のバンカーインフラが整備されるまでのつなぎとして考案されている。LNG バンカーインフラが整備されれば、IBV を LNG バルク輸送用に改造して使用することもできるとしている。具体的な動きはなく、進捗状況は不明。

2. 自動運航船の動向

比較的大型の自律 (autonomous) /無人 (unmanned) 航行能力の開発は海軍が主導している。USCG、海兵隊、NOAA は小型無人艇やドローンの利用を試行している。シーマシズ・ロボティクスや L3 ハリス等が自動運航システムを開発しており、タグ等の小型船の自動化も試みられている。

2.1 米国海軍

米国海軍は無人艦 (Unmanned Vehicle:UV) の開発を進めている²⁵⁹。無人艦システムは無人潜水艦 (Unmanned Underwater Vehicle) システムと無人洋上艦システム (Unmanned Surface Vehicle:USV) に分類される。プログラム名は「無人」となっているが、必ずしも無人航行を前提としていない。

海軍は新たな海軍艦隊構成への移行の一環として、無人艦の調達を計画している。海軍の 2025 会計年度予算要求では大型無人水上艦を 2027 会計年度に 1 隻、2028 会計年度に 2 隻、2029 会計年度に 3 隻の調達プログラム予算が盛り込まれている²⁶⁰。

2020 年に「ゴーストフリートオーバーロード」自動航行船 RANGER がアメリカ湾からカリフォルニア岸までパナマ運河を通航して自動運航したことが報道された。この「ゴーストフリートオーバーロード」自動航行船は国防総省の戦略能力局 (SCO) と海軍が共同で実施している無人水上艦開発プログラムの実証船 (プロトタイプ) であり、約 4,700 海里を自動航行し、その後「ドーン・ブリッツ」実動訓練に参加し、ほぼ全行程で自動運航に成功した。同船の指揮統制は遠隔地から行われたが、パナマ運河通航時には乗船していた船員が誘導を行ったとされている。

2021 年 6 月に海軍は 2 隻目の「ゴーストフリートオーバーロード」自動航行船 NOMAD が 2 回目の長距離自動航行を行ったことを発表した。NOMAD はメキシコ湾からパナマ運河を通航し、米国西海岸へ 4,421 海里の 98%を自動航行した。RANGER も NOMAD もパナマ運河通航は手動操船であった。遠隔ミッション指令・管制は陸上のオペレーションセンターから米国海軍海員が行った²⁶¹。

²⁵⁹ Congressional Research Service, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and Issues for Congress*, Updated September 5, 2023

²⁶⁰ Congressional Research Service, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and Issues for Congress*, Updated March 25, 2025

²⁶¹ <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/2647818/ghost-fleet-overlord-unmanned-surface-vessel-program-completes-second-autonomous/>

「ゴーストフリート」プログラムには大型無人水上艦（LUSV）と中型無人水上艦（MUSV）の開発が含まれており、「オーバーロード」は LUSV 開発部分を指している。LUSV はコルベット艦サイズ 1,000～2,000 排水トン、全長 200～300 フィート（約 61～91 メートル）で商船設計を基にして開発されている。本プログラムは洋上戦闘艦を補完する低コストで長距離航行可能な無人自動艦の開発、配備により将来の海軍洋上戦闘艦構成を支援するものである。

米海軍は、2022 年 3 月に、ゴーストオーバーロードプログラムが国防総省の戦略能力室（SCO）から正式に海軍の無人小型戦闘艦プログラム執行室（PEO USC）に移管されたことを発表した。

図表 74 海軍の無人水上艦艇開発計画



出所：米海軍

大型無人水上艦（LUSV）プログラム

「ゴーストフリートオーバーロード」プログラムは 2018 年末に立ち上げられ、第 1 段階として国防総省戦略能力室（SCO）は 2 隻の OSV タイプの商船を LUSV プロトタイプとして調達し、自動航行船に改造し、試験を行った。2019 年 10 月に開始された第 2 段階では官給の指揮統制システム及びペイロードを統合し、より複雑で困難な海軍オペレーションの試験に焦点が当てられた。第 2 段階は 2022 年初めに終了し、2 隻の USV NOMAD と RANGER はさらなる実験用として海軍に移管された。



Ranger and Nomad Photo: US Navy

海軍艦艇システムコマンド（NAVSEA）は 2020 年 9 月に、大型自動無人水上船（LUSV）研究契約を総額 41,985,112 ドルで 6 社に発注したことを発表した。それぞれの契約にはエンジニアリング支援のオプションが含まれている。それぞれ約 700 万ドルの確定固定価格契約が以下の 6 社に発注された。2022 年 7 月に海軍は 6 社に対して研究を継続するための契約を発注している。

- ・ ハンティントン・インガルス社（ミシシッピ州パスカゲーラ）
- ・ ロッキード・マーチン社（メリーランド州ボルチモア）
- ・ ボリンジャー造船所（ルイジアナ州ロックポート）
- ・ マリネット・マリン社（ウイスコンシン州マリネット）
- ・ ギブズ&コックス社（バージニア州アーリントン）
- ・ オースタル USA 社（アラバマ州モービル）

今般の契約は将来の詳細設計・建造契約の競争入札に備えるものである。

海軍は 3 隻目の USV である *Mariner* を Gulf Craft（ルイジアナ州フランクリン）で建造し、2022 年 8 月に竣工している。

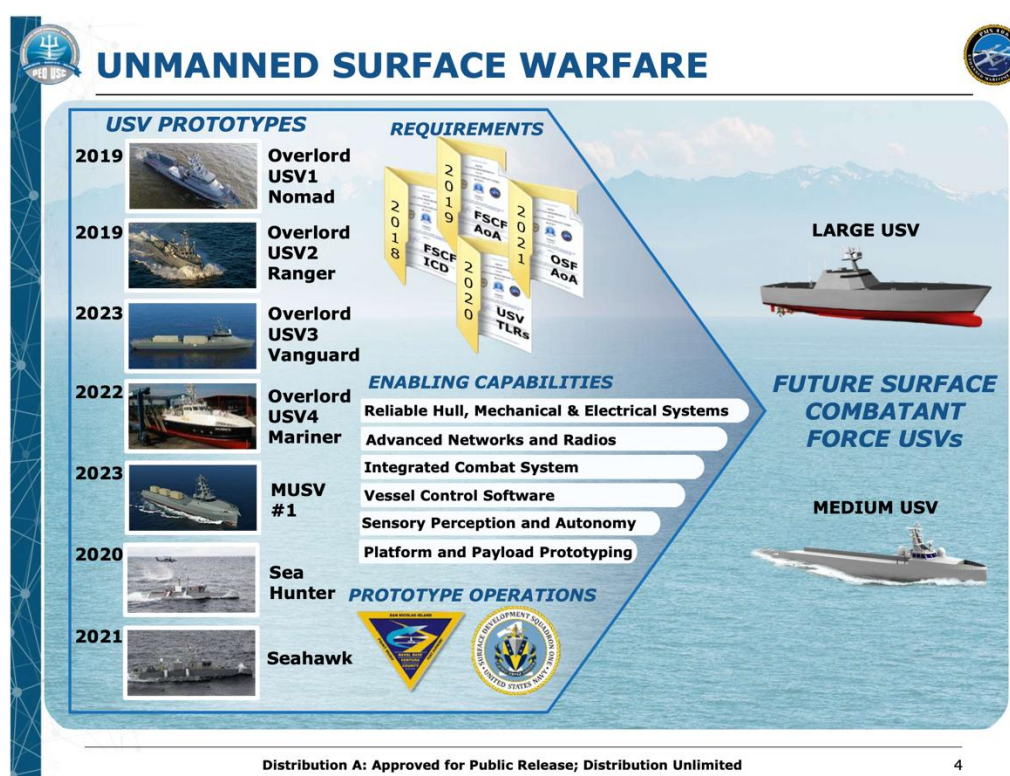
海軍は 2021 年 6 月に、オースタル USA で建造中の遠征高速輸送艦（EPF 13）を自律航行プロトタイプ艦とするための契約を発注した。オースタルは L3 ハリスの自律航行技術を EPF13 *Apalachicola* に組み込んでいる²⁶²。EPF 13 は 2023 年 2 月に海軍に引き渡されている。

4 隻目の USV である *Vanguard* は海軍向けに最初から自動運航を目的として設計・建造された初の無人水上艦であり、オースタル USA と L3 ハリスが主導するチームによって共同開発された²⁶³。

²⁶² <https://www.l3harris.com/newsroom/editorial/2022/10/l3harris-teams-austal-usa-deliver-autonomy-usns-apalachicola>

²⁶³ <https://www.navsea.navy.mil/Media/News/Article-View/Article/3642890/us-navy-announces-launch-of-vanguard-unmanned-surface-vessel/>

図表 75 海軍無人水上艦プログラム



Source: Slide 4 of Navy briefing entitled “PMS 406 Maritime Unmanned Systems, CAPT Pete Small,” briefing to Surface Navy Association (SNA) annual symposium, January 12, 2022.

Sea Hunter プログラム

国防高等研究計画局（DARPA）は中型無人水上艦プロトタイプとして *Sea Hunter*（全長約 40m、135 排水トン）を設計、建造、試験し、2017 年に海軍研究局（ONR）に移管した。Leidos が設計、ヴィガーで建造されたトリマラン船である *Sea Hunter* はサンディエゴとハワイ間を自律航行で往復することに成功している。現在 2 隻目のプロトタイプである *Sea Hawk* は Leidos 設計、United States Marine, Inc. 建造により 2021 年 4 月に引き渡された。



Sea Hunter& Sea Hawk

出所: Navy

中型無人水上艦（MUSV）プログラム

中型無人水上艦（MUSV）プログラムでは全長 45～190 フィート（約 14～58m）、約 500 排水トンの船舶が開発されている。国防総省戦略能力室（SCO）の MUSV は *Sea Hunter* プログラムとは別のものであるが、*Sea Hunter* 開発作業を土台としている。

2020 年 7 月に海軍は L3 Harris Technologies, Inc. に MUSV プロトタイプ 1 隻の開発契約を発注した。さらに最大 8 隻の後続 MUSV の調達がオプションとなっている。L3 Harris によれば、全長 195 フィート（約 60m）の商船設計の船舶に ASView 自律技術を組み込むとしている。L3 Harris が主契約者となり、Gibbs & Cox 及び Incat Crowther が船舶設計を提供し、Swiftship が建造を行う。

2021 年 7 月に、海軍は L3 Harris に 60,480,000 ドルで MUSV のエンジニアリング及び技術支援契約を発注している。

2024 年 6 月、海軍は、最大 7 隻の MUSV を建造または改造するという政府のニーズを満たすことができる資源／供給元が存在するかどうかを判断するため、MUSV に関する情報提供依頼（RFI）を発行した。

2025 会計年度の海軍 5 カ年艦船調達計画には中型無人水上艦の調達は盛り込まれていない²⁶⁴。



Source: L3 Harris Technologies, Inc.

小型無人水上艇プログラム²⁶⁵

長航続距離、半自律型、ディーゼルエンジン駆動の全アルミニウム製水上艇であり、様々な機雷対策（MCM）ペイロードの運用を支援する小型無人水上艇は無人掃海艇（MCM USV）として開発されている。MCM USV は沿海域戦闘艦（LCS）等から発進、

²⁶⁴ Congressional Research Service, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and Issues for Congress*, Updated March 25, 2025

²⁶⁵ <https://www.navy.mil/Resources/Fact-Files/Display-FactFiles/Article/2167996/mine-countermeasures-unmanned-surface-vehicle-mcm-usv/>

回収されることができるよう設計されている。テキストロン・システムズ（メリーランド州ハントバレー）が MCM USV の開発を行っていた。

2022 年 4 月に海軍はボリンジャー造船所に、MCM USV 3 隻の設計・建造契約を発注した。ボリンジャーは HII Unmanned Systems 及び Raytheon Technologies と協働し²⁶⁶、2025 年 4 月に海軍に 3 隻を引き渡した²⁶⁷。2023 年 9 月にボリンジャー造船所はさらに 4 隻の建造契約を受注した²⁶⁸。

本プログラムでは、9 隻の MCM USV が艦隊に引き渡しされており、さらに 18 隻が契約中で、最終的に 48 隻の配備を目指している。



MCM USV Photo:by Eddie Green

米海軍は、海軍作戦を支援する小型無人水上艇であるグローバル自律偵察艇（GARC）の実験を進めている²⁶⁹。GARC に加え、米海軍は sUSV ネクストシステム（次世代小型無人水上艇（sUSV）向けの自律システム）の開発も進めている。

DARPA の NOMARS プログラム

米国国防高等研究計画局（DARPA）の戦術研究室（TTO）は、2020 年 10 月に、長期間にわたり人の介入なしで、又は航行中の保守なしに洋上で自動航行することのできる無人洋上艦を設計、建造、実地試験することを目的とする NOMARS プログラムの第一段階に 7 件の契約を発注したことを発表した。

オートノマス・サーフェス・ビークル（本社：ルイジアナ州ブルサード）、ギブズ・アンド・コックス（本社：バージニア州アーリントン）、セルコ（本社：バージニア州ハーンドン）は、NOMARS 実証船の基本設計を開発する。

²⁶⁶ <https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-awarded-u-s-navy-contract-to-build-mine-countermeasures-unmanned-surface-vehicle/>

²⁶⁷ <https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-delivers-first-three-mine-countermeasures-unmanned-surface-vehicles-to-u-s-navy/>

²⁶⁸ <https://www.bollingershipyards.com/news/u-s-navy-awards-bollinger-shipyards-contract-to-build-4-additional-mine-countermeasures-unmanned-surface-vessels/>

²⁶⁹ <https://www.navy.mil/Resources/Fact-Files/Display-FactFiles/Article/4288613/small-unmanned-surface-vehicles-susv-family-of-systems-fos/>

バーンストーム・リサーチ・コーポレーション（ニューハンプシャー州アトキンソン）と TDI テクノロジーズ（本社：ペンシルベニア州キングオブプリシア）は自己適用状態管理（SAHM）アーキテクチャによる船舶の状態監視の手法を開発する。インマー・テクノロジーズ（本社：メリーランド州セバーナパーク）は性能を最大化するモーフィング（連続的変形）船殻構造を開発する。シーメンス（本社：ドイツ）は最適化された素材構造を設計するために別の DARPA プログラムで先に開発されたツールセットを NOMARS 船コンセプトに組み入れる。

第 1 段階完了時に DARPA はセルコの設計 *Defiant* を採用し、DARPA は 2022 年 8 月に、NOMARS プログラムの第 2 段階に入ったことを発表した。第 2 段階ではセルコが詳細設計、建造、試験を実施する。セルコは Beier Integrated Systems LLC、キャタピラー、DRS Naval Power Systems Inc.、ICE FLOE LLC（ニコルス・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ）、Metron Inc.、Serco Inc. 海洋工学オペレーション部門、Submergence Group LLC、Thrustmaster of Texas Inc. と協働している²⁷⁰。

2023 年 10 月に、Nichols Brothers Boat Builders（NBBB）が NOMARS プログラムのプロトタイプ船である USX-1 *Defiant* の建造契約を受注した²⁷¹。同船は 2025 年から海上で性能検証が行われている²⁷²。



NOMARS Defiant 概念図 Source:DARPA

2.2 米国海兵隊

海兵隊は 2021 年 5 月に、中規模調達における迅速プロトタイピングプログラムとして LRUSV（Long Range Unmanned Surface Vessel：長距離無人水上船）プログラムを設立した。これに先立ち、米造船所メタルシャーク（本社：ルイジアナ州ジーネレット）は、2021 年 1 月に、米国海兵隊向け LRUSV システムの開発・実装契約を受注したことを発表した。

²⁷⁰ <https://www.darpa.mil/news-events/2022-08-22>

²⁷¹ <https://www.marinelink.com/news/nichols-brothers-wins-contract-build-509076>²⁷²

<https://www.darpa.mil/news/features/nomars>

²⁷² <https://www.darpa.mil/news/features/nomars>

LRUSV システムは長距離を自動航行し、徘徊型兵器を輸送する無人船のネットワークを展開するものである。完全自動航行ではあるが、有人航行もオプションであり、複数の積載物を運び、自動的に発進、回収する能力を備える。

メタルシャークは、自動航行技術開発会社でありハンティントン・インгалス・インダストリーズによって 2020 年に買収されたスペーシャル・インテグレイティド・システム (SIS) (本社：バージニア州バージニアビーチ) から LRUSV システムの自動航行ソリューションの提供を受ける。メタルシャークは LRUSV を設計、建造、試験、実装し、自動システムと指揮統制ソフトウェアの統合を行う。報道によれば、2022 年に海兵隊はプロトタイプ第 1 船の引渡しを受けた²⁷³。

2.3 USCG

米国沿岸警備隊 (USCG) は、2020 年 11 月に、ハワイのオアフ島沖で 30 日間にわたる無人洋上艇 (USV) 試験を完了したことを発表した。USCG はセイルドローン社 (本社：カリフォルニア州アラメダ) とスペーシャル・インテグレイティド・システム社 (本社：バージニア州バージニアビーチ) の USV の性能を検証した。

USCG の戦略計画 2018-2022 に概説されているように、提供するサービスの主な目標の 1 つは、「無人プラットフォーム、人工知能、機械学習、ネットワークプロトコル、情報ストレージ、ヒューマンマシンコラボレーションなどの新しいテクノロジーを評価して、ミッションの実行に使用できるようにすること」である。

USCG は航続時間の長い USV が米国の排他的経済水域の遠隔海域における海上領域認識役務に適しているとしている。



U.S. Coast Guard photo courtesy of the Coast Guard Research and Development Center/Released

シーマシーンズ・ロボティクスは USCG の研究開発センター (RDC) がメタルシャーク製 Sharktech 29 Defiant 型ボートに SM300 自動コマンド遠隔操舵コントロールシステムを搭載した試験艇を購入し、ハワイで実証試験を行ったと報告している。

USCG は、2020 年 8 月の官報 (Federal Register) で「海上輸送システムへの自動及び自律航行商船及び船舶技術の統合」に関する情報提供を依頼した。世界で自動航行及び

²⁷³ <https://www.defensenews.com/naval/2022/05/19/whats-new-in-navy-and-marine-corps-unmanned-boats/>

自律航行船の開発が進んでいることを鑑みて、将来の規則作成にあたっての情報を業界から求めたものである。

USCG は自動 /自律航行船及び技術を（１）人間の介入なしに、またはより少ない人間の介入によりオペレーションを実施し、（２）一つまたは複数の船舶機能に関連し、（３）オペレーション期間中又は限られた期間中、自動化を使用するシステム、と定義している。自動化/自律化される船舶の機能には、巡航操作、通信、機械の運転、貨物管理、緊急対応、保守が含まれる。

トライトン自動航行ドローン

米国国土安全保障省科学技術部（S&T）は、2021 年 7 月に、9.5 万マイル以上の海上境界の海岸線並びに 1.5 万マイルに及ぶ水路、港及びその他商業的に航行可能な水域を保護するという米国沿岸警備隊（USCG）の業務を支援するため、オーシャン・エアロ社（本社：カリフォルニア州サンディエゴ）のトライトン自動航行ドローンの 6 機の性能実証試験を開始したことを発表した。

全長 4.4 メートルのトライトン自動航行ドローンは太陽光発電と帆走により環境に優しく、多用途に応用が可能な無人水上・水中ドローンである。

実証プロジェクトには米国沿岸警備隊（USCG）、南ミシシッピ大学（USM）、米国海軍研究所（NRL）、ペンシルバニア州立大学の応用研究研究所（ARL）、オーシャン・エアロ社、チェロキー・ネーション・ストラテジック・プログラムズ（CNSP）、国土安全保障システム工学・開発研究所（HSEDI）が参加した。

2025 年 5 月に、ミシシッピ州のガルフポート港は、オーシャン・エアロのトライトンをシステムの中核とする、自律型水中監視システムを導入した²⁷⁴。

USV による海上安全保障ミッション遂行可能性の調査

USCG は 2025 年 11 月、米国の防衛スタートアップであるサロニック・テクノロジーズ（本社：テキサス州オースティン）と共同研究開発契約（CRADA）を締結し、長期にわたる沖合作戦において USV が海上安全保障ミッションを遂行する可能性を調査する意向を発表した²⁷⁵。

USCG は、自律型 USV プラットフォームの配備における性能、信頼性、統合性、およびミッションへの影響の特定に取り組んでおり、この取り組みでは、USCG とサロニックが市販の USV を活用し、領海および排他的経済水域（EEZ）を含む沖合作戦に協調型 USV を統合することの利点、欠点、必要な技術強化、およびミッション上の利点を評価する。さらに、単一の指揮統制インターフェースから複数の USV ミッションを計画・実行する能力についても評価する。USCG はこの概念実証を通じて、将来の USCG 戦術、技術、手順を示す情報を開発し、海上安全保障・安全活動における USV ミッションの統合を一層適切に支援することを目指している。

²⁷⁴ <https://www.businesswire.com/news/home/20250430735992/en/Ocean-Aero-to-Continuously-Monitor-the-Port-of-Gulfport-for-Subsea-Infrastructure-and-Seabed-Change-Detection>

²⁷⁵ <https://www.federalregister.gov/documents/2025/11/18/2025-20215/cooperative-research-and-development-agreement-uncrewed-surface-vessels-usvs-for-maritime-safety-and>

2.4 米国海洋大気局（NOAA）

米国海洋大気局（NOAA）は自動航行ドローン/無人水上艇の海洋調査利用に向けて、開発に協力している。

NOAA はセイルドローン社のセイルドローン、uXblue 社の DriX、I3Harris 社の C-Worker 無人水上艇、Liquid Robotics 社の Wave Glider、IBM の Mayflower 無人水上艇を利用、または開発プロジェクトに協力している²⁷⁶。

2.5 Sea Machines Robotics

米シーマシーンズ・ロボティクス（本社：マサチューセッツ州ボストン）は自動航行システム技術を開発しており、小型船、舟艇、及びドローンに搭載されている。

2021 年 1 月に、同社の技術を採用した自動航行測量船 *Sigsbee* がテキサス州ガルベトン湾で 1 週間無休で測量作業を実施していることを発表した²⁷⁷。

デイビッド・エバンズ・アンド・アソシエーツ（本社：オレゴン州ポートランド）の事業部門である DEA マリンサービスズ（本社：ワシントン州バンクーバー）（以下「DEA」）はシーマシーンズ・ロボティクス製の SM300 自動指揮及び遠隔操舵システムを使用し、米国海洋大気局（NOAA）から請け負った作業を実施している。

SM300 を搭載した DEA の測量艇 *Sigsbee* は、DEA の職員が乗船した海洋観測船を母船とし、これに追走して測量面積を 2 倍に拡大している。母船に乗船した DEA のオペレーターが測量作業を行う自動航行の *Sigsbee* に指令を送っている。

ファースト・ハーベスト・ナビゲーション（コネチカット州ノーフォーク）はシーマシーンズ・ロボティクスの SM300 自動コマンド及び遠隔操舵コントロールシステムをハイブリッドアルミニウム製カタマラン貨物船 *Captain Ben Moore* に搭載している。同船はノーフォークとニューヨーク州ハンティントン間の小規模農家からの農産物輸送に投入される²⁷⁸。

ダーメン造船所グループと戦略提携

シーマシーンズ・ロボティクスは、2021 年 2 月、オランダのダーメン造船所グループと自動・無線航行技術で戦略提携したことを発表した。シーマシーンズの自律・無線航行システムはダーメン造船所の建造船舶カタログに標準装備として組み込まれる。今般の提携により、海事市場におけるシーマシーンズの装置利用の可能性が高まる²⁷⁹。

シーマシーンズの自動航行技術は、自律的な通過航行のみならず、無人姉妹船運航のための協調的自律、作業船の業務遂行のためのあらかじめ設定されたパターン自律が含まれる。シーマシーンズの自律技術には COLREG（海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約）に基づく障害物検知と衝突回避、そして陸上から船舶と船上機器を制御することを可能にする遠隔指令、機器及び貨物積載の遠隔制御が含まれている。

²⁷⁶ <https://oceanexplorer.noaa.gov/technology/usv/>

²⁷⁷ <https://sea-machines.com/david-evans-uses-sea-machines-autonomy-system-to-survey-galveston-bay-for-noaa/>

²⁷⁸ <https://sea-machines.com/first-harvest-navigation-selects-sea-machines-to-launch-u-s-inaugural-autonomous-hybrid-cargo-vessel/>

²⁷⁹ <https://sea-machines.com/damen-partners-with-sea-machines-to-bring-autonomy-and-wireless-helm-technology-to-ship-build-customers/>

2021 年 10 月にシーマシーンズ・ロボティクスはダーメンが設計・建造したタグボート *Nellie Bly* で 1,000 海里の自動・遠隔操船航行を実施した²⁸⁰。

Foss Maritime タグボート

2021 年 6 月に、シーマシーンズ・ロボティクスの SM300 自律指令管理システムを搭載したタグボート *Rachael Allen* がニコルス・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ（本社：ワシントン州フリーランド）からフォス・マリタイム（本社：ワシントン州シアトル）に引き渡された²⁸¹。*Rachael Allen* は米国初の商用自動港湾タグとなる²⁸²。

シーマシーンズ・ロボティクスの自動航行システムが 5,000 hp を超える船舶へ搭載されたのは本プロジェクトが初めてである。*Rachael Allen* には SM300 自動航行システムが完全統合されているが、自動航行能力は引き渡しから 6 ヶ月から 9 ヶ月かけて段階的に機動される。

ハンティントン・インガルス・インダストリーズのプロテウス

ハンティントン・インガルス・インダストリーズ（HII）は、2021 年 5 月に、自律航行能力の試験、開発を目的とするプロテウス無人水上船（USV）を発表した。全長 27 フィート（約 8.2m）のプロテウス USV はシーマシーンズ・ロボティクスの SM300 自律システムを搭載している。実証試用にプロテウス USV は市販の GPS、自動識別装置（AIS）、深度変換器（depth transducer）、レーダー、360 度カメラを搭載している²⁸³。

米国国防総省の商用航洋バージ自律自走化

米シーマシーンズ・ロボティクスは、2021 年 8 月に、米国防総省から 310 万ドルで軍用垂直上昇機の前方警戒給油点として使用するために必要に応じて商用航洋バージを自動自走可能にするシステムの実装契約を受注したことを発表した²⁸⁴。

同社は 2020 年 10 月に同システムの開発契約を受注しており、今般の契約により概念実証段階から設計・試験段階へ移行する。本契約ではフォス・マリタイム社が遠隔操作デッキバージをヘリコプター着陸と航空機、洋上艦船、沿岸補給のための燃料供給基地とする装備を搭載するための船舶設計、サポートエンジニアリング、運航管理を担当する²⁸⁵。

無人水上艇 SELKIE と STORMRUNNER

2024 年 4 月、米シーマシーンズ・ロボティクスは、同社の主力製品である SM300 自律型指揮統制システムを搭載した全長 7 メートルの無人水上艇（USV）である *SELKIE* を発表した²⁸⁶。2025 年 9 月、同社は SM300-SP を搭載し、センサーと通信システムが完

²⁸⁰ <https://sea-machines.com/sea-machines-completes-worlds-first-1000-nautical-mile-autonomous-voyage/>

²⁸¹ <https://foss-maritime.com/vessel/rachael-allen/>

²⁸² <https://sea-machines.com/foss-advances-the-industry-with-first-commercially-funded-autonomous-harbor-tug/>

²⁸³ <https://sea-machines.com/huntington-ingalls-industries-debuts-proteus-unmanned-surface-test-vessel/>

²⁸⁴ <https://sea-machines.com/sea-machines-signs-3m-contract-with-department-of-defense-to-create-autonomous-supply-stations-globally/>

²⁸⁵ <https://sea-machines.com/departments-of-defense-taps-sea-machines-for-autonomous-vtol-replenishment-vessels/>

²⁸⁶ <https://sea-machines.com/sea-machines-robotics-unveils-selkie-the-future-of-autonomous-vessels/>

全に統合された全長 8 メートルの無人水上艇（USV）である *STORMRUNNER* を発表した²⁸⁷。

自律型低姿勢船舶（ALPV）プログラム向けに自律型指揮統制システムを提供

米シーマシーンズ・ロボティクスは 2025 年 5 月、米国海兵隊の自律型低姿勢船舶（ALPV）向けに、SM300 自律型指揮統制システムを提供したことを発表した²⁸⁸。*Sea Specter* としても知られるこの ALPV は、ステルス性の高いロジスティクス作戦のために設計された、全長 65 フィート（19.75 メートル）の半潜水型無人水上艇（USV）である。

2.6 ABS

米国船級協会（ABS）は、2021 年 7 月に、「自律・遠隔操作機能ガイド」を作成し、船舶及びオフショア設備を対象とし、新たに自律及び遠隔操作機能に関する船級符号を導入したことを発表している²⁸⁹。

2025 年 3 月に ABS は、日本の MTI（Monohakobi Technology Institute）が自動運航船に関する技術開発や実証プロジェクトへの参画を通じて策定した自律運航システムに関するコンセプトである APEX^S-auto（Action Planning and Execution System for fully autonomous ships）を基本設計承認（AiP: Approval in Principle）している。

2025 年 8 月、ABS と防衛技術企業である米サロニック・テクノロジーズ（本社：テキサス州オースティン）は、海事用途における自動運航技術に関する覚書（MOU）を締結したと発表した²⁹⁰。

2.7 サロニック・テクノロジーズ

サロニック・テクノロジーズ（本社：テキサス州オースティン）は、海軍や海上部隊に利用可能である自動運航船を提供する防衛技術企業である。

2025 年 4 月、サロニックはルイジアナ州フランクリンの米造船会社ガルフ・クラフトを買収し、自動運航船建造事業を加速させることを発表した²⁹¹。同造船所は全長 150 フィート（約 45.7 メートル）の自動運航船（ASV）*Marauder* をはじめとする中型無人水上艦（MUSV）艦隊の試作・建造拠点となる。2025 年 12 月、サロニックは、同造船所の拡張に 3 億ドルを投資すると発表した²⁹²。

さらに、サロニックは、無人・自動運航船の建造に特化した次世代造船所であるポート・アルファの開発に 25 億ドル以上を投資する予定である。

²⁸⁷ <https://sea-machines.com/sea-machines-expands-product-line-for-defense-customers/>

²⁸⁸ <https://sea-machines.com/sea-machines-provides-autonomy-for-u-s-marine-corps-autonomous-low-profile-vessel-alpv-program/>

²⁸⁹ <https://news.cision.com/american-bureau-of-shipping/r/abs-releases-industry-leading-guidance-on-autonomous-and-remote-control-technologies,c3430703>

²⁹⁰ <https://ww2.eagle.org/en/newsdetail.9a81929e.html>

²⁹¹ <https://medium.com/saronic-technologies/saronic-acquires-gulf-craft-to-accelerate-autonomous-shipbuilding-unveils-150-foot-asv-marauder-1c2b56f16196>

²⁹² <https://www.opportunitylouisiana.gov/news/saronic-technologies-investing-300-million-to-expand-franklin-shipyard-creating-3200-jobs-in-louisianas-bayou-region>

2025 年 7 月、サロニックと米ヴィガー・マリー・グループは自動運航分野における戦略的提携を発表した。ヴィガーは、複雑なアルミニウムおよび小型船舶の製造、船舶修理、維持管理において数十年にわたる経験を有する。

2025 年 12 月、サロニックは、無人船 *Corsair* の製造契約を米海軍から 3 億 9,200 万ドルで獲得した²⁹³。

2026 年 1 月にサロニックは、レイジアナ州に本社を置く洋上サービス会社ホーンベック・オフショア・サービスと戦略的提携を結んだことを発表した²⁹⁴。この提携では、航路計画、サービス提供、船隊管理、予知保全など、ホーンベックの事業全体にサロニックの自動運航技術をどのように適用できるかを評価し、複雑な洋上環境における安全性、状況認識能力、航続距離、運用効率の向上を目指すとしている。

2.8 ブルー・ウォーター・オートノミー

米海軍向けに量産型無人船の設計を行う米ブルー・ウォーター・オートノミー（本社：マサチューセッツ州ボストン）は 2025 年 8 月、事業拡大のため 5,000 万ドルを調達したと発表した²⁹⁵。本資金調達により、2026 年に同社初となる長距離航行可能なフルサイズの自動運航船を建造・配備する計画である。

2025 年 9 月、ブルー・ウォーター・オートノミーは米コンラッド造船所と建造契約を締結したことを発表した²⁹⁶。本契約に基づき、コンラッドはブルー・ウォーター初の自動運航船の建造を担当する。

2.9 ハヴォク AI (HavocAI)

ハヴォク AI（本社：ロードアイランド州プロビデンス）は 2024 年に設立され、海洋自律システムに特化して、防衛および商業分野で事業を展開している。

2025 年 10 月にハヴォク AI は、アルミニウム船舶の設計・建造を行う米国メタルシャークと戦略的パートナーシップを締結し、ハヴォク AI の実績ある協働自律システムプラットフォームをメタルシャークの既存の高速高機動無人水上艦（HSMUSV）に統合すると発表した²⁹⁷。

2026 年 1 月、ハヴォク AI、ハンファ・ディフェンス USA、および韓国ハンファ・システムズは、全長 200 フィート（約 61 メートル）の自動運航船（ASV）を共同開発すると発表した²⁹⁸。ハンファ・フィリー造船所が、この ASV の建造候補地として検討されている。さらに、ハヴォク AI は 8,500 万ドルの資金調達を完了し、米国戦争省（国防総省）向けに数十隻の船舶を販売したことを公表した。

²⁹³ <https://gcaptain.com/u-s-navy-awards-saronic-392m-contract-for-autonomous-vessels-in-under-12-month-turnaround/>

²⁹⁴ <https://www.workboat.com/saronic-hornbeck-partner-on-autonomous-offshore-services>

²⁹⁵ <https://www.prnewswire.com/news-releases/blue-water-autonomy-announces-50-million-series-a-led-by-gv-to-strengthen-us-maritime-power-with-autonomous-unmanned-ships-302538277.html>

²⁹⁶ <https://www.prnewswire.com/news-releases/blue-water-autonomy-taps-conrad-shipyard-to-build-autonomous-surface-vessels-302565062.html>

²⁹⁷ <https://www.prnewswire.com/news-releases/metal-shark-and-havocai-announce-partnership-to-bring-proven-autonomy-to-fleets-of-multiple-combat-ready-vessel-types-302580080.html>

²⁹⁸ <https://hanwhadefenseusa.com/news-articles/hanwha-and-havocai-formalize-partnership-to-develop-200-foot-autonomous-surface-vessel-42197>

2.10 アンドゥリル・インダストリーズ

アンドゥリル・インダストリーズは高度な自律システムを専門とする防衛技術企業で、カリフォルニア州コストメサに拠点を置いている。

2025 年 11 月、アンドゥリル・インダストリーズと韓国 HD 現代重工業は、商用および防衛用途のデュアルユースの新たな自動運航船（Autonomous Surface Vessels : ASV）の設計・製造で提携することを発表した²⁹⁹。

アンドゥリルは HD 現代重工業と提携し、迅速な学習と設計の検証を通じた知見を米国に持ち込むことを目指している。さらに、同社は数千万ドルを投資し、ワシントン州シアトルの旧フォス造船所を改修する予定で、同施設において、海軍のモジュラー攻撃水上艇（MASC）プログラム向け ASV を含む全ての船舶の組立、試験を行うとしている。

2.11 テキストロン・システムズ

米国テキストロンの子会社であるテキストロン・システムズは、1955 年に設立された航空宇宙・防衛企業で、陸海空向けの有人および無人車両、ならびに関連システムおよびサポートサービスを開発・製造している。同社は 2014 年に無人感応掃海システム（UISS）契約を受注し、艇体、掃海システム、機雷探知システムを含む MCM ミッションパッケージの設計・開発を行ってきた。

2025 年 4 月に、同社は米海軍海上システムコマンド（NAVSEA）から、最大 1 億ドル、3 年間の契約期間となるソフトウェアサポート活動およびペイロード統合契約を受注したことを発表した³⁰⁰。

また同社は、機雷対策無人水上艇として使用されている汎用無人水上艇（CUSV）プラットフォームを開発しており、2025 年 1 月、同社の CUSV の第 5 世代にあたる、多目的無人水上艇（MMUSV）を発表した³⁰¹。この MMUSV は、実績のある CUSV の成熟度を基盤としており、米海軍の無人海上作戦能力を拡大する。

²⁹⁹ <https://www.anduril.com/news/anduril-to-build-autonomous-warships>

³⁰⁰ <https://investor.textron.com/news-releases/news-details/2025/Textron-Systems-Awarded-Software-Support-Activity-SSA-And-Payload-Integration-Contract-To-Support-Mine-Countermeasures-MCM-Unmanned-Surface-Vehicle-USV-Craft-04-08-2025/default.aspx>

³⁰¹ <https://investor.textron.com/news-releases/news-details/2026/Textron-Systems-Introduces-Multi-Mission-Uncrewed-Surface-Vessel-MMUSV-2026-AWg1cgKU8v/default.aspx>

3. ゼロ・エミッション船の動向

フェリーや港内タグのような特定の水域内、ターミナル間を航行する比較的小型の船舶においてゼロ・エミッション船の導入が進んでいる。LNG 燃料化は大型船に移行し、作業中は電動に切り替えるタグ、オフショア支援船、リサーチ船のような小型船については、バッテリー・ハイブリッド化が進んでいる。フェリーとタグについては完全電動船も見られるようになった。水素燃料船はまだ試験段階であるが、ABS が「水素燃料船の要件」を発表し、徐々に商用化に向けての態勢を整えつつある。大型船ではカナダのアルゴマセントラルがメタノール燃料対応仕様の船舶を発注しており、燃料供給インフラ整備が始まっている。

3.1 バッテリー・ハイブリッド船

Seaspan Ferries、大容量バッテリーシステム搭載

カナダのシースパン・フェリーズ（本社：ノースバンクーバー）は、2021 年 2 月に、ノルウェーの船用電源大手コルバス・エナジーからコルバス製ブルーホエール・エネルギー貯蔵システム（ESS）を貨物フェリー1 隻に搭載することで合意したことを発表した。

ブルーホエール ESS はクルーズ船、大型貨客フェリー、Ro/Ro フェリー、貨物船のようなゼロエミッションエネルギー需要の高い大型船向けに設計された大容量バッテリーシステムである。最初の実地試験で、ブルーホエール ESS は 2016 年建造の Ro/Ro ドロップトレイラー貨物フェリーである *Seaspan Reliant* に搭載された。ブルーホエール ESS は既存のバッテリー室で稼働中の第一世代コルバス AT6500 ESS と置き換えられ、同船のエネルギー貯蔵能力は 545 k Wh から 1892 k Wh に拡大された。2022 年 10 月に *Seaspan Reliant* に搭載されたコルバス製ブルーホエール・エネルギー貯蔵システム（ESS）の海上試験が完了した³⁰²。

コルバスは 2020 年に竣工したダーメン建造の³⁰³全長 149m のバッテリー・ハイブリッド・カーフェリー *Seaspan Trader* にも ESS を供給している。

Casco Bay Lines のハイブリッド推進フェリー

米カスコ・ベイ・ラインズ（CBL）（本社：メイン州ポートランド）は、2021 年 3 月に、ディーゼル・エレクトリック・ハイブリッド推進フェリーを建造することを発表した。現在運航しているカーフェリーに代わる新船建造費として 1,630 万ドルが確保されている。新造されるフェリーはエリオット・ベイ・デザイン・グループ（EBDG）（本社：ニューヨーク州ポートチェスター）が設計した。ポートランド港に着岸中充電し、可能な限りバッテリー運航することにより、年間 800 トンの二酸化炭素排出量削減が可能となる。バッテリー装置は ABB（本社：スイス）が納入する。CBL は独の Stemmann-Technik の充電装置を購入している。

CBL は米国連邦交通局（FTA）の旅客フェリー補助金プログラムから 320 万ドル、米国運輸省海事局（MARAD）の海事環境技術支援プログラムから 75 万ドルの補助金を得ている。

³⁰² <https://corvusenergy.com/corvus-blue-whale-ess-completes-sea-trials-on-board-seaspan-reliant/>

³⁰³ <https://corvusenergy.com/projects/seaspan-trader/>

2022 年 7 月に、セネスコ・マリン（本社：ロードアイランド州キングスタウン）が建造契約を受注した³⁰⁴。クローリーが下請けとして設計確認と製造パッケージをセネスコ・マリンに提供する。当初 2024 年に就航が予定されていたが、スケジュールの遅延により、2026 年 3 月中旬から下旬にかけての引き渡しが予定されている³⁰⁵。

パンデミックに関連するサプライチェーンの問題により、同ハイブリッドフェリーの建造費は 2500 万ドルにまで上昇し、2021 年に EBDG が見積もった 1420 万ドルから約 75%増加した³⁰⁶。

Seabulk 向けハイブリッドタグ

マスター・ボート・ビルダーズ（本社：アラバマ州コーデン）は、シーバルク（本社：フロリダ州フォートローダーデール）向けに *Spartan* ハイブリッドタグを建造し、2022 年 3 月に竣工した。全長約 30m のタグのハイブリッド推進システムには EPA Tier 4 キャタピラー 3512E 主機 2 基とスウェーデンの Berg MTA 628 アジマススラスト 2 基、キャタピラー発電機 3 台、ABB 推進モーターと関連変速ドライブが組込まれている。設計はカナダのロバート・アラン設計事務所（本社：バンクーバー）である³⁰⁷。

同造船所はロバート・アランと協働し、バッテリーハイブリッドタグ設計 ElectRA 3000-H を開発した。



Source: Master Boat Builders Inc.

³⁰⁴ <https://www.ebdg.com/wp-ebdg-content/uploads/2022/07/EBDG-Designed-Hybrid-Electric-Ferry-Enters-Construction.pdf>

³⁰⁵ <https://www.cascobaylines.com/uploads/Progress-Photo-Memo-10.13.2025.pdf>

³⁰⁶ <https://www.workboat.com/casco-bay-lines-hybrid-ferry-fleet-update-1683223461776>

³⁰⁷ <https://masterboat.net/news/master-boat-builders-announces-delivery-of-spartan-hybrid-tugboat-for-seabulk/>

Pacific Mariculture 向けハイブリッド水産養殖用船舶

2022 年 3 月にキャタピラー・マリンはカリフォルニアを拠点とするベンチャーキャピタルである Pacific Enterprises と同社の子会社である Pacific Mariculture 向けに並列バッテリーハイブリッド推進システムを供給する契約を締結したことを発表した。この水産養殖用船はニコルス・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ（本社：ワシントン州フリーランド）で建造される³⁰⁸。設計はニュージーランドの Oceantech Ltd. である。

ニューヨーク州ガバナーズ島向けバッテリーハイブリッドフェリー

ニューヨーク州マンハッタンとガバナーズ島間連絡フェリーとして、バッテリーハイブリッドディーゼルエレクトリック推進システムを搭載した *Harbor Charger* が 2025 年 8 月に就航した³⁰⁹。同船はエリオット・ベイ・デザイン・グループ（EBDG）により設計され、コンラッド造船所で建造された。

メイン州フェリーサービス向けハイブリッド旅客/車両フェリー

セネスコ・マリン（本社：ロードアイランド州ノース・キングスタウン）は、2022 年 6 月に、メイン州フェリーサービス（MSFS）から、ハイブリッド旅客/車両フェリーの建造契約を受注したことを発表した。全長約 47m のフェリーはギルバート・アソシエーツ（本社：マサチューセッツ州ブレインツリー）設計で、BAE システムズのエレクトリック・ハイブリッド推進システムを搭載する³¹⁰。*Capt. Almer Dinsmore* と命名された同船は 2024 年 5 月に進水した³¹¹。

ワシントン州フェリーのハイブリッド電動フェリー

ワシントン州フェリー（WSF）はゼロ排出に向けてフェリーのハイブリッド電化プロジェクトを実施しており、2040 年までに 16 隻の新しいハイブリッド電気フェリーを建造することを目指している³¹²。2023 年 8 月にヴィガーが最大 3 隻（*Wenatchee*, *Tacoma*, *Puyallup*）の改造契約を受注しており³¹³、2025 年 6 月に、ヴィガー・マリーンは *Wenatchee* のハイブリッド電気推進化プロジェクトが完了したことを発表した³¹⁴。なお、*Tacoma* と *Puyallup* の改造工事は、2026 年のサッカーワールドカップ後まで延期された³¹⁵。

2025 年 7 月、ワシントン州のボブ・ファーガソン知事はワシントン州フェリーズ（WSF）がイースタン・シップビルディング・グループ（本社：フロリダ州パナマシテ

³⁰⁸ https://www.cat.com/en_US/news/engine-press-releases/caterpillar-marine-signs-mou-with-pacific-mariculture.html

³⁰⁹ <https://www.govisland.com/blog/the-trust-for-governors-island-debuts-new-hybrid-electric-ferry-the-harbor-charger>

³¹⁰ <http://www.senescomarine.com/senesco-to-build-hybrid-ferry-for-maine-service/>

³¹¹ <https://senescomarine.com/senesco-marine-launch-celebration/>

³¹² <https://wsdot.wa.gov/construction-planning/major-projects/ferry-system-electrification>

³¹³ <https://wsdot.wa.gov/about/news/2023/washington-state-ferries-awards-contract-convert-largest-vessels-hybrid-electric-power>

³¹⁴ <https://www.vigormarine.com/news-press/vigor-completes-historic-hybrid-electric-conversion-of-washington-state-ferry-wenatchee>

³¹⁵ <https://sustainabilitymag.com/news/abb-helping-washington-state-ferries-create-a-hybrid-fleet>

イ)との間で、160 台搭載可能なハイブリッド電気フェリー3 隻の建造契約を締結したことを発表した。

エンパイア・オフショア・ウインド向けプラグイン・ハイブリッド SOV

ノルウェーのエクイノールと英 BP の合併事業であるエンパイア・オフショア・ウインドは、2022 年 5 月に、エディソン・シュースト・オフショア (ECO) (本社：ルイジアナ州カットオフ) にプラグイン・ハイブリッド・サービス・オペレーション船 (SOV) の長期チャーター契約を発注した。米国洋上風力部門で初めて航路の一部でバッテリー運航が可能な船舶となる。本 SOV はバッテリー動力を使用してサウス・ブルックリン・マリン・ターミナル港内に入り、陸電を使用して再充電し、ニューヨーク港から出る。本船は Tier 4 排出基準を満たしている³¹⁶。エクイノールは 2025 年 6 月、当該 SOV である *ECO Liberty* を正式に就航させた³¹⁷。

Pacific Northwest National Laboratory 向けプラグイン・ハイブリッド調査船

米国エネルギー省太平洋北西国立研究所は、スノウ&カンパニー (本社：ワシントン州シアトル) が建造したプラグインハイブリッド推進調査船を 2024 年から運用している³¹⁸。RV *Resilience* と命名される調査船は Incat Crowther 設計であり、推進システム統合は Pacific Power が担当する。ツイン Volvo Penta D8-510 (374kW) モーター発電機と 2 基の Danfoss Editron 20kW モーター発電機が推進動力を供給する。電力は Spear Trident バッテリーシステムに蓄えられる。本船はゼロエミッションの「静かな」運転モードで航行することが可能となり、海洋リサーチに適している。

ホーンベック・オフショアの改造 SOV

米ホーンベック・オフショア・サービス (本社：ルイジアナ州コヴィントン) は、2023 年 7 月に、全長 280 フィートのオフショア支援船 (OSV) を洋上風力発電市場向けサービス・オペレーション船 (SOV) に改造する契約を米イースタン・シップビルディング・グループ (本社：フロリダ州パナマシティ) に発注したことを発表した。同船は既にディーゼル・エレクトリック駆動であるが、さらに 1,500kW/時のバッテリー・ハイブリッドパワーが搭載される³¹⁹。イースタン・シップビルディング・グループは 2025 年 12 月、米国船籍としては初のサービス・オペレーション船 (SOV) である *HOS Rocinante* の改造作業が完了し、引き渡しが行われたことを発表した³²⁰。

³¹⁶ <https://www.empirewind.com/2022/05/12/empire-wind-selects-edison-chouest-offshore-to-provide-plug-in-hybrid-service-operations-vessel/>

³¹⁷ <https://www.empirewind.com/2025/06/30/us-built-service-operations-vessel-eco-liberty-launched-to-support-equinors-empire-wind-project/>

³¹⁸ <https://www.pnnl.gov/news-media/does-first-hybrid-research-vessel-resilience-arrives-sequim>

³¹⁹ <https://www.prnewswire.com/news-releases/hornbeck-offshore-to-convert-one-high-spec-osv-to-an-sov-flotel-for-the-offshore-wind-and-petroleum-markets-301875232.html>

³²⁰ <https://www.easternshipbuilding.com/eastern-shipbuilding-group-completes-conversion-and-delivers-first-of-its-kind-service-operation-vessel-to-hornbeck-offshore-services/>

Incat Crowther 設計のウィスコンシン-スペリオル大学向けリサーチ船

豪インキャット・クロウザーは、2022 年 11 月に、米国ウィスコンシン大学スペリオル校の環境研究機関であるスペリオル湖研究所（LSRI）から新たな低排出バッテリーハイブリッド駆動リサーチ船の設計契約を受注したことを発表した。

全長約 20m のカタマラン船は並列ハイブリッドバッテリー推進技術を使用し、温室効果ガス排出量を低減する。アルミニウム船体のカタマラン船はミッドシップ・マリン（本社：ルイジアナ州ハーベイ）で建造され³²¹、2025 年に LSRI に引き渡された³²²。

Kirby のプラグインディーゼルハイブリッド電動曳航船³²³

2023 年 8 月に、Kirby 社の子会社である Kirby Inland Marine は、プラグイン・ハイブリッド・エレクトリック内陸河川曳航船 *Green Diamond* を進水した³²⁴。シェル・エナジー・ソリューションズがバッテリー充電用に再生可能エネルギー認証を受けた電力を供給する。Kirby の自社造船所である San Jac Marine が建造し、Stewart & Stevenson Manufacturing Technologies が電力管理・制御及び推進システムを設計、搭載した。

コルバス製オルカバッテリーが Danfoss 電気モーターに電力を供給するが、必要な場合はキャタピラー製発電機を使用することができる。Zinus からシェルが購入した充電装置が陸上に設置され、港湾内の航行では発電機を使用する必要がない。

BAE システムズのハイブリッドシステムを搭載したカタマラン³²⁵

Derecktor Shipbuilding（本社：ニューヨーク州ママロネック）は BAE システムズのハイブリッドシステムを搭載した全長 19m のアルミニウム船体カタマランを連続建造している。最初の 2 隻は調査船であり、3 隻目は貨物船 *Captain Ben Moorw*、4 隻目はバーモント大学向け調査船 *Marcelle Melosira* で、2023 年に竣工した。5 隻目、6 隻目はジョージア州サバンナのチャタム地域交通局（CAT）向けに建造したハイブリッド電気旅客フェリーで、2 隻とも 2024 年に進水した³²⁶。

シーコア・マリンのプラットフォーム補給船（PSV）

オフショア支援サービスのプロバイダーである米シーコア・マリン（本社：テキサス州ヒューストン）は、2024 年 1 月に、ノルウェーのコングスベルグ・マリタイムのエネルギー貯蔵システムを、シーコアのプラットフォーム補給船（PSV）4 隻（*SEACOR Ohio*、*SEACOR Alps*、*SEACOR Andes*、*SEACOR Atlas*）に搭載することを発表した³²⁷。4 隻の PSV はすべてコングスベルグ・マリタイムの UT771 CDL 設計を採用してお

³²¹ <https://www.incatcrowther.com/news/news-feed/posts/2022/nov/university-of-wisconsin-superior-selects-incat-crowther-to-design-low-emission-hybrid-research-vessel/>

³²² <https://www.bairdmaritime.com/work-boat-world/research-environment-training/vessel-review-sadie-ann-university-of-wisconsin-superiors-hybrid-catamaran-to-take-on-lake-research-duties>

³²³ <https://investors.kirbycorp.com/news-releases/news-release-details/nations-first-plug-hybrid-electric-inland-towing-vessel>

³²⁴ <https://investors.kirbycorp.com/news-releases/news-release-details/nations-first-plug-hybrid-electric-inland-towing-vessel>

³²⁵ <https://www.marinelog.com/news/derecktor-mamaroneck-delivers-hybrid-research-catamaran/>

³²⁶ <https://derecktor.com/hybrid-electric-ferries-launch-a-new-chapter-in-sustainable-marine-transit/>

³²⁷ <https://seacormarine.gcs-web.com/news-releases/news-release-details/seacor-marine-announces-upgrade-four-psvs-kongsberg-maritime>

り、コンテナに内蔵された「デッキハウスエネルギー貯蔵システム」と関連した配電盤及びスラスト制御システムを搭載することによりバッテリーハイブリッド運転が可能になる。

オール・アメリカン・マリン建造の海洋調査用双胴船³²⁸

2024 年 11 月に、ワシントン州ベリンガムの造船所オール・アメリカン・マリンは、南カリフォルニアのオレンジ郡衛生局で使用する海洋調査用双胴船向けのハイブリッド電気推進システムの供給契約を、スイスの ABB に発注した。本船は 2027 年に引渡しが予定されている。ABB によると、同システムは、カリフォルニア州大気資源局（CARB）が定めるゼロエミッション対応ハイブリッド船舶の要件を満たしている。

ワシントン州キング郡のディーゼル電気ハイブリッド巡視艇³²⁹

2025 年 5 月に、ワシントン州キング郡は、ムースボート（本社：カリフォルニア州ヴァレーオ）と新型ディーゼル電気ハイブリッド巡視艇の建造契約を締結した。全長 46 フィート（約 13 メートル）で、スウェーデンの Volvo Penta D11-625 馬力ディーゼルエンジン 2 基とデンマークの Danfoss Editron の直列 2 気筒電動モーターを搭載する。

マレーシアの海運大手 MISC 傘下である AET が所有・運航する船舶間（Ship to Ship）油移送作業支援船³³⁰

2025 年 8 月に、船舶設計・海洋工学を手掛けるグロステン（本社：ワシントン州シアトル）は、ハイブリッド船および電気推進船向けモジュール式推進プラットフォームの開発・製造企業であるフリートゼロ（本社：テキサス州ヒューストン）から、長距離ハイブリッド電気推進船の設計を受注したと発表した。

マレーシアの海運大手 MISC 傘下である AET が所有・運航する船舶間（Ship to Ship）油移送作業支援船の改造に取り組み、同支援船にはプラグインハイブリッド電気推進システムが装備され、改造完了後は主にバッテリー電源で航行することになる。2026 年半ばに建造を開始する予定となっている。

3.2 完全電気駆動

アラバマ州運輸局の The Gee's Bend フェリー

アラバマ州運輸局向けに Hornblower が運航する Gee's Bend Ferry は米国初の完全電動フェリーであり、2019 年に運航を開始している。Glosten（ワシントン州シアトル）がプロジェクトの概念設計と造船所技術支援を提供し、アラバマ州の マスター・マリン造船所で改造工事が行われた。米国環境保護庁（EPA）から 109 万ドル、アラバマ州運輸局から 765,350 ドルの補助金を受けている³³¹。

³²⁸ <https://new.abb.com/news/detail/121162/all-american-marine-and-abb-to-collaborate-on-new-hybrid-electric-ocean-sampling-vessel-in-california>

³²⁹ <https://mooseboats.com/king-county-sheriffs-office-selects-moose-boats-for-diesel-electric-hybrid-vessel/>

³³⁰ <https://glosten.com/fleetzero-and-glosten-team-to-develop-the-worlds-longest-range-hybrid-electric-vessel/>

³³¹ <https://www.marinelog.com/news/alabama-ferry-conversion-creates-an-all-electric-first/>

バンクーバーの SAAM Towage Canada のバッテリー電動タグ

カナダのバンクーバーの SAAM Towage Canada (チリの SAAM Towage の子会社) は、2022 年 10 月にトルコのサンマル造船所にロバート・アラン設計の電動港内タグ 2 隻を発注した。ロバート・アランの ElectRA 2300-SX 設計は公称出力 3,616 kWh であり、数時間のゼロエミッション継続航行が可能である³³²。これら 2 隻は 2023 年 12 月に納入された³³³。

2022 年には、バンクーバーの Neptune Terminals に 2 隻の完全電動タグを配備することで Teck Resources Limited と合意し³³⁴、2024 年 4 月に 2 隻とも就航した。



Source: Robert Allan

ミラー・マリンの陸上輸送可能型完全電動タグ開発

ミラー・マリノ (本社: バージニア州デルタビル) は 2022 年 11 月 29 日に、エリオット・ベイ・デザイン・グループ (EBDG) と協働で完全電動タグを開発、建造することを発表した³³⁵。タグは全長約 26 フィート (約 8m) であり、永久磁石電動機 2 基が搭載される。夜間、陸電によりバッテリーに充電する。フルチャージでは 12 時間以上の連続航行が可能となる。閉鎖ループ液体冷却システムによりバッテリー、モニター、電気系の温度調節が行われる。タグはミラー・マリノの工場で作造される。

ニューヨーク水上タクシーの完全電動フェリー

米ニューヨーク・クルーズ・ラインズ (本社: ニューヨーク州ニューヨーク) は、2022 年 11 月に、スウェーデンのグリーン・シティ・フェリーズと協働でニューヨーク初のゼロエミッション旅客フェリーを導入する計画であることを発表した³³⁶。フェリーは

³³² <https://ral.ca/2022/10/19/vancouver-to-welcome-first-electra-2300-sx/>

³³³ <https://www.saamtowage.com/canada/blog/2023/12/18/saam-towage-receives-from-turkish-shipyard-first-two-electric-tugs-for-its-canadian-fleet/>

³³⁴ <https://www.teck.com/news/news-releases/2022/teck-and-saam-towage-to-deploy-electric-tugs-at-neptune-terminal>

³³⁵ <https://www.workboat.com/shipbuilding/elliott-bay-miller-marine-to-design-and-build-electric-truckable-tug>

³³⁶ https://world.einnews.com/pr_news/599326878/new-york-cruise-lines-and-green-city-ferries-announce-plans-to-launch-first-zero-emissions-passenger-ferry-in-nyc

ニューヨーク・クルーズ・ラインズがハドソン川で運航するニューヨーク水上タクシーとして運航される。

グリーン・シティ・フェリーズの Beluga24 フェリーは収容能力旅客 147 人、自転車 28 台であり、炭素繊維構造でハイドロfoil補助装置付の高速で伴流の少ない走航が可能な設計である。英 BAE システムズのドライブライン、スウェーデンのエシアンディアの電力管理、東芝のバッテリー、ニュージーランドのハミルトンの高速ウォータージェットが搭載される。

2024 年春の就航を予定していたが、就航は大幅に遅れている³³⁷。

Crowley Maritime の電動タグ設計開発

米国海運ロジスティック会社であるクローリー社（本社：フロリダ州ジャクソンビル）は、2021 年 4 月に、同社のエンジニアリング・サービス部門が米国初の電動タグ設計を完成したことを発表した。

全長 82 フィート（約 25m）のタグは大型電池システムと省電技術を活用し、GHG 排出量ゼロ航行する。ボラードプルは 70 トン、1,800kw の 2 基のモーターと 6MWH のバッテリーによるアジマスドライブを搭載している。同設計はカスタマイズ可能であり、標準的なハイブリッドにも対応する。また、完全モジュラー式のバッテリーにより、将来の電化技術の向上にあわせてアップグレードも可能である。さらにクローリーは母港における充電を支援するために、陸上充電ステーションも開発した。

クローリーのエンジニアリング・サービス部門は子会社の設計会社ジェンセン・マリタイムを完全吸収している。同社は 2021 年 7 月に、米国初の完全電気駆動港湾タグ eWolf を建造、運用することを発表した。年間 3 万ガロン（113,562 リットル）のディーゼル燃料を消費する従来型のタグに代わって全長 82 フィート（約 25m）の電気駆動タグがサンディエゴ港で GHG 排出量ゼロ運航を行う。

電気駆動タグ eWolf はマスター・ボート・ビルダーズ（本社：アラバマ州コーデン）で 2021 年 12 月に建造が開始された。電気駆動タグはスイスの ABB 製の完全統合電気パッケージを搭載し、バッテリーはコクラン・マリン（本社：ワシントン州シアトル）が開発した陸上充電ステーションで充電される³³⁸。

クローリーの電気駆動タグはサンディエゴ郡大気汚染管理局、カリフォルニア州大気資源局、サンディエゴ港、米国環境保護庁（EPA）、米国運輸省海事局（MARAD）の支援を受けて開発された。

クローリーは 2023 年 8 月に、サンディエゴ港で完全電動タグ充電ステーションに着工した³³⁹。陸電システムにはコルバスのコンテナ型 ESS（蓄電システム）が採用されている³⁴⁰。

2024 年、eWolf がクローリーに引き渡され、現在、カリフォルニア州サンディエゴで運航されている。

³³⁷ <https://nypost.com/2024/09/22/lifestyle/from-norway-to-nyc-electric-ferries-are-taking-over-the-globe/>

³³⁸ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/mbb-etug-construction/>

³³⁹ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/crowley-port-of-san-diego-celebrate-groundbreaking-for-all-electric-tugboat-charging-station/>

³⁴⁰ <https://corvusenergy.com/corvus-containerized-ess-will-supply-shore-power-for-crowley-ewolf-all-electric-tug/>



eWolf 出所：クローリー

Industrial Service Solutions のジーボート社向け完全電動タグ建造計画

米インダストリアル・サービス・ソリューションズ（本社：テキサス州ヒューストン）（ISS）は、2022 年 5 月に、米国造船所に最大 4 隻の完全電動タグ船体の建造の引き合いを出していることを発表した。高エネルギー密度電池を搭載することにより 100%電動設計であり、北米最初のゼロエミッション曳航船となる。

カナダのシフト・クリーン・エナジー（本社：バンクーバー）がバッテリー電力貯蔵システムを提供する³⁴¹。本船はニューヨークを拠点とするジーボート社（本社：ニューヨーク州ニューヨーク）向けに建造され、2025 年から米国海域内での運航用にチャーターされる予定であったが、その後の情報はない。

オランダのダーメン、完全電動フェリーをカナダ向けに建造

オランダ造船グループであるダーメンのガラツィ（ルーマニア）造船所は 2021 年に 2 隻の完全電動フェリー *Amherst Islander II* と *Wolfe Islander IV* をカナダのオンタリオ州フェリーサービス向けに建造した³⁴²。

2 隻はいずれもオープンデッキで完全電動だが、ツインディーゼル発電機も搭載されており、ハイブリッド推進と完全ディーゼル推進も可能である。冬期の海象が厳しいことからフェリーはまた 1B 耐氷クラス船殻と 1A 耐氷クラスのアジマススラスターを備えており、氷点下 25℃までの環境で完全航行が可能である。

船舶の引渡は 2 段階のプロジェクトの第 1 段階であり、第 2 段階として、ダーメンはオンタリオ州政府と協力して陸側の一体型充電・係留装置を経由して陸電を供給するための設備を設置している。これにより、島嶼間の短距離航海の間の積み込み/積み下ろし中にバッテリーの再充電が可能になる。2 隻はドイツの Wabtec Stemmann が開発した完全自動充電システムを搭載し、6MW の充電に必要とされる時間は 10 分である。

³⁴¹ <https://iss-na.com/news/iss-issues-rfp-to-construct-north-americas-first-zero-emissions-towboats/>

³⁴² <https://www.damen.com/insights-center/news/north-americas-first-all-electric-car-ferries-depart-damen-for-ontario>

ダーメンは 16 ヶ月間の保証期間中オンタリオのスタッフによる完全サポートを提供し、ブリティッシュコロンビア州にカナダ市場に長期的サポートを提供するためのサービスハブを設置するとしている。

サンフランシスコ湾フェリー用の電気フェリー

2024 年 12 月に、オール・アメリカン・マリーン (AAM) は、サンフランシスコ湾フェリー向けに 150 人乗りのバッテリー式電気推進船を建造する (もう 1 隻追加するオプション付き) ことを発表した³⁴³。バルチラは完全な電気推進システムを供給し、これには、エネルギー・電力管理システム (EPMS)、統合オートメーションシステム (IAS)、バッテリー、DC ハブ、変圧器、E モーター、陸上電源供給設備が含まれる³⁴⁴。船舶は 625 キロワットの電気モーター 2 基を搭載し、24 ノットで運航する。フェリーの全長は 100 フィート (約 30.48 メートル)、全幅 26 フィート (約 7.92 メートル)、喫水 5.9 フィート (約 1.80 メートル) である。

2025 年 4 月、ニコルズ・ブラザーズ・ボート・ビルダーズ (NBBB) として事業を展開する Ice Floe, LLC (本社：ワシントン州フリーランド) は、サンフランシスコ湾フェリーから、最新鋭の 400 人乗りバッテリー式電気フェリー 2 隻の設計・建造を受注したことを発表した³⁴⁵。

フラッグシップ・クルーズ&イベントが提案依頼発出中の新造全電気式旅客フェリー

2025 年 12 月に、カリフォルニア州サンディエゴのフラッグシップ・クルーズ&イベントは、オーロラ・マリン・デザイン (本社：カリフォルニア州サンディエゴ) と提携し、サンディエゴ郡大気汚染管理局の支援を受けて、カリフォルニア州初の新造全電気式旅客フェリーの建造に関する競争入札パッケージを公開した³⁴⁶。

3.3 水素燃料

カリフォルニア大学サンディエゴ校、水素燃料ハイブリッド推進船建造

カリフォルニア大学サンディエゴ校は、2021 年 7 月、水素燃料ハイブリッド推進の沿岸調査船の設計・建造費用としてカリフォルニア州政府から 3,500 万ドルの補助金を受給すると発表した。新たに建造される沿岸調査船は同大学のスクリップス海洋研究所 (カリフォルニア州サンディエゴ) が運用し、カリフォルニア沿岸と気候変動が沿岸生態系に与える影響についての教育と研究のプラットフォームとして使用される。耐用年数の終わりに近づいている調査船 *Robert Gordon Sproul* の代替船として提案されている全長 125 フィート (約 38m) の調査船の基本設計は、2024 年 6 月に ABS により承認された³⁴⁷。

³⁴³ <https://www.allamericanmarine.com/sanfranciscobayferry-reef-contract/>

³⁴⁴ <https://www.wartsila.com/media/news/28-05-2025-wartsila-to-supply-the-electric-propulsion-system-for-usa-s-first-battery-electric-zero-emission-high-speed-passenger-ferries-3590753>

³⁴⁵ <https://www.nicholsboats.com/blog/blog/news/nbbb-awarded-contract-to-design-and-build-two-state-of-the-art-electric-ferries-for-san-francisco-bay-ferry>

³⁴⁶ <https://www.flagshipsd.com/eferry/rfp>

³⁴⁷ <https://www.workboat.com/scripps-institution-of-oceanography-issues-rfp-for-hydrogen-hybrid-research-vessel>

カリフォルニア大学は 2025 年までにカーボンニュートラルの達成に取り組んでいる。新たに開発される調査船には従来型のディーゼルエレクトリック発電装置と併せて水素燃料電池を組み込んだハイブリッド推進装置が搭載される。調査船は 75% を水素燃料推進で航行し、残りの 25% は最新のクリーンなディーゼル発電で航行する設計となっている。

同船に搭載される水素燃料電池推進技術のフィージビリティスタディは、米国運輸省海事局 (MARAD) の出資によりサンディエゴ国立研究所 (ニューメキシコ州アルバカーキ)、グロステン (本社：ワシントン州シアトル)、スクリップス海洋研究所により 2020 年に完了した。2022 年 8 月に、スクリップス海洋研究所は水素燃料ハイブリッド推進船の設計をグロステンに発注したことを発表した³⁴⁸。

このプロジェクトは州および連邦政府の資金に依存しており、2029 年までに完成する予定だったが、連邦政府予算削減により、プロジェクトは中断を余儀なくされていると報じられている³⁴⁹。

スウィッチ・マリタイムの *Sea Change*

米オール・アメリカン・マリリン (本社：ワシントン州ベリンガム) は米国初の水素燃料電池フェリーを建造した。全長 70 フィート (約 21m)、定員 75 人の *Sea Change* はゼロ・エミッションズ・インダストリーズ (ZEI) (本社：カリフォルニア州アラメダ) から水素燃料電池パッケージの提供を受けた。同パッケージは 360 kW のカミンズ (本社：インディアナ州コロンバス) 製燃料電池と容量 246kg のヘクサゴンコンポジット社 (本社：ノルウェー) 製水素貯蔵タンクで構成され、100kWh の XALT 製リチウムイオン電池と BAE システムズ (本社：英国) の 300kW 電気推進装置 2 機に電力を供給する。インキャット・クロウザー (本社：オーストラリア) の船舶設計を基にして、ホーンブローワー・グループ (本社：カリフォルニア州サンフランシスコ) が建造監督及び管理を担当した³⁵⁰。

Sea Change は米国の海事投資会社であるスウィッチ・マリタイム (本社：コネチカット州サウスノーウォーク) がカリフォルニア大気資源局 (CARB) から 300 万ドルの補助金と、ベイ・エリア大気クオリティ管理地区 (BAAQMD) の気候技術融資プログラムによる 500 万ドルの融資保証を受けて建造したものである³⁵¹。同船は 2024 年 7 月に就航した³⁵²。

³⁴⁸ <https://scripps.ucsd.edu/news/naval-architect-selected-uc-san-diegos-new-california-coastal-hybrid-hydrogen-research-vessel>

³⁴⁹ <https://www.nbcsandiego.com/news/local/department-of-energy-cuts-funding-to-scripps-hydrogen-hybrid-research-vessel/3920613/>

³⁵⁰ <https://www.allamericanmarine.com/hydrogen-vessel-launch/>

³⁵¹ <https://www.allamericanmarine.com/vessels-gallery/sea-change-hydrogen/>

³⁵² <https://sanfranciscobayferry.com/worlds-first-entirely-hydrogen-powered-ferry-welcomes-passengers-on-july-19-in-san-francisco-bay/>



Sea Change- Courtesy of All America Marine

Hornblower、米エネルギー省から米国初のグリーン水素燃料供給ステーション開発補助金を受給

ホーンブローワー・グループ（本社：カリフォルニア州サンフランシスコ）は、2022 年 5 月に、米国エネルギー省から水力エネルギーを使用してグリーン水素を生産し、フェリーを初めとする船舶に供給する米国初のグリーン水素燃料ステーションの設計、建設、運転プロジェクトに 800 万ドルの補助金を受給したことを発表した³⁵³。本プロジェクトは 2021 年に立ち上げられ、2025 年の完了が予定されていた³⁵⁴が、その後の情報はない。

海運向け水素技術開発会社 Zero Emission Industries

米の海運向け水素技術開発会社であるゼロ・エミッション・インダストリーズ（ZEI）（本社：カリフォルニア州アラメダ）は、2022 年 9 月に、米石油大手シェブロン・ニューエナジーズと米海運・流通会社クロリーから出資を受けたことを発表した。

シェブロンとクロリーの投資により、発電のための水素の生産から船舶までの一環したバリューチェーンが形成される。

シェブロン・ニューエナジーズは 2021 年に二酸化炭素回収・利用・貯留（CCUS）、水素、再生可能燃料及び製品、カーボンオフセット、その他の新興分野で低炭素事業の確立に焦点を当てるために立ち上げられた。

ゼロミッションインダストリーズは 2017 年に立ち上げられた船用発電システムを開発・販売する水素技術会社である。世界初の商用水素燃料電池フェリーである *Sea Change* を開発した実績がある³⁵⁵。

³⁵³ <https://assets-hbsites.hornblower.com/wp-content/uploads/sites/8/2022/05/HORNBLOWER-RECEIVES-D.O.E.-GRANT-TO-BUILD-FIRST-GREEN-MARITIME-HYDROGEN-FUELING-STATION-IN-U.S.-May-5-202220.pdf>

³⁵⁴ <https://www.marinelink.com/news/making-hydrogen-work-demo-project-san-508541>

³⁵⁵ <https://www.crowley.com/news-and-media/press-releases/zero-emission-indutries/>

米国船級協会（ABS）水素燃料船の要件を発表

米国船級協会（ABS）は、2023 年 6 月に、水素燃料船に関する業界の指針となる包括的な要件を策定したことを発表した。ABS「水素燃料船の要件」は、水素を船用燃料として導入する際のリスク評価の枠組みを業界に提供する³⁵⁶。

ABS 船級のグロステン（本社：ワシントン州シアトル）設計の水素燃料船は、カリフォルニア大学サンディエゴ校のスクリップス海洋研究所向けの研究船として活用されている。また、ABS は、グリーン水素を燃料として利用する風力推進補助燃料電池を備えたコンテナ船である *Veer Voyage* などの船舶を支援するために、新しいガイドで定義されたリスク評価を活用している。

ABS はまた、代替燃料でも先頭に立っており、欧州海事安全機関（EMSA）の依頼で、船舶の脱炭素化の重要な側面に関する研究をリードしている。この数年にわたるプロジェクトでは、水素だけでなく、風力推進、空気潤滑などの持続可能な技術、およびアンモニアやバイオ燃料などの他の代替燃料にも焦点を当てている。

スウィッチ・マリタイムの液体水素燃料 RoPax 車両フェリー

スウィッチ・マリタイム（本社：コネチカット州サウスノーウォーク）は、2024 年 11 月、ノルウェーの LH2 シッピングおよび LMG Marin と協力し、ノルウェーで液体水素（LH2）燃料で運航実績のある、既存の 80 台の車両と 300 名の乗客を収容できる RoPax フェリー（DNVGL から認証取得済）の米国での建造を開始すると発表した³⁵⁷。

RoPax 車両フェリーの航行速度は 14 ノットで、通常の運航では週に 1 回（LH2 タンクローリー 1 台分、3000kg）の燃料補給で済み、陸上での電力充電インフラは不要である。

スウィッチ・マリタイムのニューヨーク州向け水素燃料電池電気フェリー

スウィッチ・マリタイム（本社：コネチカット州サウスノーウォーク）は、2025 年 8 月、ニューヨーク初の水素燃料電池電気フェリーの開発・実証のために、ニューヨーク州から 200 万ドルの資金を確保した³⁵⁸。

3.4 メタノール燃料船

Maritime Partners LLC の Hydrogen One

マリタイム・パートナーズ（本社：ルイジアナ州 Metairie）はエリオット・ベイ・デザイン・グループ（EBDG）、e1 Marine、ABB と協働で世界初のメタノール燃料曳航船 *Hydrogen One* を開発している³⁵⁹。

Hydrogen One は e1 Marine のメタノールを燃料とする水素燃料電池を搭載する。メタノールは世界各地の港湾で入手が容易であり、e1 Marine の改質装置技術を使用して、

³⁵⁶ <https://news.cision.com/american-bureau-of-shipping/r/abs-first-to-publish-broad-reaching-requirements-for-hydrogen-fueled-vessels,c3810604>

³⁵⁷ <https://www.businesswire.com/news/home/2024111923113/en/SWITCH-Maritime-Advances-First-Liquid-Hydrogen-Vessel-Project-in-the-US>

³⁵⁸ <https://www.offshore-energy.biz/switch-maritime-bags-2-million-for-nys-first-hydrogen-fuel-cell-electric-ferry/>

³⁵⁹ <https://maritimepartnersllc.com/methanol-electric-towboat-set-for-2023-debut/>

メタノールから必要に応じて水素を生成する。2024 年 5 月に、マリタイム・パートナーズは同船の設計基本合意（DBA）を USCG から取得している³⁶⁰。

マリタイム・パートナーズは 2022 年 11 月に、RIX Industries（本社：カリフォルニア州ベニシア）に RIX メタノール・ツー・ハイドロジェン改質装置 10 基を発注した。

Hydrogen One はルイジアナ州ブル（Bourg）のイントラコースタル鉄工所によって建造され、2024 年に就航が予定されていたが、その後の情報はない。

Glosten 設計のメタノール焚きハイブリッドタグ設計

グロステン設計会社（本社：ワシントン州シアトル）は 2022 年に、メタノール・ハイブリッド港内タグ設計 SA-100 を開発した。SA-100 はメタノール対応 CAT 3512E 発電装置 2 基で電動 L-ドライブを駆動するものである。移動時のゼロエミ航行、作業中のピークシェービング、ピークボラードプルを 90 トンとするためにバッテリーバンク（蓄電池群）が併設される³⁶¹。

カナダの Algoma Central、韓国の現代尾浦造船に 2 隻のメタノール焚き対応プロダクトタンカーを発注

カナダのアルゴマ・セントラル（本社：オンタリオ州セントキャサリンズ）は、2023 年 6 月に、韓国の現代尾浦造船に 2 隻のメタノール燃料対応仕様の 37,000 DWT の氷海クラスプロダクトタンカー新造契約を発注したことを発表した。これらの新船はカナダ船籍でカナダのアーヴィング・オイルへ長期用船され、ニューブランズウィック州セントジョンにある同社の製油所からカナダ大西洋岸および米国東海岸の港に向けてサービスを提供する。新船は 2025 年春に納入された³⁶²。

これらの船舶は、ABS（米国船級協会）船級規則に基づくメタノール対応 – メタノール燃料対応レベル 3（S）、メタノール燃料対応レベル 2D（TA、ME）、及び高電圧および陸電対応 – ABS 船級符号 HVSC-Ready を取得している。

カナダの Algoma Central と CSL, メタノール燃料焚き対応のセルフアンローダー船 4 隻を江蘇揚子三井造船に発注

カナダのアルゴマセントラルと CSL グループ（本社：モントリオール）は、2023 年 2 月に、三井物産および中国の揚子江船業集団との合弁会社江蘇揚³⁶³子三井造船にメタノール燃料焚き対応のセルフアンローダー船 4 隻を発注したことを発表した。

4 隻の 72,250 DWT のカムサマックス型セルフアンローダー船のうち 2 隻をアルゴマセントラルが、2 隻を CSL が発注する。

アルゴマセントラルと CSL の脱炭素化の取り組みの一環として、新設計は EEDI レベル III 要件を上回り、Tier 3 エンジンを搭載する。新船発注はアルゴマセントラルと CSL

³⁶⁰ <https://maritimepartnersllc.com/maritime-partners-signs-design-basis-agreement-with-u-s-coast-guard-for-m-v-hydrogen-one-power-system/>

³⁶¹ <https://glosten.com/design/sa-100/>

³⁶² <https://www.algonet.com/news-item/algoma-central-corporation-and-irving-oil-welcome-new-tanker-vessels-to-fuel-energy-deliveries/>

³⁶³ <https://www.businesswire.com/news/home/20230217005076/en/Algoma-Central-Corporation-and-The-CSL-Group-Order-a-New-Generation-of-Kamsarmax-Based-Ocean-Belt-Self-Unloading-Ships>

の運航プールの3隻の高齢船を代替する。第1船 *Algoma Legacy* は2025年9月に納入された³⁶⁴。同型船2隻も、2026年と2027年初頭に順次就航が予定されている。

米国初の商業規模での船舶間メタノールバンカリング事業

2025年12月に、米国船級協会（ABS）、ENEOS、日本郵船、米国シーコア（SEACOR）は、米国ヒューストン近郊において船舶向けメタノール燃料のバンカリングおよびサプライチェーン構築に向けた共同検討を開始した³⁶⁵。本取り組みで、商業規模としては米国初となるSTS（Ship to Ship）方式による船舶向けメタノール燃料の供給網構築を目指す。

3.5 アンモニア燃料

アモジー（Amogy）

米スタートアップ企業アモジー（本社：ニューヨーク州ブルックリン）は、2022年11月に、米国曳航事業者サザン・デバル（本社：ルイジアナ州サルファー）とアンモニアを原料とした水素燃料電池の船用商業化で協力することを発表した³⁶⁶。

アモジーの独自のアンモニア発電システムはアンモニアを水素に変え、燃料電池で使用する、または長距離水素輸送のよりエネルギー密度の高い方法として使用するものである。同技術はすでに農業用トラクターや航空ドローンで実証済みであり、現在、海運の脱炭素化の取り組みを支援するための船舶やアンモニアバンカリングバージを含む大規模利用に向けてスケールアップ中である。

アモジーは1957年建造のディーゼル発電機と電気モーターを搭載したタグボートをアンモニア発電システムに換装した³⁶⁷。タグボートには2023年1月にアンモニア燃料セミトレーラー・トラックに搭載して実証試験が行われた同社独自のシステムの3倍の1メガワット級システムが搭載されている。アモジーのアンモニア動力技術はハイブリッド燃料電池システムに組み込まれた分解（クラッキング）装置に液体アンモニアを送り、電気モーターを動かすことによりゼロカーボン運航を可能にするものである。

2022年11月に、アモジーはノルウェーの国際的アンモニア生産者であるヤラ・インターナショナルの子会社で脱炭素化に焦点をあてたヤラ・クリーン・アンモニア（YCA）と協働する合意覚書（MOU）に署名したことを発表した³⁶⁸。

ヤラはアモジーが開発しているアンモニア発電システムを将来の海運プロジェクトでゼロエミッション・ソリューションとして使用することを検討する。両社はまた、アモジー独自の技術とヤラのクリーンアンモニアを外部の船主に供給することも視野に入れている。

³⁶⁴ <https://www.bairdmaritime.com/shipping/dry-cargo/bulkers/canadas-algoma-central-welcomes-kamsarmax-self-unloader-to-fleet>

³⁶⁵ https://www.nyk.com/news/2025/20251212_01.html

³⁶⁶ <https://amogy.co/amogy-and-southern-devall-announce-partnership-and-first-commercial-maritime-deployment-in-tank-barge-industry/>

³⁶⁷ <https://amogy.co/moving-the-maritime-industry-closer-to-clean-energy-amogy-is-building-the-worlds-first-ammonia-powered-zero-emission-ship/>

³⁶⁸ <https://amogy.co/amogy-and-yara-clean-ammonia-sign-collaboration-agreement/>

アモジーが開発している船用アンモニア発電システムは液体アンモニアを水素に変換し、水素を使用してプロトン交換膜（PEM）燃料電池を通して発電するものである。アモジーとヤラは、タグボート、バージ、オフショア支援船他での商用化で協力する。

ヤラが実証試験用のグリーンアンモニアを供給する。グリーンアンモニアは再生可能エネルギーにより生産され、ライフサイクル温室ガス排出量はゼロとなる。ヤラはスカンジナビアで世界初のアンモニア・バンカー供給網を立ち上げることを計画している。

2023 年 3 月にアモジー、商船三井、および商船三井子会社の MOL PLUS は、アモジーが開発するアンモニア発電システムの船舶利用やアンモニアのサプライチェーン構築に向けた覚書（MOU）を 3 社間で締結した³⁶⁹。

2023 年 11 月にアモジーは、アンモニア燃料供給ターミナル開発を実施しているノルウェーのアザン・フューエル・ソリューションズとアンモニア燃料バンカー船の開発で提携の覚書を締結したことを発表した³⁷⁰。

2024 年 5 月には、ノルウェーの海運会社であるノースシー・コンテナ・ライン（NCL）と、アンモニア発電システムを 300TEU のコンテナ船に搭載するパイロットプロジェクトに関する合意覚書（MOU）を締結したことを発表した³⁷¹。本技術は 2026 年初めに引き渡される新造船に搭載される予定である。

発電システムは 200 kW モジュール 4 基により 800 kW のクリーンエネルギーを提供する。200 kW の発電システムは 20 フィートのコンテナ 2 個に配備され、それぞれのコンテナには 400 kW の電力と換気装置、最新の安全システムが組み込まれる。

2024 年 7 月に、アモジーとヤンマーは、アモジー独自のアンモニア分解技術とヤンマーで開発を進める水素内燃機関の組合せによる新たな船用エンジンの可能性を検討する覚書（MOU）を締結した³⁷²。

また、2024 年 9 月には、アンモニア燃料船の実証試験を完了したことを発表した³⁷³。アモジーのアンモニア発電システムを改造した 1957 年建造のタグボート *NH3 Kraken* は、ニューヨークのハドソン川で運航を行った。

ABS

米国船級協会（ABS）は 2021 年 9 月 21 日に、「アンモニア燃料船ガイド」を発行した。当ガイドは、アンモニア燃料船のリスクを最小限に抑えるための機関、機器、及びシステムの配置、建造、搭載並びに検査のための船級設計基準を定めたものである³⁷⁴。

2024 年 6 月には、「アンモニア燃料補給：技術面および運用面での勧告³⁷⁵」を公表した。同勧告は、燃料としてのアンモニアの燃料補給（バンカリング）に関する様々な側面を検討し、海事産業が、関連する課題とその最適な対処法をより深く理解できるよう支援することを目的としている。

³⁶⁹ <https://www.mol.co.jp/pr/2023/23036.html>

³⁷⁰ <https://amogy.co/news/azane-fuel-solutions-launches-ammonia-bunker-vessel-design-and-partners-with-amogy-to-build-zero-emissions-bunker-vessel>

³⁷¹ <https://amogy.co/news/ncl-sets-course-for-sustainable-sailing-with-amogy-to-power-zero-carbon-shipping>

³⁷² <https://www.yanmar.com/jp/news/2024/07/11/140091.html>

³⁷³ <https://amogy.co/news/amogy-sails-worlds-first-carbon-free-ammonia-powered-maritime-vessel>

³⁷⁴ <https://news.cision.com/american-bureau-of-shipping/r/abs-published-industry-leading-guide-to-ammonia-fueled-vessels,c3834836>

³⁷⁵ <https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ammonia-bunkering-advisory.pdf>

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。

米国の海事産業事情

2026 年（令和 8 年）3 月発行

発行 一般社団法人 日 本 船 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。

