

2025 年 10 月 20 日

「米韓造船協力の現在地：MASGA プロジェクトの出帆」 (日米同盟研究会コメンタリーNo. 75)

防衛研究所主任研究官
石田 智範

造船分野での協力が、米韓同盟の中心的な 이슈として脚光を浴びている。8 月 25 日、トランプ大統領との首脳会談を終えて CSIS のイベントに登壇した李在明大統領は、「世界最高の能力を備える大韓民国の K 造船が、アメリカの造船業にルネサンスをもたらし、両国が共に繁栄する新たな歴史的契機となるでしょう」と語って造船協力が導く未来を祝した¹。さらに翌日、李在明は視察に訪れたフィラデルフィアのハンファ・フィリー造船所において演説し、「MASGA プロジェクトを通じて、米韓は両国の造船業が共に飛躍するウィンウィンの成果を手にするようになる」と述べて米韓造船協力の重要性を強調した²。

李在明が言及した「MASGA プロジェクト」とは、いわゆるトランプ関税をめぐって米韓交渉が 7 月末に妥結した際、韓国がパッケージ合意の一環として、造船分野において総額 1500 億ドルの対米投資を約束したものである³。韓国は「アメリカの造船業を再び偉大にする（Make America Shipbuilding Great Again）」と唱えてトランプ政権に投資計画を売り込んだのであり、それが決め手となって関税交渉は妥結に至ったのであった⁴。李在明が演説を行ったフィリー造船所は、韓国の造船大手ハンファ・オーシャンがアメリカにおける建造拠点とすべく昨年を買収を実現したものであり、MASGA プロジェクトの象徴となっている。

このように MASGA プロジェクトは、トランプ関税をめぐる米韓両国の駆け引きの結果として生み出されたものであった。とはいえ、造船分野における米韓協力の取り組みを単に関税交渉の副産物として捉えることは妥当でない。というのも、アメリカにトランプ政権が発足し、韓国に李在明政権が発足するのに先立って、米韓両国の間では造船分野における協力が重要な 이슈として浮上していたからである。

国防総省が 2024 年 1 月に「国家防衛産業戦略」を公表し、また同年 5 月に「地域維持整備枠組み」の構想を打ち出したように⁵、同盟国やパートナー国の活力を取り込んで強靱な防衛産業サプライチェーンを構築し、「グローバルな防衛産業エコシステム（global defense industrial ecosystem）」の形成を目指す姿勢はバイデン政権において顕著であり、米韓両国間での防衛産業協力はそれに向けた取り組みの一つの焦点となっていた⁶。ハンファ・オーシャンが 2024 年 6 月にフィリー造船所の買収に踏み切り、同年 8 月と 11 月に米海軍艦艇の整備・修理・オーバーホール（MRO）事業を相次いで受注したのは⁷、そうした潮流を捉えてのことである。韓国民間企業のイニシアティブを基礎として、MASGA プロジェクトの発足に先立って、米韓の造船協力は実質的に動き出していたのであった。

昨年 11 月の米大統領選挙でトランプが再選を果たしたことは、こうした米韓間のモメンタムに

一層の拍車をかけるものであった。再選を祝う尹錫悦大統領からの電話を受けて、「アメリカの造船業は韓国の助けを必要としている。韓国が軍艦や船舶の建造において世界一流の能力を持っていることはよく承知しており、輸出のみならず整備・修理・オーバーホールにおいても韓国と緊密に協力する必要があると確信している」と熱を込めて語ったように⁸、トランプは当選直後から米韓造船協力の推進に強い関心を表明していた。そして、来る韓国の大統領選挙に向けて準備を進める李在明も、そうしたトランプの期待に応える姿勢を早くから示していたのであった⁹。

こうしてみると、MASGA プロジェクトが米韓両国における政権交代をまたいだ大きな流れの上にあることが分かる。とはいえ、米韓同盟の紐帯として華々しく打ち出された同プロジェクトが、今後もそのモメンタムを維持できるかは予断を許さない。第一に、MASGA プロジェクトはトランプ関税をめぐるパッケージ合意の一環で打ち出されたものであり、関税をめぐる米韓両国の駆け引きから自由でない。トランプ関税をめぐって米韓は7月末に一旦妥結に至ったものの、自動車関税をめぐってはその後両国の立場が一致せず交渉が続けられている。また、造船分野も含めた総額3500億ドルに上る対米投資のあり方についても、それを「アメリカが所有し管理する」と表明したトランプ大統領の当初の立場と、あくまでも融資及び融資保証のための「基金」と位置づける韓国側の立場の溝が埋まるかは判然としない。韓国からしてみれば、造船分野での対米投資は関税交渉における数少ない手札であり、関税交渉が行き詰まればMASGAプロジェクトもその煽りを受ける可能性がある¹⁰。

第二に、造船分野をめぐるアメリカ国内の保護主義的な法規制も、MASGAプロジェクトにとっての制約要因である。具体的には、アメリカ国内の旅客・貨物輸送に従事する船舶はアメリカ国内で建造されたものに限ることを定める1920年商船法（ジョーンズ法）や、アメリカ国外の造船所で米海軍艦艇を建造することを禁止するバーンズ・トレフソン修正条項が、他国による対米造船協力の可能性を狭めてきた。中国との建艦競争において同盟国、パートナー国の力を活用する上で、これらの保護主義的な法規制が障害となることはアメリカにおいても認識されており、見直しに向けて超党派の法案が連邦議会に提出されている¹¹。しかし、アメリカ政治が全体として保護主義に傾くなかで、その流れに逆行する試みが結実するかは見通せない。

第三に、米韓造船協力に対する中国の掣肘も、MASGAプロジェクトにとっての攪乱要因である。中国商務部は10月14日、中国の海運・造船業界を標的として不公正な貿易慣行の有無を調べる米通商代表部の調査に加担したとして、フィリー造船所をはじめとするハンファ・オーシャンの在アメリカ子会社5社を対象に、中国国内の企業や個人との取引を禁じる制裁措置を発表した¹²。当該5社と中国との取引は限定的であり制裁措置の直接的な影響は軽微であるとの見方もあるものの、対米協力に乗り出す外国企業を萎縮させる効果は否定できないだろう。

このように、MASGAプロジェクトの行く先にはまだ不確定な要素が多く残されている。とはいえ、同プロジェクトが民間レベルで醸成されたモメンタムを基礎としていることは、その帰趨を見通す上でやはり重要だろう。8月の米韓首脳会談と前後して、韓国の造船大手3社は、MASGAプロジェクトの一環と位置づけつつ、こぞって対米投資の拡充策を打ち出した。なかでも、年間1隻であるフィリー造船所の建造能力を20隻に引き上げるとして、ハンファ・オーシャンが50億ドルの投資計画を打ち出したことは目をひく。9月のソウルにおけるイベントで同社は、韓国の釜山とその周辺地域を米海軍艦艇のためのMRO拠点とし、フィラデルフィアのフィリー造船所をアメリカ国内における建造の中核拠点として整備する構想を発表した¹³。さらに、HD現代重工業は自社の

海外ネットワークを活用して米海軍の MRO 需要を取り込むとして、フィリピンのスービック造船所を整備する計画を打ち出し、またサムスン重工業もオレゴン州に拠点を置く MRO 専門のアメリカ企業との提携を発表した¹⁴。政府間の枠組みがどれほどの促進効果を持つかは別として、韓国企業の旺盛な投資意欲を背景に、米韓の造船協力は実質的に進展していくものと考えられる。

バイデン政権下で国防総省が打ち出した「地域維持整備枠組み」の構想にも明らかな通り、防衛産業協力の可能性は必ずしも二国間の枠組みに縛られるものではない。むしろ、サプライチェーンの強靱性という観点からすれば、地域的な広がりの中で多角的な生産ネットワークが形成されることが望ましいともいえるだろう。こうした観点から、日米韓三か国の枠組みで造船協力を追求する可能性までもが、今春にかけて強い期待感を持って語られた¹⁵。

しかし、これまでのところ日米韓三か国の枠組みで造船協力が具体化する兆しはみえていない。その背景には、韓国企業とは対照的に、日本の造船業界が対米投資に慎重な姿勢を崩していないことがあるだろう¹⁶。また、対米投資に前のめりの韓国企業からしても、さしあたりはアメリカ市場の確保が優先事項であって、日本を含めた多国間協力の可能性に目を向けるインセンティブは働かないのかもしれない。結果として、日米韓の安全保障協力の重要性が指摘されるなかでも、こと造船分野では米韓の二国間での取り組みが先行しているのが実情である。

とはいえ、海洋国家である日本にとって造船産業は戦略的に重要であり、海軍力においても中国に対峙すべくアメリカが日韓両国との造船協力に望みを繋ぐという現状の展開が、日本にとって安全保障と経済の両面で好機であることも確かだろう。中国に次ぐ造船大国である韓国と日本にアメリカが期待を寄せる構図は当面続くと考えられ、そうしたなかで日韓両国の造船業界がいたずらに競合して疲弊するとすれば、その展開は戦略的な含意を持つ。日米韓の造船業がいかなる形で補完的な関係を築けるか¹⁷、その可能性を模索する試みは今後とも重要である。

¹ “Statesmen’s Forum: His Excellency Lee Jae Myung, President of the Republic of Korea,” August 25, 2025, CSIS, <https://www.csis.org/analysis/statesmens-forum-his-excellency-lee-jae-myung-president-republic-korea>.

² “Lee Pledges to Support U.S. Push to Revitalize Shipbuilding During Visit to Philly Shipyard,” August 27, 2025, Yonhap News Agency, <https://en.yna.co.kr/view/AEN20250826014653315>.

³ 造船分野に加えて、韓国は半導体、電池、バイオテクノロジー等の戦略分野においても協力を進めるとして、MASGA プロジェクトを含めて総額 3500 億ドルの対米投資を約束した。

⁴ “The New Acronym Driving South Korea’s Summit with Trump: MASGA,” August 24, 2025, *The Wall Street Journal*, <https://www.wsj.com/world/asia/the-new-acronym-driving-south-koreas-summit-with-trump-masga-aed1aad9>.

⁵ U.S. Department of Defense, “National Defense Industrial Strategy,” released on January 11, 2024, <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3643326/dod-releases-first-ever-national-defense-industrial-strategy/>; U.S. Department of Defense, “Regional Sustainment Framework,” released on May 15, 2024, <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3776541/departement-of-defenseannounces-the-regional-sustainment-framework/>.

⁶ 拙稿「防衛産業協力の深化を模索するアメリカと韓国」『アメリカのアジア戦略論の最前線』第 2 巻第 2 号（2024 年 8 月）、https://www.npi.or.jp/research/data/npi_commentary_japan_us_alliance_20240821.pdf。

⁷ “Korea’s Hanwha Wins US Navy MRO Deal as Trump Seeks Deeper Shipbuilding Ties,” November 12, 2024, *The Korea Economic Daily*, <https://www.kedglobal.com/aerospace-defense/newsView/ked202411120017>.

⁸ “Korea’s Hanwha Wins US Navy MRO Deal as Trump Seeks Deeper Shipbuilding Ties.”

⁹ 例えば、李在明は 2025 年 2 月 19 日に韓国で開かれた「トランプ時代：韓米同盟と造船産業・K 防衛産業のビジョン」と題する防衛産業関連イベントに登壇した際、「造船業に対してトランプ大統領が格別の関心を示している」「大韓民国も地政学的な位置から相当な優位を持つことができるのではないかと思います。この機会を活かして韓米間の造船業に対する協力をしていくことができるだろう」と述べて、米韓造船協力の推進に意欲を示していた。同イベントにはハンファ・オーシャンをはじめ韓国造船大手のトップも参席してお

り、企業側からは防衛産業輸出振興のための基金の造成など、受注獲得に向けた政府の全面的な支援を求める声が挙がったという。ここに、MASGA プロジェクトの雛形はすでに示されていたといえよう。「李在明『韓米、造船業協力で同盟強化』、業界は予算・政策支援要請」（韓国語）、2025 年 2 月 19 日、NEWSIS、https://www.news1.com/view/NISX20250219_0003071291#。

¹⁰ “Seoul Warns MASGA Project at Risk as \$350 bn Fund Talks with Washington Stall,” September 9, 2025, *The Korea Economic Daily*, <https://www.kedglobal.com/business-politics/newsView/ked202509090008>.

¹¹ “How ‘MASGA’ Could Reshape Shipbuilding Ties between Korea, US,” August 21, 2025, *The Korea Times*, <https://www.koreatimes.co.kr/business/companies/20250821/how-masga-could-reshape-shipbuilding-ties-between-korea-us>; 李相會「造船産業を再び偉大に？ 保護主義と連携の狭間で揺れる米国造船産業」、2025 年 6 月 11 日、笹川平和財団、https://www.spf.org/iina/articles/sanghoe_lee_04.html。

¹² 「中国、韓国ハンファグループの米国子会社に制裁措置」、2025 年 10 月 15 日、JETRO、<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/10/03e5bbaa6358ba5f.html>。

¹³ “Hanwha Sets Busan, Philadelphia as Twin Hubs for MASGA US Shipbuilding, MRO Projects,” September 15, 2025, *The Korea Economic Daily*, <https://www.kedglobal.com/kiw-2025/newsView/ked202509150011>.

¹⁴ “Hanwha Sets Busan, Philadelphia as Twin Hubs for MASGA US Shipbuilding, MRO Projects.”

¹⁵ Miyeon Oh and Michael Cecire, “Why the United States, South Korea, and Japan Must Cooperate on Shipbuilding,” May 6, 2025, RAND, <https://www.rand.org/pubs/commentary/2025/05/why-the-united-states-south-korea-and-japan-must-cooperate.html>.

¹⁶ 対米造船投資をめぐる課題としてとりわけ指摘されるのが、アメリカにおける人件費の高さと造船建造のための供給網の貧弱さである。日本最大の造船会社である今治造船の檜垣幸人社長の次のコメントは、対米投資をめぐる日本の造船業界の見解を代表するものと言える。「造船業は労働集約型産業なので、人件費が高い米国で造船所を経営するのは現実的ではない。熟練工も長期間をかけて育成する必要もある。人の流動性が高い米国で熟練工を育てることは難しい」「現実的に日本が支援できるのは艦艇の修繕ぐらいだろう。造船は裾野が大きい産業だ。10 万～20 万ある部品を米国に運んで組み立てる必要がある。サプライチェーン（供給網）が全くない所に部品を持って行くこと自体が難しい。もし供給網を米国につくるならば 5～10 年はかかる」。「造船ニッポン『最後の好機』 生かせるか、米の要請や海運の大型投資」、2025 年 5 月 28 日、日本経済新聞電子版、<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC200N90Q5A520C2000000/>。

¹⁷ 例えば、米マカレスター大学のアンドリュー・レイサム（Andrew Latham）教授は、「日米韓は産業統合に移行すべき」と述べて、次のような具体策を提案している。「日韓の造船所で支援船と無人船を共同生産する。同盟国の施設に部品と修理チームを事前に配置するネットワークを確立する。デジタル標準を統一し、輸出管理制限を自由化し、同盟国間で設計データを安全に共有できるようにすべきだ」。「『造船業、再び偉大に』 米の危機感 韓国から投資 2 兆円 艦船不足、中国は増す海軍力」、2025 年 8 月 28 日、朝日新聞電子版、<https://digital.asahi.com/articles/DA3S16290013.html>。