

米国・国務省による造船 IVLP

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202601

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 摂雄

1. はじめに

筆者は、2025 年 12 月 1 日から 11 日まで米国の国務省による IVLP (International Visitor Leadership Program) のひとつに参加した。この IVLP は、日米両国間で注目が高まっている造船がテーマであったので、関係者のご関心に応えるため以下に紹介する。但し、現地関係者とのやり取りは厳にオフレコとされているため、プログラムの全体像とそれを通した筆者個人の印象を添えるにとどまることをご容赦いただきたい。

2. IVLP とは

IVLP とは、米国と他国の双方にとって関心の高い分野で、その国で指導的な立場にある、あるいはこれからそうなること見込まれる人材を米国が自国に招いて同業専門家と直接意見交換し、また、国内各地域の多様な一般人と交流する機会を提供するものである。そして、その分野に関する米国内の現状とその背景、将来の方向性や、広く米国の文化に触れることでその多様性について理解を深め、米国との関係性を深化させることを目的としている。

IVLP は 1940 年に開始して以来、世界で 500 名以上の現在及び過去の首相・国家元首、1,600 名の閣僚級経験者、1,000 名の国会議員、12 名のノーベル賞受賞者などを輩出しており、英国の故マーガレット・サッチャー元首相（在任 1979～90 年）もその一人とされる。日本については 1953 年に始まり、これまでに招聘した 4,500 人の中には、後の首相経験者複数名やノーベル賞受賞者も含まれるという。

世界でも日本でもこれほどの規模と実績がありながら、IVLP がほとんど一般に認知されていないのは、それが広く喧伝して希望者に応募させる公募制ではなく、各国の米国大使館がプログラム内容に沿って然るべき候補者を独自に絞り込み、本国の国務省が承認することで参加者を決める仕組みのためである。

3. 造船 IVLP

(1) 概要

IVLP の内容は、国務省教育文化局が米国のその時々々の外交政策目標に基づいて策定しており、プログラムの内容に合わせて複数国の人材を一グループにして実施するタイプ、地域単位のプログラム、また、内容に合致した単一国の人材のみを対象として実施するタイプがある。筆者が招聘された IVLP は、3 番目のタイプに該当し、日本だけを対象とするプロジェクト「海事パートナーシップの構築：米国造船業界の調査（日本向けプロジェクト）」であり、国務省担当者によれば、IVLP として初めて造船がテーマとなったという。

その背景は、周知の通り第二次トランプ政権が目指す米国造船業の復興である。同政権は、米国造船業の商船建造の世界シェアが 0.2%程度にとどまることを踏まえて、「商船建造と艦船建造を含む、アメ

リカの造船業を復活させる」(2025 年 3 月施政方針演説)ことを表明し、大統領令「アメリカの海洋支配力の回復」(2025 年 4 月)を発出したほか、日本とは「日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書」(2025 年 10 月 28 日)を交わすなどして、建造能力の拡大を目指している。

この史上初の造船 IVLP への参加者は、最初の訪問地であるワシントン DC に到着して全員が初めて顔を合わせるに、造船業界から 3 名、船用工業界から 2 名、政府から 1 名で、筆者を含めて計 7 名であった。これら諸氏は、在日米国大使館から組織宛てに打診を受けて、各組織内の公募・選定や組織の長による指名・推薦を経て候補となった後、在日米国大使館及び本国担当者の選考プロセスを経て決定された。彼らの所属や肩書はもとより、IVLP 期間中に行動をともにして判明するに、全員がいかにも造船 IVLP に相応しい見識を備えた将来性ある人材であった。ちなみに筆者は、面識のあった同大使館担当者から直接お声がけをいただいて候補となり、思いがけずそのままメンバーの一員となったものである。

(2) 目的

奇しくも米国では 10 月 1 日から 11 月 12 日まで、史上最長となる 43 日間の政府閉鎖があったため造船 IVLP の準備は遅れたため、プログラムの詳細な旅程は、参加者が現地に到着してから徐々に判明することとなった。プログラムの目的は、(i)参加者が米国造船業界に対する理解を深め、日米間で補完し合える強みと連携の機会を見出すこと、(ii)米国の海事・造船政策の優先事項について紹介し、とりわけ 2025 年 4 月の「アメリカの海洋支配力の回復」とその政府機関及び産業関係者による実施状況に焦点を当てること、(iii)海事アカデミー、大学、研修機関との交流を通じて、造船分野の人材育成に関する最良事例を参加者と米国関係者が共有できる機会を創出すること、(iv)日本側専門家と米国側関係者の間のつながりを強化し、研究・技術・人材開発における協力を促進することで、二国間の専門的ネットワークを強化すること、であった。

これら目的のために造船 IVLP は、テーマ①「海事部門における連邦主義、海事戦略・イノベーション、日米協力」、テーマ②「米国造船業におけるイノベーションと産業回復力、人材育成、海事教育」、テーマ③「官民連携と海事分野の人材育成、海事イノベーションにおける民間部門の役割」という 3 部構成となっていた。

(3) テーマ①：ワシントン DC にて

11 月 30 日～12 月 2 日に行われたテーマ①は、イントロダクションとしてワシントン DC 内のシティツアー、今般 IVLP の実施パートナーである非政府機関“CRDF グローバル”と国務省との合同ガイダンス、更に専門家による連邦制についての講義で幕を開けた。そして最初に国務省を訪れ、同省国際訪問者局のプログラム担当官に付き添われて(以下の戦争省及び商務省でも同様)、同省東アジア・太平洋問題局の政治担当官及び経済担当官ら 3 名と会談した。同省担当官らは、4 月の大統領令に基づく「海事行動計画」(MAP: Maritime Action Plan)が予定通りに 11 月上旬に作成・提出されたとして、その大まかな内容を紹介しつつ、大統領及び国家安全保障会議(NSC: National Security Council)がその内容を審査中であると述べた。

次いで訪問した戦争省（2025 年 9 月の大統領令により国防総省（通称ペンタゴン）から名称変更されているが、正式には議会による法改正が必要という。）では、同省海軍局船舶プログラム課の担当官ら 3 名が、米国の造船業の復興については大統領や産業界のサポートを得て取り組んでいく方針であるが、日本をはじめとする同盟国との協力が必要との認識を強く示した。

その後、商務省では、同省国際貿易局の副次官補や投資担当官など 5 名が主に彼らのプログラム「セレクト USA」について、それが米国への企業投資の促進と円滑化を目的としており、米国に直接投資を行う企業などに対する積極的な支援であることなどを説明した。

（4）テーマ②：メイン州ポートランドにて

12 月 3 日を移動日としてワシントン DC からメイン州ポートランドへ空路で移り、折しも 20 年に 1 度と言われる寒波で小雪が舞う中、翌 4 日にまず“Bath Iron Works”（BIS）が“Maine Maritime Academy”（MMA）及び地元高校とのパートナーシップに基づいて設置した訓練施設を訪問した。BIS は、大手の防衛・航空宇宙企業である“General Dynamics”の傘下にあつて海軍艦艇の建造を専門とする造船所で、メイン州で最大の製造業であり、全米の造船事業雇用数の 7%を占めるという。当施設の訓練責任者によれば、その訓練課程は、一般的な教育と造船所での業務に通じた実践的訓練とが盛り込まれ、BIS が必要とする人材をパイプラインのように輩出できる内容であるという。

次いで訪問した“Roux Institute”は、地元の篤志家である Roux 氏がボストンを本拠地とする Northeastern 大学と提携して構えたサテライトキャンパスと研究所から成る。その研究所では、軍事部品の腐食修理に用いられている技術“Cold Spray”について詳細な紹介と施設見学が許され、翌日には、大学院学生の授業も行われるサテライトキャンパスにおいて独自の研究活動の内容が紹介された。

また、メイン州の防衛産業を継続的に活性化させることを目的として州政府、教育機関、そして産業界が設立した団体「メイン州貿易産業アライアンス」（MDIA: Maine Defense Industry Alliance）との会談では、同団体による人材確保の取り組みを中心に意見交換がなされた。とりわけ、造船所が先端技術を導入したとしても熟練工の手によるべきものが必ず存続する点、それ故、造船所が必要とする技能をいかに未経験者に習得させるかに苦労している点については、日本の造船技術者との間で同じ思いが通じ合っていた。

（5）テーマ③：ワシントン州シアトルにて

12 月 6 日を移動日として、飛行機を乗り継いで東から西へ 12 時間をかけて移動したワシントン州シアトルでは、7 日にボーイング社が 24 時間 365 日稼働させている工場に案内された。同工場の容積は世界最大の建物としてギネスブックに記録されており、先に訪問した戦争省を上回る広大さに圧倒された。

8 日は、聞くにシアトルらしい天候という雨の中、ワシントン大学内“UNLOS”、“Port of Seattle”、“Seattle Maritime Academy”を駆け足で廻った。それぞれ、16 隻の調査船を 13 の研究機関で調査活動に融通するための仕組み、海事に馴染みのない若者を業界に取り込み輩出するための活動、そして 3 か月の乗船訓練を含めて 1 年間で船員資格を取らせるための課程を提供するなど、特徴ある取り組みであった。人口が自然減少にない中であっても、特定の産業に労働力を安定的に引き込むに

はそのための仕組みと関係者の継続的な努力が必要であることが改めて確認され、必要に応じて今後の情報交換することを約束した。

4. 結びに代えて

かつて中学校の授業で、自分が発音できない音は聴き取れないと言い（その当否はいつか専門家に確認したい。）、発音記号を学びつつ発音練習をする重要性を説く英語教師がいた。造船 IVLP に参加してみるに、造船業が自覚的にも無いところに造船業を探究するプログラムを作ることは難しいということに置き換えられるように思えた。米国造船業の現在地を知ってもらうにはどうしたらよいか、今後の発展可能性を考えるには何が必要か、と思案するにも自らの中に一定程度の造船業に関する知見が必要であろう。

今般プログラムのイントロダクションに組み込まれた講義の一つは連邦制概論であった。三権分立が水平的な日本のような国からの参加者にとっては、垂直的な三権分立も併存する連邦制について、また、特に米国のそれは州政府の権限が強いことについて留意する必要がある。しかし、プログラムのテーマが訴訟における裁判管轄などが深く関わるようなものであればともかく、造船に特化した IVLP にあっては、同じ法学トピックでも例えばトランプ大統領が頻発する大統領令などの行政立法や大統領制そのものに関する講義であれば、現政権の動向についての理解に通じたと思う。あるいは、直截的に造船政策など産業政策のあり方を論ずるものであったり、同じ製造業である自動車産業や航空機産業は残り、造船など海事産業はなぜ現状に至ったのか、米国内専門家による整理分析であったりすれば、米国自身が設定した造船 IVLP の目的に合致していた。

造船所の視察には、事前の相談・調整が必要であるところ、政府閉鎖の余波で準備が間に合わなかったために、今般プログラムには造船所視察が組み込まれなかった。造船の現場を見つつ、日米造船技術者の実際的な交流を目の当たりにすれば、米国造船業の復興へのヒントが見出だせるかもしれないと期待していたので残念であった。

他方で、造船 IVLP で会談した米国内の方々は、立場を問わず日本人参加者と会えるのを待ち望んでいたようであり、それぞれが限られた時間の中で我々個人の意見を聴きたい、今後協力したいという熱心な姿勢であったことは印象的であった。また、プログラムの全日程にわたって付き添った国務省リエゾンスタッフが日本人に勝るとも劣らない定時性と生真面目さでプログラムの進行を管理していたことには感銘を受けた。もとより、その全額を国費で賄った米国の懐の深さにも同様である。

ワシントン DC 滞在中には在米日本国大使館のご配慮で、開始時期を同じくして実施された別の IVLP「三国間の海事人材育成」に参加していた日本人 3 名と知り合う機会を得た。そのプログラムは、韓国人参加者 4 名との合同プログラムで、造船 IVLP より長期にわたるものであるため、より広く、より深く関連する米国事情に触れることができたかもしれない。今後はその参加者とも意見交換を行いつつ、IVLP の趣旨に沿った貢献策を見つけられればと願う。（了）

写真 1：国務省内の国旗の下にて

(右：国務省国際訪問者局担当官、左：筆者)



写真 2:造船 IVLP の冊子表紙

