Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION
ボートレースファンからの贈り物
平成24年12月15日（年4回15日）発行
ISSN 0912-7437
日本海難防止協会情報誌
海と安全
2012 冬
NO.555

【特集】
海に関わる わが国の国際支援

海に関わるわが国の国際支援

国境を越えてヒト、モノ、カネ、情報が大量かつ迅速に移動するグローバリゼーションが急速に進む国際環境のもと、わが国の社会や国民の暮らしは国際社会と益々切り離せないものとなってきている。とりわけ海運・水産業界においては、他の分野に先駆けて国境を越えた事業活動を展開し推進している。

今後ともわが国自身の平和と繁栄を維持していくためには，これまで以上に国際社会全体の平和と繁栄に貢献していくことが求められている。世論調査の結果によると発展途上国への経済協力を「積極的に進めるべきだ」との意見が減る一方、「なるべく少なくすべきだ」との意見が増加傾向にあり、経済活動が長期の低迷期にある現状を反映して、海外協力に対する国民の共感が十分に得られているとはいえない状況もある。

そうした現状に鑑み、海運と水産に限定した海に関わるわが国の国際支援の数々の実績や成果さらには今後の取り組みなどを紹介する。

写真左上：マレーシアでの密漁・密輸の取り締まりの訓練（東城さん提供）、左中：スリランカで漁獲物の保存方法を指導する村上さん、左下：フィジーの製氷機施設でクーリングタワーの交換を指導する（末富さん提供）、写真中上：ペルーで六分儀の取扱説明をする高橋さん、写真中下：漁獲物の陸揚げで賑わうサントメ&プリンシペの浜（末富さん提供）、写真右上：マラウィで機関実習を指導する奥田宣夫さん（高橋さん提供）、写真右中：サントメ&プリンシペで機械工作を指導する林さん、写真右下：モロッコ高等海事学院でエンジンプラントを設置（大前さん提供）。

目次

日本海難防止協会情報誌
海と安全
2012
冬
No.555

【特集】海に関わるわが国の国際支援

誌上座談会　さまざまな海に関わるわが国の国際支援
㈱サクセス・プロジェクト・マネジメント・オフィス代表取締役　大前　正也
元外航船・大型遠洋漁船通信長　村上清一郎
公益財団法人・海外漁業協力財団水産専門員　末富　幸男
元外航船船長・海事補佐人　高橋　二朗
公益財団法人・海外漁業協力財団水産専門員　林　当磨（とうま）
横浜海上保安部・巡視船「やしま」運用司令長　東城　英雄
聞き手：情報誌「海と安全」編集長　藤丸　徹――2

船員教育分野における国際協力
国土交通省海事局海事人材政策課　行政研修員　恵美（エミ）　裕（ユタカ）――22

海上保安庁が行う国際的な能力向上支援
海上保安庁総務部国際・危機管理官付専門官　久木　正則――26

JICAの国際協力～地域協力に焦点をあてて～
独立行政法人　国際協力機構　国際協力専門員　勝田　穂積
経済基盤開発部　副調査役　河野　真典――30

海外漁業協力財団の取り組む国際支援
公益財団法人　海外漁業協力財団　総務課長　首藤　剛――34

東京海洋大学が取り組む国際協力・支援の現状
国立大学法人東京海洋大学　理事・副学長　賞雅（たかまさ）　寛而（ともじ）――38

日本海難防止協会の国際支援活動
公益社団法人　日本海難防止協会　国際室――42

ミクロネシア３国の海上保安能力強化のために
公益社団法人　日本海難防止協会調査役　山川（やまかわ）　孝之（たかゆき）――46

海洋～国際協力における「新たな空間」～
外務省国際協力局政策課長　鈴木　量博――50

特集以外の記事

海の気象／謎めいた洞爺丸の遭難
一般財団法人　日本気象協会――55
海保だより／ミャンマーへの航行安全分野への技術協力
海上保安庁交通部――58
海外情報／欧州海上保安機関（EMSA）の活動
ロンドン事務所――60
海守便り／「縄ばしご」の有効性を再認識／海守――61
海難速報値／主な海難／海上保安庁――62
日本海難防止協会のうごき――63
編集レーダー――64

誌上座談会

さまざまな海に関わるわが国の国際支援

㈱サクセス・プロジェクト・マネジメント・オフィス代表取締役　大前　正也
元外航船・大型遠洋漁船通信長　村上清一郎
公益財団法人・海外漁業協力財団水産専門員　末富　幸男
元外航船船長・海事補佐人　高橋　二朗
公益財団法人・海外漁業協力財団水産専門員　林　当磨（とうま）
横浜海上保安部・巡視船「やしま」運用司令長　東城　英雄
聞き手：情報誌「海と安全」編集長　藤丸　徹

海に関わるわが国の国際支援には、船員教育、海事振興、海運行政、漁業振興と近代化、港湾建設、海上保安機能の強化・向上など多岐にわたる。そうした中から、わが国の先進的な技術をグローバルな視点で献身的に海外に移転し、活躍してきた６人の方に現地での取り組みについて話しを聞いた。

＝自己紹介を兼ねて、皆さんの略歴から

大前　神戸商船大学航海学科を卒業後、外航船社に就職しました。その後、母校の大学院修士課程を経て、独立行政法人・国際協力機構（以下、JICA という）青年海外協力隊の隊員として東アフリカ、マラウィの湖上船員養成学校で教官をしました。帰国して1990年頃から本格的に海事教育に係る海外協力活動に従事する事にしました。JICA のアルジェリア、モロッコ、トルコの海事教育プロジェクトの長期派遣専門家として、帰国した2006年８月に今の会社を設立しました。その後、現在までは長期派遣ではなく、２週間～２ヶ月程度の短期専門家、調査団員として活動しています。

海事教育を専門としてきましたが、最近は海上保安分野の基礎調査にも関係し、ソマリア海賊対策関連で東アフリカ諸国、ASEAN（東南アジア諸国連合）諸国の基礎情報収集作業も行いました。

大前　正也さん

現在は運輸交通分野の開発コンサルタント会社を経営し、母校の国際海事研究センターの客員教授を拝命し、海事教育研究部門の研究活動を行っています。

村上　船が好きで無線学校に進み、船舶通信士として汽船と漁船に乗り組み、約28年間海上生活を経験しました。海上から陸上に移ってからも海事関係団体で働いてきました。70歳からスリランカに出かけ、漁獲物の干物指導のボランティアに汗を流してきました。

末富　水産高校の機関科を卒業してから日

魯漁業株式会社の南方トロール部に所属し、遠洋トロール船の機関士・機関長として乗ってきました。1975年から日魯漁業（ニチロ）のエビトロール事業部から独立した子会社で、南米のスリナムやブラジルで20年近く駐在員として勤務しました。こうした事からJICAの個別専門家に応募してスリナム共和国に派遣されたのが最初です。2000年からは公益財団法人「海外漁業協力財団（以下、OFCFという）」の契約専門家として各国の地域漁業振興協力事業に参加しています。

末富　幸男さん

高橋　東京商船大学卒業後、外航船社に就職し航海士・船長を経験し定年退職するまで船員生活を続けました。その後、海事専門の法律事務所に勤務し、海難審判、海事仲裁や民事訴訟関連などの仕事をしています。

林　私は海や船とは関係なく、自動車整備の専門学校を卒業してから民間会社で整備士の勤務を経て、JICAの青年海外協力隊に参加しました。帰国後、エンジンのサービスエンジニアをしていましたが、現在はOFCFの水産専門員に就き約13年が経ちました。1964年生まれです。

東城　海上保安大学校を卒業し、その後、巡視船、羽田特殊救難隊や陸上勤務などを経て現在は横浜海上保安部所属の巡視船「やしま」で勤務しています。今までの業務で長く経験したのは、救難（潜水士と特殊救難隊）と航行安全の分野です。

＝海外協力に行こうとした動機や、どの様な経緯で行きましたか

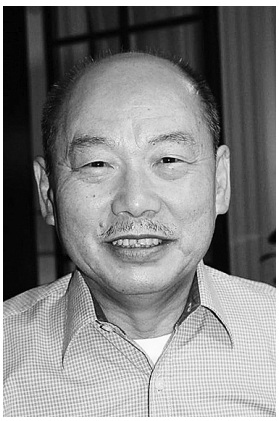
大前　航海士としての乗船経験の中で、各寄港地では数日の滞在しかできず、どこか異文化の国で長期滞在できないものか、と考え始めたのがきっかけです。大学の修士課程に戻った際に、海外留学や海外の会社への就職のチャンスを調べていたところ、募集分野としては珍しい「航海術」が青年海外協力隊の募集要項に載り、時期的にも修士課程修了時に合わせてくれたようなタイミングでしたので応募し、マラウィの南北に長いマラウィ湖の船舶職員養成学校で教鞭を執る機会に恵まれました。この２年間のマラウィでのボランティア活動の実績をJICA、運輸省船員部（当時）などの関係者に認めていただき、その後のアルジェリアの海事教育プロジェクトのプロジェクトリーダーとして赴任しました。

村上　2004年暮れ、インド洋に発生した大津波は、多くの国と人々に大きな被害を与えました。その中の一つスリランカでは、漁民を中心に３万5000人もの人々が亡くなり、多くの家屋の損壊、漁船や漁具といった漁民の生活の源を失いました。何らかの形で海の仕事で恩返ししたいと考えていた私は、これらの漁民に対する災害支援として干物の指導に出かける事にしました。きっかけは、当時「海守」の事務局をしていた私に適任者を探してほしいということから、人を捜す以上、当時内戦の続いていたスリランカの治安・魚の種類・漁獲物の流通や消費状況や保存・干物の実態など現地の状況を知らずして人の世話は出来ないということで、たまたま私が現地調査に行く

ことになりました。

そして調査に行った私は、人を捜すのではなく、自分が行こうと決断しました。

末富　20年近く海外で勤務し、その後日本に帰り東京勤務を１年続けていましたが何となく東京の生活になじめなくなりました。ちょうどその頃、JICA の派遣専門家の募集が目に止まり自分のやってきた仕事が生かせるのではないかと応募しましたら専門家としてスリナム共和国の派遣が決まりました。


高橋　二朗さん

高橋　JICA の青年海外協力隊のときは、電車で募集の中吊り広告を見て単純にやってみたいと思って自分から会社に依頼して休職身分でいきました。JICA 専門家として派遣された時は、会社から私への業務命令という形でしたが、自分の持っている技術を発揮できる仕事ならどこででもやる気持ちがあったので躊躇なく引き受けました。

林　高校生の時に、青年海外協力隊の活動を紹介するテレビ番組を見て、自分もアフリカ人と泥水を飲んでみたいと漠然と思ったことが原点です。

就職後「いつか協力隊に行くんだ」と先輩方に口走ってしまった手前、形だけでもととりあえず試験を受けましたら受かってしまったというのが始まりです。

東城　マレーシア国の海上保安機関の MMEA（Malaysian Maritime Enforcement Agency：マレーシア海上法令執行庁）は、2005年11月に運用が開始されたまだ新しい機関です。そこへわが国の海上保安機能を技術移転するため、JICA の長期専門家として希望しないかという話しがありました。

前から海外勤務への思いもあったことと、私の持つ知識技術（特に特殊救難技術の分野）が国際貢献の役に立てるならと思い希望したのがきっかけです。

＝どこの国で どのような活動をされましたか

大前　最初は1985年から２年間、JICA 青年海外協力隊員としてマラウィの「Marine Staff Training School」で航海科教官として、カリキュラム、シラバス（教習要領）の作成、講義、海技試験作成などを行っていました。マラウィ湖の湖上輸送には、当時１,000総トン程度の旅客船２隻と600総トン程度の油タンカー１隻が就航しており、その船舶職員を養成することが主要業務でした。

２回目は1990年から４年間、JICA の「アルジェリア・ブーイスマイル高等海運学校プロジェクト」にプロジェクトリーダーとして参画しました。「STCW（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）78」準拠の海事教育訓練を実施することを目標として、ディーゼルエンジンプラントとレーダー／ARPA（自動衝突予防援助装置）シミュレータを供与し、それらの訓練への活用方法、維持管理手法などの技術指導を行うとともに、カリキュラム、シラバスの作成や改訂を行いました。

このプロジェクトは当時の JICA では異

例で、私１人の長期赴任のプロジェクトで、狭義の専門分野の技術指導は短期専門家による現地での指導と、日本から専門の先生方に来てもらい関連機関で指導する方法をとりました。

先進海運国の技能とあり方を指導

３回目は1996年から５年間、同じくJICAの「モロッコ高等海事学院プロジェクト」にチーフアドバイザーとして参画しました。基本的なプロジェクトの目標はアルジェリアと同様でしたが、レベルはSTCW95への対応でした。学内での作業と並行して、STCW95関連のホワイトリストに掲載されるためのIMO（国際海事機関）へのカントリーレポート（教育システム管理などの現状報告）作成も産官学協働で行いました。

JICAによるプロジェクトでは、その成果を周辺諸国に普及する「第三国研修」（支援を受けた当該国が中心となって周辺諸国に技術協力を実施）という制度があり、本プロジェクトでは５年目にセネガル、チュニジア、ベナン、象牙海岸、トーゴなどから関係者を呼んで、レーダー／ARPAシミュレータ、ケミカルタンカー、石油タンカー、GMDSS（海上における遭難および安全に関する世界的な制度）などの訓練コースのデモンストレーションを行いました。

４回目は、プロジェクト実施半ばからの参画で2002年８月から２年８ヶ月の間、同じくJICAのトルコ海事教育向上プロジェクトにプロジェクト評価の専門家として参画しました。イスタンブール工科大学海事学部を支援したもので、操船シミュレータ、機関室シミュレータを主要供与機材とし、従来の海事教育プロジェクトとは異なり、教育訓練と研究の二本柱を持つプロジェクトでした。

教育訓練はわが国の航海訓練所、研究は神戸大学海事科学研究科から専門家を派遣しもらい、現地活動と本邦研修を連携させて教育訓練と学術研究レベルの向上を目指しました。

2005年３月の同プロジェクト終了後も、私は個別専門家として１年間滞在し、「海事調査運営管理」という役目でトルコの船員需要、将来的な海事教育のニーズなどを調査することを支援しました。

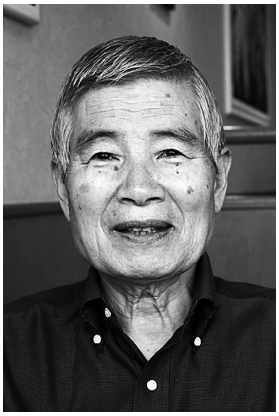
トルコから帰国した2006年４月以降は、長期赴任活動を休止し、短期専門家、調査団員として引き続き、主としてJICAの業務を行っています。

海事関係ではカンボジア海運・港湾セクターマスタープラン調査（海運・造船の現状と短長期の振興計画など）、フィリピン船員育成に係る情報収集・調査、インドネシア・フィリピン海上保安関連プロジェクト評価調査、カンボジア港湾関連プロジェクト評価調査、2011年からは海上保安関連情報収集調査にも参画し、アフリカ地域ではジブチ、ケニア、セーシェル、タンザニア、ASEAN地域ではフィリピン、マレーシア、インドネシア、ベトナム、タイ、カンボジア、ミャンマーの基礎情報収集・確認調査に従事し、今年８月に全ての報告書作成を完了しました。

また学術協力としては、富山高等専門学校の海外活動のお手伝いをさせて戴き、2009年から2010年にかけて３回に分けてト

ルコのイスタンブール工科大学海事学部とPiri Reis Maritime Universityを訪問し、双方の教員・学生の連携による小規模訓練機材開発を進めました。

現在は2012年２月から始まった古巣のアルジェリアの高等海運学校の「高等海運学校大学院教育・研究能力強化プロジェクト」の「総括・海事教育」担当として、年間３ヶ月程度の現地活動とアルジェリア人教員の本邦研修を取り混ぜた協力活動を行っています。



村上清一郎さん

村上　スリランカへは2006年９月から2012年２月までの間、13カ所の漁村で延べ約500人の主として漁民の奥さん達に干物・かつお節・干しえび・干しイカなどの造り方を指導しました。大津波の被害を受けた多くの漁民は大黒柱を亡くした母子家庭、家屋や商売道具の漁船や漁具を流失した者など、生活の糧を得られなくなって困窮にある人々が多かったのです。ですから少しでも生活の足しになるようにと婦人や娘さん中心に干物を造って収入を得ることを考えたのです。

現地の漁獲物利用度は約半分

スリランカは、冷蔵庫も普及していなく氷も高く漁船も氷を積まないで魚を採ってきていました。せっかく採ってきた魚も交通インフラも悪く、消費者に届くまでに相当量が腐敗廃棄される状態でした。それだけに過塩分での干物が多く、高血圧と糖尿病が多く不衛生な環境でした。そうした事からスリランカ側の意向もあって、健康的で衛生的な干物の指導を日本人にお願いしたいという要請がありました。

末富　1996年から３年間、JICA派遣専門家としてスリナム共和国に派遣されました。わが国の水産無償供与で「コモウエィナ地区小規模漁業近代化計画小規模漁業機材整備計画事業」に参加しました。要は現地漁船の帆船から動力化に伴うエンジンの使用法とメンテナンスを指導していました。

2000年から３年間は、OFCFの契約専門家として太平洋島嶼国地域漁業振興協力事業で、ソロモン諸島、マーシャル諸島共和国、パラオ共和国、フィジー共和国などに行っていました。業務内容は、単年度事業で各任地国からの要請をもとに、調査船・冷凍設備・製氷施設・港湾施設などの水産施設や関連施設修理・修復など、ハード面のメンテナンスを中心に技術移転・指導を行っていました。

以後、OFCFの契約専門家としてフィジー共和国では、漁業活動を通じ零細漁業者の所得を増加させることを主目的とした沿岸漁業振興プロジェクトに参加しました。具体的な業務内容は、水産基地を設立し、水産施設の維持管理のための指導、零細漁民の組織化のための指導、漁獲物の流通販売のための指導やリーフ外漁業の開発の指導などでした。

2007年から５年間は、OFCFの海外事務所があるフィジーに派遣され、担当国はフィジー共和国、ソロモン諸島、ナウル共和国、キリバス共和国でした。業務内容は、

主に各担当国の水産施設や関連施設の修理・修復などを同じく巡回指導方式で技術移転を含んだ技術指導をしました。

2012年からはミクロネシア連邦、キリバス共和国などの地域漁業振興協力事業に参加しています。

高橋　最初に青年海外協力隊員で南米ペルーのラモリーナ国立農科大学水産学部漁業科に配属されまして、1980年４月から82年８月まで行っていました。建造済みの巻き網木造漁船に、日本から信号、航海計器、主機、発電機、機関計器などを供与して、その艤装を実施し、試運転後の成績表を作成したり、向こうの関係官庁からの各種証明書の取得や実際の操業や運航などを先生達（カウンターパート）や４人の漁師（乗組員）に教えていました。

２回目はJICAの専門家として1998年４月から2000年９月までの約２年半、アフリカ南部に位置するマラウィ国の運輸省水運局に配属され、船員行政全般と船員と教員の養成が目的でした。マラウィは内陸国ですが、陸上の交通インフラが未整備で、巨大なマラウィ湖が重要な役割を果たしていました。赴任時、このマラウィ湖には岸壁設備のある所は４港で、他の10港は着岸施設がなく、浅瀬に投錨して旅客や貨物を小型ボートで積み揚げしている状態でした。

林　1986年12月から約２年ちょっと、JICAの青年海外協力隊としてソロモン諸島国マライタ州政府Works Division（正式な日本名ではないが「公共資機材整備局」といったところ）に勤務し、自動車を始め州政府の所有する雑多な機械の整備を通してカウンターパートに技術指導をしたのが始まりです。

林　当磨さん

以後、1993年から1999年３月まではJICAの派遣専門家として西アフリカにあるギニアビサウ共和国やカーボベルデ共和国に行っていました。

西アフリカの小型沿岸漁船は前近代的状態からのスタート

ギニアビサウ共和国水産省では、４年間にわたってわが国から無償資金協力で供与された船外機200台余の保守、修理の技術指導をしました。二回目のギニアビサウ共和国では、漁業開発アドバイザーとして２年の任期で再赴任しましたが、直ぐに内戦が勃発し、具体的な活動もできないまま実質３ヵ月間で終わりました。

1999年１月からの２ヵ月間、カーボベルデ共和国サン・ヴィセンティ島にある同国政府の漁業施設（インターバースと呼称・当時）で、冷凍機の技術指導をしました。

1999年６月から今日までは、OFCFの水産専門員としてマーシャル諸島、モザンビーク共和国に４回、ミクロネシア連邦共和国、そして日本では殆んど知られていない西アフリカにあるサントメ＆プリンシペ民主共和国やカーボベルデ共和国にも行っていました。

マーシャル諸島では首都マジュロの政府海洋資源局に勤務し、離島振興プロジェクトで、他に漁労・流通加工と私の３人の

チームが派遣され私は機関を担当しました。

モザンビークではOFCFによる水産施設の修理・修復を通した技術指導プロジェクト（拠点整備事業）のコーディネーターを務めました。製氷機、冷蔵庫、発電機や各種ポンプの修理などを通した現地技師への技術移転の為、各部門に日本から派遣された８人前後の技師たちの現地での受入れ、業務調整などを同財団の現地代表として対応しました。

二回目のモザンビークも拠点整備事業のコーディネーターとして零細漁業開発局、国立水産研究所、テテ洲漁業局などの要請を受けて無線ネットワークの再構築、調査ステーションの修理・資機材設置、調査船供与などを通した現地技師への技術移転、先方漁業省との折衝の他各部門に日本から派遣された技師などの現地受入れ、業務調整などOFCFの現地代表をしていました。

ミクロネシアではヤップ、チューク、コスラエ、ポンペイなどから同財団で継続的な修理修復を通して技術指導している漁業施設を１ヵ所ずつ、計４事業所の運営状況を調査し、結果分析に基づき問題点を指摘、改善すべき事柄などを指導していました。

３回目のモザンビークでは、水産省管轄のマトーラ水産学校に勤務し、機関学やプロジェクト運営のコーディネーターを務めました。学校実務では機関科教員を対象に機関、冷凍機の技術指導。供与した実習船による保守・管理の指導を行っていました。

サントメ＆プリンシペでは、漁業担当省管轄の漁業局に勤務して２ストローク船外機を対象に、整備工場を４ヵ所立ち上げ、供与した必要資機材を用いて点検・整備を漁業局のカウンターパートや各所の20人位の整備士たちに指導しました。

４回目のモザンビークでは、本年度実施予定の拠点整備事業の事前調査に機関専門家として参加し、本年９月にはカーボベルデで開始予定の長期プロジェクトの案件調査に参加しました。

カーボベルデは漁港を中心にした漁獲物の鮮度管理向上を目的としたプロジェクト形成で合意しまして、11月初旬を目途にプロジェクトマネージャーとして同国へ赴任する予定です。

東城　英雄さん

東城　2009年６月から2011年６月までの２年間、先ほどいいましたMMEAで海上での犯罪捜査などの海上法令執行能力や救難能力の強化、そして、教育訓練などの人材育成体制の改善などを目的とした「海上保安能力向上プロジェクト」に携わり、研修・訓練の開催や助言・協力・情報提供などの技術支援活動をプトラジャヤという行政都市（クアラルンプールの南、車で約30分）で行いました。

具体的には、MMEAの職員数人を研修生として日本に約一週間前後派遣し、海上保安庁の施設の見学、講義や意見交換を行うなどして、当該研修生の知見などの向上（カウンターパートトレーニング）を行いました。時には、海上保安大学校の練習船「こじま」の協力を得て、シンガポールか

ら広島県・呉までの間、乗船研修を行い、遠洋航海術、大型巡視船の運用や練習船の教育訓練体制などの研修を行いました。

わが国の卓越した海上保安機能を移転

また現地ではJICAの短期専門家として日本から海上保安官数人に来ていただき、MMEA研修生に対して講義や技術指導を行う「セミナー」を行いました。研修生は知識の習得のほか、海上保安庁の業務執行に係るノウハウや海上保安官の現場経験を学ぶとともに、捜査技術や救難技術の習得をしました。一例としては、「特殊救難技術セミナー」を開催し、特殊救難隊や潜水士からMMEA版の特殊救難隊に対して、吊り上げ救助などのレンジャー技術（基礎編）などの訓練研修を行いました。

海上の治安の維持、テロの未然防止・鎮圧の訓練に取り組むMMEAの研修生(東城さん提供)

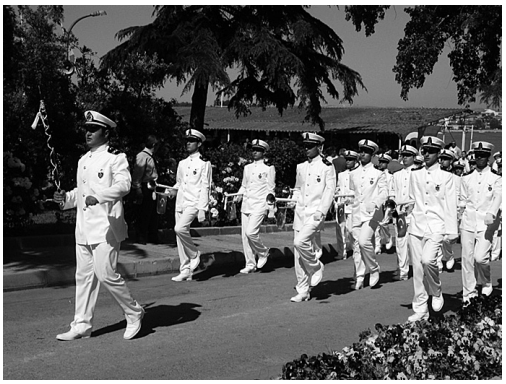
訓練研修以外の活動では、今後のMMEAの海上保安業務に必要と思われる資料（例えば、海賊行為の処罰および海賊行為への処罰に関する法律の英訳版）を提供し、関係者にアドバイスや指導などを行いました。

＝現地での苦労やジレンマなどを

大前　アジア地域は日本人とメンタリティも似通ったところがありますが、私は主にアフリカから中東地域の長期活動から入りましたので、最初は特にイスラムの習慣に慣れることが大変でした。技術的には海事分野は世界共通の最低基準がIMOにより取り纏められていますので、特に大きな違和感はありませんでしたが、イスラムの習慣に慣れるまでは、いつも試行錯誤でした。最初のアルジェリア赴任前に関係者から「アラブ人はプライドが高いから怒らせてはいけない」と教えられて着任しました。プロジェクトの実施計画がなかなか立案できず、喧々諤々の議論をしても、結論は「インシャラー（アラーの思し召しのまま）」で曖昧になってしまうことが続き、３ヵ月程度経った頃、相手側の教務部長に怒鳴り散らし、恥ずかしいのですが互いに胸ぐらを掴むやり合いをしてしまいました。

後になって家族の一員と同様に受入れてくれ、良い意味でも悪い意味でもお互いの習慣を尊重しつつ業務を進めることができました。

ジレンマとしては長期に赴任をすると、どうしても相手側の意識に近くなることでした。日本のODA（政府開発援助）の方針は十分に理解しているつもりでも、やはり現地の事情を肌で感じている内にODAの方針とは合致しないが、できる事なら支援、協力してやりたいことが少なからずありました。日本の税金が使われている訳で、場当たり的な活動は控えるべきであることは当然ですが、前年度末に業務実施計画を立案し、当年度の活動を行うことになりますが、計画されていなかった事柄が次々に要望され、現場から見て必要性が高いと判



2003年トルコ・イスタンブール工科大学海事学部卒業生行進(大前さん提供)

断できることに手を出せないことが良くありました。

交渉して対応してもらったケースもありますが、今度はこれが馴れ合いの原因となり、正に場当たり的な要望が頻発する結果になることもありました。また海事教育は特にハード面で高額機材を必要とするので、年間数十人の人材を育成するのに数億円の機材を供与することに日本側の理解を得ることが難しかったです。国際航海に従事する船員の要件として、高額機材による訓練が義務付けられることに、途上国の海事教育機関は四苦八苦で対応しています。

村上　私は、あまり苦労は感じませんでした。しかし、すぐには解決できないいくつかの経験をしました。ひとつは、雨期のときでした。魚がなかなか乾燥しなくて困りました。熱帯地方のスリランカでは日本の梅雨と違って、急に激しいシャワーのような雨が降ったり、晴れたかと思うとすぐまた大雨になったりで、干す暇がなかったのです。大きな扇風機を用意して風を当てて見ても、湿度が高いため乾燥するどころか、かえってカビたりしました。日本のように屋内工場で高温の熱風で乾燥ということもできません。ひたすら太陽の晴れ間をまって、何日もかけて何とか乾かすといった有様でした。カマドを作って薪を焚いての乾燥も試みましたが、相当手間がかかりました。研修生には、雨期の干物作りはお休みするように教えた始末でした。

環境は劣悪、不衛生と高血圧が蔓延

もうひとつは、蝿(はえ)のうじ対策でした。暑い国のため蝿が多く、１年中蝿のうじに泣かされました。魚をさばくとき、魚を干すとき、とにかく魚に蝿がこないように様々な対策をするのですが、干している干物にうじがわくのです。少なくとも魚を受け取ってから干すまでの過程では、神経質なまでに蝿がつかないように注意していますから、ひょっとすると漁師が魚を獲ってから市場までの間に蝿が卵を産みつけているのかもしれません。これという決め手はなく衛生的な干物作りを教えている以上、この難題には苦労させられました。熱心な研修生たちと対策にあれこれと工夫した思い出は忘れられません。

末富　これまで各地の地域漁業振興協力事業に携わり、担当国のカウンターパートに対して技術移転を含んだ技術指導を行ってきました。いずれの国でも経験した事ですが、せっかく育ちつつある人材が指導の途中で定年や転職などで職場を離れてしまうことです。当然、相手国の事情はありますが、すぐさま新規にカウンターパートを選出してきますが、我々の立場からいえば振り出しに戻ってしまうことになり残念です。考え方によっては、結局は新しい技術を身

フィジーの製氷機施設でカウンターパートとともにクーリングタワーを交換する。（末富さん提供）

につけた人が他のフィールドで活躍することになるので、その国の人材育成にもなるのではと思っています。こうした協力によって日本の漁船が、この国の200海里内で魚を獲れるのだし、ここは根気よく支援していく必要があると思います。

最初はコミュニケーションに苦労

高橋　私の場合、最初のペルーのときはスペイン語に苦労しましたね。４ヵ月間の語学訓練で一般的な日常会話はなんとかできましたが、所属先のプロジェクトの会議で議論の内容が全く理解できないので、私自身からの発言はできませんでした。

会議終了後に、カウンターパートから説明を聞くと、会議で私に不都合なことが決定していました。そこで直ぐに議長にクレームをいいに行くと、漁業学科長は「お前の発言がないので、会議終了直前にお前の意見はないかと私は確認したが、お前は『ない』と答えた。従って会議は終了したので、今さらもう遅い」と私のクレームは退けられました。以後、１年半にわたって平日は、夜に家庭教師を雇ってスペイン語の勉強をしました。

不便も異文化も当たり前

林　全ては自分自身に起因することであり、今は特段のことを感じません。最初のころは言語能力の低さからコミュニケーションにも苦労しましたし、不慣れな途上国での不便な生活、異文化での戸惑いなどに苦労を感じました。最近は不便も異文化も当たり前になってしまったのか、逆に飽食、便利、なんでもありが当たり前の日本での生活の方に違和感すら覚えます。

東城　プロジェクトの目的は決まっていましたが、MMEA 側も具体的に何を支援、講義、実習して欲しいか具体的かつ詳細に要請することが難しく、また私も最初の内は、MMEA 側の実情を詳細に把握できてなかったため、技術移転などをどのように進めていけばよいのか、詳細に企画立案できなかったことに焦りを感じました。

しかし、ミーティングやよもやま話などあらゆる機会を活用し、また本国の担当部署からアドバイスを受けながら徐々に軌道に乗せることができました。

やはり言葉には苦労しました。私の場合、専属のスタッフ（いわゆる秘書）がいなかったので、情報の収集や整理、訓練研修などの調整では時間を要する事が多々ありました。基本的には英語で対応するのですが、MMEA のホームページや公文書、参考資料はマレー語がほとんどです。それらの内容は MMEA の実情をタイムリーに把握するのに必要な情報源の一つであったので、無料の翻訳サイトを活用してマレー語から英語に翻訳する作業を地道に行っていました。

また現場の研修では、マレー語の通訳者を介して訓練研修を行いました。特に救助訓練などでは、安全管理上、日本語の意図する意味がマレー語で適切に伝わり、MMEAの現場で使用する業務の言葉（例えば号令詞）に置き換われるよう、JICA専門家、MMEA研修生そして通訳者とで話し合いをし、適切な言葉（マレー語）を探し出して進めて行きました。

その他には、研修訓練に必要な資器材の選定、調達に思いもよらぬ時間を要したりすることもありました。また日本製の場合、現地でのメンテナンスが容易なのかによって、購入後の維持費にも影響しますし、電源を必要とする物であれば使用する電圧の相違なども調査しておかなければなりません。MMEA側とよく意見の交換を行って選定を行いました。

＝活動する上で現地でのヘルプや協力体制はどうでしたか

大前　私が関係したプロジェクトでは幸いなことに相手側の強い要望によって支援が始まった案件であったことから、責任者は基本的に全面的な協力体制を構築してくれていました。下流（責任者以外）の関係者の中には、日常の多忙な業務に加えてプロジェクト業務が加わり、時として否定的な動きをする者もいましたが、責任者に上手く動いてもらい、大きな支障とはなりませんでした。やはり定期的な会議で議論をし、議事録をとって関係者が共有することが重要なことでした。後で言った、言わないの争いは不幸です。

村上　13カ所の研修場所ごとにヘルプの事情が異なっていました。ヘルプの十分な場所では、運転手付きの車を用意してくれました。宿舎と研修場所の往復、買い物、休みの慰安小旅行など不自由なくできました。また担当者が毎日研修場所に張り付いてくれて、困ったことがあるときは助けてくれましたし、中には毎朝、原料の魚を準備してくれる場所もありました。

魚のさばき方から指導する村上さん

一方ヘルプがほとんどないか、あるいは不十分な場所ではツクツクと呼ぶオート三輪車（日本のタクシーにあたる）を自分で雇って市場や漁港まで魚を買い出しに行く事もありました。

末富　相手国の水産事務所の事務機器や、車両が優先的に使用できる事などが挙げられます。

高橋　海外に赴任する場合、身分が海外青年協力隊（現地での生活手当のみが支給され、当時で400米ドルであった）や専門家（職歴・年齢・資格に応じた給与支給）の両者とも、技術移転・協力する任国の所属部署に配属されるので、派遣元のJICAに対しては定期的な報告以外は直接的な関係はなくなります。日常の仕事は、カウンターパートと一緒に配属先部署の決定や意向にそって事業が行われ、仕事上の意見や報告

は随時に配属先部署にすることになります。

ですから活動するうえで、現地のヘルプは不可欠というよりも協力体制を前提としており、この点で日本の現地会社の駐在員とは全く異なっています。

配属先部署の年間予算の獲得やプロジェクトの進行について協力体制を築くために配属先のカウンターパートや上司を説得して巻きこんで実施する以外にありません。そもそも任国の配属先と協力関係が築けない場合、派遣は完全な失敗となります。

林　ヘルプはどこに行ってもあります。無ければかなり大変です。

供与された船外機と昔ながらの小型船が並ぶサントメ&プリンシペの被技術移転者(林さん提供)

私のJICAとOFCFの経験では、赴任前に先方の政府との取り決めで協力事項として免税、在留手続き（医療・住宅探し支援なども含め)、職務環境の提供などが事前の覚書に定められております。

東城　国家的なプロジェクトなので活動する上で様々な協力体制が整っていました。MMEA本庁内にJICA長期専門家専用の執務室が割り与えられ、その部屋にはパソコン、プリンター、電話、机なども提供してくれました。執務室では秘書もなく本職一人ですべての事務を処理するのですが、困った時はMMEA本庁内の誰にでも相談すれば、直ぐ対応してくれるという後方支援体制も整っていました。

＝活動の具体的な成果などは

大前　海事教育の場合、レギュラーコース（学部在学生対象）は別として、現役船員を対象とした訓練コースは有償で実施されることが通例です。この収入を機材の維持管理費として充てると共に、教員の手当として支出します。これは途上国の公務員の低賃金に甘んじている教員達にとって大きなインセンティブとなります。しかし有償であるが故に、その訓練コースの高い質の確保が求められます。

現役船員の中には教員よりも船員経験が豊富な例も多く、例えば操船シミュレータを利用した訓練コースなどは教員も受講生も真剣そのものです。

無償で供与された施設・機材が所期の目的に活用されない例も漏れ聞きますが、有償の訓練コースを実施することにより教員の自助努力による研鑽が自然な形で義務化され、教員も副収入を得るためには切磋琢磨するという正のスパイラルが形成されます。

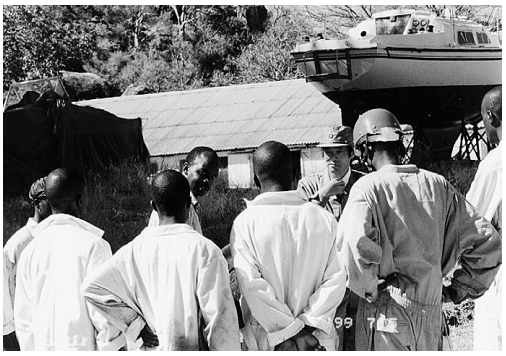
村上　成果も場所により異なります。成果が目に見える場所では、自分たちで作った製品を販売して利益を上げてうまくいっています。また、小規模に自宅や親せき用に作っている人もいます。しかし、500人の研修生の内、何らかの形で私の教えた干物を作っている人は50人程度でしょうか。

末富　各国の水産施設の修理・修復要請や漁業振興のアドバイスに対し、我われが引

き上げた後にもカウンターパートによって、それらの水産施設が継続して運営され有効活用されたり水産活動が発展している状況を目にしたり耳に入ると嬉しいですね。

高橋　協力隊でペルーの大学に赴任１年過ぎに、私のスペイン語の能力の不十分から、上司の漁業科長と意見の対立が口論となり、翌日私は上司に謝りに行きました。漁業科長がいうには「日本人の貴方は現場の重要性を身につけている。若い先生たちも現場に行きさえすれば貴方の手助けがなくても彼らは自分で学び理解できる。(貴方には)現場に行くことの重要性を教えてほしい」との事でした。

日本と違ってアカデミックな超エリートの若い先生たちは、現場に行くことを嫌うのが普通の感覚です。そのために例えばデータの採取現場の実態を知らず、採取データの個々の曖昧さや嘘を見抜くことが出来ない。こうした事があって上司が私の活動を見ていて信頼してくれたことを実感しましたね。



マラウィで機関実習を指導する奥田宣夫さん(現小樽海上技術学校長)　高橋さん提供

専門家としてマラウィ国の水運局に赴任した１年後に、私とカウンターパートとでマラウィ湖の交通の実態を知るため、陸上と湖上から調査旅行をした時があります。陸上と海上交通の実態を知ることによって、水運、船員確保や船員教育の重要性と必要性を把握したかったのです。そうした実践を通してカウターパート自身が調査旅行の意図や目標を理解して、その後に積極的に配属先の上司や関係者の説得や根回しをしてくれるようになりました。

誇りと達成感は現地に指導者が育成した時

林　現地で共に働く人物（指導対象者＝カウンターパートと呼びます）が指導した技術を習得することが第一段階です。次に習得されたエンジンの分解組立などの技術が他者に伝達された時、「現地に指導者を育成した」と達成感を感じました。

東城　私は、MMEA 設立後３代目の JICA の長期専門家ですが、それまでの歴代の JICA 専門家の技術移転が成果を挙げ、船舶の立ち入り検査件数は、2007年の4,497件から2010年には19,556件の約４倍に、また検挙件数にあっては、2007年の691件から2010年には1,332件と約２倍になっています。この統計からも、犯罪捜査などの海上法令執行能力の向上の成果が表れていると思います。

それと JICA から供与した器材が有効に活用されている例ですが、以前に供与された犯罪捜査用の「現場採取用セット」を、MMEA は2010年度予算で日本の会社から購入し MMEA 部内の研修で活用しています。購入にあたっては、私もセット内の器材の内訳や用途に関する英語資料の作成に携わりましたので MMEA 独自の予算で購

入し使用していると聞いた時は非常に嬉しかったです。

その他では、私の着任前はMMEA版特殊救難隊は救難技術の能力も殆どなく、また訓練に必要な資器材も整備されていないという状況でした。しかし本活動を通じてMMEA版特殊救難隊は基本的な救助技術を習得し、訓練に必要な最低限の資機材も整いました。これでようやく、MMEA版特殊救難隊の能力向上が軌道に乗り出したという点です。

技術移転以外にも、「仁愛」について救助訓練を通じて心に刻んでもらうことができたと思います。

まだまだ成果について紹介したいことがありますが、MMEAへの協力支援プロジェクトは、着実に実を結んでいると思います。

＝現地のその後の状況変化や進展などについてお話しください。

大前　その後の情報がある地域とない地域がありますので一概にいえませんが、アルジェリアについては、技術協力に携わる者にとって冥利に尽きる話があります。

1993年からイスラム原理主義者による内戦状態になった「失われた10年」を経て、今年からフォローアップ的な支援を再開しています。供与してから20年を経た機材は老朽化してはいますが、ディーゼルエンジンプラントは大切に維持管理をしており、若干の電子部分や制御系、モニターなどに不具合はあるものの、基本的な機関科実習には支障なく活用されています。

胸ぐらを掴みあって論争も今では政府高官に

学部教育と現役船員教育については国際基準を十分満たしたレベルを維持していて、現在は海事産業、関連政府機関からの要望に対応して進めている大学院教育に対してJICAプロジェクトとして支援しています。

当時胸ぐらを掴みあった教員は、海運局長を経て現在は運輸大臣顧問をしていて、2014年にWTO（世界貿易機関）加盟を目指すアルジェリアの運輸分野のキーパーソンとして重責を担っています。

30年前のJICA専門家が語り継がれて

驚いたのは、タンザニアのザンジバル島の海運局を訪問した際に、30年も前のJICA専門家の名前が語り継がれており、現在のザンジバルの船員教育があるのは、その方のお陰だと話していました。話してくれた本人はまだ40歳そこそこで、直接技術指導を受けてはいないにも拘らず、伝説のように語り継がれていることに頭が下がる思いでした。

村上　最初の派遣元である技能ボランティア海外派遣協会は、技術指導の援助に限定していましたので、研修が終了後の様子を見ますと、自分でやりたくても資金不足で出来ない人が大半でした。折角身に付けた技術が生かせないようでした。

後半の派遣元の特定非営利活動法人パルシックは、研修を終わった漁村ごとに一定の資金を無利子で貸し付けて早速干物の製造に入り、販売のアドバイスまでしていま

す。その中のいくつかは順調に経過していて、婦人たちも副収入に笑顔で頑張っています。衛生的に造っていますので評判も売れ行きもいいようです。今後は、魚の仕入れから販売までのマネージメントを勉強してほしいものです。

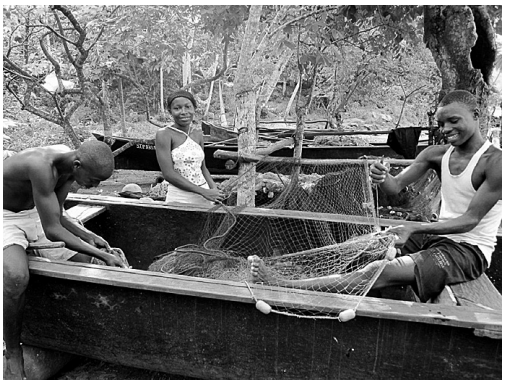
末富　先に話したように水産施設が継続されて運営されている事でその事業の実施効果が出ている事がわかりますが、その反面、一部ではありますが相手国の運営組織の経済的な事情により施設の運転経費が捻出できず、活動が停滞する例も見受けられます。大切なことは現地とのパイプを切らずに、そのような状況をいち早く察知し適切なアドバイスをすることで指導効果が維持されます。こうした事が私たちの仕事の醍醐味ともいえます。

高橋　18年後にペルーに再訪する機会がありました。カウンターパートが漁業科に残って水産学部長の職で漁業科の指導をしており、また赴任時に使った漁船は大学構内に記念展示されていました。そしてその時には自前の二代目の漁船で操業し、独力で学生の乗船実習を実施していました。

マラウィでは２年半の赴任後、すぐにカウンターパートが配属先に残ることなく家族でイギリスに移住してしまったようで、配属先に足跡が残らず失敗に終わったといえるかもしれません。

林　残念ながら任期終了後の話はあまり入ってきません。最近ではメールや携帯電話などで便利になっていますが、昔は困難でした。入ってくる話の多くは、個々の技術面では向上しても、我われ（支援団体）の撤収後は現地の上層部で運営体制が維持できずに活動が制限されるなど、育成した技術者達の嘆きが目立ちます。

東城　MMEA は日本の海上保安大学校のような教育施設と教育体制の構築に向けて作業を進めています。その施設の建設作業現場を見学しに行きましたら、プールの構造が海上保安大学校の潜水訓練用のプールとまったく同じ３段階の水深構造になっていました。カウンターパート・トレーニングで日本を訪れ施設を見学した成果だと思います。



網の手入れをするサントメ＆プリンシペの漁師たち
（林さん提供）

＝特に印象に残った事があれば。

大前　初めての海外長期赴任のマラウィでは、青年海外協力隊員としての活動は無我夢中でしたが、その後のアルジェリアでの出来事は今でも鮮明に覚えています。

プロジェクトの中核機材のディーゼルエンジンプラント設置工事の時ですが、JICA の制度として無償資金協力とは異なり、技術協力プロジェクトの場合は、機材が相手側の港に到着した時点で相手側の財産となります。これを相手側の責任で現場まで移送し、日本側の監督下で相手側の責任で設置工事を行います。ところが当初予定して

いた設置工事のための予算を準備することができず、結局日本のメーカーの監督と学内の教員他の職員で手作業をすることになりました。

副学長自ら溶接工事を行い、教員たちもパイプや電線を担いで作業に参加しました。私は機関科の専門ではなかったので、複雑なエンジン系統の作業は手伝うことができませんでしたが、単純作業の冷却水用のクーリングタワーはジグソーパズルのようでしたが私が組み立てました。日本からの設置工事監督の方々には滞在期間に制限がありましたが、何とか主要部分は滞在中に完工させることができました。この協働作業が後々効果を発揮することとなり、正にOJTでエンジンプラントのAからZを叩き込んだ結果となりました。

こうした事からアルジェリア人の機関科教員達は、プラントの隠れて見えない箇所についても熟知しており、完成品を受け取るケースでは見られない成果となりました。

津波で両親を失ったジャスミンさん

村上　スリランカの南東に位置するアンパラという町があります。そこで津波の被害にあった当時19歳のジャスミンという美しい名前の娘さんが研修に参加しました。ジャスミンさんは大変熱心に研修に参加するので「どうしてそんなに頑張るの」と聞いてみました。彼女は「父親と母親は津波で行方不明のままです。家も流されました。今後は17歳の妹と２人で干物を売って生活をするの」と笑顔で答えてくれました。

私は、健気なジャスミンさんの頑張りに涙が出るような思いで感心したものでした。因みに、参加者の大半は中年以降の婦人が中心で若い女性は少数でした。

末富　私が経験してきた各国の水産施設の運営方式は、大きく分けて二通りありました。政府が運転経費を100％負担して運営されているもの、政府との委託契約に基づいて村や部落などのコミュニティーなどによって運営されているもの。

後者の例で1999年、OFCFの沿岸漁業振興プロジェクトによってソロモン諸島マライタ島タクアに設立された製氷施設機器が現在でもフル稼働して成功している事が印象的です。導入した機器の容量（製氷能力）などが地元漁業者、周辺住民のニーズと合致していた事がうれしく、規模は小さくても現在でも継続され有効活用されている事が印象に残っています。

高橋　ペルーでもマラウィでも配属先にお金がなかった話です。ペルーに赴任して１年後に開始された沿岸操業の１年間のプロジェクト予算はゼロでした。毎月の漁獲収入はありますが不足で、漁師（乗組員）の給料や漁船操業の燃料費は、毎月末に上司の漁業学科長が学内を駆けずり回って他の先生たちを説得して大学の予備費からその都度捻出の交渉をしていました。そして、最初の１年間の漁獲収入と費用実績をもとに２年目で初めて年間予算の獲得ができました。日本では考えられません。

マラウィの赴任時は、国家財政が厳しくなっていてIMF（国際通貨基金）の管理下にあって年間国家予算はキャッシュ・バジェット方式（国債発行は出来ないので前月の国家歳入分のみが翌月の歳出となる）

となっていました。ですから経費の支給は年間予算を単純に月平均したものではなく、支給額が前月の国家収入でその都度異なることから水運局のプロジェクトの計画的な実施に大きな障害となりました。

財源も電気も不自由する中で

水産局の所属職員の給料が優先的に支払われることから、３ヵ月間の電気代未払いのため電気は自動的にカットされ、私はパソコンの電源がなくビックリしたことが幾回もあります。そのときは、事前に送信メールを用意して運輸省本庁やJICA現地事務所にメールの送受信のために行きました。

平均ですが、国会で承認された年間予算の約７割弱程度が実際の歳入でした。

また現地通貨の急激な為替変動で、米ドルに対してマラウィの通貨安となって、赴任当初の三分の一にまで米ドル換算で年間予算がダウンしました。車のガソリンに限らず輸入に頼る物資も多く、職員の生活も逼迫していました。プロジェクトも遅れに遅れて国家に金がないということは、こういうことかと実感しました。

林　結果としてアフリカの旧ポルトガル領に勤務する事が多かったので必要に迫られポルトガル語を勉強しました。ポルトガルの植民地だった国はブラジルを除いて最貧国に位置する国が多く、そうした経験から家族って良いな、海の仕事って大変だな、貧しさも不便も開き直ったら結構楽しいし、人って中々死なないけど簡単に死ぬんだ、などと思い始めています。

ギニアビサウでは戦争難民となり命からがら隣国に脱出しました。

戦争難民となったり
劣悪な医療環境で生死の境も経験

実は今年１月から３月の事ですが、サントメ＆プリンシペで生死をさ迷う病気で生まれて初めて入院しました。急遽ポルトガルのリスボンに行き大手術で命長らえる経験をしました。貧乏で失う物がない人達の怖さや、貧乏だけど懸命に生きている人達の笑顔。他方で、電車やバスで携帯ばかり見る多くの日本人を見ていると色々と考えさせられます。

東城　仕事以外でも交流する機会を多く持てました。執務時間終了後に本庁内のフロアーで「空手道教室」なるものを開いて、少しではありますが、空手の基本や逮捕術の基本を教える時間を持てました。皆さん日本の文化に非常に興味をお持ちで、職場には『５S(整理、整頓、清潔、清掃、躾)』の標語が掲げられ、職員の皆さんが実行されていました。日本の文化から学んだものだそうです。

その他には、MMEAのFamily Day（運動会）に参加させてもらったことです。運動会はMMEA本庁勤務職員とその家族が参加するイベントで、長官官房、総務部、装備技術部、運用部の４チームに分かれ、日本でお馴染の綱引きやムカデリレーの他、糸針通し競争や飴取り合戦などの熱戦が繰り広げられました。一番盛り上がったのは綱引き大会で、長官が各チームの選手一人一人に握手して回り健闘を称える力の入れようでした。

他に印象的な思い出としては、夕方の５時前に運用部担当の副長官から「日本の法

律に基づく、海上保安官の司法警察権の執行の可否（例：犯罪が陸上から海上に及ぶ場合、または陸上から海上に及ぶ場合）について､明日の朝９時までに教えて欲しい」という非常にタイトな要請もありました。すぐに本庁の担当課に回答する内容を確認して、その内容の翻訳作業を深夜まで、冷や汗を流しながらしたことを憶えています。

＝海外協力・支援活動を振り返って要望や意見などがあれば

大前　現地活動の都度、要望、意見はできるだけJICAと共有することにしており、現在のところ特に要望などはありません。あえて挙げるとすれば、JICAの担当者にもう少し現場を見ていただく機会を増やして欲しいことでしょうか。これはギリギリの職員数で多くの案件を抱えてらっしゃるので、かなり難しい話ではありますが、技術協力をさらに円滑に進めるためにはJICA本部の担当職員の適切な理解が不可欠です。また現場も勝手に自己満足で暴走する可能性もあります。そこに担当者の視点と第三者的な視点で、直接現場の状況を把握することが客観的なプロジェクト運営の助けとなると考えます。

村上　受講を終え干物造りの技術を身につけたほとんどの研修生は、小規模の干物造りに必要な僅かの運転資金さえないのです。干物を造るためにいくつかの道具が必要です。私は研修で古くなった道具類を、やる気があっても資金のない婦人たちに提供しましたが、それだけでは不十分です。毎日の魚を買う資金がないのです。今日買った魚を干物にして換金するためには１週間はかかります。翌日、その翌日と魚の仕入れ代が必要です。その運転資金が続かないのです。政府からの津波被災者への支援金では、生活するのが精いっぱいで干物の資金に回すことは不可能です。

技術支援だけでなく資金支援も

技術支援に加えて少しでいいですから、経済支援がなければ技術支援が生かされないのです。干物造りには、婦人一人に日本円で３万程度の支援で干物造りは可能です。３万円を貸し付けて、干物の売上金から長期の返済方式でもいいのです。

あるときスリランカの関係団体が貸付方式の説明会を開きました。多くの婦人が集まりましたが、誰一人借り手がなかったのです。年利15％の利息では、どう計算しても利息を払うだけで利益は出せません。

私は、技術支援と同時に無利子での資金支援を組み合わさなければ折角の支援が生かされないと結論づけました。

高橋　物品供与の場合、部品が現地や隣国で調達可能なレベルで、現地が実際に購買可能な値段そして現地に相応した技術レベルで保守整備やメンテナンスが恒常的に可能な機器の供与が必要です。例えば日本が機器を供与する場合、わりと金額が大きく最先端の機器が供与されることがあります。ところが、援助・供与された機器の保守整備にお金がかかり過ぎて使用不可、修理部品が高過ぎて購入不可、または自国や周辺国での部品調達不能、自国の修理技術力の不足などがあって、結果として供与した機器が錆びついて放置されていることが時々あります。

林　OFCF もJICA もどちらも良いことをやっているのだから、もっと日本国民全体に上手に広報すれば良いのにと思います。また、海外協力とはいえ限られた血税を使うのですから、単なる綺麗事ではなく相互利益であるべきだと思います。一方的にハード・ソフト両面で供与するだけの関係では続かないし、良い事を創造しないと思います。この点、日本漁船の海外漁場の確保などの明確な目的、相互利益を追求しているOFCF の活動に携わっていることを誇りに思っています。

東城　要望や意見などではありませんが、私のプロジェクトの場合、JICA 長期専門家としての大きな役目はコーディネートでした。自己完結できるものはごく僅かでありJICA マレーシア事務所やJICA 本部、在マレーシア日本国大使館そして海上保安庁の支援、指導、協力がなくては何一つ進みませんでした。今後とも、JICA 専門家への変わらぬご支援とご指導をお願いします。

＝今後、海外協力・支援活動を希望する青年たちにアドバイスを

大前　日本国内でも同様ですが、常に「学ぶ」姿勢を維持することが大切だと思います。技術的には日本より劣ることもある途上国で技術協力するということは「教える」だけでは良い成果は期待できません。相手と「共有する」ことが大切で、共に課題を考え、解決策を見出すことにより自分自身も学び、さらに相手側にフィードバックすることが重要です。

異文化の社会で日本的な考え、手法では

2011年ベトナム海上警察長官と大前さん

上手く進まないことも多々あります。しかしこのギャップを埋める努力をすることが、将来の飛躍に繋がると思います。

村上　短期の海外旅行と違って、外国に一定期間滞在し、人々との交わりの中からその国の文化を知る、そして外から日本を観ることの意義は大きいと思います。そうした経験は、必ず人間の成長に役立ちます。ただし、中途半端な旅行気分で出かけることには賛同できません。海外支援に行くからには、その国の人々に愛情をもって接して頂きたい。

末富　皆さん、いろいろと大志はあると思いますが、現地にとけ込み、現地ニーズに合った協力・支援を地道に行って下さることを望みます。

高橋　発展途上国に行くことが多いのですが、配属先の環境が全く日本と違うことから、まさに自分自身が浮き出るというか考え方の違いが際立ってくることが多いのです。このことによって自分や日本のあり様がはっきりと自覚させられますね。

林　決して敷居の高いものではないと思います。目標を定め、必要とされる能力があれば、誰でも参加できるということ。ただし、侮らないで欲しい。日本の技術や自らの能力を押し付けるのではなく、常に状況

を適切に判断して何が有効（相互利益）なのかを考えながら現実的に取り組んで貰いたいですね。教えるというスタンスでなく、互いに学びあう位の持ちで私はやっています。

東城　お互いの文化、ものの考え方、生活スタイルを尊重することを忘れずに活動に取り組み、お互いに信頼できる関係が築きあげられれば、次第にスムーズに事が進んでいくものと思います。

私は、日本への報告書などではMMEAに対して「指導した」という言葉を用いていますが、MMEAと接する場合は指導ではなく「協力（一緒に取り組んで行こう）」という言葉に置き換えて活動してきました。先方と同じ目線で取り組んで行くことが、お互い気持ちよく仕事を進めていく上で大切だと学ぶことができました。

＝最後に読者に特に伝えたいことや今後の方向性について

大前　月並みないい方ですが、わが国は資源や食料を輸入し、各種産業でも途上国の人材を必要としています。あらゆる分野で海外との協調体制が構築されています。これはビジネス面のみでなく、学術、文化、芸術などでも先進国、途上国を問わず密接な関係を持っています。海外協力・支援活動は、特別な活動ではなく日々あらゆるところで議論され、実践されている活動で日本も多く支援されていることを意識し続けたいと思っています。

戦後の日本の経済発展に大きく貢献した東海道新幹線、名神・東名高速道の建設は、世界銀行の融資により実現した事を銘記すべきだと思います。

村上　私は、現役時代を世間や人々から助けられる時代、そして現役をリタイアしてからを世間や人々にお返しをする時代と位置づけています。リタイア後、それまでできなかった社会や人々への恩返しに汗することは、現役時代以上に楽しく、生き甲斐のあるものです。

高橋　外国の所属先で真に求められることは、その業種の技術や経験そのものではないことが多いです。所属先の人とは全く発想や意見が違っていますが、安易に現地に同化しないことも重要と思います。何故なら、同じ環境で育った同僚たちが問題点を自覚できず外部の人が気づくことが多いのです。また内部で問題点があり、それを配属先の皆さんが知っている場合でも仲間内であるために慣れ合ってしまうのか、なかなか改めることができない場合が多いものです。

この場合、改善に失敗したときのリスクを配属先の現地の人達が負うことなく、外部からきた人に改善をトライさせることができるようです。

林　最初の資本は体です。先ず、健康に留意あれです。

東城　この座談会で他の活動や短期専門家（海上保安官）の方々を紹介できなかったことは残念ですが、私が関わったプロジェクトが引き続きMMEAの発展向上に寄与し、マラッカ海峡や周辺海域の安全の維持・向上に繋がり、ひいては同海域を利用する船舶の安全が今後とも確保されることを願っております。

船員教育分野における国際協力

国土交通省海事局海事人材政策課　行政研修員　恵美（エミ）　裕（ユタカ）
（独立行政法人航海訓練所）

四方を海に囲まれたわが国において輸出入貨物の99.7%（トン数ベース）の輸送を担う外航海運は、国民の生活・経済に重要な役割を果たしており、日本商船隊に乗り組む船員の95%をアジア人が占めています。

また、船腹量の増加に伴い、世界的に船員不足が問題視されている中、アジア人船員の需要が加速しており優秀なアジア人船員を確保することは、日本商船隊の安全性、安定性、ならびに国際競争力の向上に必要不可欠な課題です。

このような背景の中、国土交通省海事局は、国際支援として日本の商船隊に船員を供給している開発途上国に対する人材育成事業を実施しています。

わが国商船隊に乗り組む船員の養成

船員には、海技免状を持ち、船の安全運航の責任が課される「職員」とその職員の業務を補佐する「部員」とに分かれます。ここで述べる船員は、「職員」を念頭において話をいたします。

船員の免状を取得するためには、船員教育機関における座学とともに、国際条約に求められている12カ月の乗船履歴が必要となります。フィリピンなどのアジアの船員供給国では、船員教育機関が多く存在するにも関わらず、乗船訓練を可能にする練習船が存在せず、また学生が乗船訓練を受け入れてくれる民間船社を探し出すのは容易なことではないため乗船訓練の機会を得られるかどうかは、今でも職員になるための大きなハードルの一つとなっています。

平成２年度から実施している政府開発援助経済協力事業では、このような乗船訓練の機会に乏しい開発途上国の船員志望者に対して、12カ月の乗船訓練を提供することを目的として、民間船社と連携して「開発途上国船員養成事業」を実施していました。（独）海技教育機構海技大学校による２カ月の座学の後、（独）航海訓練所での３カ月の乗船研修および民間船社での９カ月の乗船研修を実施して、船員になるために必要な合計12カ月の乗船訓練をフィリピン、インドネシア、ベトナム、バングラデシュなどの船員教育機関の学生に提供していました。

平成23年度を最後に船員志望者への乗船訓練を提供する「開発途上国船員養成事業」は終了しており、それまでに１,200人の開発途上国の学生を受入れました。

船員養成の現場　もっと質問を！

私は機関科教官として、平成10年度、11年度、20年度および21年度に練習船青雲丸で彼らの乗船訓練に携わりました。

平成10年度11年度の頃の学生は、学ぶこと知識を吸収することに非常に貪欲で、「生徒の鏡」だと感銘を受けたものでした。

乗船訓練中、練習船の教官は「どうして

この操作が必要なのか？」、「どうしてこのような構造になっているのか？」「どうしてこのような手順をふむのか？」などの質問を実習生に投げかけ、身につけた知識の理解を深めさせるよう努めます。このときには時折現場にある機器や装置を確認させて、学生自身に考えさせ、答えを見つけ出させます。時には、30分以上も問答を繰り返すこともありました。ようやく答えがわかり、納得したところで「もっと質問を」と他の質問を要求してくるほど、知識や技能を身につけることに貪欲だったという印象が強く残っています。

船酔いに関していえば、日本人実習生と比べて船酔いに非常に弱い者が多く「こんな平穏な航海でも船酔いするのか」と驚いたものでした。中には船酔いを克服できず、乗船訓練半ばで帰国を真剣に考えていたものの、家族から「今帰ってきたら、あなたの居場所はない」との返事を受け、最後まで実習を続けた者もいました。彼の場合、商船系の学校へ行くために親族に学費を工面してもらい、学校へ通っていた弟や妹たちまで働かせて、ようやく掴み取った船員への道です。船員になる以外に選択肢はない状況でした。

その後、10年ぶりに青雲丸でアジア人の実習生と乗船した時は、昔ほどのハングリー精神ではないものの、「母国の同級生に比べ、恵まれた環境で乗船訓練を受けている」という認識は、依然彼らの意識の中にはあり、熱心に実習に取り組んでいました。

日本の外航船舶に乗組む船員の７割以上をフィリピン人が占めています。そのため、外航海運業界のフィリピンへの関心は高く、様々な支援や協力が行われています。

船員教育を取り巻く環境の変化

そこでここではフィリピンでの例を挙げて、開発途上国の船員教育を取り巻く環境について述べます。

日本の多くの海運会社は、優秀な船員を確保するため訓練施設の設置、奨学金の提供、船員配乗会社との提携を行い現地へ進出しています。また「開発途上国船員養成事業」を開始した平成２年には、フィリピンに存在しなかった練習船が、日本とフィリピンの民間の手により現在２隻運航されており、これらの練習船が乗船研修の初期導入を担っています。

20年前には、船員候補者の乗船訓練の確保が最も大きな懸念であったものですが、現在これらの練習船の活用や民間の基金の活用などにより、船員候補者への乗船訓練の確保に一定の進展が見られ国際支援における事業の見直しの中で「乗船訓練の機会の提供」という貢献から、次なる大きな課題である「教育者の育成」へとステップアップを図ることが可能となりました。

フィリピンでの乗船訓練

練習船カピタン・フェリックス・オカ号（以下練習船オカ号という）は、フィリピンの船員教育機関であるMAAP（マープ）（Maritime Academy of Asia and the Pacific：アジア太平洋海事大学）が活用しており250人の学生に３カ月の乗船訓練を行っています。

MAAPの学生以外にも、フィリピン国

内の海事系教育機関に対して行う統一試験で成績優秀な他校の学生120人を、練習船オカ号に受入れ３カ月の訓練を実施しています。練習船オカ号で訓練を受けた計370人の学生は、日本商船隊でさらに９カ月の乗船訓練を行い海技免状を取得した後、日本商船隊へ船員として乗り組むこととなっています。

練習船オカ号は、（独）航海訓練所で練習船青雲丸（本文中の青雲丸の先代）として平成９年まで使用した練習船です。平成20年の時点で船の運航に従事する運航要員の乗組員と、教育訓練に従事するインストラクター２人（航海科・機関科各１人）が練習船に乗り組んでおり、100人近い実習生に対して、２人のインストラクターで教育訓練に従事している状況でした。

そこで平成21年度から、MAAP の学生と国内選抜された MAAP 以外の学生に対して十分な乗船訓練が提供できるように、インストラクターの増員や乗船訓練カリキュラム構築を官民連携して行ってきました。

今後の課題は、インストラクターは船員経験の少ない若者で構成されているため、彼らの船員および教育者としての経験を積ませ技能向上に努めることが必要です。

船員教育者の養成

船員の世界では一人前になるには、10年近い年月を要するともいわれる中、十分な経験を積んだ優秀な船員はさらに上級の船員（船長・機関長）もしくは、船舶管理会社で陸上から船舶の安全運航を支援するSI（Superintendent：船舶管理者）として活躍する道を選ぶ者が多く、また船員として十分な経験と知識を身につけた船員が教育者の道を選ぶことは珍しく、一度教育現場に身を置いても海上勤務に復帰する者が多いことから、教育者として定着しない現状があります。

また一方で、現場での経験が少ない教官に経験不足を補う研修や、船員からの転職者に教育手法を教授する機会が得られず船員教育機関における教育者の育成は大きな問題となっています。

このため平成22年度から開始された「船員教育者育成事業」は、船員教育者の技能向上を図りより優秀な船員を教育することを目的としています。

この事業では、シミュレータ訓練などの専門研修を（独）海技教育機構海技大学校で５週間、乗船研修を（独）航海訓練所の練習船で５週間実施しています。平成22年度には、５人のみの招へいであったものが、平成23年度および24年度は、フィリピン（10人）、インドネシア（４人）、ベトナム（４人）、ミャンマー（２人）、計20人の教育者を招へいし、研修を行っています。

挑戦　教育者への訓練

教育者に対する教育訓練を開始するにあたっての大きな懸念は、教育者を育成するための十分なノウハウがないことでした。教育者を受け入れるにあたって実習生の受入と大きく異なっていた点は、研修に参加する教育者の経歴でした。中には一度も乗船経験のない者もおり、乗船経験が数年程度のものから10年近い者まで多用でした。

船ではその職位（船長、機関長、三等航海士、三等機関士など）によって与えられ

る職責がことなるため、数年程度しか船員としての経験のないものに、一等航海士や一等機関士の業務内容について学生に教えるのは難しいことです。このことから、乗船経験の少ない教育者は、経験したことがある内容の科目を教えることとなり、他の科目については、全く教えることができないという状況さえ存在します。

実習生を受け入れる際は、皆均一した経歴であるなか、教育者の場合は様々な経歴をもった者がいることから研修内容をどのように組み立てていくのかが当初議論されたものでした。特に乗船研修では、研修中に参加者が希望するものを体験させるような工夫を凝らしています。

教育者受入にあたっては、教材の補強も必要でした。学生に対して使用していた英文資料は豊富にあるのですが、そのまま使用するのではなく、指導スキルに着目した教官用の英文資料の作成が必要となり、学生から教育者へ受入対象が変わったことで、これからも新たに教材や教育手法を蓄積していく必要があります。

研修生からの印象

研修参加者に研修の印象を尋ねると、今回新たに体験した訓練手法や経験を挙げるのは、予想できたことですが意外だったのは「Discipline：規律、自制心」と答える者が多く、教官や学生のきちんとした身だしなみや時間厳守の行動､「いただきます」「ごちそうさまでした」と厨房のスタッフに声を掛ける姿などに、非常に驚いており船長ですら厨房のスタッフに「ごちそうさまでした」と声を掛ける姿には、皆、非常に驚いているようでした。

官労使の協力

日 ASEAN における船員教育分野の国際協力として「アジア人船員国際共同養成プログラム」が、平成20年の日 ASEAN 交通大臣会合において承認されました。このプログラムでは、船員養成について日本と関係国とが民間と連携して協力していくこととなっており、わが国はフィリピンとの間で協力関係を結んでいます。

船員および船員教育者に対する技能を強化し、先に述べたように練習船オカ号の訓練環境を向上させるため専門家を現地へ派遣し、日比船員政策三者会合の開催により、日本・フィリピン両国の官労使によって国際協力事業の維持改善を図ることができるようにしています。

フィリピンにおける国際協力

フィリピンでは、港湾や造船などの海に関係する分野に限らず航空や鉄道など多くの分野で日本からの支援や協力事業が行われています。その中でも船員の分野における国際協力関係は、２国間の官労使６者が協力関係を構築している数少ない例であると思います。

フィリピン人は、持ち前の陽気な性格と英語能力などからアジア人船員の中でも特に需要が多く、そうした中で優秀な船員を確保するためには、深い協力関係を構築する取組を継続することが不可欠であり、両国６者における海事局の役割として優秀な船員教育者の育成に協力していきたいと考えています。

海上保安庁が行う国際的な能力向上支援

海上保安庁総務部国際・危機管理官付専門官　久木　正則

海に囲まれたわが国は、国民の生活に直結する国際貿易の大部分を海上輸送に依存しており、わが国関係船舶の海上輸送ルートの安全確保は、我が国の生命線に関わる最重要課題の一つである。

また海上で発生する様々な事件や事故への対応は、一国だけでは不十分な場合もあり、関係各国が連携・協力して取り組むことが重要である。

このようなことから海上保安庁では、わが国周辺海域やわが国関係船舶が航行する海上輸送ルートのみではなく、世界の海の安全および治安の維持に貢献するため関係沿岸国との連携・協力を強化してきている。その一環として海上保安機関の設立支援を含めた東南アジア地域などにおける能力向上支援を行っており、本稿ではこれら活動の概要をご紹介したい。

支援の開始～航行安全のために～

海上保安庁による能力向上支援は、1969年にマラッカ・シンガポール海峡の沿岸国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールに対し船舶の航行安全のための水路測量、海図作成、潮汐潮流調査に関する技術的支援を行ったのが始まりであった。

なおこれら分野への支援は今日まで続いており、例えば水路測量の分野では1971年に始まったJICAの集団研修が名称などを変更しながらも継続しており、現在のJICA「航行安全・防災・環境保全施策立案のための海洋情報整備（水路測量国際認定Ｂ級）コース」に至り、この間、４カ国620人以上の研修生に水路測量の基礎や海図製作などを教授してきた。

また日本財団の支援により国際水路機関（IHO）や英国海洋情報部とともに実施している「海図国際基準の情報収集と国際的な海図専門家の育成プロジェクト」でも、IHOの国際技術基準を満たした研修を実施しており、近年では電子海図の分野にも力を入れており、世界的な特に途上国の電子海図の空白地帯の減少に貢献している。

支援分野の拡大
～捜索救助、海上防災分野へ～

1975年１月にマラッカ・シンガポール海峡において発生した「祥和丸」乗揚げ油流出事故などを契機に、航行安全に関する技術協力がさらに本格化するとともに1980年代後半には捜索救助や海上防災分野の技術協力の必要性が高まり、多くの海上保安官が専門家として派遣された。

その中でも特に海難救助のエキスパートである数多くの特殊救難隊員や潜水士が短期専門家としてインドネシア、フィリピンに派遣され、現地で潜水技術などの指導を行い各国救助機関の救助技術向上に貢献した。

なお本分野の研修もJICA「救難・防災

コース」として現在まで継続して行われている。

海上保安機関などの設立支援

1990年代後半になると密航密輸や海賊事案が多発し海賊、テロ、密航密輸などに対処する海上法執行機関の重要性が認識されるとともに、多国間および二国間での海上保安当局間の連携・協力の必要性が高まった。

こうした背景の下 ASEAN 各国では、従来の海軍や陸上警察の一部局による海上法執行に代わり一元的な海上保安機関や海上保安に関する調整・運用機関の設立・独立が相次いた。海上保安庁ではフィリピン、マレーシアおよびインドネシアの海上保安機関設立支援などに積極的に取り組むとともに多国間枠組みであるアジア海上保安機関長官級会合の立ち上げ、運営に主導的役割を果たしてきた。

（参考）ASEAN 各国などにおける海上保安機関設立（独立）などの動き

①1998年　フィリピン沿岸警備隊が海軍から独立
②2005年　マレーシア海上法令執行庁（MMEA）設立
③2006年　インドネシア海事保安調整会議設立
④2008年　ベトナム海上警察が海軍から独立
⑤2009年　カンボジア海上保安国家委員会設立
⑥2010年　スリランカ沿岸警備隊設立
⑦2011年　マレーシアの海上法執行機関を MMEA に一元化
※その他、タイで沿岸警備隊設立構想あり

二国間での取り組み

①フィリピン

フィリピンでは1998年に海軍から独立したフィリピン沿岸警備隊（PCG）に対し、2002年から５年間、海難救助、海洋環境保全、航行安全、法令執行の各分野における本格的な技術支援である JICA「海上保安人材育成プロジェクト」を実施した。

2008年からは JICA「海上保安教育・人材育成管理システム開発プロジェクト」(現プロジェクト）を開始し、PCG の教育システム開発・改良や教官育成などを行っている。

このほか2000年以降、JICA を通じた行政アドバイザー（長期専門家）を含め、これまで延べ250人以上の職員を専門家として派遣し、PCG の能力は例えば本年10月に現プロジェクトの一環として実施した「国際法執行セミナー」で PCG 教官が、PCG 職員の他、ASEAN 諸国海上保安機関職員に対し法執行に関する講義や技術的指導を行うまでに向上している。

②マレーシア

2005年に設立されたマレーシア海上法令執行庁（MMEA）に対し、その設立準備段階から専門家を派遣し、効率的な組織運営のアドバイス、法執行、捜索救助分野などの技術支援を行ってきており、現在も JICA「海上保安能力向上プロジェクト・フェーズ２」で海上保安分野全般にわたる能力向上を支援している。

MMEA は、例えば検挙件数が2006年の170件から2010年の1332件へと飛躍的に向上するなど海上法執行機関として大きな成長を遂げており2011年にはマレーシア海上警察、税関の一部船艇が移管されて、MMEA が正式にマレーシアにおける一元的な海上法執行機関となった。

③インドネシア

インドネシアでは、複数の海上保安機関の調整機関である海事保安調整会議に対する支援を行ったほか、現在インドネシア海運総局に JICA「海上交通保安能力向上プ

ロジェクト」の専門家を派遣して、わが国がマラッカ・シンガポール海峡沿岸に建設支援中の航行援助システム（VTS）の効率的運用や関係国・機関との連携強化を目指した技術支援を行っている。

多国間での取り組み

1999年10月のアロンドラレインボー号事件などアジアにおける海賊事案の多発を受け2000年４月、日本の主導により東京で「海賊対策国際会議」を開催した。同会議の変遷を経て2004年以降は日本財団、日本海難防止協会の支援によりアジアの18の国と地域の海上保安機関トップが一同に会する「アジア海上保安機関長官級会合」に発展、当庁主導でアジアの海上保安に関する地域的な連携強化を図っていくこととなった。

写真：第8回アジア海上保安機関長官級会合

能力向上支援の分野に関しては、本会合での議論を踏まえ、まず後述の「アジア海上保安初級幹部研修」を開始した。また本年、インドで開催された第８回会合では救難、大規模災害対応、環境保全、法執行の４つの分野に加え、これらを横断的に支える人材育成（能力向上支援）分野の５つの分野の具体的な取組みを推進することで合意したが、海上保安庁は法執行の分野とともに人材育成分野推進のための幹事国となることが決定しており、二国間協力に加え本枠組みを通じた能力向上支援で主導的役割を果たしていきたいと考えている。

写真：海上法令執行セミナー

その他の支援

その他の支援としては2000年以降、定期的にASEAN諸国などに巡視船・航空機を派遣し、関係機関職員に対する乗船研修や海賊対策連携訓練を実施しているほか、海上保安大学校練習船「こじま」の遠洋航海に各国からの研修生を乗船させ研修を行っている。

また日本財団やJICAなどの枠組みを活用して、アジアやアフリカの海上保安機関職員をわが国に招へいし、各種研修を実施している。

①アジア海上保安初級幹部研修

本研修は、昨年開始された日本財団支援による１年間の研修であり、ASEAN各国の海上保安機関初級幹部職員に加え、海上保安庁の初級幹部職員も参加している。

海上保安大学校における海上保安分野全般にわたる講義、実習を中心としながら、全国の関連施設の視察なども通じ、知識習得や能力向上を図ることは勿論、じっくりと１年間をかけて、将来各所属機関の中核を担う初級幹部職員の間で強い絆を育むことで、今後長期的で力強い関係機関間の信頼関係が構築されることが期待される。

②アセアン地域海上保安幹部職員セミナー

本年からJICAの枠組みで開始された約

６週間の研修で、上述の「アジア海上保安初級幹部研修」と比較して、よりハイレベルな中・大佐クラスの幹部を対象としている。本研修でもASEAN諸国の関係機関職員のほか、当庁職員が参加している。

本研修では、世界の海上保安に関する喫緊の課題や各機関が直面する課題などについての議論を通じ、情報・知見の共有などを図るとともに、個人間を超えた関係機関間の関係強化に寄与することを目的としている。

今後の支援の方向性について

ソマリア海賊など国境を超える犯罪への対応、漁業資源や海底鉱物資源などの保護、海洋環境の保全など、各国の海洋に対する関心が高まるにつれ、途上国の海上保安能力向上に対する支援ニーズも増加し、これまでの支援対象国以外の多くの途上国からも海上保安庁の支援への要望と期待が高まっている。

これまでも国内の業務需要に的確に対処しつつ人的リソースの制約の中で各国の能力向上支援を行ってきたが、尖閣諸島問題などわが国周辺海域の緊張感が増す中で、さらにその制約が大きくなっている。

これらの両立には、さらに効率的効果的な支援策の検討が必要であり、以下２つのキーワードを私見として述べたい。

一つは、「教えるから共に考えるへ」である。（支援する側の視点）

これまでの支援の成果もあり、近年では「アジア海上保安初級幹部研修」や「アセアン地域海上保安幹部職員セミナー」のように、一方的に「教える」のみでなく、当庁職員も研修生として参加して議論し、「共に考える」研修を増やしている。

こうした手法は、支援対象国の意識の向上、自立促進に寄与するとともに、将来の対等なパートナーして連携・協力関係を構築する上で重要な布石となると考える。

二つ目は、「教えられる側から教える側へ」である。（受け手の視点）

前述のフィリピンにおける「国際法執行セミナー」では、PCG職員に加え他のASEAN諸国研修生に対してもPCG職員が教官として教鞭をとった。この試みはこれまでの支援の成果の確認の意味合いもあったが、彼らは十分にその能力を示してくれた。

今後このように、かつての支援対象機関が自らの所属機関職員はもとより、さらに新たな支援対象である他国機関職員に対しても指導・教育を行い、それを後方支援する形にできることが理想である。

これにより人的リソースを最大限効率的に活用でき、これまで「教えられる側」であった機関の能力も「教える側」として飛躍的に向上し、また今後、教えられる側の機関も教える側となるという明確な目標設定が可能となる。

マレーシアでは、すでにMMEAが相当な規模のトレーニングセンターを完成させており、数年先の将来には他国研修生を受け入れることを表明している。こうした能力向上支援の一端を担った者としては、このような施設を利用して、これまでわわれから“教えられる側”であった者が、“教える側”として指導に当たる日を、一日も早く迎えられるよう願っている。

JICAの国際協力～地域協力に焦点をあてて～

独立行政法人　国際協力機構　国際協力専門員　勝田　穂積
経済基盤開発部　副調査役　河野　真典

1　はじめに

独立行政法人・国際協力機構（Japan International Cooperation Agency 以下、JICA[1]という）は、日本の政府開発援助（ODA）を一元的に行う実施機関として、開発途上国への国際協力を行う機関である。ODAは、その形態から二国間援助と多国間援助に分けられ、二国間援助は「技術協力」「有償資金協力」「無償資金協力」の３つの手法と、ボランティア派遣など「その他」の方法で実施される。

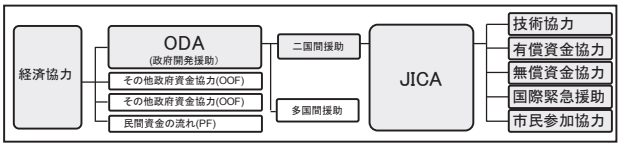


図１　JICAの協力

技術協力は、日本の技術・知識・経験を生かし開発途上国の社会・経済の開発の担い手となる人材の育成を行うもので、具体的には研修員の受入、専門家の派遣、機材の供与、政策立案や公共事業計画策定の支援を目的とした調査を実施する。

有償資金協力は、低金利かつ返済期間の長い緩やかな貸付条件で開発途上国に必要な資金を貸し付けて、開発途上国の発展への取り組みを支援する援助方法で、一般的に技術協力や無償資金協力よりも大きな規模の資金貸付が可能なため、開発途上国の大規模な基礎インフラ整備を目的とする支援で活用されてきた。

無償資金協力は、開発途上国などに返済義務を課さないで経済社会開発のために必要な資金を贈与する援助方法である。開発途上国の中でも、比較的所得水準の低い諸国を中心に、社会・経済の基盤づくりや人々の生活水準向上に直結した協力を対象に幅広く実施している。

2　JICAの国際協力の特徴

わが国のODA事業の特徴、特に技術協力事業では途上国政府自体の自立を支援するという哲学の下、そのカギを担う「人材の育成」（キャパシティ・ディベロップメント）が重視されてきた。

無償資金協力においても「ソフトコンポーネントの導入」を図ってきたように、計画の立案から調達や施工管理、さらには運営維持管理手法に関わる一貫した知識やノウハウを移転することに重点が置かれてきた[2]。現場を重視した支援といっても容易でない部分もあり、今後もこういった支援を重視していくことには変わりない。

また重要な事は、JICAの支援はわが国の関係省庁、民間企業、NGO、大学、地方自治体など、多様な関係者との緊密な連携の下に成り立っていることである。

3　JICAの海に関わる海外支援
～地域協力に焦点をあてて～

JICAの支援分野は幅広く、平和構築か

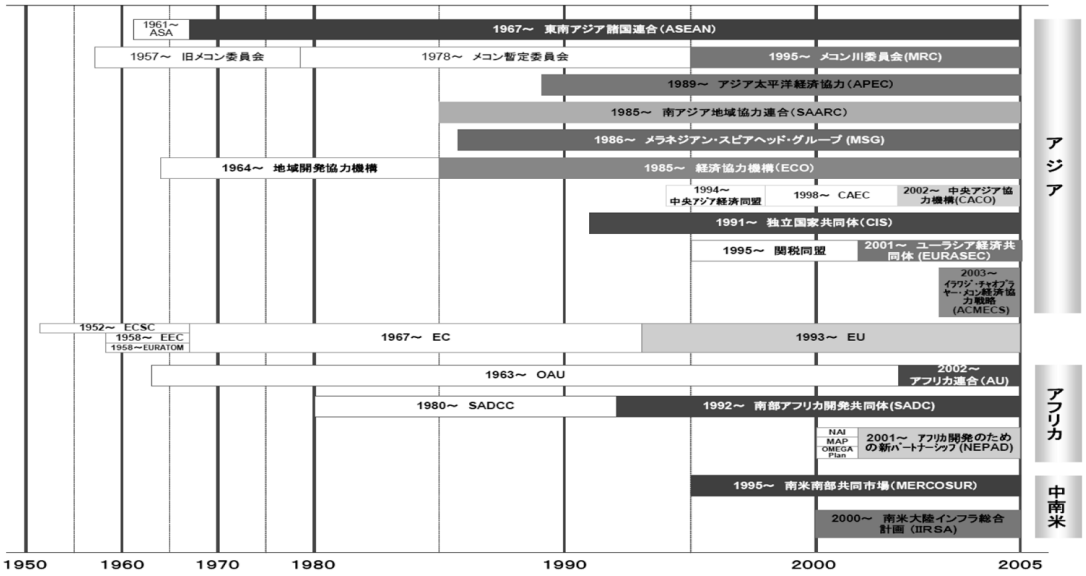


図2　世界各地の Regionalization の推移[3)]

ら貧困削減、農村開発、公共政策、インフラ開発などさまざまである。海に関わる支援についても港湾、海事・海運、海上保安などを対象に、港湾開発や船舶供与といったハード面から、港湾管理運営や船員教育といったソフト面まで幅広く支援を行ってきていて全世界で300件近い案件（調査含む）を実施してきた。

これらの支援の内容については他稿と重複するので、本稿ではこれらの中でも地域協力に資する取組に焦点をあててみたい。

3.1　地域協力の取組

地域協力という用語については種々の使われ方があるが「複数国を１つの地域としてとらえ、その地域に対して協力すること」と考えることとする。

これまでわが国は、上述のとおり ODA を通じてハード・ソフトの両面から各国に支援を続けてきたが、そのアプローチは国ごとに課題解決を図っていくもので、より大きな「地域」として各国への支援をとらえるものではなかった。それが現在、国際社会における地域統合を目指す動きを背景として、JICA の支援の中にも複数国を１つの地域としてとらえ、共に協力・成長していこうとする動きがある。

これらの中でも、先駆者の１つである ASEAN（東南アジア諸国連合）は2015年までに市場統合を実施するため、様々なセクターで必要な施策を実施している。長年にわたりわが国とも様々な形でつながってきた ASEAN 諸国のこうした動きに対し、JICA もその連結性強化を支援している。

3.2　ASEAN海運のロードマップに基づくASEANネットワーク港湾の整備支援

（1）ASEAN 海運ロードマップとは

ASEAN では、海運の統一的調和と競争力強化のため ASEAN 海運ロードマップを作成した（2007年９月にシンガポールで開催された ASEAN 運輸大臣会議で承認されたもの）。この中に記載されている実施すべき対策は大きく５つの大項目（シングル ASEAN ボイスの開発、インフラ、市場統合、調整、人材育成）にまとめられ

る20の方策（メジャー）からなる。

このうちインフラに属する第５から第８までの４つのメジャー（主として港湾開発関連）は、外部のドナー（開発途上国に援助を実施しようとする国など）からの支援を得ることとなった。

支援内容は、すでに2004年11月の ASEAN 運輸大臣会議において指定された47のネットワーク港湾（図３）に対し、海運貿易データベースの作成、港湾の整備優先度の評価ガイドラインの作成、需要予測面から見たネットワーク港湾の溢路の抽出および優先整備プロジェクトの抽出である。

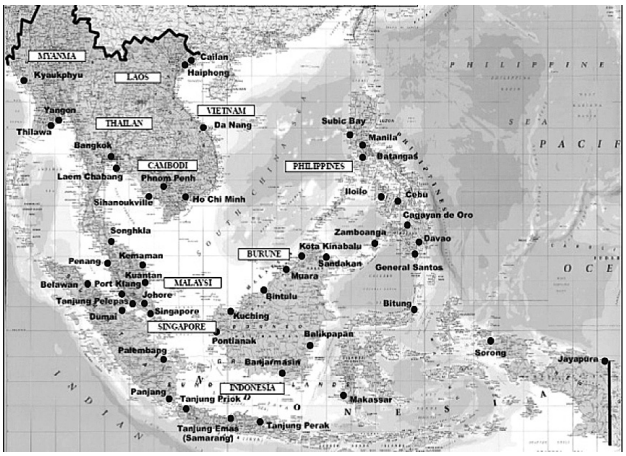


図３　ASEAN ネットワーク港湾

（２）韓国との共同支援とわが国の行った調査結果

海運ワーキンググループ（MTWG）での議論を経て、日本と韓国とでそれぞれ２つずつのメジャーに対し協力することが決まった。これら４つのメジャーは相互に関連するため、日本と韓国のコンサルタントチームは互いに連携しながら調査を実施することとなった。

調査の経過説明や調整は、年２回開催される MTWG を利用して実施され調査は2009年２月から2011年３月まで行われた。この間両国の役割分担に基づき、JICA の調査は２つに分けられ、韓国側と連携しながら作業を行う方法をとった。

JICA で行った調査活動の結果は大きく「整備優先度の評価」と「優先プロジェクトの選定」である。

それぞれの港湾施設の能力算定結果を含む多様な指標を検討した上で、優先度の評価を行い８カ国の17プロジェクトが優先プロジェクトとして抽出された。

これらの報告書は「アジア地域 ASEAN 戦略的な海運インフラ整備のためのベンチマーク調査ファイナルレポート」および「アジア地域 ASEAN 戦略的な海運インフラ整備のための優先的取組み課題に関する情報収集・確認調査ファイナルレポート」としてまとめられている。

3.3　ASEAN　RORO 船ネットワークの構築

（１）ASEAN RORO 船ネットワークとは

域内に３万以上の島々を要する ASEAN 諸国は、域内の連結性強化のために取り組むべき課題として海運インフラの整備を挙げている。

その具体的な取組として2010年10月に発表された「ASEAN 連結性マスタープラン」（MPAC）において、「RORO 船ネットワークに関する調査」が15の優先事業の１つに設定されている。

これを受け JICA は、島国・日本として培ってきた海運インフラ整備のノウハウを活かし、RORO 船導入に向けた支援に乗

写真１　上海スーパーエクスプレス

り出した。

RORO 船は、フェリーのように車両が自ら乗り込むことができる船舶で荷役機器が必要ないことから迅速な荷役ができる利点がある。

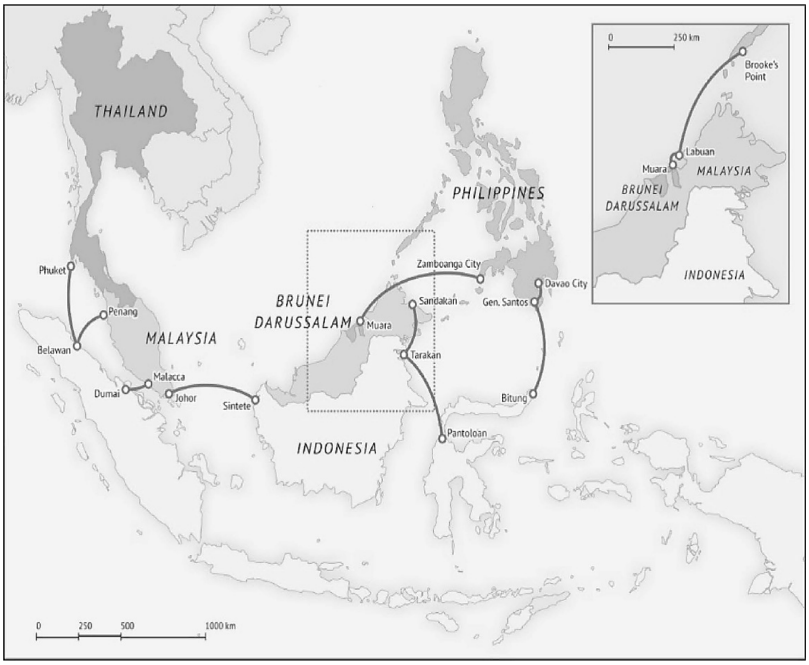


図４　調査対象航路

MPAC を受け策定された ASEAN 戦略的交通計画2011 - 2015（ブルネイアクションプラン）が2010年11月に ASEAN 運輸大臣会議で承認され、そこでは RORO 船ネットワーク構築に関し、2012年までに基本計画（M/P）策定、実施可能性調査（F/S）実施を行い、2015年までに調査提言に基づいて実施に移行することとされている。

（２）わが国の協力と今後の取り組み

2011年７月に開催された日 ASEAN 連結性合同委員会において日本側より支援の意向を提示し、2011年10月に開催された MTWG で調査内容（TOR）案を協議、2011年12月の交通次官級会合（STOM）で TOR が承認された。

承認された TOR に基づき、JICA は2012年１月より調査を開始し、調査期間は2013年３月までを予定している。

主な調査内容は次の３点で、調査対象航路は図４の通りである。

ASEAN 域内で主として RORO 船による効率的かつ信頼性のある航路の拡充・創設に向け、ASEAN 諸国および欧州など他地域の海陸輸送関連情報を整備して、ASEAN が進める RORO 船ネットワーク構築に資する分析を行う。

次に ASEAN が示した航路および上記分析で得られた航路から優先航路を抽出し RORO 船などの航路整備に向けた課題を整理するとともに、必要な施策の提言を行う。

そして ASEAN 各国における RORO 船輸送に係る海陸輸送関連制度の情報を整理し必要な施策の提言を行う。

4　結びにかえて

地域協力の取り組みはまだ途上であり、形となって現れてくるのはこれからである。今後もよりよき協力を実施すべく、検討を進めていきたい。

（参考文献）

1）（独）国際協力機構：国際協力機構年次報告2012、2012.

2）小西淳文：特別寄稿「国際協力への課題」、情報誌 OCDI vol. 1、2012.

3）（独）国際協力機構：クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究（プロジェクト研究）最終報告書、2006.

海外漁業協力財団の取り組む国際支援

公益財団法人　海外漁業協力財団　　総務課長　首藤　剛

海外漁業協力財団の役割

海外漁業協力財団（Overseas Fishery Cooperation Foundation of Japan、以下OFCFという）は1970年代、各国が200海里経済水域を宣言し、わが国漁船がそれまで操業していた海域から閉め出されるという重大な危機に直面したことから、海外漁業協力と海外漁場の確保を一体的に推進することにより、これに対処するため官民により1973年６月２日に設立されました。

以来、世界の140を超える国・地域・国際機関で様々な海外漁業協力事業を展開し、多数の沿岸国の漁業開発・振興に貢献するとともに、わが国との強い信頼関係を築くことによりわが国への水産物の安定供給の確保、国際的な水産資源の適切な保存・管理、漁場の維持と開発に寄与してきました。

OFCFの実施する海外漁業協力事業には、「日本と漁業分野において入漁や漁業関連投資等の密接な関係を有する沿岸国（以下『関係沿岸国』という）における漁業の振興」および「関係沿岸国・地域漁業管理機関（後述）との相互理解の促進」を図るための技術協力と、「関係沿岸国における漁業の振興、国際的な資源管理に資する事業への融資」を行う経済協力があります。

このうち技術協力は、農林水産省の補助事業である国際漁業振興協力事業を受けて、経済協力はOFCF内に造成された貸付事業資金で実施しています。

一般に、関係沿岸国にとって自国漁業を開発・振興する上で不足している要素として「予算」、「人材」、「技術・ノウハウ」などが挙げられます。OFCFの協力は、限られた予算を効率的に配分し、技術移転や人材育成、能力開発を行うことにより、関係沿岸国が自立的に漁業振興、水産資源の利用・管理等を進められるようになることを目指しています。

多様に取り組む技術協力事業

1　海外研修生の受け入れ

研修事業では来日した研修生に対しそれぞれが必要とする知識や技能を座学と実習による習得を図っています。

研修生は関係沿岸国政府の行政官や研究者、海外で事業を展開している現地法人などの技術者、漁船乗組員や乗船予定者など様々です。OFCFでは、それぞれの研修生がその研修目的を効果的に達成できるよういくつかの研修コースを開設し、年間40人程度を１か月～７か月間受け入れています。研修生は日本語と日本の水産業一般概論などを学ぶ一般研修の後、漁船エンジンや漁業機械メーカー、加工場や市場、養殖関連施設、大学や研究機関などにおいて、あるいは乗船による技術研修を行います。

帰国した研修生は日本で学んだ技術や知識を各々の職場で活用し自国の漁業振興に

貢献することは勿論ですが、日本滞在中に多くの友人を作り日本や日本人について理解を深めることにより日本との間の信頼関係の醸成にも役だっています。

1973年の事業開始以来2011年度までに3,140人の研修生を受け入れており、帰国した研修生は漁業担当大臣、国会議員、漁業局長等幹部行政官、上級研究者、合弁企業の幹部などに昇進している者、あるいは日本の遠洋漁船に乗り組んでいる者など多方面にわたっており、それぞれの職場で活躍しています。

鹿児島大学で学ぶ研修生の定置網調査

2　二国間協力

関係沿岸国からは自国の漁業に関して抱える様々な問題解決のため各種の協力案件が要請されます。OFCFは、技術専門家の派遣、資機材の供与、場合によっては研修も組み合わせ、関係沿岸国のニーズに合致する技術協力プロジェクトを実施しています。

これまでに実施してきたプロジェクトには未利用資源の調査、新漁場開発、沿岸漁業振興、増養殖技術開発、加工技術開発、水産物流通改善、魚食普及、漁船員の教育・訓練など多岐にわたっています。

この中で1990年から継続している事業にFDAPIN（Fisheries Development Assistance for Pacific Island Nations）があります。この事業はフィジー共和国とミクロネシア連邦に設置した海外駐在員事務所を中心として太平洋島しょ国9カ国（フィジー、ミクロネシア、キリバス、マーシャル、ナウル、パラオ、パプアニューギニア、ソロモン諸島、ツバル）において自然災害や老朽化などにより休止している水産関連施設の修理・修復を行いつつ施設や機器のメンテナンス、運営組織のマネージメントなどに必要な技術の移転を図るものです。

太平洋の小島しょ国にとって漁業は自国民への食料の供給ならびに経済発展の両面から非常に重要な産業であり、いずれの国の国家開発計画においても優先順位が高く位置付けられています。

これらの国では、自国の漁業開発・振興計画に基づき船着き場、漁船、製氷機、冷蔵庫などの漁業活動に不可欠な設備を各地に整備していますが、故障などにより施設の運転が止まり技術的または経済的理由から自力で運転再開できないことがあります。

OFCFの専門家は対象国を定期的に巡回し、対象施設の修理・修復と技術移転を行いますが、この際には点検・修理、トラブル対応など技術的ノウハウとあわせ受入組織の強化を図るための管理・運営にかかる指導も行い、自立的な運営が図れる様な技術移転に努めています。

この事業により、各国の水産関連施設を長期間有効に活用することができるとともに、長年にわたる巡回指導により人材育成が進み、OFCF専門家が指導した政府カウンターパートが現地技術者に技術移転を行

う状況も多く見られることから、OFCFとしては今後もこのような事業を積み重ね関係沿岸国のキャパシティビルディングを支援して行きたいと考えています。

マーシャル諸島共和国におけるエンジンの整備指導

3　多国間協力

高度回遊性魚類（かつお・まぐろ類などその生涯の間に複数国の経済水域や公海を移動する魚種）の保存・管理は１カ国で行うことは無理なので、関係する国々・地域が条約を批准して構成する地域漁業管理機関（Regional Fisheries Management Organization 以下「RFMO」という）の合意に基づき加盟国が資源管理措置を履行して行うこととなっています。

かつお・まぐろ類の場合は、ICCAT（International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas 大西洋まぐろ類保存国際委員会）、IATTC（Inter-American Tropical Tuna Commission 全米熱帯まぐろ類委員会）、WCPFC（Western and Central Pacific Fisheries Commission 中西部太平洋まぐろ類委員会）、CCSBT（Commission for the Conservation of the Southern Bluefin Tuna 南まぐろ保存委員会）、IOTC（Indian Ocean Tuna Commission：インド洋まぐろ類委員会）の５つの RFMOs が存在し、日本はすべてに加盟しています。

RFMO では管轄する魚種ごとに資源状況を分析し、漁獲可能量の設定、禁漁期間、漁法の制限、漁船へのオブザーバーの乗船など必要な資源管理措置を定めます。

この資源状況分析の前提となるデータは、各国からの漁獲量などの報告に基づくものですが、加盟国のうち開発途上国では漁業統計などが十分に整備されておらず、RFMO が必要とするレベルの報告が提出できないことがあります。

OFCF では加盟国に開発途上国が比較的多い IOTC に対し、その統計情報などの精度向上を図るための技術協力を2002年から行っています。この事業では IOTC の本部所在地であるセーシェル共和国に専門家を派遣し、インドネシア、タイ、スリランカ、モルディブ、イラン・イスラム、オマーン、コモロなどの加盟国において漁業情報の収集・整理・分析などに関しそれぞれの国が抱える懸案を解決するためのプログラムを IOTC 事務局と共同で策定し、相手国実施機関とともにこれを実施しています。

プログラムはその国の状況を反映したものとなることから内容はバラエティがありますが、統計情報収集のための体制整備、サンプラーを配置しての漁獲情報および体長組成などの生物学データの収集、IOTC 共通の統計データ処理ソフトの導入、種の同定やデータ処理・分析、漁獲量推計などにかかるトレーニングが主要なコンポーネントとなっています。

漁獲情報などを定期的に報告することは加盟国の義務ですが、IOTC の場合それが

履行できない国が多く、本部に集まる統計は不十分かつ確実性の低いものでした。本事業は、少しずつですが不足していたデータや知見を補うことにより、IOTCにおける各種の推計や科学的分析の精度の向上に貢献しており、科学委員会や本会合において加盟国から高い評価を得ています。

また実施したプログラムが相手国実施機関などにより承継され、データを自立的に収集・報告する仕組みが出来てきていることも大きな成果であると考えています。

オマーン国におけるキハダマグロの体長計測

今後に向けて

OFCFは2013年には設立40周年の節目を迎えます。前記のとおり、OFCFは200海里経済水域時代の到来に対処するため誕生した団体ですが、この間に漁業を巡る海洋秩序は大きく変貌しています。200海里経済水域はほとんどの国で定着し、かつてわが国の漁船が入漁していた水域も先進国（南北アメリカ、豪州、ＮＺなど）では自国化が進み入漁形態による漁場は殆どなくなりました。

現在わが国漁船が操業できる水域は太平洋島しょ国およびアフリカ諸国の水域と公海、近隣諸国（ロシア、中国、韓国）と相互入漁或いは共同利用している水域となっています。

このような状況下において海外漁場とわが国への水産物供給を確保して行くためには、太平洋やアフリカ諸国との協力関係を緊密に保つこと、また、RFMOsのような国際的漁業管理機関において、海洋水産資源の持続的利用原則に基づく資源管理措置を確立して行くことが極めて重要な課題となっており、その見地からOFCFの協力事業の果たす役割も重要性を増していると考えています。

協力事業のニーズも多様化し、生産性の向上や付加価値の増大、増養殖技術開発などを目的とする産業振興・育成型に加え、統計整備やオブザーバーの育成、混獲（本来の漁獲対象魚種以外の漁獲、まぐろはえ縄漁業の場合は、さめ、海亀、海鳥など）の削減などの資源管理を志向したものが見られるようになってきました。

OFCFは、このような環境の変化を踏まえ関係沿岸国などのニーズに柔軟に対応し、協力事業の内容を見直しつつタイムリーに実施して行くことに努めたいと考えています。

関係沿岸国において「予算」、「人材」、「技術・ノウハウ」が不足している状況は一朝一夕に解決できないので、制度や技術の定着には時間がかかります。

しかしながら、これらの国々は日本にとって重要なパートナーですので、真に互恵的な協力関係を構築できるようそれぞれの国で人材育成を粘り強く進める所存です。

東京海洋大学が取り組む国際協力・支援の現状

国立大学法人東京海洋大学　理事・副学長　賞雅（タカマサ）　寛而（トモジ）

東京海洋大学が国際社会に果たすべき役割

東京海洋大学は、2003年10月に東京商船大学と東京水産大学が統合して誕生した海洋・海事・水産分野の教育・研究を担うわが国唯一の海洋系総合大学である。本学の前身である２大学は、ともに創基140年を迎えようとする長い歴史と格式の高い伝統を有し、幾多の有為な人材を世に送り出してきた。

本学はその伝統を継承し、海洋に関する新たな取り組みを加え、社会からの付託に応えるべく、教育研究の一層の発展充実に努め「国際的に活躍する産官学のリーダーを輩出する世界最高水準の卓越した大学」を目指している。

地球表面の約70％を占める海洋は、生命に不可欠な酸素や食料を供給するだけでなく、航空機の発達した現代においてもなお重要な貨物輸送の交通路として利用されている。加えて近年では、従来の海底石油資源のみならずメタンハイドレードやレアメタルの供給元としても注目され、人類社会の持続的な発展を維持・促進するための海洋の役割は益々大きくなっているのは周知の事実である。

このような中で、本学の海洋研究と人材育成、それを通した社会貢献への期待は極めて大きいと認識している。また、本学の果たすべき役割は日本国内にとどまらず、地球規模・世界レベルでの調査・研究の実施や、グローバルに活躍できる人材育成などを通して、国際社会に対して貢献する必要があると考えている。

そこで、本学では国際交流と国際貢献活動に関して、平成24年度から平成26年度までの３年間に取り組むべき機能強化プランとして、アジア地域における中核的研究拠点を形成するとともに組織的な国際教育研究ネットワークを構築し、国際貢献活動を推進する方針を定めた。この機能強化プランは「大学間交流等の国際的連携の推進」と「学生・研究者交流の推進」の２つを大きな柱としている。

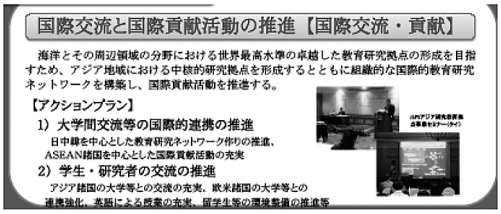


図１　東京海洋大学の機能強化プラン（国際交流・貢献関係部分抜粋）

国際協力・支援活動などの具体的な取り組み

本学は、2012年11月１日現在、世界の85大学と大学間交流協定を結び、総学生数の８％におよぶ200有余人の外国人留学生を受け入れている。これらの数は、本学と教職員・学生数が同規模の他大学と比較しても高い水準であり、本学の研究分野が海洋

科学や海洋工学というグローバルなものであることが、国際交流を活発化させていることを示している。

このような背景の基もちろん海外の先進的研究機関との交流なども活発であるが、本学はやはり教育・研究を主な目的とした機関であるため、直接的な支援活動というより、間接的な貢献（発展途上国などとの共同研究を通した技術支援、本学の日本人学生への教育充実による国際的に貢献できる人材の育成、各国の留学生受入れによる技術指導など）が主な国際協力・支援活動であると言える。

（1）東南アジア諸国の水産養殖技術発展支援の取組み

共同研究を通した技術指導の取組みについてタイ国との共同研究の事例を紹介したい。前述の機能強化プランでも「アジア地域における中核的研究拠点を形成する」ことが定められているが、本学はこれまでも主にアジア地域を中心に国際交流および国際貢献活動を実施してきた。

特に養殖魚介類の世界的生産地であるタイとは、養殖対象魚介類およびその生産管理技術研究に関する国際研究教育拠点の形成を目指し、（独）日本学術振興会の支援を受けて平成12年度から平成21年度まで水産食資源動物の生産技術および有効利用に関する共同研究を実施した（拠点大学交流事業）。

この10年間で日本からは延べ326人を派遣し、タイからは延べ322人を招聘した。タイ国研究者に対する技術指導はもちろん、日本・タイ双方の若手研究者や大学院生を多数参加させることにより、両国の若手研究者の育成にも貢献した。

同事業終了後は、これまで実施してきた研究内容からさらに重点的に発展させる必要があると考えられた分野について的を絞り、平成22年度からの５年計画で、引き続きタイ側との共同研究を継続している（アジア研究教育拠点事業）。

さらに平成23年度には、新たに「地球規模対応型国際科学技術協力プログラム」に採択され（独）科学技術振興機構（JST）および（独）国際協力機構（JICA）の支援を受け、タイを中心に東南アジアにおける養殖水産物の増産技術を高め、地球規模での食糧安全問題を解決しようという一大プロジェクト「次世代の食糧安全保障のための養殖技術研究開発」を開始した。

写真１　エビ用餌ゴカイの養殖（タイ）

このプロジェクト開始の背景には、世界の人口増加に伴う養殖産業への期待の高まりがある。1980年代の養殖生産量はわずか730万トン程度であったが、2006年には養殖生産量は6,670万トン（約８兆円産業）に成長したが、国際食糧農業機構（FAO）は、世界の人口増加に伴い、さらに毎年400万トンの水産物の増産が必要と予想している。東南アジアは養殖魚介類の世界的生産地であり、養殖基盤があるこの地域での養殖による増産は、地球規模での食糧安全保障の観点から重要である。本学は、これま

でのタイとの交流成果を基盤とし、社会ニーズが高い魚介類（ハタ、スズキ、クルマエビ類）を対象とした新しい養殖システムの構築を目指して、タイ水産局、カセサート大学、チュラロンコン大学、他多数の研究機関の協力を得て平成24年度から本格的に本プロジェクトを開始した。

本プロジェクトの研究成果とその成果が生み出す応用技術が近隣アジア諸国にも移転されることにより、東南アジア諸国における水産養殖技術の発展や食糧増産が期待される。

（2）国際的に活躍できる船員養成を目指して

東京海洋大学の特徴的な教育研究施設の一つに練習船がある。本学は海洋科学部の海鷹丸（1,886トン）、海洋工学部の汐路丸（425トン）など大型練習船を４隻、小型船を２隻有している。

写真2　汐路丸

本学はこの恵まれた環境を活かし、グローバル化した社会に対応するためにも仕事で英語が使える日本人の育成として、「船を動かすために必要な英語力」を備えた学生の輩出に力を注ぎ、さらには「海事・海洋英語教育の世界拠点」としての活動を行っている。

【現代 GP による取り組み】

本学は文部科学省の現代的教育ニーズ取り組み支援プログラム（現代 GP）に採択され、平成17年度から平成19年度までの３年間、次の①～③の取り組みを柱として「海事英語学習・評価プログラム」確立のための取組を行った。

①実践的海事英語学習カリキュラムの確立

海事英語を使いこなす力を養うためには、学習した英語を実践的な場面で、しかも日本語を解さない外国人を相手に使うのが一番である。そこで専門科目担当教員と英語担当教員が協力し、練習船、操船シミュレータ、ディーゼル機関や救急艇などを使って英語で実習を行う体制を構築し、平成18年度夏、平成19年度冬の２回水産専攻科学生、海洋工学部３年次学生を対象に５日間海事英語集中セミナーを実施した。

② TOMEC（海事英語検定試験問題）の開発

本取組によって確立された海事英語学習プログラムの成果を評価し、さらなる内容の充実を図るため海事英語の力を評価するテスト TOMEC（Test of Maritime English Competence）を開発した。リスニングとリーディングの２つの部分からなる TOEIC に似た形式で、学生に学習成果をフィードバックしている。

③海事英語データベース作成

海事・海洋英語の基本的語彙を例文と共に収集し、単語レベルの訳語だけでなく、基本語彙がどのように使われるかを知るためのデータベースを作成し、国内外の関連機関に提供している。

【現代 GP 終了後の取組】

現代 GP 後も平成20年度から22年度まで

の３年間、引き続き海事英語集中セミナー（５日間）を実施した。平成22年からは、本学の大学間交流協定校であるタスマニア大学の内部組織であるオーストラリア海事カレッジから、教員と学生を招聘し本学の水産専攻科の学生を対象に１週間から10日程度の海事英語トレーニングを行っている。

海事工学部では、海運会社に就職が決まった学生向けの英語教育に特に力を入れており、例えば平成23年秋には海外から講師を招聘して操船シミュレータを用いた特別セミナーを、平成24年夏にはシンガポール海事大学から学生および教員を招聘し本学学生と合同で乗船実習ならびに操船シミュレータによる訓練をそれぞれ実施した。

海事英語教育実施のためには、海外からの講師招聘のための予算確保など克服すべき問題はあるが、国際社会に貢献できる人材を養成するため、特に海運会社へ就職の決まった学生に対する海事英語教育については、今後もぜひ充実させていきたい。

（３）キャンパス・アジア中核拠点支援（旧日中韓）事業

最後に、機能強化プランの「大学間交流等の国際的連携の推進」における具体的な実施事業でもある文科省キャンパス・アジア中核拠点支援（旧日中韓）事業に（平成22年度採択）ついて紹介したい。

本事業は、「環境・エネルギー戦略に対応できる独立した高度専門職業人の育成」を目標としたものである。具体的には、日本、中国、韓国の連携校によるコンソーシアムを設立し、それを基にした学生選抜システムを構築すると共に、本学の大学院海洋科学技術研究科博士前期課程に専攻横断的なカリキュラムを編成した「海洋環境・エネルギー専門職育成国際コース」（新規定員15名）を設置し、学生の実践的教育を行っている。特に、本プログラムの特色として挙げられるのは、練習船を用いたわが国近海域の環境調査や環境関連企業などにおけるインターンシップなどによる実践的な協働教育である。本事業で育成した人材が、アジアの架け橋となり活躍することで、本学の活動は国際社会に大きな貢献をしているということができる。

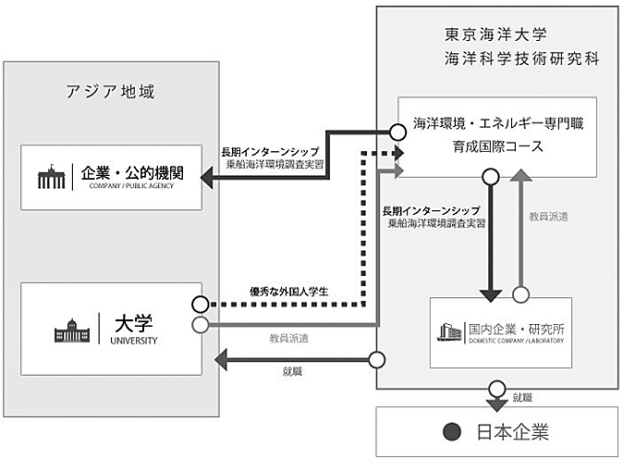


図２　日中韓事業概念図

最後に

本学は、これからも日本で唯一の海洋系総合大学として、海洋・海事・水産分野での世界最高水準の卓越した大学を築き、国際社会に貢献できる人材の育成に努めたいと考えている。先に述べたとおり教育・研究を通した地道な支援が中心であるが、本学の着実な取組みは、日本社会そして国際社会のこれらの分野の発展に貢献していると自負している。

日本海難防止協会の国際支援活動

公益社団法人　日本海難防止協会　国際室

国際支援活動の必要性と日本海難防止協会の役割

日本海難防止協会は設立以来、海上交通における安全の実現や、海上災害防止のための啓発活動や調査研究を実施してきました。海事に関する問題はその性質上、国内だけで完結するものではなく、ある地域で発生した災害が周辺国にまで波及して、大きな被害を及ぼすことは、大規模油流出事案のように多くの例があります。

国境を超える問題に対し、世界の海事セクターが適正な基準による円滑な対応を実現するため、当協会もIMO（国際海事機関）の検討に日本政府代表団へのアドバイザー派遣を行い、海上交通の安全や海洋環境保全の実現を目指しています。

しかし残念ながらここで定められた対策も、経済的･技術的あるいは慣習などによって必ずしもすべての国や地域で完全に履行されているというものではありません。陸上のように明確な境界を持たず、風や潮によって絶えず環境の変化する海上では、仮に多くの国で安全策が実現していたとしても、基準に達することができない一部のWeakest link（もっとも脆弱であり、そのため事故発生のきっかけとなる可能性の高い部分）で発生した事故や災害の影響は、時に周辺地域に対して大きな影響を与えます。

また、大量輸送のための船体の大型化、高速化、貨物の多様化などの影響により、個別の事案への対応はいっそう困難になるとともに、ひとたび災害が起きた場合、発生する影響もさらに大きなものとなります。

四囲を海に囲まれた日本は、国内における海上安全対策に対して十分な備えが求められることは言を待ちませんが、それに加えて周辺国で発生する災害の波及、周辺海域を通航する船舶に起因する災害などの危機にも常にさらされているといえます。

一方、日本にとって海運は産業の根幹を成すものであることは疑う余地がなく、資源の輸入や製品の輸出を海運に頼ってきました。今日でも世界のあらゆる海域を日本関係船舶が航行しています。このような船舶が事故を発生させれば、場合によってはわれわれが加害者となる可能性も排除できるものではありません。

そこで、日本海難防止協会は1981年から、日本政府や日本財団などの協力の下、東南アジア地域の海事セクターを中心に、国際的な基準に適合できるだけの人材を育成し、災害や犯罪の発生を未然に防止するとともに、資機材の供与や調査研究により、仮に災害が発生してしまった場合に安全・確実かつ迅速に対処を行うことで、被害の最小化をはかり、また早期の復旧を実現するよう努めてまいりました。

過去の国際支援活動

当協会がこれまでに実施してきた国際支援活動では、特に「アセアン地域に対する海洋汚染防止のための協力」が大きなテーマになっていますが、これ以外にも様々な事業を実施しています。そこで、「アセアン地域に対する海洋汚染防止のための協力」は次項で説明をすることとして、本項ではそれ以外に実施してきた事業を紹介します。

当協会の国際協力のための事業は1981年にJICAの協力のもとで実施した「インドネシア共和国海上無線通信網整備拡充計画調査」を皮切りに、1982～85年のスエズ運河の航行安全計画調査、1988年のカルカッタ・ハルディア港開発計画調査、1992年のパナマ運河代替案調査、1994年のパラオにおける海上安全協力調査などを実施しています。

1994年には国連環境計画（UNEP：United Nations Environmental Programme）に基づき、閉鎖性水域[*1]である日本海の海洋汚染管理を目的とした地域行動計画である北太平洋地域海行動計画（NOWPAP）が、中国、日本、韓国およびロシアの沿岸４カ国によって設立されました。当協会はこの活動を支援するため、1996年から99年まで沿岸国の専門家を招いた国際会議を開催して情報交換の機会を提供しました。

NOWPAPでは、参加４カ国それぞれが、地域活動を調整するとともにデータ集積・モニタリングなどの役割分担を負う地域活動センター（RAC）を持ち、また日本の富山と韓国の釜山にNOWPAP全体の事務局機能を担い、RAC間の活動の調整を行う地域調整ユニット（RCU）が2004年に設置されましたが、この富山RCUの開設および業務の支援を行うため、2002年に日本海難防止協会の富山連絡事務所が設立されています。

2005年には、マレーシアにおいて海上法執行を行う「海上執行庁（MMEA：Malaysia Maritime Enforcement Agency）」が新たに設立されたことから、この組織の職員育成・教育訓練のための練習船を日本財団の主導で寄贈することとなりました。

これを受けて、当協会が練習船受け入れに際しての運営・維持管理体制の能力評価などの事前調査、練習船建造を行い、翌2006年に練習船を寄贈しました。

マレーシアに寄贈された練習船

わが国のライフラインを守るアセアン地域の油流出対策

エネルギーの多くを海外に依存している日本にとって、中東からの原油の安定した輸送は欠かすことができません。これに加えて中国や韓国といった東アジア諸国も原油の多くを中東に依存しており、一日あたり1100万バレルといわれる原油がマラッカ海峡を通航しています。このように大量の原油が、世界有数の交通の輻輳海域である

マラッカ・シンガポール海峡をはじめとするアセアン諸国の領域内を通過し、仮にこのようなタンカーで事故が発生した場合には、大量の原油が海上に流出することが予想されます。

このような大規模海洋汚染が発生した際に、アセアン諸国の相互協力により円滑かつ効果的な油防除活動が実現するための体勢整備を目的として、1993年から94年にかけて、OSPAR計画（Project on Oil Spill Preparedness and Response in ASEAN Sea Area）が実施されました。

これは日本政府が提唱し、日本財団などの資金提供により当時のASEAN６カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピンおよびタイ）を対象として、外洋用油防除資機材の供与とOSPAR情報ネットワークシステムを整備するというものです。

日本海難防止協会は、このOSPAR計画に際し準備段階の1990年から開始された国際的な油防除体制の調査や関係各国・機関による国際会議の開催、データベースの構築などを実施し、側面からの支援を実施してきました。さらにOSPAR計画による防除資機材供与などが終了した後には、供与を受けたアセアン加盟国がその適切な管理・運用のための情報交換を行うOSPAR管理委員会を持ちまわりで実施するにあたっては、その運営支援を行ってきました。

OSPAR計画による支援の対象は、実施当時にアセアン加盟国であった６カ国のみに限定されていました。このため、1995年以降に加盟してきたカンボジア、ミャンマーおよびベトナムは、前述の６カ国と比較して、油流出事案対応の進捗が遅れている状態となっています。

CMVプロジェクトによる机上訓練（2004年）

しかしながら前述のとおりWeakest Linkで発生した災害が周辺に波及することは往々に起こりうることであり、また発生した地域での初動対応が不充分、不適切なものであった場合には、いっそう大きな被害が発生する可能性も否定できません。

そこで、この後発３カ国に対し2003年からの３カ年で、災害が発生した際に対応に当たる人材の育成支援を行うことを目的としたプログラムを実施することとしました。対象国の頭文字を取ってCMVプロジェクトと名づけたこの活動では、３カ国における現状調査に引き続き、各国での机上訓練の実施、さらに最終年となる2005年には独立行政法人海上災害防止センターの協力のもとで、３カ国の油防除専門家15人を日本に招聘し、油防除のための基本的な対応についての研修を実施しました。

有害危険物質対応への転換

当協会はここまでの15年間、マラッカ・シンガポール海峡に代表されるタンカールートを中心に油流出に対する防除能力向

上のための協力を継続してきました。これにより域内における油流出事案に対する対応能力は大きく向上しています。

一方で、アセアン地域での工業化の発展などに伴い、新たに問題となる可能性から注目され始めたのが、化学薬品や爆発物、毒物などのHNS（有害危険物質：Hazardous and Noxious Substances）です。HNSは油と比較して取扱量はさほど多くはありませんが、ひとたび事故が発生すると、その危険性ははるかに高く、広い地域に深刻な影響を与えることが懸念されます。

1974年、東京湾で発生した第拾雄洋丸とパシフィック・アレス号との衝突海難

しかしHNSへの事故対策は世界的にも進んでいるといえる状況にはなく、多くの防除機関がいまだに手探りで安全・迅速かつ確実な対処法を模索している状況です。またこれまでのところ実際に発生した事例は多くはなく、それゆえに対策が遅れているという面もあります。

そこで日本海難防止協会は、海洋汚染の防止のためのテーマを、従来の油からHNSに拡大し、アセアン10カ国のうち内陸国であるラオスをのぞく９カ国を対象として、2006年から2009年までの４年間、タイ、マレーシア、フィリピンなどでセミナーを開催し、HNS対応に必要な基礎的な知識の提供を実施、さらに2010年から本年までの３カ年計画として、アセアン地域の各国における国内でのHNS流出災害対応のための国内体制について定める緊急時計画策定の支援のためのワークショップを開催しました。

また2010年からの３年間で、災害の現場で実際に対応する防除部隊のメンバーが安全かつ確実に対応するための能力向上を目指し、特に国内の防除体制の進んだ５カ国（ブルネイ、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）から専門家を招いた研修を実施しています。

国際支援活動の今後のありかた

これまで日本は、その高い技術力と経済力で、アセアン地域をはじめとする多くの国に対し様々な支援を実施してきました。もちろん国境を超える海運セクターにおいても他の分野同様、あるいはそれ以上に多くの協力が行われています。

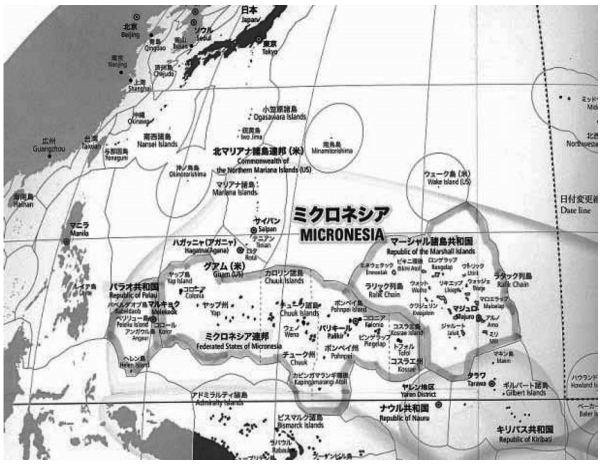
一方で、これまで継続的に実施してきた支援により、多くの国で適当な技術が根付き人材が育ち始めています。そこで、今後はこれまでのように日本が手取り足取り支援をしていくだけではなく、これまで支援を受ける側であった各国が、それぞれの得意分野で周辺国に対して互いに支援の手を差し伸べるような、相互支援の体制につなげていくことができればと考えています。

＊1　地形上、外部との水の出入りが発生しづらい水域。一旦汚染が発生した際には自然の浄化が生じにくい。

ミクロネシア３国の海上保安能力強化のために

公益社団法人　日本海難防止協会調査役　山川（やまかわ）　孝之（たかゆき）

日本海難防止協会では、平成23年度から公益財団法人・日本財団（以下、日本財団という）の支援を受けて、太平洋に所在するミクロネシア３カ国（パラオ共和国、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国）の海上保安能力を強化支援する事業を実施しており、これまでに各国への小型艇や通信施設などの供与を終え、今後はこれらの供与物が効果的に活用されるべくその運用コストを平成32年までの長期間に亘って支援する予定である。



ミクロネシア地域とその EEZ

さらに各国関係職員の研修・訓練や３カ国の連携強化のためのコーディネーション・センターの設置などについても検討し、ミクロネシア３国における総合的な海上保安能力の強化を目指して一層効果的な支援を実施してゆく予定である。

支援の必要性と経緯

太平洋は地球の約３分の１を占める広大な海域であり、そこから得られる水産・海洋資源は人類にとってかけがえのない恵みである。他方、太平洋に所在する国々は概して国土が狭く人口の少ない島嶼国であり、各国独自では、排他的経済水域（EEZ）などの広大な海域を適正に管理することが困難な状況であり、監視取締りや海難救助などの対応勢力も十分ではない。

このため、従来からアメリカやオーストラリアなどによってこれら地域への支援が実施されているが、最近の海洋資源や海洋環境の保護思想の向上、さらには海洋安全保障上のこの地域の重要性などから、ミクロネシア各国を含む太平洋島嶼国の海洋管理能力の一層の向上が求められていた。

こうした状況下、平成20（2008）年以降、日本財団および公益財団法人・笹川平和財団の主導により、日本（海上保安庁）、アメリカ（USCG）、オーストラリア（海軍など）の各国海上保安機関の協力を得て、ミクロネシア地域を対象とする海上保安分野での支援項目の検討を行ってきた。その結果、平成22（2010）年11月にパラオで開催された「第３回ミクロネシア３国の海上保安能力強化に関する官民合同会議」（パラオ会議）において、ミクロネシア３国に対して支援すべき基本的な項目について合意され、そのうち実施可能な項目から早急に支援措置を実施していくことが合意された。

事業の内容

日本海難防止協会では、日本財団の支援の下、上記のパラオ会議で合意された項目のうち、早急に対応が必要な支援措置を実施することとし、ミクロネシア３カ国において詳細な現地調査を実施するとともに、各国政府との協議などを繰り返し、早急に実施すべき支援内容として次のとおり合意した。

（１）装備施設の供与

①小型艇の供与（沿岸部での海上保安業務用、15m型多目的型 FRP 艇、各国１隻）
②通信設備の供与（無線通信機能の改善のため、HF アンテナなどを新替え、VHF レピータ（中継器）を新設、衛星通信装置を新設）
③非常用発電機の供与（頻繁な停電に対応するため。パラオのみ）

（２）運用コストの供与

上記の装備施設が一時的な供与で終わることなく、継続して円滑・適切に運用できるよう、平成32（2020）年３月までの約８年間、次の支援を行う。

①小型艇の運行に必要な燃料費の供与
②小型艇の予備品・定期交換部品の供与、整備作業の技術指導
③近隣諸国との「合同取締」を実施する際の参加船艇への燃料費補助
④衛星通信料の供与

事業の目的
海上保安能力の向上を目指す

この事業の目的は、ミクロネシア３国の海域において、違法・違反船舶に対する適切な取締り能力および人命救助や災害時の対応能力を充実させ、より安全で秩序ある海域を確保する。

もう一つは、現在、稼働しているパトロール・ボート（30m型、1980年代以降にオーストラリアより寄贈。パラオとマーシャル諸島は１隻、ミクロネシア連邦は３隻所有）が、主として EEZ の遠距離海域用であるため、対応が手薄になりがちな沿岸域での海上保安業務用に、多目的型の高速小型艇を供与することにより、各国の総合的な海上保安能力の向上を図る事を目的としている。

加えて、海上保安業務実施のために必須である無線通信能力を向上させることにより、より効果的に各国の海上保安業務を執行できるような体制を整える事としている。

事業の進展状況
支援内容の覚書（MOU）の締結

この事業を円滑・適正に実施するため、日本海難防止協会と各国政府との間で、具体的な支援策の内容に関する「覚書」を締結した。

なお、ミクロネシア連邦政府が外国の非政府組織（日本海難防止協会）との間で MOU を締結するのは初めてのことであり、今後のこの種の支援形態の範となるものとして注目されている。

各国との MOU は、パラオ共和国とは平成24年２月16日、ミクロネシア連邦とは平成24年１月26日、そしてマーシャル諸島共和国とは同じく１月19日に締結した。

小型艇の概要

MOU に基づき、使用目的に適した小型艇の仕様を検討して入札した結果、ヤンマー製の「EX46FB」が採用された。同艇は、日本で最大クラスの多用途型の量産艇であり、主要目は船質 FRP、全長約15m（46 FT 型）、総トン数約12トン、最大搭載人員14人、機関最大出力650馬力、最大速力約30ノット、航続距離約400海里（1/2出力）。

航海計器・通信装置は、電子海図（ECDIS）、測深装置、航海情報統合装置（NAVNET）、HF・VHF 無線機、衛星通信装置（ボイス、メール）を備え、さらに海上保安業務用に、フライング・ブリッジ（FB）方式を採用するとともにパトライト、サイレン、拡声器、サーチライト、担架、簡易救急備品などを搭載している。

名付けられた３隻の船名は、各国の大統領などの命名によるもので、各国でそれぞれの特徴を有する素晴らしいものとして各国民に歓迎されている。（パラオ共和国：「KABEKEL　M'TAL」（カベケル・マタル）とはパラオ語で「有能で勇敢な監視船」、ミクロネシア連邦：「FSS　Unity」：「統一、統合」、マーシャル諸島共和国：「RMIS LOMOR Ⅱ」：「救助」の意味）

パラオ共和国へ供与した小型艇「KABEKEL M'TAL」

通信施設の建設

各国の通信の状況は、近距離から遠距離海域に至るまで全体的に通信困難な海域が多いなど極めて不安定・不十分であった。このため、大型 HF アンテナを新設し、無線機の出力もアップした。また新規に VHF レピータ（中継器）システムを導入し、中距離での通信機能を大幅に改善した。さらに、通信の品質や安定性で格段に優れた衛星通信装置（ボイス、メール）を新設導入するとともにその費用を日本側が負担することでそのシステムの最大限の活用を図っている。すでにパラオでは大幅な通信範囲の拡大が確認されており、円滑な海上保安業務執行への大きな期待が寄せられている。

パラオ共和国へ供与した HF 通信用アンテナ

マスコミにも注目され 粛々と行われた「引渡式」

小型艇などの支援施設の供与を記念して、各国では大統領はじめとして各関係団体の幹部の出席の下、盛大な「引渡式」などが実施された。式典では、各国からこれら支援措置へのお礼が述べられるとともに、それらの積極的な活用を約し、また日本側からは、今後の職員研修などを含めた一層の支援措置の方針が述べられた。

「引渡式」は本年８月17日に実施したミクロネシア連邦から始まり、パラオ共和国は10月12日、マーシャル諸島共和国は11月23日にそれぞれ行われた。

ミクロネシア連邦における引渡式(2012.8.17)

招聘（しょうへい）研修の実施

小型艇の供与と併行して、それらを円滑に運用するため各国の職員を日本に招聘して、供与する小型艇の建造状況の見学や小型艇運行などに関する研修を実施した。
研修生は帰国後、小型艇運行のリーダーとして重要な位置を占めており、円滑な運行に大きく寄与している。

招聘研修の実施状況

今後の支援計画と方向性
運用コストの供与

この事業では、単に小型艇や衛星通信装置などを寄贈するだけでなく、寄贈後もそれらの運用やメンテナンスに必要な諸経費を併せて支援することにより、寄贈施設が長期間に亘り円滑・有効に活用されるように努めている。

このような運用コストを含めた総合的な支援は政府開発援助（ODA）では困難な分野であることから、今回の様な支援はNGO（日本海難防止協会）だからできる大きな特徴となっている。

研修・訓練の実施

オーストラリアから寄贈されたパトロール・ボートの乗組員は主にオーストラリアで研修を受けているが、今般日本から供与したような小型艇の運行についてはあまり慣れていない面があることから、その運行・運用などについて一層の研修・訓練が必要な国もある。

また、そもそも海上保安庁という組織のない国々であるので、海上保安業務の円滑な運営のための研修などが必要とされており、今後、アメリカやオーストラリアとも協力して、一層効果的な研修・訓練を実施する予定である。

業務調整センターなどの検討

ミクロネシア３カ国の海上保安分野での相互の情報共有、協力・連携体制を一層促進するため、３国を対象とした業務調整センターの設置の必要性が指摘されており、その具体的な機能などについてさらに検討し今後とも充実した体制を整備していく予定である。

（巻末カラーグラビアに関連記事を掲載）

海洋～国際協力における「新たな空間」～

外務省国際協力局政策課長　鈴木　量博

科学技術の進歩によって人間の活動領域が広がった結果、新たな課題に対してグローバルな取組みが求められる領域も拡大している。

玄葉光一郎外務大臣は今年２月、わが国の国際協力の方向性を示す政策演説のなかで、海洋・宇宙空間・サイバー空間を国際協力における「新たな空間」とし、この３空間における取組を外交上の「新たな挑戦」と位置づけた。[*1]

本稿のテーマである海洋については、海洋国家である我われの繁栄は海洋の存在なくしてはありえないと国益に直結する空間であることを強調し、国際社会の先頭に立って課題解決に取り組む決意を示した。

海洋分野の国際協力は多岐に渡る。本稿では途上国の開発を主な目的とする政府開発援助（ODA）、そのなかでも海賊対策など海上保安能力の向上にかかる支援に焦点をあてる。

よって、国際的な枠組みでの海洋ルール策定や、ODA 以外の政府資金による支援、海上保安と直接的な関係が薄い港湾インフラ整備などの ODA 支援については別の機会に譲りたい。

ODA による海上保安分野の支援は、海洋をとりまく国際情勢の変化に対応しつつ形態や重点が変わってきた。

以下、1980年代に始まる専門家派遣を中心とした技術協力の始まりから、2000年代のマラッカ、シンガポール両海峡を含む東南アジア地域の海賊対策、さらに「新たな空間」としての海洋における国際協力の現状と今後の支援の方向性を、３つのステージに分けて論じていきたい。なお、本稿は、所属機関を代表するものではなく、筆者個人の考えを示したものである。

＜第１期＞80年～90年代 専門家派遣による人材育成協力

海上保安分野での ODA 支援の始まりは、本稿執筆にあたって入手した資料で確認できたものだけでも1980年代後半にさかのぼる。

この時期の支援形態としては、世界有数の海上保安機関である海上保安庁の職員を専門家として派遣し、開発途上国の人材を育成する技術協力が中心であり、現在に続く外務省、海上保安庁、国際協力機構（当時国際協力事業団、以下 JICA という）の三者連携が当時からすでに行われている点が興味深い。

JICA に残る80年代の記録によれば、87年～89年の３年間で、フィリピン・マレーシア・インドネシアの３カ国に計５回海上保安官が派遣された。主に運輸省や海事産業庁などの政府や政府系機関に派遣されており、協力分野には「潮位測定」「航路標識」といった基本的な項目が並ぶ。

例えばフィリピンの国家地図資源情報庁

マレーシアで、ヘリからの救助に必要となる吊り上げ作業の研修にあたる海上保安官（右）。
2011年1月撮影。

には「水路情報・水路通報」の専門家が約6ヵ月間派遣されている。こうした分野は海難事故の防止に欠かせないものの、途上国では資金や技術、人材不足から十分な対策がとられていなかった。

海上保安官の派遣は、これらの国における海上保安組織の草創期に少なくない貢献を果たしたといえ、現在まで支援分野や対象国を広げながら続いている。

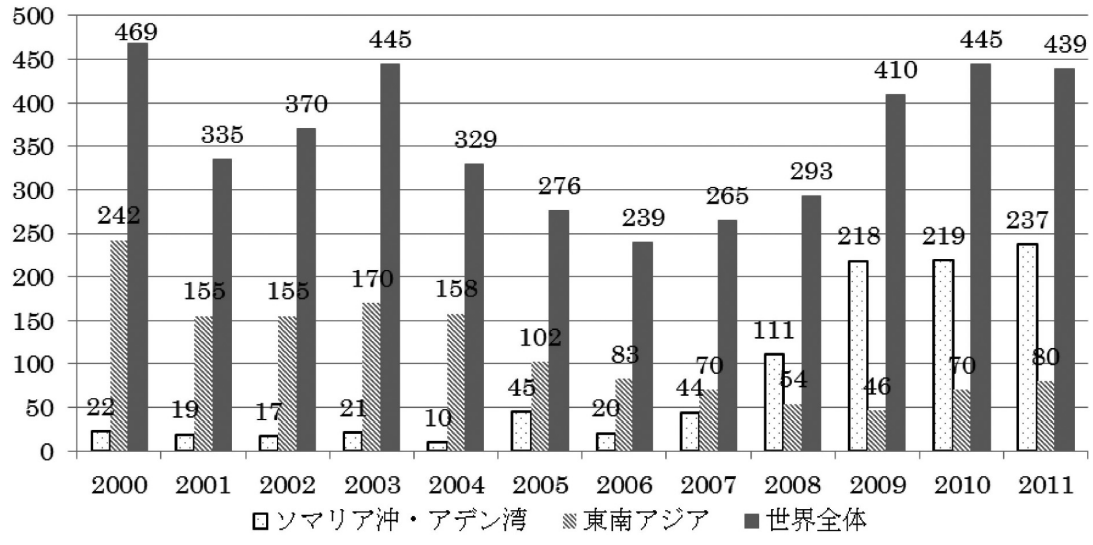
90年代には、日本にとって最も重要なシーレーン（海上交通路）であるマラッカ、シンガポール海峡周辺（東南アジア地域）での海賊行為に対し、国際社会に危機感が広がった。悪質なシージャック事件も後を絶たず、1999年には日本人船長・機関長が乗船した日本関係船舶が襲撃され、国内での世論も高まりをみせた（アロンドラ・レインボー号事件など）。

翌2000年、当時の小渕恵三首相が提唱して「東京海賊対策国際会議」が開かれ、こうした国際的な動きを背景に、東南アジア地域の海賊対策支援が強化されていくことになる。

＜第2期＞2000年代
東南アジアの海賊対策
～インドネシアへの巡視艇供与～

第2期として紹介する2000年代の特徴として、同地域の沿岸諸国（インドネシア、マレーシア、フィリピンなど）に対し、それまでの技術協力の成果を活かすような資金協力が行われたことがあげられる。

海賊事案発生状況



国際海事局（IMB）のデータによると、2000年の世界全体の海賊発生件数は469件であり、うちマラッカ、シンガポール両海峡を含む東南アジア地域は半数以上の242件を占めた。同地域での海上警備体制の構築は急務であり、外交上の重要課題であった。

資金協力は第１期から行われていたが、船舶航行の安全性を確保する上で必要となる施設や設備の供与が中心だった。これに対し、2000年以降はより高度な技術を必要とする船舶航行安全システムなどが供与された。その最も画期的な例が、2006年の対インドネシア巡視船艇供与である。

インドネシアへ引き渡された巡視艇。
（墨田川造船株式会社提供）

ODA による巡視艇の供与にあたっては、マラッカ海峡の安全確保のためのインドネシアの海上警備体制強化の重要性を踏まえ、ODA の軍事的用途および国際紛争助長への使用の回避を規定した ODA 大綱や武器輸出三原則などとの関係について政府部内で綿密な議論がなされた。

その結果、内閣官房長官談話による武器輸出三原則などの例外化を行った上で、巡視船艇建造資金として総額19億2100万円の無償資金協力が実現した。以下、本事業に関する外務省 ODA ホームページの記載がこの背景を簡潔に説明しているので引用する。

「この計画の実施により輸出されることとなる巡視船は、乗務員を保護するための防弾措置を施した結果、輸出貿易管理令に規定される『軍用船舶』に該当し、武器輸出三原則など上の武器などに当たるものである。この計画の実施に係るインドネシア共和国政府との取極の締結に関する閣議決定時に内閣官房長官談話を発出し、目的外使用の禁止・第三者への移転の制限を国際約束にて担保することにより、武器輸出三原則などの例外とすることとしたものである」

ここに書かれている目的外使用の禁止・第三者への移転の制限を国際約束で担保することにより、ODA 大綱に明記されている援助実施の原則に則った支援の実施も可能となった。

この結果、海賊船を追跡できる高速艇３隻がインドネシアの国家警察本部海上警察局などに配置され、24時間体制の広域警備が可能になった。

わが国を含む国際的な支援の結果もあり、2000年に242件だった東南アジア地域での海賊事案は、2009年には５分の１以下の46件に減少した。しかし、これと反比例するようにソマリア沖・アデン湾[*2]の海賊事案が急増、2008年には東南アジア地域の発生件数を初めて上回った。

同地域での海賊事案は、走行中の船舶を襲撃し乗組員を人質として身代金を要求するのが一般的で、シージャックした商船を海賊母船に使用するなど手口も巧妙化している。したがって、現在進行形の第３期では支援対象が東南アジアに加えてアフリカ

周辺のインド洋に拡大するとともに、海上テロなど現代の新たな脅威に備えたより戦略的な支援へと変化していく。

＜第３期＞現状と今後の取組み
安全保障分野におけるODAの戦略的活用

以上見てきたようにこれまでのわが国のODAを用いた途上国の海上保安能力支援の取組みは、近年の「国際援助潮流」の動きとも軌を一にしている。

国際援助潮流とは、途上国の開発問題を巡る各国の政府関係機関やNGO、学者、さらに国連などの国際機関、開発問題に関心を有する人々の間における重要な議論の動向を指す。

そして、こうした開発に関する国際的議論の場では近年、開発と途上国における平和の構築の課題が切り離せない相互に大きく影響を与える問題だと認識されてきている。

特に、海賊、シージャックや麻薬などの海上の違法取引などは途上国の経済発展に不可欠な対外貿易の大きな阻害要因である。このため近年、多くの先進国が海洋の安全の分野でODAを積極展開してきている。

わが国は世界屈指の海上保安能力を有しているが、上記のこれまでのわが国自身の支援実績や国際援助潮流の動向も踏まえ、冒頭で言及した玄葉外務大臣による演説での政策表明となった。

すなわち、玄葉大臣は「海洋はアジア太平洋地域の公共財」であり、「わが国の安全保障上も重要な課題の推進にあたってODAなどを一層戦略的に活用していく」との方針を示した。

この具体例として挙げられたのが「シーレーンの安全確保」と「テロ・海賊対策のための巡視艇の供与を含む沿岸途上国の海上保安能力向上」である。

また、巡視艇供与と関連しては、2011年12月に「防衛装備品等の海外移転に関する基準」の内閣官房長官談話が発表された。

本稿との関係では、「平和貢献・国際協力に伴う案件については、わが国政府による事前同意のない目的外使用および第三国移転がないことが担保されるなど厳格な管理が行われることを前提として武器輸出三原則の例外化措置を包括的に講じる」とされたことが政策的に重要な点である。

この結果、海賊・海上テロ対策や銃器・薬物などの密輸の水際阻止などに高い効果が期待される巡視艇の供与について個別に例外化する必要がなくなり、手続き面で迅速な実施を可能とする体制が整った。

さらに、ソマリア沖・アデン湾の海賊対策については、各国が軍艦・軍用機などを派遣して活動を強化しているが、わが国は2009年から海上保安官が乗船した海上自衛隊の護衛艦２隻と、哨戒機２機を派遣。海賊対処の拠点となるジブチには2011年に自衛隊航空隊の拠点が完成し、翌2012年に正式な大使館を設置するなど、スピード感ある連携が進んでいる。

ODAを活用した支援としては、2009年に国際海事機関（IMO）が招集したジブチ会合で採択された「ジブチ行動指針」に基づきIMOが設置した基金に1460万ドルを拠出し、ソマリア周辺国の海上法執行能力向上のための訓練センターを建設するな

どしている。

また、ジブチおよび周辺国の海上保安機関職員をわが国に招聘して海上犯罪取締まりに関する研修を行う事業などが実施されている。

結びにかえて

以上、わが国の海上保安にかかわるODA支援の流れや今後の方向性を、代表的な支援事例などを取り上げつつ３つのステージに分けて紹介した。

今日、海賊問題に悩まされている途上国の多くは、紅海、インド洋からマラッカ海峡を抜けて極東に至るわが国シーレーンの周辺に位置している。そしてこれら途上国の海上保安分野では、中核となる巡視船艇の確保・運用のみならず、航行・海難対処能力、情報通信体制、海上法執行能力の強化などさまざまな面での人材育成が喫緊の課題となっている。

こうした多様な分野で専門知識を有する海上保安官やそのOB·OGなどからの経験の伝授に期待する途上国側の眼差しは熱い。

海洋国家日本の面目躍如のためにも、是非これまで以上の多くの海上保安の専門家の方々にこの新しい国際貢献の分野での活躍をお願いしたい。これは途上国の開発支援の活動であると同時にわが国のシーレーンの安全確保の取組でもある。

＊１　2012年２月28日、於政策大学院大学「我が国のグローバルな課題への取り組み～『フルキャスト・ディプロマシー』の展開と協力フロンティアの拡大～」

＊２　スエズ運河を経由してアジア・欧州を結び、年間約1600隻の日本関係船籍が通航

新刊紹介

ソマリア沖海賊問題

法学博士・弁護士　　下山田　聰明　著

現在、アジア圏の国際関係が緊張状態にあるが、現代の国際犯罪として、アフリカ東海岸のソマリア沖、ナイジェリア沖、インド洋、マラッカ海峡等で多くの海賊行為が行われている。海賊たちは、毎日のように貨物船、タンカー等を襲撃し船舶を乗っ取り、乗組員等を誘拐・監禁して船主や荷主に対し、身代金を要求する事件を起こしている。

海運業界にとっては深刻な問題であり、日本だけでなく世界の経済にも多大な影響を与えている。

本書は、アフリカ東海岸のソマリア沖で発生している海賊事件を、弁護士の視点から法的側面を中心に分析・解説する。海賊事件の現状を理解し、今後、日本国内で積極的な対応を行うため問題の提起をするものである。

海賊に対する法的規制、特に、海賊とテロリストの区別、P&I（船主責任相互保険）保険の問題、傭船契約及び国際物品運送上の問題点を解説している。ソマリアという国の複雑な成り立ちや、海賊の歴史的背景を理解することによって、世界の深刻な犯罪現象である海賊問題の現状を誰にでも理解できる１冊となっている。

A５判・224頁・定価２,940円（５%税込）
（株）成山堂書店
〒160-0012　東京都新宿区南元町４-51成山堂ビル
TEL：03-3357-5861／FAX：03-3357-5867
ご注文アドレス：order@seizando.co.jp

H 海の気象 L

謎めいた洞爺丸の遭難

一般財団法人　日本気象協会
気象予報士・環境カウンセラー・防災士　富沢　勝

「現在起こっているあらゆる事象の解決策は必ず過去の歴史の中にそのヒントが存在する」というのは時代小説作家、加藤廣氏の言です。戦国乱世から江戸時代にかけての戦や権謀術策に、現在起きている事件や事故、国際紛争などの解決のヒントが潜んでいるということでしょうか。

私の気象分野においては、あのタイタニック号が氷山に衝突し沈没した20世紀初頭、1912年の海難事故に次ぐ世界第二の海難事故となった1954年（昭和29）の台風第15号（洞爺丸台風）の遭難を検証しますと、現在の気象に起因する事故対策などのヒントが数多くあるように感じます。よって本号では謎めいた1954年（昭和29）洞爺丸台風を筆者なりに記したいと思います。

七重浜の慰霊碑を訪ねて

JR 函館駅前から市営バスでおよそ25分揺られ「慰霊碑前」という停留所で降りると、凸型の大きな慰霊碑がすぐ目に入ってきます。ここが青函連絡船洞爺丸の遭難沈没現場に近い函館市七重浜です。筆者が訪れたのは７月、昼前の強い日差しの中でした。海岸に人の姿は見かけません。寄せては返す波の音だけが静かでした。慰霊碑にこんな文字が刻まれています。『…その乗組員の死力も天魔の跳梁に抗すべきなく空しく狂乱怒涛に転殁して世界海難史上稀有の大惨事を惹起せり…　昭和三十年八月二十五日　十五号台風海難者慰霊碑建立協議会』。

現場を訪れる前に、函館市立図書館で読んだ当時の北海道新聞函館版のマイクロ・フィルムの数々の記事が脳裏をよぎります。

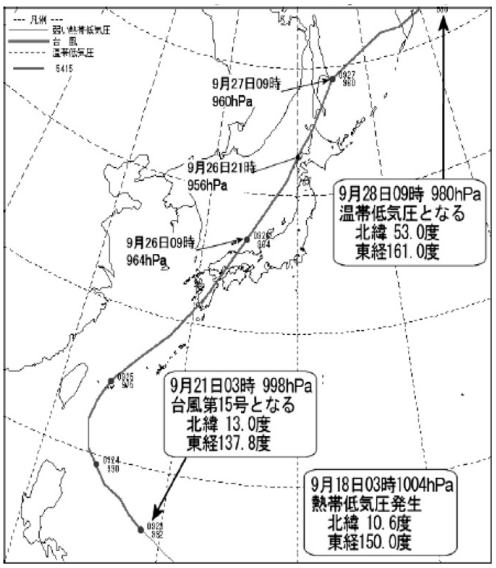
「多数が船内で溺死」、「あっという間に横倒し」、「洞爺丸乗船者名簿」、「貨車の傾斜からか？」、「阿鼻叫喚恐怖の一夜」、「海難史上稀有の被害」、「死体発見に懸命の努力」、「死体に泣き伏す遺族」、「互いに責任を転嫁」、「不可抗力では済まされぬ」…。

目の前の穏やかな夏の海岸風景からは想像もできないことですが、大変な海難事故、台風災害であったことが伺えました。

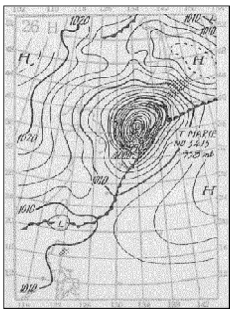
15号台風、猛スピードで北上す

後日、“洞爺丸台風”と呼ばれるようになった1954年９月の第15号台風は、バシー海峡東方で北東に転向するころ、加速しながら発達し、奄美大島の西方海上で80km/h、宮崎の西方では100km/h という猛スピードで進みました。

台風は上陸直後の九州南部で966、山陰沖964、青森県深浦沖960、そして北海道寿都沖956ヘクトパスカルと日本海北上中に中心気圧が次第に深まり発達したのです。そして、九州上陸から北海道に至るまで、わずかに15時間という猛スピードで進みました。北海道では９月26日９時ごろに道南



「洞爺丸台風」昭和29年(1954)の経路図
函館海洋気象台 HP より



天気図　1954年9月26日
午前9時
気象庁 HP より

部で風速10m/s内外だったのが、15時には20m/sの強風が吹き募ったのです。

北海道寿都で最大風速42.0m/sを記録するなど、風は北海道内で極めて強くなりました。この「洞爺丸台風」は多くの風倒木など、被害の結果から、典型的な「風台風」でした。

台風の速度

台風の速度を時系列的に列挙すると次のようになります。

06～09時：59ノット、約120km/h（瀬戸内海から山陰沖の間）

09～12時：57ノット、約115km/h（山陰沖から能登半島沖の間）

12～15時：50ノット、約100km/h（能登半島沖から青森深浦沖の間）

15～18時：30ノット、約60km/h（青森深浦沖から江差沖の間）

18～21時：22ノット、約45km/h（江差から寿都沖までの間）

1954年9月26日、気象台観測の函館地方の気象状況

函館は朝から小雨が降り、東から東北東の風が10m/s前後の強さで吹く。

11：00ごろより東から東北東15m/s。

12：00には東16m/s（その後の風速は18～19m/s前後）。16：45寒冷前線到達、東から東南東15m/s前後。

7：15～17：30　風速最低10m/s前後、東から南に風向急変、南南東10m/s前後。

（その後再び風速を増して）21：00　最大風速、南25.8m/s最大瞬間風速、41.3m/s

函館市消防本部の記録と洞爺丸からの無電連絡

16：00いったん25m/sに達した。

18：00頃まで急に風が弱まる。

17：20頃はわずか5m/sというひと時もあった。

19：00　30m/s、20：00　47m/s。

21：30からは、なだらかなカーブでしだいに威力を減じ翌日27日04：00ようやく平常に復す。

洞爺丸の最後の無電では突風55m/s。途中経過では58m/sの報告あり。

台風は北海道付近でスピードダウン

台風の速度が日本海のおよそ北緯40度付近までは時速100km以上の猛スピードであったものが、北緯40度を超えると時速60

～45km と急に速度を落としたことに注目です。高気圧（H）が台風の行く手であるオホーツク海に立ちはだかったのが減速の原因でした。

一方、台風の南にのびる寒冷前線は東北北部から北海道南部にかけて時速80km で進み、この時点で台風の進行速度のおよそ1.5倍になっていました。寒冷前線が函館に到着したのが16：45ごろで、このときにやや風が衰えて、17時過ぎには10m/s 以下に弱まり、晴れ間が現れたのでした。

直前の晴れ間、弱風の正体

洞爺丸が出航するおよそ１時間前の17時15分から17時30分ころにかけて、風速は10m/s 前後に落ち、18時頃でもなお13.7m/s にとどまりました。このことが「台風の進路およびその後の風速の見通しについて、船側は判断を誤ったのではないか」、「船長は“台風の目”と誤認したのではないか」、などと事故の後で議論されるきっかけになります。風速が弱まった理由については、いろいろ取りざたされましたが、当時は結局結論は得られませんでした。もちろん、台風の目でなかったことは、札幌管区気象台の報告にも述べられています。それでは、このときの弱風と晴れ間の正体は、いったい何だったのでしょうか。

結論から言えば、函館付近で一時風が弱まったのは、寒冷前線に伴う寒気流が台風の場の風と相殺したためでした。寒冷前線を進めた冷たい空気の流れと、台風の中心付近に向かって反時計回りに吹き込む風とが衝突したのです。寒冷前線は台風の場の風との相互作用によって急速に消滅しました。この過程で一時的に晴れ間が広がったのでした。

大海難は「船長の過失」か？

「天候険悪出航見合わせ」、通称“テケミ”は、船長に残された唯一の拒否権でした。４便（午後２時40分）に遅れて午後３時に“テケミ”の通告を受けたうえ、６便の定時刻（午後５時40分）にほぼ１時間遅れた事情も重なりました。函館本線の列車は動いていたため、乗客は待合室に滞留しごった返す。先を急ぐ一部の乗客の要請、国鉄幹部の乗船、米軍物資輸送の三要素などが精神的な重圧となり、近藤船長に“テケミ”発令の決断力を鈍らせたのではないかと見る向きが多いのです。

海難審判の判決は船長の過失で一応の結論となっています。（近藤船長に気象の知識が乏しかったのではという一部の指摘がありますが筆者の調べではそのような事象はありませんでした）

本件は気象だけでなく“人間社会のしがらみ”も何かあったのではと思われます。近藤船長は、旅客には救命胴衣の着用を命じたものの、自らは救命胴衣を着けず（船の生還を信じて）最後の最後まで奮闘したことが伺えます。（後日海底から収容された船長のご遺体に救命胴衣はありませんでした）

洞爺丸の人的被害

種別		乗組員	生存者	死者	行方不明
乗組員		111人	38人	64人	9人
その他の乗組員		22	7	12	3
旅客	日本人	1,142	150	917	75
	外人	62	3	54	5
合計		1,337	198	1,047	92

函館海洋気象台HPより

(参考文献など)　当時の北海道新聞函館版、昭和31年の気象庁「研究時報」第8巻、「洞爺丸はなぜ沈んだか」上前淳一郎著　文藝春秋 (1980/11) 、函館海洋気象台 HP、函館消防署の記録、「台風経路図30年集」(財)日本気象協会など

海保だより

ミャンマーへの航行安全分野への技術協力
～日ミャンマー交通運輸技術連携セミナー～

海上保安庁交通部

海上保安庁はこれまで発展途上国の航行安全行政をサポートするために、マラッカ・シンガポール海峡での航路標識共同保守点検、技術の移転を目的とした集団研修（航路標識コース）の実施、インドネシアでのVTS（船舶通航業務）設立支援などを行っています。また今年（平成24年）8月24日にミャンマーのヤンゴンで、日ミャンマー交通運輸技術連携セミナーが開催されたので紹介します。

ミャンマーへの交通運輸分野ODAの現状

ミャンマーでは1988年に軍事政権が成立しましたが2010年に総選挙が行われ、またアウン・サン・スー・チー女史の自宅軟禁が解除されるなど、民主化の動きが進みました。その結果、日本は人道的支援などに限定していた経済協力方針を2012年４月に変更し、経済協力（ODA）が再開されました。

それを受けて国土交通省では、交通運輸分野での包括的な協力として、内航輸送の振興、ティラワ港開発など具体的な技術協力実施に向けた検討が進んでいます。

特にティラワ港は、ヤンゴン市の南約16 kmに位置し、その後背地は経済特区（SEZ）に指定される計画があり、それにあわせてティラワ港の開発が計画されています。

今後SEZに企業が誘致されれば、貨物量の増大が予想されます。そこでヤンゴン川の航行安全と交通流の効率化を図るため、ミャンマー運輸省ではVTSの設置とAIS（船舶自動識別装置）ネットワークの構築を計画しています。また、導灯などを整備し夜間でも安全に航行できるようにすることも計画しています。

日ミャンマー交通運輸技術連携セミナー

本セミナーは、交通運輸分野における基準・制度などの「ソフトインフラ」の海外展開の一環として開催されました。

セミナーでは、陸海空各モードの交通運輸の日本の優れた技術を紹介し、海上保安庁は（一財）日本航路標識協会と共同で、「船舶航行安全総合支援策について」と題した講演を行いました。

セミナー出席者

新型レーダー、AISなどのVTS用機器、LED灯器や自然エネルギーを利用した自立型航行援助施設など航行安全に使用する先端技術の紹介、海上保安庁の航行安全に

係る人材育成の取り組み、ミャンマーへの支援策の一例について、講演の中で話をしました。

セミナーの前日に行った視察では、ドックヤードで何十年も経つ旋盤・ボール盤などが丁寧にメンテナンスされてまだ現役で使われている様子が見て取れました。アジア各国が成長している中で唯一取り残されている国という現状を物語っています。

今後、ヤンゴン川の航行安全確保のために海上保安庁はさまざまな技術協力していくことになると考えています。

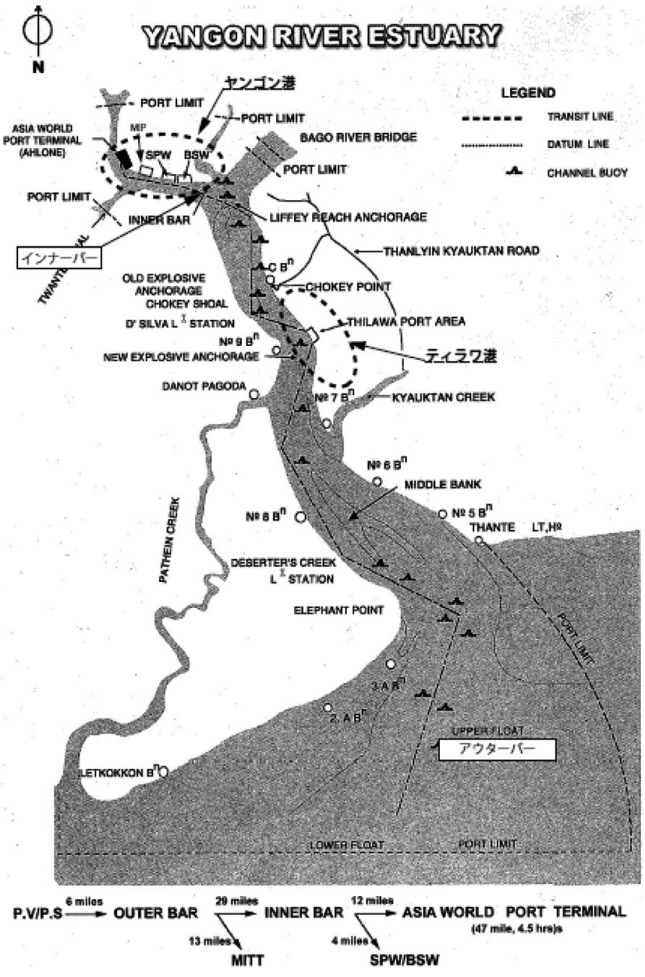
このように海上保安庁では、今後も世界各国の航行安全の確保のためにできる限りの寄与をしていくこととしています。

ミャンマーの港湾（ヤンゴン、ティラワ）

ヤンゴン港は、ヤンゴン川河口から上流32km、ヤンゴン市の中心部に隣接していますが、用地の制約、入港船舶の船型の制約（15,000DWT、喫水９m、全長167m）があることなどから、ヤンゴン市の南方約16kmの地点（ヤンゴン川河口より上流25km）に新たにティラワ港が計画されました。

ヤンゴン港およびティラワ港へのアプローチ

ヤンゴン港およびティラワ港へのアプローチ航路は、ヤンゴン川河口沖合のパイロット乗船区域からヤンゴン港まで46km、ティラワ港までは30kmです。アプローチ航路の途中には、河口のElephant Point付近にアウターバー、ヤンゴン川とダゴ川の合流部（Monkey Point）にインナーバーと呼ばれる浅瀬があるため、一部の船舶は潮位差を利用して入港しています。また、アウターバーのWestern Channelでは必要に応じて一方通航としています。



ヤンゴン港・ティラワ港およびそのアプローチ

参考：OCDI QUARTERLY 81　34～38頁「ミャンマー国のコンテナ事情」（(一財）国際臨海開発研究センター）

海外情報

欧州海上保安機関（EMSA）の活動

ロンドン事務所

EMSA の概要

過去の戦争の反省に基づく欧州の平和的統合への取組みは欧州連合(EU)の拡大という形で現在も進行中です。その創設を定めた1993年のマーストリヒト条約では統合に必須の「欧州横断ネットワークの構築」の一環として海事分野についても EU が統一的な施策を実施することとされ、2002年にそのための専門機関 EMSA(European Maritime Safety Agency）が設置されました。

本部はポルトガルの首都リスボンのテージョ川河口北岸にあります。同機関の目的は、EU および加盟国に対する海上の安全確保や汚染防止のための技術支援、海上汚染防止、油防除、域内船舶動静把握業務の提供などです。具体的な活動は船級協会の承認審査や加盟国のポートステートコントロール実施などの技術支援、油防除作業船の事前指定や Safe　Sea　Net と呼ばれる AIS（船舶自動識別装置）情報の域内共有システムの構築・維持、衛星を用いた監視システムの開発などです。

これらの業務は創設以来拡充が図られ、予算は創設期から倍増(約5000万ユーロ《約52億円、2011年》)、人員は約1.6倍（約240人、同）となっています。

“European Coast Guard”構想

組織名の和訳は「欧州海上保安機関」ですが主権国家の海上保安機関とは機能が異なります。一つの大きな違いは巡視船艇、航空機や人員の運用を伴う、海難救助や治安維持を行う機能がないことです。このような機能を持った“European Coast Guard”と呼ぶべき機関創設検討の必要性が2005年頃から欧州議会や欧州委員会の内部で提起されていますが、難しい問題が多く早期実現の見込みはありません。

EMSA の外観

大きな問題として一口に「海上保安機関」と言っても加盟国間でその機能が大きく異なり実態把握すら難しいことが挙げられ、そのため EMSA ではまず加盟国海上保安機関の機能の調査を行う計画とのことです。

EMSA の国際協力

同組織は、域内外向けの多くの研修訓練実施、また LRIT（長距離船舶識別追跡システム）に必須の国際データ交換システム（IDE）機能の無償提供、さらには EU の地中海沿岸近隣国に対する海上保安分野の協力活動”SAFEMED　II”への参加など、積極的な国際協力活動を実施しており、海上保安分野の国際協力に関し大変参考となる組織です。

（所長　倉本　明）

海守便り

「縄ばしご」の有効性を再認識

海守事務局

ライフラダー（縄ばしご）の普及を進めている第八管区海上保安本部は、８月29日に京都府舞鶴市の舞鶴港内で、漁業従事者に対しライフラダーの有効性を実際に体験してもらう機会を設けました。

京都府漁業協同組合舞鶴支所の協力を得て、組合員３人が実際の操業時の服装（カッパ・長靴・ライフジャケット着用）で漁船から海中転落し、船首と船尾に取り付けたライフラダーのほか、舷側に取り付けたタイヤフェンダーやロープ（１本）を使って、それぞれ漁船内への戻りやすさを比較体験してもらいました。

※漁船周辺には敦賀海上保安部所属の巡視船「えちぜん」潜水士を配置し、安全を確保。

船首より船尾が昇りやすく安定

体験した漁業者からは「タイヤフェンダーやロープ１本を使って舷側を登るのは、とても大変だったが、ライフラダーは登りやすかった。早く取り付けたい」「船首と船尾では、船尾の方が安定していて登りやすかった」などの感想が聞かれたとのことです。

ライフラダーはロープなどに比べて登りやすいだけでなく、つかまって体力を温存し空いた片手で携帯電話を使えるため、同本部は一人乗り漁船を主な対象に普及に努めています。

海守会員の皆様の中には、漁船やプレジャーボートなどの小型船舶を所有されている方も多いと思います。ライフラダーは簡単に準備できる装備ですので、この機会に自船での用意を是非検討されてはいかがでしょうか。

《海上保安新聞第3050号2012年9月20日から》

小型船事故は過去５年間で最悪

なお、先日、海上保安庁が発表した今夏の船舶事故発生状況（速報値）によれば、今夏はプレジャーボートなどの小型船舶による事故が331件も発生し、過去５年間で最悪の状況となっています。

小型船舶に関わる皆様には、あらためて安全確保の徹底をお願いするとともに、ご安航をお祈りいたします。

海守事務局
TEL　03-3552-7001
FAX　03-3552-8012
URL　http : //www. umimori. jp/
E-mail : info@umimori. jp

主な海難（平成24年８～10月発生の主要海難）

海上保安庁提供

No.	船種	船名等	総トン数（人員）	発生日時および発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	漁船	A丸	１トン（乗員２人）	８月22日　07：23頃 長崎県五島市沖合	転覆	天気　曇り 波浪　2.5m 視程　10km	１人
	A丸は、２人乗組みにて、伊勢えび刺し網揚網のため出港。揚網作業中、時化のため作業を止めたものの、左舷船尾から大波を受け船内に浸水、その後、再び大波を受け、転覆した。２人とも海中に投げ出され、船長は泳いで岩場に戻ったが、もう１人はその後、漂流しているところを発見、揚収されるも、死亡が確認された。						
②	漁船	B丸	119トン（乗員22人）	９月24日　02：30頃 宮城県所在、金華山灯台から東900km	衝突	天気　雨 波浪　2.0m 視程　1.0km	13人
	B丸は、22人乗組みにて金華山沖を航行中、貨物船と衝突し、沈没した。僚船により９人救助されるも残る13人は行方不明となっている。						
③	プレジャーボート	C丸	１トン（乗員２人）	10月２日　08：50頃 熊本県八代港内	衝突	天気　晴 波浪　0.0m 視程　15km	１人
	C丸は、遊漁のため２人乗組みにて港内を航行中、灯浮標に衝突し、転覆した。転覆後、乗員は船底に這い上がり、付近航行漁船に救助されたが、船長は船橋内に取り残された。その後、消防ダイバーにより救助、病院に搬送されたが死亡が確認された。						
④	漁船	D丸	１トン（乗員２人）	10月23日　06：20頃 青森県階上町沖合	推進器障害	天気　曇り 波浪　2.0m 視程　10km	１人
	D丸は、２人乗組みにて、サケ刺し網漁のため出港。沖合いで揚網機により揚網中、波とうねりを受け船外機のスクリューに網が絡まり、さらに高波を受け転覆した。両名とも船内から脱出し、泳いで岸に向かったが、１人のみ岸に辿り着き、残る１人の姿は確認できなかった。その後、海上に浮いている１人を発見、揚収するも死亡が確認された。						

船舶海難の発生状況（速報値）（平成24年８月～10月）

（単位：隻・人）

用途＼海難種類		衝突	乗揚	転覆	火災	爆発	浸水	機関故障	推進器障害	舵障害	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計	死者・行方不明者
一般船舶	貨物船	36	10	0	8	0	1	15	2	1	0	1	1	1	76	0
	タンカー	10	2	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	19	0
	旅客船	2	3	0	1	0	1	3	0	0	0	2	0	0	12	0
	プレジャーボート	46	49	21	4	0	25	86	24	6	0	51	19	20	351	1
	その他	18	1	3	3	0	4	4	3	1	0	1	2	2	42	0
漁船		56	12	9	7	2	4	19	13	0	1	12	0	10	145	20
遊漁船		3	5	0	2	0	2	5	1	0	0	0	0	0	18	0
計		171	82	33	25	2	37	138	43	9	1	67	22	33	663	21

日本海難防止協会のうごき　（平成24年９月～11月）

月　日	会　議　名	主　な　議　題
9.4	海運・水産関係団体連絡協議会第１回打合会	①事業計画案　②簡易型AIS　③実験計画
9.21	第１回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止関係）	①MEPC64への対応　②情報提供など
9.26	第２回海難多発海域における安全対策の構築に関する調査研究委員会	①交通流シミュレーション結果と船舶交通整流化方策の考え方整理　②船舶交通整流化のための課題整理　③海域利用者に対する意見聴取方法
9.27	第２回津波来襲時の航行安全対策に関する調査研究委員会	①現状の津波来襲時等の津波対策・航行安全対策の収集・整理 ②見直しが必要な津波対策・航行安全対策の抽出 ③モデル港の状況調査　④津波シミュレーション調査結果の検討・整理　⑤係留大型危険物積載船の船体動揺解析シミュレーション手法の検討
10.5	天然ガス燃料船の早期実現に向けた総合対策に係る航行安全対策調査第１回委員会	①検討の実施概要（事業計画）　②天然ガス燃料移送の概要（国内外のSTS現状、法規制の現状等）　③操船シミュレータ実験実施計画　④模型船水槽試験実施計画　⑤係留動揺シミュレーション実施計画
10.10	第３回鹿島港外港地区航行安全対策調査委員会	①第２回委員会の課題と対応　②入出港操船の安全性の検討 ③船舶航行安全対策　④報告書案
10.17	港則法危険物の選定に関する調査検討委員会（第一回）	①事業計画書案　②港則法危険物の選定
10.29	第１回浮体式洋上ウインドファーム・プロジェクト実証実験に係る船舶航行安全対策調査委員会（仮称）	①事業計画　②実証実験の概要　③海外における洋上風力発電の事例調査　④福島県沖の現況　⑤船舶通航実態調査（アンケート調査）について　⑥浮体式洋上発電設備に必要な灯火　⑦浮体式洋上風力発電設備のレーダ映像調査 ⑧浮体式洋上風力発電設備設置に伴う作業
11.12	第３回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）	①第２回委員会議事概要案の承認　②NAV58審議結果報告 ③MSC91対処方針案
11.15–16	全国海難防止関係団体等連絡調整会議	①講演「航行安全の最近の動向」　②各団体の事業運営における課題と対応策　③講演「安全対策における一考察」 ④小安協の活性化
11.21	第２回港湾専門委員会	①港湾計画の一部変更（横浜港、浜田港）

新刊紹介

海上保安ダイアリー（平成25年版）

海上保安ダイアリー編集委員会

海に関係する職業につく方々や、釣りやボートなどを楽しむ一般の方々まで公私を問わず便利に使えるよう編纂された「海の安全手帳」。編集委員は元警備救難監を筆頭に海上保安庁OBで構成され、手帳としての機能はすべて網羅しつつ、海上保安庁関係先住所や警備救難・航行安全・水路・灯台などの資料のほか関係記事や潮汐・日出没時刻などを掲載する。

その他、海上衝突予防法のポイント図解や灯火形象物などもカラーで記載、巡視船名や所属などをまとめた巡視船一覧を載せるなど関係者に役立つ資料が充実している。

海を愛する人のための「便利手帳」としておすすめの一冊である。

ポケット判・上製ビニール表紙・242頁・定価1,050円
（定価は税込。発送費は230円）
発行：成山堂書店
〒160-0012東京都新宿区南元町４-51（成山堂ビル）
TEL03-3357-5861／FAX03-3357-5867
e-mail : yosuke. itagaki@seizando. co. jp

編集レーダー

※　読者から寄せられたコメントや要望の１部を紹介します。

※　遠藤小百合　海技大学校航海科教室

内航船員の後継者不足、女性の雇用と最新の声、興味深い記事をありがとうございます。中でも女性の問題点において『企業側の「ジェンダー平等」の意識が低いというよりも、女性側の「プロ意識の低さ」の方が責められねばならないだろう』と、一度船員の道からリタイアしている私にとり少々辛口の言葉が胸に刺さりました。離職時、当時の自分は弱かったのだろうか。別の道に気が向いたのも確かです。就職活動の時の意気込みはどこにいっていたのだろうか。振り返ると、会社のこと後進のことを考えずの離職でした。各船社を訪社しても、女性の雇用に関し、女性の離職率、設備の問題が大きなハードルとなっているというご意見を伺います。本誌において、出産後も復帰する女性がいることに頼もしく感じ、心境が痛いほどわかり、しかし周囲の人に支えられながら強い心を持っている女性船員がいることに勇気づけられました。性別を問わず、海で働く人、働く場を減らしてはいけない!!　本誌を読み、教育機関で船舶関係の仕事に再就職した今、船員としては後進に伝えられませんでしたが、その時に得たことを、新たに船員を目指す人たち、日本の輸送の大動脈を担う船員の方々の安全運航のため、自分に出来る事を後押ししていければと前向きに歩いていきたいです。

※　川村　赳　日本海難防止協会　前理事

（３月15日発行の）３.11特集号は、目を見開く強烈なインパクトを提供してくれました。私は、今回の大震災を、船と人、海と港湾等のスタンスから分析し評論する取り組みが未来に向けても為されても当然と思い、ＪＳＵの「海員」などに期待して参りましたが、現状分析・未来への伝承という課題を意識させる取組みは残念ながら無きに等しいこともあって、その分この特集号は、申し分の無い見事な傑作というべき出来栄えと感謝します。

※　福地　章　海技大学校名誉教授

「海と安全」の No. 554「内航船員の後継者問題」は重要であり、時宜を得たテーマと思います。少々意見を言わせてもらいます。

・海技大は今や船員教育の総元締めと自負している者として、海技大（航海科長等）からの現場の意見を載せてもらいたかった。船員不足を予測して発足した六級海技士コースは、実際には順調に機能しているとは言えないようで、最近、ある海技学院でも六級コースがスタートしたとも聞きます。

・海技大が主に内航教育と書いてある P. 13～P. 15の図表に不満があります。海大の「海上技術コース２年」は海上技術学校や海上技術短大から入学してくるので、目的は外航の乗組員を育てるものです。また海上技術コース（専攻）は、新３級と言われるもので一般大学から船会社に入社後、入学して来るものでこれも外航船員を作るものです。こういう教育は海技大でしかできないものです。それと外航基幹職員養成コース、いままで各海事関係の大学、商船高専、水産系学校、海技大卒業などが入学しています。これも目的は外航幹部養成。

・そして、３級、４級、５級、６級コースと内航関係のコースが揃っているのです。

・さらに、海技大では水先コースがあり、そして海外からの研究生を受け入れています。このように私は海技大は、船員教育の総合デパートだと思っています。これからはますます海技大が社会のニーズに合わせて変化し重要な役割を担うでしょう。にもかかわらず、今までなぜか海技大の名が各誌の誌面に載ってこないのを不満に思っている次第です。

※　今号では「海に関わるわが国の国際支援」と題して特集を組んだ◆政府開発援助（略称：ODA）は、国際貢献のために先進工業国の政府および政府機関が発展途上国に対して行う援助や出資のこと◆二国間援助には有償資金協力、無償資金協力そして人材育成と技術移転などの技術協力などがあることは本文記事の通り◆その中から海運・水産分野の先進国として、わが国の船員たち（技術者も含め）が、どの様に海に関わる技術協力を各地で展開し推進しているかを紹介した。（ふじ）

海と安全　No. 555（46巻、冬号）

発　行　2012（平成24）年12月15日
発行所　公益社団法人　日本海難防止協会
〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-1-3
磯村ビル６階
Tel 03(3502)2231 Fax 03(3581)6136
E-mail : 2231jams@nikkaibo.or.jp
URL http : //www.nikkaibo.or.jp
印刷所　第一資料印刷㈱
正会員・賛助会員・協力会員の方には年４回、発行の都度「海と安全」を送付しています。

ミクロネシア３国の海上保安能力強化支援プロジェクト
小型巡視艇等引き渡し式 in パラオ

写真左：式典は牧師のお祈りから始まった
写真中、右：両国国歌を斉唱

左：「EEZの管理に日本財団の支援に感謝します」と挨拶するジョン
ソン・トリビオン大統領
右：「豊かで美しい海を次世代に残してほしい」と寄贈の辞を述べる
海野光行日本財団常務理事

写真下：左からテープカット、鏡割り、関係者一同で記念写真。右から山川日本海難防止協会調査役、有馬海上保安庁渉外官、貞岡大使、中畑日本海難防止協会理事長、海野日本財団常務理事、トリビオン大統領

写真上は、現地メディアから取材を受ける海野日本財団常務理事

写真は碧い空と海で試乗航行するKABEKEL M'TAL（カベケル・マタル）号。「KABEKEL M'TAL」とは「有能で勇敢な監視船」、今後の活躍が期待される。

写真上は、同号の乗組員と日豪の制服組

助けたい、助かりたい…。
常時着用は漁業者の大切な命綱。

日常点検をしましょう！

目で見て、さわって、漁から帰ったら毎日でも

- ベルト、バックル、ファスナー等の破損はないか？
- すりきれ、穴あき、破れはないか？
- 十分な浮力は確保されていますか？
- 作動索は出ていますか？

作動索は必ず救命胴衣の外に出しておいてください。

定期点検が必要です！

- 膨張式ライフジャケットの部品（スプールやマガジン、ボンベなど）は定期的に交換していますか？
- 取扱説明書等にある漏洩試験を定期的にしていますか？

きちんとメンテナンスしないと、いざという時役に立たないかも… 要注意！

安全を安心にするには、点検が必要です。

漁業者の仲間同士でライフジャケットの着用推進・点検をしよう。

複雑な点検作業は部会などで集まるときに、技術者を呼んでみんなで行いましょう。

日常点検アドバイス 点検シートを活用しよう！

◎取扱説明書をよく読んで行ってください。
製品についているチェックシート等を使いましょう。

＜点検例＞

- □縫い糸がほつれたり、切れたりしていませんか？
- □本体、気室布が破損していませんか？
- □ベルト、バックル、ファスナー等の破損はないか？
- □笛　音がでますか？
- □再帰反射布がはがれていませんか？
- □作動索はつかめるようになっていますか？
- □定期交換の必要な部品（スプール、マガジン、ボンベなど）はいつ交換しましたか？
- □漏洩試験…送気管より口で気室をぱんぱんに膨らませて3時間以上放置する。

チェック項目は取扱説明書等で確認してください。

いつも着てるよ！ ライフジャケット着用者の声取材

青森市漁協 原別支所　東洋丸　東氏
（ホタテ養殖漁業歴40年のベテラン、
ライフジャケットを常時着用するようになって5、6年）

青森市漁協ではここ10年ほど、保安部の指導もあって「着た方がいい」から「着ねばダメ」になったよ。

昔は分厚いライフジャケットで「トーフが入ってる」みたいな感じで、汗をかくからと漁場に行くときだけ着用していたよ。今のライフジャケットは厚みも薄いし、体になじむので着ていても違和感はないよ。でも夏場は暑いから、ややもすれば脱ぎたくなるけどね。

いろんな種類があるから選んで着られるし常時着用が進んだと思う。

今は義務化されているから船に乗るときは必ず着ているよ。

日光丸の事故以降、漁場の近いホタテ養殖業者の着用率も上がったよ。2年前には8人乗りの船がひっくりかえって、全員ライフジャケットを着用していて助かったんだよ。

漁業といっても機械あいての仕事だから、油断や気の緩みがケガや事故につながる。自分だけは大丈夫と思わないで、ちょっとした気配りが必要なんだ。

やっぱりライフジャケットは、常時着るのが大切だよ。

着よう・着せよう・ひと声かけて、組織ぐるみで取り組もう、ライフジャケット定期点検

ライフジャケット着用推進の取り組みは『漁業者のためのライフジャケット着用推進ガイドライン』を活用しましょう。（詳しくは、水産庁HPを参照して下さい。）

助けたい、助かりたい…。
常時着用は漁業者の大切な命綱。

備えヨシ！ **日常点検をしましょう！**

目で見て、さわって、漁から帰ったら毎日でも

- ベルト、バックル、ファスナー等の破損はないか？
- すりきれ、穴あき、破れはないか？
- 十分な浮力は確保されていますか？
- 作動索は出ていますか？

チェックヨシ！ **定期点検が必要です！**

- 膨張式ライフジャケットの部品（スプールやマガジン、ボンベなど）は定期的に交換していますか？
- 取扱説明書等にある漏洩試験を定期的にしていますか？

きちんとメンテナンスしないと、いざという時役に立たないかも…

要注意！

安全を安心にするには、点検が必要です。

漁業者の仲間同士でライフジャケットの着用推進・点検をしよう。

複雑な点検作業は部会などで集まるときに、技術者を呼んでみんなで行いましょう。

日常点検アドバイス **点検シートを活用しよう！**

◎取扱説明書をよく読んで行ってください。
製品についているチェックシート等を使いましょう。

＜点検例＞

- □縫い糸がほつれたり、切れたりしていませんか？
- □本体、気室布が破損していませんか？
- □ベルト、バックル、ファスナー等の破損はないか？
- □笛　音がでますか？
- □再帰反射布がはがれていませんか？
- □作動索はつかめるようになっていますか？
- □定期交換の必要な部品（スプール、マガジン、ボンベなど）はいつ交換しましたか？
- □漏洩試験…送気管より口で気室をぱんぱんに膨らませて3時間以上放置する。

チェック項目は取扱説明書等で確認してください。

いつも着てるよ！ ライフジャケット着用者の声取材

青森市漁協 原別支所　東洋丸　東氏
（ホタテ養殖漁業歴40年のベテラン、
ライフジャケットを常時着用するようになって5、6年）

青森市漁協ではここ10年ほど、保安部の指導もあって「着た方がいい」から「着ねばダメ」になったよ。

昔は分厚いライフジャケットで「トーフが入ってる」みたいな感じで、汗をかくからと漁場に行くときだけ着用していたよ。今のライフジャケットは厚みも薄いし、体になじむので着ていても違和感はないよ。でも夏場は暑いから、ややもすれば脱ぎたくなるけどね。

いろんな種類があるから選んで着られるし常時着用が進んだと思う。

今は義務化されているから船に乗るときは必ず着ているよ。

日光丸の事故以降、漁場の近いホタテ養殖業者の着用率も上がったよ。2年前には8人乗りの船がひっくりかえって、全員ライフジャケットを着用していて助かったんだよ。

漁業といっても機械あいての仕事だから、油断や気の緩みがケガや事故につながる。自分だけは大丈夫と思わないで、ちょっとした気配りが必要なんだ。

やっぱりライフジャケットは、常時着るのが大切だよ。

着よう・着せよう・ひと声かけて、組織ぐるみで取り組もう、ライフジャケット定期点検

ライフジャケット着用推進の取り組みは『漁業者のためのライフジャケット着用推進ガイドライン』を活用しましょう。（詳しくは、水産庁HPを参照して下さい。）

海と安全　第46巻　冬号　●通巻555号　●平成24年12月15日発行

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION　ボートレースファンからの贈り物

平成24年12月15日（年4回15日）発行

ISSN 0912-7437

日本海難防止協会情報誌
海と安全
2012 冬
NO.555

【特集】

海に関わる
わが国の国際支援

海に関わるわが国の国際支援

国境を越えてヒト、モノ、カネ、情報が大量かつ迅速に移動するグローバリゼーションが急速に進む国際環境のもと、わが国の社会や国民の暮らしは国際社会と益々切り離せないものとなってきている。とりわけ海運・水産業界においては、他の分野に先駆けて国境を越えた事業活動を展開し推進している。

今後ともわが国自身の平和と繁栄を維持していくためには，これまで以上に国際社会全体の平和と繁栄に貢献していくことが求められている。世論調査の結果によると発展途上国への経済協力を「積極的に進めるべきだ」との意見が減る一方、「なるべく少なくすべきだ」との意見が増加傾向にあり、経済活動が長期の低迷期にある現状を反映して、海外協力に対する国民の共感が十分に得られているとはいえない状況もある。

そうした現状に鑑み、海運と水産に限定した海に関わるわが国の国際支援の数々の実績や成果さらには今後の取り組みなどを紹介する。

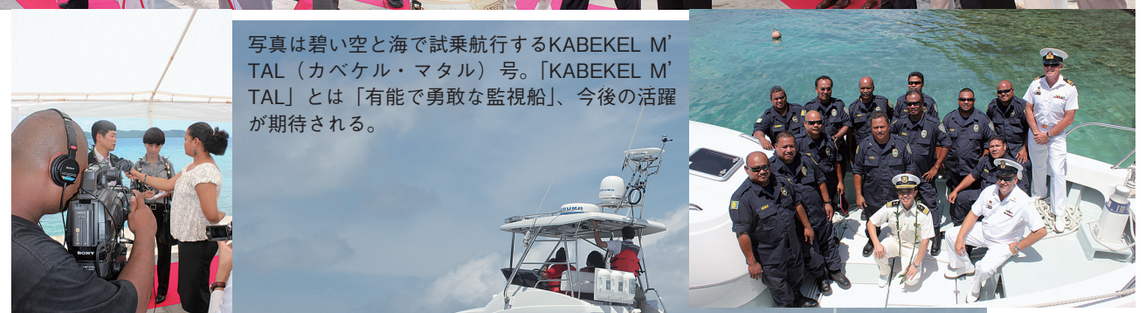
写真左上：マレーシアでの密漁・密輸の取り締まりの訓練（東城さん提供）、左中：スリランカで漁獲物の保存方法を指導する村上さん、左下：フィジーの製氷機施設でクーリングタワーの交換を指導する（末富さん提供）、写真中上：ペルーで六分儀の取扱説明をする高橋さん、写真中下：漁獲物の陸揚げで賑わうサントメ&プリンシペの浜（末富さん提供）、写真右上：マラウィで機関実習を指導する奥田宣夫さん（高橋さん提供）、写真右中：サントメ&プリンシペで機械工作を指導する林さん、写真右下：モロッコ高等海事学院でエンジンプラントを設置（大前さん提供）。

ミクロネシア３国の海上保安能力強化支援プロジェクト
小型巡視艇等引き渡し式 in パラオ

写真左：式典は牧師のお祈りから始まった
写真中、右：両国国歌を斉唱

左：「EEZの管理に日本財団の支援に感謝します」と挨拶するジョン ソン・トリビオン大統領
右：「豊かで美しい海を次世代に残してほしい」と寄贈の辞を述べる 海野光行日本財団常務理事

写真下：左からテープカット、鏡割り、関係者一同で記念写真。右から山川日本海難防止協会調査役、有馬海上保安庁渉外官、貞岡大使、中畑日本海難防止協会理事長、海野日本財団常務理事、トリビオン大統領



写真は碧い空と海で試乗航行するKABEKEL M'TAL（カベケル・マタル）号。「KABEKEL M'TAL」とは「有能で勇敢な監視船」、今後の活躍が期待される。

写真上は、現地メディアから取材を受ける海野日本財団常務理事

写真上は、同号の乗組員と日豪の制服組