

Supported by
日本財団
THE NIPPON
FOUNDATION

ISSN 2433-4944 (online)

ISSN 0912-7437 (Print)

海と安全 NO.595

日本海難防止協会

【特集】

海に関わる国際支援



contents

海と安全
2022年冬号
No.595

【特集】海に関わる国際支援

政府開発援助（ODA）を活用した「海」に関する協力

外務省 国際協力局 政策課長 上田 肇

海上保安庁モバイルコーポレーションチーム

海上保安庁 総務部 国際協力推進官 田村 誠

JICAの海に関わる海外協力

～海上保安分野の協力を焦点を当てて～

独立行政法人国際協力機構 社会基盤部 国際協力専門員 土屋 康二

海外漁業協力財団が取り組む国際支援

公益財団法人海外漁業協力財団 総務課長 栗屋 裕泰

東京海洋大学が取り組む国際協力・支援

国立大学法人東京海洋大学 理事・副学長 舞田 正志

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

研究統括本部（ミクロネシア3国担当） 部長 橋本 崇史

海上保安アドバイザーの活動

研究統括本部（ミクロネシア3国担当） 主任研究員 木下 学

その他の記事

海での安全管理／安全文化

／ 海上保安大学校 准教授 重松 吾郎

海流と漂流

／ 海技大学校 名誉教授 福地 章

海保だより／海上保安庁による沿岸救助体制の充実強化に向けた取組

／ 海上保安庁 警備救難部 救難課 海浜救難係 田中 英律

海外情報／イギリスの移民問題と対応

／ ロンドン事務所

海外情報／高まる地政学的リスクの中での太平洋島しょ国支援とマ・シ海峡航行安全支援

／ シンガポール事務所

海難速報値・主な海難

／ 海上保安庁

日本海難防止協会のごき

政府開発援助（ODA）を活用した「海」に関する協力

外務省 国際協力局 政策課長 上田 肇

1. はじめに

日本は海上貿易と海洋資源の開発を通じて経済発展を遂げてきた海洋国家であり、海上の脅威への対処を始め、海上交通の安全確保はまさに国家の存立・繁栄に直結する課題である。また、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序は、日本が推進する「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現のためだけでなく、日本を含む広く地域全体の経済発展のためにも大切である。

こうした中、日本は政府開発援助（ODA）を活用して多岐に亘る「海」に関する協力を行ってきた。特に、輸出入の実に99%を海上輸送に依存している日本にとって、インド太平洋地域は、重要なシーレーンが存在するのみならず、海賊、テロ、海洋汚染、大量破壊兵器の拡散、自然災害、力による一方的な現状変更の試みなどの様々な脅威に直面していることから、協力対象として重要な地域である。そこで、この地域のシーレーン沿岸国を中心に、（1）巡視船などの供与、（2）通信システムや船舶航行監視システムなどの海上保安機材の供与、（3）JICAや国際機関などを通じた専門家派遣や研修の実施による人材育成、（4）開発途上国での港湾など海上輸送インフラの整備などを実施してきた。

日本政府としては、今後ともこうした様々な取組を維持・強化していく考えであり、本年6月には、岸田総理がシンガポールで開催されたアジア安全保障会議（シャングリラ・ダイアログ）の基調講演において、海洋安全保障の取組強化の観点から、今後3年間で、20か国以上に対し800人以上の海上安保分野の人材育成・人材ネットワークの強化の取組を推進し、インド太平洋諸国に対し、少なくとも約20億ドルの巡視船を含む海上保安設備の供与や海上輸送インフラの支援を行う旨表明したところである。

本稿においては、こうしたODAを活用した多岐に亘る「海」に関する協力の中から、代表的な事例として、（1）フィリピン沿岸警備隊への巡視艇やレーダー供与を通じた海難救助・海上安全能力の向上への貢献、（2）「アジア海賊対策地域協定」への支援を通じた海上交通安全確保への貢献、（3）インドネシア「パティンバン」港開発計画を通じた「質の高いインフラ支援」の3つのプロジェクトの効果について、具体的に紹介していきたい。

2. 日本の取組の具体例

（1）フィリピン沿岸警備隊へのパッケージ型協力

フィリピンは7000を超える島々と世界第5位（約3.6万km）の海岸線を有し、海上輸送が同国の経済・社会発展にとって大きな役割を担っている。近年は島しょ間の旅客・

貨物輸送が増加しているが、船舶の老朽化や過剰積載などの不適切な運航、さらに近年増加する自然災害の影響などによって、海難事故のリスクが高まっている。また近年、人や物の移動の活発化に伴い海上犯罪のリスクも増加しており、密輸、密漁、銃器不法所持、テロなどの脅威に対処するための取り締まり強化が重要な課題の一つとなっている。また、フィリピンは日本にとっても重要なシーレーンに位置していることから、これらの課題に対応するため海難救助・捜査協力の必要性が高まっている。こうした中で、フィリピンは、日本を含む関係国との間で様々な協力関係が構築してきた。

フィリピンにおいて海上における安全確保のため、海上捜索救助、航行安全管理、海上法執行、海洋環境保全などの業務を担っているのはフィリピン沿岸警備隊（PCG）であり、運輸省の傘下に置かれている。しかしながら、PCGは、マニラに所在する本庁と全国12管区を拠点にオペレーションを行っているものの、広い海域に比して海上業務の足となる巡視船などの船舶の数が不足している。特に、荒天時の救難活動や沖合・沿岸域での巡回業務に必要な大型の船舶が不足していることから、海難事故発生時の緊急対応や定期的なモニタリング活動に必要な体制を整備できない状況にある。

こうしたフィリピンが置かれた事情やフィリピンが直面する課題を踏まえ、これまで日本はPCGに対し、有償資金協力や無償資金協力を活用して、44m級の中型巡視船10隻や97m級の大型巡視船2隻を含む船舶や沿岸監視レーダーなどの供与に加えて、人材育成および海上法執行能力強化にかかる技術協力プロジェクトを行うなど、多様な協力プロジェクトを有機的に組み合わせて実施しているところである。こうした日本のODAを活用したパッケージ型協力は、海難救助や海上法執行などの業務を迅速かつ適切に実施するためのPCGの能力の底上げを図り、日本と同様に海洋国家であるフィリピンの海上安全の向上に大きく寄与してきている。



日本が供与した44m多目的船



小型高速艇を使用した訓練

(2) アジア海賊対策地域協定 (ReCAAP) を通じた取組

重要なシーレーンの中でも、日本関係船舶が年間約 17000 回通航するマラッカ・シンガポール海峡を含むアジアの海域の航行の安全確保はとりわけ重要である。この海域においては 1990 年代に海賊・海上武装強盗が急増したことから、日本は 2000 年に東京で開催した海賊・海上武装強盗対策のための国際会議を皮切りに、2001 年の「海賊対策アジア協力会議」などの国際会議を主催してきたほか、アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) の作成交渉作業を主導するなど、国際的な枠組を通じた問題解決に取り組んできた。

2006 年に発効した ReCAAP は、アジアの海賊問題に有効に対処すべく地域協力を促進するための法的枠組みであり、現在、アジアの沿岸国のみならず欧米先進国を含む 21 ヶ国が参加している。ReCAAP の発効により、①情報共有、②能力構築、③他の関係機関との連携を通じた地域協力強化を主要任務とする情報共有センター (ISC) 事務局がシンガポールに設置され、ISC を通じた海賊・海上武装強盗に関する情報共有および協力や締約国間の協力が促進されている。

日本は ISC 事務局発足当初から 2022 年 3 月まで 3 代の事務局長を派遣するなど人事面で貢献するとともに、ISC 事務局のホスト国であるシンガポールに次ぐ財政的貢献を通じて沿岸国の海上保安機関の能力構築のために事業の実施に貢献してきた。こうした事業には、日本の海上保安庁や外務省の職員が講師として参加することもあり、海賊・海上武装強盗対策に従事する海上法執行機関および海洋関係部局の実務者に対して、海賊対処関連の知識向上、ベストプラクティスの共有、参加者間の連携強化、海運業界との意思疎通の円滑化を教えるのみならず、日本の海洋安全保障政策に関する理解向上を促進している。

アジアにおける海賊等事案発生件数



ReCAAP の報告書によれば、近年のアジアにおける海賊等事案の発生件数は減少傾向を見せている(グラフ参照)。また、これらの事案の深刻度も低下傾向が見られる。これは、アジアにおける航行の安全確保において ReCAAP を通じた取組が効果を発揮していることを示唆しており、国際社会において海賊・海上武装強盗対策のための国際協力の好例と考えてよいだろう。

(3) 港湾インフラの整備 (インドネシア・パティンバン港開発事業)

インドネシアは、近年の急激な経済成長に伴い、国全体の取扱貨物量が増加傾向にある中で、港湾の全体的な容量不足を主要因として、港湾混雑による物流停滞が懸念されている。特に、インドネシアの GDP の約 3 割を占め、製造業の企業進出や海外投資が集中するジャカルタ首都圏においては、貨物の取扱量が大きく伸びている。

こうした中で、首都圏貨物の 9 割以上を扱う既存のタンジュンプリオク港は将来のコンテナ需要に対応できないほか、ジャカルタ中心部に近い同港への道路では慢性的な渋滞が発生しているため、ジャカルタ首都圏東部に新港を建設し、首都圏の貨物交通量の分散を行うことが喫緊の課題である。また、既存のタンジュンプリオク港には、コンテナ蔵置スペースや物流機能用の後背地のスペースが十分でないことが課題であり、ジャカルタ首都圏東部地域の工業団地に多く進出している自動車関連企業を含む日系企業にとって、十分な蔵置スペースや後背地が確保できる新港への期待は高い。

そうした中で、日本の ODA (円借款) を通じて実施されている本事業は、日インドネシア二国間協力の象徴的なプロジェクトとして、いわばジャカルタ首都圏の第二の国際港という位置づけの新しい港 (コンテナターミナル、自動車ターミナルなど) を、ジャカルタ首都圏の東側の郊外で、日系企業が多く進出している工業団地の近くに位置するパティンバンに建設することにより、ジャカルタ首都圏全体の物流機能の強化やインドネシアの投資環境の改善、それらに伴うインドネシアの更なる経済成長を目指すものである。

2021 年 12 月には、自動車ターミナルの本格運営開始式典が行われ、日本企業で構成される自動車ターミナル・オペレーターにより、自動車運搬の運営が開始され、フィリピンやブルネイなど近隣諸国への輸出にも利用されている。

上記のフィリピン沿岸警備隊へのパッケージ型協力と同様に、パティンバン港開発事業も官民連携で多様なプロジェクトを実施しているパッケージ型協力である。本年 11 月、同港へのアクセス高速道路も円借款で支援する方針を決定したほか、技術協力プロジェクトによって、今後のパティンバン港の本格稼働に向け、運輸省による効率的な運営管理、港湾施設の維持管理体制強化、後背地エリアの開発支援などを含めたパティンバン港運営管理能力強化プロジェクトも実施予定である。ハード面とソフト面での支援を組み合わせた「質の高いインフラ支援」によって、パティンバン港全体の機能がより効果的な形で向上していくことが期待される。



自動車ターミナルを利用する自動車運搬船



日本の軟弱地盤改良や急速施工技術を活用して埋め立てた港

3. 結び

国際社会の公共財ともいえる海において、航行の自由や海洋安全がしっかり確保されてこそ、日本や日本以外の海洋国家は海上交通を活用しながら真の繁栄を享受することができる。日本を取り巻く安全保障環境は一層厳しさを増している中で、本稿で紹介したODAを通じた協力の重要性は、益々大きくなってきているといっていよう。

本年9月、林外務大臣は、我が国の開発協力政策の長期的な基本方針を示す「開発協力大綱」について、来年前半を目処に改定する方針を発表した。その際にも、「自由で開かれたインド太平洋」の理念をさらに推進していくための協力を強化していくための取組として、連結性の強化や海洋安全保障、法の支配を取り上げている。

今後とも、ODAを活用した多岐に亘る「海」に関する協力を、本稿で紹介したような様々な工夫を凝らしながら、オールジャパンの英知を結集しながら進めていきたい。

※本稿は、所属機関の考え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。

海上保安庁モバイルコーポレーションチーム

海上保安庁 総務部 国際協力推進官 田村 誠

◆海上保安庁の国際業務の歴史

ロシアの軍事侵攻によってウクライナの港が封鎖されるとたちまち世界の穀物供給が悪化し物価上昇にも影響を与えました。このことは我々の生活がいかに安定した海上輸送によって支えられているかをあらためて認識させてくれました。

海洋国家である我が国にとってはまさに生命線となるこの海上輸送を担う船舶の安全な航行を確保するため、海上保安庁では国内のみならず国外の海上保安機関に対する国際協力にも長年取り組んでおります。

海上保安庁の国際協力の歴史は長く、1969年に海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡における航行の安全を確保するため、現地に専門の職員を派遣して水路測量、海図作成、航路標識の支援などの技術協力を実施したことがはじまりでした。それから1979年の捜索救助に関する国際条約（SAR条約）が発効となった1980年代になると国際的な捜索救助体制に対する意識の高まりとともに、海上交通量の増大と船舶の大型化による大型タンカーや危険物積載船の事故による大規模災害への対応から要請を受けて、捜索救助や海上災害、油防除、環境保全といった分野の技術協力を中心に実施してきました。

さらに1994年に国連海洋法条約が発効されて新たな海洋秩序がもたらされたころから、船舶を利用した大量難民や密航事件、覚醒剤や銃器の密輸事件、積荷や乗組員の身代金を目的とした海賊・武装強盗といった国際的な海上犯罪が問題となってきたことを受けて、法に基づく沿岸国の権限などを含めた海上法執行分野の支援が本格化してまいりました。

このように海上保安分野における国際協力は、その時代ごとのさまざまな課題に応じた支援を通じて海を開いて安全に利用するための取り組みを行ってまいりました。そして、支援対象も東南アジアが中心であったものから、インド洋、中東・アフリカ東岸、そして太平洋島嶼国方面へと時代を経るごとに広がってきました。

◆海上保安庁モバイルコーポレーションチームの設立

1998年にフィリピン沿岸警備隊（PCG）が軍から独立して非軍事の海上保安機関として設立されたのを皮切りに2000年以降アジア各国で非軍事の海上保安機関が相次いで設立されました。それとともに我が国に対する各国からの海上保安分野にかかる支援要請も増加の一途をたどっていきました。そうした各国からの支援ニーズの高まりを受けて、海上保安庁は、2017年10月に外国の海上保安機関の能力向上支援に専従する「海上保安庁モバイルコーポレーションチーム」(Mobile Cooperation Team:MCT)を設立しました。

MCT が設立される以前は、国際協力のため海外に職員を派遣する際は、部内の一般の職員の中から選考していました。そのため業務の都合で相手国の要請に対応できないこともありました。また派遣される職員自身も本来の別の仕事を抱えながら講義や研修資料の作成などを準備する必要がありましたのでその職員の負担が大きくなっていました。そうしたことから高度な専門技術を持った職員を専従させることによって、迅速かつ柔軟にきめ細かな支援を提供できるようにしています。

2017年10月に7人体制で発足したMCTも今年で5周年を迎えました。定員も現在は13人と発足時から倍増しております。それでも依然として各国から押し寄せる支援要請の波に十分に比べられる体制ではありませんので、今後とも引き続きMCTの体制強化を図っていくこととしています。



◆国際協力の理念

海上保安庁のMCTは、米国沿岸警備隊（USCG）の「モバイルトレーニングチーム」（Mobile Training Team：MTT）をモデルにして設立していますが、海上保安庁ではその名称として「コーポレーション」を使用しています。これは海上保安庁の国際協力に対する姿勢を示しているものです。海上保安庁ではこれまで国際協力を行う際には相手の要望をふまえたオーダーメイドで支援を実施してきました。これは単に既製のトレーニングプログラムを提供するのではなく、個別に具体的な要望をよく聞いた上で相手の課題や事情などに応じて支援内容をカスタマイズする方法で支援を行ってきました。そのような相手に寄り添って「協力」する伝統と精神を受け継いでいく思いを込めて「コーポレーションチーム」という名称にしています。

新型コロナウイルス対策による渡航規制の緩和を受けて今年8月に3年ぶりにMCTがベトナムを訪問して対面での研修訓練を実施しました。その際にベトナム側から、海難救助活動をする際に検索範囲などを検討するための「漂流予測」について教えて欲しいとのリクエストを受けて、今回新たに研修プログラムを一から作り上げて提供しました。またフィリピンでは我が国の政府開発援助（ODA）で供与した大型巡視船の運航技能の向上を目的として、フィリピン沿岸警備隊（PCG）の乗組員に対する研修訓練の計画を現在フィリピン側と協議しながら進めております。

このように相手のニーズに応じた支援をオーダーメイドで実施する日本のきめ細やかな支援は各国から高く評価されています。

◆共に学び・共に成長

海上保安庁では、国際協力の基本理念を「共に学び・共に成長」としています。これは同じ海の安全を担う海上保安機関として、お互いに学び、励まし合いながら、切磋琢磨し

て成長していくという師弟同行・師弟共学の精神に根ざしているものです。また、私自身の経験からも他人に教えるためには自らが最も学ばなければならず、実は教えることを通じて自分自身が成長させてもらっていることをよく理解しています。そして何より我々が支援している国々には実は我々が学ぶべき優れた知識・技能があることをこれまでの私自身が現地で活動して気づかされました。例えば、小型無人機（UAV）の運用では、マレーシアなどでは既に小型艇にも UAV を搭載して運用ノウハウの蓄積が進んでいます。また、マングローブなどの熱帯植物が豊富なバングラデシュやスリランカなどはそういった植物を災害対策に活用する方法や環境保護対策に関して豊富な知識や経験を持っています。

最近また謙虚に学ぶ姿勢の大切さを教わったことがありました。海上保安庁の設立モデルである米国沿岸警備隊（USCG）は我々にとって常に先達の師として仰ぎ見ている存在ですが、先日、米国の MTT メンバーと合同でフィリピン沿岸警備隊に対して研修訓練を実施した際に MTT のメンバーも一緒に日本の古武術に基づく武器を用いない制圧技術に目を丸くしながら熱心にメモもとっていました。彼ら曰く、自分たちにはない日本の技術を学ぶことは自分たち自身の見識を広げるためにも有意義なことであるとして、先輩格の MTT が我々からも真摯に学ぼうとしていた姿勢がとても印象的でした。

とかく経験年数や実績が豊富な年長者や与える側の方が上であるかのように思いがちですが、驕らずに謙虚に自分たちにないものを学ぼうとする姿はさすが一流の指導官であり教育者であると関心しました。このように世界各国の海上保安機関がお互いが得意な優れた技術を学びあって互いに技能を高め合うことができれば、世界全体の海上保安機関の能力も高まり、それによって、世界の海が安全に安心して利用できるようになると思います。

◆ 米国との連携

日米連携について触れたので少しお話いたします。最近、米国の MTT と協力して各国の海上保安機関の支援を実施しております。もともと日米双方ともフィリピンで技術支援を実施していたこともあって今年になってから既に 3 回合同で研修訓練を実施しています。

具体的な取り組み方法としては、日本からは、アジア地域の海上保安機関にとって実務的に適している日本式の武器を用いない制圧技術の訓練を提供し、安全運航に関するノウハウが豊富な米国は、BRM(Bridge Resource Management) 研修やダメージコントロール（被害対処）に関する講習を提供するなど、日米がお互いに得意な分野を提供することでフィリピン沿岸警備隊に対する能力向上支援の効果を高められるように取り組んでいます。驚いたことは米国が MTT メンバーのみならず、はるばる本国の東海岸から個別の専門家を送り込むという異例の対応をとってきたことでした。これほどまでに米国が本腰を入れて協力する姿勢に感動するとともに、かつての日本が行っていた個別対応のお株を奪われながらも不思議と嬉しさを感じました。このフィリピンにおける日米の取り組みを発展させていけば、日米協力による支援のモデルケースとなって将来の他の国での支援にも

広がる可能性があると考えています。そのためにも今後とも引き続きフィリピンでの支援活動に努めていきたいと考えています。

◆ 将来展望

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の確保からはじまった海上保安庁の国際協力もその時代ごとの課題の変遷とともに支援内容を変えていながら対象地域も拡大させて取り組んできました。また近年、世界各国の海上保安機関同士の連携協力の輪がどんどん広がってきております。2004年に17カ国の参加のもとで開催されたアジア海上保安機関長官級会合（Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting: HACGAM）は、今年10月にインドで第18回目の会合が開催されました。参加国数も徐々に増えて現在23の国・地域に加えて2つの国際機関が参加しています。来年はトルコの建国100周年にあわせてイスタンブールで盛大に開催される予定となっております。

2017年に世界初の試みとして開催された世界海上保安機関長官級会合（Coast Guard Global Summit: CGGS）についても、第1回開催時の参加数は38であったものから、昨年（2021年）の第2回実務者会合には、コロナ禍のためオンライン開催となりましたが、98の海上保安機関などが参加しました。次回、再び対面でCGGSを開催する際には100以上の参加が得られることを期待しています。この他にも現在、ヨーロッパやASEANなどにおいてもさまざまな海上保安機関の国際連携の枠組みが盛んに行われてきております。そのような取り組みを通じて世界各国の海上保安機関同士の連携協力がさらに発展していけば、地球規模での海の安全を守る体制に発展していくように思います。

世界の海をながめると依然として地域によって海上保安体制に大きな格差があります。そのような海上保安体制の弱い地域を世界各国の海上保安機関との連携協力を通じて支えあって補うことができれば、地球全域の海の安全につながるものと思います。さらには地球規模での海上保安のユニバーサルサービスを提供することも夢ではないと思います。そのような理想に向けて、今後とも各国のパートナーとの連携協力の発展に努めながら世界の海の安全に取り組んでいきたいと思ひます。



ジブチ沿岸警備隊とMCT



フィリピンでの日米合同訓練後の記念撮影

JICAの海に関わる海外協力 ～海上保安分野の協力を焦点を当てて～

独立行政法人国際協力機構（JICA）社会基盤部 国際協力専門員 土屋 康二

◆ 1 国家安全保障戦略と国益、FOIPの中の海上保安

（1）国家安全保障戦略とFOIP

2012年冬号での特集「海に関わる我が国の国際支援」からちょうど10年が経過し、その後の日本国内の動きとして特筆すべきことのひとつが、2013年12月に閣議決定された「国家安全保障戦略」ではないでしょうか。さらにその2年半後の2016年8月、ケニア・ナイロビで行われた第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）での安倍総理（当時）による基調演説で「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」構想が紹介され、以来大きなうねりとなって続いています。

一方、近年の気候変動に起因するとみられる自然災害、数年前に発生した新型コロナウイルスによる世界的な大流行、そしてこの新型コロナが権威主義国家の台頭を後押ししたとも言われる中、2022年2月、ロシアによるウクライナ侵攻が始まり、多くの国を巻き込み、経済面でも深刻な打撃を与えています。政府開発援助（ODA）の実施機関であり、その中核を担う国際協力機構（JICA）が行う国際協力も、大きな変化を見せている世界情勢の動向に目配りしながら、国家安全保障や日本にとっての国益を踏まえ取り組んでいくこと、その中で「海上保安」分野の重要性を改めて認識しているところです。

（2）航行の自由、港湾などの連結のためのソフトのインフラ

JICAが行っている「海に関わる海外協力」は、金額規模からいえば、何ととっても港湾や漁港といったインフラ整備になろうかと思います。これまで世界の各地で港湾や漁港を整備し、相手国の発展に役立つこと、相手国と日本との関係強化に役立つこと、さらには日本の経済や企業にとって利益があることを基準に、海上輸送、海上交通により世界を繋いできています。99.5%（重量ベース）を海上輸送に恃む島国・日本にとっては、FOIPに謳われている「航行の自由」や「法の支配」という理念は大前提のことであって、その中で海上保安の位置づけは、各国に整備された港湾、漁港、そして日本とを安全に繋ぐ、目には見えないソフトウェアのインフラという存在になろうかと思います。このため、JICAでは2022年6月にとりまとめた運輸交通課題別事業戦略（グローバル・アジェンダ）において、5つの重点柱の1つに海上保安能力向上を位置付けています。

◆ 2 海上保安分野協力の歴史

（1）黎明期

戦後、日本がODAを通じて国際協力を開始するのが敗戦から9年目の1954年になりますが、海上保安分野の国際協力の歴史を簡単に振り返るにあたり触れておきたいのは、

戦後朝鮮半島沖合を含む海域で行われた機雷処理・掃海業務です。太平洋戦争中、当時大陸（外地）から本土（内地）への大事な補給ラインであった朝鮮半島航路や国内主要港湾、瀬戸内海など日本周辺の海上輸送を断つための飢餓作戦（Operation Starvation）と呼ばれた作戦の下、米陸軍航空機による機雷投下・敷設が行われ、同様に日本海軍も防御用に機雷を敷設しており、戦後これらを除去する掃海業務などの航路啓開業務は、日本周辺海域での海上輸送、その後続く経済復興の最初の一步と言えるものでありました。

米国を中心とする連合国軍の占領政策実施機関である連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）や被占領下での日本政府にとっては当時喫緊の課題の一つであり、同様に、日本周辺海域の海上交通の安全確保のための水路測量・海図の作製や壊滅状態になった灯台など航路標識の整備・復旧を行う必要があり、米国にて18世紀末から存在してきた米国沿岸警備隊に倣い、敗戦から3年目の1948年、これらを一元的に担うべく新設されたのが海上保安庁でありました。なお、戦後復興から始まった海上保安庁がその過程で培ったノウハウが海外で活かされるようになるのはその誕生から20年後のことになります。

敗戦から7年後の1952年、サンフランシスコ講和条約発効までに漕ぎ着け、日本は独立を回復しますが、それとともに始まったのが戦時賠償です。第一次世界大戦敗戦国のドイツに課せられた過酷な金銭賠償が、その後のドイツの経済不況、そして第二次世界大戦に繋がったとの反省もあり、この時日本には金銭賠償ではなく役務賠償の形がとられ、独立から2年後、敗戦から9年後の1954年には、この第1号としてビルマ（当時）において、タイとの国境近くの山奥でパルーチャン水力発電所の建設が現地の人たちとともに開始されています。

（2）最初の舞台はマラッカ・シンガポール海峡

多くの庶民にとって戦中より戦後の方が飢えた戦後の混乱期から始まった昭和20年代（1945年～54年）は国際協力においても黎明期といえます。海上保安分野での国際協力が行われるのは、それから時間が下った1960年代の終わりであり、その舞台はマラッカ・シンガポール海峡（マシ海峡）です。

敗戦から10年程経った1955年頃（昭和30年頃）から1973年頃（昭和48年頃）までが戦後の高度経済成長期と言われ、日本経済は飛躍的に発展し、経済大国としての基礎を築いていくことになります。戦後世界的にも石油需要が増大する中、奇跡ともいえる日本の経済成長を支えていたのが中東から海路タンカーで運ばれてくる原油であり、そのルート上に存在するチョークポイントの一つがマシ海峡でした。マシ海峡を船が航行するうえで道標となる海図（チャート）は1930年までの英国、オランダの測量データを基礎に作成されていたものであり、同海峡は、戦後大型化するタンカーが通航するのに必要な水深20m未満の浅瀬が多く存在していながら、20m付近までが正確に表示されていないという状況でありました。タンカーの大型化に比例し、海難事故に伴う油流出事故の被害は大きくなり、この海峡における船舶の安全な航行を確保するため、日本船主協会などの日本の産業界が動き、日本船舶振興会（現日本財団）が財政支援を行い、1969年、こ

の実施機関として公益財団法人「マラッカ海峡協議会」（運輸省（現国土交通省）認可法人）が設立されました。実施機関として日本政府ではなく民間公益法人となった背景には、想定されるマシ海峡周辺の諸活動は、マレーシア、インドネシア、1965年に独立したシンガポールの沿岸3国の領土・領海で行われるものであるものの、1941年12月、マレー半島コタバル上陸から1945年までの戦争や日本軍の記憶は当時まだ生々しく、このような形にすることで沿岸3国から理解を得られたものといえます。

協力は1969年、マラッカ海峡970km、シンガポール海峡90kmにおいて、沿岸国と共同での水路測量から始まり、海図の編纂、沈船の撤去、浅瀬の除去、灯台や灯浮標といった航行援助施設の整備・維持管理、マレーシア、インドネシアには浮標などを設置するための設標船（ブイテンダー）、シンガポールには集油船の供与などが順を追って行われていきます。JICAとしては、この開始の年、これら諸活動のうち日本政府系資金によるものは日本外務省経由海外技術協力事業団（現JICA）を通じて行われることとなり、以来実に多くの日本人がJICA専門家として、沿岸3国などに派遣されてきました。

なお、原油を例にとれば、日本で調達する原油の中東産油国への依存度は92%（2021年）と依然高く、VLCCと呼ばれる全長330mといった超大型原油タンカーが中東から日本まで海路約6500海里（約12000km）を片道20日かけて運んできています。このVLCCは日本に1日2隻程度入港していますので、中東から日本までのシーレーン上には40隻以上のタンカーが数珠繋ぎになって日本に向かっており、日々爆食する日本を食わしています。これは日本のみならず中国、韓国も同様ですので、これら東アジア向けの国々を含め、マシ海峡には原油を満載したVLCCが現在1日平均10隻、東に向けて航行しているといわれています。

（3）戦後のASEANの状況

マシ海峡での日本の商船隊を含む船舶の航行安全のための協力の特徴は、民間主導で開始されたこと、さらには日本の事情により行われたものといえます。当時の東南アジア諸国の状況はといえば、太平洋戦争後の混乱からその後1991年のソビエト連邦崩壊まで続いた冷戦下、アジア、アフリカでは民族自決の動きがあり、多くの国が独立を果たしていきます。その当時、東南アジア各国の最優先課題は「国家建設」と「経済発展」であって、タイではサリット、シンガポールではリー・クアンユー、フィリピンではマルコス、インドネシアではスハルト政権といったそのための開発独裁型国家が出現し、国の建設発展が進められていきます。1950年代から1960年代にかけて、香港、韓国、台湾、シンガポールが著しい経済成長を遂げ、これにマレーシア、タイ、フィリピン、インドネシアが続き、その象徴が1967年、これら5か国によるASEANの設立です。このような状況下開始されたのがマシ海峡での協力といえます。

（4）海に関する国際秩序形成の中で

一方、戦後の国際社会では、新しい海洋秩序の形成を議論する国連主催の海洋法会議が3次にわたり開催されました。1958年に始まった第1次海洋法会議では領海、公海、漁

業資源、大陸棚に関する4本の条約が採択され、1973年から延べ10年に及ぶ第3次海洋法会議では、その成果物として1982年「国連海洋法条約（UNCLOS）」が採択され、1994年に発効します。さらに、戦後のタンカーの大型化に加え、原油に加え有害液体物質輸送の増大、沿岸国の海洋環境保護に対する意識の高まりを背景に、船舶事故などによる海洋汚染の防止を目的とする「海洋汚染防止国際条約（MARPOL 73/78条約）」が1978年採択、1983年発効、また、海上の遭難者を迅速に救助するため、自国の周辺海域で適切に海難救助が出来るような制度を確立し、隣国との間で協力しながら、最終的には世界中の海で空白域のない捜索救助体制の確立を目指す「1979年の海上捜索救助条約（SAR条約）」が1979年に採択され、1985年に発効していきます。

国連海洋法条約でいえば、1977年、米国、ソビエト連邦（当時）が一方向的に200海里漁業水域（漁業専管水域）を設定し、戦前から遠洋漁業を重視してきた日本の漁船が米ソ両国の沿岸域から締め出されたことから、日本としては、第3次海洋法会議の結論を待たず、その年、国内で海洋二法と呼ばれる法律2本を制定・施行し、日本の領海幅を3海里から12海里に拡張し、新たに200海里の漁業専管水域を設定しました。その後1994年発効の国連海洋法条約を日本国内で批准・公布するにあたっては、海上保安庁法を含む関連国内法8本を整備しています。

A S E A Nを含む多くの国においてもこれら条約の制定など新しい国際潮流についていくため、各国ではそれぞれを担当する行政機関が決められ、関連の国内法も制定されたであろうし、その実施を担うことになった行政機関に対しては必要に応じて国際協力が行われることとなります。フィリピン、インドネシアなどにおいて海難救助、油防除分野における日本の協力が始まったのが1980年代です。

（5）協力の分野は Safety から Security へ

1980年代から90年代にかけA S E A N各国の多くは経済成長期に突入し、これに伴い民主化も進み、1994年からA S E A N地域フォーラム（A R F）が開催されるようになり、1999年には遂にA S E A N 10か国となっていきます。

そのような中、1997年にタイを中心に始まったアジア通貨危機により、東南アジアの多くの国は経済的に混乱し、その影響を受けてかマシ海峡を含む東南アジア周辺海域で海賊・海上武装強盗事案が急増します。夜間着岸中の船に侵入し船の備品を盗み出すソソ泥的なものから船をハイジャックし、身代金を要求するものまでさまざまですが、日本が関係したものとしては、1998年のデンユウ号事件、1999年のアロンドラ・レインボー号事件、2005年の韋駄天事件といったものがあります。

21世紀に入り、2001年には米国同時多発テロが発生し世界を驚かせましたが、海上ではこれに前後して2000年のアデン湾での米艦船コール爆破事件、2002年、アデン湾でのフランス籍タンカー・ランブル号爆破事件が発生しており、その後、2004年のイラク・バスラ沖海上石油施設爆破事件、2008年、海上からの侵入により行われたインド・ムンバイ同時多発テロなどへと続きました。東南アジアで治まりつつあった海賊・海上武

装強盗は2008年からソマリア沖・アデン湾の公海上で急増、2016年からは再び東南アジアに焦点が戻り、スルー・セレバス海のフィリピン群島水域内での身代金目的の誘拐といった凶悪な犯罪が頻発しました。

戦後の主に非軍事分野での海上安全保障の変遷を追ってみました。このような中、その時代の課題に応じて行われてきたものがJICA課題別研修と呼ばれる、日本に来てもらい、日本の技術や知識、経験を活かし人材育成を目指す研修です。いずれも海上保安庁と二人三脚で実施しているもので、古いものではマシ海峡での協力を機に始まり、以来半世紀にわたり営々と行ってきたものもあります。これらはいずれも実務者を対象としてきたものです。一方、2015年秋より政策研究大学院大学（GRIPS）と連携した修士の学位をとってもらう研修（MSP）が始まりました。MSPは将来それぞれの組織で海上保安政策の立案・実践に携わる人材を育成し、修了生間で築き上げた人的ネットワークも使いながら、国際法に基づく海洋秩序の維持に貢献することを目指す1年間のプログラムです。実務者を対象とする複数のコースが目の前の現場業務にいかに対処していくかを目指す職員のためのものであるとすれば、MSPは、将来を見据えた投資として、中長期的な視点で人材育成を図ろうとするものといえます。

開始年	研修名称など（毎年1回実施）	実施機関など
1971年	海図作製研修（6か月、定員12人） 44か国、442人が参加（修了）	JICA 東京センター、海上保安庁、日本水路協会ほか
1972年	航路標識研修、2001年まで日本で実施（36か国、270人が参加）、以後シンガポールで開催	
1982年	救難・環境防災研修（2か月、定員20人） 68か国・地域、600人が参加（修了）	JICA 横浜センター、海上保安庁、海上保安協会、海上災害防止センターほか
2001年	海上犯罪取締り研修（1か月、定員20人） 35か国・地域、380人が参加（修了）	JICA 横浜センター、海上保安庁、(株)IMOSほか
2015年	海上保安政策プログラム（MSP）（1年、定員8人）、2022年度までに8か国、40人が参加（修了）	JICA 中国センター、政策研究大学院大学（GRIPS）、海上保安庁、日本財団ほか

◆ 3 海上保安分野におけるJICA協力のアプローチ

(1) 技術協力

JICAが行う国際協力には、開発途上国を対象に主に3つのアプローチがあります。一つ目が日本の技術、知識、知恵や経験を活かした人材育成や組織・制度づくりを目指す「技術協力」であり、海上保安分野での協力ではこれが主たるものといえます。その一つが研修員の受入れであり、前述の日本で行ってきた5つの研修はこの一例です。もう

一つが日本の各分野の専門家を協力対象国に派遣し、現地に入り込んで相手機関のカウンターパートとともに課題に取り組むというものです。現地に入り込むことにより初めて実情や課題が見えてくることはことのほか多く、そのような意味では1974年発足の国際協力事業団（現 JICA）より少し早い1965年から続く海外青年協力隊（JOCV、現 JICA 海外協力隊）と同様、ともに同じ現場に立ち汗を流す個人対個人の信頼醸成を強く意識したアプローチといえます。1960年代末、マシ海峡で始まった海上保安分野の協力では、以来、多くの日本人が1週間から数か月の滞在、あるいは駐在員として多くの国に派遣されています。

協力分野については、前述のとおり、1960年代末以降、マシ海峡沿岸3国の航行安全からフィリピン、インドネシアなどでの海難救助や油防除へ、2000年前後を境に協力の分野は Safety から Security にまで拡大してきているといえます。この時期、各国ではコーストガードと呼ばれる海上保安機関が設立され、これによりこれまで行われてきた相手国の協力対象機関が変わることとなり、再びフィリピン、インドネシア、マレーシアなどにおいて、制圧術、船舶移乗、犯罪捜査といった海上法執行分野を含む包括的な人材育成協力が始まっていきます。

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、インドネシアでは2003年に新たな海上保安機関設立に向けてその青図作りのための専門家が送り込まれ、その後インドネシア海上保安調整会議（BAKORKAMLA）、現在のインドネシア海上保安機構（BAKAMLA）に繋がり、マレーシアでは2005年に新設されたマレーシア海上法令執行庁（MMEA）に対し協力が始まりました。この流れは東南アジアから南アジア、アフリカへと広がり、紅海南端のバブ・エル・マンデブ海峡の一端を担うジブチでは2010年に設立されたジブチ沿岸警備隊（DCG）に対し2013年から協力を行ってきています。スリランカでは1980年代から続いた内戦終結の翌年2010年に新設されたスリランカ沿岸警備庁（SLCG）に対し、またモーリシャスにおいても油防除の分野に特化した協力がそれぞれ2014年、2022年から始まり、電子海図策定という新しい分野ではカンボジアに続き、2022年からソロモン諸島で開始しており、協力の分野と地域が掛け合わせるように広がりを見せています。

また、これまで直営方式と呼ばれる海上保安庁からの人材拠出に頼り進めてきた協力は、カンボジア、ソロモン諸島の電子海図では朝日航洋(株)、モーリシャスの油防除では（一財）海上災害防止センター、ジブチのコーストガード能力拡充プロジェクトでは海上保安庁のみならず（公社）日本海難防止協会とのハイブリッドで、コンサルタントであり実施機関として現地に入ってもらっており、日本側としても実施態勢の裾野を拡げつつあるところ です。

(2) 資金協力（無償資金協力、有償資金協力）

二つ目、三つ目のアプローチは、開発途上国を対象に無償なり有償で資金を供与し、学校、病院、井戸、道路、港などその国の基礎的なインフラの整備や資機材の調達を支援するというものです。海上保安分野の協力の相手機関はその国の海上保安機関であり、国の行政機関のどこに属するかは国防省や内務省、運輸省などその国や組織の成り立ちによってさまざまです。ただ、日常的な機能としては海上における警察、消防業務であるところが多く、まずは何をにおいても現場である海に乗り出していくことが必要です。しかしながら、船に乗り込む人はいたとしても、船がない国、不足している国は多く、有償・無償という違いはあるものの、これを支援することにより、日本にも通じるシーレーン、あるいは日本発のシーレーンを護ってもらっています。JICAや日本外務省で行ったこれら資金協力による船艇の整備状況は次のとおりであり、引き渡し後は各国のそれぞれの港に配備され、海難救助や海上での法執行といった業務に従事しています。

フィリピン	
	<p>【有償資金協力】「フィリピン沿岸警備隊海上安全対応能力強化事業」 (年度) 2013年12月借款契約調印 (金額) 187.32億円 (実施機関) フィリピン運輸省 (フィリピン沿岸警備隊 (PCG)) (内容) 44m多目的船10隻 (建造) JMU 横浜事業所電子工場 (配備) 全10隻は2016年～2018年に引渡され、マニラほかフィリピン各地に配備</p>
	<p>【有償資金協力】「フィリピン沿岸警備隊海上安全対応能力強化事業 (フェーズ2)」 (年度) 2016年10月借款契約調印 (金額) 164.55億円 (実施機関) フィリピン運輸省 (フィリピン沿岸警備隊 (PCG)) (内容) 97m多目的船2隻 (建造) 三菱重工下関造船所 (配備) 全2隻は2022年に引渡され、マニラ、パラワン島に配備</p>
インドネシア	
	<p>【無償資金協力】「海賊・海上テロ及び兵器拡散防止のための巡視船建造計画」 (年度) 2006年6月交換公文締結 (金額) 19.2億円 (実施機関) インドネシア国家警察本部海上警察局 (内容) 27m型巡視船3隻 (建造) 墨田川造船 (配備) 全3隻は2007年に引渡され、タンジュンプリオクほかにて配備</p>
ベトナム	
	<p>【有償資金協力】「海上保安能力強化計画」 (年度) 2020年7月借款契約調印 (金額) 366.26億円 (実施機関) ベトナム海上警察 (VCG) (内容) 80m型巡視船6隻</p>
マレーシア	
	<p>【外務省経済社会開発計画無償資金協力】巡視船などの贈与 (年度) 2016年11月、贈与に関する書簡の交換 (金額) 7億円 (内容) 解役海上保安庁巡視船2隻 (釧路海上保安部巡視船えりも、境海上保安部巡視船おき) (実施機関) マレーシア海上法令執行庁 (MMEA) (改修) JMU 因島工場 (配備) 全2隻は2017年に引渡され、クアantan、コタキナバルにて配備</p>

スリランカ
<p>【無償資金協力】「海上保安能力向上計画」 (年度) 2016年6月贈与締結(金額) 18.3億円(実施機関) スリランカ沿岸警備庁(SLCG)(内容) 30m型巡視艇2隻ほか(建造) 墨田川造船(配備) 全2隻は2018年に引渡され、コロンボ、ゴールに配備</p>
バングラデシュ
<p>【無償資金協力】「沿岸及び内陸水域における救助能力強化計画」 (年度) 2018年8月贈与契約締結(金額) 27.29億円(実施機関) バングラデシュ沿岸警備隊(BCG)(内容) 20m型沿岸救助艇4隻、10m型小型救助艇20隻ほか(建造) JMU横浜事業所 磯子工場(20m型)、ヤンマー発動機(10m型)(配備) 20m型4隻は2021年、10m型20隻は2020年、2021年に引渡され、国内各地に配備</p>
ジブチ
<p>【無償資金協力】「海上保安能力向上のための巡視艇建造計画」 (年度) 2014年4月贈与契約締結(金額) 9.24億円(実施機関) ジブチ沿岸警備隊(DCG)(内容) 20m型巡視艇2隻(建造) 墨田川造船(配備) 全2隻は2015年に引渡され、定期的に紅海南端のバブ・エル・マンデブ海峡のパトロール業務にも従事</p>

なお、バングラデシュ沿岸警備隊に引き渡された救助艇は、2022年6月に発生したバングラデシュ北部洪水で災害支援物資輸送などに活躍しており、JICAをはじめこれに関わった多くの機関・関係者にとってうれしいニュースです。



(3) 海上保安機関の姿

前述(2)の整備した巡視船艇などを使い、海で何かあれば、時化(シケ)でも夜間でも何を差し置いても現場に向かうのが海上保安機関の姿です。2001年9月11日に発生した米国同時多発テロでは消防士をはじめ多くの人々が救助のため現場に駆け付けました。不幸にも二次被害者も出てしまっていますが、以後、真っ先に現場に赴き救助活動にあたる人たちは以来「First Responders」と言われるようになりました。それから5年後の2016年7月、ラオス首都ビエンチャンで開催された第23回アセアン地域フォーラム(ARF)閣僚会合での「海上法執行機関間の協力向上に関するARF閣僚声明」では、このような海上保安機関が「The first responders and front-line actors」と表現されています。

ます。敢えて日本語訳をつけるとすれば「海上において最初にかつ最前線で活動するもの」といったところでしょうか。

過日、某国から日本外務省への協力要請を受け、現地へ赴き打ち合わせをしてきました。要請内容は日本による沿岸監視レーダーの設置・維持管理だったのですが、レーダーは大量の電力を消費するものであり、これを設置しなければならないであろう複数個所の沿岸域はジャングルで近くにも商用電源などあるはずもなく、多少なりともレーダーを知る者であればその困難性は容易に想像できることなのですが、そもそも沿岸監視レーダーに何をどこまで期待しているのか、仮に新設したレーダーにより沿岸付近の海上で何らかの異常事態を察知できたとしても現場に出向いて行くだけの船はほとんどなく、そのための方策も講じられていないというのが現状でした。そうであれば、まずは多少なりとも小型のボートを持ち海に出ていくことから始めるべきである旨説明してきたところですが、先方政府はこの数年前に新たに法令を制定し海上保安機関なるものを立ち上げたばかりであり、このような誤認識は仕方なく思うのですが、要請案を否定しなければならない先方の責任者との打ち合わせには他国から派遣されている複数の海軍士官アドバイザーが控えており、仮に彼らが上申したとすれば彼らのメンツを潰しかねないことも懸念していたのですが、幸いにも先方責任者にはその代替案を受け入れてもらい、その一方で説明後もレーダー設置に固執する海外アドバイザーもおり、そのような者が入り込んでしまっている残念な現実もありました。

仮に日本による協力が開始された際には、まずはこのような人たちの意識を変えていくことは大事なポイントになろうかと思えます。その国の安全保障の世界を一枚の紙に描くとすれば、軍事の安全保障と非軍事のそれはあたかも軍事・外交ワールドである「天界」とそれ以外の「下界」のような構図であって、戦争や国際紛争の有無にかかわらず日々の経済活動の中で悶えるように日々を凌いでいる下界での安全保障を担う者の行動原理は、まさにビエンチャンで示されたようなものだと思っています。

ウクライナではロシアからの砲撃を受ける中、更なる砲撃もあるであろう状況下でも建物の消火活動に当たっている消防士の姿を映像でよく見かけます。海上保安分野の活動も同様であって、まずは現場に出向いていくことだと思います。必要であれば日本から船を供与し、現場に赴いてもらう、海難救助であればいわずもがなですが、MDA（海洋状況把握）が注目を浴びる昨今にあっても、最終的には現場において相手が何をしているのか、相手の活動が違法かどうかを現場に出向いた人が判断し、違法であればそれを国内法令に当てはめていく、あるいは違法状態が生じないように追い払う、入域させないようにするのが海上保安の現場です。漁業従事者や沿岸住民などからの通報を受けても正直何が起きているのかわからないことは多く、それでも出向き、現場に赴いて初めて分かるのであって、逆に現場に出ていかなければ何も始まらないというのが真実です。下界を担当することになった人たちには、早々に天界から降りてきていただき、下界の在り方を示し意識を変えてもらうことが海上保安分野の国際協力を進めるにあたり大事なところと思っています。

幸いにも意識を変えるのに必要な答えは現場にあって、下界の安全保障を担っていこうという力を与えてくれるのも現場であり、恐れることなく現場に出ていくことを伝えていこうと思っています。

◆ 4 明日に向けて

引き続き海上保安分野での協力を進めていくにあたり、現状として海上保安庁、JICA、さらには我が国造船業界においても予算と人的リソースには制約があるというのも事実かと思っています。そのような中、今後開発途上国からの更なるニーズや期待に応えていくには、協力のあり方をより効果的かつ効率的に行っていく必要があります、その一つとして、総合的な海上保安支援戦略の策定や途上国のニーズに合致する巡視船などを迅速かつ安価に提供するための巡視船の標準化などについても検討していく必要があろうと思っています。

最後になりましたが、本稿で紹介しました技術協力、課題別研修、巡視船艇の供与などいずれもが、関係行政機関をはじめコンサルタント、造船所、メーカー、国内研修において講義を担当される先生、研修監理員など実に多くの方々に支えられ実現できています。それぞれ役回りこそ違うものの、共通するのは同じ国の同じ機関であり、商業ベースに例えれば同じ顧客になりますので、せめて日本側では情報を共有し、できる限り認識を近づけ気持ちを一つにして取り組んでいきたいと思っています。

海外漁業協力財団が取り組む国際支援

公益財団法人海外漁業協力財団 総務課長 栗屋 裕泰



公益財団法人海外漁業協力財団（Overseas Fishery Cooperation Foundation of Japan、以下「OFCF」という。）は、今から約 50 年前に設立され、我が国漁船の海外漁場及び安全操業の確保並びに我が国への水産物の安定的な供給を目的とし、これまで世界の 140 を超える国・地域・国際機関を対象に様々な海外漁業協力事業を展開し、多くの国々と我が国との間に強い信頼関係を築いてきています。また、これらの活動により水産基本法に謳われる水産物の安定供給の確保、水産資源の適切な保存・管理、海外漁場の維持と開発及び国際協力の推進にも貢献してきました。

OFCF が実施する海外漁業協力事業には、「周辺海域への入漁や投資等により日本と密接な漁業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」などを図るための技術協力と、「日本の漁業者等が行う海外漁業協力事業への融資」を行う経済協力があります。

このうち技術協力については、国からの補助金や委託費の他、OFCF の独自資金を財源にして関係沿岸国に対する技術移転や人材育成などの様々な事業を実施しているところです。限られた予算ではありますが、これらの協力事業により、漁業振興、水産資源の適切な管理と持続的利用などを通じて関係沿岸国が自立的に発展していける体制が整備されていくことを期待するものです。

今回は、この技術協力事業について簡単な説明をさせていただきます。

【様々な技術協力事業の取り組み】

1 海外研修生の受入れ

人材育成の一つとして、海外から研修生を受け入れる研修事業があります。主な研修コースとして水産指導者養成コースと漁船乗組員養成コースがあり、前者は、関係沿岸国における将来の幹部候補を対象に、水産資源の持続的利用に必要な理論と技術を習得することを目的としており、水産関係の教育機関や研究機関において専門講義などを受講して現場での問題解決能力などを高めます。また、後者は、将来の漁船乗組員として必要な基礎知識を習得することを目的として、実際の漁船にも乗船して研修を行います。この他にも、関係沿岸国からの個別の要望に応じて柔軟に研修メニューを組み立てる個別研修生受入コースも用意しています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受けた 2020 年度からの 2 年間は研修生を受け入

ることができず、研修用の動画の作成・提供やオンラインでの意見交換などの、予備的な研修で終了せざるを得ませんでした。2022年度は、ウイズコロナの考えの下、ほぼ従来どおりの研修実施体制に戻つつあります。

1973年の事業開始以来2021年度までに3,463人の研修生を受け入れており、研修を終え帰国した研修生は、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しています。また、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良き橋渡し役となっています。例えば、漁業担当大臣、国会議員、漁業局長など幹部行政官、上級研究職など国の要職についている者、あるいは日本漁船に乗組員として働いている者などがおり、我が国のよき理解者となってそれぞれの職場で活躍しています。



資源管理について学ぶ研修生たち

2 海外漁業交流の促進

関係沿岸国の大臣クラスや国際機関の事務局長などの要人を日本に招請し、我が国の漁業の実情視察、関係機関との協議、漁業者との交流などを通じ、関係沿岸国と我が国の相互理解を深めることに貢献しています。また、国内外で開催される漁業関係の国際会議や協議会に職員を派遣し、漁業協議や交渉などの支援を行います。このような交流を通じ、OFCFは「科学的データに基づく水産資源の適切な保存・管理と持続的利用」という共通の理解の促進に寄与しています。



ソロモンとの漁業協議

3 プロジェクトの実施

関係沿岸国からは自国漁業の抱える様々な問題を解決するための協力が要請されます。OFCFは、資機材の供与と技術専門家の派遣による技術移転により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。これまで実施してきたプロジェクトには、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、環境対策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、通称「フダピン」。）という事業があります。この事業はフィジー共和国とミクロネシア連邦にあるOFCFの海外駐在員事務所を中心として、我が国と入漁協定を締結している太平洋島しょ国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、ツバル）を対象に、既存の水産関連施設の修理・修復とメンテナンスに関する技術の移転を行うものです。

太平洋島しょ国にとって漁業は自国民への食料の供給および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。しかしながら過去に設置、整備された施設は、長年の塩害や自然災害の影響で機能が停止し、技術的または経済的理由から自力で運転再開ができないものがあります。OFCFの専門家は対象国を定期的に巡回し、現地政府のカウンターパートとともに修理・修復が必要な施設を選定し、これらの施設の修理・修復と技術移転を行います。その際には点検・修理、トラブル対応など技術的ノウハウとあわせて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よう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むことが期待されます。事実、OFCFの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を継承するケースも多く見られます。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人材育成を支援して行きたいと考えています。



太平洋島しょ国の漁業者に技術を教える専門家

4 国際資源管理

高度回遊性魚種（カツオ・マグロ類など複数国の経済水域や公海を含む広大な海域を生息域とする魚種）の保存・管理を1か国で行うことは不可能で、関係する国々・地域が条約に加盟して構成する地域漁業管理機関（Regional Fisheries Management Organization、以下「RFMO」という。）において保存管理措置を策定して実施する必要があります。カツオ・マグロ類を管理するRFMOは世界に5つ、即ち、大西洋海域、東部太平洋海域、中西部太平洋海域、インド洋海域を管轄する4つの海域別RFMOとマグロ類の1種であるミナミマグロを管理対象とするRFMOが存在し、日本はすべてに加盟しています。

RFMOでは管理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、漁法の制限などの保存管理措置が定められています。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、開発途上国では漁獲データの収集体制が十分に整備されておらず、RFMO が必要とするレベルのデータの報告ができないことがあります。

OFCF は、RFMO のうち加盟国に開発途上国が比較的多いインド洋を管轄する RFMO である IOTC(インド洋まぐろ類委員会) を対象として、その漁獲データの精度向上を図るための技術協力を 2002 年度から行っています。

5 持続的海洋水産資源利用体制確立事業

カツオ・マグロ類や鯨類などの海洋水産資源は科学的根拠に基づいて持続的に利用すべきという我が国の考え方を国際的に広げていくための働きかけを行う事業です。我が国を支持又は今後支持することが見込まれる関係沿岸国又は関係する漁業機関などにアドバイザーを派遣し、日本との連携・協力の窓口となるとともに、相手国の行政施策に対して助言などを行い、国際会議における適切な決議などの採択を促進します。

6 科学オブザーバー調査分析事業

RFMO では、漁船が報告する漁獲報告からでは入手出来ない情報を収集するため、加盟国に対し、管轄水域で操業する漁船の一部に科学オブザーバーを乗船させ漁獲対象魚種や混獲生物に関する生物学的情報などを収集、報告することを義務付けています。この事業では、RFMO の決定に基づき、漁船に乗船して操業情報や漁獲データなどの情報を収集する科学オブザーバーを育成し、日本漁船に乗船配置しています。また、近年は科学オブザーバーが収集する情報と電子モニタリング (EM) 機器で収集できる情報とを比較・検証する試験的運用も始めています。



オブザーバー育成のためのまぐろ耳石採取実習

【今後に向けて】

OFCF は、来年 2023 年 6 月に設立 50 周年の節目を迎えます。OFCF は、定款に定める「我が国漁船の海外漁場の確保及び漁船の安全操業の確保並びに我が国への水産物の安定的な供給」を目的とする公益法人です。50 周年を機に、これまでの OFCF の事業を振り返り今後の事業展開の参考とするため、50 周年記念誌を取りまとめているところです。さらに、今後取り組むべき方向性を明らかにするため、以下の 3 点を骨子とする事業実施のための

基本となる「コンセプト」案を取りまとめました。

- ① 我が国遠洋漁業・合併企業を通じた我が国への水産物の安定供給の確保
- ② 関係沿岸国等及び関係機関が取り組む水産資源の持続的利用体制の強化支援
- ③ 地球環境改善への貢献

この「コンセプト」は、50周年を記念して開催予定のシンポジウムなどの場で、我が国関係業団体、関係沿岸国や国際機関などの内外の関係者と意見交換を行いながら、2023年末までに最終化する予定です。

海洋生物資源問題や環境問題がクローズアップされ、また、経済情勢など様々な要因と相まって、漁業を取り巻く環境はOFCFが設立された50年前と比較すると大きく変化し、日本の漁業の競争力は低下しています。政府は新たな水産基本計画を策定し、官民一体となって漁業の成長産業化を目指しているところです。OFCFは、関係沿岸国の漁業開発のニーズを的確に捉えながら協力・支援を実施することで関係沿岸国との信頼関係をより強固なものとし、公益財団としての目的を達成するため、新たな「コンセプト」の下、今後とも事業を推進していく所存です。

東京海洋大学が取り組む国際協力・支援

国立大学法人東京海洋大学 理事・副学長 舞田 正志

東京海洋大学は、東京商船大学と東京水産大学が統合して 2003 年に誕生して以来、我が国唯一の海洋系総合大学として海洋分野（海洋・海事・水産）の特色ある教育研究を行ってきた。本学が教育研究の対象とする海洋は食糧資源や鉱物・エネルギー資源の供給、物資輸送ルートとしての重要性が増しているだけではなく、世界人口の増加や地球温暖化の影響を受けて人類社会の持続可能な発展のための地球規模課題の解決に寄与する人材の育成が強く望まれる分野である。そのことが、本学の理念および人材育成目標となっている。すなわち、我が国が海洋立国として発展し、国際貢献の一翼を担っていくため、国内唯一の海洋系大学である本学が「海を知り、海を守り、海を利用する」ための教育研究の中心拠点となって海洋に関する総合的教育研究を行い、研究者を含む高度専門職業人を養成することこそ本学に課せられたミッションである。また、本学の目指す大学像は「海洋分野において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」であり、その実現に向けて様々な取り組みを行ってきた。

本学の国際交流協定締結機関は 2022 年 10 月現在、32 か国、99 機関に達し、2018 年にはスペインカナリー諸島のラスパルマス大学、2021 年にはジブチ共和国のジブチ調査研究センター、2022 年にはノルウェーのスタバングル大学理工学やマレーシアのマラヤ大学と新たに国際交流協定の締結を行い、国際交流の輪は今も年々広がっている。

大学が行う国際協力といえば、日本人学生への教育を通じた国際貢献し得る人材の育成、新興国、開発途上国などとの共同研究による技術支援、各国・地域からの留学生受入れによる技術指導や人材育成などが挙げられる。本学が取り組む国際交流および国際貢献活動については、本誌 2012 年冬号（No.555 号）で紹介させていただいたが、今回は、それ以降の取り組みについて紹介させていただきたい。

グローバル人材育成のための教育プログラム

本学の理念および人材育成目標の達成において、グローバル人材の育成は重要な位置づけにある。グローバル人材には、以下の 3 つの要素が求められるとされている（「グローバル人材の育成について」（文部科学省）より引用）。

要素Ⅰ：語学力・コミュニケーション能力

要素Ⅱ：主体性・積極性、チャレンジ精神、協調性・柔軟性、責任感・使命感

要素Ⅲ：異文化に対する理解と日本人としてのアイデンティティー

これらの要素を身に付けるために実施している本学の教育プログラムのいくつかを紹介したい。

(1) 学部での語学教育・海外体験型プログラム

国際共通言語としての英語について、コミュニケーション力としての「聞く」、「話す」能力を含めた実践的な能力を有し、海洋分野において真にグローバルに活躍できる人材の育成・輩出することを目指し、その英語能力が社会的な要請を満たすことを客観的に評価する指標の一つとして、外部英語資格試験を全ての学部の4年次進級要件として活用している。海洋生命科学部および海洋資源環境学部（両学部の前身である海洋科学部）では2014年度入学者からTOEIC L & R600点を4年次進級要件としており、導入以後、ほぼ97%以上の進級要件達成率を維持している。海洋工学部では2021年度入学者からCEFR（Common European Framework of Reference for Languages）B1レベルの英語能力を達成していることが進級要件となっている。2022年度時点（2年次）での達成率は78%で最終的に100%近い進級要件達成率が見込まれる。この要件は、専門が国際関係や語学ではない大学生の平均スコアを大きく上回る高い目標である。

その他、短期の海外派遣プログラムとして、全ての学部学生を対象とした通称「海外探検隊」を実施している。本プログラムは派遣前オリエンテーション、英語研修などの事前研修を経て、海外大学の授業の聴講および研究活動への参加、グローバル企業・研究所での現場体験、フィールドワークなどの活動を、台湾、タイ、シンガポール、ベトナムなどの各国・地域において行うもので、毎年多数の希望者の中から選抜された学生が参加している。

2005年度から2007年度までの3年間に海洋工学部で実施した現代GP「海事英語学習・評価プログラム」はグローバル・リーダー・イニシアティブ（GLI）認定制度へと発展・定着している。GLI認定制度は「GLIフェローシップ」と「GLI認定コース」の2種類があり、いずれも自律的な英語コミュニケーション能力、グローバル社会で活躍するために必要な教養、グローバル・コミュニケーション体験、リーダーシップの基盤を作る体験を身に付けたと認められた学生が認定を受けることができる。これまで、GLIフェローシップじゃ2021年度までに延べ357人が、GLI認定コースは2021年度までに10人が、それぞれ認定を受けた。



第19期海外探検隊（2022年7～8月）
タイでのフィールド調査

(2) 大学院博士前期課程での国際協働教育プログラム

前号で紹介した文科省キャンパス・アジア中核拠点支援事業（平成 22 年度採択）「海洋環境・エネルギー専門職育成国際コース」は、通称「JCK プログラム」として、現在も本学と中国・韓国のコンソーシアム校との間で継続中である。この取り組みを基礎として、その内容をより発展させた「日中韓版エラスム



2022 年度 OQEANUS プラスプログラム
フィールドトリップ（2022 年 10 月）

スを基礎とした海洋における国際協働教育プログラム（通称:オケアヌスプログラム）」は、平成 28 年度文科省大学の世界展開力強化事業の採択を受け 2016 年にスタートした。このプログラムは本学、上海海洋大学、韓国海洋大学校の 3 校でコンソーシアムを構築し、EU のボローニャプロセスに準拠した主に大学院レベルの質の保証を伴う単位互換プログラム、共同学位（ダブルディグリー）プログラム、短期のサマープログラムで構成される学生の相互派遣を促進する取り組みであり、事業の中間評価、事後評価ともに最も高い S 評価を受けた。2021 年には、オケアヌスプログラムに参加する日中韓 3 大学に ASEAN 諸国の 4 大学を加え、また共同学位（ダブルディグリー）プログラムの対象を博士前期課程から後期課程に拡充するなど、更なる発展を見据えた「持続可能な海洋開発・利用を実現する高度専門職業人養成プログラム（通称:オケアヌスプラスプログラム）」を構築し、令和 3 年度大学の世界展開力強化事業の採択を受けて、現在進行中である。

(3) 国費留学生優先配置プログラム

本学は、海外から我が国の大学に留学する国費外国人留学生を優先的に配置することにより、優秀な留学生を獲得する仕組みの構築を促進することを目的とした文部科学省「国費外国人留学生の優先配置を行う特別プログラム」に採択され、以下の複数のプログラムを実施している。このプログラムは、国費外国人留学生の他、私費外国人留学生、日本人学生に対しても幅広く募集を行っており、日本人学生と外国人留学生が協働して学ぶことができる特徴的なプログラムである。

- ・海洋産業イノベータ人材育成プログラム (2021 年度募集開始)
- ・アジア海事大学連携による持続的なカーボンニュートラル実現に資する人材育成プログラム (2022 年度募集開始)
- ・国際魚介類感染症防疫中核拠点人材育成プログラム (2022 年度募集開始)

「海洋産業イノベータ人材育成プログラム」は、海洋産業分野において AI、データサイエンスや IOT を活用した先端技術の導入による産業革新を先導し、海洋産業を成長産業として発展させることができる高度専門職業人を養成することを目的としたものであり、5 年一貫制の博士課程プログラムとして実施している。

「アジア海事大学連携による持続的なカーボンニュートラル実現に資する人材育成プログラム」は、環境負荷低減をキーワードに、グローバルな視点からインフラの構築・維持・整備に対応できる海事クラスター人材を、工学的かつ総合的な教育研究指導により育成するプログラムであり、ミャンマー海事大学、カセサート大学、フィリピン大学の卒業予定者もしくは卒業生を優先的に国費留学生として博士前期課程海運ロジスティクス専攻ならびに海洋システム工学専攻で受け入れている。

「国際魚介類感染症防疫中核拠点人材育成プログラム」は、養殖魚介類の診断・制御・予防に関する最新の知識・技術および国際獣疫事務局（OIE）疾病管理システムの知識を習得することにより、魚介類感染症の国際防疫に携われる中核的人材を育成することを目的としたプログラムであり、修了後すぐにまたは将来的に自国の国・地方の政府、研究機関、大学など教育機関、あるいは民間企業などで魚介類感染症の国際防疫に関する指導、研究、教育や実施に携わることを希望する者を募集対象者としている。

JICA など国際協力組織との連携による支援事業

本学は独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」という。）が日本国内で実施する途上国人材育成のための研修の実施機関として、これまでに途上国から多くの人々を受け入れ、水産分野の技術や知見を提供してきた。国別研修や課題別研修といった比較的短期の受入れに加え、最近では 2015 年に「JICA・東京海洋大学の連携ボランティア派遣事業（水産分野）に係る覚書」を、また、2018 年には「JICA 研修員（学位課程就学者）受入に係る覚書」を締結し、これまでに博士前期課程または後期課程に学位取得を希望する JICA 研修員を 13 人受け入れる他、2016 年から 2020 年までの 5 年間にわたり、西インド諸島のセントルシアに本学の水産分野の学部生・大学院生を毎年度数人ずつボランティアとして約 1 か月間派遣し、セントルシアのポイントサブレ地域にある海洋保護区で、海洋や生物のモニタリング調査や地元コミュニティでの環境教育の支援を行った。また、同じく 2016 から 2020 年まで、コロンビアのマグダレナ大学における水産資源評価、社会経済分析手法開発に対する技術支援を行うため 8 人の学生をボランティアとして派遣した。この他にも、地球規模課題対応国際科学技術協力プログラム（SATREPS）では、

世界の人口増大による食糧不足解消や新興国の経済発展に伴う付加価値の高い食糧の供給を目指して、東南アジア原産のアジアズキやバナナエビを養殖対象種（家魚化）するための技術開発を行い、持続的で環境に配慮した水産物供給の構築を目指す「世界戦略魚の作出を目指したタイ原産魚介類の家魚化と養魚法の構築」などで JICA と連携して人材育成支援や技術支援を行っている。



OFCF 研修開会式（2022年11月）

その他、公益財団法人海外漁業協力財団（OFCF）が毎年実施している開発途上国の行政官を対象とした研修「水産指導者養成（漁業管理）コース」の一部カリキュラムを、本学品川キャンパスで実施している。この研修は毎年、アジア、アフリカ、太平洋島しょ国 30～40 か国から選抜された 5 人程度の行政官を受け入れ、プロジェクトスタディ（個別研究）に必要な科目の講義や演習、およびプロジェクトスタディ策定などの技術研修を OFCF と連携して実施している。

コロナ禍による国際交流への影響

2020 年当初に発生した新型コロナウイルスのパンデミックにより、2020 年度から 2021 年度までの約 2 年間にわたり、多くの国際交流事業が中止・縮小またはオンラインで実施可能な事業のみに限定される事態に陥った。しかし、2022 年度以降は、日本を含む各国・地域の入国制限や水際対策の緩和により、徐々に事業が再開されてきている。オンラインによる講義や研究打合せ、ディスカッションなどの実施は、時間と空間の距離を縮めることができるメリットがあることを認識できた一方で、実技を通じた技術移転や調査、さらには、人間関係の構築には実渡航による実施がやはり有効であり、オンラインでの代替では十分な成果が得られないという事実も再確認された。今後の国際交流および国際貢献活動においては、VR などの良質なオンライン教材の開発と併せて、オンラインで実施するメリットと実渡航でなければ効果が望めない活動を効果的に組み合わせ、これまで以上に実施の成果が上がるプログラムを検討していきたい。

大学の新たな国際交流ビジョン

本学では、2015年に国立大学法人として第3期中期目標期間を迎えるにあたって、本学の中長期ビジョン「ビジョン2027」を策定した。その後、地球温暖化や新型コロナウイルス感染症など国際社会に深刻な影響を与える事態の発生や我が国における少子高齢化問題など2027年以降の社会を見据え、本学が社会の持続的発展に貢献していくべきかを再考し、2040年の社会に向けて大学の教育、研究、国際化、社会・地域連携、管理運営についての新たな方向性を提示する「ビジョン2040」を本年度策定した。

国際化における本学のビジョンは「地球規模の教育・研究ネットワークを構築し、国内外のステークホルダーとの共創に適した環境を整備し、知と人材の集積拠点を実現する。」というものである。地球規模の問題を解決するためには異分野の人材が協働して問題を解決する必要があり、国際的な問題を解決したいという意味を持つ海外の学生と共に学び、様々な活動を行うことで、日本人学生にも国際的な問題を解決するという意欲や能力を身に付けられるようにしたいという意味が込められている。そのためには、国際的な教育の質保証に準拠した教育課程を実現することは当然のこととして、多様な留学生、海外研究者の受け入れと協働を推進するための施策、国際性豊かな学生を育てるための教育プログラムの構築に向けた施策を実施していきたいと考えている。これらの施策を実行に移す場合には、海外の大学、研究機関のみならず、民間企業を含めた教育・研究のネットワーク作りが必須である。ビジョンに実現に向けて一步一步計画を進めていく所存である。

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

研究統括本部（ミクロネシア 3 国担当） 部長 橋本 崇史

【事業概要】

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す。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しょ国であり、監視取締りや海難救助などの対応勢力も十分ではなく、各国の広大な領海および排他的経済水域（EEZ）を適正に管理することを独自に行うことは困難な状況にあります。

このため、従来からアメリカやオーストラリアによってこれら地域への支援が実施されていますが、ミクロネシア各国を含む太平洋島しょ国の海洋管理能力の一層の向上が求められています。当該地域における海上保安能力の強化は日本関係船舶の安全運航、ひいては物流・水産の確保により日本の国益に資するものであり、当協会では日本財団の全面的な支援（全ての経費の助成）の下、2011 年度から太平洋に所在するミクロネシア 3 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するために必要な事業を実施してきました。当プロジェクトの特徴は、各国に対して小型パトロール艇や通信施設などを供与するとともに、これらの施設が長期間にわたり活用されるよう、燃料費や整備費などの運用経費も含めた総合的パッケージ支援となっていることです。

本事業に対しては、被支援国から大きな感謝の声が寄せられるとともに、アメリカやオーストラリアの関係者からも地域の海上保安能力の強化に繋がっているとして、高く評価されているところです。

本事業については、本誌 2012 年（No. 555）および 2018 年（No. 578）においても掲載いたしました。本稿では、改めて最近のミクロネシア 3 国への支援活動について、新型コロナウイルスの世界的流行や太平洋島嶼国における国際情勢の変化などを踏まえ紹介いたします。

◆ 1 各国への支援と海上保安業務の状況

【パラオ共和国関連】

① 支援勢力の状況

パラオ共和国の海上保安機関は、2017 年以降人員（約 45 人）・勢力に大きな変化はありませんが、2021 年に組織改編が行われ、名称が法務省公安局海上警備・魚類野生生物保護部（DMSFWP）となっています。

勢力については、現状以下のとおりとなります。

○巡視船 2 隻（日本財団供与 1 隻、豪供与 1 隻）

○小型パトロール艇 3 隻（日本財団供与）

○複合型ゴムボート 4 隻（日本財団供与 2 隻、台湾供与 2 隻）

○係留施設および庁舎（日本財団供与）

○車両、通信施設（日本財団供与）

一方、継続的に次のような支援が行われています。

○海上保安アドバイザーの派遣（日本財団支援の下、供与巡視船の運用や業務などについて助言を行う。海上保安庁からの出向者 1 人、2018 年度～（別稿後述））

○日本財団供与巡視船および小型パトロール艇 3 隻の運用（燃料や修繕に関する費用・諸手続きなど）支援（日本財団支援の下、当協会が実施）

○DMSFWP の一部職員の給与支援（笹川平和財団）

海上保安アドバイザーについては、2021 年度から 2 代目となりましたが、日々現地職員に対する指導・助言を行っています。また、現地政府、米豪アドバイザーなどの関係者と連携して海上保安業務に対応しており、その活動には高い評価を受けています。



② 海上保安能力向上のための研修・OJT

海上保安アドバイザーによる日ごろの指導に加え、2022 年度はパラオ巡視船乗組員がシンガポールにあるエンジンメーカー研修に参加しました。



エンジンメーカーによる研修
(於：シンガポール)

また、定期的に日本から技師を派遣し船艇整備を行っており、併せて現地職員に対するOJTも実施しています。



狭い機関室内での機関整備実習況

③ 海上保安業務の状況

庁舎には統合運用司令センター（JOC：Joint Operation Center）が設置されており、常時航空機やレーダーなどによる海上監視を行っています。同センターは周辺海域の情報を集約し、事案発生時には航空機と船艇を指揮し捜索や取り締まりを行うことができるようになっており、同国の海上保安能力は飛躍的に向上しています。同国では排他的経済水域内における違法操業漁船は大きな問題の一つですが、最近ではJOCと航空機・船艇の連携により2021年9月、11月および2022年1月とフィリピン漁船を相次いで摘発しています。



JOC内の状況

また2021年には中国の海洋調査船がパラオの排他的経済水域で調査と思われる活動を行ったことから、JOC指揮の下航空機と巡視船を発動しました。この時は台風の影響により現場が荒天だったため巡視船は同調査船を確認することはできませんでしたが、こうした新たな海上保安業務のニーズも発生しています。



巡視船による立入検査

その他にも、海難救助、大規模イベントの時の警備、各国との合同訓練など幅広い業務に適時適切に対応し、パラオの海の安全安心を守っています。



パラオ EEZ 内を航行する中国海洋調査船



KEDAM と自衛艦との合同訓練

【ミクロネシア連邦における支援の現状など】

ミクロネシア連邦の海上保安機関である Maritime Wing には約 50 人程度の職員が在籍しており、2012 年に小型パトロール艇 1 隻が、またヤップ島には海事教育の観点から 2015 年に操船シミュレーターが日本財団から供与されています。

また、オーストラリアから 40m 型巡視船 1 隻、30m 型巡視船 1 隻が供与されています。

同国では、遠方海域において発生する業務を巡視船 2 隻がカバーし、小型パトロール艇が沿岸域における立入検査、捜索救助などの業務に対応しています。



ミクロネシア連邦への供与艇



操船シミュレーター

【マーシャル諸島共和国の支援の現状など】

マーシャル諸島共和国の海上保安機関である Sea Patrol には約 30 人程度の職員がおり、日本財団から、2012 年に小型パトロール艇 1 隻（首都マジユロ、15m 型）が、2015 年に小型パトロール艇の 2 隻目（第二の都市イバイ、17m 型）が供与されています。

また、オーストラリアから 30m 型巡視船 1 隻および台湾から複合型ゴムボート 2 隻が供与されています。

同国の小型パトロール艇は、沿岸域のみならず遠方海域にも進出し、監視取締り、海難救助、外国船への立入検査、災害時の住民避難および支援物資輸送、政府要人の警護など多岐にわたり有効に活用されています。

また、小型パトロール艇に専属の乗組員を配置しており、15 m と 17m の艇であるにもかかわらず相当な時化でも出動し、数日間艇内で寝泊りもすることも日常となっているようです。

こうした厳しい環境での運用とともに専従乗組員が配置されていることにより、乗組員自身の小型パトロール艇の運用能力・メンテナンス技術も向上しています。



マーシャル諸島共和国への供与艇（左：15 m 型、右：17 m 型）

◆ 2 コロナ禍における支援活動

【パラオ共和国】

2020年2月頃から新型コロナウイルスが世界を席卷する中、パラオ共和国でも2020年3月から2021年6月までの間、入国者の14日間の待機措置が執られました。

2021年5月にはパラオ共和国の巡視船を初めて日本国内（鹿児島）に回航させドック整備を行いました。日本においても外国人の入国規制措置が執られていたことから、当局から例外的に外国人13人を入国させるため特別に許可を受ける必要がありました。また、ドックに入ってから日本の感染防止対策による人と人との接触防止の観点から外出など行動に様々な制約があり、さらには地域住民からは多数の外国人がいることに不安の声も聞かれるなど、各方面への調整や配慮が求められましたが、関係者のご支援・ご協力によりドック期間中コロナ感染者を出すこともなく、無事に整備を終了することができました。なお、乗組員にとっては日本の優れた整備技術を経験する貴重な機会となりました。

一方、年に1回実施する小型パトロール艇の定期整備は、派遣された者には帰国後の14日間の待機措置が課せられるなど困難はありましたが、作業そのものについては円滑に行うことができました。



鹿児島港に着岸、検疫官によるPCR検査



鹿児島ドックに入渠

【ミクロネシア連邦・マーシャル諸島共和国】

ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国は厳格な入国規制を2022年まで続け、同夏ようやく解除されました。このため2019年の秋以降これら国々への技師派遣による小型パトロール艇整備ができていないことから、今後できるだけ早急にこれらの国々に出向いて、現地における支援活動を再開したいと考えています。

なお、コロナ禍によって我々の仕事のスタイルも大きく変わりました。

現場で行う作業の必要性は何ら変わりありませんが、多くの業務についてオンラインを最大限有効活用し、遠隔サポートによる整備やリモート会議の積極的実施など、新型コロナウイルスが業務の合理化・効率化を進めるきっかけになりました。

◆ 3 地域をめぐる情勢の変化

太平洋島嶼国地域への関与については、日米豪 NZ などを中心に多数の枠組みがあり、日本も長年に亘り様々な形で関与してきました。2016 年には当時の安倍政権（当時）のインド太平洋構想（FOIP）の下、自衛艦の派遣による合同訓練や O D A などの様々な支援を通じて太平洋島しょ国との連携を進めてきました。また、米国も、トランプ大統領時代に続き、バイデン政権でもインド太平洋戦略（2022 年 2 月）を打ち出し、これら島しょ国への関与を強めています。

一方で、中国は、2022 年 4 月にソロモン諸島と安全保障協定を締結し、同年 5 月には同外相が太平洋島しょ国 8 か国を訪問するなど同地域における安全保障環境に変化が見られるところです。

◆ 4 現地国との関係構築

当協会は、ミクロネシア 3 国への支援事業を行いながら、当該国関係者などとの良好な関係の構築・強化にも努めており、訪問のたびに政府要人などと面会し、地域の最新の情勢把握を行っています。



中央：パラオ大統領夫妻



中央（女性）：パラオ副大統領

◆ 5 終わりに

筆者の個人的見解となりますが、当該地域には船艇を整備できる造船所がないことに加え、船艇の維持経費や人材育成など様々な課題があります。いずれは自分たちだけの手で船艇を運用し整備していかなければなりません。具体的な道筋がつくにはもう少し時間がかかるように感じます。我々としては引き続き運用支援や人材育成に関する支援を行うことでこれら地域の海上保安能力の強化に貢献するとともに、太平洋地域の、とまでは言い過ぎかもしれませんが、当該被支援国の地域の安全・安心、ひいては日本関係船舶や同地域の物流・水産活動の安全確保に少しでも寄与できればと考えています。

海上保安アドバイザーの活動

研究統括本部（ミクロネシア3国担当） 主任研究員 木下 学

2017年12月にパラオ共和国へ巡視船 PSS KEDAM（全長40m、総トン数257トン。以下、「KEDAM」）が供与されたことに併せ、ハード面の支援に加えて、ソフト面の支援を通じてパラオの海上保安能力の強化を図るため、パラオ政府からの要請により2018年4月からパラオ共和国法務省公安局海上警備・魚類野生生物保護部（以下、「DMSFWP」）に海上保安アドバイザー（以下、「アドバイザー」）の派遣が開始されました。

アドバイザーは、海上保安庁から（公社）日本海難防止協会への出向者となっており、日本財団による全面的な支援を受けながらパラオ共和国に定期的に出張し活動しています。

◆ 2代目アドバイザーの活動開始

私は2021年2月から2代目アドバイザーとして活動していますが、着任当初は新型コロナウイルス感染症拡大の影響でパラオへの渡航が困難であり、初代アドバイザーから現地での引き継ぎが行えない状況でした。その様な中、KEDAMの構造・設備や性能などについて完成図書により把握に努め、日本からオンラインでのKEDAMの故障探究の助言・復旧といった活動を行いつつ、4月に予定していた鹿児島におけるKEDAMのドック定期整備に向けパラオ関係者および日本国内業者と工事内容の調整などの業務を行いました。

当時、パラオは新型コロナウイルス感染者が確認されておらず、またKEDAM乗組員はワクチンを2回接種済でしたが、日本も水際対策を強化し新規外国人の入国ができない状況であったため、関係省庁から特別に入国許可を得ました。しかし、入国許可取得に時間を要したことや台風の影響を受け、KEDAMが当初予定から遅れ5月7日に鹿児島に到着したことから、私はこの時になってようやくKEDAM乗組員と対面し、本格的なアドバイザー活動を開始することになりました。鹿児島のドック期間中の約3か月間は、乗組員に対し定期整備の監督や整備作業の助言、業者との調整などを行うとともに、乗組員一人一人との関係を築くことに努めました。

定期整備終了後はパラオに回航するKEDAMに同乗し、運航に関する助言を行いつつ、連日の波濤を乗組員と共に乗り越え、約1200海里（約2200km）もの大航海を経てパラオに到着し、これが私の初めてのパラオ入国となりました。パラオはどんな国だろう、パラオ海上保安機関はどのような雰囲気なんだろう、アドバイザーの執務室はどこだろう、と何も分からない状態で不安を抱えながら、活動開始となりました。



パラオに向け那覇出港



那覇からパラオ共和国 DMSFWP 基地到着

◆活動内容

アドバイザーの活動内容を簡単にまとめると以下のとおりです。

- KEDAM の維持管理および同乗しての運航・業務執行に関する助言
- 小型パトロール艇および庁舎施設などの日本財団供与物の整備・不具合対応
- DMSFWP 業務の把握・助言（DMSFWP の運用司令センターにおける助言含む）など
- 関係者との関係構築・情報収集
- DMSFWP 来訪者・他国機関との訓練対応
- 海上保安庁との連携・調整
- パラオと日本の海上保安分野における連携状況などの紹介

この中で最も時間と労力を要するのは KEDAM のメンテナンスおよび船務・業務への助言です。アドバイザーは KEDAM がパトロールで出港する際には同乗し、長い航海では約一週間、乗組員約 15 人と寝食を共にしながら、運航中の機器の取扱い方法、警報・不具合発生時の対応方法や立入検査などの海上保安業務に対する助言を行っています。基地停泊中にも定期的な整備や違法操業取締りなどの研修を行い、KEDAM の維持管理および乗組員の業務能力の強化を図っています。



運航中の機器の確認



不具合原因究明



研修

なお、これらの活動を行うにあたり、ウィップス大統領、セングバウ副大統領兼法務大臣など政府要人からのアドバイザーの活動に対するご理解とご協力をいただいているおかげで、約45人のDMSFWP職員に対するアドバイザー活動を円滑に行うことができています。

加えてDMSFWPには、豪州および米国からもアドバイザーが派遣されており、パラオ海上保安能力強化のため各国の支援や研修の効果的な実施を話し合うなどコミュニケーションを図っています。

私が一人で活動できているのも助けてくれる多くの仲間がいるからこそです。



ウィップス大統領面会



日豪米アドバイザー連携

◆アドバイザーの活動を通じて

これまで活動してきて一番感じることは、私の活動相手は日本人でなく、パラオ人であり、そこにはパラオの国民性、パラオタイムで時が流れ、仕事に対する姿勢・考え方などは国が違えば当然異なるということです。

アドバイザーはパラオ海上保安能力強化のために活動していると言えど、指示をしてさせる、という命令調ではなく、彼ら個々・組織の能力が強化されるように個々にあったアプローチの仕方で助言し、促していくという姿勢が非常に大切となります。

パラオ海上保安分野は日本財団、豪州、米国、台湾から多くの支援を受け、モノは充実しているため、約45人の職員個々のさらなる能力強化と一人が複数隻を担当している体制を解消することができれば、巡視船艇9隻をより効果的に活用することができると思っています。

引き続き、パラオ政府関係者と連携しつつ、アドバイザーとしてパラオの海の安心・安全のために地道に活動を続けていきます。



KEDAM 同乗しよう戒出港前に乗組員と、皆想いは共通「海の安全」のために！

※ 2021年度「ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援」事業報告書

https://nikkaibo.or.jp/pdf/R03_04.pdf ご参照ください。



安全文化

海上保安大学校の重松です。前回の「安全とは何か、安全実現の考え方」に続いて、今回は「安全文化」の話をしようと思います。

■安全文化を説明して？と言われたら困りませんか

前回、安全とは何か、という内容の中で安全の定義をしました。ほとんどの方々は、安全とは何かについて、それまで臆気ながら何らかのイメージは持ちつつも、いざ安全って何？説明して？と言われたら困るのでは？というようなお話もしました。

今回のテーマである安全文化ですが、言うまでもなく安全という言葉と文化という言葉がくっついてできています。今回はそのうちの安全について明らかにしたわけですが、文化とは何でしょう。説明しろと言われたら困りませんかでしょうか。私も困ります。手元の辞書「大辞林」によると文化は、

社会を構成する人々によって習得・共有・伝達される行動様式ないし生活様式の総体。言語・習俗・道徳・宗教、種々の制度などはその具体例。～（中略）～カルチャー。

とあります。なるほどと思いつつ、何とも掴みどころのないものだという印象も持ちます。さて、そうなると、（前回固めたより前の）**臆気な安全に、つかみどころのない文化、これら両者が合わさってできる安全文化とはいったい何物**のでしょうか。安全文化も明らかにしておかないと、いくら「安全文化を醸成しましょう」、「安全文化は大事」と言っても、実に「ふわっとしたこと」を言っているに過ぎず、具体的に何も醸成されない、何も大事にされない、それでできあがった安全文化など知れている、といったことになってしまいます。そこで今回は、安全文化とは何か、目指すべきものはどのようなことか、ということを紹介していこうと思います。

■安全文化の生き立ち

安全文化という言葉のイメージとして、一個人（たった一人）で成立するものではないというイメージはお持ちいただけると思います。そのとおりです。先の「大辞林」の文化の説明を見ても「社会を構成する人々によって習得・共有・伝達」されるものですから、**安全文化の概念は組織活動を前提**とします。この安全文化という考え方・言葉は、1986年にウクライナのチェルノブイリ原子力発電所（チェルノービリ原子力発電所。今ではロシア語読みではなくウクライナ語読みでチェルノービリというようですので、以後チェルノービリと表現します。）で発生した事故の原因調査と検討の中で生まれました。

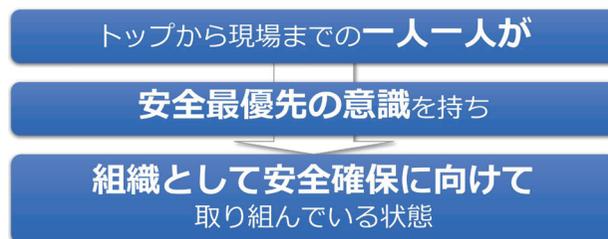
チェルノービリ原子力発電所事故とは、1986年（昭和61年）4月26日未明（現地時間）

に発生した、史上最も深刻なレベルの原子力事故です。元々この原子炉¹は、低出力運転時に暴走を起こしやすい基本設計上・構造上の欠陥がありましたが、設計側から運転側の組織にこの原子炉の十分な知識が伝えられておらず、また、発電所では運転員への教育が不十分で、さらに、欠陥に対してハードの防護策によらずルールだけで対処していました。そういった背景がありつつ、この原子炉を用いた実験が行われることとなり、しかし不十分な準備、計画と異なる状況になったにも関わらず実験が強行されたこと、実験のために安全装置を無効化するということが行われ、さらに実験中に操作ミスが重なり、爆発が発生したものです。加えて、事故発生後も当時のソビエト政府が事故を隠蔽し、情報を統制したため、付近住民の避難の遅れといったことも生じました。この事故についてあまり深入りせずにご紹介しますとこのようなところです。

さて、この事故は遠く約8千キロ離れたウクライナから日本まで放射性物質が飛んでくるような大事故でしたから事故調査も詳細に行われました。その中で、IAEA（国際原子力機関）の付属機関が、この事故において、**現場の作業員、現場の監督者、国の各レベルで、安全についての考え方や意識に問題があるのではないか**というような観点でも原因の分析が行われ、**事故調査報告書の中で安全文化（safety culture）という言葉が使われました。**これが始まりです。**報告書の中で「安全文化とは、『原子力施設の安全性の問題が、すべてに優先するものとして、その重要性にふさわしい注意が払われること』が実現されている組織・個人における姿勢・特性（ありよう）を集約したものだ。」と定義された**そうです。簡単にいえば**組織全体と各個人で安全を最優先する風土や気風**といえます。

■つまり安全文化とは

つまり、安全文化を自分たちの組織、自分たち一人一人に当てはめて、簡潔に言えば



といえます。安全は「経営層が考えるんだろ」でも、「現場の班長の責任だ」でも、「若いもんやっどけ」でもありません。立場に応じたそれぞれの役割はあるでしょうが、全員が同じ価値観（同じ安全最優先の意識）を共有して、同じ方向を向いて活動を行います。そして「社会を構成する人々によって習得・共有・伝達」という、それぞれに相応に時間のかかる3つのプロセスを踏むものですから、時間をかけて育まれるものです。講演を一度聞いたり、本を一冊読んだり、何かのルールを決めれば、あるいはかけ声一つでできあがるようなものではありません。

¹ 黒鉛減速沸騰軽水圧力管型原子炉。旧ソ連だけが開発・運用したもので日本にはありません。

社会（組織）を構成する人々の不断の努力によって、少しずつ（少しずつではあってもしっかり取り組めば確実に）醸成され、維持、発展されていき、文化となっていくものです。だからこそ、組織の全構成員が同じ価値観を共有して同じ方向を向いて取り組んでいかなければなりません。

■安全文化を創るために（四つのキーワード）

ジェームズ・リーズンという、安全文化といえばこの人という人がいます。そのリーズンが、著書「組織事故」の中で、安全文化を創るための「四つの文化」について述べています。書かれているそれぞれのことが組織の中で浸透し、「呼吸をするように」自然に行えていることが大事で、これらができている組織は安全文化が備わっている組織ということができ、それぞれについて考えてみれば、確かにこれらができていれば不安全要素がどんどん低減されていくことが想像できます。

□報告する文化

組織内で起きている出来事を包み隠さず報告できることです。反対に位置するものが隠蔽体質です。事故や不安全事象、不安全行動を隠蔽するようでは、そこから教訓を見出して改善することができないので事故が減りません。仮に大事故が起こってなくても、起きていることを組織全体で認知・共有して対策を打てないのでいずれ大事故につながります。

□正義の文化

ルール違反には厳正に対処することで、安全を守るためのルールを破ることに對して非難しない文化は誤りです。海上保安庁のある教育機関の長が「多くのルールは安全を守るためにある。そのルールを破るから事故になる」と言っていました。ルールを守ることの意義を端的に表していると思います。

環境犯罪学という分野で「割れ窓理論」というものがあります。軽微な犯罪も徹底的に取り締まることにより、凶悪犯罪を含めた犯罪全般を抑止する、というものです。街で建物の割れた窓を修理しないで放置していると、それはその街が治安に無関心であるというメッセージを人々に伝えることになってしまい、さらなる治安悪化を招きます。逆に割れ窓を直ちに補修することを続けていると（あるいは落書きを放置しないなども）、治安への関心が高いというメッセージとなり、人々が悪いことをしにくくなり、治安が改善したりそれ以上悪化しないという結果につながります。アメリカ・ニューヨーク市では、1994年からのジュリアーニ市長がこの理論を応用して治安対策を行い、治安が回復しました。

□学習する文化

ミスやルール違反を繰り返さないように教訓とすることです。報告する文化と正義の文化によって、事故や不安全事象・不安全行動が明らかになり、特に違反に関してはいけないことだという評価が下されるようになれば、次は、それら発生したものを結果を見ただけで終わらせないことです。教訓を見出し、明示的にそれらを再発させ

ないように取り組み、何らかの改善行動を行うということができれば、危険を検知する能力が向上し、何より意識が変わるので、危険検知能力・対処能力も向上していきます。

□柔軟な文化

変化する状況に柔軟に対処できる組織を目指すことです。不安全は隙、綻びを突いて襲ってきます。十分に備えをしたつもりでも想定していない危険には対処できませんし、講じた対策が別な危険を生むこともありえます。そういったときに「決めたから」といって意固地になると新たな危険に対処できません。**守らなければならないものは守りつつ、柔軟性を残して対処できること（変わること）**が理想です。

これらに関連して安全文化を蝕むものがいくつかあります。まず、成熟期を迎えた組織は危機感が不足しがちになり、失敗の経験がないと楽観主義（「まあ大丈夫だろう」、「何とかなるだろう」）に陥りやすくなります。また、現状維持を第一に置き、そのためには違反をも容認しがちになります。さらに、閉じられた組織の中で内部の人間関係の調和にばかり注意が向き、業務とその安全がおろそかになるおそれがあります。こういった「**楽観主義**」、「**違反の容認**」、「**誤った力点**」は**危険を招く負の文化**ともいえます。負の文化に陥らないためにも安全文化を醸成していきたいものです。

ここで、理念としての四つの文化のほかに、組織や個人に向けてやや具体的なアプローチ、あるいは四つの文化をブレイクダウンしてもう少し明確化したものとして、原子力安全推進協会の安全文化の7原則というものがありますので紹介します。原子力の関係機関のもので、およそどの組織にでも応用できるものです。

原子力安全推進協会の安全文化の7原則

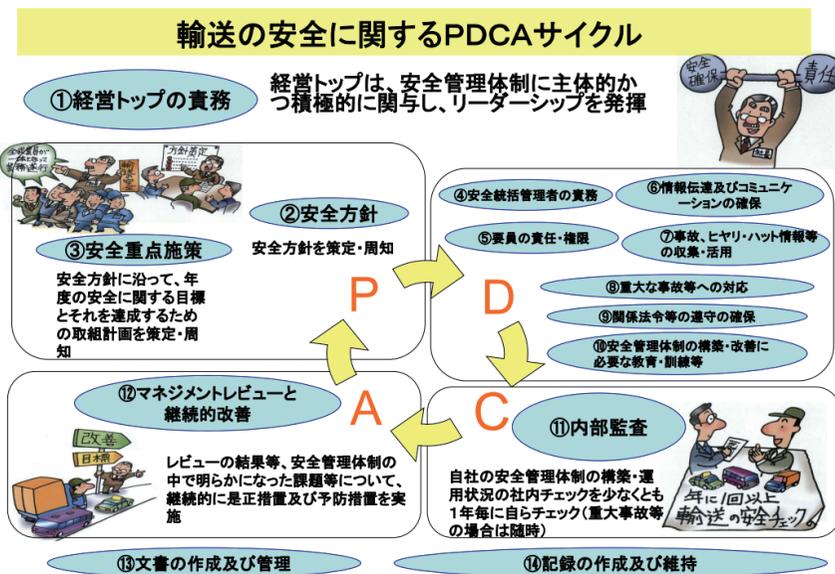
① 安全最優先の価値観	安全最優先の価値観が組織及び個人に認識されていること
② トップのリーダーシップ	トップは安全のコミットメントを強いリーダーシップで明確にすること
③ 安全確保の仕組み	業務や活動に安全確保の仕組みが取り込まれていること
④ 円滑なコミュニケーション	組織内部・関係機関及び一般社会と円滑なコミュニケーションを保つこと
⑤ 問いかけ・学ぶ姿勢	組織及びそれを構成する個人は、問いかけ・学び・責任を持って是正する姿勢があること
⑥ リスクの認識	組織及びそれを構成する個人は、業務や設備の潜在的なリスクを認識すること
⑦ 活気のある職場環境	自由に発言できる、活気と想像力のある職場環境であること

■安全文化を高めるアプローチ（運輸安全マネジメント制度に例をとって）

平成18年（2006年）という年は、福知山線脱線事故をはじめとして、陸海空の各交通モードでヒューマンエラー起因の事故やトラブルが相次いだ年でした。そして、多くの事故を省みて、安全について組織的・計画的な取り組みが欠けていたとされ、安全マネジメントシステム（Safety Management System SMS）を導入した運輸安全マネジメント制度が創設されました。この運輸安全マネジメント制度の肝は、

- ・ 輸送の安全に関するPDCAサイクルを導入して活用し、
- ・ 安全管理体制を継続的にレベルアップし、
- ・ 安全文化の構築・定着を図るもの

ということです。



(図) 国土交通省

運輸安全マネジメント制度を丁寧に解説すると本稿一回分をまるまる必要としますし（一回では足りないかも）、セミナーが各地方でも開かれていますので詳細は割愛しますが、コンパクトに**運輸安全マネジメント制度がどのような仕組みか**といえ、安全に関するPDCAサイクルを回すということです。**トップがリーダーシップを発揮し**（常に、あらゆる場面で）、**組織として施策と方針を定め**（P）、**日々の取組みを現場のリーダーから末端の職員まで全員が一丸となって取り組み**（D）、**監査でチェックを行い**（C）、**それを元に改善策をとる**（A）というサイクルを全職員で同じ方向を向いて行うもので、**この取組みを通じて安全文化を醸成、定着を図ろうというものです**。これが安全に関するPDCAサイクルを回すということ



同じ方向を向いて一丸となって

であり、PDCA 四つの段階を全構成員でしっかり取り組むことが大事です。そして、船舶運航関係の読者が多いであろうということで SMS 中の運輸安全マネジメント制度を引き合いに出しましたが、SMS は基本的にどの業種に適用しても本質は変わりません。

■安全監査は組織の安全文化を確認して伸びしろを見つける機会

ここで、SMS の PDCA サイクルの中で最も難しいと思われる C (チェック) の監査 (安全監査) について触れておきます。監査という文字面から、安全監査も、どうしても微に入り細に入り細かいことをチェックされる (重箱の隅を突かれる) あら捜し、誤りがないことを確認されるのが目的というイメージを持たれてしまいそうですが (たとえば会計監査はそういうものだと思いますが)、SMS の安全監査は違います。

SMS の安全監査は本来、①問題がないことを確認するために行われるものではありません。②他者の視点を使って、普段気づかないことを気づかされるために受けるものです (監査をする側は、受ける側が自分たちでは気づきにくいことを気づかせることをしなければ、監査を行っている意味がありません。)。安全文化を高める非常に重要な取組みです。言い換えれば、その組織の伸びしろを見つけるのが監査であるということが非常に大事なポイントで、このあたりが難しいところですが、方向性を見誤らなければ、いずれよい監査ができるようになると思います。逆に、監査が形式的で書類のあら捜しとその手直しに成り下がってしまうようでは監査の意義はほぼありません。PDCA のサイクルが回らなくなり、安全文化を高めていくという機能が失われてしまいます。



あら捜し

監査は、その機会を通じて、組織の安全に関する取組みが組織的・計画的・継続的に効果的に行われているかどうかを確認します。それすなわち、安全文化が根付いているかどうかの確認の機会ということでもあります。監査をする側は、観察やインタビュー、記録の確認を通じてどのような取組みがどのようによいか明らかにして伝え、受けた側はそれを維持・継続・発展させるきっかけにします。それは、組織の強みを明らかにしてそれを維持、さらに伸ばすということです。逆に、取組みに足りない部分があったなら、それは組織の弱みとして、明らかにして改善につなげるきっかけにします。そうして監査を上手に使い、組織をより伸ばして、安全文化をより高め、より安全に活動できるようにつなげていきたいものです。



組織の強みと弱みを見出して伝える

安全文化は、文化ゆえにはっきりとは見えにくいものです。しかし、見えにくいところでも確実に効いてくるものです。だからこそ大事なものであり、組織全体・全員での不断の努力が必要不可欠です。

海流と漂流

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

アメリカの海軍士官モーリ（1806～73）は言った。「海の中に大河あり、一定の方向に流れてやまない」と。海水の流れを大きく分ければ、ほぼ周期的なもの（潮流）とほぼ定常的なもの（海流）になる。海流の流速は厳密にいえば一年を周期として変化するし、方向も多少の変化を伴うものであるが、全体からみれば海流は定常的な運動が主体となっている。

海流

図1. に北太平洋の海流図を示す。大きな流れは黒潮から北太平洋海流、カリフォルニア海流、そして北赤道海流につながる右回りの循環である。その北のアラスカ湾とベーリング海では逆の左回りの循環となっている。黒潮の矢印が太くて大きいのがこれは海流が強いことを示し2～3ktの流速をもつ。これは海流の西岸強化といいい大洋の東側・アメリカ側に比べて西側・日本側では海流が強くなる。これは大西洋、インド洋でも同じことが言える。

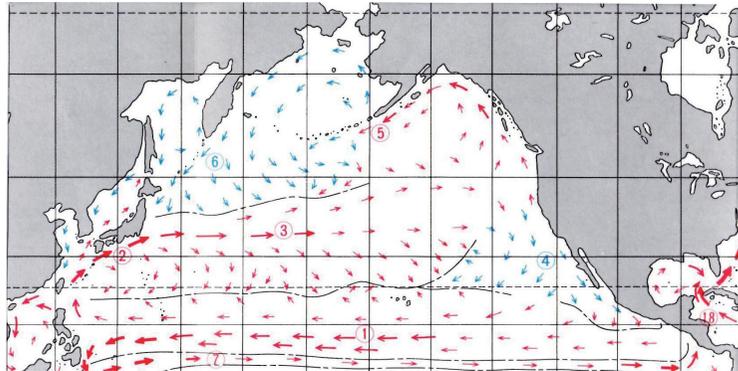


図1. 北太平洋海流図

図の海流の名称は：

- ①北赤道海流 ②黒潮 ③北太平洋海流 ④カリフォルニア海流
- ⑤アリューシャン海流 ⑥親潮 ⑦赤道反流

津波によって流された漂流物

2011年3月11日、14時46分、三陸沖でM9.0の地震が発生した。これを東北地方太平洋沖地震と呼ぶ。その後、津波が岩手・宮城・福島各県を襲い大きな被害を与えた。津波の高さは8～9mで宮城県女川港では14.8mの高さを残している。津波による犠牲者は2万人を超える大惨事となった。東日本大震災である。

この時津波で沢山の漂流物が流れ出した。500万トンが流れ出したというが、その7割は沿岸に沈み約150万トンが洋上に流れ出たとされている。これは当然のことながら親潮で南下したあと黒潮にのり北太平洋海流へと流されていく。その模様をスケッチしたのが図2.である。地震後1年半後のもようが

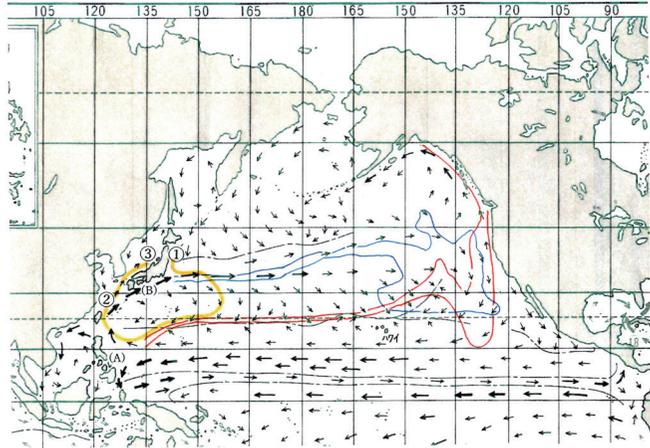


図2. 東北地方太平洋沖地震による漂流物の動き

青線で囲まれた部分である。東へ流された漂流物はアメリカ沿岸に近づきハワイの北から大陸沿岸に大きく広がっている。そして2年3か月後の模様を赤線で囲まれた模様で表している。その後漂流物はよりアメリカに近づき南北に伸びている。北はカナダ沿岸に沿って北へ流されアラスカ湾に達している。また南側はメキシコにはあまり近づかず緯度15°S付近へと南へ伸びている。一部が西へ流されフィリピン近くの海まで達している。

エピソードを一つ：地震から2年後の4月、カリフォルニア州北端のクレセント市に約6mの船が流れ着いた。それを地元デルノルト高校生が見つけた。フジツボや貝がこびりつきひどい状態であったがきれいに整備した。調べるとこれは陸前高田市の県立高田高校の実習船とわかり、これをきっかけに両校の交流が始まることになる。最終的には日本郵船の船で高田高校に届けられたのである。

カメラが漂流3千キロ

2012年9月下旬、淡路島沖の成ケ島（洲本市）でアカウミガメの保護活動をしているグループが海藻や貝殻まみれの防水用の容器に密閉されたカメラを見つける。持ち帰って調べると中の写真は傷んでおらず、その中の1枚から手がかりを得て持ち主を特定できた。インストラクターのTさん（女性）でフィリピンのボラカイ島でサンゴ礁をめぐりながらガイドの勉強中にカメラを紛失したという。2月に紛失して7か月かけて黒潮にのり漂着したのである（図2. (A) → (B)）。その距離3千キロ、手元に戻った当の本人が喜んだことは言うまでもない。

普通なら足摺岬とか潮岬にたどり着いたというならわかるが、紀伊水道を北上し友が島海峡を抜けて淡路島の洲本に着いたということが自然の不思議といえようか。

漁船が気仙沼から敦賀まで

2011年3月11日、東北地方太平洋地震の大津波で気仙沼（宮城県）のMさん所有の漁船「千代丸」（長さ5.6m）が流された。それが2013年6月尖閣諸島沖で漂流しているのを海上保安本部の船が見つけるが荒天で回収ができなかった。そして8月3日福井県坂井市沖76kmで貨物船が発見。巡視船「えちぜん」が回収して敦賀港に陸揚げした。その後、千代丸は気仙沼市に寄贈され市内の美術館に震災資料として収蔵されることになった。太平洋から尖閣諸島に、そして反対の日本海へ2年5ヶ月かけて漂流したことが驚きをもって見られるのである。

図2.の黄色線が推測した漂流経路である。①から流されて親潮にのり南下、その後黒潮にのるが、やがてそのときの風波の影響で主流からはずれて南に、その弱い海流でさらに南に、それから西に向かう流れにのり西へ、フィリピン沖から黒潮で北へ、ここでの荒天で黒潮の主流から離れて尖閣諸島沖②に出たことが次の対馬海流にのって日本海に行くことになるのである。そして③坂井沖で発見となる。

この図2.の海流図からみてみると、ありうる話で全く偶然ではないことがわかる。二度、黒潮の主流から外れたことが自然のいたずらといえようか。

そして船が気仙沼（宮城県）から坂井市（福井県）と日本列島を挟んだ反対側に来たことにびっくりするのである。

黒潮に流された男の話

Tさん（50才、独身）は西海市崎戸町（長崎県）の漁師である。漁師仲間は6人、普段の接触はあまりない。繁栄丸3.3トン、長さ8.2m、幅2m、64HP、FRP船を持ち鯛やイサキの一本釣りをしている。沖合数kmが操業範囲でその日のうちに家に帰る。

2001年7月20日午前4時、漁に出た。以前のエンジンがだめで30年前の中古品を取り換えたのだが、この日エンジンが不調で止まってしまう。2、3日は陸も見えているし心配はしなかった。食糧は5、6日分、水は40リットルある。4日目に船舶修理会社に携帯電話で連絡をとったが、エンジンのことを聞いただけで救助要請はしていない。すぐ携帯は圏外となってしまった。しだいに見慣れない陸地になってきた。5日目、陸地が遠くなり青白く見えていた。近くをタンカー、貨物船、軍の艦船などひっきりなしに通るので、シャツ、ジャンパー、発煙筒で合図を送ったが全く気付かれなかった。むしろぶつかりそうで危なかった。

時は夏、暑い日差しが続く。1回雷交じりの雨があったが体を洗うことに専念して水をためることをしなかった。食糧は10日で終わり、水も14日で終わった。シイラを釣る。シイラにルアーを持っていかれ疑似餌を作り試すと3匹釣れた。しかし、シイラはまずい。いろいろ工夫してカツオが12匹、サワラが3匹釣れた。水がないので味がわからない。体力の衰えを感じる。

雨がかすめるように降った。やっと雨滴が一口だけ喉を通ったが細胞が生き返るのを感じ

じた。また喉がカラカラ。イルカが2、3週間以上ついてくる。繁栄丸→プランクトン→小魚→シイラ→イルカという連鎖である。海水をやかんで沸かしてふたについた水滴をなめる。15本あったボンベが4、5日で空になった。

特に何もしないと殆ど寝た状態になる。2回ほど落水した。干物にした魚があるが体が乾燥して喉を通らない。これを海にすててしまった。

台風21号が北マリアナで発生、フィリピンから北上して8月21日19時過ぎ紀伊半島の南に上陸した。大波がきて体が宙に浮く。体が船に打ち付けられる。身の危険を感じて海に飛び込んだ。離れた船に向かって泳ぐ。1時間かけて追いつき垂れたロープを掴んだ。シーアンカーのロープを付け替える。2日間海が荒れ狂い、4日間余波があった。この間、雨は一滴も降らない。口が乾燥して開かない。無理に開けると今度は口が元にもどらない。思うに、人間って中々死なないものだ！

高知港を出た末広丸が8月26日、マグロの漁場情報で進行中繁栄丸のTさんを発見。37日間の漂流であった。犬吠埼の東800kmで正に黒潮に乗って東へ東へと移動中であった。末広丸からのペットボトルの水で生への方向に体が向かっているのを感じた。次に襲ってきた空腹でおにぎりを食べる。やがて海上保安庁、海上自衛隊の船と飛行機がかけつけてきた。

漂流の様を日付は異なるが図3。(50m深海流)で見ている。漂流を始めて九州南端まで6日としてほぼ1ktで流されている。それから黒潮にのり31日間、約2ktで流されたことになる。犬吠埼沖で黒潮は大きく乱れているが繁栄丸は主流にのって太平洋の真ん中に流されるところだった。

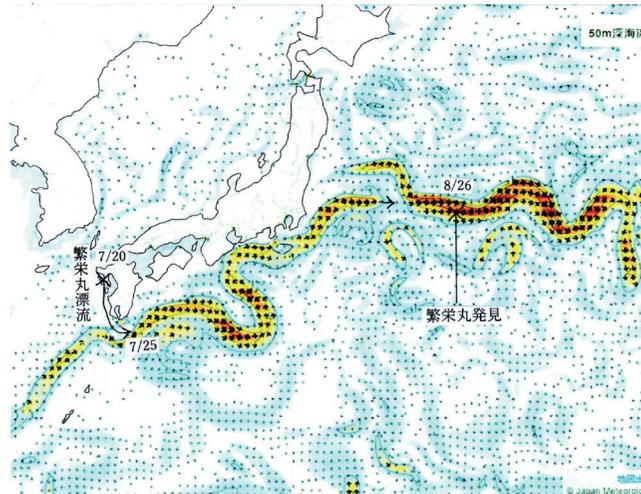


図3. 繁栄丸の漂流

※ Tさんはいくつかの失敗を重ねているのだが、悲壮感がないのが不思議である。漂流してからやっと4日目に携帯で電話をしたが単にエンジンのことを聞いただけ、そしてすぐに圏外となる。やっと降った雨を貯めることをしないで体を洗っている。体が乾燥しきって食べ物喉を通らない。そして人間ってなかなか死なないものだ。黒潮に乗って太平洋の真ん中に出る寸前で助けられた。よく助かったねと！

参考文献 「ある漂流者のはなし」吉岡忍・著（ちくまプリマー新書）

海上保安庁による沿岸救助体制の充実強化に向けた取組

海では、船舶事故や海浜事故などが発生していますが、海上保安庁では、一人でも多くの命を救うため、救助体制の充実強化を図るとともに、民間救助組織などとの連携・協力を努めており、実際に海難が発生した場合には、昼夜を問わず、現場第一線へ早期に救助勢力を投入して、迅速な救助活動を行っています。また、沿岸域での海難を防止し、万が一海難に遭遇しても悲惨な事故とならないよう、関係機関とも連携・協力しつつ、自己救命策確保の周知・啓発などに取り組んでいます。

● 関係機関との協力体制の充実

我が国の広大な海で、多くの命を守るためには、日頃から警察・消防などの救助機関や民間救助組織、漁業協同組合などとの密接な連携・協力体制を確立しておくことが重要です。特に、沿岸域で発生する海難に対しては、迅速で円滑な救助体制が確保できるように、公益社団法人日本水難救済会¹や公益財団法人日本ライフセービング協会などの民間救助組織との合同救助訓練や海浜パトロールなどを通じ、連携・協力体制の充実に努めています。

令和4年4月23日に北海道知床半島沖で発生した遊覧船の海難事案においては、自衛隊や警察と連携し、行方不明者の捜索に全力を尽くしてきました。民間救助組織では、地元水難救済会のボランティア救助員などの方々が、長期間にわたって捜索救助活動に携わっていただきました。海上保安庁では、官民の連携を一層強化し、人命・財産の救助に万全を期していきます。



知床遊覧船事故で捜索救助活動をする民間救助船舶



官民連携した海浜合同パトロール

¹ 海で遭難した人々の救助を行う民間のボランティア団体です。日本水難救済会はボランティア救助員の活動を支えるため、青い羽根募金活動を行っています。

●自己救命策の確保の推進～事故から命を守るために～

海を安心・安全に楽しむためには、「自己救命策3つの基本」が重要です。

①ライフジャケットの常時着用

海で活動する際にライフジャケットを着用しているか否かが生死を分ける要素となるため、常時着用して下さい。ライフジャケットは、海に落ちた際に脱げてしまうことや膨張式のライフジャケットが膨らまないといったことがないように、保守・点検のうえ、正しく着用することが大切です。

②防水パック入り携帯電話などの連絡手段の確保

海難に遭遇した際は、救助機関に早期に通報し救助を求めする必要がありますが、携帯電話を海没させ、通報できない事例があるため、対策としてストラップ付防水パックを利用し、携帯電話を携帯することが重要です。

③118番・NET118の活用

海上においては目標物が少なく自分の現在位置を伝えることは難しいことがあります。救助を求める際は、携帯電話のGPS機能を「ON」にしたうえで遭難者自身が118番に直接通報することにより、正確な位置が判明し、迅速な救助につながった事例もあります。また、聴覚や発話に障がいをもつ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により海上保安庁への緊急時の通報が可能となる「NET118」というサービスも行っています。

その他、海に行く際には、家族や友人・関係者に自身の目的地や帰宅時間を伝えておくほか、現在位置などを定期的に連絡することなども、万が一事故が起きてしまった場合に、家族など周囲の人々が事故に早く気づききっかけとなり、速やかな救助要請、ひいては迅速な救助につながります。

海上保安庁では、今後も沿岸域での海難を防止し、万が一海難に遭遇しても悲惨な事故とならないよう、救助機関や民間救助組織とも連携・協力しつつ、自己救命策確保の周知・啓発などに取り組んでいきます。

自己救命策3つの基本

～ 思わぬ事故から命を守るために必要なこと ～



LONDON

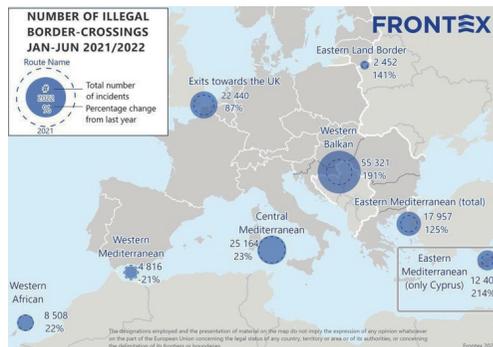
JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

イギリスの移民問題と対応

EUの海上保安機関の一つであるFrontex（欧州国境沿岸警備機関；EUROPEAN BORDER AND COAST GUARD AGENCY）は7月、2022年上半期におけるEU諸国への非正規の入域（irregular entries）が11万4720人にのぼり、前年同期比84%増になったと発表しました。これには、2月以降EUに亡命を求めた数百万人のウクライナ人は含まれておりません。最も増加が多かったのはバルカン半島西側の非EU諸国から陸路で越境する移民で、2021年上半期と比較するとその数は約3倍に増加、シリア、アフガニスタンおよびトルコ国籍者が多くを占めました。

また、英仏海峡では、ボートで海峡を渡った移民の数が過去最多となり、急増しています。本稿では、イギリスにおける移民問題とその対応について紹介します。



◆過去最多を記録、イギリスを目指す理由とは？

2022年11月14日現在、フランスからイギリスにボートで英仏海峡を渡ったのは、6万2323人と発表されています。これは2018年の統計以来最も多い数字であり、2020年の8404人と比較すると2年間で8倍弱に急増しました。

国籍別では、イギリスへの移民の約半数がアルバニア、アフガニスタンおよびイランからであり、特にアルバニアからの移民は、2020年の50人から2022年（10月末）で約1万2千人に急増しており、これにはフランスにあるアルバニア系犯罪組織による密輸・人身売買への関与が指摘されています。

年齢別では、英仏海峡を渡りイギリスに入国した移民の75%が18歳から39歳の男性であり、12%が18歳未満の子供、約5%が40歳以上の男性でした（2021年値）。

危険を冒してでもフランスから海を渡りイギリスに向かう主な理由は、言語が英語であることのほか、イギリスの充実した福祉制度が挙げられます。イギリスでは、正式な滞在を許可された難民は、住む場所が与えられ、イギリス人と同じく無料の医療サービスや教育を受けることができます。その為、人々はよりよい生活を求めて命がけでイギリスへと渡るとのことです。

◆危険な航海、英仏の動き

昨年11月24日、英仏海峡で34人の移民を乗せたゴムボートが転覆し、胎児1人を含む31人が溺死するという、英仏海峡史上最大の移民に係る海難事故が発生しました。



イギリスのニュース専門チャンネルである Sky News は、上記の

事故を次の様に伝えています。「遭難者はイギリスとフランスに救助を求め続けたにもかかわらず、英仏双方が自国の海域内ではないとして救助に至らず多数の死者が発生、イギリスとフランスはこの事故に関して互いに責任を押し付けあい、二国間関係を悪化させた。」

イギリスのジョンソン元首相はこの事故の直後、英仏海峡を渡ってイギリスに来る移民をフランスに連れ戻すようマクロン大統領に同意を求めました。

イギリスは、2015から2020年までの間、国境警備のためフランスに計1億1400万ポンド（£1=165円・約188億円）を支出しており、2021年も6270万ユーロ（€1=127円・約80億円）の追加支出に合意、さらに本年11月14日、イギリスとフランスは、フランス側の海岸でのパトロールの強化などの取組みに合意しています。

◆いわゆる「ルワンダ計画」

イギリス政府は本年4月、英仏海峡を渡るルートで入国する一部の「不法移民」(illegal migration) をルワンダに移送するという、思い切った政策を発表しました。

ジョンソン元首相は、当時、「増え続ける人道危機や人身売買の波でイギリスの難民制度は崩壊している」と非難し、「移民法のあからさまな乱用を阻止し、欧州に渡る難民・移民の大半が犯罪ネットワークにつながる密航業者によって手引きされているという卑劣な人身売買組織のビジネスモデルを破壊するため、1億2000万ポンド（£1=165円・約198億円）を投じ『無数の命を救う』ためこの政策を考案した」と述べました。

イギリス内務省によると、過去4年間にイギリスにたどり着いた移民のうち94%が亡命を申請し、これまではそのほとんどが認められているとのことですが、2020年12月の移民法改正により、安全な第三国（例えばフランス）を経由してイギリスに入国した移民が亡命申請した場合、申請が却下されるケースも出てきました。

イギリスのスエラ・ブラバーマン内務大臣は、「小型ボート移民の最大のグループはアルバニア人で、その多くは亡命制度を悪用して人身売買の犠牲者だと嘘をついている」とし、「安全な国から意図的にイギリスに『不法入国』した場合、速やかに母国に戻すか、ルワンダに移住させ、そこで亡命申請を検討すべきである」と述べました。

同計画については、これまでに 160 以上の慈善団体や活動団体が、廃案を求める共同の公開書簡を発表しており、6月に予定されていた第1便は、欧州人権裁判所 (ECHR) の判決を受けてキャンセルされました。11月15日現在、移送は実施されておられません。

◆おわりに

わずか1か月半で辞任に追い込まれたトラス前首相の選挙戦では、党員の根強い人種差別意識がトラスに勝利をもたらしたという分析を聞いたことがあります。当時の対立候補であったスナク現首相は南アジア系だからという理由です。思い起こせば、2016年のEU離脱の是非を問う国民投票も移民問題が争点の一つでした(当時は移民だけで年間20万人の純増。その後、イギリスは2020年12月、移行期間を終えてEUから完全離脱。)

BRITITは、看護師やトラックドライバーなどの深刻な労働者不足をもたらしたと言いますが、街は多様な人種であふれています。また、いわゆる3Kで働くのは、その多くが移民といわれており、街に多くある手洗い洗車場は「難民」の仕事場であると教わりました。

初の南アジア系首相(両親は東アフリカからの移民)を迎え、イギリスの経済政策とともに移民政策は多くの国民が注目しています。

(所長 川合 淳)

(出典など)

写真は Frontex のホームページより引用

<https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/eu-external-borders-in-june-western-balkan-route-most-active-oPV0mM>

<https://www.bbc.co.uk/news/explainers-53734793>

<https://www.bbc.com/japanese/59426367>

<https://news.sky.com/story/uk-and-french-services-left-rescue-of-more-than-30-drowning-migrants-in-channel-to-each-other-report-claims-12658965>

<https://www.infomigrants.net/en/post/43895/over-1000-migrants-cross-channel-to-uk>

<https://www.unhcr.org/news/stories/2015/12/56ec1ebde/2015-year-europes-refugee-crisis.html>

<https://www.gov.uk/government/speeches/pm-speech-on-action-to-tackle-illegal-migration-14-april-2022>

<https://www.theguardian.com/commentisfree/2022/jul/24/europe-migration-new-wave>

高まる地政学的リスクの中での太平洋島しょ国支援とマ・シ海峡航行安全支援**はじめに**

今回の寄稿では、初めて訪れたミクロネシア地域（パラオ共和国とミクロネシア連邦（FSM））への海上保安能力強化支援、そしてマラッカ・シンガポール海峡の航行安全に関する委員会についてご報告したいと思います。

1. 太平洋島しょ国支援の重要性とミクロネシア地域への支援**(1) 太平洋における中国の影響力伸長と外交攻勢**

今年前半、中国とソロモン諸島の安全保障協定締結のニュース、ロシアのウクライナ侵攻をきっかけに、台湾海峡有事を想定した動きやそれを越えた太平洋における中国の影響力を懸念して、各国がこぞって太平洋島しょ国をめぐる外交政策に力を入れ始めました。

最近では米国が9月に太平洋島しょ国サミットを開催、韓国も初の太平洋島しょ国サミットの来年開催を発表、10月には豪州とNZがパプアニューギニア、フィジー、トンガと南太平洋国防相会合を開催、仏領ニューカレドニアに基地を持つフランス、南米のチリも参加して軍の相互運用性を高める声明を发出、日本でも自衛隊と海保の連携を念頭においた予算や組織対応の議論がされています。

(2) 日本の対応の中での日本財団グループの支援

日本の対応では、1997年から3年毎に開催されている太平洋・島サミットやその中で優先事項などの認識を共有した安倍元総理の「自由で開かれたインド太平洋」構想を基本路線としています。元来この地域は貿易の99%を海運に頼る日本のシーレーンの要衝として重要であることや、ミクロネシア3国は歴史的にも深いつながりがある（国際連盟による日本への旧委任統治領）ことから、以前から日本財団グループはミクロネシア3国の支援に力を入れています。（特集「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」ご参照）



パラオ共和国に供与した小型パトロール艇



試験航行に同乗

(3) 太平洋島しょ国の関心事項との意識合わせ

太平洋島しょ国にとっては気候変動が国家の安全前保障上の一番の関心事項であり、自国経済を自立させるための観光や漁業、そのための環境保護が優先事項になっているようです。このため一見、日米豪などの懸念との温度差があるようですが、パラオは海をとおして我が国の隣国であるというその地理的近さからも考え方を共有できているように感じました。また、他の国についても漁業にも環境保護にも違法漁船 IUU への対応や海洋安全保障への対応などの、日常的な法執行が法の支配のもと海に規律をもたせる重要な対策になってくるため、日本との意識合わせのうえでこの点は大きな問題にならないのではないかと私は考えます。

(4) 日本財団グループの支援の包括性による対応

日本財団グループは、日本海難防止協会を通じた海上保安分野だけでなく、関係する NGO を通じて環境保護、エコツーリズムでも支援してきているため、包括的に各国の問題意識に応えることができる素地を持っています。今後、相互に連携しつつ海上保安能力の強化を支援していくとともに、政府に比較して迅速な支援の実施、中立性、政府の規則や予算支出対象の縛りにとらわれない柔軟性といった特色を生かして政府と連携して支援に当たり、相乗効果を創出できればと思います。

(5) ミクロネシア地域の課題

11月、12月のパラオと FSM 訪問で得た印象としては、広い海域を管理する必要性がある中で、各国や日本財団の支援で船が順調に増えつつある一方、対応する職員の数や質の確保が課題のようです。例えば、FSM では、今後日本政府から4隻の小型艇の供与、オーストラリアからガーディアン級の1隻追加が公表されていますが、対応した職員数の増加、教育に要する時間、スキルを身につけた職員の転職、そもそも米国への移住による人口減という課題があると聞きました。大きな海域をカバーするための職員確保と教育は今後の重要課題だと認識しています。



パラオ共和国のアイタロウ外務大臣、ウィップス大統領、FSM のティルファス司法長官補との会談

(6) 日本の対応

現在米国と11の国が自国の取締官が米国の巡視船に乗り法執行を行えるようにするシップライダー協定を結んでいます。10月にはFSMが米国の巡視船に乗った米国の取締官を自国の取締官と看做すリモートシップライダー協定を結びました。安全保障のみならず、平時の自国の管轄権行使も他国に委ねる内容です。

ウィップス大統領のおっしゃる言葉を借りればプレゼンスはデタランス（抑止）になります。日本も米豪と協力しつつ、捜索救助や法執行といった領域主権の基盤となる海上保安能力の向上支援に努めています。

2. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全など支援の状況

日本のシーレーンとして重要なマラッカ・シンガポール海峡の航行安全と環境保護の支援活動として、「航行援助施設基金（Aids to Navigation Fund：ANF）委員会」へ日本財団代表として出席しました。6月のバリ会議以来、2度目のハイブリッド会議です。

（1）基金残高の状況

ANFは航行安全確保に必要な灯台・ブイなどの維持管理経費に活用するために設立され、海峡沿岸三国のほか利用国・団体（今回は韓国、中国を含めて8団体）が参加します。累積拠出額（約2431万USD）の上位拠出者は、1位日本財団（730.1万USD）、2位IFAN（国際航行援助施設基金）（600万USD）、3位中国（406万USD）、4位マラッカ海峡協議会（350万USD）となっており、8月時点の残高は677万USDでした。

マラッカ海峡協議会が毎年10万USDを拠出している一方、毎年43万USDを拠出している中国が8年後には拠出者としては1位になる勢いです。しかし、日本財団がその約三分之一を出資している状況に変わりはありません。

（2）収支バランスの動向

前回会議の印象から、プロジェクトの計画規模に見合った収支バランスが課題と思いい今回は臨みました。実際、2023年の支出計画（359万USD）は、マレーシアが265万USD、インドネシアが87万USD、ANF事務局が6万USDを予定していることが発表され、残高が心配されましたが、今年度までの実施状況を聞くと、各国は支出計画を可能な限り盛り沢山にするものの、実際の執行割合は低率であるため、運用上は問題がなさそうでした。東南アジア流の柔軟さを見ました。

（所長 石河 正哉）



ANF委員会に参加した各国・団体の集合写真



会議には議長国インドネシアが用意した伝統的なハチマキを着用して出席

主な船舶海難

2022.08～2022.10 発生の主要海難 海上保安庁提供

No.	船種・総トン数(人員)	発生日時・発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	漁船 1.1 トン (乗船者 1 人)	8 月 20 日 02 : 40 頃 千葉県いすみ市沖	単独衝突	天候 曇り 風 南 3 m/s	1 人
	漁船が岩場に衝突し、乗船者 1 人が死亡したものの。				
②	パイロットボート 18 トン (乗船者 5 人)	9 月 4 日 03 : 00 頃 (情報入手時刻) 兵庫県神戸市沖	単独衝突	天候 晴れ 風 北東 8 m/s	2 人
	パイロットボートが防波堤に衝突し、乗船者 2 人が死亡したものの。				
③	船外機船 1 トン (乗船者 2 人)	9 月 5 日 08 : 30 頃 秋田県秋田市沖	転覆	天候 晴れ 風 南東 6 m/s	1 人
	船外機船が転覆し、乗船者 1 人が行方不明になったものの。				

船舶事故の発生状況

2022.08～2022.10 速報値(単位:隻・人)

用途	海難種類	衝突	単 独 衝突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	(機 関 故 障)	運 航 不 能 (推 進 器 障 害)	運 航 不 能 (無 人 漂 流)	運 航 不 能 (そ の 他)	そ の 他	合 計	死 者 ・ 行 方 不 明 者
貨物船	15	12	8	0	0	1	0	4	0	0	0	0	40	0	
タンカー	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	
旅客船	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	
漁 船	30	4	13	6	6	3	0	5	5	5	4	1	82	3	
遊漁船	11	1	4	0	1	0	0	4	4	0	3	0	28	0	
プレジャーボート	36	6	31	12	20	2	1	136	28	18	51	1	342	0	
その他	4	6	5	4	1	2	0	0	1	0	4	0	27	3	
計	100	33	63	22	28	9	1	149	38	23	62	2	530	6	

※衝突とは、船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。

※単独衝突とは、船舶が物件(岸壁、防波堤、栈橋、流水、漂流物、海洋生物等)に接触し、船舶に損傷が生じたことをいう。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
9.21	八戸 LNG ターミナル外航船棧橋における STS 移送計画に係る航行安全・海上防災対策検討 第二回委員会	① 航行安全分科会議事概要 (案) ② 海上防災分科会議事概要 (案) ③ 航行安全分科会の課題と対応 ④ 海上防災分科会の課題と対応 ⑤ 係留 STS 時の航行安全・海上防災対策 (案) ⑥ 報告書 (案)
10.7	港則法上の危険物の選定に関する調査検討会	①事業計画 ② IMDG コード関連危険物の選定 ③ IBC コード関連危険物の選定 ④報告書骨子 (案)
10.27	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) ② IMO 第 9 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NCSR9) 審議結果 ③ IMO 第 106 回海上安全委員会 (MSC106) 対処方針 (案) の検討
11.9	第 1 回 港湾専門委員会	①港湾計画の一部変更 (1 港新潟港)
11.21	第 2 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)	①第 1 回委員会議事概要 (案) ② IMO 第 78 回海洋環境保護委員会 (MEPC78) の審議結果 ③ IMO 第 79 回海洋環境保護委員会 (MEPC79) 対処方針
11.28	全国海難防止団体等連絡調整会議	①講演 ・海上交通安全法等一部改正法の運用状況について ・プレジャーボート海難の現状と対策 ・安全基礎講座～生産年齢人口減少の中でこれからの安全のこと、ヒューマンエラー防止を考えよう～ ②議事 ・海難防止活動の効果的な推進
11.29	全国海難防止団体等連絡調整会議	①分科会 I 議事 ・今後の分科会 I の運営 ・海難防止団体の現状と課題 ②分科会 II 議事 ・小型船安全協会等の現状と課題



海と安全 No.595 (57 巻)
発 信 2022 (令和 4) 年 12 月 15 日
発 信 所 公益社団法人 日本海難防止協会
〒151-0062 東京都渋谷区元代々木町 33-8
元代々木サンサンビル 3 階
TEL (03) 5761-6080 FAX (03) 5761-6058
E-mail 2231jams@nikkaibo.or.jp
URL <https://www.nikkaibo.or.jp>