

【特集】

海に関する 日本の国際支援



【特集】海に関する日本の国際支援

- 対談：日本のODAとその現状／外務省・塚田玉樹 聞き手・増田正司——②
- 座談会：重要さを増す日本の技術協力／
JICA：倉科芳朗・石原正豊・鍛冶澤千重子 聞き手・増田正司——⑩
- 国土交通分野における国際協力／国土交通省・阿部真嗣——⑱
- 海上保安庁の国際支援活動／海上保安庁：中村博通・相馬 洋——⑳
- 日本海難防止協会における国際支援活動／
日本海難防止協会・惣田泰氏——㉓
- 留学生の知識向上を願って／海上保安大学校 国際交流企画室——㉘
- スリランカでの津波後の被災者への支援活動／
NGO難民を助ける会・野際沙綾子——㉚
- フィリピンでのマングローブ植樹とカニの養殖活動／
NGOイカオ・アコ・後藤順久——㉜
- インドネシアで漁船員と指導員の育成めざす／
海外漁業協力財団・高橋 淳——㉞
- 海の世界の未来を拓く／日本財団・海野光行——㉟

特集以外の記事

- 海守便り 会員からの118番通報／海守事務局——㉙
- 海保だより 海で働く皆さんにとっての総合情報サイト／海上保安庁交通部——㉚
- 海の気象 「海洋の健康診断表」／気象庁・三河哲也——㉜
- 中ノ瀬航路浚渫工事のお知らせ／第三管区海上保安本部——㉞
- 懸賞作品を募集／船員災害防止協会——㉟
- 日本海難防止協会のうごき——㊱
- 船舶海難の発生状況／海上保安庁提供——㊲
- 主な海難／海上保安庁提供——㊳
- 編集レーダー——㊴

海に関する日本の国際支援

政府開発援助（Official Development Assistance=ODA）とは、政府や政府の実施機関によって開発途上国または国際機関に供与されるもので、開発途上国の経済・社会の発展や福祉の向上に役立つために実施する資金・技術提供による協力のこと。最近まで、日本のODAはアメリカに次いで世界第2位の規模にあり、150を超える国と地域に対して実施され、日本の国際社会に対する貢献の重要な柱の1つになっている。

飢えや貧困に苦しみ、十分な食料や飲み水が得られなかったり、教育や医療を満足に受けられなかったりする人々は、世界の人口約60億人の8割以上を占めるといわれ、環境・人口・AIDSなど、地球規模での問題も山積している。ODAを通じて途上国の発展を手助けし、地球全体の問題解決に努める日本に対して、いまや世界各国から寄せる期待も大きなものとなっている。

その一方で、ODA事業の実施現場のほとんどは開発途上国にあるために、事業の実態や成果、これに携わる関係者の姿が一般国民からなかなか見えにくいという側面があり、国民からは「支援を受ける国にとって本当に役立っているのだろうか？ 援助が感謝されているのか？」という声も聞かれる。また関係機関の情報誌においても、ほとんどは開発途上国における陸上分野での支援活動の紹介で、海に関するものは極めて少ない現状にある。

今号では、ODAを中心に当協会の取り組みも含め、海に関する開発途上国への技術支援について、日本の関係機関や団体、一部NGOなどの活動ぶりを探ってみた。



トンガでの養殖プロジェクト（写真提供：JICA）

日本の政府開発援助（ODA）とその現状

外務省経済協力局政策課 企画官

つかだ たまき
塚田 玉樹

聞き手：日本海難防止協会 企画国際部長

ますだ ただし
増田 正司

はじめに

増田 今号では、海洋汚染や環境問題などを含め、海に関する途上国への日本の政府開発援助（以下、ODA）がテーマの1つとなっています。したがって、このODAの基本的なことについて、外務省経済協力局政策課の塚田企画官にお話しを伺います。

塚田 よろしくお願ひします。

増田 まずは、外務省の経済協力局というのは、どんなお仕事をされているところなのか、ということからお話してください。

塚田 わかりました。ODAというのは間口が広くて、政府の中でも13省庁にまたがっています。経済協力局は、その政府全体にまたがるODA業務の中核となって、調整する立場にあります。

また外務省は、予算面でも政府全体のODA予算の約6割を占めていることから、単に調整業務だけではなく、政策の企画立



「日本の国民のためにあるODAの意義を見つめ直してほしい」と熱く語る塚田企画官

案などにおいてもリーダーシップをとって他の省庁と緊密に連絡しながらその役割を果たしています。

ODAの大綱（理念、援助実施の原則、援助政策の立案や実施、実施状況の報告などに関する定め）に基づいて効率的・効果的に運営していくのが、経済協力局の一番中心の仕事です。

増田 ODA予算は、すべて外務省で扱っているのではないのですか？

塚田 違います。ODA予算は毎年削減されていますが、金額でいうと7,862億円の政府全体の予算のうち、外務省分は4,900億円位となっています。

増田 そうすると、残りは関係する省庁が



聞き手の増田部長

独自で持っているということですね？

塚田 そうですね。関係省庁は、技術協力の予算が多いのですが、円借款などを行う国際協力銀行（JBIC）を抱えている関係で財務省が金額的には多くなっています。

ODA の意味と形態

増田 そうですか。次に、ODA 入口のところでのお話や形態といったことについてお話しください。

塚田 まず、ODA というのは日本政府が途上国の政府や国際機関に対して行われるもので、途上国の経済・社会の発展や福祉の向上を図るための、資金や技術提供による協力のことです。

欧米では、教会といった政府とは無関係の団体、NGO や個人ベースでの支援・協力が進んでいますが、しかし残念ながら日本では、このような草の根レベルの活動はあまりなく、現在海外で活躍している NGO の多くも政府資金を使って活動している状況にあります。

ODA の形態については、1. 国際機関への出資や拠出と、2. 二国間援助があります。通常 ODA という場合は、日本政府と途上国政府との二国間援助を示すことが多く、二国間援助の場合は①途上国の政府に返済義務を課さずに開発資金を供与する無償資金協力。②研修員への教育、専門家や青年海外協力隊の派遣など、途上国の「人づくり」を行う技術協力。③途上国の政府に、長期返済や低金利など緩やかな条件で開発資金を貸し付ける有償資金協力（円借款）。の3つがあります。

無償資金協力の方は、小さな学校や病院

を建てるといった規模の小さいものが多く、円借款の方は、道路や発電所の建設など何百億円といった大型事業で、無償資金協力では対応できない規模のものを行います。

増田 そうすると、金額規模の多い少ないによって、無償資金協力と円借款に区別されるのですか。

塚田 そうですね。あとは事業内容も、無償資金協力は医療や教育などの採算の取れない社会セクターなどが中心になります。勿論、ODA なので基本的に採算の取れない事業なのですが、なかでもシビルミニマムといわれているものです。

円借款はどちらかというと、有料道路や港湾施設とか発電所といったインフラの基盤に立った経済活動によって、一定の収益性を確保できる事業が該当します。そして、その活動を含む経済全体が成長すれば税収も増加しますから、その一部で借款を返済していくことになります。

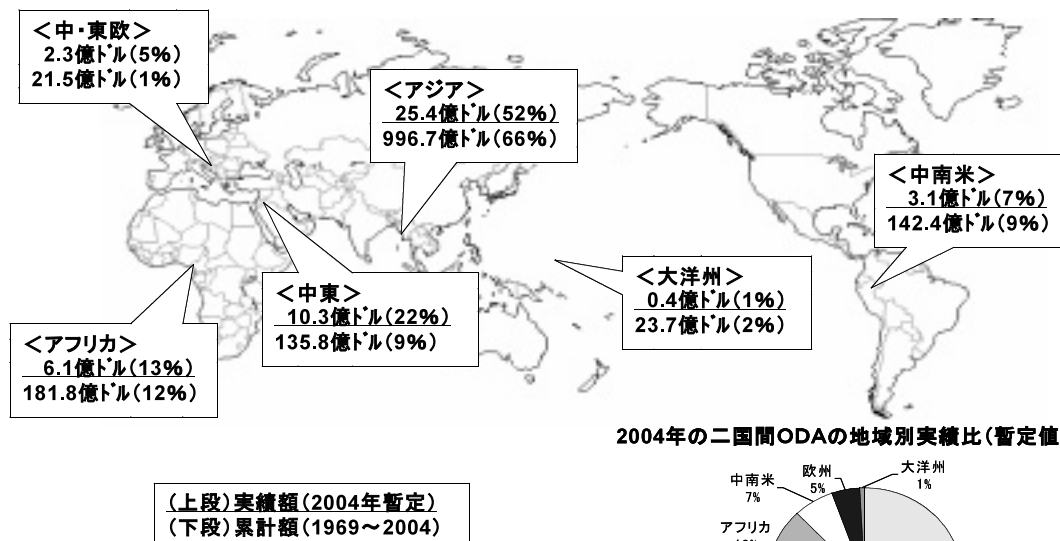
関心は、アジアからアフリカへ

増田 二国間援助による ODA の地域的配分は、どのような状況になっていますか。

塚田 【図1】の通りです。アジアが全体の5割以上を占めていますが、アフガニスタンやイラクといった紛争後の平和定着のための支援や、小泉首相が「アフリカへの支援強化を3年間で倍増する」と表明したこともあって、最近では中東やアフリカへの ODA が増えています。

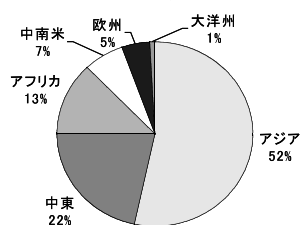
アフリカには、欧米を中心に全世界からこれまで40年にわたってアジアへの投入額を上回る ODA を投入してきましたが、経済成長は停滞したままなのです。かつて、

【図1】 二国間 ODA の地域的配分



(注)その他、各地域にまたがる調査団派遣、行政経費、開発啓発費など地域分類が不可能なものがある。

2004年の二国間ODAの地域別実績比(暫定値)



東アジアはアフリカよりも貧しかったのですが、ODAによって1990年代の始めには1人当たりの国民総生産が逆転し、いまでは支援の手を離しても自力で発展を継続できるまでになってきています。一方、いまのアフリカはODAという生命維持装置を抜くとパタッと倒れてしまう状況にあり、紛争防止やテロ対策、資源開発といった観点からも、国際社会の関心はアフリカに集まっています。

したがって日本政府も対策として、アフリカにおける「モデルとなる国づくり」に取り組んでいます。

開発目標の達成は困難か

増田 MDGsというのはどのようなものなのでしょうか。

塚田 2000年9月にアメリカのニューヨークで国連加盟の189カ国によって採択された「ミレニアム宣言」と1990年代に開催さ

れた国際会議で採択された国際開発目標をまとめたもので、2015年までに1日1ドル未満で生活する世界の貧困層を半減させるといったことなどを掲げています。また、いくら投入したかではなく、どのような結果を出したかに重きが置かれています。これは、1990年代から日本が一貫して主張してきた考え方です。

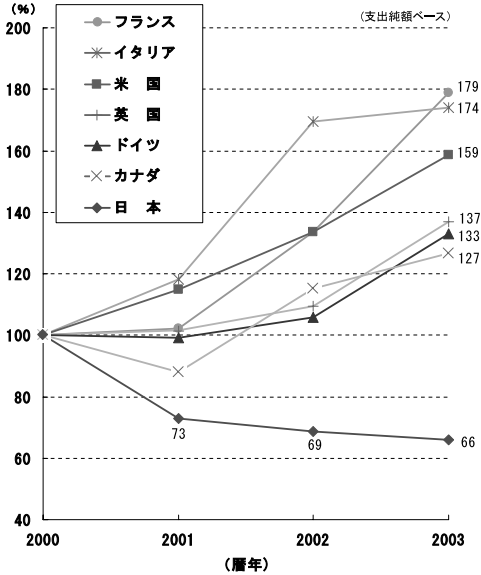
一方、ODAの量については、先進国は2015年までにそれぞれ自国のGNP対比0.7%にすることを努力目標にしているのですが、経済規模が大きいこともあって、アメリカと日本が達成できないでいます。

【図2】で示す通り、2000年を100としてその後の3年間を見ても、主要6カ国のODAが増加するなかで日本だけが減少・停滞といった状況にあります。

増田 日本にとって、0.7%という数字は非常に困難だと思うのですが。

塚田 0.7%は、日本円で3.7兆円に相当す

【図2】 G7のODA実績：2000～2003



るので、実現は困難だと思います。そのかわりに、中期的な目標として、日本としては今後5年間で100億ドルを積み増すことを、総理がサミットで表明しています。

先頭国から後走国に

増田 ODAの額では、日本が先頭を走っていると思っていたのですが。

塚田 拠出額の面では【図3】の通り、2000年までは確かにトップに位置していて、2004年にアメリカに抜かれはしたもののギ

リギリ第2位にありました。しかし、フランス・イギリス・ドイツなどから激しく追いつけられていることから、数年後には第5位に落ちているかも知れません。

増田 海賊やテロ問題にもODAが使われているのでしょうか。

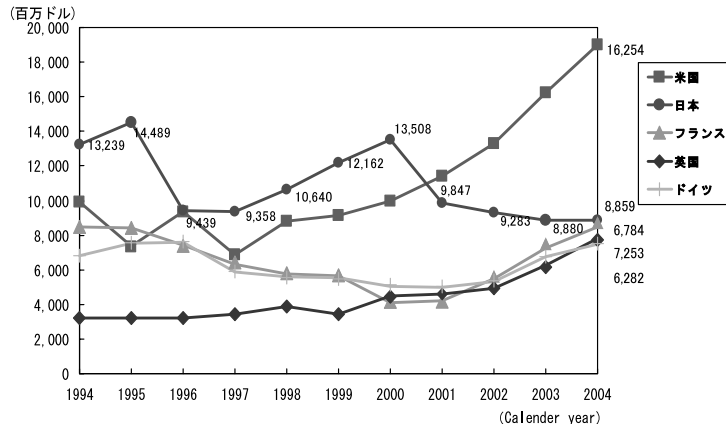
塚田 海賊やテロ対策にODAを使うのは、ODAの大綱上、微妙な面もあり、特にテロ対策へのODAは途上国の軍事的能力を強化する可能性もあるので、慎重に対応する必要がありますが、国際的な取り組みが求められていることから、例えば、日本がODAとして直接、インドネシアに海賊を追跡する小型船を供与する場合にしても、具体的に個々に判断して対処しています。

増田 マ・シ海峡周辺の国は、すべてが無償供与を受けているのですか。

塚田 マレーシアなどは、無償資金協力を卒業し円借款もいらないという国ですが、無償資金を少し緩め、中所得国にも国境を越えるような事業には無償供与できるような新スキームを現在、予算要求しています。

インドネシアだけではなく、周辺のタイやマレーシアを含めた地域ぐるみの一貫し

【図3】 ODA実績の推移



(出典：2004年DAC、支出純額ベース、2004年のみ暫定値)

た対策を取るための制度づくりを支援しようという試みです。

マレーシアに練習船を

増田 私ども協会の事業の1つとして、日本財団の助成によるものですが、マレーシアに新たに発足した海上法令執行庁に、船員を養成・訓練する練習船を渡そうと、現在取り組んでいます。

塚田 そうですか。通常であれば、日本のODAのスキームでということになるのでしょうか、実はマレーシア・シンガポール・タイなどは盲点になりがちで、多分ODAとは違う仕組みがほしいということなのでしょうね。

増田 ほかに海がらみ、あるいは船がらみといったODAはありませんか。

塚田 実は、これまで海といった切り口での統計を取ったことはありませんが、調べた範囲では、冷凍倉庫の建設や漁船建造と

いったインフラなどの水産関係の無償供与、港湾整備などの一般無償供与、国交省や海上保安庁における技術協力としての海賊対策・海上や港湾の保安・船員教育・海難審判や海上保安行政・海事教育などといった項目がありました。

日本が津波から住民を守る

増田 特に、海に関係するODAで、最近、注目を浴びたものはありませんか。

塚田 約1,200の島々から成るモルディブ共和国の首都・マレ島の周囲に、日本のODAによって建設した護岸堤（防波堤）が該当すると思うので、それを紹介します。

日本政府は、「サイクロン発生都度、同島が高潮の被害を受けて首都機能が麻痺してしまう事態を救ってほしい」というモルディブからの要請を受けて、1987年から2002年にかけて、無償資金総額75億円をかけて4次（第1次=西岸、第2次=東岸、第



ODAによる防波堤建設が完成したモルディブ共和国の首都・マレ島の全景。(写真提供=パシフィックコンサルタンツインターナショナル)

3次=南岸、第4次=北岸)にわたって護岸堤の建設を実施し、これを完成させました。建設当時は、「小国には巨額な資金協力だ」と批判も浴びたそうです。

2004年、スマトラ沖大地震によってインド洋の周辺国は甚大な被害を受けました。当然、海拔1.5mほどの平坦な土地のマレ島も2/3が海水に浸かる被害を受けましたが、死者の発生や建物の倒壊といった深刻なダメージは被らずに済んだのです。それは、日本が建設した護岸堤が押し寄せる津波に対する「壁」となって同島を守り、被害を最低限に食い止めたからにほかなりません。

メディアでも「日本のおかげで助かった」という住民の声とともに、護岸堤を取材しようと南部の海岸までタクシーに乗った日本人記者に、運転手が「日本が造ったあの壁がなければ、今頃マレはもうない」と話し、「助けてくれた日本人から、こんな時にお金を受け取る訳にはいかない」と、決して料金を言わなかった。というエピソードを紹介しています。

勿論、モルディブの大統領からも「国民挙げて感謝している」といった主旨の謝意が、日本政府に届いています。

世論調査結果の把握と反映

増田 そうでしたか。次に、ODAへの国民の声もあろうかと思うのですが、そのあたりについてはどのように捉え、どう生かそうと考えていますか。

塚田 いま、国民の間には「経済が厳しいのに、なぜODAをやるのか?」とか、「国の財政が厳しいのだからODAに回す予算

はない!」との声があります。外務省として強調しておきたいのは、「ODAは、決してよそ様のために利他的に行っているものではなく、日本国民のために行っている」ということを理解してほしいのです。



具体的には、1つは、貧困撲滅という人類共通の課題に、日本としても責任ある国際社会の一員として貢献する必要があるのです。そして、それを通して国際社会からの共感と信頼を得ることになるのです。

現に、途上国などの国民においては、日本(人)に対する尊敬の念は大きいものがあります。「日本がこれを造ってくれた。日本がこの時に助けてくれた」ということに対する有形・無形の信頼感があるのです。それが日本の安全や困った時の応援につながっているのです。

例えば、日本の国連の常任理事国入りの件にしても、日本単独であれば、世界の約190カ国のうち反対するのはほんの一握りの国で、ほかの圧倒的多数の国は賛成を表明しています。そういった信頼感を醸成してきた柱が、50年継続してきたODAではないかと思います。

2つ目は、日本の安全保障関係で、特に最近におけるマラッカ海峡の航行安全や海賊問題です。こういった治安やシーレーン

の安定などは、周辺途上国の安定や経済的繁栄がかなってこそ実現するのです。

増田 おっしゃる通りですね。周辺国が海峡をしっかりと管理してこそ、そこを航行する日本の船舶の安全が確保されることになるのですからね。

塚田 これまでに述べた海賊やテロ対策のほか、国際的な組織犯罪や麻薬への対策にも ODA が使われています。

もう1つは、外交政策の一環として、ODA は途上国と良好な二国間関係を築くための下支えとなっています。大気汚染や鳥インフルエンザなどの環境や感染症といった、地球規模で発生しているさまざまな問題について ODA を使い、発生した国内でそれらを食い止めることによって、日本国民の生活が守られることになるのです。

最後に、日本企業が途上国を含む外国において活動を展開するうえで、必要なインフラを整えるのに ODA が使われます。たとえば、中国は日本経済を支えるほどの重要なマーケットになっていますが、文化大革命の混乱から抜け出し、改革開放に踏み切ったときに、「中国がクシャミをすれば日本企業が風邪を引く時代」が、やがてやってくると予測できた人はいたでしょうか。

これも、日本の ODA によって中国の経済が開放され、国際市場として発展した結果であり、日本企業も直接投資の形で進出し、いまでは「中国経済なくして日本経済は成り立たない」といわれるまでになっています。

こうした長期的・マクロ的な ODA の効用を考えれば、決して ODA が役に立っていない訳ではないことを、わかってもらえ

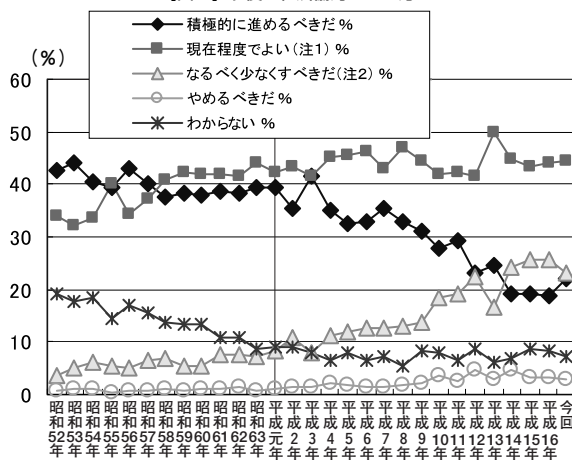
るのではないのでしょうか。

内閣府が実施している、経済協力のあり方についての世論調査があります【図4】。注目しているのは、「現在程度でよい」とする国民の割合が一貫して40%台の半ばをキープしていること。「積極的に進めるべきだ」とする声が90年代半ば以降、落ちていること。「なるべく少なくすべき」という声がジリジリ上がっていることです。しかし、「現在程度でよい」と「積極的に進めるべき」を合わせれば60%をはるかに超えることから、世論の相場観としては「いま程度の ODA は進めるべき」というあたりにあるのではないかと認識しています。

なお、「なるべく少なくすべき」と考えている批評家などが、テレビや新聞でアピールすると、国民も錯覚を起こして国民自身が「ODA なんかやめるか少なくすべきと考えている国民が大勢だ」と誤解しがちです。

平成17年の調査では、「現在程度でよい」が0.4ポイント上昇に加え「積極的に進めるべき」が3.3ポイント上昇し、一方、「なるべく少なくすべき」は2.6ポイント下降

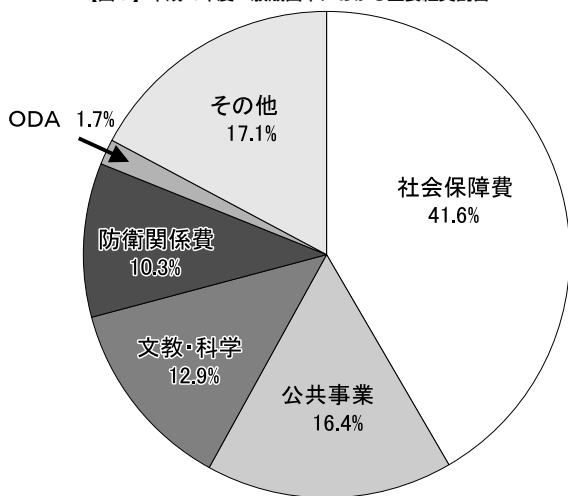
【図4】今後の経済協力のあり方



したことから、私は個人的には、経済も少しずつよくなってきていることから、「世論の風が変わってきつつあるのではないか」と考えています。

ODA は、どうしても日本国内の経済や財政状況に振り回されるところがあります。経済協力のあり方で「なるべく少なくすべき」「やめるべき」と回答した人たちの理由も、「国内の経済状況がよくないから」と「国の財政状況がよくないから」が1位と2位を占めていますが、歳出における一般財政に占める ODA の割合は、平成16年度では1.7%に過ぎません【図5】。

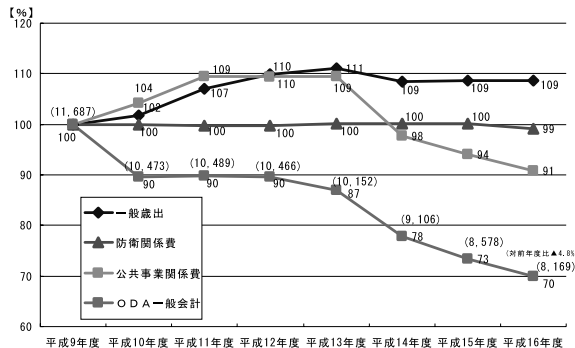
【図5】平成16年度一般歳出中における主要経費割合



したがって、ODA が財政赤字の大きな原因を作っている訳ではないのです。ODA を切り刻んでも、財政改革に対する寄与度は極めて小さいものであり、国際関係のなかで日本が受けるダメージの大きさを考えると、改めてそのバランスを国民レベルで問い直す必要があるのではないかと思います。

日本における主要な経費と ODA との比較を年度別に【図6】に示しましたが、ほ

【図6】ODA とその他の主要経費比較 (指数)



かの関係費に比較しても ODA は圧倒的に“深堀り”されています。1997年を指数100として、一般歳出はほぼ横ばいのなか、ODA は昭和17年度で67という、湾岸戦争前の1989年度の水準にまで落ちている状況にあり、決して法外な経費を支出している訳ではありません。

援助の意義を見つめ直そう

塚田 ODAを「お付き合い。会社の交際費」程度にしか考えない人もいます。確かにそういった要素も幾分ありますが、貧しい人々を裕福な人が助けるのは当然という欧米的な考えとは異なり、日本の ODA の哲学は「途上国と一緒に国づくりをし、そうした途上国の努力を支えていく」というもので、日本として世界に誇るものなのです。
 増田 日本も、終戦後においては逆の立場にあったと聞いていますが。

塚田 そうです。まさにそういった国際支援を受けてきた立場にあったのですから、援助の意義を改めて見つめ直してはどうでしょうか。

増田 本日はお忙しいなか、大変参考となるお話を聞かせていただき、ありがとうございました。

座談会：重要さを増す日本の技術協力

国際協力機構

社会開発部第三グループ運輸交通第一チーム チーム長

社会開発部第三グループ運輸交通第一チーム

総務部 広報室 広報チーム

聞き手：日本海難防止協会 企画国際部長

くらしな よしろう
倉科 芳朗
いしはら まさとよ
石原 正豊
かじさわ ちえこ
鍛冶澤 千重子
ますだ ただし
増田 正司

はじめに

増田 さて、先日の外務省担当者との ODA に関する対談に続き、ここでは国際協力機構（以下、JICA）の3氏に JICA の主な活動状況などを伺いたいと思います。



聞き手の増田部長

倉科・石原・鍛冶澤 どうぞ、よろしくお願ひします。

増田 まずは、JICA 設立の経緯などから紹介ください。

倉科 わかりました。当機構の前身である国際協力事業団（JICA）は、1974年8月に、それまでの海外技術協力事業団（OTCA）と海外移住事業団（JEMIS）が母体となり、国際協力を一元化し実施していこうと設立されたものです。その後、2003年10月に新たな国際協力機構（JICA）として発足、現在に至っています。



運輸交通第1チームの倉科チーム長

緒方貞子さんが理事長に就任した最近では、学生諸君の就職したい職業の候補にも挙がるなど知名度もあがってきて、うれしく思っています。

日本の技術協力事業は、1945年の終戦後に世界の多くの国から借款などの支援を受け、復興が一段落した1954年10月に国際協力組織であるコロンボプランに加盟し、スタートしました。

日本も、このような支援の上にあるの発展があることを忘れてはなりません。当時の人たちも、「受けた支援への感謝を返したい」との思いが強かったのではないのでしょうか。その思いの一端を、いまでも JICA が担っている訳です。

増田 なるほど。国内外の拠点や職員数な

どはどのようになっていますか。

倉科 国内には19カ所の拠点、また海外には約90カ所に在外事務所・駐在員事務所・ボランティア調整員事務所を置き、各国のニーズに対応したさまざまな事業を展開しています。また、2004年3月末時点での常勤職員数は1,300人余りとなっています。

増田 国内の拠点では、主にどのような仕事をされているのですか。

倉科 海外からの研修員を受け入れたり、地域に国際協力の情報を発信するなどのほか、一部では青年海外協力隊員が現地に赴く前の研修を実施しています。



運輸交通第1チームの石原さん

石原 ほかでは、開発教育の一環として青年海外協力隊のOBや職員による小中学校への出前授業なども行っていますし、青年海外協力隊員募集の説明会を開くこともあります。

主な取り組み

増田 次に、JICAの主な活動についてお聞かせください。

倉科 一般的なイメージは、舞台に立つのはあくまでも相手国の人たちで、JICAは裏方としての活動を行っていると言えます。

主な事業としては、1. 地域別、国別の

協力計画づくり。2. 技術協力プロジェクト、研修員受け入れ、開発調査、無償資金協力にかかわる調査、災害緊急援助といった相手国の現場ニーズに対応した協力。3. ボランティア派遣、草の根技術協力、国際協力人材センターの運営といった市民参加による協力。などがあります。

増田 技術協力のために海外に派遣されている人たちも相当いるのでしょうか。

倉科 そうですね。【図1】に示す通り、2003年度だけでも167の国や地域から研修員1万6,277人を日本に受け入れ、また、専門家や青年海外協力隊員などを1万2,548人派遣しました。私たちが調査団で東ティモールに行った時などは、JICAの制度で来日した経験がある大臣が、日本語で話しかけてくるなど、少しずつ繋がりが深まっていることを肌で感じています。

JICA 事業の実績

協力の内容	2003年度	累計
援助対象の開発途上国・地域数	167国・地域	—
研修員受入数	16,277人	275,453人
専門家派遣数	2,946人	70,871人
調整員派遣数	7,763人	182,836人
青年海外協力隊員派遣数	1,310人	25,529人
シニア海外ボランティア派遣数	539人	1,964人

(2003年度末時点)

協力隊員などになるには

増田 JICAの活動に参加したいと考えている人も多いと思うのですが、青年海外協力隊員などのボランティアとなるには、どのような条件があるのでしょうか。

石原 特に重い制約を課している訳ではありません。①健康であること。②意欲と情熱を持っていること。③派遣期間は概ね2年間。④青年海外協力隊員の場合は年齢が

20～39歳。などでしょう。また、派遣前研修も受けることになります。

増田 青年海外協力隊員も自身の生活があると思うのですが、彼らはまったくの無報酬で貢献しているのでしょうか。

倉科 十分とはいえませんが、日本の場合は派遣先（国）によって、月270～700米ドルの現地生活費が支給されます。また、住まいは相手国から提供され、往復の渡航費はJICAが負担します。さらに、無職や無給休職で参加する場合には、海外派遣の間、国内で一定額が積み立てられる国内積立金の制度もあります。

増田 青年海外協力隊員数は、相手国から要請される派遣人数を十分確保できる状況ですか。

倉科 分野によってアンバランスなものとなっています。例えば、日本語教師や村落開発では希望者が多いのですが、漁業や養殖といった水産分野では、総じて相手国の要請に応えきれていない状況にあります。

増田 このような希望者は、リストアップされているのでしょうか。

倉科 リストから適任者を選出するのではなく、年2回の募集を行っています。募集内容はJICAのHPに掲載し公開もしています。

増田 高齢者もボランティアとして参加できるのですか。

鍛冶澤 40～69歳の希望者には、シニア海外ボランティアという制度もあります。団塊の世代が定年を迎えることもあり徐々に注目を集めています。

また、最近においては「私も何かの役に立ちたい」と考え応募する女性も増え、青



広報チームの鍛冶澤さん

年海外協力隊員として派遣される男女の割合も、女性が58%と多くなっています。

これまでの協力はアジアが中心

増田 JICAの予算も毎年減少しているのですか。

倉科 JICAの予算は、政府からの交付金のほか外務省が所管する無償資金協力のうちでJICAが担当実施した額などで構成されていますが、いまは90年代後半のピーク時の2/3程の額ではないでしょうか。

増田 JICAが実施してきた技術協力は、やはりアジアが中心なのですか。

倉科 そうですね。2004年度におけるJICAの技術協力を例にしますと、アジア=37.6%、北米・中南米=14.8%、アフリカ=14.1%、中東=8.7%、大洋州=3%、ヨーロッパ=2.5%の順になります。

海に関する技術協力

増田 技術協力で、海に関する実績をピックアップすることは可能ですか。

倉科 同じ2004年度の技術協力を分野別にみると、公共・公益事業=14.6%、人的資源=13.9%、計画・行政=13.8%、農林水産業=13.3%、保健医療=9.9%、鉱工業

=4.6%、社会福祉=2.1%、エネルギー=2%、商業・観光=2%、その他=23.9%となっていますが、海といっても分野の幾つかを重複していますから、それだけを抽出するのは困難だと思います。

ただ、政策立案に必要な調査を行う開発調査というのがあるのですが、調べたら海上交通に関しては、港湾分野と海運・船舶分野を合わせ30%前後という数値があり、この数値からある程度イメージできるのではないのでしょうか。

増田 海に関するプロジェクトとしては、具体的にどのようなものがあるのですか。

鍛冶澤 港湾分野、海運・船舶分野以外の海に関する案件として、世界各地で養殖改善や漁業振興といった水産分野の案件や、サンゴ礁保全や海洋保護といった自然環境保全分野の案件も行っています。

また、先のインド洋津波では、海岸線に住む零細漁民が大きな被害を受けましたが、JICAも日本政府のもと、新しいコミュニティづくりや漁業支援にあたっています。

石原 最近では安全の確保に関するプロジェクトが多くなっています。例えばフィリピンでは新しくできた海上保安庁に対し、日本の海上保安庁から専門家を派遣して人材育成を行っています。また、インドネシアでは新しく発効したSOLAS条約に対応するため、港湾保安体制の強化のための開発調査を実施しています。その他の流れとしては、プログラムアプローチという取り組みも進めています。これは1つの開発課題を解決するために複数のプロジェクトを組み合わせるもので、例えば、ベトナムでは円借款で南部に整備される国際港湾の詳細

設計をJICAで実施していますが、整備された港湾が民間参入などにより効率的に運営されるよう、港湾管理制度の改革に向けたプロジェクトも実施しており、ソフトとハードを組み合わせた取り組みによってベトナム南部におけるゲートウェイ港湾の実現をめざしています。

現地に根づいた信頼と技術

増田 いまも強く記憶に残っている活動はありますか。

倉科 5年ほど前のことです。ケニアの農村に青年海外協力隊が8年間入り、その後10年間の空白が生じたために、JICA事務所員の記憶からもそのことが忘れ去られていました。

ある日、福岡出身の青年海外協力隊員が巡回指導を実施した際に、「中国のプロジェクトが入っていた」と聞き、見に行ったそうです。その場所は田んぼが広がり、多少不並びの稲が逞しく生長していたそうです。隊員が英語の分かる現地の人を探し出して事情を聞いたら、実はこの田んぼは日本の青年海外協力隊員によるものだったことが判明しました。

その田んぼの近くの倉庫には、使用中の脱穀機と予備（新品）が格納されていて、聞けば、生産者たちが互いに資金を出し合い購入したとのこと。なぜ、予備機を備える気になったかには、青年海外協力隊員が「いま使用中の脱穀機が壊れた時のために、資金を集めて同じ機械を購入し、管理しなさい」と帰国間際に言われたからだったのです。

彼らは、帰国した隊員の言葉だけを信じ

て、目的を実現させるためにあらゆる手段を講じたそうです。

まさに、お互いの信頼関係なくして実現は困難な事例かと思います。

関心ある方は身近なところから

増田 いい話ですね。ではここで、読者に強調したいことをお話してください。

倉科 皆さんには「国際協力は、決して特別なことではない」ということを理解してほしいことです。ぜひ JICA の活動に関心を持ってほしいし、HP にアクセスするか、全国各地の JICA の国内機関にある資料を読み、皆さん自身ができ得る身近なところ

から始めてくれることを願っています。

石原 関心ある方には、ワンディボランティアといって、JICA で招へいた途上国の青年と一緒に日本の町を散策しながら、電車の乗り方から買い物の仕方まで、実用的な日本語を教えるという企画を実施していますので、ぜひ参加してみてください。

増田 それでは、続いて海に関する事業例について、苦労話や成果・課題といったことも含めて具体的な活動を紹介ください。

鍛冶澤 わかりました。それでは、2例について現地で活動している専門家からの投稿を紹介しましょう。

I パラオでの国際サンゴ礁センター強化プロジェクト

JICA チーフアドバイザー かわぞえ ひろまさ
川添 浩正

日本に好意的なパラオ国民

国際サンゴ礁センター強化プロジェクトは、日本から南へ約3,000km離れた美しい小さな島国、パラオ共和国(人口約2万人)で活発な活動を展開している。

パラオ共和国は、これまで多くの国に統治され続け、1994年にやっと完全独立を果たした、新しい国である。日本も太平洋戦争前に約30年間統治していたことがあるが、対日感情は非常に良い。日本が統治していた頃には、パラオ国民には名字がなかったことから、日本名を名字にあてた人が相当数いる。

例えば、カトウ、クロダ、ヒガ、アオキなどなど、なかにはタニグチサン、イチカワサン、とサンまでついた名字もある。また、日本語の大丈夫は、ダイジョウブとそ

のままの意味で通じ、ツカレナオーシ(疲れ治し)は仕事の疲れを治しに一杯飲みに行こう、という意味で通じている。

センター支援に至る経過と現状

さて、このプロジェクトが開始された経緯は、1994年5月に日米次官級会合において、コモンアジェンダの新たな協力分野の1つに「サンゴ礁」が追加され、また1995年6月に開催された「国際サンゴ礁イニシアチブ」会合において、アジア、太平洋地域におけるサンゴ礁の研究拠点として、パラオ共和国に研究センターを設置することを検討する、という旨が表明された。その後、パラオ共和国の政府はわが国に対し、サンゴ礁および関連する海洋生物の研究活動やその保全についての啓蒙活動を行うセンターの建設について、無償資金協力の要



パラオ国際サンゴ礁センターの全景

請を行ない、同センター（8.3億円）が2000年8月に完成した。

次に、同サンゴ礁センターの組織強化・自立発展を支援するため、2002年10月1日から4年間の予定で技術協力プロジェクトを開始、現在は最終年に入っている。

プロジェクトの目的と課題克服

プロジェクトの目的として主なものは、1. 研究者の育成および能力強化。2. 水族館に対する展示のレベルアップ。3. モニタリング調査。4. 環境教育。ということであったが、上記1の人材育成については、世界に通用するだけの研究者を4年間という限られたプロジェクト期間内で育成するのは、なかなか困難である。

もともと、このプロジェクト開始時に研究者と呼ばれるレベルのパラオ人がいたのであればともかく、「サンゴ礁の研究者がまったくいない」という状況からのスタートであったため、短期間に国際レベルまで到達する研究者の育成は、非常に困難なものであった。

しかしながら、これまでの3年の間にわが国の技術協力で育った研究者の卵たちが、自分たちの力で、これから世界に向けてサンゴ礁保全のために包括的な研究プロジェクトを立ち上げようとしているほか、現在、



パラオの研究者を指導する行平専門家（写真中央）

日本とオーストラリアでそれぞれ修士号や博士号を取得すべく勉強中の者もいるなど、当センターの研究者たちは積極的な努力を行なっている。

彼らが自立した暁には、パラオの海、ひいてはミクロネシアの海中の大自然が守られるであろうと期待されている。



国際サンゴ礁センターを活用し環境教育活動を行う青年海外協力隊の中端隊員（左）

地球を守るための積極的論議を

現在、世界各国が集まる国際会議などにおいて、CO₂排気ガス規制や温暖化防止など、大気圏での環境保全が大々的に取り沙汰されているが、大気圏だけでなく、海中にも環境保全の重要なテーマが存在する旨、私たちは積極的にアピールする必要がある。サンゴ礁保全も、温暖化と密接な関係にあり、温暖化によって非常に大きな影響を受けており、今後、大気汚染など同様に、

“美しい地球を守るため”の積極的な議論を国際会議などの場で行なってほしいもの

だと思っている。

II ミクロネシアでの漁業訓練計画

極洋水産(株) 技術士 ^{かわもと}川本 ^{たろう}太郎

協力要請の背景

ミクロネシアは、日本の南方約1,800海里に位置する島嶼国で、行政的にはポンペイ、コスラエ、チューク、ヤップの4州からなる。国土は小さいが、豊かな水産資源と広大な200海里漁業水域を有している。

同国は島嶼国という制約から国内の生産性が低く、貿易収支は恒常的に赤字である。また、「水産資源」を除いて資源らしい資源はなく、経済開発は大きく遅れている。そのため、水産開発に対する期待は高く、これまでも鮪漁業をはじめ数々の振興政策を講じてきたが、いずれも経済的に自立するまでには至っていない。この原因の1つとして、経済開発の担い手である人的資源開発の不足が指摘され、このプロジェクトが要請されることとなった。

このプロジェクトは、JICAによって1998年から計4回の事前調査が行われ、協力内容についての協議を重ね、実施計画が策定された。プロジェクトの実施には、長期・短期を合わせ10人の専門家が投入されたが、筆者は、長期専門家の1人として、漁業・航海分野を担当することになった。

技術協力の国内準備

筆者は準備のため、国内で下記の機関から情報収集を行った。そこで得た情報は、現地赴任後の訓練計画の立案と教材開発に、

国内準備での訪問先

訪問先	収集情報
「教育機関」 東京海洋大学 水産大学校 海技大学校 静岡県立漁業高等学園	訓練カリキュラム、漁業テキスト、漁業実習、レーダー実習、漁労計器、海図、漕艇実習等
「メーカー」 ニチモウ石巻工場 アサヒテックス(株) 古野電気(株)	漁具製作実習 まぐろ延縄漁具 GMDSS実習、 漁労計器実習等

大いに活用させていただいた。

現地での活動内容

このプロジェクトの協力対象機関であるヤップ州にある漁業・海事訓練学校(以下、FMI)は、日本の水産高校に相当する機関である。FMIは、このプロジェクトを通じて漁業訓練と5級海技士レベルの訓練体制整備を目標としていた。筆者はこれらを踏まえ、以下の活動を行った。

(1) 訓練施設・機材の整備

訓練機材リストの作成、訓練用漁具設計、消火訓練棟の基本設計など。

(2) 訓練カリキュラム整備

コース別の訓練計画や時間割の作成、漁民対象ワークショップの企画など。

(3) 訓練教材の整備

漁業、無線通信、漁民ワークショップ教材の作成、漁業実習、レーダー実習などの実習マニュアルの作成、各教科パワーポイント教材の作成。

(4) 教官育成

漁業・航海分野テキスト内容の解説、教材の作成指導、模範授業の実施、試験問題の作成指導、担当科目ローテーションおよび講義手法に関する指導、Plan Do Seeによる訓練品質の向上など。

(5) 学校運営体制の整備

学生訓練記録データベースの構築・運用指導、訓練機材保守管理方法の指導、学校HPの作成

<http://www.comfsm.fm/fmi/index.html>

新任教官の育成に汗する

赴任当時、FMIは設立間もなく、教材も整備されていない状況であったので、赴任当初は教材作成に多くの時間を割いた。特に、漁業と無線通信については教科書もなく教科書作成から始めたのだが、その際、国内準備で得た情報が大変役に立った。

また、多くの新任教官は教務経験がなく、教壇に立つことをためらう者もあった。

そこで、筆者は訓練コース開始前に教科書の読み合わせや教材作成などの準備作業を他の教官と一緒にいき、教官の理解を深め、コース開始後に筆者が最初に模範授業を行いながら徐々に講義を教官に引き継ぐという方法を講じたのである。

この方法によって、経験の浅い教官も一度成功体験を得ると意欲が急に増し、プロジェクト後半には一人で授業を受け持つまでに成長した。

地域漁民との交流

技術移転の一環として、地域漁民を対象にしたワークショップを各州で計4回開催



漁民ワークショップ実習風景

した。内容は、サバイバル訓練や救急救命法などの安全訓練と漁獲物鮮度保持、船外機保守など、

漁民ニーズの高い項目でまとめた。開催1回あたり20~30人程の参加者があり、参加者の評判も良く、その後に定期開催が決まった。

技術協力の意義

ミクロネシアの人々にとって、海は最も身近な存在であり、とりわけ漁業や船に対する関心は高い。

一方、日本ではミクロネシア周辺の海は「南方漁場」として親しまれ、数多くの日本漁船が操業を行ってきた。そのため、ミクロネシアの若者は日本漁船への乗船希望者も多く、なかには10年以上も日本船で活躍している者もいる。

今後、同国の経済的自立のためには、独自に漁業経営を行うにせよ、あるいは外国漁船への乗組員の派遣にせよ、教育環境の整備は不可欠である。その意味で、筆者は「この技術協力は重要な役割を果たした」と思っている。

おわりに

筆者が、このプロジェクトに携わるにあたり、多くの関係者から支援を受けましたが、特に、筆者の任期中を通して東京海洋大学や水産大学校の先生方から貴重なアドバイスをいただいたことに、厚く感謝申し上げます。

国土交通分野における国際協力

総合政策局国際業務室 国際協力官 ^{あべ}阿部 ^{しんじ}真嗣

はじめに

2003年（平成15年）8月に11年ぶりに改定（閣議決定）された「政府開発援助大綱（ODA 大綱）」にも示されているように、開発途上国の発展には、経済開発の基礎となる経済社会基盤の整備をはじめ、計画・政策策定や管理・運営を担う人材の育成が不可欠です。また、水問題、人の交流の活性化、地球環境問題、海賊・テロ対策、防災・減災対策など、国土交通分野に関する国際協力のニーズは高く、これまでの ODA 実績においても大きな比重を占めています。

このため、当省では、以下のような施策を戦略的に推進しています。

- 政策対話を通じた国際交流の実施や NGO など民間団体による国際協力の支援と研修生受入れなどを通じた人材育成の推進。
- 相手国の実情に応じた効果的な協力を行うための援助方針の策定、プロジェクト形成および国際協力評価事業の推進。
- 地球環境問題への対応や安全性向上のための技術開発などの実施。
- 専門家などの派遣、要人招へいなどによる日本の技術・基準の移転。
- JICA など関係機関を通じた技術・ノウハウの移転や国際機関と連携した国際協力の推進。

こうした中、海に関する国際協力につい

ても、海上輸送網の整備および海事産業の振興、開発途上国船員養成事業、港湾施設の維持・管理のための支援、海上保安機関設立のための支援などハード・ソフト両面にわたり幅広い施策が実施されています。

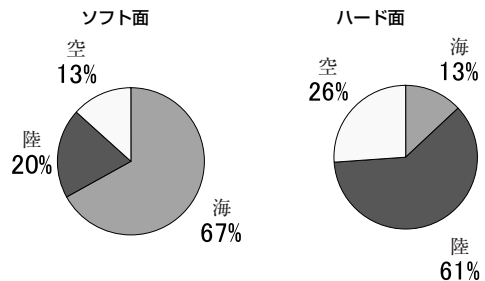
ここでは、個別の案件については述べませんが、海の分野においては人材育成などのソフト面を重視した協力が行われていることが特徴としてあげられると思います。

【図1】は、ハード面での支援を主とする円借款とソフト面での支援を主とする技術協力の2つについて、運輸分野に占める各モード別の割合を比較したのですが、技術協力では海の分野の割合が非常に大きくなっていることがわかります。

これは、ハード整備とともにソフト面での支援を重視する最近の国際協力の流れを先取りしているともいえるかも知れません。

また、最近では、従来の2国間での国際支援に加え、近年、わが国との関係が急速に深化している ASEAN 地域との間で、日本と ASEAN 諸国が一体となって、こ

図1. 運輸分野におけるソフト面・ハード面での支援



の地域の経済発展を図るというアプローチが重要となっています。交通分野においても、「ともに歩み、ともに進む」という精神のもと、ASEAN 地域との協力の強化が進んでおり、次にこうした新たな取り組みについて述べたいと思います。

日 ASEAN 交通連携 ～東アジアとの関係の深化～

経済活動の地球規模化が進む中、政府は近年、目覚ましい成長を遂げている ASEAN との間で日 ASEAN 包括的経済連携構想の実現に向けて2002年から交渉に入るなど、ASEAN との連携を強化する動きとなっています。

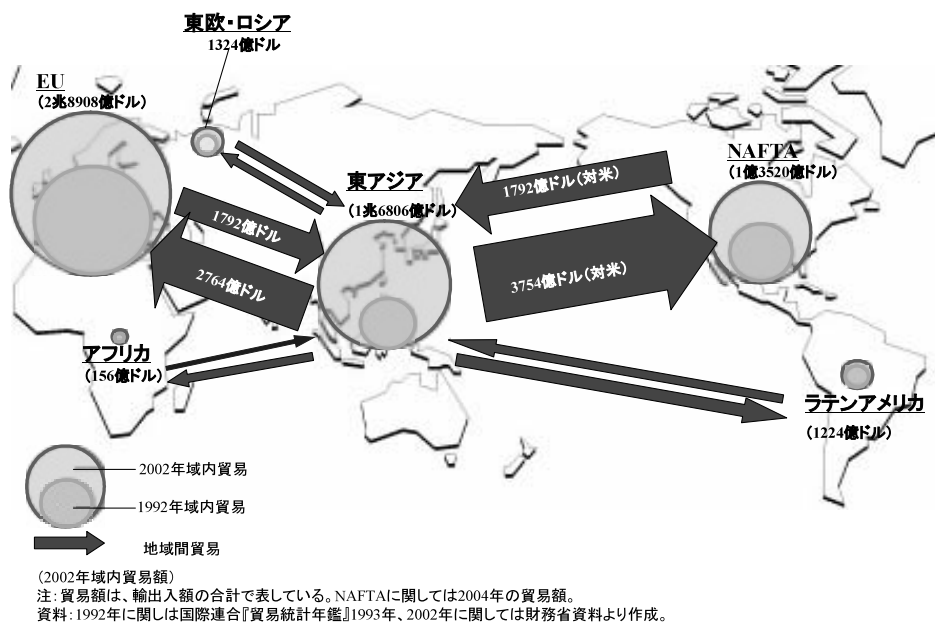
国土交通省としても、そのような動きに合わせ、人流、物流の両面においてわが国と密接な関係にある ASEAN との間で、

貿易・投資などの経済活動に必要な不可欠な交通分野における日 ASEAN 交通連携の取り組みを2003年から進めています。

日 ASEAN 交通連携の目的

交通は、経済活動全体のインフラであり、日 ASEAN が地域連携の強化・経済活動の活性化を図るうえで欠かすことができないものであることから、交通分野における ASEAN との一層の連携強化を図ることが必要です。

また、日 ASEAN 間には、従来から ODA を通じての密接な協力関係はあるものの、最近の諸情勢(FTA 締結に向けての各国・地域の動きの高まり、広域的な環境問題、交通のセキュリティ強化、新技術による安全性強化など)を踏まえて、交通分野における新たな協力関係の構築が必要でもあり



東アジアの域内外貿易の変化と現状

ます。

そのため、交通分野におけるわが国のイニシアチブに基づく日ASEAN間の新しい協力・協調・協働の枠組みにより、

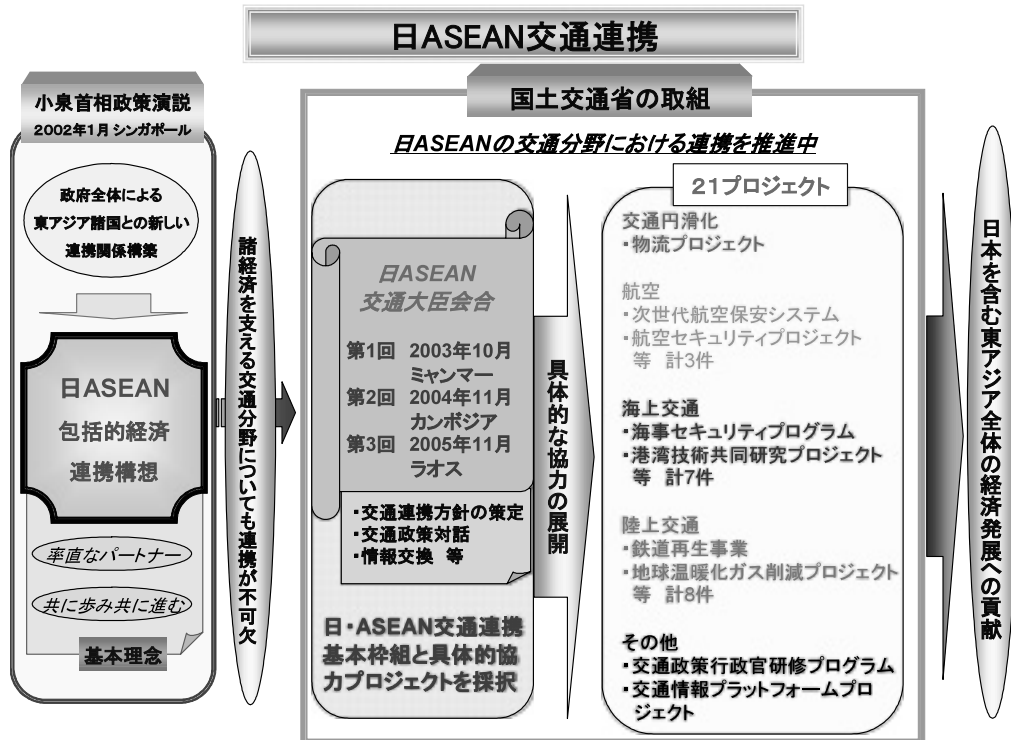
- (1) ASEAN 諸国の持続的発展の促進・支援。
- (2) ASEAN 地域の連携強化の支援。
- (3) ASEAN 諸国・地域と日本との問題意識の共有、政策協調および連携強化を目指すこととなりました。

実施の枠組み

毎年1回開催される大臣級の会合を頂点として、ASEAN 諸国および日本の交通分野の政策担当で構成する以下の会合を定期的に開催し、交通を取り巻く情勢に関する認識の共有、制度などのノウハウの交換、諸課題の検討を行い、ASEAN 地域内なら

びに日本と ASEAN との間で交通分野に関する協力・協調・協働の枠組みの構築および政策協調を図っています。

- (1) 日ASEAN交通大臣会合(ATM+Japan)
ASEAN 交通大臣会合(ATM)に併せて原則毎年秋に開催。日ASEAN間の交通分野協力をに係る重要事項を協議し決定します。
昨年11月にラオスで開催された第3回の日ASEAN交通大臣会合では、共同議長として北側大臣が出席しました。
- (2) 日ASEAN次官級会合(STOM+Japan)
毎年秋、ATM+Japanの直前に開催され、ATM+Japanに向けた最終的な調整が次官級で行われます。
- (3) 日ASEAN交通政策ワークショップ
(次官級会合)
毎年春に日本にて開催されます。日ASEAN交通分野の政策テーマを選定し、



新規プロジェクトの提案などについて検討するほか、必要に応じ、ワーキンググループに検討を行わせます。

(4) ワーキンググループ (WG)

海上交通 WG、陸上交通 WG、航空 WG および交通円滑化 WG があり、それぞれ年 1～2 回開催されます。日 ASEAN 交通協力プロジェクトについて詳細な検討を行い、その結果を次官級会合に報告します。



昨年11月に開催された第3回日 ASEAN 交通大臣会合
(中央左が北側国土交通大臣)

海事分野における取り組み

現在、日 ASEAN 交通連携の枠組みの中では、陸・海・空各分野とその他の横断的なテーマで21のプロジェクトが実施されており、そのうち海分野では7つのプロジェクトが実施されていますが、以下にその概要を紹介します。

(1) 日 ASEAN 船員政策フォーラム

日本と ASEAN 諸国の間で船員政策について意見交換を行う場を創設。

(2) 日 ASEAN 海事セキュリティプログラム

日 ASEAN 地域における海事セキュリティを改善し、SOLAS 条約の実施を支援するため、政策セミナーを開催し、合わせて

保安職員の訓練について協力を実施。

(3) 日 ASEAN クルーズ振興プログラム

日 ASEAN 域内でのクルーズを振興するため、振興方策に関するフォーラムの開催やパイロットプロジェクトを実施。

(4) 日 ASEAN 高速海上輸送ネットワーク

日 ASEAN 海域における高速海上輸送ネットワーク構築の可能性について調査を実施。

(5) ASEAN メガ・フロート普及推進プロジェクト

日 ASEAN 域内において大型浮体施設 (メガ・フロート) 普及推進のための各国の浮体施設へのニーズ調査を実施。

(6) 日 ASEAN 港湾技術共同研究プロジェクト

日 ASEAN における港湾に関する技術向上させるため、港湾構造物の劣化や環境保全についての改善策といった港湾に関する技術的な問題について共同研究を実施。

(7) 日 ASEAN コーストガード設立協力

ASEAN 諸国のうち独立した海上保安機関を設立しようとする国に対して協力を実施。

おわりに

国土交通分野における海に関する国際協力について概略を説明しましたが、本稿が関係者の皆さんの参考となれば幸いです。

なお、ここで述べた取り組みの一部については、国土交通省の国際部門のHP (<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kokusai.htm>) で詳細に説明していますので、そちらもご覧ください。

海上保安庁の国際支援活動

I 活動の概要

海上保安庁総務部 国際・危機管理官付海上保安渉外官

なかむら ひろみち
中村 博通

海賊取り締まり 能力向上のための支援

IMB（国際商業会議所国際海事局）に報告された平成16年の全世界における海賊および船舶に対する武装強盗^{*1}（以下、単に「海賊」という）の発生件数は325件であり、過去2番目を記録した前年に比べ120件減少したものの、依然高い水準にあるといえます。

海域別に見ると、東南アジア海域での発生が最も多く、インドネシア、マラッカ・シンガポール海峡だけでも、世界全体の約4割を占めるなど、依然海賊多発海域となっています。平成17年3月には、日本籍船がマラッカ海峡において襲撃され、乗務員3人が連れ去られるという事件が発生しました。

これらの海賊事件では、依然として銃器などを使用した武装事件が多く、また、乗組員が行方不明となるシージャック事件あるいは、乗組員が誘拐される事件も発生するなど、悪質化、凶悪化しており、さらなる海賊対策が求められています。

わが国は、食料やエネルギーなどの資源の大部分を輸入しており、国際貿易は、わが国の経済や国民生活にとって重要な役割を果たしています。また、わが国の貿易取

扱量の大半は海上輸送により行われ、このうち、アジア・中東地域とわが国との間を航行するタンカーやコンテナ船などの貨物船は、海賊事件が多発しているインドネシア海域やマラッカ・シンガポール海峡を航行しており、これらの海域の海上交通の安全確保と治安の維持は、わが国にとって極めて重要です。

他方、海賊事件が多発するマラッカ・シンガポール海峡は、その大部分において沿岸国の領海であることから、わが国としては、その主権を尊重した上で、海峡の安全確保に協力する必要があります。具体的には、個々の沿岸国の海上保安能力を高めるための支援を行うことが重要だと考えています。

このため、海上保安庁では、平成12年に国際的な枠組みの中で採択した「アジア海賊対策チャレンジ2000」に基づき、これまで各国との相互協力および連携強化を進めるとともに、沿岸国の海上保安能力を高めるための支援を行ってきました。

また、平成16年6月には東京で「アジア海上保安機関長官級会合」を開催しました。同会合では、現下の社会情勢を踏まえ、これまで培ってきた海賊対策に係る協力関係を一層強化することに加え、海上テロ対策分野での協力関係の構築について「アジア

海上セキュリティ・イニシアチブ2004」の採択についても合意し、これに基づき、海上テロへの取り組みを含め、各国とのさらなる相互協力および連携強化や海上保安能力の構築支援を進めています。

具体的には、これまでに東南アジア諸国などに巡視船・航空機を派遣し、寄港国の海上保安機関との合同訓練などを行っています。平成17年においては、フィリピン、インドネシア、マレーシア、ブルネイに巡視船を派遣し、インドネシアではインドネシア海上保安機関職員を対象とした乗船研修を行ったほか、ブルネイにおいては海賊対策連携訓練を行いました。さらに、フィリピンでは国際協力機構（JICA）の「フィリピン海上保安人材育成プロジェクト」の一環であるフィリピン沿岸警備隊（PCG）などに対する海上における法令励行に関する訓練・研修の支援を行いました。

また、アジア各国の海上保安機関の人材育成を図るため、海上保安庁は、平成13年から毎年アジア各国の海上保安機関の職員を対象に、海上犯罪取り締まり研修を開催しています。平成17年は、10カ国・地域から10人が参加して行われました。同研修においては、海賊事件に関与する組織が密航や薬物・銃器の密輸など、他の海上犯罪に深く関わっていることも指摘されていることから、これらの犯罪も対象として研修を行っています。

さらに、海上保安庁教育機関への留学生受け入れといった取り組みも行っています。

海上保安庁では、これらの活動を通じ、アジア地域全体の海上警察力の向上に積極的に協力しています。

(1)海上保安庁と外国の海上保安機関との連携訓練の実施

○2000年

11月 インド沿岸警備隊（インド・チェンナイ）

11月 マレーシア海上警察（マレーシア・ポートケラン）

○2001年

5月 インド沿岸警備隊（日本・鹿児島）

10月 フィリピン沿岸警備隊（フィリピン・マニラ）

12月 タイ海上警察、港湾局（タイ・レムチャバン）

○2002年

3月 インドネシア海運総局、海上航空警察（インドネシア・ジャカルタ）

8月 ブルネイ海上警察（ブルネイ・バンドルスリブガワン）

11月 インド沿岸警備隊（インド・チェンナイ）

○2003年

3月 フィリピン沿岸警備隊（フィリピン・マニラ）

9月 インド沿岸警備隊（日本・神戸）

12月 シンガポール警察沿岸警備隊、海事港湾庁（シンガポール）

○2004年

2月 タイ海上警察、海事局（タイ・レムチャバン）

11月 インド沿岸警備隊（インド・ムンバイ）

○2005年

8月 ブルネイ海上警察、空軍（ブルネイ・ムアラ）

11月 インド沿岸警備隊（日本・門司）



ブルネイ海上警察との海賊対策連携訓練

(2)海賊対策専門家会合の開催支援

- 2000年11月 マレーシア・クアラルン
プール
- 2002年3月 インドネシア・ジャカル
タ
- 2003年3月 フィリピン・マニラ
- 2004年2月 タイ・パタヤ

(3)海上犯罪取り締まりセミナー実施

(JICA=2001年10月から)

- 第1回：2001年10～11月（9カ国・地
域から11人参加）
- 第2回：2002年9～10月（9カ国・地
域から13人参加）
- 第3回：2003年9～10月（9カ国から
13人参加）
- 第4回：2004年9～10月（11カ国・地
域から14人参加）



海上犯罪取り締まり研修

- 第5回：2005年10～11月（10カ国・地
域から10人参加）

(4)留学生の受け入れ

(海上保安大学校=2001年4月から)

- 2003年3月3人卒業（マレーシア、ヴ
ェトナム、フィリピン=2001年4月入
学）
- 2005年3月2人卒業（中国、フィリピ
ン=2001年4月入学）
- 2005年7月4人在学中（タイ=2003年
4月入学）（インドネシア、マレーシ
ア、フィリピン=2005年4月入学）

(5)体験的乗船研修・航空機体験搭乗

- 乗船研修：2003年7月マレーシア（3
泊4日）
：2005年6月インドネシア
（2泊3日）



海上保安庁巡視船による体験的乗船研修（マレーシア）



海上保安庁航空機による体験搭乗（インドネシア）

- 体験搭乗：2004年7月インドネシア、マレーシア
- ：2005年2月フィリピン
- ：2005年10月タイ

海上保安機関設立のための支援

東南アジア諸国においては、海上における治安の維持、安全の確保、海難救助などの業務は、各国の国内事情に応じ、海軍や海上警察などにより分担して行われている状況にあります。そのために必要な知識や機材といったものが不足しているといった問題を抱えているのが現状です。

また、国をあげて行政遂行能力の効率化に取り組むなかで、海上保安業務を一元的、効率的に遂行できるような新たな組織づくりに取り組んでいる国があります。海上保安庁では、これらの東南アジア諸国の海上保安能力の向上や新たな海上保安機関設立に対し、積極的に支援を行っています。

例えばマレーシアでは、海軍や海上警察など11の機関にまたがる海上取り締まり部門を1つにまとめた新たな法執行機関が平成17年2月に創設され、同年11月から運用を始めています。同国では、日本の海上保安庁を1つのモデルに整備を進めています。新しい海上保安機関にとっては、職員の養成、船艇・航空機の効率的な運用、取り締まり手法の統一など、さまざまな課題が山積しています。マレーシア政府から日本政府への協力要請を受け、海上保安庁はこれまでの経験を生かし、また、マレーシア周辺海域の安全がわが国経済の発展に不可欠であることを考慮し、積極的に協力していくこととし、国際協力機構（JICA）

を通じて同国へ専門家を派遣し、政策アドバイザーとしてソフト支援を行っています。

また、フィリピンでは、沿岸警備隊が平成10年に海軍から運輸通信省に移管されましたが、その業務遂行体制はまだ十分なものとはいえ、また、将来の体制整備に欠かせない人材育成の面においても、研修教育カリキュラムの欠如、資機材の不足などから十分な環境が整っていませんでした。そのため、フィリピン沿岸警備隊の業務遂行能力全般を強化し、また、人材育成に関する手法を習得させるため、海上保安庁職員を派遣し技術指導を実施しています。

さらに、インドネシアでは近年、民主化政策の一環として治安任務を軍から分離させ、国家警察に担当させる動きがあります。海上における治安任務についても同様、海軍から独立させ、新たな海上保安機関を設立し、その任務を遂行させるためのシステム作りが進められています。これらの作業を支援するため、海上保安庁の職員をインドネシアに派遣しています。

海上保安庁では、今後とも、このような海上保安機関の設立をはじめ、東南アジア諸国の海上保安機関を支援していくこととしています。

途上国への水路測量技術の移転

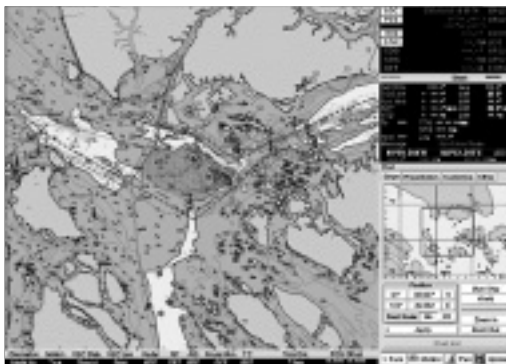
海上保安庁では開発途上国の研修生を対象として、水路測量コース（平成18年から海洋利用・防災のための情報整備）を実施しており、これまで30カ国以上、300人以上の研修生に水路測量の基礎から海図の製作までを教えています。この研修コースは国際水路機関（IHO）から認定されており、

これにより研修修了後の研修生は、自国において国際基準に準拠した海図を製作することができます。

またフィリピンに対しては、電子海図作成技術移転プロジェクト（平成12年6月～17年6月）を実施し、電子海図担当技術者および管理者に対して研修を行い、また、現地での指導のために専門家を派遣しました。平成18年3月からは、航行安全のための水路業務能力強化プロジェクトが新たに発足することに伴い、専門家を派遣することにしています。

マラッカ・シンガポール海峡においては、昭和44年からインドネシア、マレーシア、シンガポールの海峡沿岸3カ国と協力し、同海域における船舶航行の安全、海洋環境の汚染防止などのために水路測量、海図作成、潮汐潮流調査に関し、技術的援助を行ってきました。平成7年からは、これらの水路測量などの成果を基に、同海峡の電子海図の作成に協力してきており、その成果として、同海峡では初めての電子海図が平成17年12月に刊行されました。

これらの研修・技術協力は、各国が作製する海図の精度および防災能力の向上につながり、国際貢献のみならず、当該国沿岸



マラッカ・シンガポール海峡電子海図

を通航する日本船舶の航行の安全に寄与しています。

途上国への航路標識技術の移転

航路標識は、世界のあらゆる船舶が共通に利用できるよう、古くから幅広く世界的に関係国の協調・協力が図られています。

海上保安庁では、特に東南アジア諸国の航路標識の発展と安定的運用に寄与するため、これらの国々の担当職員を対象とした技術協力を行っています。

このうち、平成15年度からは、国際協力機構（JICA）を通じ、シンガポールと共同でASEAN諸国に対する航路標識在外技術研修を開催し、海上保安庁から専門職員を派遣するなど、技術協力の充実強化に努めています。平成17年8月に開催された第3回研修では、カンボジア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、ベトナムの5カ国から合計13人の研修員が参加し、関係諸国の期待が強いことがうかがえます。

また、研修では「国際航路標識協会（IALA）の活動状況」、「航路標識及び衛星航法の国際動向」、「ディファレンシャルGPSの全世界的な運用状況」や「海上交通システム（VTS）と船舶自動識別装置（AIS）を組み合わせた効果的な情報提供や航行船舶管理」など、世界の最新動向と先端技術についての講義が行われました。

国際緊急援助活動への取り組み

わが国では海外の地域、特に開発途上にある海外の地域において大規模な災害が発生した場合など、その被災国政府または国際機関の要請に基づき、国際緊急援助隊の

派遣や緊急援助物資供与などの国際緊急援助活動を実施することとしています。

海上保安庁では、海上における人命救助活動に関する豊富な経験を有する職員や油防除などに対する専門的知識を有する職員などを国際緊急援助隊の派遣対象要員としてあらかじめ指名しています。また、人員や資機材などの輸送のため、海上保安庁が保有する巡視船・航空機から主要派遣対象船舶・航空機をあらかじめ指定し、緊急の要請に応じるための体制も整えています。

平成17年10月に発生したパキスタンなど

大地震における災害への対応を含め、これまでに10回の国際緊急援助活動を実施し、被災地において、行方不明者の捜索・救助活動あるいは海上災害の拡大防止のための専門的助言などを行っています。

海上保安庁は、今後とも国際社会の要請に応えるべく、国際緊急援助活動に積極的に貢献していく所存です。

*注1 = 海賊および船舶に対する武装強盗海賊とは国連海洋法条約第101条において定義されている公海上の不法行為のことをいい、また、船舶に対する武装強盗とは沿岸国の司法管轄内における船舶、または船舶内にある人、若しくは財産に対する不法な暴力行為、抑留、略奪行為、またはそれらに係る脅迫のことをいう。

■主な国際緊急援助活動での派遣実績

	派遣先	派遣人数	派遣期間
ベルシャ湾流出油回収 国際緊急援助隊専門家チーム (第一陣)	サウジアラビア共和国	2	平成3年3月30日～4月19日
ベルシャ湾流出油回収 国際緊急援助隊専門家チーム (第二陣)	サウジアラビア共和国	1	平成3年4月21日～5月17日
エジプト・ビル崩壊災害救済 国際緊急援助隊専門家チーム	エジプト・アラブ共和国	4	平成8年10月30日～11月6日
シンガポール石油流出災害救済 国際緊急援助隊専門家チーム	シンガポール共和国	5	平成9年10月18日～11月1日
トルコ国南部地震災害救済 国際緊急援助隊援助チーム	トルコ共和国	7	平成11年8月17日～8月24日
台湾中部地震災害救済 国際緊急援助隊援助チーム	台湾	13	平成11年9月21日～9月28日
アルジェリア地震災害救済 国際緊急援助隊援助チーム	アルジェリア民主人民共和国	14	平成15年5月22日～5月29日
モロッコ地震災害救済 国際緊急援助隊援助チーム	モロッコ王国	5	平成16年2月25日～3月1日
タイ津波災害救済 国際緊急援助隊援助チーム	タイ王国	13	平成16年12月29日～ 平成17年1月8日
パキスタン地震災害救済 国際緊急援助隊救助チーム	パキスタン	13	平成17年10月9日～10月18日

Ⅱ フィリピンでの海上保安人材育成プロジェクト(航路標識・航行安全)

海上保安庁交通部整備課 浮標技術官 そうま ひろし
相馬 洋



会場でのオープニングセレモニーの様相

はじめに

本プロジェクトは、フィリピン国からの要請により、独立行政法人国際協力機構（JICA）が、2002年7月1日にスタートさせています。

このプロジェクトには、海上保安庁から法令励行担当、救難・航行安全担当、海洋環境保護・流出油防除担当の3人の長期専門家が派遣されています。

今回は、救難・航行安全担当部門の航路標識関係の短期専門家として派遣された時の、現地での活動について紹介します。

フィリピン国って？

フィリピン国とは、

- 島の数 7,107
- 気候 熱帯性モンスーン気候
- 人口 約7,700万人
- 面積 約30万平方km
- 港湾数 約2,000港
- 内航海運船舶数 約3,300隻
(外航船舶数については未調査)

また、海外からの来訪者は約230万人で、1位が韓国、次いでアメリカ、日本の順になっているようです。

派遣の背景

フィリピンにおける航路標識の整備は、運輸通信省整備計画局において諸外国からの援助や、借款をベースに計画・実施され、整備された航路標識を沿岸警備隊に移し維持管理していますが、沿岸警備隊の予算が不足していることから、浮標の位置・灯火確認などの保守は行われておらず、現状把握すらままならない状態となっています。

このような状況のなか、一方では主要都市に隣接する港湾は、年々整備が進んでおり、出入港船舶の大型化、通航量の増加などに対応するため、港湾管理者が独自に大量の灯浮標の設置を計画している現状があります。

このような現状から、沿岸警備隊では、港湾管理者などに対して設置および維持管理に関する指導監督が不可欠となっていますが、これらに関するノウハウが不足しており、日本からの技術指導を強く望んでいました。

航路標識とは

航路標識とは、光、形、色、音、電波などを用いて、港、海峡、浅瀬などを示し、船舶の安全航行のために設置されている、灯台、浮標、無線標識局などのことです。

研修の目的

今回の研修は、航路標識のうちの浮標について、沿岸警備隊士官に対する研修を実施し、研修参加者の技術力アップを図り、維持管理に関する知識を向上させることが目的です。

研修の概要

1) 研修への参加者

研修には、沿岸警備隊航路標識局職員、同航路標識基地職員、管区本部航路標識担当者など30人が参加しました。

2) 研修場所

研修場所には、マニラ市内にある沿岸警備隊の航路標識基地（カビテ）があてられました。



研修場所となった航路標識基地（カビテ）

3) 研修期間

2005年8月30日から9月15日まで

4) 研修内容

今回の研修は、このような背景から、浮標および灯浮標（以下「浮標など」という）の設置計画から維持管理までの総合的な技術を習得するための研修となりました。

その内容は、以下の通りです。

○ 浮標概論（海上浮標式）

- 標体修理
- 標体の装備品（チェーン・水中接続具などについて）
- 浮標用機器（灯器・電源について）
- 設置工事（設標船による交換作業）
- 維持管理

研修の準備

研修を行うにあたって、最初にフィリピンの現状および技術レベルについて知る必要があります。

このため、現地の長期専門家からの意見やアドバイスなどを参考に予測をたて、必要なテキストを作りました。

まず、フィリピンに設置されている浮標などにどのようなものがあるか、デジタル写真をメールで送ってもらいました。便利な世の中になったものです。ちなみに、フィリピンでのインターネット普及率は4.4%、固定電話普及率4.1%、携帯電話普



マニラ湾に設置されている灯浮標



ドラム缶を利用した浮標

及率27%とのことでした。

さて、浮標などの現状ですが、日本や諸外国から供与されたと思われるものと、現地で作ったと思われるドラム缶に旗を立て

た物の写真が送られてきました。

このような状況から、基礎的なことを中心にテキスト作りを開始しました。ただ、ドラム缶を浮かべてでも航行船舶の安全を図ろうとする気持ちは、「すごい」と感じました。

派遣先の休日に日本を出発

8月29日(月)に成田発、同日マニラ着後、沿岸警備隊との打ち合わせを予定していましたが、何と大統領がこの29日を「英雄の日」の振り替え休日にし、入国管理局以外の政府機関と学校を休みにすると発表しており、実際に休日となっていました。「英雄の日」は、本来、8月の最終日曜日に祝うもので、通常は振り替えもないようです。

研修では、設標船(AE891)を使って、灯浮標の交換を実施する予定でしたが、現



灯浮標前で参加した研修生たちとともに

地の長期専門家の情報では、交換日が決まっておらず、そのうえ交換用の灯浮標の修理や機材の準備が整っていないようです。

このことから、研修者代表の士官との打ち合わせを翌30日に延期して実施し、設標船で、マニラに設置されている灯浮標の交換を9月7日とし、それまでに必要な準備を行っておくこととしました。

身振り手振りを交えての会話

8月31日、いよいよオープニングセレモニーが行われ、研修開始です。しかし、研修のために準備された灯浮標は、国際ルールに則った色に塗装されておらず、設置するための「チェーン」や「おもり」はあるものの、これらを繋ぐ部品も見あたらないため、どうなることかと思いましたが、現地の長期専門家の協力により、週末の9月2日にはすべてを揃えることができました。



塗装し灯浮標設置の研修準備を終える

研修生は大変まじめに研修を受けており、私の不明確な英語でも内容を理解し、判らないことなどは積極的に質問してきました。

今回の研修で感じたことですが、言葉が判らなければ、身振り手振り、それでダメなら、ホワイトボードに絵を描いて説明すると判ってもらえたように思います。また、

彼らもそんな授業に慣れてくると、身振り手振りや、絵を書いて質問してきます。これは国や言葉が違っても、同じ目的で仕事をしているので、コミュニケーションはなんとかなると勝手に思っています。

また、私自身も英語に自信がないので無理をせず、英語のスベルや発音は彼らに聞きながら授業を進めました。あわてた時に、日本語で喋ると、彼らから笑いが漏れていました。



室内での研修の様

おわりに

今回の研修では、初歩的な技術・技能に関する知識の付与と維持管理に欠かせないデータ計測、記録などについての実習に重点を置いて指導しました。

今後は、作成したデータシート等基礎資料の活用、応用、整理についての指導が必要であると思います。

今回の研修は、即効性のあるものではなく、彼らが得たノウハウを少しずつ生かし、今後さらなる研修を実施することにより、1日も早く適切な維持管理が行われ、航行の安全が確保されることを願っています。

日本海難防止協会における国際支援活動

日本海難防止協会 企画国際部 国際室長

そうだ やすし
惣田 泰氏

はじめに

日本海難防止協会（以下、日海防）には、企画国際部という部がありますが、その中に筆者が所属する国際海事に関する情報収集、アジア各国への支援・協力業務を実施している国際室があります。また、日海防には、ロンドンとシンガポールの各々にロンドン連絡事務所とシンガポール連絡事務所があり、広く欧州やアジアの海事に関する情報収集を行っています。これら各地域などの情報収集した結果は、広く日本の海事関係者に送付しており、各機関での国際関係の支援・協力業務に役立っているのではないかと考えています。

日海防の他の部でも、国際関係の事業は行っていますが、前に述べた国際室とロンドン・シンガポールの両連絡事務所が、主に国際関係の事業を行っているので、本稿では、国際室と両連絡事務所の活動状況を簡単に紹介します。

国際室の主な活動

国際室では、日本財団の支援などを受け、国際的な海事の動向に関する調査、個別の支援・協力事業の主体的な実施、国際的・地域的な各種データ整理、解析などを行っています。

国際的な海事の動向に関する調査としては、国際海事機関（IMO: International

Maritime Organization) の交通安全、捜索救助などに関する委員会、小委員会に出席しての特定の事項についての情報収集や分析などを行い、また、この特定事項について各国を訪問しての調査を行っています。最近では、AIS (Automatic Identification System)、LRIT (Long Range Identification Tracking) などの船舶の動静を把握するシステムを特定事項として調査を行っています。

この他にもマラッカ・シンガポール海峡に関する各種調査などを行っていますが、本稿では、最近の直接的な国際支援活動である「マレーシア海上保安機関の教育訓練に対する支援事業（マレーシア海上法令執行庁への練習船寄贈事業）」と「アセアン地域内3カ国における海洋汚染防止体制の充実強化支援事業」の2つを紹介します。

実施中の主な国際支援事業

1. マレーシア海上法令執行庁への練習船寄贈事業

2006年1月30日、船としての産声をあげたばかり（進水式挙行）のマレーシア海上法令執行庁に寄贈する練習船の事業について紹介します。この事業は、日本財団の全面的な財政支援を受けて行っているものです。

(1) 事業の目的

マレーシアでは、2004年7月1日に海上

法令執行法が成立し、2005年（平成17年）2月に新機関であるマレーシア海上法令執行庁が設置（海上法令執行法が施行）されたところです。

新たに創設された同庁の職員は、幅広い業務を実施するための知見が要求されると思われます。この職員の能力向上や業務の適正実施に資するため、実践的な教育訓練の実施を念頭に、洋上においての実習を可能とする練習船を寄贈するものです。

マレーシアにおける海上法令執行機関の発展は、わが国の生命線であるマラッカ・シンガポール海峡の海上の安全の進展を図るとともに、海賊対策、テロ対策、広域犯罪、環境保全などの抑止・対応を考えると、アジア全体の治安の維持に資するものと考えられます。

なお、マレーシア海上法令執行庁は、マレーシア海域における法秩序の維持、治安・安全・セキュリティーの保全、犯罪捜査（捜査・訴追）、セキュリティー情報の収集を行う、わが国の海上保安庁にあたる組織です。

(2) 寄贈する練習船

日海防では、次の練習船を現在、東京都内の墨田川造船で建造中です。

長さ	約40m
幅	約7.2m
深さ	約3.5m
計画満載喫水	約1.25m
総トン数（国際トン数）	約270トン
主機関	ディーゼル736KW×2基
試運転最大速度	17ノット以上
通常搭載人員	29人

マレーシア海上法令執行庁は、この練習



マレーシアの海上法令執行庁に寄贈する練習船の完成予想図

船を操船などの航海技術の練成、防火訓練などの基礎訓練に活用することを考えているので、これに対応するため、船橋上部にも操船実習ができる甲板（フライングブリッジ）を設け、また AIS や電子海図などの多くの近代的な航海機器を設置することになっています。

さらに、乗組員・実習生の居住区に関しても、可能な限り多くの者が寝食できるようにする（定員が29人）とともに、授業を実施できるような多目的空間を設けるなどの工夫を行いました。

この他にもイスラムの慣習に配慮して、お祈りをする部屋を設けたり、酷暑・日光対策としての外の甲板部にオーニング（天幕）を着脱できるようにするなど、寄贈先がマレーシアである点に配慮をしています。

(3) これまでの検討・調整と今後の予定

事業が決定した昨年4月以降、マレーシア海上法令執行庁と私たちで累次の調整を行い、上記の船舶要目などを決定しました。そして、2005年10月11日に起工式を行い建造開始し、2006年1月30日にマレーシア海上法令執行庁のノール・アジズ次長、海上保安庁の平田次長、国土交通省海事局の伊藤官房技術審議官、日本財団の長光常務理事をはじめ来賓多数が臨席し、進水式を執り行うことができました。

今後は2006年3月中旬に竣工し、所要の検査や乗組員の慣熟訓練を経て4月中旬にはマレーシアに到着する予定となっています。さらに4月下旬には、マレーシアにおいて引渡しのための式典などが挙行されることになると考えられます。

(4) 今後に向けて

この事業は、前述の通り、現在進行形の事業で、これからもさまざまなことを検討、調整して行かなければなりません。進水式に出席したマレーシア海上法令執行庁のノール・アジズ次長から、「先日、マレーシア副首相に完成イメージ図を見せながら、この練習船の話をしたところ、副首相から『美しく、素晴らしい船である』とのコメントを頂いた」と伺いました。筆者を含め、この事業に携わる者は「マレーシアの人たちに喜ばれ、長く愛される船を寄贈する」との気持ちで、今後も事業を進めていきたいと思っていますので、引き続き皆さんの理解と協力をいただければ幸いと存じます。

2. アセアン地域内三カ国における海洋汚染防止体制の充実強化支援事業

日本財団の支援を受けて実施している、カンボジア、ミャンマーおよびベトナムへの人材育成を中心とした各国の海洋汚染防止体制の充実強化を支援する事業です。

私たちは各国の国名の頭文字をとってCMVプロジェクトと呼んでいます。

(1) 事業の目標

本事業は、計画的に3カ年で実施するものとなっています。

第1フェーズ（平成15年度）は、「意識付け」を主たるテーマとして海洋汚染防止に関する啓蒙活動の促進を行いました。

第2フェーズ（平成16年度）は、緊急時計画策定への貢献、各国の海洋汚染防止活動の中心となる人材の育成を図りました。

第3フェーズ（平成17年度）は、各国における本プロジェクトの成果の検証および今後の課題の抽出を主眼とすることとし、また、引き続き各国における中核となる者の育成を図ることとしています。



ミャンマーの首都ヤンゴンでのワークショップの様相

(2) これまでの事業実施状況

前に述べた「事業の目標」を達成するために、平成15年度および平成16年度に実施してきた事業を紹介します。

①〔第1フェーズ〕

各国から5人ずつ招へいた合計15人が海上災害防止センターの横須賀研修所において油防除に関する基礎研修を受講しました。また、各国にわが国の油防除の専門家などを派遣して、各国の要人や関係者を集めてワークショップを実施しました。

②〔第2フェーズ〕

各国から5人ずつ招へいた合計15人の海洋汚染分野の中核となる者が、机上訓練を含む油防除に関する現場指揮官級への研修を受講しました。さらに、わが国の油防除の専門家が各国を訪問し、各国から要望

があった緊急時計画策定方法や油流出事故に係る損害賠償についての講義を行い、また、緊急時計画策定のベースとなる現場における基礎調査の手法を、各国担当者に教示しました。

③〔第3フェーズの実施と今後に向けて〕

平成17年度に入り、9月に第2フェーズと同様に各国から5人ずつ招へいた合計15人の海洋汚染分野の中核となる者が、机上訓練を含む油防除に関する現場指揮官級への研修を受講しました。

そして、本年2月中旬から3月上旬にかけて、わが国の専門家の指導や助言の下に、各国で机上訓練を行うこととなっています。この机上訓練には、近隣のASEANの国の担当者もオブザーバー参加することとなっています。この机上訓練により、これまでの本プロジェクトの成果を検証することができます。

このプロジェクトを開始した頃には、海洋汚染防止の重要性の認識すら疑問を持たざるを得なかった各国の状況でしたが、ベトナムでは南部においてすでに緊急時計画が策定され、カンボジアでは国家緊急時計画の案が策定され、関係法が国会に上程中だと聞いています。ミャンマーでは海上災害防止センターの研修に参加した者が中心となり、セミナーなどを開催しているようです。

わが国も、幾つかの不幸な事故を教訓として油防除体制が進んできたと認識しています。各国とも急激に、飛躍的に体制整備が進むとは思われませんが、わが国の経験や知識を伝えることにより、各国の体制が整備され、地域の海洋汚染防止が図られる

ことを期待しています。

海外連絡事務所の紹介

1. ロンドン連絡事務所

ロンドンは、色々な意味で未だに世界の海運政策の中心であり、さまざまな海運に係る施策、方針などが、ロンドンで決定され、情報が発信されています。このような状況下、当連絡事務所は、国際海事機関（IMO）における情報収集および欧州連合（EU）の海洋環境保護政策動向に係る情報収集を中心に活動しています。



ロンドン連絡事務所が入居しているビル

IMOは、海事に係る国際的なルールを検討・作成する国連の専門機関です。このため、IMOにおいては、海上安全、海上セキュリティ、海洋環境保護、海上交通の効率化など、幅広い内容について議論・検討が行われており、最新の国際海事政策の動向を得ることができます。

昨年の主な動向としては、LRIT構築や海洋航行不法行為防止条約（SUA条約）改正などのセキュリティに係る議論、海賊・武装強盗対策に係る議論、バラスト水管理条約に係るガイドライン作成、シップリサイクルに係る議論などがありました。

当連絡事務所は、このIMOで開催され

るさまざまな委員会、小委員会などに日本代表団の一員として参画し、議論の動向、各国の対応状況、その他の情報収集にあたっています。

また、欧州は古くからの海運先進国、環境先進国が多く、英国などの多くの国は、現在でも海運、環境分野の主要国です。さらに、近年、その状況に加え、EUの発展（加盟国数の拡大、経済分野を中心にした加盟国間の政策の統合など）には目覚ましいものがあり、EU加盟国25カ国という数も相まって、IMOなどにおいては一大勢力となってきています。

一方でEUは、海事政策、海洋環境保護政策に関し、過去の事故・災害などを踏まえ、他に例のない独自の政策などを、EUの施策として採用することがあります。さらに、その後、当該施策をIMOなどにて、国際条約に反映させようと努力することが多く、EUの先進的な海事政策、環境政策（地域政策）が、一気に国際条約（国際的な施策）になることがあるため、EUの政策動向からは、目が離せない状況となっています。

昨年における主な動きとしては、船舶に起因する海洋汚染の原因者に係る刑事罰導入指令（Criminal Sanction）の制定、海上安全パッケージⅢ案（Prestige号事故などを踏まえた、第三段階の海上安全に係る7つ政策のパッケージ）の欧州委員会案の公表などがあります。

当連絡事務所は、EU関係者からの情報収集などに加え、EUおよび同加盟国のIMOなどにおける対応状況の観察などにより、EUの海事・海洋環境保護政策に係

る情報収集を行っています。

2. シンガポール連絡事務所

マラッカ・シンガポール海峡（マ・シ海峡）は、古くからインド洋と南シナ海を結ぶ海上交通ルートとして利用されてきました。現在では、年間9万隻を越える船舶がこの海峡を利用しており、原油を始めとするさまざまな経済物資がこの大動脈を通じて世界各地に運ばれています。

日本は、昭和40年代から30年以上に亘り、150億円近くの資金を投入して、この海峡の航行安全対策、海洋汚染対策の支援を行ない、世界経済を陰で支えています。

日海防は、沿岸3カ国との民間ベースの連絡・協力体制を構築し、この海峡に関する海事関係情報の収集を促進することを目的として、日本財団の財政支援により、1996年にシンガポールに連絡事務所を開設しました。

また、2002年には同連絡事務所にシンガポール現地法人「Nippon Maritime Center Ltd.」を併設し、日本財団とマラッカ海峡協議会の代行事務を併せた、幅広い活動を開始するとともに、インターネット上にHP（www.nmc.com.sg）を作成し、情報収集と発信体制を強化しました。

同連絡事務所は、開設以来、現地在外公館や日系海事企業の支援を受けながら、まさに手探りで沿岸国との繋がりを構築してきましたが、近年では、海事関係機関や治安機関などと定期的に意見・情報交換を行うほか、マ・シ海峡沿岸3カ国の海事機関の専門家によって構成されるTTEG（Tripartite Technical Experts Group）の定期会合へのオブザーバー出席が特別に認めら



シンガポール連絡事務所の職員の皆さん。(前列左から喜志多所長代理、市岡所長、マティユさん、後列左から倉谷さん、アンジェリンさん)

れるなど、当地では日本を代表する民間海事機関として認知されています。

マ・シ海峡の航行安全対策・海洋汚染防止対策を促進するためには、沿岸3カ国の意志統一が必要となりますが、歴史的背景により残念ながら常に一枚岩という訳にはいきません。すでに先進国の仲間入りを果しているシンガポールが他の2国を支援するなど、積極的にリーダーシップを発揮すれば良いのですが、同国は小国故に通常そのような姿勢は示しません。そのため、肝心の対応が遅れてしまう事が多々あります。

このため、同連絡事務所では、日本財団の財政支援により、必要に応じて3カ国の関係機関会議などを主催または協賛し、事案の早期解決に貢献してきました。

最近の例では、1996年から1998年に日本のODAで実施したマ・シ海峡の水路測量データにより、沿岸国と日本が電子海図を共同刊行する予定でしたが、当時は各国の電子海図の編集技術に差があり、シンガポール以外の国が独力で編集する事が難しい状況でした。このため、同連絡事務所は1998年から2000年の間、沿岸各国において

3回のENCワークショップを開催し、インドネシアとマレーシアへの技術移転に貢献しています。

また、その後も共同刊行に係る手続き上の問題（著作権、利益の分配、販売方法、データの最新化の方法）などについても調整が難航しましたが、この点については、日本水路協会が定期的な会合を開催した他、同連絡事務所も関係者を招へいたした2回の非公式会議をシンガポールで開催し（2003年、2005年）、電子海図の早期刊行のために貢献しています。結果として、マ・シ海峡の電子海図は2005年12月に販売が開始されました。

その他、同連絡事務所では、当協会が政府の委託や日本財団の財政支援を受けて実施する東南アジア地域での支援プロジェクトや、同地域で実施される海上保安庁の巡視船による連携訓練（海賊対策連携訓練、流出油防除訓練など）に所員を派遣するなど、日本の官・民両ベースの技術協力において、東南アジアの現場最前線で支援活動を実施しています。

最後に、今年は同連絡事務所が開設されてからちょうど10年目にあたりますが、目下、「今後の10年間を考えた体制整備」をスローガンに、市岡所長、喜志多所長代理、Mathew 海事専門家、Miki（倉谷）職員、Angelyn 職員の5人が一丸となって日々の業務にあたっています。

留学生の知識向上を願って

海上保安大学校 国際交流企画室

海上保安大学校とは

海上保安大学校（以下本校）は、海上保安庁の幹部職員を養成するための教育機関であり、広島県呉市にあります。海上保安庁の幹部職員に必要な学術および技能を教授し、心身の錬成を図るとともに、これらについて研究することを目的として、昭和26年5月に設置され、現在まで約2,000人余りの卒業生を輩出してきました。

本校は、教育理念として「人格の陶冶とリーダーシップの涵養」、「高い教養と見識の修得」、「強靱な気力・体力の育成」を掲げ、自然、人文、社会科学、語学などの基礎教育と海事工学、海上警察学、海上安全学などの専門的教育を実施するとともに、各種訓練やクラブ活動などによる精神力や体力の錬成および全寮制生活を通しての社会性、連帯意識などの育成にも力を注いでおり、現在、本科生、専攻科生、特修科生および研修科生の計267人が在学しています。

【右の海上保安大学校における教育・訓練を参照】

本校における国際支援

本校では、東南アジア沿岸国の海上保安機関に対する人材育成支援策の一環として、留学生の受け入れを実施しているほか、国際協力機構（JICA）が主催する「フィリピン海上保安人材育成プロジェクト」の一

海上保安大学校における教育・訓練

海上保安大学校は、海上保安庁の幹部職員に必要な学術及び技能の教授並びに心身の錬成を図ることを目的として設置され、本科、専攻科、特修科及び研修科の各科が置かれている。

本科においては、幹部となるべき職員を養成するため、高等学校卒業生等を採用して、1、2学年では主として一般教養を、2学年後期からは一群（航海専攻）、二群（機関専攻）及び三群（通信専攻）に分け、海上保安業務の遂行及び船舶の運航に必要な高度な学術及び技能を教授している。また、卒業生には一般の大学卒業生と同様に大学院入学資格が付与されるとともに、学位授与機構による所定の審査を経た上で、学士（海上保安）の学位が授与されている。

専攻科においては、本科の卒業生に対し、海上保安業務の遂行に必要とされる専門的学術及び技能を教授するほか、教育訓練用巡視船「こじま」により約3か月間北米、英国等への世界一周遠洋航海実習を実施して国際感覚の涵養等を図っている。

特修科においては、既に職務に就いている職員のうちから選抜した者に対し、初級幹部職員として海上保安業務の遂行及び船舶の運航に必要な学術及び技能を教授している。

研修科においては、高度化・専門化する海上保安業務に的確に対応するため、既に業務に従事している職員に対し、潜水技術研修、ロシア語、中国語、韓国語の語学研修等業務遂行に必要な専門的学術及び技能を教授している。

環であるフィリピンコーストガードカウンターパート研修（海洋環境保全・流出油防除）のなかで、分析実習および分析規則・分析指針の作成を担当しています。

本稿では先に述べた留学生受け入れに対する取り組みについて紹介します。

留学生の受け入れ

(1) 留学生受け入れの機縁

本校における留学生受け入れの機縁は、平成11年11月、マニラにおいて開催された日本・ASEAN首脳会議の場で、小渕内閣総理大臣（当時）が各国の沿岸警備機関などの関係者による会議の開催を提唱し、これを受けて平成12年4月、外務省、運輸省（当時）、海上保安庁の共催、日本財団の後援により、東京において開催された「海賊対策国際会議（海上警備機関責任者会合）」の席上で、海上保安庁が人材育成への協力のため、本校への留学生の受け入れを提案したことにあります。



海賊対策国際会議の様相

会議には、アジアの15の国と地域から26の海上警備機関が参加し、国際的な連携・協力の必要性および今後の具体的な措置について活発な意見交換が行われ、今後の取り組みおよび連携・協力の指針となる「アジア海賊対策チャレンジ2000」が採択され、それらの具体化のため、海上保安庁が本校への留学生の受け入れ、各種セミナーの開催といった人材育成への協力、巡視船の相互訪問や合同訓練の実施、専門家会合の継続的な開催、資器材などの整備への支援を

提案し、各国から歓迎されました。

これらの提案の1つであった本校への留学生の受け入れは、会議翌年の平成13年から開始しているもので、これまでに7カ国から計12人の留学生を受け入れています。

受け入れ開始から現在までの国別留学生数

インドネシア	タイ	フィリピン	ブルネイ	ヴェトナム	マレーシア	中国
2人	1人	3人	1人	1人	3人	1人

(2) 受け入れ開始

平成12年末に、平成13年度から5人の留学生を受け入れることが正式に決定したことを受け、本校での教育面および生活面での受け入れ体制を確立するために、国際交流企画室（以下当室）の前身である国際交流準備室を設置して準備を進め、平成13年4月、タイ、インドネシア、ヴェトナム、フィリピン、マレーシアの5カ国から各1人（計5人）の留学生を受け入れました。

しかしながら、このことは本校で初めての取り組みであり、準備期間も十分ではなかったことから、いろいろな問題も生じました。

(3) 生活面での問題とその克服

留学生を日本人学生と同様に大学内の学生寮に住まわせ、全寮制生活を送らせるにあたり、文化・宗教の相違に関する事項などについても、相当と思われる一応の体制を整えていましたが、実際に着校した留学生にとっては充分なものではなく、例えばムスリム（イスラム教徒）の学生は、学生食堂で調理したハラール食に手を付けることを躊躇し、また、準備していた祈祷部屋以外にも、体を清める必要があることから、寮内浴室の時間外使用を許可して欲しい旨

の要望などがありました。

一口にムスリムと言っても、地域などにより戒律も異なるようで、食事については当室員が同席し、材料について1つずつ説明し、浴室については、校内にあるシャワールームの使用制限を緩和するなどして対処しました。また、これら以外の問題についても留学生1人に対して学生と当室員1人ずつがチューターとして生活を支援し、問題が生じる都度、対応してきました。

このほか、呉市内の市民交流団体に協力を願い、留学生のホストファミリーとなって下さる方を紹介していただき、週末に留学生を家族の一員として家庭に招待するなどのサポートをしてもらうなど、彼らの精神面での不安の解消などに大変な尽力をいただいています。

(4) 学習面での問題とその克服

留学生は、1年目に約1,000時間の日本語教育を受けるほか、数学、物理などの基礎教育および専門科目への予備教育としての海上保安業務概論（法保安学、航海、機関、通信）などの講義を受け、2年目からは各国のニーズに応じて本科あるいは特修科で専門教育を受けることとなりますが、1年間の日本語学習では、専門用語が多い授業内容をすべて理解することが困難で、履修に支障をきたすこともあったことから、自国ですでに履修している科目を免除し、それ以外の科目について個別に補習を実施し、英語での解説を加えることなどで対応してきました。



平成13年度留学生歓迎式の模様

(5) 留学生の現状

現在、本校には本科4学年に在学するタイからの留学生1人と、研修科日本語課程に在学するインドネシア、フィリピン、マレーシアからの留学生各1人ずつ（計4人）が在学しています。

現在、日本語課程に在学している3人は、来年度いずれも特修科に進み、講義科目を選択して受講するほか、自ら掲げている「日本における海上事故、テロ、自然災害に対する救助体制、救助手法に関する調査研究」や「造船および船舶の修繕に関する最新技術動向についての調査研究」などの研究テーマに添って、各担当教官指導のもと課題研究に取り組みます。

いずれの留学生も航海、機関および海上保安に関する知識・技能を習得するという目的意識と、帰国後はこれらを活かして指導にあたりたい、などのはっきりとした将来のビジョンを持ち、旺盛な学習意欲と向上心のもとで勉強しています。また、生活面においても、積極的に日本人学生に溶け込んで、活発な交流を行っています。

【現在の留学生と日本人学生のアンケートから抜粋】

～留学生のアンケート（日訳）～
100人以上もの希望者の中から第3次

までである審査に通り、今回、日本にくることができたのは非常に幸運である。

本校には多くの設備が整っており、機関学実習などを受け、より高度な機関学を学ぶとともに、日本語、海上保安業務についても学び、帰国後はこれらを生かして指導者になりたい。

～日本人学生のアンケート～

留学生が、気候、習慣の違う日本で、1年の間に海上保安業務を勉強するために難解な日本語を必死に覚えている姿に、エネルギーを与えてもらっている感があり、われわれ学生にとってもいい刺激となっている。

国際支援活動の意義

先に述べた通り、この国際支援活動は海賊対策国際会議で採択された指針の具体策として実施しているもので、東南アジア周辺各国における海上保安機関の人材育成を支援することを目的としています。

本活動により、留学生の知識向上、能力開発を支援することは、留学生派遣国にとって有益であるばかりでなく、海賊対策国際会議において共通の認識となった「マラッカ・シンガポール海峡およびインドネシア周辺海域を通航する船舶の安全を確保するために、国際的な犯罪組織に対抗できるだけの海上警察力を構築する」ことに繋がります。また、それだけに留まらず、留学生が本活動を通して日本に親近感を持ち、研修終了後に海上保安庁業務の実態を理解

している士官として東南アジア諸国を中心に各国の海上警備機関で活躍することになれば、あらゆる任務遂行の際に相手国との意思の疎通、調整を円滑に運ぶことができると期待されます。

その他にも副次的な効果として、日本人学生が留学生との交流を通じて留学生派遣国の現状を理解することができ、国際的視野を広げ、自己啓発を促進するという教育効果をもたらしています。

このように、これらの活動は多方面で大きな意義を持っており、こういった国際協力を継続的に実施していくことは先進国としての使命であるとともに、わが国および周辺各国の平和と安定に非常に有益で意義のある活動であると考えます。

おわりに

これらの活動に携わってきたなかで、当初、その認識の殆どが経済大国という印象を占めていた留学生たちのわが国に対する理解が、日本文化や海上保安の現状などの多方面について深まっていくこと、そして、日本人学生の留学生派遣国に対する理解が深まり、国際的な視野が広がっていくことを実感しました。

今後も東南アジア諸国と日本の架け橋として、相互の理解、連携・協力体制の一層の強化のために、この活動に携わっていく所存です。

スリランカでの大津波後の被災者への支援活動

NGO 難民を助ける会 プログラム・コーディネーター のざわ さやこ 野際 沙綾子

はじめに

難民を助ける会（会長：そうまゆきか 相馬雪香）は、1979年にインドシナ難民を支援するために設立され、現在では世界11カ国に事務所を持ち、緊急支援、障害者自立支援、地雷対策などの支援活動を展開しています。

最近の主な緊急支援としては、スーダン難民支援やパキスタン大地震支援（2005年～）、インド洋大津波の支援や新潟地震支援（2004年～）を行っています。

本稿では、漁師への支援も含め、海に関する日本の国際支援の一例として、2004年12月26日にスマトラ沖大地震に伴うインド洋大津波を受けて、被災国の1つであるスリランカで当会が行ってきた支援活動の内容と、その意義や課題などについて紹介します。

人命救う諸活動から実施

大災害の直後は人命がかかっており、一刻を争う状況のなかで支援が展開されます。難民を助ける会も、大津波発生から2日後の2004年12月28日に、津波発生直後の情報で被害が最も大きかったスリランカにスタッフ2人を派遣。そして、現地のNGOの協力のもと、南部のゴール県にて緊急支援物資（ビスケット、石けん、下着など）の配布を行いました。

さらに、津波発生から2週間後には、刻々

と変わる現地の要望に応じて、生活用品3,000世帯分と学用品2,200セットを配布しました。そして3月中旬、それらの緊急支援が被災者にとって本当に役に立ったのかどうかを確認するためのモニタリング調査を行った結果、「役に立っている」「支援は効果的だった」という回答が全体の9割以上にのぼったのです。

次は助かった人々に復興支援を

3月に行ったモニタリングでは、住宅や仕事に関する要望が多く聞かれたので、2005年4月から同県で、住宅を失ってしまった人々や、経済的に苦しい状況にある被災者を対象に、住宅建設事業や生活再建事業を進めています。

住宅建設事業では、住宅30棟の建設に加えて、コミュニティーセンターや運動場の設置、水道設備や道路の整備、さらには女性支援・教育支援・心のケアなどを、国際機関や現地NGOと協力しながら行ってきています。また生活再建事業として、家財や働き場所を破壊された人々の生活を立て直すことをめざしています。具体的には、漁師などに対する支援と、女性に対して低利子で資金を貸し出す銀行への運営支援があげられます。以下では、漁師支援の具体的な活動について説明します。

伝統漁法の「リティパンナ」

漁師支援プロジェクトでは、8月からゴール県のハバラドゥワ地区にて、津波で多大な被害を受けた漁師を対象とした支援を行いました。この地区の漁師の多くは、漁具を始めとする生活の糧を失い、生活再建のめどが立たない状況でした。



津波でブロック塀や壁が壊れた漁業協同組合。

支援では、伝統的漁法である「リティパンナ」で使用する漁具の提供や漁業協同組合建物の修復を行いました。リティパンナとは、スリランカに残る貴重な伝統的漁法のことです。海の浅瀬に突き立てた杭に腰掛けて魚を釣る方法。残っている記録では、150年前から行われているそうです。昔は、釣糸にパイナップルの葉から取れる筋をつなぎ合わせて使っていたそうですが、1970年頃から市販の糸を使い始めたとのこと。

漁業を行うのは5月から12月までで、1人が、1日に平均150～200匹を釣るそうです。釣り方は2種類で、針を1つだけ使うものと、数個がつながっている針を使うものがあり、針が1つだけの釣竿は、体長が15～25cmの小さな魚を釣るのに使い、複数針の釣りざおは、体長が30～45cmの大きな魚を釣るのに使います。

捕った魚は、両方とも、カレーにしたり揚げたりして食べるのですが、日本とは味や風味が違って、スパイスの効いた大変おいしい料理です。

伝統的漁法を守るために

このゴール県は、伝統的漁法の残る貴重な場所として知られていますが、リティパンナを行うのに必要な漁具や腰掛ける杭が大津波によって流され、また、漁師が共同で漁をしていくうえで不可欠な漁業共同組合の建物が破壊されるなど、この地域の漁師たちは多大な被害を受けました。

そこで当会では、漁師がもとの生活を再開できるように、現地のNGOであるグリーン・ムーブメント・オブ・スリランカ



現地のNGOや大工・漁師などとともに、建物の修復を急ピッチで進めた。



関係者全員の協力で修復された漁業協同組合。

とともに支援の実施を決定したのです。

漁師支援プロジェクトの成果

135人の漁師が使用する漁業協同組合の建物修復においては、粉々に崩れた壁や折れた柱の再生をはじめ建物全体を完全に修復しただけでなく、近くにトイレの設置や井戸の整備を行ったことで、衛生状況が大幅に改善されました。さらに、漁師たちがミーティングを行えるようにイスや机も完備しました。

伝統漁法のための漁具の提供では、環境配慮の観点から、ポールを木製から金属製に変更しました。今まで腰掛けるために使っていた木は、海水で朽ちて1シーズンで使えなくなっていたのですが、当会が支援したパイプだと、長期にわたって使うことが可能となりました。合計で72人のリティパナ組合員が漁を再開するための準備を整えることができたのです。



新設された杭で漁を再開した漁師の皆さん。

スリランカでは、このリティパナに代表されるように「1日に必要な分のみを捕る」という伝統的漁法が息づいています。当会の漁師支援は、この理念と伝統を尊重して行ったために、他の地域のケースとして一部報道されていたような「支援

によって提供されたボートの数が多すぎ、乱獲が進む」というような事態は生じず、自然と調和した生活再建が実現できたと思っています。

特筆すべき点は、効果的・効率的に支援金を活用できたことです。これらの漁師支援への支出合計は、わずか30万円以内に留まりました。スリランカの物価が日本に比べて安いというのもその一因ですが、このように無駄のない支出ができたのは、私たちが現地の NGO と連携し、徹底した情報収集と資源活用に努めた結果です。

難民を助ける会は、支出の約7割を支援者からの寄付で運営しており、日本国内における他の NGO と比較して「すべてを限られた資金に頼らない」という、誇るべき考えがあると自負しています。だからこそ、支援者からの寄付を大切に使うための、スタッフ一同のさまざまな工夫が、今回の貴重な伝統的漁業の保護への支援面においても効果を発揮したと思っています。

漁業支援は、8月31日のセレモニーをもって無事に終了しました。当プロジェクトの実施期間1カ月で、予定通りに滞りなく進めることができました。今後、これらの支援によって漁師が津波の被害から立ち直り、漁業を営むための下支えとなることを、心から願っています。

「まだ怖い」という被災者へ ～支援の課題とその対応～

津波から8ヶ月が経っても、「津波だ！」という噂で、付近の住民が慌てて高台へ避難する騒ぎが起こったように、いまだに津波の恐怖は生々しく人々の心に残っていま

す。また、その心の傷は漁師だけではなく、すべての住民が抱えています。今後、これらの人々に対しての多様な支援が必要になることは言うまでもありません。



ゴール県の避難所で緊急支援物資を配布。

ハバラドゥワ地区の住民は、漁師のほかにも日雇い労働者、車のドライバー、政府の役人、警備員、露店商など、さまざまな職業に就いていました。また、被害状況についても、住宅や事業所の倒壊度合いは世帯によってさまざまです。津波で家族全員を失った人から、津波後に子供が生まれた人まで、被災者1人ひとりの願いに沿った支援が求められています。

当会では、これらのさまざまな願いに「どこまで応えられるのか」という課題に対して、聞き取り調査のほか住民参加型のワークショップなどを開催し、願いを的確に把握することで、現地に密着したきめ細やかな支援が可能になると考えています。

最終課題は、支援を受けた被災者がその後自力で生活を立て直していくことです。支援を受けることでの生活が「あたりまえ」になり、永続する状況にしてはならず、あくまでも、最後は自分たちの力で真の復興・発展をつかみ取ることが目標なのです。プロジェクトの完了時に現地のNGOや被

災者の人たちに、支援の内容とともに将来への希望も含めて引き渡すことができれば幸いです。

いま、なぜ国際支援なのか？

ここで、この種の国際支援活動にスタッフとして参加する意義について思っていることを述べます。

筆者は、2005年8月～9月に出張でスリランカを訪れましたが、いまでも忘れられないのは「津波で家族全員を亡くした人々の目」です。うまく形容し難いのですが、なんともいいようのない、悲しそうな目でした。

津波で、大切な家・仕事・家族などを失った人々に会ってから、「なんとしても、この津波災害支援事業を役立つものにならなければならない」と、強く自らに誓いを課し活動してきました。

大津波の発生から1年余りが過ぎましたが、いまでも多くの人々が困難に直面しています。筆者は、そんな人々の笑顔に会うために、今後もライフワークとして国際支援に携わっていきたいと思っています。

おわりに

これまで、日本の国際支援の一例として、スリランカにおける津波災害支援について、その内容や成果・課題などを述べてきました。支援は、その「大きさ」よりも「質」を重んじ、現地の文化や伝統を大切にするといい地についた活動であり、それは今後も引き継がれていくでしょう。

本稿が、国際支援を行っているさまざまな関係者の参考になれば幸いです。

フィリピンでのマングローブ植樹とカニの養殖活動

NGO イカオ・アコ 代表 後藤 順久^{ごとう よりひさ}

はじめに

イカオ・アコは、地球環境保全の理念を掲げ、フィリピンで熱帯林の植樹事業などを進める環境 NGO（会員数209人）です。イカオ・アコは現地語で「あなたと私」という意味ですが、あなたと私が手を取り合って木を植えましょうという趣旨でのネーミングです。1995年に筆者が中心となって設立し、過去31回、全国から若者を募り、植樹ツアーを企画してきました。また、現地駐在者を派遣し、常時、苗のメンテナンスを実施しています。フィリピン・ネグロス島だけで2005年から2010年までに30万本の植樹をする計画です。現地の行政、大学、地域コミュニティとの共同作業となります。

東南アジアのマングローブ林が、この20～30年の間に激減した最大の理由は、エビの養殖池への転換だといわれています。技術革新によりエビの養殖が可能になると、台湾の沿岸域にエビの養殖池が続々と誕生しました。1980年代、エビの養殖技術は台湾から東南アジアの国々へと広がっていききました。

エビの養殖池は、マングローブ林を根こそぎ伐採して造成されてきました。緑濃いマングローブ林がどんどん刈り倒され、焼き払われ、ブルドーザーが唸りをあげて、養殖池に変えました。養殖業者は、短期間で投下資本を回収しようとして、「高密度

養殖」に拍車をかけます。無理な生産を続けると病気が発生し、そこでの経営継続が困難になります。生産者は、使えなくなった養殖池を放棄し、隣接地のマングローブ林に新たな養殖池を広げていきます。こうして、東南アジアのマングローブ林は次々に消滅する悪循環に陥りました。

皆さんがスーパー・マーケットなどで購入する冷凍のブラックタイガー（エビの種類）は、主にインドネシア、ベトナム、タイ、フィリピンなどの東南アジアの養殖池で生育されたものが輸入されているのです。こうしたマングローブの減少が、大量のエビを消費している日本の経済とも密接に関わっていることから、マングローブ林の再生は、日本人も一緒に考えるべき課題の1つであるといえるでしょう。

マングローブとは

マングローブは、熱帯や亜熱帯の沿岸地域に生育している森林です。その姿は普段、私たちが見る陸の森林とはかなり違います。陸の植物は塩分に弱いのですが、マングローブは塩分を含む海水で育つのです。塩分を根で濾過する種類、塩分を葉の塩腺から蒸散させる種類、塩分を特定の葉に蓄積して一定量以上になるとこの葉を落葉させる種類などがあります。海岸線や河口域の「汽水域」（陸水と海水が混じりあう場所）や、「感潮帯」（海水の干満により水

位が変化する地域)で、マングローブは成育します。また、地形、水深、土壌、温度、雨量なども生育環境に与える要因であり、塩分濃度だけでは複雑なマングローブの生態系を論じることはできません。陸地と海の双方から物質とエネルギーを受け取るマングローブ林は、大量の有機炭素を蓄積し、機能的にも非常に複雑で多様な生態系です。

その他の特徴として、マングローブは不安定な泥に根を張るという条件とも関わって、タコの足のような支柱根を持つものがあります。ヒルギ科のマングローブは、軟弱な泥地に生え、自分の重い体を支えるため、幹の中ほどから全体を支えるようにタコの足状に四方に根が伸びています。



3年前にネグロス島南部に植樹したヒルギ科のマングローブが支柱根を広げている。

これとは別に、竹の子のように地面から上に伸びる気根を持つマングローブもあります。地中浅く、地面と平行に走る根から、垂直に伸びる細長い円錐形の根が何本も直立して走っています。これらは呼吸根と呼ばれ、空気を吸収しています。また、マングローブの中で多数を占めるヒルギ科の繁殖は胎生種子によることです。マングロー

ブ以外で胎生種子は見られません。胎生種子は母樹に付いたまま成長を続け、発芽するものです。哺乳類の胎児が母親の胎内で成長するのと似ているので、これを胎生種子と呼んでいます。マングローブのこうした特長は、立地環境、進化、生態などが深く関わっているのでしょう。

マングローブの環境保全効果

マングローブ林は、豊かな生態系を保持しています。マングローブ林の中では、海中に落ちたマングローブの葉や種子は、直接、底生動物(カニ・貝など)の食糧になるほか、海底に沈んで分解し微生物や藻類を発生させます。これがマングローブ林で生活している小動物の餌となり、これらの小動物を大きな魚介類が食べます。これを昆虫類・鳥類・爬虫類・哺乳類が捉えて食べるなど、マングローブ林を巡って「食物連鎖」の一大ドラマが展開しています。

マングローブは地球温暖化の防止にも貢献しています。二酸化炭素固定は植物全体についていえることですが、植物は日中、太陽光線を受けて空気中の二酸化炭素を吸収し、炭素と酸素に分解し、炭素は内部に固定化(蓄積)し、酸素を空气中に排出しています。これを「炭酸同化作用」といいますが、この機能が「地球温暖化防止」に役立っています。ちなみにマングローブ林1haの1年間の二酸化炭素固定化能力は、6.9トンという研究結果が出ています。林相、樹齢、日照時間、冠水時間などさまざまな条件が異なれば、この能力も異なってくるので一律に論じることはできませんが、日本人1人あたりの年間、二酸化炭素排出

量は2.7トンであり、0.4ha程度のマングローブ林の二酸化炭素固定化に相当します。

マングローブは防災面にも貢献します。マングローブ林は海と陸地の間にあって、海からの強風・波浪・高波・津波などから人々の生活・生命・財産を守っている海岸防災林といえます。陸地の崩壊や浸食を防ぎ、農作物などを守る役目をしています。こうした海からの圧力に対して陸を守るのとは逆に、陸側の洪水から海を守る働きもしています。土砂を林の中に堆積させ、海の環境を守っているのです。

マングローブの植樹

植栽方法には、種子の「直挿し」と苗木の「移植」の2通りがあります。「直挿し」はヒルギ科の胎生種子のように長尺のものを植える場合に採用します。植栽は1m間隔で、徹底させます。密植すると各個体が競合して十分な養分が吸収できず、途中で成長が止まったり、虚弱な木になってしまい、良い結果が得られません。また、病害虫の被害も受けやすくなります。

われわれが植栽作業を行う場合は、1m間隔で目印を付けた長いロープを張り、この目印のところに胎生種子や苗を植え込みます。一列全部が植え終わると、ロープを1m前に移動させ、同じように植樹を繰り返して行きます。何万本と整然と植樹された広大な植樹サイトを見ると、立派に仕事をやり終えた感動が倍増します。その後、定期的に植林サイトを巡回してメンテナンスを行います。枯死したり流出したりした苗があれば「補植」を行います。あわせて流れてきたゴミも拾います。

マングローブは汽水域であれば、植樹さえすればどんな所にも育つものではありません。汗水流して植樹したのに全滅の憂き目を見たという悲惨な例もあります。植樹サイトの自然条件と選定した樹種との関係が、うまくマッチしていなかったからです。



日本からの植樹隊が現地の小学生と一緒にロープラインに沿ってマングローブを植樹。

マングローブと共生した カニの養殖プロジェクト

保全されたマングローブ林は、保護林として規制がかかり、住民の生活から遠ざかりつつありますが、われわれはダメージを与えない範囲でマングローブ林を活用することにより、マングローブへの関心を住民に持ってもらうことにより、一層の環境意識を醸成させることができると考えています。また、関連した産業を興すことは、失業の多い住民の新たな就業機会にもつながります。再生や保全だけでなく、昔ながらの生活の糧としてマングローブ林を積極的に活用していくことが必要なのです。

そこで、イカオ・アコでは新しいプロジェクトの提案をしました。マングローブの

なかに、もともと生息しているカニ（King Club）の養殖を、林の環境を壊さないで実施しようというものです。住民を組織化し、事業の計画段階から自分たちの事業であることを意識してもらい、そのことが住民の自意識の促進効果を高めると考えています。現在、バラリン村では毎年1,000匹の稚ガニを放流し、数百匹の親ガニを収穫し、雇用を確保するプロジェクトを進めています。国内の注目度は高く、多くの視察者が訪問しています。



マングローブ林のなかで稚ガニを放流。3～4カ月経過後に生育したカニを収穫する。

住民・行政・NGOの パートナーシップ

マングローブを再生させるために、ネグロス島における総合計画を作成することを考えています。そのなかに行政・住民・教育機関が参加する方式が有効であることは以前から指摘されています。さらに、諸外国のNGOがかかわることで、より高い見地に立った参加型環境プログラムの発展モデルを構築することが可能となります。フィールドでの協働関係を強化するだけでなく、情報交換のプラットフォームづくりが必

要でしょうし、人的交流も重要となってきます。現地での啓発活動だけでなく、地球環境問題という観点から先進国側での啓発活動が必要となってくるでしょう。一例として、私たちのNGO「イカオ・アコ」ではフィリピンから日本に現地スタッフを招待し、環境保護セミナーを開催しました。また、フェアトレードに近いものですが、現地の貧しい村人たちが制作した民芸品などを、日本でインターネットにイカオ・アコ・ショップを立ち上げ、販売しています。

このようなパートナーシップは、マングローブ林を再生するという意義のほかに、地域の人々が林産物や水産物を収集し、植樹に参加することで現金収入を得ることができ、住民の生活の質の向上が図ることができます。また、地域の人々にとってもマングローブ資源の持続可能な活用・管理への関心が高まることが考えられます。地域にもたらす影響は、マングローブが再生するというだけでなく、住民の意識を変えたというだけでなく、現地の人々からイカオ・アコに頼るばかりでなく、自立して環境保護活動や村おこしを行っていきたいという意見が出てきたことです。こうした国際的なパートナーシップが途上国において自然保護活動を推し進めていく上で不可欠になってきていると実感しています。

【参考文献・ウェブページ】

- 1) 宮城豊彦、和宏、藤本潔：「マングローブ なりたち・人びと・みらい」（古今書院、2003年3月）
- 2) 中村武久、中須賀常雄：「マングローブ入門 海に生える緑の森」（めこん、1998年4月）
- 3) 「イカオ・アコ」ウェブページ＝
<http://www.lec.netfu.ne.jp/green/>

インドネシアで漁船員と指導員の育成めざす

海外漁業協力財団 企画調査課長 たかはし 高橋 じゅん 淳

はじめに

海外漁業協力財団（OFCF: Overseas Fishery Cooperation Foundation）は、海外の地域における水産業の開発、振興および国際的な資源管理などのための経済協力または技術協力を実施するとともに、わが国の海外漁場および漁船の安全操業の確保を図り、わが国の漁業の安定的な発展に資することを目的として、1973年6月に設立されました。

海外の地域で、沿岸漁業などの開発振興および国際的な資源管理の推進、現地法人設立などの漁業協力を行うわが国の漁業者に対する資金の貸付のほか、入漁などを通じてわが国と関係の深い沿岸国に対し、漁業技術の習得のための研修生の受け入れ、水産専門家の派遣や漁労、流通、加工、養殖、資源管理など、さまざまな分野の技術協力を行っています。さらに、関係国からの要人招請などの海外漁業交流の促進、わが国の漁業者の行う漁業協力に対する助成など、幅広いプログラムを実施しています。

2005年度の主な実績としては、24カ国から100人の技術研修生を受け入れ、太平洋島嶼国、アフリカ、中南米など18カ国に専門家を派遣し、技術協力プロジェクトを実施しています。

今回は、すでに修了したプロジェクトのなかから、インドネシアにおける現地漁業

訓練事業について紹介します。

技術協力の背景

インドネシアは、赤道を挟み南北1,883 km、東西5,110 kmにわたり大小1万3,000余の島々から成る世界最大の島嶼国家で、また世界有数の漁業国です。特に、まぐろ延縄漁業においては、日本、台湾、中国、韓国と並ぶ生産国となっています。

1983年にインドネシアが200海里経済水域法を制定してからは、漁業協定に基づくわが国のまぐろ漁船のインドネシア水域への入漁は行われていません。しかし、同じまぐろ延縄漁業国として、まぐろ漁業の安定と発展のため協調することが必要との判断から、インドネシア共和国のまぐろ延縄漁業の健全な発展に寄与するために、同国のまぐろ漁船員に対し、わが国の進んだ漁労技術、漁船機関、冷凍技術などを移転するための協力を実施することとしました。

一方で、日本のまぐろ漁船は外国漁船とのコスト競争のほか、若年就業者の減少などから、外国人船員の乗船なしに成り立たない状況にあり、有能な外国人漁船員の育成は、わが国まぐろ漁業にとっても、重要であるとの事情もありました。

プロジェクトの概要

プロジェクトは、主としてまぐろ延縄漁船の一般部員（甲板員、機関員）を養成す

る第1フェーズ（1996年11月1日～2000年3月31日）から、指導員の養成を目的とする第2フェーズ（2000年8月30日～2003年3月15日）へと続き、最後のまとめとなるフォローアップ（2003年5月6日～2004年3月31日）までを実施しました。

厳しい基礎訓練の第1フェーズ

第1フェーズは、インドネシア農業省(当時)の海洋漁業調査研究所(RIMF)内に設置された訓練センターで実施しました。同センターは、ジャカルタ漁港に隣接しています。ジャカルタ漁港は日本の円借款によって建設された漁港で、まぐろ延縄漁船をはじめとする多くの漁船の水揚げ港となっているほか、エビ、まぐろなどの水産加工場があり、水産物の輸出加工団地として有名です。

センターは、座学を行う教室、機関実習場とまぐろ延縄漁の模擬操業ができる屋外漁労実習場から構成されています。ここに甲板、機関、日本語の専門家を派遣し、1期3カ月、年間3回の訓練期間で、インドネシア人乗組員養成のための基礎訓練を実施するとともに、カウンターパート(前述のRIMFの職員)に対し、まぐろ延縄漁

業の技術移転を行いました。訓練は全寮制で行われ、3カ月の訓練期間中は基本的に外出禁止になっています。この間、訓練生は訓練所の指導員、アシスタント(訓練所卒業生)と寝食をともにし、一度漁に出ると長期間戻らない沖の操業船を想定した規律ある団体生活を体験しています。

3カ月間の訓練終了後、卒業生は現地のまぐろ船に乗船して、改めて漁船員としての適性を確認し、その後に外国の漁船に乗船するのが一般的な進路となります。また、毎年数人の卒業生は、日本国内で行う「漁船員養成コース研修」に参加して、技術の向上を図りました。これらの研修生は帰国後に日本の延縄船に乗船するほか、数人は訓練所に残り、専属指導員として後輩の指



卒業生が乗船実習を行う現地の木造まぐろ延縄漁船



発電機の分解修理実習



購入したまぐろを使って取り込みの実習

導にあたっています。

第1フェーズのプロジェクト期間を通じ、合計471人の訓練生が訓練を修了しました。

日本語や経験重視の第2フェーズ

現地カウンターパートは、第1フェーズを通じ、基本的な部員訓練の技術を移管されており、訓練活動の継続には問題ありません。しかしながら、今後外国人（インドネシア人）乗組員が増加するに伴い、船内の安全衛生を含めた外国人による労務管理が必要になると思われます。そのための中堅幹部の養成が必要になるとともに、訓練活動の現地化のために、訓練指導員がさらに必要になります。これらの人材育成を目的としてプロジェクト第2フェーズを開始することとしました。

訓練生の選抜にあたっては、日本語能力および日本船での乗船経験を重要視し、書類選考と面接試験を行いました。次に、8カ月間の座学研修を行い、その後に日本漁船（遠洋まぐろ延縄漁船）にて乗船トレーニングを行うグループと、現地訓練所あるいは水産高校において、まぐろ延縄漁業と日本語を指導するグループなどに分かれてオンジョブトレーニングを行いました。

前述したように、日本船における経歴をある程度重要視した結果、年齢構成は30歳を超えることとなりました。

船員としては非常に従順でまじめな訓練生で、教えたこともよく理解するのですが、人を育てるといった指導的立場の人間になるための意識改革は、簡単には進みません。時間の管理をはじめとするマネージメントの重要性を、時間をかけ丁寧に指導しまし

た。また、知識に偏る面も見受けられたため、極力現場を経験させ、理解を深めることにも努めました。

最終的には2期の訓練で36人の訓練を完了することができました。

これに続くフォローアップ期間には、現地の指導員の管理下で、現地漁業訓練用資機材の保守管理および訓練事業を総括管理（トータルマネジメント）する現地化を進めるために指導員の再訓練が行われました。

暴動でプロジェクトが中断

プロジェクトが開始された翌年(1998年)、学生運動に端を発した民主化運動の高まりから、プロジェクトを実施しているジャカルタで暴動が勃発、プロジェクトサイト近くでも多くの死者をだす事態となりました。在留邦人に対して避難勧告が出され、派遣専門家と家族も一時帰国せざるを得ず、プロジェクトの中断を余儀なくされました。

幸いにも比較的早く状況が好転し、1カ月足らずで復帰することができましたが、その後も初の民主的な大統領選挙による政権が誕生するまで、騒乱は続きました。結局、第1フェーズの3年余りのプロジェクト期間中に、3度の政変を経験することになりました。

国民は敬けんなイスラム教徒

国民の約90%が敬けんなイスラム教徒であるインドネシアにおいては、年に1度、ラマダン（断食）月があり、この期間は日の昇る前に朝食を取り、夕方6時までは水も食事を取らない生活を送ります。習慣と言ってしまうえばそれまでですが、健康に害

はないのかと心配になります。この状態にあっても訓練生は決められたカリキュラムを消化します（勿論、訓練内容の低減も行います）。とはいえ、注意力や集中力が低下するのはやむを得ません。

また、この他にも毎日のお祈りのほか、宗教上欠かせない儀式がいろいろとあり、実際に彼らが外国船に乗船する際には、双方が相手の文化を理解することが必要になると思われます。

技術習得に懸命な訓練生たち

早朝マラソンや掃除に始まり、16時までびっしりと授業が組まれており、その後も掃除、交代で用意する夕食、自習と続き、ようやく21時に就寝となります。現役海軍の軍人による、厳しい暑さのなかでの体力訓練に泣き言も言わず、目標に向かって一途に努力している姿と、電車の床に座り込む昨今の日本の若者を比べると、2つの国の将来はいったいどのようになるのか、いろいろと考えさせられます。



ドック中のまぐろ漁船を見学

減船はインドネシアにも影響

1999年、FAO（国連食糧農業機構）は世界のまぐろ資源が限界を超えて利用されていると判定し、大型まぐろ延縄漁船を減らすよう勧告。まぐろ資源による恩恵を最

も受けてきている日本は、率先して132隻を減らし、その結果、インドネシア船員約1,500人が職場を失うこととなりました。

これらの船員は、残った船が徐々に引き受けることとなりますが、一時的に待機者の数は増えてしまいます。船側にとっては優秀な船員を選抜する良い機会になるものの、卒業生にとっては厳しい状況になりました。指導員の訓練では、船側の要望を十分に調査し、卒業生の乗船を促進するための売り込み、マネジメントの能力が求められることとなりました。

おわりに

このような協力プロジェクトで最も心配されるのが、プロジェクトが終了し日本人専門家が帰国した後、施設や機材が十分に活用されず、保守管理も疎かになり放置されることです。そのような事態を極力さけるため、プロジェクト期間中には、現地のカウンターパートや指導員を順次日本に送り、技術の向上を図るための研修を受けさせるとともに、水産高校などの教育現場で意見交換を行わせ、意識の改革を図りました。また、近年のインターネット網の発達には、専門家の帰国後もEメールなどによる連絡により必要なフォローを可能としています。

プロジェクトの終了後、現地を訪れた人からの報告によれば、順調に訓練センターが運営されているとのこと。今後も日本の技術と心が引き継がれ、インドネシアの漁業が健全な発展を続けるとともに、日本とインドネシアの漁業国としての友好関係が強化されることを期待します。

海の世界の未来を拓く

日本財団 海洋グループ うんの みつゆき
海野 光行

人材育成の必要性

「作物を育てるには1年、木を育てるには10年、人を育てるには100年かかる」。これは人材育成の道のりが、とても長いものであることを表す言葉として使われています。そして「米百俵」の逸話にあらわされるように、国づくりにおいてもいかに「人」を育てることが大切であるかは広く知られています。

世界の中で日本が生きていくために、また、開発途上国への効果的な手助けとして、援助の多寡ではなく長期的展望に立って考えると、やはり人を主役とし20年、30年先のその国の将来を見据えた人づくりが重要です。特に昨今、海がさまざまな問題を抱える厳しい状況の中で、海洋分野の人材育成は世界においても日本にとっても喫緊の課題となっています。

今日の海は、環境汚染、海上輸送、大陸棚画定、海洋法制と執行、生物科学、地震や津波災害などと思えばだけでも多くの分野で問題に直面しています。これらの問題を解決するには、海を国家ではなく人類全体に関係するものとして捉え、セクショナリズムの排除と国際協力、世界的な連携、そして科学と政策の結合は欠かせません。かつ、このグローバルな問題の対処には、さまざまな海の分野でリーダーとして活躍できる有能で経験を積んだ人材が必要

です。とりわけ国際的な話合いの場においてその必要性は盛んに取りあげられており、特に開発途上国においては、多くの国際条約を施行する専門的知識、技能を有する要員が不足しています。このため、国際社会の共通の土俵できちんとした議論ができる人材を育成し、確保することが必要になっています。加えて、育成した人材の発言を強化し、その発言が重んじられるようなネットワークの整備も求められています。

海の世界の人づくり事業

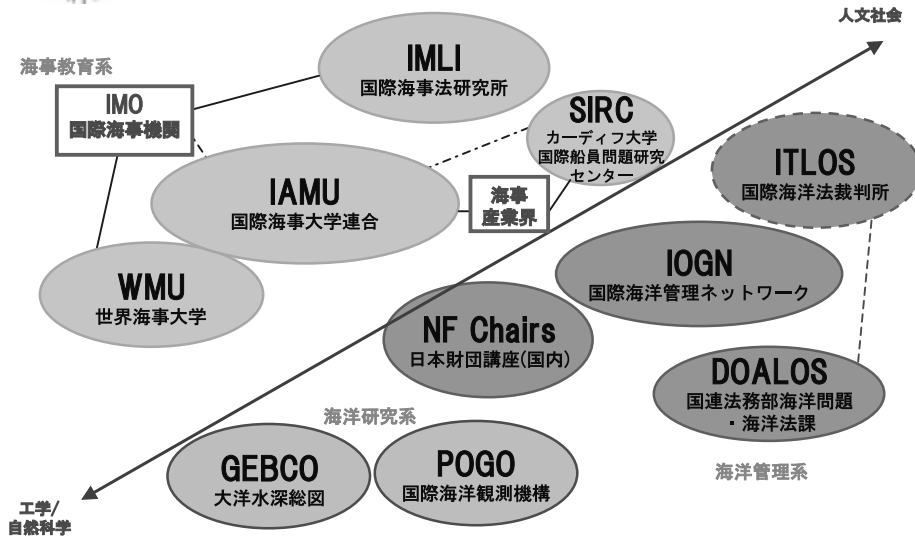
筆者が勤務する日本財団では、笹川会長のリーダーシップのもと、特に国際海事社会のための人材育成に取り組む方向に舵を切り、海の各分野において各種の人づくり事業を展開しています。現在展開しているプログラムだけでも、10年後には1,000人を超える規模の人材が育っている予定です。

代表的なプログラムには「リーダーとして海を総合的に捉える視点を持った人づくり」、言わば将来のリーダー養成と、「1つの分野を深める人づくり」、細分化された海の各分野における専門家の育成という、2つのアプローチがあります。

将来のリーダー養成の代表的なものとして、国際海事機関(IMO:International Maritime Organization)によってスウェーデンのマルメに創立された世界海事大学(WMU:World Maritime University)で



海洋分野の人材育成事業



の、日本財団寄附講座・WMU 笹川奨学金の設置があります。今までに42カ国300人以上の笹川フェローと呼ばれる卒業生が誕生し、IMOでの国際会議に各国代表として出席している姿も数多く見受けられます。

この他にも、IMOと協同で地中海のマルタ共和国にある国際海事法研究所 (IMLI: International Maritime Law Institute) を支援しており、修士課程に奨学金制度を設置しています。また、国連法務部海洋問題・海洋法課 (DOALOS: Division of Ocean Affairs and Law of the Sea) や世界16カ国31の教育機関と連携し、途上国の海洋関係行政官の育成を目指す研修制度を設けました。そして次世代に望まれる総合的海事教育システム、統一カリキュラムの開発による航海の安全性の向上を目指して設立した国際海事大学連合 (IAMU: International Association of

Maritime Universities) には、現在、世界の4年制商船大学の9割以上をカバーする47の大学が加盟しています。

ここでは、特に「1つの分野を深める人づくり」の代表的なものとして「NF-GEBCO 研修プログラム」について詳しく紹介したいと思います。

NF-GEBCO 研修プログラム

「大洋水深総図」(GEBCO: The General Bathymetric Chart of the Oceans) という名の海底地形図シリーズがあります。1903年にモナコ大公アルベールI世の尽力により作られた100年の歴史を持つ海底地形図で、戦争の影響で未完に終わった版もありますが、版を重ねるごとに、より精細で正確なものになり、現在は1995年に第5版をデジタル化したものが完成しました。100周年を迎えた2003年には、1分メッシュの

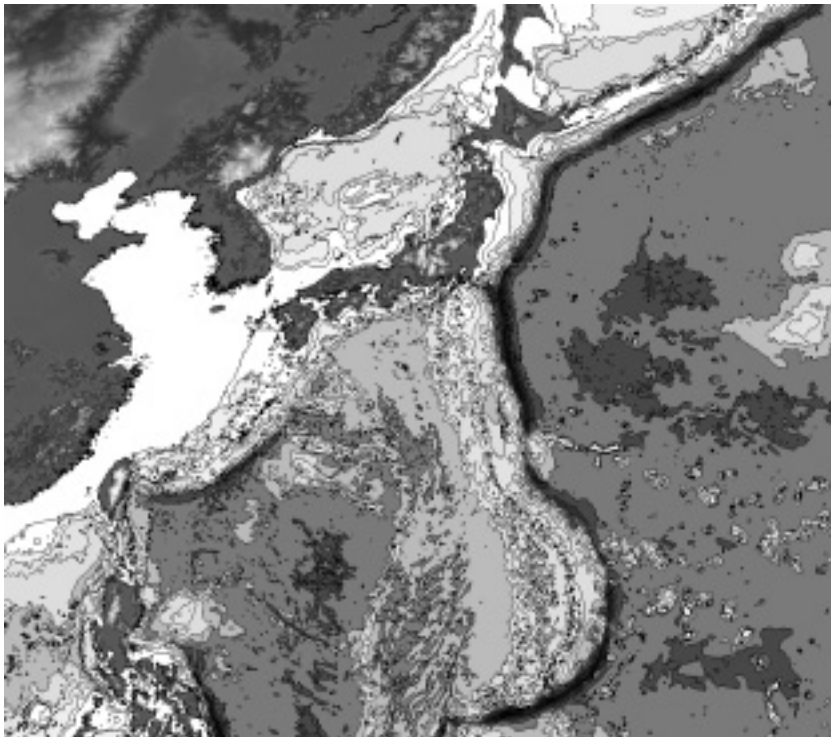
水深グリッドデータが刊行されています。海についての研究、教育の基礎的なよりどころであり、世界でもっとも権威のある地球全体を網羅した海底地形図として知られており、世界各国で一般教科書や地球儀のほか、地球物理学や海洋研究の分野で重要な基本地図として利用されています。

最近では、別の観点からもこの海底地形図の重要性が高まってきました。1994年に発効した国連海洋法条約に基づく「大陸棚」では、地形地質的に陸との連続性が証明されれば、排他的経済水域の外側でも海底資源に関する主権的な権利が認められるようになってきました。これに伴って、大陸棚の限界を画定する科学的・技術的な資料の一部として、正確な海底地形図が不可欠になったためです。

このように、海底地形データに求められ

る精度や科学的な信頼性は、社会情勢の変化とともにより高くなっています。ところが、世界の海底の8割以上は依然として未調査であると言われており、南半球の深海域では半径300kmの範囲に水深データが公に存在しない海域もあります。このような空白域が存在する背景には、水路測量機関が軍に属している国ではデータが機密情報として扱われているという実態があります。また、沖合の海底地形情報の重要性を認識していない国もあれば、途上国の中には調査能力を持たない国もあります。

他方で、この分野の専門家の高齢化に伴う後継者不足が大きな問題となっていることに加え、近年の測量機器の性能向上と新技術に対応したデータ編集も必要となっています。幅広い海洋にかかわる学問知識を備え、データを解析し海底地形を的確に描



日本近海の大洋水深総図 (GEBCO デジタルアトラスより)



海上で水中音響伝搬実験を行っている様子

ける専門家はととても希少になってきました。

そこで私たちは、夢とロマンを持ち、海に対する好奇心溢れる若手海洋研究者・水路技術者を世界中から毎年7人選抜し（現在の第2期生は5人）、世界的にみても海洋マッピング分野をリードする教育研究機関である米国の「ニューハンプシャー大学

沿岸・海洋マッピングセンター／NOAA-ニューハンプシャー大学合同水路測量センター」にNF-GEBCO研修プログラムを設置しました。このプログラムは、途上国のGEBCOコミュニティーへの積極的参加を呼び込み、海底地形図作成における最新の技術を身に付けた若手研究者



GEBCO研修プログラム第1期生。(左から、ケニア、ベルー、日本、フィジー、アルゼンチン、インド、ナイジェリア)

の育成と国家間の障壁を越えた人的ネットワークの構築を図ることで、海に関するさまざまな問題解決を促進することを目的としています。

本プログラムのカリキュラムは、①ニューハンプシャー大学の既存の授業および実習のほか、②他機関との人脈づくりを目的として海洋マッピングに関係する機関（サウザンプトン国立海洋センター、ストックホルム大学など）を訪問し、実習を行う「他機関訪問研修」、③米国の大陸棚調査をマルチビームによる海底地形測量を経験する「外洋調査航海実習」、④研修生の自国周辺で調査機関に眠っているデータを発掘し、その海域の海底地形図を作成する「海底地形図作成編集訓練」、の4つから構成されています。②～④は、本プログラム独自のカリキュラムで、特に「外洋調査航海実習」は、実際に200海里を超えて大陸棚を延伸できる可能性があるアラスカ湾東部を米国議会からの要請を受けて調査対象としたこともあり、水路機関出身の研修生にとっては、実践的で大変貴重な機会であると思われます。

本プログラムには、日本から海上保安庁



米国ニューハンプシャー州での夏期野外調査実習。(研修生と大学スタッフ)

の大陸棚問題を扱う若い専門家も毎年1人が参加しています。選考にあたって1年目は地理的バランスを考慮したため、一期生の7人はまさに“七つの海”から集まってきた若者たちで“*We are seven for the seven seas*”というキャッチフレーズのもと、GEBCO-日本財団ルームと名づけられた大部屋で、授業で出された課題や各自のプロジェクトを議論し、共に考えながら研修が進められました。異なるバックグラウンドを持つ研修生が集い、互いが持っている経験、知識を仲間で共有し、その過程で信頼関係が築かれていったことは、今後のフォローアッププログラムを企画立案するうえでも発展が期待できる成果と考えています。



TVインタビューを受けるGEBCO学生(Mr. Angwenyi; Kenya)。2004年末にインド洋津波災害が発生し、海底地形情報の重要性が改めて認識される中、地元ニューハンプシャーの公共放送が、新しくスタートした本プログラムを取り上げた。(2005年1月31日放送)。

アルベールI世が地球の3分の2を占める海の全貌を知ろうとする強い好奇心から、大洋水深総図を完成させてから今日に至るまで、水深測定精度は飛躍的に進歩していますが、現在の実測海域はまだ全体の2割程度です。より精緻な大洋水深総図には観測点が多ければ多いほどよく、世界中の

あらゆる国からの協力が不可欠です。将来、全ての海が観測され、完全なる大洋水深総図ができるには長い年月がかかりますが、本プログラムから育った専門家の協力によって、その日がより早く来ることを期待しています。

おわりに

紹介したプログラムの他にも、現在、新たな分野を開拓すべくドイツのハンブルグにある国際海洋法裁判所(ITLOS: International Tribunal for the Law of the Sea)との協力事業を計画しています。また国内においては、海の総合的な管理という考えのもと、大学を対象にさまざまな海洋・海事分野の講座を試験的に設置し、日本の海洋教育の拠点、世界的ネットワークの核を担う教育機関の創出、海洋問題を総合的、かつ横断的に捉えられる複数の専門知識を備える人材の育成を目指しています。

「海は、地球上で生きる人々を結びつける道である」。総合的な意味で問われている海洋と人類社会との関係において、海洋国である日本が国際社会で役割を果たしていくことができるよう、私たちは日本の民間財団として、長期計画での人材育成プログラムを展開したいと考えています。今後は現在展開している人材育成プログラムのネットワーク構築および連携強化を図るとともに、海の世界の人づくり事業のさらなる拡充と発展を目指します。そしてプログラムにより育った人々が議論し合い、お互いに協力し合うことで、より良い海の世界の未来が拓かれることを願っています。

海守便り

会員からの118番通報

(海守事務局)

118番通報とは

118番は、海に関するさまざまな情報を海上保安庁へ通報することによって、海の安全と環境を守るために役立てようという主旨で制度化された、「海の緊急通報用電話番号」です。

海上での事件や事故などの異変に出会った時に、局番なしの118番に通報すると、海上保安庁に直接つながり、通報を受けた海上保安庁が必要とする措置を講じます。ちょうど、陸上の110番通報と同じような緊急通報システムなのです。

海の異変に気がついたときは、躊躇なく118番に通報してほしいものです。

海守会員と118番通報

きれいで、安全で、豊かな海をめざすボランティア組織である「海守」会員の皆さんには、海で異常なことに出会ったり、耳にした時に、118番通報をするようにお願いしています。平成15年2月に発足した「海守」は、満3年を迎えますが、この3年間に、会員からの有効な118番通報は、135件に達しました。単純に平均すると、1年間に45件、1カ月に3.8件の通報があったこととなります。

通報の内容

一番多かったのは、漁業の違反操業や密

漁に関する通報でした。その通報で検挙された例もたくさんありました。

次に多かったのは、海洋汚染に関するものでした。具体的には、流出油に関するもの、不法投棄に関するものなどでした。これらは、海洋汚染の防止に役立っていると思います。

航行安全に関するものもありました。なかでも水中オートバイの暴走に関する通報が目立ちました。水中オートバイの利用者のマナーの高揚を期待します。また、大量の流木情報もありました。

船舶海難や海中転落に関する情報の提供もありました。船舶の海難事故が未然に防げたり、人命が救助されたりしました。

海守会員からの118番通報は、着実に成果を挙げており、通報した会員の皆さんには厚く感謝する次第です。

海守会員の118番通報の実績

(H15年2月1日～17年11月28日)

通報区分	15年	16年	17年	類計
船舶海難	3	0	1	4
人身事故	3	3	2	8
警備	12	18	20	50
環境	9	15	10	34
航行安全	11	8	3	22
その他	9	5	3	17
総計	47	49	39	135

海守事務局

TEL 03-3500-5707

FAX 03-3500-5708

URL <http://www.umimori.jp/pc/>

e-mail: info@umimori.jp

海保だより

海上保安庁 交通部

海で働く皆さんにとっての 総合情報サイト

海上における海難は、定置網やのり養殖網が設置されていることを知らなかったために、これらに入り込んだり、気象情報を確認しないまま出航し、天候が急変したために避難が遅れて転覆するなど、「情報不足」が原因の1つとなっている海難が後を絶たない状況です。

そこで海上保安庁では、「誰もが」「いつでも」「分かりやすく」をコンセプトに、「灯台などで観測した30分ごとの気象情報」や「漁網の設置状況」など、海で働く皆さんに役立つ情報を提供し、情報不足が原因となる海難の防止をめざしています。

これまで、テレホンサービスなどにより気象情報のみを提供していましたが、

現在は、パソコンや携帯電話のインターネット機能を活用し、これらの情報を手軽に入手できるように、提供しています。

海上保安庁では、このシステムを「沿岸域情報提供システム（MICS：ミックス）」と呼んでおり、全国の海上保安部から次のような情報を提供しています。

- 気象・海象情報：30分ごとの気象情報（風向、風速など）。
- 緊急情報：海難などによる航行制限状況など。
- 船舶航行安全情報：海上工事、漁網設置状況などや、周辺海域の状況を1枚の地図にまとめた安全情報図など。
- 海に関するデータ：潮流、潮汐や過去の気象データなど。
- 船舶動静情報：大型船の入航予定やライブカメラ映像など。
- サービス情報：港湾写真など。

なお、インターネットによる情報は、それぞれの地域に密着した内容としているため、各海上保安部によって掲載している情



沿岸域情報提供システムの概念図

報の種類が、若干異なる場合があります。



ライブカメラの一例



安全情報図の一例

さらにアクセスが便利に

平成18年3月末には、全国の海上保安部への整備が終了し、各海上保安部でMICSの運用を開始することから、各海上保安部へのアクセスをより便利にするため、総合入口サイト（全国の海上保安部へのリンクサイト）を設置します。

さらに、どこの海上保安部のページを見

ても必要な情報を見つけやすくするために、ページを一定の形式に整理しており、まずは携帯電話のページから整理しました。



テレフォンサービスでの利用

全国78カ所（平成18年3月末現在）の海上保安部などから、気象・海象情報を提供しています。

ご利用される電話番号は、パソコン総合入口サイトや各海上保安部のページの「音声による気象情報」を確認ください。

おわりに

今後とも、各海上保安部から提供する情報の密度を高めていくとともに、より一層必要な情報や提供方法の改善を進め、海難を1件でも減少させるための努力を行ってまいりますので、利用された皆さんの意見を、各海上保安部にお寄せ願います。

「海洋の健康診断表」

～地球環境に関連した海洋変動を総合的に診断します～

気象庁地球環境・海洋部海洋気象情報室 主任技術専門官 ^{みかわ}三河 ^{てつや}哲也

はじめに

気象庁では、平成17年10月から地球環境に関連した海洋変動の現状と今後の見通しを総合的に診断し、その結果を「海洋の健康診断表」としてHPなどで提供しています。

海洋は、温室効果ガスである二酸化炭素を吸収したり、大量の熱を貯えることができることから、地球温暖化の進行を緩やかにするとともに、台風の発生・発達や異常気象の発生など、気象とも深い関わりをもっています。さらに、人間の活動がもたらす環境汚染の1つである海洋汚染も重要な問題です。

このように地球環境と密接な関連をもつ海洋の状況について、「いまの状態は?」「いつもとどう違うの?」「その変動の原因は何?」「これからどのように変化するの?」「地球環境にどんな影響があるの?」といった疑問に、グラフや分布図などを用いて、わかりやすく答えていくのが、「海洋の健康診断表」です。

海洋が健康かどうかの診断ページ

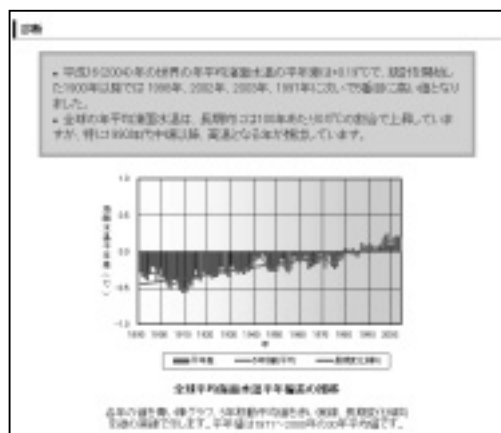
「海洋の健康診断表」とはどのようなものなのかを、地球温暖化に関連する海面水温の長期変化と船舶の航行などにも影響の大きい海流の診断ページを例示しながら紹介します。

(1) 海面水温の長期変化傾向

(年1回更新)

【図1】は、100年以上にわたる海面水温のデータをもとに世界全体の平均海面水温の変化を算出(図中グラフ)し、地球温暖化の影響についての診断(図中上部枠内)を記したものです。診断では陸域ほどではないものの海面水温も長期的に上昇しており(100年あたり0.48℃)、「海面水温にも地球温暖化の影響があらわれている可能性が高い」としています。

診断ページでは、船舶や衛星データをもとに数値計算機等により解析を行い、その結果に対して行った診断を掲載しています。長期間の貴重な船舶データ、最近のブイ、衛星データから、地球温暖化の様子を垣間見ることができた一例です。



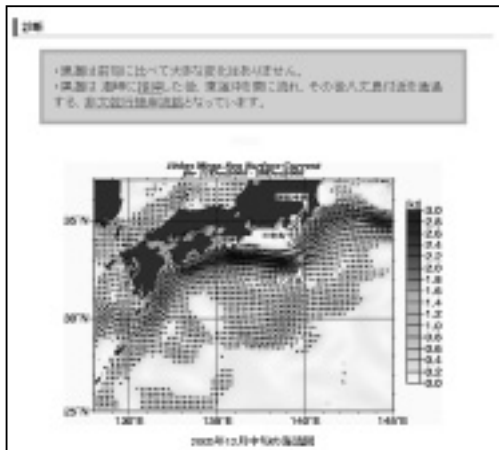
【図1】 海面水温の長期変化傾向のページの一部

(2) 黒潮の週から月規模の変動

(10日ごとに更新)

【図2】は、神戸海洋気象台が作成している黒潮の流路に関する診断のページです。船舶による水温や海流の観測、衛星データなどをもとに、気象庁の数値解析技術を用いて、現在の水温や海流の状態を解析し、今後の海流の状態の変化などの診断を行うものです。この結果は、船舶の経済運航や漁場の把握に役立てることができます。

この診断ページには、沿岸から黒潮までの距離など豊富な関連情報が掲載されており、海流に影響を受ける分野の方には便利なページとなっています。



【図2】 黒潮の流路のページの一部

「海洋の健康診断表」の診断分野

「海洋の健康診断表」では世界全体から日本の周辺海域まで【図3】、海洋のさまざまな現象を診断しています。診断項目は、現象や対象期間に応じて4つの分野に分かれており、更新頻度は週2回から年1回まで項目により異なります。

○地球温暖化に関わる海洋の長期変化

地球環境問題で最も注目されている地球温暖化に関連して、海面水温、海面水位、海水、海洋の温室効果ガス（二酸化炭素）

が10～100年程度の長期間でどのように変化してきたか診断します。

○気候に関連する海洋の変動

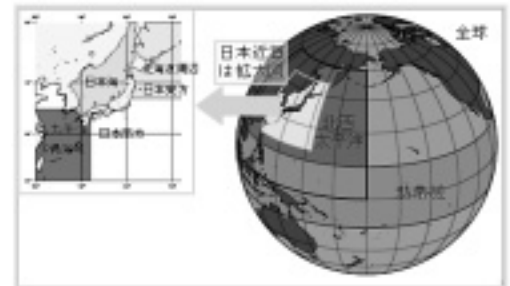
エルニーニョ現象、黒潮大蛇行、親潮の南下などの状況について、数か月から10年程度のゆっくりした変動を診断します。

○週から月規模の海洋の変動

北西太平洋や日本近海における、海面水温、黒潮、親潮、海水等の週から月程度の短期的な変動を診断します。

○北西太平洋の海洋汚染の状況

日本周辺海域や北西太平洋における、プラスチック類、タールボール、重金属による汚染の状況について診断します。



【図3】 「海洋の健康診断表」の対象海域

項目により対象となる海域は異なります。日本近海については4カ所の気象台（函館・舞鶴・神戸・長崎）が診断を担当しています。

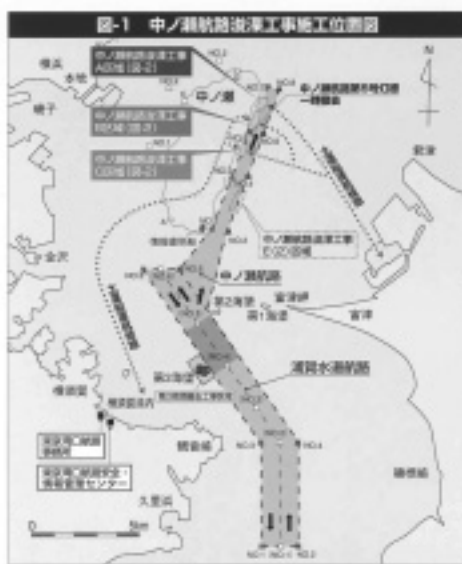
これらの他にも、日々の海洋データ、過去の海洋データなどを「海洋のデータバンク」に豊富に掲載していますので、ぜひ活用ください。

おわりに

気象庁では「海洋の健康診断表」のほか、船舶の安全運航のため、海上の警報などを発表しています。これら気象や海洋に関する情報の作成には、船舶による観測データが必要不可欠です。今後とも気象観測通報にいっそうの理解と協力をお願いします。

東京湾口航路(中ノ瀬航路)浚渫工事のお知らせ

(平成18年2月1日~平成18年3月31日)



- 東京湾口航路において、中ノ瀬航路浚渫工事が平成18年から7年間の計画で行われています。
- 平成18年の工事は、図-1に示す場所において、次のとおり工事区域を順次変更して施工されます。

工事期間	工事区域	工事内容	備考
2月~3月	B・C・A	浚渫工事	工事区域は、航行禁止区域となります。
4月	E(2)	潜水探査・土質調査	航行禁止区域は設定されません。
5月~8月	E(2)	浚渫工事	工事区域は、航行禁止区域となります。

- 浚渫工事期間中、工事区域内は、一般船舶の航行・停泊が禁止されます。中ノ瀬航路を航行される船舶は、十分に注意して航行されるよう、ご協力をお願いします。

- 2月~3月の浚渫工事については、下記のとおり施工されます。なお、4月以降の浚渫工事等については、別途お知らせします。

記

1. 工事区域及び期間

- B区域：平成18年2月1日~3月2日
- C区域：平成18年2月2日~3月11日
- A区域：平成18年3月12日~3月31日
- ※各工事区域は、下表の航路標識を順次拡大して設けられた海域です。
- E(2)区域：平成18年4月~8月(別途お知らせ)

2. 工事作業概要

- スパッド式クラブ浚渫船等により、中ノ瀬航路の浚渫を行います。(一20mまで浚渫します。)
- 土運船によりB及びC区域の浚渫土砂を横浜港内へ、また、富津港から埋砂土砂をA、B及びC区域へ運搬投入します。
- 土運船の航行経路は、図-1のとおりです。
- 測量船による工事区域内の測量・調査を行います。
- 工事作業は、原則として、日出から日没の間で行います。

3. 安全対策

(1) 警戒船・情報提供船の配備

- 工事区域付近海域に、警戒船3隻及び情報提供船1隻(第3海保監庁工務部の情報提供船を派遣します。)を配備します。
- このうち、警戒船1隻(図-2のB区域及びC区域同時施工期間中、2隻)及び情報提供船1隻は、24時間配備します。

(2) 航路標識の設置等

- 工事区域を示すため、図-2のとおり航路標識を設置します。
- 航路標識の仕様及び形状は、図-3のとおりです。
- B区域の工事期間中は、中ノ瀬航路5号灯標を一時撤去し、同工事終了後、元の位置に再設置します。
- 航路標識の設置位置は、表のとおりです。

4. その他

- 工事作業時、警戒船及び情報提供船には、図-4・5のとおり標識を掲げます。

図-2 中ノ瀬航路浚渫工事(航行禁止)区域図

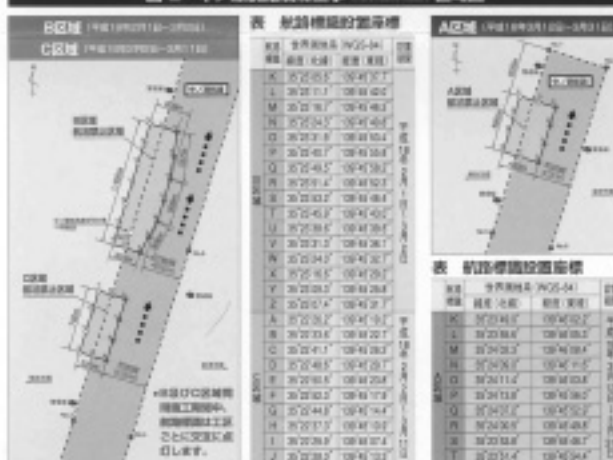


図-3 航路標識の仕様及び形状



図-4 「警戒船・情報提供船」



図-5 「警戒船・情報提供船」



工事に関する問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 東京湾口航路事務所 Tel. 046-828-8365
<http://www.kaiho.go.jp/kyofu/>
 東京湾口航路安全・情報管理センター Tel. 046-828-7701

航行情報に関する問い合わせ先

第二管区海上保安本部 交通部 安全課 Tel. 045-211-1118
 横浜海上保安部 航行安全課 Tel. 045-201-1671

船災防が懸賞作品を募集

船員災害防止協会では、平成18年度船員労働安全衛生月間活動の一環として、安全衛生に関する「体験記・意見」「標語」の募集を行います。奮ってご応募下さい。

資格

船員および家族、海運・水産各社、海事関係団体・関係官庁に勤務する者、商船・水産関係学校の職員・学生

方法

作品に住所・電話、勤務先・電話、氏名を明記のうえ郵送またはFAX

締切日

平成18年5月31日必着

送付先

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
船員災害防止協会 月間係
Tel 03-3263-0918 Fax 03-3263-0910

選考

「体験記・意見」……優秀賞2編、佳作若干
「標語」……優秀賞5点、佳作若干
*入選者には、賞金、記念品を進呈

発表

入選作品は船員災害防止協会の「船員と災害防止」などに掲載します。また、優秀作品の標語はビラに作成し、広く配布します。

応募要領

「体験記・意見」…ケガや病気の体験記、船内環境や設備、作業方法・手順の見直しやKYT活動によって、船員の安全衛生面の改善に効果をあげた具体例、安全衛生面の向上や食生活の改善、混乗船関係、レクリエーションに関する意見など。400字詰原稿用紙5～7枚程度、表題を付して下さい。一人何編でも可。

「標語」……作業環境・設備・器具などの点検整備、安全な作業方法・手順、安全衛生管理体制の確立、安全衛生教育の徹底、KYT(危険予知訓練)や安全衛生デー制度の推進、飲用水の水質安全管理、居住環境の清潔保持、健康の維持推進の方法や心得、混乗船関係など船内における安全衛生意識の高揚に役立つことを具体的に表現したもの。英文も可。一人何点でも可。

日本海難防止協会のうごき (平成17年11~18年1月)

月 日	会 議 名	主 な 議 題
11.8	那覇港臨港道路空港線工事航行安全連絡協議会	①那覇港沈埋トンネル情報管理室における航行安全情報管理業務の運用実績など
11.11	港湾専門委員会	②トレンチ浚渫工事・航路標識変更工事に伴う航行安全対策 ①前回議事概要案の承認
11.14	AISを活用した港内船舶交通管理(東京湾)に関する調査委員会	②港湾計画の改訂(敦賀港、唐津港、八代港) ③港湾計画の一部変更(釜石港、大阪港、博多港)
11.25	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)	①事業計画の検討 ②東京湾の航行環境・交通管理の現状 ③AISの運用状況及び活用事例 ④港内船舶交通管理に係るニーズ及び課題の調査
11.28	東京国際空港再拡張に係る船舶航行安全対策調査検討会	①前回委員会議事概要の承認 ②中間期バラスト水作業部会及びMEPC53結果報告 ③バラスト水通信部会の状況 ④今後の対応
11.29	伊勢湾交通体系施策検討会	①再拡張後の検査鑑地 ②D滑走路周辺海域の船舶航行 ③D滑走路の制限表面 ④羽田空港再拡張後の交通体系の考え方
12.15	海運・水産等関係団体打合せ	①操業漁船と航行船舶の競合の改善 ②錨泊船と航行船舶の競合の改善
12.16	伊勢湾海上ハイウェイネットワーク委員会	①前回議事概要案 ②航走波の実験 ③輻輳する主要湾内における海運・水産相互の安全確保に係る検討
12.19	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 久慈石油備蓄基地分科会	①ビジュアル操船シミュレータ実験結果の検討 ②伊良湖水道航路におけるリスクの推定結果の検討 ③航行船舶間の競合の改善・湾内ボトルネックの解消に係る安全対策 ④操業漁船・錨泊船と航行船舶の競合に係る安全対策
12.19	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 上五島石油備蓄基地分科会	①調査結果報告 ②調査結果解析
2006年 1.30	釧路港船舶航行安全対策調査委員会	①調査結果報告 ②調査結果解析 ①事業計画 ②港湾計画変更の概要 ③航行安全等に関わる検討 ④報告書案

船舶海難の発生状況 (速報値) (平成17年10~12月)

(単位:隻・人)

用途	海難種類	衝	乗	転	火	爆	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	行方不明・死亡
		突	揚	覆	災	発	水	関	進	障	方	航	全	他	計	
一般船舶	貨物船	51	22	2	2	0	2	14	2	0	0	0	3	1	99	2
	タンカー	7	8	0	0	0	1	8	0	0	0	0	3	1	28	0
	旅客船	5	4	0	1	0	2	1	0	2	0	1	0	0	16	0
	プレジャーボート	31	18	16	6	2	7	53	20	8	0	24	5	3	193	4
	その他	23	9	3	4	0	5	5	2	1	0	2	2	0	56	2
	漁 船	63	17	28	29	2	9	10	10	2	1	27	2	11	211	26
	遊漁船	7	0	2	1	0	2	2	2	1	0	1	0	0	18	1
	計	187	78	51	43	4	28	93	36	14	1	55	15	16	621	35

用途	海難種類	衝	乗	転	火	爆	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	死亡・ 行方不明
		突	揚	覆	災	発	水	関	進	障	方	航	全	他	計	
一般船舶	貨物船	193	64	4	17	0	5	28	5	2	0	1	8	2	329	21
	タンカー	45	25	0	0	0	3	11	1	1	0	0	3	1	90	1
	旅客船	23	11	0	5	0	5	8	2	2	0	1	0	0	57	1
	プレジャーボート	163	95	59	14	2	22	202	68	15	4	78	16	28	766	16
	その他	69	24	7	6	0	10	7	12	2	0	9	5	4	155	5
	漁船	285	84	71	70	3	27	44	35	4	10	50	4	21	708	75
	遊漁船	43	13	7	2	0	6	19	10	1	0	9	1	4	115	2
	計	821	316	148	114	5	78	319	133	27	14	148	37	60	2220	121

主な海難 (平成17年10～12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	第38登美丸 (日本)	4.9トン (乗員3人)	10月21日11:30頃 北海道豊頃町 から約5kmの沖合	転覆	天気 晴 波浪 0m 視程 10km	行方不明 1人
<p>シシャモけた網漁のため、21日の05:00頃に豊頃町の天津漁港を出港した「第38登美丸」は、06:30頃から魚場で操業を開始した。</p> <p>11:00頃、揚網中に漁獲物が多かったことから船体が左側に傾斜し、海水が浸入。この傾斜を回復させるために、漁獲物を投棄し左回転で前進したが、傾斜が回復しないことから、けた網引揚げロープを切断したところ、このロープが推進器に絡まり機関が停止して転覆した。この様子を目撃していた僚船から118番通報があったもの。</p> <p>転覆後、甲板員2人は僚船に救助されたが、船長が行方不明となった。</p> <p>第一管区海上保安本部は、巡視船3隻と航空機2機のほか機動救難士を出动させ、機動救難士による船内捜索などを行ったが、現在まで船長は見発見されていない。</p>							
②	漁船	第38利光丸 (日本)	19トン (乗員3人)	11月22日03:30頃(推定) 北海道 礼文島から南約10kmの沖合	転覆	天気 曇 波浪 4m 視程 4km	死亡3人
<p>礼文島南方海域での漁のため出港した「第38利光丸」は、21日17時頃に漁場到着し操業していたが、その後、操業を終えて入港した僚船から「漁を終え、稚内に向かっているはずの『第38利光丸』と22日03:00頃を最後に、連絡が取れなくなっている」という旨の118番通報があったもの。</p> <p>船舶電話や無線などの呼びかけにも応答がなかったため、第一管区海上保安本部は巡視船艇と航空機を出动させて現場付近を捜索した結果、10:00頃に稚内市ノシャップ岬の北東沖合で転覆している「第38利光丸」を発見した。転覆原因は、荒天によるものと推定される。</p> <p>その後の特殊救難隊による捜索によって、乗組員3人は船内から遺体で見発見された。</p>							
③	漁船	海幸丸 (日本)	14トン (乗員3人)	12月6日06:50頃(通報) 秋田県 秋田市雄物川河口の南方	転覆	天気 雨 波浪 1.5m 視程 4km	行方不明 3人
<p>6日の06:50頃、僚船から「5日の16:30頃に、『海幸丸』が秋田市雄物川河口の南方で確認されたのを最後に、入港遅延となっている」という旨の通報があったもの。</p> <p>第二管区海上保安本部の巡視船艇や航空機、警察や航空自衛隊のヘリが出动したほか、僚船などが河口付近を捜索した結果、19:00頃に転覆している「海幸丸」を発見した。船体に衝突痕はなかった。</p> <p>その後も引き続き、巡視船艇や航空機・ヘリが乗組員3人の捜索にあたったが、手がかりは得られなかった。</p>							





編集レーダー

★今号の表紙は、フィリピンの流出油防除研修の様子で、写真はJICAの提供によるものです。また対談で「ODAは途上国ではなく自国の国民のためにある」と強調した、外務省・塚田さんの熱い言葉が印象的でした。

★関係者の話では、海に関する日本のノウハウを相手国に伝えようと、その国の研修生を日本に招いて一定期間教育しても、その研修生の帰国後に習得したノウハウが相手国の人々に浸透していかない、といった課題もあるとのこと。

★「苦勞して習得したものは、自身の財産。自国で働く職場での自身の出世や評価に活かしたい」との思いから、習得したノウハウを「外に伝えずに内に抱えてしまう研修生が多い」という。

★さらに、途上国での支援活動では、持ち込んだ機材が盗難にあうこともあるとか。「支援を自国繁栄の一助に」と真剣に願っている途上国にとっても、放置して済む事態ではないはず。

★日本側にとって、支援の効果的あり方は勿論だが、相手国においても研修修了者の積極的な人材活用を含めて「支援をいかに自国にとって効果あるものにするか」への対策が求められている。

★今回も読者のご意見を紹介します。(大下)

■名古屋の海運会社・島尾明徳さんから

☆冬・527号を読みました。今号はいたくスタンダードな特集テーマなので、正直「ネタ切れか?」と思ってしまいました。しかし、前書き通り、それぞれの難所をよく知る執筆者の多くの記事は、「なるほど」と思わせる内容のものでした。

☆これまでなら、それぞれの難所を紹介し注意を呼びかけ、ザ・エンドなのでしょうが、今号は一步踏み込み、航海時における「安全運航のための基本」をこれら難所からませて、わかりやすく解説しているところがミソであり、「普通のテーマでも構成内容にひと工夫を」という編集者の努力が、読者にもよく伝わってきました。

☆日本は、周りを海に囲まれているのですから、国民はもっと海に関心を持つべきだと、私も思います。しかし、そうならない現実を見るにつけ、なにか根本的なところで欠陥が生じているに違いないと強く思うのです。

☆会員ばかりでなく、このような国民への海事思

想の普及面においても、いま「海と安全」の使命の重要性が問われているといっても過言でないでしょう。ぜひ、その期待に応えるものであってほしいと願っています。頑張ってください。

■東北の学生・河原佳美さんから

☆冬号「海の難所」を読みました。記事のなかには難解なのがありましたが、時代とともに難所としての顔も変化していくことが理解できました。

☆特に、「安全運航のいろは」は卒業後に海へ乗り出す新人にとっては、よき教材となるに違いありません。この教材には、ほかにどのような注意点が掲載されているのでしょうか。この「教材内容だけで特集になるのでは」と率直に関心を持ったところです。

☆また、尻屋崎の記事での余談の紹介で、幻の灯台の火についての内容は、非常に興味深いものでした。時代はそれぞれ違っていても、各地で発生したこのような不思議な事象・言い伝えなどをまとめて紹介する特集も、読者の関心と呼ぶのではないのでしょうか。僕らなどの学生は、真っ先に読むと思います。

☆より興味深い企画の「海と安全」に期待し、次号も楽しみにしています。

【記事の訂正】

前号の特集「海の難所」において、鈴木邦裕氏の記事内にある第六管区海上保安本部の航行安全指導の7. タンカーの安全対策確約書の提出(25ページ、右段上から12~16行)については、『かつての指導であり、現在では確約書の提出を求めている』ことが明らかになりました。関係先にご迷惑をかけたこととお詫びし、確約書の提出に関する部分を前述の通り訂正します。

海と安全 No.528 (40巻、春号)

発行 平成18年2月25日

発行所 社団法人 日本海難防止協会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16

Tel 03(3502)2231 Fax 03(3581)6136

E-mail: jams2231@nikkaibo.or.jp

URL <http://www.nikkaibo.or.jp>

印刷所 第一資料印刷(株)

購読料 年間5,000円(送料とも)

(正会員・賛助会員・協力会員の購読料は会費の中に含む)

海の情報提供ボランティア「海守」

〈活動および募集要項〉

海の緊急番号118番への通報をお願いします。

「海守」の会員は、海での異変に遭遇した場合、海上保安庁が運用する緊急番号「118番」に通報していただくこととなります。

- 不審な船舶、人物、漂流物を発見した。
- 油の排出や不法投棄等を発見した。
- 密航・密輸・密漁等の情報を得た、目撃した。
- 海難事故に遭遇した、または目撃した。

このような場合において、まず氏名と「海守」の会員番号を伝え「いつ」「どこで」「なにがあった」などを落ち着いてお話しください。また独自の判断での行動や危険につながる行為は決してせず、関係機関が迅速で正確な対応をするための妨げにならないよう心がけてください。なお「海守」会員となられた方の住所・氏名・会員番号など本人が特定できる情報は、あらかじめ海上保安庁に連絡されています。

■海守事務局は、会員となられる方からの個人情報について第三者に漏洩されることのないよう、海上保安庁とともに善良なる管理者の注意をもって管理します。以上のことに同意したうえで、「海守」への参加申込をしていただきます。

【参加申込方法】

インターネットの専用ホームページから応募するか、下記の参加申込欄に必要事項を記入の上、FAXまたは下記宛て先へ郵送にてお申し込みください。登録された方には会員証および会員バッジをご送付します。

《ホームページ》<http://www.umimori.jp> ※携帯電話からもアクセス可能。

《郵送》〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル8F 海守事務局

※郵送される方は、「参加申込書」の控えをご本人用に保存してください。

《FAX》03-3500-5708

「海守」参加申込書

(FAX・郵送用)

申請年月日	(西暦でご記入ください)	パソコンまたは 携帯電話の Eメールアドレス	(パソコンの方)
	年 月 日		(携帯電話の方)
氏 名	フリガナ	誕生年	(西暦でご記入ください)
			19 年
住 所	〒 -	職 業	
	(都道府県名からご記入ください)		
電話番号 (およびFAX番号)	TEL / ()	携帯番号	()
	FAX / ()		
所属団体の有無	(有) 団体名 (無)		

◎募集と活動の詳細については海守事務局まで TEL.03-3500-5707

海上安全への国際支援



ゼニライトブイ製造の29基の灯浮標・8基の標識灯・3式の導灯が
23kmの新航路を見守る！

※日本のODAで進められているベトナム ハイフォン港拡張計画Phase2にて、
シルテーション対策として施工された新航路(Cat Hai - Lach Huyen航路)
さらに上流側では、22基の灯浮標・7基の標識灯の設置・18基の標識灯/
18基の灯台の整備が待っている。



ZENI LITE BUOY CO.,LTD.

Hankyu Express Tokyo Building 4F 3-9 Shinbashi 3-chome, Minato-ku, Tokyo, 105-0004 Japan
Tel: +81 3 3592 3021 Fax: +81 3 5511 7158

7500A Beach Road, #08-316, The Plaza, Singapore 199591
Tel: +65 6392 5795 Fax: +65 6392 5796
<http://www.zenilite.co.jp/english/>