

技術移転手法事例研究

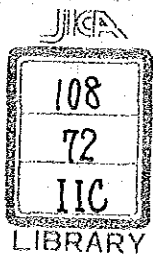
地域	アジア	分野	公共公益事業
インドネシア	0190	港海	湾速 202050

海上保安に関する専門家活動報告 (インドネシア)

個別派遣専門家活動報告シリーズ —62—

昭和 61年 3 月

国際協力事業団
国際協力総合研修所



総 研
J R
86 - 5

技術移転手法事例研究

地域	アジア		分野	公共公益事業	
	インドネシア	0190		港海	海運

海上保安に関する専門家活動報告

(インドネシア)

JICA LIBRARY



1055530[8]

個別派遣専門家活動報告シリーズ—62—

専門家氏名：^{ウツキハラ}馬屋原 ^{ヒロシ}博

担当分野：海上保安

派遣期間：昭和58年4月18日～昭和60年4月17日

派遣国：インドネシア

派遣機関：運輸省海運総局

本邦所属先：海上保安庁

本シリーズは、国際協力総合研修所の調査研究活動の一環として実施している技術移転手法事例研究のうち個別派遣専門家の現地活動について、要請の背景、業務の範囲と内容、業務の達成と具体的成果及び技術移転手法の実際例をとりまとめたものである。

なお、作成に当っては、専門家本人による執筆原稿を統一的な記入要領に基づき多少加筆修正した。

国際協力事業団

受入 月日 '86. 6. 30	108
登録No. 12846	72 LIC

目 次

序 文	1
1. 要請の内容と背景	2
1.1 協力要請の背景	2
2.2 イ国海上保安体制の概要	2
(1) 組 織	2
(2) 人 員	2
(3) 船艇・施設	3
1.3 要請内容	3
2. 業務の範囲と内容	4
3. 業務の達成と具体的成果	5
3.1 設定目標	5
3.2 具体的成果	5
4. 技術移転の実際例	7
4.1 業務実施環境	7
4.2 進行中のプロジェクトおよび開発調査	8
4.3 新規円借款プロジェクト計画の策定	10
(1) 第2次海岸無線局整備	10
(2) 多目的設標船等の整備	11
(3) 第2次SAR通信網整備	13
4.4 新規技協案件の要請	15
(1) Tg. Priok 港等における総合安全システム等の調査研究	16
(2) 海難予防及び救難に関する海上保安体制整備計画調査	17
4.5 人造り協力への模索	20
5. 提 言	23
5.1 社会基盤の整備と技術移転	23
5.2 開発調査への期待	23
5.3 教育の重要性	23
5.4 カウンターパートの研修	24

5.5	カウンターパートの輪の広がり	25
5.6	大使館等の訪問	26
6.	生活雑感	27

序 文

- (1) 執筆者の略歴 職 歴 海上保安大学校1962年卒。
海上保安庁において警備救難業務に従事。この間、大学
校練習船こじま次席航海士、本庁航行安全課係長、今治
保安部警備救難課長、六管本部航行安全課長、本庁航行
安全課補佐官等を経てJICA派遣専門家。現在、ヘリ
搭載型巡視船「うらが」航海長。一級海技士（航海）。

(2) 派遣時の準備

派遣要請の打診を受けて2日間で決意し、JICA中期研修、同派遣前集
合研修及び母校での1週間の特別研修を受けた。専門分野では、不安を感じ
なかったが、コミュニケーションの手段たる英会話については本格的に習っ
たことがないので、いささか不安であった。知的レベルと英会話レベルは別
のことといっても、ときとして知的レベルが英会話のレベルに押さえこまれ
るからである。さまざまな英語がとび交う会議がその一例である。ただ、こ
れまでのささやかな経験から、専門を同じうする者であれば30分も同じ人
と話しをしていると急速に意思の疎通が図れはじめることが多かったことか
ら、あまり神経質にならず、中学生の構文でできるだけ明快に話すことを心
掛けた。英会話は苦手という認識から出発して、微妙な表現、あいまいな表
現を避けた（というよりは出来なかった）ことが結果的には良かったのでは
ないかと思っている。インドネシア語については特に準備しなかった。仕事
にとって必要なのは、語学力にもまして、誠意と謙虚さだと思う。

1. 要請の内容と背景

1.1 協力要請の背景

世界最大の群島国家たるインドネシア国の発展にとっては、船舶交通の発展は不可欠のものであり、これが安全の確保は国家行政機関の責務であるため、海上保安体制の整備、近代化を図り、すすめていくため海上保安分野の専門家が、1978年の海運顧問団派遣終了後も引きつづき要請された。この海運顧問団なるものは、対インドネシア円借款がIGGI会議（インドネシア債権国会議）を中心として増大するに伴い、1970年度日伊両国会議においてイ側より海運関係援助が強く要請され、海運、造船に関する調査が実施され、当時、イ国海運総局にはオランダチームが配属され、調査・計画に関する技術援助を行っていたが、日本チームは円借款の円滑なる導入のために、両者の業務の重複があっても派遣されることとなり、71年春派遣、編成されたものである。

1.2 イ国海上保安体制の概要

警備、水路業務を除いた、狭義の海上保安体制は、防災、海難予防を含めた救難業務と航路標識を中心とした航行援助業務よりなり、海運総局がこの海上保安に対し1次的行政責任を有し、海上沿岸警備救難局が前者を、燈台局が後者を所掌している。組織、勢力等は次のとおり。

(1) 組織

全国を9つの管区に分け、地方総局を置き、海運総局（ジャカルタ）がこれを統轄している。地方総局の出先機関として沿岸警備救難局は44ヶ所、燈台局は24ヶ所の部署を置いている。（別図1～6参照）

(2) 人員（1984年現在）

海上沿岸警備救難局

中央 351人

地方 3,665人

陸上 3,149人

海上 867人

燈台局

中央 179人

地方	4,152人
陸上	2,563人
海上	1,768人

(3) 船艇・施設

海上沿岸警備救難局

巡視船艇 124隻

燈台局

設標船 7隻

補給船 5隻

見まわり船 62隻

調査船等 6隻

計 80隻

Coastal Radio Station 114局

航路標識

可現標識

Light House 146基

Light Beacon 431基

Light Buoy 329基

Harbour Light 158基

Small Buoy 360基

Day Mark 550基

電波標識

Radar Beacon Station 3局

1.3 要請内容

航路標識業務及び海難救助業務に関し全般的に技術的助言を行うとともに、
 経済技術協力関係プロジェクトに関し協力することが要請された。

2. 業務の範囲と内容

要請業務を実施するため、次のような業務実施計画をたて計画遂行に努めた。

イ. 航行援助施設及び海難救助体制の改善、整備、拡充。

変更なし。

ロ. 中波ビーコンシステム・プロジェクトの推進。

変更なし。

ハ. 海難救助用海上無線局プロジェクトの推進、拡充。

変更なし。

ニ. 海上無線通信網整備、拡充プロジェクト案件の実現、遂行。

変更なし。

ホ. 航海局及び海難救助関係職員の海外での教育訓練案件実現に協力する。

変更なし。

ヘ. 救難関係職員の養成制度確立への協力。

変更なし。

ト. 日常業務を通じ、航行援助、海難救助分野における技術、知識の移転。

変更なし。

チ. 船員教育制度の再検討計画への協力。

新規専門家が派遣されるまでの間、大使館等との連絡に当るとどめた。変更の理由は、a. カウンターパート局を2局（航海局及び海上沿岸警備救難局）持ち、関係部局等とし海上安全、検査局、海軍水路部、National Search and Rescue Agency（BASARNAS）があり、この上さらに船員教育センターをカウンターパートとすることは困難であること。b. A；フォーム上まったく記載がないこと。c. 着任前、大使館に対し、船員教育センター所長からすでに口頭ではあるが、この分野の新規専門家要請がなされていたこと（A；フォームは大使館担当官と連絡の上、83年夏、案を作成し提出した）。d. この分野には84年末までの任期で英国人（航海）、印度人（機関）の2名が世銀のファイナンスで国際海事機関（IMO）から派遣されていたこと、による。

3. 業務の達成と具体的成果

業務実施計画内容は、端的に言えば、海上保安に必要なインフラストラクチャーの整備（実施計画イ～ニ）と、それを支えるマンパワーの養成（実施計画ホ～チ）に協力・努力することである。項目トを除き、いずれも大仕事であり、黒板を背にし、或いは実験器材を前にして、マイペースで、やってみせ、教えてやらせて、ハイここまで出来ましたという問題ではないため、前任者の報告書類、JICA調査団報告書等を読み返した。限りある力が分散することを避け、必要度の高いもの、四面の事情から成功の確率の高いものを先ず選び、一点突破・全面展開を狙い、大使館担当官のアドバイスを得て、項目ニに目標設定を行い、他の項目については特に定めなかった。項目ニを突出させれば、異質な項目チは除き、他をも引きづって前進させるからである。

3.1 設定目標

項目ニに関し、Project Proposalを作成し、借款プロジェクト案件として84年度IGGI会議に提出する。

このプロジェクト案件は、内航海運の発展に必要なイ国海上無線通信網近代化の第1歩を踏み出すもので、Banjarmasin、Sorong、Balikpapan、Palembang、Samarinda、Sabang、Surabaya、Jakarta、Medan、及びUjung Pandangの10局の沿岸無線局の整備を図るものである。

3.2 具体的成果

Survey Report on Long Term Development Plan of Maritime Communication System (FTA-193)がJICA調査報告書として1982年3月に作成提出されており、これは海上一般無線と海難救助無線からなり、その各々が緊急、短期、長期の3段階プログラムより成っており2000年を目途としたものである。このJICA調査報告書を教科書としてProject Proposalを作成し、局長あて提出し、カウンターパートに説明、討議し、調査報告書以後の現場（地方海岸局）の実情に合うように調査手直しをさせ原局から、円借款プロジェクト案件として官房計画に提出した。ここでも説明、討議を行い海運総局から正式に運輸省を経て国家開発企画庁（BAPPENAS）に提出、採り上げられるところとなり日本政府に提出された。日本

政府調査団の審査をパスして海外経済協力基金（O E C F）の審査対象案件となつてからは約2週間連日のように質問状や補足資料作成のためカウンターパートと討議、説明した。会議中、O E C F調査団から、しばしば貴重なアドバイスを得た。このプロジェクト案件は、1984年度円借款プロジェクトとして承認された。

幸いにして、Project Proposal を円借款に結びつけることができ、一つの成果を挙げることができたが、これは海上保安庁→J I C A→海運総局への海上保安専門家継続派遣の成果である。私の前任者、また、その前任者達が、後に続くを信じ、営々として開墾に従事し、種まきのできる土壌にしてくれているからである。ひとくちに、Project Finding →開発調査→Project Proposal →円借款要請・承認→Projectの実施・実現といっても、このサイクルは専門家の任期2年より、はるかに長い。しかも、各段階において多くの障害・競争・審査を乗り越えパスしなければならない。現場業務、教育、研究機関に派遣されたものと異なり、中央の行政機関に派遣され、インフラ整備に協力することを主たる任務とするものには何代も続く息の長い継続派遣が望ましい。現在のところ、ほぼ理想的な派遣となっている。

在任中、前任者が前々任者の開墾した土地に播いた種は育てるようにし（業務実施計画項目ロの中波ビーコン・システム・プロジェクトの推進、および、項目ハの海難救助用海上無線局プロジェクトの推進・拡充）、前任者が開墾した土地には種を播く（項目ニの海上無線通信網整備、拡充プロジェクト案件の実現・遂行、および、項目イの航行援助施設及び海難救助体制の改善、整備、拡充の一環をなす「航行援助施設整備計画調査」チームの受入れ協力）、そして自分もまた新たな荒地の開墾に当る（項目イの一環として、National Search and Rescue Agency の全面援助を取りつけ、技協案件として海難救助体制に関するマスタープラン作りのためのTerm of Referenceを作成提出）方法をとった。項目ニが一つの具体的成果を得たことにより、関連項目として他の項目も前進させることが出来た。

4. 技術移転の実際例

インドネシア共和国は、東西 5,000 Km、南北 2,000 Km の広大な幅がりを有する 13,500 余の島々からなる最大の群島国家である。かかる国家の発展にとっては、海運の振興を促がすことが不可欠のことであり、このためには、国家は港湾の整備、海上保安体制の整備といった社会的基盤の整備を図らねばならない。

狭義の海上保安体制の目指すところは、海上交通の安全を図ることである。このためには航行援助施設、海上無線通信網等を充実させることによって海上交通環境の整備を図るとともに、海上事故に対処するための海難救助体制（組織、人員、基地、船艇、施設等）を整備していく必要がある。かかる海上保安体制に必要なインフラストラクチャーを、何が必要かということを含めて整備していくことをおしえ、手助けをすることも広義の技術移転と解する立場からは、インフラ整備に必要な案件を、絵に描いた餅に終らせず、プロジェクト化に努力し、一步でも半歩でも実現していくことに最重点を置いた。現場における個々の技術は、プロジェクト実施の過程において移転されていくため、技術移転上、一つのプロジェクトの持つ波及効果は大きい。

4.1 業務実施環境

海上保安（航行援助及び海難救助）の専門家として、要請、派遣され、運輸省海運総局（ジャカルタ）に勤務し、航海局及び海上沿岸警備救難局（KPLP）の 2 局をカウンターパートとした。即ち、研究機関における技術移転のように特定の 1 人か 2 人をカウンターパートにするのではなく、航海局及び KPLP の局長をカウンターパートの長とし、2 局全体をカウンターパートとするわけである。重要案件は局長、日常業務は Sub-Director 及び局長の推せんする Section Chief を相手に仕事をした。政府職員は当然のことながら、公務員としての等級格付があり、上から順に Golongan IV、III、II、I となり、各々 a～d くらいまで細分されている。大学卒で採用されると III a から始まる。局長は IV、Sub-Director は IV または III である。Golongan IV は航海局 4,331 名中 8 名、KPLP 4,016 名中 6 名である。専門家は局長に準じた格付（IV）がされていた。

執務室は、海運総局構内の本館裏手に鉄筋 3 階建の別棟があり、1 階フロ

アの約2/3をJICAから個別派遣された他の専門家3名(港湾2名、船員教育1名)と共同使用。外線電話、内線電話各1台。専用トイレ、冷房設備、ジープ1台あり。雑用係として、専属の公務員1名の派遣を受け、また、ジープの運転手及びタイピスト1名の給与の一部を海運総局が負担していた。

4.2 集行中のプロジェクトおよび開発調査

海上保安体制の整備に協力することを目的として継続派遣された専門家(海上保安庁→JICA→海運総局)の努力で次の3つのプロジェクトと1つの開発調査がOECF又はJICAによって承認されていた。

円借款プロジェクト

- a. 海岸無線局整備 1980年度承認
- b. 中波無線標識局整備 1982年度承認
- c. 海難捜索・救助用無線局整備 1983年度承認

開発調査

イ国航行援助施設整備計画調査 1982年度承認

イ. 海岸無線局整備は、Jakarta、Belawan、Dumai、Surabaya、Semarang、Ujung Pandang、Bitung、Ambon、Jayapura、Sorong 及び Merauke の主要海岸局11局の緊急改修である。

ロ. 中波無線標識局整備は、Sabang、Simeang Island、Tg. Priok、Pontianak、Posemut Island、Mandalika Island、Cilacap、Jamurang Island、Tg. Selatan、Benoa、Balikpapan、Tg. Mangkalihat、Tg. Mandar、Ujung Pandand、Ambon Bitung、Ram Sorong および Merauke の18ヶ所に中波ビーコン局を設置するものである。航行援助施設としての電波標識の一種で、天候に左右されず、かつ、比較的広い海域をカバーし得るので、灯台の光の届かない沖合や、視界不良時に船位を測定するためのものである。ロラン、デッカ等の双曲線航法システムほど広範囲な海域をカバーし得ないけれど、利用者の側に特に専門的知識を必要とせず、かつなによりの利点は、簡易な受信機で位置測定ができるという経済的システムであるということである。電波標識システムとして、高度なものを選択したとしても、利用する側に高価な受信機、動力源を必要とするものであれば一部の船舶にしか利用されないこととなる。ユーザーの側の実態に合せた、一つの適正技術の導入といえよう。

ハ、海難捜索・救助用無線局整備は、これまで一般海岸局通信と混在していたSAR (Search and Rescue)通信を独立分離させ、KPLPによる海難救助活動を効果的に実施するためのもので、Belawan、Tg. Ubang、Tg. Priok、Surabaya、Balikpapan、Ujung Pandang、Bitung、Ambon、Sorong 及び Jakarta に SAR 運用通信所を設置するもので SAR 体制近代化への第1歩を踏み出したものである。

80年度承認の海岸無線局整備プロジェクトは、すでにコンサルタント契約が終了していたため、特に問題はなかったが、他の2つのプロジェクトについては、年度予算請求 (Local Currency 分) のための説明資料作成を依頼されたり、OECF関係の書類手続について説明したりすることが多かった。イ側の政策として、コンサル契約のさい、日本側コンサルに、ローカルコンサルと組むことを義務付けようとする動きがでており、むずかしい時期にさしかかっていた。ことほどさように、一つのプロジェクトの実現は、技術移転を有効に行う絶好の場である。

ニ、イ国航行援助施設整備基本計画調査は、西暦2000年を目標とした同国の航行援助施設 (可視標識、中波ビーコン、マイクロ波レーダービーコン) 整備計画の長期計画及び1988年度を目標年度とした短期計画を策定することを目的とするものである。調査の背景をなしたのは、近年の内航海運及び漁業の発展のため、同国海域における船舶交通量が増大したため、立ち遅れた状態にある航海援助施設の整備を早急に図る必要が生じたためである。また、国際的にも、海上における人命の安全を確保するための1974年海上人命安全条約 (SOLAS 条約) が、発効しないことにもよる。同条約は、交通量に比べて十分であり、かつ、危険の程度が必要とすると認める航行援助施設を設置し、維持することを定めている。

この調査は、82年度の対イ技術協力援助案件で、種々の事情から実施が遅れていたもので、イ国政府が実施中の海運総合計画の一環をなすもので熱い期待が寄せられていた。数次にわたって来イし、現地調査は、4～5班に別かれ、イ国全域にわたって延約2ヶ月間行われ、カウンターパート多数が同行し、技術、知識の吸収に努めた。JICA調査団は、技術もさることながら、寝食をともにして、人間的な親近感を残していつてくれた。私は第1回現地調査のさい、カウンターパートと同行し、スラベン沿

岸諸島をまわった。

一般船舶にとって航海とは、出港地から目的港まで、如何にして安全かつ経済的に船を動かすかということである。このことから、航行援助施設としての航路標識に求められるものは、目的地に如何に最も経済的に到着できるかの航行能率の向上と、浅瀬、岩礁等に関する警告を与える航行の安全に資することである。光波標識と電波標識の特性をくみ合せ、インドネシア全海域をカバーしていく、これが航路標識の一つの整備目標となる。航路標識の整備水準をあらわす一つの指標として、海岸線100海里当りの夜標の数が、米国46.4、日本27.4に比し、インドネシアは3.3である。光波標識は、古くて新しい技術であり、最後に頼れるのは人間の眼であり、岩礁の散在する沿岸海域、船舶の輻輳する狭水道や港に不可欠のものである。沿岸海域から灯台等の光の届かないDark Seaを一つずつなくしていかなければならない。電波標識の一種である中波ビーコンシステムは双曲線航法システムに比し古い技術ではあるが、電波標識システムの実施選択に当っては、ユーザーの側の経済的能力について十分に考慮を払わねばならない。このようなことを、同乗した灯台補給船の中で、カウンターパートに教えていくわけである。

4.3 新規円借款プロジェクト計画の策定

(1) 第2次海岸無線局整備

これは、第3章業務項目別目標設定と達成及び具体的成果のところ述べた案件である。第2次とあるのは、80年承認の「海岸無線局整備」があるからであるが、これはJICA調査報告書「Survey Report on Long Term Development Plan of Maritime Communication System」(FTA-193)の区分では、緊急計画以前の、Developmentというよりは、むしろRehabilitationに属するもので近代化には未だ一步も踏みだしていなかった。82年円借款プロジェクトの「海難捜索、救助用無線局整備」の方が先に近代化への第一歩を踏みだしていたわけである。カウンターパートの一部には、80年承認が完成しないと、次の案件承認は無理だという消極論もあったが、一発完結型のプロジェクトではなく、ステップを踏んで完成に向うプロジェクト・フェーズI、フェーズII……フェーズNでは、フェーズIの見通しがついたら次のフェーズIIの要請をしな

ければ、フェーズ I 完成後、何もしない空間の年月が大きく出て、システム全体としての完成が大きく遅れる、来年度要求は成程、徒労に終るかも知れないが、イ国にとって必要案件であれば次年度につなぐためにも、今、最大限の努力を行うことが必要であり、今を努力せず空しく見送れば、また、来年も空しくということになる、という仕事に対する基本姿勢から説かねばならなかった。

まず、たたき材料として Project Proposal を作成し、局長あて提出し、カウンターパートに説明、討議し、討議させ、JICA 調査以降の各地の海岸無線局の現状を調査、把握させ手直しさせた。

最初の頃は、原局たる航海局よりも、むしろ官房計画課長の方が熱心で、かつ、積極的で、OECF Jakarta 事務所に同行を求められたりした。バペナス (BAPPENAS) のロングリストに採用されるに至って全体の熱が上ってきた。

沿岸無線局の近代化の第一歩として 10 局の整備と、局の運用、保守のための要員のトレーニングコースが認められた。プロジェクト完成後の運用、保守、管理のため航海局の職員を訓練するものである。航海局のみならず、他の省においても最も懸念されるのはプロジェクト完成後の運用、保守、管理に当る中堅技術者の不足であろう。このプロジェクトでは、案件そのものの中に、懸念される課題解決の一方策として職員のトレーニングコースをビルトインしている。オペレーターコースと保守・点検コースとがある。

(2) 多目的設標船等の整備

航路標識業務用船は航路標識の保守・運用を行っていく上で不可欠のものであり、このうち設標船 (Buoy Tender) とよばれるものは、次のような機能を有するものである。

- a. 灯浮標、浮標の設置
- b. 同上の保守、手入れ
- c. 海中灯台、灯標の保守、手入れ
- d. ガスボンベの運搬

多目的設標船 (Multi-Purpose Buoy Tender) は、これらの機能の上に、灯台補給船の持つ機能 (灯台職員の交代、灯台用設備資材の輸送、灯台に必要な物資輸送等) を併せ有し、また、荒天時、船の容易に近づけな

い灯台等の緊急保守や灯台職員の急患輸送に備えヘリコプター用のヘリ甲板を有するものである。

沿岸海難を防ぐ最も効果的な施策の一つは、光波標識の設置であるが、この施策で最も重要なことは、ひとたび設置したら、灯台表に記載され航海者に周知され利用に供されるわけであるが、灯台表記載の位置で、記載どおりの機能を維持させるよう保守管理することである。(光波標識の消灯、流出は重大海難に結びつくため、マラッカ海峡のような国際海峡では非常に神経を使う)。インドネシアの海岸線延長は3 3.0 17海里(日本の約2倍)に及びこの間に航路標識が散在しているため、Buoy Tenderは量的にも質的にも不足していた。稼働中の設標船及び補給船11隻中10隻は1972年～1979年の間、日本で建設されたものであり、建造計画について、オーストラリアからアプローチがあったが、航海局は日本での建造を希望、85年度円借款要請を運輸省に提出することとなった。しかしながら、この円借款要請には、きわめて大きな問題が横たわっていた。それは、総トン3,000トン以下の船舶は、自国造船所で建造するというイ国の国策と外貨を建前とするOECF(海外経済協力基金)からの円借款とが、真向から衝突するからである。

まず検討したのは、船舶は大別して船体、主材、補材、航海計器、通信機器、外部・内部構築、属具等からなっており、このうち外貨のなじむ割合はどの程度かということである。つぎに検討したのは、1,000トン程度であっても、特殊船であれば外国建造が認められるということで、Buoy Tenderも既存の船型から脱し、この国は国情に適した多目的船型を考えるとということであった。日本の設標船は専用化しており、ブイの整備は基地で行なわれているが、イ国ではブイの整備基地から設標されたブイまでの距離が遠いため最初の2個程度はブイ基地で完全に整備したブイを積んで出港し、3個目からは、最初に交換したブイを航海中に整備し設標するという方策をとるため、設標船をブイの整備工場とするということも考えられた。カウンターパートと種々討議をくり返し、"Procurement of Special Vessel for Aids to Navigation"を作成提出した。海運総局で採用されたが、パペナスのロングリストにのるに至らず円借款に結びつけることはできなかった。船舶建造に関する円借款プロジェクトは、今後ますます困難になるものと思われる。オーストラリアは建造隻数の半数を

自国、半数をイ国で建造という方策をとろうとしていたようである。

(3) 第2次SAR通信網整備

海上における遭難者に対し、沿岸国が援助を与えるべきことについては、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」において、「各締約政府は、沿岸の監視及び沿岸水域における遭難者の救助のため必要な措置が執られることを確保することを約束する。これらの措置は、海上交通の密度及び航行上の危険を考慮して実行かつ必要と認められる海上安全施設の設置、運営及び維持を含まなければならず、また、できる限り遭難者の位置の探知及び救助のため十分な手段を提供しなければならない。」と抽象的に規定されていた。その後、国際協力の下に汎世界的な海難救助体制が必要であるという認識が高まり、1979年、国際海事機関（IMO）において、「1979年の海上捜索救助に関する国際条約（SAR条約）」が採択された。この条約は、各国が海上における捜索救助活動の責任を分担し、それぞれが必要に応じ協力しあうことにより、世界の全海域をカバーする海上捜索救助体制の創設をめざすものであり、各国が隣接締約国との合意の下に捜索救助区域を定め、その区域内における捜索救助活動に責任を負うことを基本に所定の組織体制、施設、装備、船位通報制度等を整備し、さらに、捜索救助活動の円滑化のため、隣接国との協力体制を確立しようとするものである。日本は85年6月SAR条約に加入した。イ国も海洋国家として、この条約加入を目指し、施設、装備等の整備を図っていかねばならない。その一環が、SAR通信業務を一般海岸局業務と分離し、SAR専用通信施設を設置する、このSAR通信網整備プロジェクトである。

1982年、JICA調査報告書（F-TA-143）によって、海上沿岸警備救難局によるSAR活動を有効かつ効果的に実施するための長期整備計画が策定されており、SARオペレーションシステムを中央及び管区海運総局に設置し、各管区本部の指揮下にある保安部を、捜索救助のために必要な通信を行うためSAR運用海岸局とリンクするものである。前任の専門家等の努力で、ジャカルタ中央及び管区海運総局（2管区のみはDumaiではなく、Tg. Uban）までのSAR通信整備が、1983年度OECF円借款で承認されていたが、84年6月にLoan Agreement（L/A）が締結されたばかりであった。カウンターパートと話し合い、主要

保安部のSAR通信施設とジャワ海を中心とした救難用方位測定局ネットワークの整備を第4次国家5ヶ年計画の最終年である88年度までに関することを目途とし、85年度OECEP円借款に向けて作業をすることとした。OECEP提出用の原案を作成し、説明し、討議させた。討議させたというのは、カウンターパートのうちSub-Directorクラスは英語を流暢に話すけれども、苦手な人もあり、カウンターパートどうしの自由な発想が妨げられるからであり、私1人のために皆が第2外国語を使うのも不自然だからである。

このProject Proposalの問題点としては次の3つがあった。まず第一は、救難用方位測定局ネットワーク整備の可否である。無線局を持った船舶が遭難した場合は、遭難信号とともに遭難位置を発信することができるが、無線局を持たない小型船では、遭難信号自動発振器を搭載し、万一の場合これに頼らざるを得ないが、遭難位置は発信しない。SOSプイののだす信号をキャッチしその方位を測定するのが救難用方位測定局である。複数局がキャッチし、その線が交叉すれば遭難船舶の位置を求めることができる。線の交わる角度は90°に近いほど誤差は少ない。我国海上保安庁では、33ヶ所の陸上通信所、行動中の巡視船艇とともに24ヶ所の救難用方位測定局が遭難周波数を24時間聴守し、発射された電波の方位を常時測定する体制を整えている。SOSプイを発信した遭難船舶の救助される確率は極めて高い。一方、人工衛星等の最先端技術を利用した"Future Global Maritime Distress and Safety System: FGMDSS"の実現を待てばよいとする消極論もあった。確かに将来はSatelliteを利用したより高度なシステムに移行するとしても、商業ベースになじまないSARでは、人間の命は全地球より重いといいながら経済的見地からその実現は容易ではないと思われる。家電製品のように、もっと良いものができるまで買い控えるという性質のものでもない。ちなみに、日本では、方探局の有用性に鑑みさらに整備をすすめている。第二は、航海局の所掌する一般用の海岸無線局に対してSAR通信は子供に当たるが、近代化に当ってはSAR通信の方が先行するため、海岸無線局に併設するさい僻地に行くほど海岸無線局の整備が遅れているため、親である海岸無線局のテコ入れをしなければならぬという現象がでてくる。このため、全体としての二重投資を避けるため、SAR通信予算のとき、次に整備する海岸無線局予算の一

部を先取りしておく必要があり、予算規模が大きくなることである。第三は、83年度O E D F借款のPhase Iが実施段階に入っていないことである(プロジェクトとしては国が大きいなめ予算面から分割したものでPhase Iを土台にしてPhase IIを重ねる類のものではないので技術的にはPhase IIがすぐ後を追っても支障ないし、むしろ追うことが好ましい)。

この借款要請作業に当っては、以上の3点をしっかりカウンターパートに説明し、第一の問題は原局たる海上沿岸警備救難局の意志を固めるだけでよいが、第二、第三の問題は、O E C Fへの借款要請であれば、O E C F、運輸省、バベナス等との対外接衝窓口は官房計画であるので、ここと十分な摺り合せを行なっておくよう、くり返し示唆した。当時、官房計画のKey manは、行政管理研修に長期派遣されていた。

このプロジェクト案件は、海運総局としての85年度の対外借款要請枠をパスしなかった。理由は、Phase Iが実施段階に入っていないこと、Local Currencyが大きく予算的に苦しいとし施設としての土地、建物は原則としてLocal Currency負担であり、一般海岸無線局の先取り分をも含んでいるため、L/Cは大きくなっている)の2点であった。円借款要請には成功しなかったが、無駄な作業に終わったという思いはなかった。この作業を通じて、Direction Finding Net-Work的なものの重要性を認識させたこと、個人として如何に優秀な才幹ありとしてもポストとして機能を見失ってはならないことを原局のカウンターパートに自覚させることができたこと、Phase Iを早くすすめるなければPhase IIが認められないというPhase I促進の役をはたした事等々の教訓・利点を残しえたと思う。戦訓だけは勝者にも敗者にも平等に残る、むしろ口惜しさのため敗者により多く残るものであり、この口惜しさとともに次なる飛躍へのバネとしてほしいものである。ただ、国民性なのか口惜しさはあまり感じないようである。

4.4 新規技協案件の要請

インフラ整備に従事する専門家にとってもっとも重要なことは、よい調査報告書を得ることである。このためには、海上保安行政の中で不足しているもの、ニーズの高いものをみつけだし開発調査案件として要請していかなければならない。

(1) Tg. Priok 港等における総合安全システム等の調査研究

84年度技術協力案件として“Feasibility Study of Maritime Traffic Control Centre Development/Vessel Traffic Management System in the Gate Ports”を作成提出した。船舶の輻輳した港の安全と能率を図るシステムに関する調査研究である。

ジャカルタの海の玄関口たるタンジュン・プリオク港にレーダーによる船舶交通管制計画のあることを官房計画課長から偶然聞く機会を得た。着任時、港を見学したさい、この港の管制方式に興味を抱いたが、港の安全行政は海運総局安全・検査局が所掌しており、この局は直接のカウンターパートになっていなかったため慣れないうちから手を上げることを差し控えていたものである。日本では船舶交通の著じるしく輻輳する浦賀水道航路等11の法定航路や京浜港等の港内交通管制等海上交通に関することは、すべて海上保安庁で所掌している。

当時、インドネシアのGateway PortsであるBelawan、Tg. Priok、Surabaya、Ujung Pandangの4大港には日本の技術が入っておらず、空の玄関口であるチェンカレン空港はフランスの技術で建設されつつあった。日本の技術が示せる絶好のチャンスなので、カウンターパート局でなくとも同じ海運総局内であり、海上保安の分野でもあるため積極的にやってみることとした。官房計画課長の紹介で海上安全検査局からカウンターパートをつけてもらいTg. Priok港の港長と会い計画のあることを確かめ、また、資料を得た。当地は、霧がかからないので京浜港横浜・川崎方式で十分対応できるようだった。管制計画を除いた港湾施設計画は英国のコンサルタントが策定しており完成前であり、管制計画については、フランスがル・アーブルのパンフレットを持って売り込んでいるようだった。Ujung Pandangは灯台標を整備すれば内光式の信号で十分に対応できる港と思われるが、Tg. Priok港は、やってみる価値ある港とみた。

日本においても、安全行政はいつも後追いとなり勝ちである。ニーズをどこでとらえ、どう評価するかは難しい問題であるが、港湾施設の重要な一環として港の建設時、管制システムも同時スタートすることが望ましい。

官房計画課長が非常に熱心で、パペナスにおいて採り上げられ、F-T A-296の記号が付され、日本技協ミッションに提示されたが、日本側

でのプライオリティが低く採用されなかった。長蛇を逸した感あり。ジャカルタ市内の目抜き通りの高層ビル屋上に日本企業のネオンが輝やけば反感を買うであろうが、インドネシアの海の玄関口、Tg.Priok 港に航行安全行政のシンボルともいえる管制の灯を掲げることの端緒をつけておきたかった。

このときのカウンターパートは何故か船舶検査官であったが、この仕事で局に出入しているうちに他の人達とも親しくなり、後で大使館から依頼された仕事をするとき積極的に協力してくれたり、満載喫水線規則に関する相談を受けたりした。案件そのものは成功しなかったけれど、多くの知人を得ることができた。

カウンターパートと話し合いを行うときは、こちらの気付いていることでも相手に言わせるようにし、その発言をサポートしてやると、そのことに関しては非常に積極的にヤル気を出すということを再認識した。はめてやらねば人は動かじである。

(2) 海難予防及び救難に関する海上保安体制整備計画調査

警備・水路業務を除いた狭義の海上保安体制は防災・海難予防を含めた救難業務と航路標識を中心とした航行援助業務よりなる。後者の航行援助業務 (Aids to Navigation) については、JICA によるマスタープラン作りが進められ「イ国航行援助施設整備基本計画調査報告書」が60年に完成した。前者の救難業務のうち、耳に当る海上保安通信については、JICA により「海上無線通信網長期計画」が82年に策定されており、83年、84年のプロジェクト案件に結びついている。しかしながら、救難業務の手足となる部分、即ち、基地、船艇、人員、教育訓練、整備補給等に関するマスタープランが欠けている。

群島国家の繁栄にとって、海上交通を発展させることは不可欠のことである。そのためには、何らかの施策によってこの海上危険をカバーしていかなければならない。海上危険への対応策としては、海上保険の制度と海難救助体制の二つの整備が考えられ、前者は消極的対応策であり、後者は積極的対応策である。海上保険制度は商業ベースになじむが、積極的対応策としての海難救助体制は商業ベースにはなじまないが故に国家の施策として、責務として、その整備を図っていく必要がある。

海上保安に対し、運輸省海運総局が1次の行政責任を有し、海上警備救

難局（KPLP）に所掌させている。巡視船艇124隻を保有しているが、このうち外洋を航行し得るのは9隻であり、最近、西ドイツ及びフランスで建造された新鋭高速船（長さ38メートル前後）である。我国海上保安庁は約350隻の巡視船艇を有し、そのうち約100隻は外洋を航行し得る堪航性を有している（イ国の海岸線の長さは日本の約2倍）。

SAR条約加入を目指し、海難救助体制を着々と整備していく必要があるが、一大群島国家として何を何処まで整備すればよいかというマスタープランを持たないため、これを切実に欲している。

84年10月、ジャカルタにおいてIMO主催のSARセミナーが行われ、SAR条約の内容の普及、海難救助に関する技術協力、捜索救助に当たる要員の訓練、捜索救助のための装備及び施設に関する情報提供等が行われ、アジア・太平洋の32ヶ国、国際民間航空機関等5つの国際連合の機関が参加した。JICA短期専門家として、海上保安庁から救難課長ほか2名が、このセミナーの講師等で派遣され、捜索救助業務に関する講演等を行ない好評を得た。

このSARセミナーが、イ国の海難救助体制整備への意欲に一段とはずみをつけた。カウンターパートのSARに対する意欲が盛り上がってきたところで、開発調査を依頼する技術協力案件として「海難予防及び救難に関する海上保安体制整備計画調査」のTerm of Referenceを作成し、原局に提出した。海運総局で85年度技術協力要請案件として採用され運輸省に提出されたところ、国家捜索救難庁（National Search and Reseue Agency - BASARNAS）から提出された案件とSARの分野で競合していることが判明し、運輸省から国家開発企画庁に提出するためには、両者の調整が必要となってきた。

国家捜索救難庁（BASARNAS）というのは、人命及び財産の安全に関し、官民すべてのSAR関連機関とそれらのSAR活動の調整を行い、また、船舶、航空機事故発生時迅速な支援を行うための現行の国内的及び国際的規則に基づく政府の責任をまっとうするため設置された国家捜索救難委員会（BASARI。メンバー構成は、議長・運輸大臣、副議長・国防大臣、委員・自治大臣、外務大臣、大蔵大臣、厚生大臣である）のもとにある調整実施機関として、船舶、航空機事故、海難、自然災害に関するすべてのSAR活動の調整任務を有している。SARに関しては、海運総局海上沿

岸警備救難局の上位機関に当っており、次のような責任を有している。

- a. 技術的方針の概要を決定し、救難調整センター及びその他のSAR機関に対し指針を与える。
 - b. 利用できるSAR実施諸機関を監督、監視するとともに出動を要請する。
 - c. SARの方法、要領及び調査に対する研究と開発を行う。
- 等である。

この国家捜索救難庁と是非とも調整しなければならなくなったが、その役目を果すものがないため、自分で解決に当ることとした。国家捜索救難庁長官は空軍出身の元將軍でジャカルタSARセミナーのさい、議長をつとめた人であった。同じくジャカルタSARセミナー関連で親しくなった、同庁のメンバー2を介して、長官に会い率直に私見を述べたところ快諾を得ることができた。こまかいつめは同庁のスタッフと私のカウンターパートで行い調整を完了し、同庁の全面援助ということで海運総局から再び運輸省に提出された。

この種の調整は、本来は両者の事務レベルで解決すべきことであるが、上位機関と会議を持つと相手側に押さえこまれ、ときには案そのものがオロされてしまうのでしりごみしたようである。他国にあって、官庁間、あるいは部局間の意見の対立を解消しない限り仕事が前に進まなくなったとき、専門家が自から解決に乗り出すか否かは一つの大きな問題である。意見の対立と思われるものでも中味をよくみれば、同一方向への競合にすぎない場合もある。この場合、あなたがたの問題なのだから、あなた方だけで解決しなさい、といてつき放してみるのも一つの方法であり、先頭に立って調整にトライしてみせるのも一つの方法である。私は、後者の方法をとった。一つには国家捜索救難庁長官がSARセミナー議長をつとめたさい、柔軟性のある考えをする人であるという印象を受けたことと、一つには、同庁技協案件の要請先が、米国、豪州、その他の国とあったことにもよる。マスタープランが他国によって作られ、受け入れられれば、眼は当然その国に向けられるであろう。日本から派遣された専門家としては、その眼を日本に向けてもらいたいわけである。(JICAの短期専門家としてジャカルタSARセミナーに派遣され同セミナーを盛り上げた海上保安庁職員に長官は好感を持っていた)。

カウンターパートが苦手とする機関の政策決定者であるトップに会って、調整について快諾をとってくれば、いろんな意味で後の仕事が非常にやり易くなることは確かである。この仕事では、私自身、語学力にもまして、誠意と謙虚さが大切だということを実感として、再認識し得た。

4.5 人造り協力への模索

" In a very real sense, , We can say that education is the most vital of all resources. " " Development does not start with goods ; it starts with people and their education, organization and discipline. " これは、JICA 講師・室清氏が推奨された、E.F. Schumacher の " Small is beautiful " の中の各一節である。

航海局及び海上沿岸警備救難局の所掌する分野は、その多くの know how が国家行政機関サイドのみ存していながら附属機関としての教育訓練機関を有しないため、若手士官の育成がなされないままになっている。この分野は特に長期展望に立った人材養成計画が必要である。

航海局は1950年海運総局設立とともに発足しており、海上沿岸警備救難局は、1974年航海局から分離独立したものである。設立当初の幹部は海軍、商船士官からの人材によっており、ある者は海外で教育訓練を受けている。上級幹部は、これらの人達によって占められ、かつ、維持、運営されている。航海局にはSub-Director 以上の方が6人いるが、このうち5人が、海軍兵学校又は商船大学出身であり、海上沿岸警備救難局6人全員がいずれかの出身者である。

航海局及び海上沿岸警備救難局共通の弱点は、組織の維持、発展に不可欠な新しき血の導入が止まっていることである。即ち、必要な若手人材の計画的導入、育成がなされていないことである。

法律、経済或いは造船、土木等と異なり、航海局の航行援助、海上沿岸警備救難局の捜索救難は、一般社会、教育にその know how の乏しい特殊分野であるため、人材を一朝一夕に養成することができない。如何に両局とも、その施設、装備、船艇を近代化していても、これを動かすに必要な若手人材の慢性的欠員は、近い将来由々しき問題となりかねない。

世界における海上保安体制の双へきである米国、日本とも自家養成機関を有しており、我国海上保安庁は1948年発足するや、3年後の1951年

には海上保安大学校(教育年限4年6ヶ月)を設立している。

一般に国家行政機関が自からの手で人材を養成確保する場合、二つのケースがある。一つは、特殊分野であるため国家行政機関の側にしか know how が存在しない場合であり、いま一つは一般社会の側に know how があっても賃金格差のため人材確保が著しく困難な場合である。日本に例をとれば、海上保安庁における海上保安大、防衛庁における防衛大が前者の例であり、防衛医大が後者の例であろう。

イ国では、民間サイドに know how が乏しい中でも、一部共通性を持っているのは商船大卒業生であるが、賃金格差が著しいため、最近入局希望者は皆無である。航海局及び海上沿岸警備救難局の場合、前者と後者、即ち、know how の問題と民間との賃金格差との問題との2重要因から、自からの手で教育訓練を行い組織の維持、発展に必要な新しい血としての人材を養成確保しなければならないところにきている。

このため、海運総局は附属機関として Academy を設置することを真剣に検討する時期にきている。これらのことを両局のカウンターパートに対し、機会あるごとに説いてきた。両局とも、海運総局として、独自の自家養成の教育、訓練機関を持つべきだとする意見に固まってきたが、船員教育センターは商船大学卒業生を採用し、教育・訓練すればよいとする意見を持っている。完全に専門化するためには、或る程度の層の厚さが必要となるため、共通部分をともにし、異質の部分、付加すべき部分を別に教育・訓練すればよいとする意見は、当然に予想される意見であり、傾聴に値いするが、官民の賃金格差が著しく、民間の方が圧倒的にサラリーが高いため、商船大卒業生が入局を希望しないという問題が解決できない。入学試験の段階で、卒業後の勤務義務年限を課した官費給付の特待生制度を設け賃しきが故に高等教育を受ける機会を失ないつつある優秀な少年を集めるのも一方策である。この場合でも、新設の Academy であれば、受験資格を我国の商船高専のように中学卒とし5年制の短大レベルとする方策も選択しうるが、既存の教育機関を利用する場合は、受験資格は高卒とならざるを得ない。イ国の義務教育は小学校までであり、子弟を高校まで進学させるためには父兄に相当な経済力を必要とするとされている。さすれば、特待生制度くらいでは、よほど魅力のあるものでない限り、優秀な学生を集めることは困難である。

教育については、誰しものがそれを受けた経験者であるため、誰しものが一家

言を有している。教育の問題は、つきつめていけば社会の根幹にまで触れる問題でもある。如何なる形で若く優秀な素材を集め、両局の次代を担わせるに足る教育、訓練を行うか、カウンターパートたる航海局と海上沿岸警備局間だけではなく(この2局間では、ほぼ調整できている)、2局と教育関係では主流と目されている船員教育センターとの間で十二分に論議を尽くしてみることが重要であることを両局に示唆した。純技術的な問題以外のことを学んでいるので、暫く静観することとしたものである。両局とも、民間サイドに know how のない特殊分野だけに、何らかの形で教育、訓練、研修機関が必要なことは確かである。

5. 提 言

5.1 社会基盤の整備と技術移転

二つの局全体をカウンターパートとし、インフラ整備に協力することを主たる目的として中央の行政機関に派遣されたため、Project Finding → Technical Assistance Proposal → 開発調査 → Project Proposal → 円借款要請・承認 → Project の実施・実現のサイクルの過程において実践を通じ、それに参加するカウンターパートに対し技術移転していくという方法をとった。

“Technologies can be transferred through hard work.” である。この言葉は、海運総局長の実兄で、科学技術担当の国務大臣、Mabibie氏が言ったもので、けだし至言である。技術移転上、一つのプロジェクトの持つ効果は非常に大きい。ただ、この方法は、専門家の任期に比し、プロジェクトサイクルは長いため、専門家が継続派遣される必要があり、現在までのところ、理想的な形で派遣されている。

5.2 開発調査への期待

先にも述べたとおり、インフラ整備に従事する専門家にとって最も重要なことはフィジビリティスタディであれ、マスタープランであれ、必要な分野の立派な調査報告書を得ることである。そのためには、専門家自身が絶えず模索し、ニーズの高いもの、いわゆる筋の良いものを見つけだし開発調査案件として要請していかなければならないが、安全行政にかかわる事案は、ともすればというよりは、たえず後追いになりがちである。安全行政にたずさわるものは、あきらめずに、採用されなかったときはその原因をさぐり、よりよいものにして要請していく必要がある。

5.3 教育の重要性

イ国は、現在、第4次開発5ヶ年計画の最中にあり、今年次で成長軌道にのるための基礎的な枠組みをつくり、第5次開発5ヶ年計画でその基礎を固め、第6次5ヶ年計画で公正で豊かな社会に向けて離陸しようとしている。豊かな社会－産業の発展－港湾貨物量の増大－海上交通量の増加という図式は容易に想像し得る。このときに当って、海上保安に対する期待は大きいも

のとなる。プロジェクトによって整備された施設を自からの手で保守・管理・運営していく技術者の養成確保は勿論、海上保安体制を担っていく人材を今から育てておかなければならないという思いが強い。航海局、海上沿岸警備救難局両局の一応の教育・訓練を経たカウンターパートの多くは40代である。豊かな社会に向けて離陸しようとするときは停年を向えている。それまでに彼等が得た知識・技術が後継者に文化的に引継がれていくかどうかは甚だ疑問である。往々にして、その人自身にとどまることが多い。

84年円借款要請のさい、海運総局長は学校建設の意向を示したが、円借款は学校そのものの建設になじまないため訓練用資器材の導入にとどまった。現在、Tg. Priok港の再開発の一環として、同港にある両局の船艇基地(別々にある)が、ジャカルタ市北部のアンチニール公園の近くに移転する計画があり、学校建設する場合はその隣接地は土地を確保できる見とおしは或る程度ついている。しかしながら、建物及び教育器材に要する費用を海運総局が自助努力することは困難である。顔のない物と物との交流ではなく、顔のある人間的交流を図るためには、教育・訓練施設に援助し、教育・訓練方式をこの地に持込み、この地の風土にある程度合わせて実施することが人造りに最も寄与し、かつ、親日派をつくる近道ではないかと考える。

5.4 カウンターパートの研修

個別派遣専門家のカウンターパート個別研修枠が、毎年1名ずつあり、84年度は航海局Sub-Director、84年は海上沿岸警備救難局長が日本に派遣され、海上保安体制について学び見学した。百聞は一見に如かず、で一様に好感を持ち、称賛と感謝の意を表した。

海洋環境保全コース、海技(航海、機関)コース等にも両局から参加し、皆一様に好印象を抱いて帰ってきている。組織的なものは、来日しないとわからない。

個別研修枠が、毎年1名しかなく、各局2年に1回の頻度となるため、研修結果が自己自身にとどまることのないように、できる限りの波及効果を求めて、トップクラスが派遣されるよう努力した。ともすれば西欧に向きがちなトップクラスの眼が日本に向く絶好の機会である。事実、海運総局長も海上保安庁とその教育施設を外務省短期研修で来日したさいに見学し、教育施設に関心を示しはじめている。この個別研修枠を業務の枠の括りに合せて

拡大して頂くとともに、救災防災コースを定常化して頂き、併せて海洋国家たるインドネシアの枠を是非とも拡大して頂けたらと思う。

SAR条約に関連した最近の国会（参議院外務委員会）で、関嘉彦代議士が次のような質問をしておられる。「おそらくASEAN諸国であるとか、そういうところはやはり通信施設の問題であるとか、そういう点で手が届かない。そのために正式の協定を結ぶまでに至っていないだろうと思うんですけども、こういう国に対して、あるいはASEANだけじゃなしに、ほかの環太平洋地域の島嶼諸国に対しても、こういう問題について技術援助をする、あるいは資金援助をして施設をつくるというふうなことは、これはそういった国々にとっても非常な利益であるし、日本にとっても大変な利益になると思うんですけども、今までどういう形の技術援助であるとか、あるいは施設援助がなされているか、それをお伺いしたいと思います。」これを受けて、海上保安庁国際課長は次のように答弁している。「……発展途上国に対します捜索救難に關します技術協力といたしましては、主としまして海上保安庁の協力のもとに国際協力事業団が専門家の派遣及び研修員の受入れという形で実施をしております。海難救助の専門家といたしましては、海上保安庁から昭和45年度以降インドネシア国に1名を継続派遣しておりますほか、昭和58年度にはコモロ国に2名を派遣しております。また昨年10月にインドネシア国で開催されましたIMO、国際海事機関主催のSARセミナー、これには32ヶ国、5機関、約70名が参加しておりますが、当庁から救難課長等専門家3名を派遣しております。（中略）国際協力事業団による研修員受け入れといたしましては、昭和57年度及び59年度に救難防災コース、これは約2ヶ月の研修期間でございますが、実施いたしております、東南アジア諸国等の8ヶ国から計14名の研修生を受け入れております。また今年度も9月から同コースを実施する予定でございます。その他個別の要請に応じまして、捜索救難に關する研修を実施しております。」

5.5 カウンターパートの輪の広がり

派遣専門家はコンサルタントではなくアドバイザーであるという認識から、毎朝カウンターパートと顔を合せることが肝要と考え、不確定要素の多い遠距離通勤を避け、歩いてでも通勤できる場所に居を定めたが、正解であったと思う。前航海局長との早朝の日本語とインドネシア語との交換教授とその

あとの雑談、毎月1回行われる海運総局前庭での早朝セレモニーへの出席等により、他の局の人達とも知り合うことができ、仕事の上でも非常にプラスとなった。配属機関の多くの人達と親しくなるということは楽しくもあり、大切なことだと思う。

5.6 大使館等の訪問

私のような立場で派遣された専門家は、純粹に技術的なことは別として、独断専行はつつまなければならぬ。このため日本大使館、JICA事務所、OECDジャカルタ事務所の担当官をしばしば訪問し、貴重なアドバイスを頂いた。いずれも雰囲気非常に明るかったので気軽に訪問することができた。また、本邦所属先の海上保安庁国際課に急ぎの際のコレクトコールが認められていた。利用するしないは別として、こういうバックアップ体制は専門家にとって非常に心強いものである。

6. 生活雑感

私にとってのインドネシアは、いま楽しい思い出の国となりつつある。温かな良きカウンターパートに恵まれ、現地の人達の生活の一端にふれることもできた。大統領、副大統領の私邸が比較的近かったせいか治安も良かった。

インドネシアの朝は早く、職のある人達は日本で巷間伝わっている程怠け者ではない。ただ就業機会が少く、反面プライドの高い面は感じられる。日本では、大学を出ても大卒として処遇される仕事があれば高卒程度でも就業する方が遊んでいるよりましと思うが、彼等は遊んでいる方がましと考える面がある。

街や駅や公園で出会う人達は一様に親切で、貧しさの中にも明るさがある。母親が赤ん坊を背負い、両手で小さな子供の手を引いて歩いていく。美わしさを感じる風景には良く出くわしたけれども、哀れさを感じる風景にはついぞ出くわさなかった。親子、兄弟、血縁の恩愛の絆は非常に深いようである。

太平洋と印度洋をわかつて巨大な国が横たわっている。それが任国インドネシアである。我国輸入原油のマラッカ・シンガポール海峡、スンダ海峡、ロンボク海峡への依存率は総輸入量の85%をこえ、ブラジルからの鉄鉱石、穀物ですら、スンダ、ロンボク海峡に依存している。オフィスに掲げてある世界地図を眺めるたびに、任国の重要さをあらためてかみしめた。

ORGANIZATION STRUCTURE OF THE
DEPARTMENT OF COMMUNICATIONS

图 - 1

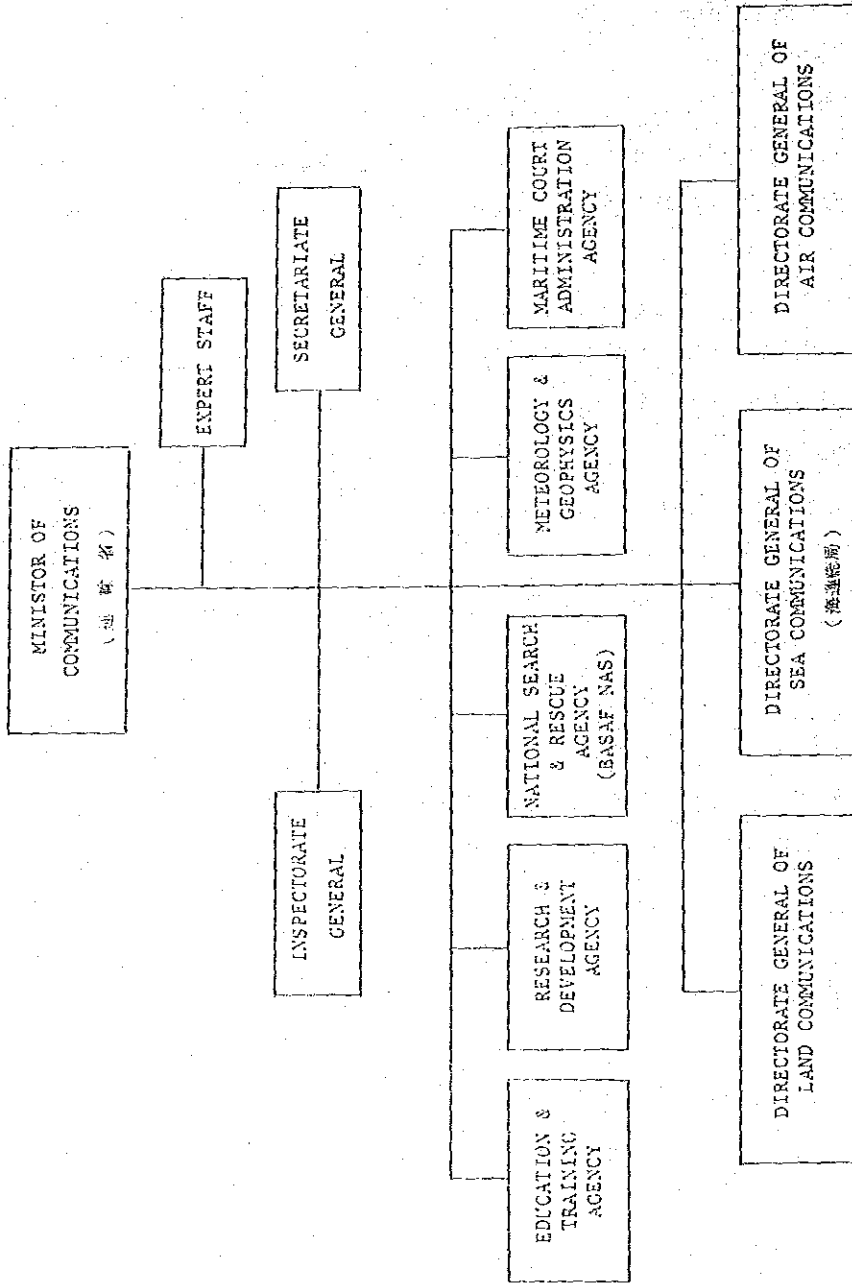
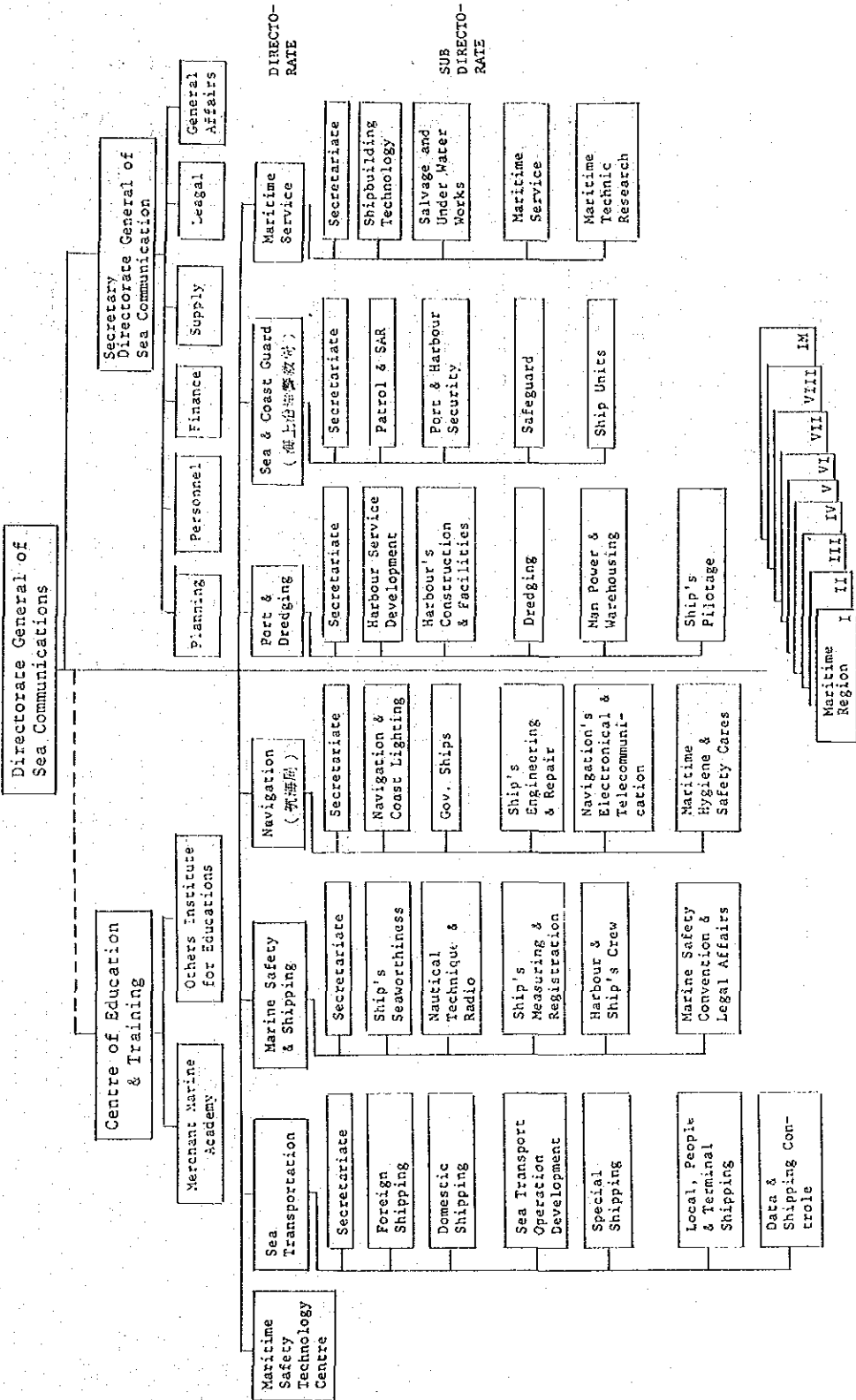
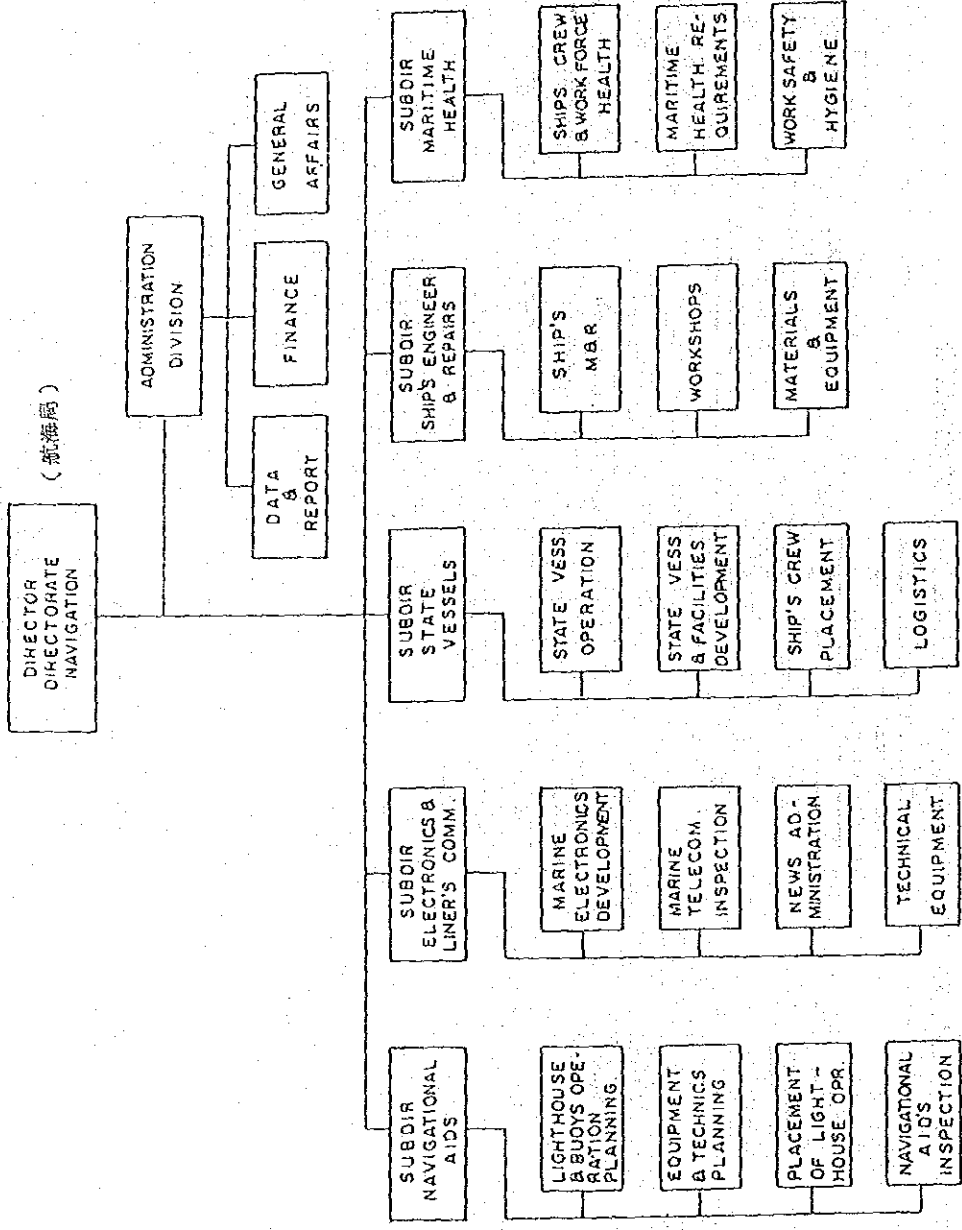


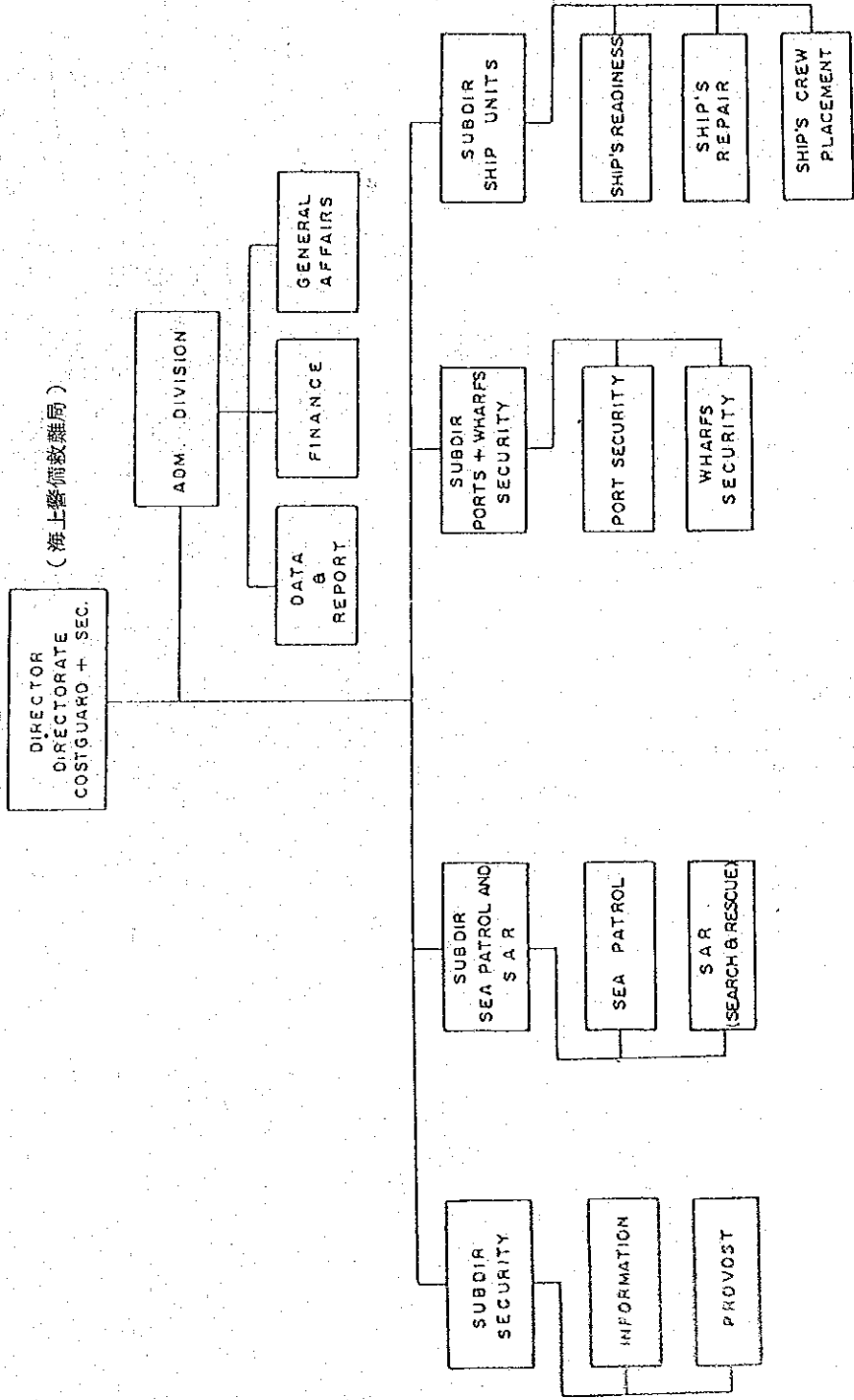
圖 2 ORGANIZATION OF DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATIONS



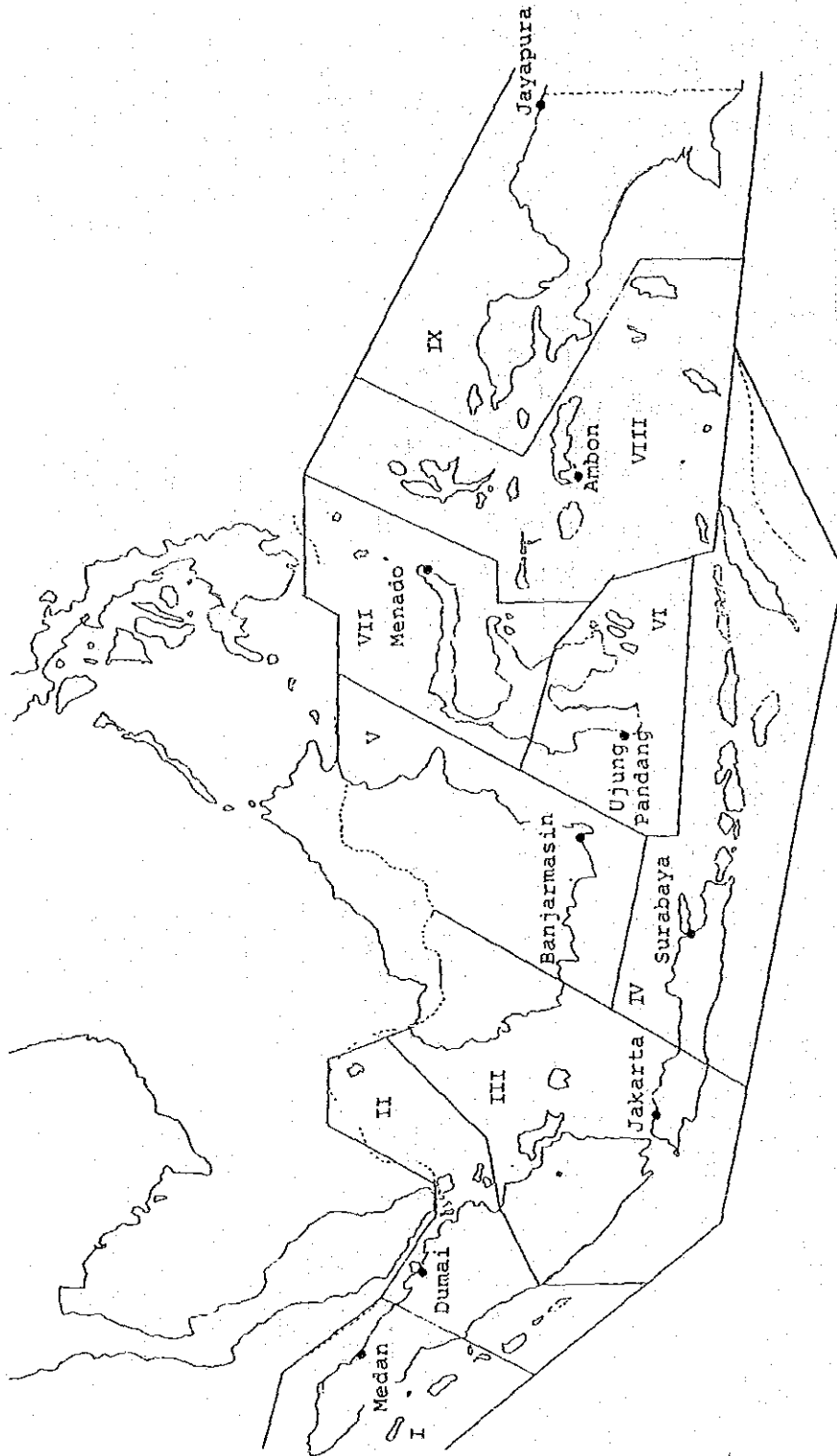
☒-3 ORGANIZATION CHART DIRECTORATE CHART NAVIGATION



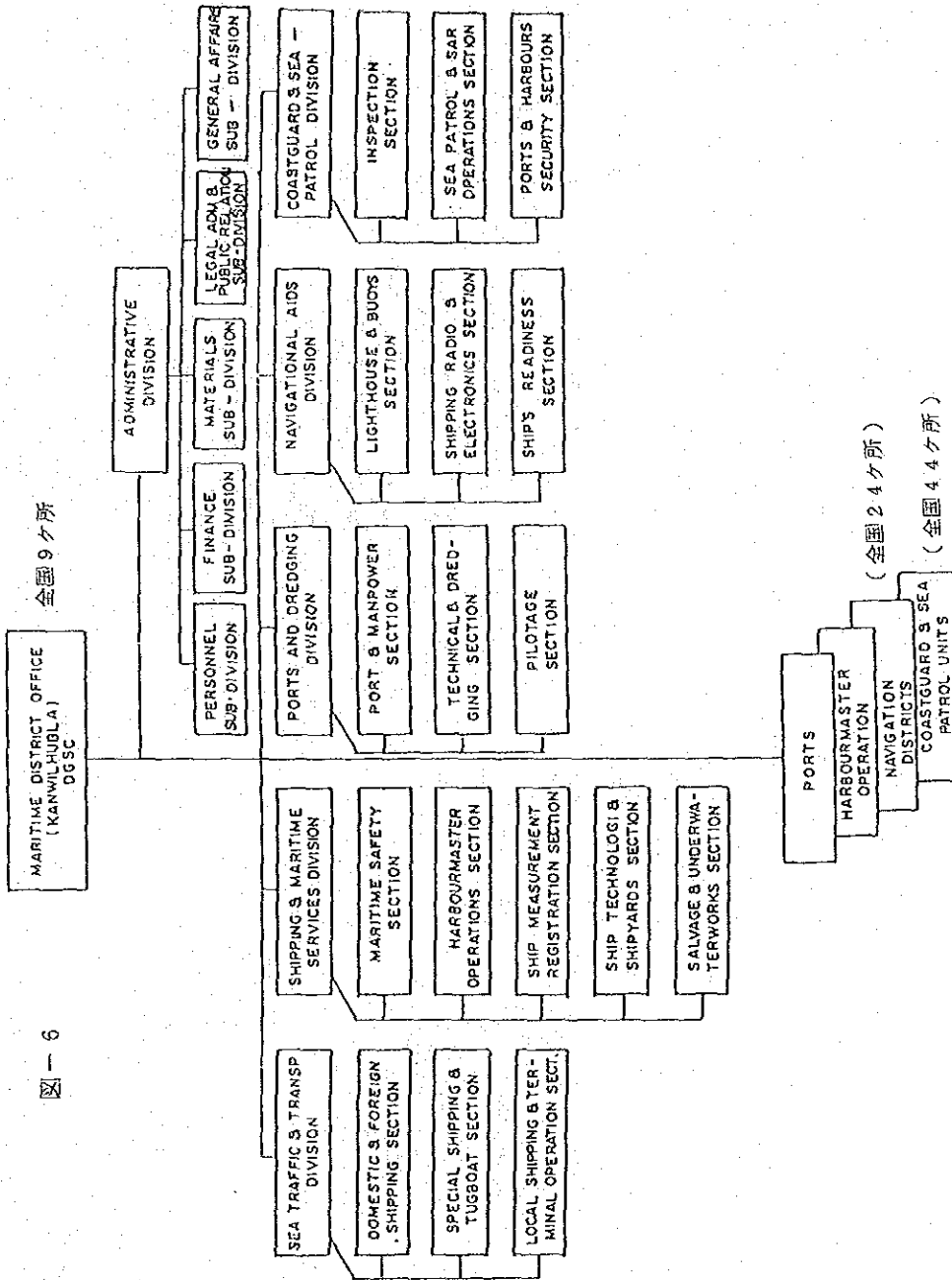
4 ORGANIZATION - CHART DIRECTORATE COSTGUARD & SECURITY



☒ - 5 DIVISIONS FOR DISTRICT SEA COMMUNICATIONS



• show the District Headquarters



JICA