

#### (4) ISMの教育

##### 1) ISMの教育概要

ISMにおける教育は1975年の開校以来、多少の変遷を経て今日に至っているが、近年、入学者の選抜方法、世界海事大学(WMU)関連セミナーの開講等、大きな変化があった。

1988年(昨年)以降、それまで大学入学者と同じ選抜方法により入学者を募集してきたが、現在は、大学での技術系教養課程(2年間)を終了した学生に対し、入学試験を実施、選抜する方法を採っている。

これは、教養課程に類する科目の講義を取り止め、いわゆる専門課程の教育に専念するという観点からの改善であると思われる。

ISMの教育は各課程の教科(カリキュラムの項参照)の他、特設セミナー等、3年間の座学及び1年間の乗船実習で構成されている(実際の座学期間及び乗船期間は明記されておらず、一応、このように規定されている。また、教科時間数は表6-4、5で示すように明記されている)。

乗船実習は、同国及びISMが専用の練習船を保有していないこともあり、CNAN等の海運公社の船舶に乗船して行われる。

1船当たり6名(航海、機関、無線各2名)を限度に行われている。

実習中には若干の給与が支給されている。実習中は各学生に学校から「実習の指針」が渡され、それに基づいて各船の乗組員から指導を受けている(参考資料6-6乗船実習に関する指示書参照)。

最終学年修了後、研究論文を提出すれば遠洋航海船長課程修了証、1等機関士課程修了証が得られ、これによって各免状(運輸省からの認定書)が得られる。

##### 2) カリキュラム

図6-5、6及び表6-4~7により、新旧カリキュラムにおいてISMの学生が入学、卒業し、遠洋航海船長、1等機関士課程修了証を得るまでの流れ及び教科内容を示す。

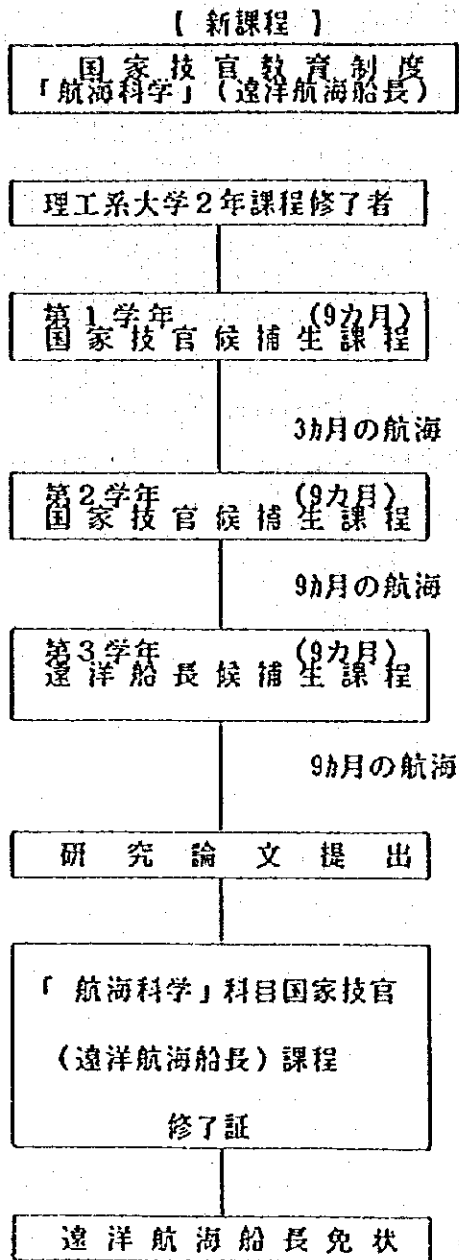
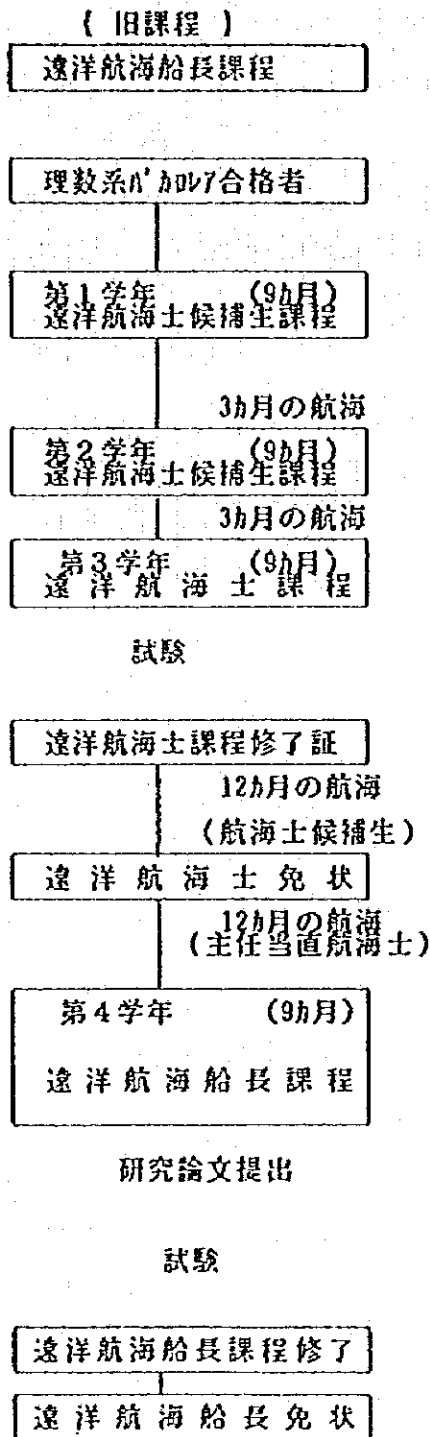


図6-5 「航海関係コース」の新・旧課程の流れ

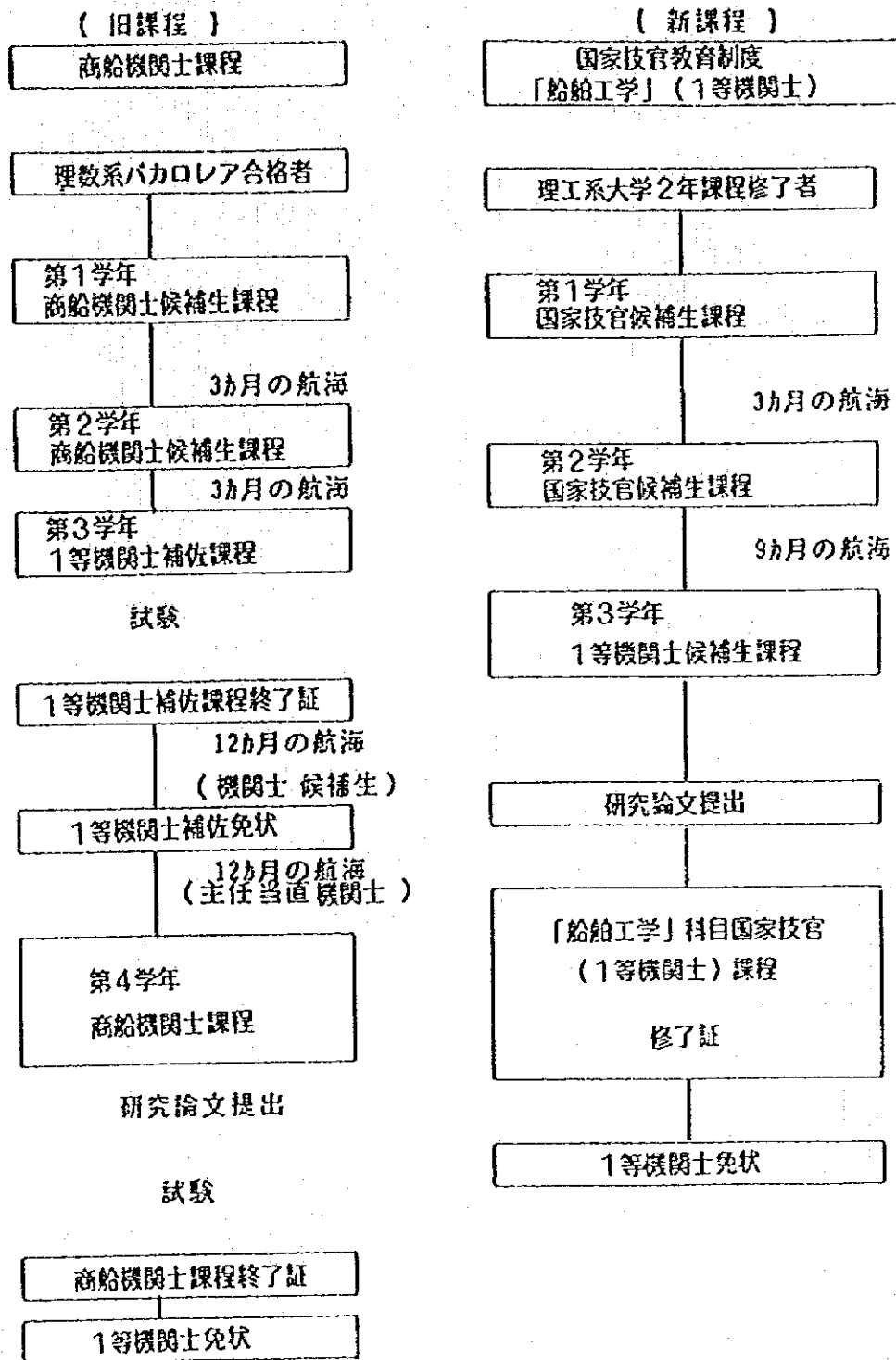


図6-6 「機関関係コース」の新・旧課程の流れ

表6-4 【新課程】 国家技官(遠洋航海船長)課程——授業内容

教育科目	年間授業時数(時間/年)		
	第1学年	第2学年	第3学年
(航海科学)			
天文航海学	64	-	-
航海学	64	96	96
海図・航海計器	64	64	-
航海算法	32	64	-
操舵規定	32	48	-
気象学	-	64	-
レーダ・シミュレータ実習	-	64	64
(船舶構造学)			
造船学	32	64	-
船舶理学	-	64	-
安定性理論	-	-	64
安全工学	32	32	32
船舶仕様・開発	32	32	-
海損・安全管理	-	-	64
技術管理	-	-	64
(法学・経済学)			
法学概論	64	-	-
海商法	-	64	64
海商法	-	-	48
海洋経済学	-	48	-
海洋管理学	-	-	64
(電気工学)			
電子工学	128	128	-
電気工学	64	-	-
(制御・情報工学)			
オートメーション工学	48	48	48
情報工学	-	48	64
船用機関学	64	-	-
(通信)			
海洋英語	64	64	96
海洋地形学	48	-	-
方法論	-	-	講演
報告書作成法	-	-	96
船舶衛生学	-	48	講演
体育・短艇・救急	64	-	-
計	928	1072	928

表6-5 【新課程】（船舶工学）課目技官候補生課程(E.I.M.N.)

教育科目	第1学年	得点調整	第2学年	得点調整	第3学年	得点調整
	授業時間	係数	授業時間	係数	授業時間	係数
<b>A-船舶工学</b>						
・ 汽船学	64	4	64		64	
・ 機関学	96	4	64		64	
・ 補助機関学	64	4	64		64	
・ 工学	64	3	64		-	
計	288	15	256		192	
<b>B-電気工学</b>						
・ 電子工学	64	3	64		64	
・ 電気工学	64	4	64		64	
計	128	7	128		128	
<b>C-オートメーション・情報工学</b>						
・ オートメーション工学	64	3	64		64	
・ 情報工学	-	-	64		64	
計	64	3	128		128	
<b>D-船舶構造学</b>						
・ 船舶理論	-	-	-		64	
・ 安全工学	32	2	32		-	
・ 技術管理学	-	-	-		64	
・ 造船学	-	-	32		-	
計	32	2	64		128	
<b>E-通 信</b>						
・ 英語	64	2	64		64	
・ 報告書作成法	-	-	-		64	
・ 方法論	32	1	-		-	
・ 海洋規則	-	-	-		48	
計	96	3	64		176	
<b>F-船上医学・衛生学</b>						
・ 救急法	-	-	32		-	
計			32			
<b>G-実 習</b>						
・ 製図	96	3	96		-	
・ 電子工学実習(*)	64	-	64		64	
・ 電気工学実習(*)	64	-	64		64	
・ 情報工学実習(*)	64	-	64		64	
・ 工場実習	128	4	128		96	
計	416	7	416		288	
<b>H-水上教育</b>						
・ ボート演習		2				
総 計	1024 H	39	1088 H		1040 H	

\*: この印のある実習には得点調整係数が割り当てられていませんが、これらの成績は同科目の講義の成績に含まれるものとします。

表6-6 【旧課程】 遠洋船長課程——授業内容

教育科目	年間授業時数(時間/年)			
	第1学年	第2学年	第3学年	第4学年
航海学	64	96	96	48
海図・航海計器	64	64	64	
航海算法	48	64	64	
探舵規		32	64	64
探船論		32	32	32
船舶理論			64	96
船舶仕様・開発			48	96
造船工学			64	
安全工学		32	32	
オートマーション工学		64		
船舶制御工学	32	32		
数学(三角関数)	96			
機械工学	64	64	64	64
機関学	32			
電気工学	64	32		
電子工学	64	48		
情報工学			64	64
法学	32			
法学(訴訟論)				96
海洋法	48			
海商法		48	48	
海損・安全管理		32		
報告書作成法				48
船舶衛生学			32	64
海運経済学			48	64
気象学			48	48
海洋管理学				64
人間関係論				48
政治教育	32	32	32	32
化学	32			
英語	64	64	64	128
(実習)				
電気工学	48			
電子工学	48	48		
船員業務	64	32		
レクリエーション実習			64	32
安全・外界隔離			40	
無線通信				16
体育・短艇・救命訓練	48	64	48	
計	944	880	1080	1066

表6-7(1) 【旧課程】 商船機関士候補生課程——第1学年(E.I.M.M.1.)

——授業内容

教育科目	年間授業時間	得点調整係数	合否基準点
<b>講 義</b>			
- 機関学	96 H	4	10/20
- 汽船学	64 H	4 [注1]	
- 熱力学・物理学・化学	96 H	4	
- 数学	96 H	3	
- 理論力学	48 H	2	
- オートメーション工学	64 H	3	
- 電気・電子工学	96 H	3	
- 製図	128 H	3	
- 英語	64 H	3	
- 一般教養	32 H	2	
<b>実 習</b>			
- 安全・防火	16 H	2	講義に統合
- 電気・電子工学	64 H		
- オートメーション工学	64 H		
- 体育・ボート・水泳	64 H	2	
- 勤労性・出席状態	-	2	

【注1】 この係数は、3科目（機関学、汽船学、熱力学・物理学・化学）用の平均係数です。

商船機関士候補生課程——第2学年(E.I.M.M.2.)

——授業内容

教育科目	年間授業時間	得点調整係数	合否基準点
<b>講 義</b>			
- 機関学	96 H	4	10/20
- 汽船学	64 H	4	
- 補助機関学	64 H	4 [注1]	
- 電気工学	64 H	4	
- オートメーション工学	64 H	3	
- 電子工学	64 H	3	
- 材料力学	32 H	2	
- 一般工学	64 H	3	
- 安全工学	32 H	2	
- 英語	64 H	3	
- 一般教養	32 H	2	
<b>実 習</b>			
- 電気工学	64 H	講義に統合	講義に統合
- 電子工学	64 H	講義に統合	
- オートメーション工学	64 H	講義に統合	
- 操縦実習	96 H	3	
- 体育・ボート・水泳	64 H		
- 勤労性・出席状態	-	2	
- 乗船実習	2カ月	2	

【注1】 この係数は、5科目（機関学、汽船学、補助機関学、電気工学、オートメーション工学）用の平均係数です。

表6-7(2) 1等機関士補佐課程(L.M.I.)—授業内容

教育科目	年間授業時間	得点調整係数	合否基準点	
<b>講 義</b>				
— 一般教養	64 H	2	10/20	
— 機関学	96 H	4		
— 汽船学	64 H	4		
— 補助機関学	64 H	4 [注1]		
— 電気工学	96 H	4		
— オートメーション工学	64 H	3		
— 電子工学	96 H	3		
— 安全工学	32 H	2		
— 造船学	48 H	2		
— 船舶理論	48 H	2		
— 英語	64 H	3		
— 情報工学	64 H	2		
<b>実 習</b>				
— 電気工学	64 H	講義に統合		
— 電子工学	64 H	講義に統合		
— オートメーション工学	64 H	講義に統合		
— 機械実習	64 H	3		
— 体育・ボート・水泳	64 H	2		
— 勤労性・出席状況	-	2		
— 系検査習	2ヵ月	3		
— 外界隔靴訓練	40 H	証明書授与		

[注1] この係数は、5科目（機関学、汽船学、補助機関学、電気工学、オートメーション工学）用の平均係数です。

商船機関士課程(L.M.M.M.)—授業内容

教育科目	年間授業時間	得点調整係数	合否基準点	
<b>講 義</b>				
— 特別輸送操縦工学	160 H	4	10/20	
— 報告書作成法	64 H	4		
— 電気工学	64 H	3 [注1]		
— オートメーション工学	64 H	4		
— 電子工学	64 H	3		
— 操縦工学	64 H	2		
— 技術管理学	32 H	2		
— 航海規則	32 H	2		
— 船上医学	32 H	2		
— 英語	64 H	2		
— 人間関係論	48 H	2		
— 政治教育	32 H	2		
<b>実 習</b>				
— 電気工学	64 H	講義に統合		
— 電子工学	64 H	講義に統合		
— オートメーション工学	64 H	講義に統合		
— 情報工学	48 H	講義に統合		
— 体育・ボート・水泳	48 H	2		
— 研究論文作成	-	4		
— 勤労性・出席状況	-	2		

[注1] この係数は、3科目（報告書作成法、電気工学、オートメーション工学）用の平均係数です。



### 3) 世界海事大学 (WMU) との関係

ISM は、国際海事機関 (IMO) の基本講座及び専門ゼミを国内及び北アフリカの地域規模で普及させるという目的のため、1987年10月世界海事大学の北アフリカ分校に指定された。今後、同校はブラックアフリカ仏語圏諸国の船員教育の中核的存在となることを目指している。現在、ISM が所有している IMO の発行した教本 (英語版) は、以下のとおりである。

- |                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| ① 国家による船舶港湾管理       | ② 防 火           |
| ③ レーダ観測及びプロットイング    | ④ 捜索及び救助-海上捜索者用 |
| ⑤ 捜索及び救助-派遣コーディネータ用 | ⑥ 捜索及び救助-管理者用   |
| ⑦ レーダシュミレータ         | ⑧ 基礎安定性         |
| ⑨ 遭難者の救命            | ⑩ 自動レーダプロットイング  |

このうち、すべてに②防火、③レーダ観測及びプロットイングについては仏語に翻訳済みであり、1989年末までに他の教本のうち6種を翻訳する予定である。

#### 【参考】世界海事大学 (WMU) 分校の所在地

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| ・リオ・デ・ジャネイロ (ブラジル) | ・アビジャン (コートジボアール) |
| ・アレキサンドリア (エジプト)   | ・サルジャ (アラブ首長国連邦)  |
| ・アクラ (ガーナ)         | ・ボンベイ (インド)       |
| ・カサブランカ (モロッコ)     | ・タンピコ (メキシコ)      |
| ・大連 (中華人民共和国)      |                   |

### 4) 世界海事大学 (WMU) の分校としての活動

#### ① 現在開設されている講座

##### a) 防火講座

防火センターは1987年から供用開始した。講座は10日間で終了し、受講終了者は計260名である。内訳は、航海士・機関士が180名、石油・ガス安全管理者が80名である。

##### b) ガス輸送船安全管理講座

国営海運公社 SNTM-HYPOROC 等の船隊にも LNG や LPG のタンカーが増えてきつつあるので、1988年ガス輸送船入門講座が開設された。この講座は、航海士及び機関士養成の定期課程の中に組込まれている。この講座とは別に、液化ガスタンカーの安全管理に関する講座が、上級士官及びガスターミナルの取扱責任者向けに開講されている。安全管理に関する講座の終了者は45名である。

##### c) ケミカルタンカー安全管理講座

上記の講座と同じ形式で開講され、45名の上級士官が終了している。

d) ARPA 講座

自動レーダプロットング装置 (ARPA) の取得に伴い、海技免状を所持する30名の学生に対して開講した。しかし、レーダシミュレータ関係での報告のとおり1台しかなく、終了生は少人数に限られている。

e) 船上人間関係講座

船上での人間関係を学ぶための講座で、航海士及び機関士養成の定期講座の中に組込まれている。

f) レーダシミュレータ講座

1976～1987年まで3-OWN-SHIP タイプのシミュレータ装置で講座を実施していたが、現在中断している。11年間に約200名が修了している。今回のわが国からの援助によって再開される予定である。

② 今後開設が予定されている講座

a) 遭難者救命講座

現在 ISM では海上救難訓練センターを建設中であり、完成後救命後、救命艇を利用しての遭難者救命講座が開講される予定である。

b) 船団管理・船体保護講座

海運公団の技術管理者、監督官、船長、機関長等船団の管理に当たる人員に対して開講される予定である。

c) レーダシミュレータ講座

今回のわが国からの援助によるレーダシミュレータ機材一式設置後、現役のすべての甲板士官に対して開講される予定である。

d) レーダ観測者・プロットング講座

この課程もレーダシミュレータ機材の設置後、航海士養成用の課程に組み込まれる予定である。

e) 海上事故・事件調査講座

海上経験が豊富で各種の国内、国際規定をある程度取得した上級士官及び検査官に対して開講される予定である。

(5) 学生の定員、募集、授業料等

1) 学科及び定員

航海科 (遠洋船船長・遠洋航海士)	60名
機関科 (機関長・機関長補佐)	60名
下級士官科	若干名 (不定期)

海運管理経営科	若干名（不定期）
港湾管理科	若干名（不定期）
無線通信科	若干名（不定期）
沿海船舶長科	若干名（不定期）
沿海船舶航海士科	若干名（不定期）
水先人	若干名（不定期）
ポートオフィサー	若干名（不定期）

※若干名：一般に1～20名程度，最高で46名卒業している。

※不定期：準定期的に入学している課程もあれば，数年に1度という課程もある。

1988/1989年度の教務計画（学生数一覧）は，表6-8のとおりである。

表6-8 ブー・イスマイルISM教務計画 1989/1990学年度

- ・許容寄宿生数:350
- ・許容学生総数:450

課 程	在学 生数	'89/'90 度募集数	応募資格	計
遠洋航海船長		35	遠洋航海士免状 所有者	35
機関長		35	1等機関士補佐免状 所有者	35
遠洋航海士	81		バカロレア所有者	81
機関長補佐	51		バカロレア所有者	51
遠洋航海士候補生	32		バカロレア所有者	32
航海科学技官候補生 (2学年)	37		大学2年課程修了者	37
船舶工学技官候補生 (2学年)	50		大学2年課程修了者	50
航海科学技官候補生 (1学年)		30	大学2年課程修了者	30
船舶工学技官候補生 (1学年)		30	大学2年課程修了者	30
沿岸航海士		25	バカロレア所有者	25
2等機関士補佐		20	バカロレア所有者	20
合 計	251	175		426

## 2) 学生の募集

1987/1988年度まではバカロレア所有者を募集し、筆記・口述による入試を行っていた。

### 【入学必要条件】

- ・バカロレア（大学入学資格）を有し入学試験を受験すること。

### 【入学許可条件】

- ・アルジェリア国籍であること。
- ・入学試験に合格すること。
- ・健康診断により海上勤務に適していると判断されること。

※外国人受験者への入学許可は、海運省の合意が必要となる。

アルジェリアは遠洋商船隊の輸送能力の著しい増大を必要としており、商船士官のアルジェリア人化をさらに進めるためには優秀な人員を大量に募集し、次代を担う上級商船士官を養成していく必要が生じている。こうしたことから ISM は、現行の教育制度を再検討し、1988/1989年度以降入学必要条件も次のように改めた。

### 【入学必要条件】

- ・理工系大学で2年間の課程を修了した学生で、入学試験を受験すること。

## 3) 入学試験

筆記試験、面接試験及び身体検査が行われる。試験は毎年9月、実施場所は ISM である。10月から新学期となる。

## 4) 授業料

制服を含めて全経費は国家が負担する。乗船実習中は若干の給与的なものが支給されるとのことである。

## 5) 就職状況

同校の卒業生（留学生を除く）には、国営海運公社（CNAN または HYPROC）への就職義務が最低2年間課せられる。就職先は、学生の希望と公社と合えば希望をかなえられるが、そうでない場合は学校側が強制配属する。ただ、現状では2海運公社の間に労働条件等の差があり、強制配属すると問題が生ずるので、運輸省で船員の公社間の移動を検討中とのことである。

## (6) ISM と船員資格制度

ISM の卒業生には修了証書が授与されるが、これは日本における海技免状に相当する効力を持ち、これをもって法定職員として、乗船勤務するための認定証書が政府（運輸省）から交付される。

### (7) ISM の将来計画

アルジェリア船隊の大幅増強及びそれに伴う商船幹部の養成のため、ISM は教育及び施設の拡充を計画している。

#### 【概要】

学生の受入数	800名 (現在450名)
寄宿生	600名 (現在315名)
新規雇用職員数	70名 (うち教官職50名)

#### 【建設計画】

現在建設を予定されている施設及び導入予定の教育機器等は、次のとおりである。

1) 教育施設	教室	9室	
	実習工場	1棟	
	講堂	2棟	
2) 寄宿施設	2人部屋	120室	
	個室	60室	
3) 食堂施設	280席分		
4) 職員宿舎	12軒分		
5) 教育機器	① 船用ディーゼルエンジン	② 計器検定台	
	③ 電気・電子工学機器	④ 制御工学機器	
	⑤ 言語教育機器	⑥ コピー機	
	⑦ パソコン		



## 7. アルジェリア国の海運、船員事情

### (1) 海運事情

国の政策と相俟って、アルジェリア国の海運は新造船の建造能力を持たないものの、近年、海外からの船舶の購入量が増大し、急速に発展していると言ってよい。

1982年以來、その目的に従ってアルジェリア国は「海上安全」計画ALG181/013を通して国際海事機関からの援助を受けるなど、港湾及び海上における船舶の安全性についても、側面部門の確立にも力を注いできたところである。

それは、ISMの充実による船員教育の強化という政策でも窺うことができる。

これらの状況の中で、海上勤務者のアルジェリア人化も進むなど、その効果が表われているところであるが港湾関連施設の充実については現在のところ、独立以前からの既設の施設をそのまま継承しているようである。

所有船舶については、すべて海外からの購入船舶であることから、その船種、規格も多岐に渡っている（参考資料7-1参照）。

アルジェリア国には、日本における「船舶安全法」やその他の関連法規等はまだ整備されておらず、購入船舶の規格をそのまま流用する形態を採っているようである。

従って、同用途の船舶においても、その構造、内部施設、運航関連機器等の形式も多岐に渡っているものと思われる。

アルジェリアの海運は運輸省の管轄下にあり、運輸省は運輸全般（海、陸、空）の他、既存港湾の監理運営を管轄している（新港の建設は公共事業省管轄）。

一般に、各中央官庁は政策決定を行い、具体的業務は傘下の各国営企業（公社）が担当している。

船舶の運航については、SNTN-CNAN（クナン）及び1982年にこれから分離したSNTN-HYPROC（ハイプロック）の2大海運会社がある。

#### 【海運企業体の概要】

##### 1) SNTN-CNAN（クナン）

旅客、貨物（炭化水素を除く）輸送の独占権を持つ国営公社である。運輸省の監督下におかれ、ISM 学生の實習を受持ち卒業後の就職先の1つでもある。船舶保有数は計49隻、280千総トである。

##### 2) SNTN-HYPROC（ハイプロック）

炭化水素輸送の独占権を持つ国営公社である。1982年にタンカー、LNG 船等の保有、運航及びそれに不随する業務をCNAN から分離・継承したもので、船舶保有数は計18隻、530千総トである。

3) 上記2公社のほか、パンカー輸送用の小型タンカーを運航している「SONATRACH」、アラブ各国共同出資の「AMPTC」及びリビアとの合弁企業である「CALTRAM」がある。1988年10月現在のアルジェリア船隊は計75隻、842千総トン、アラブ21カ国中サウジアラビア、クウェートについて第3位を占める。これら2海運公社現有の船舶は、別紙リスト(資料1)のとおりである。このリストによる船舶の建造国、建造年、船種、総トン数等内訳は表7-1のとおりである。

また、向こう10年間の船舶取得計画は表7-2のとおりである。

【船舶の修理能力】

船舶の修理については、海運企業と同様に船舶修理公社「ERENAV」(エレナブ)が同国船舶の修理を担当している。しかし、修理能力は下記のとおり十分とはいえず、大型船のドックでは大型船用の設備もあり、修繕費も比較的安いマルタまたはマルセーユへ行く場合が多い。

表7-1 船舶内訳表

(単位:隻)

船種	一般貨物:27(内コンテナ兼用14) タンカー:19 RoRo船:12 LNGタンカー:6 パラ積み:4 LPGタンカー:2 フェリー:5
航行区域	遠洋区域:50 沿海:25
総トン数	遠洋 5千トン未満:16 5千トン~1万トン未満:18 1万トン~2万トン未満:10 3万トン以上:6 沿海 3千トン未満:14 3千トン以上~5千トン未満:6 5千トン~1万トン未満:3 1万トン~2万トン未満:2
建造国	日本:30 西独:19 仏:9 スウェーデン:4 オランダ・スペイン:3 ベルギー・カナダ:2 デンマーク・ノルウェー・ユーゴ:1
建造年	'67:1 '69:1 '70:2 '71:7 '72:1 '73:6 '74:2 '75:1 '76:7 '77:19 '78:12 '79:4 '80:6 '81:3 '85:2 '86:1

表7-2 船舶取得計画

(単位:隻)

船種	期間	1990年まで	1995年まで	2000年まで
	一般貨物船		15	7
タンカー		2	3	2
客船		2	3	
計		19	13	2



## 1) ERENAV

1987年発足し、アルジェ、オラン、ベジャイアに拠点を持つが、現在までに40隻を修理、200隻を沖修理した。修理能力等については、以下のとおりである。

- 修理能力 ・フローティングドック (2,500ト) 1基
- ・小型ドライドック (クグボート) 2基
- ・機関関係の修理は可能
- ・無線関係の修理は多少できる
- ・航海計器関係の修理は導入期にある
- ・電気関係の修理は実施していない
- ・船級検査は実施している

## (2) 船員事情

船員総数は約4,500名、そのうち士官は2,500名、部員は2,000名である。船員数、船舶職員数については別表のとおり。SNTN-CNANのアルジェリア人船員数は約720人、この他に外国人船長30人、同機関長22人が雇用されているとのことであった。フェリー、RoRo船等近海航路船については100%アルジェリア人化されているが、一般貨物船については約90%、大型タンカー、LNG船等については約50%にとどまっている。これらの理由として、①ハイテク船である、②長い経験が必要、③アジアの港への入港が多い等の理由があり、特にLNG船には東欧、アジア系の士官が多いとのことであった。しかし、同国では5カ年計画を推進中で、1994年までに全船でアルジェリア人化の達成を目指している。

国営海運公社CNAN(クナン)訪問の際、局長らとの懇談の後、停泊中の貨物船を見学することができた。SNTN-CNAN所属のRoRo船「TIMIMOUN」(ティミムーン:3,419GT)がその船で、1977年、日本の造船所(新潟鉄工所)建造の元日本船であり、5~6年落ちで買収したとのことである。本船の船長、機関長は2人とも非常に若く、船長は1981年ISM卒とのことであった。同国では一般に、ISMを卒業すれば6~7年後には船長、機関長の職を執っているとのことである。同国の大型外航船では、30才前後の船長以下20才代後半の士官が乗り組んでいる船も珍しくない。

### <参考> 船舶の概要

船名「TIMIMOUN」(ティミムーン) 3,419総ト・全長123.43m

・全幅18.52m・喫水6.2m・乗組員28名

主に地中海方面を航行している。訪船の際、ISMの学生も実習のため乗船して

いるとのことであったが、機関科の2名のみであった。

(航海計器の装備状況)

沿海川の船舶ということで、長距離レンジの航海計器は装備されていなかった。しかし元日本船でもあり、最低限必要と思われるものは装備されていた。船橋付近の計器類は、次のとおりであった。

1) レーダ：JRC製

イ) X-BAND (1976製)

レーダ JMA-258

ディスプレイ NCD-426

(昭和51.4認定済み)

ロ) S-BAND (1977製)

レーダ JMA-161-B

ディスプレイ NCD-326-B

(昭和52.4認定済み)

2) ロラン-A：古野電気製 (1976年製)

3) D・F (無線方向探知機)：MARUCON MARINE 製 (1976年製)

4) ファクシミリ：古野電気製 (1976年製)

FAX-142

5) エコーサウンダ：古野電気製 (1976年製)

6) RX：MODEL NAV-85-E101：JRC製

MIC：ワイヤレス マイクロフォン MODEL NSC-3208：JRC製

UHF.FM RADIO TELEPHONE：JRC製

7) アンシューツジャイロ (1976年製)

※NNSS, ロラン-C, オメガ等は装備されていなかった。

※バウスラスト装備

船内見学の後、船内のサロンにて船長、機関長との懇談があり、他の公の席では聞けないだろうと思われる内容について現場の責任者としての率直な意見を聞くことができた。概略は次のような内容であった。

1) 乗組員 (部員) の質について

アルジェリア船の部員の質がきわめて悪く、部員教育用の学校の必要性を訴えていた (水産学校出身者が全体の15%程度おり比較的優秀であるが、他の者はきわめて悪い)。

これに関連して日本の部員教育、再教育等について質問があった。

2) ISM 学生の乗船実習について

ISM が実習時各学生に実習の手引のようなものを渡しているが、項目が多岐に渡り量も非常に多い。また、

① 船務が多忙で学生の面倒を見切れない

② 教育のプロではないので各船間の統一がとれない等のため、一般貨物船で実習するのは好ましくないとの見解であった。こういうことから、専用の商船の練習船の必要性を訴えていた。

### (3) 船員行政

図7-1に運輸省組織図を示す。

アルジェリア国の船員について、乗船勤務形態、休暇制度、給与、地位等詳細な調査をするに至らなかった。

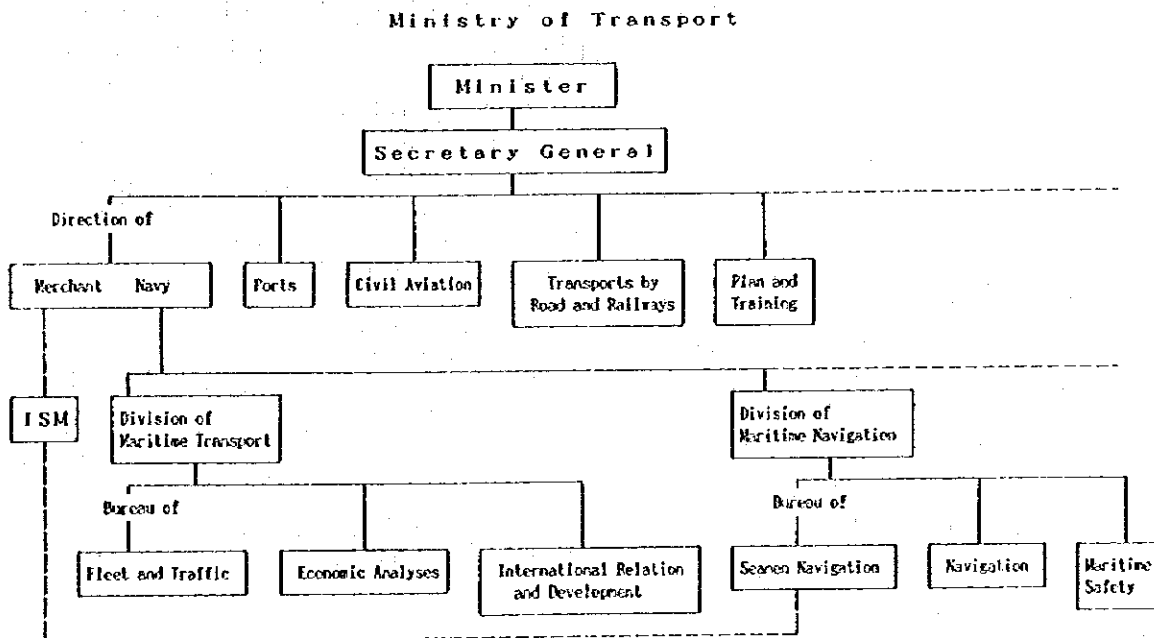


図7-1 アルジェリア運輸省組織概要図

### (4) 船員養成計画

同国唯一の商船士官養成教育機関であるブー・イスマイル高等海運学校 (ISM) は、今後学生受け入れ数を800名 (現在定員450名) とする予定である。

また、来年度から開校予定 (2校) の部員養成の機関では、計250名の養成を予定している。

### (5) 船員教育

#### 1) 船舶職員 (士官) 教育

アルジェリア国における船員教育の必要性は、自国産業の発展には自国海運の充実が

不可欠であるという背景から生まれたものであり、具体的には船員の自国化にあると  
言ってもよい。

同国は、1968年フランスからの独立前後及び1975年のISM創立前まで、船員教育機  
関は少人数の短期養成学校があったようであるが、現在ではそれはなく、船員教育が政  
策上からも明確な方針を出し、実際に具現化されたのは1975年のISM創立以後であ  
った。

船員教育が始まる時点での船員の自国化という構想は、国情に差はあれ他の国々と何  
ら変わるところはないと思われるが、新しい国家としてスタートした後10年を経ずし  
て、このような政策を打ち出したことに船員教育に対する同国の熱心な姿勢が窺える。

独立当初、アルジェリア国はカナダと親密な関係があったと漏れ聞くことがあった  
が、ISMも1974年カナダ政府の援助により建設され、その施設、資材もカナダ政府提  
供により創立、開校し、以後アルジェリア国における船員教育は、ここがすべて担っ  
てきたと言える。

ISMは現在に至る12年間に、最適養成人員を上回る1,800名の船舶職員を養成し、ア  
ルジェリア国の海運の発展、船員の自国化に大きく貢献するとともに、その組織、地位  
を確固たるものにした。

ISMは、1983年までは漁船関係の船員も養成していたが、農漁業省への権限譲渡に  
より現在は行われていない。

## 2) 部員教育

部員教育に関しては、現在日本における海員学校に相当する施設はなく行われていな  
いが、来年度より「BEJAIA」(ベジャイア)、「MOSUTAGANEN」(モスタガネ  
ム)に海員学校を開放する予定になっている。

それぞれの学校の教務計画は、表7-3のようにになっている。

## 3) 再教育

日本の海技大学校のような、いわゆる再教育専門機関はない。ISMの学生は、大学  
2年次を修了して入学してくるようになるなど学生の基本的実力差が非常に大きく、今  
のところ部員から士官になる道はない。一定の実務経験を積んだものには中間養成コー  
スもあるが、これはいわゆる士官ではない。しかし、ISM付属の航海安全センター、  
防火訓練施設では生存技術訓練、消火訓練の課程に既存の外航職員を入学させている模  
様である。

表7-3 海員学校教務計画

1. ベジャイア (学生数: 100名)

課 程	人 員	応 募 資 格	教育期間
上級甲板部員	45	現役甲板部員	45日
上級機関部員	25	現役機関部員	6カ月
甲 板 長	45	上級船員	75日
沿 岸 船 長	25	上級船員または甲板長	9カ月
2等機関士補佐	25	3等機関士免状所有者	9カ月

2. モスタガネム (学生総数: 150名)

課 程	人 員	応 募 資 格	教育期間
上級甲板部員	45	現役甲板部員	45日
上級機関部員	25	現役機関部員	6カ月
甲 板 長	45	上級船員	75日
操 機 長	45	現役操機員	75日
沿 岸 船 長	25	上級船員または甲板長	9カ月
2等機関士補佐	25	3等機関士免状所有者	9カ月

(6) 船員資格制度

同国の海技資格制度は、STCW条約(1978年)に示される資格に準拠している。同国では独立した海技資格制度はなく、政府(運輸省)の認可によりISMでの試験をこれに代えている。

ISMの修了証書(遠洋航海船長、一等機関士課程終了証)は、日本における海技免状に相当するものであり、これをもって乗船勤務の際は政府(運輸省)より認定書が得られるが、どの職種に就くかは海運企業独自の選抜によるものと思われる。

従って、船内職種の昇任も乗船経歴等を勘案し、適宜、決められるものと思われる。



## 8. 付属資料





(1) アルジェリア民主人民共和国概要

(Republique Algerienne Democratique et Populaire)

平成元年2月7日現在

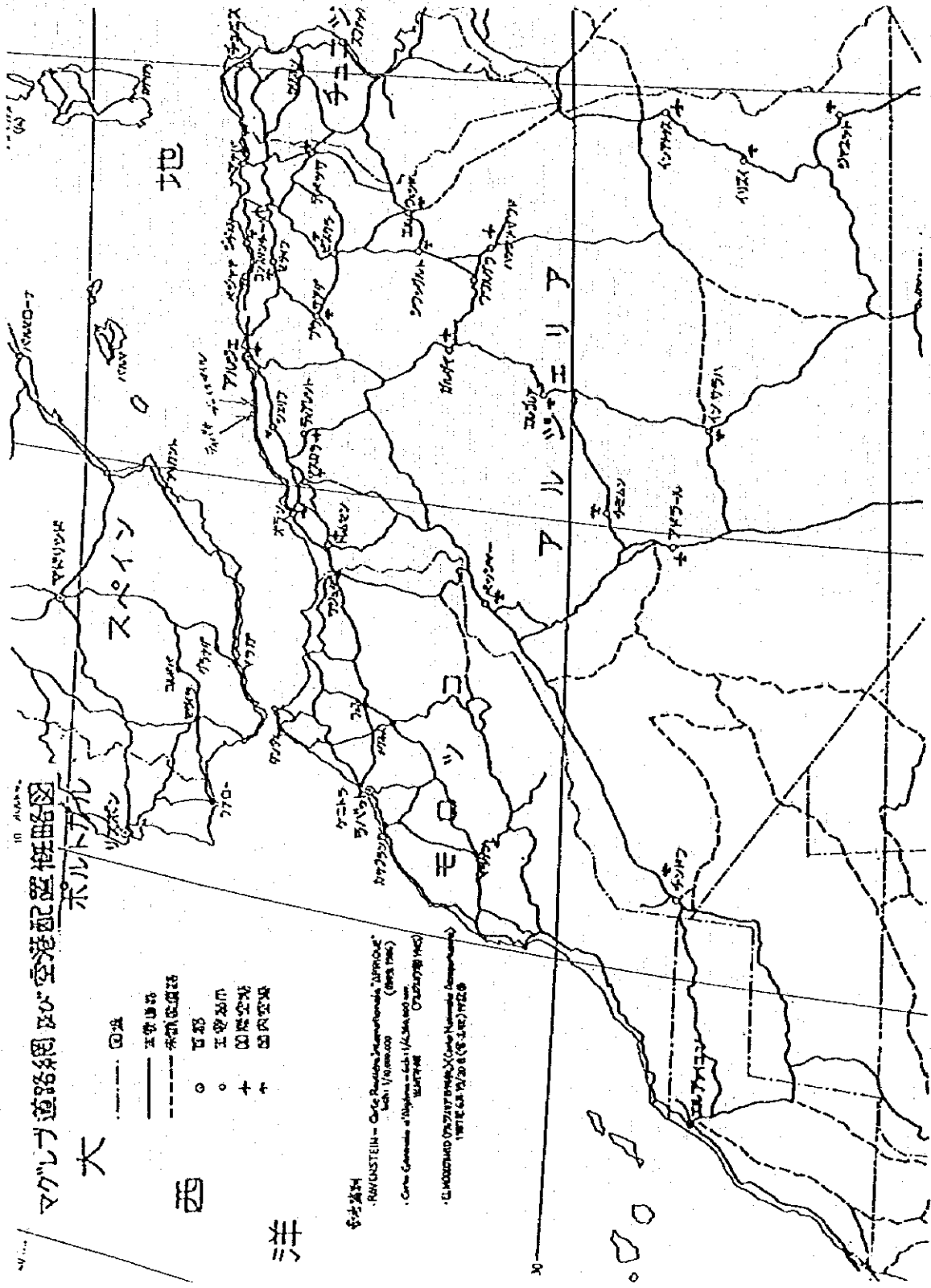
〔一般事情〕

- (1) 面積：238万Km<sup>2</sup>
- (2) 人口：2,240万人(1986年)
- (3) 首都：アルジェ
- (4) 人種：アラブ人(80%)、ベルベル人(19%)、その他(1%)
- (5) 言語：アラビア語(公用語)、フランス語
- (6) 宗教：イスラム教(スンニー派)
- (7) 略史：
  - 1962.7 フランスより独立
  - 1965.6 軍事クーデター、ブーメディエンヌ政権の成立
  - 1976.6 国民憲章の制定
  - 1979.2 シャドリ大佐、大統領に就任
  - 1984.1 シャドリ大統領再選
  - 1985.1 新国民憲章制定
  - 1988.10 アルジェを中心に暴動発生、憲法改正等の政治改革の実施

〔政治体制・内政〕

- (1) 政体：共和制
- (2) 元首：シャドリ・ベンジェイド大統領
- (3) 議会：一院制(議席数281)(任期5年)
- (4) 政府：国民解放戦線党(FLN)の一党独裁制
  - (ア) 首相名：カスディ・メルバ
  - (イ) 外相名：ブアレム・ベサイヤ
- (5) 内政：
  - (ア) シャドリ政権はブーメディエンヌ政権後、FLN党の機構整備、人事刷新を通じ安定した政治基盤を確保してきたが、88年10月、失業、物資不足等から来る経済的問題が要因となり、アルジェを中心に暴動が発生。シャドリ大統領は政治体制の一層の民主化に向けての政治改革案を発表し、憲法改正等の政治改革を実施中。
  - (イ) 国民生活向上を基本とした経済政策を推進すると共に、社会主義の枠内での私的経済活動の促進をはかる等極めて現実的、合理的政策運営を行ないつつある

マグリブ道路網及び空港配置概略図



大

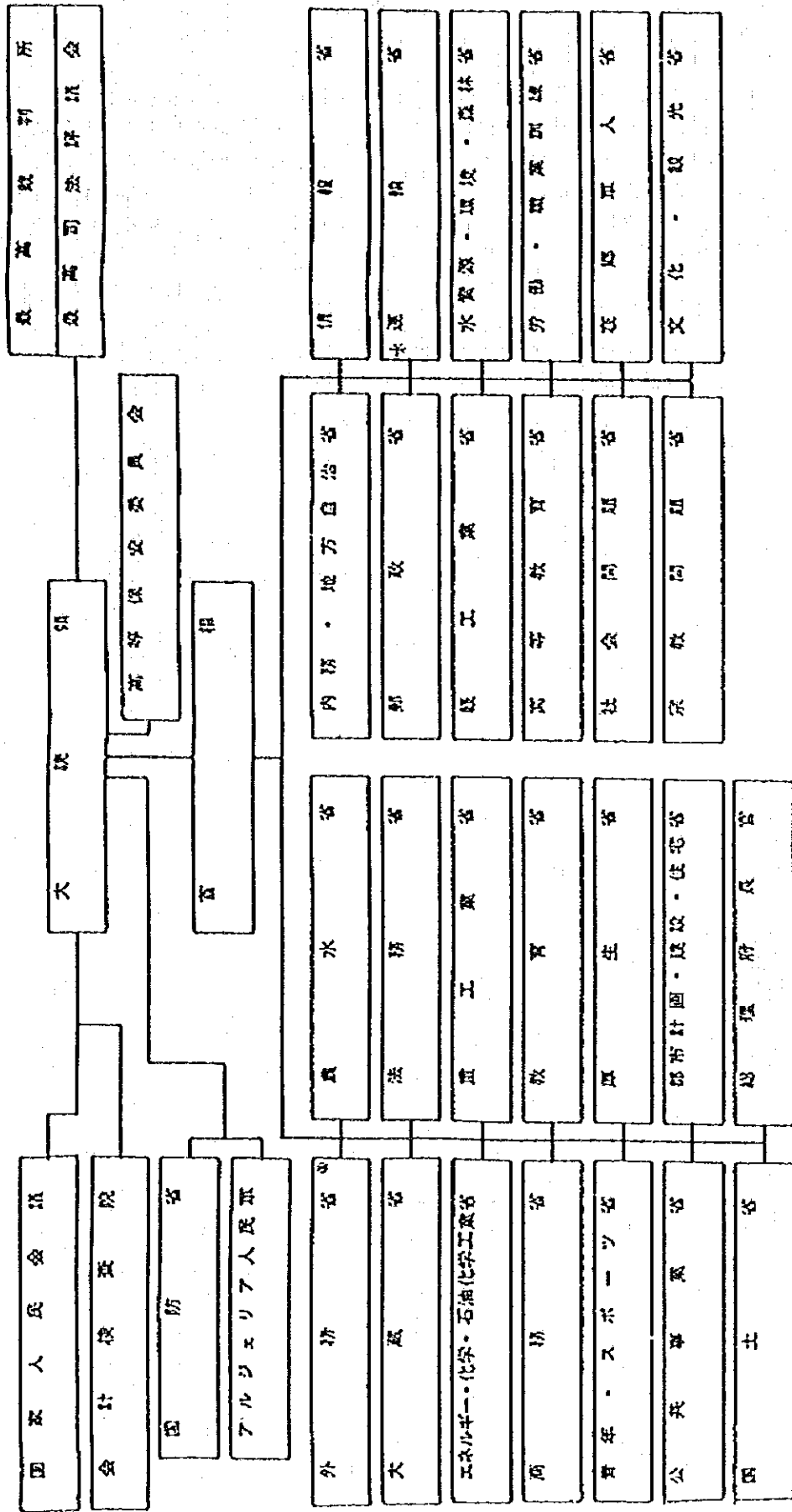
西

洋

- 国境
- 主要道路
- 次要道路
- 首都
- 主要都市
- ⊕ 国際空港
- ⊕ 国内空港

資料出典  
 ・RAWLSTON - *Caro, Routes Internationales "Aériennes"*  
 (1963, 1964)  
 ・Caro, *Carte des Aériennes - 64-1 (Aériennes)*  
 (1964)  
 ・L. MOUSSAD, *Organisation des Aériennes Internationales*  
 (1972, 1973, 1974)

アルジェリアの国家行政組織図



【外交・国防】

(1) 外交基本方針：

非同盟中立、アラブ連帯、マグレブ人民の団結、反植民地主義、反帝国主義を基調、西側との関係改善・強化が図られており、ソ連との関係については一定の距離を置く外交に軌道修正。

近隣諸国との関係については、チュニジアとは友好的関係にありモロッコとも1988年5月外交関係を再開し、同年6月マグレブ・サミットを開催する等、マグレブ統合を積極的に推進。

(2) 軍事力：

(ア) 予算：11億6,000万ドル(1986年)対GNP比1.9%

(イ) 兵役：徴兵制度あり

(ウ) 兵力：16.9万人

【経済】

(1) 主要産業：炭化水素、第三次産業

(2) GDP：608億ドル(1986年)

(3) 一人当たりGDP：2,713ドル(1986年)

(4) 経済成長率：2.9%(1986年)

(5) 物価上昇率：12.3%(1986年)

(6) 失業率：17.5%(1986年)

(7) 総貿易額：

(ア) 輸出：80.7億ドル(1986年)

(イ) 輸入：78.9億ドル(1986年)

(8) 貿易品目：

(ア) 輸出：炭化水素、ワイン、燐鉱石、鉄鉱石

(イ) 輸入：資本財、原材料、半工業製品

(9) 貿易相手国：

(ア) 輸出：アメリカ、仏、伊

(イ) 輸入：仏、伊、西独

(10) 通貨：ディナール

(11) 為替レート：1米ドル=4.7ディナール(1986年 IMF資料)

(12) 経済概況：原油、天然ガス輸出に依存、農業自給等、国民生活向上を目的とする経済政策を実施中。

(単位 米ドル)

【経済協力】

(1) 主要援助国：オーストリア、仏

(2) 我が国の援助(1987年累計)

(ア) 有償資金協力：120億円

(イ) 無償資金協力：3億円

(ウ) 技術協力実績：15.35億円

## 【二国間関係】

### (1) 政治関係

我が国は1962年7月4日にアルジェリアの独立を承認し、1964年2月14日アルジェリア大使館を開設、アルジェリアは1964年6月29日に在本邦大使館を開設。1983年11月、日本・アルジェリア合同委員会が設置され、1987年4月東京にて第2回委員会が開催された。

### (2) 経済関係：

対日貿易

#### (ア) 品目：

輸出：重化学工業品、機械機器、輸送機器

輸出：鉱物性燃料（コンデンセート）

#### (イ) 貿易額（通関統計）

輸出：158.4百万ドル（1987年）

輸入：201.2百万ドル（1987年）

### (3) 文化関係：

(ア) 国費留学生の受け入れ

(イ) 生け花、折紙等日本の伝統文化の紹介

(ウ) 柔道、空手等のスポーツ指導

(エ) 日本映画祭、バイオリン演奏会等の実施

(4) 在留邦人数：603人（1988年2月）

(5) 在日当該国人数：36人（1987年12月）

## 9. 生活事情

(1) 家具付きの貸家（アパート含む）はない。あるとしたらガスレンジのみ、なかには電球すらない。

(2) 車種は日本車ではMATSUDA車が多い。

(3) 車は無税で持ち込むことは可能であるが、帰国時には持ち帰る必要がある。ただし無税特権を持っている人に対しては譲ることは可能。

(4) 大使館には医務官が居る。

(5) ブーイスマイル高等海運学校には、医者一人、看護婦一人が常駐している。

(6) ブーイスマイルにも病院はあるが学校から9km離れたところに大きな病院がある

(7) アルジェには日本料理店はないが、数軒中華料理店がある。

(8) その他

（風俗、習慣、国民性に関する留意高事項）

アルジェリアの社会は、アラブ文化に社会主義体制が加わり、さらに歴史的にフランス文化（特に隅々まで普及しているフランス語）の影響も加わった独特の社会であると言える。交通規則を守らない、仕事上の約束を反故にする、何かにつけて体面を全面に出しすぎるなど日本人にとっては必ずしもなじみにくい点もあるが、反面欧米諸国人とは違った面で親近感の持てる点、義理堅い点、などとともに、日本人に対しては経済的成功などで好印象を持っていることもあり、良い面も多々ある。

治安は概して良く、凶悪犯罪は余り多くない。ただし、自家用車の中などに金品や鞆を置き忘れた場合には、窓ガラスを割られたり、まずタイヤをパンクさせた後、修理をするために慌てている間に車内の物を抜き取るなどの犯罪が多発している。

(健康上の留意事項)

アルジェリアではマラリアの心配はまずなく、下痢症もアジア地域のように多くはない。しかし肝炎(秋-冬)、夏季のコレラ、その他寄生虫による病気、飲食物による病気、破傷風など注意が必要。夏の一時期の酷暑を除けば、地中海性気候で比較的しのぎやすく、身体的(生理的)ストレスは比較的少ないが、環境・生活習慣の違い、娯楽がほとんどないこと等により心理的ストレスが加わるのが普通。

長期滞在者の場合、健康に必要な栄養を過不足なく摂り、酒・タバコの飲み過ぎに注意し、仕事による多忙が継続しないよう注意する必要がある。また、幸いにアルジェリアはヨーロッパ諸国に近く、特に休暇でヨーロッパに行き気分転換を図ることが健康保持に効果的。

(アルジェ市内 物価調査)

アルジェで最大の市場：クロマシェにて調査 (調査日 1989年7月28日)

ジャガイモ	1 k g	5~6	DA	90~109円
ピーマン	"	16		290
ナスビ	"	8		145
トマト	"	6		109
レタス	"	10		181
レモン	"	26		471
キュウリ	"	15		272
タマネギ	"	5		91
ニンジン	"	6		109
インゲン	"	20		362
ブドウ	"	16		290
ヨウナシ	"	30		543
モモ	"	35		634
メロン	"	7		127
スイカ	"	5		91
馬肉	"	60		1086
羊肉	"	120~150		2172~2715
牛肉	"	150		2715
鶏肉	"	30		543
パン	350 g	1	(政府統制価格)	18.1
米	1 k g	9		163
玉子	1個	1.2		22
コーヒー	1 k g	50		905
ミントティー	"	50		905

アジ	1 kg	50 DA	905 円
カマス	"	100	1810
エビ	"	100	1810
サバ	"	80	1448
イカ	"	100	1810
イセエビ	" 200~300	3620~5430	
小皿	直径10cm 1枚	10	181
大ざら	直径20cm 1枚	15	272

タクシー料金

- (1) 基本料金 5 DA (90.1 円) 1 km 毎に 1.8 DA (33 円)  
(2) ホテルでのタクシー借上 80 DA / 1 時間 (1448 円)

(1 US \$ = 7.8 DA = 141.20 円)





(2) アルジェリア運輸事情概要

アルジェリアは、日本の6倍強もの国土を有し、しかもアトラス山脈南部に広大なサハラ砂漠を擁する国であることから、交通運輸施設の担う役割は、極めて大きい。基本的な公共施設や港湾や鉄道などについては、フランス植民地時代に整備されたものが多く、老朽化しながらも現在まで使用されている。当国では、交通運輸関係の施設建設、運営、管理は、全て関係省庁傘下の公団によって実施されている。1988年のアラブマグレブ連合設立に伴い運輸部門でのマグレブ諸国間の協力が活発化している。

(1) 道路輸送

アルジェリアの道路総延長は約7.7万km(1987年)であり、そのうち主要道は44,000kmでまた舗装道路の延長は、約3万km以上に達している。自動車の保有台数は、二輪車を除くと約110万台(1985年)であり、今後も増加が予想される。

(2) 鉄道輸送

鉄道については、地中海沿いの各都市を結ぶ東西線と4本の南北の支線を骨格に構成されている。鉄道の総延長は、約3700kmで、そのうち地中海沿いの東西連絡線と南北連絡線1本が幹線となっている。旅客輸送は主に北部諸都市間輸送として、また、貨物輸送は、農産物、工業原材料、製品の主力輸送機関に位置付けられている。

(3) 海上輸送

主要港湾はアルジェ、オラン、アンナバをはじめ15あるが、その大半はフランスの植民地時代に建設されたものである。独立以降、これらの港湾に対する追加投資が財政事情などから滞りがちであったため、施設も老朽化し今日のニーズに十分対応できないのが実情であり、今後、改修整備が期待されている。アルジェリア商船隊は、1985年には計74隻、1329千総トン、1931千重畳トンで、アラブ21ヵ国中サウジアラビア、クウェートに次いで第3位を占めている。

(4) 航空輸送

国土や自然条件などからアルジェリアで航空輸送の役割は、極めて大きい。空港は全国に約30ヵ所あるが、アルジェ、オランをはじめとする主要12空港は国際空港として利用されている。フラッグキャリアとしてはエールアルジェリーがあるが、その他に、エアフランス、アリタリアをはじめ、現在約20社の外国エアラインが乗入れを行っている。

アルジェリア運輸関連主要統計

	1987	1986	1985	1984	単位
自動車保有台数					
合計	----	----	1201293	----	台
自家用	----	----	712652	----	台
営業用	----	----	471495	----	台
二輪車	----	----	17146	----	台
道路貨物輸送					
輸送量	6.83	5.69	5.78	5.44	百万トン
トンキロ	2062	2256	2284	2188	百万トンキロ
道路旅客輸送					
旅客数	80597	64800	67737	68713	百万人
人キロ	3623	3180	7372	----	百万人キロ
鉄道貨物輸送					
輸送量	12805	12500	12600	11467	千トン
トンキロ	2937	2934	3048	2631	百万トンキロ
鉄道旅客輸送					
旅客数	43296	46700	43700	35769	千人
人キロ	1972	2035	1938	1835	百万人キロ
海上輸送					
入	16.1	18.3	18.9	22.1	百万トン
出	58.5	56.7	55.4	55.9	百万トン
航空輸送					
旅客数	7479	7719	8634	7849	千人
貨物量	48047	51695	61913	50527	トン

## 9. 參考資料

6-1

6-2

6-3

6-4

6-5

6-6

7-1



国際海事機関  
および  
アルジェリア人民民主主義共和国  
運輸省

は、本文書により、

国際海事機関は、

- ・ 該当地域諸国に対し、短期専門ゼミナールおよび講座を組織するための援助、
  - ・ 各国学生の旅費、および上記のゼミナール・講座に参加するために必要な日割り食事手当の支払い、および
  - ・ 処理可能範囲内での技術教育に関する一般的な援助
- を保証し、

ブー・イスマイル高等海運学院は、国際海事機関の指導の下で組織されるこれらのゼミナールおよび講座のために、

- ・ アルジェリアでの講座を担当する、選択科目の言語に精通した講師、
- ・ 教室、
- ・ 視聴覚装置および実験施設、
- ・ 講座・ゼミナール・実習に関する技術書類を作成および印刷する手段、
- ・ 国内での輸送手段、
- ・ 接待施設、
- ・ その他の地域業務、および
- ・ 適当な宿泊施設での学生の宿泊、および相応な食事を無償で保証するということを

一致して決定した。

ゼミナール、講座、等に参加できるのは、技術分野において正式な資格を有し、所定の条件を満たすことができた応募者に限るものとし、主権政府は必要なビザを遅延することなく参加者に交付しなければならないものとする。

本協約は、1989年2月15日に発効するものとする。

国連開発計画局

アルジェ事務局

ALG/89/001/354

アルジェ、1989年3月5日

案件： (船上および地上勤務技術者の専門海事教育) 計画  
PNUD/OMI ALG/89/001  
計画書

拝啓

1989年2月7日および8日に運輸省で開催されたアルジェリアにおけるPNUD/OMI協力計画に関する三者会談の決定に従い、私は貴殿に上記案件の計画書を5部送付いたします。本計画書は、会談の参加者によって承認された形式上および予算上の修正に従って書き直されたものです。

本計画はブー・イスマイルの高等海運学院に直接的な援助を提供するものであり、本計画により、当学院はマルメ世界海運大学（スウェーデン）の地域支部という新しい役割のなかで機能できるようになるでしょう。

早急に活動を開始するために、正式に署名した上で、本計画書の4部をできる限り早く私に返送して頂くようお願い申し上げます。

敬具

ガルチェロ プルシエリ  
特派行政官補佐

外務省  
国際経済文化関係部  
部長殿  
アルジェ

回送先： 運輸省  
総書記殿

ブー・イスマイル  
高等海運学院長  
へ二殿

国連開発計画局

アルジェリア人民民主共和国の計画

計画書

コードおよび名称: ALC89/001/A/01/19-船上および地上勤務技術者の専門教育

期間: 2年

CAC/PNUD関連区分: 06-運輸通信

CAC/PNUD関連部門: 0640-海上輸送

政府協力機関: 運輸省 (I.S.M.を介す)

実行機関: 国際海事機関 (OMI)

開始予定時期: 1989年3月

政府供与:

現物: 計画書に記述 (E章, 1.a節)

現金: DA 216,000 (仲介費は除く)

PNUDの分担および出資金	
PNUD/CIP	\$ 68,000
政府出資金 (仲介費は除く)	\$ 60,000
計	\$ 128,000

略説:

本計画は、国際海事機関の6種類の典型講座をブー・イスマイルの高等海運学院に導入すること、およびそれを正式に普及させるために当学院の教官を教育することを通して、海運部門の船上および地上勤務者を再教育することを目的としています。幹部技術者および教官は、世界海運大学のマグレブおよびアフリカ支部で開講される国際海事機関の他の短中期典型講座に参加することになります。

	署名	日付	名前/役職
政府:	_____	_____	_____
実行機関:	_____	_____	_____
PNUD:	_____	_____	_____

計画書最終署名日の国連における公式為替レート:

1ドル=DA



## A. 一 計画の背景

### 1. 関連部門およびその主要な性格

開発途上国の貿易は全て海路で行われています。したがって、原料の輸出費および工業製品・機器の輸入費は海上輸送費に大きく左右されます。この件については多くの研究が為されました。これらの研究から明らかになったことは、輸出入の大部分を自国の有能な人員が管理する自国の船団で行えば、開発途上国の政府は利益を得るだろうということです。

炭化水素物および液化天然ガスの主要な産出国であるアルジェリアの場合、国家船団は著しく発展し、多様化、専門化も進んでいます。現在、アルジェリアは50隻の船舶（原油輸送船、ガス輸送船、ローロー船）を所有し、沿岸漁業資源開発用の漁船も数多く存在します。

このような大きな船団を管理するためには、法律文書や航海の安全、海洋汚染管理、海事教育に関連する諸措置などの適用責任を負う機構においても、資格と経験を有する多くの人員が必要です。技術進歩が著しい海運業では、このことは尚更重要です。

### 2. 主権国の戦略

海員、とりわけ国家船団の船上勤務者のアルジェリア人化という目的のために、アルジェリアは多大な努力を払いました。これらの人員はブー・イスマイルの高等海運学院で養成されました。本学院は1975年からその役割を十全に果たしており、商船士官、海事行政官、港湾事務官などを養成しています。これらの人員に対する再教育も、高等海運学院や海運企業内で定期的に行われています。

### 3. 以前および進行中の援助

1982年以来、アルジェリアは、「海上安全」計画ALG/81/013を通して、国際海事機関の援助を受けています。この計画は国家海運開発一般計画の中に組み込まれており、この計画を実施することにより、アルジェリア政府が批准した国際海事協定の諸規定が適用され、港湾および海上における船舶の安全性が改良されました。

この計画には、船上および沿岸での火災やその他の危険に対する安全措置の実施、所定の規律に準じた海員の適切な養成、海上救助探知システムの設置、港湾および沿岸における船舶移動制御システムの設置などの内容が含まれています。

高等海運学院は計画ALG/81/013から、教育計画や必要機材を評価することを目的とした特派員の度重なる来訪、教官養成費用の支給、教本や教材の供給、各種の分野（石油輸送船およびガス輸送船における荷揚げ・荷下し、海上探査および救助、海上保安・汚染防止のための船上および陸上での管理、等）での短期講座やセミナーの開設などの面で恩恵を受けました。

国際海事機関との協力関係は、現在実行中の「アフリカ海運教育機関連合 (AAMTI) への援助」計画PNUD/OMI RAB/86/023により、引き続き維持されることとなります。この計画の目的は、高等海運学院もその一員である AAMTI に属する諸機関において、海運教育、試験、免状交付などのシステムを調整・調和させることです。

#### 4. 制度的枠組

本計画は運輸省商船本部の監察の下で実施され、本計画の受け入れ機関に委任されている高等海運学院の学院長が、本計画の国内責任者の任務に就きます。

上記の A.2節で述べたように、高等海運学院は現在船上勤務士官、海事行政官、港湾事務官を養成しています。本学院はアルジェリア人学生ばかりではなく、他のマグレブ・アフリカ諸国の学生も受け入れています。

高等海運学院は開発途上国の中で最も先進的な海運教育機関のひとつであると見なされており、その教育計画は、1978年に採択された「海員養成、免状交付および監視基準に関する国際協約」(STCW協約)の諸規定に準拠しています。教授陣(約40名)は高い資格を有しており、全てアルジェリア人です。また、教育施設や設備は近代的です。その高い潜在能力を認められ、1988年、高等海運学院は、国際海事機関の典型講座および専門ゼミナールを国内および地域規模で普及させるという目的のために、国際海事機関の事務総長から世界海運大学(UMM)の支部として、正式に任命されました。

#### B. 一計画の説明

##### 1. 現状

アルジェリアは国際海事機関の典型講座普及計画を最初から支持しました。

高等海運学院は、世界海運大学の支部として、国際海事機関が発行した以下の全ての講座用の英語版教本を所有しています。

1. 国家による船舶港湾管理
2. 石油輸送給入門
3. 防火
4. レーダー観察および作図
5. 捜査および救助—海面探査コーディネーター用
6. 捜査および救助—派遣コーディネーター用
7. 捜査および救助—管理者用
8. レーダーシミュレーター
9. 基礎復原性
10. 遭難者の救助
11. レーダー情報自動作図装置(ARPA)の操作

高等海運学院はこれらの中の二種の教本(2と4)をすでに仏語に翻訳・翻案しました。

他の教本の翻訳・翻案は、国連開発計画局から資金援助を受けた計画(RAF/87/138)の下で、現在国際海事機関が行っています。この計画によれば、高等海運学院は1989年末までに他の6種類の仏語に翻訳・翻案された教本を利用できるようになります。

##### 2. 計画完了時の予想状況

本計画が完了したときには、高等海運学院は、世界海運大学の地域支部として国際海事機関の典型講座を最低6種類定期的の開講するために必要な全ての物的および人的手段(教育機材、教授陣の養成)を備えることとなります。この間に、25~30名の幹部技術者が再教育訓練を受けることとなります。その中の20名のアルジェリア人幹部は、世界

海運大学のマグレブおよびアフリカ諸国の支部で地域的に開講される典型講座に参加することになるでしょう。

### 3. 対象となる受益者

本計画は商船団、漁船団の全体、およびそれらの管理者に利益を与えることを目的としており、本計画の直接的な受益者の中には、高等海運学院の奨学生、教官、および高等海運学院が認知した海上行政官、沿岸警備官、港湾事務官、海上検査官、海運関連部門のその他の専門分野の技術者などが含まれることになるでしょう。

### 4. 計画の戦略および協約

本計画は以下の考察に立脚しています。

a-海運業の急速な発展、専門化、航海の安全および船舶操作に関する国際規約の変化に対応するために、行政施設、港湾施設、海運会社の技術者の航海分野における知識の深化を目的とした短期専門教育が、従来の海運教育を補完するものとして、実施されなければなりません。国際海事機関は、その加入諸国の政府の要請に応じて、このような方向性を持った活動を1980年代の初頭から開始し、その結実として、2~4週間に渡る典型講座(B.1.節を参照)を作成しました。これらの典型講座は、国際海事機関の総会で採択された諸決定、つまりSTCW協約(A.4.節を参照)の諸規定を適用するための教育手段として構想されました。

b-これらの典型講座を国内および地域的に普及させるために、開発途上国の海運教育機関の相互連携網が確立されました。これらの機関は、a.項で述べた国際海事機関の活動の枠内で1983年に設立されたマルメ(スウェーデン)の世界海運大学(UWM)の地域支部として認知され、上記の目的を達成するために必要な全ての手段(高い資格を有する教授陣、適切な教育施設および機器、寄宿施設)を備えることとなります。世界海運大学の支部に任命された(A.4.節を参照)高等海運学院は、典型講座を普及させるための中心機関としての役割を担えるようにならなければなりません。本計画の目的はここに在り、本計画により、高等海運学院は専門教育に関する国際海事機関の戦略と同じ戦略を取ることになります。

今後、高等海運学院と国際海事機関との間で協約が継続的に交わされ、典型講座を普及させるための両者相互の義務が正式に決定されるでしょう。

[注] 世界海運大学の他の支部の所在地は以下の通りです。

- ・ リオ・デ・ジャネイロ (ブラジル)
- ・ アビジャン (コートジボアール)
- ・ アレキサンドリア (エジプト)
- ・ サルジャ (アラブ首長国連邦)
- ・ アクラ (ガーナ)
- ・ ボンベイ (インド)
- ・ カサブランカ (モロッコ)
- ・ タンピコ (メキシコ)
- ・ 大連 (中華人民共和国)

#### 5. 国連開発計画局の援助を正当化する理由

アルジェリアが専門海運教育活動を担当することが、本計画の戦略の基本です。ただし、国際海事機関の典型講座を導入する段階およびそれらを定期的に関講するために必要なアルジェリア人教官を養成する段階では、国際協力による援助が必須条件になります。この援助は、専門家の派遣や教育機材の供給という形で、局所的に行われなければなりません。本計画の実行機関であり、その権能において海運分野での開発促進者であり触媒であるという役割を担う国際海事機関ならば、この種の援助を直接的かつ有効的に発動し得ると思われます。

#### 6. 特記すべき考察

本計画の寄与により、高等海運学院は世界海運大学の地域支部として活動し、海運部門の幹部養成という面で他のマグレブ・アフリカ諸国に定期的な援助を提供できるようになります。したがって、本計画は開発途上国間の技術協力 (CTPD) 活動の枠内に組み込まれています。また、アルジェリア人幹部がマグレブ・アフリカ諸国内の世界海運大学の他の支部で開講される講座に参加することにより、意見の交換や協力関係の深化が容易になります。

#### 7. 調整のための協約

上記のA.3.およびB.4.節を参照してください。

#### 8. 高等海運学院の支援能力

本書のA章で述べたように、高等海運学院は本計画の実現に必要な人的・物的能力および国際協力における経験を有しています。

#### C. 一開発の目的

アルジェリアの海運部門における外国人への依存を軽減し、船上および地上勤務者の専門教育を通して、商船および漁船の航行、港湾およびその他の関連業務における有効性と安全性を改善し、海運行政能力を高めること、およびこれらの活動によって外貨を節約し、港湾および停泊地での事故（および事故の危険性）を低下させること

#### D. 一直接的な目標一結果および活動

##### 1. 直接的な目標1

船上および地上勤務者向けの専門教育を導入し、それを普及させるためのアルジェリア人教官を養成することによって、高等海運学院の教育能力を高めること

##### 1.1. 結果1

高等海運学院は、25～30名の幹部技術者の再教育を目的とした国際海事機関の専門典型講座を最低6種類導入し、開講することになります。

講座の種類は、既存の設備を考慮した上で、高等海運学院と国際海事機関との合意により選択されます。本計画の終了後、これらの典型講座は高等海運学院の定期課

程の中に組み込まれます。

1.1.1. 活動1

国際顧問が選択した典型講座の予備的な開設、および将来これらの専門講座を普及することになる高等海運学院の教官への現場教育  
(一人当たり6カ月、計2年に渡る教育)

2. 直接的な目標2

世界海事大学の他の仏語圏支部で、幹部技術者(船上勤務者、地上勤務者、教官)に対し専門教育を行うこと

2.1. 結果1

この短中期専門講座で20名のアルジェリア人幹部が再教育されます。

2.1.1. 活動1

20名の給費生が、アビジャン(コートジボアール)の海洋科学技術学院やカサブランカ(モロッコ)の高等海運研究所などの世界海事大学の他の支部で開講される専門講座を受講することになります。(1年に2回ずつ、計4回の講座が2年に渡って開講されます。各講座には5名の給費生が参加します。)

給費生が国外で受講する講座は、本計画の枠内では高等海運学院に導入されない典型講座に限られます。

E. 供与

1. 政府供与

1.a. 現物供与

アルジェリア政府は本計画のために高等海運学院の施設、既存の教育機器、および書類のコピー、事務、外国人の輸送などの業務を提供するものとします。また、高等海運学院の教授陣や学院長の協力も保証するものとします。

1.b. 現金供与

アルジェリア政府はアルジェリア滞在中の技術顧問への日当をディナール建てで支払うものとします(J章、2節の予算を参照)。

2. PNUDからの供与(CIP+分配費用)

2.a. 技術顧問(6カ月/人)

選択された6種類の典型講座を開講し、アルジェリア人教官を現場で養成するための技術顧問が、適時募集されます。

<u>1989年</u>	<u>1990年</u>	<u>計</u>
3カ月/人	3カ月/人	6カ月/人
\$ 19,500	\$ 19,500	\$ 39,000

2.b. 給費生

短中期専門講座を受講する20名の給費生への支給金として、総額\$ 60,000の予算が組まれています。

(各講座に5名の給費生、年2回の講座) :

\$ 3,000 x 1 = 3,000	各給費生への支給金	
\$ 3,000 x 5 = 15,000	各講座当りの支給金	
\$ 15,000 x 2 = 30,000	年間支給金	
<u>1989年</u>	<u>1990年</u>	<u>計</u>
\$ 30,000	\$ 30,000	\$ 60,000

2.c. 教育機材

国際海事機関の刊行物、ビデオフィルム、図書、海図、等、典型講座を開講するために必要な教育機材用に総額\$ 27,000の予算が組まれています(各講座に\$ 4,500)。

<u>1989年</u>	<u>1990年</u>	<u>計</u>
\$ 13,500	\$ 13,500	\$ 27,000

2.c. その他の費用

計画に必要なその他の費用(報告書、等)として、以下の予算が組まれています。

<u>1989年</u>	<u>1990年</u>	<u>計</u>
\$ 1,000	\$ 1,000	\$ 2,000

F. 一危険

特に無し。

G. 一事前義務および予備条件

共同支払義務を遂行するための諸条件が存在します。

H. 一計画の検査、報告、評価

少なくとも12カ月に一度は、三者による本計画への検討が行われなければなりません。その最初の会議は、本計画の開始後12カ月以内に行うものとします。高等海運学院の学院長は、本計画の結果に関する報告書(用紙UNDP/PPER/7/87:「進行状況・内部評価報告書」)を作成し、三者会議に提出しなければなりません。本計画の実施中に、他の報告書が必要になる場合もあります。最終回の三者会議では、本計画の最終報告書が作成されなければなりません。ただし、最終報告書の草案は、少なくとも最終回の三者会議の開催日より4カ月前に作成され、実行機関の最終的な検討および承認を得なければなりません。

I. 一法的背景

本計画書は、1977年7月20日にアルジェリア人民民主主義共和国政府と国連開発計画局との間で締結された基本援助協約の第1条の適用を受けます。

つまり、本計画の主幸国の実行機関が基本援助協約に記されている政府協力機関に相当します。

本計画書は、国連開発計画局の代表者が署名し、本計画書の他の署名者の反対が無い場合にのみ、以下の修正を蒙ることができるものとします。

- ・ 付属資料への修正・付記
- ・ 本計画の直接的な目標、結果、活動に著しい影響を与えない限りでの、供与配分の変化またはインフレによる物価上昇に起因する修正

関係機関の財政状況に応じて為される、供与品の再編成およびインフレによる派遣費用またはその他の費用の増加に伴う年次調整

J. 予算

1. 米ドル建て分担金支払予算

国名 : アルジェリア

計画番号 : ALG/89/001/A/01/19

計画名称 : 船上および地上勤務技術者の専門教育

L.B.	内 容	計		1989年		1990年	
		期間	U.S.\$	期間	U.S.\$	期間	U.S.\$
	技術顧問への支払金 (注1)	6ヵ月 /人	39,000	3ヵ月 /人	19,500	3ヵ月 /人	19,500
	計	6ヵ月 /人	39,000	3ヵ月 /人	19,500	3ヵ月 /人	19,500
	給費生への支給金		60,000		30,000		30,000
	計		60,000		30,000		30,000
	教材		27,000		13,500		13,500
	その他		2,000		1,000		1,000
	総 計	6ヵ月 /人	128,000	3ヵ月 /人	64,000	3ヵ月 /人	64,000
	分配費用		60,000		-		60,000
	PNUDの実質分担金		68,000		64,000		4,000

[注1] 国外旅行費用は含むが、アルジェリア国内での旅費・滞在費は含まない。

国連開発計画局専用  
計画分担金支払予算  
(米ドル建て)

国名 : アルジェリア  
 計画番号 : ALC/89/001/A/01/19  
 計画名称 : 船上および地上勤務技術者の専門教育

	計	1989年	1990年
100. 分担金			
101. 分担金	60,000	0	60,000
108. 第三者分担金	-	0	60,000
109. 小計	60,000	0	60,000
150. 援助金(13%)			
156. 援助金 (分担金)	7,800	0	7,800
157. 援助金 (第三者分担金)	-	-	-
159. 小計	7,800	0	7,800
189. 分担金合計	67,800	0	67,800

支払いスケジュール

1. 分担金

日 付  
'90年2月

金 額  
67,800

支払者  
政府

分担金は、ニューヨーク、\*\*\*銀行の「UNDP寄付金口座」No. 015-002234に米ドルで振り込まれるものとします。



2. ディナール (DA) 建て政府分担金支払予算

国名 : アルジェリア

計画番号: ALG/89/001/A/01/19

計画名称: 船上および地上勤務技術者の専門教育

L.B.	内 容	計		1989年		1990年	
		期間	DA	期間	DA	期間	DA
10 11.01	技術顧問への支払金	6ヵ月 /人	216,000	3ヵ月 /人	108,000	3ヵ月 /人	108,000
19	小 計	6ヵ月 /人	216,000	3ヵ月 /人	108,000	3ヵ月 /人	108,000
99	計		216,000		108,000		108,000
150	仲介料 (3.5%)		7,560		3,780		3,780
199	総 計		223,560		111,780		111,780

[注] 技術顧問への1日当りの手当は、平均1,200 DAとして計算されています。

支払スケジュール

	金 額
・ 計画書の署名から一月以内:	111,780
・ 1990年2月 :	111,780

上記の金額を、アルジェ、デイドゥーシュ・ムーラド通り45-47 所在のアルジェリア国立銀行のUNDP代表部名義の口座No. 601.200.002478に振り込むこと

付 表 1

予備業務計画

計画名称： 船上および地上勤務技術者の専門教育  
 計画番号： ALG/89/001/A/01/19  
 業務計画

内 容	責任機関		1 年 目											
	政 府	実行機関	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
技術顧問	○	○		○			○						○	
国外での教育	○	○				○								○
機 材		○		○			○						○	

2 年 目												備 考		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
	○			○					○					年に3回の講座
			○							○				年に2回の講座
	○			○					○					

【注】 正式な業務計画は本計画が発効した翌月中に作成されます。

高等海運学院

ブー・イスマイル、アルジェリア

世界海運大学短期講座コーディネータ向けセミナー

1989年5月22～26日

高等海運学院で進行中および計画中の短期講座

序文

近年、高等海運学院は、以下の活動を通して、アルジェリアにおける海事教育・訓練の質の改善に努めています。

- ・ 既存教育要項の刷新および新しい教育方法の導入
- ・ 教材、訓練機器の更新および購入
- ・ 世界海運大学およびその他の大学を介した教官の養成・再教育
- ・ 短期専門講座の開設

高等海運学院が世界海運大学の支部になる以前から行われている短期講座

防火講座

高等海運学院の防火センターは1987年から活動を開始しています。10日間の防火講座を修了した者には免状が授与され、現在までの免状取得者は260名です。

その内訳は、航海士および機関士が180名、石油・ガス類安全管理者が80名です。この講座は再教育講座であり、免状所有者も5年毎にこの講座で再習しなければなりません。

ガス輸送船安全管理講座

アルジェリア商船団の船舶の多くは精密構造の液化ガス輸送船です。

この種の船舶の取得に伴い、ガス輸送船入門講座が導入され、機関士および航海士養成

用の定期課程の中に組み込まれました。

この講座の他に、液化ガス輸送船の安全管理に関する二種類の最新講座が、上級海員およびアルズー（ガスターミナル）のガス取扱責任者向けに、1988年に開講されました。

この計画は、国際海事機関、高等海運学院、運輸省およびスコットランドのエジンバラ高等海運研究所による共同事業として実施されました。

当研究所から派遣された二名の専門家がこれらの講座を担当し、高等海運学院の二名の教官がそれに参加しています。将来、これらの講座に関連する国際海事機関の典型講座が開設されたときには、この二名の教官が講義を継承する予定です。

これら二種の講座は海上勤務者（船長、1等機関士、1等航海士、2等機関士、積荷管理士）およびターミナルでの取扱責任者向けの再教育講座であり、現在までの免状取得者は45名です。

#### 化学物資輸送船安全管理講座

最近、アルジェリア石油輸送会社（SNTM HYPROC）が最新式の貨物輸送船を購入しましたが、その少し前の1988年10月に、化学物資輸送船の安全管理に関する二種類の最新講座が、液化ガス輸送船安全管理講座と同じ計画の中で、かつ同じ条件の下で開講されました。現在までに、45名の上級海上勤務者がこの講座の免状を取得しています。

#### レーダー情報自動作用装置操作講座

ターゲットインジェクターおよび自船航路・速度シミュレーターを装備したレーダー情報自動作用装置（ARPA）一式の取得に伴い、今年、初めてこの装置の操作を目的とした講座が導入されました。この講座は、航海士免状を有する30名の学生に対して開講されました。

現在この装置は一台しかありませんので、この講座の受講生も少人数に限られています。

#### 船上人間関係講座

船上での人間関係を学習するための講座が今年から導入され、航海士および機関士養成用の定期講座の中に組み込まれました。この講座に割り当てられた授業時間は、通年で45時間です。将来、適切な教材が完備した段階で、この講座は短期講座として分離されるでしょう。

### レーダーシミュレーター操作講座

レーダーシミュレーター操作講座は、甲板士官の再教育講座として、1976年から1987年まで定期的の開講されてきました。3自船REDIFONタイプのシミュレーターが時代遅れになり、操作不能になった二年前から、この講座は中断しています。約200名の甲板士官がこの講座を受講しました。

二国間援助計画による最新式の4自船レーダーシミュレーターの取得に伴い、1989/90学年度には、この講座は再開される予定です。

### 世界海運大学の支部として高等海運学院で行われる短期講座

#### 現状説明

国際海事機関の典型講座を高等海運学院に導入する目的で、1989年3月17日に、国連開発計画局（UNDP）と運輸省との間で援助計画が認印されました。この計画の主要な目的は、二年間に渡る以下の活動に対して資金援助を行うことです。

- ・ 派遣専門家による、高等海運学院での6種類の典型講座の開講
- ・ 将来講座を継承するアルジェリア人教官の養成
- ・ 海運部門における教官および上級技術者の、世界海運大学の他の支部で開講される教育講座への参加

支部開設以来、高等海運学院は15種類の典型講座用の英語版教本を所有しており、その内の2種類の教本、つまり「石油輸送船入門」および「レーダー観察と作図」の仏語訳に寄与しました。

他の講座用の教本の翻訳は国際海事機関で進行中であり、1989年末までには、6種類の典型講座用の仏語版教本が揃う予定です。

1988年10月11～13日にマルメで開催された世界海運大学各支部の幹部向けゼミナールに従い、高等海運学院は、国際海事機関および世界海運大学に、1989年5～6月に渡って「石油輸送船入門」および「港湾施設管理」の2講座を開講したいという意図を伝えました。

国際海事機関から即座に返答があり、上記の期間にこれらの2講座を担当する専門家もすでに決定しています。

### 石油輸送船入門講座

この講座は、危険貨物輸送船に関する教育計画を補完する目的で選択されました。液化ガス輸送船および化学物資輸送船安全管理講座を担当している、エジンバラ高等海運研究所の派遣専門家が、この講座も担当することになります。

この講座は1989年5月29日から6月2日まで開講され、以下の22名がこの講座に参加します。

- ・ アルジェリア石油輸送会社 (SNTM HYPROC) の士官14名：  
2等機関士免状所有者1名、3等機関士免状所有者8名、および1等航海士免状所有者5名
- ・ 運輸省の海上検査官2名
- ・ 高等海運学院の教官6名：  
甲板部門から3名、機関部門から3名

将来、教材や適切な機器類が完備すれば、アルジェリア人教官がこの講座を担当するのは容易だと思われます。

高等海運学院は、二国間援助計画を通して、二年以内に輸送船操作のシミュレーターを取得できればと期待しています。

### 港湾施設管理講座

この講座は、2名のフランス人専門家が担当し、1989年6月17日から21日まで開講されます。この講座には、以下の22名が参加します。

- ・ 運輸省の海上検査官8名
- ・ 沿岸警備官4名
- ・ 海運会社の監督官2名
- ・ 高等海運学院の教官4名

国際海事機関は、チュニジアおよびモロッコから各2名の海上検査官が参加することを要請し、高等海運学院はそれを了承しました。当学院は二国の確証を求めているところです。

## 1990年末までに計画されている短期講座

### 遭難者救命講座

高等海運学院は、現在海上救助訓練センターを建設中で、この施設は1989年末から活動を開始する予定です。

高等海運学院の救命ボートや救命筏投下訓練用の設備は利用可能です。海上救助訓練センターの完成後、STCW協約に準拠した遭難者救命講座が、再教育講座として、定期的に開講されます。この講座はアルジェリア人の教官が担当し、学生および現役の船員に対して開講されます。

### 船団管理・船体保護講座

この講座は特別な装置や設備を必要としないので、1989年の第2学期から開講されることになっています。この講座は、海運会社の技術管理者、監督官、船長、1等機関士など、船団管理に参画する予定の人員に対して開講されます。

当初は、派遣専門家がこの講座を担当し、高等海運学院の上級管理者1名および教官から成るアルジェリア人教授団がこれに参加します。

この講座は、航海士および機関士養成用の最上学年の定期課程に組み込まれます。

### レーダーシミュレーター操作講座

高等海運学院は、JICA援助計画を通して、1989年の第2学期中に最新式のレーダーシミュレーターを取得する予定です。この装置を設置し、アルジェリア人教官がその操作に習熟した後、本講座が、定期再教育講座として、現役の全ての甲板士官に対して開講されます。

### レーダー観察・作図講座

最新式のシミュレーターを高等海運学院に設置することにより、この講座の導入が可能になります。この講座は、航海士養成用の定期課程に組み込まれます。担当教官の用意はすでに出来ています。

### 〔MARPOL 73/78 付属資料1〕 学習講座

この講座は、1990年の第1学期から、船長、甲板士官、石油輸送船の積荷取扱管理者、機関士、海上検査官、船舶監督官に対して開講される予定です。

この講座は、世界海運大学で資格を得た高等海運学院の教官が担当します。

### 海上事故・事件調査講座

この講座は、1990年の第2学期から、海上勤務経験が豊かで各種の国内・国際規定を熟知した上級士官および検査官に対して開講されます。

当初は、派遣専門家がこの講座を担当し、アルジェリア人教官がそれに参加します。将来は、これらのアルジェリア人教官が任務を継承することになります。

### 結論

高等海運学院では、大部分の典型講座用の教育設備および装置はすでに揃っています。これらの設備や装置は、現在進行している二国間援助計画が成就したときに、完備するでしょう。

教授陣に関しては、各種の典型講座を修了し、世界海運大学から資格を授与された高等海運学院またはその他の海運部門内の人々が、その中に多く含まれるようになるでしょう。より深い専門知識や経験が必要な特殊な分野では、高等海洋学院は海運業界内の有資格者を当てにすることになるでしょう。

どの教官も、将来自分が担当することになる講座を、世界海運大学の支部または本部で、履修しなければなりません。

UNDP計画を通して、今後2年間に渡って資金援助を受けることになる6種類の講座の他に、高等海運学院は自国の教官による幾つかの講座を開設する意図を持っています。この目的のために、当学院は、教材、教官の養成、講座の選択に関わる国際海事機関および世界海運大学からの全ゆる援助を歓迎いたします。



A Z / i s m  
1988年10月11日

高等海運学院  
ブー・イスマイル、アルジェリア

### 世界海運大学の支部としての高等海運学院の活動

#### 序文

設立以来、ブー・イスマイルの高等海運学院は海員数の増大という必要性に量的に答えてきました。

しかし、海運技術の急速な発展に歩を合わせるために、ここ数年間、高等海運学院は以下の活動を通して教育・訓練の質の改善に努めています。

- ・ 既存教育規範の再検討、および新しい教育体系の導入（これは今年から実施されました。）
- ・ 1988年にアルジェリア政府によって批准された国際海事機関のSTCW協約に準拠した上級専門講座の開設

具体的な活動は、以下の通りです。

#### 1. 現在実行されている活動

##### a. 定期常設講座

###### ・ 防火講座

現在、高等海運学院では、防火訓練用の複合施設がフランスの技術協力の下で建設中です。防火センターには防火装置や関連機器がすでに供給されており、防火講座がアルジェリア人およびフランス人教官によって開講されています。実習訓練は漁船上で行われており、建設中の二階建て鉄骨ビルの完成が待ち望まれています。

防火センターの設立以来、200名の海上勤務士官、40名の港湾およびターミナル勤務の技術者が防火講座を修了しました。本センターでは15日間に渡る防火講座が年間約15回開講されることになっており、1回の講座に20名の人員が参加します。

本センターには、ガスおよび化学物資輸送に関連する防火設備が必要だと思われます。

###### ・ 人間関係講座

今年から、船上での人間関係に関する講座が最上級生（甲板および機関部門）向けの教育課程の中に導入されました。

この講座は、週2時間、一学年を通して実施されています。ただし、国際海事機関の他の典型講座と同じように、1週間の短期講座としてこの講座を実施することは容易であると思われます。

この講座を十全に履行するには、関連する教材や教本を完備させる必要があります。

##### b. セミナー

この2年間に、以下の主題に関する国内および国際的なゼミナールが高等海運学院で

実施されました。

- ・ 捜索・救助作業
- ・ 汚染の防止および減少
- ・ 船上安全管理および汚染防止
- ・ 港湾安全管理

## 2. 計画中の活動

### a. 短・長期講座

#### ・ 遭難者救命講座

救命訓練用のプールを建設するための計画が現在進行しています。

救命ボートや救命筏投下訓練用の機器は入手可能ですので、本学院に設置されなければなりません。海上救命訓練センターは1989年の半ばには開設される予定です。これらの施設により、STCW協約に準じた救助・救命訓練が学生や現役の海員に対して行われることとなります。本センターでは、1週間に渡る講座が15回開かれることとなります。1回当たりの参加者は10名です。

#### ・ 危険貨物輸送船に関連する講座

アルジェリア商船団の船舶の多くは液化ガス輸送船です。また、より精密な構造のガスおよび化学物資輸送船が、現在、供給されています。

危険貨物輸送船に関するSTCW協約の諸規定に対応するために、高等海運学院は以下の一連の特別貨物輸送船安全管理講座を準備しています。

- i. 石油輸送船安全管理講座
- ii. 液化ガス輸送船安全管理講座
- iii. 化学物資輸送船安全管理講座
- iv. 中小危険物輸送船安全管理講座

これらの安全管理講座を実施するために必要な教育機材は、現在、高等海運学院にはありません。しかし、これらの機材をできる限り早く取得するための努力が、二国間援助計画を通して、続けられています。

今年、海上勤務者およびターミナル勤務者向けの液化ガス輸送船および化学物資輸送船の安全管理に関する講座がそれぞれ2講座ずつアルズーで開講されました。この計画は、国際海事機関、高等海運学院、運輸省、およびスコットランドのエジンバラ高等海運研究所による共同事業として実施されました。エジンバラ高等海運研究所から派遣された3名の専門家がこれらの講座を担当し、高等海運学院の3名の教官がそれに参加しました。将来は、この3名の教官がこれらの講座を継承する予定です。また、この3名の教官は、典型的な輸送船安全管理教育を視察するために、イギリスおよびフランスの先進的な教育センターで研修することとなります。

石油および液化ガス輸送船に関する国際海事機関の短期講座を導入することにより、高等海運学院は世界海運大学の支部としての予備的な役割を果たし得ると思われれます。高等海運学院は、これらの専門分野における多年に渡る経験を北アフリカの他のフランス語圏諸国に分ち与えることができると思われれます。

・ レーダー観察・作図装置操作講座

レーダーレシーバーが故障しているため、レーダーを使用する実習は、現在、高等海運学院では行われていません。レーダーシミュレーターの構成装置であるレーダーレシーバーを修理する試みは為されましたが、うまく行きませんでした。このため、UNDP計画の下で供給されたレーダー情報自動作図装置（ARPA）と共に訓練に使用し得る最新型のレーダーレシーバーが一台、近い将来に設置される予定です。この装置は暫定的なものであり、今後2年以内に、二国間援助計画を通して、大型のレーダーシミュレーターを取得することが期待されています。

・ 国際海事機関の他の典型講座

その他の典型講座については、適切な教育機材が揃い、教官が資格を得た段階で、徐々に開設されることになるでしょう。



高等海運学院案内

高等海運学院の使命

高等海運学院は、

- ・ 航海、商業、漁業などの海上業務を伴う士官、並びに商船、港湾、漁船などの幹部管理者を養成し、
- ・ その活動の範囲内で、応用実習または専門実習による再教育課程を組織することを、その使命とします。

1983年に行われた農漁業省管轄の諸機関への権限譲渡により、現在、本学院は漁船員を養成していません。しかし、本学院は、新課程を開設したり、卒業前後の再教育課程や専門実習を組織することにより、本学院の活動を多様化させ、商船幹部の養成という本学院に与えられた特権を更に強化しています。

高等海運学院の組織構成

本学院は、学院長の指導の下で、指導評議会により管理され、教育評議会により運営されています。学院長は、人事および財務管理担当の副学院長から補佐されます。

また、厳密に教育的な側面では、教務担当の副学院長から補佐されます。

教務部は以下の5課に分割されています。

・ 航海科学（甲板）課

この課の任務は、以下の通りです。

- \* 教育計画の組織化および遂行状況の監視
- \* 「甲板」部門の時間割の作成
- \* 乗船実習計画の作成・組織化への参加、および遂行状況の監視

・ 船舶工学（機関）課

この課の任務は、以下の通りです。

- \* 教育計画の作成、組織化、遂行状況の監視
- \* 時間割の作成
- \* 実習工場および実験室での実習の組織化、および監視
- \* 船上実習計画の作成への参加

・ 技術再教育課

この課の任務は、以下の通りです。

- \* 航海士向けの特別課程の組織化

・ 救助技術課

この課の任務は、以下の通りです。

- \* 防火・海上救命訓練の組織化および保証
- \* 施設の全般的な安全に対する保証

・ 学生・実習課

この課の任務は、以下の通りです。

- \* 学習状態の管理および監視
- \* 実習の企画、組織化、監視
- \* 秩序・規律の保証

教育評議会は常任会員および選出会員から構成され、その議長には教官が就任します。教育評議会は、教育の組織化および遂行に関する通告や勧告を発令します。

教授数は42名です。常任教授は22名で、その内4名は現在外国に任官しており、2名は兵役中です。また、その中には4名の外国人派遣教授が含まれています。

これらの教官は、「航海学」（甲板）課程および「船舶工学」（機関）課程という二つの主要な課程に振り分けられています。

学生募集条件

1987/1988学年度までは、バカロレア所有者を募集し、筆記および口頭による入学試験を行っていました。第1学年（遠洋航海士候補生課程または高船機関士候補生課程）に入学を許可された学生は、短期の乗船期間は含まれますが、連続3年間理論講義を受講します。第3学年を修了し、遠洋航海士課程修了証または機関士補佐課程修了証を取得した学生は、最低24カ月の義務航海の遂行を目的として、一旦契約した会社に入り、その後本学院に戻って、遠洋航海船長課程修了証または高船機関士課程修了証を取得するために、最終学年の理論講義を受講します。

1988/1989学年度からは、大学の技術系教養課程の第2学年修了者（S4所有者）を募集し、入学試験を行うようになりました。乗船期間を含む3年間の専門理論学習を終了した学生は、「航海学」課目または「船舶工学」課目国家技官課程修了証を取得し、その後会社に入って、国際規約に準じた免状を取得するために必要な航海経験を積むこととなります。

## 教育施設

### 1) 規模

高等海運学院の総敷地面積は17haで、その中に以下の施設が入っています。

- ・ 教室 : 20 床面積: 700m<sup>2</sup>
- ・ 実習室 : 4 床面積: 1200m<sup>2</sup>
- ・ 実習工場 : 4 床面積: 2000m<sup>2</sup>
- ・ 実験室 : 6 床面積: 1200m<sup>2</sup>
- ・ 図書館 : 1 床面積: 300m<sup>2</sup>
- ・ 公会堂 : 1 400席
- ・ 運動施設 (サッカー場、ハンドボール場、バレーボール場、体育館、他)
- ・ 屋外教育場: 350~500席
- ・ 寄宿舎 : 315床 (400床に拡張可)
- ・ レストラン: 400席

### 設備の状態

本学院の施設は海浜にあるので、常に自然の腐食作用に曝されており、配管・防水設備はかなり傷んでいます。

本学院の予算の相当部分が、これらの設備の修理費に当てられています。

また、教育機器は時代遅れになってきており、それらの大部分は航海分野での技術進歩に適応できるような教育には使用不可能です。

海洋教育に必須の機器であるレーダ・シミュレータは、設計が古いばかりではなく、頻繁に故障し、アルジェリアもメンバーである国際海事機関が定めた規則にもはや対応できなくなっています。

機関課程用の機器の中では、機関シミュレータが一台故障しています。この種の機器が

完備すれば、航海研修期間を短縮することもできるはずですが・・・。

教育器具類（電気、電子工学実験器具等）も古くさくなっています。

養成中の学生数を考慮しても、十分な理論教育を行うためには、設備、教室、教官のどれもが大きく不足しています。



## 高等海運学院の組織構成

### I-高等海運学院の紹介

高等海運学院は1974年9月17日付の法令No. 74-86に従って設立されました。本学院の主要な使命は、同法令の第4条で定められています。

#### A-高等海運学院の使命

高等海運学院は、

- ・ 航海、商業、漁業などの海上業務を伴う士官、並びに商船、港湾、漁船などの幹部管理者を養成し、
- ・ その活動の範囲内で、応用実習または専門実習による再教育課程を組織することを、使命とします。

1983年に行われた農漁業省管轄の諸機関への権限譲渡により、現在、本学院は漁船員を養成していません。しかし、本学院は、新課程を開設したり、卒業前後の再教育課程や専門実習を組織することにより、本学院の活動を多様化させ、商船幹部の養成という本学院に与えられた特権を更に強化しています。

- ・ 本学院の使命の遂行形態については、以下の4つの基本文書で規定されています。
- ・ 海洋教育組織に関する1975年7月24日付の政令No. 75-87 (1982年8月28日付の政令No. 82-297により修正および補完)
- ・ 商船員の資格および免状を規定した1975年7月24日付の政令No. 75-86 (1982年8月28日付の政令No. 82-297により修正)
- ・ 海洋管理・運営課程修了証の新設に関する1976年5月26日付の政令No. 76-84
- ・ 国立高等教育機関の地位に関する1985年10月1日付の政令No. 85-243

教育に関する国際協約の諸規定に準じ、高等海運学院は、船上防火や危険物・炭化水素物の輸送など、商船に関わる各種の分野での幹部およびその他の人員を対象とした再教育実習を組織しています。

更に、高等海運学院は、国内ばかりではなく、国際的視野の下で活動しており、外国

人商船幹部の養成も保証しています。今日までに、本学院は、アフリカ・アラブ諸国を中心とした20カ国にも及ぶ外国人幹部を100名以上養成いたしました。

また、高等海運学院は、近い将来にスウェーデンのマルモに本拠地を置く世界海運大学の付属校になるように打診しています。世界海運大学自体も国際海事機関に属し、当地で幹部やその他の人員向けの講義や専門実習を組織しています。

#### B-高等海運学院の施設

a) 敷地 (面積) : 17 ha

b) 建物

- ・ 教室 : 20室 (床面積 700m<sup>2</sup>)
- ・ 実習工場 : 4室 (床面積1200m<sup>2</sup>)
- ・ 実験室 : 6室 (床面積1200m<sup>2</sup>)
- ・ 管理事務所: 15室 (床面積 600m<sup>2</sup>)

c) その他の施設

- ・ 運動場: 6箇所
- ・ 体育館: 1棟
- ・ 映画館: 1棟
- ・ 集会所: 1棟

d) 寄宿舍収容能力

- ・ 宿泊人数: 400名
- ・ 食事人数: 500名

## 人員構成

・ 管理財政部 . . . . .	8名
・ 一般管理・保守課 . . . . .	60名
・ 経理・寄宿管理課 . . . . .	35名
・ 人事課 . . . . .	3名
	<hr/>
計 . . . . .	106名

## 内訳:

・ 副学院長	:	1名
・ 理事	:	3名
・ 国家技官	:	2名
・ アナリスト	:	1名
・ プログラマー	:	2名
・ 管理官補佐	:	3名
・ 上級技術員	:	1名
・ 技術員	:	1名
・ 秘書	:	2名
・ タイピスト	:	4名
・ 管理士	:	3名
・ 第1種熟練工	:	20名
・ 第2種熟練工	:	20名
・ 第3種熟練工	:	22名
・ 第1種車両運転手:		5名
・ 第2種車両運転手:		3名
・ サービス業務員	:	12名

.....

## II-管理運営機構および人員構成

本学院は、学院長の指導の下で、指導評議会により管理され、教育評議会により運営されています。

本学院の管理運営機構は、以下の通りです。

### \* 指導本部

### \* 管理財政部

- ・ 人事課
- ・ 一般管理・保守課
- ・ 経理・寄宿管理課

### \* 教務部

- ・ 学生・実習課
- ・ 機関課
- ・ 甲板課
- ・ 救助技術課
- ・ 技術再教育課

## A-指導本部

学院長は施設全般の管理責任を負い、本学院の予算を計上します。

学院長の任務は、以下の通りです。

- ・ 現行規則の枠内で、全ゆる種類の契約、協約、合意書類を締結すること
- ・ 司法上、および全ゆる種類の法的行為において本学院を代表すること
- ・ 人事全般に渡る最高権威を有し、それを行使すること
- ・ 規約の枠内で、管理者および任命方法が確定していないその他の職務の人員を任命すること
- ・ 指導評議会の採決に基づき、内部規約を決定すること
- ・ 年次活動報告書を作成し、該当管轄省に提出すること

### 人員構成

- ・ 学院長 : 1名
- ・ 理事 : 1名
- ・ 秘書 : 1名
- ・ タイピスト : 1名
- ・ 電話係 : 2名
- ・ テレックスオペレータ : 1名

### B-管理財政部

管理財政部の任務は、以下の通りです。

- ・ 管理財政部に属する各課間の業務を調整すること
- ・ 各種の状況報告を受け付け、統括すること
- ・ 各種の業務に対する全般的な方針を決定すること
- ・ 総決算書を作成すること
- ・ 予算案を作成すること
- ・ 訴訟書類を管理すること
- ・ 指導方針の実行状況を監視すること
- ・ 本学院の全般的な施策の決定に参加すること

### 人員構成

- ・ 副学院長 : 1名
- ・ 理事 : 1名
- ・ 国家技官 : 1名
- ・ アナリスト : 1名
- ・ プログラマー : 2名
- ・ 秘書 : 1名
- ・ タイピスト : 1名

a) 一般管理・保守課

一般管理・保守課は、中央倉庫や被服庫内の資材、駐車場などの管理、および各種保守人員の指導を、その任務としています。

任務の内訳は、以下の通りです。

\* 倉庫係

- ・ 資材やその他の供給品の受入および分配
- ・ 在庫状況の把握（毎日）
- ・ 消費状況の把握（毎日）
- ・ 月間消費報告書の作成

\* 購入係

- ・ 購入書類（納品証、請求書コピーなど）の管理
- ・ 供給者との交渉
- ・ 調達
- ・ 計画実行状況定期報告書の作成

\* 駐車場係

- ・ 車両および機械類の保守
- ・ 車両の運転

\* 保守係

- ・ 配管工事、建具修理、ペンキ塗り、窓ガラス修理、左官工事、庭工事などの業務
- ・ 週間工事報告書の作成

\* 業務管理係

- ・ 状況報告書類の統括
- ・ 企画書の作成
- ・ 業務の分配

- ・ 明細目録の作成
- ・ 資材の改善
- ・ 定期決算書の作成
- ・ 保守予算案の作成

\* 守衛係

- ・ 3箇所<sup>1</sup>の守衛所での監視および見回り





運輸省  
高等海運学院  
教務部

ブー・イスマイル、 年 月 日

### 乗船実習に関する指示書

1989年6月末から諸君が行う乗船実習の目的は、理論教育を通して諸君が習得した技術知識を確固としたものにする事です。また、乗船実習を経験することにより、諸君は、諸君が帰校して所定の課程を修了するまでに受けるあらゆる教育の意味と範囲を、より明確に把握できるようになるでしょう。つまり、乗船実習は、学問を補完する必要かつ不可欠なものなのです。以下に述べる指示は、本学院が最重要視している事柄です。その重要性を理解するためにも、諸君の専門に関連する学習計画のなかで乗船実習が占める特別な位置を、前もって感知して頂きたいと思います。

#### 1°/船上での規律

諸君の立居振舞いの全てにおいて、実習生であるという地位を見失わないようにしなければなりません。諸君は常時船上規律の下に置かれるのであり、航海中であれ停泊中であれ、乗船期間中は指揮官または士官の命令や指示に誠実に従わなければなりません。

乗船中、とりわけ当直任務中は、遂行する任務に対する好奇心と興味を十分に発揮しながら、諸君が理解できないことを断固としてかつ丁寧に質問しなければなりません。

#### 2°/乗組員に対する態度

船上共同体を構成する船員の大部分は、海上での業務を熟知しています。諸君の乗船の目的は、各船員が行う仕事に密着することです。しかし、実習手帳に諸君が記入する内容および諸君が実習配置から得る利益は、仕事ばかりではなく、船上生活の色々な側面において諸君が船員たちとどんな関係を持つかに大きく依存しています。船上生活は狭い空間の中で営まれ、そこでは精神の寛大さと、連帯と、相互扶助が強く要請されるということを想起してください。諸君が学んだ理論を船員たちの実践と向い合わせながら豊かにす

るのではなく、それを見せびらかすような尊大な態度は絶対に避けなければなりません。人間関係においては、諸君は全ての人々に対し尊敬の念と礼節を以って接し、諸君の人格を損なったり諸君の教育に疑問を抱かせたりするようなあらゆる行き過ぎを慎まなければなりません。

いずれにせよ、諸君の行動の各方面に渡った評価・成績報告書が船上指揮官から提出されます。その報告書および諸君の実習レポートを検討して、我々は諸君の学業に対する信念と態度を判断し、上級学年へ進級させるかどうかを決定します。実習手帳および実習レポートは、新学期開始時に提出されなければなりません。提出されなかった場合、学生登録は行われません。

## 実習生に対する助言および指示

- 1')-この第1回目の実習により、学生は船舶と海に関する知識を深めることができます。
- 2')-この実習は、学生が海運分野に接触するひとつの手段です。実習手帳に記入することにより、学生は今までに学んだ知識を実践的に検証することができます。
- 3')-学生は、観察に基づいた、各人独自の学習を行うように努めなければなりません。
- 4')-士官および乗組員は素晴らしい情報を得るための源です。ただし、学生は彼らの職務上の拘束を考慮し、適当な時間を選んで教えを乞わなければなりません。
- 5')-学生は規律、業務機構、衛生、品行に留意しなければなりません。これらは航海および船舶の安全を保障する基本事項です。したがって、乗船すると同時に、安全・衛生措置や業務機構を習得する必要があります。
- 6')-学生は、担当士官の同意が出るまで、器具・装置類を使用してはいけません。学生は担当士官の命令を遵守しなければなりません。
- 7')-実習手帳への記入は慎重に行い、各章・節毎にページを付け、21x31cmのファイルに閉じておかなければなりません。担当士官の検印・評価後、実習手帳は確認のため指揮官に提出されます。
- 8')-高等海運学院の指導部は、実習の評価および成績を考慮して、学生の教育に関する決定を下します。

## 安全に関する基本的な助言

- 1°)-規律は航海および船舶の安全を保証するために不可欠な根幹です。  
学生は、全ての面（労務、清潔・衛生、服装・品行、組織・位階）で規律を遵守しなければなりません。
- 2°)-人員の安全を確保するために、学生はロープ、ワイヤロープ、ホイックなどに近寄ってははいけません。ロープに挟まれたり、ロープが切れて重傷を負う可能性があります。巻揚機の下を通ってははいけません。足元を良く見て、オイルやグリスが溜っている箇所を避けて通らなければなりません。これらの箇所では落下する危険性があります。機関室では、作動中の部品や強電盤などに近寄ってははいけません。
- 3°)-許可なく、一人でバラスト倉、タンク室（ガス抜きされていない）、荷倉などに入ってははいけません。
- 4°)-甲板上では、常に自己および他人の安全に気を付けなければなりません。服装（つなぎ服、安全靴、ヘルメット、手袋、等）を正し、警戒（積荷、パネル、クレークなどによる危険）を緩めてはいけません。
- 5°)-船上での慣習（体験的に習得すること）を守りながら、士官や乗組員と接しなければなりません。
- 6°)-保安訓練には真剣に取り組まなければなりません。保安訓練は災害予防の必須条件です。
- 7°)-危険、火災などを認知したときは、たとえそれらの疑いがある場合でも、即座に担当士官、または船長か副船長に通告しなければなりません。  
安全措置を講じなくても大丈夫だという心構えを、常に持っていなければなりません。海上での防災、救命を保証するのは、この心構えです。

船舶リスト

船名・船主 船種・航海	コーサルサイン インマルサット NO.	建造取得年 造船所 クラス	建造国 造船所番号	総トン数 排水トン数 登録トン数	固体貨物 冷凍貨物 液体貨物 (m3)	乗組員 乗客数 TEU	長さ 幅 喫水 (m)	推進 エンジンタイプ 出力 (hp)	速度 (ノット)
オレス SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TEO	1973 シュリクテイング	西ドイツ 1363	7385 3302	10659	30	116.69 17.25 7.52	1ディーゼル Mak 4000	15
バポール SNTM-CNAN 一般貨物船・遠洋	7TCQ	1976 マリオンインダストリー	カナダ 422	11665 16727 7184	24570	35	189.09 22.89 10.03	1ディーゼル MAN 14000	17
バシール・チハニ SNTM-HYPROC 液化天然ガス輸送船・遠洋	7TJA	1979 CNIM	フランス 1415	80328 70328 46239	-	37	281.69 41.61 10.85	2タービン CNIM-GRC 36000	18
バトナ SNTM-CNAN バラ積船・遠洋	7THP	1978 カナサシ	日本 1255	12838 20586 8050	27478	33	166.11 22.79 9.91	1ディーゼル 三井-B&W 7050	16
ベジャール SNTM-CNAN 一般貨物船	7THX	1978 カナサシ	日本 1280	8384 11940 6096	16163	30	134.93 21.65 8.36	1ディーゼル 三井-B&W 7050	15
ベジャリア SNTM-Hyproc	7TGS	1977 オスカージャム	スウェーデン 411	18014 31191	-	35	170.72 25.94	1ディーゼル セジュールスキー ・サルザー 12000	15
原油輸送タンカー・遠洋				11688	39564	-	11.09	12000	15
ベル・ア・ベス SNTM-CNAN 一般貨物船・遠洋	7TIA	1979 カナサシ	日本 1283	8384 11940 6096	16163	16163	134.93 21.65 8.36	1ディーゼル 三井-B&W 7050	15
ベンガジ CALTRAM 液化プロパンガス輸送船 遠洋	7TIC	1978 ジョスL.メイヤー	西ドイツ 586	4612 6071 2822	-	30	108.22 15.39 4.81	1ディーゼル KHD 5400	15
ベニ・サフ SNTM-CNAN ローロー船・遠洋	7TOJ	1971(73) アストコンストラクショ ン	スペイン 111	1066 1700	6418	20	76.31 13.95	1ディーゼル ナバル-Sプエ ルクスブーフ 3150	15
ベルガ SNTM-Hyproc 液化プロパンガス輸送船・ 沿岸	7TCI	1967(70) ア・シオク	フランス 239	5137 5230 2529	-	32	115.95 15.53 4.41	1ディーゼル CCM-サルザー 5000	14
ベティクア SNTM-Hyproc 原油輸送タンカー・遠洋	7TOM	1976 オスカージャム	スウェーデン 410	18014 31191	-	30	170.72 25.94	1ディーゼル セジュールスキー ・サルザー 12000	15
ビバン SNTM-CNAN 一般貨物船・遠洋	7TOR	1977 マリオンインダストリー	カナダ 423	11665 16727 7184	24457	35	169.01 22.86 10.04	1ディーゼル MAN 14000	17
ビスクラ SNTM-CNAN 一般貨物船・遠洋	7THZ	1979 カナサシ	日本 1282	8384 11940 6096	16163	32	134.93 21.65 8.36	1ディーゼル 三井-B&W 7050	15
ブリダ SNTM-CNAN バラ積船・遠洋	7THO	1978 カナサシ	日本 1260	12838 20586 8050	27478	33	156.11 22.79 9.91	1ディーゼル 三井-B&W 11200	18
ブイラ SNTM-CNAN 一般貨物船・遠洋	7THY	1978 カナサシ	日本 1281	8384 11940 6096	16163	32	134.93 21.65 8.36	1ディーゼル 三井-B&W 7050	15
シュリア SNTM-CNAN 一般貨物船・沿岸	7TFL	1976(76) フレザリックシャブ	デンマーク 357	1600 3000	3803	18	78.52 13.09	1ディーゼル アルファー ディーゼル 2160	13
ダウ SNTM-CNAN タンカー・沿岸	7THV	1978 シュリクテイング	西ドイツ 272	1963 2600 1432	-	24	90.21 13.76 5.72	1ディーゼル Mak 3200	13
デリス SNTM-CNAN ローロー船・沿岸	7TAK	1974 アストコンストラクショ ン	スペイン 231	1698 2300	12239	32	107.39 17.51	2ディーゼル パレラス・ ドゥーツ 7700	18
ジュベール・オク11 SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TPA	1985 クイヘイ	日本 1760	2863 3710 1297	4606	25	83.00 15.00 5.88	1ディーゼル MAN-B&W 2900	13

船名 船主 船種・航路	コールサイン インマルサット NO.	建造(取得)年 造船所 クラス	建造国 造船所番号	総トン数 排水トン数 登録トン数	固体貨物 液体貨物 (m3)	乗組員 乗客数 TEU	長さ 幅 喫水 (m)	推進 エンジンタイプ 出力 (hp)	速度 (ノット)
ジュベルクセル SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TPB	1985 タイハイ	日本 1761	2863 3710 1297	4606 -	26 -	83.00 15.00 5.88	1ディーゼル 日立・B&W 2900	13
ジュベルクセル SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TPC	1986 タイハイ	日本 1762	2863 3710 1297	4606 -	25 49	83.00 15.00 5.88	1ディーゼル B&W-MAN 5000	13
ジュベルクセル SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7THH	1977 シュリクテイイング	西ドイツ 1389	5331 8100 3812	12290 -	30 264	126.45 17.31 6.70	1ディーゼル Mak 5000	15
ジュベルクセル SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TCW	1977 シュリクテイイング	西ドイツ 1388	5329 8100 3812	12290 -	30 264	126.45 17.29 6.49	1ディーゼル Mak 5000	16
エドゥー SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7THI	1977 シュリクテイイング	西ドイツ 1390	5331 8100 3812	12290 -	30 264	126.45 17.31 6.70	1ディーゼル Mak 5000	16
エルジャザール SNTM-CNAN フェリーポート・沿岸	7TER	1971(72) カナサシ	日本 965	12124 2880 6859	- -	70 -	130.38 22.36 5.62	2ディーゼル 川崎-MAN 15200	19
エルケナール SONATRACH 燃料輸送タンカー・沿岸	7TCJ	1977 デ・ビエスボッシュ	オランダ 677	1334 2039 735	- -	10 -	86.72 11.35 4.98	2ディーゼル KHD 448	10
エルクアシ SONATRACH 燃料輸送タンカー・沿岸	7TCK	1977 デ・ビエスボッシュ	オランダ 678	1334 2039 735	- -	10 -	86.72 11.36 4.96	2ディーゼル KHD 448	10
エルウエルジャ SONATRACH 燃料輸送タンカー・沿岸	7TGL	1977 デ・ビエスボッシュ	オランダ 679	1334 2039 735	- -	10 -	86.71 11.84 4.96	2ディーゼル KHD 448	10
ガラジェビレ SNTM-CNAN ローロー船・沿岸	7TGD	1976 クロシエール	フランス 1221	2502 3960 1120	9286 -	20 14	98.01 17.99 6.38	1ディーゼル ストーク・グエ ルクスブロー 4250	14
ガグメス CALITRAM 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TIIN	1977 福岡造船	日本 1060	8577 11109 5148	15907 -	30 437	136.68 20.54 8.32	1ディーゼル 神戸三菱 8000	16
ハウド・エル・ハムラ SNTM-Hyproc 原油輸送タンカー・遠洋	7TGY	1976(76) エリックスタバード	スウェーデン 701	18385 32100 11593	- -	33 -	170.75 26.06 11.60	1ディーゼル Mak-グエルス クアズ 13000	13
ハシルメル SNTM-Hyproc 液化天然ガス輸送船・遠洋	7TCL	1971 CNIM	フランス 1388	31469 21176 15075	- -	37 -	200.01 29.32 8.51	2タービン B&W-スタ ル-ラバル 16250	17.6
ホドナ SNTM-CNAN 一般貨物船・沿岸	7TER	1969(73) M.ジャンセン	西ドイツ 92	2783 4480 1947	6541 -	22 -	99.04 14.05 6.28	1ディーゼル MANハイム 3600	14
ホガール SNTM-CNAN フェリーポート・沿岸	7TFN	1971(76) 三菱	日本 1022	5954 1981 3172	- -	78 -	118.01 20.48 5.72	2ディーゼル 日本鋼管・ビュ ルスファイック 11160	19
イブンバディス SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TIAM	1972 オレンスティンK	西ドイツ 691	4806 7435 3302	10675 -	30 226	116.69 17.25 7.52	1ディーゼル Mak 4000	15
イブンバトウーク SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TAN	1973 オレンスティンK	西ドイツ 692	4806 7435 3302	10675 -	30 226	116.69 17.25 7.52	1ディーゼル Mak 4000	15
イブンカルドフンH SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TIIL	1977 シュリクテイイング	西ドイツ 1400	5531 8100 3816	12290 -	30 254	126.47 17.29 7.34	1ディーゼル Mak 6000	15
イブン・ロシュド SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船・遠洋	7TLO	1973 シュリクテイイング	西ドイツ 1377	4806 7435 3302	10630 -	30 226	116.69 17.25 7.52	1ディーゼル Mak 4000	16

船名 船主 船種-航路	コールサイン インマルサット NO.	建造(取得)年 造船所 クラス	建造国 造船所番号	総トン数 排水トン数 登録トン数	固体貨物 冷凍貨物 液体貨物 (m <sup>3</sup> )	乗組員 乗客数 TEU	長さ 幅 喫水 (m)	推進 エンジン 出力(hp)	速度 (ノット)
イブシナII SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船-遠洋	7TCH	1978 シュリクテイイング	西ドイツ 1406	5331 8190 3817	12290	30	126.47 17.29 7.37	1ディーゼル Mak 5000	15
イブシラジュ SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船-遠洋	7TAP	1973 シュリクテイイング	西ドイツ 1378	4806 7435 3308	10630	30	116.69 17.25 7.52	1ディーゼル Mak 4000	15
イスマラ SNTM-CNAN タンカー-沿岸	7THU	1978 シュリクテイイング	西ドイツ 273	1963 3601 1432	-	24	90.20 13.60 5.72	1ディーゼル Mak 3000	13
クサル・シェフラ SNTM-CNAN 一般貨物載-遠洋	7THD	1977 カナサシ	日本 1210	12799 19650 8361	27476	41	156.14 22.86 9.91	1ディーゼル 日立-B&W 11200	16
クサル・エル・ブカリ SNTM-CNAN 一般貨物載-遠洋	7THC	1977 カナサシ	日本 1205	12799 19650 8361	27476	41	156.14 22.86 9.91	1ディーゼル 日立-B&W 11200	16
クサル・エティール SNTM-CNAN 一般貨物載-遠洋	7THB	1977 カナサシ	日本 1200	12799 19650 8361	27476	41	156.14 22.86 9.91	1ディーゼル 日立-B&W 11200	16
ラルビ・ベム・ヒディ SNTM-Hyproc 液化天然ガス輸送船-遠洋	7THK	1977 CNIM BV	フランス 1414	80328 70328 46239	-	37	281.71 41.61 11.33	2タービン CNIM-CEC 36000	18
マーモラ SONATRACH 燃料輸送タンカー-沿岸	7TGF	1973 サンバルバラ BV	ベルギー	1300 2162 956	-	10	110.01 11.26 3.75	2ディーゼル Mak 900	10
メレクセン SNTM-Hyproc 化学物質輸送タンカー-遠洋	7TQE	1981 サンバルバラ BV	日本	1300 2162 956	2962	10	110.01 11.26 3.75	1ディーゼル 三菱	12
モステファ・ペン・ブライド SNTM-Hyproc 液化天然ガス輸送船-遠洋	7TGE	1976 ラシオタ BV	フランス 320	82242 62676	125000	37	278.82 41.02	1タービン アトランチック ク-Sラバル 32400	18
ムラド・ディ・ドゥーシェ SNTM-Hyproc 液化天然ガス輸送船-遠洋	7TJC	1980 アトランチック BV	フランス G26	74741 64500	-	37	274.43 42.04	2タービン アトランチック ク-Sラバル 34000	18
ネドロマ SNTM-CNAN バラ積船-遠洋	7THS	1978 日立造船B&W BV	日本 4586	15909 26164 10904	33525	36	172.28 23.14 10.25	1ディーゼル 日立-B&W 10700	16
メナムシャ SNTM-CNAN バラ積船-遠洋	7THI	1978 日立造船B&W BV	日本 4587	15909 26164 10904	33525	36	172.88 23.14 10.25	1ディーゼル 日立-B&W 10700	16
ネズラ SNTM-Hyproc 原油輸送タンカー-遠洋	7TCX	1976(76) エリックスバーグ LR	スウェーデン 700	18386 32100	32100	33	170.75 26.06	1ディーゼル エリックスバー グ-B&W 13000	13
オハネット SNTM-Hyproc タンカー-遠洋	7TQF	1980(87) 赤坂 BV	日本 297	3452 6012 1803	-	23	104.51 15.60 6.75	1ディーゼル 赤坂 3230	12.7
ウアルセニス SNTM-CNAN 一般貨物コンテナ船-遠洋	7TCI	1976 シュリクテイイング GL	西ドイツ 1387	5328 8100 3811	12290	30	126.46 17.31 7.33	1ディーゼル Mak 5000	15
ウエド・ゲナレニ SNTM-Hyproc 化学物質輸送タンカー-遠洋	7TFF	1980(86) アクラ NV	ノルウェー 72	1576 3000 916	-	18	76.90 12.70 6.75	1ディーゼル MWM 2700	13.4
ウエド・ヌメール SNTM-Hyproc タンカー-遠洋	7TQH	1981(87) ウエルフト・ノビスクラグ GL	西ドイツ 706	1599 2865 1050	-	14	86.01 12.40 5.04	1ディーゼル KIID 1478	11
ラムダ・ス・ア・バス SNTM-Hyproc 液化天然ガス輸送船-遠洋	7THG	1981 アトランチック BV	フランス L26	74741 64500	126130	37	274.43 42.04 11.26	2タービン アトランチック ク-Sラバル 34000	18

船名 船主 船種・航路	コールサイン インマルサット NO.	建造(取得)年 造船所 クラス	建造国 造船所番号	総トン数 排水トン数 登録トン数	固体貨物 冷蔵貨物 液体貨物 (m3)	乗組員 乗客数 TEU	長さ 幅 喫水 (m)	推進 エンジンタイプ 出力(hp)	速成 (ノット)
ラス・ブイラ SONATRACH 燃料輸送タンカー-遠洋		1973(76) サンバルバ BV	ベルギー 759	1300 2962 956	2962	10	110.01 11.26 3.75	2ディーゼル Mak 900	10
スケケダ SNTM-Hyproc 原油輸送タンカー-遠洋	7TDP	1970(73) フロッド・スプリット LR	ユーゴスラビア 224	14717 22610	30172	35	186.20 23.50 9.70	1ディーゼル ウルジャニツ ク-B&W 11600	14
スター SNTM-Hyproc タンカー-遠洋	7TQC	1980(87) クリノウラドック BV	日本 163	3372 6160 1972	6441	23	105.39 16.01 6.76	1ディーゼル 赤坂 3600	13
クラブ SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7THQ	1978 トーワ造船 BV	日本 501	3698 3600 1213	14409	30	131.02 18.52 6.22	2ディーゼル 日本鋼管・ビエ ルスティアック 12000	21
クジュラ Callram ローロー船-沿岸	7TIB	1980 シュリクテイイング CL	西ドイツ 1413	1599 2900 785	12269	32	111.16 17.91 5.19	2ディーゼル Max 4500	16
クシリ SNTM-CNAN フェリーポート-沿岸	7TDN	1971(73) 三菱 LR	日本 688	10233 2660 4878		70	130.38 22.36 5.62	2ディーゼル 三菱 15000	19
チベッサ SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7THF	1977 トーワ造船 BV	日本 498	3629 3508 1213	14409	40	130.99 18.52 6.22	2ディーゼル 日本鋼管・ビエ ルスティアック 12000	21
テングマ SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7THR	1978 トーワ造船 BV	日本 502	3598 3300 1213	14409	30	130.99 18.52 6.22	1ディーゼル 日本鋼管・ビエ ルスティアック 12000	21
テネス SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7TAL	1974 アストコンストラクシヨ ン BV	スペイン 232	1598 2300 863	12239	32	98.06 17.51 4.83	2ディーゼル パレラス・ ドゥーツ 7700	18
ティムーン SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7THA	1977 新潟 BV	日本 N1616	3429 3000 1133	15030	59	123.43 18.52 6.16	2ディーゼル 新潟・ビエルス ティアック 7600	19
ティン・ヒナン SNTM-CNAN 一般貨物船-遠洋	7TES	1970(74) ロランウェルフト CL	西ドイツ 969	2870 4600 2009	6810	22	100.06 14.71 6.32	2ディーゼル マンハイム 3600	14
ティン・ドゥーフ SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7TGV	1977 クロシユル BV	フランス 1222	2602 3960 1120	9286	20	98.01 17.99 6.38	1ディーゼル ストーク・グエ ルクスブーフ 4250	14
ティバサ SNTM-CNAN フェリーポート-沿岸	7TEY	1971(76) 三菱 LR	日本 1021	6789 1981 3180		76	118.01 20.76 6.02	2ディーゼル 日本鋼管・ビエ ルスティアック 11160	14
トレムセン SNTM-CNAN ローロー船-遠洋	7TIE	1977 トーワ造船 BV	日本 497	3628 3300 1336	14409	40	130.99 18.52 6.22	2ディーゼル 日本鋼管・ビエ ルスティアック 12000	21
ツグール SNTM-CNAN ローロー船-沿岸	7TCZ	1977 新潟 BV	日本 N1616	3429 2416 1133	15030	59	123.43 18.52 6.16	2ディーゼル 新潟・ビエルス ティアック 7600	19
ザカル SNTM-CNAN タンカー-沿岸	7TIV	1979 シュリクテイイング BV	西ドイツ 274	1964 3603 1431		24	90.20 13.60 5.72	1ディーゼル Mak 3000	13
ザルザイ・ティース SNTM-Hyproc 原油輸送タンカー-遠洋	7TQD	1980(86) クイハイ NK	日本 1355	3629 6007 1869	6614	27	101.00 16.01 6.64	1ディーゼル 阪神 3600	13



船名 船主 船種・航路	コールサイン インマルサット NO.	建造(取得)年 造船所 クラス	建造国 造船所番号	総トン数 排水トン数 登録純トン数	固体貨物 冷凍貨物 液体貨物 (m <sup>3</sup> )	乗組員 乗客数 TCU	長さ 幅 喫水 (m)	推進 エンジンタイプ 出力(hp)	速度 (ノット)
ジュラルダ SNTM-CNAN フェリーポート沿岸	7TCU	1971(76) 日本郵船	日本 301	7095 1985	- -	78 1145	118.01 20.76	2ディーゼル 日本郵船・ビエ ルス・スライク 11160	19





JICA