

平成四年度

帰国研修員フォローアップチーム報告書

■救難防災コース■

平成5年5月

国際協力事業団

兵庫インターナショナルセンター

JICA
108
618
TSC
BRARY

兵庫セ
J R
93 - 1

JICA LIBRARY



1115899151

国際協力事業団

26955

はじめに

この報告書は国際協力事業団が実施した集団研修に参加した帰国研修員に対するフォローアップ事業の一環として、帰国研修員の所属機関等を訪問し、現地での諸問題に関する指導並びにニーズの調査等を行うため、平成5年2月10日から2月27日までの18日間、インドネシア、マレーシア、フィリピンの3か国に派遣した巡回指導班の業務報告書である。

本報告書により、当該分野における各国の実情、帰国研修員の活動状況、帰国研修員が抱えている諸問題及び研修にかかる要望事項等について関係各位のさらに深いご理解をいただき、今後の研修コースの改善に資すれば幸いである。

なお、本件調査に当られた団員各位のご努力に対し深く感謝と敬意を表するとともに、ご協力を賜った海上保安庁並びに現地において数々のご指導とご協力をいただいた在外公館及び関係機関の皆様に深甚なる謝意を表する次第である。

平成5年5月

国際協力事業団

兵庫インターナショナルセンター

所長 平林武尚



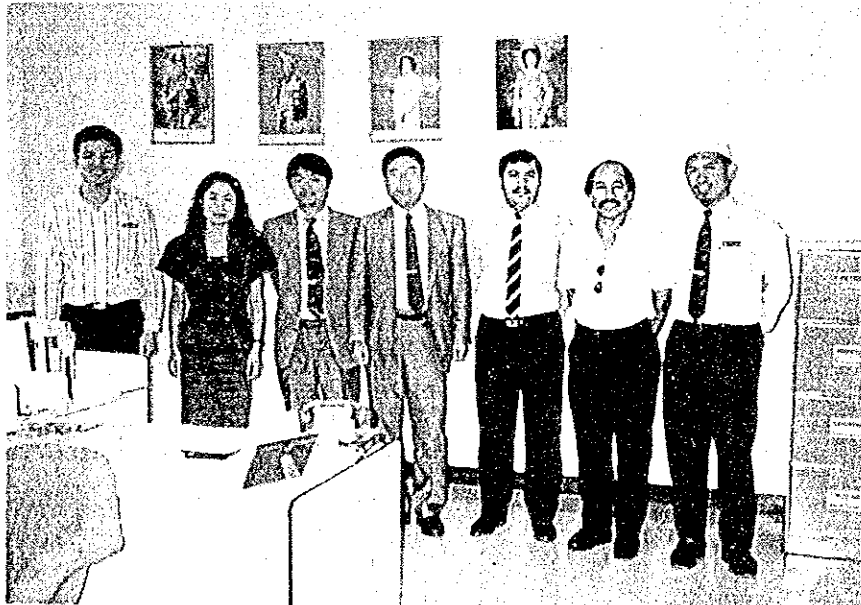
フィリピン帰国研修員と
|



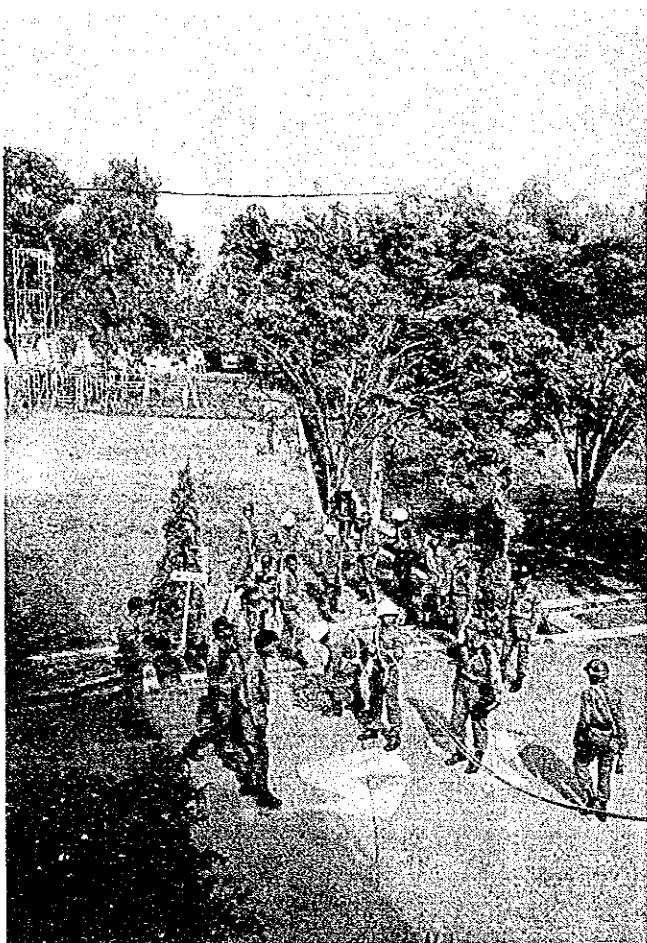
フィリピン沿岸警備隊の長官表敬



インドネシアの帰国研修員との面談の様子



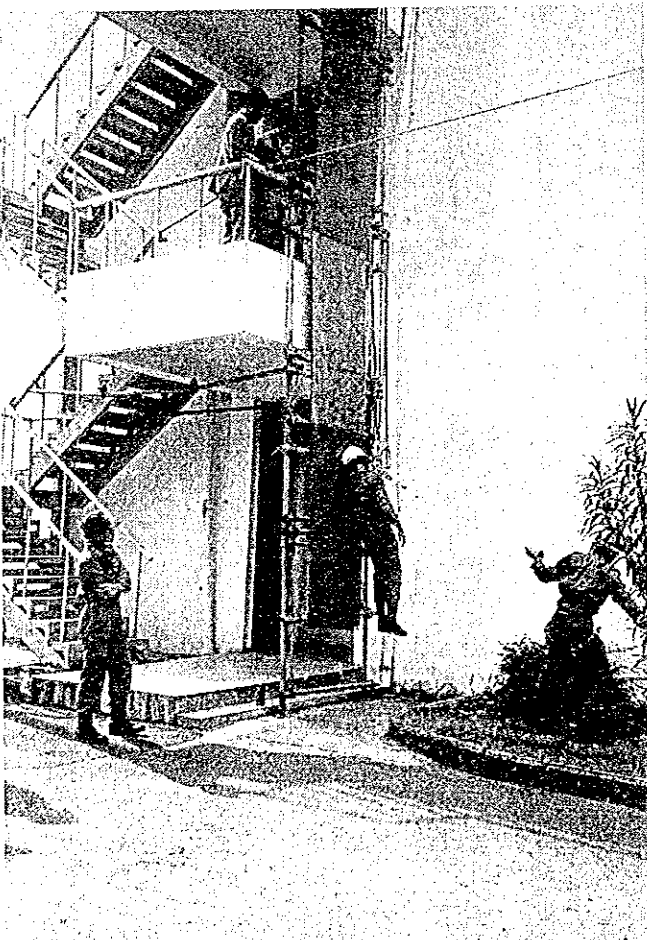
マレーシアの帰国研修員と、ランカウイ島にて



インドネシアの特殊救難隊の訓練風景



ユニフォームの上部に山型の切りかえ模様が入っているのが海上保安庁から派遣の特救隊の専門家で、救助技術の指導にあっている



目 次

はじめに
写 真
目 次

I 派遣チームの概要

1 派遣目的	1
2 団員構成	1
3 調査内容	1
4 日 程	2
5 主要面談者	7

II 救難防災コース沿革

1 背 景	11
2 年度別参加国及び参加人数	12

III 調査結果

1 フィリピン	13
2 インドネシア	16
3 マレーシア	20

IV 帰国研修員対象質問書に対する回答の要約

1 各国回答状況	25
2 研修内容に関して	26
3 海上防災分野に関して	33
4 帰国後の経緯に関して	38
5 回答の分析	40

V 救難防災関係機関対象質問書に対する回答の要約

1 組織名及び業務内容	47
2 回答結果	48
3 回答結果の分析	53

VI 総 括

1 今後の救難防災コースに対する提言	55
2 あとがき	57

I 派遣チームの概要

I 派遣チームの概要

1 派遣目的

救難防災コースに参加した帰国研修員の所属機関および関係機関を訪問し、現地での技術指導を行うとともに、我が国で実施した研修の成果を測定し、また当該研修分野にかかる当該国の技術的問題点及びニーズを把握することにより、今後の研修員受け入れ事業ならびにフォローアップ事業の向上改善に資する。

2 団員構成

団長	海上保安庁 警備救難部 救難課 専門官	大和秀一
団員	海上保安庁 警備救難部 海上防災課 専門官	堀田省吾
団員	国際協力事業団 兵庫国際ナショナルセンター	鶴見和子

3 調査内容

- 1) 当該分野に関する我が国の最新情報の提供および当該国における指導。
- 2) 研修員が我が国で習得した知識・技術の現地における適用度の測定評価。
- 3) 当該分野に関する当該国の一般的実情、技術水準および今後の我が国の研修に対するニーズの把握。
- 4) 対象機関の概要調査および帰国研修員の動向調査。

4 日程

	月日	時刻	内容	宿泊地
1	2 10 水	10:00	大阪空港出発 (CO503)	マニラ Nikko Manila Garden
		17:55	マニラ着 JICA 事務所 岩田氏、MSA の石間専門家空港 出迎え	
		18:30	ホテルのロビーにて、JICA 所員荊木氏と、日程・ 経費支払い方法等、打ち合わせ MSA の中條専門家にも会う	
2	2 11 木	8:30	ホテル出発	マニラ Nikko Manila Garden
		9:30	フィリピン沿岸警備隊の長官表敬	
		10:10	帰国研修員との面談	
		12:00	フィリピン沿岸警備隊にて昼食	
		13:00	MARINA 石間専門家のオフィスで訪問機関宛の 報告書作成	
		16:30	帰国研修員との親睦会 (レストラン「日本海」にて)	
3	2 12 金	8:45	ホテル出発	マニラ Nikko Manila Garden
		9:30	海軍本部訪問 帰国研修員との面談	

	月日	時刻	内容	宿泊地
		11:30	大統領船「アンパングロ」に乗船 船内視察	マニラ Nikko Manila Garden
		15:10	JICA 事務所表敬・報告	
		14:30	大使館表敬	
		19:00	MSA の在比専門家と会食	
4	13 土		フリー	マニラ Nikko Manila Garden
5	14 日	9:00	タガイタイ見学	マニラ Nikko Manila Garden
6	15 月	6:30	ホテル出発	ジャカルタ President Hotel
		9:15	マニラ発 (GA959)	
		12:25	ジャカルタ着 MSA 専門家西口氏空港出迎え	
		14:30	大使館表敬	
		15:00	JICA 事務所表敬・打ち合わせ	
		19:00	在インドネシアMSA 専門家との会食 (宮野、松本、河野、船越、西口、松井氏出席)	
7	16 火	8:40	JICA 事務所出発	ジャカルタ President Hotel
		9:30	DGSC 海運総局表敬 Directorate of Sea & Coast Guard Capt. Soenardjo 氏と面談	
		10:00	帰国研修員と面談	

	月日	時刻	内容	宿泊地
		12:00	帰国研修員との会食 (インドネシア料理レストラン "Sari Kuring" にて)	ジャカルタ President Hotel
		13:00	Armada Base Kalijabat 視察 特殊救難隊の訓練見学	
		15:00	Tanjum Priok 港視察 KPLP の巡視船に乗船	
		17:00	ホテル着 ビジネス・センターにて報告書作成	
		19:00	在インドネシア MSA 専門家との会食 (宮野、西口、松本、河野氏出席)	
8	17 水		Bogor 地方見学	ジャカルタ President Hotel
9	18 木	8:30	JICA 事務所にて報告	クアラ ルンプール Holiday Inn City Center
		12:25	ジャカルタ発 (GA832)	
		15:30	クアラルンプール着	
10	19 金	9:00	JICA 事務所表敬・打ち合わせ	ランカウイ Sheraton
		10:00	大使館表敬 伊藤二等書記官と面談	

	月日	時刻	内容	宿泊地
		11:30	伊藤氏と会食	
		13:45	Ministry of Transport 表敬 Madam O.C.Phang, Under Secretary (Maritime Division) と面談	
		16:20	クアラルンプール発 (MH1450)	
		17:15	ランカウイ着	
11	20 土		島内見学	ランカウイ Sheraton
12	21 日		島内見学	ランカウイ Sheraton
13	22 月	8:30	ホテル発	ランカウイ Sheraton
		9:00	Marine Dept., Peninsular Malaysia (Telok Ewa) 訪問 帰国研修員と面談	
		11:30	帰国研修員と会食	
14	23 火	18:00	ランカウイ発 (MH1455)	クアラ ルンプール Holiday Inn City Center
		18:45	クアラルンプール着	
15	24 水	8:00	ホテル発	クアラ ルンプール Holiday Inn City Center
		9:30	Marine Dept. Headquarters 訪問 帰国研修員及び、Mr. Sanif と Mr. Samsudin と面談	

	月日	時刻	内容	宿泊地
		4:00	訪問機関宛英文書簡作成	
16	25 木	9:30 10:00 11:30 13:00 19:00	ホテル発 Public Service Dept. 訪問 Mr. Abdul Aziz Yusofと Mr. Ahmad Nari Sulaimanと面談 Dept. of Environment 訪問 Mr. Hasbullah Bin Zaicariaと面談 JICA 訪問 英文書簡作成 JICA 事務所職員と会食 (マレーシア事務所主催)	クアラ ルンプール Holiday Inn City Center
17	26 金		フリー	クアラ ルンプール Holiday Inn City Center
18	27 土	8:45 16:00	クアラルンプール発 (MH092) 成田着	

5 主要面談者

フィリピン

1. フィリピン事務所

飯島正孝

所長

荊木絵美子

所員

2. 在フィリピン日本大使館

小山 彰

一等書記官

3. 海上保安庁専門家

石間 聡 孝

MARINA

中條 征 代

MARINA

4. フィリピン沿岸警備隊

Commodore Carlos L Agustin

Commandant

Capt. Alberto Orevillo

Deputy Commandant

Capt. Ruben F Labre

Chief of Staff

Capt. Robert V Garcia

Operations Officer

LTSG Michael V Casipit

Deputy

LCDR Adriano D Villaganas

Communication/

Electronics Office.

CDR Perfecto C Pascual

DCG - 3

LCDR Reywaloo Generillo

Training Center

CDR Ahirom V Radjaie

Commander

5. フィリピン海軍

LCDR Roberto Bobadilla

Flag Secretary to Vice

Commander

Commodore Plaridel C Garcia

Vice Commander

6. フィリピン沿岸警備隊にて、帰国研修員らと面談

CDR Ernesto J Paquiz	PCG
Mr. Jaime M Pascua	MARINA
LCDR Elias B Dalire	PCG
Mr. Ruben B Tejada	MARINA

7. フィリピン海軍にて、帰国研修員らと面談

Mr. Robert Carmona Nablefranca	海軍
Mr. Jose G Garcia	海軍

インドネシア

8. インドネシア事務所

高橋昭	所長
平井敏雄	所員
Ms. Angreni	所員
Drs. Mumun Mulyawan	所員

9. 在インドネシア日本大使館

又野己知	一等書記官
------	-------

10. 海上保安庁専門家

西口政文	DGSC
松井照久	DGSC
船越利忠	DGSC
宮野直昭	JICA 短期専門家
松本一勝	JICA 短期専門家
河野啓一郎	JICA 短期専門家

11. 海運総局 (DGSC)

Capt. Soenardjo

Head of Directorate

Drs. C Sutikno

Head of Sub-Directorate,

Ships Readiness

Mr. R Koesoema Karoenia

Coast Guard Fleet, Commander

12. 海運総局にて、帰国研修員らと面談

Mr. Syachrul Nugroho

Mr. Untung

Mr. Israhadi B Purnomo

Mr. Maryoto

Mr. Conrad Siahaan

マレーシア

1. マレーシア事務所

小泉純作

所長

山本有三

所員

2. 在マレーシア日本大使館

伊藤友孝

二等書記官

3. 運輸省

Madam O. C. Phang

Under Secretary

Mr. Abdullah Yusuff Basiron

4. 環境庁

Mr. Hasbullah Bin Zakaria

Environment Control Officer

5. 公共事業局

Mr. Abdul Aziz Yusof

Deputy Director

Mr. Ahmad Nazri Sulaiman

Look East Policy Unit

6. ランカウイにて帰国研修員らと面談

Mr. Othman Kamal Bin Abdul Samad

Mr. Omar B Long

Mr. Baharin Abdul Hamid

Mr. Badrul Hisham B Umar

7. Marine Department Headquarters

MD Rodi B Samsudin

Mr. Ismail Bin Hashim

Mr. Maaroff Sanif

Ⅱ 救難防災コース沿革

II 救難防災コース沿革

1. 背景

救難防災コースは、昭和57年度から昭和61年度までは特設（試行）コースとして実施されてきたが、参加各国の要請等により昭和62年度からは、正規の集団研修コースに格上げされた。昭和63年度からは、それまでの2カ月の研修期間から、3カ月の研修期間に延長され、内容的にも日本が昭和60年に加入したSAR条約やその決議に基づいた海上における遭難及び安全の世界的な制度（GMDSS）を講義内容として取り込み、海上保安に関する国際協力も講義として加えている。さらに、海上保安大学校での約1週間の講義を追加し、研修の拡充強化も図っている。講義のほかにも実習の期間を延長し、海上災害防止センターにおける実習の強化に加え、海上保安大学校での演習を付加するなど、内容の充実強化をめざしている。

平成元年3月に発生したアラスカ沖でのエクソン・バルディーズ号の座礁事故による油流出事故が海洋環境に重大な被害をもたらしたことから、この事故を契機として、油防除にかかる国際協力に関する「油汚染に対する準備及び対応に関する国際条約」が検討され始め、発展途上国においても海上捜索救助体制、及び海上防災体制の整備の必要性への認識が高まった。こうした海洋状況にかんがみ、海上保安庁への技術協力要請案件は年々増加し、各国からの研修員の受け入れ数も増えたことから、救難防災コースの実施場所を、本庁が全て担当する東京中心から、第五管区海上保安本部の協力を得て、平成3年度より兵庫インターナショナルセンターへと移転させた。こうして研修のレベル維持をはかるとともに、研修内容の見直しも行い、年々国内における取扱い量が増加している油以外の有害危険物取扱いに関する講義や事例演習を研修に取り入れる等、研修内容の最新化にも留意している。

救難防災コースは、これらの変遷を経てきており、参加国、参加人員も毎年確実に増加しており、平成4年度研修の終了した時点で、参加国数は19カ国、参加人員は62名に達している。

2 年度別参加国及び参加人数

年度	国名																参加回数合計	参加人数合計					
	インドネシア	韓国	フィリピン	マレーシア	タイ	中国	パキスタン	スリランカ	シンガポール	イラン	インド	ソロモン	パプアニューギニア	オマーン	トンガ	カタール			香港	フィジー	マーシャル諸島		
57	2		2	1			2	2					2								6	11	
58																						-	-
59								1				1		1								3	3
60	1		1	1		1				1												5	5
61		1	1	2							2											4	6
62	2	1			1							1	1		1							6	7
63	1		1	1	1								1					1				6	6
元			1	2	1				1				1					1				6	7
2			1	2									1			1						4	5
3	1		1	1	1		1															5	5
4	1		1	1	1		1	1											1			7	7
合計	8	2	9	11	5	1	2	2	4	1	1	2	2	6	1	1	1	2	1	純参加国数	19	62	

III 調查結果

Ⅲ 調査結果

1 フィリピン

(1) 救難防災体制の現状

フィリピンにおいては、帰国研修員7名中6名に面談することができた。うち2名がフィリピン・コーストガード、2名が海事業産業庁、2名がフィリピン海軍所属であった。

フィリピン・コーストガード (PCG) がフィリピンにおける救難防災関係の実働機関である。PCGは従来はフィリピン海軍の下に位置する組織であったが、1992年10月からは正式に海軍から離れ、運輸通信省の傘下に入るという機構改革を実行中であり、1993年1月からは予算、人事権ともにPCG自身が握ることとなり、現在は法案の成立を待つばかりとなっている。今後1～2年の猶予期間中にPCG、海軍間の人事の移動も完了させる予定である。

PCGの定員は、1992年白書によると士官、文官等を含め4,312名、勢力としては、巡視船4隻、航路標識船3隻、搜索救助船2隻等、総計143隻を有しているが、JICAによる開発調査を行い本年度(平成4年6月)フィリピン側に提出した海上交通管理計画に基づけば、230隻の不足であるとしている。ただし、その所有勢力も船令40年を過ぎたような古い船が中心であり、海軍から分離した現在、船艇増強は緊急の課題である。

海上搜索救助体制としては、PCGの管区の数と同じく8-RCCがあり、国防省、地方自治体、厚生省、運輸通信省等との調整を図りつつ、SAR業務を実施している。

駐留米軍の撤退、海軍からの自治獲得という事態を、PCGの飛躍の一步であるにとらえ、今後のますますの組織の充実及び発展をめざすPCGの意気込みは、長官を初め、面談した帰国研修員にも共通しており、日本としてもなんらかの協力ができるのではないかとの気持ちを強くした。

資料 帰国研修員リスト

NO	国名	氏名	現職	最終学歴	参加年度
1	フィリピン	Mr. ROBERT CARMONA NOBLEFRANCA	PROJECT OFFICER, LT - 504 REHABILITATION PROGRAM NAVAL SHIPYARD, NAVY	フィリピン陸軍大学	85年度
2	フィリピン	Mr. JAIME MUNAR PASCUA	CHIEF, SHIPPING OPERATIONS SPECIALIST, MARITIME INDUSTRY AUTHORITY	FEATI UNIVERSITY (MANILA)	86年度
3	フィリピン	Mr. JOE G. GARCIA	COMMANDING OFFICER, BRP ANG PANGULO	ネグロス オクシデンタル レコレストス大学 文学士 (政治学)	88年度
4	フィリピン	Mr. ERNESTO J. PAQULZ	COMMANDER, COAST GUARD STATION LUCENA, PHILIPPINE COAST GUARD	MAPUA INSTITUTE OF TECHNOLOGY, B. S. M. E., MECHANICAL ENGINEERING	89年度
5	フィリピン	Mr. JESSIE JERRY R. TADURAN	ADMINISTRATIVE/TRAINING OFFICER PHILIPPINE NAVY, DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENSE	B. S. PRE-MEDICINE, UNIVERSITY OF SANTO TOMAS	90年度
6	フィリピン	Mr. ELIAS BORROMEO DALIRE	STATION COMMANDER, COAST GUARD STATION, PHILIPPINE COAST GUARD	NORTHER LUZON TEACHERS COLLEGE NAVAL OFFICERS QUALIFICATION COURSE	91年度
7	フィリピン	Mr. RUBEN B. TEJADA	SR. SHIPPING OPERATIONS SPECIALIST, MARITIME INDUSTRY AUTHORITY	UNIVERSITY OF THE EAST (UE), MANILA	92年度

(2)調査結果

PCGが1992年10月に海軍から分離した際に、教育機関の充実の必要性から、かねてから長官自身が強く希望していたトレーニング・センター（CGTC）が設置された。調査団がCGTCの視察に行ったところ、トレーニング・センターといっても教室が一つあるだけの大変簡素なものであり、日本からの機材供与や、講師としての専門家派遣等を強く切望された。海上保安庁の本庁からJICA専門家としてMARINA（海事産業庁）に1991年12月から派遣されている石間専門家も、本件については今後重点的に取り組むとの意向であった。

この他にもPCGは人材育成に力をいれており、現在米国コーストガードアカデミー（USCGA）に職員2名を派遣しているが、日本の海上保安大学校でも可能であれば受入れを検討してほしいとの話もあった。調査団はCGTCの他に、特殊救難隊に相当するCGSG（Security Group）と、油防除対策チームであるNOCOP（National Operation Center for Oil Pollution）を視察したが、機材のない中で良く頑張っているというのが率直な感想だった。今後は計画的にもっと施設の整備を進めるべきであろう。

帰国研修員の意見の中には、救難防災コースの研修を受けて帰ってきてもフィリピンには機材がなく、知識・技能を十分に発揮できない、日本はオイル・ルートとしてフィリピン沿岸を航行しているのだからフィリピンに資機材を供与することは日本の船舶を守ることになるので、理にかなったことではないかという意見があった。

2 インドネシア

(1) 救難防災体制の現状

インドネシアでは、帰国研修員6名中3名に会うことができ、全員が海運総局 (DGSC) 所属であったが、そのうち1名がその中の海上安全局、後の2名は沿岸警備局所属であった。

インドネシアの海上捜索救助体制としては、航空および海上のすべてのSAR活動の調整に責任を有する国家捜索救難庁 (BASARNAS) があり、4つのSRR、4つのRCCと15のRSCを有している。BASARNASは、政府機関および民間団体すべて利用可能なSAR施設を調整する権限を有している。

海上におけるSAR活動については、海上における安全についての責任を有する運輸省の海運総局 (DGSC) が、商船の安全、港内の安全、海洋環境保護、捜索救助、灯台業務及び海上における法令の執行を責務としている。特に沿岸警備局 (KPLP) は、DGSCの巡視船の監督管理を行っており、具体的なSAR活動に従事するのもKPLPとなっている。

KPLPの実働勢力は1989年に完成したSARマスタープランによると、現存隻数として123隻を有しているが、2005年までの要整備、代替隻数は49隻であるとしている。しかし、捜索救助用巡視船としては、100トン・クラスが9隻しかなく、東西の長さが北米の東西の長さに匹敵する広大なインドネシアとしては、余りにも少ない勢力であり、この中には長距離航海に耐える様な大型巡視船は含まれていない。また、近年においては、フローレス島での大地震やマースク・ナビゲーター号の火災事故等大災害が頻発しており、巡視船艇もフル稼働している状態であるとのことであった。

資料 帰国研修員リスト

NO	国名	氏名	現職	最終学歴	参加年度
1	インドネシア	Mr. CONRAD SIAHAAN	STAFF OF MARINE SAFETY OF DGSC	インドネシア商船大学 航海科	85年度
2	インドネシア	Mr. MARYOTO	OPERATIONAL OFFICER, SEA AND COAST GUARD (海運総局)	INDONESIA MERCHANT MARINE ACADEMY (1975年卒)	87年度
3	インドネシア	Mr. ADELBERTUS MUTARDJO	HEAD OF SEA AND COAST GUARD TANJUNG PINANG(WEST SUMATRA) (海運総局)	INDONESIA MERCHANT MARINE ACADEMY (1972年卒)	87年度
4	インドネシア	Mr. BAMBANG TEGUI UJANTO	海運総局PLP艦隊 パラン号艦長 COMMANDANT, KN 202, PARANG, ARMADA PLP, DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION	SMP. 1961 - 1965 SMA. 1965 - 1968 APL 1970 - 1974 航海術 MPB. 1975 航海術	88年度
5	インドネシア	Mr. IMAN SATRIA UTAMA	MARINE ACCIDENT SECTION, DIRECTORATE OF SHIPPING AND MARINE SAFETY, DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION, DEPARTMENT OF COMMUNICATION	INDONESIAN MERCHANT MARINE ACADEMY NAUTICAL STUDY (1980-90)	91年度
6	インドネシア	Mr. UNTUNG	THE HEAD OF PROGRAM SUB SECTION OF OPERATION SECTION OF KPLP FLEET	SENIOR HIGH SCHOOL (S.M.A.), JAKARTA	92年度

(2)調査結果

インドネシアにおいては、前述したように大災害が続いたこともあり、船舶、機材の供与等の要求が切実な問題として出ている。具体的には、次の5項目である。

イ 500トン・クラスの海上防災船

これは、マラッカ・シンガポール海峡で使用されることとなる。

ロ 特殊救難技術協力の継続

今年度まで6年間にわたって我が国特殊救難隊が技術協力を継続してきたところ、インドネシアに於ける評判が高く、また、実際の災害現場においても活躍している実績が高く評価されている。現在全国5基地に71名のインドネシア特救隊員が分散配置されているが、今後も技術を更に高めるため、継続的な技術指導が望まれる。

ハ 海上防災訓練の実施

これは、マースク・ナビゲーター号の火災事故からの影響と考えられるが、救難防災コース研修で行っている海上災害防止センターでの研修を分離して防災専門研修として実施してほしいというものである。

ニ 巡視船派遣要請

本年7月 Balikpapanにおいて、恒例のフィリピンとの海上災害防止合同訓練が行われるが、そこに日本から巡視船を派遣してほしいというもので、自分達の実力を試す良い機会になるのではないかとの期待を持っている。

ホ 船舶の供与

捜索救助用船舶が9隻しかなく、広い国土では絶対的に少ないため、これを計画的に整備していく必要がある。既にSARマスタープランがあるので、これを十分考慮して整備を図る必要がある。

いずれにせよ、具体的な機材整備の要求に関しては一度に実現させるのは不可能なので、当面は、人材育成に力をいれたいとのことであった。帰国研修員はそれぞれの部署でキーパーソンとなって働いており、救難防災コースの成果は高く評価されていた。

帰国研修員との面談の際に、今後の救難防災コースの実施にあたって、コースのレベル分けが提案された。例えば、救難防災の現場で実際に作業に携わる人と、SAR活動の運営管理に携わる中堅幹部用とに研修コースを区別すれば、さらに実用的で、効率の高い研修になるのではないだろうかということであった。

マスタープランにある教育訓練センターの設立に関しては、その場所まで決定していたが、予算がつかずに断念した経緯があるとの話があった。しかし、これに対しては集団研修等の最終目的は途上国自身の教育訓練体制の完備であり、帰国研修員はその中心となって働いてほしい旨を述べておいた。

また、救難防災コース参加者の枠を広げてほしい旨の要請もあった。過去、1ヶ国から2名の参加者のあったこともあり、是非各国2名の参加者を認めてほしいとの要請であったが、JICAの1ヶ国1名の原則があるとの話をして、相手の理解を求めた。

更に、インドネシアにおいては、救難防災分野に限らず資機材全般が不足しており、日本の協力を得たいとの話があったが、機材の供与を行った場合には、その運用方法等に関する専門家を派遣してほしい旨を強調していた。

調査団としては、現在あるSARマスタープランに沿って、ステップ・バイ・ステップで機材、勢力の拡大を図ってほしい旨を申し立てた。

1991年3月から海上保安庁よりDGSCにJICA専門家として派遣されている西口専門家とも、今後の継続的な協力を確認した。

3 マレーシア

(1) 救難防災体制の現状

マレーシアにおいては、帰国研修員10名中5名に会うことができ、そのうち3名が運輸省海事局所属で、1名がペナン港湾委員会消防隊、もう1名が内務省海洋警察隊所属であった。マレーシアの搜索救助体制は調整機関と実働部隊が相違していることから、種々の機関から参加者があったものである。

マレーシアにおいては、搜索救難体制と海上防災体制に分けて説明する必要がある。搜索救難体制の責任を負うのは運輸省海事局であり、海上防災体制の責任を負うのは科学技術省環境庁である。

搜索救難体制

マレーシアの民間の海難救助を担当しているのは、運輸省海事局である。運輸省海事局は、2つのMRCC、4つのMRSCを有し、6つのMSRRを受け持っている。ただし、搜索救助勢力は、海事局自身の勢力の他、海軍、空軍、航空局、海洋警察隊、水産庁、税関局等が入っており、海事局自体の勢力は、6隻程度の搜索救助船のみで、他の機関に負うところが多い。

海難救助の際には、海事局がこれらの複数の組織の調整役となるためこれに必要な通信設備を有しているが、専用通信設備ではないため、遭難船舶との直接通信は不可能である。最近の海難では、Nagasaki Spirit号の事故と、旅客船Royal Pacific号の事故が記憶に新しい。MRCC職員によれば、各関係機関との連絡体制、各機関の出動体制等には特に大きな問題はないとのことであったが、海難救助に係るニーズを一元的に判断し、政策的に反映していくことが困難なため、搜索救助体制のより一層の発展は難しいのではないかと懸念も出ていた。

また、運輸省を表敬した際に、航空および海上搜索救助体制の調整のための委員会的なものが日本に存在するかとの質問がなされたが、日本には該当するものがないこと及び、現在IMOで予定されているIMO/ICAO SAR MANUALの整合性を図るためのワーキング・グループ等の議論を経たうえで、航空、海上における手続の共通化が図られた後、検討されるべきではないかと思料される。

海上防災体制

海上防災については、環境庁が調整役となっている。海事局は、海難が油流出を伴っている事故とわかれば、環境庁に連絡し、環境庁は1989年にできた国家防災計画に基づいて、各関

係機関を調整し処理に当たることとなる。このため、必要があれば、環境庁職員が現場に出向き、港長や石油会社などと協力して海上防災に当ることとなるが、そのための職員としては4名しかいないとの話であった。

マレーシアでは、油流出事故の対策は事故の規模と発生場所によって、3つの段階に分かれている。第1段階の防災計画が実行されるのは、油流出が港湾内や、沿岸近くで発生し (Local)、比較的小規模の事故の場合である。この際は周辺の港湾局が、機材を使って対処する。第2段階が発動されるのは、事故の規模が第1段階より大きく、流出油の処理に港湾局の勢力のみでは対処しきれない場合で、この際には地域のハーバーマスターが指揮をとる。当然勢力も増やされ、Areaレベルでの広大な作業となる。Nagasaki Spiritの漏油事故がこれにあたる。第3段階はさらに大規模な事故の場合で、国内における可能な限りの勢力が出動し、これに加えて、近隣諸国の協力も得ることになる。幸い、今までに第3段階が発動になったことはない。

資料 帰国研修員リスト

NO	国名	氏名	現職	職	最終学歴	参加年度
1	マレーシア	Mr. JAMALUDIN BIN YUSUF	ペナン海事部港務課 海事官		インドネシア商船大学 航海科	85年度
2	マレーシア	Mr. JAFFAR B. LAMRI		PERAK HARBOUR MASTER, MARIN DEPARTMENT	ROYAL MELBOURNE INSTITUTE OF TECHNOLOGY, AUSTRALIA	86年度
3	マレーシア	Mr. OMAR BIN LONG		COMMANDING OFFICER, POLICE PATROL CRAFT, MARINE POLICE, MINISTRY OF HOME AFFAIRS	MALAYSIA CERTIFICATE OF EDUCATION (MCE)	86年度
4	マレーシア	Mr. ANUAR BIN AHMAD		SENIOR HARBOUR PILOT, KLANG PORT AUTHORITY	ランダフ工科大学 二等航海士資格	88年度
5	マレーシア	Mr. ISMAIL BIN HASHIM		TRAINING AND EXAMINATION, MARINE DEPARTMENT	LIVERPOOL POLYTECHNIC, MASTER FOREIGN GOING CERTIFICATE OF COMPETENCY	89年度
6	マレーシア	Mr. OTHMAN KAMAL BIN ABDUL SAMAD		CHIEF FIRE SUPERINTENDENT, PENANG PORT COMMISSION	HORLEY METHODIST SECONDARY SCHOOL CAMBRIDGE SCHOOL CERTIFICATE AND MALAYSIA CERTIFICATE OF EDUCATION	89年度
7	マレーシア	Mr. ZAINAL NOOR B. SHAHADAN		MARINE ENGINEER, MARINE DEPT.	DIPLOMA MARINE ENGINEERING, POLYTECHNIC UNGKU OMER (1974-1980)	90年度
8	マレーシア	Mr. ALIMUDDIN BIN TUFAIL MUHD		SENIOR HARBOUR PILOT, KLANG PORT AUTHORITY	NAUTICAL STUDIES, PAKISTAN MARINE ACADEMY (1973-1974) D. T. I. CERTIFICATE OF MOMPETECY AS SECOND MATE FOREIGN GOING, LLANDAFF TECHNICAL COLLEGE (1978-1979)	90年度
9	マレーシア	Mr. BADRUL HISHAM BIN UMAR		ASSISTANT MARINE OFFICER, TELOK EWA PORT OFFICE, MARINE DEPARTMENT	TECHNICAL INSTITUTE, PENANG MECHANICAL STUDY (1975 - 76) MARITIME ACADEMY OF MALAYSIA (1987 - 90)	91年度
10	マレーシア	Mr. BAHARIN BIN ABDUL HAMID		SENIOR MARINE OFFICER, PORT OFFICE TELOK EWA, MARINE DEPARTMENT	THE UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON, UKB. SC (HONS) NAUTICAL STUDIES	92年度

(2) 調査結果

マレーシアからの本研修参加者は、今までのところ、全てマレーシア半島海事局から出ており、サバ、サラワク海事局（東マレーシア）からの参加者がおらず、参加の平等性を確保するうえからも是非参加させる必要があるものと思われるが、ランカウィ島での面談調査の際には、推薦依頼は全ての海事局に送付されており、サバ、サラワクには適当な候補者がいないだけだとの話もあった。運輸省では、JICAから直接送付することも検討してほしいとの話もあったが、これは多分にマレーシア国内の事情も関係しているようである。というのも、公共業務省（PSD）では、すべての関係機関に平等に送付しており、出てきた候補者の中から、適任者を選抜することとなっているため、海事局からの推薦がなければ出せないこととなる。また、マレーシアは、候補者選びは厳正で、英語力はもちろんのこと、大学卒業の経歴を必要としている。このためかどうか、マレーシアは1度に2人の参加者が出たこともあり、他国からはうらやましがられていた。

誰しも同様の感想を持つものと思うが、クアラ・ルンプールの空港に降りてホテルに入るまでの間、日本の道路事情よりずっと良く整備されていたことが頭にあって、どこに日本として協力する必要があるのかと思ったが、マレーシアはビジョン2020、工業化マスタープラン、第6次5カ年計画等により着々とインフラ整備等が進んでいるものの、きめの細かいソフトの部分の協力が必要なのは、確かのようにだった。

現在、マレーシアも国営事業の民営化の波が押し寄せ、国から民間への頭脳流出が続いており、そのトレンドは簡単に過ぎていかないものと考える。国の事業のうち、民営化できるものはしていく方針であり、港にあっても安全を司どるところ以外、つまり、利益を出せるところは民営化されていくとのことであった。

帰国研修員の一人は、特殊救難隊が必要であると断言し、これからのケミカル輸送等を勘察すれば是非とも必要となるとの見解であった。陸上については、対共産ゲリラ・チームとしてできたジャングル・ユニットとしての陸上特別救助チームがあり、海上では、海軍、海洋警察隊にダイバー・チームがあり、空軍にはウインチマンがいるが、これを統括しているような海上の組織はなく、今後増加してくる危険物輸送に係る特殊海難を想定すれば、必要となるとのことであった。例えばの話という事で、日本の特殊救難隊が技術指導のために派遣されてきたらどこの機関が受け入れるのかと質問すると、やはりRCCを持っている海事局が適当であろうというのが帰国研修員全員の一致した意見であった。海事局所属の帰国研修員は、他国のように機材不足というような問題はあまりないが、研修を自分たちの業務に直接関係するSAR活動管理や運営を中心のものにしてほしいとの注文があった。ただ、海洋警察隊所属の帰国研修員によれば、十分な機材があるとは言えず、また、海上防災センターで

の实地訓練をもっと増やしてほしい、危険物コースも追加すべきとの発言もあった。

また、救難防災コースの内容について、日本の捜索救助体制の紹介や日本の経験は十分に理解できたが、例えばマレーシアとしてはどうすればいいのかを教えてほしい、つまり、ケース・スタディをしてほしいとの注文もあったが、これはどちらかというと帰国研修員自らの役目ではないかとの気がした。

更に、訓練の見学等においては、研修員に見せるだけでなく、訓練の組み立てや、個々の要領について、この動作がなぜ必要なのかなど、訓練の考え方を説明してほしいという具体的な注文もあった。これについては、できるだけ希望に沿う方向で処理したいと考えている。訓練については、見学だけでなく、参加させてほしいとの意見もあった。訓練要領の作成段階から参加者として加わりたいという希望を持っているようだ。

もう一つ、前述したように通信施設が専用通信ではなく、商業通信しかないので、RCCでの調整に支障があるという話も付け加えておきたい。

海上における教育訓練については、ALAM (Marine Academy) があり、種々のコースがあるので、ここに救難防災に関するコースも設置できるのではないかとの意見もあった。ただし、その場合には、機材供与等が必要になるものと思われる。

現在、海事局職員はALAM出身者が中心となっているが、民間好調時には職員が民間に流れるという事態が起きており、海事局ポストの充足率も70%程度であるとの話もあった。職員養成機関の多様化、及び、専門技術の養成機関を設立する必要があるようだ。

IV 帰国研修員対象質問書に対する回答の要約

IV 帰国研修員及び研修員所属関係機関対象質問書に対する回答の要約

1 各国回答状況

参加国	フィリピン	インドネシア	マレーシア	合計
参加年次	1985 - 1992	1985 - 1992	1985 - 1992	1985 - 1992
参加研修員数	7	6	10	23
回答員数	5	3	7	15
回収率	5/7 = 71.4%	3/6 = 50%	7/10 = 70%	15/23 = 65.2%
国別割合	5/15 = 33.3%	3/15 = 20%	7/15 = 46.7%	100%
面談者数	6	3	5	14
記事	MARINA 2 PCG 2 PN 2	DGSC 3 (KPLP 2) ()内は、内数。	MDPM 3 RMP 1 PENANG PORT 1	
回答機関数	1	1	3	5
回答機関名	MARINA	PLP FLEET	PSD, KLANG PORT, PENANG PORT	

2 研修内容に関して

(1) 来日前にコースの内容と目的を理解するために、GIをすべて読みましたか？

全く読んでない	1	2	3	4	5	大変よく読んだ	
フィリピン	1		2			2	
インドネシア		1		2			
マレーシア			1	3	1	1	1名は回答なし
計	1	1	3	5	1	3	

(2) 研修の期間は適切でしたか？

短すぎる	1	2	3	4	5	長すぎる	
フィリピン		2	2		1		
インドネシア			3				
マレーシア			6			1名は回答なし	
計		2	11		1		

(3) コースの研修員の人数は適切でしたか？

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる	
フィリピン		3	1		1		
インドネシア			2		1		
マレーシア	1	1	4			1名は回答なし	
計	1	4	7		2		

(4) 研修コースの監理はどうでしたか？

大変乏しい	1	2	3	4	5	大変良い	
フィリピン			3		1	1	
インドネシア			2	1			
マレーシア			2	1	2	1	1名は回答なし
計			7	2	3	2	

(5) 時間配分は適切でしたか？

a. 講義

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる	
フィリピン			4		1		
インドネシア			3				
マレーシア			5		1		1名は回答なし
計			12		2		

b. 実技

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる	
フィリピン		2	2		1		
インドネシア		1	1	1			
マレーシア	3	2	1				1名は回答なし
計	3	5	4	1	1		

c. 見学実習

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる
フィリピン		1	3		1	
インドネシア			3			
マレーシア		4	2			1名は回答なし
計		5	8		1	

(6) コースのレベルは適切でしたか？

a. 講義

低すぎる	1	2	3	4	5	高すぎる
フィリピン		1	3		1	
インドネシア			2	1		
マレーシア			5	1		1名は回答なし
計		1	10	2	1	

b. 実技

低すぎる	1	2	3	4	5	高すぎる
フィリピン		2	1	1	1	
インドネシア			2	1		
マレーシア	1	1	3	1		1名は回答なし
計	1	3	6	3	1	

c. 見学実習

適当でない	1	2	3	4	5	大変適当
フィリピン			3	1	1	
インドネシア		1	2			
マレーシア		2	3	1		1名は回答なし
計		3	8	2	1	

(7) 講義と実技は、どの程度理解できますか？

a. 講義

大変理解し難い	1	2	3	4	5	大変理解し易い
フィリピン		1	3		1	
インドネシア			1	2		
マレーシア			3		3	1名は回答なし
計		1	7	2	4	

(8) 研修に含むべき内容はありますか？

	有り	無し	
フィリピン	2	3	
インドネシア	2	1	
マレーシア	1	5	1名は回答なし
計	5	9	

もしあれば、その項目。

(フィリピン)

- ・海洋汚染分野についてのプレス対応。
- ・効果的な捜索救助のための組織とその管理方法。
- ・救助調整本部の管理と運営。

(インドネシア)

- ・SAR活動の運用方法と油流出事故対応合同訓練への参加。
- ・港内及び外洋での適当な資機材の使用法習熟のための油汚染防除訓練。

(マレーシア)

- ・港内消火システム。
- ・警察・消防等SARに関係のある省庁の見学。

(9) 研修で取得した知識・技能は、現在の仕事に有益ですか？

全然有益ではない	1	2	3	4	5	大変有益
フィリピン			4		1	
インドネシア			2	1		
マレーシア			3		3	1名は回答なし
計			9	1	4	

どの局面で最も有益または有益でなかったのですか？その記述とその理由。

(フィリピン)

- ・救難防災の自分達のミッションを実施する上で有効であった。
- ・研修で取得した知識・技能は、マリナーが船舶運航に関する安全法規を担当する機関に移行するための準備に大変役立っている。
- ・現職のフィリピン海軍の指揮官としてよりも、以前のPCG参謀長として多くの場面で知識が活用できた。また、海軍でのトレーニング、コーストガード指揮官コースでの講義、1989年と1990年のフィリピン・インドネシアの海上防災合同訓練で役に立った。

(インドネシア)

- ・海上災害防止の過去の事例は有益。
- ・SAR計画の立案、作成は有益。
- ・現在の仕事と関係が有るため、SAR活動の運用と救助技術（消防、救助チームによる吊り上げ救助）が最も有益。反対に有益でなかったものは、日本の規則の講義でこの

項目は自国との比較研究にとどまるだけで、活用性がない。

(マレーシア)

・海難捜索救助活動と海上火災消防の先進技術は有益。

(10) 研修の内容と現在の業務との関連性がありますか？

関連無し	1	2	3	4	5	関連有り	
フィリピン		1	3		1		
インドネシア		1		2			
マレーシア			3		2	1	1名は回答なし
計		2	6	2	3	1	

関連無しの場合、その理由。

(フィリピン)

・いくつかの海難事故で指導または援助することがある以外は、直接にはSARを含んでいない仕事に現在ついているため関連がない。

(インドネシア)

・コースの内容と全く関係のない他の部局に既に移っているため。(海運総局海上安全局)

(11) 研修コース期間中、何か困難点がありましたか？

	有り	無し	
フィリピン	1	4	
インドネシア	2	1	
マレーシア	4	2	1名は回答なし
計	7	7	

有りの場合、その記述。

(フィリピン)

・言葉の問題。

(インドネシア)

- ・研修員に配布された資料のいくつかが日本語だった。
- ・JICAの宿泊手当では、日本での生活が不自由だ。
- ・23時の門限をなくすべき。

(マレーシア)

- ・食物・文化。
- ・海上保安大学校での講義は、先進的すぎており、また、すべてをカバーするには時間が不足している。基礎から始めると少ない勢力(技術・機材等)しかない国のために有益で、助けとなる。
- ・言葉の問題。

(12) 現在の日常業務を実行する上で、問題点が有れば記述してください。

(フィリピン)

- ・通信が不十分である。

(インドネシア)

- ・資機材の不足。
- ・資機材の不足のために研修での成果を出すことができない。

(マレーシア)

- ・個人的希望として、海上災害防止センターでの研修訓練への参加希望がある。

(13) その他の意見またはコメントを書いてください。

(フィリピン)

- ・フィリピンの研修員は毎年参加させてほしい。
- ・米軍がフィリピンから撤退した後、搜索救助能力、特に通信能力を強化し、搜索救助用船舶の取得を促進する必要がある。
- ・研修を次の通り分離し、十分な時間を取ったらどうか。

- 1) 搜索救難活動コース
- 2) 海洋汚染コース
- 3) 消防コース
- 4) 通信コース

(インドネシア)

- ・特殊救難基地への一日の見学では、特殊救難隊員の訓練、事故への対応に準備するための体力維持の実践についてどのようにしているか、また、特殊救難隊に必要とされる施設は何かを十分に理解できなかった。

(マレーシア)

・JICAは次のコースの候補者推薦依頼を港湾当局の担当部局に申し出るように公共事業省に要求してほしい。

- 1) 消防管理者
- 2) 消防技術
- 3) 救助及び救急措置
- 4) 産業安全と健康（セミナー）

・マレーシアでは、消防局は建設省に属しているが、港湾当局の消防局は運輸省の港湾局のもとにある。それ故、消防コースの候補者は建設省からで、港湾当局からは一人もない。JICAは公共事業省にその候補者推薦を港湾当局までも送るよう要求してほしい。

・救難防災コースの帰国研修員を対象に、さらに高度な研修を第二次研修として行ってほしい。

3 海上防災分野に関して

(1) 時間配分は適切でしたか？

a. 海上災害防止センターにおける講義

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる
フィリピン			5			
インドネシア			3			
マレーシア		1	5			1名は回答なし
計		1	13			

b. 海上災害防止センターにおける実技

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる
フィリピン		2	2	1		
インドネシア			3			
マレーシア	1	3	2			1名は回答なし
計	1	5	7	1		

c. 見学実習（石油化学工業等）

少なすぎる	1	2	3	4	5	多すぎる
フィリピン		1	4			
インドネシア			3			
マレーシア	1	4	1			1名は回答なし
計	1	5	8			

(2) 内容のレベルは適切でしたか？

a. 海上災害防止センターにおける講義

低すぎる	1	2	3	4	5	高すぎる
フィリピン			5			
インドネシア			3			
マレーシア			4	2		1名は回答なし
計			12	2		

b. 海上災害防止センターにおける実技

低すぎる	1	2	3	4	5	高すぎる
フィリピン		1	3	1		
インドネシア			2	1		
マレーシア			5	1		1名は回答なし
計		1	10	3		

c. 見学先

適切でない	1	2	3	4	5	大変適切
フィリピン			3	1	1	
インドネシア		1	2			
マレーシア	2	3	1			1名は回答なし
計	2	4	6	1	1	

(3) 海上災害防止センターで得た油防除技術は、帰国後十分に利用されていますか？

	はい	いいえ
フィリピン	2	3
インドネシア	3	
マレーシア	4	3
計	9	6

いいえの場合、その理由を明記してください。

(フィリピン)

- ・海上防災の仕事は、PCGが行っているため。
- ・現在の仕事に適合性がない。
- ・1989－1990のフィリピン・インドネシア合同防災訓練では十分役に立ったが、実際の油流出防止については大して役立たなかった。

(マレーシア)

- ・現在関係のない部門分野にいる。

(4) 海上防災分野において、現在日常の仕事を実施する上でなにか問題点が有れば、記述してください。

(フィリピン)

- ・資機材の不足。

(インドネシア)

- ・資機材の不足及び組織内に研究所のないこと。

(マレーシア)

- ・現時点で水上警察は、海上での防災を実施するために十分な機能を持っていない。

(5) 海上防災体制に関係する組織を、国の機関と、民官団体に分けて記述してください。

(フィリピン)

- ・国の機関では、PCGと環境管理局。両者が連携して海洋環境に害を与える沿岸区域の油汚染防止の指導に当たっている。民間では石油会社。

(インドネシア)

- ・国の機関では、DGSCが中心となり、その他国営石油会社（PERTAMINA）、海運、BASARNAS、KPLP。民間では石油会社。

(マレーシア)

- ・国の機関では環境庁が中心となり、その他海事局、港湾局、海上警察、海軍、水産庁、航空局、州政府、消防局、警察。民間では、石油会社、サルベージ/タグ会社。マレーシアで海上防災の中心となっているのは、環境庁だが、大規模な油汚染事故では、官民共に資機材と、人力を供与して協力する体制が整っている。

(6) あなたはOSPAR計画を知っていますか？

	はい	いいえ	
フィリピン	2	1	2名は回答なし
インドネシア	3		
マレーシア	1	5	1名は回答なし
計	6	6	3

(7) 油濁汚染防止訓練コース提供のための訓練所はありますか？

	はい	いいえ	
フィリピン	2		3名は回答なし
インドネシア		3	
マレーシア		7	
計	2	10	3

はいの場合、訓練所の項目をまとめて書いてください。

- ・IMOがダバオに油汚染防除機材を置き、アセアン油汚染緊急計画に基づいて、特にスラウェシ海において機材の使用法に関する訓練を定期的に行っている。
- ・海洋汚染防止セミナー及び研修
- ・アセアン諸国による2カ国訓練

(8) 貴国の領海周辺海域における「船舶からの100トン以上の油流出事故（1987 - 1991）」を書いてください。

日付	場所	原因	漏油の種類	量	船名
フィリピン					
1988/5/30	BATANGOS	機械的ミス	バンカーオイル	6,000リットル	SHELL REFINERY
1988/10/24				4,000- 5,000	
インドネシア					
1992	MALACCA ST	衝突	原油	150,000ト	NAGASAKI SPIRIT
マレーシア					
1992/9/20	MALACCA ST	衝突	サウジアラビア 原油	23,000ト	NAGASAKI SPIRIT

4 帰国後の経緯に関して

(1) 帰国以来、海上搜索救助及び海上防災の分野における最近の動向について情報を得る機会がありましたか？

	はい	いいえ	
フィリピン	2	3	
インドネシア		3	
マレーシア		6	1名は回答なし
計	2	12	1

はいの場合、あなたが聞いたことを簡単にまとめてください。

- ・国家海上搜索救助委員会の創立。
- ・コスパス・サーサット・システム及びジャスレップ・システムにおける最新情報。

(2) 帰国後、日本の関係機関と連絡をとりましたか？

	はい	いいえ	
フィリピン	3	2	
インドネシア	2	1	
マレーシア		6	1名は回答なし
計	5	9	1

はいの場合、連絡先に印をしてください。

連絡先	フィリピン	インドネシア	マレーシア
海上保安庁	1	2	
兵庫国際センター	1	1	
貴国のJICA事務所	1	1	1
JICA 専門家	2	2	
貴国の日本大使館			
その他			

(3) 帰国後、他国の研修員仲間と連絡をとりましたか？

	はい	いいえ	
フィリピン	4	1	
インドネシア	2	1	
マレーシア	5	1	1名は回答なし
計	11	3	1

(4) 帰国後、国内の研修同窓生と連絡をとりましたか？

	はい	いいえ	
フィリピン	4	1	
インドネシア	2	1	
マレーシア	5	1	1名は回答なし
計	11	3	1

5 回答の分析

救難防災コースにかかるフォローアップ事業に伴い、帰国研修員に質問状を出し、別添回答の要約通り回収することができた。それぞれの回答について、以下のように分析を試みた。

(1) 研修内容について

「GIの熟読」については、研修参加の前提として読んでくるのは当然であるとの感を持っていたが、すべての段階に散らばっており、どちらかという、よく読んでいるかなという程度であった。

「期間」については、ほぼ適当だが、あえていえば、若干短いという意見が多かった。

「研修員の数」については、わずかに2人だけが多すぎるで、後はどちらかといえば、少ないと感じており、各国からの参加者の増加という注文からいえば、当然といえる回答ではないかと思われる。

「コース監理」は、総じて良い評価を得ており、これについてはあまり問題ないようだ。

「時間配分」講義については、ほぼ適当であるとの回答を得ており、多すぎるとの回答もあるが、特に問題があるとは認められない。実技については、どちらかという少ない方に回答が多く、時間配分を見直す際には、検討する必要があるようだ。見学実習もほぼ適当だが、どちらかといえば少ない方といえるであろう。

「コースレベル」講義については、適当であり、今のレベルを変える必要はないものと思われる。実技は回答が全段階にわたってしまったが、きれいに対象形となっており、これも変える必要性は認められない。見学実習の適合性は、適当であるとの回答が多く、これも特に変更する必要はないものと考えられる。

「理解度の難易」においては、ほとんどの回答は「理解しやすい」であり、理解困難であるというものは一件もない。

「研修に含むべき事項の有無」においては、有りとしたものが5人おり、これをまとめれば次の5件になる。

- 1) プレス対応
- 2) 効果的な SAR 組織と管理
- 3) SAR 運用と油流出対応合同訓練
- 4) 防災関係資材習熟訓練
- 5) 海上保安庁以外の SAR 関連省庁訪問

各国からの要望については、可能であれば実現させたい姿勢でいるが、上記5件についても積極的に対応していくべきであると考え。1) のプレス対応については、今回のフォローアップの面談の中で、実際の海難事故への対応よりもマスコミ対策に苦慮したという話しもしており、これはどこの国においても同様であると思われ、一般論としてマスコミ対策、プレス対応等の講義等も考えられる。

2) については、回答者側の意向としては、その国にあった合理的で、有効な SAR 組織と管理であり、条約上の組織をそのまま当てはめればよしとするものではない。ただ、これはその国の事情のわかっていることが条件となることから、帰国研修員自らの負う責務ではないかと考える。しかしながら、研修の中で SAR 組織と管理についての原理・原則を、基盤となるものとして教授する必要があるものと思われる。

3) と 4) については、訓練の実施要領の中で盛り込んで行くべきであり、救難防災の合同訓練を企画すべきであろう。また、その際には、研修員自身を訓練企画に参加させたり、参加者として一定の役割を与えていくことも必要である。このことは、帰国研修員からの要望としても出ていたもので、実現することは可能であろうと思われる。ただし、企画に参加する者と参加者として参加する者は、相違があるため、希望を重視する等の配慮が望まれる。

5) については、実現が難しい。他省庁との調整が必要となるため、その実現に向け努力する必要があるものと考え。

「現在の仕事への有益性」については、各研修員とも一定の評価を示しており、その理由としても十分納得できるものがあった。フィリピンでは、PCGは自分達の役割であることから、業務実施上有効であったとのことであり、海事産業庁は現在 PCG が海軍から運輸省に移行する際の法令整備を行っていることから、研修で取得した知識・技能がその準備として大いに役立っているとのことで、組織での有効性の内容は相違しているものの、有効であるとしている。また、個人的にも部内研修における講義等にも有効であるとの回答もあった。インドネシアでは、海上災害防止の過去の事例、SAR 計画の立案・作成に有効であるとしており、また、直接業務に直結する SAR 活動及び救助技術については有益だが、日本の国内規則の説明は有益でない旨申し立てている。マレーシアでは、海上搜索救助活動と海上火災消防の先進技術が有益であったとしている。この研修員は、特にペナン港の消防の責任者であり、それ

それに責任を有していることからでてくる回答であろう。やはり、業務に直接関係するものが有益であるとする回答が多いが、例えば、国内規則の解説は、直接関係しないにしても、将来的に各国がSAR条約に入る際には、必ず国内法令の解釈が必要となるものであり、現在の職務だけを考えれば、有益でないかも知れないが、長い目でみれば必ず必要であると考え。研修の分離等が可能であれば、対象者を海上捜索・救助調整・運営管理等を担当すると共に、予算・法令部門に対しても説明する立場にある研修員にすればより効果的であると考え。

「業務との関連性」については、ほとんどの研修員が3以上で関連性は高いものとなっている。2としたものが2名いるが、この2名は現在の業務と直接関係はないが、間接的に関係しているとしている。そのうちの1名は、転勤によりコースの内容とまったく関係ない他の部局にすでに移っているため、関連が少ないとしている。

「研修中の困難点」については、有り、無しが同数となっている。回答の中で一番大きな困難点は、言葉、食物、文化であり、文化の背景に根ざした問題がやはり一番大きなものとなっている。また、海上保安大学校での講義が先進的で、もっと基礎的な講義から始めて欲しいという意見が出ていた。これに関しては、海上保安大学校での講義は、理論面での講義が中心となっており、決して現状の技術とかけ離れたことを講義しているのではなく、理論的背景を提供しているものであることを付け加えておく。その他、JICAの手当、宿泊先の門限の話があり、生活面での改善も求められている。

「現状での問題点」については、現在の日常業務実施時の問題点であり、各国の事情がでている。フィリピンは、通信能力が不十分であるとしており、インドネシアは資機材の不足をあげており、そのために研修での成果を発揮することができないともいっている。マレーシアでは、個人的希望として海上災害防止センターでの研修訓練への再度の参加希望がある。

「自由意見」としては、各国から具体的な意見がでている。米軍がフィリピンから引きあげた後、捜索救助能力、特に通信能力を強化し、捜索救助用船舶の取得を促進する必要があるとしており、米軍撤退後の捜索救助体制についての危惧を抱いていることがわかる。ただし、その肩代わりを自分達がやらねばならないとの気持ちを持っており、そのための勢力の不足を補充したいとの意向が見える。PCGは、その当事者として責任感を持って業務を実施しており、日本としても出来る協力については、今後実施していくよう検討すべきである。また、研修に対する具体的意見として、研修を4コースに分け、それぞれに十分な時間をとるべきであるとしている。この4コースとは、捜索救難活動コース、海洋汚染コース、消防コース、通

信コースである。それぞれに現在の救難防災コースの中でも重要な位置を占めており、分離すると救難防災業務全体を見ることは困難となる可能性がある。海上における救難防災は不即不離の部分があるのは確かであるが、分離してほしいという意見に対応するため、今後検討する必要はある。ただ、分離の場合でも内容別ではなく、段階別の分離も考えられるところであり、ともに今後検討して行くべきである。インドネシアについては、現在インドネシア国内で順調に成長している JICA 短期派遣専門家による特殊救難技術指導によるインドネシア特殊救難隊を直接担当している者が、業務の延長として海上保安庁特殊救難隊での見学の時間が不十分であるとの意見を提出している。これは純粹に業務に対する真摯な態度から出てきているものであり、研修において各個人の興味を十分に満足させるのは無理なことから、出来れば個人研修なり、カウンターパート研修の機会を利用してさらに知識を広めていただくよう希望する。マレーシアについては、ペナン港湾委員会の消防局長である帰国研修員から、消防技術関係の研修の応募先として自分の局を入れてほしいとの希望を JICA から研修関係のマレーシア国内とりまとめ機関である PSD に要求してほしいというものがでていた。また、基礎研修を終えた参加者へのフォローアップとして考案された二次研修を提案しており、捜索救助運営の世界標準、国際的海上防災技術及びロボットやコンピューターを使った消防関係の研究開発について教授してほしいとの希望が出ていた。二次研修については、内容的に高度なものが要求され、現在海上保安庁で研究開発中のものについては、その性格上から外向けに出せないものもあると考えられる。帰国研修員を対象にしたフォローアップ研修として、最新の情報を提供することなどで、ある程度は要求に答えられるのではないか。今回のフォローアップ事業はまさにこのことを目的としており、そういう意味では10年に一度などの期間が必要となろう。マレーシアのペナン港湾委員会の消防局長になっている帰国研修員は、消防関係技術の研究開発を例示しているが、当庁における最新技術は、研修の中で紹介しているとともに、最新技術のみを対象とするような技術研修を行うことは出来ないものとする。

(2) 海上防災分野に関して

「時間配分」の海上災害防止センターにおける講義は、15名の回答中13名が3であり、1名が2、1名が回答無しであり、圧倒的に3ということで特に問題はないものと考えられる。

海上災害防止センターにおける実技は、全体的に少ない方に回答が多く、研修の中における時間配分を見ながら、今後検討して行くべきであろう。

同じく見学実習においても、少ない方に回答が多く、今後の防災業務の増加を考慮すれば、もっと増やしてもいいかも知れない。

「コースレベル」の海上災害防止センターにおける講義は、ほとんどが3であり、特に問題はないものとする。

実技についても、特に問題はないとする。

見学における訪問場所の適当性については、適切でない方が若干多く、検討する必要があるものと思われる。

「帰国後の防災技術利用」については、やはり所属機関の所掌事務に大きく左右されるものと思われる。フィリピンにおいては、実際に防災業務に携わるPCGを除き、利用する機会がないとしている。インドネシアは、全員がDGSCであるため、利用していると回答している。マレーシアにおいても、はいが4、いいえが3と二分されており、理由としては、関係のない部門にいるとの回答であった。

「防災分野での業務実施上の問題点」については、フィリピン、インドネシア共に挙げているのが、資機材の不足であり、これを解消するためには、今後日本も計画的に協力していく必要がある。そのためにも現在日本国内で進められているOSPAR計画に伴う資機材整備が重要であり、これは関係国も期待しているところであろう。また、インドネシアは、組織内に研修所のないことを挙げており、日常的に試験研究の出来る場が今後必要となる。防災技術についても日進月歩であり、継続的な開発研究体制が必要であろう。また、マレーシア水上警察の帰国研修員から、現在水上警察においては、海上防災実施のための標準手続きを有していないが、本庁レベルの研究段階では、すべての緊急段階で各物質ごとにチームが形成され、部内的には研究の進展が行われており、日常における危険物等の脅威を直接感じている機関ならではの問題点が出ている。海上防災技術は、事故が起こってから事態がはっきり予想がつかないので、日本においても手探りで研究開発を進めている状態で、事例の少ないところから如何に防災のための手がかりを得るかというところにかかっている。そのためにも専門家チームという考え方は、自然の成り行きというところかも知れない。今後ともそれぞれの国のレベルを踏まえ研究を進めていく必要があると考える。

「海上防災関係官民協力体制」については、各国ともに関係機関の協力体制をとっているところであり、それぞれ官民共に動く体制となっている。各国の主要な関係機関、民間会社を列挙すると、次の通りになる。

フィリピン：PCG（フィリピン沿岸警備隊）、環境管理局、石油会社

インドネシア：DGSC（海運総局）、BASARNAS（国家捜索救難庁）、KPLP（沿岸警備局）、NAVY（海軍）、PERTAMINA（国営石油会社）、石油販売会社、通信組織

マレーシア：DOE（環境庁）、MD（海事局）、PROT AUTHORITY（港湾当局）、MARINE POLICE（水上警察）、NAVY（海軍）、FISHERY DEPARTMENT（水産庁）、DCA（航空局）、LA（地方当局）、SG（州政府）、HARBOR MASTER（港長）、PORT ADMINISTRATOR（港湾管理者）、FIRE DEPARTMENT（消防局）、石油会社、船主、航空会社、サルベージ・タグ会社。

「OSPAR計画の確認」においては、3名の回答はなかったが、知っている却不知道が半々になり、ともに6名であった。

「防災訓練コース」の有無については、フィリピンのみが有りとしており、アセアン油汚染緊急計画に基づき、ダバオに油汚染防除機材を置いて定期的に訓練を行っているとしている。同じく海洋汚染防止セミナー及び研修を実施しており、アセアン諸国による2カ国合同訓練を実施している。フィリピン沿岸警備隊の海軍からの自主独立の際に再開したCGTC（トレーニングセンター）において講義を行い、訓練等の実技をダバオにおいて行わせるという説明が行われていた。

「周辺海域での油流出事故」については、最近の事故ではNAGASAKI SPIRITが目だっており、インドネシア、マレーシアともに同事故をあげていた。フィリピンでは、2件ほどあげていたが、これについては漏油量が4,000－6,000リットルと小規模であった。これらの事故のほか、特に話題となった事故はマラッカ海峡入り口でのMEARSK NAVIGATORの事故であった。ただし、実際に対応したインドネシアはよく知っていたが、マレーシアではDOE自ら出ていったことからNAGASAKI SPIRITの方がよく知られていた。

(3) 救難防災分野に関して

「帰国後の最新情報の入手機会」では、フィリピンの2名以外は無しとの回答であり、この2名はフィリピン海軍所属であった。内容としては、NMSAR（国家海上捜索救助委員会）の創立というフィリピン国内の話と、コスパス・サーサット及びジャスレップ・システムという日本国内の最新情報の2件であった。

「帰国後の日本の関係機関との接触」においては、フィリピンの3名、インドネシアの2名のみであり、多いのはJICA関係であったが、海上保安庁にも3件ほどあった。JICA関係においても、その国のJICA事務所には各国それぞれに接触しているが、身近にいるJICA専門家に連

絡することが多いことがわかる。JICA 専門家も海上保安庁から出向している者であり、有効に利用していただきたいと考える。

「帰国研修員同士の連絡」においては、研修員仲間および研修同窓生との連絡は、ともに11名であった。かなり高い割合で、連絡を取り合っているのがわかる。

V 救難防災関係機関対象

質問書に対する回答の要約

V 救難防災関係機関対象質問書に対する回答の要約

以下は救難防災コースにかかるフォローアップ調査に伴い、3カ国の救難防災関係機関を対象に送った質問書の回答結果である。

1 組織名及び業務内容

組織名	業務内容
<p>フィリピン ・海事産業庁MARITIME INDUSTRY AUTHORITY (MARINA)</p>	<p>PD. No. 474及びEO. No. 1011の下でMARINA BoardとMARINA Managementへ広がる一般機能に基づいて、MARINA は次の2つの基本的機能を行っている。</p> <p>(1) 海事産業の促進・開発。 (2) 海事産業の規制取り締まり・指導。</p> <p>MARINA は、フィリピン海事産業の以下の4部門で全般的指導及び管轄を行っている。</p> <p>(1) 内航海運。 (2) 外航海運。 (3) 造船及び修繕。 (4) 海事関係者。</p>
<p>インドネシア ・沿岸警備局船艇基地 PLP FLEET ・THE SEA & COAST GUARD FLEET</p>	<p>基地の施設を利用することによって、海洋及び沿岸における海上保安の安全を確保する。</p>
<p>マレーシア ・公共業務局 (PUBLIC SERVICES DEPARTMENT)</p> <p>・ペナン港湾委員会 (PENANG PORT COMMISSION)</p> <p>・クラン港港湾当局 (KLANG PORT AUTHORITY)</p>	<p>(1) 公共業務の政策の立案。 (2) 公共業務政策の実行調整。 (3) 公共業務が十分訓練され、熟練した人員により配置されるよう指導する。 (4) 公共業務における人員の仕事ぶり、訓練及び実行を監督する。 (5) 公共業務における福祉及び調和を確保。 (6) 一般消費者業務における職員管理。</p> <p>港湾の改善、開発及び使用を促進するとともに、港湾、フェリー施設及び業務の供給及び維持に責任を有する。</p> <p>(1) 顧客に対し、多数の港湾業務の提供を確保する。 (2) 港湾区域内の免許保有者に対して規則を守る様指導する。</p>

2 回答結果

- (1) 救難防災コースは、講義、演習、及び見学を通して、実際の海難に対する対処の方法と、災害防止の方法を概念と、実行方法の両面にわたって指導する目的を持っている。この目的をより貴国の救難防災の実情に合わせるため、変更する必要がありますか？

	はい	いいえ	
フィリピン		1	
インドネシア		1	
マレーシア	1	2	KPAのみ、はい
計	1	4	

はいの場合、目的の変更に関する提案等を書いてください。

- ・化学物質漏洩による化学品火災、及び汚染の対処方法。これは、クラン港に入ってくる有害物質の量が増加しており、ぜひ必要である。

- (2) どのようにJICA研修への候補者を選定していますか？ その手続きを詳細に説明してください。

国名及び組織名	選定方法
フィリピン MARINA	<p>選抜は、人事開発委員会(PDC:PERSONNEL DEVELOPMENT COMMITTEE)によりなされる。海事産業庁のPDCは、MARINAの職員及び従業員の専門分野での成長と増進の機会の公平を期す為に、民間業務委員会(CSC:CIVIL SERVICE COMMISSION)の1989年3月20日付け事業連絡10号に従って、創設された。</p> <p>訓練及び奨学指針：訓練及び奨学計画の応募用紙は、地方事務所を含む全てのMARINA事務所に適宜配布される。同様の応募用紙は、応募資格を有する関係従業員用の雑誌に掲載される。一度、申請用紙が提出されれば、PDC事務局は、選抜様式に従い、教育資格、業務経験、業務内容及び最近の研修に関するリストを一義的に作成する。これに基づき、候補者の序列を最終決定する。PDCが必要とみなしたときは、候補者のMARINAの規則等の知識及び理解を確認するため、面接を行なう。</p>

国名及び組織名	選 定 方 法
インドネシア PLP FLEET	(1) 海外研修の候補者は、行状正しく、英語での読み、書きができるべきであること。 (2) 候補者の携わっている業務が、研修の主題に関連していること。 (3) 候補者は、研修から得た知識を同僚に移転することができると思われること。 (4) 研修実施者側の要件に合致することができること。
マレーシア PSD PPC KPA	関係機関からの候補者推薦状から、次の要素を勘案し、適切な候補者を選抜する。 (1) JICAにより決められた資格。 (2) 経験と先任順位。 (3) 機関の役割と機能。 (4) 機関の推薦書。 業務の関連性と先任順位。 (1) 試験は必要とされない。 (2) 候補者は、現業務の関連性、帰国後の予想される貢献度等により、推薦される。更に、候補者の不在により組織の日々の業務に支障

(3) 研修者選定に通常どのくらいの期間が必要ですか？

国名及び組織名	必要期間
フィリピン MARINA	2週間
インドネシア PLP FLEET	6ヶ月
マレーシア PSD PPC KPA	2ヶ月 1週間 1週間

(4) どの機関から本研修の情報を得ましたか、また、どのようにして組織の所属機関情報を流しましたか？

国名及び組織名	情報入手先
フィリピン MARINA	DOTC : 運輸通信省 NEDA : 国家経済開発庁
インドネシア PLP FLEET	DGSC : 海運総局に派遣中のJICA専門家 (非公式) 公式文書は、ジャカルタJICA事務所から 内閣事務局、そこから運輸省の教育訓練 庁、海運総局に配付され更に下部組織へ 配付する。
マレーシア PSD PPC KPA	JICA クアラルンプール事務所 PSD JPA より入手。CIRCULARとして、下 部組織へ情報を配付。

(5) 貴組織は、帰国後研修参加者の評価をしていますか？

国名及び組織名	はい	いいえ	評価方法
フィリピン MARINA	1		帰国後、参加者は運輸通信省の奨学特別委員会へ研修報告を提出し、そのコピーはMARINA、PDCへも送られる。また、履修セミナーに関し、所属部局と調整する。
インドネシア PLP FLEET	1		(1) 帰国研修員は、研修の内容に関し報告書を作成し、DGSCの手続きに従って、関係部局に提出する。 (2) 関係職員に上のコピーを配付する。

国名及び組織名	はい	いいえ	評価方法
マレーシア PSD	1		帰国研修員は規定の報告書に記入する。
PPC	1		仕事ぶりから評価する。
KPA	1		研修員は、帰国後に提出する課題がある。また、海上保安に関する限りで必要な場合、新しい考え方、組織の再編成の意見を出すよう求められる。

- (6) 貴組織は、日本以外の外国において同様の研修コースやセミナーに参加して、同分野で職員や相当の人員を割り当てたことがありますか？ はいの場合、次の項目を特定してください。
(1国、2年度、3コース・セミナー名、4期間、5実施者、6資金提供者)

国名及び組織名	はい	いいえ	類似研修
(フィリピン) MARINA	1		3コース (1) 1. イタリア 2. 1992年 3. 海上事件・事故調査コース 4. 3ヶ月 5. IMO: 国際海事機関 (2) 1. スウェーデン、マルメ 2. 1991年 3. 海上安全管理コース (航海) 4. 2年 5. WMU: 世界海事大学 (3) 1. ソ連、レニングラード 2. 1987年 3. GMDSSに関する海上捜索救助セミナー 4. 10日 5. IMO/UNDP: 国際海事機関/国連開発計画
(インドネシア) PLP FLEET		1	
(マレーシア) PSD PPC	1	1	1コース 1. 英国及びEC 2. 1992年
KPA		1	

(7) 日本以外の外国で開催された研修コース、セミナーと比較して、救難防災コースを改善するための意見はありませんか？

(フィリピン)

- ・イタリア、トリエステの海上事件事故調査研修の参加者は、3ヶ月間ホテルに宿泊したが、勉強以外の作業に時間を取られて（例えば、洗濯、アイロンがけ）、学生としての自由はなく、特に夜間のグループ実習をする場所がなかった。実施者による適切な研修監理もなかった。

(マレーシア)

- ・タンカー事故に加え、危険物質輸送の船舶の取扱い方法も本研修に含めてほしい。
- ・可能な限り、講義は英語で行われるべきである。
- ・一般のホテルよりも、訓練センターでの宿泊が望ましい。

(8) 相当の研修コースに関し、要求があれば、書いてください。

(フィリピン)

- ・行政命令 125、125 - A の移転準備のため、研修コースに次の項目を含めてほしい。

- (1) 救助調整本部運営及び管理。
- (2) 効果的な捜索救助機関の組織と管理。

(インドネシア)

- ・日本のような高いレベルを持った他の国からの知識と技術の移転は大変重要で、こうした研修は、継続的に実施させるべきである。
- ・研修中にお互いに議論することができるように各国2名ずつの参加者が望ましい。
- ・救難防災コースは、高いレベルでフォローアップされるべきである。

(マレーシア)

- ・救難防災コースの二次研修を検討してほしい。経験をつんだ帰国研修員に対して、さらに高度な技術トレーニングを行うのは有効である。
- ・出来るだけ多くの職員が参加できるよう、研修の機会を増やしてほしい。
- ・日本ではなく、現地での地域的な JICA 研修が行われることを希望する。

3 回答の分析

「目的変更の要否」については、マレーシアのKPAのみが変更ありとしている。具体的には、マレーシアのクラン港に入って来る有毒物質積載船舶が最近増加しているため、これらの船舶の火災事故の際の対処方法を研修に入れてほしいというものである。

「研修員の候補者の選定方法」については別頁に詳細に明記したので参照願いたい。3ヶ国をまとめると、以下のようになる。

- 1) 応募資格の適性度
- 2) 業務経験
- 3) 所属機関の役割と機能
- 4) 帰国後の貢献度

このほかに、各国の特色として、フィリピンでは能力評価のために面接を行うこともあるとしており、インドネシアでは素行の善し悪し、英語の読み書きが第一番にくる。マレーシアでは、2機関において先任順位があげられているとともに、所属機関の推薦状が要求されている。また、候補者不在時の職場の支障の有無という判断要素も入っている。

「選定必要期間」については、1週間から6ヶ月までひらきがあるが、これは上の機関から、下の関係機関に応募要項を行き渡らせるための期間が大半を占めていると考えられる。インドネシアでは、広大な国土の中に、基地が分散されており、伝達期間がどうしても長期に渡ってしまうようだ。マレーシアのPSDは2ヶ月で、フィリピンのMARINAは、関係機関が全てマニラに位置しているため、二週間と短期である。

「情報入手元」については、インドネシアでは、非公式にJICA 専門家の方から入手している。こうした場面でも、派遣専門家との接触を有効に利用してほしい。

「帰国後評価」については、どの機関も帰国研修員に報告書を提出させており、関係部局にコピーを配付している。フィリピンではセミナーを開かせたり、マレーシアでは、事前に宿題を課したり、研修に基づいて、組織の再編成について意見を求めたりしている。

「類似研修」については、フィリピンとマレーシアでありと回答しており、フィリピンでは国際機関関係の3コース、マレーシアでは英国・ECで行われる1コースが挙げられている。

「類似研修との比較」では、フィリピン、マレーシアから意見が出ている。マレーシアから出されている、化学物質等輸送船舶取り扱い法に関しては、個別研修やカウンターパート研修等で実現が検討されるべきである。

「要望事項」についてはフィリピンからRCCの運営管理法、効果的なSARのための組織と管理が挙げられている。マレーシアからは帰国研修員対象の二次研修の実施、帰国後の処遇、参加人員の枠拡大、第三国研修を検討してほしい、との希望が出ている。参加者は、一ヶ国一名の基本原則があるため、これは難しいと述べておいた。帰国後の処遇に関しては、救難防災コースで得た技能を発揮できるポストにつかせるのが望ましいことは当然である。第三国研修が実現されれば、より多くの参加者に研修の機会が与えられるが、講師や指導者の派遣がどのように行われるべきか、今後検討しなければならない。インドネシアからも、研修員人数の拡大と、二次研修の実施が要求され、さらに救難防災コースの今後の継続実施を強く希望している。

VI 総括

VI 総括

1 今後の救難防災コースに対する提言

今回の救難防災コースにかかるフォローアップ事業における質問状回答、及び、各国における面談、表敬を総合的に判断して、今後の救難防災コースに対して次の通り提言したい。

(1) 全般的提言

各国ともにSAR条約加入の準備を進めるべきである。SAR条約加入に際しては、国内体制の確立、海難救助体制の各国なりの解釈、条約で求められる種々の義務規定等の国内的検討が必要となり、自ら自立せざるをえなくなってくる。国際協力の目的が各国の自立を目標とするのであれば、まさに最適の目標となるものである。この目標に前進するために先進国等が、側面からの援助をしていくことが国際協力のあるべき姿であると考え。このため、SAR条約加入に向けての国内的雰囲気醸成を図る必要がある。

SAR条約加入は、各国とも既に加入しているSOLAS条約と同様に、海上交通利用の際の常識であるとの認識を持って対応して行くべきであろう。

また、防災関係条約については、OPRC条約があるが、この環境づくりのため、日本等が中心となってOSPAR計画を進めている。最近のマースク・ナビゲーター号事故等の大海難事故を踏まえ、IMOはマラッカ・シンガポール海峡における安全対策について調査団を派遣し、調査結果が次回MSCで報告されることとなっている。日本もOSPAR計画の前倒しを初め、ASEAN諸国の防災資機材の整備等の協力に取りかかっている。周到な準備の後、OPRC条約への加入等を検討していく必要がある。その前提として、OPRC条約の条文の先取りをしているMARPOL条約にも留意しておく必要がある。防災については、自然災害、油排出事故、船舶火災等の災害全般について広く国民に防災意識を普及し、一旦災害が発生した場合、そのリスクを最小限にとどめるべく迅速で的確な対応が求められ、これで十分という基準はない。最悪時を想定して対応して行くべきであろう。

(2) 個別提言

今後の救難防災コースに含むべき内容として次のようなものを取り入れていく必要がある。

1) 事件・事故に伴うマスコミ対応要領

2) 有効な捜索・救助組織及び管理方法

3) 捜索・救助及び海上防災合同訓練

この訓練の内容には、捜索・救助、海上防災及び資材習熟訓練を含み、訓練企画を立てる段階に研修員を参加させたり、訓練の中で一定の役割を与えたりすることも検討すべきである。

4) 海上保安庁以外のSAR関係他省庁訪問

本件について考えられるのは、航空局のARCC、警視庁のオペレーションセンター等があり、その目的を明らかにした上で訪問することは、研修員にとっても有益なものと思われる。

研修内容の分離は、海上保安庁、国際協力事業団の間での調整が必要となるであろうし、その実施の可能性について今後検討していく必要がある。

帰国研修員を対象とするさらに高度な技術習得のための、二次研修については、海上保安庁としての危険物対応技術の確立が必要であり、さらに現在行っている海上災害防止センターでの研修を発展・独立させる等を検討していく必要がある。

各国の問題点については、フィリピン、インドネシアで資機材不足が顕著であり、これを徐々に解消していく必要がある。このため、出来る協力については日本としても積極的な対応をすることが肝要であると思われる。また、マレーシアにおいては、関係機構が多岐にわたっており、権限が分散しているために、どこに何が不足し、今何が必要かということを手体的に判断する機構が抜けているのではないかと考える。このため、機構改革等組織の見直しを図り、国内組織の発展を図っていく必要がある。

各国から出ていた要望については、研修の継続は当然のことながら、自立的判断が出来るようになるまでの間、先進国の責務としてできる範囲で継続的にサポートして行くべきであろう。参加者の増加要求に関しては、教育効果の面、さらにJICAの各国1名の原則があり、予算との絡みもあると思うが、かなり厳しいものがあると考え。フォローアップ研修は、ある一定の期間を設けて継続的に行われることが望まれる。その期間の間の最新動向、最新技術の紹介等を含んだフォローアップを実施すべきであろう。帰国後の処遇については、各国にお願いすべき事項であろうが、帰国研修員の更なる活躍を期待する次第である。もう一つ、第三国研修については、JICAにおける第三国研修制度を利用できるのであれば、是非とも検討すべきである。そうすれば、周辺諸国からの参加者が期待でき、その普及効果も大きなものとなるであろう。

2 あとがき

今回調査団が3ヶ国を視察して痛切に感じたのは、日本からの協力に対する、各国の予想以上の期待の大きさであった。海上保安庁で予算の獲得に奔走している我々とは余りにもかけ離れた現実をまのあたりにしてがく然とし、ジャパン・マネーが至る所に係わっていることを再認識させられた。3ヶ国における視察の結果に基づき、今後の協力体制について以下の通り簡単にまとめた。

フィリピンは、教育・訓練体制の中核を成すCGTC（コーストガード・トレーニングセンター）への協力を中心に、PCGへの船舶・機材の供与の検討が挙げられる。

インドネシアは、現在の協力体制の枠組みを維持しつつ（特救隊の技術指導を含む）、更なる教育訓練体制への協力、OSPAR関係協力、東部インドネシア開発調査への協力を進めながら、船舶・機材の供与等を検討していくべきである。

マレーシアは、最近のマラッカ・シンガポール海峡における事故の頻発に対しても一定の救難・防災能力を示しており、今後の課題としては、通信能力の強化及び救難・防災活動の運営管理能力の強化が課題であり、今以上のグレードアップした内容が必要となる。

また、各国の帰国研修員の意見をまとめると、救難防災コースで習得した知識および技術は、帰国後の業務の実施において、有効かつ有益であるとともに、カリキュラムの編成もおおむね満足できるものであったとの回答を得た。

3ヶ国とも、救難防災コースの今後の継続を希望しており、救難防災に関する最新情報の定期的な提供も求められた。救難分野と防災分野の分離、研修員枠の拡大、各種機材の供与、専門家の派遣等の要望については、今後少しずつ検討していかなければならないであろう。

総論としては、機材の不足という大きな問題はあるが、帰国研修員は、救難防災コースで得た知識や技術をそれぞれの国において活かし、各機関でキーパーソンとなって働いているようだった。

最後に、本調査団の視察に御協力頂いた各国大使館、JICA事務所、JICA派遣専門家、関係機関担当者、帰国研修員の皆様、本当にありがとうございました。この場をお借りしてお礼申し上げます。

特にフィリピンでは石間、中條専門家、インドネシアでは西口、船越、松井専門家及び特殊救難技術を指導するため現地入りしていた宮野、松本、河野専門家、マレーシアでは伊藤書記官に公私にわたり大変お世話になりました。改めて厚くお礼申し上げます。

JICA