

講演録

「IMOの技術協力に関する
東アジア地域における現状、ニーズ及び課題」

IMO東アジア地域コーディネーター

ブレンダ V. ピメンテル女史

(於：都市センターホテル「オリオン」)

平成 19 年 5 月 22 日(火)

《司会（国土交通省海事局外航課 高野専門官）》

時間となりましたので始めさせていただきます。国土交通省海事局外航課の高野と申します。本日の司会進行をさせていただきます。それではただいまより講演会を開催致します。

本日の講演会は国土交通省と財団法人日本海事センターの共同により開催するものです。本日はIMO（International Maritime Organization：国際海事機関）の東アジアコーディネーターのミズ・ブレンダ・V・ピメンテルをお招きし、IMOの技術協力に関する東アジア地域における現状、ニーズおよび課題についてご講演をしていただきます。

ご講演の時間は午後6時までを予定しておりますが、午後4時から30分間程度の休憩時間を取りたいと思います。質疑応答につきましては、最後の30分にまとめて取りたいと思います。また、公演の後6時から懇親会を予定しております。案内状では会場は別フロアを予定しておりますが、会場の都合により後方にパーテーションがありますが、その向こう側を会場にしますので、そちらにもふるってご参加下さい。

なお、この会場は禁煙とさせていただきますので、お煙草を吸われる方は、出た同じフロアの奥の方に喫煙室がありますので、そちらをご利用下さい。

ご講演を始めます前にミズ・ピメンテルを、国土交通省海事局外航課石原国際機関条約対策室長からご紹介をさせていただきますと思います。



〈ブレンダ V. ピメンテル女史〉

《国土交通省海事局外航課 石原国際機関条約対策室長》

国土交通省の海事局外航課の石原です。本日は皆様お忙しい中、本講演会にご参加いただき有難うございます。講師の紹介をする前に、IMO は今アジアを初めとしまして、世界中で技術協力を非常に旺盛に行っております。一方我が国も伝統ある海軍造船国として、これまでアジア地域で独自の技術協力を非常に旺盛に実施してきているところです。この中にも関係されている方々がおられますので、その辺はむしろ私よりも良くご存知かと思います。そこで現在当方ではこの IMO でやっている技術協力、それから日本がやっている技術協力、これの接点というのがあるのか、連携していくということはあるのか、連携するとしたらその意義は何であるか、そういうことを現在色々模索しようとしているところです。これは国土交通省においてそういう検討を始めたところです。今回の講演会は、アジアにおいて非常に活発に行われております IMO の技術協力、この現状についても我々余り情報には乏しいのではないかと思います。是非 IMO の東アジア地域のコーディネーターであるブレンダさんに日本に来ていただき、IMO における技術協力というのは今一体どういう状況か、アジアにおける IMO の技術協力はどういう状況か、アジアの国々のニーズはどういうものか、その辺のことをいわばアジアの技術協力の現場の方から色々情報提供していただきたいと思います。今回の講演会を企画致しました。

前置きはそれくらいにしまして、講師のご紹介をしたいと思います。

ブレンダさんは 1979 年 9 月から 2003 年 9 月まで、フィリピンの海事産業庁、我々の間では MARINA ということで非常に良く知られていますが、MARINA におられました。MARINA におられた時代も IMO の海上安全委員会 (MSC)、旗國小委員会 (FSI)、こういう会議にフィリピンを代表して参加されておまして、非常に古くから IMO あるいは海事の分野で色々ご活躍されております。更に ASEAN においても運輸ワーキンググループの会合が色々ありますが、そこにもフィリピンの代表として出席され、非常にアジアを舞台にして活躍されてきておられます。2003 年 9 月に IMO の東アジア地域事務所がマニラに設立されましたが、その初代の所長に就任されまして、以来アジアを中心とした、アジアを舞台とした IMO の技術協力活動に鋭意携わってきておられます。それではブレンダさん、講演よろしくお願い致します。

《ピメンテル女史》

石原さん、ご紹介ありがとうございました。そしてご参加の皆様方、このよ

うな機会を頂戴し、IMO をご紹介できることを大変嬉しく思います。もう殆どの皆様はこの国際海事機関が何であるかご存知だと思いますが、そうは言いつつも技術協力の分野で我々が何を一体しているのかということに関してご関心があるかと思います。本題に入ります前に、この場をお借りして先ずは国土交通省、そしてまた日本海事センター、未だ新たに誕生して一ヶ月しか経たないということですが、心よりお祝いを申し上げたいと思います。もしかすると私の本日の講演が第一号のプログラムではないかと思いますが、このようにお招きいただいたことに謝意を表したいと思います。

もう既に石原さんの方からお話があったと思いますが、私は現在 IMO の地域コーディネーターを拝命しておりまして、担当は 16 カ国に及んでおります。最も新しく参加したのは東ティモールですが、この国では海事分野に多くの援助を必要としております。私が今日ここに参りました目的は、先ず一つに私どもが地域でどのような仕事をしているかということをご紹介すること、次に世界で最も重要な海洋国の一つである日本に対して、協力体制を構築し強化していただくこと。これがアジア地域において実現することを嬉しく思っております。この地域コーディネーターとして、途上国に対してどれだけの協力が期待されるかについてお話をしたいと思います。この域内における先進国は、ここで挙げられるそういった援助が途上国に対して提供できる先進国という意味では、この東アジア地域では三カ国しかないと思っております。もちろんその中でも日本がリストのトップにくると考えますので、先ずは日本の皆様方にそのような呼びかけをしたいと思っております。

IMO はご存知のように現在国連の傘下に位置している機関であります。しかしその国連の様々な機関の中では最も小さいものといわれております。これは具体的には海事部門を担当している専門機関です。今ここに映っております建物ですが、これはロンドンにあります IMO 本部のビルです。現在改修中ですので、IMO の会議はこのビルではなく別の所で開催されている次第です。ここに参加の皆様方の中にも、このビルでの会合、あるいは現在他所でやっております会合などに参加された方々がいらっしゃると思います。

IMO の事務局ですが、約 300 人のスタッフを抱えており、国籍は全部合せて 50 にも上っております。六つの部門に分かれており、海上安全、これは日本の関水康司さんがトップに立っていらっしゃいます。それから環境、法律、渉外関係、それから私が属している技術協力部門、総務関係、会議を担当している部門があります。

IMO の年度予算はおよそ 2500 万ポンド弱です。そしてこれは 2 年毎ですが、2006~7 年度の 2 年分として割当てられている予算は、4973 万 300 ポンド相当となっております。IMO の存在意義ですが、ご存知のように世界は貿易や国際商取引、世界経済は海上輸送に大きく依存しております。物品を世界中に運ぶのに海運、海上輸送は最も効率的且つ安全、環境に優しい手段であります。現在世界貿易の 9 割以上が海上輸送に依存しております。

様々な国が、造船、船舶所有、運営、人員、調査、そして船舶の点検などに係わっております。そういった全ての部門において日本は大きく係わっており、どの分野においてもリーダー的な存在であるというのが私の認識であります。船そのものは様々な国、様々な管轄区域の間を航行するものであり、したがって全ての国に適用され、また認められる基準が必要です。



〈講演会の模様〉

IMO は、元々は政府間海事協議機関（IMCO）と呼ばれておりました。これは 1948 年にジュネーブで採択された条約によって設立されましたが、10 年後の 1958 年に漸く発効に十分な署名を集める事が出来ました。そして 1959 年に IMO の初会合がロンドンで開催されました。IMO の責任ですが、これは先ずは

海運の安全を確保し、そして船舶による海洋汚染を防止するということにあります。加盟国政府は **IMO** を通じて国際的に合意され適用される基準を起草し、それを採択して適用しております。さて私どもの狙い、目的ですが、これは私どものミッションステートメントにも記載されておりますが、これを総括して申し上げますと、安全且つ安心できる効率的な海運、これを、汚染をされていない綺麗な海洋において行うというものです。これは四つの領域を中心に効力を発するように考えておりまして、先ず海上の安全、海洋の環境保全、またこの海上輸送の円滑化、そしてこれらに関連する法的な問題ということです。**IMO** においては既にもう 50 ほどの条約が採択され、また何百ものコード、提言、勧告があります。

皆さんも良くご存知だと思いますが、一旦こういった世界的基準が出来た場合、多くの途上国がこれらを批准し、且つその条約の中身を実施する能力がないという問題が発生します。そこで **IMO** はこういった問題を克服すべく、技術協力プログラムというものを作成いたしました。一般には **ITCP (Integrated Technical Co-operation Programme : 統合技術協力プログラム)** と呼ばれるものです。この技術協力プログラムが産まれた背景には、第一に途上国のニーズをもっと取り上げなくてはいけないという状況がありました。具体的にはこれらの採択された国際基準を実施できるだけの能力を身につけさせるための協力が必要であるということ。それから二番目には、**IMO** 条約の一つの要件として、この条約に署名した加盟国政府は、必ずやそこに書いてある中身を実施しないといけないという義務を負うというものです。三つ目ですが、これらの条約を採択する外交会議の決議には、どれ一つを取っても、途上国が必ずこれらの条約を実施できるような技術的援助を行うプログラムを **IMO** 条約が提供するという条項が盛り込まれております。この三点が、**IMO** が技術協力に着手することになった基本的な理由であります。

この技術協力の仕組みについて次に書かれておりますが、先ず **IMO** の中にはそのためのいくつかの構造があります。一つは総会で、ここでは技術協力をいかに実施するかということを踏まえた上で予算の承認を行い、そして必ずやこの技術協力を行うための予算を取り付けるという、そういった計らいを行います。それから理事会ですが、これは総会が開かれていない時に、そのオペレーションの方を担当する運営部門に相当します。それからまた技術協力部門の中に、および **TC (Technical Co-operation Committee : 技術協力委員会)** というのがありますが、**TC** は年に一回ロンドンで会合を開きます。日本もこちらの委

員会には参加をされていることと思いますが、今年も 6 月に開催予定です。それ以外の技術委員会には MSC、MEPC など様々なものがあり、これらはどれも加盟国により構成され、技術基準を如何に途上国に課すか、即ち、途上国が如何にして技術基準を自国の制度に転換し得るか、といったことを含む諸事項が検討されています。

それ以外に、実際にこの調整を行い、実施、そして様々なものを提供するのが事務局になります。先に申し上げたとおり、300 人くらいのスタッフがここには配属されておりまして、その中心となるのが実施を担当する事務局長室であります。また先程申し上げた六つの部門があり、これらはどれも技術協力に関与しております。さらに IMO の技術協力プログラムを実施、調整し、提供を促進するために、今回 4 つの地域オフィスが設けられました。それぞれに地域コーディネーターが配属されておりますが、アフリカが三人でアジアはたった一人です。この一人が私です。ですから四人の内アフリカに三人、そしてアジアが一人です。それ以外にカリブに地域の海事アドバイザーが一人、そして四つのプログラムオフィス、その一つがグローバラスト (GloBallast) プログラムです。またそれ以外に、例えばこの MEH (Marine Electronic Highway) という、シンガポールのマラッカ海峡のためのものがあります。

私どもは既に 15 のパートナーシップ協定を、様々な国際的・地域的機関、また産業界とも交わしております。それ以外に 22 のパートナーシップ MOU (Memorandum of Understanding : 覚書) を各国政府や政府機関と締結しているのですが、ここであえて MOU を結んでいる国の名前を挙げていきたいと思えます。アルゼンチン、オーストラリア、カナダ、チリ、香港中国特別行政区、コートジボワール、キプロス、エジプト、フランス、ガーナ、イラン、ケニア、メキシコ、ペルー、フィリピン、韓国、シンガポール、英国、米国、ウルグアイ、ベネズエラです。私のリストには日本は出てまいりません。それで私が今日ここに参った次第です。

ではなぜこの ITCP 統合技術協力プログラムが必要なのかということを理解していただく為に、少しお話をしていきたいと思えます。IMO は規制機関です。IMO の様々な協定を実施させることは、その当事者である政府の第一義的な責任です。しかしながら多くの、特に途上国は、IMO のこれらの協定を完全に実施する、活かすことが出来ないという認識もあり、ITCP が途上国に対し IMO の協定等を実施するための支援、援助を提供しております。

この IMO の技術的な要件を満たす上で共通して出てくる問題があります。一

つは海事行政、制度的な取り決め、これが不足しているということが挙げられます。東アジアの国々、一つ、二つ、三つくらい名前が挙げられると思いますが、それらの国には十分な海事行政のための仕組みがありません。構造はあるのですが、発効させるための基本的な要件を満たす事ができないのです。またかなり包括的な、広範に渡る海事行政の制度はあっても、余りにも様々な機関がそこに関与してしまっているがために、効率的に実施できていないという問題を抱えている国々もあります。何れにしてもそういった国々がいかにして、IMO が採択した様々な基準を効果的に実施できるかという問題が挙げられます。

もう一つの問題は、国内法が十分にアップデートされていないため、IMO 協定の中身を実施できないという現状をかかえています。東アジアの途上国の中には、えてして自分達は非常に沢山の数の IMO 条約を批准しているということをおもひに言っても、実施をきちんと適切に行っているかというところではないという国もあります。私の出身でありますフィリピンもその一つで、多くの条約こそ批准しておりますが、しかしながらそれが国内法において反映されていないという実態があります。したがってこの IMO の技術協力プログラムの一つの焦点として、この領域を取り上げていくということを考えております。

もう一つの問題として、明らかな人材の不足、また技術的なノウハウの欠落のために IMO 条約を実施できないという現実もあります。地域内のいくつかの途上国において、海事のための人材を訓練することに関して日本が大きく関与していることは存じておりまして、フィリピンの MARINA もそのような恩恵を受けておりますし、また我々の沿岸警備隊などもそのような恩恵に浴している、またインドネシアなど海事部門も同様です。そう言いつつも IMO 条約を適切に実施できるだけの人材を育成するのには未だ問題があるというのが現状です。

もう一つの問題としては、国内の海事インフラを新たに開発をする、またメンテナンスを行い、アップグレードをさせるための予算、資金が足りないということがあります。訓練施設とか、また搜索救助のサービス、航海の支援、港湾施設などが含まれます。その理由には納得がいくものがありまして、例えば殆どの途上国において海事セクターを優先的に扱うかということではありません。各国政府はそんなものに資金を回すくらいならば、貧困の緩和とか、また住宅などに予算を回したいという、まあ大衆受けをするようなところにもっとお金を投入したがるわけです。したがって多くの国では、海事部門よりもっと多くの注意が必要とされるところに、優先的に資金投入するわ

けです。

ITCP、これはそれ自体がささやかな、小規模なプログラムです。人材の育成を、特に研修や制度的なキャパシティービルディングなどを通じて行うということがメインでしたので、例えば他の援助国とは異なり、IMO や ITCP はインフラ整備といったものに主眼を置いてはおりません。

ここに ITCP の形成プロセスが示されております。ITCP 活動の趣旨、元々の出発点、これは途上国からのインプットです。先ず我々には、援助に関して途上国にはどういったニーズがあるのかを引き出し、援助に対して何を求めているかということで、IMO 条約を批准し、実施できるようにすることを提案いたします。ITCP とはそもそも途上国が自分たちが必要と思うものに基づいて設けられました。途上国側から見て自分達が必要と思われるものを中心に考えます。決して逆ではありませんで、例えば IMO の方から途上国に行って、これが必要だという事を押し付けるような、そういったことは一切しません。あくまでも相手が、自分たちが何を必要としているかと思っているかを聞くと。もし自分達が一体全体そもそも何が必要なのか分からないというのであれば、そこで IMO がお手伝いをします。

主題に関してですが、地域プログラムに対する途上国からのインプットがあると申し上げましたが、これは直接 ITCP に国家的な要件として反映されます。

例えば、リージョナル・プログラム、地域プログラムというものがありますし、一方では国ごとのプログラムという形態をとることもあります。例えば途上国からのインプットがあり、これが多くの国々に共通するものであるといったような場合には、地域プログラムという形になることは考えられます。例えば地域というのは、ASEAN などを想定してもらえると分かり易いと思います。もし技術協力に関する共通のニーズが域内にあった場合には、これは地域プログラムという形をとります。一方で、国別のプログラムという場合にも、ITCP においては、国別のプログラムとして、やりますし、申し上げたとおり、地域プログラムという形が必要であれば、ASEAN などを使って地域プログラムという形をとって、進めていくことになります。

ITCP において一つの重要なインプットが供与国の優先度です。一方ではもう一つのインプットの要因として供与国がおります。例えば日本など。そういった供与国に対して、我々としては ITCP のほうから具体的にこの技術協力プログ

ラムにおいて日本は何を優先的に考えているか、何をしたいのか、ということ
を伺った上で、それを一つのインプットとして受け止めます。色々なケースが
あると思いますが、例えばオーストラリアと米国など、ここは今現在海上の安
全など、近年特に力を入れているところです。供与国から自分達は例えば海上
安全、これを優先課題として取り上げたいというようなことが一方でインプッ
トとしてきます。一方で途上国からの色々なニーズがインプットとしてきます
ので、この両者の間のマッチングをするということを ITCP でやっています。
一方では途上国のニーズがあり、もう一方では供与国の意向がある。この両者
をマッチングさせるというのが、ITCP の役割の一つになっています。

もう一つ ITCP の取り組みの一つとしてテーマ別の優先課題というものがあり
ます。これは総会、理事会でテーマ等が決まり、例えば海上の安全や汚染防
止、立法、円滑化というものが挙げてありますが、このテーマごとのインプッ
トもあります。ここで、ひとつ欠けているのが、日本からのインプットです。
ITCP としては是非日本からのインプットがもっと欲しいと思っています。日本
は例えばこの海上安全に関してはかなり強いのですが、残念ながら ITCP の一
部ではなく、二国間の取り決めを通じて実施されている。ぜひ日本もこの中に
入って頂きたいと思います。



<ピメンテル女史（左）>

今申し上げたように、様々な要素が全て組み合わせられて ITCP、統合技術協力プログラムというものが、2年に一度採択をされています。プログラムは2年ごとに変わっていきます。

ここに実施の流れが示されており、ITCP からコーディネーション、モニタリングへと流れていく。もう一つがその実施と提供です。特にこの実施、そして提供、デリバリーという部分ですが、これは域内の様々な国、ないしは機関とパートナーシップを組んで、一緒にやっています。例えばオーストラリアと一緒にになって我々、インドネシアやフィリピンなどにおける海上安全に関するプログラムを実施しています。韓国とは講師の研修、海上安全に関するトレーナーの訓練を共同で実施しています。また、ASEAN とは例えば、この技術的な規制とかガイドライン作りの面で協力をしており、これによって途上国はより容易に実施できるようにしています。

いかなるこうした仕組みにおいても同じだと思いますが、IMO もまた、技術協力プログラムを実施した直後に評価を行うことがあります。例えば、国内においてバラスト水条約の実施に関するセミナーを開催した場合、参加者にそのプログラムそのものの評価をもらう、というやり方もあります。また同時に 4年に一度このインパクト・アセスメント、いわゆる影響評価というものをやっており、その際には、様々な機関、ないしは国からコンサルタントを雇い、そして、その被援助国であるインドネシア、フィリピン、ベトナム、ミャンマー等の海事行政関係者に、国内で IMO のプログラムによってどのような恩恵を得たのか、国内の行政がいかに変わったか、条約の実施などにおいてどういった効果があったかの評価を行います。

もう一つ、供与国もモニタリングを実施する。IMO だけがモニタリングをするわけではありません。そうになってしまうと、自己評価になってしまうので、国々がモニタリングを実施する、色々な形で評価を実施しています。これら全ての結果が ITCP に報告され、それが更なる改善、プログラムの向上へと繋がられていきます。

これは、ITCP を通じて供与された基本的な援助を列挙してあります。例えば、このニーズの評価、これは一回限りのことではなく、継続的に行うものです。IMO は東アジア諸国を 2000 年、2002 年に回りました。基本的には ASEAN に行き、どういったニーズがあるのか、ということ聞き、プログラムを特定しました。

もう一つがアドバイス、いわゆる顧問サービスを提供しています。これは、被援助国からの要請があった場合のみ行うものです。例えば、ベトナムが海運法・規制を改正したいという要請をしてきました。色々な国から構成する弁護団をハノイに派遣し、そこでベトナムが海事関連法律の改正をするのを支援しました。

それ以外に、短期のトレーニング（韓国の例では海上安全）のトレーナーの研修もあります。また長期の訓練があり、現在 IMO のグローバルなトレーニングを行っている研修機関が3つあります。笹川財団がかなり協力をして下さっているので、皆さんもご存知だと思います。3つというのは、まず WMU (World Maritime University : 世界海事大学) です。ここでは既に 144 カ国の学生 2061 人が卒業しております。次に IMLI (International Maritime Law Institute : 国際海事法研究所)、これは法律家の育成機関です。ここでは 102 カ国の学生 332 人が卒業しております。最後に IMA (International Maritime Academy : 国際海事専門学校)、これはイタリアに設けられています。

既に申し上げたもう1つの形としては、国内法の起草またはその更新、改正等のお手伝いもしております。

(休憩)

《ピメンテル女史》

プレゼンテーションを進める前に、休憩中に面白い質問があったので、それにお答えする形で、地域コーディネーターと ITCP の関係、役割について少しお話ししたいと思います。これはまさに私が日本に来た理由でもあります。私は地域コーディネーターとして、ロンドンに本部をおく IMO と途上国をリンクする橋渡しの役割を担っています。地域コーディネーターという職務が設立される前、途上国において IMO は大変遠い存在で、自分たちからかけ離れた存在と考えられており、会議に出席しろと言われてもお金がかかるので行かない、ということがしばしばありました。IMO からプログラムを提供してやると言われれば、拒む理由もないので、特段必要はないが仕方ないから受け入れようか、という風潮すらありました。しかし地域オフィスができ、私を通じて IMO へのアクセスが非常に容易になってきました。途上国の間でネットワークができ、その拠り所として私のオフィスがあります。いつでも私のところにEメールや

電話などで問い合わせることができるので、場合によっては私の専門外の質問（たとえば「なぜこの船は石炭を積んでくれないのか」「IMO 番号をどうやって取得するのか」等）であっても問い合わせさせていただきます。質問によっては私がロンドンに連絡して答えをもらい、Eメールで返事することもあります。私は技術協力部門の人間ですので、地域コーディネーターとして、主に途上局と ITCP をリンクすることが私の役割であると認識しています。

技術協力・援助の1つの大きな弱点として、本来来るべき人が研修に来ない、全く関係ない人が参加してしまうということがあります。例えば地域プログラムの研修にマレーシア等を招待した場合、ロンドンの本部からマレーシア、インドネシア、フィリピン等、域内の様々な国々の関係機関に案内を送りますが、本来送るべきではない所に送ってしまったために、全く関係ない人が来る場合があります。海上安全の場合に、環境や漁業の専門家という全く筋違いの人が来てしまうこともないとは言えません。また 10 カ国に案内を送ったが、きちんと案内が届かなかったため、来たのは4カ国のみである、というケースもあります。招待状がきちんと届いたかどうかの確認ができない。そのため私の地域オフィスでは、情報を本来伝えるべき所に確実に伝え、それにより研修に参加すべき人が参加できる体制を作り、研修の効果を最大化しようとしています。

もう1つ、地域コーディネーターとして日本に対して重要な役割を担っている点は、リソースをいかに動員するか、そしてパートナーシップをいかに構築するか、ということにあるのではないかと思います。日本は域内において様々な形で技術援助を提供しています。しかし殆どの場合、二国間のパートナーとして実施しているのが現状です。一方 IMO は、これは認めざるをえないことですが、IMO に対し様々な援助の要請があっても、リソースが足りないため、すぐに対応できないことがしばしばあります。そのような状況で、私の役割はパートナー探しをすることにあります。UNDP (United Nations Development Programme : 国連開発計画)、アジア開発銀行にもそのような要請をしており、次は日本の皆様にぜひ協力して頂きたいということで、こちらに伺った次第です。

次のスライドは、今の内容と非常に関係があります。ここで財源が列挙されています。まず IMO の TC ファンド、技術協力基金です。これは加盟国から拠

出される資金に基づいて運用されているものです。次に多国間のトラストファンドです。9. 11のあと国際的に海上の安全確保が重視されているため、信託基金（トラストファンド）が設けられ、海上安全に関するグローバルな研修等が行われています。これは先進国からの資金で作られたものです。

次にバイラテラルな信託資金で、これも先進国が特定のテーマ、特にIMOで取り上げて欲しいテーマを進めるために設けるものです。カナダが良い例で、このトラストファンドはインドネシアにおける海上安全を確保するための資金として位置づけられております。

次に1回限りの現金での寄付です。例えば、ある加盟国がIMOに対して具体的にこのような訓練をこの地域や国でやって欲しいと要請するものです。

次は現物支給です。フィリピン政府が良い例です。フィリピン政府とIMOの間には覚書があり、これに基づいて私が所属するマニラの地域オフィスが設けられています。私の仕事はフィリピン政府によって様々な形で支援されており、例えばオフィスビル、スペース、様々な設備はいずれもフィリピン政府によって提供されています。またフィリピン政府から給与をもらっているアシスタントが1人います。一方、私自身はIMOから給与をもらい、出張等の旅費はIMOが負担しています。

もう1つの現物支給は、専門家を派遣する形態もあります。昔の研修といえば講師は決まってヨーロッパ人やアメリカ人でしたが、もはやそのニーズはないと思います。私自身が研修を行っていた頃、IMOから派遣されるのは決まってデンマーク人、ノルウェー人、イギリス人、アメリカ人の専門家でした。しかし今では、アジア内に専門家のプールが十分出来ています。日本にも海事専門家が大勢いらっしゃるので、アジアで様々なトレーニングを行って頂きたいと思います。例えばミャンマーの研修に日本から専門家を派遣する場合、日本が航空運賃と滞在費やコンサルタント料を負担し、IMOが指針等を出し、受入国との色々なコンタクトをとる、という分業体制になります。現に同様のことをオーストラリア、韓国とは行っています。日本ともそのようにしたいと思います。フィリピンから造船に関する資料の要請があれば、IMOから日本に専門家を派遣するよう要請するかもしれません。またインドネシアからサブスタンダード船の安全性に関する要請があつて、日本とIMO事務局から専門家を一人ずつ派遣した場合、基本的に、日本の専門家の費用は日本政府が負担、IMOの

専門家の費用は IMO が負担します。もっとも、日本が寛大にも IMO の専門家の分も負担してくれるのであれば、私たちは大歓迎です。これは単なる例です。

最後に GEF (Global Environment Facility : 地球環境ファシリティ) が資金を拠出するプロジェクトがあります。既に申し上げたとおり、他の国連機関 (UNEP (United Nations Environment Programme : 国連環境計画)、UNDP 等) から資金を出してもらったケースもあります。

IMO の業績について自慢するつもりはありませんが、特に海洋における規制という面での功績は広く認められていると思います。それは加盟国の数にも現れています。IMO は海洋において技術的に優れた特性がありますし、人材の能力育成においても大きな功績を収めていると思います。またご承知のとおり、船舶に関わる事故の数が激減しています。もっともゼロになることが望ましく、なかなかそこまではいきませんが、IMO のおかげで事故件数がかなり減っていることは事実です。

私たちの技術協力が様々な活動で功績を収めていることはご承知だと思いますので、全て列挙するつもりはありませんが、東京 MOU を含む地域 PSC (Port State Control : 寄港国による監査) が例として挙げられます。また国内、地域における原油流出事故に備えてのコンティンジェンシー・プラン (Contingency Plan) 等も 1 つの大きな部分で、この部分で日本にもっと協力をして頂きたいと思っています。

日本は特に船員の教育訓練に関しては実績がありますし、そして ISPS コードの実施においても功績を収めておりますが、あくまでもこれは二国間ベースでありました。そこに何とか今後は合わせて IMO もそこに入っていけるような、そういった道筋をこれから探っていきたいと思っています。

これはすでに申し上げたことですが、あえて繰り返します。技術協力これを提供する際の障壁、課題が何であるか。まずひとつは、効果的な国際安全基準の実施に対するコミットメントが不足している。これは途上国について言えることで、またその財源が不足している。また、人材が不足しているという問題があります。

もう1つ重要な点は、今後の道筋と方向性に関連して、この財源の持続性をいかに保つかということです。IMO がどこまで資金を出し続けることができ、それに基づいていかに技術協力を提供し続けるかを考えていかなければなりません。今後の IMO の道筋は何かと考えた場合、ここに書かれているように、まずは能力育成があり、そのために色々な制度の改善、また国内法、規制の整備、研修等も必要でしょう。また地域別には、地域そのものがもっとオーナーシップ、主体性を持つことが必要です。そしてもう1つ、IMO が提供する様々なプログラムがありますが、IMO をパートナーとして見た上で地域の主体性をもっと発揮して頂きたいと思います。それからもう1つ、既に決まったことで、また支持を得ていることですが、地域コーディネーターの制度を続けていくことです。TCDC と書いてありますが、これは Third Country Development Corporation（第三国の開発協力）の略です。例えばシンガポールが第三国に対し、従来二国間で研修等を行ってきましたが、そこに IMO がパートナーとして加わるということです。IMO と協力する形で、この種の研修、技術協力プログラムを進めていくというのが TCDC です。

IMO は今、大変アグレッシブに新しいパートナー作りに取り組んでいます。パートナーは国であるケースもあれば、組織、機関ということもあります。いずれにしてもこの域内において、様々な形で積極的に資金を確保すべく、働きかけています。また、専門家等、資金以外の面でのサポートを取り付けるべく積極的に働きかけています。ここで日本の話に移りますが、日本はご承知のとおり、技術協力を二国間で既に相当行っております。オーストラリアも同じです。アメリカ、IMO も同じです。ところが一部の国では、次のような現状が訴えられ始めています。それは、あらゆる供与国または供与機関が自分たちの所に来て、同じようなことを言っているということです。彼らの話を聞いて、私なりの造語を作りました。彼らが今置かれている状況は「技術援助疲労」です。例えば、ある週オーストラリアが来たかと思うと、翌週になって日本が来る。次の週になると今度は IMO が来て、月末にはアメリカも来る。そして似たようなことばかり言う。色々なことを「やれ」と言うが、その接待、受入れに時間をとられてしまい、言われたことを実施する時間が残っていないという状態を称し、私自身がその現状を見た上で、「技術援助疲労」と呼びたいと思います。「援助疲れ」ではなく「技術援助疲れ」という状況です。国土交通省そして日

本海事センターの方々にもこういったことを話していますが、何とかこの重複している部分をなくしたい。皆似たようなことを行っているので、出来るだけ、人、モノ、金、時間等の無駄遣いを避けるべく、もっと良い方法がないのか、コーディネーションを図れないのかと考え、もっと良い技術協力の提供方法をこれから探りたいと思っています。

それが出来れば、お互い同じことを話すことによって、調整を図ればシナジー効果も生まれるでしょう。従って、より効果的な援助ができると思います。

将来的には IMO と日本が一緒に研修を行い、または IMO と日本の MOU を実現させ、最後を書いてあるように、より安全な船舶、よりクリーンな海を共に実現したいと思います。宜しくお願いします。



<会場の模様>

(質疑応答)

《司会》

ブレンダさん、どうもありがとうございました。それでは引き続き、質疑応答に入りたいと思います。ご質問のある方はお手をお挙げ下さい。マイクをお渡ししますので、所属と名前を言ってから質問を始めて下さい。宜しくお願いします。それでは質問のある方はどうぞ。

《質問者①》

国土交通省造船課の加藤と申します。「技術協力疲労」というのは非常に面白い言葉だと思います。我が国も国際協力について随分努力していますが、実際、その国に与えている効果が一般的に評価されていないのではないかと思います。技術協力の程度をどのような値で評価するかというのは非常に難しく、例えば金額に置き換えたり、技術協力の回数に置き換えたり、色々な方法があると思います。IMO として、海事分野について、どの国にどの程度の協力が成されているか（援助する側と援助される側で）、数字がありますか。

《ピメンテル女史》

ありがとうございます。数値的な評価基準はありません。ご存知のとおり、技術協力の効果を図るということ、特に時間とともにどの位の効果があつたのか推し量るということは、大変困難な作業です。私自身、MARINA 等で見tekitaことですが、いくら研修を行ってテキストを提供しても、終わった頃には本棚に飾られてしまうのです。研修を受けて帰ってきた人が、全く研修で得たことを生かすことなく仕事を進めてしまう、別の仕事をするということも、しばしば見受けられます。もっと効果をあげる為、時間はかかると思いますが、私はロンドンにいる上司に対して次のような事を言っています。まず、研修を行うにしても、何をするにしても、本来受けるべき人に参加させるべきであるということです。もう 1 つは、技術援助または協力は 1 回限りで終わってはいけない、継続性が重要であるということです。例えば IMO がフィリピンにおいて旗国責任に関する研修を行った場合、2007 年に行い、何もフォローアップをしなければそれで終わってしまいます。例えば 3 年経った段階で同じようなセミナーを開催しても、フィリピンからの参加者は前と全く違う人であつた、というぐはぐな状態もありうるのです。そのために私はコーディネーターとして

存在します。そのフォローアップを今後はきちんとしていきたいと思います。
1つの例としてタイがあります。タイは長年 MARPOL 条約（海洋汚染防止条約）を批准していません。私はタイに行く度に、関係者に批准するよう言ってきました。私のこの台詞にうんざりしたのか、今年になってようやく批准することになり、まもなく IMO に批准の書類を出すと言ってくれました。このことから分かるように、技術援助は1回限りで終わってはいけません。まず持続性が必要であり、そしてそれを評価するための評価基準も必要であると思います。

質問に答えますと、定量化された評価基準は存在しません。技術援助がどの位の効果をあげているかを見る際、IMO が使っている1つの指標はIMO 条約の批准の数です。地域コーディネーターとしても同じことが問われており、例えば地域オフィスが設置される前と後でどの位の数の違いが出るのかを見て評価されます。また ITCP プログラムの提供についても、毎回批准の数を見て、効果が上がっているかを見ます。ただ、定量化できないものも存在します。それが実施側面です。実施側面に関しては、なかなか定量化した形で評価するのは難しいと思います。敢えて言うならば、事故件数と絡めて考えるべきでしょう。どのくらいの船が失われてしまったのか、事故（沈没等）がどの位あったのか、これは我々が決して望むことではありませんが、このような数字を見るのが1つの方法です。もう1つは卒業生の数です。例えば WMU 等の大学や IMLI 等の新しくできた機関の卒業生の数、何らかの研修を受けた人（受講生）の数、援助を受けた国の数などを見るという手段も確かにあります。ただ、果たしてそれが技術援助を評価する一番良い方法であるか、ものさしになるかと言うと、恐らくそうではないでしょう。海上での事故がゼロになることが一番良い評価になると思います。

《質問者②》

国土交通省海事局安全基準課の矢加部と申します。WMU の卒業生です。一卒業生として質問をしたいと思います。非常に説得力のあるプレゼンテーションをありがとうございました。とても興味深く聞きました。私が WMU にいた時にとても感じていたことですが、協力ということを考えた際、根本的な問題として、それぞれの文化、哲学、宗教などのバックグラウンドが非常に問題になると思います。これは IMO の中でも問題視されているのでしょうか。もし問題視されているとすれば、何か具体的な対策があるのでしょうか。

《ピメンテル女史》

質問の趣旨を再度確認したいと思います。もちろんこれは難しい問題ですが、IMO はあくまで技術を中心とした機関であり、私達は技術的な援助を中心に行っています。例えばハルの厚みをどうするかという場合、文化的、宗教的な側面は全く関係なく、インドネシア、イラン、フィリピン、ノルウェー、いずれも同じであるはずだと考えます。WMU でのプログラムは色々ありますが、どのような側面を言っているのでしょうか。例えば、IMO はアフリカを主に技術援助の対象として考えています。IMO に限らず国連の多くの機関がアフリカを中心においています。そのような援助を最も必要としている、また最も悲惨な状況に置かれているのがアフリカだからです。具体的にどのような援助形態のことを言っていますか。

《質問者②》

WMU の中の話ではなく、IMO が行う協力の根底にある問題だと思います。例えば教育が分かりやすいと思います。船殻の厚さは当然一緒であるべきですが、もっと根底の、ポリシーなどに関する話なのですが。

《ピメンテル女史》

残念ながら私はその質問に対して答えられる立場にありません。WMU も IMLI も、確かに IMO が設立した機関ですが、現在は完全に IMO から独立して運営されています。IMO が果たす役割は非常に限定的で、WMU に対する資金提供が途切れることなく継続されることを担保することが中心です。WMU の卒業生ということであれば、もし必要ならば、WMU に対して自ら提言してはどうでしょうか。または事務局長に意見を言っても良いと思います。私はあくまで技術協力が専門で、今の内容は私の専門外になりますので、もしこの先 WMU のコーディネーター等とロンドンで会う機会があれば、この話をしたいと思います。

《質問者③》

海洋政策研究財団（Ocean Policy Research Foundation）の工藤と申します。世界海事大学（WMU）にどれ位日本が貢献していると思いますか。毎年 100 人が卒業していますが、何人だと思いますか。まず、その認識をお聞かせ下さい。

《ピメンテル女史》

残念ながらデータを持っていませんが、私は WMU＝途上国のための大学と思っていたので、日本の方がいたこと自体に大変驚いています。日本は先進国であり、我々は教わらなければいけない立場にあると思っていたので、大変意外に感じています。

《質問者③》

日本の貢献が 100 人のうち何人なのか、何人の途上国の学生に日本が奨学金を出していると思いますか。

《ピメンテル女史》

確かに、かなり数は多いと思います。その点に関しては皆さんにお礼を申し上げます。かなりのフィリピンの学生を含めて、WMU の卒業生は日本の資金のおかげで勉強が出来たと思います。インドネシアで 4 月にハイレベルの IMO のミッションを受け入れましたが、その際、WMU の同窓会も同時に開催されました。その時は 62 人位の卒業生が集まり、多くの人は笹川財団の援助のおかげで卒業することが出来たと話していました。

《質問者③》

日本の外務省のこれまでの方針として、バイの援助を比較的重視していましたが、マルチの援助はそれほど熱心でなかったというのはご指摘の通りです。例えば IMO に日本が寄付しても、これによって色々な援助を受けた人は、IMO には感謝しても、日本にはあまり感謝しないような感じがします。日本以外にもバイを重視する国はたくさんあり、アメリカをはじめ他の先進国でバイの援助が主流である国は多いと思います。ブレンダさんのご意見はいかがでしょうか。

《ピメンテル女史》

IMO と日本のパートナーシップを是非実現して欲しいと我々が要請しても、日本が既に行っていることをやめて乗り換えて欲しいということではありません。具体的に「これに限っては日本と IMO が一緒にした方が良い」という技術援助分野があれば、是非一緒にやりたいということです。「技術援助疲れ」の間

題もあるので、是非この点を検討頂きたいと思います。現在、かなり重複している部分が多いのです。日本がある特定の分野で援助していた、ところが IMO も似たようなことを、同じ国で援助していることが後になって分かるケースが結構あります。IMO は特にリソースが乏しいので、日本が援助していることを知っていれば、あえて同じようなことは行いません。IMO が目指すこととの整合性がとれていれば、お任せしたいと思います。例えば海上安全のインフラ作りに関して日本が援助していたとして、一方、IMO はトレーナーのトレーニングをしている場合には、別々に調整を図りながら一緒に援助を行っていけば良いと思います。しかし、両方とも同じようなトレーナーの研修をしているのであれば、重複を避けるために、共同で一本化する等の試みが必要になると思います。マルチで援助を行うと、なかなか日本が感謝されないということですが、決してそうではありません。我々は決して、日本からの援助を受けながら、あたかも IMO が全部しているかのような顔をすることはありません。例えば IMO とシンガポール、IMO とオーストラリアがこういうことをしている、と前面に出します。報告または記録する場合も、例えば技術協力委員会でも、必ず記載するようにしています。次の6月に開催される委員会は確か 57 回目になると思いますが、この記録を試しに見て頂くと、日本がこの貢献をしたということはきちんと記載されますし、アジアにおいて具体的にこのようなことを日本が行っていて、我々はこれに対して感謝をしているということがきちんと書かれるはずです。フィリピンも然りです。例えば私の地域オフィスをマニラに設けるにあたり、フィリピンも色々な貢献をしているということも、きちんと認知されています。IMO の文書を見て頂ければ、その点を確認できると思います。

《質問者③》

ピメンテルさんがフィリピンにいらっしゃるということで、アジア全体に対する日本の貢献ぶりが、次第にロンドン側においても発表される方向にあることを非常に歓迎します。日本は国ベース（JICA、外務省等）の支援以外に、先程言及された笹川財団の存在により、国以外の民間の団体が技術援助を行っています。国以外の、各国の民間の団体または会社によって成される援助を、IMO はどれだけ把握していますか。これが最後の質問です。

《ピメンテル女史》

残念ながら私はきちんと答える自信がありません。1つの例として、IMO は

インターフェリー（Interferry）と MOU を交わしています。インターフェリーはバングラデシュにおけるプロジェクトを行っています。ご存知の通り、インターフェリーは民間の団体です。インターフェリーがどの位のお金を出しているかについて、どのような形で IMO に報告がなされているか、残念ながら私は知りません。しかし何らかの定量化する形で、報告されているはずですが、技術協力委員会でペーパーとして提出され、後に理事会ならびに総会に提出され、記録に残るものですから、インターフェリーからこの金額を寄付したということを提示し、IMO はそれを受けて感謝しており、またきちんと認識される形で記録に留めていると思います。特にお金を出す場合は分かりやすいのですが、人やその他の形での協力では、なかなか分かりにくいので、きちんと技術協力委員会の文書に反映する仕組みが出来ていると思います。私はその答えがありませんので、持ち帰り、この点を確認したいと思います。いずれ日本と MOU の協議を進めるにあたり、恐らくその話題も出るとしますので、きちんと確認したいと思います。

《質問者④》

国土交通省海事局運航労務課の斎藤と申します。プレゼンテーションをありがとうございました。今度の方向性として、パートナーシップの中で ASEAN という枠組みが出ていましたが、IMO の技術協力と ASEAN という枠組みは、今後強くなっていくとお考えでしょうか。また他の国際的機関とのパートナーシップ、連携についてどうお考えですか。

《ピメンテル女史》

パートナーとして、ASEAN というのは大変重要であり、ものによっては特に IMO の条約の実施という事を考えた場合には、地域協力という形を取るのがベストであるというケースもあると思います。例えば、今すぐに思いつくのが、原油流失の対策や、搜索救助といったような分野があると思いますが、これは一カ国単独では出来ません。また、海上安全も同様だと思います。ですから、ものによっては地域協力という形態が一番良いと思いますし、それに際して地域プログラムという形でやるのがベストであるということで、私どもは ASEAN との協力を、今も今後も強化していきたいと思っています。ASEAN そのものが地域の組織・機関としては大変強力なものですので、それだけに。ASEAN を使いたいと思います。そしてねがわくば ASEAN の加盟国の中においても、様々な

ばらつきがあり、先進国やそうでない国々がありますので、そうでない国々はいち早く先進国にキャッチ・アップ出来るようにしてもらいたいという主旨もあって、ASEAN 等を使います。もう 1 つのメリットとしては、一気に事を進めることが出来ます。我々は ASEAN 相手に仕事をし、ASEAN はひいては各加盟国に働きかけるというメリットもあると思います。もう 1 つは地域全体が主体性を持ってプログラムに取り組むというメリットもあります。単独で、ある一カ国が自分流のやり方で原油流失に対応するのではなく、調整の図られた地域としての取り組みが出来るという意味でも、ASEAN と IMO への連携というのは今後も強化していくべきだと思います。我々がよく見るのは、例えば ASEAN が何かをする、あるガイドラインないしはオーディットベースの船舶の検査などで、これは強制的なものではありませんが、自主的にやっているプログラム、プロジェクトがありますが、それを我々が助けるような形で進めて行くというやり方が良いのではないかと思います。ですから、例えば今申し上げたようなものに関しては、ロンドンから資金が出ます。彼らにやらせても、それを賄うだけのお金が ASEAN にはありませんので、我々の方から拠出をし、実際に実施するのは ASEAN であるという形態を取っています。言うなれば、ASEAN というのは IMO のさまざまなプログラム、プロジェクトの実施機関、コーディネーション機関、そして円滑化を図るための機関であるという位置づけになっていると考えて良いと思います。

それからもう 1 つここで強調したいことがあります。そもそも IMO が何故、技術援助をするかという理由ですが、これは IMO 条約の批准、実施をして欲しいということが根本的狙いとしてあります。ですから、出来るだけ多くの国々に批准をして欲しいし、実施して欲しいという気持ちからこのような援助を行っているということを是非理解してください。日本の場合、援助をされる理由というのは、それ以外の目的も当然あると思います。その国の海事セクターをもっと発展させたいという主旨もあると思います。ですからあくまでも、IMO が日本とパートナーを組んで援助・技術協力をするという分野は限定されます。今申し上げた狙いに沿った援助のみをやるということで、例えば港湾の設備とインフラの開発等といったようなもの、また色々なテーマ別のプロジェクトがあると思います。こういったものに関して IMO は、日本とのパートナーシップを組もうというつもりはありません。設備のセキュリティ等も含めて、IMO の付託義務の範疇にはありませんので、我々と一緒にやって頂く必要もなければ、

意図ありません。それからもう一つ、ASEAN と IMO とは既に一緒に4つのプロジェクトを完成させています。これはいずれも ASEAN から要望があつてやったものであり、IMO の方からこれをして欲しいという依頼をしたものではありません。あくまでも、ASEAN の方から協力をして欲しいという要請があり、それに基づいてパートナーとして一緒にやったものです。

《質問者⑤（国土交通省海事局外航課 石原国際機関条約対策室長）》

ブレンダさん、非常に広範囲にわたる技術協力のご説明をありがとうございました。質問の前に先ほどの、OPRF の工藤常務のご指摘で、私の知っている範囲で申し上げますと、IMO の TC コミッティーが来月ロンドンで開かれますが、そこに出されている文章にも、国以外の民間団体が行っている色々な TC 活動について報告が行なわれています。日本に関して言えば、笹川財団、これは今日のブレンダさんの講演でも、前半部だったかと思いますが、笹川財団の貢献については言及されましたが、この笹川財団の WMU への貢献というのは非常に特記されていますし、OPRF の WMU 関係の貢献、それからクラス NK の貢献について IMO の TC 委員会でも報告がなされることになっています。今回のブレンダさんの講演はある意味、日本の国是というのが、何回が言葉として出てきていましたが、それはある意味ショッキングで、センセーショナルだったかと思います。一方、日本がアジアで非常にバイラテラルの TC をやっている、という状況を非常に認識して頂いていると私は受け取りました。それは日本の活動を理解されているということで、非常に喜ばしい事だと思いました。それから、冒頭にも申し上げましたが、日本はそういう形でバイラテラルの技術協力というのは非常に旺盛にやっていますが、一方 IMO との連携、IMO の技術協力が、ここ十年位で非常に急速に拡大して来ていると思いますが、その IMO の技術協力との連携を行う余地があるのか。行うとしたら、どのようなメリットがあるかを検討していかなければならないテーマかと感じています。前置きが長くなりましたが、私の質問は、ブレンダさんがおっしゃった色々のセミナーでの海事専門家をアジアで自ら供給すべきというのは非常に共感し得るところです。そこで、質問ですが、現在アジアで行われている色々のセミナーへの専門家の派遣をするに際して、専門家のアイデンティフィケーションはどうようにされているのでしょうか？その具体的なプロセス、やり方について教えてください。

《ピメンテル女史》

まず、第一に申し上げなくてはならないのは、例えば WMU に対する技術協力に IMO は大変感謝しています。そしてそれがきちんと文書に記録されているということ、そしてそれが各加盟国に対しても示されているということ、きちんとクレジットがされているということ、日本を含めてですが。これはおっしゃって頂いたとおりだと思います。その点皆様に是非ご理解頂きたいと思います。前置きはそのくらいして、専門家の派遣をいかに特定するかということ等に関して、先程専門家のプールがあると申し上げましたが、私は色々なところを廻りますので、例えばあるところに行って、この人はこのテーマであれば話させればかなりうまいというようなことが分かります。そうするとその人に対して色々な話をした上で、経歴書を出してもらおう。それを1つの参考として見て、もしこの人なら起用できると思ったら、本人に対して、この分野の専門家のニーズが出てきた場合にはご連絡をするかも知れませんということで、経歴書を提出後、その後要望があった場合にはそのような人に当たるという可能性があります。ただ一番良いのは政府のお墨付きがあり、きちんとした道筋を通してやるということが一番良いと思いますので、基本はそういった形でやっています。例えば、ASEAN において現にあったプロジェクトですが、マレーシアがコーディネーター役をかって出て、そこでさまざまな海事に関する法的・行政スタッフの為のトレーニングを行いました。マレーシアがコーディネーターで ASEAN 各国が参加するようなトレーニングでありました。そこで、講師、専門家として起用されたのがマレーシア人 2 名でした。後になって、研修生の方からとても良かったと言われました。これは ASEAN 全体を対象にしたセミナーでしたので、国別にやって欲しいという要望がありました。そこで私どもの方からマレーシアの運輸省ならびに海事局にあたって、このような要請が来ていますが、マレーシアと IMO の間で MOU を交わして、ASEAN 各国で同様のことをやってくれるように要請しました。コーディネーターのような役割を私が果たしたのですが、結果はかなり良い反応でしたので、恐らくやってくれると思います。2 人の専門家をその際には派遣してもらい、その費用は全てマレーシアの負担になり、一方研修生に関しては、受け入れ国が全て費用を賄うという取り決めになります。そのような形で一つ実現するわけです。いったん 2 人のマレーシアの専門家が経験・実績をおさめると、この次は、例えばアフリカで同様のテーマで同様のセミナーを行いたいといった場合、もう名前は登録されているので、このような有望な人材はロンドンに CV「略歴書」を私宛に送ってもら

い、登録される形になるので、クリックするとその方々の名前が専門家として出てきます。もちろん専門家として採用するためにはマレーシアとの MOU を交わし、且つこの二人の審査がありますが、専門家を審査するパネルがあつて、そこで経歴等を見て、OK が出れば登録のリストに載ります。申し上げたとおり、アフリカで同様のトレーニングがあつた場合には、その IMO のリストをクリックするとこの 2 人の名前が出てくるような流れになっています。ただ、何分にも、もし場所がアフリカであつた場合には、恐らく交通費を考えた場合には、ヨーロッパの人間を送り込んだ方が安いでしょうということで、アフリカの場合にはマレーシアからわざわざ行くというよりはむしろヨーロッパの専門家が行く可能性が大だと思います。いずれにせよ、そのようなプロセスがあるということで、お分かり頂ければ幸いです。

先程、図式で説明したとおりなのですが、私ども ITCP というのは 2 年に一度、予算を組んで何を取り上げるか決めます。ところが予想だにしていなかったことが突如起こるということも無いとは言えません。当初含んでいなかったような項目が出て来る、ないしは予算の付いていないような何かが起きるといった場合、通常であれば次の 2 年まで待ってもらうのが一般的ですが、例えばベトナムの方から突如、捜索・救助に関する何かリクエストが来てしまったが、予算が取れていない、もともと予算が付いていないような場合は、次の 2 年まで待ってくれと言う以外に、例えば日本にその種の専門家がいる場合は、IMO とパートナーを組んで何かしてあげましようと言ってくれるならばその場合は次の 2 年を待つこと無くすぐに行動を起こすことが出来ることになります。ですから、その場合は IMO を一緒にやるというのは、我々としてはあるモデルコースに則ってプログラムをやって欲しいというやり方が一つあります。ですから、それに則ってやるための基本路線を提供するという意味で IMO が協力をさせて頂きます。そして、その中身に関しては日本にお任せします。これはあくまで、交渉ベースで決めていくことですが、そういったことも今後考えられないとも限りません。もう一つ、場合によってはもはや IMO から色々な研修、セミナーを受けるだけのお金が無い。例えば受講生の交通費なども国で賄えなくなった場合、特に受講生が遠いところから通ってくる場合は、宿泊費・食費等を国が出せないののでセミナーをやめて欲しいという要望がある国から来た場合、このようなセミナーは、本当は必要なのですが、お金が無い故にやめざるを得ないという状況に陥った場合には、我々が例えば日本、オーストラリア、アメ

リカなどにセミナーの継続のための助けをお願いするケースもあります。そのような場合も、そのための MOU を結ぶというケースも考えられます。もう一つが監査ですが、IMO の条約の実施に関する監査の部分も大変重要な分野ではないかと思います。既に日本で 1 つ地域のセミナーが開催されましたが、場合によっては今後このようなテーマに関する MOU を、日本と IMO との間で交わすことも一つの可能性としてご検討いただければと思います。

《司会》

ピメンテルさん、どうもありがとうございました。時間も過ぎていきますので、ここまでにしたいと思います。この後、パーティションの向こう側で飲み物・軽食を用意してありますのでどうぞ。質問などがありましたら、その機会をご利用ください。

それでは、これを持ちまして講演会を終了いたします。



<講演後の懇親会の模様>