



平成 2 1 年度

「東京 MOU に隣接する PSC 地域組織への専門家派遣」

インド洋 MOU への専門家派遣事業報告書



財団法人 東京エムオウユウ事務局

目次

I	事業の目的	-----	3
II	初年度の活動概要	-----	4
III	今後の予定と課題	-----	6

添付資料

1	イランでの事前調査報告書	-----	7
2	イランでの研修報告書	-----	15
3	インドでの事前調査報告書	-----	42
4	ケニアでの事前調査報告書	-----	50



I 事業の目的

財団法人東京エムオウユウ事務局は、「アジア太平洋地域の寄港国検査（Port State Control : PSC）に関する覚書」が1993年12月に締結されたのを契機に、設立されました。この覚書は東京で締結されたため、通称、「東京MOU」と呼ばれています。現在18カ国・地域が加盟していますが、東京MOUの目的は加盟した海事当局が協力してサブスタンダード（基準不適合）船を撲滅し、海上安全や海洋環境の保全を確保することです。

この目的を達成するには、PSCを執行する各国職員の養成や能力向上が不可欠であり、本財団は、1994年の設立以来、域内各国で研修やセミナーを実施してきました。この効果もあり、東京MOU域内の検査件数は、先行した欧州のPSC地域組織（通称パリMOU、1982年設立）に肩を並べるまでになりました。また、最近では、国際海事機関（IMO）の要請を受け、発展途上にある世界各地のPSC地域組織からの研修生を基礎研修コースに受け入れています。

東京MOU域内の検査件数は伸びて来ましたが、中国などの経済発展により入域隻数は近年大幅に増え、検査できない船も多く存在します。東京MOU域内の検査体制を一層強化する必要がありますが、各国とも職員の大幅な増員は難しい状況です。また、研修等によって検査技術の向上を図り効率を上げる努力も続けていますが、限界もあります。

未検査の船を減らす方策として、隣接する地域組織（インド洋や南米などのMOU）と連携を図り、東京MOU地域と隣接地域を往来する船舶に対する検査を確実に実施することが考えられます。しかし、インド洋MOUなどの検査件数は東京MOUの四分の一程度と少なく、検査技術も十分とは言えません。このため、日本財団の支援を得て、隣接するPSC地域組織に東京MOU域内の専門家を派遣し、能力アップを図る事業を平成21年度から始めました。

平成21年度から3カ年計画でインド洋MOUの数カ国へ専門家を派遣、現地で研修を実施することとしています。本報告書は、初年度の活動をまとめたものです。専門家を派遣していただいた豪州及び日本の海事当局に感謝いたします。

II 初年度の活動概要

1. 事前調整

- 1) 平成21年4月20～24日に開催されたIMO旗国小委員会に出席した際、インド洋MOU事務局長と本件に関する打合せを行いました。その結果、受入れ側での諸行事や地理的問題等を勘案し、最初にイランで研修を行い、その後、インド、ケニアで研修を行うことなどについて合意しました。
- 2) 同小委員会に出席していたイラン代表と、事前調査の時期などについて打合せを行い、5月中旬から下旬にイランへ当財団から事前調査チームを派遣することにしました。

2. イランの事前調査

- 1) 平成21年5月28日～6月3日にイランのテヘラン及びバンダールアッバスを訪問し、研修計画について協議を行うとともに、研修施設などの調査を行いました。協議の結果、同年11月14～25日に研修を行うことになりました。また、研修施設などに大きな問題は無いことを確認しました。イラン事前調査の詳細については、添付1をご覧ください。
- 2) 訪問時のイランは治安も良かったのですが、同年6月12日の大統領選挙後の混乱で治安が悪化し、計画通り研修を実施できるか危惧されました。イラン側とはEメールで常時連絡を取り合い、状況の把握に努め、計画通り研修を実施することにしました。

3. イランでの研修

- 1) 平成21年8月24～27日に開催された東京MOU・PSC委員会の際、イランへの専門家派遣について各国に打診したところ、豪州、日本、韓国、チリ、ニュージーランドなどが前向きな姿勢を示しました。その後、諸般の事情を考慮し、豪州と日本から各2名、合計4名の専門家をイランへ派遣することにしました。また、イラン及び専門家との調整を行うため、当財団職員1名を派遣することにしました。
- 2) 研修は同年11月14～25日に開催され、イラン、南アフリカ、モーリシャスから35名の研修生が参加しました。開催直前、派遣予定の豪州専門家1名にパスポートに関する問題が発生し派遣できないことになり、また、ケニアの研修予定者が突然死亡し、参加できませんでした。
- 3) 研修は無事終了し、研修生からは研修の継続を期待する多くの声がありました。インド洋MOUには東京MOUのような研修システムが無く、外部専門家から講義や実船訓練を受け、討議する機会が非常に貴重なものであったようです。
- 4) 派遣された専門家からは、実船訓練を考えると研修生の数が多すぎるなどの指摘がありました。また、専門家は、イランのPSCに関する問題点と改善策をとりまとめ、

イラン側に提出しました。イラン研修の詳細については、添付2をご覧ください。

4. インドの事前調査

- 1) 平成22年1月21日～27日にインドのムンバイ及びコチンを訪問し、研修計画について協議を行うとともに、研修施設などの調査を行いました。協議の結果、同年10月4～15日に研修を行う予定になりました。また、研修施設などに大きな問題は無いことを確認しました。インド事前調査の詳細については、添付3をご覧ください。
- 2) 今後、インド側とEメール等で連絡を取り合い、詳細スケジュールなどを詰めて行く予定です。また、派遣専門家について、東京MOU各国との調整を進める予定です。

5. ケニアの事前調査

- 1) 平成22年2月17日～24日にケニアのナイロビ及びモンバサを訪問し、研修計画について協議を行うとともに、研修施設などの調査を行いました。協議の結果、平成23年1月31日～2月11日に研修を行う予定になりました。また、研修施設などに大きな問題は無いことを確認しました。ケニア事前調査の詳細については、添付4をご覧ください。
- 2) 今後、ケニア側とEメール等で連絡を取り合い、詳細スケジュールなどを詰めて行く予定です。また、派遣専門家について、東京MOU各国との調整を進める予定です。



III 今後の予定と課題

初年度は、イランへ専門家を派遣し研修を行いました。次年度は、インド及びケニアに専門家を派遣し研修を実施する予定です。イラン研修には3カ国が参加しましたが、インド及びケニアにもそれぞれ数カ国が参加すると考えています。3年目の専門家派遣については、イラン、インド及びケニアの研修への参加状況や交通の便などを考慮し、研修の実施場所を選定する予定です。

イランは、専門家に同国PSCの問題点を指摘してほしいと要請しました。ケニアでも同様の要請がありました。ケニアはPSC職員を増員する予定ですし、インドも東京MOU域内のPSC職員数に関心を示していました。本年度訪問した各国とも、PSCを充実強化したいとの意向を持っています。ただし、予算等の制約もあり、簡単ではないようです。PSC充実強化に協力できることがあれば、可能な限り協力したいと考えています。

インド洋MOUには14カ国（インド、イラン、スリランカ、ケニア、南アフリカ、スーダン、タンザニア等）が加盟していますが、貧しい国も多く、研修に参加したくとも参加する旅費が確保できない国も多いとの状況をインドやケニアでは聞きました。このような国への対応は、今後の検討課題と考えています。

インド洋MOU地域と東京MOU地域とを往来する船舶は多く、インド洋MOUで適切なPSCが実施され、安全な船が増えれば、東京MOUの負担は軽くなります。しかし、イランでの研修状況を踏まえると、PSC職員の能力をもっと向上させる必要があるようです。今後の研修の状況も踏まえ、PSC職員の能力向上についてインド洋MOUがなすべき事項や東京MOUとして可能な協力方法について検討したいと考えています。

添付 1

イランの事前調査報告書

現地日程表

日	項目	場所
2009年5月28日(木)	移動(東京～テヘラン)	
2009年5月29日(金)	資料準備	タージマハール ホテル
2009年5月30日(土)	<ul style="list-style-type: none"> ● イランでの研修計画について関係者とのミーティング(出席者名簿は別紙) ● テヘラン研修施設視察 	港湾海事庁(Port and Maritime Organization, 略称 PMO)
2009年5月31日(日)	資料整理・準備	タージマハール ホテル
2009年6月1日(月)	移動(テヘラン～バンダール・アッバス)	
2009年6月2日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● バンダール・アッバスでの実船訓練)について関係者とのミーティング ● バンダール・アッバス研修施設視察 	バンダール・アッバス港湾海事局 (Ports and Shipping Authority)
2009年6月3日(水)	移動(テヘラン～東京)	

1. 調査場所

テヘラン（港湾海事庁（PMO）、同庁研修施設及び市内宿泊施設等）

バンダール・アッバス（港湾施設、研修施設及び市内宿泊施設等）

2. 現地調査派遣者

1) 中崎 郁夫 財団法人 東京エムオウユウ事務局 専務理事

2) 秋元 文子 財団法人 東京エムオウユウ事務局 業務課長

3. 調査概要

3.1 PMO との会議

① Ali Akbar Safaei 安全局長(Director General of Maritime Safety & Marine Protection、PSC・旗国検査、捜索救助、汚染防除を担当)等と会議を持った。まず、東京 MOU の活動状況・技術協力プログラムを紹介するとともに、イランの組織、PSC 及び FSC（旗国検査）の状況等について説明を受けた。

② 2008 年のイランの PSC 及び FSC の状況は次のとおりであるが、PSC 検査率 50% 程度等からみて相当しっかりした検査体制にある。

a) 500GT 以上の PSC（検査率は 49%、Detention 率は 16%）

寄港隻数	検査対象隻数	検査隻数	航行停止処分隻数
6,773	2,611	1,269	202

b) 500GT 未満及びペルシャ湾の伝統的帆船の PSC（検査率 67%、航行停止処分率 33%）

検査対象隻数	検査隻数	航行停止処分隻数
670	449	148

c) 500GT 以上 FSC（RO が定期的検査、PSC と同様の方法で PMO が検査—有効期間 3 か月、他 MOU で航行停止処分された場合は特別検査）（検査率 96%、航行停止処分率 32%）

寄港隻数	検査対象隻数	検査隻数	航行停止処分隻数
1,072	212	195	71

d) 500GT 未満及びペルシャ湾の伝統的帆船 FSC（検査率 86%、航行停止処分率 36%）

検査対象隻数	検査隻数	航行停止処分隻数
8,194	7,043	2,539

③ また、カスピ海でも PSC を行っており、将来的には関係国と MOU を作りたいとのことであった。

④ 状況説明の後、イランでの研修計画について協議し、次のような計画とすることで、合意した。

e) 研修名 :

Inter-Regional Advanced Course on PSC

Tokyo & Indian Ocean MOU

supported by Nippon Foundation

f) 開催期日 : 2009 年 11 月 14 日 (土) ~25 日 (水)

g) 開催場所 : 前半講義—テヘラン、後半実船訓練—バンダールアッバス (イラン南部の最大港湾都市)

h) イランの費用負担

i. 研修用施設及び設備 (マイク、プロジェクター等)

ii. 研修期間中の昼食及びコヒーブレイク

iii. テヘランからバンダスアッバス間の航空賃及び研修施設と宿泊施設間の交通費

iv. 教材のコピー (ただし、2 週間以内にイランに提出)

v. (バンダスアッバスでの専門家の宿泊代負担を検討)

i) 東京 MOU の費用負担

i. 専門家派遣の航空賃、宿泊費 (上記 iv はペンディング) 及び日当

ii. 1 夜デーナーパーティー

j) VISA 発給

本件協力は技術協力のため、イスラエルを除く国の専門家に対しては VISA 発給に問題はない。しかし、発給までに時間を要する国もあり、早めに連絡してほしいとのことである。

k) 研修生数

研修生数は、実船訓練を効果的に行うため、30 名程度とした。イラン以外の研修生は、10 名程度を考えているとのことであるが、イランとインド洋 MOU 事務局で協議することとなった。しかし、将来、ケニアやインドで研修を実施するのであれば、オマーンやイエメンがノミネートするのではないか。なければ、イラン職員の希望者が多い (現在 60 名以上の PSC 職員、将来の候補者も) ので、30 名の枠は全部使う。

l) 実船訓練

基本的に、30 名を専門家の人数に対応したグループに分け、イラン PSC 職員が PSC を行い、専門家及び他国研修生はそれを観察、その後、討議する方式とした。ただし、外国籍船舶がグループ数だけない場合は、イラン籍船を対象として、専門家及び研修生が船内外を観察、その後、討議する

方式とした。

3.2 研修施設等の調査

- ① テヘランには、本庁から車で 30 分程度の場所に操船シミュレータ等を持つ研修施設があり、会議室及び講堂がある。マイク・プロジェクター等もあり、30 名程度の研修は十分できる。昼食やコーヒー・ティー等も出せる。ただし、宿泊施設は無い。夜のレセプションは、通常この施設ではやらないが、ケータリングでできないか検討する。
- ② 実船訓練予定地のバンダール・アッバスは、テヘランから 1500km、飛行機で 2 時間弱のイラン南部、ホルムズ海峡に面した所にある。イランの国内路線は、1~2 時間程度の遅れは日常的とのことで、今回調査でも機材トラブルで 5 時間出発が遅れ、帰路も 1 時間程度遅れた。余裕のある日程編成が必要と感じた。
- ③ バンダール・アッバスには、6 つのバースとタンカー用施設がある。バースは、General Cargo、Container、Bulk に分かれている。調査時には、タンカー 2 隻、コンテナ 4 隻、バルク 2 隻、一般貨物 4 隻が停泊中であった。タンカー・コンテナはほぼ毎日出入りがあると言っていた。なお、最近、イラン籍から香港、マルタ等に転籍する船が多く、イラン船は少なくなっているとのことであった。
- ④ STCW 等船員関係の研修・試験を行う施設があり、プロジェクター等もある。また、ゲストハウスがあり利用できる。今回宿泊したホテルは 65US\$/泊。ただし、ゲストハウスの部屋数は 24 で、専門家 1 人 1 室、研修生 2 人/室として 18~20 室必要で、研修時期に確保できるかイラン当局部内で検討することとなった。その他、外国人が通常宿泊するホテルは 2 つほどある。なお、ホテル・ゲストハウスでは、インターネット接続はできなかった。事務所や研修施設では、接続できる。ただし、通信環境の問題等もあり、接続できないこともある。
- ⑤ バンダール・アッバス港湾海事局には 1 千人弱が勤務しており、PSC 職員は 6 人である。安全関係を担当する次長(Mr. Mohammad Hakimi)と面談した。

3.3 港湾海事庁幹部との面談

Ali 安全局長の上司である Mr. Izadian 次官補(Member of the Board & Deputy Managing Director, Marine Affairs)と、最終日に面談した。(英語通訳での面談) 同氏は、研修の開催を歓迎するとともに、イランが改善すべき点を遠慮なく指摘してほしい旨述べた。当方から、実船訓練も予定しており、当方専門家が実際の PSC も見るので、改善点や提案を出せると返答した。また、研修のアレンジ等についても慣れない部分があり、助言がほしいので、事務局も研修に来てほしいとの発言があった。当方から、予算の制限等もあるので保障できないが、検討する旨返答した。

3.4 イランの一般的印象

- ① イラン人は、一般的に非常に親切であり、また、治安も安定しているように感じた。大統領選挙の最中で、テヘランでは街頭キャンペーンをやっており、議論している人々もいたが、喧嘩沙汰のようなことはなかった。一般論として、イランは数々の民族に征服された歴史を持つが、決定的に対立することは無く、他民族の文化も取り入れ生きてきており、本来、穏やかな民族なのだとイラン担当者は言っていた。
- ② テヘランのショッピングセンターは夜 10 時頃まで開店している店もあり、女性が多数来店している光景も見られた。道路状況は良く、タクシーも直につかまる。ただし、ドライバーは英語が通じない者が多く、ホテルで書いてもらったメモやペルシャ語表記の地図が必要。値段は非常に安く、市内の移動であれば、1000 円以内。車は、現地でノックダウンしているフランス及び韓国車が多く、小型車で 15,000US\$程度、日本車は輸入で 20,000US\$以上とのことである。ガソリンは、15 円/l 程度。中国やインド料理店はあるようであるが、ガイドブックにあった日本料理店は閉鎖していた。イラン料理店は、高級から庶民的まで多数あり、8 時頃から賑わう。
- ③ バンダール・アッバスも、治安は良く、道路も良く整備されているように感じた。ショッピングセンターも賑わっており、タクシーも多数走っていた。ただし、外国レストランはないようで、今回はホテル・ゲストハウスのレストランで食事した。最近整備された港湾施設の機材は、中国製であった。
- ④ しかし、当方到着日には、イラン南東部パキスタンとの国境付近の都市 Zahedan で爆弾テロがあり、25 人死亡、120 人が重軽傷したとのニュースがあった。新聞では、米国が裏で糸を引いているとの記事があり、油断は禁物との印象も持った。

テヘラン



安全局長等と面談



担当官等と打ち合わせ



在テヘラン PMO 研修施設講義室



在テヘラン PMO 研修施設外観

バンダール・アッバス



在バンダール・アッバス PMO 研修施設講義室



在バンダール・アッバス PMO 研修施設宿泊棟



バンダール・アッバス港



バンダール・アッバス港湾海事局次長等と面談

別紙

テヘランでのミーティング出席者名簿

- Mr. Ali Akbar Safaei, Director of Safety and Marine Environment Protection
- Mr. Allah Morad Afifipour, Head of Port/Flag State Control
- Mr. Abdol Hossein Darabian, Head of Training Department
- Mr. Hamid Reza Sabcri, Training Expert
- Mr. Iraj Roozkhosh, Head of Ship Registration & Certification
- Mr. Akbar Rostamani, PSC Expert
- Mr. Ehsan Esmaili, International Conventions Expert

* * *

添付 2

イランでの研修報告書

現地日程表

日	行動	場所
2009年11月12日(木)～ 2009年11月13日(金)	移動(羽田空港～関西空港 ～ドバイ～テヘラン)	
2009年11月14日(土)	<ul style="list-style-type: none"> ● 開講式 ● PSCに関する座学研修 	イラン港湾海事庁(Port & Maritime Organization, 略称 PMO) 研修施設
2009年11月15日(日)～ 2009年11月18日(水)	PSCに関する座学研修	PMO 研修施設
2009年11月19日(木)	PSC 実船訓練準備 ケーススタディ用教材作成	エステグルールホテル(在テヘラン)
2009年11月20日(金)	移動(テヘラン～バンダール・アッバス)	
2009年11月21日(土)	PSC 実船訓練予備講座	在バンダール・アッバス PMO 研修施設
2009年11月22日(日)～ 2009年11月23日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ● PSC 実船訓練(計6隻)及び実習に関する討論会等 ● ケーススタディー 	バンダール・アッバス港 PMO 研修施設
2009年11月24日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● PSC 実船訓練に関する討論会及び実習内容の発表等 ● ケーススタディー 	在バンダール・アッバス PMO 研修施設
2009年11月25日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京エムオウユウの活動報告 ● ケーススタディー ● 閉講式 ● 移動(バンダール・アッバス～テヘラン) 	在バンダール・アッバス PMO 研修施設
2009年11月26日(木)～ 2009年11月27日(金)	移動(テヘラン～ドバイ～ 関西空港～羽田空港)	

1. 現地派遣者（敬称略）

講師

- 1) Carlo Di Meglio, Principal Regional Port Marine Surveyor, Maritime Operations-West, Maritime Operations Division, Australian Maritime Safety Authority (AMSA)
- 2) 寺田 尚 国土交通省 東北運輸局 海上安全環境部 首席外国船舶監督官
- 3) 青木 政秋 国土交通省 近畿運輸局 海上安全環境部 外国船舶監督官
コーディネーター
- 1) 秋元 文子 財団法人 東京エムオウユウ事務局（事務局） 業務課長

(注) 当初、AMSA からは 2 名の講師を派遣する予定であったが、1 名について渡航直前にパスポートに問題が発生し、渡航不能となった（同人はイラン出身者で豪州とイランのパスポートを所持していたが、イランパスポートの更新に必要な書類が間に合わない等の理由）。

2. 日程

2.1 開講式

- a) 2009 年 11 月 14 日（土）午前 8 時半より、テヘランの PMO 研修施設に於いて開講式を開催した。最初に、PMO を代表して、Ali Akbar Safaei 安全局長 (Director General of Maritime Safety & Marine Protection) から祝辞をいただいた。引き続いて、Carlo Di Meglio 氏 (AMSA) が講師陣を代表し挨拶を行い、東京エムオウユウ事務局長の挨拶を秋元文子が代読した。
- b) その後、研修参加者及び講師が、PSC の経験年数、講師歴などに関する自己紹介を行った。

2.2 研修参加者

研修参加者は 35 名で、うち 2 名が南アフリカ共和国、1 名がモーリシャス共和国、残り 32 名はイラン国内からの参加であった。ケニアからも参加する予定であったが、直前に本人が死亡し、参加不能となった。全参加者リストは、別紙 1 の通りである。

2.3 座学研修

① 時間割

開講式の後、事務局と PMO で事前に合意した時間割に基づき、講義を開始した。なお、時間割は、現地での状況を考慮し内容を一部修正し、最終的には別紙 2 とした。

② 各種アレンジ

- a) 参加者を 4 グループ（8～9 人／1 グループ）に分け、各グループにリーダーを置き、グループ討論の際のまとめ役・発表役を担わせた。各グループには、

海上人命安全条約(SOLAS)、海洋汚染防止条約(MARPOL)、PSC 手順書(IMO 決議 A.787(19)) を各 1 冊配布し、参照できるようにした。また、全体討議を円滑に行うため、各グループには 2・3 本のマイクロフォンを設置した。

- b) 研修参加者と講師には、事前に事務局から PMO へ送付した全教材が印刷されて配布された。
- c) 研修施設の教室外に、インターネットに接続できる PC2 台を設置し、休み時間等に適宜関連事項を調べることができるように配慮した。

③ 講義内容

1 日目 (11 月 14 日 土曜日)

開講式に引き続き、Di Meglio 氏 (AMSA) が、SOLAS 等 PSC 関連条約の概要に関する講義を行った。また、同氏は、いくつかの欠陥事例を写真で紹介し、PSC 職員として取るべき措置について、グループ毎に討論・発表させた。

2 日目 (11 月 15 日 日曜日)

午前、Di Meglio 氏 (AMSA) が、以下の講義を行った。

- SOLAS 第 I 章 一般規定
- 同第 II-1 章 構造 (構造、区画及び復元性並びに機関及び電気設備)
- 同第 II-2 章 構造 (防火並びに火災探知及び消火)

午後、寺田氏 (国土交通省) が、以下の講義を行った。

- 同第 III 章 救命設備
- 同第 IV 章 無線通信
- 同第 V 章 航行の安全

3 日目 (11 月 16 日 月曜日)

午前、Di Meglio 氏 (AMSA) が、以下の講義及びケーススタディを行った。

- 操作要件

午後、青木氏 (国土交通省) が、以下の講義を行った。

- 同第 IX 章及び ISM コード 船舶の安全運航の管理及び国際管理コード

4 日目 (11 月 17 日 火曜日)

午前、IMO 監査員の資格を持つ南アフリカ共和国からの参加者 Saroor Ali 氏が、他参加者の要請により、IMO の組織に関する講義を行った。

続いて、寺田氏（国土交通省）が、以下の講義を行った。

- 同 X1-2 章及び ISPS コード 海上の安全性を高めるための特別措置第 2 規則及び国際保安コード

午後、Di Meglio 氏（AMSA）が、以下の講義を行った。

- 満載喫水線に関する国際条約（Load Line）
- 1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW）

5 日目（11 月 18 日 水曜日）

午前、青木氏（国土交通省）が、以下の講義を行った。

- MARPOL 付属書 I 油による汚染の防止のための規則
- 同付属書 II ばら積みの有害液体物質による汚染の防止のための規則

午後、Di Meglio 氏（AMSA）が、以下の講義を行った。

- 同付属書 III 容器への収納の状態で海上において運送される有害物質
- 同付属書 IV 船舶からの汚水による汚染の防止のための規則
- 同付属書 V 船舶からの廃物による汚染の防止のための規則
- 同付属書 VI 船舶からの大気汚染による汚染の防止のための規則

④ 座学研修中の状況と課題

a) 研修参加者

- i. 参加者は、このような機会がこれまでなかったためか、講義の途中でも多くの質問を投げかけた。あまりにも質問が多く、講義を円滑に進行できない等の弊害が出たため、質疑応答は講義の最後のみとした。しかし、講義途中に質問する者が後を絶たず、対応に苦慮した。講義終了後の休憩時間に、講師に質問する参加者も多かった。
- ii 一般的な傾向として、関連条約に関する知識に乏しく、条約の未批准国に籍を置く船に対する対応（条約の初めの部分に規定）等初歩的な質問が多かった。また、自分の船員や旗国検査官としての経験のみに依存した質問も多くあった。このため、講師陣からは、幾度となく、条約の規定を良く読んで判断すべきとの回答がなされた。

今後、質疑応答の時間は講義の最後に設けるよう徹底する、FAQ（良く出る質問）を作成し事前に配布するなどの対応策を検討する必要がある。

b) 講師

講義が広範な範囲に渡り、不得意な分野の講義も受け持たざるを得なかったためか、一部の講義内容に研修参加者から不満が出るとともに、質問に答えられない場面もあった。このような状況では、講師同士が協力しあい、臨機応変に質疑応答等に対応し切り抜けた。今後、講師の指名を早めに行い、十分な準備ができるようにする必要がある。

⑤ 教材

- a) 事前に調整する時間が十分になかったため、内容が重複しているものがあった。
- b) AMSA の講師が欠陥事例の写真を数十枚用意し、講義に活用していたが、分かりやすく、参加者の評判もよかった。

今後、教材の準備を早めに行い、できる限り重複が出ないようにチェックするとともに、視覚に訴えるような教材を充実させる必要がある。

2.4 実船訓練

1 日目 (11 月 21 日 土曜日)

① 開講式

午前、バンダール・アッバースの PMO 研修施設講堂に於いて、実船訓練の開講式を行った。港湾局長から、祝辞をいただいた。実習の時間割は、別紙 3 の通りである

② 事前講義

午前、標準的な PSC 手順を紹介する DVD を上映した後、青木氏（国土交通省）が PSC 手順に関する講義を行った。また、事務局が、船主、旗国等からのアピール（不服申し立て）への対応及び PSC 職員の責任についての講義を行った。

③ 実施要領

午後、翌日の実船訓練の実施要領（下記参照）について、PMO と講師陣が説明した。また、実船訓練に関する各グループのプレゼンテーション用資料の作成要領を事務局が説明した。

- a) 実船訓練を効果的に行うため、参加者を 6 グループに分け、3 グループは実船での訓練、残る 3 グループは研修施設でケーススタディーを行う。
- b) 実船訓練には、各グループに講師 1 名が同行し、研修参加者のリーダー 1 人が通常の PSC を行い、他の研修者はリーダーを適宜補佐する。
- c) 講師やイラン以外の研修参加者は、イラン国内で PSC を行う権限がないため、イラン人職員の PSC を観察するのみとし、気付いた点は訓練終了後の討論会

で指摘する。

2日目（11月22日 日曜日）

① 実船訓練

3グループが、それぞれの船で訓練を行った。実習船の詳細は別紙4の通りである。

3船とも航行停止処分となったため、検査と事後処理に時間がかかり、午後に予定していた討論は翌日午後に延期した。

② ケーススタディー

残る3グループは、研修施設でケーススタディーを行った。

20枚の欠陥（船の全区域をカバー）写真について、その欠陥を見つけた場合、どのように対処するか等を討議した。議論となった主な事項は、24日（火）と25日（水）の討論会に持ち込むこととした。教材は、各講師が持ち寄った写真を活用し、講師・事務局が現場で作成した。

3日目（11月23日 月曜日）

① 実船訓練

実習前に、Di Meglio氏（AMSA）が講師陣を代表し、昨日の実船研修の反省を踏まえ、「異例の長時間を要しており、本日は迅速かつ的確に検査を実施するように」との指示をした。

昨日ケーススタディーをした3グループが、それぞれの船で訓練を行った。

② ケーススタディー

残り3グループは、研修施設でケーススタディーを行った。

③ 討論会

午後、グループ毎に講師を囲み2日間の実船訓練を振り返った。講師陣は、それぞれのPSCについて、数々の問題点等を指摘した。また、各グループは、協力してプレゼンテーション資料を作成した。

4日目（11月24日 火曜日）

① プレゼンテーション

午前、各グループのリーダーが実船訓練に関するプレゼンテーションを行った。訓練で発見した主な欠陥の写真を提示するとともに、そのグループが取ったアクション及び根拠条文を発表した。

その後、発表されたアクションが適切なものであったかどうかについて、全参加者が討議した。講師陣は、討議に適宜参加し、助言や示唆を与えた。

- ② 討議後、講師陣を代表し、Di Meglio 氏 (AMSA) が、以下の講評を行った。
 - a) PSC 職員は、その国を代表する存在であり、個人でないことを自覚すべきである。
 - b) 情緒 (heart) ではなく、理性 (brain) を使うべきである。
 - c) 判断に迷った場合は、条約をひもとくべきである。
- ③ 午後、ケーススタディーに関する討議を行った。参加者代表 2 名が取るべきアクションコードとその根拠となる条約と条文番号をホワイトボードに記し、他参加者及び講師陣が討議した。

5 日目 (11 月 25 日 水曜日)

午前、追加のケーススタディーを行った。

その後、修了証書授与式と閉講式が開催された。PMO を代表して S. Mohammad Hakimi 氏、講師を代表して寺田 尚氏 (国土交通省) から、閉会の挨拶があり、無事 2 週間に亘る研修の幕を閉じた。

2.5 イラン PSC の問題点

講師陣は、実船訓練を通じてイラン PSC に関する問題点を把握し、改善点をまとめ、文書で PMO に提出した。提出した文書 (英文) は、別紙 5 の通りである。以下に、主な事項を示す。

① チェックリスト

調べるべき証書類のチェックリストが更新されておらず、証書を調べるのに時間を費やしている。また、船の検査を行う場合、どこを調べればいいのかを記したチェックリストも持っておらず、効率的な検査ができていない。

インド洋 MOU のマニュアルには、調べるべき証書や検査すべき箇所に関するガイドラインやチェックリストがあるが、活用されていない。これらを活用し、チェックリストを作成し、PSC 職員に配布すべきである。

② 航行停止処分の在り方

2008 年の PMO の統計によると、500GT 以上の船舶に対する PSC の拘留率は 16 パーセントであり、東京エムオウユウの航行停止処分率 6.91 パーセントに比べ非常に高い。この原因として、講師陣が次の問題点を指摘した。

- a) 通常、軽微な欠陥の場合、出航前に是正して報告させる処分 (Code 17: rectify deficiency before departure)を課し、航行停止処分 (Code 30: detainable deficiency)は課さない。しかし、イランでは軽微な欠陥についても、Code 30を課している。
- b) 一般的に Code 30 を課した場合、船長の要請が無くとも再検査できるが、イランでは、Code 17 のみの場合、船長の要請が無いと再検査できないとの内部規則がある。このため、イラン PSC 職員は、Code 17 のみの場合、確実に欠陥が是正されたことを確認できない恐れがあると考え、Code 30 を合わせて課している。
- c) 当該内部規則は改正し、Code17 のみの場合でも船長の要請が無しに再検査できるようにすべきである。

この件は、内部でも問題との認識があったとのことであるが、今回の研修で講師陣に指摘され、内部規定の改定に向け作業を進めるとのことであった。

③ PSC 職員の訓練

研修制度が、整っていない。このため、シニアな職員が初任者と同行するなどの方法により、計画的に訓練する仕組みを構築すべきである。

3. 研修全体に対する講師の講評

3.1 座学

- ① 時間割は、PSC 関連条項を網羅している。
- ② 大きな項目ごとに時間割を組んでいるため、応用が効くのがよい。
- ③ イラン側の状況を早い段階で把握できていれば、より効果的な講義ができたとも思え、座学講座の最初にイラン側の PSC についての説明が欲しかった (当初はやる予定だったが諸事情で 2 週目に延期された)。

3.2 実船訓練

1 グループの人数 (講師を含むと 6 人程度) が多すぎ、講師を入れて最高 5 人が限度である。ただし、これは派遣する講師の数にもよるため、ホスト側に研修生の数を減らしてもらうことも考えてもらう必要がある。究極の理想は 1 対 1 の研修であり、指導者になるような人材に対し、少人数の研修を行うというようなことも検討する必要がある。

3.3 ケーススタディー

実船訓練を効果あるものにするには人数を限らざるを得ないが、ケーススタディーには全員が参加できるので、良い科目だと思う。あらかじめその国の統計 (その国に入港する船種など) を調べておけば、その国の PSC 職員が多く遭遇するようなケースを準備できると

思われる。今回のように、船のすべての区域をカバーする写真を主にした教材が望ましい。

3.4 全体を振り返って

各講師から、以下のコメントがあった。

- ① 疲れたが、参加者の熱心な態度にやり甲斐を感じた。
- ② ホスト側 (PMO) の運営と事務局のコーディネートは、賞賛に値するものだった。
- ③ 事務局を含めた講師側のチームワークのよさが、今回の成功の原因である。

4. 研修全体に対する参加者の講評

別紙 6 に、各研修生のコメントを記載した。非常に有益だったので、東京エムオウユウによる研修の継続を期待する声が多かった。講師が PSC の見本を示してほしいとの要望が多くあった。外国船に講師が PSC を行うことは不可能なため、ホスト国船籍の船をモデルに講師が模擬的な PSC を行うことやケーススタディーの充実を検討する必要がある。

5. 今後の展望

インド洋 MOU に対する初めての「出前研修」は、ほぼ予定通り終了した。インド洋 MOU の PSC 職員が、この研修で得た知識及び経験を活かし、検査の質の向上が図られることを願っている。今回の研修では、チェックリスト等が無く非効率な PSC が行われていたことなどが判明し、改善すべき事項を指摘した。今後、指摘した事項等が改善されれば、より効率的な PSC が可能になり、検査率の向上等に結びつくと考えている。

東京エムオウユウが培った研修のノウハウが、発展途上にある他地域 MOU 等の手助けになることを改めて実感した。今回講師としてご尽力をいただいた AMSA の Carlo Di Meglio 氏、国土交通省の寺田 尚氏と青木 政秋氏に深く感謝を申し上げたい。

開講式 1 (2009 年 11 月 14 日)



Ali Akbar Safaei 安全局長の祝辞



Carlo Di Meglio 氏講師代表挨拶

開講式 2



事務局長挨拶代読



講師陣と事務局



研修生



研修生の自己紹介

講義風景



Carlo Di Meglio 氏(AMSA)



寺田 尚氏 (国土交通省)



青木 政秋氏 (国土交通省)



研修生



研修生

実船訓練 1



バンダール・アッバース港湾局長の祝辞



青木氏の講義



事務局による講義



実習前のオリエンテーション

実船訓練 2



実船訓練



実船訓練



実船訓練



実船訓練



実船訓練



実船訓練

実船訓練 3



訓練後の討論会



訓練後の討論会



訓練後の討論会



プレゼンテーション



プレゼンテーション

実船訓練 4



プレゼンテーション



プレゼンテーション



ケーススタディに関する討論



ケーススタディに関する討論



ケーススタディに関する討論

閉講式（2009年11月25日）



事務局による東京 MOU の活動報告



寺田氏による講師代表挨拶



バンダール・アッパース港湾副局長の祝辞



修了証書授与

別紙 1
参加者リスト

1. イランからの参加者 (32 名)

Jalal Kafizadeh	Mahd Sahim Pour
Siamak Zolfaghar Pour	Peiman Vatan
Alireza Afshar	Mostafa Haj Rezaei
Mohammad Fo'ad Mohammadi Pour	Ali Alipour Anbarani
Farahmand Pesaran	Habibollah Nazaran
Ebrahim Hasan Pour	Arash Ershad
Moharram Fekri	Vahid Sarvghad Moghadam
Mohammad Fatehi	Ahmad Hashemi
Alireza Ebrahimi	Alireza Mirzaei
Pejman Sadeghi	Ali Akbar Safaei
Ali Khosravi	Allah Morad Afifi Pour
Mohammad Taghi Nazari	Akbar Rostami
Hojjat Sohrabi	Ehsan Esmaili
Ahmad Shahriari	Mehran Daneh Pash
Reza Ranjbar	Iraj Safari
Rahim Chaldavi	Mehdi Mansoor Nejadian

2. 他加盟国からの参加者(3 名)

Jean Hubert Noel	モーリシャス共和国
Francis Sacks Chilalika	南アフリカ共和国
Saroor Ali	南アフリカ共和国

別紙 2
座学時間割

	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7
	Saturday	Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday
	14 November 2009	15 November 2009	16 November 2009	17 November 2009	18 November 2009	19 November 2009	20 November 2009
1 st period (8:30-12:00)	1. Meeting with Iranian Authority and Set-up 2. Opening Ceremony and Introduction <ul style="list-style-type: none"> ● Remarks by host Authority ● Remarks by TMS ● Remarks by an expert from AMSA ● Self introduction of participants 	PSC Guidelines for Structure and Safety Equipment (SOLAS I, II-1 and II-2)	PSC Guidelines for Operational Requirement	PSC Guidelines for SOLAS XI-2 & ISPS	PSC Guidelines for MARPOL I & II	Preparatory day	Move to Bandar Abbas
(instructor/coordinator)	PMO, TMS AMSA, MLIT	AMSA	AMSA	MLIT (H. Terada)	MLIT (M. Aoki)		
2 nd period (13:00-16:30)	Relevant Instrument Overview (SOLAS, MARPOL, LL and STCW Convention, and IMO Resolution A. 787(19))	PSC Guidelines for Safety Equipment (SOLAS III, IV and V)	PSC Guidelines for SOLAS IX & ISM Code	PSC Guidelines for LL and STCW	PSC Guidelines for MARPOL III, IV, V & VI and AFS		
(instructor/coordinator)	AMSA	MLIT (H. Terada)	MLIT (M. Aoki)	AMSA	AMSA		

AMSA: Australian Maritime Safety Authority, MLIT: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan, PMO: Port and Maritime Organization, Iran, TMS: Tokyo MOU Secretariat

別紙 3
実船訓練時間割

	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5
	Saturday	Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday
	21 November 2009	22 November 2009	23 November 2009	24 November 2009	25 November 2009
1st period (08:30-12:00)	<ul style="list-style-type: none"> Showing DVD of PSC (8:30-9:00) PSC procedures I (selecting target ships and inspection procedure) by MLIT (9:00-10:00) PSC procedures II (appeal procedures and code of good practice) by TMS (10:30-11:00) 	Groups A, B, C <ul style="list-style-type: none"> Onboard Training Groups D, E, F <ul style="list-style-type: none"> Virtual PSC 1 	Groups A, B, C <ul style="list-style-type: none"> Virtual PSC1 Groups D, E, F <ul style="list-style-type: none"> Onboard Training 	<ul style="list-style-type: none"> Presentation on onboard training by group and discussion 	<ul style="list-style-type: none"> Introduction of Tokyo MOU topics by TMS (08:30-09:00) Virtual PSC 2 and discussion (09:00-10:00) Closing ceremony (10:30-11:00)
2nd period (13:00-14:30)	<ul style="list-style-type: none"> PMO's introduction to procedures for targeting and shipboard inspections Grouping Preparation for onboard training Procedures of presentation and tips 	Groups A, B, C <ul style="list-style-type: none"> Discussion on Onboard Training Making a presentation on Onboard Training Groups D, E, F <ul style="list-style-type: none"> Discussion on Virtual PSC1 	Groups A, B, C <ul style="list-style-type: none"> Discussion on Virtual PSC 1 Groups D, E, F <ul style="list-style-type: none"> Discussion on Onboard Training Making a presentation on Onboard Training All Groups <ul style="list-style-type: none"> Finalization of the presentation 		
3rd period (15:00-16:30)				<ul style="list-style-type: none"> Discussion on Virtual PSC 1 	
(instructor/coordinator)	PMO, AMSA, MLIT, TMS	PMO, AMSA, MLIT, TMS	PMO, AMSA, MLIT, TMS	PMO, AMSA, MLIT, TMS	PMO, AMSA, MLIT, TMS

別紙 4
実船訓練船リスト

1. 2009年11月22日(日)実習船舶

Aグループ(同行者: 寺田 尚氏(国土交通省))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
YUAN XIANG	7609192	Container ship	14,538	Panama	1977	IRS (Panama)	Yes

Bグループ(同行者: 青木 政秋氏(国土交通省))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
EAST SUNRISE TAIZHOU	8307064	Bulk Carrier	22,009	Panama	1986	NK	Yes

Cグループ(同行者: Carlo Di Meglio氏(AMSA)及び秋元 文子(事務局))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
IRON BUTTERFLY	8215716	RO-RO vessel	4,284	Comoros	1982	KR	Yes

2. 2009年11月23日(月)実習船舶

Dグループ(同行者: 寺田 尚氏(国土交通省)及び秋元 文子(事務局))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
SIAM STAR	8300597	Bulk Carrier	17,210	Malta	1983	ABS	Yes

Eグループ(同行者: 青木 政秋氏(国土交通省))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
KOTA AKBAR	9013294	Container	17,738	Singapore	1993	LR	No

Fグループ(同行者: Carlo Di Meglio氏(AMSA))

Ship Name	IMO No.	Ship Type	GRT	Flag	YOB	Class	Detention
NEMTAS-1	9228459	Bulk Carrier	27,993	Turkey	2001	NK	No

別紙 5
講師陣の提出文書写し

Dear Mr Afifipour and Mr Rostami,

On behalf of the trainers team and the secretariat I would like to thank you for your hospitality during our stay in Iran.

As you requested we have given some considerations on the way to improve your PSC practices on the basis of what we have observed attending shipboard inspections with your PSCOs.

- a) We believe that PSCOs need to improve consistency in their shipboard inspections and this can be achieved by making available to them a "Checklist for inspection" for all the area of the vessel to be visited or at least for the PSCO to consider during the shipboard inspection
- b) Provide PSCOs with a list of standard documentation to be checked during the shipboard inspections. This list can also be used as record for future reference
- c) Provide PSCO with a list of standard documentation, certificates which also include essential equipment to be tested and or inspected during the course of the shipboard inspection. This list will be presented to the master at the beginning of the inspection. (this document will ensure that the master/chief engineer are aware of what PSCOs need and will improve the time management of the inspection)
- d) Form A of your PSC inspection shall be amended to include the latest Marpol certificates
- e) Review your internal procedures to ensure that PSCOs have the power to follow up deficiencies with action code 17.

Furthermore we would like to recommend that in order to improve consistency across your PSCOs and to boost their confidence that you establish a regime of training within your own organization. This can be arranged in the way that a more senior PSCOs will conduct a series of shipboard inspections together with a junior officer. First the senior PSCO perform the inspection and the junior PSCO observes it and vice versa. At the end of each inspection the inspection procedures and outcome must be discussed and documented.

Reference to the points (a) to (e) above can be found in the IOMOU ship inspection manual as follows:

a) A combination of Checklist for inspection - IOMOU PSC Manual annex III (page 58) and Aide-memoir for initial inspection (page 45)

b) Checklist for inspection - IOMOU PSC Manual annex III - Certification and documentation (page 58)

c) see below

d) Form A to add the following certificates: IAPP, ISPP, IAFS

e) IOMOU PSC Manual (page 19) paragraph 1.7.1 states: " In the case of master being informed to rectify the deficiency before departure it is up to PSCO to decide whether he has to return to the ship to check if the deficiency has been rectified."

Point (c) :

Letter for the master

Dear Captain,

In order to facilitate our PSC inspection please ensure to provide the following applicable documentation and ship certificates:

- 1) Statutory Certificates
- 2) Officers COC and COR (if applicable)
- 3) Oil Recod Book (s)
- 4) Garbage Record Book and Garbage Management Plan
- 5) SOPEP manual
- 6) Stability booklet (s)
- 7) DOC for DG
- 8) Document of Authorization for grain
- 9) Cargo securing manual
- 10) Cargo gear record book
- 11) Enhance survey report
- 12) Company SMS
- 13) P&I Certificate of entry
- 14) Cargo loading/discharge plan
- 15) EPIRB annual test certificate
- 16) LRIT conformance test certificate
- 17) Records of drills
- 18) Official log book
- 19) Records of lifeboats and lifeboat's davit tests
- 20) P&A Manual for chemical tankers

Other documentation and certification may be inspected at request and discretion of the PSCO.

Furthermore we will also carry out test/inspection of the following equipment:

- a) Lifeboat engine (s) and davits
- b) Engine room fire dampers and funnel flaps
- c) Oily water separator content meter and automatic stopping device
- d) Emergency fire pump (for this test please prepare two fire hoses one forward and one aft)
- e) Emergency generator

Other equipment test/inspection may take place to the discretion of PSCO.

Thank you.

Hope that the above is of assistance to you and to your organization.

On behalf of the trainers team

Best regards

Capt. Carlo di Meglio

別紙 6
研修生の総評

Question: Please give your comments, or problems encountered, suggestions for improvement and new topics to be added, observations, use of resources and/or other views on the course in general.

Participant 1

It was a useful training course, but onboard training was too short and dear instructors just monitored onboard training which could be much more useful than they just monitored the training.

Participant 2

In general the course was very useful. For improvement of the course, I suggest use of videos of relating matters.

Participant 3

Thanks again for conducting the course. For me virtual PSC is very useful. And the pictures were selected purposefully and they were very effective. I would like the course to include more virtual inspections.

Participant 4

Please hold future sessions at a regularly interval for update the officers and for harmonization of inspection procedures.

Participant 5

In my idea, it would be better if we learned more about STCW, LL, ILO.

Participant 6

With regard to new regulation requirement, we propose to hold some course at a regular interval to keep our inspectors and system up to date.

Participant 7

Thanks so much for MLIT and AMSA for very good co-operation.

Participant 8

Although we are not from England or its colony, once we join the course and accept a responsibility as a training officer, we have to improve the language. At a next training course, it is hoped that we all can get to speak more easily.

Participant 9

I think that the onboard training has more benefit than the presentations.

Participant 10

I think the PSC course should be held at the ports of Bandar Imam Khomeini, Bandar Abbas and other ports so that I can conduct real PSC on various types of ships. Thank you.

Participant 11

In inspections teachers of the course were observers. I think this is not appropriate for an advanced course because teachers only theoretically supported and they should be practical too. It means every teacher should inspect one ship and students follow him and learn how the inspection is done in another MOU.

Participant 12

The onboard training should be increased and discussion on the onboard training done should also be increased. Thank you.

Participant 13

In my opinion, doing an actual PSC inspection in such a course is very difficult and may cause some difficulty.

Participant 14

Suggest exchange of PSC officers within the IO MOU.

Participant 15

It was a satisfactory course in that there was active debate/interaction between experts and participants.

Participant 16

1. It would be a good idea to include IGC Code in the course content, particularly for PSCO to become familiar with their inspections on gas carriers, as most have not

had any service on such vessels.

2. The number of participants may be limited to smaller numbers or else the number of presenters to be increased. In my opinion the ratio of 1:8 should be adequate. IMO recommends for a batch of 20 participants two lectures are adequate.

* * *

添付 3

インドの事前調査報告書

現地日程表

日	項目	場所
2010年1月21日(木)	移動(東京～ムンバイ)	
2010年1月22日(金)	海事局訪問 インドでの研修計画打ち合わせ(出席者名簿は別紙)	海事局 (Directorate General of Shipping)
2010年1月23日(土)	資料整理・準備	グランドホテル
2010年1月24日(日)	移動(ムンバイ～コチン)	
2010年1月25日(月)	コチンでの研修計画打ち合わせ	コチン海運局 (Mercantile Marine Department)
2010年1月26日(火)	資料整理 移動(コチン～シンガポール)	カジノホテル
2009年1月27日(水)	移動(シンガポール～東京)	

1. 調査場所

ムンバイ（海事局）

コチン（海運局、港湾施設、研修施設、市内宿泊施設等）

2. 現地調査派遣者

中崎 郁夫 財団法人 東京エムオウユウ事務局 専務理事

寧 正 財団法人 東京エムオウユウ事務局 企画課長

3. 調査概要

3.1 海事局との会議

① Lakshmi Venkatachalam 海事局長(Director General of Shipping)と面談した。なお、インド洋 MOU の Ganguli 事務局長も同席した。同局長から、次の指摘があった。

- a) 西海岸は6月から9月中旬までモンスーンの季節であり、毎日激しい雨降り、サイクロンが来る可能性もある。また、9月にはIMOの任意監査を受ける予定がある。このため、インドでの研修は10月が望ましい。詳細日程については、現地コチンで話し合ってもらいたい。
- b) コチンで実船訓練の船が十分に確保できない可能性があり、近隣のマンガロアで実施することも考えてはどうかと思う。現地で相談してほしい。
- c) 実船訓練は対面でやる必要があるが、講義については将来的にITも進んでおりインターネット会議システムとかビデオを活用する等の方法も考えたらどうか。研修参加費用も減るので、助かる。
- d) インド研修への参加者数は、現時点では分からない。インドから何人出席するかも予算を工面する必要があるので分からない。他国からインドの研修に参加する費用、インド国内各地からコチンに集まる費用を負担してくれれば多くの者が参加できる。
- e) なお、同局長は女性で、事務官とのことである。

② 同局長との面談後、Satish Agnihotri 技術担当局長等との会議を持ち、東京 MOU の活動やインド PSC 活動の状況、インドでの研修について討議した。東京 MOU の活動について、ブラック・グレイ・ホワイトリストの計算方法の具体例や東京 MOU 域内の PSC 職員数に関する資料を送ってほしいとの要望があった。

③ インドの PSC の状況は、次のとおりである。

a) 過去3年間のデータは、次のとおり。

西暦	検査数	航行停止処分数	航行停止処分率
2007	618	92	14.9%

2008	697	128	18.4%
2009	547	109	19.9%

- b) 船齢 15 年以上の General Cargo の処分率が高いため、この種の船は厳しく検査することとしている。General Cargo は航行停止処分数の 55%、Bulk が 30%となっている。なお、PSC 職員数は 40 名程度と少ないため、ハッチを開けて検査する等の詳細検査は原則として行っていない。
- c) 2009 年データで旗国別にみると、パナマが最も多く 34 隻、次が北朝鮮の 10 隻である。

④ インドでの研修については、次のとおりである。

- a) パキスタン人によるボンベイでのテロ事件以後、ボンベイ港の保安検査は非常に厳しくなっている。このため、外国人がボンベイ港に入るのは非常に難しく、コチンで行うこととした。
- b) コチンの責任者からは、実船訓練の船を確保できるかどうか保障できないとの連絡があったが、その場合には、近隣のマングロアを使うこととした。ただし、約 400km の距離にあるので、交通手段等についてコチンで話し合ってもらいたい。
- c) インドからの出席者は、予算が限られているため、7 名程度になると思う。インド洋 MOU 事務局長は、他国からの出席者について、イランより多くなると思うが貧しい国が多く、イラン、南アフリカ、スリランカ等 7 名程度ではないかとの発言があった。

3.2 研修施設等の調査

① コチン海運局 MP. John 局長等と面談した。なお、インド洋 MOU の Gangli 事務局長も同席した。

- a) 日程は、6～9 月のモンスーン等の関係もあり、10 月が最適である。しかし、最近コチンはリゾートとして売り出しており、モンスーン後はホテル代が高くなる問題がある。インド PSCO の旅費や近隣諸国出席者のことを考えると、5 つ星のホテルなどは不相当と思われ、少々質は落ちるが、US100\$/day 程度のホテルを用意したい。そのようなアレンジが可能な日程をホテルと交渉して決めたいが、一応、10 月 4～15 日としたい。交渉後、変更があれば連絡する。
- b) 研修場所は、ア) 建築中の新事務所会議室（約 2 ヶ月後に完成予定でプロジェクト等も整備予定、コストはかからないが、昼食やコーヒーブレイクをどうするか課題）、イ) ホテルの会議室（全てそろそろコストが問題）、ウ) 船員クラブの講堂（200 名以上収容可能）を区切って使用（船員クラブには食堂もあるので昼食等の心配もなくコストも低いプロジェクト

一等を持ち込む必要との問題) の3つの案の中から、予算をどの程度確保できるかによって決めたい。

- c) 出席者数にもよるが、実船訓練に必要な隻数を確保できない場合もある。この場合、近隣の島への定期旅客船をダミー船として模擬 PSC を行うこと、また、近隣のマングロアでの実船訓練を行うこととしたい。マングロアで行う場合、午前 9 時 15 分発の航空機でコチン発 10 時 30 分マングロア着、実船訓練を行い、18 時 30 分発でコチンへ戻るということにしたい。往復の航空賃は約 US150\$ であるが、インド研修生の旅費確保は難しいので、他国出席者及び専門家に各自費用負担のうえ行ってもらい、現地 PSCO が PSC を行い見てもらうことにしたい。
- d) 作業着、安全靴の予算確保は難しいため、専門家及び出席者に持参してほしい。ヘルメット等は、用意する。
- e) 会議の結果を反映した Plan を作成し、当方からコチンに送付することとした。コチン海運局は、計画を立案し本部に予算要求する。インド洋 MOU 事務局は、合意した Plan によりメンバー各国へ案内を出す。各国での予算確保の問題もあるので、できる限り早く案内を出したいとのことであった。
- f) 海運局職員数は約 20 名、PSC 職員は 3 名である。2008 年基礎研修参加者が PSC 職員として勤務していた。同局長は IMO 任意監査官であり、IMO 関連の講義を行っても良いとのことである。

② 手配予定のホテル、新築中の新事務所（内装中）、船員クラブ、港湾を調査した。

- a) ホテル建物は木造の古いものであるが、内装は整っており、問題はないように思われた。新築中事務所は近代的になっている。船員クラブ講堂は学校の体育館のような感じであり建物も古い（現在新築中であり、1 年後に完成予定）が、パーティションで区切れば実施は可能と思われた。また、同クラブにはレストランもあり、昼食手配も問題は無い。なお、海運局長が船員クラブ会長も兼務しているため、コスト面での融通は利くとのことである。
- b) コチン港には、多目的バース、肥料バース、タンカージェティー、アンモニアバース等があり、8 隻の外国船（タンカー、コンテナ、一般貨物、ケーブル敷設、木材運搬）及び近隣島への定期旅客船（約 30 歳）が停泊していた。調査時の状況であれば、実船訓練に支障はない。しかし、PSC 対象船が零になることもあるとのことである。なお、6～7 月後には国際コンテナターミナルが稼働予定とのことである。
- c) 同港には国営造船所があり、年に 5 隻程度の新造と修繕を行っている。

3.3 インド・コチンの一般情報

- ① 北緯 9 度の熱帯モンスーン地帯に位置し、最近はリゾートとして観光振興を図っている。滞在ホテルには、欧米の団体客等が滞在していた。調査時の気温は 30 度以上、日差しも強い。しかし、役所やホテルにはエアコンがあり、快適である。役所では、シャツにノータイが通常の服装である。
- ② 道路拡幅工事等インフラ整備が進行中だが、開発の進行に間に合わず一部に渋滞が見られた。車は、タタやスズキの軽が多く、市街地では三輪タクシーが見られた。国内各地を結ぶ国内線とシンガポール等からの国際線が乗り入れている。空港から市街地へは約 1 時間（タクシー約 800 ルピー）であるが、運転手はクラクションを鳴らし続け追い抜いて行くので、若干の危険を感じる。
- ③ パキスタンとの関係悪化もあり、空港の保安検査に時間を要し遅延する場合（調査時には 1 時間遅れ。）がある。チェックインカウンターで渡された手荷物用タグを搭乗ゲートで確認されたので、当該タグを付ける必要がある。港湾や役所等のゲートには銃を携帯した警備員がおり、パスポートの携行が必要である。現地新聞に、インド発英国行き航空機にテロの可能性との情報を入手し、保安ランクを **Severe** に上げたとのトップ記事があった。なお、コチン空港免税品店では、インドルピーが使えない。
- ④ IT 産業の振興（国内 2 番人気の IT 拠点）も図っており、海底ケーブルが来ており、ホテルでは無線によるインターネット接続が可能である。インターネット環境は、問題が無いように思われた。
- ⑤ 食事は、魚介類や鶏肉が一般的で、インドや中華レストランがある。日本食店は無いが、欧州系はある。新鮮な魚介類が多く、長粒米だが米も一般的にある。また、果物も豊富にある。ただし、蚊が多く、屋外では虫よけ剤と思われる。また、ホテルの部屋に蚊が入る場合があり、念のため電気蚊取を持参するのが良いと思われる。



海事局長との面談



海事局幹部との会議



海運局長との会議



新築中事務所会議室



船員クラブ講堂



手配予定ホテル：玄関、会議室



コチン港：一般貨物・コンテナ船



コチン港：コンテナ・旅客船



コチン港：原油タンカー



リゾート開発進むコチン



コチン郊外の定置網・直販店

別紙

ムンバイでのミーティング出席者名簿

- Ms. Lakshmi Venkatachalam, Director General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. Satish B. Agnihotri, Joint Director General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. Amitava Banerjee, Chief Surveyor, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. Dilip Mehrotra, Deputy Chief Surveyor, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. M.M. Saggi, Nautical Advisor & Chief Examiner of Masters & Mates, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. J. S. Uppal, Deputy Nautical Advisor, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways
- Mr. Bimalesh Ganguli, Secretary, Indian Ocean MOU Secretariat

コチンでのミーティング出席者名簿

- Mr. M.P. John, Principal Officer, Mercantile Marine Department, Cochin
- Mr. Ajith Kumar Sukumaran, PSC Officer, Mercantile Marine Department, Cochin
- Mr. Bimalesh Ganguli, Secretary, Indian Ocean MOU Secretariat

* * *

添付 4

ケニアの事前調査報告書

現地日程表

日	項目	場所
2010年2月17日(水)	移動(東京～アムステルダム)	
2010年2月18日(木)	アムステルダム経由ナイロビ着、資料準備	
2010年2月19日(金)	ケニア運輸省海運・海事局訪問(出席者名簿は別紙) ケニアでの研修計画打ち合わせ	ケニア運輸省海運・海事局
2010年2月20日(土)	資料整理・準備	
2010年2月21日(日)	移動(ナイロビ～モンバサ)	
2010年2月22日(月)	午前:ケニアでの研修計画打ち合わせ 午後:モンバサ港、研修会場、宿舎等現地調査	ケニア海事局
2010年2月23日(火)	午前:資料整理 午後:移動(モンバサ～ナイロビ)	
2009年2月24日(水)	移動(ナイロビ～アムステルダム～東京25日着)	

1. 調査場所

ナイロビ（ケニア運輸省海運・海事局）

モンバサ（ケニア海事局、港湾施設、研修施設、市内宿泊施設等）

2. 現地調査派遣者

岡田 光豊 財団法人 東京エムオウユウ事務局 理事長

秋元 文子 財団法人 東京エムオウユウ事務局 業務課長

3. 調査概要

3.1 海運・海事局との会議（2月19日）

Geraldine Maingi 海運・海事局副局長（Deputy Director of Shipping and Maritime, Ministry of Transport）等と面談した。同局の職員は Peter Thou 氏と他一名以外は全て女性である。Peter Thou 海運・海事局局长は休暇で不在であった。当方から、今回のケニア訪問の趣旨を説明しモンバサの Kenya Maritime Authority（KMA）を訪問し詳細を打ち合わせることを述べたところ、同副局長から、次の指摘があった。

- ① このような地域間協力、PSC 検査官研修の実績とノウハウを持つ東京エムオウユウの支援は歓迎する。
- ② モンバサ研修への参加者数は、現時点では分からないがケニア以外では地理的な理由から隣国のタンザニア、南アフリカ等からの参加が見込まれるであろう。
- ③ ケニアは 2010 年に PSC 委員会をホストすることになっており、研修はその時期（8月もしくは9月）を外してほしい。

また、同副局長等に、東京エムオウユウの 2008 年次報告書を用いて、東京 MOU の活動や、イランでの研修の概要を説明した。

3.2 行政局長との面談（2月19日）

海運・海事局副局長等の面談の後、Philomena Koech 行政局長（Director of Administration、女性）と面談した。当方から、今回のケニア訪問の趣旨、東京エムオウユウの活動等を説明した後、同局長から以下の発言があった。

- ① 近隣 MOU 同士で PSC の手続きを共有するのはサブスタンダード船撲滅に非常に有効であり、東京エムオウユウの「出前研修」は有意義である。
- ② 東京エムオウユウの協力を感謝するとともに、モンバサ研修には準備期間を含め全面協力する。

3.3 ケニア海事局(Kenya Maritime Authority, KMA)等との会議（2月22日）

Nancy Karigithu ケニア海事局長及び Wilfred Kagimbi 検査主任と面談した。Kagimbi 検査主任は 2003 年のベトナムでのセミナーにインド洋 MOU を代表し参加したことがあり、

今回の研修に非常に協力的な姿勢を示していた。会談の内容は以下の通りである。

- ① 東京とインド洋両 MOU 共催による研修の意義については、全く異存がない。
- ② 「東京 MOU の活動」、特に「東京 MOU で実施してきた域内における技術協力プログラムの実施状況とその効果」についてスライドによる説明に関し、KMA は特にエキスパートミッションの実績とその効果には興味がある。東京 MOU による研修を、各参加国における PSC の問題点、要改善点を専門家に指摘してもらう貴重な機会と考えている。
- ③ 昨年 11 月に実施した「イランにおける研修の実施概要」は参考にするが、ケニアでの研修に独自性を持たせたい。

3.4 「モンバサでの研修計画」について

引き続き、あらかじめ送付しておいた「モンバサでの研修計画案」につき両氏と意見を交換し、次の点について合意を得た。

① 開催時期

モンバサは年間を通して高温多湿（平均気温 35 度）である。3 月から 6 月くらいまで雨期が続く。またケニアは 2010 年 8 月か 9 月 IO MOU の PSC 委員会をホストすることになっている。また、MSC(11 月)、STW(2 月)、年末年始等も避けることで合意した。以上を鑑み、2011 年 1 月 31 日から 2 月 11 日までの期間で合意した。

② 予想参加人員数と必要専門家の数

参加者募集はインド洋エムオウユウ事務局が行うが、他国からの参加者を含め、ケニア海事局は 15 名から最大 20 名程度になるのでは、との予測を示した。ケニアからは、研修開催時までには 4 名となる PSC 官の他、海事法専門家やパイロット（ケニアではパイロットが乗船した船に欠陥があれば、検査を行うことがある）も参加させたい、とのことであった。他国からの参加は未定だが、南アフリカ、イエメン、タンザニア、イラン等から 1-2 名ずつの参加が見込まれるのでは、とのことであった。

ただ、参加意欲はあっても、参加旅費の捻出が困難な国に対して、東京エムオウユウが旅費を負担してほしいとの意見があったが、東京エムオウユウは、本件はインド洋エムオウユウ事務局が対応すべき問題であるとした。

参加予定者が 20 名であれば、参加者を 5 名ずつ 4 グループ分け、1 グループ当たり 1 名計 4 人の専門家の派遣を検討することになると事務局は伝えた。

③ 座学についてのプログラム

案で特に問題はないとのことだった。

④ 現場実習形態

ケニアの PSC 官は 4 名の予定なので、研修生を 4 グループに分けることができる。実習船は最大毎日 4 隻は確保できるであろうとのことであった。実習船が必要数

に満たない日は、現場で臨機応変に対応することで同意した。

⑤ 費用分担

- a) KMA 側の負担項目は実施計画案通りでほぼ問題ないが、作業着、安全靴の予算確保は難しいため、今後の検討事項とのことだった。
- b) 東京エムオウユウは以下の費用を負担することで同意した。
 - 専門家の航空賃及び滞在費
 - 1 回のレセプション費用
- c) その結果合意された実施計画最終案を確認のため後日事務局が送付することとした。

3.5 研修予定地及び宿舎について

① 研修予定地として、次の 2 か所を見学訪問した

a) **Bandari College**

Bandari College は教室などの研修設備が整っていた。インターネットへのアクセスも可能である。宿泊施設（現在改装中で 2・3 カ月で完成予定）もあり、バスルーム、テレビ付きのシングルルームが 60 室ある。食堂、図書館、レクリエーションルーム等も完備されている。

研修の際、専門家がこの施設に宿泊することは可能だが、Kagimbi 検査主任は、ビーチ近くのホテルのほうが満足してもらえるのではないかとのことであった。その場合、ホテルと研修施設間の移動手段のアレンジと費用負担はケニア海事局がしてくれるとのことであった。

b) **Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) & Training Centre**

RMRCC とそれに付属する教室等の研修施設を見学した。Kagimbi 検査主任は、施設が港に隣接しているため、実船訓練後のレビューに使用できるのではないかとのことだった。

② ケニア港湾局（Kenya Ports Authority, KPA）訪問

- a) KPA の Harbour Master Captain Khamiswo を訪問し、研修における協力を約束してもらった。
- b) コンテナターミナルを訪問した。当日入港していたのは、コンテナ船、タンカー、LPG、貨物船、自動車運搬船各 1 船ずつで、Kagimbi 検査主任によれば、一般的な入港状況とのことであった。

3.6 ケニアにおける検査体制及び検査実績は以下の通りである。

① 2004 年に Kenya Maritime Authority を the Merchant Shipping

Superintendent's Department of Kenya Ports Authority から独立させることにより、PSC に力をいれている。

- ② PSC 官は旗国検査官と兼務あり、2010 年からは 1 名増員され 3 名となった。2011 年 1 月までには更に 1 名増員され、計 4 名になるとのことであった。
- ③ 入港船舶の状況は、Kenya Ports Authority から毎日 2 週間分の予定を入手していることであった。
- ④ 過去 3 年間のデータは、次のとおり。

西暦	検査件数	欠陥隻数	欠陥数	航行停止処分数	航行停止処分率
2007	43	2	8	0	0%
2008	175	53	200	0	0%
2009	98	46	214	2	2%

- ⑤ 2008 年のモンバサ港への商船の入港隻数は、自国籍船を含め、延べ 1485 隻であった。ただ、同じ船が複数回入港するケースが多く、個別入港隻数は 500 隻程度とのことであった。ロイド統計によると、2009 年のケニア籍の商船隻数は 36 隻のみである。

3.7 ケニア・モンバサの一般情報

- ① ケニア全体ではキリスト教徒が 90 パーセントを占めるが、モンバサはその昔アラブ商人との交易が栄えた影響で、イスラム教徒が多く居住しておりイスラム教徒のいでたちの老若男女を頻繁に見かける。キリスト教徒とはうまく共存して住んでいるようだ。
- ② モンバサの中心は、13km² の小さな島の中にあり、駅もバスターミナルもここに集まっている。メインランドとは橋（日本が技術支援したもの）で結ばれている。治安のよいホテルはメインランドの東海岸沿いに集中しており、欧米人のリゾート地となっている。ホテルから町の中心部へはタクシーでの移動しかなく、ホテルに頼めば安全なタクシーを手配してくれる。ただ、乗車前に値段の交渉が必須であり、あらかじめホテルにおおよその値段をたずねておくのがよい。
- ③ 治安のよいホテルは町の中心部から離れているため、外に食事に行く場合はタクシーを使うことになるが、レストランの数は少なく、治安も不安である。そんな宿泊客のために、夕食が宿泊費に含まれているホテルがある。今回調査チームが宿泊したホテルも、朝食と夕食（共にビュッフェ式）が含まれていた。
- ④ 日本の 8 月のように蒸し暑いですが、オフィス等は快適に冷房が効いている。男性は長袖シャツにノータイが普通。
- ⑤ ナイロビは、海拔 1700m と標高が高いので、年平均気温は 17.5 度と過ごしやすい。治安は昼夜とも悪いので、タクシーの移動が必須とされている。乗車前に値段の交渉は必須である。



海運・海事局副局長等と面談（於ナイロビ）



行政局長と面談（於ナイロビ）



モンバサのケニア海事局



ケニア海事局との打ち合わせ（於モンバサ）



ケニア海事局との打ち合わせ（於モンバサ）



Bandari College 訪問（於モンバサ）



Bandari College の教室



モンバサ港



モンバサ港



Kenya Ports Authority との面談
(於モンバサ)



RMRC の研修施設 (於モンバサ)



モンバサ市街



モンバサ市街

別紙

ナイロビでのミーティング出席者名簿

- Ms. Geraldine Maingi, Deputy Director, Shipping & Maritime, Ministry of Transport
- Mrs. Consolata Muriuki, Assistant Director, Shipping & Maritime, Ministry of Transport
- Miss Beatrice Myamoita, Shipping Officer, Shipping & Maritime, Ministry of Transport
- Ms. Philomena Koech, Director of Administration, Ministry of Transport

モンバサでのミーティング出席者名簿

- Mrs. Nancy W. Karithu, Director General, Kenya Maritime Authority
- Mr. Wilfred J. Kagimbi, Chief Surveyor & Receiver of Wrecks, Kenya Maritime Authority
