

Supported by  日本 THE NIPPON  
財団 FOUNDATION

平成30（2018）年度

高船舶拘留率のブラックリスト国当局  
政策担当者を招集したセミナー開催

事業報告書



公益財団法人 東京エムオウユウ事務局

# 目 次

はじめに	-----	3
I 事業の目的及び目標	-----	4
II 2018年度事業の概要	-----	7
1. 事前準備	-----	7
2. セミナーの開催	-----	9
3. セミナーの評価と今後の課題	-----	14
添付資料		
別添1	参加者、講師及び事務局の名簿	
別添2	セミナー日程表	
別添3	講義シラバス	
別添4	講義資料	
別添5	参考資料リスト	
別添6	評価アンケート様式	
別添7	評価アンケート結果	

## はじめに

本報告書は、平成30（2018）年度にアジア太平洋地域の主としてポリネシア、メラネシア地域のブラックリスト国及びそれに準ずる国5か国（クック諸島、フィジー、インドネシア、ニウエ及びパプアニューギニア）の旗国当局の政策担当者を豪州のブリスベンに招請し、豪州海事当局（豪州海事安全庁（AMSA））の協力を得て、セミナーを開催した事業の結果をまとめたものである。この事業の実施にあたりご支援をいただくとともに多くのご指導を賜った日本財団をはじめ、講師の派遣、会場の提供など多大のご協力をいただいたAMSA、講師を豪州に派遣していただいたタイ当局、ベトナム当局及び一般財団法人日本海事協会、また、コンタクト先情報を提供していただいた太平洋地域の国際組織であるSPC（The Pacific Community、太平洋コミュニティ）事務局ほか、関係者の皆様のご指導とご支援に対し、改めて深く敬意と感謝の意を表したい。

## I 事業の目的及び目標

### 1. 事業の背景及び目的

公益財団法人東京エムオウユウ事務局は、1994年の設立以来、「アジア太平洋地域における寄港国による船舶検査(Port State Control)の地域協力に関する覚書(MOU)」(通称、「東京MOU」)に基づき、加盟する海事当局が協力・協調してポートステートコントロール(PSC)を実施するための支援事業を行い、アジア太平洋地域における船舶の安全、海洋環境の保全、船員の居住・作業環境の改善に寄与するための各種事業を実施してきている。

東京MOUでは、アジア太平洋地域からサブスタンダード船(条約に定められた基準への不適合が著しい船舶)を排除することを目標に加盟当局が一致協力してPSCを実施してきており、2017年には域内全体で31,315件のPSC検査が実施されている。この結果、941隻については重大な基準不適合が発見されたため拘留処分が科されている(拘留率3.0%)。日本財団のご支援を得て継続している東京MOU加盟当局のPSC検査官の人材育成(技術協力)プログラムなどの成果により、年々検査件数は増加している一方、拘留率は近年減少傾向を辿ってきており、PSCの一定の成果が上がっていると評価し得る一方で、最近では拘留処分を受けた船舶1隻当たりの基準不適合件数が増加する傾向がみられ、サブスタンダード船の質の悪化が懸念されている。

東京MOUでは、限られた資源を有効に活用するため、より危険度の高い船舶を抽出して検査を実施できるように個船ごとに過去の検査結果等のデータを基に危険度を判定し、危険度の高い船舶に対し、より高い頻度で検査する検査方式を採用し2014年から実施している。個船ごとの危険度を判定するためのパラメーターの一つとして、過去3年間の旗国ごとの拘留率を基に統計処理を行い算出する「旗国パフォーマンス」がある。旗国パフォーマンスについては、ブラック・グレー・ホワイトの3つの範疇に区分し、年次報告書に掲載している。

サブスタンダード船の要因の一つとして旗国が条約で定められた責務を十分に果たしていないことがあるが、このような国は旗国パフォーマンスリストにおいて「ブラック」又は「グレー」に格付けされることになる。過去5年間にブラックリストに掲載された国(以下「ブラックリスト国」という。)の一覧を表1に示す。

アジア太平洋地域からサブスタンダード船を撲滅するためには、ブラックリストに掲載された国々に対し、旗国としての意識を高めさせ、これらの国々が条約に規定された旗国としての責務(自国船舶の監督等)を適切に果たすようにすることが喫緊の課題である。

ブラックリスト国等では、政府当局がPSCで自国船舶が拘留処分を受けていることすら認知していないといった杜撰な登録船の管理を行っているものも散見され、検査をせずに証書を発給している疑いのある当局もある。また、一部には、政府の監視が十分ではないために当該政府の名を騙

り船舶登録を行っている組織もあり、当然このような組織では十分な検査も実施せずに条約基準への適合を証明する国際証書を交付しているケースもある。このような状況から、ブラックリスト国等がサブスタンダード船の温床となっており、海上安全、海洋環境保全等の脅威となっている。

本事業は、これらの不適切な状況を改善するため、ブラックリスト国等の政府政策担当者を招集し、旗国としての責務に関する基本的な知識を習得させるとともに、その実現に向け、先行事例の紹介、技術協力プログラムの紹介などを行い、旗国パフォーマンス向上に向けての意識付けを行うことを目的とする。

表1 ブラックリスト国一覧（2013～2017年）

年	2013	2014	2015	2016	2017
ブラック リスト 掲載国	タンザニア	<b>パプアニューギニア</b>	モンゴル	モンゴル	<b>フィジー</b>
	北朝鮮	タンザニア	シエラレオネ	シエラレオネ	タンザニア
	<b>パプアニューギニア</b>	モンゴル	タンザニア	カンボジア	モンゴル
	シエラレオネ	シエラレオネ	<b>インドネシア</b>	タンザニア	トーゴ
	カンボジア	北朝鮮	カンボジア	<b>インドネシア</b>	カンボジア
	モンゴル	カンボジア	北朝鮮	トーゴ	<b>ニウエ</b>
	<b>インドネシア</b>	<b>インドネシア</b>	<b>パプアニューギニア</b>	ニウエ	<b>インドネシア</b>
	ジョージア	バングラディシュ	<b>ニウエ</b>	北朝鮮	シエラレオネ
	トンガ	キリバチ	エジプト	ミクロネシア連邦	パラウ
	バングラディシュ	<b>ニウエ</b>	トーゴ	パラウ	北朝鮮
	キリバチ	ベリーズ	キリバチ		ミクロネシア連邦
	セントクリストファーネイビス	エジプト	ベリーズ		
	タイ				
	ベトナム				
ベリーズ					

- (注) 1. **太字**は、今回セミナーに招聘した国。  
 2. 各年において、パフォーマンスが悪い順に掲載している。  
 3. 検査件数が30未満の国は、統計処理上の制約から対象外としている。

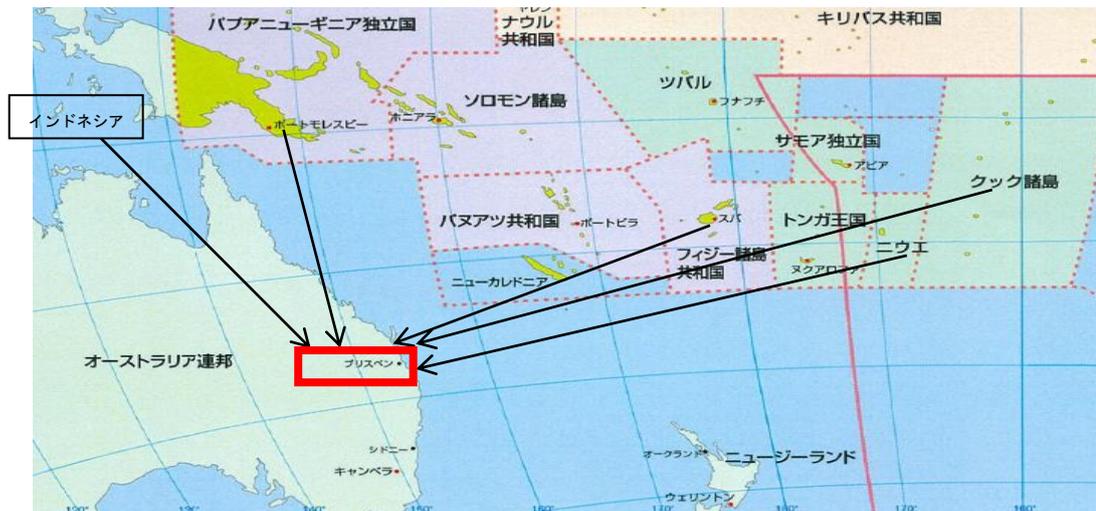
## 2. 事業の目標

事業を実施するにあたり、次の目標を設定した。

- (1) ブラックリスト国等の当局に対し、自国籍船の現状を正しく認識させ、また、旗国としての条約上の責任を自覚させるとともに、東京MOU域内においてブラックリスト国からホワイトリスト国に改善したグッドプラクティスの事例を紹介し、旗国のパフォーマンス向上への意識

付けを行うこと。

- (2) セミナーには、東京MOU域内の主としてポリネシア、メラネシア地域の国々を対象に、ブラックリスト国等の6カ国以上の当局担当者を招聘すること（注：ただし、後述するように、当初予定していたトンガについては相手国政府の事情、通信事情等により、直前になり参加不可能な事態となった。このため、最終的には5か国（クック諸島、フィジー、インドネシア、ニウエ及びパプアニューギニア）6名の当局担当者を招聘した。）。
- (3) 事業の評価に資するため、セミナー参加者に対し、セミナーに関するアンケートを行い、無回答とならないよう可能な限り解答欄への記入を促すこと。



## II 2018年度事業の概要

### 1. 事前準備

#### 1.1 基本方針

事業の目的及び目標を達成するため、事業の実施にあたり、基本方針を次のとおり設定し、セミナーの開催準備を進めた。

- 事業内容として、国際条約に適合しないサブスタンダード船の撲滅を図るため、ブラックリスト国等の旗国パフォーマンス向上を目的としたセミナーを豪州にて開催すること。
- 参加者は、当初計画では、東京MOU域内の主としてポリネシア、メラネシア地域の国々を対象に、ブラックリスト国等当局の旗国政策に従事する政策担当者とし、候補国を以下とすること。
  - ブラックリスト国（インドネシア、ニウエ）
  - 実質的ブラックリスト国（トンガ、パプアニューギニア、フィジー）
  - ブラックリストに近い国（クック諸島）なお、トンガについては、後述 1.2.6 に記載のとおり、参加は不可能となった。
- セミナーの内容は、以下とすること。
  - P S Cからみた旗国の状況及び旗国が果たすべき条約上の責務に関する説明
  - パフォーマンスを向上した先進事例国（タイ、ベトナム）による事例紹介
  - 旗国パフォーマンス向上に向けた技術協力プログラムについての紹介

#### 1.2 事前準備

事前準備段階で特記すべき事項は、以下のとおりである。

##### 1.2.1 AMSAとの事前打合せ（2018年2月）

本事業の実施に当たり予め書簡を送りAMSAから本事業への協力について基本的に合意を取り付けていた上で、2018年2月26日にAMSA本部にて、東京MOU事務局長久保田秀夫とAMSA本部側4名（Mr. Alex Schultz-Altmann (Manager, Ship Inspection & Registration, Operations), Mr. Bruce Whitby (Head of Section – Inspections, Ship Inspection & Registration, Ship Safety), Mr. Simon Moore (Manager, International Engagement Standards)及び Ms. Allison Sonneveld (Advisor, International Engagement Standards)）との間で、基本構想等について、打合せを実施した。

打合せでは以下の事項について検討・調整を行い、以後これらに従って調整を進めていくこととなった。

- ① セミナー開催場所については、経費節減のため、AMSA地方支部の会議室を会場とする（AMSAが無償で提供）ことが提案され、会議室のスペース、参加者の宿泊費などの観点からAMSAブリスベン事務所又はシドニー事務所が有力候補としてあげられた。早急にAMSA内部で調整の上、開催場所の提案を行うこととなった（後日、ブリスベンにて行うことを決定）。
- ② 開催時期は、AMSAの事業計画、地方支部の会議室の状況を考慮し、2019年2

月が望ましいとされた（後日、2019年2月11～15日に開催することを決定）。

- ③ セミナー参加者は、本事業の目的を考えると、海事政策（旗国監督）責任者を特定し招聘することが重要であることが認識され、太平洋島嶼国の該当部署・責任者の連絡にあたり、AMSAを通じて太平洋地域の国際組織であるSPC（**Secretariat of the Pacific Community**、太平洋コミュニティ事務局）にコンタクト先を紹介してもらい、その後の招聘手続きは東京MOUが実施することとした（後日、AMSAの紹介により、SPCのMr. Thierry Nervale (Deputy Director of the Transport Program, The Pacific Community)から、SPCメンバー国の適切なコンタクト先を紹介してもらった。）
- ④ AMSAから専門家2名（Mr. Alex Schultz-Altmannを含む）を講師として派遣することの了解を得た。
- ⑤ セミナーでの講義内容には、IMOの海事関係条約だけでなく、国連海洋法条約（UNCLOS）も含めることとした。
- ⑥ ROコード（認証機関コード）の講義については、AMSA側から、コードの説明だけでなく、事前に参加国からRO協定文書入手し、それらを材料にワークショップを実施してはどうかとの提案があり、そのようなプログラムとすることに合意した。
- ⑦ セミナーでの技術協力に関する講義内容には、豪州外務省の協カスキーム（DFAT Projects）以外にもAMSAが幅広く実施しているため、講義では豪州の地域協力における経験を広く紹介することとなった。

#### 1.2.2 招聘予定国への参加者推薦要請状の送付

2018年5月30日（水）付けで、招聘予定国6か国の担当部署の責任者に対して、東京MOU事務局長より参加者推薦要請状を電子メールにて送付した。6月末までを期限としたものの最終的に参加候補者が出揃ったのは8月末までずれ込んだ。当初よりある程度の遅れは見込んで計画を立てていたため、事業の遂行に特段の影響はなかった。

#### 1.2.3 第29回東京MOUポートステートコントロール委員会でのAMSAとの事前打ち合わせ（2018年11月）

2018年11月5日（月）から8日（木）まで、中国杭州で開催された第29回東京MOUポートステートコントロール委員会期間中に、議場外でAMSA（Mr. Alex Schultz-Altmann）との事前準備打合せを行った。打合せ結果の概要は以下のとおり。

- ① 船舶登録及び登録移転の講義を追加することとした。
- ② 開発途上国に対する能力体制整備（Capacity Building）に係る技術協力（セミナー最終日）について、プレゼンテーションだけでなく参加国の希望を聴取するための議論の場を設けること及び太平洋地域でAMSAとともに技術協力を実施しているニュージーランドの参加を求めることを確認した。

#### 1.2.4 参加予定者への First Announcement の送付

2018年11月16日（金）に参加予定者に対する公式の **First Announcement** を東京MOU事務局長より電子メールにて送付した。

#### 1.2.5 AMSAとの事前打合せ・会場下見（2018年11月）

2018年11月30日（金）にAMSAブリスベン事務所を東京MOU事務局長久保田秀夫が往訪し、AMSA本部の **Mr. Alex Schultz-Altman (Manager, Ship Inspection & Registration, Operations)** 及び **Ms. Bonnie Daniel (Assistant)** との間で、セミナー直前の各種準備について、打合せを実施するとともに会場等の確認を行った。以下の事項を確認し、これらに基づきさらに準備を進めていくこととなった。

- ① セミナーのプログラムについて最終的な確認を行った。
- ② セミナーを実施するAMSAブリスベン事務所の **Board Room** の施設を確認し、Wi-Fi通信環境の準備、バナー、バックドロップ、机上参加者プラカードの設置をAMSAに依頼した。
- ③ 昼食及び休憩には **Board Room** に隣接したカフェテリアを使用することを確認した。
- ④ 候補として提示された宿泊ホテル、レセプション会場を訪れ、最終決定した。
- ⑤ 参加者に関する最新情報等を共有し、宿泊、空港送迎など、ロジスティック面での準備状況及び今後の予定について確認した。

#### 1.2.6 トンガからの参加者について

トンガについても、他の招聘予定国と同様に、当初より、関係政府当局に参加者の打診を行っていたものの、一旦決定された参加者が数回にわたり変更されたこと（最終変更は2019年1月上旬）、2019年1月に発生したトンガ周辺の海底ケーブルの破断により電子メール等の通信手段が途絶したことなどの要因により、最終的に参加予定者の豪州入国ビザ発給手続きの時間的余裕がなくなり、2019年1月下旬にまでに電話連絡を含めたあらゆる手段で調整を進めたものの、結果的には本セミナーへのトンガからの参加は不可能となった。

#### 1.2.7 参加予定者への Final Announcement の送付

2019年1月31日（木）に参加予定者に対する公式の **Final Announcement** を東京MOU事務局長より電子メールにて送付した。

## 2. セミナーの開催

### 2.1 セミナーのプログラム

セミナーのプログラムは、表2のとおりであり、AMSAとの協議を経て当初計画よりもさらに充実した内容のものとなった（参加者、講師及び事務局の名簿を別添1、詳細な日程表を別添2として添付した。）。

表2 セミナープログラム

2019年2月10日(日)		
ブリスベン到着		
2019年2月11日(月)		
時間	スケジュール	講演者等
0900-0930	参加者登録	
0930-0945	開会式 ● 開会挨拶 ● グループ写真撮影	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMS A) 及び 久保田秀夫(東京MOU事務局)
0945-1030	PSCの概要及びその結果	久保田秀夫(東京MOU事務局)
1030-1100	休憩	
1100-1200	PSCの概要及びその結果	久保田秀夫(東京MOU事務局)
1200-1330	昼食(於:カフェテリア)	
1330-1500	海事条約における旗国の責務	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMS A)
1500-1530	休憩	
1530-1700	船舶登録と登録の移転	Ms. Lucinda McIntyre (AMS A)
1830-	歓迎レセプション	
2019年2月12日(火)		
0900-1030	IMO条約等実施コード(IIIコード)の適用と義務	Mr. Greg Witherall (AMS A)
1030-1100	休憩	
1100-1200	IMO条約等実施コード(IIIコード)の適用と義務	Mr. Greg Witherall (AMS A)
1200-1330	昼食(於:カフェテリア)	
1330-1500	認定機関コード(ROコード)と認定機関との契約書(RO契約書)	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMS A)及び Ms. Lucinda McIntyre (AMS A)
1500-1530	休憩	
1530-1700	認定機関コード(ROコード)と認定機関との契約書(RO契約書)に関するワークショップ	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMS A)及び Ms. Lucinda McIntyre (AMS A)
2019年2月13日(水)		
0900-1030	グッドプラクティスの紹介(I)	Mr. Surachet Dejkajornrittha (タイ運輸省海事部)
1030-1100	休憩	
1100-1200	グッドプラクティスの紹介(I)	Mr. Surachet Dejkajornrittha (タイ運輸省海事部)

1200-1330	昼食（於：カフェテリア）	
1330-1500	グッドプラクティスの紹介（II）	Mr. Vo Duy Thang (ベトナム運輸省海事総局)
1500-1530	休憩	
1530-1700	グッドプラクティスの紹介（II）	Mr. Vo Duy Thang (ベトナム運輸省海事総局)
2019年2月14日（木）		
0900-1030	IMO-NORADプロジェクトの紹介	Mr. Phan Nguyen Hai Ha (ベトナム運輸省海事総局)
1030-1100	休憩	
1100-1200	IMO-NORADプロジェクトの紹介	Mr. Phan Nguyen Hai Ha (ベトナム運輸省海事総局)
1200-1330	昼食（於：カフェテリア）	
1330-1500	船級協会における船舶管理	沖 友輔氏（日本海事協会）
1500-1530	休憩	
1530-1700	船級協会における船舶管理	沖 友輔氏（日本海事協会）
1830-	フェアウェル・レセプション	
2019年2月15日（金）		
0900-1030	将来に向けての政策能力向上を支援する技術協力プログラムの可能性、地域ニーズ、活動をめぐっての議論	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMSA)及び Mr. Nigel Clifford (ニュージーランド海事局)
1030-1100	休憩	
1100-1200	将来に向けての政策能力向上を支援する技術協力プログラムの可能性、地域ニーズ、活動をめぐっての議論	Mr. Alex Schultz-Altmann (AMSA)及び Mr. Nigel Clifford (ニュージーランド海事局)
1200-1215	閉講式	
1215-	昼食（於：AMSA カフェテリア）	

## 2.2 パプアニューギニアからの参加者の航空機トラブル

パプアニューギニアからの参加者は、本国より直接ブリスベン空港にセミナー前日に到着する予定であったが、利用航空便の航空機のエンジン故障により、急遽、豪州ケアンズ空港に到着地が変更となるトラブルが発生した。このため、当該参加者は、やむをえず、ケアンズに一泊しセミナーの開催日の早朝にケアンズを立ちブリスベンに到着した。セミナーの開催には間に合ったものの、空港からブリスベン市内への送迎などの予定変更を伴った。

## 2.3 講義等の概要

本セミナーで実施された開講式、講義及び閉講式の概要について、以下に記述する（講義のシラバスを別添3、講義資料を別添4、参考資料として配布した資料リストを別添5として添付し

た。)

### 2.3.1 一日目 (2019年2月11日 (月))

#### 2.3.1.1 開講式・開講挨拶

主催国及び主催者を代表して、**Mr. Alex Schultz-Altman** (AMS A) 及び久保田秀夫 (東京MOU事務局長) のそれぞれにより、歓迎の辞が述べられ、まず、本セミナーが日本財団からのご支援により開催されていることを述べ、主催国・主催者として日本財団への感謝の意を表明した。また、本セミナーの目的、意義等について紹介されるとともに、本セミナーで習得した知見を帰国後関係者と共有の上、各国の政策に活かし旗国パフォーマンスの向上に努めて務めてほしい旨強調された。

#### 2.3.1.2 P S Cの概要及びその結果

東京MOU事務局事務局長久保田秀夫より東京MOUにおけるP S Cの概要及び**Black-Grey-White List**等について紹介されるとともに、P S C結果、特に拘留処分を受けた場合の旗国の果たすべき役割等について具体的に解説された。参加者からは、アジア太平洋地域におけるP S Cの実情と今後の展望についての関心が寄せられ、この中で、旗国検査とP S C検査との相違や相互の意義付けなどが議論された。

#### 2.3.1.3 海事関係条約における旗国の責務

AMS A検査登録課長の**Mr. Alex Schultz-Altman**より海事条約における旗国の責任・責務について条約条文を引用しながら詳細な説明が行われた。S O L A S条約やM A R P O L条約などのI M Oの安全、海洋環境保護に係る条約のみならず、海洋全般の規律を定めた国連海洋法条約 (U N C L O S) に定める旗国の責務についても具体的に解説された。参加者からは、国連海洋法条約の領海、排他的経済水域などの定義に関する疑問や船舶に対する責務の内容についての質問があり、これらについても詳細な説明が行われた。

#### 2.3.1.4 船舶登録と登録の移転

AMS A船舶登録官の**Ms. Lucinda McIntyre**より、豪州における船舶登録制度をもとに国連海洋法条約 (U N C L O S) に定める旗国の義務と船舶登録との関係について詳細に解説された。この中で、船舶の登録の移転について、チェックすべき重要な項目が説明され、具体的な手続きについての参加者の疑問にも詳細な説明が行われた。

### 2.3.2 二日目 (2019年2月12日 (火))

#### 2.3.2.1 I M O条約等実施コード (IIIコード) の適用と義務

AMS Aブリスベン事務所長**Mr. Greg Witherall**より、I M O条約等実施コード (IIIコード) の適用と同コードに定められた義務について解説が行われた。この中で、旗国政府の検査体制、検査官の資格要件などについての説明だけでなく、旗国の代行として検査の実施及び証書の発給を行う認証機関 (**Recognized Organization ; R O**) の認証に関し、IIIコードでどのような手続きが規定されているのかについても解説が行われた。

#### 2.3.2.2 認定機関コード (R Oコード) と認定機関との契約書 (R O契約書)

**Ms. Lucinda McIntyre**より、認定機関コード (R Oコード) の規定内容及びI M Oで現在改訂作業中の認定機関との契約書 (R O契約書) 標準様式案を用いてR O契約書について、豪州の例も参考としながら、具体的な説明及び契約書を作成する場合の留意点などが解説さ

れた。引き続きワークショップとして、**Mr. Alex Schultz-Altman** からセミナーに先立って収集した各参加国のRO契約書を例示し、評価できる点、見直し・検討を要する点等についての説明が行われ参加者と双方向の議論を行った。ワークショップで提起されたRO契約書の実務的検討点は、旗国が果たすべき責務の面からは重要なものであり、自国のRO契約書に係る指摘について質疑応答がなされた。また、それぞれの参加者の当局は、旗国としての国情に差があるため、今後、AMSAが、要すれば個別で相談に応じるとされた。

### 2.3.3 三日目（2019年2月13日（水））

#### 2.3.3.1 グッドプラクティスの紹介（I）

タイ運輸省海事部船舶検査官の**Mr. Surachet Dejkajornrittha** より、同国が旗国パフォーマンスを向上させるため講じられた旗国検査の改善策などが紹介され、参加者が今後の自国の旗国検査及び自国船舶の品質向上策を検討していくに当たり、有益な示唆となった。今回のセミナーに招聘されたタイは、かつてはブラックリストに掲載されていたものの旗国パフォーマンスの向上に努めた結果、現在はホワイトリスト掲載国となった経緯があり、その改善過程での経験の紹介は参加国にとり非常に有益なものとなった。

#### 2.3.3.2 グッドプラクティスの紹介（II）

ベトナム運輸省海事総局海上安全保安部長の**Mr. Vo Duy Thang** より、同国がブラックリストに掲載されていたものの旗国パフォーマンスの向上に努めた結果、現在はホワイトリスト掲載国となった過程における諸対策について、政府及び海事関係者の意識向上、検査体制の強化などの観点から具体的に紹介された。ベトナムが官民一丸となって取り組んできた措置についての詳細な解説は、参加者が今後とるべき方策を検討するにあたり大いに示唆に富むものであった。

### 2.3.4 四日目（2019年2月14日（木））

#### 2.3.4.1 IMO-NORADプロジェクトの紹介

ベトナム運輸省海事総局国際協力部長の**Mr. Phan Nguyen Hai Ha** より、IMOがノルウェーのNORADの資金を活用してASEAN地域で実施している海洋環境保護関係条約の実施促進に係るIMO-NORADプロジェクトについて、説明が行われた。本件に関しては、IMOの活動状況を参加者が把握し、今後、類似のIMO技術協力プログラムを活用するにあたって有用な情報となるだけでなく、技術協力プログラムについての幅広い視点を養成できるものであり、質疑応答等において参加者の関心の高さがうかがわれた。

#### 2.3.4.2 船級協会における船舶管理

日本海事協会検査本部船舶検査員の沖友輔氏より、船級協会における船級登録船の管理手法についての解説が行われた。この講義では、船級船の安全性確保・海洋汚染の防止の観点からの様々な取組みについて説明が行われたが、幅広くかつ詳細な事項について、多くの政府からROとしての認定を受けている日本海事協会のこれまでの経験が紹介され、政府と立場は異なるものの同じ目的を指向した方策は、参加者の当局が今後旗国船管理を行っていくにあたり大いに参考になった。

### 2.3.5 五日目（2019年2月15日（金））

#### 2.3.5.1 将来に向けての政策能力の整備向上を支援する技術協力プログラムの可能性、地域ニ

## ーズ、活動をめぐっての議論

Mr. Alex Schultz-Altman 及びニュージーランド海事局の Mr. Nigel Clifford より、主として太平洋地域において現在実施している船舶関係の技術協力案件について紹介があり、今後、旗国としての行政、技術面での能力の向上を図るための技術協力の支援のあり方について議論が交わされた。参加者の技術協力についての関心は高く、さまざまな意見、要望が表明されたが、今回得た知識をもとに政策を具現化していくに当たり各国の実情に応じたきめ細かな協力（専門家派遣による助言等）を希望する声が多く上がった。また、これまでの日本財団のご支援を受け実施してきている東京MOUのP S Cの分野における技術協力についても称賛の声が寄せられた。

### 2.3.5.2 閉講式

閉講式の冒頭に東京MOU事務局長の久保田秀夫より参加者にセミナー修了証書が交付され、その後、同氏より今回のセミナーを締めくくる閉講のスピーチが行われ、無事、セミナーは終了した。

## 3. セミナーの評価と今後の課題

### 3.1 参加者のセミナーに対する講評について

事業の評価に資するため、参加者に予め評価アンケートを配布し、セミナー終了後に回収した（評価アンケートの様式、回収した評価アンケート結果を、それぞれ別添6、別添7として添付した。）。

参加者の評価概要は、以下のとおりであった。

- セミナー開催前の準備については、全ての参加者より適切なものであるとの評価を得た。
- セミナーの期間については、1名のみが長すぎたとしたものの、残りの全員が適切であるとの評価を行い、今回の期間は、所期の内容を網羅するにあたって適切なものであったと考えられる。
- 開催場所、配布資料、プレゼンテーションの方法については、良好な評価が得られた。
- 各講師の講義内容については、講義の技術的内容に関しては良好な評価を得たものの、母国語が英語ではない講師の一部に対して、プレゼンテーション及び伝達能力に厳しい評価がなされたものがあつた。この点については、出席者の大部分が英語圏の国であることを考慮すると、通常の国際的なセミナーよりも厳しい評価となったものと考えられる。講義については、何ら苦情もなく進んだことを見れば、特段の問題はないと考えられるものの、今後のこの種のセミナーにおける留意点としてとらえたい。
- セミナー全般についての講評では、全員が良好な評価を行った。
- 参加者のコメントとして、日本財団、東京MOU事務局及びAMS Aに対して、感謝の意が表明され、今後の引き続きの支援についての希望も寄せられた。
- 全ての参加者が今回セミナーで得た知見を帰国後活用すると回答、また、全ての参加者が職場で今回得られた知見を共有すると回答した。

### 3.2 セミナー全体の評価（まとめ）

セミナー全般に関し参加者に自由記述させた評価等について主なものを以下に掲げる。参加者の意見からはアジア・太平洋地域の島嶼国や開発途上国が抱える政府組織の未整備、予算不足、人材不足などといった一般的な問題も明らかとなった。

- 東京MOU、AMSA及び日本財団によりこのセミナーに参加する機会を与えていただき感謝する。小さな島国にとっては、ワークショップ（研修会）、セミナー、島嶼国への技術協力専門家配置及び派遣を通じて、更に能力構築（キャパシティビルディング）を図っていくことが重要である。
- 今回の研修は貴重なものであり、当局の全般的な能力を改善するのに役に立つ。太平洋の島嶼国に与えられる可能性のある援助についての議論は、非常に勇気づけられるものである。東京MOUには、それぞれの国の要求に応じた支援をフォローアップしてもらいたい。
- 本セミナーでのプレゼンテーション、トピックスは、まさに我が国が改善を必要とする分野であり、旗国パフォーマンスを改善するために取り組み成果を上げている他の国の事例を学び、我々がベンチマーク（指標）をどのように設定するのかについて、実感するとともに理解することができた。
- 我が国が今後進んでいくための方向性を定めるに当たっての数々の方策を学ぶことができた。我が国では、全ての事業についてのデータが乏しく、物事を進めるにあたって引継ぎを適確に行うこともなされていない。

事業全体を総括すれば、参加者は今回のセミナーにより基本的な知識の習得、グッドプラクティス等先進事例についての知見を得ることができ、参加者の意識が高まり、旗国パフォーマンスの向上に向けての意識付けを行うとの事業の目的は達成されたものと評価できる。今後、各参加者が自国に戻ってから政府内において今回のセミナーで得た知識を共有し、旗国パフォーマンス向上に向けた政策立案をリードしていくことが期待される。

### 3.3 今後の課題

本事業ではブラックリスト国等の政策担当者に、現状を正しく理解させ、旗国の責務、旗国パフォーマンス向上の先行事例等の知識を習得させるとともに、関連する各種技術協力プログラムを紹介した。参加者の評価等から、招聘したブラックリスト国等の政策担当者に旗国パフォーマンスの向上に向けての意識付けを行うという所期の目的は果たされたものと考えられる。

今回招聘した国々の中には、行政組織の未整備、予算不足、人員不足、必要なインフラの不足などを抱える小島嶼国も含まれている。今後、各国が旗国パフォーマンスの向上に向けて具体的に対策を進めていくためには、個々の国の実情に応じ、限られた予算・人員の下で、優先順位を付けながら必要な施策を進めていくことが肝要となる。

参加者を一堂に会して横断的に行う本事業のようなセミナーは、基本的知識を習得させるには極めて有効であるが、習得した知識をもとに政策を具現化していくためには、それぞれの国の実情に応じたきめ細やかな支援・協力が必要となる。今後、今回招聘したブラックリスト国が旗国パフォーマンスを向上させていくためには、次の段階として、個々の国に専門家を派遣して、現状を把握した上で、予算・人員の拡充も含めた取るべき施策の優先順位付け、ロードマップの作

成、施策実現に向けての I M O 等が実施している各種技術協力プログラムの活用に向けてのアドバイスなど各国の実情に応じたきめ細やかな支援・協力が必要であると思料する。

## セミナー講義風景等



集合写真（第1日目）



集合写真（第4日目）



AMS Aブリスベン事務所の入っているビル



ビル1階エレベータホール



AMS Aブリスベン事務所入口



セミナー会場



講義風景



講義風景



講義風景



講義風景



討議風景



修了証書授与



歓迎レセプション



フェアウェル・レセプション