

THE OVERSEAS COASTAL AREA DEVELOPMENT INSTITUTE OF JAPAN

OCDI

2012
SUMMER

Vol. 1

特別
寄稿

国際協力への課題

国際協力機構経済基盤開発部長 小西淳文

OCDI鼎談

日本の国際協力への期待

公益財団法人CIESF 副理事長
・カンボジアオフィス代表

篠原勝弘

政策研究大学院大学
国際開発戦略研究センター 教授

大野 泉

一般財団法人 国際臨海開発
研究センター 理事長

岡田光彦

一般財団法人国際臨海開発
研究センター 第一調査部長・
研究主幹

鈴木 勝

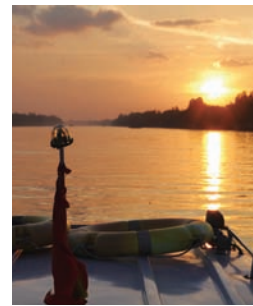
一般財団法人 国際臨海開発研究センター



Cover Photo

ナカラ港

モザンビーク北部ナカラ港のゲートの夕景。2012年4月、港の事務所で打ち合わせの後、帰りの車を待っているときに撮りました。
(撮影：岡田光彦)



Back Cover Photo

メコン川

2010年1月、メコン川の内陸水運の調査の際に撮った写真。カンボジアのプノンベンからスピードボートでメコン川を下り、国境を越えてベトナムのチャウドックに近づいた時の夕景。
(撮影：岡田光彦)

Index

P.3 巻頭言

一般財団法人 国際臨海開発研究センター会長 阿南惟茂

P.4 OCDI鼎談 日本への国際協力への期待

公益財団法人 CIESF 副理事長・カンボジアオフィス代表 篠原勝弘

政策研究大学院大学国際開発戦略研究センター教授 大野 泉

一般財団法人 国際臨海開発研究センター 理事長 岡田光彦

一般財団法人 国際臨海開発研究センター 第一調査部長・研究主幹 鈴木 勝

P.10 特別寄稿 国際協力への課題

国際協力機構 経済基盤開発部長 小西淳文

P.14 シリーズ 港湾開発の歴史 海外港湾プロジェクト紹介 五洋建設株式会社

P.16 港湾開発の歴史 カンボジアの港湾と我が国の協力 国土交通省港湾局付 (エルサルバドル共和国派遣) 角野 隆

P.18 海外のHot Issue Vol.1 アタッシェからの体験【ミャンマー】 在ミャンマー日本大使館 多田清富

P.22 国際機関だより PIANCの方針と日本への期待 PIANC会長 Geoffroy Caude

P.24 研修生だより Refaat Arnout, Senior Maritime Analyst, Suez Canal Authority - Egypt

P.25 海外グルメだより 調査役 國田 治

P.26 OCDI TOPICS



OCDI鼎談 (P.04)



コンゴ民主共和国 マタディ橋 (P.12)



ボー・アウン・ジョーターミナル - ヤンゴン港 - (P.21)



巻頭言

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
会長 阿南惟茂

国際臨海開発研究センター（OCIDI）は、我が国が有する臨海開発に関する優れた技術をふまえ、諸外国の臨海開発及びその政策に関する調査研究を行うことにより、諸外国における臨海開発の促進と我が国との連携強化を図り、もって国際協力及び国際協調の一層の推進を図ることを目的として、1976年7月に財団法人として設立されました。OCIDIは、以来、開発途上国の港湾・人材・技術の開発を支援すべく多くの事業を実施し、多くの国々を対象に技術協力にあたってまいりましたが、この度、2012年4月に財団法人から一般財団法人に移行し、新たに発足する運びとなりました。

OCIDIが設立された1976年は、我が国自身の復興と戦後賠償の時代を経て、1960年代の高度経済成長期より始まった、日本のODAによる海外プロジェクト支援が、本格化しようとする時期でありました。そのような背景もあり、OCIDIは、港湾分野での技術協力の最先端を担うことになり、爾来36年にわたり、アジアにとどまらず、中東、アフリカ、中・南米等、多くの国々の港湾復興、開発、管理、運営、海運振興、臨海工業地帯の整備等に協力し、その経済・社会開発に一定の寄与ができたと自負いたしております。

その間、様々な分野における技術革新の速さはめざましく、相互に影響しあいながら、同時かつ革新的な進歩がありました。ロジスティクスの分野もその例外ではなく、ITを活用して利用者がいつでもどこでもサービスを受けられるようになるという「ユビキタス社会」を意識した技術革新が進みました。具体的には、海運・陸運・航空等の輸送手段の違いや国境の垣根を感じることなく輸送サービスを受けられるようにする取組みが活発化しています。

また一方で、わが国の援助で経済発展の基礎を整備した東南アジア、中国などの国々が、日本の主要港よりも貨物取扱量の多い港を持つようになった結果、日本の港の地位が相対的に低下しています。日本の産業界の多くは同様の経験をしてまいりましたが、世界経済の発展過程では国際競争の激化は避けて通れない道です。従って、わが国の港湾としても、今後、ますますグローバル化する世界経済の変化に的確に対応していくことが強く期待されます。

このような時期に、OCIDIは、一般財団法人として新たな歩みを始めました。これを契機に、心も新たに、経済支援を必要とする途上国への技術協力を引き続き実施することに加え、グローバル化する経済活動に対応した地域の港湾政策や制度ならびに世界各国の港湾が抱える課題等についてもさらに研究を進め、海外諸国とわが国の発展に一層貢献してまいりたいと考えております。新生OCIDIに対する、皆様のご理解とご支援を今後とも賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

日本の国際協力への期待

当センターは、設立以来長年にわたってODAと深くかかわってきた。しかし昨今では、中国などの新興国がさまざまな形で国際援助を開始しはじめた。そうしたこともあり、ODAのあり方やかかわり方は大きく変化しようとしている。今回は国際協力について、さまざまな立場からご発言をいただき、議論していただいた。



公益財団法人CIESF 副理事長
・カンボジアオフィス代表

篠原勝弘



政策研究大学院大学
国際開発戦略研究センター 教授

大野 泉



一般財団法人 国際臨海開発
研究センター 理事長

岡田光彦



一般財団法人 国際臨海開発
研究センター 第一調査部長・
研究主幹

鈴木 勝

日本のODAは世界的にも高く 評価される方法だった

司会(鈴木)●本日の最初のテーマは、みなさまとODAとのかかわりです。それぞれ立場は違うかもしれませんが、時代とともに日本のODAのあり方、かかわり方が変わりますし、ODA学も相当経験に根づくものが多いと実感しています。

篠原●私は経済協力そのものについてはあまり長くなくて、どちらかというアジア局が長く、在外で経済協力を担当することが多かったので、現場の経験から発言したいと思います。

日本は安全保障の面で世界に貢献できないので、経済協力が一つの大きな外交の力になります。援助というのはいろいろな理想像があって、それと日本の外交政策の一環としての役割を統合するのはなかなか難しいのですが、いままで日本がやってきた途上国に対する支援のやり方は、各国にとっても、比較的评价の高い援助の方法だったと思います。日本そのものが終戦後、もちろん自助努力もありましたが、世界銀行からの支援で開発を行ったということもありますし、アジアの国の一員として、やはりアジアの開発を助けたいということもあって、外務省としては平和外交の一環という位置づけが大きいと思います。

JICAは実際の執行機関として、その国の状況をかなり綿密に調べて、その国のオーナーシップを高め、力をつけるために援助していくということで、初期の復旧・復興の段階から、インフラを中心にしたものから、社会性のあるものやるという援助方針になっています。日本の援助のいいところは、技術協力でかゆいところに手が届くのと、日本人自身に途上国に一生懸命尽くしたいという気持ちがあることです。そこが日本の援助の特徴ではないかと思います。いま日本は経済的に停滞状況にあり、「日本の経済事情が悪い状況なのに援助するのはどうか」という、ネガティブな側面が出てきたのは非常に残念です。日本の援助政策自体は、被援助国から非常に感謝されていることは、もっと強調してもいいという感じがします。

大野●私は、JICAやJBIC、世界銀行をへて大学にいますが、ODAを含む途上国の開発や国際協力の仕事にずっと携わっています。JICA時代には港湾、道路などのインフラ関係のプロジェクトも担当しましたが、私自身は文系なので、主にプロジェクトマネジメント、制度構築や能力開発を中心に業務をやってきました。

いま篠原大使から日本の援助の良さについて、技術協力を例にお話がありましたが、相手国と一緒に、その地域の開発を具体的に考えながら協力していくという、現場主義のアプローチは日本の強みだと思います。ただ、「現場志向の取り組みで得られた知見を、その

国の上位の政策や制度に反映することについては、まだまだ弱いところもある」と感じています。たとえばある国で政権交代が近づくと、世界銀行の担当者は、両方の候補者に対して世銀が考える経済開発政策をインフォーマルにブリーフします。そうやってお互いを知ると同時に、一緒に組める相手かどうかもある程度考える機会とするのです。こうした政策的な働きかけは、日本は非常に弱いと思います。

岡田●私は、キャリアの3分の1ぐらいはODAや国際関係の仕事をしていました。初めは80年代の中ごろにパナマ大使館で経済協力を担当しました。2回目は90年代の初めで、当時は運輸省の国際協力の窓口である国際運輸・観光局という部署にいたのですが、「国別援助方針とか分野別援助方針をつくらないと、ODAの額ばかり増やしても効果がよく分からない」という話があって、運輸分野の援助方針をつくりました。

3回目はいまから10年ぐらい前ですが、OCDIに向向して、中東のオマーンとインドネシアのJICAのプロジェクトに参加させていただいて、現地ですべての情報を収集してレポートを書きました。今後ともさらにレベルアップしながら途上国のお役に立ちたいと思っています。

日本のODAは転換期にある

司会●日本のODAには多々良い点があると思いますが、世界の流れに応じて改善すべき点も当然あると思います。ODAをさらに良くするという観点で、皆様のお立場からコメントをいただきたいと思っています。

篠原●日本のODAは少し転換期になっています。日本のODAは欧米の援助政策と一緒にやってきましたが、いまはアジアが台頭してきています。貧困対策も重要ですが、特に日本の中小企業がバタバタ倒れていく中で、政府が援助の中で事前の投資環境を整えるという新しい要素が出てきていると思います。これは国内の経済的な要因から来る必要性だと思います。

もう一つは、たとえばアジアについては、特に東アジアから始めて東南アジアが成長センターになって、ここの経済統合化が非常に進んできているので、この中に日本のノウハウを活かせないかというのが新しい道だと思います。これは、長期的な戦略とわが国の関与の仕方を、国を挙げて研究したほうがいい。東南アジアの人たち自身も初めての地域的経済統合で指針がないので、ここに日本が政策の面と実際の援助の面の二つでどうかかわるかということです。おそらくこの地域は海上輸送が一変すると思います。各国が地域の貿易のために港をどんどん大きくして、それと同時に工業団地に外国の投資を呼び込もうとしているので、この動きの中で、日本の役割がかなりあると思います。

もう一つは、日本の企業を誘導するときにパッケージで、お互いに補完できるものは政府のほうである程度主導することが必要になってきている。たとえば工業団地へ出る場合も港の開発も、技術的な問題以外にどれだけビジネスとして成り立つのかという分野では、官民で共有しないとできない。

岡田●インフラへの重点投資によって地域開発を通じて経済発展を

して、全体を底上げしてきた日本の経験を移転するという観点から、円借款を使ったインフラ整備に対する協力のシェアが大きいというのが日本のODAの特徴でした。OECDのデータベースをグラフにしてみました。これが各国のODAに占める経済インフラのシェアです。米仏独と比べると、圧倒的に日本のシェアは高く、その代わり、いま篠原大使がカンボジアで実践されているような社会インフラなどは日本のODAの中でのシェアが低いのが大きな特徴だと思います。

現在、当センターでは毎年50人ぐらいの研修生を世界各国から受け入れて、港の計画とか建設、管理運営に関する日本の技術を、座学と現場の視察、研究者との交流を通じて指導しています。日本の港湾分野の技術あるいは管理運営のシステムは、世界でも先進的なので、一つはこれをワンパッケージで学習できるというメリットがあります。一方でODAと日本の経済活動の連携というか、よりウィンウィンになればいいという観点からみると、円借款のプロジェクトについて日本企業の受注比率が低いという現状は、残念です。

わが国の優れた技術で調査研究して、計画して、わが国の資金でつくられるインフラが、質の高いものとして現地に完成することが望ましいというのは、もちろんタックスペイヤーも含めて自然な感情だと思いますし、質の高いものができる、最終的にはライフサイクルコストが安く済むということもあります。ですから高質なもの、ちゃんと品質管理しながらつくっていくことの重要性を、ぜひ被援助国にもご理解いただくように、われわれも努力しなくてはならないと思っています。

大野●現場志向について、欧米の専門家はどちらかというと、現場よりも首都で仕事をする。レポート作成やプレゼンテーションに秀でていて、調査結果を分かりやすく整理し首脳に対してもドナー会合でも、実にうまく発信できる。日本人専門家は現場にいるから、体系化や発信になかなか時間をさけないというジレンマがありますが、それでも現場志向は日本の非常にいい特徴だと思います。

加えて、目的志向も日本の特徴です。地域開発では、何年までにどこにどのようなインフラを整備し、どういう人材を育て、どういう制度をつくるかなど、具体的な目標を掲げて取り組みます。

これは抽象的な概念のもとに一般的な制度構築をめざす世界銀行のアプローチとは異なります。世銀はガバナンスの指標をつくり、「あなたの国は市民の声を反映する点数が低い」とか、「行政の効率性の点数が低い」など、対象国を比べて順位をつけます。投資環境





についても毎年183カ国を対象に調査し、ランクをつけます。これらは自国の相対的なポジショニングを知るうえで有用ですが、全ての項目で評価を上げるのはなかなか難しいし、どうすればよいか、という実践面の課題につきあたります。もちろん日本もガバナンスを重視しますが、具体的な目標にむかって制度構築を支援するので、相手国にもわかりやすく実践的です。

地域開発計画のマスタープランづくりや開発調査は、日本が得意で重視している「現場主義」、「目的志向」、「共同作業」がよく表れたアプローチだと思います。これはおそらく他のドナー国にはない、日本にユニークな援助のスキームではないでしょうか。私は欧米ドナーの援助動向を調べていますが、最近では、かつて社会開発を最重視していたイギリスのDFIDでさえ、インフラも大事というようになり潮流が変わってきています。ただイギリスのインフラ支援は、「民活インフラを促進するファンドをつくりましょう」とか、財政支援を通じて「インフラ向けの予算配分を拡充してはどうか」など、金融面が中心です。これを実体経済面で補完する意味で、日本の取り組みはすごく重要で、もっとアピールしてよいと思います。

成長センターであるアジア、そのアジア経済統合における日本の役割というお話がありましたが、その意味で官民連携は非常に重要です。グローバル時代の国際協力は、「Beyond ODA」、つまり「援助を超えて」という発想で取り組まないとだめです。岡田理事長がおっしゃるように、かつて日本は暗黙のうちに官民連携でアジアの開発を支援してきました。これを今日的な文脈で再構築していかなければならない。篠原大使が言われたパッケージ化を実現するには、政府や公的機関とだけでなく、いろいろな方たちと協力していかなければいけません。日本は官も民も縦割りですが、組織の垣根を超えて、機動的に連携していく必要があります。

地域総合開発への支援はアフリカでも重要です。その意味で日本が支援している、モザンビークのナカラ回廊開発を注目しています。北部の後発地域で港や道路を整備する、その際にインフラを核として当該地域のポテンシャルをひきだし、恩恵が広く住民にゆきわた

るように農業開発や地域開発もパッケージとした、包括的な開発を支援するものです。そのためには、当該地域の地方自治体はもちろん、広域のプランニング体制づくりやコミュニティ支援も含めた、能力強化を手伝うことが重要になります。モザンビークでは、欧州ドナーグループが財政支援を通じて大きな存在感をもっています。最近では資源開発プロジェクトで中国、インド、ブラジルなどの新興国からも膨大な資金が入っている。様々なプレーヤーが存在感を競う中で、日本が相手国のためになる開発支援をしながら、民間企業の進出にも間接的に貢献することは重要です。日本は「相手国に寄り添う、品格ある支援」を行うという点で、中国やブラジルにはないソフトパワーをもっています。日本は比較優位をしっかりと理解し、他国の支援と差別化、アピールしていくべきです。

岡田●篠原大使はよくご存じですが、昔のODAの考え方では、日本の援助は人道的にやるもので、戦略や経済と結びつけてはいけないうことで、非常に美しいというか、きれいにやってきたところがありました。最新のODA大綱では戦略がなければだめだということになったと思います。海外主要国の援助政策を調べると、確かイギリスだったと思いますが、「援助は国益という観点を持ってはいけないう」と法律に書いてある。他方日本は、最近になって、日本国企業の海外展開支援というテーマが政策課題として出てきました。日本は対外的なプレゼンテーションが下手なので、急に実利的なほうに援助を結びつけるのは、国際社会において逆効果になりはしないと、ちょっと懸念しています。

ナカラ回廊でわれわれがやっているのは、ナカラ港の改善プロジェクトですが、ここは農業プロジェクトとか、回廊全体の経済開発プロジェクトとか、複合的に動いているようです。技術協力、有償資金協力、無償資金協力を全部投入することで、大野先生が論文の中で書かれていた「アフリカの中でも重点国を選んで、そこに重点投資しましょう」ということを、まさに実現するアプローチなのかと思っているところです。

大野●官民連携の合同ミッションもありましたか。

岡田●その方々が各国20人ぐらいずつ、60人ぐらい来られました。

大野●側聞しました。アグリビジネスに結びつけようというねらいもあるようですね。

岡田●日本の商社の方も大勢来られたので、何とか投資に持っていけたらと思います。もちろん官民連携も大事ですが、最終的には投資を決定するのは個々の企業の経営者なので、そのマインドが海外展開志向になっていかないと、いくら笛を吹いても難しいということです。だから経済界の意識改革も非常に重要だという気がします。

大野●最近、中小企業の海外展開支援にも関心をもっているのですが、中小企業の経営者は、途上国の現場で何が起きているかという現地の情報へのアクセスが限られています。逆に相手国政府・地方自治体・現地ディベロッパーは、日本の中小企業を誘致するには、工業団地において企業が入るロットを小さくする必要があるとか、日本語のワンストップ・サービスを提供する必要があるといった知識がありません。国際協力で携わっている人たちが、こういった情報ギャップを埋め、相手国関係者の能力強化を支援していければ意味ある貢献ができるのではないかと思います。

理事長がおっしゃるように、結局は個々の企業による経営判断になりますが、ODA関係者と国内の企業や自治体の方々が、情報共有を行い理解し合う場を増やしていくことが大事です。

篠原●先ほど理事長がおっしゃった中で、現場にいても円借款を与えてフィジビリティスタディから全部日本がやっ、いざ実施するとなると取れないという悔しい思いがあります。一番悔しい思いをするのは、「あれは借款だから、返すものだから」と言って、円借款そのものを差し上げている日本自体は工事に呼ばれないことです。これを緩和するためにも、やはりメインコントラクターはその国の人が優先的にすることです。

私は二つの点を外務省にも申し上げていますが、皆さんが結構渋い顔をされるのは、やはりスピードが遅いということです。調査が始まってから2年ぐらいかかりますが、一方で中国は要人が来て、パッとその場で決めてしまいます。中国は枠があって、いろいろな案件をみんな聞いて、一絡げで10億ドルとか大きな数字を出すところです。でも実際に交渉していく段階で、できないものはどんどん減らしていきます。そこが日本と全然違うし、宣伝効果も全然違いますが、このほうが明らかに有利です。

この間、それに近いことがありましたね。「3年間でメコン流域の諸国にいくら」という、あれはよく財務省が「うん」と言ったと思います。財務省は単年度制度でコミットするとすごく嫌がりますが、大枠でポーンと言ったのは、おそらくそういうことだと思います。いままでリードしてきた欧米の援助政策自体も、実は彼らもやせ我慢をして頑張っているところがあるので、日本も少し発言していかないといけないと思います。いまDFIDは、かなり集中主義にしていますね。カンボジアはいなくなってしまうと、中国に拠点を置いて、そこでやろうとしています。だから世の中の変遷にしたがって、援助政策自体も変えていく必要があると思います。

人材育成もすごく重要な要素です。たとえばタイの農林水産省の専門家は、ほとんどJICA研修経験者で、彼らは日本に対して独特の感情を持っています。人材育成はだれも反対しません。非常にきめの細かい人材育成をしてくれて、これは日本が誇るべきものだと思うので、ぜひとも続けていただきたい。

もう一つは、最近は政策的な青写真まで求められています。これは日本サイドでかなり協力しないとできないことです。そういう意味でも技術協力自体、かなり中身が変わってきているという感じがします。

みんなが協力して豊かな国際社会をつくること

司会●新興国との競合問題、あるいは人材育成の問題、政策のお手伝いの問題は、それぞれ私どもも多少かわりを持っています。

岡田●たとえば、いま言われた円借款なりタイド、アンタイドの話ですが、中国はDACに入っていないですね。そういうプレーヤーが援助においてかなり大きなシェアや発言力を持つというか、行動が大きくなっているときに、既存の枠組み内の人だけがこういうルールでやっているのは、どうもしっくりきません。たとえばアフリカで言うと、中国は主要国に対してはナンバー1、2のどちらか1人が1年に1回

は回っているそうです。日本も要人の訪問が少ないと、現場の人がいくら頑張っても難しい面があります。

そういう意味でも戦略というか、狭い意味での国益とか経済益ではなくて、まさに「みんなが協力して豊かな国際社会をつくりましょう」ということを目指すうえでの定期的な対話はどうしても必要だと思います。

大野●大賛成です。ODAは対外政策の重要な基盤です。新興国の台頭で世界のパラダイムが変わるなか、日本全体の政策の中で国際協力をどう位置づけていくのか——今、大きな転換点がありますが、日本国内での議論は十分ではありません。

イギリスは法律で「援助は貧困削減のためにやります」と規定しているので、ODAは貧しい国、とくにミレニアム開発目標(MDGs)の達成が困難な国が中心となる。中国はもちろん、ベトナムやカンボジアも援助から卒業です。ところが、彼らには別の戦略がある。DFID大臣は国家安全保障会議のメンバーになっており、同会議の新興国戦略部会(外務大臣が議長)にも参加するなど、国際協力は国家戦略の中に位置づけられています。対中関係では、DFIDはどうしたら中国を巻き込んでアフリカと一緒に支援できるか必死に考えています。タンザニアでは中国が道路建設を資金支援していますが、DFIDは中国を含む三角協力として道路維持管理の技術協力を行っている。これは中国関係者に維持管理の重要性を理解させながらイギリスが重視するアフリカ開発を共同で支援する試みです。中国に国際社会のルールにそった行動を促すねらいがあるのです。

アメリカは国家安全保障戦略のもとで、ディフェンスとディベロップメントとディプロマシーを三本柱(「3D」)に位置づけています。「3D」内の優先順位は政権ごとに変りますが、国家戦略があるので、あえて国益と言わなくても「何のために」ODAを行うのかについて国内の基盤があるように思います。

このようにイギリスもアメリカも途上国開発のためというODAの本質を維持しつつ、世界のために、また自国のためもなる国際協力を展開しているのです。





私は別にタイトでなくてもいいと思います。無理にどの国でも円借款をタイトにするとコスト面で高くなります。短期的で狭い意味の日本の利益ではなく、もう少し長期的な視点で、日本のためにも世界のためにもなる国際協力ができないか。地域総合開発とか、中小企業の海外展開支援とか、国際教育協力とか、ある程度重点施策を絞って取り組む必要があると思います。

司会●私の経験でも、昔ODAの仕事をしていて、世銀と競合したこともあります。先ほど中国や韓国の問題が出てきて、そことどう対峙するかということもあると思いますが、どうやって手を結ぶかということもありますね。そういう国と国の連携までは、まだ行っていないんですか。

篠原●たとえばカンボジアでは援助国の会合がありますね。これはカンボジアとの対話をしているわけですが、援助国の中には中国も入ってきています。じゃあ世銀を中心とした国際援助グループというか、国のいろいろな方針に従うかということ、必ずしもそういうものには拘束されません。いま中国も国際社会の中で一緒にやっていきたいという気持ちはありますから、少しずつは変わるとは思います。彼らは資源外交として援助を使うとか、政策的な目的を達成するために援助がかなり有効に使われています。

これは、いままでの欧米の援助の理念では相入れないところがありますが、そうは言っても共存していかなくてははいけません。一番大きな問題は、援助にスピード感があることと、途上国の人たちが望むものをどんどん受け入れるということにどう対応していくかです。たとえば日本の援助は、インフラでも事故が起きないように十分準備をして、住民対策もアドバイスしながらやっています。でも中国はそういうものをまったく考慮しないというか、中国がそういうふうにしても、全然聞く耳を持ちませんからだれも文句を言えないんですね。そこは国際社会なので、みんなで話し合っ、彼らに少なくともある程度のルールは一緒にやってもらう、考えてもらうということが必要だと思います。

もう一つ、日本が援助で勝ち得たものは信頼性だと思います。日本は自国のためにやっているのではないからです。いままでの日本の援助は、日本企業が来て利益を上げるという図式とは違います。カンボジアの場合も民間企業はほとんど来なかった。それでも日本の援助は、最初の復旧・復興から段階を追って丁寧に行っていて、そ

れに基づく信頼感はすごく大きいわけ。ただ一方で、自分の願ったものやってくれる国が出てきて、そのへんは受け入れる国としても若干使い分けが必要になっている状況が出てきています。

日本がもっている優秀な コーディネイト力をいかす

岡田●いまJICAスキームの中で技術協力プロジェクトと呼んでいるものがあって、専門家派遣と、研修員の受け入れと、若干の機材供与を組み合わせています。これはまさに日本のノウハウを移転するもので、現場主義で、共同作業でやるということで、日本の援助の精神を具現化しています。

カンボジアでも港湾関係の制度づくりをやらせていただいて、それをどう制度に反映していくかということで、港湾法の素案、ドラフトをつくったことが、カンボジア政府から評価されて、チームメンバーが先般、勲章をいただきました。JICAから「実際に国会を通すところまでフォローアップできないか」というお話もあり、そういう制度作りは国の根幹なので、非常に評価されるものだと思います。

モザンビークで非常に目立つのは、いま中国の援助でつくっている首都空港ですね。これは国の玄関なのでものすごく目立つし、外務省の庁舎も中国の援助です。首都の一番目立つところにありますからね。だから先ほどの高邁な発想はありつつも、限られた資源をどのように使うかは、相当考えるべきだと思います。

大野●中国や新興ドナーとどう付き合うのかについては、ポジティブと一緒に協力できる部分もあるし、できない部分もあると思います。開発理念を国際社会に発信することは共同でやるべきです。中国は貿易・投資と援助をリンクした経済協力を行っています。これは日本がかつて歩んできた道でもあります。このほか、70年代末からの改革開放で沿岸部にパイロット的に経済特区を設置して、日本や西洋から知識や技術を学び、試行錯誤をへて自国に適応させ、成功体験を点から面に拡大するアプローチをとっています。援助を受けながらも自助努力を重視する姿勢、援助だけではなく貿易と投資の相乗効果で成長プロセスを生みだす、あるいはパイロット的に学び現場で改善を重ねて取り組んでいくことなど、日本が大事にしてきた開発援助の経験を、中国は実践しているように思えます。こういった開発理念やアプローチを中国と一緒に対外発信していく意義は大きく、日本が中国を巻き込んでいければ欧米に対する一つの大きなソフトパワーになると思います。

貿易・投資・援助が三位一体となった中国のアプローチについて、『ドラゴンズ・ギフト』を書いたアメリカの中国研究者は、「もともと日本に原点がある」と言っています。ある意味で中国の台頭のおかげで日本の援助が間接的に脚光を浴びているのです。こうした「中国の配当」をポジティブにとらえて発信していく、その一方で考え方が違う部分はバラバラにやればよいと思います。

韓国もいま国を挙げて自らの開発経験の対外発信に取り組んでいます。農村開発やセマウル運動、国家開発計画の策定方法など、アピールしたい経験を100ぐらいのモジュールにまとめ、英語で関心をもつ国と共有しています。これはバイの取り組みなので日本と一緒にやるものではないですが、「アジアの経験」として発信できる部分

もあるはずで、戦略的な連携ができればいいと思います。

それからタイやマレーシアもドナーになりつつあり、インドネシアも南南協力の前向きなので、日本の開発理念やアプローチに共感する人材とともにネットワーク型で他の途上国を支援すれば、日本が今までの国際協力で蓄積してきた人的ネットワークを財産として、他の途上国と一緒に支援できると思います。そういうネットワーク型の国際協力、三角協力ができれば、日本はコーディネート力を発揮してタイやマレーシアなどのASEANの新興ドナーと一緒にアフリカなどを支援できるので、日本の外交力にもなると思います。

司会●国のほうで、日中韓で港湾局長とか課長レベルの対話をやっていますが、昔日本で起きたことが5年後に韓国で起きて、その5年後に中国で起きるといった感じだったのが、最近はその感覚が縮まってきて一緒に起きている感じだし、抜かれている場合もあります。だからネットワーク型でやっていくというのがありますね。

大野●たとえばシンガポールの外務省には技術協力局があり、研修事業を中心に援助をしています。日本は、80年代にリー・クワン・ユー首相の強い要請をうけて、8年にわたり生産性向上プロジェクトという大規模な支援をしました。日本型の現場カイゼンは工場だけでなく、政府システムにも導入され、生産性向上運動がおこりました。いまや、シンガポールでは人材が育ち、生産性向上のエキスパートが活躍し、隣国のラオスやカンボジア、またアフリカでも研修をしています。シンガポール人は日本人より英語が上手で、マニュアル化も得意なので、標準的な内容の研修は彼らにやってもらい、日本人は現場で教えるといった役割分担もできると思います。

岡田●もともと日本の援助は、日本の経験を移転するというところで、日本人専門家による純血主義みたいなところがあったと思います。最近、JICAも外国人材の活用をかなり認めてきています。エジプトのプロジェクトでは、団長は日本人で、アメリカ人もエジプト人もタイ人も入っていました。

プレゼン力の優れた人とか、モデルの構築が得意な人とか、それぞれ得意分野があるので、最適な人材を集めたチームをつくと効果的だし経済的でもあります。顔が見える援助という観点もありますが、どういうところが注力すべき部分かというのは、もう少し深く考えてもいいという気がします。

大野●日本人が全てを担う必要はないと思います。日本人はすぐ日本食が恋しくなりアフリカの農村で何ヶ月、何年も仕事をするのはきつけれども、インド人には苦にならない。全部日本人がやるのではなく、価値観を共有するアジアの人材と一緒に国際協力に取り組んでいけば、日本やアジアの考え方が広がっていくのではないかと。

日本的な価値観の標準化は、アジアの人々を通じて世界に広げてもらうことで初めて可能になり、またそういう時代が来たと思います。資金力ある新興国も増えており、日本はプレーンとなる部分を持ちながら、アジア新興国の人材と役割分担しながら途上国の開発を支援していくべきです。いま、重要な転換期にきています。

篠原●たとえば日本にこれだけの知的な集団がいるのに、それが十分に活躍できていません。やはり言葉が一つの隘路になっています。それから文化として積極的にものを言うことがない、これを変えないといけません。非常に根の深い問題ですが、いまからそれを意識

して、アジアの人たちと一緒にやるといっても心構えとか、言葉の問題とか、協調とか、そういうものも併せてやらないといけないと思います。

大野●アジアでは、ベトナムやカンボジアのように港や道路などの基幹インフラと工業団地を組み合わせることが多いですが、アフリカのように発展段階が低い国では、農村開発とか地域総合開発の視点を組み合わせる必要があります。そこでナカラ回廊のような取り組みが重要になってきます。同じ回廊開発でも、社会的なコンポーネントをどの程度含めるかは、インフラ整備さえすれば外資がきて成長していくアジア諸国とそうでない国との違いに留意しなければなりません。日本はエルサルバドルで港湾整備を核として東部地域開発を支援しましたが、こうした地域総合開発アプローチをグローバルスタンダードとして発信していければ素晴らしいと思います。

あとは国内への発信です。国際協力が日本とどうつながっているのか、海外での取り組みが国内の中小企業の海外展開支援にどう結びつくのかがわかれば、国民の理解や支持につながります。国内への発信は重要だと思います。

いろいろ制約はあっても、日本の援助にはとても良い特徴があります。今まで蓄積してきた財産や人的リソースをネットワーク型でつなぎ、今日の途上国支援に活かしていきたいものです。

岡田●私が2000年前後に当センターにいたとき、当時もいままJICAの研修生を受け入れています。当時は英語で積極的に発言してQ&Aをする研修生は、20人いたら5人ぐらいで、5人ぐらいは英語が良くわからなくて、残りの10人は「何とか」という感じでした。いまはほぼ全員、英語でしゃべりたくて仕方ないし、もちろんみんなパワーポイントをつくって発表するというように、英語とITのリテラシーが格段に進歩しています。ところが日本人は、私の見るところ、この10年間であまり進歩していません(笑)。

プロジェクトのやり方もPPPのように、単純に計画、設計してついでに終わりではなくてきているので、援助の担当者の資質が求められますが、そこに追いつけていない面があります。だから教育の問題は大きいし、大使がおっしゃった日本人のメンタリティも、日本国内で会議やセミナーをやるとなかなか質問が出てこないで、ここから直していく必要があると思います。

司会●本日はたいへん中身の濃い話になりました。OCIDIにとってもたいへん参考になりました。ありがとうございます。



国際協力への課題

国際協力に積極的だった日本だが、最近は予算も20年前と比して半減している。そうした現状を踏まえ、ODAの課題についてまとめていただいた。

国際協力機構
経済基盤開発部長

小西淳文

今後の国際協力のあり方

内閣府が毎年行っている「外交に関する意識調査」(<http://www8.cao.go.jp/survey/index-gai.html>)で、「ODAを積極的に進めるべき」との意見は1995年の35.6%から2004年の18.7%と断続的に半減しましたが、ここ数年は30%前後に回復してきています。逆に、「ODAをなるべく少なくすべき」との意見は、1995年の12.5%から2004年の25.6%と倍増傾向にありましたが、ここ数年は18%前後と少し低下傾向にあります。また、この間、43%~47%前後の方が「現状程度のODAで良い」と回答しています。ODA積極派の方があげる理由としては「開発途上国の安定に貢献し、世界の平和に役立つから」、「開発途上国の環境問題などの解決のため日本の技術と経験を活かすべきだから」が各々約60%あり、ODA消極派の方が挙げる理由としては「日本の経済状態が良くないから」や「財政状況が良くないから」がそれぞれ70%台、40%台となっています。

また、ODA予算につきましても1996年前後のピーク時、1兆1千億円から毎年削減され、2012年度の政府予算原案では6187億円と半減しており、「国民総生産の0.7%をODAに」というOECD加盟国の目標に対し、日本は0.2%を切ってしまうような状況になってしまいました。
(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/yosan/index.html>)

この統計資料からは、国際的に掲げられた目標を追及するというよりは、国民の意識傾向がODA予算に強く反映されていると分析できるかと思います。では、こういった

状況にあって、今後の国際協力について、どのように考えていけば良いのでしょうか？国民から支持されるODAとはどのようなものであり、その予算規模はどの程度なのでしょう？

国際協力の「理念」と「実利」

1992年、当時のODA予算は9522億円と、ODA予算はOECD目標に向けまだ増加すると見込まれていた時期であり、日本の経済状況も活気を帯びていた時期でもありますが、そのような時期に「ODA大綱」(http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/seisaku/taikou/sei_1_1.html)が閣議決定されました。その基本理念を要約すれば、次のようになります。『国際社会は相互依存関係にあり、開発途上国の安定と発展が世界の平和と繁栄に不可欠なため、平和国家である日本としては、その国力に相応しい役割を果たすことが重要な使命。「広範な人造り」、「諸制度を含むインフラストラクチャー及び基礎生活分野の整備」等を通じ、開発途上国の「良い統治」を確保し、地球的規模での持続可能な開発を支援する。』日本の経済運営に自信のある時期でもあったからでしょうか、昨今取りざたされている「内向きの姿勢」は全く見受けられず、平和国家を標榜する日本の崇高な国際的役割が謳いあげられています。

一方、ここ数年の「国際協力の重点方針」として挙げられるキーワードには、「MDG」や「TICADIV」、「アフガニスタン支援」など「国際社会での一層の貢献」だけではなく、我が国の「新たな成長」と関連づけた「パッケージ型インフラ海外展開」や「中小企業支援」、また、「復興外交」の一環として、「被災地産業支援」なども含まれるようになってき

ています。国内の経済情勢や財政事情がなかなか好転せず、東日本大震災後の復興という重要な課題を抱える中で、途上国支援という崇高な理念と我が国経済への実利的なフィードバック、このふたつを合わせて実現すべきというのが昨今のODAに求められる使命となっていることがわかります。http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/seisaku/pdfs/23_jyuten.pdf
http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/yosan/24/pdfs/h24_seifuan.pdf#search='平成24年度ODA予算政府原案'



カンボジア国シアヌークビル港のコンテナターミナル



カンボジア国シアヌークビル港の全貌 写真提供：日本工営株式会社提供

ODAを取り巻く世界環境

一方、ODAを取り巻く世界環境を概観してみますと、OECDやDACでの協議を通じて、アンタイド化が進められる中、日本政府は円借款におけるSTEP案件を策定し、タイド案件を拡充する工夫を凝らしてきているものの、本邦企業が円借款事業の受注者となる割合はあまり芳しくない状況となっています。また、円借款事業における受注者とし

て中国企業や韓国企業が急激に台頭してきていることにも留意する必要があります。この背景には、従来の一般的な技術レベルで対応できる案件では日本の技術優位は確保できず、技術面で肩を並べてきた中国企業や韓国企業が価格面で優位に立つためと分析されています。こういった状況で、「パッケージ型インフラ海外展開」、「アジアを日本の市場に」と檄を飛ばしても、その実現は容易なものではありません。昨年「All Japan（で組織化して対応する）」という表現が強調された時もありましたが、当時ですら、国際競争力のない日本企業とはパートナーを組まないと公言する本邦企業もあり、むしろ、「Japan Initiative（国内外を問わず、競争力のある企業を束ね、そのリーダーシップを日本企業が取る）」とすべきと指摘する経営者も多くいました。こういった状況で、「パッケージ型インフラ海外展開」や「中小企業支援」、また、「復興外交」として、「被災地産業支援」をいかに実現するか、ODA事業に関わる者の創意工夫が試される状況になっています。私見ですが、新たな戦略として、皆さんが関わることの多い土木・建築分野を対象に取りまとめてみたいと思います。

新たな戦略

(1)日本のODAの特徴

まず、日本のODA事業の特徴、その強みを良く理解しておく必要があります。欧米のコンサルタントの仕事ぶりについて多くの途上国政府関係者は、「技術移転はなく、結果のレポートだけを置いていく」と批判しています。これに対し、日本のコンサルタントや専門家は「現実の問題を解決する手法を一緒に考えてくれ、その根拠となる論理についても懇切丁寧に教えてくれる」と重宝されることが一般的です。日本のODA事業、特に技術協力事業では、かつて、旧JICAでは「人づくり、国づくり、心のふれあい」といった標語があったように、途上国政府自体の自立を支援するという哲学の下、その鍵を担う「人材の育成」、「キャパシティ・ディベロップメント」が重視されてきました。また、無償資金協力においても「ソフトコンポーネントの導入」を図ってきたように、計画の立案から調達や施工監理、さらには運営維持管理手法に環たる一貫した知識やノウハウを移転することに重点が置かれて来ました。今後もこういった支援が重視されることは変わりません。



セネガル職業訓練校での専門家の実技指導の様子
写真提供：今村健志朗/JICA

(2)日本に優位性のある技術

また、受注をめぐる国際競争に日本企業が打ち勝つためには、日本に優位性のある技術を駆使する案件の形成がポイントになるかと思えます。インドネシアやトルコなど地震の多い国では、日本の耐震設計や耐震工法の技術が強みになるでしょうし、トンネルが必要な地域ではシールド工法などの特殊技術も強みになります。混雑した都市部で交通を遮断しない施工技術も極めて秀でたものがありますし、「パッケージ・インフラ」としての効率的なマネジメントのノウハウも優れています。開発途上国のニーズの中でこういった技術やノウハウを活用する案件形成を進めていくことが昨今の国民の意向や業界の方々の期待に応える一つの方法と思っています。

1983年、当時の最新技術を活用し、アフリカ中央部のコ



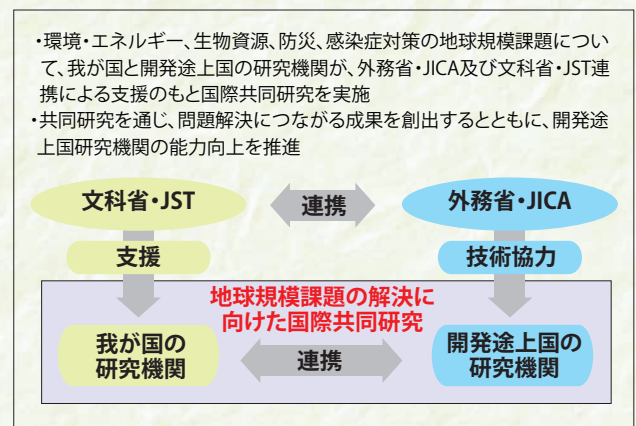
コンゴ民主共和国 マタディ橋（1983年竣工）

ンゴ河に超大吊橋を建設しましたが、これもひとつのヒントになるでしょう。

(3)新機軸としての科学技術外交

平成20年5月19日、総合科学技術会議で、『地球温暖化対策等の地球規模課題に対応するため、「我が国の科学技術そのものの発展と研究成果の社会への還元」と「国際社会全体の平和及び安定と繁栄に寄与する我が国の外交(国際協力)」を連携させる「科学技術外交」を進めることが提言されました。

(<http://www8.cao.go.jp/cstp/siryo/haihu75/siryo5-2.pdf>)これを受け、文科省、外務省、JST、JICAが連携して実施する「地球規模課題対応国際科学技術協力(SATREPS)」が産まれました。』



地球規模課題対応国際科学技術協力

従来の技術を駆使し途上国の抱えている問題を解決するだけでなく、途上国政府関係者と一緒になら新たな手法を研究開発し、問題解決を図ろうという極めてレベルの高い技術協力になります。こういった取り組みは韓国や中国はもとより、西欧の先進国の中でもあまりなされておらず、日本独自のものと自負できます。

この枠組みがスタートして、既に4年、「環境・エネルギー(低炭素)」、「生物資源」、「防災」及び「感染症」の分野ですでに59件、国内最先端の研究者が途上国研究者との共同研究を始めています。

皆さんの関心の強い土木分野の事例を2～3紹介したいと思います。

アドリア海に面した断層・褶曲帯にあるクロアチアは、地形・地質構造が複雑で地す



グロホヴォ地すべり地の全景
写真提供：新潟大学 災害・復興科学研究所

べり・土石流などの土砂災害が多いので、①「土砂災害危険度評価技術の開発、危険度予知、早期警戒システムの構築」、②「山地型洪水・土石流シミュレーション手法の開発、早期警戒システムの構築」、③「土砂・洪水災害統合ハザードマップの開発及び土地利用計画ガイドラインの策定」を目的とした共同研究を、新潟大学災害復興科学研究所の丸井英明教授のグループが、スプリット大学や地質調査所他と開始しています。具体的な研究の進め方としては、①-1ポータブル非排水リングせん断試験機(地すべり再現試験機)を開発する。①-2モデル地域の地すべり危険度判定・災害予測技術を開発する。①-3層構造分析法を改良し、ALOSやIKONOS衛星画像や大縮尺航空写真も併用し、広範囲の危険度評価手法を開発する。②-1岩盤浸透モデルと山地河川の分布型流出モデルを組み合わせ、洪水ごとの予測流出量を推計する。②-2降雨情報ネットワークとXバンドレーダーの適用による雨量計測を行い、山地域における早期警戒システムを構築する。②-3同時に水理模型実験を通じてこれらの土石流の発生及び流動機構について実験解析を行い、適切な数値モデルを提案するとともに、ハザードマップを作成する。③-1統合ハザードマップを活用し、土地利用基本計画策定技術を開発する。③-2統合ハザードマップを作成し、土砂・洪水災害軽減のための土地利用基本計画ガイドラインを策定する。となっています。5年間の共同研究の3年目を迎えるところですが、順調に進展しています。

地滑り災害を克服する共同研究はこのほかにも、特定非営利活動法人アイシーエル佐々恭二研究部学術代表をリーダーとするグループが、ベトナム交通科学技術研究所と幹線交通網沿いの斜面災害危険度評価技術の開発を行っていますし、千葉大学環境リモートセンシング研究センター西尾文彦教授をリーダーとするグループがマレーシアマルチメディア大学他と地すべり災害及び水害による被災低減に関する研究を行っています。

東日本大震災を踏まえ、緒方前理事長は「国内の経験を海外に、海外の経験を国内に」といった「内外一体化」の概念を提唱されましたし、田中新理事長は"Science Based

Assistance"を提唱されていますので、開発途上国のみならず、我が国の防災にも応用できる先端的な科学技術の開発を途上国研究者と一緒に進めて行く。防災分野だけではなく、「環境・エネルギー(低炭素)」、「生物多様性」、「感染症」と地球規模課題に対し、日本の協力の成果が積み重ねられるにつれ、「科学技術外交」の理念、我が国の国際協力の貢献が内外ともにさらに高く評価されるものと信じています。SATREPSの関連情報については次のサイトをご覧ください。<http://www.jica.go.jp/science/index.html>
<http://www.jst.go.jp/global/index.html>



周辺津波襲来時の小名浜 アクアマリンパーク
写真提供：福島県

海外港湾プロジェクト紹介

五洋建設は、東南アジアを中心に海外で多くのプロジェクトに参加している。特に臨海部においては、コンテナターミナルやクルーズターミナルをはじめとする港湾プロジェクトに携わっており、本稿ではその中で、現在施工中の香港とシンガポールのクルーズターミナルおよびシンガポールの最新鋭コンテナターミナルを紹介していただいた。

カイトッククルーズターミナル（香港）

香港では、鉄道や長大橋梁、都市開発など中国との国境をまたぐプロジェクトを含め、総額2,500億香港ドル、日本円にして約3兆円規模の10大インフラプロジェクトが実施されています。その大規模プロジェクトの一つ、市街地にあった半島状の旧カイトック空港跡地の再開発として、新しいクルーズターミナルの整備が進んでいます。観光産業の強化は香港政府の経済政策の柱の一つであり、世界的なクルーズブームを受けて、香港も「クルーズ観光のハブ」を目指しています。旧滑走路先端部の総面積76,000㎡の敷地に、クルーズターミナルビルやホテルなどのウォーターフロント施設の開発整備が計画されており、完成後は下のイメージ図のようにカオルン側の新しいシンボルとなることが期待されています。

五洋建設は、この世界最大級大型客船が接岸可能なクルーズターミナル(2バース、延長800m)の建設工事に2009年11月から取り組んでいます。旧空港滑走路の



写真1 施工状況写真

既設護岸の撤去、鋼管杭式岸壁の構築、橋梁基礎の構築や泊地浚渫などの作業を行い、2013年のターミナル開港を目指して、工事は順調に進んでいます。

インターナショナルクルーズターミナル（シンガポール）

日本の淡路島と同じくらいの広さであるシンガポールは、その経済発展の基盤を海外との交流に置いています。訪問客を魅了するエキゾチックな文化と食事、ショッピング等に加えて、国際会議場やカジノ等を有する総合リゾート、テーマパークを整え、国際都市としての魅力を年々高めています。国際空港や海運物流のハブとしての地位は確立されつつありますが、クルーズ船の誘致にも力を入れています。世界一周航路やプーケットやペナンを訪問するリージョナル航路のクルーズ船の寄港も年々増加しています。

既存のシンガポールクルーズセンターは、観光地であるセントーサ島に面するハーバーフロント地区に位置し、狭隘な航路、ロープウェイによる高さ制限等の物



図1 完成イメージ図

理的な制約があったため、マリナサウス地区に新たなクルーズターミナルの建設が計画されました。このエリアは、十分な水深を有し、高さ制限も無いため、世界最大級の大型客船の停泊も可能となっています。



写真2 現地状況写真



図2 完成イメージ図

五洋建設は、東亜建設工業と共同企業体を組んで2009年9月に、この新しいクルーズターミナル(杭式栈橋全長300m、アクセスデッキ全長35m、および防潮堤800m等)を受注し、鋭意工事を進めています。本ターミナルは2012年6月からの供用を開始しています。

パシルパンジャン・コンテナターミナル 第3、4期 (シンガポール)

シンガポール港は東西回廊の要として、古くから海運物流の拠点として発展してきました。シンガポール港は、ワンストップサービスに代表されるソフト面、および大水深岸壁、最新鋭の大型荷役機械等のハード面の整備等により、常に最先端のサービスを提供するハブポートです。そのコンテナ取扱量は、常に世界の港湾の上位に位置しています。更に、今後も継続的な経済成長が見込まれるアジア地域における国際競争力をより高めるため、次世代の超大型船に対応できる高規格コンテナターミナルの建設が進められています。シンガポールの西側に位置するパシルパンジャン地区において、1993年から第1期の建設工事が始まり、現在は第3、第4期工事が行われています。同ターミナルは完成すると計70バース、

5,000万TEUの取り扱いが可能になる予定です。

五洋建設は第1期建設工事に続いて、2007年10月から、この第3、4期工事(岸壁水深-18mCDから-22mCD、岸壁総延長5.6km)の工事も担当しています。現在は、係船岸壁になるケーソンの据付を完了し、ターミナル用地の埋立、地盤改良、泊地浚渫を行っています。



写真3 施工状況写真



図3 完成イメージ図

あとがき

世界の物流ネットワーク拡大に伴い、クルーズターミナルや高規格コンテナターミナルなどの港湾施設の需要が高まっていく中で、五洋建設の経験と得意とする海洋土木技術を活かし、今後も国内および海外の最先端の社会資本整備に携われるよう取り組みたいと考えています。

原稿執筆／国際事業本部 国際事業部長 遠澤 真人

カンボジアの港湾と我が国の協力

国土交通省港湾局付け(エルサルバドル共和国派遣)
角野 隆



シハヌークビル港コンテナターミナル

カンボジアについては、内戦の影響もあって、日本との経済的なかわりが大きくはない。このため、日本はカンボジアの投資環境を改善するため様々な協力を行っているが、その代表格がシハヌークビル港だ。今回はその援助の内容とその様子について、詳しく展開していただいた。

「川の民」が築いた海港

カンボジアは内陸国ではありません。シハヌークビル港という立派な海港も存在します。本誌の読者の皆様には今更申し上げるまでもないことですが、一般にはこのような誤解を持たれることが多いように思います。これは、ジャングルの中のアンコールワットやメコン川のイメージが強烈であるからかもしれませんが、ある意味真つ当な誤解であるとも言えます。クメール人は、ラオス南部のメコン流域を起源とする民族で、メコン水系流域の肥沃な土地に勢力範囲を広げ、やがてインドシナのほぼ全域を支配した「川の民」です。このようなクメール人にとって海は地の果てにあり、およそ関わりを持つことのない存在であったと考えられます。メコン川流域からカンボジアの海岸線までの間の大部分は山地に遮られており、そこは内戦前までトラや象などの野生動物が息する未開のジャングルでした。Google Mapを大きく拡大するとお分かりいただけますが、タイ側からは海岸線に沿って薄皮一枚のタイ領が伸びており、カンボジアの地先の大きな島がベトナム領になっています。これは、近世以前においてカンボジア政府が内陸部の領土保全に手一杯で、辺境に位置する海岸線の確保には熱心でなかったことが影響しているものと考えられます。また、クメール人が海と疎遠であることを示す卑近な例として、今日でもカンボジアで消費される水産物の多くはナマズなどの川魚で、海の魚は最近まで下手物の類であったということなどがあります。

このように海と疎遠であったカンボジアにおいても、海外との交易のため古くから海運が利用されています。15世紀の首都アンコール陥落以降、タイ、ベトナムという強国の間に位置するカンボジアは苦難の時代を迎えますが、それでも17世紀後半まではメコンデルタのプレイノコール(現ホーチミン市)がクメールの支配下にありましたので、メコン水系の水運は海外とも直結したものとなっていました。ベトナムの侵攻によりプレイノコールを失った後、カンボジアは対外貿易において大きな制約を受けることになり、この状況は19世紀の植民地化によって仏領インドシナのゲートウェイ港湾であったサイゴン港への自由なアクセスが再び可能になるまで続きました。

カンボジアは1949年に念願の独立を回復します。しかし、これは同時に海への自由なアクセスをまたしても失うことでもありました。当時、自国領内の河川の河口部には小規模な港湾施設が存在していましたが、地先が遠浅で国際港湾としては不向きなものでした。近代国家として発展していくためには海へのアクセスが不可欠であり、また、過去の歴史を踏まえこれを他国に依存することには大きなリスクが伴うことが身に染みていたため、カンボジア政府は独立後間もなく自国内に国際ゲートウェイを確保することを決定します。海岸線を隈なく踏査した結果、唯一の開発適地として首都から遠く離れた未開の地を選定し、ここに港湾と臨海産業都市を建設することとしました。工事は1956年に開始され、1961年に同国領内における最初の本格的な港湾の供用開始を迎えました。後に新

たな港と都市には国王の名が冠せられました。これがシハヌークビル港とプレアシハヌーク市です。

内戦からの復興と我が国の支援

このように、ようやく確保された自国領内の国際ゲートウェイですが、東西の対立、東側陣営内での対立という困難な国際環境の中、カンボジアが内戦に突入し、開港後間もなく港の機能は完全に麻痺してしまいます。港湾施設は大きな損傷を受け、計画的に整備が進められていた港湾及び臨港ゾーンにも多くの非正規居住者が住み着くようになりました。

我が国をはじめとする国際社会の支援を受け、内戦が終結し平和が構築されると、カンボジア政府は港湾の復興に精力的に取り組みました。また、我が国は、その重要性に鑑み、カンボジアの港湾の復興と機能強化を重点的に支援してきました。

シハヌークビル港及びこの機能を補完するプノンペン港の復興・機能強化には、我が国の無償資金・有償資金が投入されてきました。シハヌークビル港復興への協力が開始された当時は、治安の回復も不十分で都市間の移動に大きな危険が伴い、また、インフラが疲弊していたことから早朝・深夜でないとプノンペン・シハヌークビル間の電話も通じないなど、非常に厳しい環境の中、多くの我が国の関係者が尽力されました。こういった方々の努力によって、今日、シハヌークビル港はガントリークレーン・RTG、オペレーションシステム等を有する近代的な国際コンテナ港湾として機能しています。これらシステム等を用いたオペ

レーションについては、その効率化に向け、今後とも我が国が側面的に支援していくことが必要であると考えられますが、数年前まで港湾労働者がターミナル内にハンモックを張って昼寝をしていたことを考えると、カンボジア人のみの手によって近代的なコンテナターミナルが運営されている今日の姿は隔世の感があります。

現在、シハヌークビル港においては、円借款を活用して同国初のパナマックス型船舶の利用が可能な多目的ターミナルの整備が進められています。農業国であるカンボジアにおいては、米等の農産品の高付加価値化・輸出品品化が貧困削減に向けた最重要政策の一つですが、同ターミナルの整備はこれに大きく貢献していくものと期待されています。

シハヌークビル港周辺の臨港ゾーン内の港湾庁の土地については、一時、国内の政商の手に渡ることになりましたが、我が国の関係者の働きかけもあって、この決定が取り消され、この土地において港湾庁が円借款を活用して経済特区(SEZ)を開発することになりました。同地区内の多数の非正規居住者との立ち退き交渉といった困難な課題を乗り越え、本年5月、SEZの操業が開始されました。このSEZは、国際港湾と一体化したSEZとして非常にユニークなものであり、既に日系企業の立地も決定しています。カンボジアは今でも経済活動の中心が内陸部に偏在しており、経済活動の場としての沿岸域の利用が非常に限定的であるといった歪な国土構造となっています。今後、このSEZが起爆剤の一つとなり、沿岸部における産業開発が進展していくことが期待されています。

その他、港湾保安の分野でも、我が国は重点的に協力を実施してきました。また、これに関係して、コンテナのX線検査機器等が無償資金協力によって供与されましたが、その際、我が国の関係者の精力的な働きかけにより、それまで上述とは別の政商が独占し40フィートコンテナ1本当たり80ドルという法外な課金がなされていたコンテナ検査が政府直営に戻され、検査料金を半額程度に下げることが成功しています。

さらに、これら全ての基礎となる港湾政策・制度の面でも我が国は協力を実施してきました。従前、カンボジアには港湾行政を専ら担務する組織がなく、確立された港湾政策や制度的枠組みも存在しませんでした。これまでの我が国の協力により、現在、これらの骨格が固まりつつあるところ です。

港湾行政能力・港湾運営能力の改善に向けて

今日、カンボジアの港湾行政担当責任者には、重要かつ困難な舵取りが求められています。第1点目は、民間セクターのコントロールです。カンボジアでは民間セクターが健全に発展しているとは未だ言えない段階です。有力な民間事業者の多くは政商の類で、彼らが港湾の開発や関連ビジネスの分野においてもさまざまな関与を深めようとしています。これまでカンボジア政府が港湾分野における民間参入に関して取ってきた基本的な政策は「オープン・シー・ポリシー」と呼ばれ、投資(話)は何でも歓迎と言う「無策」に看板を付けたに等しいものでしたが、このような状況から脱却し、港湾行政担当責任者が個別案件ごとに事業の経済合理性や、国民経済の便益その他の公共の利益を適切に評価し、責任を持って政策判断を行っていくことが必要になっています。

第2点目は、ベトナムのカイメップ・チーバイ港の機能強化が進む中、シハヌークビル港に対し、どのような政策的位置づけを与えていくかということです。カンボジアの国際ゲートウェイ機能はカイメップ・チーバイに委ねれば良いではないかの極論も存在します。近世以前のクメール人の遺伝子が未だ生き続けているような考え方ですが、この是非は、これまでの歴史を踏まえれば、ここで論ずるまでもありません。

ただし、このような極論はともかくとして、カイメップ・チーバイ港への一定の依存を検討していくことは重要であるといえます。その際、ベトナムの高いインフレ率等を踏まえた中長期的なルート間競争力の評価、カンボジア沿岸域の産業開発戦略との整合性の検討等、多角的な観点から評価・

検討し、それを踏まえ国全体の港湾インフラ投資戦略、港湾管理政策等を策定していくとともに、ベトナムを経由するトランジット輸送に関する二国間の枠組みを整備していくことなどが必要であると考えられます。

また、こういった議論の際には、最近までベトナム政府がカンボジア向けの輸入中古車・中古機械のベトナム領内通過を禁止していた例が示す通り、カイメップルートの利用は基本的にはベトナム政府の裁量に委ねられるものであることに留意する必要があります。国連海洋法条約は、沿海国に対し内陸国の貨物の無害通行を保証することを求め、また、これについて不当に課金することを禁止していますが、沿海国であるカンボジアが隣国の港湾を利用することについて、国際法は何らの保護も与えていません。

このようなカンボジアの港湾行政が担うべき重責を考えると、行政能力の飛躍的な向上が必須であり、これに向けた我が国の継続的な政策支援が重要であると考えられます。

また、港湾の管理運営を担務するシハヌークビル港もその能力の大幅な向上が必要です。シハヌークビル港が国策上重要な港湾であることは明らかですが、そのために市場を大きく歪めてまでシハヌークビル港に需要を誘導するようなことはあってはなりません。シハヌークビル港は、その効率性の向上等にしっかりと取り組み、公正な市場において選好されるよう不断の努力を続けていくことが必要です。これにより、経済合理性を担保しつつ国益を実現させていくことが可能になります。我が国は、これを側面的に支えるよう、協力関係を維持していくことが必要であると考えられます。



シハヌークビル港旧棧橋

今回の
体験国は

ミャンマー

在ミャンマー日本大使館
多田清富

2012年4月21日(以降、4.21と表記)、東京において行われた日・ミャンマー首脳会談では、野田総理より今後の日・ミャンマー関係の強固な基礎を築きたい旨述べられ、それに対しテイン・セイン大統領より今回の訪日は、日・ミャンマー関係の歴史の新しい1ページを開く非常に良い機会である旨述べられました。「そのとき歴史が動いた」というNHKの番組がありますが、まさに、この瞬間に日・ミャンマー間の歴史が大きく動いたのではないかと感じました。特に経済協力分野では、1988年以降これまで20年以上の間大きく変えることのできなかった対ミャンマー援助方針を大きく転換させました。この援助方針の転換の背景には、ミャンマー政府による民主化・国民和解に向けた努力があり、4.21のタイミングで我が国としてそれを評価し、その民主化、国民和解、経済改革の果実を国民に行き渡らせるための具体的支援策をミャンマー側に提示するために外務省をはじめとする関係省庁、JICA、民間企業も含めて官民一体となって取り組んだ結果だと思えます。



国土交通省訪問団のメンバーと
ウィン・シェイン運輸副大臣及び同省幹部

これまでの我が国対 ミャンマー経済協力方針

ミャンマーは広大な国土面積、約6千万人の人口に加え、石油・天然ガス、鉱物資源、農林産品といった豊富な天然資源に恵まれており、経済的なポテンシャルは高いとされる一方で、インフラ整備の遅れ、不透明な経済政策といっ

た要因から未だアジアで最も経済発展の遅れた国の一つとなっています。その背景としては、国際社会から孤立してきたという歴史があります。我が国との関係では、1988年の民主化要求デモを国軍が鎮圧し政権を掌握したことに伴い、これまで実施してきた円借款を始めとする大型インフラ案件に対する協力を停止しました。その後、ミャンマー政府は1990年には総選挙を実施したものの民政移管は行われず、暫定的な軍事政権は20年間継続してきました。対外的には、90年代末以降、欧米の経済制裁等により西側諸国との経済関係が希薄化する中、タイ、中国、インド等近隣国との経済関係が急速に緊密化する一方で、80年代ミャンマー最大の経済パートナーであった日本は経済的プレゼンスを相対的に低下させてきていました。そして、2003年にはアウン・サン・スー・チー氏がミャンマー政府当局に拘束されて以降の状況に鑑み、我が国経済協力方針は、新規の経済協力は基本的に見合わせ、(1)緊急性が高く、真に人道的な案件、(2)民主化・経済構造改革に資する人材育成のための案件、(3)メコン地域もしくはASEAN全体を対象にした案件について、内容を慎重に吟味した上で順次実施することとなっていました。さらに、2007年に当地で起きたデモに対する政府の弾圧を受け、案件をより一層絞り込んだ形で実施してきました。

20年ぶりの総選挙の実施

私自身、2010年3月にミャンマーに着任しましたが、その当初はこの4.21という日が来ることを想像できませんでした。今振り返ってみると、最初にミャンマーが歴史的に変わる日が来るのではないかと感じたのは、2010年11月に実施された総選挙の前日のことでした。その日は、土曜日でしたが、ミャンマー運輸省の職員と朝食を食べながら翌日の選挙の話をしていたところ、同氏は、これからミャンマーは変わらなければならない、変わった暁には日本政府からの全面的な支援を受けられる日が来ると大きな熱意と期待をもって述べていました。朝食を終えて一緒に大使館まで行く途中にも、ミャンマーが変わることに対する期待を彼から聞きながら、ヤンゴン市内を車で走っている時

長期間にわたって民主化が遅れていたミャンマー。しかし、ここに来てアウン・サン・スー・チー氏の政界復帰も実現した。もとよりミャンマーと友好な関係を築いてきた日本にとって、港湾などのインフラ整備など、同国との関係をご紹介いただいた。

に、日本で見たドラマ「官僚たちの夏」のワンシーンを体験しているような感覚とともに、私自身も、ミャンマーが変わる日が近い将来に訪れるのではないかと小さな期待をしたことを覚えています。このとき車窓から見たヤンゴンの景色は、20～30年前の老朽化した日本車が行き交う、まさに数十年前の日本の光景に似たものがあったと思います。現在のヤンゴンの光景は、この半年間に車両の輸入に関する規制緩和等が進展し老朽化した車の多くが入れ替わったことから、すでにこの頃の光景と大きく変わっているような気がします。

菊田外務大臣政務官の来訪

2011年3月にミャンマー政府は民政移管を果たし、同年6月には菊田外務大臣政務官が来訪され我が国の対ミャンマー援助方針を「民主化及び人権状況の改善を見守りつつ、民衆に直接裨益する基礎生活分野(ベーシック・ヒューマン・ニーズ)の案件を中心にケース・バイ・ケースで検討の上実施する」と変更した旨伝えられるとともに、今回の訪問を日ミャンマー関係の新しいページを開くための第一歩にしたいと述べられました。この援助方針の変更は、これまで原則「停止」していたものから、限定的に「実施」す



鉄道駅の賑わい - ヤンゴン中央駅 -

ると変更したということに意味があったと思います。この変更を踏まえて、2011年11月の日ASEAN首脳会議の機会に実施された日ミャンマー首脳会議では、野田総理より「経済協力に係る政策協議で実務的な協議を早急に実施したい」旨伝達され、同月に、近年両国間で1度も実施されることがなかった、経済協力に係る政策協議が実施されるに至りました。



ヤンゴン市内の光景



光り輝くヤンゴンのシンボル - シュエダゴンパゴダ -

要人の往来

2011年の夏から年度末にかけては、ミャンマーが歴史的節目に差しかかっているというのを日々感じる事ができた時期です。新政権は2011年3月に発足し、わずか数ヶ月の間に、政治犯に対する恩赦の実施、一部雑誌等に対する事前検閲の免除、少数民族武装勢力に対する和平交渉の呼びかけ等の政治面での前向きな措置を実施すると共に、経済面では、税制面での改革等を始めとする貧困削減・国民生活の向上に向けた政策を実施してきました。これらの措置は、我が国をはじめとする各国が評価し、また2011年11月に実施されたASEAN首脳会議ではミャンマーが2014年のASEAN議長



鉄道沿線の賑わい -ヤンゴン環状線鉄道-

国となることで合意がなされました。これに伴い、一気に国際社会のミャンマーへの関心が高まるとともに、各国要人の来訪が立て続けに実現しました。これまで、ベトナム、英国、韓国の元首レベル、米國務長官、英国、仏国、シンガポールの外相、英国、ドイツの開発担当相等、要人の来訪がありました。このような状況の中、我が国との間でも、10月のワナ・マウン・ルイン外務大臣の訪日、12月の玄葉外務大臣の訪緬、本年1月の枝野経済産業大臣の訪緬、4月のテイン・セイン大統領の訪日、5月のキン・アウン・ミン・ミャンマー民族代表院議長の訪日等、要人の往来が活発化しています。

ちょうど、我が国の要人の来訪が活発化してきた頃、ミャンマー政府はヤンゴンに隣接したティラワ港及び背後のSEZ（経済特区）開発計画に対する我が国からの協力への期待を繰り返し述べてきました。我が国政府は、このミャンマー政府の期待に応えるため、その可能性を官民一体となって追求してきました。まさに、このタイミングは日ミャンマー間の歴史が動き始めようとしている瞬間でした。そして、この同じタイミングで国土交通省港湾局によるミャンマー運輸省港湾公社総裁の訪日招聘、そして、日・ミャンマーの港湾のトップである山縣港湾局長とチャー・タン・マウン港湾公社総裁の会談が実現したことも今後の日ミャンマー間の港湾分野での協力において大きな節目となるものです。

そして、4月1日に開催された議会補欠選挙においてはアウン・サン・スー・チー氏率いるNLDが圧勝しました。これまで日本政府はスー・チー氏を含む全ての関係者が政治参加できるよう働きかけていましたので、このように、スー・チー氏たちが政治参加できたことを日本政府としては歓迎し、4.21へとつながるのです。

日ミャンマー首脳会談（4.21）

2012年4月21日に行われた日ミャンマー首脳会議の場で野田総理より、我が国の対ミャンマー支援方針を「ミャンマーに対する経済協力方針を根本的に見直し、国民の生活向上支援、経済・社会を支える人材の能力向上や制度の整備支援、持続的経済成長のために必要なインフラや制度の整備支援といった3つの柱を中心に幅広い支援を行っていく」との考えを述べられるとともに、1986年以前に実施してきた円借款に絡む二国間の延滞債務問題の解決に向けた全体的な道筋についての合意がなされました。また、同じタイミングで玄葉外務大臣、枝野経済産業大臣、ティン・ナイン・テイン国家計画・経済開発大臣との間でティラワ開発に係るマスタープランの策定に関する覚書への署名がなされました。これらの成果は、1988年以降の日ミャンマー関係を大きく変えるものであり、その過程でなされた、外務省・大使館を始め、経済産業省、財務省、JICAの強力な取組み、国土交通省を含めた関係省庁の協力等においては、日本政府のパワーを感じられました。



現在実施中の港湾拡張工事 -ヤンゴン港-

おわりに

4.21で公表された日本政府によるミャンマーの具体的な支援策のうち、運輸関連では、ティラワ港拡張に向けた調査、ミャンマーの全国運輸交通マスタープラン策定、航空安全設備の整備に向けた調査、ヤンゴン市内交通（渡河船等）整備に向けた調査、鉄道の運営改善・近代化、気象観測装置の整備に向けた調査が予定されています。

ミャンマーは、経済の中心であるヤンゴン市においても、上水道の整備率は約60%、下水道の整備率は10%以下とされ、電力不足による停電が頻発するなど都市インフラの整備は遅れています。また、バイクの乗り入れが禁止され

ているヤンゴン市内において、庶民の足となる鉄道環状線は平均時速16km、定時運行率は60%を下回る状況であり、道路は都市部を少し離れると舗装されておらず、雨期には通行が困難な道路も多くあるなど、交通インフラの整備も急がれます。

港湾については、輸出入貨物の約9割を取り扱うヤンゴン港・ティラワ港の貨物量は年間13%の伸び率で増加しており、今後はティラワSEZ開発の進捗と併せて急激に伸びることが予想されます。一方で、河川港であるが故に船舶の航行は潮位及び堆積状況により制限を受けるなど、浚渫を含めた港湾機能の向上が必要とされています。上述のとおり、ティラワ港拡張に向けた調査が今後実施される予定ですが、ティラワSEZが整備される際には、その貨物の出入り口となる港湾が立地企業にとって使いやすく、ミャンマーにも裨益できる形で整備されることが、ミャンマーの経済発展には必要不可欠です。それには、島国であるが故に港湾が発展してきた我が国の貴重な経験が役に立つものです。近い将来、我が国政府の協力のもと我が国企業によりティラワSEZ開発及びティラワ港の開発が一体的に行われ、それがミャンマーの経済発展に大きく寄与することを期待しています。

(本稿は著者の個人的見解です)



フェリー乗り場の賑わい -ヤンゴン港-



老朽船舶の修理状況 -ダラドックヤード-



ボー・アウン・ジョーターミナル -ヤンゴン港-



コンテナターミナル -ティラワ港-

PIANC maritime activities: a move towards

By Mr Geoffroy Caude,
President of PIANC, June 2012

Established in 1885, initially under the name of Permanent International Association for Navigation Congresses (PIANC) at a time where the Panama canal had started its long lasting realization process, PIANC has still the aim to organize every four years navigation congresses at an international level, and appears as such the longest-standing organization in its field, but it continues to be the leading partner for governments and private sector in the design, development and maintenance of ports, waterways and coastal infrastructure.

PIANC gathers more than 2500 members from about 40 countries and works in an opened and flexible way as a forum where professionals from around the world join forces to provide expert advice on cost-effective, reliable and sustainable infrastructure to facilitate the growth of waterborne transport.

One of the basic tasks of our organization is to produce worldwide recognized guidance or recommendations based on case studies and exchange of experience in order to enhance a sustainable way of designing and maintaining waterborne infrastructure. In the maritime field, this is undertaken under the umbrella of two major technical commissions: the Maritime Commission (MarCom) on one hand and the Environmental (EnviCom) one on the other, whereas some complementary work is accomplished by the Recreational Commission (RecCom) and by the Commission for emerging Countries (CoCom).

PIANC as a whole is favoring long term waterborne infrastructures (such as 100 years service life at least for the new locks of the Panama canal expansion), which means duration of materials and components, serviceability of the structure, resilience to major hazards and a combination of long term global issues and a need for local solutions.

MarCom has brought recently several contributions:

- to sustainability through several paths: in a sense of a better assessment of each generation's burden to share costs of a long term infrastructure, through the concept of life cycle: "Life cycle management of port structures : recommended practice for implementation"; or just simply with a specific work about the interaction between vessels propellers and quay structures : "Guidelines for Port Construction regarding bow-thrusters"; and even with a better "use of hydro-meteorological information to optimize safe access to ports"; or, more recently with "recommendations for increased durability and service life of marine concrete infrastructure"
- to major natural or industrial hazards : seismic design in ports (after the Kobe earthquake) and "recommendations with regard to tsunami mitigation in ports", parallel to a similar publication from IAPH ; "Safety Aspects of Berthing Operations of

日本語訳 PIANC活動：持続可能性に向けた活動と、アジアでの拡大

Geoffroy Caude
PIANC会長 2012年6月

PIANCが「航路会議のための常設国際協会」Permanent International Association for Navigation Congresses (PIANC)という名のもとに設立されたのは1885年で、そののち長く続くこととなるパナマ運河建設に向けた動きが始まった時分です。以来現在に至るまで、4年に一度の国際航路会議を開催し、この分野では最も長い間活動を続けており、港湾、水路そして海岸施設の設計、開発、維持管理において、政府だけでなく民間部門にとっても、最も進んだパートナーであり続けています。

PIANCには40ヶ国2500以上の会員があり、水上交通の発展に資するため、経済的で、信頼性に富み、そして持続可能な社会基盤整備に関し、世界中の専門家が協力して専門的なアドバイスを提供し、オープンで柔軟なフォーラムのような形式の活動をしています。

我々の基本的使命の1つは、水上交通施設の設計と維持の持続可能な方策を向上させるため、ケース・スタディや経験を分かち合いながら、世界的に認められたガイダンスや提案を提供することです。海事分野では、2つの技術委員会がこの業務を行っています。1つは、海港委員会 (MarCom) で、もう1つは環境委員会 (EnviCom) です。レクリエーション水路委員会 (RecCom) と国際協力委員会 (CoCom) は補完的な業務を行っています。

PIANC全体としては、耐用年数100年と言われるパナマ運河拡張工事のように、長期にわたり機能可能な構造物を目指しており、使用部材の耐用年数、構造物の有用性、災害からの回復力、長期間の地球規模の問題などに考慮しています。

近年、海港委員会 (MarCom) では、以下の成果を得ることが出来ました。

いくつかの方法がある、持続性に関して：

ーライフサイクルに基づき、構造物に関する長期の費

用の世代別負担を精査した「港湾構造物のライフサイクルマネージメント：実施における推奨手法」

個別の問題では：

- ー船舶のプロペラと岸壁間の相互作用に着目した「船首スラスタに関する港湾構造物についてのガイドライン」
- ー「安全な入港のための水文気象情報の利用」
- ー「海洋コンクリート構造物の耐久性と耐用年数向上のための提言」

自然災害、産業災害に対しては：

- ー阪神淡路大震災後の耐震設計についてIAPHと同様の出版の「港湾における津波軽減のための提言」、「石油、ガスタンカーの停泊に関する安全面について」、「海上オイルターミナルの設計案への提言」

再生可能エネルギーについては：

- ー「沖合の発電用風車の航行船舶への影響」
- ターミナルの革新的デザインについては；
- ー「中小規模のコンテナターミナルの設計」、「クルーズ船のターミナルの設計」

sustainability and expansion in Asia

Oil and Gas Tankers” recommendations for the design of marine oil terminals”
- to renewable energies and “interaction between offshore wind mills and maritime navigation”

- to an innovative design of terminals (both “design of small and medium port container terminals” and “ design of terminals for cruise ships”)

EnviCom on the other hand has produced key contributions:

- through the concept of “working with nature” which means a new way of introducing environment not as a constraint but as an inner part of an engineering project and which has been an opportunity to implement a data base to share the best practices

- through a permanent task group on climate change adaptation and mitigation
- about sediment treatment considered from different viewpoints

RecCom has produced recently reports about dredging in marinas and protecting

water quality in marinas and CoCom has produced a guide for port construction in small islands.

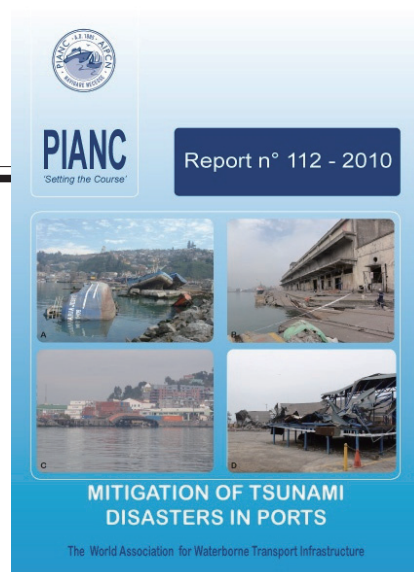
As we need to expand our membership in countries with a strong capacity of development where new waterborne infrastructures are likely to be built, we are trying to find a new path in a joint attempt from both geographical Vice-presidents of PIANC, members of our Commission dedicated to countries in transition and with the national sections towards new geographical targets.

Our Japanese section which has already been very active in the past towards Asian members such as Peoples Republic of China, Korea or India will strive in the direction of new countries such as Philippines, Vietnam or Indonesia as new potential countries of PIANC and also helping our Chinese colleagues to build a Chinese section within PIANC. There was also a special commitment from PIANC Japan together with the American

section, the Dutch section and the Mekong River commission in order to strengthen navigation within the World Water Forum since the 3rd Forum in Kyoto 2003.

The Japanese section of PIANC has always been very active in the field of natural or technological hazards as well as the maritime and coastal engineering. This section will also play an important role under the lead of its new president, Dr. Yutaka Sunohara, who acts also as one of the four international vice presidents of PIANC, in order to achieve those objectives or targets. Several presentations were prepared for PIANC events especially to show how fast Japan recovered from the Great North East earthquake and tsunami which occurred in March 2011, one year ago. We do think that such initiatives will help PIANC to develop quickly in Asia.

one of the recent MarCom publication in 2010



「港湾における津波被害低減対策」（2010年：MarCom）

環境委員会(EnviCom)でも次のような重要な成果が出ております。

—環境を、制約条件としてではなく、開発プロジェクトの内部条件としてとらえる「自然との共生」という新しい考え方の提示(データベースを活用)

—恒常的な作業グループによる、気候変動への対応と影響緩和

—底質処理に対する多角的視点からの研究などです。

レクリエーション水路委員会(RecCom)は、マリナーでの浚渫や水質保全に関する報告書を提出しました。また、国際協力委員会(CoCom)では小規模な島嶼国における港湾建設ガイドラインを作成しました。

今後は、開発が進んで水上交通のための社会基盤整備が充実していく国々に対してPIANCへの加盟を広げる必要があります。その地域を担当する副会長、PIANCの技術委員会のメンバーでそれらの開発途上国に貢献している技術者、地域目標国を担当する国内部会とともに、PIANCの新しい道を探そうと考えてお

ります。

PIANC日本部会は、過去にも中国、韓国、インドなどのアジア諸国に対して活発に活動してきたところであり、現在も、新興国のフィリピン、ベトナム、インドネシアに対してPIANC活動への参加を働きかけるとともに、PIANC中国部会の設立を支援しております。また、PIANC日本部会は、2003年の京都における第3回世界水フォーラムを契機に、アメリカ部会、オランダ部会、そしてメコン委員会と共に、世界水フォーラムにおける水上交通分野の強化について特別の貢献をしてきています。

PIANC日本部会は、常に自然災害及び技術的困難や、海洋・沿岸の工学の分野において積極的に活動してきました。今後もPIANC本部副会長の1人でもあり、日本部会の新会長でもある、須野原豊博士のリーダーシップの下でこれらの目的を遂行するために重要な役割を果たすことであります。

最近のPIANCのイベントにおいて、2011年3月に起

きた東日本大震災と津波から日本がいかに早く回復したかという事について、日本から幾つかのプレゼンテーションが行われました。これらの成果は、PIANCのアジアでの急速な普及に貢献すると考えております。

It is a pleasure to be inviting to write a short report for the period which I spent in Japan to study the Strategic Port Management in the period from October 20, to November 19, 2011. I was selected from Suez Canal Authority and another colleague, Capt. Tarek Shahin from the Ministry of Transport - Maritime Transport Sector to represent Egypt in this course.

In this short report I will give my impressions have grown rapidly on Japan, Japanese, JICA and the chorus and OCDI.

Japan: A beautiful country clean and very organized in traffic and transportation and daily life, But it is expensive compared to other countries I visited for work and training in Europe and the USA .

Japanese : Japanese people is characterized by hard work and spirit of challenge. The proof of this is exposed to a number of times in the destruction of World War II or in multiple times by natural disasters such as tsunamis or devastating earthquakes and in all times and in record time re-building better than it was, it will challenge and prove the ability and excellence.

Japanese people is characterized by a spirit of friendship and cooperation with others, and they are very polite people. Life with the Japanese psychologically comfortable, each person knows and performed its obligations.

JICA : JICA is a Japanese organization that provides training and transfer of expertise and knowledge of the peoples of the friendly people of Japan as part of a government regulator. Since it's the Japanese and Japanese works out what we presented applies the qualities characteristic of Japan and

日本語記

2011年 10月 20日から11月19日までの間で、港湾戦略コース(*JICA集団研修)を受講するため日本で過ごしたことについてレポートを書く機会を与えていただきありがとうございます。

エジプトからは、スエズ運河庁から私と、運輸省からTarek Shahin大佐が選ばれました。

簡単ですが、滞在中に受けた日本、日本人、JICA、研修コース、そして OCDI について印象を述べたいと思います。

日本は清潔で生活や交通がしっかりした美しい国ですが、仕事などで訪れたアメリカやヨーロッパと比較すると物価が高いです。

日本人は、ハードワークとチャレンジ精神に特徴づけられます。このことは、第二次世界大戦の荒廃または度重なる津波や壊滅的な地震などの自然災害にさらされてもその都度前より良くする形で復興をかさねて来ていることでその能力と優秀さは証明され

研修生 だより

Vol. 1

第1回は、2011年10月から40日間日本に研修に来た、エジプトのレファート・アーノウ氏から感想をいただいた。



By : Refaat Arnout
Senior Maritime Analyst
Suez Canal Authority
Egypt

From trainee

the Japanese. For the JICA staff in Egypt and in Yokohama all the appreciation, respect and thanks for the hard work to do their work inspire the spirit of friendship between the Japanese people and their friends around the world.

OCDI is an institution, comprising experts in various disciplines related to the field of development, particularly in the fields of transport and is doing a variety of studies and provide advice, training and transfer of technology and knowledge to develop the performance of the sectors responsible for the transport system around the world, and associated its development of the infrastructure required in the different means of transport, ports, and the management .

OCDI was hosting us at the headquarters of the Institute during the course , and a number of experts from the Institute and other experts from outside the Institute

used them to transfer their expertise to the trainees, and the fact it was the lectures and the discussion extremely useful for all, but for optimization in the next time I have proposed to be a way of working next to the lectures are divided trainees working groups each of which the debate about the case studies raise the technical and administrative skills to resolve problems they may encounter in their working lives.

The conclusion is that I have enjoyed very reside in Japan for 40 days between new friends from 17 different countries around the world a smaller Cape Verde to Brazil which is the largest. Those were enjoyable and useful days I hope to God that opportunity be repeated again in the future .

Thanks for Japan , JICA , OCDI and Japanese .

ています。また、日本人は他人との友好と協力の精神によって特徴付けられるし、また非常に礼儀正しい人々です。日本人との生活は、精神的に快適で、それは一人一人が自分のなすべきことを知って実行していることです。

JICAは政府機関の一部門として研修や日本の専門知識の移転を図る日本の組織です。JICAは日本の機関ですから、上に述べた日本および日本人の特徴が良く当てはまります。エジプトと横浜でのJICAスタッフの皆さんの熱心な対応のおかげで、日本の人々と世界中の彼らの友人との情が深まったことで、感謝と敬意でいっぱいです。

OCDI は、特に運輸分野の開発に関連する様々な分野の専門家と構成される機関で、様々な研究をしていて、世界各地の交通システムのパフォーマンス向上と、関連するさまざまな交通インフラの整備について、助言、研修、そして技術や知識の移転を行って

います。OCDI は、本部で研修を主催しOCDIの内外的専門家が、研修生に専門知識、技術の移転を図ってくれました。

実際、講義と討論は極めて有益でしたが、更に良くするには、講義の後に研修員どうしの討論の時間を設け、この先研修生が仕事上遭遇するであろう問題を解決する技術的、行政的能力を培うようにするのが良いと思います。

最後になりますが、小さいケープベルデから最大のブラジルまで、世界の様々な場所の17の国々から来た新しい友と過ごした40日間は大変楽しいものでした。

とても楽しくて、かつ有意義で、私は神にこのような機会が将来もう一度与えられることを願うところです。

日本国、JICA、OCDI、そして日本人、ありがとうございます。

Refaat Arnout, Senior Maritime Analyst, Suez Canal Authority - Egypt

海外グルメだより

調査役 國田 治

第1回テーマ：「水」ほど怖いものはない！

このコーナーでは、海外の食べ物を中心に、さまざまな情報をお届けします。

「海外での朝食」はバイキングが多いと思いますが、ジュース、フルーツ、生野菜を食べるチャンスです。しかし、水道水が清潔でない国では、フルーツや野菜を、洗う・切る・皿に盛る、などの段階で病原菌に汚染される可能性があり、要注意です。30年ほど昔になりますが、私は、エジプトのアレキサンドリア港のそばのおしゃれなフレンチレストランで、野菜のサラダを食べたら、ひどい下痢にかけり、日本に戻るまで治りませんでした。意外な落とし穴は、トマトジュースなどの新鮮野菜のジュースです。私は5年ほど前に、ベトナムのホテルNKという5つ星の、朝食バイキングでトマトジュースを飲み、お腹を壊したことがあります。おそらく、トマトの割れたところなどがうまく洗えていなかったのでしょう。竹内大先輩は、洗ってくれたガラスコップが濡れたままであったので、ジュースを飲んでアメーバー赤痢にかけり、死線をさまよったそうです。

「海外での昼食」は、ボリュームの大きい栄養価の高いものなら、ピザなどは速いし、安いのでお勧めです。長いフランスパンに野菜、マヨネーズ、チーズなどを挟んだものも、速いし食べやすいという印象です。昼の会食で、時間がたっぷりある時には、海岸沿いにあるシーフードレストランで、ビールやロブスターのグリルなどを注文すること



(昼食) ピッツァは比較的美味しく、安いです。しかし、コレステロールが多そうだし、ソーゴサラカワホルにて

(昼食) ロブスターはグリルなのでお腹を壊す心配は少ない。手前はバターご飯、白飯が欲しい。(アビジャンの レストラン ペティ・バトにて)



(夕食) グルメな雰囲気を出すワイン (トーゴ ポアソン・ルージュ)



(夕食) グルメな雰囲気を出すワイン (トーゴ ポアソン・ルージュ)

が考えられます。筆者の経験では、ビールやグリルはお腹を壊すことが少ないと思います。ただし、高尿酸値の人は「ビールとロブスター」と聞けば、痛風が気になることでしょう。昼食の写真のレストランの名前がペティ・バトとなっていますが、ペティは小さな、バトは小舟の意味です。マダガスカルのトアマシナの港では、バト・イブレというシーフードレストランがありました。この場合は難破船という意味でしょうか。

「海外での夕食」のスタイルは、初めに飲み物の注文を聞かれ、ビールなどを注文し、出されたメニューからコース的な順番で食事を注文することが多いと思います。頼み方としては、冷菜、スープ、前菜、メインディッシュと続き、最後にデザートで締めくくりです。こういった形式のレストランの場合には、グルメな雰囲気が支配しがちです。夕食の写真は、ポアソン・ルージュという名のレストランでのものです。ポアソンは魚、ルージュは紅です。勝手な解釈ですが、お客に会うとうれしくてはにかむので顔が赤くなるのでしょうか、それともお魚がワインを飲んで赤くなっている状態をイメージしたレストランの名前でしょうか。わたしは、おしゃれな名前だと思いますが、ポアソンは毒という意味もあるそうです。

News 01

国際人材養成シンポジウムを開催しました

2012年1月30日(月)、我が国建設産業の海外展開を推進する上で課題となっている人材養成を考える「国際人材養成シンポジウム」を開催しました。当日は、海外で活動する建設会社、コンサルタント会社をはじめ行政機関等から約120名の参加がありました。

まず、当財団が主催する「港湾分野の国際協力を考える懇談会」の委員でもあり、各界を代表する有識者である森杉壽芳(日本大学総合科学研究所教授)、日下部 治(茨城工業高等専門学校校長)、中込 修(東亜建設工業(株)代表取締役執行役員副社長)、並びに廣谷彰彦(株)オリエンタルコンサルタンツ代表取締役会長)及び池上正春(国土交通省港湾局国際・環境課長)の各氏をパネラーとして紹介した後、岡田光彦OCDI理事長から人材養成は産官学それぞれの立場から、またオールジャパンとして、どのように進めるべきかを考える機会としたとの、本シンポジウム開催の主旨と背景の説明がありました。

森杉壽芳教授を座長に第1テーマ(OJTとしての取組み)、第2テーマ(外部人材の活用・現地化の問題)、第3テーマ(組織的な取組み)、第4テーマ(人事的な取組み)の課題別に進行され、各パネラーの方からは、それぞれの立場で行われている人材養成の取り

組みと、課題について発表をいただき、活発な質疑応答もあり有意義なシンポジウムとなりました。

最後に、我が国建設産業の海外展開推進は喫緊の課題であり、それを支える国際人材養成は、国を挙げて取り組むべきテーマである、との取りまとめとなりました。

発表のテーマ

- 1 「国際人材養成を考える」
(財)国際臨海開発研究センター理事長 岡田光彦
- 2 「港湾分野における海外展開支援の取組みについて」
国土交通省港湾局国際・環境課長 池上正春
- 3 「話題提供」国際的に活躍する人材の育成
茨城工業高等専門学校校長 日下部 治
- 4 「国際人材養成と東亜建設工業の取組み」
東亜建設工業(株)代表取締役執行役員副社長 中込 修
- 5 「コンサルタントとしての取組み状況」
(株)オリエンタルコンサルタンツ代表取締役会長 廣谷彰彦



コンサルタント会社としての取組みについて発表する廣谷会長



会場の様子



建設会社の取組みについて発表する中込副社長

News 02

港湾分野の国際協力を考える懇談会 第4回を開催致しました



懇談会の様子

当財団では、今後わが国として望ましい国際協力の方向性を検討し実施につなげていくことを目的に、様々な分野の有識者の方々との意見交換を行う懇談会を毎年開催しておりますが、本年5月18日(金)に委員12名(代理出席1名含む)の出席により「第4回港湾分野の国際協力を考える懇談会」(座長：森杉壽芳日本大学教授)を開催しました。

先ず、国土交通省港湾局村岡国際企画室長から、「港湾分野における海外展開の状況」の報告があり、続いてOCDI宮地研究主幹から、「国際人材シンポジウム(平成24年1月30日開催)」の報告と、第4回懇談会のテーマとである「技術協力プロジェクト」の役割と課題に関する概要説明が行われた。

さらに、「技術協力プロジェクト」の具体事例として、OCDI 戸首首席研究員から「カンボジア国港湾政策・行政システム構築プロジェクト」、東理事から「エジプト国スエズ運河戦略強化プロジェクト」の取組み状況と実施を通じた教訓等について説明が行われた。

その後、我が国の「技術協力プロジェクト」への期待や課題について、近年のODA予算の状況下での有償資金協力プロジェクトでの技術協力の取り組みの重要性や、成果の蓄積や展開における大学との連携、国際通商政策との関連、日本企業の海外展開との関連、港湾の管理運営面での技術協力の必要性等について熱心な討議が行われました。

ミャンマー国運輸省 港湾公社(MPA)総裁 Mr. Cho Than Maung と 意見交換を致しました

平成24年3月14日(水)、ミャンマー国運輸省港湾公社総裁 Mr. Cho Than Maung、運輸省港湾公社エンジニア Mr. Tint Lwin、運輸大臣秘書官 Mr. Ye Thy Aung、運輸省港湾公社エンジニア補佐 Mr. Nay Myo NyuntがOCDIを訪れ岡田理事長、他センター役員と意見交換を致しました。

今後のミャンマー国の港湾開発の方向や、我が国の技術協力への期待について、活発な意見交換が行われました。また、Cho総裁からは、ミャンマーでの調査や、研修員受け入れに関するOCDIとのこれまでの交流の歴史に感謝の意を頂きました。



MPAとOCDIの意見交換



左：MPA総裁Mr. Cho Than Maung
右：OCDI理事長 岡田光彦



両機関の代表者

カンボジア国政府よりOCDI のプロジェクトメンバーに 勲章が授与されました



勲章及び勲記授与の様子



関係者との記念撮影

OCDIが2009年3月よりカンボジア国において実施してきた「港湾政策・行政システム構築プロジェクト」が2011年11月に現地業務を完了しました。本プロジェクトは独立行政法人国際協力機構(JICA)の技術協プロジェクトとして港湾行政の基本ツールとなる港湾政策・法制度・統計制度の整備に関するキャパシティビルディングを目的として33ヶ月間にわたりカウンターパートと協働で取り組んできたものです。

本プロジェクトの成果がカンボジア国政府に高く評価され、プロジェクトに参加したメンバー9名全員にカンボジア王国友好勲章が贈られました。この勲章は、閣僚会議令に基づき外国人に贈られるものです。2011年11月17日に公共事業運輸省ホールで開催された本プロジェクトの完了式において、宍戸、鈴木、座間味の3名に対しトラム・イブ・テック公共事業運輸大臣から勲章及び勲記が直接に授与されました。

OCDIは韓国海洋水産開発院 (KMI) と研究交流協定を 締結しました

2011年11月11日ソウルにおいて、OCDIは、韓国海洋水産開発院(Korea Maritime Institute)との間で研究交流に関する協定(MOU)を締結しました。今後、OCDIとKMIは、以下の研究交流を進めていくことになります。

- (a)情報や知見の共有
海事政策の発展や実施に関する情報や知見の共有。
- (b)人材育成
海事政策や計画論に従事する人材の、訓練・教育の機会やセミナーなどを通じた育成。
- (c)共同のワークショップ
物流、輸送、港湾分析や国際海事に関する共通の課題についてのワークショップ、セミナーやフォーラムの開催。
- (d)共同研究
共通の課題に関する共同研究の実施。
- (e)研究員の交流プログラム
研究員の交流を通じた手法や知見の共有。

KMIは海事分野の調査や技術開発をとおして海事分野の提言を行う、韓国の国立の研究機関です。OCDIとKMIは、これまでアジア・太平洋地域の持続的な発展のための港湾開発政策についての情報や研究成果の交換を進めてきましたが、両者は今般これらの共通課題について検討を深めていくための体制を整えたものです。

研究交流協定推進の第一歩として、11月11日KMIが主催する港湾需要予測に関する国際セミナーにおいて、OCDI岡田理事長は日本の港湾需要予測手法について講演を行いました。



MOU署名式後の両機関代表者



KOWA BLDG. No.16, NORTH WING,1-9-20 AKASAKA, MINATO-KU, TOKYO,107-0052 JAPAN
Phone : +81-3-5570-5931 <http://www.ocdi.or.jp/en/>