

OCDI

2015
SUMMER

Vol.7

特別
寄稿

学際領域の大学院教育を 通じた国際協力人材の育成

広島大学大学院
国際協力研究科教授 藤原章正

OCDI鼎談

共創時代の パートナーシップ

政策研究大学院大学
政策研究科 教授

大野 泉

独立行政法人国際協力機構
社会基盤・平和構築部部長

中村 明

一般財団法人国際臨海開発
研究センター 前理事長

岡田光彦

一般財団法人国際臨海開発
研究センター 首席研究員

鈴木 勝

Index

P.3 **巻頭言**

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
代表取締役社長 廣谷彰彦



Cover Photo

東ティモールの首都ディリと
アタウロ島を結ぶフェリー

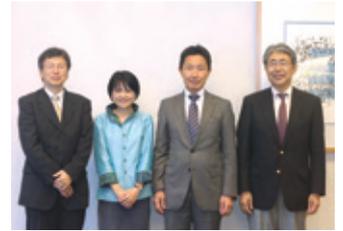
(撮影：長谷部 英司)

P.4

OCDI鼎談

共創時代のパートナーシップ

政策研究大学院大学 政策研究科 教授 大野 泉
独立行政法人国際協力機構 社会基盤・平和構築部 部長 中村 明
一般財団法人 国際臨海開発研究センター 前理事長 岡田 光彦
一般財団法人 国際臨海開発研究センター 首席研究員 鈴木 勝



OCDI鼎談 (P.4)

P.10

特別寄稿

学際領域の大学院教育を通じた国際協力人材の育成

広島大学大学院 国際協力研究科教授 藤原章正

P.14

シリーズ 海外からの現場 第7回

海外荷役機械システムプロジェクトの紹介

三井造船株式会社 運搬機システム営業部 市村欣也、深沢紀博

P.16

国際協力への思い

人事院長期在外研究員 (ロンドン大学) 相木 敢
国土交通省 近畿地方整備局 港湾空港部 山本さおり
日建工学株式会社 国際事業部 主任技師 吉塚尚純

P.17

JICA研修員との交流に思う

国際ロータリー第2530地区 いわき小名浜ロータリークラブ
第42代会長・元国際奉仕委員長 比佐臣一

P.18

海外のHot Issue Vol.7

アタッシュェからのレポート【メキシコ】

在メキシコ日本国大使館 山本康太

P.22

国際機関だより Vol.6

シハヌークビル港の発展と日本の支援

H.E. Lou Kim Chhun, Chairman & CEO of Sihanoukville Autonomous Port

P.24

研修生だより

Niken Sitalaksmi Widjaja Port Authority of Tanjung Priok From Indonesia

P.25

海外グルメだより

調査役 木村 進

P.26

OCDI TOPICS



マレーシアWestportsに納入された
岸壁クレーン (P.15)



メキシコのシンボル「独立記念塔」(P.20)



巻頭言

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
代表取締役社長
廣谷 彰彦

港湾機能の変遷

国際的な業務に携わるようになって、既に30年余りとなる。その間に訪れた国は、数えることを諦めたほどになろうが、実際に本業のコンサルタントとして訪ねた国も、30カ国を優に超える。それらの中から、いくつかの印象的な例を書き記したい。

1. 役割を変遷する港湾

私は港湾の技術者ではなく、どちらかといえば橋梁を中心に、構造物に関わる業務に、多く従事してきた。したがって、そもそも港湾とはなどと大上段に振りかぶっての議論とは無縁であるが、港湾が持つ多くの機能・役割が、時代の要請に従って変化していくところに興味を感じる。

これらの変化は、初期の港湾施設が、船舶の大型化や、後背地の物産の変化、あるいは周辺に育ってきていた都市や産業の変化に伴っているものであろう。一部の港湾施設は、それらの変化の中で、それまでの役割を全うして、忘れ去られている。しかし、私が訪れた少なからずの例では、しばらくは朽ちるままであった施設が、新たな需要に沿って再開発されるなど、驚くような変貌を遂げていることがある。

2. ロンドンと2012オリンピック

もっともドラスティックな例で示すと、2012年のロンドンオリンピックが挙げられよう。

この例で示されるオリンピックを契機に大きく再開発された地域は、相当以前から「East End」と呼ばれている。この地はかつて、ロンドンの城壁外の低湿地帯や田畑地域であり、歴史的に市内や城内は家賃や物価が高いため、貧困層などが移り住んでおり、ロンドン圏の中では、最貧で、治安も良くないとされていた。さらに、大戦時は産業集中地域としての攻撃、産業革命の終焉、徐々に進められてきたドックの閉鎖とロンドン港の終了(1980)などで、低技能労働者、末端港湾労働者、移民など、住民は職を失い、さらには教育機会の欠如、衣食住環境の低下などに見舞

われ、負のスパイラルに陥って、貧困のピークにあった。

政府としても見殺しにしていたわけではなく、カナリー埠頭などを中心に、様々な再開発事業を進め、副都心化、コンピューター空港の建設、鉄道や地下鉄の延伸/新設、公営住宅棟の建て替えなどを進めた。そのような中において、2012オリンピックに至った。オリンピックパークは、その後の数百億円に及ぶさらなる開発投資を受けて、住宅、学校、スポーツ施設、商業施設を併せ持つロンドン東部開発の中核地域となった。英国の最貧困地域の立て直しは、今後も続く模様である。

3. ニュージーランド北島フォックストン港

ロンドンと好対照に、過去の栄光を窺わせるものの、港の機能をすでにまったく失っている例を見た。フォックストンは、首都のウエリントンから北に約110Km、西のサウスタラナキ湾に注ぐマナワツ河が、かつて本流であったところで1800年代から、移民で栄えた川港である。1920年当時の埠頭の写真には、商社の事務所、倉庫などとともに、貨物列車や駅舎も確認できる。港湾としての活躍は1800年代後半には、活発であったが、この写真が撮られたころには、ピークを過ぎて相当に疲弊していた模様である。

さらに、山岳地帯の森林資源の枯渇とともに砂の堆積が急増し、ついに数度に及ぶ川の氾濫によって、マナワツ河の本流が数キロ南に移った。現在は、建物のほとんどや鉄道施設等が撤去され、埠頭前面の河は、その面影として三日月状に漂っているだけであった。後背地としての街も、過去の栄光を想像される面影を見せるものの、ただ、静かに眠っている。



フォックストン埠頭 (1920)

共創時代のパートナーシップ

新しい開発協力大綱が閣議決定され、今後の海外協力の在り方が新たに問われることになる。今回の座談会では、さまざまなかたちで海外協力を経験されてきた方々にお集まりいただき、議論していただいた。



政策研究大学院大学
政策研究科 教授

大野 泉



独立行政法人国際協力機構
社会基盤・平和構築部部長

中村 明



一般財団法人 国際臨海開発
研究センター 前理事長

岡田 光彦



一般財団法人 国際臨海開発
研究センター 首席研究員

鈴木 勝

(平成27年5月12日収録)

新しい開発協力大綱を どのようにとらえ、展開するか

鈴木(司会) ● 今回のテーマは「開発協力大綱」です。まず自己紹介を兼ねて、ODAとの関わりや日本型援助の強みあるいは特色をお話してください。

大野 ● 私が途上国の開発や国際協力に関わるようになったきっかけは、大学を卒業して当時の国際協力事業団、いまのJICAに就職したことです。それから国際機関を含め、いろいろな職場で働き、2002年から政策研究大学院大学でアジアやアフリカからの留学生、主に行政官を教えています。

私は実務者出身なので、実践的なことが好きで、いまもJICAと一緒にエチオピアの産業発展支援に取り組んでいます。産業政策対話を通じて、アジアの経験を共有しながら工業化戦略の策定などをしています。最近では、中小企業の海外展開が持つ意味を国際協力の視点から考えるプロジェクトにも取り組んでいます。

今年は戦後70周年、去年はODA60周年でした。日本の発展、戦後復興時から開発援助に取り組んだ経験は、貴重な財産です。日本のODAは自らの「生きざま」を投影しており、それを国際貢献を通じて積極的に発信していきたいものです。

中村 ● 私は理科系の人間で専攻は土木ですが、学生時代は途上国等の社会的弱者や貧困の問題にすごく関心があって、「文

系志向の理科系」と感じていました。大学卒業後は10年ぐらい民間企業にいて、地震に対して構造物がどう揺れるのか、風に対してどういう挙動をするかという、技術者の中でもニッチな世界の分野をやっていました。1993年に国際協力事業団に入団しました。無償資金協力や開発調査という調査系ですが、JICAでも比較的前職の経験を生かすことができました。

私自身の動機の延長上で、一番の関心事である持続可能な開発や持続可能な社会の実現に取り組んでいます。

岡田 ● 私のODA関係の仕事は、最初是在パナマ大使館の経済協力担当で、1984年から1987年まででした。その次は旧運輸省の国際協力窓口で、1989年から1991年までおりました。その当時は日本のODAが急速な拡大基調にあって、中期目標が次々策定されて、5年で倍増するようなペースで伸びていました。

いまはOCDIで、港湾関係の援助、調査、技術移転をやっていますが、JICA関係ではインドネシア、ミャンマー、東チモール、オマーン、エジプト、モザンビークなどで仕事をさせていただきました。この5年間を見ると、出張先の半分ぐらいをアフリカが占めていて、日本の援助対象の重点がアフリカに移ってきていることを実感しています。

多様な関係者の パートナーシップが重要

鈴木 ● 今年の2月10日に、開発協力大綱が閣議決定されまし

た。大野先生は策定に携わられているということですし、最近のODAの動向、あるいは新大綱に関連したお話をさせていただきたいと思います。

大野 ● 策定にあたって外務大臣諮問の有識者会議が設けられ、2014年の3月末から6月まで4回ほど集中的に議論したときに関わらせていただきました。大綱を改定したのは、世界も日本も新しい時代を迎えた中で、日本ができる国際貢献は何かを考えようという認識によるものと思っています。

1992年に最初のODA大綱がつくられ、2003年に改定されましたが、この時代は公的な援助が中心で、先進国が途上国を支援することを前提にしていました。でも、いまや民間資金がODAをはるかに上回り、2倍半以上の資金規模です。新興国の台頭は著しく、特にインフラ事業での存在感は大きいです。世界のパワーバランスが変わってきているのです。

グローバル化がますます進み世界が一体化し、最近ではテロ、エボラ出血熱の問題のように、あっという間に伝播していく。特定の専門機関だけでは対応できない課題が増え、民間企業、公的機関、専門家、市民社会、みんなが力を合わせて全員参加で取り組まなければいけないのです。

少子化・高齢化が進み、日本の市場が小さくなっていく中で、日本にとってアジアそして世界と一緒に成長していくことがすごく大事になっています。企業の海外展開も、いままでは大企業中心で、そこに中小企業がついていくかたちでしたが、大企業の現地調達やグローバル調達が進み、日本型の下請け関係が崩れてきています。その結果、自らの判断で海外進出する中小企業が増えてきています。

特徴は、何と言っても開発協力大綱という名前に変えたことです。ODAという公的資金だけではなく、いろいろなプレーヤー、いろいろな資金主体と一緒に、それぞれの強みを持って、世界の持続的な開発や途上国の発展に貢献していかなければいけない。この名前はそういう大きなフィロソフィーを表すものだと思います。

同時に、変わらないものもあります。日本が最初のODA大綱からもち続けてきた理念である自助努力、自立的な発展。また人間の安全保障は、言葉として登場したのは2003年の大綱からですが、そもそも日本国憲法には素晴らしい前文があり、「全世界の国民が、ひとしく恐怖と



欠乏から免れ、平和のうちに生存する権利を有することを確信し、その実現に努力することを宣言しています。自助努力だけに頼ることが難しい、脆弱な国や人々に対して手を差し伸べようという理念は、当初からあったと思います。非軍事的な方法での平和への貢献もそうです。これは昔から変わらぬ方針です。

これらを堅持したうえで、対象を広げて中進国や新興国との開発協力も謳ったこと、また日本企業をはじめとする官民連携を強く打ち出したことが新しい点として注目されます。例えば、北アフリカ諸国は中進国であるものの、雇用問題が深刻で、社会不安の原因になっています。中進国を含め、「質の高い成長」を支援していく。その際に多様な関係者とのパートナーシップを重視し、援助という一方的関係を脱し、より対等な立場で協力していく、という点も特徴だと思います。

これらを堅持したうえで、対象を広げて中進国や新興国との開発協力も謳ったこと、また日本企業をはじめとする官民連携を強く打ち出したことが新しい点として注目されます。例えば、北アフリカ諸国は中進国であるものの、雇用問題が深刻で、社会不安の原因になっています。中進国を含め、「質の高い成長」を支援していく。その際に多様な関係者とのパートナーシップを重視し、援助という一方的関係を脱し、より対等な立場で協力していく、という点も特徴だと思います。

鈴木 ● スコープの拡大とか、連携とか、いろいろなものが一緒に来ているような気がします。

中村 ● ここ何年間かでJICAがいろいろな新しいモダリティーを出したのも、いまの時流の変化を反映していると思います。新大綱には、いろいろな意味で「いま」を考えるエッセンスが含まれていて、一つは日本がいままで大事にしてきた精神を踏襲しつつ、いまの世の中にアドレスするような内容が盛り込まれていることです。

その一つが連携だと思います。象徴的なのがODA大綱から開発協力大綱という名前に変えたことで、いろいろなアクターの投入も連携も含めたものとしているところだと思います。大綱の改定と前後して、JICAの中でも民間企業の提案を受けかたちのものが、いろいろと出てきています。PPPとかBOP、あるいは中小企業が持っている技術を生かすスキームもあります。技術協力でも、いままで以上に様々な形で自治体の方たちと連携するようになっていきます。

もう少しさかのぼると、草の根技術協力のような国民参加型の事業も増えているので、大綱改定と前後して、その前からアクターの多元化、多様化が始まって、JICAもそれを意識してやってきたので、そういう意味でいいタイミングだった。日本も立ち位置をもう一度見直す時期に来ています。今回の大綱で描かれたいろいろな視点は、いままで開発の現場で活動してきたわれわれの問題意識とも合致するものになっていると思っています。

いまある危機に対しての人道的な支援だけでは、最終的なゴールまで行き着きません。切れ目なく開発のアクターなどが入って、適切なタイミングで両者が力を合わせる要素を全体として織り込みながら、必要な支援をしていくことだと思うので、大綱の中でそういう視野が盛り込まれたのはすばらしいことだと思っています。



平和のところについては、もう一度考えるいい機会になると思います。積極的平和主義に込められたものを、きちんと解釈すべきだと思いますが、冷戦構造が崩壊した後、紛争が終結して平和へ歩み始めた国の約半

分が元に戻っている。平和というのは紛争がない状態を言うのではなく、構造的な要因の一つひとつ取り除いて、持続可能なかたちで平和を維持していくことだと思います。

そうすると、まさにいままでわれわれがやってきた開発のノウハウが生きてきます。大綱で書かれた積極的平和主義を、われわれの文脈でどう実践するかという観点で、われわれの使命として強く感じています。

もう一つ大きいのは、開発途上国と対等なパートナーとして協働するという概念です。援助する側、される側ではなくて、共に学び共に平和な社会をつくるという意味で、これは非常に重要だと思います。

大綱では「質の高い成長」というところに主に書かれていますが、全体的に散りばめられていた包摂性、持続可能性、強靱性というキーワードがありますが、この三つの言葉が非常に重要だと感じています。

持続可能性は言うまでもなく、将来につけを回すことなく、現在のニーズを満たすという概念です。これはすべての開発をやる者の使命だと思っています。包摂性はまさにインクルーシブネスで、すべての人に恩恵が行きわたるという重要な概念です。また特に東北の震災以降、災害と抱き合わせて言われるのが強靱性で、自然と共生しつつ、人々とその生活を守る粘り強い社会です。広義には包摂性も強靱性も持続可能性の中に含まれる概念かもしれません。

「包摂的で持続可能で強靱な」というキーワード

鈴木●おっしゃるとおり、開発協力大綱1ページの10行目ぐらいに、「包摂的で持続可能で強靱な」とあって、すごくインパクトのあるところに出てきていますね。

岡田●昨年の12月に開催したOCDI講演会で国際開発ジャーナルの荒木主幹にご講演いただいた際に、主幹から今回の協力大綱は7つの大きなイノベーションがあるということを伺いました。

その中で特に印象に残ったことの1点目は、従来の貧困削減一辺倒から質の高い成長というところに重点が置いてあることです。それは、自助努力を続けて途上国自らの力で貧困の軽減を目指すということですね。例えばアフリカは巨大な大陸ですし、農村人口だけで5億人もいます。貧困を削減するといっても5億人の中のどの集落を対象にしたらいいのか、その選択にどんな意味があるかはなかなか難しいところがあると思います。

方向としては、自助努力によって生産性を向上していくことが現実的だという印象を持っています。JICAがモザンビークのナカラ回廊周辺で進めているようなプロジェクトですね。

2点目は、援助は外交の手段だという観点からの国益の再確認です。従来は国際益のほうが先で、国益はちょっと遠慮していたところがあります。また、新大綱は「国家安全保障戦略」とも関係があると伺いました。

国際益か国益かというのは、日本という国の基本的な方針に関わるもので、憲法の前文を読んでいくと、「全世界の国民がひとしく恐怖と欠乏から免れ、平和のうちに生存する権利を有する」「いずれの国家も自国のことにのみ専念して他国を無視してはならない」とあって、これがまさに国際益第一ということになるのだらうと思います。一方、国益のほうはどこが該当するのかと読んでいくと、少し後の「平和を愛する諸国民の公正と信義に信頼して、われらの安全と生存を保持しようと決意した」というところが安全保障に対応しているのでしょうか。

3点目は、援助卒業国論の撤廃が援助の基本概念の若干の変更だということで、ASEAN外交へのてこ入れという要素もあると言われていました。日本の援助が大きな貢献をした地域なので、そのさらなる発展にコミットし続けるのは、貿易に依存するわが国の国益にも当然沿うものだと思います。

先だって安倍総理が、アメリカ議会での演説の際に「韓国、台湾、ASEAN、中国等のアジア地域の成長を支えるために日本が資金援助、技術支援を積極的に行った」とおっしゃっていました。今回総理がああいう場で言われたのは非常に素晴らしいことです。みんなで日本の貢献をアピールしないといけないのではないかと思います。

他のドナーとの連携のこと

鈴木●中国とか他のドナーの話を知りたいと思います。

中村●中国に対してはすごく難しいと思いますが、長期的な視野を持って考えていかなければいけません。歴史問題はあっても、われわれは国際協力の分野でやれることをやっていくべきではないかと思っています。

ただ、すべてが国際協力の世界で解決するわけではないので、政局もにらみながらということになりますが、今後は国際協力の現場で連携するパートナーという側面もありますし、またいい関係なくして周辺の安定はないわけですから、われわれのテーマとしても考えていく必要があるものと思います。

他ドナーとの連携の話は、今回大綱にも明確に「連携をきちんとしていく」と書かれています。どうすれば途上国のための取り組みを連携でできるかが重要だと思います。今回のネパールの地震でも、フィリピンの台風でも、最終的に問われるのは「連携したからこそできる成果を見せる」ことです。連携した結果、一つのドナーではできなかったことが途上国の利益として実現できるというのは簡単ではないので、そこが課題だと思っています。

連携すること自体が目的ではありませんから、そういうところも理解しながら、国際協力で何をすべきかを模索しなければいけません。現時点では、その点がわれわれに課されている一つの課題だと感じています。

大野●中国の援助の存在感は大きくなっていますが、貿易と投資と援助を「三位一体」として相乗効果を生み出す発想は、日本が対中援助を始めたときからずっと実践してきたものです。中国の今日の経済協力の原点には、日本の影響が大きいと思っています。

しかし国際社会では、90年代末から2000年代の初めまでは、インフラは悪いものとする潮流がありました。日本は一貫して、基礎的サービスの提供、FDI誘致を含む投資環境の整備などにおいてインフラが果たす役割が重要と主張してきた、数少ないドナーでした。

欧米の援助の潮流はすごく振り子が振れる。かつては貧困削減一色だった欧米の援助機関も、いまでは「インフラも、経済開発も大事だ。官民連携しましょう」と言い始めました。そうすると、経済開発もインフラも重要という点は日本、中国、欧米の共通の認識となり、貧困削減が経済成長かという対立軸はなくなってきています。

ドナー間の連携は言うが易く、行うのは難しいものです。理想的なのは、途上国側がオーナーシップを持って、いろいろな援助機関、援助国の強みをわかったうえで使いわけることです。そのための能力強化を側面支援することは重要だと思います。

私はJICAと一緒に、エチオピアで産業政策対話をやっていますが、エチオピアはオーナーシップが非常に強い。まだ貧困国なので多くのドナーが支援していますが、たとえば、中国には首都の環状道路や高架鉄道、鉄道などのインフラを徹底的につくってもらっています。ドイツには職業技術訓練の支援をお願いしている。その一方で、日本には土壌が脆弱な、難し

い地域の道路整備を要請してきます。カイゼンという日本式の企業の製造現場での生産性向上支援や、理数科教育の支援も重視しています。このように援助する側の強みをうまく活用しながら、国造りに取り組んでいるのです。

したがって、日本も自らの比較優位を明確に意識して、相手国のニーズに合ったかたちで、集中的に協力していくことが非常に大事だと思います。

日本型援助の強みと今後のODAの方向性

鈴木●実は司会者としては、中国の話をして「じゃあ日本の強みは？」というところに持ってこようと思っていましたが、いきなり日本の強みにいってしまいました(笑)。

岡田●中国はアフリカに行くとき非常にプレゼンスが大きいですね。インフラもそうですし、公共機関の建物もどんどんつくっています。ICA (Infrastructure Consortium of Africa) のデータで見ると、アフリカの



インフラに対する中国の投資額は非常に大きくて、金額的に日本の6倍ぐらいです。他の援助機関や欧米と比べても圧倒的です。それに加えて、最近「一帯一路構想」があって、ユーラシア大陸を包含するような大戦略という印象があります。質の高い日本のインフラの優位性について、明確な発信が必要だと思います。

アジアのインフラ需要については、ADBが調査した「シームレスアジア」が各所で引用されていますが、ADBもAIIBも、もちろんJICAも含めて、各方面がみんなやっても足りないぐらい膨大です。それぞれが得意なところで連携して、役割分担をしてやっていけばよいと思いますが、その中で日本はできるだけ優良案件に手がつけられるといいですね。

大野●1点、開発協力大綱の関係で残念だったことは、策定プロセスで集团的自衛権の議論と重なってしまい、新大綱のエッセンスが国内で必ずしも十分に伝わっていない点です。また、どう実施していくかについてももっと議論すべきではないでしょうか。特に非軍事目的での軍民連携の可能性のところについては、いろいろな考え方があると思います。

個人的には、人道支援のロジスティクスでは、たとえば日本でも地震や災害時の復興支援で自衛隊と自治体、市民が協力

してやっており、いろいろな関係者との協力は現実的に考えていいと思います。一方で、海上安全保障のようなハードな安全保障において、果たしてODAを活用するのか、国策として取り組むが他の公的資金を使うべきではないか、など、実施の過程でしっかり議論していくべきだと思います。

中村●日本のODAの価値は総合的なものだと思いますが、われわれのアセットとして重要なのは、開発途上国関係者との人的ネットワークを時間をかけ非常に濃密なカタチで築いてきたことです。資金の投入はさほど大きくありませんが、研修とか専門家派遣、ボランティアについては、長年にわたってつくり上げた日本の信頼は非常に大きいものがあります。ここをどう発展させていくかが問われているように思います。

今回の大綱では、開発途上国と対等なパートナーとして協働する立場ということがあります。たとえば都市やインフラを対象とした課題の研修を学び合いの場として使い、日本側がインフラの計画や技術を提供するカタチから、それぞれが抱える問題を学び合う共創的な場を目指したらどうか。特にアジアの人たちは、彼ら自身が学んできたこと、考えていることがたくさんあるので、単に技術やインフラなどのモノの質ということではなくて、長年の信頼をベースとして、相互の関係を育てるような取組を追求していくことが日本ならではの支援の実現には必要ではないかと思います。

こういう繊細さ、あるいは長年の経験に基づいて考えられたものは、なかなか一朝一夕にはできないので、本来的にニーズに合致していく質と、途上国の社会システムづくりに対して、どういう解を与えるのかを模索していくべきだと思っています。

プログラムというと、概念としては「プロジェクト単位だけでは満たせなかった部分を総体として全体最適化する」というとらえ方ですが、問題はプログラムを実際の開発ニーズに応えるカタチで運営していくことです。その過程でどうデザインし、どう運営するかということが問われてくるので、その質で勝負することが必要ではないかと思います。

岡田●開発協力大綱に、「日本は格差が小さく平和で安定した社会を実現した」と書いてありますが、戦後の県民所得の一種のジニ係数のようなものを計算すると、臨海工業地帯なり新産・工特を整備した高度成長期の15年間ぐらいで急速に低下していきんです。その後1975年あたりからはずっと横ばいですから、臨海工業地帯を生かした戦後の拠点開発方式が、日本における地域間格差の縮小に非常に有効だったと言われています。

最近ではジャパンモデルということで、この方式を政府として海外に売り込んでいますが、拠点開発による経済発展と地域間格差の縮小はOCIDIの40年前の設立目的そのものなので、非常にわが意を得ているところです。ただ、ジャパンモデルがそ

のままの形でどこでも通用するかどうかは、検討しなくてはいいけません。

大野●最近、ASEAN諸国などに中小企業を含めて日本企業の進出が増えていますが、進出のパターンも変わってきました。80年代後半のプラザ合意後は、安い人件費を求めて輸出基地としての生産拠点だったと思います。

でもアジア自体がこれだけ豊かになり、生産拠点だけでなく消費地、つまり市場としてもみるようになったことから、進出先の人たちの嗜好やニーズに合う製品・サービスがいままで以上に求められるようになってきました。現地の人たちや社会から学ばなければ、満足してもらえない製品・サービスを持続的に提供できません。そういう意味でも、共創(Co-Creation)を中核において発想すべきだと思います。

日本各地には、いままでの発展過程で公害や都市化などさまざまな課題を克服してきた経験・知見が、行政・企業・市民を含む社会システムとして蓄積されています。こうした経験をアジアで活かすためには、単にインフラを輸出してもだめです。社会のシステムのあり方を、相手国と一緒に考えていかなければいけないと思います。たとえば廃棄物処理の技術やシステムを日本が輸出したとしても、相手先にリサイクルの習慣や制度がなければ活かせません。相手から学び、その社会を理解して取り組まなければいけないと思います。

もう一つは、質とは何かということです。私がJICAのプロジェクトに携わっているエチオピアには、いま、トルコ、インド、中国といった新興国からアパレルなどの労働集約的なFDIがどんどん流入しています。人件費が50~60ドルと低廉で政治的に安定していて、政府自身が工業化を推進しようとするべく頑張っているからです。しかし、エチオピア政府は、人材を育て、技術を吸収しものづくりを根付かせるために「ぜひ日本の企業に来てほしい」と言うわけです。今後、日本は人材育成や知識を含む、質の面で勝負していくべきです。

岡田●日本は世界第3位の経済大国ですが、1人当たりGDPで見ると27位ですね。20年前はこれが世界第3位で、戦後の壊滅状態からそこまで復興した国の人の言う言葉は、すごく説得力があったでしょうが、いまはどうなのでしょう。我々は上から目線で言うのではなくて、彼らから学ぶこともあるという意味で、ウィンウィンという直接的、経済的なもの以上に、もっと幅広い、共に向上するものがあればいいと思います。

共創のためのパートナーシップ

鈴木●皆様から共創、共助、そして「共に」という言葉もいただきました。それから昨日大野さんの論文をワードで検索したら、パートナーシップが13回使われていました(笑)。そういう

方向でしょうか。

大野●日本は自らが蓄積してきたソフト面の経験や、相手や社会を尊重しながら協働するという日本人の特性を発揮できる力があると思います。だから「共創のためのパートナーシップ」を、日本のリーダーの方々を含め、もっと意識して海外に発信してほしいと思います。

具体的には、三つです。ものづくりのパートナーシップ、都市づくりパートナーシップ、知的パートナーシップです。

ものづくりのパートナーシップは、現地の産業人材の能力を高めていくことです。日本は昔からODAを通じてカイゼンなどの生産管理支援や産業人材育成を行っていますが、タイでは日本型ものづくりを熟知した人材が育っており、こうした人材が協力の担い手になることもできます。

都市づくりパートナーシップは、課題解決先進国として、都市経営をめぐる自治体間の連携を含め、ハードインフラだけでなくソフト面でも日本が蓄積してきたノウハウを共有する協力です。

知的パートナーシップは、ASEANにはかつて日本の援助で育った人材が多くおり、日本より最近の経験を提供できます。こうしたアジアの人材をネットワーク化して、一緒に他の途上国に知的協力を展開できるはずですよ。

中村●国づくりとか、すでに国を越えた視野が必要になっている。発展段階がどうであれ、「人・モノ・情報」はグローバルに展開していくので、その状況の中で国際協力を考えなければいけないと思います。

一つは地球規模の問題です。これは今回の大綱にもあらためて書かれています。嫌でも一緒に考えなければいけない。都市開発、地域開発においては、世界のすべての国や地域が目指したとしても持続可能な姿を目指さなければいけない。そういう意味でフューチャーアースみたいな概念をテーマにした議論が、学術界の中で起きていますが、国際協力の関係者もその中に入っていく必要があるのではないかと思います。

岡田●私が関係しているのは建設産業ですが、国内建設投資がピークから半減しています。これは国内の現場が減少して、スキルを身につける機会が半分になったということです。人手も建設業への入職者が半減し、かつ24歳以下は激減しています。ノウハウを蓄積する機会も担い手も減っていく。これをどう考えるかです。いま政府が進めようとしているインフラの海外展開は、まさに我々がこういう技術を得たり伝承していく場としても有効だという見方もあっていいのではないかと思います。

従来日本の建設産業は、コンサルタントも含めて、なかなか海外展開が進んでいません。最大手のコントラクターもコン

サルタントも世界で25位ぐらいですから、もう少し海外に出向いて、そこも現場として技術の向上・継承に活用していく必要があると思います。

鈴木●これからのODAを語るうえでポイントとなる単語を言っただけですか。

中村●まさに共創だと思います。ここにはいろいろな意味合いが込められていて、パートナーシップの話もありますし、視野の広さもあります。

大野●いま、私達は共創(Co-Creation)と競争(Competition)の時代にあることを意識して取り組まねばなりません。ODAにおいては、新興国が台頭し、また欧米ドナーもインフラや成長回帰になっており、ある意味で援助競争が激しくなっています。その中で、日本ならではの価値や知見をもって、途上国のためにキラリと光る国際貢献をしてほしいものです。

その際に、質の高い成長をめざす、共創パートナーシップが鍵になると思います。日本はODAの専門家でも民間企業でも人材育成や技術移転を重視し、相手に寄り添った協力をしてきています。それらを三つのパートナーシップとして、うまく出せる協力システムを考えることが大事だと思います。だから「共創と競争、質」です。

岡田●私はジャパンモデルと適合技術でしょうか。どんな国でも経済発展をするためには、必ずよその国が買いたいモノやサービスを生産し、提供し、輸出すると共に雇用を創出することが必要です。例えばアジアでは低賃金を活用して製造業が急速に発展したけれども、これはアフリカの人件費の高い国では適用しがたい面があると伺っています。ジャパンモデルを核として、いかに個々の国の特性に応じたかたちでモディファイして適用していけるかというのが頭の使いどころだと思っています。

鈴木●今日はタイトルを決めずに議論をするという無茶なことをしましたが、皆さん知識も経験もご見識も大変豊富で、いろいろなお話をいただきました。今日はどうもありがとうございました。



学際領域の大学院教育を通じた国際協力人材の育成

環境・教育・平和をキーワードに、創造的・協同的に取り組むグローバルリーダーの育成を使命とする、広島大学大学院国際協力研究科の人材育成プログラムについて紹介していただいた。

広島大学大学院
国際協力研究科教授
藤原章正

独自のミッションをもつ 国際協力研究科の誕生

広島大学に学部を持たない独立大学院「国際協力研究科 (IDEC)」が設置されたのは1994年6月のことであった。1989年に日本の政府開発援助 (ODA) が米国を抜いて世界第1位になり、92年には「ODA大綱」が制定されるなど、当時、日本の途上国への援助活動はまさにピークを迎えていた (図1)。国立大学への国際開発系大学院の設置は名古屋大学、神戸大学に続いて3校目であったが、広島大学には経済、政治、法学、教育、文化・コミュニケーションなどの人文社会系に加えて、土木工学、建築学、船舶海洋工学、森林学、畜産学などの工学・農学系の専門家を養成する開発技術講座を置いた点に特徴があった。援助の担い手を拡大するため、文理融合・学際領域を実践する教育研究機関

のフロンティアとして今なおわが国及び途上国社会からの期待は大きい。

IDECは、途上国が抱える様々な問題に対して、環境・教育・平和をキーワードとした学際的な研究アプローチによって、創造的・協同的に取り組むことができるグローバルリーダーの育成を使命とする。早くから研究科全体に英語で完結する教育プログラムを完備し、過去20年間で1,447名の修士号取得者、308名の博士号取得者を世界中に輩出している。本稿では3つのキーワードの中から臨海開発研究に関連する「環境協力」を取り上げ、IDECが取り組む特色ある人材育成プログラムについて紹介する。

低炭素社会を設計する国際環境リーダー育成 —文理融合教育への挑戦—

IDECは21世紀COEプログラム (2003~07年度) の成



図1 ODA予算の推移

(出典：外務省ホームページ<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/yosan.html>)

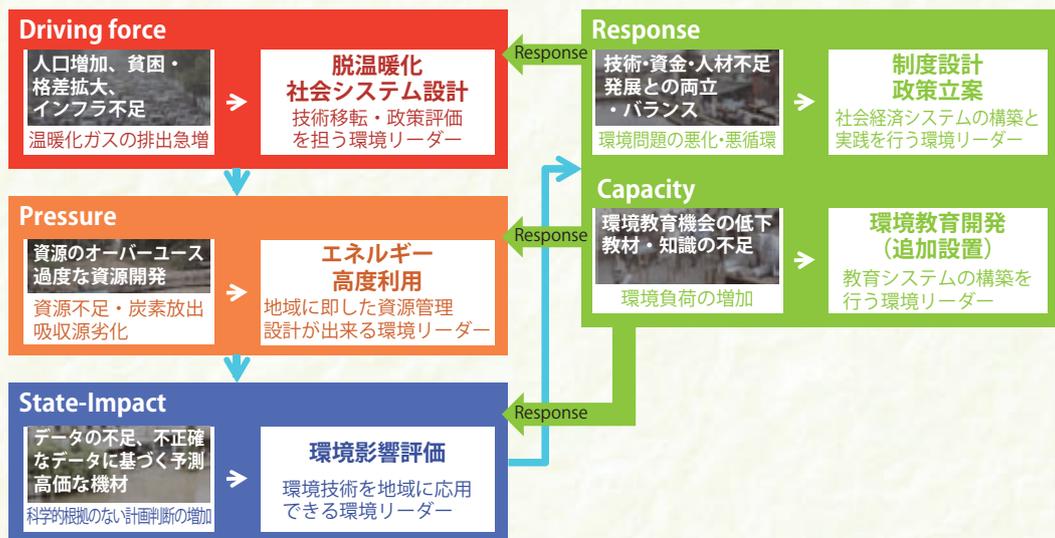


図2 低炭素社会の構築のための異分野連携の概念「DPSIRフレーム」

果を礎に、2008年7月から文部科学省科学技術振興調整費戦略的環境リーダー育成拠点形成プログラムの採択を受け、「低炭素社会を設計する国際環境リーダーの育成(以降、GELSプログラム)」に取り組んでいる。途上国で低炭素社会なんてできるのか？ 総花的で中身の無いプログラム！などの失笑や叱責が学内外に飛び交うなかのスタートであった。分野融合研究、課題解決型チーム学習、修了後の継続教育、現地機関との連携ネットワークなど、大学にとっても大きな挑戦だった。幸いにも、プログラム開始から丸7年が経過した2015年現在もプログラムは継続しており、ASEANを中心に30ヶ国、300名を超える学生たちが集まり環境リーダーとして見事に育っている。プログラム推進の支えとなったのが「DPSIRフレーム」であった(図2)。①脱温暖化社会システム設計、②エネルギー高度利用、③環境影響評価、④制度設計・政策立案、⑤環境教育開発の五つの異なる研究分野・領域の学生と教員が連携した文理融合型教育研究のあり方を示す概念である。

GELSプログラムは、分野融合研究、課題解決型チーム学習を実現するために、推進体制として、研究科および専攻を横断する教育研究組織、異分野メンターによる研究進捗審査会、研究費助成制度、戦略的な留学生獲得制度、第三者評価および海外アドバイザー制度などを設置した。また、教育方法として、国際環境協力学特論、国際協力プロジェクト演習、およびディベート演習などからなるオン



図3 テキサス大学と共催したサマーコース「気候変動に関する多国間模擬交渉」

キャンパス教育と、インターンシップ、フィールドワークおよびサマーコース(図3)などからなるオンサイト教育とで構成する現地実践型教育のための特色ある教育メニューが用意され、学生が主体となった分野×国籍×職種×学年のチームによる教育研究活動が行われる。本プログラム(学位プログラム)の修了生には、全国で唯一の修士あるいは博士(国際協力学)の学位が授与される。

2008年度から2012年度の5年間の活動成果として、本教育プログラムにかかわる学生・教員が公表・出版した研究成果は専門書4冊、主要な学術雑誌への掲載論文349編、教育成果は博士号授与者18人、修士号授与者67名、プログラム終了認定証授与者388名にのぼった。加えて本プログラムの教育改革としての波及効果も小さくない。具体的には、本プログラムは2013年度から、次節で紹介する5年一貫型大学院リーディングプログラムへと発展し、異分野

連携・実践的教育手法を取り入れた文理融合アプローチのノウハウが継承されている。解決すべき課題を軸とした環境人材育成モデルが構築された。異なる分野・異なる文化・異なる学年そして異なる国や地域を横断する人脈の拡大は学生のキャリア形成に役立つという評価をいただき、学内外から講演や授業参観の依頼が今も届く。

グローバルインターンシップに参加しプログラムを修了した学生からは、キャリアパスの設計や就職後の職務に役立つといった声が寄せられている。本プログラムを通して、新しい学際分野「国際環境協力学」のための多様な知見の蓄積と発信により、研究者・実務者協働の国際的ネットワークを拡大することができた。気候変動という壮大な地球的課題を前にして、地方大学のごく小さな取り組みであるが、工学分野の新しい形の人材育成を通じた国際貢献にもつながっていると考えている。

たおやかで平和な共生社会創生プログラム —オンサイト・リバースイノベーションへの挑戦—

世界には、教育・医療といった生活基本サービスを受けることのできない村落や、水・土地の利用権を巡って紛争が絶えない地域、エネルギー・資源を十分に供給できない

集落が、今なお残っている。翻って、成熟社会を迎えた日本でも、教育・医療のサービス享受が困難な限界集落や、人や物の移動権を担保できない島嶼部・中山間部の生活交通の確保が、社会問題となっている。今日のグローバル社会は、経済の成長期と成熟期の縁辺に位置するこれらの条件不利地域が、地球上に共存・共生することを受け入れる「たおやかで平和な共生社会」であることが求められている。

広島大学の基本理念「平和を希求する精神」に基づき、IDECは文学研究科、工学研究科他と連携して、2013年度より文部科学省の支援を受け5年一貫型博士課程リーディングプログラム「たおやかで平和な共生社会創生」をスタートした。困難な課題を抱える地域に寄り添い、ニーズから発想し、先端科学技術の持つ可能性を広げ、より効果的に社会を望ましい方向へ導く「オンサイト・リバースイノベーション」の実践を目指す。このオンサイト・リバースイノベーションは、時間と空間の広がりによって多様に育まれた地域独自の社会と文化をふまえて、条件不利地域が抱える課題の克服のために、必要な先端科学技術をその地で見出し、育む循環の原点となる。本プログラムは、こうした文化が先導する科学技術の循環こそが、たおやかで平和な共生社会を創生する道筋であると考え、先端科学技術を確実にオンサイト・ソリューション(図4)へと適用・実装するために必要な、3つのタイプのイノベーター(図5)を育成するものである。



図4 条件不利地域に寄り添ったオンサイトソリューションの例

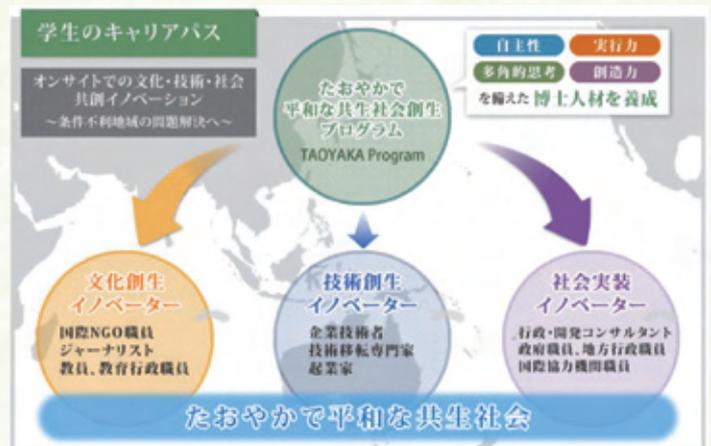


図5 たおやかで平和な共生社会を創出する3つのタイプのイノベーター



図6 オンサイト教育を重視した5年一貫型博士課程のカリキュラム

本プログラムの特色は徹底したオンサイト教育にある。

①文化・技術・社会的課題に直面する日本の中山間地域を順次訪問し解決策を議論するオンサイトコースローテーション(1日)、②南アジアの条件不利地域に滞在しフィールド調査等のグループワークを体験するオンサイト研修(1週間程度)、③3コースの学生が専門性を持ち寄り実際の課題を構造化し分析し解決策の提案に結びつけるオンサイト・チームプロジェクト(6ヶ月)、自らの専門知識や技術を社会創生につなげるためのキャリアパスを設計するインターンシップ(1~数ヶ月)からなる。2年あるいは3年間でコースワークの履修と研究成果の公表が求められる区分制大学院課程と違って、5年一貫型教育課程だからこそ創出できる時間的余裕を活用して、オンサイト教育を行う仕掛けである。このような工夫した教育プログラム(図6)は、研究者養成を指向するわが国の大学院教育に一石を投じることが期待されている。

2014年4月に7名の新入生を受け入れてから、現在は計25名の学生が3つのコースに別れてユニークな教育を受

けている。プログラムの未成熟な点を学生アンバサダーと一緒に発見し改善する過程は苦勞が多い反面、独特の緊張感がある。

国際人材育成の今後の方向

伝統的学問分野のテリトリーが水紋のように広がるにつれて、学問分野相互の距離が遠くなり、そこにギャップが生まれる。このギャップを埋めるために派生したのがいわゆる学際分野の学問であろう。環境学、金融工学、老人学など枚挙にいとまがない。今後さらに、気候変動メカニズム、TPPがもたらす産業空洞化、紛争予防から平和構築までの過程といった複雑系問題への対応が社会から求められるようになると、工学や技術と周辺分野との適正な連携・融合により解が求められると考えられる。

初等教育から高等教育そして生涯教育まで、教育のグローバル化というスローガンが闊歩する時代である。英語による授業、交流協定校との交換留学、国際会議での研究発表、ダブルディグリー教員によるテレビ会議授業など、ここ10年あまりの間で学生達の学習環境は大きく変わったし、今後一層拍車がかかる様相にある。こうした社会情勢の変化に伴い、国際的に通用する大学院教育を目指した各大学の特色ある取組は尽きない。少々懸念されるのは、上で紹介した個々の取組は時間がかかるぶん連帯感や達成感が強く、その結果、自己選択メカニズムが作用し、限られた学問背景や嗜好やキャリアプランをもつ個性が集まる傾向があることである。グローバル化を目指して工夫したはずの各種取組が自己目的化し、特色ある取組を行うことでしかグローバル化が適わないとの誤謬に陥ることである。

国際協力研究科では、SNSを活用して修了後世界中で活躍する修了生やその所属組織とのコミュニケーションを維持することで、教育のグローバル化の実質化を見失わないように努めているところである。

海外荷役機械システムプロジェクトの紹介

1967年神戸港にコンテナ用岸壁クレーンを納入して以降、三井造船は世界各地の港湾にコンテナ用クレーンやターミナル管理コンピュータシステムを提供してきました。また、クレーンの維持管理やターミナル管理コンピュータシステムのノウハウを元に、ターミナルの計画業務にも参画しており、ソフト、ハードの両面からコンテナターミナルを支えているところです。本稿では、トルコ、マレーシア、インドにおけるプロジェクトを紹介します。

トルコYilport社へのクレーン納入

Yilport社は、2007年トルコ・イスタンブール近隣のマルマラ湾に面したゲブゼターミナルでオペレーションを開始し、その後、コンテナターミナル運営をトルコ・ゲムリック、ノルウェー・オスロ、マルタ・フリーポートへと拡大しています。また、Yilport社が属するYildirim Groupは、フランスを本拠とする世界第三位のコンテナ運送船社であるCMA CGM社に出資、経営参加しています。

三井造船は、ゲブゼならびにゲムリックターミナル向けに開業当初より12基の岸壁クレーンと30基のタイヤ式トランスファクレーン(RTG)を納入しています。

ゲブゼターミナルでは狭隘部という立地制約から特有の対策が取られています。一つ目は、後方スペースの全く無い岸壁において荷役作業を行うため岸壁クレーンの陸側脚間にコンテナ船のハッチカバー置き台を設けている点で、二つ目は、より多くのコンテナ蔵置場所を確保するため、ターミナルの山側に隣接してインランドデポを配置している点です。



トルコYilportに納入された岸壁クレーン

インランドデポで荷役しているRTGは、現地で組立工事を行ったので、三井造船から複数のスーパーバイザーや技師が約5カ月に渡って滞在し、現地の作業者と共に工事を遂行しました。

また、今年3月に納入された岸壁クレーンは、アウトリーチが63.5mで、現在就航している最大級のコンテナ船(オンデッキ22列搭載)にも対応しています。これら最新の設備投資により、同ターミナルでは今後更なる取扱量向上が見込まれています。

マレーシアWestports社へのクレーン納入

Westports社は、香港Hatchsonグループのターミナルオペレータとしてマレーシア・クアラルンプール近隣のケラン港コンテナターミナルでオペレーションを行っており、同港のコンテナ取扱量のうち7割以上(2014年実績値840万TEU)を占めています。同ターミナルは4,600mの直線岸壁を持つ16バースで、世界有数の規模を誇る一体運用バースです。

三井造船では、1996年以降、36基の岸壁クレーンと157基のRTGを納入しており、更に14基の岸壁クレーンと15基のRTGを受注しているところです。これにより、同ターミナルの岸壁クレーンの約8割が、またRTGの全数が三井造船製となります。

同ターミナルに納入されている岸壁クレーンは大型コンテナ船対応のみならず、振れと位置を同時に制御する最新型の電気式振止装置等の新技術が採用されています。一方、RTGには、負荷に応じてエンジン回転数を制御する可変速制御装置が搭載されており、省燃費と環境負荷低減に寄与しています。

ここ数年、ケラン港のコンテナ取扱量は急速な伸びを

マレーシアWestports全景



↓マレーシアWestportsに納入された岸壁クレーン



見せており、荷役機器に対して一段と高い機能と信頼性が求められています。特に、安定したオペレーションを行うため、クレーンの信頼性は重要な要素であり、顧客から高く評価されている点でもあります。

インド・チェンナイ港運営管理改善に係る技術支援

本プロジェクトは、インド・チェンナイ港におけるコンテナ配送トレーラーによる港内外の交通渋滞を解消することを目的としたものです。三井造船は2014年に、博多港ふ頭(株)とともに一般財団法人国際臨港開発研究センターを代表者とする共同企業体(JV)に参加し、独立行政法人国際協力機構から本プロジェクトを受注しました。当社は、このうち主にIT関係を担当し、現地の交通混雑の要因を調査分析し、交通渋滞解消の助けとなるITシステムを検討し、これらをカウンターパートであるチェンナイ港湾公社に提案・提言する仕事を行っています。

チェンナイ港はインド第2の港で、コンテナ取扱量は年間150万TEU程度です。チェンナイ港には2つのコンテナターミナルがありますが、これらのターミナルゲートに加えて港の入口にチェンナイ港湾公社が管理する港湾ゲートもあり、日本とくらべてコンテナトレーラーに対するチェックポイントが多くなっています。さらに、インドではコンテナターミナルの蔵置能力が小さいこともあり、輸出入とも港の外(通常はCFS)で通関が行われます。そのため、コンテナはターミナルには数日しか蔵置されず、本船揚げ積みの前後2,3日の間にCFSとターミナル間(通常10~20km程度)をほぼ全量陸送(保税輸送)する必要があります。これらにより、インド国内の貧弱な道路等インフラ整備状況と相まって、陸送トレーラーの大渋滞が発生してしまうわけです。本来、渋滞を解消するにはこのインフラを拡充するのが一番効果的なのですが、これには莫大な時間とお金がかかります。そこで短中期的には、本プロジェクトで提言されるような、制度面やITシ

ステム導入等ソフト面の対策を実施していくことが重要になります。

プロジェクトが開始してからこの6月で1年になりますが、その間一ヶ月程度の出張が4回と、基本的に現地での作業が中心です。現地では、まず色々な分野の関係者から状況をヒアリングし、自分の目で現場を確認し、確認できない部分は現地の会社を使ってサイトサーベイを行い、現状をできるだけ正確に把握することから始めました。次にこの現状認識にもとづいて色々検討を進め、渋滞解消に有効と思われるIT関係のシステムの導入を提案し、また社会実験を企画・実施してきました。これら作業の結果、まだプロジェクトは終了していませんが、ここ1~2年で約20%程度渋滞が減少したとの報告も上がっています。ただ現地では、チェンナイ港湾公社を始めとした各関係機関がそれぞれ自分たちの判断にもとづいて色々な改善を逐次実施しており、訪問する度に状況が変わっているというのが実情です。従って、今後もこれら状況の変化を正確に把握し、さらなる渋滞改善に向けて引き続き検討を進めていく予定です。



インド・チェンナイ港の渋滞状況(対策前)

あとがき

三井造船ではハードとソフトの技術を融合し、今後も、港湾整備計画からアフターサービスまで、クレーン及びターミナル管理コンピュータシステムのライフサイクルにわたって顧客ニーズに応えてゆきたいと考えています。

原稿執筆/三井造船株式会社 運搬機システム営業部 市村欣也、深沢紀博

国際協力への思い

このコーナーでは、いろいろなかたちで「国際協力」に関わっている若手の人たちに登場していただき、その思いや体験を語っていただいた。



人事院長期在外研究員
(ロンドン大学)

相木 敢

皆さんはご存知でしょうか、世界銀行が定義している「貧困」の基準によると、1日1.25米ドル未満で生活する貧しい人々が世界に12億人以上いるという現状を。

環境問題等もあるため、バランスは大事ですが、私は、途上国の貧困問題を解決するためには、都市開発及び産業育成が必須であると考えています。特に、道路・港湾・空港といった交通インフラの開発は必要不可欠ですが、まだまだ途上国には予算や技術力等の制約があり、インフラが十分に整備されていない状況です。

現在、私はロンドン大学において、途上国も含めた都市開発に関する理論を学んでいます。特に、都市開発を進めるにあたり、日本のような先進国とは異なり、環境問題や政治腐敗が途上国においては大きな問題となるため、とても興味深く勉強させて頂いています。今後は、Private Finance Initiative (PFI) といった手法を用いて日本企業が技術力を存分に発揮し、途上国政府とともに効率的に都市開発を行うために、民間企業及び民間企業の海外進出を支援する日本政府が直面する課題等について特に深く学びたいと考えています。そして、インフラに係る国際協力ができる機会があれば、その知識を活かしていきたいと考えています。



国土交通省 近畿地方整備局
港湾空港部

山本 さおり

「世界は海で繋がっている」最近そう感じるが増えました。

JICAから近畿地方整備局へ出向して1年ほど経ちました。JICAで都市鉄道を担当していたときは、相手国の鉄道の発展による日本への負の影響など、あまり気にしたことはありませんでした。一方、現在の業務である海運の世界においては、相手国に立派な急行対応駅を作ると日本に寄る船は各停のみになってしまうかもしれない、世界中を繋ぐ海を舞台にすると、物理的にも経済的にも世界が容易に繋がるのだ、と実感しています。

近年のODAでは、これまでタブーだった「日本への裨益」を堂々と掲げられるようになりましたが、それはあくまで相手国の発展を前提にした話。他国と日本の関係が密接に繋がっている港湾分野において、「売り手よし」「買い手よし」のバランスを見極めること、その上でバランスを取ること、なかなか難しいかもしれません。

インフラと国際協力を通して「三方よし」を実現したくて、JICAに入った私は、港湾行政を良く知る機会と日本の土木行政に携わる機会を与えてくださった、全ての関係者に感謝しつつ、こんなことを考えられる時間を有意義に過ごせれば、と思っております。



日建工学株式会社
国際事業部 主任技師

吉塚 尚純

「このAnh (お兄ちゃん)の話すベトナム語はむずかしい!」

ベトナムの滞在先で一緒に遊んでいた子どもから言われた一言に私は面を食らってしまいました。残念ながら日本語で話しかけていたにも関わらず、どうしても私が『ベトナム北部』系統の顔であるらしく、すっかりベトナム人と勘違いされてしまっていたようです。

2014年、私は消波ブロックの製作指導者としてベトナムに赴き、全く初めての異国の地にかなり緊張した記憶があります。指導をする相手は約40名に及ぶ20代のベトナム人。一見難しそうな顔をしている若者達相手に当初不安を感じました。しかし、ベトナム語で『Xin chào! =こんにちは!』と勇気を出して笑顔で挨拶すると、顔をほころばせて挨拶を返してくれました。滞在期間中は文化の違い、言葉の壁に戸惑うこともしばしばありましたが、彼らとは同世代という事もあり打ち解けることができました。私のことを『Anh oi! =お兄さん!』と呼んで慕ってくれた時はとても嬉しく思いました。

私はこの業務の中で、地道にコミュニケーションを重ねることで現地の方の輪の中に入っていき、事の重要性を特に感じました。『国際協力』に携わっていく者としてこの“第一歩”を今後大切にするとともに、

JICA 研修員との 交流に思う

国際ロータリー第2530地区
いわき小名浜ロータリークラブ
第42代会長・元国際奉仕委員長 比佐 臣一



現存する資料によれば、JICA 研修員との交流の歴史は、コロポ計画による第12回港湾工学研修コース一行が来訪した1975年にさかのぼり、爾来40年の歳月が流れた。東日本大震災により2011年、2012年は中止となったが、2013年にはJICA 港湾研修員歓迎例会を復活し、大震災被災校であるいわき海星高校生徒による慰霊のじゃんがら念仏踊りを披露、2014年にも歓迎例会を盛大に開催し、その友好の歴史は連綿として今に継承されている。

いわきの夏の風物詩である小名浜港を舞台としたいわき花火大会は、多くの研修員にとって特に印象に残る思い出となっており、また当クラブの歓迎例会においては、日本といわきの風土色豊かな、例えば日本古来の伝統芸能である琴の演奏や和服姿の会員婦人による茶道の作法・所作や日本舞踊の披露、着物の着付け教室の実演、フラガールによるフラダンス演技、いわき発祥のじゃんがら念仏踊り、杵と臼を使っの餅つき大会等々、当クラブの国際奉仕委員会・親睦委員会を中心に毎年趣向を凝らしてきた。

私が研修員を迎えて、最初に思ったことは、幕末から明治維新に至る疾風怒濤の時代に、日本から欧米へ波濤を越えて勇躍赴いた若き留学生や視察団の祖国愛と高い志、時局に対する危機感が、やがて日本が近代国家として興隆する決定的な端緒となったドラマチックな我が国の歴史

である。祖国から選ばれてあることの恍惚と不安を共に抱きながら、研修員の皆様が、母国の未来の命運を担う崇高な使命を帯びて今小名浜に来ているという感動であった。私達は、理解と親睦を深めたいという心地よい緊張感を抱き、研修員の方々と片言の英語を語り、メモに英単語や漢詩を書きながら意思の疎通を図り、話合い、歌を唄い、肩を組み、記念写真を交換した。真剣でとても友好的な研修員の振舞いは、毎回我がクラブのメンバーに親密で爽やかな印象を刻み続けてきたのである。

私達は四年前、東日本大震災で未曾有の困難に遭遇したが、世界各国から迅速で誠に温かい物的人的精神的支援をいただいたことによって、復興への力強い歩みを進めることが出来た。私達は、JICAの理念であるキャッチフレーズ『人づくり・国造り・心のふれあい』とビチャイ・ラタクル国際ロータリー元会長の提唱したテーマ『慈愛の種を播きましよう』に基づく継続的な実践活動こそが、グローバル化し、密接な相互依存関係にある各国の健全な発展を促進し、世界各地の人間の安全を保障し、ひいては日本の国と国民の未来を保障することに通じると考えている。JICA 関係各位の永年にわたる真摯なご努力に心からの敬意を表し、併せて研修員各位と夫々の母国の栄光を祈念するものである。



2014年8月3日 JICA 研修員歓迎会



↑ 1998年8月4日 港湾工学研修員招待例会



← 2014年8月4日
JICA 研修員歓迎会
(中央：筆者)

今回は

メキシコ

在メキシコ日本国大使館
山本康太

はじめに

私は、平成26年3月に在メキシコ日本国大使館に着任し、草の根無償資金協力と国土交通省及び環境省に関する業務全般を主担当、農林水産省、厚生労働省及び文部科学省に関する業務を副担当として勤務しております。

今回、OCDI機関誌である本稿執筆の依頼を頂きましたが、現在の私の担当業務に港湾や海運案件はほとんどなく、OCDIの機関誌への投稿として皆様のご期待に添えるような内容ではございませんが、メキシコの実態、日本との関係、インフラ計画、そして、観光地としてのメキシコについて、誌面をお借りして皆様にご紹介させていただきます。

メキシコとは

皆様のメキシコに抱くイメージは、おそらく陽気なラテン、サボテン、タコス、テキーラ、そしてマフィアがらみの犯罪、危険といったところではないかと思えます。確かに、それらイメージはメキシコの一部ではありますが、日本から見て地球の裏側のメキシコ(時差-14~-15時間)、皆様にはあまりメキシコの実態が知られていないと思えます。

そこで、まず、メキシコの基本データから政治、経済についてご紹介いたします。

メキシコの基本データですが、面積は196万平方キロメートルで日本の5倍と広大な面積を有し、人口は日本とほぼ同じ1億2千万人となっております。皆様の想像以上の人口規模ではないでしょうか。

政治的には、安定した民主主義国(軍政の経験なし)で、法の支配、自由経済等の基本的価値観は他の先進国と共有されております。1980年代の経済危機(テキーラ・ショック)を契機に経済・外交路線を転換し(GATT(1986年)、APEC(1993年)、NAFTA(1994年)、OECD(1994年)に加盟)、主要新興経済国としての地位を確立(G20メンバー国)しています。外交上も、気候変動や軍縮・不拡散等

の地球規模の課題に積極的に取り組んでいる他、2010年の国連気候変動枠組条約会議(COP16)、2012年のロスカボスG20議長国を務めるなど、国際場裏における主要メンバーとして活躍しています。昨年2014年にはイベロアメリカ・サミット等、6つのハイレベル行事を主催しています。

経済的には、近年は安定したマクロ経済運営がなされており、2015年の経済成長予測は3.3%、インフレ率は4.1%(対前年比)となっております。ただ、米国経済への依存が高く、対米輸出は全体の8割、対米輸入は全体の5割を占めており、米国経済の影響を強く受けています。

また、あまり知られていないかも知れませんが、原油の生産量は世界第10位、銀埋蔵量は世界6位、銅埋蔵量は世界4位、シェール・ガスは世界第6位となっており、世界有数の資源国という顔を持っています。

さらに、積極的な貿易・投資の自由化政策を進めており、45カ国と自由貿易協定、6カ国と経済補完協定を結んでいることから、比較的安い労働コストや世界最大の市場米国に隣接している等の利点から輸出製造拠点としての存在感を発揮しています。近年は、特に自動車の生産・輸出拠点として注目されており、自動車生産能力は世界第7位、自



草の根無償供与施設の引き渡し式(筆者右から2人目)

日本から見て地球の裏側に位置するメキシコ。今回は、在メキシコ日本国大使館勤務の山本氏にメキシコについてご紹介いただいた。日本との関係は400年を超えるメキシコは、特に自動車産業は生産・輸出ともいまや大国でもあり、今後も日本とメキシコの関係はあらゆる意味で重要だ。文末の「テキーラ・エクスプレス」はいかにもメキシコらしい感じがする。

自動車輸出は世界第4位と、自動車生産・輸出大国となっております。

日本との関係

1613年支倉常長の慶長遣欧使節団が日本(現在の宮城県)を出発し、メキシコ・アカプルコ港に到着。その時から日メキシコ交流が開始されたとされております。その後、メキシコは、日本がアジア以外の国と結んだ初の平等条約締結国(1888年)であったり、中南米で最初の日本人移民団が入植した国(1897年)であるなど、日本とメキシコには400年を超える友好関係があります。

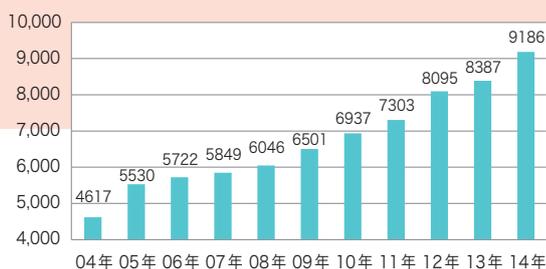
現在の在留邦人は約9千人(過去10年で約2倍に増加)で、近年の自動車産業の進出により著しい増加となっております。特に、パヒオ地区と呼ばれる、メキシコシティの北約300kmの地区には自動車産業の集積が進んでおり、在留邦人が約3千人(メキシコシティの在留邦人数とほぼ同数)居住し、さらに出張中の日本人ビジネスマンが多数おります。日系企業は現在メキシコ全土に約800社(過去10年間で約2.6倍に増加)、パヒオ地区には約300社進出しており、自動車産業のさらなる投資の拡大により在留邦人数及び日系企業数共に増加することが見込まれています。

2013年ペニャ・ニエト大統領訪日の際には、安倍総理との間で互恵的の二国間関係の推進、ルールに基づく国際秩序の維持及び強化に向けた強調促進、アジア・中南米地域

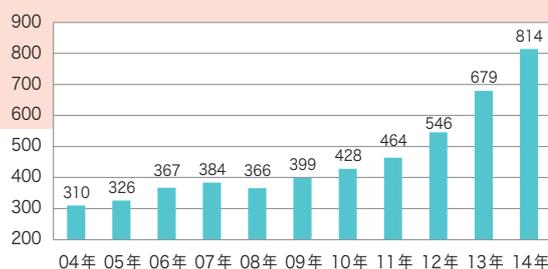


安倍総理とペニャ・ニエト・メキシコ大統領(平成26年7月25日国立宮殿にて)

における政策強調と協力促進を柱とする「21世紀における日メキシコ戦略的グローバル・パートナーシップ強化のための共通ビジョン及び行動計画」に署名し、昨年2014年には、ペニャ・ニエト大統領の要請に応える形で、10年ぶりの日本の総理訪問が実現しました。首脳間で個人的信頼関係を構築するとともに、戦略的グローバル・パートナーとして強固な相互信頼関係を確認しています。安倍総理訪問の際、同行の政府・企業関係者等のトップらにより、経済、科学技術、学術を含む幅広い分野で14の文書の署名交換が行われ、日墨両国の今後の協力関係の幅を飛躍的に広げる契機となっています。



在留邦人数(人)



日系企業数(社)

国家インフラ計画と緊縮財政計画

2014年4月、大統領府は大蔵公債省を通じて、2014～2018年の国家インフラ計画を発表しました。この計画は、メキシコ憲法に基づく国家開発計画の下で作成されたものであり、連邦計画法に根拠を有するセクター別計画と位置づけられており、インフラ整備の方向性と、さらに具体的な整備計画が総計200ページに及ぶ文書として公表されているもので、交通インフラのみならず、通信、エネルギー、保健衛生、観光など、広範なインフラ計画となっております。

交通インフラの多くは道路整備計画となっておりますが、港湾については4大港(マンサニョー港、ラサロ・カルデナス港、ベラクスル港、アルタミラ港)の拡張計画や、その他地方港の整備計画、鉄道については3つの旅客鉄道計画、そしていくつかの地方空港整備計画などが含まれております。

国家インフラ計画の中でも注目度が高かったのが、ペニャ・ニエト大統領の公約でもあった3つの旅客鉄道計画です。メキシコはかつて旅客鉄道大国でしたが、道路や空港整備に伴い2000年頃を最後に一部の観光用旅客鉄道以外、全て廃止されております(現在も貨物鉄道は物流の要として健在です)。そのメキシコに旅客鉄道復権の兆しと期待され、さらに3つの計画のうち1つが新幹線級の高速旅客鉄道とのことで、日本企業を含む世界中の鉄道車両メーカーが注目しておりました。

この高速旅客鉄道計画は首都メキシコ市と地方都市ケレタロ市を結ぶ全長210キロメートル、最高時速300キロメートルで両都市間を1時間で結ぶものです。将来的には、ケレタロから先、メキシコ第二の都市グアダラハラへ向かう路線と第三の都市モンテレーへ向かう路線が計画されています。

当該高速旅客鉄道の入札は2014年8月から開始され、11月3日に入札社は1社のみということで、中国企業を中心とするコンソーシアムが落札と発表されました。中国と

しては初の中国製新幹線(日本の新幹線に酷似したもの)の輸出ということでメキシコに200人以上の入札資料作成部隊を投入するなど、相当の力の入れようでした。

しかし、落札社発表後、入札過程の不透明性を指摘する報道や、上院議会での野党からの入札の不透明性に関する追求などがあり、結局、落札社発表の3日後、入札過程での透明性をより高めることを理由にメキシコ政府により一方的に落札結果が取り消されました。

落札結果取り消し後、年明けの2015年1月14日に再度入札を再開することが発表され、今度は中国企業その他、ドイツ、フランス企業の入札参加がささやかれておりましたが、1月30日にメキシコ政府は原油価格下落による歳入の減少を理由に、厳しい緊縮財政計画を発表し、当該高速旅客鉄道は無期限延期扱いとなりました。最入札の結果、改めて落札できると見込んでいた中国企業はメキシコ政府に対して賠償訴訟の準備をするなど、中国とメキシコの間が微妙な関係になっております。

今般の緊縮財政計画により、国家インフラ計画の鉄道以外の交通インフラに関しても、その多くが計画延期や縮小されており、過去最大規模の国家インフラ計画と言われ、メキシコの建設業界が大きな期待を寄せておりましたが、大きな負の影響を与える結果になっております。なお、歳出削減対象には聖域がなく、国家公務員の給与も10%一律カットされることとなっております(日本の公務員と似た状況です)。



メキシコのシンボル「独立記念塔」



メキシコを代表する観光地「カンクン」

観光大国メキシコ

メキシコは年間2300万人の外国人が訪れる世界第15位の観光大国です。多くは隣国、米国人旅行者ですが、欧州、南米からも多数の旅行者が訪れています。メキシコの観光的魅力は、マヤ・アステカ時代の遺跡から、スペイン植民地時代のコロニアルな街並み、そして、カンクンを代表とするカリブ海リゾートなど多岐に渡っております。さらに、メキシコ料理は、和食が2013年に世界無形文化遺産に指定されるよりも前の2010年に遺産の指定を受けており、食の面でも魅力ある観光地となっております。

そんな魅力ある観光地メキシコですが、日本人旅行者は年間約10万人と、メキシコを訪れる全外国人のわずか0.5%です。メキシコのフラッグキャリアであるアエロメヒコ航空が成田・メキシコ市間の直行便を週4便就航させておりますが、高いロードファクターを背景にデイリーへの増便を検討している他、近い将来、日系キャリアの直行便就航も噂されており、ますます日本からメキシコが訪問しやすい地となります。ぜひ、魅力多い観光大国メキシコに一人でも多くの日本人に訪れて頂きたいと思っております。

最後に、私が個人的にお勧めのメキシコ観光を一つご紹介いたします。その名は、「テキーラ・エクスプレス」。皆様ご存じのメキシコを代表する酒「テキーラ」は、メキシコ・ハリスコ州のテキーラ村とその周辺で竜舌蘭(アガベ)から造られる蒸留酒です。この竜舌蘭から造られた酒は、総称でメスカルと呼ばれますが、このうち国家基準を満たす、産地、原料、製法などの規格に見合ったもののみをテキーラと称して、販売、流通することが許されております。

「テキーラ・エクスプレス」は、その名の通りテキーラ村へ行く日帰り列車ツアーです。国内に残るふたつの観光用旅客鉄道のうちの一つで、メキシコ第二の都市グアダラハラ駅を発着しています。

朝グアダラハラ駅に集合し、列車に乗車後、早速テキーラ飲み放題です(テキーラ他、ビール、カクテル、ジュース、簡単なおつまみもあります)。約2時間半でテキーラ村の駅に到着後、バスに分乗しテキーラ工場へ移動。まずは、工場見学が行われ、やや酔っ払い気味のツアー客らにテキーラの歴史・製法などがレクチャーされます。工場見学終了後が本ツアーの本番です。工場の庭でメキシコの伝統舞踊等を見ながらメキシコ料理食べ放題・テキーラ各種飲み放題の酒宴が開始されます。この頃にはただテキーラが飲みたいと各国から集まった老若男女の同志達が国籍を越えて打ち解け始め、あちこちで各国酒談義が繰り広げられます。夕方、千鳥足のツアー客は再び列車に乗車し、帰路グアダラハラを目指します。もちろん帰りの列車内でも飲み放題です。列車内では、マリアッチの演奏に合わせて酔いも絶好調となった同志らが肩を組み、踊り、そして乾杯を繰り返す。グアダラハラも近くなり残り時間が短くなると、同志らは乾杯を繰り返しながら思い出の写真を撮り合い、メールアドレスを交換し名残惜しい時間を過ごします。日が暮れる頃、列車がグアダラハラ駅ホームに到着、同志らは次の再会を誓い合いながら解散となります。

ツアー翌日、デジカメを見るとブレにブレた数々の写真と、字が全く解読不能なメールアドレスのようなものが書かれたメモ紙など、二日酔いの頭痛とともに楽しく泥酔したツアーの記憶がよみがえります。酒好きの皆様ぜひお勧めしたい観光です。



テキーラ・エクスプレス

Development of Sihanoukville Autonomous

The Sihanoukville Autonomous Port, which is strategically located in the Bay of Kompong Som of southwest of Cambodia with some 230km away from Phnom Penh capital, is the principal and only deep seaport of the Kingdom of Cambodia. The construction of port facilities such as an old jetty was started in 1955 by French assistance and completed in 1960's.

After passing through tumultuous times, including civil wars in Cambodia, from late 1990s, the port rehabilitation started by Japanese assistant in the field of construction work of port facilities and human resource development for port operation.

In response to the request of the Royal Government of Cambodia, JICA has firstly dispatched Japanese study team to formulate the Master Plan for future development and to conduct a Feasibility Study for the Sihanoukville Port Urgent Rehabilitation Project. And then the new 400m long container terminal by-11,5m depth with two

quay gantry cranes, five units of rubber tired gantry cranes, operation system-etc. by using yen loan was constructed and installed in 2007 and became operational in 2009.

And CCTV cameras and x-ray container scanning machine were also equipped by Japanese grant aid cooperation for counter terrorism and security enhancement.

On the other hand, Japan has provided technical assistance and capacity development in terms of container terminal management and operation by means of dispatching individual expert and/or technical cooperation programs continuously.

After 2010, container cargo throughput of Sihanoukville port is increasing very rapidly backed by the high economic growth of our country.

PAS has been improving container handling productivity and it reaches 25 boxes per hour based on cooperation with Japanese experts. We will continue to make effort to adapt our credibility, facilitation of port users'

requirements and the improvement of PAS's business efficiency.

In addition to the development of container terminal, the railway connection from Phnom Penh capital to Sihanoukville port were rehabilitated last year and made it possible to transport containers to and from the port by train.

The construction work of the multi-purpose terminal was commenced last year and this terminal is expected to be used as the export center for bulk cargo such as wood/tapioca chip or rice and so on in order to bring growth of the agricultural sector.

PAS will actively provide maximum benefits to the customers and port users and contribute to serve the constant development of the national economic movement.

Furthermore, the Sihanoukville Port SEZ, which was constructed in an adjacent area of Sihanoukville Autonomous Port, yields investors with minimum cost and lead time

日本語訳 シハヌークビル港の発展と日本の支援

シハヌークビル港湾公社総裁 ロー・キム・チュン

シハヌークビル港は、カンボジア唯一の大水深港湾で、首都プノンペンから南西の方向に230km離れコンポンチャム湾に面したブレシハヌーク州に位置しています。シハヌークビル港は、1955年から、フランスの支援を得て、棧橋などの整備が進められ、1960年代に完成しました。

その後、内戦の時代を経て、1990年代の後半からは、カンボジア政府の要請に基づき、日本の支援により、各種の施設整備や、技術協力が行われてきました。

まずはじめに、JICAによる開発調査が実施され、M/P及びF/Sがまとめられました。その後、円借款により、水深11.5m、延長400mの岸壁、2基のキーガントリークレー

ン、5基のRTG、オペレーションシステムなどが整備され、2007年に完成し、2009年から供用されました。

また、テロ対策として、無償協力により、監視カメラやエックス線検査機も調達されました。これらと同時に、日本から個別専門家や、技術協力プロジェクトにより、オペレーション能力の向上についても支援を頂きました。

カンボジア国の経済成長に伴い、2010年以降はシハヌークビル港で取り扱われるコンテナ貨物は、急速に増加しています。現在、ク

レーンあたりの生産性は、一時間あたり25個まで向上してきています。今後、更に向上させ



Technical Cooperation Project 技術協力プロジェクト

Port and Japan's Technical Cooperation

H.E. Lou Kim Chhun, Chairman & CEO of Sihanoukville Autonomous Port

for the transportation of production materials and products from/to the Sihanoukville port. This SEZ is also developed as Japan's ODA project, which guarantees high standard infrastructures such as water supply and waste water treatment system and so on. I strongly hope that Japanese manufactures will advance here and lead new industry in Cambodia because I believe that Japanese company provides not only job opportunity but also leads by example for our future growth in the surrounding society.

On the other day, when I met with Mr. Tanaka, President of JICA, he emphasized the necessity of interpersonal relationships through the activities engineering or management in order to meet with success in Japanese ODA projects. I feel exactly the same as Mr. Tanaka.

In addition to visiting and staying many Japanese experts here in Sihanoukville port, over 40 PAS staffs participated in JICA training course in Japan of over 2 month duration and in which trainee visits

various ports in Japan and communicate Japanese officials who are in charge of port management to have actual know-how to develop or manage ports and container terminal. Now they become key staffs in our organization.

It is highly appreciated in the Royal Government of Cambodia that Japan has cooperated with us based on interpersonal relationships. I would like to extend my sincere thanks to Japanese cooperation and promise to continue to make effort for further development of our ports.



Sihanoukville Autonomous Port シハヌークビル港

するための努力を続けていくところです。

こうしたコンテナターミナルの整備に加えて、昨年、新しく首都プノンペンとシハヌークビル港の間の鉄道が再整備され、鉄道による輸出入貨物の輸送が可能となりました。

また、これも日本の支援により、多目的ターミナルの建設が開始されたところであり、近い将来、ウッドチップ、タピオカチップ、米等のバルクカーゴの輸出基地となることが期待されています。

こうした施設を最大限活用しながら、カンボジアの発展に寄与していきたいと思えます。

また、港の近接地にSEZが整備されています。港に近接するという強みを有している意外にも、排水処理施設など高い質のインフラ

となっています。私としては、地域に与える大変良い影響もあると考えており、ぜひ日本企業に進出していただき、カンボジアの産業をリードする産業が集積していくことを期待しています。

先日、JICA田中理事長とお会いした際に日本の支援の中で特に人と人との交流が意義深く大変重要であることを強調されていました。私もまさにそのとおりと考えています。

シハヌークビル港には多くの専門家が来訪していただいているほかに、シハヌークビル港湾会社から、40名以上の職員が、2ヶ月以上にもわたる日本での研修に参加し、日本の港を訪問したりしながら知見を得ています。彼らは研修の成果を活かし、港湾会社の中で

重要な役割を果たしています。

こうした人と人との交流を基本とする支援については、カンボジアの政府内でも高く評価されています。今後も、日本の支援を活かしながら、質の高い港湾のサービスを成し遂げていきたいと思えます。

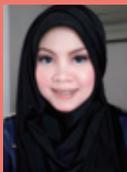


H.E. Lou Kim Chhun,
Chairman & CEO
of Sihanoukville
Autonomous Port
シハヌークビル
港湾会社総裁
ロー・キム・チュン

研修生 だより

From trainee

今回はインドネシアのタンジュンプリオク港湾局に勤務するニケン・シタラクスマ・ウィジャジャさんに投稿していただきました。



Niken Sitalaksmi Widjaja

Port Authority of
Tanjung Priok
From Indonesia

Assalamu'alaikum wa rahmatullahi wa barakatuh (May the peace, mercy, and blessings of God be with you).

Konichiwa minasama. Watashi wa Niken desu, Kuni wa Indonesia desu, Sumi wa Karaoke desu, Domo yorosiku onegai shimasu. These are the first 'magic' words that we should learn in Japan, in the first week. In a class with nice Japanese teacher and among 16 (sixteen) other participants from around the world.

Assalamu'alaikum wa rahmatullahi wa barakatuh It was really fun class because everybody should remember new 'strange' words and its meaning too, then spell it.

Especially when we listened to participants from French countries (such as Burundi, Cote D'Ivoire, Gabon, and Cameroon) or Brazilian with their Portuguese accents.

We laughed together when we tried hard to spell the words but it sounds worse.

Anyway, we did it. After that, we could introduce ourselves to people whom we never met before in Japan then we continue talked each other friendly in English, indeed. That's why I said these are the 'magic' words.

Before I share other unforgettable memories during my short course in Japan, let me introduce myself. It will be more than the above magic words, ahaha.

It gives me great pleasure to contribute my memories in this quarterly magazine of "OCDI 2015 Summer". I hope you all enjoy with this article.

My full name is Niken Sitalaksmi Widjaja from Jakarta, Indonesia.

I work for Port Authority of Tanjung Priok.

It is under Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation of The Republic of Indonesia.

My position is Head of Legal and Public Relation Section.

I was one of participants of group program of training course 'Strategic Port Administration and Management for Port Manager' which was held by 3 (three) stakeholders : Ports and Harbours Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (MLIT) Japan as supervising partner, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) as implementing partner, dan Japan International Cooperation Agency Yokohama International Center (JICA YIC) as implementing agency, on 13 October until 22 November 2014.

Allow me to thank that main stakeholders and others, who were instrumental in organising that program.

It was an honor for me to be in that program which had brought together 17 participants from about 14 countries. Since it was a great opportunity for us to acquire practical knowledge in the administration and management of ports and

we should gain understanding and great insight, to be able to sort out issues affecting the management, operation, growth and development of our ports, in the diverse countries represented there, by sharing experiences and accessing information about the best performing ports around the world.

At the end of that program, we were not only be able to formulate feasible action plans to address the issues relating to the strategic port development of our countries, but we were also be able to formulate action plans that cover port-related global issues and sustainable initiatives, as well.

I thank you very much for the site visits (field trips) arranged for us to Chiba, Kimitsu Ironworks of Nippon Steel and Sumitomo Metal, Port of Tokyo, Yokosuka (National Institute for Land and Infrastructure Management/NILIM dan Port and Airport Research Institute/PARI), Shimizu port which provide color design on infrastructure building in harmony with natural color of Mountain Fuji, Nagoya (Tobishima Container Berth/TCB, Shinpo Berth, and Toyota Museum), Osaka port (International Ferry Terminal), 'amazing' island reclaimed from the ashes of garbage called Phoenix Project of Osaka Bay, Yokohama city port, company Yamanaka which recycle carcasses

of cars and motorcycles to be steel for product material, Mitsui Engineering and Shipbuilding Co.Ltd Oita Branch, Fukuoka city (Hakata port : Kashi Park Port dan Island City).

That field trips exposed us to Japan's wealth of experience in port management and operations, infrastructure development, which is one of the world's best experiences and that gave us insight into cutting edge technology and expertise in the administration and management of ports.

As the only woman and moslem one in my program, I must be very fast in adaptation with situation, foods and beverages, other culture, religion, etc. That was why I could discussed about anything with my class-mates and also participants of other program who stay in same building (YIC).

I remember almost all of activities included when I entertained people in recreation room of YIC by playing the grand piano then somebody came and asked me "are u a musician?..unbelievable...", and when I became part of the group cheering and joking along way to Tokyo class while sitting in the back seat of the minibus (we call ourselves 'the backseat boys'), and also when I must walk fast in many train stations with the 'very tall' classmate who could make ensure that no one missing.

We really enjoyed the program, our stay in japan, the warmth and courtesy of the Japanese people, as well as learnt about the Japanese culture, language and way of life.

DOMO ARIGATOU GOZAIMASITA

日本語記

「皆様が平和で、神様の慈悲とご加護がありますように」。

「皆様こんにちは。私の名前はニケンです。出身はインドネシアです。趣味はカラオケです。どうぞよろしくお願致します」。これは来日後、日本で学んだ最初の「魔法の」言葉です。素敵な日本語の先生が、世界各国からきた17人の研修員に教えてくれました。

研修員の誰もが、あまりにも不思議な、この言葉とその意味を忘れないようにメモしました。ただし、特にフランス語圏(ブルンジ、コートジボワール、ガボン、カメルーン)やポルトガル語圏(ブラジル)の研修員にとっては、この日本語を話すことがとても難しいようでした。懸命に努力しましたが、なかなか上手く発音できず、皆で笑いあいました。

それでも私たちは、日本語で自己紹介をするようになりました。すると、そのあと英語で会話するときにもフレンドリーになることができたのです。これが、私が初めて「魔法の」言葉と述べた理由です。

私の日本での短い研修期間の忘れられない思い出を共有する前に、自己紹介させていただきます。上記の魔法の言葉(使った日本語の自己紹介)以上のものにならばいいのですが、どうでしょうか。

「OCDI 季刊誌2015 Summer」に研修の思い出を掲載して頂けることは、私にとってはとても嬉しいことです。皆様が私の思い出をお楽しみ頂けるなら幸いです。

私の本名はニケン・シタラクスマ・ウィジャジャです。インドネシアの首都ジャカルタの出身です。私はタンジュンプリオク港湾局に勤務しております。タンジュンプリオク港湾局は、インドネシア共和国 運輸省 海運総局の管轄下にあります。私の役職は法務広報部の部長です。私は、国土交通省、JICA、OCDIによって2014年10月13日～11月22日の期間で開催された「JICA港湾戦略運営研修」に研修員の一人として参加しました。

ここに、改めて研修を開催されました方々にお礼を申し上げます。

14ヶ国から参加した17名の研修員と一緒に、研修プログラムに参加できたことも光栄なことでした。

この研修プログラムは、港の管理・運営における実践的な知識を習得する素晴らしい機会でした。

た。私たちは自国の港湾の管理・運営に影響を与えている課題を整理するとともに、各国の多様な成長と港の開発のための経験、港湾で実行されている情報等を共有することもできました。研修終了時には、私たちは自国の港湾発展のための実現可能なアクションプランの策定のみならず、グローバル問題や持続可能な港の発展にも対応できるアクションプランの策定も可能になったと思います。

研修プログラムで視察した千葉県の新日鉄住金君津製鉄所、東京港、横須賀の国土交通省国土技術政策総合研究所および港湾空港技術研究所、富士山と調和した清水港、名古屋にある飛島埠頭コンテナターミナル、新宝埠頭、豊田産業技術記念会館、大阪港、フェニックス理処分場、横浜港、リサイクル会社のYAMANAKA、三井造船大分事務所、博多港、すべての関係者に私は感謝いたします。

フィールド・トリップでは、港湾管理・運営、インフラ整備など日本の豊富かつ最先端の技術を体験することができました。

私は、研修員の中で唯一の女性でありイスラム教徒でしたので、日本での食生活や宗教や文化に早く慣れるように努力しました。そのために同じ研修プログラムの研修員以外にも、JICA横浜で宿泊している他のプログラムの研修員ともディスカッションを行うなど、有意義な滞在時間を過ごすようにしました。

私がJICA横浜のレクリエーションルームでグランドピアノを弾いたとき、誰かが私に「あなたはミュージシャン?とても上手!」と声を掛けてくれたことや、研修で東京に向かうミニバスの中では、一番後ろのシートに座ってジョークなどを言いあうグループ(私たちはバックシートボーイズと呼んでいました)に入ったこと、また迷子にならないように駅では速足で歩いたことなども楽しい思い出の一つです。

私たちは、研修プログラムは勿論のこと、日本での滞在中に日本人の暖かさや礼儀正しさに触れ、日本の文化、言語、および生活様式を本当に楽しむことができました。

「どうもありがとうございました」。

海外グルメだより

調査役
木村 進

第7回テーマ：モザンビーク

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。

モザンビーク国は、アフリカ大陸南東部に位置しており、南は南アフリカと接し、東はインド洋に面しています。国の名前は、かつてポルトガル領東アフリカの首都が置かれていたモザンビーク島に由来しています。食べ物はやはりポルトガル系の料理が基本で、本稿では首都マプトとナカラで味わった料理を紹介致します。海鮮カレーや鶏をメインとしたカレーがあり、日本のカレーと違うのは少し汁状のルーとなっているところです。海産物のおじや(アローシュ・ドウ・マリスコ)は、魚介類がたくさん入ったブイヤベース風のリゾットで、日本人に合います。お薦めはナカラで何度も味わった鶏の丸焼き(味がナカラ風?……『まいうー』)と、マプトで味わったカルド・ヴェルドウ(じゃがいもと青菜のスープ)です。海老の尾焼きも人気のある1品で、親睦会などでは海老の大皿盛りとして出されます。モザンビークでは、ワインといったらポルトガルワインか南アフリカワインで、赤、白共に日本ではなかなか手に入りにくいワインが安く飲めます。ポルトガルワインは、ドウロ、ダオン、アレメンテジョの3つの産地のものがあり、ドウロの赤ワインは、ボルドーワインのような濃厚な味がします。オーナお勧めのワインを選べば、外れ無し(Good taste!)でしょう。でも、なんといってもカウンターパートの方々との親睦を兼ねた夕食会での料理(写真参照)とワインが一番美味しかったと記憶しています。初めにビール(ドシュ・エム)、その後ワインを飲みながら談笑していると、気が付けばテーブルに並べられた今宵のポルトガル料理……。さあ、今は楽しもう。

リフレッシュし、また明日から業務、頑張るぞ。



ポルトガル・ドウロの赤ワイン



ナカラ港関係者との懇談
(ポルトガルワインとともに)



焼き鳥とポテト(白米付き)



カルド・ヴェルドウ
(じゃがいもと青菜の
スープ)



海鮮カレー(その2)
麺が入っている!

海鮮物のおじや(雑炊)
(アローシュ・ドウ・
マリスコ)



海老の山盛り

第12回日ASEAN交通大臣会合が「港湾EDI導入のためのガイドライン」承認 —OCDIはガイドライン作成を支援—

平成26年11月28日にマダレーで開催された日ASEAN交通大臣会合で「港湾EDI導入ガイドライン」が承認されました。日ASEAN交通連携の枠組の下に設置された日ASEAN港湾専門家グループ(PTG)は、平成22年から3か年にわたり、港湾関連の行政手続の電子申請システムである港湾EDIの導入の際に参考とすべきガイドライン作成のための作業を行ってきました。その成果が交通大臣会合に報告、承認されたものです。

この間、ベトナム国ハノイ、ミャンマー国ヤンゴン及びインドネシア国バリにおいて国土交通省港湾局、海洋政策研究財団(現：公益財団法人笹川平和財団海洋政策研究所)及び開催国の共催による港湾EDIセミナーと併せて、3回のPTG会合が開催され、港湾EDIに関する各国の事情や日本の経験について理解を深めるとともにガイドラインの内容について議論がなされました。

OCDIは、ASEANの港湾にとって港湾手続の効率化は重要なテーマであるとの認識から、港湾手続の簡素化・情報化研究会を設置して研究を進めてきました。また、これまで国土交通省や独立行政法人国際協力機構の調査でASEAN地域の港湾における港湾手続に関する情報収集等を行ってきました。これらを通じて得られた知見をもとに、当センター・宍戸達行首席研究員及び小松明調査役が一連のPTG会合に出席して議論に加わり、ガイドラインの取りまとめを支援してきたところです。

共同体を目指すASEANにとっては、各国間のコネクティビティの強化や港湾の競争力向上のために港湾の情報化は重要なテーマです。今回承認された港湾EDI導入ガイドラインが、新たに港湾EDIを導入、あるいは運用中の港湾EDIの機能向上を図ろうとする際の参考として活用され、ASEANの港湾の一層の情報化が進むことが期待されます。



ハノイPTG会合での宍戸達行首席研究員のプレゼンテーション
(平成24年2月15日)



バリPTG会合参加者(平成26年2月26日)

海外港湾物流プロジェクト協議会インドネシアWG(第7回)における講演

海外港湾物流プロジェクト協議会第7回インドネシアWG(平成26年12月25日(木)に東京で開催)で、当センターの首席研究員宍戸達行が「RO-RO船ネットワークについて」と題する講演を行いました。この協議会は海外港湾物流プロジェクトに関して官民による情報の共有や交換を行うための場として国土交通省が設置し活動を進めてきているものです。

講演では独立行政法人国際協力機構が2012年/2013年に実施した「ASEAN RO-RO船ネットワーク構築に係る情報収集・確認調査」で担当した優先航路の港湾におけるRORO船ターミナルの施設配置計画案を中心に、調査の背景、経過及び調査の結果を紹介しました。コネクティビティ強化に向けたASEANの重要施策の一つであるRORO船ネットワーク形成の意義及び課題について関係者の理解の一助になることを望むところです。

なお、講演に使用したスライドは国土交通省のウェブサイトに掲載されています。

(<http://www.mlit.go.jp/common/001064862.pdf>)



海外港湾物流プロジェクト協議会インドネシアWG(第7回)での宍戸達行首席研究員の講演

平成26年度JICA課題別研修「港湾物流効率化（アフリカ地域）」が開催されました

平成26年度JICA課題別研修「港湾物流効率化（アフリカ地域）」が1月13日から2月3日まで開催され、アフリカ地域6ヶ国からの研修生14名が参加されました。内陸国の多いアフリカの経済発展には物流の効率化が課題となっています。研修生は講義や、川崎港、横浜港、仙台港、博多港における視察を通じ、わが国の優れた物流システムに対する理解を深め、自国の物流効率化に繋げていくことが期待されます。



OCDI岡田理事長による開講挨拶



カントリーレポートプレゼンテーション

アジア太平洋経済協力（APEC）交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合にて発表を行いました

平成27年5月26日から29日まで、韓国済州島にて、「第41回アジア太平洋経済協力（APEC）交通ワーキンググループ」が開催され、水谷第二調査部長と三浦主任研究員が参加しました。このワーキンググループは、APEC参加国・地域内の運輸交通の自由化・効率化を進め、安全で保安性の高い交通の実現を目的として年に1回程度開催されており、分野・テーマごとの専門家会合と全体会議とから構成されています。

このうち、港湾・海事専門家会合は、15ヶ国・地域から43名の代表者が参加し、Green Initiative, Connectivity Goals, Capacity Buildingの3つの観点から活発な議論がなされました。国際臨海開発研究センター（OCDI）からも、Connectivity Goalsに関係する調査・研究として、「コンテナターミナル周辺の交通混雑緩和対策」について報告しました。具体的には、交通混雑の原因と対策について、我が国の成功事例として名古屋港と博多港を紹介するとともに、現在実施中のインド国チェンナイ港での技術支援の内容を報告しました。報告に対し、専門家会合から、「Connectivityの観点から重要な調査・研究である」旨の発言があるとともに、同様の問題を抱えている国・地域の代表者から関心が表明されました。



平成27年5月27日、港湾・海事専門家会合で報告する水谷第二調査部長



平成27年度JICA課題別研修「港湾開発・計画（港湾技術者のための）」が開始されました

平成27年6月8日から8月10日迄の日程で、JICA課題別研修「港湾開発・計画」が開始され、カンボジア、コロンビア、エジプト、ミャンマー、ナウル、パプアニューギニア、フィリピン、サモア、南スーダン、スリランカ、タンザニア、東ティモール、トンガ、トルクメニスタン、ウルグアイ、ベトナムの16カ国から19名の研修員が来日しています。各自、自国の港湾の現状、開発に対する課題を報告書にまとめて持参し、研修員および、講師の前でプレゼンテーションを行いました。

研修員は、OCDIを始めとする講師陣、更には国土技術政策総合研究所、国立研究開発法人港湾空港技術研究所の研究者による講義を踏まえて、自国の港湾整備に係る諸問題に対する実現可能なアクション・プランを策定することとしています。約2ヶ月半の研修の中では、日本国内の各地方整備局、港湾管理者等のご協力を頂き、コンテナターミナル、バルクターミナル、ROROターミナル等の港湾視察も行います。本研修をとおり、日本で実践されている既存施設の有効活用、費用対効果、環境影響評価に配慮した港湾開発に触れることで、自国の港湾開発に対するイメージを具体化する一助となることが期待されています。



OCDI岡田理事長による開講挨拶



URBANNET KOJIMACHI BLDG. 1-6-2 KOJIMACHI, CHIYODA-KU, TOKYO, 102-0083 JAPAN
Phone : +81-3-5275-5931 <http://www.ocdi.or.jp/en/>