

エジプト

船員教育

実施地域

アレキサンドリア



1. 評価調査の経緯と目的

JICA は、エジプトをはじめ中近東・アフリカ地域における船員教育の強化、海運業の振興を目的として、エジプト・アラブ海運大学校(AMTA、現在アラブ科学技術海運大学校: AAST & MT)に対し過去約20年にわたり様々な形態により協力を実施してきた。この協力は、

- (1) プロジェクト方式技術協力、無償資金協力及び第三国集団研修を組み合わせる1つのテーマに取り組んだ連携プロジェクトであること
- (2) 協力の効率性及び援助受取国を援助国に育成していくとの観点からJICAが重点を置いている南南協力の先駆的事例であること
- (3) 我が国の重点援助国であるエジプトに対する代表的プロジェクトの1つであること

という特徴を持っている。

本評価調査は、これらの特徴を踏まえたうえで、今後のエジプトへの協力、船員教育分野への協力、複数の援助形態間の連携、さらには1998年10月に東京で開催された第2回アフリカ開発会議(TICAD)のフォローアップの一環として、中近東・アフリカ地域への協力推進の観点から教訓・提言を導き出し、今後の効果的なプロジェクトの形成・実施にフィードバックすることを目的として実施された。

なお、本評価調査を実施するにあたっては、JICA事業の透明性確保の観点から、「納税者の目から見た評価」に主眼を置くこととし、日刊工業新聞社の鎌田克俊氏に総括を依頼した。

2. 評価対象案件

アラブ海運大学校(1976年11月～1980年11月、プロ

ジェクト方式技術協力、1980年11月～1982年5月、フォローアップ協力、1984、1990年度、アフターケア協力)

教育訓練システム/機関・電気(1982年5月～1983年5月、個別専門家)

船員教育() (1985年度～1994年度、第三国集団研修)

アラブ海運大学校新訓練船建造計画(1990、1991年度、無償資金協力)

3. 調査団構成

団長・総括：鎌田 克俊 日刊工業新聞社記者

評価計画：市野 多鶴子 JICA 総務部広報課

事業効果分析：西村 邦雄 CRC 海外協力(株)主任研究員

4. 調査団派遣期間

1999年3月7日～1999年3月26日

5. 協力の背景と概要

(1) エジプトの国家政策における海運部門の位置づけ

サダト政権時代の10年間(1973～1982年)において、エジプトのGDPの年平均成長率は約7%を記録したが、これを支えたのが石油生産の拡大とスエズ運河の再開であり、両者に対して海運業が果たした役割は極めて重要なものであった。しかし、急速に伸びてきた海運需要に対し、港湾施設、船舶などの海運関連インフラストラクチャー及び海運従事者などの人的資源の安定供給が追いつかず、1980年代初頭にはこの需給のアンバランスが顕在化した。

サダト政権を引き継いだムバラク政権(1982年～)

は、海運部門の強化を重点課題の1つとして、外国資本の積極的な導入による海運インフラストラクチャーの整備、港湾施設や自国船の船腹量の増強を図るとともに、海運従事者育成についても、AMTAを海運庁の傘下におき、国際的な海運育成機関としての性格を維持しつつ、学校組織の拡大を図った。その結果、1975年から1990年までの15年間にエジプトの船腹量は4.2倍に増加し、AMTAは国際基準(STCW条約¹⁾など)に合致する船員教育訓練施設として、中近東・アフリカ地域における主な組織としての地位を獲得するに至った。エジプト人船員の数は、1991年から1994年までに34%増加し、国営・民営の外航海運会社、ナイル河の内航船員、欧州・中近東・アフリカ地域の海運会社などで活躍している。

(2) アラブ海運大学校(AMTA)への協力の概要

アラブ海運大学校(AMTA)は、1970年3月に開催されたアラブリーグ²⁾第12回運輸通信理事会における決議に基づき、1972年、アラブリーグ加盟諸国からの拠出金などによってエジプトのアレキサンドリアに設立された。その設立目的は、アラブリーグ諸国の自国産油の自力輸送及び国際収支改善のために自国船隊増強を図るために、外航船乗組員及び陸上勤務者を養成することであった。このように、AMTAは、エジプトのみならずアラブ諸国の船員養成に資する教育機関として位置づけられた。

AMTAでは、国連開発計画(UNDP)などの援助により1977年までの5年間に運営を軌道に乗せることを計画していたが、予算不足のために計画の遅れが生じ、1974年1月、我が国に技術協力を要請した。我が国は、1975年6月にAMTAがエジプト海運省の傘下に入ったことに伴い、1976年11月から4年間、AMTAにおいてプロジェクト方式技術協力を実施し、AMTAの海員訓練センター、航海学部、機関学部において、船員養成機能の強化を図った。そして同協力

終了後、引き続き1982年5月までフォローアップ協力を実施し、続けて1年間、個別専門家2名による指導が行われた。

1984年8月、訪日したガリ・エジプト外務担当国務大臣より、日本・エジプトが共同でアフリカ諸国を援助する「三角協力構想」が提案されたことを受け、我が国は1985年度から1994年度まで、研修実施能力の高いAMTAにおいて、アフリカ諸国を対象に海運関係者の能力向上のための第三国集団研修「船員教育」を実施した。また、1990、1991年度には、訓練船の老朽化が船員養成に支障を来していた状況にかんがみ、無償資金協力によって新訓練船を整備した。

その間、AMTAでは、教育体制強化・拡大を目的として組織の再編成が行われ、1994年9月には大学名を「アラブ科学技術大学校(AAST)」と改称し、1996年10月にはさらに「アラブ科学技術海運大学校(AAST & MT)」に改称して現在に至っている。

AMTAに対する協力を時系列的に図1に示す。

6. 団長所感

-『私は多くの国と、AIDAを持ちたい』-

今回の有識者評価調査では、何より、日ごろは国内に居住して、政府開発援助(ODA)の実施現場に接する機会がほとんどない「納税者」から見た視点を重視することに主眼を置いた。したがって、当然ながら、現地のエジプト側に日本がこれまでに実施した協力が実際、十分に活用されているのかどうか、要は、日本に住む納税者にきちんと説明できる状態になっているかどうかに関する、フィールド・サーベイに力点を入れた。

以下では、その調査結果から得られたいくつかの所見と、今後への具体的な提案を述べる。

(1) スペアパーツ補給

日本からこれまでに供与された機材は、現地エジブ

図1 AMTA に対する協力

	1976	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	
プロジェクト方式技術協力		—	—	—	—		—													
個別専門家							—													
第三国集団研修											—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
無償資金協力																—	—			

ト側で十分に活用されていることが確認された。従来からも同様の要請が続いていたスベアパーツの補給問題について、機材が十分に活用されている現状と、日本製品以外での代替が難しいことを考慮し、今後も引き続き要請が続くようであるならば、これには応えるべきである。

(2) 納税者へのアピール

今回の調査対象のなかでも、日本からの無償資金協力により整備された、遠洋航海訓練船「AIDA」の保守点検の有様、具体的には、船内の清掃及び清潔さの保持がこれまで長い期間にわたりなされている様子は、特筆すべきものがある。むしろもっと、この様子を日本の納税者に告知する方策を、JICAはエジプト側と一緒にあって早急に考えるべきである。日本の納税者に対し、経済協力の成功事例としてアピールできる絶好の機会であり、実現は早ければ、早い方がいい。

さらに付言すれば、あくまで抽象的な意味であるが、もっともっと多くの国々との間で、様々な「AIDA」を持ちたいと、評価調査を終えた今、私は切実に念願している。

(3) 派遣専門家と研修員受入れのコンビネーション

「エジプト船員教育」への協力がこれだけ成功してきていることは、我々の調査と、過去数度のフォローアップ調査報告から判断すると、これまでに現地に派遣された、運輸省・航海訓練所からの中核とする短期及び長期専門家に「素晴らしい人」を得たことと、エジプト側からのカウンターパート研修員受入れもうまくいったことの双方が、うまくマッチしたところによるところが大きい。このコンビネーションは変わらぬカギであり、他のケースにとっても参考になることであり、良き教訓とすべきと考える。

(4) 第三国集団研修の再開

1994年度まで実施された第三国集団研修(=南南協力)は、ぜひ再開したい。現地の協力先であるアラブ科学技術海運大学校幹部からの要望から判断して、ロジスティクス(トータル一貫物流システム)では世界屈指の能力を持つシンガポールの港湾当局と、エジプトとが相協力したかたちによる研修を、ぜひJICAは進めるべきである。周辺のアラブ諸国をうまく巻き込む方策は、今後の知恵の出し所であると考え。

エジプト側は、アレキサンドリア港を初めとする港湾機能の強化が現在大きな課題となっているところか



無償資金協力によって整備された訓練船
AIDA

ら、ロジスティクスの専門家派遣を求めている。それは、このロジスティクス面での能力が飛躍的に向上すれば、物流コストの大幅削減(=輸入コストの大幅削減)につながり、貿易収支の改善につながるためである。

第三国集団研修の具体的な話に戻すと、左記(2)と関連させて、「AIDA」にエジプトを含めたアラブ各国からの研修生を乗せ、シンガポールまで遠洋航海をする。現地ではシンガポールの専門家による実務研修を行なって、そのまま研修しつつ、日本まで航海させるというプランも考えられる。この際、シンガポールでの積極的な広報活動を行うのはもちろん、さらにシンガポールから日本までは、シンガポールを含めたフィリピンやインドネシアなど他のアジア諸国の研修生と一緒に乗りこませるというプランはどうか。「AIDA」だけで人数を収容しきれなければ、日本から航海訓練所が所有する青雲丸を応援に出し、PRを含めて2つの船で相乗効果を創出してはどうか。

1998年10月に東京で開催された、TICAD(第2回アフリカ開発会議)を踏まえて策定された、我が国の新たなアフリカ支援プログラムによると、「4.南南協力(1)今後5年間で2,000名のアフリカの人材が南南協力の下で研修を受けることを支援」とある。これまで詳しく述べてきた(4)の提案内容を、このTICADに基づいた我が国のアフリカ支援プログラムに載せることを、強く要望する。

(5) 評価の質の向上

「有識者評価調査」をより実効あらしめるものとするため、つまり評価調査自体の質を高めるため、事前に必ず日本国内で、技術協力の実施にあたり長期専門家などを派遣した派遣元機関の視察を義務づけることを

提案したい。正直なところ、今回東京湾での航海訓練船・青雲丸の実地見学と、横浜の航海訓練所本部の訪問がなければ、現地での満足な調査ができたかどうかは、まったく自信がない。

(6) 経済協力の将来に向けて

エジプトでの現地調査から帰国後、かねて懇意の民間企業経営者と小生との会話を以下で紹介する。

この人は、かつて大手民間シンクタンクに長く勤務し、最終職歴ではワシントン事務所長まで歴任している。JICAとの関係でも、かつてシンクタンク時代にインドネシアの都市開発計画の仕事に参画し、2か月の現地滞在経験を持つ。

帰国後、小生が日本からの無償資金協力によるAIDAの現状をほめると、「鎌田君、誰が、一体それ(AIDAの整備)を仕掛けたのかな?」、「その船を建造した日本国内の船会社の名前は、今わかる?」との反応であった。要は、受注した当時の造船会社が、もとをたどればエジプト側に仕掛けて、日本に協力を要請させたのではないかと疑問である。「この人にして、そう考えるのか」とは思ったが、考えてみれば、こういう反応は、今までも、そしてこれからもずっと出てくるに違いない。

そもそも、「どうして、エジプトの船員教育にまで日本(=納税者が支払う税金)が協力しなければならないのか?」という素朴な疑問を抱く人は、いくらでも、どこにでもいるはずである。逆に、疑問を持たない方がおかしいと考えることもできる。だからこそ、繰り返し、繰り返し、しつこいほどにいろいろな国での成功したケースを日本国内で紹介する必要がある。いわゆる、学校段階での「開発教育」もそうであり、大変意味のあることである。この観点から、JICAが1999年4月から始めた「サーモン・キャンペーン」の試みは、高く評価したい。

繰り返すが、経済協力業界、ODA業界の「中」だけで話をしてはいけない。まったく価値観の異なる、普段は海外のことにまったく興味を持っていない「外」の人の理解を求める努力を、きめ細かく、しつこく、繰り返し行う必要性を強調したい。

今の人口推計でいくと、8年後の2007年以降、日本の人口は減少に転じる。人口が減るということは、我が国にとって初めての経験である。私の独断と偏見によれば、「少子・高齢化社会」とは、国民が一層内向きになる社会である。はっきり表現すれば、他国のこ

とはどうでもいい、ウチ(我が国)の暮らしを何とかしてほしい、という社会である。おそらく、高齢化社会を迎える他の多くの先進国も、同じ状況を迎える可能性は極めて高い。そうなったら、今の開発途上国は一体、どうなるのか。今の「援助疲れ」どころではない状況は容易に予測することができる。おそらく、よほど国民からの理解と協力がなければ、経済協力、ODAの継続的進展を続けることはとてもできなくなる。したがって、JICAで技術協力の世界各国への貢献事例集をもし作成するのであれば、小冊子化するのはもちろん、ビデオ化やCD-ROM化して、どんどん貸し出せるよう、普及のために一層の工夫をする必要がある。

7. 評価5項目による評価結果

(1) 効率性

AMTAでは、プロジェクト方式技術協力、無償資金協力、第三国集団研修を有機的に連携させることによって、AMTAの船員育成機能の向上とその成果のアフリカ諸国への波及が効果的に図られた。プロジェクト方式技術協力の終了後も、フォローアップ協力や個別専門家による指導・助言が実施され、さらには2度にわたるアフターケア協力によって機材のスペアパーツの供与が行われるなど、協力効果の維持・拡大のための支援が継続的に実施された。無償資金協力による訓練船の整備も、老朽化した旧訓練船の代替船として、船員教育機能の強化のために時宜を得たものであった。

これら一連の我が国の協力は、過去の報告書から判断すると専門家派遣、研修員受入れ、機材供与、いずれも、その質・量・タイミングともにほぼ適切なものであり、AMTAにおける人材育成、技術移転は順調に行われた。特に、日本研修を受けたカウンターパートの多くが、帰国後も異動・退職することなく本プロジェクトで活動したことは、効率的な技術移転を可能にした大きな要因であった。

1985年度から1994年度まで10年間にわたり実施された第三国集団研修では、研修開始初期の1985年度から1988年度までは毎年2名、1989年度から1993年度までは毎年1名の日本人専門家を研修講師として派遣するとともに、1985年度から1990年度まで毎年1名、カウンターパートを本邦研修に受け入れた。第三国集団研修では、海運事情がそれぞれ異なる様々な国

からの研修員を対象とするため、研修を円滑に運営・実施するうえで、このような専門家派遣、日本研修受入れは、AMTAの研修運営・実施体制の強化に大いに貢献したと評価される。また、第三国集団研修の実施年数が経つにしたがって専門家派遣数と本邦研修受入数が徐々に減少し、最終年の1994年度にはゼロになったことは、AMTAの研修運営・実施能力の着実な向上を示唆するものであるといえよう。

(2) 目標達成度

AMTAでは、プロジェクト方式技術協力によって24名のカウンターパートが育成され、同協力終了後約20年が経過する現在においても、その多くが、AMTAの後継組織であるAAST & MTに勤務している。また、無償資金協力によって整備された訓練船も効果的に活用されている。エジプト側に引き渡された1992年2月から1999年3月までに合計37回の航海訓練が行われ、このうち14回が、訓練期間が4～5か月間である地中海及び紅海方面への航海訓練である。1999年3月までに1,333名が同訓練船による航海訓練を受けた。このように、プロジェクト方式技術協力と無償資金協力によって船員養成機関としての基盤整備が図られたAMTAは、これまで着実に船員教育活動を展開しており、AAST&MTの入学者は、AMTA時代を含めて1998年までの合計で、中近東・アフリカ諸国からの訓練生も含め6万人以上に達している。

また、アフリカ諸国を対象として実施された第三国集団研修には、1985年度から1994年度までの10年間に31か国146名が受講した。同研修では、毎回、研修参加国の海運事情に合致した適切な科目が設定され、帰国研修員へのアンケート調査によれば、彼らの研修内容に対する満足度は高く、アフリカ諸国の海運関係者の能力向上という同研修の目標は大いに達成されたと評価できる。

AAST&MTは、我が国の協力を得つつ、海運大学校としての機能や能力を高めてきた。現在のような発展に至った理由としては、日本人及びカウンターパートの能力・意識の高さ、技術移転を受けたカウンターパートの多くがAAST&MTに定着していることなどが挙げられるが、なかでも大きな要因として特筆すべきは、AMTA設立当初よりかかわってきた現学長の強力なリーダーシップであろう。

(3) 効果

AAST&MTでは、これまでに良質の海運業従事者



訓練船AIDA において航海実習中

を多数輩出してきており、世界中に卒業生の人的ネットワークが広がってきている。今回のアンケート調査でも、第三国集団研修を受講したアフリカ諸国からの研修員は、その多くが現在も海運業に従事し、研修で得た知識や技術を実際の業務に活用している。さらにほとんどの研修員が帰国後にセミナーや講義などを職場で開催し、研修で習得した技術の再移転・普及を行っており、効果の拡大も図られている。

また、無償資金協力による訓練船AIDAの整備は、航海実習への信頼を高め、AAST&MTに入学する学生の増加をもたらしたほか、欧州・アラブ諸国を航海実習する際に、我が国の協力のシンボルとしてPR効果も期待できる。

このように、我が国からの継続的かつ適切な協力と、エジプト側関係者の熱意によって、現在、AAST&MTは海運大学校として近隣諸国のなかで重要な地位を占めるに至っている。

(4) 計画の妥当性

ここでは、BIMCO(ボルチック国際海運協議会)とISF(国際海運連盟)が1995年に実施した国際的な船員需給の予測調査の結果³⁾をもとに、エジプトにおける船員教育が今後も高い必要性や有効性を有しているかを検討する。

BIMCOとISFの試算による船員の需給予測を表1に示す。なお、職員とは、船長、航海士、機関長(士)、通信長(士)、事務長、船医などであり、部員とは、甲板長(手、員)、操機長(手、員)、司厨長(手)などである。

2005年までの船員需給の世界的傾向として、職員不足と部員過剰の拡大が挙げられる。職員については、1995年には1万7,969人(全船舶職員数の4.4%)

の不足であったのが、2005年には4万2,464人が不足すると予測されている。一方、部員については、1995年に21万8,865人が過剰であったのが、2005年には30万4,794人が過剰になると予測されている。

エジプトにおける船員の需給は、1995年には職員・部員ともに過剰であったが、徐々に供給量が減少し、2005年には需給バランスがほぼ取られるようになると予測されている。

また、第三国集団研修の対象であったアフリカ地域の船員需給を見ると、職員・部員とも1995年と比べて需要増、供給減となっており、船員不足の拡大が予測されていることから、アフリカ地域では特に、船員の養成に関するニーズが高いと思われる。本評価において実施した第三国集団研修参加者へのアンケートの結果からも、アフリカ諸国での海運分野の人材養成のニーズや必要性の高さがうかがえた。

アフリカは、1995年の統計で世界の商船総数の約15%と大きな割合を占めており、アフリカ諸国にとっ

て海運業は、国家経済において重要な位置を占めるものである。このような状況において、アフリカ諸国の政府の海運業関係者が最新の知識・技術を習得することは重要な課題であるが、一方、船員の世界的な技能基準の統一を目的として制定されたSTCW条約は、その要求する専門的資格も多く、全過程を終了して同条約を満たす船舶職員となるには負担が大きい。AAST&MTは、STCW条約などの国際基準に合致する船員教育訓練施設としての地位を獲得しており、アフリカ地域の船員養成にAAST&MTが果たすべき役割は、極めて大きいといえる。

(5) 自立発展性

AAST&MTは、AMTAとして設立直後の財政危機を克服し、船員教育機関としての機能及び組織の管理体制も整備され、現在順調に船員教育活動を展開している。我が国の一連の協力において技術移転を受けたカウンターパートは、その多くが現在もAAST&MTに勤務し、船員教育に携わっている。我が国の協力の

表1 船員の需給予測

単位：人

			1995年	2000年	2005年
世界全体	職員	需要数	426,912	445,367	464,940
		供給数	408,943	415,397	422,476
	部員	需要数	605,648	612,986	619,880
		供給数	824,513	861,667	924,674
アフリカ	職員	需要数	23,137	24,117	25,103
		供給数	10,567	9,975	9,415
	部員	需要数	34,980	35,456	35,777
		供給数	33,201	28,658	24,732
エジプト	職員	需要数	2,105	2,201	2,308
		供給数	2,857	2,696	2,545
	部員	需要数	4,405	4,458	4,520
		供給数	6,283	5,423	4,680

表2 AAST & MTの収入と支出

単位：US\$

	1992 / 1993	1993 / 1994	1994 / 1995
1. 収入			
エジプト政府補助金	2,204,209	1,653,157	1,377,630
授業料	6,956,442	7,825,968	9,403,682
預金利子	596,539	508,535	568,161
雑収入	283,856	233,505	984,037
合計	10,041,046	10,221,165	12,333,510
2. 支出			
人件費	5,408,392	5,639,124	7,336,572
資材・機材運営費	2,968,469	2,917,275	2,845,872
一般経費	636,286	658,664	842,511
機材償却費	818,147	818,147	829,979
資本投資	81,316	109,066	448,907
合計	9,912,610	10,142,276	12,303,841

成果は、カウンターパート個人にとどまることなく、AAST&MTという組織においても十分蓄積されている。

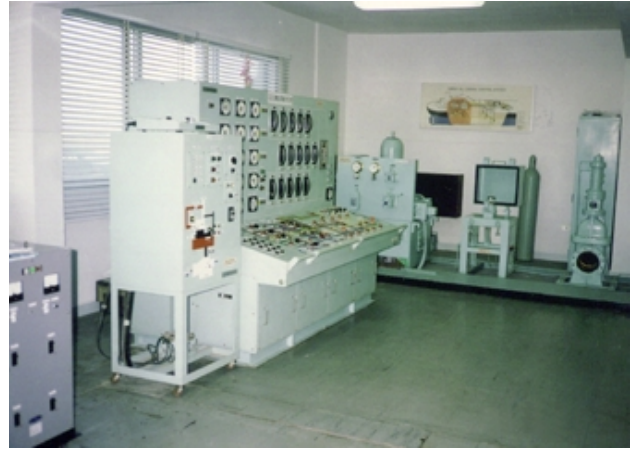
我が国の協力によって整備された機材は、プロジェクト方式技術協力において20余年前に供与されたものをはじめ、現在も大切に扱われ、使用されている。日本人専門家の誠意ある指導に加え、現在もその指導に忠実に機材の保守管理を行っているカウンターパートや教官の姿勢には脱帽の感さえある。プロジェクト方式技術協力が終了した後に無償資金協力によって整備された訓練船AIDAも、船内は綺麗に清掃され、適切に維持管理されている。これは、AAST&MTが組織として、機材の維持管理の重要性を認識し、その徹底を図っていることを示す一例である。このように、AAST&MTでは機材の維持管理状況は全般に良いが、機材の老朽化及び技術進歩による陳腐化、ならびにエジプト国内や近隣国でのパーツの入手が困難なことなどにより、我が国の協力によって向上した船員教育機能を今後十分維持できなくなることが懸念される。訓練船も建造後10年近くなることから、船体全体の点検が必要な時期にきていると思われる。

AAST&MTの収入と支出の状況を表2に示す。運営費用は主として授業料で賄っており、支出の内容は人件費が半分以上を占める。1994 / 1995までは年間収入と支出はほぼ均衡しているが、現在はエジプト政府からの補助金が打ち切られており、自主財源の恒常的な確保がAAST&MTにとって大きな課題となっている。

AAST&MTは、技術的には第三国集団研修を円滑に実施・運営する能力があり、AAST&MT側も同研修の再開を熱望している。既に述べたように、船員養成のニーズはアフリカ地域において特に大きく、同地域の船員養成については、地理的・文化的・語学的観点からも、研修を日本で実施するよりエジプトで実施するほうが有利である。しかし、過去の第三国集団研修は研修経費をすべて我が国が負担していたことに加え、AAST&MTでは現在、エジプト政府からの補助金も打ち切られていることから、独自予算による研修の実施は困難である。

(6) 結論

我が国は、AMTAの設立直後から、AMTAに対して船員教育指導のためにプロジェクト方式技術協力を実施し、同協力終了後もフォローアップ協力、アフ



プロジェクト方式技術協力によって整備されたタンカーオペレーション機材

ターケア協力及び個別専門家による指導を行い、AMTAにおける船員教育機能の向上・維持・拡大を支援してきた。加えて、無償資金協力によって新訓練船AIDAを整備し、AMTAの船員教育能力は著しく強化された。これら一連の協力を通じ指導能力が向上したカウンターパートも、その多くが、AMTAから再編成されたAAST&MTで現在も船員教育に携わっており、その知識や技術を広く伝播している。AMTAにおいて10年間にわたり実施された第三国集団研修も、AMTAが設立当初から念願していた、アフリカ地域並びに中東地域における中心的な海運大学校としての地位の獲得に十分貢献した。

このように、AMTAに対する我が国の協力は、複数の協力形態が効果的に組み合わせられたことに加え、各協力がAMTA側に十分吸収された、我が国援助の成功事例ということがいえる。

- 注1) 船員の訓練、資格証明及び当直の基準に関する国際条約。船長をはじめとして船舶職員の資格とその資格を付与するのに必要な最低要件を定め、船舶運行の、いわばソフト面から安全性の向上をめざすものである。
- 注2) エジプト、イラク、シリア、レバノン、ヨルダン、サウディ・アラビア及びイエメンの7か国の間で、加盟国間の関係強化、独立及び主権を防衛するための加盟国間の政策の調整などを目的として、1945年5月に発足。その、1979年3月のエジプト・イスラエル平和条約締結によって、エジプトは資格停止となったが、1989年5月に復帰した。
- 注3) 船員需給の予測は、経済成長、貿易量、船腹量の増減、船員の賃金格差による競争力、予備員率、技術革新と省力化など、変動しやすい要件が多いため非常に困難である。このため、BIMCOとISMは、1995年時点の船員需給状況を基に、世界の船腹量の伸び率を年間1.5%とし、過去5年間の採用と離職率の実績を維持するという仮定のもと、今後10年間の船員需給の予測を試算した。