

# mundi



The Magazine of the Japan International Cooperation Agency

# 6

[ムンディ] No. 69  
June 2019



特集

港湾・海上保安

自由で安全な  
海と港

## Contents

- 02 目次  
プロローグ Vol. 8
- 04 **特集 港湾・海上保安**  
**自由に安全な海と港**
- 06 さらなる発展を続ける貿易の玄関口 **カンボジア**
- 12 **港湾の整備**  
機能を向上させて荷役作業の効率アップ **アンゴラ**
- 14 **海上交通の安全**  
難しい海峡の航行をVTSでサポート **インドネシア**  
海図作製の人材育成
- 18 **海上の保安**  
監視・取り締まりや海難救助の  
能力向上を図る **フィリピン、マレーシア**  
高度な教育で政策を学ぶ  
衛星データの活用で進化する海洋監視  
**南アフリカ共和国**
- 22 **特別授業**  
海上交通の拠点「港湾」への総合的な協力
- 24 **JICA海外協力隊がゆく Vol. 7**  
**エジプト**
- 26 **世界につながる教室④**  
心に響く体験活動で学びを深める
- 28 **地球ギャラリー Vol. 129 ミャンマー連邦共和国**  
写真・文 ● 渋谷敦志 フォトジャーナリスト  
**明るい街、にぎわう夜**
- 34 **教えて！ 外務省**  
**知っておきたい国際協力⑨**
- 36 JICAイベントカレンダー
- 38 読者の声、プレゼントほか
- 39 JICA PRESS
- 40 **わたしが見つけたSDGs Vol. 9**



マレーシアにおける海上保安能力向上プロジェクト。海上パトロールに出航する前の様子。写真：安田葉津紀 / Dialogue for People



信頼で世界をつなぐ  
Leading the world with trust

# 港を通して 運ばれるモノ

プロローグ  
Vol. 8

文・井上清司

東アフリカに位置するケニアの首都ナイロビから、国内線の飛行機で約1時間。車で走るとモンバサ・ロードを通過して約490キロ、約9時間。ケニア第2の都市モンバサは、インド洋沿岸の半落葉熱帯降雨林の向こうに見えてくる。特有の湿った空気と、スワヒリ文化の面影と、内陸部からの近代化がごちゃ混ぜに同居する街。その東アフリカの玄関口がモンバサ港だ。

東アフリカ地域最大規模のモンバサ港は、ケニアだけでなくウガンダ、ルワンダ、ブルンジなどの内陸の国々にとっても重要な港で、近年では東アフリカの経済発展に伴い、貨物の取り扱い量もこの10年程度で約2倍に膨れ上がっているという。

私とモンバサ港との接点は、日本から送られてくるモノの受け入れだ。それは、日本の子どもたちから寄贈された中古のシューズをケニア国内のスラムの小学校の子どもたちに届けるプロジェクトで、私は、港に到着したシューズでいっぱいコンテナの通関や、ナイロビへの輸送を業者に依頼することなどに関わっている。今まさに通関手続きが行われており、数日後にはナイロビでの受け入れ作業をしようとしている。

2010年には、ナイロビで行われたマラソンイベントの先導車として、日本のソーラーカーを一時輸入する仕事もした。90年代には個人や会社の車を日本から輸入したこともあったので、考えてみるとモンバサ港には、中古車、中古シューズ、ソーラーカーを介して関わってきたことになる。

モンバサ港があるこの地域では、紀元前から金、象牙、サイの角、べつ甲、ヤシ油などを輸出し、アラビア半島やインドと交易を行っていた。13世紀から15世紀に東アフリカの交易都市が最も繁栄していた頃には、アラビア半島やインドのほか、中国や東南アジアとも交易を行い、多様な人々がこの地を訪れ、中国の陶磁器などの贅沢品も取引



イラスト ● 中村知史

されていた。1505年以降のポルトガル勢力による略奪と支配を経て、1698年にオマーンがポルトガル勢力を駆逐。19世紀に入ると、オマーンのサイド王が現タンザニアのザンジバル島を首都として海上帝国を築いており、この頃の代表的な東アフリカからの輸出品は奴隷だった。奴隷たちはモーリシャスのサトウキビのプランテーションやアラビア半島、インドに向けて輸出され、綿布、ビーズ、武器弾薬などが輸入されたという。最近では、08年にモンバサに向かっていたウクライナの貨物船がソマリアの海賊に乗っ取られ、積み荷が戦車32両と多数の武器であったために大きなニュースとなった。結局この戦車や武器は、翌年にモンバサ港に陸揚げされたのだが。

現在では、石油製品、産業用機械、自動車や鉄鋼などさまざまなモノが輸入され、紅茶、コーヒー、衣料品・アクセサリーなどが輸出されている。そのモンバサ港は、円借款事業の「モンバサ港開発事業」によって新コンテナターミナルが16年9月に開港した。そして「モンバサ港開発事業フェーズ2」も始まっていて、それはケニア国内でもニュースとなった。また、「モンバサ港周辺道路開発事業」も進められていて、それによって造られた、街を迂回するバイパス道路によって、交通渋滞の緩和や陸上輸送の効率化にも貢献している。

日本が支援する開発事業では、特殊鋼材や地盤改良技術など日本企業の技術が活用されている。他国の支援で作られた隣のターミナルでは、コンテナを列車に積むクレーンが地盤沈下によって傾き、使用不能になっている。見た目では違いがわからないが、やはり日本の支援は縁の下の力持ちのごとく、地味に素晴らしい。未来のモンバサ港では、どんなモノが通過していくのだろうか。

井上清司(いのうえ・せいじ)

ケニアのマサイマラに建つホテル「ムバタ・サファリ・クラブ」を運営する「ムバタ・インベストメント」リージョナル・ディレクター。1992年からナイロビ駐在のテレビカメラマンとして活動。NHK「生き物地球紀行」、TBS「世界遺産」、放送大学特別講義などの撮影でアフリカ20か国を巡る。2006年にムバタ・インベストメント社長に就任。18年より現職。

カンボジアのコンテナ物流の65%を担うシハヌークビル港  
(プノンベン港25%、陸路10%)。首都プノンベンからは南  
西に約230キロメートルの位置にある。



特集 港湾・海上保安

# 自由で安全な 海と港

世界の貨物輸送の大部分は海上輸送が担っている。大量の物資を扱うことができる港や、航路を安全に利用するための海上保安は、経済の発展を目指す途上国において重要な課題のひとつだ。日本は周囲を海に囲まれた島国であり、古くから海上輸送を発達させてきた。その経験や技術を生かして、港や海路の整備、安全な航行のサポートなど、円滑な物流網を構築するための協力を多くの国々に対して行っている。

写真・阿部雄介





ドローンで撮影した動画をもとにコンテナ、クレーン、トラックの非効率な動きや混雑の要因を分析。問題点を把握しやすいとシハヌークビル港湾公社(PAS)職員に好評だ。

専用プログラムで  
管理・分析



コンテナを管理し、クレーンやトラックに移動の指示を出すプログラムは日本製。コンテナの積み下ろしの時刻や場所などのデータを分析して港内の混雑度やターミナルのパフォーマンスを調査する。



シハヌークビル港では、コンテナターミナルと多目的ターミナルに加えて新コンテナターミナルの整備が進められている。



首都プノンペンとシハヌークビル港を結ぶ国道4号線。プノンペン近郊の工場などからのコンテナ車が多く行き来する。



国際基準の  
コンテナ輸送

進化する港



# さらなる発展を続ける 貿易の玄関口

近年、ハイペースで経済成長を続けるカンボジアにとって、国内最大の貿易港であるシハヌークビル港の拡張と近代化は差し迫った課題だ。日本は多角的なサポートによりその発展を支えている。

案件名

シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクトフェーズ2  
2018年4月〜2021年3月  
シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業  
2017年8月

文・光石達哉 写真・阿部雄介

Kingdom of Cambodia



## カンボジア

国名：カンボジア王国  
首都：プノンペン  
通貨：リエル  
人口：16.1百万人(2017年IMF推定値)  
公用語：カンボジア語

1960年代後半から内戦と政治的混乱が続いたが、98年の総選挙、99年のASEAN加入などで安定を取り戻した。2000年以降、高い経済成長を維持している。衣類等の縫製品の輸出が堅調で、アメリカやEUをはじめ世界に輸出されている。



### 最大の貿易港の発展を 20年間支援

カンボジアの国土は、南西部のみが海に面している。その限られた海岸線上にあるシハヌークビル港は、大型船が寄港できる水深があり、同国最大の貿易港として経済を支えてきた。

同港で港湾運営アドバイザーを務めるJICA 専門家の藪中克一さんは、「かつてはメコン川流域のプノンペン港が貿易の中心でしたが、外海に面するシハヌークビルは地形的にも理想的な場所であるため開発が進められてきました」と同港の重要性を説く。

日本は、1999年から施設の整備と運営技術の向上の両面でシハヌークビル港の開発を支援している。2007年にはコンテナターミナルが完成し、12年には港に隣接した経済特別区(SEZ)が開設された。18年には一般貨物を取り扱う多目的ターミナルがで

きあがり段階的に施設を拡張している。今後も継続して整備が行われる計画だ。

しかしここ数年、シハヌークビル港の経済成長は進んでいる。同国では、生地を輸入し衣料品に加工して欧米などの大市場に輸出する縫製業が急速な伸びを見せている。そうした背景もあり、同港のコンテナ取り扱い量は13年の約28万6000TEU\*から、18年には約54万1000TEUへと5年間でほぼ倍増した。シハヌークビル港の年間コンテナ取り扱い能力の上限とされる50万TEUをすでに超えて、23年には80万TEUを超える見込みとなっている。そこでコンテナ取り扱い能力を高める技術協力プロジェクトが18年4月から始まった。

「プロジェクト開始前はターミナルのゲート前に200台近いトラックが並び、2キロメートルを超える渋滞が発生することもありました。港の中も大混雑で、このままではカンボジアの経済成長を阻害しかねない状況でした」と説明するのは、プロジェクトリーダーの三宅光一さんだ。また輸出入の手続きも煩雑で、コンテナの搬出入に時間がかかっているのも問題だった。

プロジェクトではまず、渋滞がどのような時にどれくらい発生し



トラックが書類手続きのために停車する時間を、ゲート上で計測。混雑具合の調査方法のひとつだ。

停車している  
時間を調査



ブローカーと呼ばれる船舶代理店のスタッフが、書類手続きのために構内をバイクで走り回り、トラックのドライバーに受け渡す。渋滞の原因となり、事故の危険もあるため、昨年秋に通過できるゲートを制限した。将来的には書類手続きの電子化も目指す。



50万TEUの取り扱い能力があるコンテナターミナル。手前の左側がトラック用のゲート。

国内最大の  
貿易港



**シハヌークビル港湾公社  
港湾運営アドバイザー  
萩中克一**(やぶなか かついち)さん  
JICAは2005年から同港に港湾運営アドバイザーとして長期専門家を派遣。7代目となる国土交通省出身の萩中さんは18年3月に赴任した。「カンボジアの港湾政策に対する助言、PASの経営・運営に関する助言、複数あるJICAプロジェクトの進捗管理をしています。先輩たちがいい関係をつくってくれたおかげで仕事がやりやすいです」。



以前は書類に不備のあるトラックはゲートに足止めされ、渋滞の原因となっていた。構内に待機場所を設けて誘導するようにした結果、他のトラックがスムーズにゲートを通過できるようになり、ゲート前の混雑は解消しつつある。



PAS職員と日本側の関係者は綿密に連携しながら開発を進めている。



**プロジェクトリーダー  
三宅光一**(みやけ こういち)さん  
港湾関係のコンサルタント「国際臨海開発研究センター」の専務理事。ミャンマーのヤンゴン港湾公社でアドバイザーを務めた経験もある。「プロジェクトのもうひとつの柱は、PASの経営戦略を立てることです。PASは2017年に株式上市しており、株主に対して説明責任を果たすため、コンテナ、一般貨物、SEZなど部門別に収益性を判断し、マーケティングや価格などの戦略についてもアドバイスしています」。

調査データが政府を動かす

プロジェクトチームが実施した調査や分析によって港の非効率な現状が明らかになったことで、カンボジア政府も改革に乗り出した。きっかけは昨年10月に、ヨーロッパ共同体（EU）がカンボジアに対する特惠関税制度の停止を検討すると表明したことだ。EUはカンボジア最大の輸出先であり、関税が課されることになれば同国の経済にとって大きな打撃となる。そこで今年1月、同国のフン・セン首相は優遇措置がなくなった場合の対策として競争力を高めるための改善策をいくつか打ち出した。これには輸出入に必要な事務手続きを減らすことが含まれており、加えて4月から税関の検査料の大幅値下げが実施された。

さらに改善策を模索するなか、PAS 総裁のルー・キム・チュンさんは、トラックが港でコンテナを荷受けしてからゲートを出るまでに、待ち時間が平均約5時間あることをオン・ポンモニロット副

プロジェクトチームは数か月ごとに日本とカンボジアを行き来しており、「今回の調査でも、外來トレーラーの構内での動線管理が適切でなかったり、コンテナの置き場所や積み降ろしの指示が統一されていなかったりして、ピーク時の岸壁クレーンの効率低下をもたらしている課題が明らかになりました。次に来るときはさらなる改善策を提示して、それをPASの人たちと一緒に試行し、その成果をモニターする——そうしたことをくり返ししながら、ステップバイステップで港の能力を上げていきたい」と三宅さんは語る。

こうして集めたデータをもとに、シハヌークビル港湾公社（PAS）に改善策を提案。現在までに、ゲートの通過に時間がかかっていた書類不備車両の一時通過システム（構内の待機場所に誘導し、そこで書類手続きを行わせる）を取り入れたほか、バイクの構内への進入規制や、ゲートの開放数と時間を調整するなど、きめ細かい対策を講じたことで、ゲート前の混雑は徐々に解消し、構内の安全も向上してきている。

しているか、その原因がどこにあるのかを調査した。また、コンピューターシステムで管理されているコンテナの動きを机上で分析し、現場での日々の観察結果と重ね合わせることも、港を真上からドローンで撮影してトラックやクレーンの動きを調べるなど、最先端の技術も駆使して混雑の原因と対策を探っている。その一方で、ゲートでのトラックの待ち時間の計測を行うといった地道なデータ収集も行っている。

プロジェクトチームは数か月ごとに日本とカンボジアを行き来しており、「今回の調査でも、外來トレーラーの構内での動線管理が適切でなかったり、コンテナの置き場所や積み降ろしの指示が統一されていなかったりして、ピーク時の岸壁クレーンの効率低下をもたらしている課題が明らかになりました。次に来るときはさらなる改善策を提示して、それをPASの人たちと一緒に試行し、その成果をモニターする——そうしたことをくり返ししながら、ステップバイステップで港の能力を上げていきたい」と三宅さんは語る。



Topic 「経済特別区」と相乗効果を

シハヌークビル港経済特別区 (SEZ) は敷地面積が約70ヘクタール。既存のコンテナターミナルと円借款で整備中の新コンテナターミナルが隣接する好立地で、輸出入にかかる一部手続きの省略、特定品目の免税が可能な地域である。現在、王子製紙のグループ会社など日本企業3社の工場が入っていて、さらなる企業誘致のためJICAは18年からSEZ運営アドバイザーを派遣し、将来的な自由港化に向けた協力などを行っている。

藪中さんは、「港とSEZがひとつの地域にあるのは企業にとってメリットなので、しっかりプロモーションしていきたい。今はまだ、輸出入貨物の保税手続きのためにプノンベンまで往復する必要があるなど、使いにくいところが見られるので、カンボジア側に改善を促していきたい」と話す。



上：シハヌークビル港経済特別区は港の北側に広がる。左：敷地内に設立された王子製紙グループの段ボール加工工場。2013年3月から操業している。

Topic 「電子海図」を作製

かつてのカンボジアは冷戦時代の海図を再編集した紙海図しかなく、国際仕様に向けた電子海図と、それを作製するための組織もなかった。JICAは2013～16年に、シハヌークビル港の測量と電子海図の作製をサポートした。そのときに学んだ技術をもとにカンボジアの公共事業運輸省港湾航路海事総局は、昨年、シハヌークビル港に多目的ターミナルが追加整備されたことを受けて港周辺の海図を更新したほか、その北にあるストウンハブ港やメコン川下流域などの電子海図を完成させている。

同局局長のチャン・ダラさんは「自分たちだけで電子海図を作れる技術は得られたが、船舶の航行安全という観点では、灯台や検潮所の整備などのハードインフラやそれらの運用上の課題が残る。海域の安全性を確保するために、今後も日本の協力を期待している」と語っている。



18年6月に日本の支援で完成した多目的ターミナル。コンテナに入らない大型機械や建築資材、穀物や石炭などを積み降ろしするほか、沖合での石油・天然ガス採掘のための資機材を供給するベースの役割を果たす。

多目的ターミナル



多目的ターミナルから輸入される建築資材。シハヌークビル港周辺は建設工事が盛んで、その需要も高まっている。

Topic 「港湾EDI」導入へ

シハヌークビル港では、トラックの出入りと同様、貨物船の入出港手続きにも膨大な書類が必要となっている。また、入港許可のためには各行政機関の承認を得る必要があり、手続き終了までに時間を要していた。

そこでJICAは無償資金協力によってシハヌークビル港とプノンベン港で入出港手続きを電子化する「港湾EDI」(Electric Data Interchange)の導入を支援。カンボジア公共事業運輸省で運輸政策アドバイザーを務める川崎俊正さんは、「港湾EDIは、すでに先進国の多くの港湾で導入されていて、国際標準になりつつあります。将来的には通関など輸出入関連の手続きをひとつにまとめることにもつながっていきます」と説明する。



港湾EDIは、貨物取り扱いのスピードアップにも貢献する。

カンボジア公共事業運輸省で海運政策などを担うみなさん。左から、水路インフラ港湾建設部部長のロス・ソフォルナさん、港湾航路海事総局局長のチャン・ダラさん、運輸政策アドバイザーの川崎俊正さん。



Interview 貿易コストを下げるのがカンボジア経済に重要

シハヌークビル港湾公社 (PAS) 総裁 ルー・キム・チュンさん

「海路での貨物輸送は、道路、鉄道、空路と比べてコストが安く、最も効率的な手段です。貨物船はサイズが大きくなればなるほど輸送コストが下がるので、大型船が接岸できる新コンテナターミナルに期待を寄せています。2023年の新コンテナターミナル完成時には、1TEUあたりの海上輸送コストは平均で200米ドル安くなる見込みで、これはプノンベンまでのトラックの平均的な運送費用180米ドルをまかなえる計算になります。そう

なれば、シハヌークビル港にもっと多くのコンテナを集められるようになり、この港がカンボジア経済にとってより重要な役割を果たすことになるでしょう。またプノンベンまでの高速道路も開通する予定です。

日本はこの港に対する支援だけでなく、私たちの国から貧困をなくし、仕事をつくり、国際社会の仲間入りを果たすことに貢献してくれています。これからもよい関係が続いていくと思います」



1992年からPASの総裁を務め、785人の職員を束ねる。

将来を見据えた港の発展を

首相兼経済財政大臣に報告。これを改善するために、輸入品に行っていたX線検査の効率化を図ったルー総裁は「トラックの滞留時間は大幅に短縮され、排気ガスも減り、港のサービスの質の向上にもつながりました」と成果を語る。

三宅さんは「税関関連の手続き改善策はわれわれが提案したわけではありませんが、具体的な数字をもって課題を示したことで政府が動いたのです」と、プロジェクトの活動が政府の具体的な行動を促したと話す。

シハヌークビル港は構内の作業効率が高まって、近代的な港へと移り変わりつつある。とはいえず、港に入ってくる貨物が右肩上がりに増え続ける状況は変わらない。藪中さんは次のように話す。

「目の前の課題を解決しても、将来的に経済成長が予想されているので投資を続けていかなければいけません。差し当たっての課題は、今のままの水深ではより大型の貨物船が入れないことです。欧州や北米向けの貨物は、シンガポールやホーチミンなどで大きな船に移し替えているため、結果的に荷主にとってコンテナ1個当たりの運賃が高くなっています」

これを解決するために計画され

ているのが、円借款を利用して来年着工し、23年に完成が予定されている新コンテナターミナルだ。水深14.5メートル、岸壁長350メートル、コンテナ取り扱能力は45万TEUの規模で、当地域を航行する大部分の大型の貨物船も直接接岸できるようになる。その後も、新コンテナターミナルを拡張させていく計画がある。

貿易の効率化は、縫製業をはじめとする各産業の成長を促し、多くの労働者の雇用を生む。カンボジア国民の生活はより豊かになっていくことだろう。20年間続いてきた日本の協力が、同国の発展を後押ししている。



# 港湾の整備

老朽化した設備を改修

## 機能を向上させて 荷役作業の効率アップ

アンゴラ南部の経済発展の鍵を握るのが、貨物量の扱いが国内第3位のナミベ港だ。長期の内戦の影響で手入れがされず荒廃した港湾機能を取り戻すための復旧が進められている。

案件名 ナミベ港改修計画  
2017年2月～2019年6月



上：ナミベ港の建設は1958年。その後、約30年の内戦期間中はほとんど整備されなかった。写真は2005年の様子。下左：3B岸壁。岸壁の損傷はいたるところに見られた。下右：改修前はクレーン等の荷役機械や港内鉄道、道路などあらゆる施設の状況が劣悪だった。

「ナミベ港を初めて訪れたとき、この港は30年、いやそれ以上の長い間、修繕もされずに酷使されてきたのだらうなと感じました」と当時を振り返るのは、清末文明さん。JICAが2005年にアンゴラの主要4港（ルアンダ、ロビト、ナミベ、カビンダ）を対象に実施した「港湾緊急復興計画調査」のメンバーだった。4港の中でもとくにナミベ港は、岸壁のコンクリートがところどころ崩れ落ち、岸壁と船がたがいにくつかないうようにする防舷材も機能をほぼ果たしていない状態で、コンテナを置くヤードは未舗装のため砂ぼこりがひどかった。ポルトガルが

ら1975年に独立した同国は、02年まで約30年間続いた内戦の影響で港の維持管理や整備が遅れ、老朽化が著しく進化した。アンゴラ政府は、国の復興に向けて物流網を強化することを決めて、JICAとともにナミベ港の再生に取りかかった。同港は中型船（積載量約5万トン）が2隻接岸できるアンゴラ南部地域最大の港で、07年から10年にかけて3A岸壁（全体のおよそ半分の区画）が改修され、17年から3B岸壁（残りの区画）の改修がスタートしている。清末さんは現在の「ナミベ港改修計画」の業務主任を務めている。事業のおもな内容は、3B岸壁の修復、コンテナヤードの舗装、冷凍・冷蔵用コンテナの保管施設の整備だ。

港の機能が回復すれば、現代の海上貿易の主流である「国際海上コンテナ輸送」の輪の中に入りやすくなり、諸外国との貿易量の増加が期待できる。荷役サイクル船が接岸してコンテナをヤードに運ぶまでの所要時間は、現在の13分11秒から改修後は10分35秒と約2割の短縮が見込まれている。ナミベ港の内陸部には御影石など鉱物資源の豊富な地域が広がっている。多くはEU諸国に輸出されている。ナミベ港の内陸部には御影石など

Republic of Angola  
アンゴラ

国名	アンゴラ共和国
首都	ルアンダ
通貨	クワンザ(KZ)
人口	3,077万人 (2018年国連推定)
公用語	ポルトガル語(公用語)、その他ウンブンドゥ語など

アフリカ南西部に位置し、西岸は大西洋に臨む。ナイジェリアに次いでアフリカ第2位の産油国だが、政府は石油依存型経済からの脱却に向けて産業の多角化を掲げる。

高品質な復旧を

改修後の様子



復旧された3B岸壁。5月には最新の防舷材や係船柱が設置されて船が安全に接岸できるようになった。



コンクリート舗装によって生まれ変わったコンテナヤード。荷役作業の効率向上のほか、作業の安全性も高まる。

改修作業が進むナミベ港(2019年3月)。写真奥に見えるのがナミベ市街で、内陸部には鉱山資源が豊富な山々とナミベ砂漠が広がる。



オリエンタルコンサルタンツグローバル(OCG) 清末文明(きよすゑふみあき)さん(奥右) OCGは総合的なコンサルティング企業で、運輸交通分野でも数多くの実績を持つ。「供用中の港の改修工事のため、ナミベ港湾公社と港湾運営を受託している民間企業の両者を交えて、運営への影響や安全面に配慮した調整を毎週行いました。3A区画での日本の実績もあり、円滑に協力を得ることができています」。



おもな輸出品は御影石で、EU諸国でインテリア材などに加工される。そのほか木材や鉄スクラップ、水産加工品などが輸出される。

「また、この国は内戦時、全国各地に膨大な数の地雷が埋められたことにより、農地の拡大がまだまだ難しく食料品の多くを輸入に頼っています。物流コストが高いと生活必需品の値段に反映されてしまうので、競争力のある港を持つことは、住民の暮らしを守るためにも不可欠です」と清末さんは話す。17年に就任したジョアン・ロウレンソ大統領は就任演説で「日本は戦略的パートナーとして関係を強化すべき優先国のひとつ」と明言した。日本の協力に対してナミベ港湾公社総裁は、「他の港に対する他国による支援と比べて、ナミベ港では高品質な復旧が進められている」と安全品質管理や工期を守る姿勢を高く評価しており、清末さんも「この事業がアンゴラの発展に貢献するだけでなく、日本との2国間協力の象徴になればうれしいです。実はナミベ港には内戦激化とともに操業を停止した桟橋があります。その桟橋から最後に出港した船が向かった先は日本だったと聞いています。長い時を経て同港と日本が結ばれたのは、きっと縁あつてのことでしょう」と話した。

調査を行った05年当時のナミベ港は、時が止まっていたかのようになり老朽化していた。それが今、日本の協力によって輝きを取り戻している。

\*物流コストを抑えるために、世界的に規格化されたコンテナを使って戸口から戸口へ物資の輸送を行うこと。各港での積み下ろしが容易になって作業のスピードアップを図ることができる。



# 海上交通の安全



ドマイVTSセンターでオペレーションの指導をする鈴木さん(手前)。



この情報が重要

バタムVTSセンターでのオペレーションの指導。日々、経験を積むことで運用の精度が上がっていく。



バタムVTSセンターで行われたシミュレーターの研修。

VTS運用能力の向上に期待しています

海上保安庁  
海洋情報部 技術・国際課 国際業務室  
主任技術・国際官  
鈴木伸也(すずきしんや)さん  
2006年海上保安庁入庁。15年から3年6か月、VTS運用の専門家としてインドネシアにて技術指導を実施。



ドマイVTSセンターのオペレーション棟。



各国の船舶がひっきりなしに行き来するマラッカ・シンガポール海峡。

Republic of Indonesia

## インドネシア

国名：インドネシア共和国  
首都：ジャカルタ  
通貨：ルピア  
人口：約2.55億人(2015年インドネシア政府統計)  
公用語：インドネシア語

世界最大の島しょ国であり、さらなる人口増加と経済成長が見込まれている。2014年に成長戦略の目玉として「海洋国家構想」を打ち出し、港湾整備や造船業の振興、海運能力の強化などを推し進めている。



船舶の航行を監視します

バタムVTSセンター。インドネシアでもっとも進んだ施設となった。

## 難しい海峡の航行をVTSでサポート

船舶通航支援サービス

マレーシア、シンガポール、インドネシアに囲まれた全長約1000キロのマラッカ・シンガポール海峡で、航行の安全を高めるためのJICAプロジェクトが行われてきた。

案件名 海上交通保安能力向上プロジェクトフェーズ2 2015年3月〜2018年9月

ハードとソフトの両面で協力



マラッカ・シンガポール海峡(マシ海峡)は、太平洋とインド洋をつなぐ海上交通路としてますます重要性を増している。世界で一番過密な海峡ともいわれ、年間の航行船舶は約10万隻。航行船舶の多さに加え、海峡の幅の狭さ、地形や海流の複雑さなどで航行が難しい。船舶の航行安全のためには、船舶の位置や速度、目的地などを陸上でも把握し、ルールに従って航行しているかどうかを監視する必要がある。

そこで力を発揮するのが船舶通航支援サービス(VTS)だ。レーダーや船舶自動識別装置などで得た情報をVTSセンターに集約し、それに基づいて船舶の動きを把握し、船舶に対して気象や工事などの情報を提供したり、浅瀬や海難発生などの危険箇所を知らせたりして、船舶の安全を確保している。海上交通の要となる重要な設備だ。

利用料も導入し  
よりよいサービスを提供

マシ海峡に面しながらもVTSの整備が遅れていたインドネシアは、2008年からJICAの協力を得て、VTSの整備や運用能力強化に力を入れてきた。11年にはシンガポール対岸のバタム島に、16年にはマレーシア対岸のドマイにVTSセンターが完成し、航行安全を担う人材の育成が続けられてきた。

海上保安庁の鈴木伸也さんは、15年からVTSの専門家としてジャカルタに駐在し、バタム、ドマイ両方のVTSセンターを行き来し、人材育成にあたってきた。センターができて間もないドマイでは、約20人のスタッフに国際的な認証を取得できるVTSオペレーター研修を行った。すでにその研修が終わっていたバタムでは、シミュレーターを導入し訓練を重ねた。

「VTSの重要性がスタッフになかなか浸透せず、港に入る船舶と通信する回数も伸びていっていません」と鈴木さんは赴任当時は振り返る。

そんなとき、インドネシアの運輸省のカウンターパートから、「VTSセンターと通信した船舶からVTS利用料を徴収する制度を導入し、スタッフのモチベーション向上につなげたい」と相談

されたそうだ。「そういう制度を導入している国はあまりないですし、うまくいかないのではと私自身は否定的に捉えていました」と鈴木さん。しかし、運輸省は税務局と何度も協議を重ねたうえで協力して徴収制度を整備し、徴収はスムーズに行われた。「船舶と通信することが自分たちの収入になりますし、国内にある30のVTSセンターが競うようになり、みんなのやる気もアップ。驚きました」。実際、バタムでは通信回数がプロジェクト開始前の2倍以上に伸びた。

船舶航行の国際的な  
枠組みへの参加に意欲

鈴木さんは、プロジェクトに携わった3年6か月の間にバタムとドマイでVTSの運用が軌道に

乗っていく様子を間近で見えてきた。バタムでは、VTSセンターをよくするためにインドネシアのスタッフ自らが施設を充実させ、高性能監視カメラの導入も果たした。バタムVTSセンターは、インドネシアの中でもっとも進んだ施設となり、他のVTSセンターから研修生を受け入れるまでになっている。

「インドネシア政府は、ゆくゆくはマシ海峡での国際的に定められた船位通報制度に参加したいと公式に表明しています。通信回数が増え、バタムとドマイ周辺海域での経験を積み、能力を高めていきます。VTS運用能力があることが周辺国に浸透していけば、シンガポール、マレーシアと肩を並べて、海峡の航行安全に貢献できる国になると確信しています」





# 海上交通の安全

50年近く続く



## 海図作製の人材育成

船舶の安全な航海に欠かせない「海図」。水深、航海の目標となる岬などの海岸地形、灯台の位置、海潮流の速さ方向などが詳しく記載されている。海の地図だ。海図作製の技術者を育成する研修からは400人を超える人材を輩出している。

研修名 「海図作製技術」航行安全・防災のために（国際認定資格B級）コース



海上保安庁海洋情報部見学中に海図を見ながら説明を受ける。



モニターで地形を確認



実際に測ってみよう



右上：陸上で実際に測量にあたる。下：別府湾での測量実習に向けて、測量機器の使い方を学ぶ。左上：海上に出て海底の地形を測量。



静岡県の駿河湾では海上保安庁の船で海洋実習。



2018年度の別府測量実習で研修員が作製した測量原図。この図を基に海図が作製される。

海上保安庁  
森岡裕詞(もりおかひろし)さん  
広島県出身。2012年海上保安庁入庁。17年7月から19年3月まで海図作製技術研修に研修プログラム調整担当として携わる。「災害事例や自律型潜水調査機器、航空レーザ測量など、途上国では知識や経験が少ないテーマについても講義を行っています」。



### 理論を学び、実習で技術を高める

海の地図、海図は世界中の船舶が活用するもので、国際基準で作る必要があるが、自国で作製の技術を持たない途上国も多い。そこでJICAは、海上保安庁海洋情報部と日本水路協会の二者と協力し、1971年から海図作製の技術者を育成する研修を行っている。期間は約半年。修了すると、国際測量者連盟、国際水路機関お

### 国際認定資格をとります



海上保安庁でのフリーティングを受ける研修員。

よび国際地図学協会が認定する水路測量国際認定B級資格が取得できる。

「船舶の航行や入港に必要な不可欠な海図の精度の向上は、航行の安全とともに、その国の経済活動にとつてもきわめて重要です。だからこそ、日本の進んだ技術を学びたいと途上国から研修員が参加します」と語るのは海上保安庁で本研修を担当する森岡裕詞さん。これまでの参加国は46。東南アジアを中心に、アフリカ、中東、南米

### 日本水路協会 海外技術研修室長

細萱 泉(ほそがやいずみ)さん

長野県生まれ。1975年、海上保安庁入庁。海洋情報部で海図編集・製図などに携わる。2016年から現職。「津波シミュレーションを基にした津波防災情報図の作製、国際海図のコーディネーター（東アジア水路委員会）、ODAによる電子海図研修などに携わってきました。海図一筋です」。



### 水路業務のリーダーを育てる

2006年からは、研修のサブタイトルに「防災」が加わった。04年のスマトラ島沖地震以後、地震や津波、台風などへの対策を学びたいという声に応えたものだ。自然災害への備えや、災害時に考

えるべき船舶交通の安全や航路の確保などについて日本の事例を紹介、東日本大震災被災地の視察や静岡県清水市の地震・防災センター訪問も行っている。「50年近い研修を通して、研修内容を常に見直しながら、研修員のニーズに合致した研修を心がけています」と研修への参加者が途切れない理由のひとつを森岡さんは語る。

測量から製図までを一貫して行える技術や、災害時の対応や備えなど、日本がこれまで得てきた経験や知識を途上国に伝えるこの研修。修了生の多くが各国の水路業務のリーダーとして活躍し、要職を務める。「東アジアの国々では、この研修は水路部門のトップである水路部長になるための登竜門になっています」と森岡さん。「マレーシアの現水路部長は、約30年前の本研修の修了生であり、その前の水路部長もまた修了生でした。会議などで顔を合わせるといまでも日本語で挨拶してくれ、日本に親しみを持ってきていますし、われわれも非常に仕事がやりやすい。この研修の修了生が世界各国の水路部長になり、ネットワークが拡大すれば、日本の船舶にとつても自由で安全な開かれた海が広がっていくと考えています」。

\*海上輸送が安全かつ円滑に行われるために必要な業務。海の水深の調査、海図の刊行、航海の安全に必要な情報の収集、水路通報・航行警報の船舶への提供などが含まれる。日本では、海上保安庁海洋情報部がその業務の中心を担っている。



# 海上の 保安

専門知識の共有



監視・取り締まりや海難救助の能力向上を図る

マラッカ・シンガポール海峡をはじめ、国際物流に重要な海路が数多く存在するASEAN地域では安全で安心な海上路の発展を目指し、海上保安能力向上を支える人材の育成が進んでいる。  
文・松井健太郎

## 供与された多目的船で領海を守る

案件名 フィリピン沿岸警備隊海上安全対応能力強化事業  
フェーズ1 2013年12月～2018年1月 フェーズ2 2016年10月～



左：日本から供与された40m級の多目的船。右：2017年11月、多目的船に搭載された高速ゴムボートの操舵訓練がマニラ湾で実施された。



武力ではなく、適正な法執行による海上保安を強化すべき——そんな機運が2000年代から東南アジアの国々に広まっている。「フィリピンもそうです」と話すのは、海上保安庁を退職後、JICA専門家としてフィリピン沿岸警備隊の教育研修に携わった石間聡孝さんだ。「フィリピン沿岸警備隊は1998年に海軍から独立しました。JICAは02年以降、法執行や安全な航行、海難救助のための研修から教育システムの構築まで、能力の向上と人材育成に、継続的に協力しています」。90年代には4000人ほどだったフィリピン沿岸警備隊の隊員数も、今では1万人以上に増加。海上保安の現場に不可欠な多目的船も、円借款による支援で全長40メートル級10隻の配備を終え、さらに全長90メートル級2隻も建造中だ。「海上保安能力を高め、自国の島や油田、漁場を守り、海賊

やテロ行為の取り締まりを強化したいという意志の表れでしょう。ただ、急増した新人隊員の教育訓練をどう充実させていくかは、今後の課題の一つです」と石間さんは話す。

JICAは新たに多目的船の運用や整備能力強化支援も予定している。日本の海上保安庁と連携し、供与された多目的船の安全航行や維持管理のための技術向上、それによるフィリピン近海の安全確保が期待される。



取り締まり能力向上にも力を入れている。容疑船の捕捉訓練では2艘のゴムボートで相手を取り囲む。



2019年2月～3月上旬に実施された、救助活動のための潜水訓練の様子。座学、プール訓練を経て、実際の海洋で学ぶ。

## 能力向上の成果を近隣諸国に伝える

案件名 マレーシア海上法令執行庁教育訓練能力向上及び地域連携強化プロジェクト  
2018年5月～2021年5月



訓練中、多目的船の甲板上で朝礼を行う職員たち。

Malaysia



マレーシア

国名：マレーシア  
首都：クアラルンプール




海上での犯罪捜査のための指紋採取など、鑑識の手法を学ぶ研修も実施されている。

マレーシア政府は2005年に「マレーシア海上法令執行庁(MMEA)」を設立し、それとともに海上保安機関職員としての初任教育を目的にトレーニングセンターも設けられた。JICAはここで能力向上支援を行う。18年からの3年間は、潜水技術を伴う救助や証拠保全(指紋採取など)といった、より高度な技術の習得と指導員育成を目指した研修訓練が行われていた。

JICAの長期専門家としてプロジェクトに携わる海上保安官の稲葉健人さんは、「現在MMEAでは、研修を終えたマレーシア人の職員が教官となって、第三国に対する能力向上支援を行っていき」と現況を伝えてくれる。東南

アジア諸国を招いた国際研修や訓練を通じて、周辺国の海上保安・海上法令執行機関の能力向上に協力するとともに人的ネットワークを構築するなど、ASEAN地域の連携強化に努めている。「マレーシアは海上交通路の要衝です。海上犯罪や災害は近年、大規模かつ複雑に発展しやすくなっています。海上保安における東南アジア地域の連携は日本にとっても重要です」と稲葉さんは語る。

経済成長が著しく、ODAによる支援を卒業しつつあるとされるマレーシア。MMEA設立前から続く日本の協力が「東南アジア連携」というかたちで実を結ぶうとしている。



# 海上の保安

研修で育てる

## 高度な教育で 政策を学ぶ

インド太平洋地域から海上保安機関の初級幹部職員が集まるこの研修では、海上保安政策に関する修士レベルの教育が1年間にわたって行われる。

研修名 「海上保安政策プログラム」研修

国際的な  
ネットワークも構築

太平洋からインド洋にかけての広い海域は、エネルギー資源、食料、製品など海上物流の要であり、この海域の安全は世界中の国々にとって、とても重要になっている。そこで、インド太平洋地域諸国で国際的なルールに基づいた海上保安政策を立案できる人材を育成するために2015年から始まったのがこの研修だ。海上保安庁と政策研究大学院大学（GRIPS）が協力して実施にあたっている。

研修前半の6か月間は、東京のGRIPSで国際関係論や国際安全保障論、国際法、国際海洋法、政治経済、政策立案などの科目を学び、海上保安に関わる理論や知識を身につける。後半の4か月間は広島県呉市にある海上保安大学校に場所を移し、救難防災政策や海洋警察政策などを学ぶと同時に、具体的な事例を通して課題の解決方法を習得する演習も行われる。「研修員と話しているとき多岐にわたる現実の問題が話題になり、研修員ごとに関心のある課題が異なることがわかります」とGRIPS

同研修プログラムディレクターの道下徳成さん。そこで、それぞれの課題に対応できるような選択肢のあるカリキュラムを用意しているのもこの研修の特徴だ。1年間を通じて修士論文に相当するポリシーペーパーを完成させる。長い研修は終了する。「修士号レベルの知識を習得できるのはもちろんですが、研修員たちは一生の仲間を得て、海上保安分野での国際的なネットワークを確立してくれると期待しています」と、海上保安庁の中島雄大さんは卒業後の研修員たちの活躍に期待を寄せる。



これまでの参加研修員の国は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、スリランカ。今年度はインドから初めて研修員が参加した。上：観閲式で海上保安庁の多目的船とともに（2017年度の研修より）。下左：GRIPSで講義を受ける研修員。下右：広島での研修期間中、原爆ドームを訪問（ともに2018年度の研修より）。



海上保安庁 総務部  
教育訓練管理官付国際教育訓練係長  
中島雄大（なかしま・ゆうだい）さん

専門性の高い海上保安分野の教育を通じて、「法とルールが支配する海洋秩序」の強化の重要性を共有できることがこの研修の大きな意義です。さらに、インド太平洋諸国の海上保安機関職員が1年間寝食をともにし、多くのことを学ばながら議論し合える環境はほかにはないもの。研修員たちの大きな財産になることでしょう。

違法・無報告・無規制の漁業、観光用ボートの安全性、麻薬の密輸、領土紛争など、研修員は多様な課題を持って臨んでいます。アジアの国際関係、安全保障論などの専門知識を身につけて、彼らが日々取り組んでいる問題がどのような文脈のなかで発生しているのかを理解し、海上安全保障により大きく貢献してほしいと願っています。



政策研究大学院大学 副学長・教授  
道下徳成（みちした・なるしげ）さん（写真中央）

企業の技術力とともに

## 衛星データの活用で 進化する海洋監視

南アフリカ国内のデータを日本の技術で組み合わせて、新しい海洋監視システムを開発した普及促進事業。広い海域の安全と環境保護に貢献する。

文●松井健太郎

案件名 海洋監視システム普及促進事業  
2018年9月～2019年3月

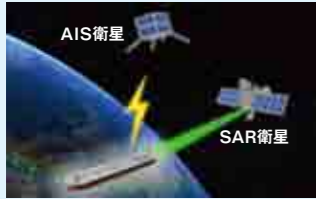
提携企業 IHIジェットサービス、IHI



上：オイル流出の自動検出機能のテスト画面。中央のピンクに色づいた部分がオイル流出を示す。左：合成開口レーダーの原理についてSAMSA職員の理解を深めるための講義も実施された。

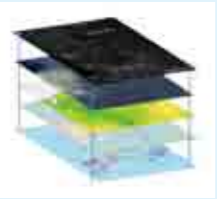


衛星の取得データ

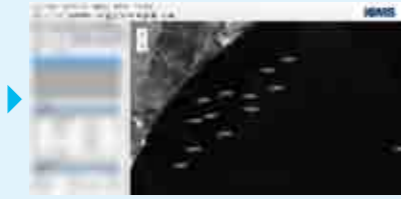


海洋監視サービス「iOMS」

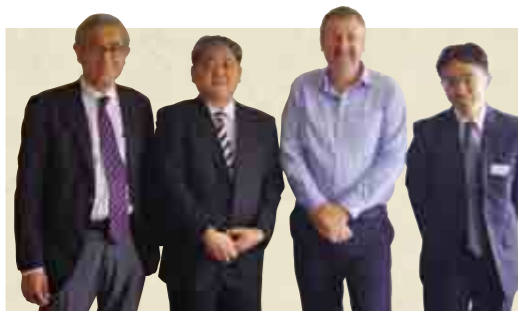
データ統合と解析



情報の提供



SAMSAの有する位置情報や船名が把握できる船舶自動識別装置（AIS）と、南アフリカ宇宙機関が有する昼夜・天候に関係なく海上を観測できる合成開口レーダー（SAR）の画像を重ね合わせて解析することで、より精度の高い情報が得られる独自の海洋監視サービス「iOMS」を提案した。



IHIジェットサービス 衛星情報サービス部 石関俊昭（いしげき・としあき）さん（右）  
IHI 防衛事業連携統括部課長 渡辺 剛（わたなべ・つよし）さん（左から2人目）

IHIは石川島播磨重工業から改名した総合重工業メーカー。IHIジェットサービスは、その関連会社の中でも宇宙機器について高い技術を持っている。石関俊昭さんは「今回、衛星データを所有する南アフリカ宇宙機関の協力が必要になった際、JICA関係者が調整してくれて協力を得ることができました。さらに、JICA事務所が省庁へのアポイントメントを担ってくれたことも大きな助力となりました」と普及促進事業の意義を評価する。

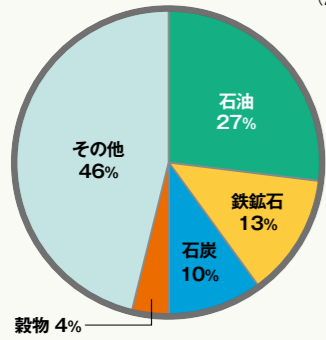
ニーズをふまえて  
新たな技術を開発する

南アフリカ海上保安庁（South African Maritime Safety Authority 以下SAMSA）は、これまで違法漁業や海洋への不法投棄に悩まされてきた。長大な沿岸の警備に衛星データを利用してはいたが、検知にうまく結びついていなかったのだ。そこでIHIジェットサービスは、SAMSAの船舶情報を認識する衛星と、南アフリカ宇宙機関が持つ画像データを用いた監視サービスを提案した。

このサービスの衛星画像の解析技術は高い評価を受け、違法漁業を行う船舶や不審船舶の発見だけでなく、船舶からオイルが流出した日時や範囲などの情報のレポート機能がSAMSAから要望された。現在新たに開発が進んでいる。サービスの普及を目指して、システムのデモンストレーションとヒアリング、それをふまえた海洋監視技術やシステムの有効性の理解を得ながら事業は進められている。

現在、SAMSAによる海洋監視サービスの入札が進められており、南アフリカでの事業が成功すれば、周辺国に対しても監視システムの普及活動を展開する予定だ。システムが広く普及することで、アフリカ南部の海上の安全や環境保護への貢献が期待される。

海上輸送される主要品目の割合  
(2017年)



世界の海上総輸送量は  
年間約11億6,000万トン

産業に欠かせないエネルギー資源や暮らしに欠かせない生活物資などが、日々海上の物流ルートを通じて世界中で運ばれている。特に、エネルギー原料は海上輸送に頼るところが大きく、港湾の整備が重要となる。

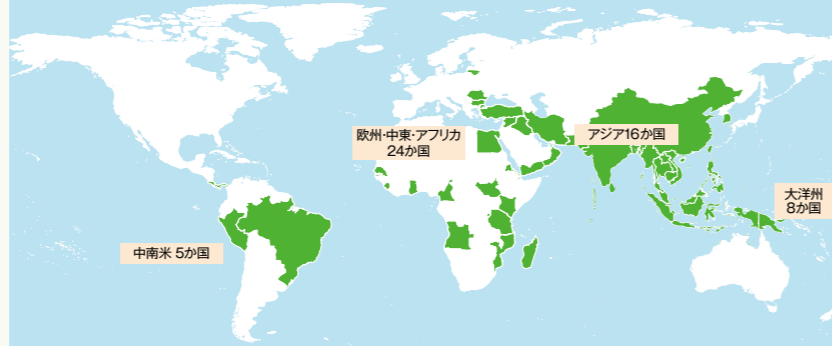
(出典:日本船主協会『SHIPPING NOW 2018-2019』)

途上国の荷揚げ量は世界の  
63パーセント

世界の海上貿易において、途上国の荷揚げ（輸入）量は過去10年間で着実に増加し、2017年には世界の荷揚げ量の63%に達した。途上国の中ではアジアが増加しており、17年には12年よりも約25%多い物品が荷揚げされている。

(出典:国連貿易開発会議『World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual』)

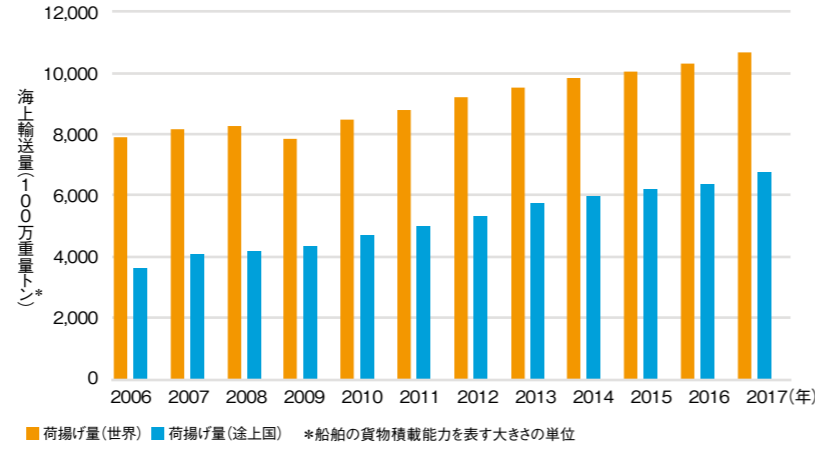
JICAによる港湾分野の支援実施国



海上物流を支える拠点づくりとして、港湾施設の整備、運営・維持管理能力の強化などが行われ、後背地や周辺インフラの整備などと一体的に実施されているものも多い。

支援実施国	53か国	アジア16か国、大洋州8か国、欧州・中東・アフリカ・中南米29か国
実施済	188件	開発調査38件、有償資金協力89件、無償資金協力40件、技術協力21件
実施中	17件	開発調査0件、有償資金協力6件、無償資金協力7件、技術協力4件

世界の海上貿易における荷揚げ量の推移



■荷揚げ量(世界) ■荷揚げ量(途上国) \*船舶の貨物積載能力を表す大きさの単位

港を造ることが目的ではなく、港として機能し、発展することが重要

港の発展を導くために

と柴崎さんは述べる。「港の開発では、新しい港湾と既存の港湾や需要地との位置関係はどうなっているのか、マーケットはどんな状況にあるのかなど、相手国や地域の必要性に応じるかたちで合理的な判断を下すことが重要です」と柴崎さんは述べる。

また、港の開発とともに後背地の整備も視野に入れることで、日本企業が進出することも期待される。そこでビジネスが成功すれば、日本企業の利益に、ひいては日本経済に裨益することにもなる。

「港湾の開発では、新しい港湾と既存の港湾や需要地との位置関係はどうなっているのか、マーケットはどんな状況にあるのかなど、相手国や地域の必要性に応じるかたちで合理的な判断を下すことが重要です」と柴崎さんは述べる。また、港の開発とともに後背地の整備も視野に入れることで、日本企業が進出することも期待される。そこでビジネスが成功すれば、日本企業の利益に、ひいては日本経済に裨益することにもなる。

へ2次輸送を行います。この恵まれた立地性にいち早く着目し、開発協力を果たしたのも日本です」と柴崎さんは話す。

日本は90年代以降、本格的な支援を実施し、貨物取り扱い量の増加や外貨獲得、港湾の利便性・安全性確保に貢献してきた。また、コロンボ港からの2次輸送先となるインドのチェンナイ港やケニアのモンバサ港などに対する開発協力も進んでいる。「コロンボ港は日本の支援で開発されたことで大きな貨物船が立ち寄り、2次輸送の船が多く集まるようになりました。国際競争力が上がり貨物の輸送費が安くなることで、スリランカ以外の国々の経済発展にも寄与するのです」

軌道に乗るまでには時間も要するため、港をうまく運営する人材の育成や法律制度の整備もJICAは支援している。また、シーレーンの確保という意味で、日本の商船を含む船舶が安全に航行するためにも、マラッカ海峡やソマリア沖の海賊対策の協力に日本は力を入れている。

長年の開発協力の実績から得た日本に対する信頼を生かしつつ、港と港のネットワークを考えながら、より戦略的な港湾開発が求められる時代になっている。

タイ最大の貿易港のレムチャバン港。もともとタイは、バンコク市内の河川港湾が物流拠点としての役割を果たしていましたが、バンコクから東南へ約130キロ離れたレムチャバンに大規模なコンテナ港を建設しました。日本の技術協力で開発計画の策定が行われ、円借款で港湾と工業地帯が整備されたことで、自動車工場や電気機械工場などが集積する一大工業地帯となり、タイ経済を支える重要な港湾として今も発展を続けています。2017年のレムチャバン港の取り扱いコンテナ量は世界20位(国土交通省)だ。

レムチャバン港の開発の成功は後背地整備の有効性を示した。他の国においても、内陸から石炭を運ぶ鉄道整備と石炭専用の船の停泊場の整備を総合的に行った中国・黄力港での事業や、港湾整備は途上国自身が行いつつ、日本が港湾運営の技術協力と周辺インフラの整備や投資環境整備を支援している、インド・チェンナイ港での事例などがある。

「インド洋の中央に位置するスリランカの科ロンボ港は、東アジアとヨーロッパを結ぶ基幹航路沿いにあり、東南アジア、中東湾岸、東アフリカなどの港を中継する重要な基地港です。コロンボ港に寄港した本船から小さな船に貨物を積み替え、各港

レムチャバン港と工業団地  
後背地整備が導く  
港の成功



(出典:Laem Chabang Portパンフレット)

首都バンコク東南80~200km圏の臨海地域を工業中心に開発する「東部臨海開発計画」の一貫として1980年代後半に建設がスタート。後背地に輸出加工業と一般軽工業を担う工業団地が建設され、現在に至るまでタイの産業を牽引している。

港湾は、国にとって最も優先順位の高いインフラの一つである。エネルギーや物資の多くが海上を利用し、世界中で運ばれている。また、途上国の荷揚げ量は過去10年間で1.5倍以上に増加している。国の「ゲートウェイ」として物流を支え、経済発展を促す拠点づくりの支援

後背地の整備も視野に

を、日本は多くの途上国で行ってきた。

東京大学大学院工学系研究科准教授の柴崎隆一さんは、「日本の港湾開発協力の特徴は、単に港を建設するだけではなく、港として機能し発展するように、後背地の整備や人的支援などを同時に行っていること(でしよう)」と話す。「その例に挙げられるのが、1991年に開港した、

レムチャバン工業団地は港に隣接して輸出入に便利。製造された自動車や機械部品等が港から出されている。巨大な消費市場であるバンコクからのアクセスもよい。

レムチャバン港の取り扱ったコンテナ量は世界20位(国土交通省)だ。レムチャバン港の開発の成功は後背地整備の有効性を示した。他の国においても、内陸から石炭を運ぶ鉄道整備と石炭専用の船の停泊場の整備を総合的に行った中国・黄力港での事業や、港湾整備は途上国自身が行いつつ、日本が港湾運営の技術協力と周辺インフラの整備や投資環境整備を支援している、インド・チェンナイ港での事例などがある。

戦略的な港湾開発が  
求められる時代に

「インド洋の中央に位置するスリランカの科ロンボ港は、東アジアとヨーロッパを結ぶ基幹航路沿いにあり、東南アジア、中東湾岸、東アフリカなどの港を中継する重要な基地港です。コロンボ港に寄港した本船から小さな船に貨物を積み替え、各港

東京大学大学院  
工学系研究科システム創成学専攻 准教授  
柴崎隆一(しばさきりゅういち)さん

1974年生まれ。東京大学大学院工学系研究科修士課程修了。博士(工学)。東京大学助手、国土交通省国土技術政策総合研究所国際業務研究室長、(一財)国際臨海開発研究センター研究主幹等を経て、2017年より現職。近著に『グローバル・ロジスティクス・ネットワークー国境を越えて世界を流れる貨物―』(編著、成山堂書店)。



エジプト事務所から ひとこと

観光客が多いエジプトで、外国人に向けたお土産物の開発は隊員に期待されるところ。外国人ならではの視点で、外国人が好みそうなデザインの提案や商品の魅力の発信などができるからです。田原さんは、配属先と相談しながら新商品の開発、販路開拓を行い、商品の売り上げ向上に貢献しています。赴任から2年がたち、これからは引き継ぎの時期。現地の人をうまく巻き込み、活動を進めてください。



企画調整員(ボランティア事業)\*1  
永山淳子(ながやま・あつこ)

\*1 隊員の活動全般を支援する「ボランティア事業支援のプロ」。また相手国の要望を調査し要請開拓を行うなど、隊員活動全体の運営を行う。

+one information

エジプトの伝統工芸「ハーヤメーヤ」

「ハーヤメーヤ」とは、たくさんの布を折り重ねて模様を作るアップリケの刺繍。エジプト独自の工芸品です。もともとは砂漠で暮らす遊牧民がテントの装飾として使っていたもので、モチーフはイスラミック柄(幾何学模様)、アラビア文字、動植物、古代エジプトのファラオなどがあります。現在ハーヤメーヤを作っているのは、世界遺産のカイロ歴史地区にあるハーン・ハリリー\*2の職人たち。タペストリーやクッションカバーを一針一針いねいに手作りしています。

職人たちはまず、下地となる厚めの布に下絵を描きます。次にさまざまな色のコットン布の中から必要な布を選んで、下絵に合わせて折り込みながら縫い付けます。職人たちは頭の中にある出来上がりのイメージに沿って多様な色の布を重ねてとどろろアップリケを作っていきます。タペストリーのように3メートルを超える大きいものは、完成までに3か月以上かかることもあるそうです。

そんなハーヤメーヤの柄がプリントされた「ハーヤメーヤ柄の布」は、イスラム教のラマダン(断食月)が近づくと街中のあちこちで目にします。市場やスーパーの売り場がこの布でカラフルに彩られ、ラマダンの雰囲気を感じ上げます。ラマダン中のエジプトは、たくさんのハーヤメーヤ柄の布で彩られます。(田原 彩)

\*2 14世紀末ブルジー・マムルーク朝の初代スルタン時代に開かれたスーク(市)が、当時の姿のまま保存されている地域。迷路のような道の両側には、金属細工やアンティーク、民族衣装、工芸品などの店がいまも多数並んでいる。



イラスト ● さかがわ 成美



この仕上がりはどう?

完成したシャツへの意見を求められている田原さん(左)。

ブランドを立ち上げて、商品の品質の向上に協力しています



エジプトには、雑貨やアクセサリーなどを手作りし、女性たちが働く場を提供しているNGOが多くあります。しかし売り上げが伸び悩み、品質向上のアドバイスや販路拡大に役立つ人を求めています。私は大学の被服科で学び、品カタログやウェブの企画・ディレクションなどに携わってきました。その経験が生かせると思ひ協



エジプトの女性が作っています

バザーで販売。商品にはタグ(右の写真)とカード(アラビア語、英語、日本語)を付けて、ブランドや製作しているNGOを紹介している。OSRMONTEJA Facebook: <https://www.facebook.com/osrmonteja/>



職業訓練でミシンの技術を学んだ仲間たち。

り手ぶりで、「このポーチやバッグ、エジプト人の女性がつけているの。かわいいでしょう?」と商品を猛アピールし、「じゃあ、置いてみようか」と言われた時には思わず「やったー!」と日本語で叫んでいました。今は、これからのに向けてエジプト人同士のつながりを強化しています。

さらに販路開拓のために、バスで7時間かけてカイロまで行き、飛び込み営業。アラビア語と身ぶ

力隊に応募。今は社会連帯省の地方支局に配属され、洋服のお直しや手工芸品の製作を行っている複数のNGOで活動しています。NGOの商品を見て、作り手の女性たちと話して感じたのは、縫製をいねいにし、外国人の好むデザインにすればもっと売れるの、ということ。そこでいねいな縫製技術を教え、新しい形や縫い方、デザイン性の高いさまざまな商品提案しました。

また、商品の差別化を図るために「OSRMONTEJA(オサルモンテガ)」というブランドを立ち上げました。現地の言葉でオサルは家族、モンテガは商品。家族のあたたかみを感じられる商品をイメージして名づけました。とくに力を入れているのは先輩隊員とNGOメンバーで考案した、ハーヤメーヤ(エジプトの伝統的な工芸品)柄の布の商品。既存のトートバッグを改良し、ピラミッド型のポーチやエコバッグ、クラッチバッグなど新商品も加えました。エジプトのYKK社からはCSR(企業の社会的責任活動)の一環としてファスナーをご提供いただき、さらに商品の質を高めることができましたと思っています。

## JICA関西訪問



JICA関西を訪問。世界の子どもたちや課題についていろいろな人の話を聞いた。

## 難民についての授業



上：難民について自分たちができることを考え、黒板に貼っていた。左：難民について学び、考えたことを壁新聞にまとめる。

# 世界につながる教室④ 心に響く体験活動で 学びを深める 難民×子ども服

岡山県備前市立片上小学校教諭の大森洋介さんは、1年間かけて6年生の総合的な学習の時間で難民についての授業を行った。小学生が身近な問題としてとらえにくいこのテーマに、どう取り組んだのだろうか。

JICAの研修や授業実践で得られた学びは、岡山県下の学校や先生方にも積極的に伝えていきます



大森洋介(おもり・ようすけ)さん  
岡山県備前市立片上小学校教諭  
岡山県小学校教育研究会総合学習部会副部長

## 工夫して 子ども服を回収



低学年に向けて、紙芝居を使い子ども服を回収する意義を伝えた。



子ども服を回収する理由をまとめたチラシを作って配布したことが、多くの人の共感を呼んだ。

## “届けよう、服のチカラ” プロジェクトに参加



集めた子ども服を体育館に並べて記念撮影。



段ボール箱に詰めた子ども服を運ぶ子どもたち。

体育館にすらりと並べられた子ども服、その数4739枚。すべて片上小学校の6年生26人が集めたものだ。  
総合的な学習の時間で世界の子どもたちが抱えている現状を知り、ユニクロやジーユーを展開するファーストリテイリングが主催する「届けよう、服のチカラ」

ユニクロの店長による出張授業。



プロジェクト」に参加し、多数の子ども服を集めた。これらは、プロジェクトの一環として国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）を通して世界各国の難民の子どもたちに届けられる。

### 難民のために できることがある

「難民」は子どもたちにとって身近な話ではありません。子どもたちの主体性や対話を大切にした授業を実践し、世界の現実や課題を前に、なにかしたいという気持ちが高まってきたタイミングでプロジェクトを紹介しました。その結果、子どもたちが『ぜひやりたい』と言い、この取り組みが始まりました。他人事(たにんじ) だった問題を「自分事」として受け止め、社会と関わる大切さを感じ、自分のこれからの生き方や生活のあり方を見直すことができたと思えます」と話す教諭の大森洋介さん。

1学期は、写真やニュース、映像資料から世界の子どもたちにつわる課題について調べ、整理し、壁新聞にまとめて中間発表を行った。また、ユニクロの店長による難民問題とプロジェクトについての出張授業を受け、遠い存在だった難民のために自分たちができることがあると知り、子どもたちの

どもたちの成長を感じている。

### 授業には心に響く 体験を取り入れる

大森さんはJICAが主催する教師海外研修への参加をきっかけにJICAとつながり、今回の授業実践では、「開発教育指導者研修」が役に立ったという。「難民をテーマにした18年度の研修では、全国の先生方と学習指導案を議論し、アドバイザーの指導のもと授業計画から実践、報告までができて大きな学びとなりました」。

総合的な学習に長年取り組み、教師としての経験を積み重ねてきた大森さん。子どもたちの学びを確かなものにするためには、「探究的な学習のサイクルをくり返すこと」と「心に響く体験活動を取り入れ、協同的な学びを行うこと」が大切だと言う。1年かけ、世界の課題や難民についてさまざまな視点から学び、子どもたちが自発的に参加を決めたプロジェクトを通じた学びは、心に響く体験になったにちがいない。

この取り組みは、届けよう、服のチカラプロジェクトで高く評価され、優れた取り組みを行った学校を表彰する「届けよう、服のチカラ」アワードで優秀賞に輝いた。6年生が最後の1年間に学んだことはとても大きかった。

開発教育指導者研修 参加者募集中!  
JICA地球ひろば(東京)では毎年、全国の教員に向けた開発教育指導者研修を行っています。現在、参加者を募集中! また、全国15のJICA国内拠点でも、教員研修や見学受け入れを実施しています。詳しくはこちらへ。




カンターヤ湖ほとりで開かれる夜市は毎夜、  
バアン市民でにぎわう。バアンはカレン州の州都。

# Republic of the Union of Myanmar

EARTH GALLERY Vol.129 [ミャンマー連邦共和国]

地球ギャラリー

写真文・渋谷敦志  
フォトジャーナリスト



# 明るい街、にぎわう夜



バアン郊外のサダン洞窟内にある寺院を参拝する人々。



街でよく見かけるカエルの像。バアンの「バア」はカエルの意味。



冬瓜の収穫を手伝う子ども。



カレンの名峰スウェカビン山を背景に記念撮影。



誰でも食事できる場「サトゥディダ」で働き、功德を積む男性。



一服する市場の労働者。



バアンの市場で働く子ども。日焼け止めの効果がある「タナカ」を顔に塗る。



タンルウィン川の河川敷で乾季にニガウリを育てる農家。



ゴムの加工場。天然ゴム生産はカレン州の主力産業。



カレン料理。タイ料理ほど辛くなく、ビルマ料理ほど脂っこくない。





サダン洞窟の中にある鍾乳洞は自然にできたとは思えないほど巨大で、神秘的だった。



サダン洞窟を抜け、田んぼの用水路を通って帰る観光客。

乾季の2月にミャンマー東部のタイ国境と接するカレン州を訪れた。ヤンゴンから車でおよそ8時間、州都パアンに到着すると、車窓から馴染みのあるカレンの伝統服姿で歩く人が見えた。「近くて遠かったカレン人の故郷によく来たんだな」という感慨にとらわれた。その空気をもつと肌で感じようと、宿で荷を置いてすぐ、カメラ片手に街へくり出した。

市民の憩いの場だというカンターヤ湖では、若者が湖と岩山を背にスマホで記念撮影に夢中だった。湖の向こうの雄大な山こそ、カレンのシンボリックな名峰、ズウエカピン山だ。だが、ぼくが惹かれたのは湖のほとりの夜市だった。電飾が祭りのような風情を醸し出し、どこか懐かしい。

露天の夜市は、平日にもかかわらず食事を楽しむ家族連れや若者でたいへんなにぎわいだ。ミャンマー定番の「ヒン」と呼ばれるカレー屋や「モヒンガー」という麺料理屋、豚のモツを串刺しにして食べる「ドットウウ」や、巻き寿司を売る店もある。「カレンでは長いあいだ時計が止まっていたが、停戦合意のあと、針がゆっくり動き始めた。2年ほど前、屋台は4〜5軒だった。今では数え切れない。街灯がついて街は明るくなり、人の雰囲気も明るくなった」と出店しているソーザニーさんはこの数年の変化を語る。夜市を楽しむ人たちにカメラを向けていると、カレンの人びとはふだん、なにを食べているのか、どんな家に住んでい

るのか、どんな価値観を大切にしているのか、素朴な疑問が次々とわいてきた。そしてハッとした。自分がカレンの基本的なことをあまり知らずにきたことに。

長年強い関心を持ってカレンの「難民問題」を追い続けてきたが、それはタイ側の難民キャンプに限られていた。10年あまり通ったが、今でもカレンといえば、「少数民族」「紛争」「難民」を思い浮かべるばかり。もちろん、その重い現実を抜きにカレンのことは語れないのだが、カギかっことで括られたイメージではなく、カレンの人びとがなにを守ろうとしてきたかを知るために、この地域の暮らしや文化にもっと多面的に触れたいと思いついた。そんな動機からカレンを巡る旅は始まった。

ミャンマーは行政的に七つの州と七つの管区に分かれる。管区には多数派ビルマ人が、州にはその州名ともなった少数民族が多く住む。1948年にイギリスから独立して以来、カレン州では支配的なビルマ人とカレン人武装勢力との紛争が続く。「世界でもっとも古い内戦」ともいわれた。2012年の停戦合意\*を受け、カレン州の外国人の立ち入りが認められた。長年、経済発展やインフラ整備は滞ったままだったが、それゆえに未開発の自然の恵みとつながる秘境感が残されたともいえる。

近郊の村を回るといつも、「村へようこそ。ご飯は食べましたか?」と高床式の家に招かれた。たいてい仏様が祀られる部

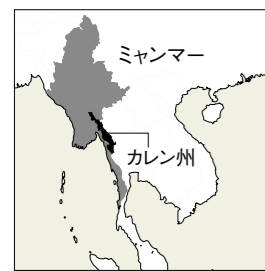
屋でお茶の輪に加わる。コータンカーという360世帯の村では、86歳になるおばあちゃんを元気づけようと大勢の村人が集まっていた。みな親戚のようなものだという。「村のパヤーにぜひ立ち寄ってほしい」といわれ、村人が共同で建てたパヤー(仏塔)に参拝する。「仏塔は私たちの一番の誇り」だという。カレン人の信仰心の篤さに多くの内側に宿る仏性らしき感覚が揺さぶられた瞬間、これまで出会ったカレン難民一人ひとりの心に、ほんの少し触れることができた気がした。

パアンでの滞在最後の日、街で尼僧の托鉢を初めて見た。先頭を歩く大人以外は全員子ども。中には10歳に満たない子も交じっていた。軒先で待っていた在家信者が米や果物などをお鉢に入れ寄進する。尼僧の列にカメラを向けると、淡々と無表情だった女の子がはにかみ混じりの柔和な笑みを返してくれた。この何百年も変わらない人の営みの原風景に心が洗われるようだった。



街中で修行する尼僧。修行を続けることができるように、市民が米などを捧げる。

**渋谷敦志**（しやぶ・あつし）  
写真家、フォトジャーナリスト。立命館大学産業社会学部、英国 London College of Printing 卒業。世界中の紛争や災害、貧困、人権の問題を写真と言葉で伝えていく。東京在住。近著に『みんなたいせつ 世界人権宣言の絵本』(岩崎書店)、『まなざしが出会う場所へ―越境する写真家として生きる』(新泉社)がある。↓抽選で1名様に最新刊をプレゼントします。詳しくは38ページをご覧ください。



\*ミャンマー政府とカレン民族同盟(KNU)とのあいだの停戦合意。その後、2015年に政府はKNUを含む八つの少数民族武装組織とのあいだで全国規模の停戦合意に署名。全武装勢力との停戦はまだ実現していない。

# 知っておきたい国際協力⑨



各国の首脳が一堂に会するサミット(首脳会合)。6月にはG20の大阪サミットが、8月にはG7のビアリッツ・サミット(フランス)が開催されます。

## 今月のテーマ

# サミット(首脳会合)と開発問題

答えてくれた人



外務省 国際協力局 参事官(地球規模課題担当)

### 赤松 武(あかまつ たけし)さん

1988年外務省入省。大臣官房国際報道官、中東アフリカ局アフリカ第一課長、在スーダン日本国大使館参事官、在スーダン日本国大使館特命全権大使、国際連合日本政府代表部公使などを経て2018年9月より現職。G7・G20開発分野などを担当し、大阪G20開発作業部会の議長を務める。

## Q1 サミットで、開発問題は どう議論されているの?

### A1 重要テーマの一つとして議論され、政治的なメッセージを発信します。

G7やG20のサミットは年に1度開催され、世界のさまざまな問題について話し合われます。途上国の貧困、教育、保健といった開発問題はサミットの重要テーマの一つとして議論され、国際社会に対し政治的なメッセージを発信してきています。

G7は1月に、G20は12月に議長国が交代し、次のサミットに向けて関連する閣僚会合や事務レベルの作業部会を通じて準備を進めます。

G7では長年、食料安全保障やアフリカなどを取り上げているほか、これまでに表明した約束(コミットメント)の進捗を報告しています。なおG7開発大臣会

合は2010年以降開催されていませんでしたが、昨年カナダが8年ぶりに開催し、今年もフランス議長国下での開催が予定されています。

G20では10年以來、開発分野で存在感を増す新興国も交えて、グローバルな諸課題にG20としていかに取り組むべきかを議論しています。



2018年のG20ブエノスアイレス外相会合で記念撮影に臨む河野太郎外務大臣(写真提供:外務省)。

## Q2 今年のG20、開発分野で何を議論するの?

### A2 持続可能な開発の鍵となるテーマについて議論します。

2015年の国連サミットで採択されたSDGsは、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現すべく、30年までに達成すべき目標として17のゴールおよび169のターゲットを定めています。G20は、16年にSDGs達成に向けた行動計画をとりまとめ、その後の取り組みを毎年アップデートしています。今年秋のSDGsサミットも見据え、G20の取り組みを発信する予定です。

途上国をはじめ世界では、道路、水、電力といったインフラを整備してほしいというニーズがたくさんあります。ただ、持続可能な開発を実現するためには、どのようなインフラでもよいわけではなく、たとえば、環境や社会面での影響に配慮した「質の高いインフラ」を整備していくことが重要です。G20では、このような「質の高いインフラ」とはどのようなものであるべきか、共通認識をつくり、国際社会に広めたいと考えています。

また持続可能な開発を達成するため

には、人への投資を通じたエンパワーメントが不可欠です。そのため、教育、保健、栄養などさまざまな要素のうち、本年は特に教育に焦点を当て、途上国において誰一人取り残されず、人々が自然災害や紛争などの危機に際しても復興に向けた力を発揮でき、さらによりよい未来を築くための変革を生み出せる社会を創るために、どのように質の高い教育を確保するかを話し合っています。

このほか、「三角協力」や「防災」といったテーマでサイドイベントも開催するなど、さまざまな角度から開発分野について議論し、日本自身の取り組みも発信していきます。



G20開発作業部会の様子。

## Q3 G7開発大臣会合のポイントは?

### A3 アフリカに焦点を当てた議論が予定されています。

今年のフランス議長国下のG7では、グローバル化が進む中で「誰一人取り残さない」ための不平等との闘いが全体テーマとなっています。

開発分野では、7月に開発大臣会合が開催され、貧困、若者の雇用、紛争、国家機能の脆弱性が大きな課題となっているアフリカの諸地域などへの支援のあり方や、持続可能な開発のための新しい資金調達の方法についても話し合われる予定です。また、あわせて開催される教育大臣・開発大臣会合では、女子教育と職業技術教育訓練の充実に向けた議論が行われる予定です。

日本としては、8月のアフリカ開発会議(TICAD)の開催も見据え、G7の間でも、アフリカへの支援に関する議論に積極的に参加していく考えです。



安心・安全な中学校で学ぶ女子生徒たち(カンボジア)。(写真提供: JICA)



みんなの学校・女子就学キャンペーンの様子(ニジェール)。(写真提供: JICA)



今年のG20は日本が議長国

\*G7は日本、米国、英国、フランス、ドイツ、イタリア、カナダの7か国とEUが参加する首脳会議。G20は、G7のほかの先進国や新興国も加えた20か国が参加する首脳会議です。

## 在外公館レポート from Burkina Faso 裁縫技術で未来を築く女性たち

ブルキナファソ



アフリカのサハラ砂漠南部に位置するブルキナファソは、世界で最も貧しい国の1つで、国際社会からの支援が求められている国です。家庭の事情などで就学をあきらめる女性も多く、中学校への進学率が41.8パーセント、高校への進学率が15.2パーセント(2016~17年)と高くありません。女性たちが収入を得るための職業技術を身に付ける教育施設も不足していて、その増設と質の向上が国の「人材開発」の課題として挙げられています。

そのような状況のなか、首都のワガドゥグ市にある女性のための裁縫訓練施設が日本のODAの支援を受けて13年に校舎を増築し、不足していた裁断用の機やアイロン、足踏みミシン、はさみなどが供与されました。この施設はおもに中学校以上の学習機会のない女

性たちに、自立と就業のための専門技術の学習機会を与えるためのもの。通学している女性たちは13歳から20歳で、卒業生は766人です(18年3月現在)。この学校では、卒業時に優秀者5人に学校が機材を供与して就業できるように援助することを、生徒へのモチベーションとしています。

生徒たちは3年間、最近の日本ではあまり見ることのなくなった足踏みミシンや木炭を入れたアイロンを上手に使って、理論と実習を通して裁縫の技術習得に日々励んでいます。

ブルキナファソでは、既製服を購入するよりも体形に合わせて好きな色や柄の普段着や外出着を仕立てるのが一般的。そのため、仕立屋はとてニースの高い職業です。この訓練施設を卒業した女性たちの7割以上が個人で仕立

服の店を開いたり、仕立屋に就職したりして、その技術を生かして活躍しています。この国の未来を背負う女性の社会進出に、今後も日本の草の根の協力が役立っていくことでしょう。

(在ブルキナファソ日本国大使館)



子ども用のワンピースを製作した生徒。

JICA駒ヶ根 駒ヶ根訓練所開設40周年記念イベント

6月22日(土)  
「ヤッサプレ」を食べて  
協力隊員と話そう



40周年記念として「食」のイベントを開催する。会場では、セネガルの料理「ヤッサプレ」を食べながら、セネガルに派遣された青年海外協力隊経験者と話をすることができる。ヤッサプレとは鶏肉と玉ネギを使ったもので、白いご飯にかけて食べるセネガルの国民的料理だ。セネガル出身の訓練所スタッフのレシピをもとに食堂の調理員が本場の味を忠実に再現する。

●エスニック・ランチ「セネガル料理を食べよう！」  
日時：2019年6月22日(土) 12:00～13:30  
会場：駒ヶ根青年海外協力隊訓練所  
長野県駒ヶ根市赤穂15

申し込み  
詳細はこちら

参加費600円、要事前申し込み、定員40名(先着順)。  
詳細はJICA駒ヶ根まで。



6月14日(金)～21日(金)  
JICA海外協力隊が見た世界



記念イベントとして、JICA海外協力隊員が10か国以上の派遣先で撮影した写真を展示する。途上国の生活の様子に世界の多様性を感じ、子どもたちの人懐こい笑顔に思わずこちらも笑顔になれる。長野県にゆかりのあるJICA海外協力隊員が現地の活動を紹介します。パネルも展示する。

●写真展「JICA海外協力隊員が見た景色や出会った人びと」  
会期：2019年6月14日(金)～21日(金) 10:00～20:00  
初日は12:00開場、最終日は16:00閉場  
会場：ステーションビルMIDORI長野3階  
「りんごのひろば」  
長野県長野市南千歳1-22-6

申し込み  
詳細はこちら

入場無料、事前申し込み不要。詳細はJICA駒ヶ根まで。



劇団WAHAHA本舗所属のコメディ・パフォーマングループ「3ガガヘッズ」と地球ひろばとのコラボ企画の第2弾! 家族そろって楽しめるサイレント芸のパフォーマンスのほか、世界32か国で1,000回以上の公演を行ってきたメンバーが、海外ツアー先でのエピソードトークを披露する。

JICA地球ひろば(市ヶ谷) 6月22日(土)  
世界に笑いを届ける  
パフォーマンスショー

●3ガガヘッズ THE BODY TIGHTS MEN SHOW  
—笑顔で繋がる世界 Vol.2—  
日時：2019年6月22日(土) 14:00～15:30  
会場：JICA市ヶ谷ビル2階 国際会議場  
東京都新宿区市谷本村町10-5

申し込み  
詳細はこちら

入場無料、要事前申し込み、定員100名(先着順)。  
詳細はJICA地球ひろばまで。



渋谷教志著、新泉社  
2000円(税別)

「人々の姿を写し出す」  
「時代は私たちがどう生きるのか」  
「目の前の相手と対話し、その境遇に思いを巡らせよう」と試みる著者の姿勢からそのヒントを得ることができる。

『まなざしが  
出会う場所へ  
—越境する  
—写真家として生きる』  
今月号の「地球ギャラリー」を担当した写真家の渋谷教志さんは、アフリカやアジア、東日本大震災後の福島など、世界各地の紛争、飢餓、児童労働、災害の現場を26年かけて巡る中で、人びとが人権を奪われ、過酷な生活を強いられる現実を目の当たりにしてきた。本書は、渋谷さんが自らの来歴をふり振り返りながら、なぜ困難を生きる人びとを撮るのかを自分に問い、葛藤する思いを綴ったポルタージェイユだ。  
全編を貫くのは、困難を生きる人びとと分かり合えないことに苦悩しながらも、カメラを介して被写体とつながろうとする著者の真摯な姿勢だ。率直に綴られたレポートと、相手のまなざしと向き合った写真が、不条理の中で生きる人びとの姿をいきいきと写し出している。  
ポーターレスといながらも格差が広がる時代に私たちがどう生きるのか。目の前の相手と対話し、その境遇に思いを巡らせよう」と試みる著者の姿勢からそのヒントを得ることができる。

JICA中国(広島)

6月4日(火)～17日(月)  
「食」から難民問題を考える



ひろしま国際プラザ内レストラン「ラコルト」では、6月20日の「世界難民の日」を前に、難民問題を考えるきっかけとなるフェアを開催する。期間中は、バイキングメニューの一品として、パキスタンやスリランカ、エチオピアなど難民が多く発生している国の料理を日替わりで提供する。レストラン内には、日本国内で難民支援を行うNPOへの募金箱を置くほか、レストラン前には難民に関する展示コーナーも設け、身近な「食」から難民問題を知ることができる。

●「Meal for Refugee  
—難民の故郷の味—」フェア  
会期：2019年6月4日(火)～17日(月)  
ランチ 12:00～13:30  
ディナー 18:00～20:00  
(ラストオーダー30分前まで)  
会場：ひろしま国際プラザレストラン  
「ラコルト」  
広島県東広島市鏡山3-3-1  
予約不要。詳細はJICA中国まで。

アフリカ開発会議(TICAD7)の関連イベントを開催する。会場では、JICAアフリカ部の部長や、ガーナで起業した元JICA海外協力隊員、神戸で学ぶアフリカからの留学生、日本でアフリカの事業展開を行う企業が一堂に会し講演を行う。JICAがアフリカで展開する事業を知り、アフリカに対する理解を深めることができる。

●まるかじり! アフリカ入門—TICAD7パートナー事業—  
日時：2019年6月14日(金) 13:00～16:00  
会場：TKP神戸三宮カンファレンスセンター  
兵庫県神戸市中央区御幸通6-1-12  
三宮ビル東館5階

申し込み  
詳細はこちら

入場無料、要事前申し込み。  
詳細はJICA関西まで。



JICA関西 6月14日(金)  
開発が進む  
アフリカの「今」を知る

●難民を知る2019  
～国境を超える、スポーツの絆～  
日時：2019年6月22日(土)  
13:30～16:30(開場13:00)  
会場：札幌国際交流館ライラックホール  
(リフレサッポロ)  
北海道札幌市白石区本通  
16丁目南4-26

入場無料、要事前申し込み。JICA北海道(札幌)のレストランカフェ「地球こうさてん」では、イベントとコラボした世界各国の料理も味わえる。詳細はJICA北海道(札幌)まで。

申し込み  
詳細はこちら



JICA北海道(札幌)

6月22日(土)  
スポーツによる難民支援



©Thelma/Louise

6月20日の「世界難民の日」とTICAD7に関連イベントを開催。会場では、スポーツによる難民の社会共生をテーマにしたドキュメンタリー『ナイス・ピープル』を上映するほか、ブルキナファソで野球の五輪代表チームの監督を務める出合祐太さんやJICA南スーダン事務所長、国連UNHCR協会の職員を招き、スポーツと国際協力のあり方について鼎談を行う。また、アフリカの雑貨やパンの販売、難民アスリートのパネル展も開催する。スポーツを軸に難民問題について考える一日。

パチオン! 本の  
新着情報

「人と夢を  
技術でつなぐ  
建設コンサルタント」  
建設コンサルタントは、戦後復興からインフラの大規模整備が必要となる時代に、調査から運営・維持管理まで、それぞれの段階で品質を保つ役割が求められて誕生した。今では国内外で道路や鉄道、港湾、空港など私たちの経済活動や安全・安心な生活に不可欠な存在となっている。  
本書は、JICAとともにスリランカのマンムナイ橋の建設事業も担った「長大」が、自社で手掛けた仕事内容や国内外のさまざまな事例を紹介している。建設コンサルタントという職業や業界について理解を深めてほしいとの考えから制作され、写真や漫画、イラストを豊富に使い、業界以外の人にも読みやすく分かりやすい内容となっている。  
インフラ整備の切り口から国際協力を考えたい学生や、その家族にもお薦めの一冊。

永谷泰司監修、加藤聡・宗広裕司著  
クロスメディアパブリッシング  
1280円(税別)



## 読者の声

### SDGsを扱う授業に活用 (3月号「特集 ジェンダー」を読んで)

女性の問題は先進国である日本でも多く、DV(ドメスティックバイオレンス)とともにモラルハラスメントで悩む女性が増えているように思います。今回の記事でGBV(ジェンダーに基づく暴力)についてたいへんよくわかり、支援のありかたについてもフレームワークと具体的な活動が示されていて、わかりやすかったです。SDGsを扱う授業で活用していきたいと思います。女子学生だけでなく男子学生にも“人としてどう考えるか”、人権の視点からどうとらえるかを考えさせたいです。  
(静岡県／50代／女性)

## Q&A

「読者の声」にお答えします



**Q** 出前講座をしているのであれば、教えてほしい。

**Q** 開発教育を実践している先生の授業内容を知りたい。

## A

「JICA地球ひろば」のウェブサイトでは、JICAボランティア経験者を講師として紹介する出前講座の概要や、教師海外研修に参加された方々の授業案、過去の開発教育に関するコンクールで上位入賞した取り組みなどを掲載しています。ぜひ活用ください。



#### ■国際協力出前講座

<https://www.jica.go.jp/hiroba/program/practice/delivery/index.html>



#### ■実践事例・学習指導案を探す

<https://www.jica.go.jp/hiroba/teacher/case/index.html>



## 《アンケートのお願い》

プレゼント付き

JICAや記事内容についてのご意見、ご感想をお待ちしております。また、こんな企画を実施してほしいなどのご希望もぜひお寄せください。お寄せくださった方の中から、抽選でプレゼントを差し上げます。下記項目をお書き添えのうえ、巻末のアンケートはがき、Eメール、またはファクスでお送りください。

●氏名 ●住所 ●電話番号 ●年齢 ●性別 ●職業  
●本誌を入手した場所 ●面白かった記事 ●本誌へのご意見・ご感想

●JICAへのご意見・ご質問 ●ご希望のプレゼント番号

\*お寄せくださったご意見・ご感想は、本誌やJICAのウェブサイトに掲載する場合があります。あらかじめご了承ください。ご記入いただいた個人情報、プレゼントの発送および誌面の向上に役立てること以外の目的で使用いたしません。当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

## [2019年6月号のプレゼント]



①

書籍  
『まなざしが出会う場所へ——越境する写真家として生きる』  
渋谷敦志 著 新泉社  
1名様



②

書籍  
『人と夢を技術でつなぐ建設コンサルタント』  
永治泰司 監修、  
加藤聡・宗広裕司 著  
クロスメディア・パブリッシング  
4名様



③

タイのPPバンドの手編みカゴ  
人身取引被害者の自立支援を行う「クレドトラカン・ホーム」製作。伊達公子さんがタイを訪問した際(2019年5月号)に選びました! 19×19cm  
1名様

◎応募締め切り 2019年7月15日

# mundi

JUNE 2019 No. 69

編集・発行: 独立行政法人 国際協力機構  
Japan International Cooperation Agency (JICA)  
〒102-8012 東京都千代田区二番町5-25  
二番町センタービル  
TEL: 03-5226-9781 FAX: 03-5226-6396  
URL: <http://www.jica.go.jp/>

制作協力: 株式会社 木楽舎  
〒104-0044 東京都中央区明石町11-15  
ミキジ明石町ビル6F 『mundi』編集部  
TEL: 03-3524-9572 FAX: 03-3524-9675  
Eメール: [ML\\_JICAPR@jica.go.jp](mailto:ML_JICAPR@jica.go.jp)

- アンケートの送付、定期送本、バックナンバーの取り寄せに関するお問い合わせは木楽舎までお寄せください。
- 本誌掲載の記事、写真、イラストなどの無断転載を禁じます。



### 定期送本のご案内

#### ●申込方法

巻末の払込取扱票に、氏名・住所・電話番号・ご希望の送本期間・送付開始月号を明記の上、所定の金額(送料+手数料)を郵便局でお支払いください。入金確認後、発送の手配をいたします。入金から1週間程度かかることもありますのでご了承ください。

\*複数冊、またはバックナンバーをご希望の場合は送料が異なりますので『mundi』編集部(木楽舎)までお問い合わせください。

次号予告(2019年7月1日発行予定)

## 7月号 特集 メコン地域諸国

今年は「日メコン交流年2019」。目覚ましい発展を遂げ、社会基盤が整いつつあるメコン地域諸国でいま、必要とされる支援とは? 「地域連結性の強化」をキーワードに、日本が取り組む人材育成などの協力の現場をお伝えします。



『mundi』バックナンバーはJICAのウェブサイトをご覧ください。

JICA mundi

検索

<http://www.jica.go.jp/publication/mundi>



## モザンビークのサイクロン被害に 国際緊急援助隊 (JDR) を派遣



今年3月中旬、アフリカ南東部に大型サイクロンが上陸し、大規模な豪雨・洪水被害をもたらした。モザンビーク、ジンバブエ、マラウイ各地の犠牲者は700万人を超え、約180万人が被災したと報告されている。日本は最も被害の大きかったモザンビークにJDR医療チームを派遣し、3月28日から4月13日まで救援活動を行った。

任地のグアラ・グアラ地区は、道路の寸断で医療支援の手が届いておらず感染症が増えている。JDRは資機材をヘリコプターなどで輸送し、同地区に野外診療所を設置して、多くの乳幼児を含む計794人を診療し、症状が重い場合には都市にある総合病院への緊急搬送を支援した。また現地では、日本が主導し2017年にWHOの国際基準として採択された「Minimum Data Set (MDS)」が初めて使用された。MDSは被災国保健省へ提出する標準化された日報で、日本の専門家チームがその運用における技術支援を行い、被災地で活動するすべての国の緊急医療チームが使用した。

### ニュース深掘り! 迅速対応! 緊急医療の“日本代表”

JDR医療チームはこれまで60回近い派遣実績があり、経験・技術力には確かなものがあります。メンバーには民間の方が多く、その活動は一人ひとりのボランティア精神に支えられています。災害という危機的な場面で彼らの能力と熱意が十分に発揮されるよう、スピード感を持って調整するのが私たちの務めです。そのためにも日頃から警戒や訓練を怠らず、不測の事態に備えることが大事だと思っています。

今回私は、JDRが円滑に活動できるように現地を調整役を務めました。日本が前日に現地に飛び、チーム受け入れの準備を始めました。日本が割り当てられた地域は道路が寸断され橋も壊れており、さらに日中は40度近い気温になるなど環境は非常に過酷。しかしそれだけに高い支援ニーズがありました。チームと合流後、大量の貨物を輸送するヘリコプターの手配や災害対策本部、医療機関などの調整を行い、活動拠点の決定、立ち上げを行いました。災害後の混乱で当事国すら被災地の情報を十分に把握できないなか、日本の専門家もまた早い段階で現地入りして情報収集に協力。分析結果を現地政府に手渡し、各国の医療チームの円滑な受け入れに貢献しました。

国際緊急援助隊  
事務局

**中瀬亮輔**

なかせりょうすけ

2006年入構。青年海外協力隊事務局、地球環境部を経て、モザンビーク事務所にて4年間駐在。その後アフリカ部で南部アフリカ地域の開発援助に携わり、18年5月から現職。



### JICA HEADLINE NEWS

- 5月8日 | ▶ **アジア開発銀行を通じてインドネシア最大の高効率天然ガス発電所建設へ融資**  
JICA出資の信託基金“LEAP”を活用。「質の高いインフラ投資」の推進へ。
- 5月7日 | ▶ **JA全中と基本協定を締結。人材育成で農村活性化に寄与**  
全国農業協同組合中央会 (JA全中) とともに、途上国と日本双方の農村地域の課題解決を目指す。
- 4月25日 | ▶ **ビール製造の副産物を肥料として活用し、持続可能な農業を支援**  
環境に優しい肥料を途上国に紹介。アサヒグループホールディングスと協力覚書を締結。



◀◀ JICAのニュース&トピックスをもっと読みたい方はアクセス!  
<https://www.jica.go.jp/information/index.html>



4. 質の高い教育をみんなに  
10. 人や国の不平等をなくそう  
16. 平和と公正をすべての人に



ウガンダ北部にて。村の子どもたち。

## 星空の下で、初めての映画体験を

生まれて初めて映画を見た子どもたちの目は、キラキラと輝いていました。星空の下に歓声が響きます。

アフリカの村落部では、ほとんどの子どもたちが映画を観たことがありません。そんな子どもたちに初めての映画体験を届けたいという思いから「cinema starsアフリカ星空映画館」という移動映画館プロジェクトを立ち上げ、2016年からアフリカ各地で上映会を行っています。

活動のきっかけは、今から10年以上前、ウガンダ北部の内戦地域で体験した真っ暗な夜でした。ゲリラ軍の襲撃が多発していて子どもたちは恐怖のなか、眠れない夜を過ごしていました。ある夜、少しでも楽しい時間になろうと私のパソコンで子どもたちと一緒に映画を観たことがありました。

その10年後、立派な青年になった彼らは当時を振り返って言いました。「あの夜、みんなで観た映画が、大人になっても忘れない」。

星空の下、みんなで集まって映画を観ることができるとのありがたさを感じつつ、今年もアフリカの子どもたちに映画を届けます。ひとりでも多くの子どもが、映画を通していろいろな物語を知り、別の生き方の可能性に出会えることを願っています。

今月の投稿(文・写真) 桜木奈央子さん  
「cinema starsアフリカ星空映画館」代表、フォトグラファー。著書に『世界の子どもたち ケニア 大地をかけるアティエノ』(偕成社)、「かぼちゃの下でウガンダ 戦争を生きる子どもたち」(春風社)。

### あなたの投稿をお待ちしています!

「わたしが見つけたSDGs」に写真をお寄せください。貧困や気候変動、格差ほか、いま世界が直面している課題に取り組む人々の姿など、SDGsの17の目標を身近に感じられる作品をお寄せください。  
応募要項: 写真1点(ご自身が撮影されたもの)、文字原稿400字以内。  
\*写真内の被写体に関する肖像権、およびその他の権利は、投稿者の責任において、被写体の承諾を得るなど必要な措置をとったうえでご応募ください。

ご応募・お問い合わせ先 ▶ ML\_JICAPR@jica.go.jp (「mundi」編集部宛)



### SDGsとは

持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals: SDGs)は「誰一人取り残さない」をスローガンに、格差や貧困、環境破壊など、世界が直面している問題の根本的な解決を目指す、17分野の国際目標。

持続可能な開発目標(SDGs)とJICAの取り組み  
URL: <https://www.jica.go.jp/aboutoda/sdgs/>