



インドネシア運輸省海運総局の担当者が研修で日本を訪れ、海上保安庁のVTSシステムを学ぶ



日本の支援で供与された巡視艇。海上パトロールに役立っている  
(写真提供：墨田川造船株式会社)

「インドネシアでVTSの運用は始まったばかり。人材の育成も一朝一夕にはいきません。将来的にはインドネシア人自身で運用官を育てられるよう、これからは教官の育成にも力を入れたい」。訓練や研修などを担当する海上保安庁の西分竜二JICA専門家は意気込む。

階段を上るように、一歩ずつ、確実なステップアップを目指して。船の安全を守る人材育成が進められている。

マラッカ・シンガポール海峡を通航するタンカー。手前の黄色いブイが航路標識  
(写真提供：公益財団法人マラッカ海峡協議会)



し、海峡全体をくまなく監視する必要が高まってきた。現在、インドネシアではインドネシア運輸省海運総局を中心に海上交通安全を行っているが、将来的には、関係省庁が連携して沿岸警備隊を設立する予定だ。

そして、船の安全を守る上で欠かせないのが、船舶航行安全システム(VTS)。船舶の名称や位置情報などを自動的に認識する装置やレーダーなどを沿岸や島に設置し、その情報をオペレーションセンターに集約。航空管制官が航空機の動きをモニターするように、船の動きを把握するものだ。平常

時には気象・海象情報などを提供して海難事故を未然に防ぎ、浅瀬に乗り上げる危険があるときは無線で警告して回避させるなど、海上交通安全を守る上で重要な役割を果たす。

しかし、このVTSは、インドネシア側の海域ではまだ十分整備されていない。同国の経済活動の中心地、首都ジャカルタがあるジャワ島からマラッカ・シンガポール海峡まで距離があるため、優先順位が低かったからだ。また、ほかの2カ国と違い、海峡の沿岸が湿地帯や入り組んだ地形で設備の建設が難しいという理由もあった。

### 海を守るのは人の力

そこで2009年、JICAはマラッカ・シンガポール海峡に位置するバタム島でVTSオペレーションセンターの建設を支援。24時間体制で海を見守るため、VTSを正しく運用できる人材の育成も支援している。

「運輸省海運総局の職員はこれまでVTSの運用経験がないため、必要とされる体制、人員、予算のイメージを描けていませんでした」。海上保安庁から派遣された生方章JICA専門家はそう話す。

そこで重要となったのが日本での研修だ。日本の海上保安庁は、VTSを30年以上運用してきた経験を持つ。そこで、海運総局航行援助局長、計画部長、予算部長、人事教育担当職員らに、日本の体制や必要な運用官の数などを自らの目で確かめてもらうことに。研修に参加したアントニウス・トニー・プディオノ航行援助局長は、「設備のメンテナンス方法から船舶に適切な指示を与えるための専門用語まで、長年の運用経験を持つ日本から学べる技術は多い」と話す。

今後は、船舶交通のルール、海図、航路標識の専門知識や緊急時の対応について学ぶ基礎訓練に加え、衝突事故を回避できた事例を取り入れた実務訓練を行う予定。すべては運用官の能力向上のためだ。

## 世界の貿易を支える 海の要所を守る

1万8000を超える島々から成るインドネシア。その広大な海域は、国際的な海上交通の要所となっている。

その一つが、スマトラ島とマレー半島の間には挟まれたマラッカ・

シンガポール海峡だ。通航する船の数は、年間約10万隻。日本が輸入する原油の約9割も、中東からこの海峡を通過して運ばれてくる。

しかし、この海峡は全長約1000キロ、最も狭いところでは5キロしか幅がない。暗礁も多く、海流も複雑だ。しかも沿岸国の旅

客フェリーや漁船などの小型船舶が、大型船舶の航行ルートに入り込むこともあり、衝突を避けるための対策が求められていた。

また、2000年代初頭に頻発していた海賊行為はいったん減少したものの、近年はまた増加傾向に。沿岸国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールが協力



マラッカ・シンガポール海峡

JICAの支援で建設されたVTSオペレーションセンター。空港の管制塔のような役割を果たす



VTSオペレーションセンターには、24時間体制で勤務する約30人の運用官が必要

## インドネシア from INDONESIA

# 海峡の交通保安システムをつくる

世界各国の船が航行するマラッカ・シンガポール海峡。JICAは沿岸3カ国の一つであるインドネシアに対し、船舶航行安全システムの整備と人材の育成を支援している。

