

【ロール氏】 松尾日本海事センター会長、国土交通省井手海事局長、日本船主協会宮原会長、同僚でありますブレイディジャマイカ海事庁局長、カスティジーロパナマ海運庁商船局長、ご参列、ご参会の皆様方、こんにちは。まず、この場をお借りし、松尾会長にこのように日本にお招きいただいたことに感謝申し上げたいと思います。と同時にまた皆様と、お互い共通の関心事項についてお話出来ることを嬉しく思っています。

我々の国は共に海運国としての遺産を持ち、これまでも共同して参りましたし、これからも共に協力が出来ると思っています。しかし、そのお話に入る前に、まずバハマ連邦の海洋の世界についてお話をしたいと思います。今日の話ですが、最初にバハマ諸島、この美しい島についてお話をしたいと思います。その後、バハマとビジネスを行うことが如何に容易であるかのお話をし、その後、私達が誇ります海洋インフラについてお話をし、我が旗国、そして今後の道筋についてお話をしたいと思います。皆様と私達は旗国としてのバハマを良くご存じだと思えます。バハマの客船ならびにガス輸送船の有数の船籍国であることをご存じだと思えます。しかし、バハマはそれだけではありません。是非、そのことについてまずお話したいと思えます。バハマ諸島は日本同様 2,000 を超える島から構成されていますが、気候はもう少し暖かいです。

次のスライド、お願いします。数千個の島の一つサン・サルバドルに、1492 年コロンブスは上陸しました。しかし、1718 年政府としての機能が存在しないまま、バハマ諸島は海賊の避難場所になりました。イギリス政府はその後、植民地化し、そこで総督を指名しました。ウッズ・ロジャースは元海賊と言われていましたが、総督となり、海賊追放運動を展開しました。この掃討作戦は比較的シンプルなものでした。全ての海賊に恩赦を与え、恩赦を受けない者はそのまま捕えました。全ての海賊が追放された後、国の新しいモット

一が採択されました。海賊追放、商業復活です。正に商業が復活しました。今でも私達の国の核となっています。バハマ諸島におけるビジネスは容易であります。私達はまず、キャピタル・ゲイン税(資本利得税)がありません。バハマ・ドルは米ドルと連動性を取っています。私達の金融制度は非常に安定していますし、国際格付機関からも高い格付を付与されています。加えて、私達の法体系は一国のコモンローに基づいています。それゆえに多くの他の制度とも整合性を持っています。その一つの例がこの新しい仲裁法です。しかし、イギリスから1973年に独立して以来、重要なのは私達が非常に安定し、そして機能する政府を、この普通選挙権の制度の下、維持して来たことです。この間、複数の政党が与党となり政権を取って来ました。我々の安定ゆえに、この商業は確固たる基盤の上でこれまで成り立って来ました。バハマ諸島はビジネス、そしてまた、レジャーの場として良く知られています。島国ですので、自ずと海と近い関係にあります。バハマにおいては、私達の文化、食べ物、そして輸送はいつでも海に近いことを生かしています。また、島間の移動は国内の内航船を使います。中でも郵便船が良く使われます。この郵便船は1870年にイギリス政府によって始められました。主に郵便物、家畜、また様々な産品を島の間で移動するためのものでした。これは日本のフェリーに相当するものです。この郵便船は今でも続いており、19の郵便船を運営しています。これこそがそれぞれの地域のライフ・ラインとなり、アメリカとはフロリダ海峡を通じて結んでいます。アメリカが最も近い隣国となります。もう一歩動けば、アメリカという近さです。これは自ずと優位性もたらします。アメリカからの観光業は私達の経済にとって、大きな貢献をしています。同時にまた、様々な会議、ネットワーキングの施設も我々の収入となっています。海運のことを考えると立地が何よりも重要です。ご覧の通り、私達の島は米州の交差点に位置しています。バハマの港

湾施設はアメリカの東海岸からメキシコ湾そして、カリブ、南アメリカへと船が航海する中、ニーズを満たすことが出来ます。また、ヨーロッパ、地中海、極東、オーストラリアにもまたがった航路に位置しています。特にここで重要なのは、グランド・バハマ島です。このフリーポート・エリアにおける港湾施設です。北米排出コントロール・エリア ECA(Enforceable Consent Agreement=強制力のある同意協定)の導入の結果、フリーポートはこの先もっと海運上重要な意味を持つようになると思います。

グランド・バハマ島にあるフリーポートは海運業界において、長年サービスを提供して来ました。フロリダからわずか 65 マイルのところにあります。ここはコンテナ・ターミナルとしては最も知られていますが、修理のための施設もあり、バルクオイルまたは給油サービスなども行っています。ここが港湾のインフラです。コンテナ・ターミナルがあり、グランド・バハマの造船所、ヴォーパック (VOPAK)・ターミナルは石油積み替えターミナルとなっています。また、係留バース、ターミナル、また海運会社のオフィス・スペースもあります。このフリーポートは最も水深の深い地域における港湾となっています。埠頭の水深は 16m です。ここには最大級のコンテナ船を停泊させることが出来ます。年間取扱量は 150 万 TEU です。16 のスーパーポスト・パナマックスのクレーンがあり、このコンテナ、MSC TOMOKO が頻繁に寄港することは決して偶然なことではないと思います。しかし、Hutchison Port Holdings、また港湾当局は決してそれだからと言って、安閑としているわけではありません。港湾、またそのインフラに多大なる投資をし、世界級の施設を更に高め、埠頭のスペースを拡大しようと努力をしています。グランド・バハマ造船所は大幅に拡大しています。世界級の修繕施設を持っています。三つのドライドッグ、二つのウェットバースがあります。この画面を見ていただくと分かりますが ISO9001 の認証を受けて、

Lloyd's の認証も 2003 年から取得しています。このような形で船主は必ずや質の高い作業をここでなさることを安心していただけたと思います。ここでは、超大型船舶のドライドッグが出来ます。2010 年に 23 の客船がドライドッグをし、今年には既に 24 件の予約が入っています。これは最もニーズが高い、厳しい条件を備えた船舶です。従って、これだけのビジネスを実現しているという実績は非常に良い証ではないかと思えます。また、コンテナ・ターミナルは 5,000 万ドルを投入し、新しいドライドッグを実現し、今年には 150 万ドルを投入し、安全対策を強化していきます。これによって、“Liberty of the Seas” (340m) のドライドッグも可能になります。

バハマ諸島の透明度の高い海は、ヨットにとっても理想的な場所です。ヨット、船の修理のため、351feet 船まではウェットドッグが可能です。150 t 以下であれば、ドライ・ストレージも可能です。マリーナ、マリーナ・サービスの業界は観光業の中で 3 番目に大きな収入源となっています。ホテル、クルーズ船産業に次ぐ産業となっています。2,000 を超える商業マリーナが現在あり、さらに数百が予定されています。必ずやこの先伸びると思えますし、このような景気の動きがあるにも関わらず、このセクターは伸びていくだろう、と考えています。ヴォーパック・ターミナル・バハマもまたフリーポートにあります。ここは独立した保管ターミナルであり、原油、重油またクリーンな石油製品を扱っています。ここには、現在 2,000 万バレルの容量がありますが、これをさらに拡大し、全部合わせて 3,000 万バレルの容量へと拡大しようとしています。ヴォーパックは石油のブレンド、積み替え、給油サービスを行っています。このターミナルはカリブでは最大級の保管ターミナルとなっています。水深の深いはしけ、すなわち大型船が、最大級のものであっても横付けすることが出来ます。また、フリーポートにおける海事クラスターはこの先 2012 年に、排出コントロール・エリアが施行される中、

さらに重要性が増すと考えられます。この貨物の積み替え、コンテナもそうですし、油もそうですが積み替えがなされることが、この ECA が導入されることに増えてくるだろうと思います。また ECA へ入って行く船舶は低硫黄の燃料を給油することが必要です。従って、このようなことを考えるとグランド・バハマの未来は明るいと思いますし、フリーポートはこの業界のニーズを満たす上で競争優位性を保つだろうと思います。ただ、ここだけが私達の港ではありません。私達の首都、ナッソーは世界有数のクルーズ・ターミナルです。この湾の浚渫工事は最近完了しました。この投資により、湾の深さが更に深まって、その間に 200 万 m³の土砂が取り除かれました。また、プリンス・ジョージの埠頭には、ムアリング・ドルフィン、土手の道や昇降口などが加えられています。Arawak Cay の西端が 300m 延長されました。このような 4,400 万ドルの投資を将来のために行っています。私達は 2009 年 12 月には最大級の客船の母港となりました。さて、Arawak Cay の港は国際的にはコンテナ、輸送、保管ターミナルとなります。Arawak Cay は非常にセキュリティが必要な物資の輸出入を可能にします。バハマとの間を行き来する場所にあります。この港によって、ナッソー市内のコンテナとの交通渋滞を避けることが出来ると思います。ナッソー湾の入り江に港を移すことによって大きな効果が出ると思っています。また、首都の名前が“Oasis of the Seas”の船尾に付けられることを嬉しく思っています。彼女とそして姉妹船である“Allure of the Seas”、これもまた素晴らしい船です。さて、6,000 人の乗客、2,000 人の乗組員が収容でき、22 万 5 千の総トン数、全長 360m といった数字だけでは、これらの船舶の素晴らしさは伝わらないと思います。本当に技術的にみて奇跡が起こっていると思います。お分かりいただいたかと思いますが、その他はどうでしょう。フラッグ・シップ以外にも私達は多くの船舶が登録され、PSC としても実績もあります。1

月現在の船隊は 1,669 隻となっています。総トン数は 5,487 万トンです。これが船隊の内訳です。これを見ていただいて驚かれるかも知れませんが、クルーズ船の旗国として良く知られているバハマですが、その他の船舶も数多くあります。例えば、タンカーが全体の 4 分の 1 以上占めています。また、多くのガス・タンカーがバハマを旗国としています。さらに外洋船、ハイテクのものが多くバハマを旗国として選んでいます。こういった一般貨物、バルク・キャリアが私達の中心的なものとなり、それ故に私達は旗国としてバランスが取れていると思います。では、今現在こういった状況にあり、今後どうするかですが、バハマは非常に誇り高い島国であり、私達の歴史は海とつながっています。今現在、バハマは西半球、海運産業の主要なハブとなっています。この海運産業は、私達バハマの経済の 3 番目の柱となっています。それ故に政府の支援も多く受けています。それだけに、政府はこのフリーポートにおけるフリービジネス・センター案を全面的に支持しています。750 エーカーのフリーゾーンの場所には倉庫、流通また組み立てなど付加価値の高いサービスが設けられます。270 の世界中の港からフリーポート、コンテナ港を通じて、輸出入がなされることになるでしょう。地域のレベルで私達は引き続き、カリブ MOU の活動に参加をします。私達のポート・ステート・コントロールの担当官がきちんと訓練を受け、効果的にポート・ステートとしての活動を展開出来るようにしたいと思っています。私達のこの海洋能力は、国内そして地域における訓練を通じ、更に強化されるものと考えます。そして引き続き、ポートステート MOU、例えばパリ覚書、そして東京覚書、またアメリカの沿岸警備隊などの支援を賜りたいと思っています。私達は、この先もアメリカの沿岸警備隊、コーストガード側との関係を拡充していきたいと思っています。双方にとって重要な安全・環境保護をこのバハマ水域における船舶に提供したいと思っています。そして

アメリカとキューバ、大アンティル諸島を繋ぐ航路における安全性を確保したいと思っています。私達は旗国としての投資をしています。私達バハマ海事局は東京にもオフィスを持っています。そして皆さんの登録のニーズにお応えすることが出来ます。何かお問い合わせがあった場合には、本日参っております三井倉庫(株)の三池さんに是非お尋ねいただきたいと思います。三池さんの方から、皆さん方からのご質問等に関し、このプレゼンテーションの後にお答え出来るかと思えます。さて、私達の世界のオフィスの中に、香港も含まれています。そして、このオフィスは、私達の地域センターとなります。バハマ海事庁は、ギリシャの船主が今、世界の船隊の19%以上を占めていることに目を付けています。700の海運会社が4,300の船舶をコントロールしています。私達は、そういった中でそのプレゼンスを高めるべく、年内にはギリシャに事務所を設けたいと思っています。また、ご参考まで、バハマは最近IMOの監査を受けました。そして、その中で非常に多くのものを得たと考えています。私達は非常に質の高い船隊を持っています。しかし、それは単に私達が船舶に対して厳しい追加的要件を出しているからではありません。そうではなく、船主こそが質の高い運営を行うべきと考えているからです。私達が求めているのは、あくまでも条約にある基準です。それ以上のものは求めていません。そのような形で、私達は他の主要先進国と似ていると思えます。例えば、多くの船舶は他の国のために造船され、しかし、登録前にこのバハマに置籍されます。その際、追加的要件は発生しません。ですから、たとえこれがバハマの要件に合わせて造船されたとしても、何ら変わらなかったであろうと思えます。しかし、私達のこれらの努力の一番の中心的存在は「ヒト」です。バハマは引き続き、質の高い、資格を有する経験豊かなバハマの人々を訓練し、そしてこの海事・海洋産業のあらゆるものに対応出来なくてはならないと思えます。これは国内、そ

して国際的な海運業界において、主たる役割を果たすためには訓練が必要です。そのためにこのバハマには、バハマ海洋学生教練団（cadet corps）を作りました。彼等はまだ高校生ないしは大学生ですが、船上の実践訓練を受け、船で生活することがどういったものであるかを体験することが出来ます。今現在、300人以上の学生がこのプログラムを終了しています。そしてその後、多くの若者が、アメリカ、カナダの海事機関へと進んでいます。バハマの人口は35万人強です。バハマはそのような中、その主要な労働供給が出来る海洋国と対抗するつもりはありません。とは言え、私達は世界有数の船隊を持っています。それだけに、人を引きつけ、そしてこの海運に携わせることが出来、人手不足に対応することが出来ると思っています。そして何よりも、バハマにおいて、私達の国の海洋能力を維持するための一世代を確立出来ると思っています。最後をまとめたいと思います。バハマは、ビジネスをやるには絶好の条件を備えています。また金融・法制度も非常に健全です。キャピタルゲイン税もなければ所得税もありません。そして私達は、このコンテナ船、大型コンテナ、タンカー、そしてまたクルーズ船の取り扱い、維持、修理するための施設があります。また東京にオフィスを設け、皆さんの登録人数、質問にお答え出来ます。香港にもオフィスがあります。ここで我々が設定している基準は、あくまでも条約にあるものです。決してそれ以上のものは求めることはありません。ご清聴ありがとうございました。