

【ブレイディ氏】 皆さん、こんにちは。本日、東京にまた戻ってくる事が出来ました。2回目ですが、前回よりもちょっと寒いのですが、大変温かくお迎えいただきまして、喜んでおります。松尾会長、宮原様、国土交通省海事局長井手様、宮原様は、日本船主協会会長様でいらっしゃいますが、パナマ、バハマの同僚と共にお招きをいただきまして、このように大変素晴らしい日本の海運分野の方々に、お話をするチャンスをいただきましたことを大変有り難く存じます。カリブ地域の海運産業にとりまして非常にエキサイティングな時代で、パナマ運河の拡張によって、新たなチャンスが到来すると同時に、課題も見えてきています。しかし、それは港湾にとってのチャンス・課題であるというばかりではありません。なすべきことは明らかで、チャンスを掴み、課題を克服することによってこの荒波を乗り越えていく他はありません。さもなければ、波に飲み込まれてしまいます。2014年、拡張パナマ運河の竣工年ですが、それを目前にジャマイカはもちろん、前者の道を選びました。この地域全域にもたらされる未曾有の活動によって生み出される相乗効果を活用すべく、私達は力を合わせて協力していかなければならない。成長していかなければならないと思います。現状についてのお話をさせていただくわけですが、それと共に今後の方向についてお話をします。特に皆様方のご関心があると思われる分野について、また今後の協力強化の上で、皆様には是非ご理解いただきたいと思っております問題について、集中的にお話したいと思っております。簡単に今、導入のお話をさせていただきました後、私共の海運の成長を牽引し、サポートする業界の制度的な枠組、あるいは構造と言うべきものについてお話をします。次に、今日の海運活動、港湾訓練、バンカリング等々ですが、そういった商業環境と規制の環境についてお話をさせていただきたいと思っております。クリストファー・コロンブスがやってくる前から、500年にのぼる豊かな海洋国としての伝統を、ジャマイカは持っているわけですが、このキングストンという港は、

世界第 7 位の規模の、自然の港で、カリブ海と南北アメリカ・ヨーロッパ貿易の中心都市として位置づけられています。ジャマイカは南北アメリカとパナマ運河に対しては、他国が羨む戦略的な好位置に付いています。それがジャマイカの国際的な立場を強化し、様々な海洋活動をここに誘致してきました。お陰様で我が国は、活力ある海洋セクターが誕生し、クルーズ船、コンテナ船、一般貨物、バルク貨物の港湾施設が整備され、その他様々な関連サービスも提供されています。それではここで、ジャマイカの海運関連の構造についてお話を致しましょう。海運関連政策というのは、主として公的セクターで実施され、運輸省が管轄下にあります PAJ—ジャマイカ港湾局、MAJ—海事局、カリビアン・マリタイム・インスティテュート—CMI を通して実施しています。また、民間セクターも活発で、ジャマイカ海事協会が中心になって、様々な活動を行っています。運輸省がそれを管轄しているわけですが、PAJ は港湾局法により創設された法人です。入港に際して全ての船舶の航行の安全を担保する公共埠頭に到着する物資の通関管理をする、それから、全国の全ての港湾施設の設置とその港湾施設と及び関連の活動の監督をしています。複数の港湾施設を所有しています。例えば、キングストン・コンテナターミナル、それから左の方にあります大型ヨットやブティック式クルーズ船が寄港しているポート・アントニオ・マリーナも所有しています。それから、サファランス・ウォーフ (Sufferance Wharves) という税関の管轄下にある港も数々あります。それから、ジャマイカ海事局、私が長を務めさせていただいていますが、法律で定められた独立した政府機関です。運輸公共事業省の管轄下にあるわけですが、船舶登録の管理、船員資格認定制度の規制、造船及び船舶の航行に関する安全面の規則、それから海上の安全と海洋汚染防止のための検査、海事訓練と安全基準の設定、それから船舶の座礁、あるいはまた事故のあった時の調査をしています。次は、カリビアン・マリタイム・インスティテュートについてお話をしたい

と思います。CMI もまた運輸省の管轄下にあるものですが、その名前をご覧くださいますとお分かりになりますように、この地域のセンター・オブ・エクサランスとして船員の教育に当たっているわけです。当インスティテュートにおいては、国内外で増え続ける有資格の船員に対する需要を満たすこと、陸・海・空の不可分な繋がりを探求し、様々な需要に応えること、海運分野を越えて複数の運輸・物流分野の需要に、分野横断的に応えることです。それから、ウエスト・インディーズ大学、ブリティッシュ・コロンビア工科大学、ノルウェー海運アカデミーなどとも密接に連携を行っています。次はジャマイカ海事協会についてですが、名前が与える印象とは異なり、船主の協会ではなく、組合です。職業組合です。しかし、完全に民間の組織で、民間の海運業界の組織全体を代表しています。日々の港湾労働者の供給と管理をしており、海員に替わって次のような仕事をしています。トレーニング、安全の担保、情報技術の活用、海運業界の港湾労働者の報酬の統一基準と額の設定等です。それと同時に非常に強力なロビー活動をしていますし、政府関係機関との連絡役も務めています。また、NVOCC といったような様々な機関との連絡役も務めています。それでは、海運事業の現状についてお話をします。ここでは、ジャマイカの海運事業について、その活動のレベルについてお話をさせていただきたいと思います。港湾、それから船舶の登録あるいはトレーニング、バンカリング、物流等が含まれていますが、ジャマイカの海運業界というのは、国内の船主というのは非常に少ないわけで、海外の船主がジャマイカに置籍し、国際的な事業を展開しています。ジャマイカには、しかしながらジャマイカ置籍船があり、グローバルに活動している船舶がたくさんあるわけです。港湾ですが、ジャマイカには非常に多く開発が進んだ海運インフラがあります。港湾は 14 個。このスライドをご覧くださいますと分かると思いますが、そのうちの 4 つはクルーズ船の港です。2010 年には 3,635 隻の船が入港し、2,800 万トンの貨物が 100

万人弱のクルーズ乗客船を取り扱いました。270万の人口ですから、100万人もの人がやって来るその影響については、よくお分かりいただけるのではないかと思います。キングストン港は、コンテナ・ターミナル、埠頭、税関港があり、全体の76.3%の船が寄港し、トン数で64.4%の貨物を取り扱っています。一般コンテナ貨物、ボーキサイト、アルミナ、ジプサム、石灰、砂糖、原油、それから石油製品、自動車などを扱っています。それから日本にたくさん輸入されているというコーヒーも、もちろん扱っています。キングストン港というのは、したがって最大の港で、コンテナ・ターミナルがあります。世界で63番目、TEUで2008年を見ますと、カリブ海においても3番目に大きい。と同時に、キングストン・ウォーブスという民間の企業が持っている施設があります。キングストンの貨物の40%ぐらいを取り扱っています。Ro-Ro、Lo-Lo船、それからバルク船などを取り扱っています。それと同時に、今、ほとんどが日本から来るものなのですが、自動車をカリブ海あるいはラテンアメリカ諸国向けとして、輸入しています。それから沿岸の港ですが、ジャマイカには沿岸港がいくつもあります。ボーキサイト、アルミナ、石膏その他を取り扱っている港です。それから海運分野のトレーニングですが、CMIにおいて2,000人以上のジャマイカ人、そして地域の船員にトレーニングを提供してきました。トルコなどからも、訓練を受けに来る人達があります。デッキの専門家、あるいは航海士、機関士等のトレーニングをしており、全世界の国際船に乗って活躍をしています。カリブ地域のそうした人材の需要を満たしているということです。この学校において行っているプログラムですが、STCW'95条約の専門家のプログラムがありますが、デッキ、機関士、オフィサーの訓練、それからSTCW'95のルールに従ったトレーニングもしています。GMDSS、LCHS、水先案内のようなものに合ったコースも提供しています。そして、資格認定の試験に関しては、海事局が全て行っています。またCMIにおいては、船舶物流のディ

プロマのプログラムも行っていきます。それから陸上ベースの海運業界、国際的な海運事業の管理、それから物流サプライ・チェーンの管理、クルーズ船の運航等に関するプログラムも行っていきます。もう一つ行っているのがバンカリングですが、エイジアン・バンカリングという会社が主に行っているもので、それから地元のペトロジヤム精油所が関与している。これは港に入ってくる原油の精製をやっているところです。それから、物流と自由貿易ゾーン、キングストン・ロジスティック・センターというのがあり、またキングストンとモンテゴベイにあるわけですが、この PAJ と ZIM・インテグレートッド・ SHIPPING・サービス、それからジャマイカ・フルーツ・アンド・SHIPPING・カンパニーが 2006 年から、コンテナ・ターミナルをジョイント・ベンチャーとして運用しています。バハマ、パナマ、ミノーという船がありますが、これは 2000 年にジャマイカの海事開発戦略の一部として始まったものです。そして国際的な海運コミュニティに対して、ジャマイカのマリタイム・プロファイルを高めるためのプラットフォームになっています。それからまた、投資のカタリストになっています。ジャマイカを最終的には SHIPPING・センターとして確立したいわけです。このレジストレーションですが、色々な形があります。恒久的なもの、一時的なもの、それから裸備船（Bare boat）として、あるいは建設中の船として、あるいはヨットとしての登録があります。法律はイギリスの慣習法に添ったものですが、オーナーシップ、レジストレーション共に近代的な動向に対応しています。それから、単純で安全なモーゲッジの記録が行われるようになっていきます。ジャマイカ船でなくても、あるいはジャマイカ企業としても、登録することが出来ます。登録は簡単です。面倒臭いことはありません。それから、キングストン、ドイツ、シンガポールにもオフィスがあり、オリジナルのドキュメントを受け取っています。それから、魅力的なインセンティブも提供しています。例えば、10 年以下の新しい船に対しては、登録料の

ディスカウントがあります。商船隊の登録もディスカウントがあります。それから10万トングロストン以上の客船、フリートとして登録された場合には特に減額されます。また、安全基準を満たしているものに対してはディスカウントがあります。それからジャマイカの船員を雇った場合もディスカウントがありますし、二重課税回避条約を幾つかの国と結んでいます。ノン・エクスクルーシブ・サーベイヤースというのが世界的にあり、技術部門においては、ジャマイカの船員が船に乗らなくてはならないというような要件もなく、調査をしています。そして、登録には1日24時間、1週間7日間、常に調査を受けることが出来ます。ポート・ステート・コントロールの当局としても、カリブ海ではナンバーワンのものであります。フル・サービスのオフィスがドイツのブレーメン、それからシンガポールにあり、日本を含めてアジアに対応しているところです。それから、地域あるいは国際的な航海の安全というものが、非常に重要だと思います。国際的な規則というのは、きちんと守られなくては行けません。そしてまた、船員の労働条件を改善し、汚染を回避しなければいけません。これは、IMOの条約に入っているわけですが、76年以来、私共は活動してきました。STWサブ・コミッティの委員長として9年間務めましたし、IMOの委員会の、日本の吉田さんから受け継いだお役目を第一委員会で務めています。それから、IMOのSTCW、コンピテント・パーソンスのチームにもメンバーが入っています。それからまた、技術的なアシスタントをカリブ海の諸国に提供し、地域のリード・パートナーとしてグローバラスト・パートナーシップ・プロジェクトに関与しています。また、政府に対して、海事政策のアドバイスをしています。さて、今後のことですが、政府におきましては、我が国のポテンシャルを考え、経済的な活性化、そして雇用の創出のために政策を実施しています。国際的な海運業界において、リードしていくこと。ジャマイカの戦略的なロケーションというのは、アジアと南北アメリカをパナマ運河で繋ぐ位置にあり、

ジャマイカが港湾サービス等のサービスを提供する上で競争力を持つということです。他の国と比べて、我が国の位置からして様々なサービスを船舶が航路から大きく外れることなく、提供することが出来ます。パナマ運河の拡張工事が終了間近になっており、カリブ海は今や更に中心的な役割を担う、より大量の貨物の通過が可能になります。専門家は皆、次のようなことを言っています。つまり、カリブ海の中継輸送地のハブとして、その役割を大幅に増大することです。いわゆるカリブの三角地帯と言われるものがありますが、それはパナマを含む大半の大規模港湾が戦略的位置にあるので、我々の競争力は増していくと考えています。アメリカの東部と湾岸地帯の港湾は、ドラフトが制約されているために、浚渫や改造が必要になると思います。場合によっては、橋もスパンが小さすぎるし、低いということです。しかし大型船が、この地域に既にやって来ています。2月のことですが、ZIM Antwerpが入ってきました。10,000 TEUの船ですが、このパイチャートを見ただけですと分かりますように、大きな船がどんどん造られています。18,000トンの船が今、造られようとしているところですので、それに対応することが出来なければなりません。では、どうしたらいいのかということになるわけですが、キングストンのドラフトは現在15mですが、まもなく16mになります。パナマ運河の拡張後は更に深くなり、そして更に、拡張する予定です。12,500 TEU以上の船舶に対応出来るようになりたい。一年間に、キングストンで520万TEUに対応出来るようにしたいと考えています。また、近代化の政策の一部として、キングストン・ターミナルの民営化というものも考えられています。もちろんジャマイカは、クルーズ船の目的地としても最も人気があるところです。トロフィーもたくさん集めています。今後ともそれが続くだろうと考えられています。先ほどお話がありましたように、私共では、ジャマイカにはこうした船舶を受け入れるための港が造られています。ジャマイカの港湾当局においては、小さい船は受け

入れ始めているのですが、大型の船を 3 月までには受け入れ始めると
思います。それから、オーチョ・リオス (Ocho Rios) の港も改善
されています。カーニバル・クルーズ・ラインとの合弁で、ジャマ
イカの南の方の港を開発することになっています。さて、ロジステ
ィックス、物流のお話ですが、ティンソン・ペン・ロジスティック・
センターというのがあります。今、開発をしているところで、物流
のハブになります。製造業・展示施設・ホテルなどが出来ます。国
内外からのオペレータから荷物を受け取って、それに付加価値を付
けて輸出することになっています。キングストン・ポートはこの地
域にあるわけですが、ここでご覧いただいて分かりますように、2014
年までには国際的な中継地のハブになります。ジャマイカという地
理的な要点から考えて、様々なサービスをマルチのモードで提供す
ることが予定されています。2 つの経済ゾーンがあるわけですが、
既に土地を購入しています。1 つはヴァーナム・フィールドといわ
れるところですが、これは航空機のメンテナンスの中心地になりま
す。それから海の荷物、航空貨物のディストリビューション・セン
ター、それから倉庫群になります。ジャマイカの SHIPPING・アソ
シエーションが主催することになっているマリタイム・コミュニテ
ィー・システムというものも造られることになっています。コンピ
ューターなども導入され、今年末から来年にかけて完成される予
定です。更に将来の予測ですが、船員教育というのがあります。同
じ海運業界の仲間として、皆様は今後数年間に亘って、世界的な需
要を満たすための人材確保がいかに難しく、いかに重要なことかは
お分かりになっていらっしゃると思います。私共は、船員教育生徒
数を三倍増にしたいと考えています。これまでの卒業生は大変評判
が良いです。皆様方のようなパートナーの船主の方々と協力をして、
業界の人材ニーズを満たしていければと考えています。それからま
た、日本政府の方からもご支援を頂きたいと思っています。航海学、
機関、それから STCW のトレーニング等、CMI でトレーニングを行

う上での講師をお送りいただければと思います。さて、バンカリングなのですが、需要が供給を上回っており、市場の需要を満たすべく、政府はこの分野の活動を活発化させていきたいと思っています。ファースト・ステージのオペレーション、20,000 TEU の船舶に対応出来るというドライ・ドックもあります。これを更に拡張していくことを考えています。それから、 SHIPPING・センターというのがあります。これに関しては、英連邦事務局ではつい先頃、政府に替わってこれまでお話しした海事事業の更なる開発のために必要な、法律的な枠組みを特定する目的で調査を行いました。最終的にはジャマイカを、規模はともかくとして、出来ればシンガポール港と同等の海運センターへと育て上げることが目標になっています。また、公的セクターの合理化プログラムを実施しています。そして、もちろんこのジャマイカを金融サービスセンターとしたいと考えています。ジャマイカは他の地域の国のように、海外統治領ではありません。金融サービスを拡張・進化させることで、大きい便益をもたらせるだろうと考えて、IFC 国際金融センターの市場活動を監視する規制機関を制定するための法律を作りました。ジャマイカは、クルーズ船、シップブローカリング、コンテナの修理、バンカリング、ファイナンス、それから保険等々の分野においても様々な活用を促進していきたいと考えています。以上です。ありがとうございました。