

【カスティージョ氏】 ありがとうございます。駐日パナマ大使、ホルヘ・コスモス大使、そしてまた松尾日本海事センター会長、井手国土交通省海事局長、宮原日本船主協会会長、バハマそしてジャマイカの方々の同僚の方々、私の方からあまり時間がありませんので、短めにここで簡単にパナマでの最近の状況についてお話したいと思います。私共の経済の発展を支えているこの業界について、少しお話していきたいと思えます。さて、私の方からお話するのは、まずこの船舶登録です。これがまず一つパナマとしては、非常に関心の高いところではあります。そのあと、パナマ運河の拡張についてお話したいと思います。そしてもし時間が許せば、少しパナマの港湾についてお話をし、投資の可能性について色々とお話をしていきたいと思っています。近い将来予定されています投資等について、お話出来ればと思っています。ご存知の通り、私はアルフォンソ・カスティージョと申します。私共は 8,000 隻の籍を持っていますし、必ずや規制上の問題、それぞれの条件、様々な機関におけるこういった問題に対応出来るようにしなくてはなりません。商業的な責任もあります。同時にまた、登録としての商業的な責任も担っていますので、背景についてお話をしたいと思えます。さて、このオープン・レジストリーに関してですが、オープン・レジストリーというのは、船主の国籍、例えば日本といったような国々が異なる国に登録するという事で、そこには幾つかの有意点があります。1950 年代から使われてきた言葉ですが、登録された国を表すための旗があります。今好まれているのがパナマであります。パナマが旗国となっています。何故このようなことがあるのか。これは UNCLOS (国連海洋法条約)、よくご存知の 91 条に書かれている要件を見れば、お分かりになると思えます。いずれの船舶にも、国籍を持つことを求めています。その背景ですが、まず、もう少しオープン・レジストリーについてお話ししたいと思います。世界の商船はトン数でいうと、このうち半

分以上が便宜置籍船となっています。「便宜置籍」という言葉が気に入らないので、オープン・レジストリーという言葉を使います。何故これが有利なのかというと、バハマの方々もおっしゃっていましたが、税法上の優遇策があるからです。また船上で働く乗組員にも柔軟性があります。したがって、オープン・レジストリーの支持者は、自分達の商業的モデルに合った考えを作って登録をすることが一番良い、という考え方を持っています。パナマはそういったわけで、何故有利であるかですが、まずパナマは80年以上の経験を持っています。こういったことを80年以上やってきました。そして必ずや、船主の権利、またその船舶の運営がきちんと出来るようにしています。ベテランの人、ベテランの法律家が仕事に当たっています。それからまた船主、船員はいかなる国籍でも問題ありません。トン、重量の要件はありませんし、また船齢に関しても、船舶の種類に関しても制限はありません。ですので、私達は、例えばとても古い船でもきちんと保守・整備されていれば、何の問題もないと思っています。また各地にオフィスを持っています。日本、ギリシャ、パナマに於いてはテクニカル・オフィスを設けています。こういったところでは、技術的な問題に対応しています。一年ぐらい前になるとと思いますが、私達は東京のオフィスを立ち上げました。日本の市場が必ずやきちんと皆さんのニーズに対応し、そしてタイムリーに同じ時間帯で、対応出来るようにと考えました。申し上げた通り、今現在60を越えるこのような商船の領事館代表があります。私達、パナマは何故違うかということ、どこの登録であっても、例えば色々な登録所がありますが、必ずそれを扱っている国、例えば初歩的・技術的な問題は、皆さんと同じ場所、同じ時間帯で対応している、というのが大きいと思います。それからまた色々な場所で、世界中各地に色々な問題がある、ということになると当然のことながら、他の国と船員がきちんと訓練を受け、万が一の緊急時や事故が起きた

場合、パナマが例えば収監するということは、決して望ましいと思
っていませんので、そういった際にきちんと対応出来るようにしな
いといけないと思っています。例えば、国だけが外交的な手段にお
いて問題が解決出来るというような事態も発生します。ですので、
特に海賊、事故の問題があるだけに、こういったことは重要だと思
いますし、また特別にチャーターレジストリーがあります。また
2008年に施行された商船法があります。その基に新しいインセンテ
ィブが導入されましたし、ISO9001:2000の認証を受けていますし、
IMOの監査を2008年に受けています。

さて、重要なことは、私達はIMOにおいて、世界の商船の占めてい
る、そしてまた、IMOに対する貢献の22%を占めているということ
を自負しています。先ほども話が出たばかりですが、私達はIMOに
対し、国が自主的に監査を受けることとしました。2008年12月、
パナマの海事当局に対し、その他関連する部門、IMOの加盟国とし
てきちんと義務を果たしているどうかの監査がありました。結果は
良かったと思います。というのは、ルールに反するような、規定に
反するようなことはありませんでした。しかし、この監査の結果、
国、その他関連団体が更なる改善を図ることにつながっていると思
います。例えば、国際規制を国内の規制にいかに反映させるかとい
う点で改善がみられたと思っています。さて、ISO9001:2000、こ
れは私達Lloyd's Register Quality Assurance LRQAによって認証
されたものであります。ですから、私達に対し求められた場合、必
ずやそれが満たせるということが、これによっても裏づけられると
思います。この登録が増えているということですが、このLloyd's
のデータベース、パナマのデータベースと多少違いますが、私達は
約8,899隻の登録船舶があります。その内の幾つかはこのLloyd's
の方の計算には入っていないものもあるかも知れません。この私達
のデータによる8,899隻、これは例えば、Lloyd'sが含めていない船

船などがありますが、2010年5月から9月にかけて、1,002隻がパナマ船籍となっています。なぜ、このグラフが上がって下がっているかの話を少ししたいと思います。2006年から7年にかけて、登録が非常に急速に増えました。数という意味でもトン数においても、かなり急増しました。ところが、2008年になりまして、これはある特殊な種類、ヨーロッパとアフリカの間の船舶、これが海賊の問題に直面していることが分かりました。私達はそこで何をしたかと言いますと、幾つかの措置をとり、こういったこの数字が伸び続けるようにしたいと思いました。特に総トン数において伸びていきたいと思っていました。同時に私達はこういった種類の船舶を登録させるかに関しては慎重になり、私達がブラックリスト等に乗らないように、そして海賊問題を抱え込まないようにしようと考えました。さて、トン数に関してですが、先ほどのグラフで見ますと、多少船舶の数こそ減っていますが、このグラフを見て頂くと、総トン数においては、かなり増えています。というのは、今取り消されているものがあります。例えば船齢20年といったようなものがあります。新しい総トン数の大きいものが増えてきています。トン数を増やし、船齢の若い船が増えている中で、基準が上がってきていると言えるでしょう。内訳ですが、完全に正確でないにせよ、把握できると思います。主なものはパナマ、リベリア、バハマ、そしてマーシャル諸島、香港、中国、シンガポールと言ったところがあります。パナマはそういった中で常に一番になっています。その船舶数ならびにトン数、いずれにおいてもナンバー1です。さて、これをどのように達成しているかですが、わが国としては共通のビジョンがあります。必ずや、GDPの21%~23%が海運に関連しているだけに、我々パナマにとっては極めてこの分野は重要であります。どの政権であってもそうです。新しい法律57号という商船法が2008年に施行されました。この中で幾つかの新たな体制が導入されています。例え

ば、新しい船舶に関しての 6 割のディスカウントとか、船齢 5 年未満のパナマ商船に関しては登録のディスカウントがありますし、さまざまなディスカウントが今導入されていますが、ディスカウントのパーセンテージは船齢において変わってきます。それから、移動式海洋掘削装置のディスカウントがありますし、特に今現在出来るだけ軽い船舶の登録ディスカウントなどを考えています。Lay-Up Registry などにおいても、新しい措置が導入されています。このグラフに出ていないものを幾つかあるのですが、これもまた重要な点だと思いますが、例えば、新しい船舶、NOx、SOx の排出量の規制、これも私達は法律の中に組み込み、船主に対して、特に船舶の取り扱いにおいて、排出量を抑えているといったことに関して、インセンティブをしたいと思います。特に汚染というところが重要であると思います。2 年前になると思いますが、オンラインでの登録というのを導入しました。全てオンラインで、インターネットで出来るようにするという事にしました。また、公開キー(public key)を使って、システムとインタラクトし、さまざまなパナマの事務所、ないしはその他の所と手続きをとることが出来ます。そして追跡可能になっています。ですから、例えば、登録手続きをとった場合、所要時間がどのくらいかかるかを追跡することも可能です。それからもう 1 つは、一時的に登録をするといったような場合の特別な措置もあります。全ての船舶、全ての国、全ての行政においていろいろな課題があります。私達が抱えているものはバハマ、ジャマイカと共通するものが多いと思います。業界共通なものもあると思います。最初の 2 つのプレゼンテーションの日本人お二人、国土交通省、日本船主協会のお話を伺っていて共通すると思ったのが、海賊の問題であります。これは皆様も懸念されていると思います。また同時に、バラスト水管理条約、海上労働条約など、こういったものに関してはいろいろ議論が戦わされています。こういった問題

が今後発生しないようにと思っています。私達は船主協会の方々と一緒になって、そういった問題、全て我々の条約の中に組み込まれ、そしてまた、ポート・ステイト・コントロールを行うに当たってはきちんと問題に対応できるようにしたいと思っています。こういった基準、例えば、新しい基準などは世界に大きなインパクトをもたらすと思いますし、EUの規制、これもまた全ての管轄区において、重要だと思っています。船主は単に国内、国際的規制に対応するだけでなく、共通のルール、また船舶の航行する場所によっても、いろいろなルールがあります。船主は国際的なルール、規制を遵守しなくてははいけません。国内のそれに遵守しなくてははいけません。加えてさらに、ローカルな規制、世界に於ける一方的な措置によってとるものもありますので、そういったものにも遵守しなくてははいけないということが非常に難しいと思いますし、LRIT（長距離航行識別システム）というものがあります。ソマリヤとか、その周辺において入る際には事前に報告し、海賊に攻撃を受けないように配慮しなくてはなりません。それから、新しいマーケティング戦略などをとるようにしています。それはウェブサイトなどを使ってです。さて、このグラフを見て頂きますと、これは先程お見せしたものと非常に似ておりますが、ここでは船舶の数の増加が2004年以降、急激に見られております。先程の話にもありましたように、いろいろな解釈はあるでしょうが、成長が続いていることは事実です。一方で、ビジネスのやり方、統計、Paris MOUなどを踏まえて解釈すべきだと思います。例えば2年前、このParis MOUのブラックリストに載りました。その翌年、私達はグレー・リストから外されることになりましたが、大変嬉しいことに、私達は、今はParis MOUホワイト・リストに掲載されています。もう1つご存知かと思いますが、Paris MOUは先週オペレーターの中で、そのホワイト・リストに掲載され、同時にIMOの監査に合格したものに対する非常に高い評価をしよ

うとしています。私達はこの Paris MOU などに関して、皆様に 7 月に情報が提供できると思います。船主 IMO における会議があり、そこで Paris MOU の事務局とずいぶん長い時間を掛けて話をしました。そして、ここにお見せしているこの数字が非常に正確であることを確認しています。2008 年に私達がさまざまな措置をとった結果、このような拘留率が大きく下がっています。そのことから分かるように、私達は今ホワイト・リストに掲載されています。だからと言って、このグラフが、検査が増え、船舶が増え、従って、拘留される可能性が高くなっているということを意味しています。こういった大半の NKK、船級機関ですけれども、パナマに先週行きて、パナマと一緒に、総トン数、NKK の識別協会がパナマに非常に重点を置いているということがよく分かると思います。この検査、拘留の話をしたが、Paris MOU が使っているフォーミュラについて考えて場合、私達はホワイト・リミットにギャップがあり、そして私達は十分ホワイト・リストに掲載できるだけの余地がある、余力があることがお分かり頂けると思います。さて、東京 MOU の方ですが、これもまた重要ですが、非常にこれは正確だと思いますが、ここでもまた下がってきております。6 月、7 月にピークがあるのですが、これは集中的にキャンペーンを行った時期です。その後、数が減ってきています。依然としてホワイト・リストの範囲内に収まっているということで、今現在も変わりません。さて、お話を改めて、ここでパナマ運河の拡張について少しお話したいと思いますが、細かいことについてお話する時間はないと思います。ただ、次のようなことをまず申し上げたいと思います。ご存知の通り、パナマ運河は貨物の移動、航海航路としては非常に重要な部分を占めています。このルートを通じて釜山、上海、深圳、香港、シンガポール、ロサンゼルス、キングストン、それから、ロッテルダム、ハンブルク、ドバイ、アルジェなどがあります。どれくらいの

ルートがあるか、どれくらいの船がここを通行しているかということですが、これを見て頂けると如何に多いかが分かると思います。

860 くらいの港からのルートがここに 있습니다。いずれもパナマ運河を通過していますので、私達の国はこの運河を拡張することとしました。そういったニーズが業界側にあるということが分かっています。これだけ多くの利用者がある、特に大型船が通る中で効率性が求められていると思います。私達はさまざまな組織に対して、運河の拡張について検討して頂き、それが最終的な排出量の削減にもつながるということを申しました。この結果、通過する貨物量が今後増えていくであろうと思っています。パナマ運河の主なクライアントは、ここに書いてある通りであります。登録をしているということではありませんが、これらが主な私達パナマ運河のクライアントであると位置付けています。さて、どういった製品がパナマ運河を通るか。穀物、コンテナ、石油であります。コンテナに関してですが、この前のスライドにもありましたが、私達には中継センターがあります。必ずしも全て、パナマ運河を通過するというものではありません。例えば、太平洋側に来て、そしてそこで荷物、コンテナを、鉄道を通じて太平洋側ないしは逆サイドへと輸送することもあります。私達、石油、コンテナを通じてやっていますが、スエズも石油輸送をしています。2014年に拡張工事が完成される予定であります。そして数週間前、現地を見て参りました。予定通り工事は進んでいます。予算内で進んでいます。Post-Panamax Locks でやりますが、新しい太平洋のアクセス・チャンネルになりますし、また更に、このチャンネルの改善が見られると思います。どうやってこれが実現できるのでしょうか。新しい水門、閘門を太平洋側、大西洋側に設けます。そして、それぞれ節水型の閘門となります。3つに区分けされていますが、横から水が充填され、投棄されることとなります。このローリング・ゲイトですが、後でご説明いたします。今の

ような閘門開き式ではなく、横の引き戸式の方が効率的であります。この門室ですけれども、これは全長 427m、幅 55m、深さ 18.3mで、節水型の技術を使っています。それによって閘門、水門での 60%の節水になります。また、各仕切りのスペースは大体 70mの幅、深さ 5.5mであり、各水門ごとの水使用量は、通行ごとに 7%少なくなるでしょう。これが絵であります。皆様も既にご覧になった方も多いと思いますが、そうでない方もいらっしゃると思いますが、こういった Chamber があります。この門室、これは太平洋側も大西洋側もそうですが、ここで水がこちら側からリサイクルされます。この水門の何キロか離れたところでリサイクルされる仕組みになっています。もう少し絵で説明したいと思いますが、いろいろな大きさの船舶が通ると申しましたが、この絵を見て頂きたいと思いますが、今現在の閘門。これが上にあります。そして新しいものが右側にあるものですが、もう既に Over-Panamax 型コンテナ船が今現在運航され、ないしは発注されています。私達がなぜこちらのサイズを求めたかと言いますと、私達が今扱っている市場は、このような大型船が中心です。私達のこの新しいここよりも、更にもう少し大きなものすら出てきています。パナマ運河の 2010 年の所得ですが、全部合わせて 14 億 8,210 万ドルに相当します。2009 年の所得は 14 億 3,820 万ドルでした。また、2008 年は 13 億 1,750 万ドルでありました。さて、ドライバルクが中でも昨年もっとも大きな比重を占めています。他のセグメントも増えています。石油、一般貨物は世界の景気が改善する中で増えてきています。さて、パナマの港湾の話をしたしたいと思います。今、主として、4 つの主要港湾があります。ここは貨物、国際的な貨物輸送の港湾として使われています。Balboa がありますが、これがシンガポールの港湾当局にゆだねられております。なぜ、私達がこういったところを四角で示すかというと、今 3 つの Chamber があって、今パナマ船を造船しています。これは、もっと

今後、太平洋にある唯一の造船所となります。大西洋側にありますが、戦略的な理由から、この造船所がパナマの物流において重要な意味を持ちます。また、コンテナターミナル開発においてもまもなく国際入札が行われます。Panama Ports Co.が担当しております。現在のターミナル規模は、Balboa と Cristobal の間、250 万 TEU になっています。投資額は、政府との妥協の中で、100 万ドルの投資となります。月 100 万ドルです。また、マンザニロコンテナターミナルは、既に 3 億ドルを投資しており、ここがターミナルとしては、非常に大きなものとなっています。45 万 TEU を保管する、そしてまた、年間 90 万のコンテナのトランシップを行い、ターミナルの中には、COSCO と EVERGREEN 専用のコンテナターミナル CCT というものがあります。ここは 30 万のコンテナだけを動かしており、このグラフには絵には表れておりません。また、Colon 港では、コンテナターミナルとは別に、石油タンクを作り、大西洋側では不足している石油供給基地として、太平洋並みのものを大西洋に実現しようと考えています。これら 3 つの港がコンテナの動き、またさまざま貨物の動きを扱っています。これらの港はコンテナターミナルだけではなく、バルク船用バースを持っています。例えば、鉄鋼石と石油製品用もあります。

さらにクルーズ船誘致のために、パナマでは 7 年前、Royal Caribbean International 社と一緒にプロジェクトをスタートしました。Colon 2000 という港を作りました。これは乗客で降りたい、ないしはパナマ運河を通過したいというクルーズ観光客用の港です。この港は大西洋側にありますが、ハイシーズンの場合、クルーズ船は私達の経済に大きな恩恵をもたらします。その乗客の人達が一旦降りて、パナマで時間を過ごすという意味で、大きな収入になっています。

以上を持ちまして、私のパナマの最新情報について、講演を終えた

いと思います。皆様、ご清聴に感謝申し上げます。