

# 日刊海事通信

発行所・日刊海事通信社  
<http://www.kajitsushin.jp>

本社 〒105-0003 東京都港区西新橋3-23-6(白川ビル4階) 電話(03)3432-4766 FAX(03)3432-4772  
支局 〒650-0023 神戸市中央区栄町通1-2-1(建栄ビル6階) 電話(078)331-0988 FAX(078)331-0959  
◇日刊但し土曜・日曜・祝日ヲ除ク ◇購読料1ヵ月14,700円(税込)◇昭和25年5月1日第三種郵便物認可

〈本日の紙面より〉

## 《特集》インタビュー 最大船籍国としてマーケットと条約の均衡保つ ディアス・駐日パナマ大使に聞く

駐日パナマ共和国大使館のリッテル・ディアス特命全権大使は本紙取材に応じ、パナマ籍船の航行安全の方針やパナマ運河拡張後の日本船社による利用に対する期待などを語った。最大船籍国として「マーケットと国際規則の均衡を保つことに貢献したい」と条約に対するスタンスを強調した。..... 4

- ◇商船三井、コンテナ船の新型風防を開発  
既存船に設置、約2%のCO<sub>2</sub>削減効果 ..... 8
- ◇J B I C、大島建造の64型多目的バルカー4隻で協調融資  
星港IMC向け ..... 7
- ◇7月の自動車生産、前年比5.9%減の84.2万台  
13カ月連続で前年割れ ..... 11



**NAKASHIMA**  
We Go Beyond

新製品

限界小翼面積とNHV技術の融合

**NonHubVortex**

# NHV

**ナカシマプロペラ株式会社**

〒709-0625 岡山市東区上道北方688-1  
Tel (086) 279-5111 Fax (086) 279-3107

## 《特集》インタビュー

### 最大船籍国としてマーケットと条約の均衡保つ

#### ディアス・駐日パナマ大使に聞く

駐日パナマ共和国大使館のリッテル・ディアス特命全権大使はこのほど、本紙取材に応じ、パナマ籍船の航行安全の方針やパナマ運河拡張後の日本船社による利用に対する期待などを語った。続々と増える国際条約に関しては最大船籍国として発効に大きな影響力を有していることから、「条約は国の経済を発展させるものであって、経済成長を締め付けたり停止させるものであってはならない。責任ある船籍として、マーケットと国際規則の均衡を保つことに貢献していきたい」とのスタンスを強調した。

#### 〔日本海運と直接コンタクト〕

ーパナマ大使館の海事分野での取り組みは。

「パナマ大使館は日本におけるパナマの代表機関。日本でのパナマの外交活動の拠点で、ビザの発給や日本での自国民の保護といった領事サービス、広報・文化交流活動、情報収集活動などの業務を担っている。海事分野ではパナマ運河庁、パナマ海事庁とともに、海事当局やさまざまな業界団体と直接コンタクトをとり、意見交換するようにしている。日本の最高海事当局である国土交通省との間では、昨年11月に日本・パナマ海事政策対話を初めて設けた。日本船主協会とも直接意見交換させていただいている。こうした情報は大使館ホームページやフェイスブックなどでも発信している」

「日本・パナマ海事政策対話を通し、日本政府との結びつきが強くなった。国交省海事局のいろいろな部署と以前より緊密な意見交換ができるようになった。この結びつきはパナマ運河の拡張完了が来年に迫る中で、一層強まっていく流れにあるだろう。7月20日に開催されたIMO世界海の日パラレルイベントの昼食会で太田国土交通大臣と同席したが、主にLNG輸送



において運河の拡張に高い期待を寄せているとの話を伺ったところだ」

#### 〔ディスカウントで船主サポート〕

ーパナマ籍の登録隻数、利点は。

「パナマ籍船は世界に約8500隻あり、パナマ海事庁が管理している。これは世界全体の船舶の19.3%に相当する。パナマ籍船の登録の20%が日本船主によるものだ。日本商船隊の中でパナマ籍船は70%を占めている」

「良質な船籍サービスを提供するため、全世界に60以上の領事館オフィスを設けているほか、『セグマル』という通称で知られているパナマ海事庁の安全部門のオフィスを世界の主要都市に構えている。セグマルオフィスの本部はパナ

マ。5月には今治にも新設した。そのほか、ニューヨーク、ギリシャ、トルコ、シンガポール、韓国、東京などにある」

「登録の利点は、全世界の領事館、セグマルオフィスから各国・各地域で必要なサービスを受けることができるということだ。船が止まらないのと同様に、パナマは24時間・週7日・365日サービスを提供するとのポリシーを打ち出している」

「また、積極的な料金のディスカウントも利点に挙げられる。よりよいスタンダードに基づいて建造されるパナマ籍の新造船を増やすために実施している。また、時間が経ったとはいえ、リーマンショックによる被害は大きく未だに影響が残っている。パナマは船主が経済的に困難な時には積極的にサポートする方針だ。ディスカウントもこの政策の一環だ」

「具体的には、従来の割引制度に加え、追加のディスカウントを実施していることだ。登録初年度の登録料と年次税(Annual Tax)については新造船で最大100%に近いディスカウントが受けられる。トン数、起工年(Keel Laid)に応じて割引率は異なるが、他の船籍からの転籍についてもディスカウントが受けられる。その他、『同一経済グループ』に属する船主に対し隻数、トン数に応じて多種多様なディスカウントを設けているし、環境に配慮したエコ船『グリーンベッセル』に該当する船舶に対しては、さらなるインセンティブを用意している。グリーンベッセルの代表例は、LNG燃料船やソーラーパネル搭載船、20年以降に本格的に進出してくる風力を使って起動する船などだ」

### 〔現地事務所でサービスの“質”を向上〕

—今治事務所がオープンしたが、登録目標は。

「現在、今治市の船籍マーケットを調査しており、前述のディスカウントの効果もみてから、具体的な数値目標を打ち出したい。それにはもう少し時間を要するだろう」

「今治に根差した地域密着型のサービスを提供したい。また、パナマ籍への興味・関心の醸成につながることも期待している」

「パナマ籍船の登録が大幅に増え、その分多くのテクニカルオフィスが必要となった。世界規模でパナマ籍船のサービスを向上させるという政策に基づき、セグマル今治事務所を開設した。同政策の一環で、トルコにも事務所を開設したし、新たな国への進出も検討している。世界に便宜置籍国(FOC)は数多くあるが、実施している業務はみな同じ。提供しているサービスにこそ違いがある。パナマは迅速で効果的な対応など、サービスの質の向上に努めている」

—他の船籍との競争へのスタンスは。

「我々は他の船籍よりも顧客にとってよりメリットのある船籍でありたいと思っている。競争自体はより効果的なサービスを生み出すことにつながり、船主にとっても良いものだ。しかし、海事の世界ではビジネス以上に船舶の安全、保安が最優先事項であると考えている。例えば、安い料金を実現できても、その船籍が一定のスタンダードになれば、遠洋でアクシデントが起きた場合、かえって非常に高くつくことになる。我々は本船、船員の安全が最も重要と考えている」 その船籍は

—安全運航を実現した具体的なエピソードは。

「昨年9月公海上で、日本船主保有のパナマ籍船と漁船との衝突事故が発生した。その際、漁船が沈没の危機に陥り、人命を優先する観点

から漁船のクルーを本船へと迎え入れたのだが、船内で賠償金をめぐり相手方クルーが暴徒化した。時間が経過してもクルーらは下船せず、本船はパナマ海事庁に救済を求めた。パナマ海事庁は24時間いつでも対応する旨を伝え、万一の状況に備える態勢を直ちに敷いた。加えて、在東京パナマ領事館は海上保安庁と連絡を取り、巡視船艇による監視のサポートを依頼した。当初、海保庁は日本籍船ではなく、日本人船員が不在の本船に対し、監視などの対応は不可能とのスタンスであったが、パナマ海事庁が間に入ることで事態の推移を見守り必要に応じて対応することに同意いただいた。この事件は大きな問題なく解決し、一連の措置について後日、船主からは『迅速な対応で安心感を得られた』と感謝の言葉が寄せられた」

「パナマ籍船にトラブルが発生した際、パナマ海事庁は船と船員を守るために具体的な安全対応を素早く実施した。領事館、セグマルはいつでも船主、船長、乗組員に寄り添いサービスを提供する。登録船は8500隻と世界第1位の船籍で大きなボリュームを抱えながらも世界的なスタンダードに従い、オペレーションしている。東京MOU、パリMOU、米国沿岸警備隊(USCG)など各PSCの地域協力のホワイトリストに掲載されていることは、パナマがグローバルスタンダードを満たしている一番の証拠」

「引き続き安全運航を実現するため、前述の国交省との対話を設けた。こうした当局との対話はアジアパシフィックの各国にまで広げていく。パナマ籍船が運航する全エリアで安全を維持し、万一の事態が発生した際には迅速に対処できるよう備えておく必要がある」

### 〔ナイロビ条約の加盟プロセスへ〕

—4月に発効したナイロビ国際条約(海難残骸物除去条約)では、証書発給代行国を英国、パラオ、クック諸島の3カ国に実質的に限定したが、その意図は。

「3カ国に限定したのではなく、あくまでこれらの国からの証書の取得を推奨したというのが正確な表現だ。本条約では、未加盟国の証書発給は加盟国であればどの国でも代行可能と謳われている。もちろん、パナマ籍船のオーナーもこれら3カ国以外から証書を取得することは可能だ。我々はこれら3カ国と緊密な関係を持っているので、強く推奨したのだ」

「3カ国を推奨する旨を発表した当初、日本船主からの証書発給申請は英国に集中した。そこでセグマル東京では証書を申請してから1カ月間は、手元に証書がなくても本船の運航は可能となるレターを出した。この措置により円滑運航が阻害されることはなかった。現在パナマも本条約の加盟プロセスに入っている。パナマ自身による証書発給は近々速やかに開始されるだろう。(※この記事の中の大使の発言はインタビュー当時のもの。その後パナマは15年8月18日にナイロビ国際条約に批准した。同条約はパナマに対し15年11月18日より発効となる)」

—さまざまな国際条約へのスタンスは。

「パナマは経済と国際規則の均衡というものを非常に重視している。1つの条約に批准する際、当該条約がもたらす海事産業と船主経済へのインパクトを十分調査している。パナマはIMOの中で主要海運国に位置づけられる『カテゴリーA』に属し、トン数を多く抱えているため発効への影響が大きい。いかなる条約の批准に際しても、国際規則と市場のバランスを十分考えなくてはいけない立場にある。世界のスタ

ンダードを保ちつつ、海事産業の成長を目指す」

「避けなくてはいけないのは、それぞれの国の経済を破壊してしまうようなあまりに多くの規則が乱立することだ。条約は産業にとって、追加の税金のようになってしまう側面があり、産業を発展させるのではなく、むしろ締め付けてしまう可能性がある。パナマが目指しているのは市場と国際規則の均衡を保つことであると重ねて申し上げたい」

「自身の船舶をどの旗国に登録するか、日本船主には注意深くみてほしい。なぜならそれは、海事産業の発展を妨げるような規則を増やす旗国を選択するのか、もしくはパナマのように産業の成長とともにグローバルスタンダードを作ろうとする旗国を選択するのか、ということの意味しているからだ」

〔供用開始に向けハード整備〕

—パナマ運河の工事の進捗および日本船社利用への期待感は。

「来年4月からの供用開始に向け、拡張工事が順調に進められている。拡張後にはパナマ運河を通る船舶に新たなサービスを提供するため、LNGターミナルとコンテナターミナルの整備も検討されている。LNGターミナルの整備は現在、着手に向け調査中。コンテナターミナルは太平洋側に2つ建設する予定。1つは300万TEU、もう1つは200万TEUの計500万TEUに対応できるようにする」

「拡張後は利用船舶が増え、船の修理や燃料供給などより多くのサービスが必要となるだろう」

(聞き手：鈴木隆史)

## J B I C、大島建造の64型多目的バルカー4隻で協調融資

### 星港 I M C 向け

国際協力銀行(J B I C)はきょう4日、シンガポール系海運大手 I M C ホールディングス・リミテッド・グループとの間で、多目的バルカー計4隻の購入資金として、船舶輸出バイヤーズ・クレジットの貸付契約を締結する。

本融資は、シティバンク銀行(幹事行)及びビー・エヌ・ピー・パリバ銀行東京支店との協調融資で、協調融資総額は計1億2000万ドル。

J B I C 分の融資金額は計6000万ドル。

民間金融機関の融資に対しては日本貿易保険(N E X I)による保険がそれぞれ付保される。

I M C はシンガポールを拠点とする、バル

カー及びケミカルタンカー等を中心に保有・運航するアジア屈指の総合海運オペレーター。

本融資は、I M C が、大島造船所により建造される6万4400重量トン型2隻及び6万4300重量トン型2隻の計4隻の多目的バルカーを購入する資金に充てられる。

J B I C は、今後も日本の公的金融機関として、日本造船工業会等とも連携しつつ、様々な金融手法を活用した案件形成やリスクテイク機能等を通じて、国内造船所建造船舶の輸出を金融面から支援していくとしている。