

33 カ国リレー通信

<第 19 回 パナマ>

“Crossroads of the World” パナマの変貌と発展

設楽 知靖

変化の始動期に駐在して

筆者は 1976 年から 1988 年まで 12 年余にわたりパナマに駐在し、ワールドワイド・オペレーションを経験した。2012 年 3 月、6 年ぶりに訪問の機会を得たので現状を報告することとしたい。

パナマは 1903 年の独立時、「米・パナマ運河条約」により、その領土内に水源を含む運河航路中心より幅 15 キロを永久租借地とされ、米国の統治下におかれた。その租借地の返還を求めることは、以来パナマの悲願となった。筆者が駐在していた初期の中米地域は東西冷戦期の代理紛争期に当たり、運河地域には米南方方面軍 2 万人ほどが駐留し、主な軍の基地は立入り禁止であり、その他の運河地域でも米国パトカーが交通管理を行い、違反、事故においてはパナマ側の警察権はおよばなかった。また、パナマの政治は国家警備軍（Guardia Nacional）による事実上の軍政であった。

このような状況下で米・パの間で運河地域返還交渉が行われた。米国側主席代表は最後の駐南ベトナム米国大使であったバンカー氏で、1979 年に返還交渉が合意に至り、その後ワシントンの米州機構（OAS）本部で「トリホス・カーター協定」として調印され、2000 年 12 月 31 日に全面返還されることが決まり、段階的にそのプロセスが実施された。パナマ側でのセレモニーはトリホス国家警備軍司令官が主催し、中南米主要国の元首が出席、米国はカーター大統領が出席した。

パナマの悲願達成はこのように第一歩を踏み

出したが、世界情勢は不安定で、イランではホメイニ革命が起こり、祖国を追われたパーレビ国王（シャー）は米国を経由してパナマに亡命してきた。さらに、トリホス将軍の引退後、議会が復活するが、その議会が選出した大統領もトリホス将軍が地方で飛行機事故に遭い急逝すると国家警備軍の力が復活して、政治的に不安定な時期に突入することとなった。実権を握ったノリエガ国家警備軍司令官は、徐々に米国と対立することになり、国内反対派はノリエガ将軍に対するデモを行い、社会機能が次第にマヒ状態に陥り、やがて米国は対パナマ経済制裁として、パナマへのドル紙幣の輸出を禁止（パナマはドル紙幣を使用）するに至り、銀行機能が麻痺した。当時、日々の生活における買い物でもスーパー等で釣り銭が無くなる状態が続くようになり、外国企業は家族を帰国させ、パナマ人も米国や周辺国への脱出を始めるに至った。

この状況は、「ノリエガ・クライシス」と称され、米国はさらに圧力を強めるとともに、遂に 1989 年末に東欧圏の政治混乱の一瞬をついて、パナマ侵攻を実行した。翌 1990 年初め、米国はノリエガ将軍を逮捕し、米国へ移送、国家警備軍は解体させられた。反対派による武装闘争が無かったために、それ以上の混乱はなく、外資は逃げたが、運河返還プロセスは予定通り実施された。

新たな近隣変化と不動産バブル

東西冷戦終結、中米諸国も政治的に安定し、パナマも政治的に落ち着きを取り戻したことから、

世界の物流の変化に伴い運河が再認識されたことから拡張スタディーが始まった。グローバル化、ネオリベリズム化傾向の中、中南米諸国のポピュリズムへの回帰、左派政権の誕生の中で、米国で「9.11 事件」が発生、米国の対中南米政策は優先順位が下がり、逆に世界の人々の米国入国が厳しくなって、中南米諸国への人の流れが変化した。

パナマはその歴史から、国際都市として発展してきた経緯があり、公共、中立な運河を持つため、政治的安定に伴って、左派政権で不安定な国内投資が出来ないベネズエラの資金、同じく国内に様々な要素を抱えるコロンビアの資金等々がパナマに集中し、マンション建設を中心に不動産バブルとなって表れた。筆者が駐在していた頃も 20~30 階建てのマンションが建設ブームであったが、6 年ぶりに訪問した今年は、その比ではなく、40~60 階建てのマンションが太平洋側パナマ市のプンタパイティーリャ地区、旧国内線空港跡地や埋立てで幅が拡張されたバルボア通りに林立している。



パナマ市プンタパイティーリャのマンション建設ラッシュ

パナマは運河拡張メガプロジェクトと市内地下鉄の工事中で、その他、ショッピングモール、観光スポットなどの建設ブームであり、これら土工事はパナマの業者のみで実施できるものではなく、メキシコ、ブラジル、ベネズエラの

ゼネコンが関わっているものと思われる。また、米国の 9.11 以後の観光客と買い物客の流れが中南米諸国から米国へ向かわず、パナマへ向かう傾向も見られる。

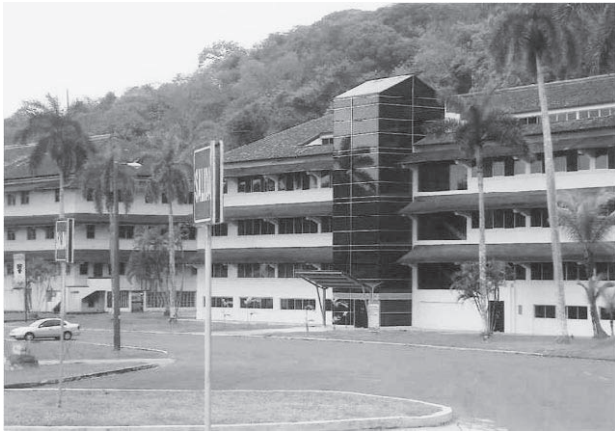
運河返還地域の開発と外国投資の現状

パナマは商工省 PROINVEX (Agencia de Promoción de Inversiones y Exportaciones、投資促進局) を中心として外国投資の誘致に力を入れており、世界の主要国で投資セミナーを開催、日本でも 2011 年 9 月 29 日に東京で開催された。パナマの開発計画は多岐にわたっており、関係機関が新たな法令に基づいて開発計画を実施している。その主体は、商工省が担当する SEM (Sedes de Empresas Multinacionales、多国籍企業本部制度)、AEEPP (Area Económica Especial Panamá Pacífico、パナマ・パシフィック経済特別区)、Ciudad del Saber (学術都市)、ZLC/CFZ (Zona Libre de Colón、コロンフリーゾーン)、AMP (Autoridad Marítima de Panamá、海事庁) 担当の港湾開発コンセッション、ACP (Autoridad Canal de Panamá、運河庁) であり、その他、環境庁、観光庁などが関わる体制となっている。

SEM は 2007 年法律 41 号によって制定された制度で、以前より会社法上のオフショア・オペレーションの形態を法令化したもので、税制、雇用面などのインセンティブがあり、その手続きにおいても One Stop Service として簡素化されている。投資企業数は約 60 社、アジア企業では韓国 5 社、中国 2 社があり、日本は 1 社が申請中とのことであった。

AEEPP は太平洋側ハワード基地跡の開発計画で、2004 年 7 月 20 日法令 41 号により創設された。2,000 ヘクタール、2.6 キロの滑走路を持つ基地をイギリスのコンサルタントの MP に基づいて、建屋、倉庫などを建設、準備して、その地区を、「タウンセンター」、「インターナシ

ョナル・ビジネス・パーク」、「パンアメリカ・コーポレート・センター」に分割、外資誘致に努力しており、滑走路、格納庫などの航空機関係の投資はまだ少ないものの、すでに 80 社以上の外国企業が進出している。



運河返還地域開発の旧米軍兵舎改装の進出企業事務所

Ciudad del Saber は、太平洋側既存運河ミラフローレスロック入口付近の旧クレイトン米軍司令部跡の建屋を活用する開発である。これは 1998 年 2 月 10 日、Decree Law No.6 により創設され、1,000 ヘクタールの敷地内の建屋を活用し、「R&D センター」としてグローバル経済下での異業種協力による新しい可能性を創造するもので、「アカデミック」、「ビジネス」、「国際協力」という三つの構成要素を有する。現在、この場所には国際機関、欧米の大学、民間研究機関が進出しており、航空機操縦シミュレーション・センター、観光ホテル・マネジメント研修センターなどの進出もあり、占有率は 92%に達している。AMP には、日本船舶の船籍登録も多いが、港湾コンセッション取得は台湾企業、香港企業が中心で、既にコンテナヤードのオペレーションを行っている。

ZLC/CFZ は最も古く、1948 年法律 18 号で創設された。450 ヘクタールの敷地には 3,000 社が 24 時間、商業活動を行っており、アジア地域の企業の活用が全体の 70%、中国が第 1

位で 36%、日本は 7 位の 2%、韓国は 13 位の 1.3%である。CFZ は、拡張プロジェクトを計画しており、将来へのさらなる可能性を残している。ACP は運河オペレーションを担当し、目下 2014 年の開通を目指している「運河拡張メガプロジェクト」を遂行している。さらに観光分野の開発で、自然保護に配慮を欠かさないのが環境庁である。

パナマの男と女、そして”Hecho en Japón”を信じる人々

筆者がオペレーションをしていた時のパナマでは、女性が優秀で、男性は銀行のトップ、親族企業のトップに人材がいるものの限定されていた。そのため、英語が出来、簿記の出来る女性 10 名と運転手兼メッセンジャーの男性 1 名を雇用していた。しかし、今回の訪問では、各機関でインタビューをした相手の殆どはパナマ人男性であり、雇用機会の増大により高等教育を受けた人材が海外から戻ると共に、国内での育成の成果も上がっていることを感じた。また、パナマで韓国車に押される日本車に対し、「ものづくり日本」の”Hecho en Japón” (Made in Japan) を信頼し、「発注した日本車の納期が日本の災害とタイの洪水によりサプライチェーンが寸断され、3 ヶ月以上遅れたが待った」、「妻も子供たちも日本車に乗っている」、「日本企業は日本を出て、製造拠点を変えているが、『日本製造』を忘れないでほしい」、と強調する人々にも出会った。

取り巻く外部環境とアジア太平洋経済圏への目

以上、「変化」という視点で検証してきたが、現在のパナマの産業構造は、サービス産業部門が 77.6%、工業部門が 16.6%、農業部門が 5.8%となっており、運河を中心とする国際都市としての公共性・中立性の特色を表している。

一方、パナマは「メソアメリカ・プラン」(メ

キシコ南部からコロンビアへ至るインフラ開発プロジェクト)に参加するとともに、米国とのFTA、さらに Arco Pacifico Latinoamericano (中南米太平洋岸 11ヶ国協力)にも加盟しており、運河拡張工事完了、開通による大型船の通航によるロジスティックス、トランスshipmentの変化、特にコロンビア、ベネズエラの資源、エネルギーを含む地域のインフラ整備の必要性和近隣諸国の治安、政治の安定化とともに国の発展の方向をアジア太平洋圏に求める傾向が表れている。



手前は運河拡張工事現場、後方は既存運河航路

パナマにおいては、上記のごとく産業構造が特殊であり、製造業の発展と人材開発がカギを握られると思われる。政策として「アグロインダストリー」、「運輸・ロジスティックス」、「情報・IT技術」、「観光」が挙げられているが、同じく上記「運河返還地域の開発」における戦略にさらに、INAHDE (Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano、職業訓練センター)等の周辺機能を結びつけた人材開発と外国の支援による製造部門の推進を急ぐべきと考える。これを整えた先にAPEC、TPP経済圏へのアプローチの可能性が生まれるのではないだろうか。

(しだら ともやす 元千代田化工建設(株)中南米総支配人、元明治学院大学非常勤講師)

【ラテンアメリカ図書案内】

『マヤ文明 — 密林に栄えた石器文化』

青山 和夫 岩波書店(新書) 2012年4月 240頁 800円+税

“神秘と謎”といわれる文明が、各地での調査発掘とマヤ文字解読の進展によってかなり解明され、ピラミッド等の建造物やマヤ文字と図像を刻んだ石碑、石器や土器などから、マヤ文明は究極の高度な石器文明だったことが明らかになってきた。

著者自身の発掘成果も交えて、ジャングルの大都市遺跡調査と石器分析などの状況証拠から、世界で特異な石器だけの文明の存在とその特徴、諸王や貴族、農民に至る日常生活などを甦らせ、マヤ文明の衰退の内実と人口過剰や環境破壊に戦争という原因を究明し、現在進行形で生きているマヤ文化、真の歴史解明に向けて続く発掘調査を熱く語っている。

【桜井 敏浩】