

# ラテンアメリカ時報

INFORMACION  
LATINOAMERICANA

No. 1407

## 特集：パナマー拡張される運河と物流のハブ

2014年 夏号

世界の海上貨物輸送量とパナマ運河の競争条件  
ACP(パナマ運河庁)によるパナマ運河の運営管理  
パナマ運河拡幅に関する要望  
米州のハブ機能の強化が進むパナマ  
パナマ共和国の今  
2014年パナマ大統領選挙概要ー選挙結果分析及び次期政権の課題ー  
パナマの都市環境問題と日本の支援

### ラテンアメリカ時事解説

腐敗した権力と成熟した国民：コスタリカ2014年大統領選挙  
ベネズエラでの石油化学施設建設への取り組みとその周辺状況

### 連載・読み物

歴史、図書案内  
ほか



# ラテンアメリカ時報

INFORMACION  
LATINOAMERICANA

No. 1407

2014年 夏号

## 特集：パナマー拡張される運河と物流のハブ

世界の海上貨物輸送量とパナマ運河の競争条件	小林 志郎	2
ACP（パナマ運河庁）によるパナマ運河の運営管理	長沼 明久	5
パナマ運河拡張に関する要望	合田 浩之	8
米州のハブ機能の強化が進むパナマ	西澤 裕介	11
パナマ共和国の今	日本・パナマ友好協会	15
2014年パナマ大統領選挙概要－選挙結果分析及び次期政権の課題－	松嶋 慧	18
パナマの都市環境問題と日本の支援	下坂 雅信・橋本 真弓	21

## 駐日ラテンアメリカ大使インタビュー <第12回 アルゼンチン>

ラウル・デジャン駐日アルゼンチン大使	
質の高い労働力、サービス部門にも注目を	
ーパリクラブ合意は重要な一歩ー	伊藤 昌輝 …………… 26

## ラテンアメリカ時事解説

腐敗した権力と成熟した国民：コスタリカ 2014年大統領選挙	山口 知也	30
ベネズエラでの石油化学施設建設への取り組みとその周辺状況	磯村 宏	33

## 33カ国リレー通信 <第27回 ブラジル>

ナショナル・アイデンティティとしてのフットボール	沢田 啓明	36
--------------------------	-------	----

## ラテンアメリカ随想

関西とラテンアメリカ	桜井 悌司	38
------------	-------	----

## 連載 歴史の中の女たち <第31回>

リディア・ゲイレル（1921～2011年）	
ーボリビア初の女性大統領ー	伊藤 滋子 ..... 42

## ラテンアメリカ参考図書案内

アイコンとしてのチェ・ゲバラ <英雄的ゲリラ>像と<チェボリューション>のゆくえ	14
エル・ミラドルへ、そのさらに彼方へ－メソアメリカ遺跡紀行	20
アンデスの都市祭礼－口承・無形文化遺産「オルロのカーニバル」の学際的研究	24
復興するハイチ－震災から、そして貧困から 医師たちの闘いの記録 2010-11	25
ブラジルの環境都市を創った日本人－中村ひとし物語	25
／ラテンアメリカ傑作短編集－中南米スペイン語圏文学史を辿る	29
マラカナンの悲劇－世界サッカー史上最大の敗北／ブラジル・ポルトガル語ビジネス会話フレーズ辞典	29
ウーゴ・チャベス－ベネズエラ革命の内幕／ベルソナ・ノン・グラータ－カストロにキューバを追われたチリ人作家	40
革命キューバの民族誌－非常な日常を生きた人びと／岐路に立つコスタリカ－新自由主義か社会民主主義か	41
遊牧・移牧・定牧－モンゴル・チベット・ヒマラヤ・アンデスのフィールドワークから	45
メキシコのゆくえ－国家を超える先住民たち	46



■表紙写真 パナマ運河ミラフローレス開門を通過するクルーズ船と牽引する日本製電気機関車  
提供：井尻 収氏（三菱商事（株）企画業務部）  
■表紙デザイン 太 公良 グラフィックデザイナー

## 世界の海上貨物輸送量とパナマ運河の競争条件

小林 志郎

世界の海上貨物輸送量は世界経済の成長率と同調する形で発展してきた。1995年の50億トン強から、2005年には74億トン強、13年には99億トン強へと年平均4%近い成長率を保ってきた<sup>1</sup>。背景には中国を初めとする新興国経済の急速な経済成長と個人所得水準の向上、それにともなう工業用原材料、食糧需要の増大、コンテナ貨物輸送の拡大、船舶の大型化、港湾施設の充実等があった。90年以降、貨物別輸送量の伸び率では、1位コンテナ（年平均伸び率9.4%）、2位LNG（同6.9%）、3位鉄鉱石（同5.6%）、4位石炭（5.5%）等で、世界経済成長率（3.7%）をはるかに上回っている。特に、コンテナ荷動き量では東アジア地域が世界的比重を急速に高めてきた。

世界の主要運河であるパナマ運河やスエズ運河も、その通航貨物量の動きは、世界の海上貨物量の動きを反映しており、輸送ルートとして相互競合関係を強めている。海面式運河のスエズ運河は、より大型船（「スエズ・マックス」；船幅50m、喫水20m）が航行でき、通航貨物量は2005年の5.7億トンから順調に増大し、13年には7.5億トンと過去最高を記録した。他方、開門サイズが制約となるパナマ運河の通航量は05年以降、2億トン前後で頭打ちとなり、13年には、2.1億トンで前年比3.7%減となった。このため、世界の海上貨物輸送量に占めるスエズ運河の比率は05年以降ほぼ7.7%台を占めてきたが、パナマ運河の比率は年々低下、13年には2.6%にまで低下した<sup>2</sup>。その上、04年以降、年15%近い通航料の引上げを進めた結果、パナマ運河の「距離の有利性」に基づく競争条件も低減してきた<sup>3</sup>。特に、「東アジア～米東岸ルート」の船会社の中には、パナマ運河経由からスエズ運河経由を選択するところも出始めた<sup>4</sup>。

目下建設中の拡張運河（第三開門運河）は2016年初めに完成する予定だが、それにより別ルートに迂回し始めた貨物を再度取り戻すことができるのかも注目される。

本稿では、現行パナマ運河の通航状況、拡張運河工

事の進捗状態、拡張後のパナマ運河の潜在需要等を概観してみた。

### 現行パナマ運河の通航状況

#### ー通航隻数、通航量は減少、料金収入は大幅増加

2005年以降、通航隻数は1万4,000隻強で推移してきたが、13年には初めて1万3,000隻台へと減少した。通航量はリーマンショックの影響があった09年以外はほぼ2億トン強で推移してき。それに反して、通航料金収入は、05年以降、毎年の料金引上げにより、8年間で約2倍強となり、13年には、18億4,970万ドルと史上最高額を確保した。スエズ運河との比較上、単純に通航料金収入を通航量で割りトン当たり通航料を算出して見た。05年、パナマ運河の通航料金は4.4ドル、スエズ運河は6.05ドルであったが、13年には前者が8.80ドル、後者が6.77ドルへと完全に逆転している。

#### ー「米国東海岸～アジア間」の通航量が減少

パナマ運河通航料引上げのインパクトは航路によっても差が見られる（表1）。パナマ運河利用航路11のうち、2010年までは「米国東海岸～アジア間航路」が全航路貨物量の40%を占めていた。しかし、11年以降減少し、13年には36.7%にまで比率を落とした。この減少分の相当部分は、スエズ運河ルートに転換した可能性がある。航路距離が多少長くてもパナマ運河を通航できない大型コンテナ船を利用することで、アジア→シンガポール→スエズ運河→地中海→大西洋→米国東海岸までの輸送コストの節約を実現したものと言える。他方、11航路のうち、「米国東海岸～南米西海岸航路」や「欧州～南米西海岸航路」は、逆に増加ないし微増傾向を示している。これは、「南米東・西海岸航路」も同じだが、これら航路はパナマ運河ルート以外に選択肢がないことを反映している。今後拡張運河完成後、通航料金問題で配慮すべき航路は「米国東海岸～アジア間航路」に限られるということも意味している。勿論、パナマ運河の競合輸送ルートとしてはスエズ運河以外に、アジア→米国西岸→米東岸向けイン

ターモダル（トラック、鉄道等）輸送、アジア→メキシコ太平洋岸→米東岸向けインターモダル輸送等もある。特に、最近のメキシコ太平洋岸のラサロカルデナス港やマンサニージョ港での港湾再開発計画や米国南東部地域を結ぶ鉄道輸送網の整備の進展は、東アジアから米国南東部向けの貨物輸送ルートとして急浮上する可能性がある<sup>5</sup>。また、香港企業が参画したことで、その実現性がかなり高まったとされる「ニカラグア運河案」の企業化調査（6月中に完了予定）も注目されている。それ以外にも、両洋間を道路・鉄道網で結ぶ「中米ドライ・カナル計画」、温暖化にともなう「北極海ルート」等も今後、パナマ運河の競合・代替ルートとして名乗りを上げようとしている。

これまでのところ、パナマ運河庁（ACP）は「第四閘門運河建設」で対応すると強気の発言をしているが、将来発生するであろう運河操作用の水資源問題への言及は見られない。

#### 拡張運河、完成は2016年？—工事中断事件

総工費52億ドル強で2007年に運河周辺の掘削工事からスタートした拡張工事は、09年に最大工事（32億ドル）となる「閘門の設計・製造」工事をGUPC（スペイン、イタリア、ベルギー、パナマ企業のコンソーシアム）が落札し本格化した。しかし、作業員のストライキ、コンクリート強度不足問題、想定外の雨量等に直面し、12年8月時点で、既に半年の工事遅れが出ていた。それでも13年8月、イタリアで製造の新閘門16基のうち4基がパナマに到着した。12月、ACP長官は、工事全体で71%、閘門関連工事で64%が完成した、今後工事が遅れる場合、ACP独自で工事を完成させる、と注目の発言をした。

翌14年年初、GUPCが、「工事費用16億ドルが不足、工事継続を求めるのであれば、ACPは20日以内に回答すべし」との「爆弾宣言」を公表、関係者に激震が走っ

た。先の国際入札でGUPCは第二位グループ（日・米チーム）に対し11億ドルの安値で落札した経緯もある。筆頭のスペインSacyr社の企業財務問題も当初から懸念されていた。先ずパナマに駆け付けたのはスペイン勸業大臣。スペイン政府が工事保証金の保証をしていることからとも報じられた。パナマ国内では議会を初め各種団体がGUPCの契約違反を糾弾、ACP全面支持の世論が湧き上がった。紆余曲折の末、3月末、ACPとGUPCの合意が成立。内容は、1) 残る12基の閘門は、14年7月に4基、10月4基、15年2月4基を搬入のこと、2) 工事完成は15年12月、3) 当面の工事費用として、双方1億ドルずつ支払う、4) 工事保証金4億ドルは、GUPCが工事遂行用資金を調達する場合にのみ使用できる等。

その後、予定を早め、14年6月初め、新閘門4基がパナマに到着。ACPは15年12月の全体工事の完了を保証している<sup>6</sup>。

#### 拡張運河で航行可能船舶も増加

スエズ運河や新しく登場する輸送ルートとの競合関係が増すことも事実だが、約2倍の規模をもつ新運河では、新たに吸収できる船舶数も増え、潜在的通航需要の拡大も確実視されている。（表2）は、現行運河と拡張後の運河規模、「パナマックス船」と「ポスト・パナマックス船」を船種別に整理したものだ。

コンテナ船の場合、「パナマックス船」は4,400TEUまでだが、「ポスト・パナマックス船」は14,000TEUまで航行可能となる。2013年8月末現在、全世界に約5,000隻、船腹量で1,690万TEUのコンテナ船が就航している<sup>7</sup>。そのうち「パナマックス船」は約4,000隻、全船腹量の47%を占める。それ以上の大型船（5千～1万TEU）も理論的には拡張運河を航行できる。06年時点で世界最大のコンテナ船は、マースク社の「エマ・マースク号」（14,500TEU、船幅56.4m、喫水

（表1）主要航路別パナマ運河通航貨物量（単位100万ロング・トン）、構成比（%）

	航 路	2009 年		2010 年		2011 年		2012 年		2013 年		変動
1	米国東海岸—アジア	79.1	40.0%	83.3	40.6%	87.3	39.2%	84.3	38.7%	77.0	36.7%	減少
2	米国東海岸—南米西海岸	23.6	11.9%	23.8	11.6%	26.0	11.8%	27.6	12.7%	28.1	13.4%	増加
3	欧州—南米西海岸	11.7	5.9%	13.2	6.5%	15.2	6.8%	14.4	6.6%	14.2	6.8%	微増
4	南米東海岸	9.8	5.0%	12.7	6.2%	13.2	5.9%	11.1	5.1%	11.6	5.5%	不変
5	欧州—米国／カナダ西海岸	7.3	3.7%	7.7	3.8%	9.9	4.5%	9.8	4.5%	10.3	4.9%	微増
6	米国東西海岸（ハワイ、アラスカ含む）	6.4	3.2%	6.0	2.9%	5.8	2.6%	5.7	2.6%	5.1	2.4%	減少
7	米国／カナダ東海岸—豪州	1.8	0.9%	1.4	0.7%	1.7	0.7%	2.0	0.9%	2.2	1.0%	
8	南米東海岸—米国／カナダ西海岸	3.2	1.6%	3.8	1.9%	3.5	1.6%	3.7	1.7%	3.4	1.6%	
9	カリブ—中米西海岸	4.5	2.3%	1.6	0.8%	1.6	0.7%	1.2	0.6%	1.8	0.8%	
10	米国東海岸—中米西海岸	9.7	4.9%	10.3	5.0%	11.7	5.3%	0.7	0.3%	1.4	0.7%	
11	欧州—アジア	3.3	1.7%	1.9	0.9%	1.6	0.7%	0.9	0.4%	0.9	0.4%	
	その他も含む計	197.9	100.0%	204.9	100.0%	222.4	100.0%	218.1	100.0%	209.9	100.0%	

（出所）パナマ運河庁、各年報（表・1）より作成



15.5m) であり、これは大きすぎて拡張運河でも航行できない。しかし、同年、大型コンテナ船 (10,000TEU、船腹 45m、喫水 14.5m) として建造された 10 隻程は、拡張運河を問題なく航行できるようになる。問題は、1 万 TEU 以上の超大型船 (188 隻) の場合、ほとんどが「東アジア～欧州」、「東アジア～北米」間を航行しており、先述のスエズ運河との関係では、通航料金を含めたトータル・コストが競争条件となってこよう。

バラ積み貨物船 (ドライ・バルク・キャリア) は、全世界に約 9,400 隻が就航している。10 万トン以上の Capesize 船以外は、6 万トンまでの Handymax を含め、「パナマックス船」が大部分 (84%) なので<sup>8</sup>、理論的には、拡張運河の有力な潜在的利用者となろう。特に近い将来注目されるのは、ブラジルが進める「経済成長加速化計画」を通じたアマゾン河周辺を含む北東部地域の輸送網、港湾拡充計画である。これまでの南東部主要輸出港 (トラック混雑、非効率な通関で悪名高いサントス、パラナグア、イタグアイ等) に代り、2020 年頃にはブラジル北東部地域の港 (イタキ港、サンタレン港等は 15m 超の深水港) から「ポスト・パナマックス船」で大豆、とうもろこし等をパナマ運河経由、東アジア向けに、年 9 千万～1.2 億トンという規模での輸出が可能となりそうだ<sup>9・10</sup>。

LNG 船の場合、船幅が 48m、積載量 14.5 万 m<sup>3</sup> の LNG 船 (約 7 万トン) の航行が可能になる。2017 年に、約 1,700 万トンの米国産シェールガスが日本向け輸出

(表 2) 現行運河、拡張運河、通航可能船舶の規模

	運河の規模	
	現行運河	拡張運河
	m	m
船長	304.8	427.0
船幅	33.5	55.0
喫水	12.8	18.3

通航可能船舶の規模

	コンテナ船	
	Panamax (4,400TEU)	Post Panamax (14,000TEU)
船長	294.1	366.0
船幅	32.3	49.0
喫水	12.4	15.2
	ドライ・バルクキャリア	
	Panamax (60,000 トン)	Post Panamax (115,000 トン)
船長	225.0	245.0
船幅	32.3	43.0
喫水	12.0	15.2
	タンカー	
	Panamax (60,000 トン)	Post Panamax (123,500 トン)
船長	272.0	326.0
船幅	32.2	49.0
喫水	12.0	15.2
	LNG 船	
	Panamax (29,589m <sup>3</sup> )	Post Panamax (180,000m <sup>3</sup> )
船長	181.5	288.7
船幅	29.1	48.0
喫水	12.0	12.0

(出所) E-neavor (<http://ddv.ull.es/users/inoc2013/public/>)

予定だが、全量が拡張運河経由となる<sup>11</sup>。

## 「ポスト・パナマックス船」対応港

「ポスト・パナマックス船」が寄港できる港湾は少なくとも 15m 以上の深水港である必要がある。特にコンテナ船の場合、ガントリークレーンの操作範囲の関係から、接岸地点での喫水が重要になる。世界の主要港湾 (コンテナ取扱量上位 20 港) を見ると、中国の上海の他 8 港、香港、釜山、シンガポール、ドバイ、ロッテルダム、ロングビーチ、ニューヨーク等、いずれも 15～18m の深水港で、既に「ポスト・パナマックス船」対応港となっている。日本では 25 位の東京港以下、横浜、神戸、名古屋、大阪が 15m の深水港である<sup>12</sup>。

米国でも港湾政策の重点はパナマ運河拡張に対応した港湾の拡張、深水港への移行を強調している。2013 年の陸軍工兵隊の「調査報告書」<sup>13</sup> では、全米主要 56 港のうち「ポスト・パナマックス船」に対応した港湾は太平洋岸で 4 港、大西洋岸で 5～7 港 (ノフォーク、マイアミ、チャールストン、ニューヨーク、バルティモア) にすぎないこと、とりわけ米国経済活動の南下傾向の中、東南岸の港湾開発の必要性を指摘しており、今後の対応が注目される。

(こばやし しろう 元パナマ運河代替案調査委員会日本政府代表)

- 造船工業会、「造船関係資料」2014 年 3 月、元データー；Clarkson " Shipping Review & Outlook"
- スエズ運河統計は、<http://www.suez-canal.gov.eg/Trstat>。  
パナマ運河統計は、ACP 各年報
- 日本海事センター「パナマ運河通航料と北米東岸向けコンテナ輸送」(2014 年 1 月)
- 5 ジェトロ「通商弘報」(2014 年 5 月 27 日号)、同 (2014 年 6 月 4 日号)、パナマ運河利用最大のマースク社 (デンマーク) やエバグリーン社 (台湾) が、スエズ・ルートに転換した模様。
- パナマ各紙、ACP 広報
- 日本郵船「世界のコンテナ輸送と就航状況、2013 年版」
- 日本造船工業会ニュース Vol.172 (2013.1.25)、
- 農林水産省「ブラジル・アルゼンチンにおける農業投資関連情報の調査・分析」(25 年 5 月)
- 伯国三菱商事「商社の取組事例」2012 年 11 月
- IEEJ「世界の LNG 船市場等に係る調査」等。(注) 意見に関わる部分は個人的見解である。
- 日本港湾協会、港湾政策研究所「港湾物流情報」2010 年
- U.S. Army Corps of Engineering, "U.S. Ports and Inland Waterways Modernization: Preparing for Post-Panamax Vessels", Jan. 2013

# ACP（パナマ運河庁）によるパナマ運河の運営管理

長沼 明久

パナマ運河は1914年8月15日に開通、本年度で開通100周年を迎える。パナマ運河はスエズ運河を建設したフランス人レセップスが海面式運河の建設に挫折した後、米国により開門式にて建設された。その後、99年12月31日正午にパナマに全面移管されるまで米国に帰属、その運営管理も最後の20年間の「パナマ運河委員会」時代を除き一貫して米国が行ってきた。現在、運河は「パナマ運河庁」（Autoridad del Canal de Panama – ACP）が運営管理を行っている。世界の海運物流の5%が通過すると言われているパナマ運河だが、2017年以降、米国東海岸・ガルフからのシェールガス由来のLNGが拡張工事完成後のパナマ運河を経由して日本に輸入される予定になっており、今後の日本のエネルギー政策上極めて重要な地位を占めることとなる。本稿ではその重要なパナマ運河の運営管理を担うACPの実態について触れてみたい。

## 沿革

パナマ運河返還に至る経緯については種々の文献に詳しいので詳細は割愛するが、1977年7月に署名された所謂「トリホス／カーター条約」により、79年以降パナマ人も参加する「パナマ運河委員会」（Panama Canal Commission – PCC）による運河の運営管理の実施と、99年12月31日をもって運河、並びに運河地帯（運河両岸から5マイル）がパナマへ返還される事が合意された。この条約は78年4月に米国上院で批准に必要な2/3の賛成票を僅か一票上回る僅差で批准されたが、運河返還にともなう安全保障と中立性を巡り米国内で激しい議論が戦わされたことが伺い知れる。同条約は79年10月1日に発効、PCCによる運営管理が始まった。現在、運河を運営管理しているACPは、パナマ共和国修正憲法第XIV章に基づき、運河返還を2年半後に控えた97年6月1日付にて制定された設置法（法律97年第19号）により設立された。運河返還以前にはパナマに運河の運営管理ができるか危ぶむ声が多かったのも事実だが、米国管理下時代を凌ぐ立派な運営管理を行っている。

## 組織

理事会（Board of Directors）が運営方針を決定、長官（Administrator）以下の執行組織が同運営方針に基づき日常の業務を遂行する体制となっている。

理事会は11名のパナマ人で構成され、議長は運河担当大臣が務める。残り10名のうち、9名が大統領の指名（閣議、並びに国会の過半数による同意）、1名が国会の指名による。

議長を除く10名の任期は9年で、犯罪行為、精神的・身体的疾患などによる事由以外で解任されることはない。現在の理事は表1の通りで経歴は多岐にわたっている。また、国際的な公共財としての運河の性格から、理事会とは別に世界の有識者からなる諮問委員会（Advisory Board）が設けられており、現在17名の委員が委嘱を受け、それぞれの実務経験から執行部に対するアドバイスをを行っている。委員長はカナダ出身で国際海事機関名誉事務局長のWilliam A.O'Neil氏。委員は欧米の海運エキスパートが大半ながら、日本からも三菱商事元社長（現相談役）の佐々木幹夫氏と日本郵船会長の宮原耕治氏の2名が諮問委員を委嘱されている。

執行組織は長官、副長官の下にEnvironment, Water & Energy, Administration & Finance, Planning & Business Development, Human Resources, Operations, IT, Engineering & Program Managementの各部門を司るEVPが7名おり、さらに、総務、法務、広報部門がある。総従業員数は約1万人の大組織である。長官の任期は7年。初代長官であるAlberto Aleman Zubieta氏はPCC時代の1998年より2期14年間長官を務めた後2012年に退任。同年よりオペレーション局長、運河拡張プロジェクト責任者な

表1 ACP 理事会メンバー

氏名	特記事項	理事就任時期
Roberto Roy	議長、運河大臣、土木技師	2012年8月
Adolfo Ahumada	弁護士、法律家、元労働大臣、元法務大臣	2007年7月再任
Ricardo de la Espiella Toral	元大統領、政治家、法律家	2007年7月
Guillermo O. Chapman, Jr.	経済学者、元経済・財務大臣	2007年7月
Rafael E. Barcenas	企業経営者、元外交評議会メンバー、国会指名	2009年8月
Marcos A. Ameglio	実業家、元国会議長、元パナメニスタ党党首	2010年3月
Nicolas Corcione	土木技師、土地開発事務所経営	2010年3月
Jose A. Sosa	土木技師、元パナマ建設工業会会長	2010年3月
Henri M. Mizrachi	土木技師、Consorcio General 社副社長	2013年2月
Lourdes del Carmen Castillo	経営管理士、Naves Supply 社創始者	2013年2月
Alberto Vallarino Clement	産業工学士、実業家、元経済・財務大臣	2013年2月

（出典：ACP Annual Report）

どを歴任した Jorge Quijano 氏が長官を務めている。

## 運営

ACP は前述の通り憲法規定に則り設立されている政府機関ではあるが、一定の独立性を保って運営されている。政府の関与は理事の任命、通行料金の認可、予算の承認にほぼ限られている。運河通航料の現金収入があるため、ACP はこれまでファイナンスを取り入れたことはなかったが、総予算 52.5 億ドルの運河拡張プロジェクトの遂行に当って初めて 23 億ドル（うち 8 億ドルが日本の国際協力銀行 JBIC）の借款を取り入れた。しかしながら、この借款にパナマ政府の保証は付いていない。

パナマ政府は ACP には保証しない建前となっている。パナマの政府機関が何らかの契約を締結する場合、公共契約法（2006 年法律第 22 号）に準拠することになっているが、ACP の行う契約はこの対象外である。ここでも一般の政府機関とは異なった位置付けになっている。これに代わり ACP 独自の調達ルールが定められている。契約の透明性には一際神経質で、事務所の 10 ドル単位の備品調達から第三閘門建設契約まで全て入札で行われインターネット入札も広く取り入れられている。

運河は 365 日、24 時間稼働で ACP 従業員にはストは認められていない。しかしながら、これまで運河が閉鎖された事態が二度発生している。一度目は 1989 年 12 月 20 日の米軍のパナマ侵攻時、二度目は 2010 年 12 月の未曾有の大雨で航路の安全確保が難しくなった時である。

現在の運河の閘門幅は 33.53m (110ft) で、運河を通航できる最大船型がパナマックス船と呼ばれ全幅 32.3m、即ち片側 60cm しか空いていないことになる。かかる微妙なオペレーションを可能にしているのがチャン



写真 1 日本製の牽引機関車

バーの両側から船を中心位置に導いている機関車（写真 1）で、開業時は米国の GE 製であったが、1960 年代以降日本製（東洋電機製造、川崎重工業、三菱重工業）の機関車が活躍している。また、運河内では ACP 所属の水先人が乗り込み水先人の指示に従って操船される。ACP には 280 人の水先人が勤務している。

情報開示で興味深いのは ACP 全従業員の給与がホームページで公表されていることで、最高月額給与は特殊技能者である水先人の 10,741 ドル。キハノ長官の月額給与 7,567 ドルより高額である（ただし、特別手当を加算すると長官の給与は 13,758 ドルとなるが）。ACP 従業員の給与水準は他のパナマの企業と比べて高く、離職率も低い。パナマの最優良企業と言える。

余り知られていないが、ACP は本業の運河以外に発電と上水供給のビジネスも行っている。電力は運河オペレーションに必要な電力を自前で賄った上で余剰電力を系統に売電、また上水は最大の水源であるガッソ湖の水を浄水した上で、上下水道公社 IDAAN に卸している。13 会計年度にはそれぞれ 127.6 百万ドル、28.6 百万ドルの売上を計上している。



写真 2 ACP Administration Building

一運河掘削で出た土砂で丘を造成、その上に建設された米国管理時代を象徴する本部ビル。1915 年 6 月竣工。内装には高級内装材であるマホガニーがふんだんに使用されている。

## 国庫への寄与

運河運営の基本理念として米国管理時代と根本的に変わった点が一点ある。それは、米国時代の「運河は世界の公共財であり利益を追求することはしない」という大原則から、「運河は海運業界へのサービス提供であり、その対価はマーケットが決定する」という利益極大化への方針大転換である。ACP 設立法にもその前文で“… to make the Canal a safe and profitable enterprise…”とある。“safe”は当然としても“profitable”と宣言している。この新原則に則り

通航料金の値上げが繰り返されて来ているが、これについては後述する。

ACPは憲法、並びに設置法規定により社会保険料、教育保険料など一部の費用負担を除き、一切の税負担を免除されている。一方、通航量に応じて計算される「通航トン税」と総収入から必要経費を差し引いた余剰金を国庫に納入する義務を負っている。表2に過去8年間の総収入と国庫への納付額を纏めてみた。年々国庫への納付額が増えているのが分る。最近では毎年概ね23～24億ドルの総収入に対して約10億ドルが国庫に納付されている。

パナマ国の実質GDPに対するACPの総収入、国家歳入に対するACPの国庫納付金ともに概ね10%といった割合である。拡張工事完成後には2017年で13～15億ドル、25年には31億ドルの国庫納付を予定している旨キハノ長官は語っている。

表2 ACP 総収入と国庫納付金

単位：百万ドル

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
総収入	1,494.8	1,760.4	2,007.0	1,962.0	1,972.1	2,318.5	2,410.9	2,411.3
国庫納付金	569.7	847.0	700.8	780.4	814.7	1,043.2	1,032.3	981.7
(通航トン税)	252.8	358.8	355.0	344.3	342.2	367.0	381.1	369.0
(公共サービス料金)	1.6	1.8	1.9	2.0	1.9	1.9	2.2	2.2
(余剰金)	315.3	486.4	343.9	434.1	470.6	674.3	649.0	610.5

(出典：ACP Annual Report)

(注) ACP 会計年度：前年10月1日～当該年9月30日

## 通航料金と競争力

前述のとおり、ACPは運河が提供するサービスに対する正当な対価を徴収するとの方針で通航料金の値上げを繰り返しているが、パナマ運河と一部で競合するスエズ運河が突然一方的に値上げを通告するのに対して、一応それなりのプロセスを踏んで対処している。先ずACPが値上案を提示、その後ACP幹部が主要ユーザー国を非公式に回って説明、さらにパナマで正式な公聴会を行ってユーザーの意見を聴取するというもの。しかしながら、あくまで民主的な手続を踏んだという姿勢を示すのみで、これまでユーザーの抵抗で値上げ実施時期を遅らせた例はあるが、値上げ撤回、値上げ幅の縮小などに応じたケースはない。最終的にはACP理事会の値上げ申請を閣議が承認する形で新たな通航料金が決定する。

現在の料金は2013年10月1日改訂のものだが、ACPによる運河の運営管理が始まってから実に11回の値上げが行われている。代表的な貨物であるコンテナを例にとると、05年に料金単位が従来のPC/UMS（パナマ運河独自の容積計量システム）からTEU単位に変更され、05年のTEU当り42ドルが現在では

82ドルと95.2%もの値上げとなっている。その結果、4,500TEU積みコンテナ船の通航料はこの5年間で約15万ドルから約45万ドルと3倍に跳ね上がった。単位通航料は米国管理時代には船種に関わらず単一料金であったが現在は船種により異なり、一般貨物船、冷凍貨物船、ばら積み船、タンカー、ケミカルタンカー、LPG船、コンテナ専用船、自動車運搬船（Ro-Roを含む）、客船、その他の10の区分でそれぞれ料金が設定されている。さらに、タグボート、牽引機関車、水先人などの諸費用が掛かる。

パナマ運河を通航する貨物量ではアジア→北米東岸が最大であるが、昨年5月に世界最大手の海運会社であるMaersk Lineが、これまでのパナマ運河経由からスエズ運河経由に変更する決定を行った。これは必ずしも料金だけの要因ではなく、同社の抱えるパナマ運河を通航できない大型船腹の有効活用といった側面も勿論あるが、パナマ運河拡張後にパナマに戻るか否かは料金次第と同社幹部は発言している。さらに本年5月には、EvergreenがCOSCO、K-Lineなどとのアライアンスに加盟することにより船腹を大型化、スエズ運河経由にシフトする事を決定した。これに対しACPは、工事遅れにより16年前半と言われている運河拡張工事完成まではスエズの優位性を認めざるを得ないとしながらも、運河拡張後はこれらの船社もパナマに戻って来ると自信を深めている。

日本海事センターのシミュレーションによると<sup>(注)</sup>、パナマ運河通航料が10%上昇すると日本商船隊のパナマ運河利用量は11.1%低下するとの結果が出ており、明らかに負の相関関係が見て取れる。運河拡張工事がパナマ国にとって画期的な事業である事は間違いないが、拡張工事後のパナマ運河が、新たに設定される料金体系も含め、パナマ国、ユーザーそれぞれにとってWin-Winの関係となるような運営方針を切に望みたい。

(注) 日本海事新聞1401「パナマ運河通行料値上げの影響分析」

(ながめま あきひさ 三菱商事(株)インフラ事業本部 シニアマネージャー)



# パナマ運河拡幅に関する展望

合田 浩之

## はじめに パナマ運河拡幅工事について

パナマ運河の拡幅工事が進んでいる（その内容は図表1）。その拡張は、運河利用者の中で商業海運会社は、公式には誰も望んでいなかったはずである。ましてや、運河の拡幅を理由として運河庁が企図している運河の利用料金の（一方的な）値上げについても当然商業海運界は懸念している<sup>1</sup>。

工事は2014年3月末の段階で74%が完了した<sup>2</sup>。その完工予定時期については、運河庁の公式発表（14年3月20日のプレスリリース）では14年12月となっているが<sup>3</sup>、海運界では遅延説が根強い。例えばACPのAdministratorであるJorge Quijano氏が、16年第一四半期の供用開始を示唆したという報道もある<sup>4</sup>。

パナマ運河を現在利用している船種（船の種類）で、拡幅で影響を受けそうな船はコンテナ船、自動車専用船、LNG船、LPG船、クルーズ船と考えられる。

米国ガルフ（メキシコ湾岸）積み穀物（小麦・とうもろこし）を輸送するばら積み貨物船（バルカー）については、パナマ運河を利用する船としては目下重要性が高いものの、今のところ、大型化が進むかどうかは微妙である。ただし、日本側の輸入港が大型船の入港を可能とするようになれば、その限りにおいて大型化が進むかもしれない<sup>5</sup>。

## コンテナ船

パナマ運河の拡幅で、コンテナ船に影響が出るとすれば、アジアー北米東岸航路、南米関連航路（アジアないし欧州ー南米東岸、南米西岸）である。

### （1）北米東岸方面

目下、世界最大級のコンテナ船（20フィートのコンテナ1万個積み以上）が就航している航路は、アジアー欧州航路であり、この大きさの船の配船は、荷動量の多寡と航路事情から、他にはアジアー北米西岸航路

にしか、配船が考えられてこなかった。パナマ運河を通過できるコンテナ船は、今のところ4,000～5,000個積みまでである。

パナマ運河の拡幅は、アジアからみて北米東岸方面へ、現在よりも大型の船（1万3,000個積み程度まで、可能といわれている）を就航させることが、理論上は可能となる。

ただ、だからといって、そうなるとは限らない理由も3つある。①複合一貫輸送、②スエズ運河経由の可能性、③北米東岸の港湾事情といった問題である。

①アジアから北米東岸へコンテナ貨物を運ぶのは、西岸にて陸揚げし、大陸横断鉄道で接続輸送する複合一貫輸送という方法があり、輸送日数を短縮するという理由で広範に利用がなされている。このような貨物は、パナマ運河をそもそも利用しない。

②アジアといっても、東の果ての日本と、インド亜大陸では随分と離れている。西によればよほど、スエズ運河経由の方が北米東岸は近くなる（図表2）。香港あたりがほぼ同距離となる。現に、北米東岸向けのサービスの中にはスエズ運河経由のものがある。

③米国東岸の港湾事情を考えると、現時点ではそれほど大型の船は入港できない<sup>6</sup>。もっとも、この問題は実務的には十分解決できる。カリブ中米地域の適切な港で、積換え（トランシップ）を行い、北米東岸諸港へ接続輸送をすればよいからである。

### （2）南米方面への航路の整理

コンテナ船の大型化が進むと、まず自社の並行する航路網の合理化（同一方向に航海する路線の集約）が進むのが、大型化が最も進んだアジアー欧州方面での先例であった。

今から20年前までは、欧州航路（英・蘭・独等北西欧州）、地中海航路、黒海航路、インド・中近東航路は、それぞれ大小さまざまな船がほぼ同時に並行して、ア

図表1. パナマ運河を通航できる最大船型

	全長	全幅	喫水
現状	294.1	32.3	12.0
拡幅後	366.0	49.0	15.0

単位：メートル

図表2. アジアからニューヨークまでの距離（海里）

起 点	東 京	香 港	シンガポール	コロンボ
スエズ運河経由	12,905	11,420	9,992	8,442
パナマ運河経由	9,647	11,132	12,560	14,110
距離差	3,258	288	▲2,568	▲5,668

日本航海士会編『世界港間距離図表（二訂版）』海文堂 1990年、から筆者が計算

ジアと最終目的地を直航していた。

今ではアジアから欧州までは、世界最大級の船が直航するが、インド・中近東・地中海・黒海といった方面には、アジアから直航せずに、欧州航路の途中の適当な港（スリランカ・コロンボ港，地中海諸港，例えばマルタ・ジオイア＝タウロ港，ポート＝スエズ港等）まで欧州航路の大型船で運び、そこで小型船に積替えて（トランシップして）対応する輸送形態（ハブ＆スポーク方式輸送）が一般的になった。

そうすると、現在こそアジアー北米西岸航路、アジアー北米東岸航路（パナマ運河経由）、アジアー中南米航路（東岸、西岸）とって別々に航行しているコンテナ船は、パナマ運河の両端ないしカリブ海の島嶼の港を積替え港（トランシップ港）として利用するという形で、航路網の統廃合がなされる可能性がある。

すなわち、アジアとそのような積み替え港との間は大型船で輸送し、カリブ・中米及び南米両岸との間は小型の船で接続するという形である。実際、カリブ海のいくつかの港は、パナマ運河拡張を期して船社の誘致やの能力拡張に余念がない。

（3）地球一周航路の可能性・コンテナ船業界の新たな集約・統合の引き金

コンテナ船の運航事業は、海運業の中ではコモディティ化した事業であるから、コンテナ一本あたりの輸送費用をどこまで削減できるかということで、競争における優劣はかなりのところまで決することになる。

コンテナ一本あたりの輸送費用の削減は、一つには下払い費用（港費，荷役費，燃料費）の節約によって実現される。

#### ①寄港地の整理による運航費の削減

現在、アジアー欧州航路と、アジアー北米（西岸・東岸）航路は独立のものと考えられている。そのどちらも、起点（アジア）と終点（欧州，北米）において、船は折り返すから、同じ港を輸出と輸入で二度寄港することになる。しかし、船をアジアと北米、アジアと欧州と別々に航海させるのではなく、一筆書きになるように航行させると、重複寄港が劇的に縮小する。すなわち世界一周航路（東回り：アジア→北米西岸→パナマ運河→北米東岸→欧州→アジア、西回り：アジア→欧州→北米東岸→パナマ運河→北米西岸→アジア）である。

東京からロッテルダムのユーロポートまでの距離は、現在のスエズ運河経由で、11,309 海里であるが、パナマ運河経由でも 13,237 海里しかなく、それほど遠回り

ということではない。にもかかわらず、世界一周のコンテナ航路が今の時点で存在しないのは、今の時点では、北米東岸航路と欧州航路で最適の船型（荷動量と港湾や運河の船型制限を考えた上での最大船型）が同じではないからである。

#### ②大型化・業界再編

コンテナ一本あたりの輸送費用の削減は、もう一つには、船の大型化によるスケールメリットの追求によって実現できる。

ただ、大型化のメリットは、船を満船にしてはじめて実現、享受できるものである。例えば 5,000 個積み（既存のパナマックス）の船で 2 社が競合している場合、2 社が共同運航をするという形ならば、1 万個積みの船に大型化できて、2 社とも運航費の削減メリットを享受できる。事実、現在のパナマ運河の幅を超えたコンテナ船の大型化が普及した時期（1990 年代半ば）と、世界の主要コンテナ船社がアライアンスといった形で共同運航に入ったり、アライアンス・メンバー同士で統合したりし始めた時期はほぼ一致している<sup>7</sup>。したがって、パナマ運河の拡張は、コンテナ船社のさらなる世界的統廃合の引き金になる可能性がある。

#### 自動車船

完成自動車（新車）は、些細な傷でも消費者に受け入れられなくなることから、最終消費地が内陸国であるという特段の事情もない限り、海運会社が複合輸送を選択することは、普通は考えられない。日本から北米東岸への自動車輸送は、パナマ運河経由のオール・ウォーターが選択される。それは、その次の航海において北米東岸から米国製の自動車を積み取るといった、配船上の効率性も追求できる利点もあるからである。

したがって、現時点で既にパナマ運河拡張をにらんだ大型船も出現し始めた。日本で最初のポスト・パナマックス型の自動車船は、日本郵船株式会社が運航する「アリエス・リーダー」（株式会社新くるしま大西工場で 2014 年 5 月 27 日竣工）である<sup>8</sup>。

パナマ運河拡張に先立って建造がなされたのは、船価が安かったからということである。船の価格（新造船価にしる、中古での船価）は、世界的に時価（10 年程度の時間の流れの中で、最高値は最安値の 2 倍といった極端な変動がある）であり、コスト積算ベースのものではないという事情に基づく。同船はさしあたり、日本ー中近東航路に投入されている。

## LNG / LPG 船—シェールガス革命

### (1) LNG

シェールガス革命で、米国からの廉価の LNG（液化天然ガス）がアジア市場に輸出されることが秒読み段階にあることは、もはや常識に属する。

日本向けは 2014 年 4 月の段階で、①フリーポート基地からの出荷（18 年から大阪ガス、中部電力、東芝向け各 220 万トン／年、合計 660 万トン／年）、②コープポイント基地からの出荷（17 年から住友商事向け 260 万トン／年）、③キャメロン基地からの出荷（17 年から三井物産、三菱商事向け各 400 万トン／年、合計 800 万トン／年）の合計 1,720 万トン／年（日本の輸入量の 2 割相当）が既に定まっている<sup>9</sup>。これらはいずれも米国メキシコ湾岸からの積み出しであり、パナマ運河を通過する。運河の新しい最大幅にあわせた LNG 輸送船が建造されるだろう。

### (2) LPG

シェールガス革命という LNG に注目が集まるが、LNG の生産には多くの場合、LPG の生産がともなう。したがって、米国産の LPG がアジア市場に向けに新たに動くようになった（2008 年）。既に日中韓の企業と米国企業との間で日量 23 万 5,000 バレルの供給契約が締結され<sup>10</sup>、これはパナマ運河の拡張とは関係ないことではあるが、運河拡張とほぼ同じ時期にパナマ運河を新たに利用し始めた貨物ということになる。例えば、アストモスガス株式会社は、そのような事情を背景に大型 LPG 輸送船（「VLGC: Very Large Gas Carrier」）を新たに整備しつつある<sup>11</sup>。18 年には、アメリカの LPG 輸出は日量 35 万バレルに達するという見込みもある<sup>12</sup>。

## クルーズ船

現状世界のクルーズ客船は 361 隻ある<sup>13</sup>。クルーズ船は近年急速に大型化が進み、今の時点ではパナマ運河を通航できない大型船が 58 隻ある。

これまでクルーズ船客は、米国や欧州（英独）が中心であり、船の就航する主戦場はカリブ海、地中海、夏季のノルウェー沿岸（フィヨルド）といった大西洋方面であったから、パナマ運河自体は、クルーズ客が楽しむ重要な景色の 1 つであることは間違いないが、運河を通航できなくても問題なかったのである。

日本籍の国際クルーズ客船（最大のものが飛鳥Ⅱ）は 3 隻あり、いずれも毎年一度世界一周のクルーズに就航、パナマ運河を通航するが、今では比較的小型の

船という存在である。

運河の拡張後は、これまでパナマ運河を通航できなかった 58 隻のすべてが通航可能となる。アジアの経済発展とともにクルーズ船のアジア市場も育つであろう。世界のクルーズ船がパナマ運河を通過しアジアを訪問することもこれまで以上に増えるであろう。

（ごうだ ひろゆき 日本郵船（株）経営企画本部調査グループ総合調査チーム長）

- 1 一般社団法人日本船主協会「パナマ共和国フランシスコ・アルバレス・デ・ソト外務大臣と当協会首脳の会談について」（2014 年 3 月 3 日）<http://www.jsanet.or.jp/report/pdf/r20140303.pdf>
- 2 パナマ運河庁のウェブサイト <http://micanaldepanama.com/expansion/>（2014 年 6 月 9 日アクセス）
- 3 <http://www.acp.gob.pa/eng/pr/press-releases/2014/03/20/pr508.html>
- 4 “Delays with the Panama canal Expansion”, IHS Maritime, 2014 年 5 月 14 日。
- 5 日本の国土交通省の「国際バルク戦略港湾」という政策は、穀物に限らないが日本向けのばら積み貨物船の大型化を可能とさせるためのものである。  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/port01\\_hh\\_000076.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000076.html)
- 6 久保麻希子、松田琢磨「パナマ運河拡張後の国際物流動向（コンテナ貨物を中心に）について」<http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/363.pdf> によれば、2014 年までに浚渫工事が完了し 8,000 個積みが入港可能となる港は、ニューヨーク、マイアミのみである。
- 7 石原伸志・合田浩之『コンテナ物流の理論と実際—日本のコンテナ輸送の史的展開—』成山堂書店、2010 年、61 頁
- 8 日本郵船株式会社の 2014 年 5 月 27 日プレスリリース  
<https://www.nyk.com/release/3131/003317.html>
- 8 伊原賢『米国のシェール革命の LNG および LPG 輸出のインパクト（短報）』2014 年 5 月 9 日 [http://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/5/5249/1405\\_out\\_e\\_k\\_m\\_shale\\_LNG\\_LPG.pdf](http://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/5/5249/1405_out_e_k_m_shale_LNG_LPG.pdf)
- 10 船木弥和子編「JOGMEC 国際セミナー—アメリカにおけるシェールオイル・シェールガスの増産がアメリカの産業界、世界の貿易に及ぼす影響—」『石油・天然ガスレビュー』48 巻 3 号（2014 年 5 月）55 頁
- 11 アストモスガス株式会社のプレスリリース「VLGC 新造船の発注について」（2014 年 3 月 25 日）。[http://www.astomos.com/pdf/news\\_20140325.pdf](http://www.astomos.com/pdf/news_20140325.pdf)
- 12 船木、前掲 55 頁。
- 13 以下、客船の数字は日本郵船株式会社が所蔵するある商業データベースによる。

# 米州のハブ機能の強化が進むパナマ

西澤 裕介

ラテンアメリカのシンガポールを目指して

南北アメリカ大陸を結ぶ中米地峡に位置するパナマは、国土面積 75,420Km<sup>2</sup>、人口 380 万人（いずれも世界銀行、2012 年）の小国だが、1914 年開通のパナマ運河、48 年設置のコロン・フリーゾーンを擁し、古くから貨物の積み替え、中継貿易の拠点として知られる。そして、銀行利子への非課税、刑事事件の場合を除いて顧客情報の守秘義務が銀行に課されていること、為替管理、通貨量調節、送金に対し規制がないこと、政情安定、呼称としてバルボアがあるものの実際に流通する通貨が米ドルであることなどを強みとする国際金融センターが 70 年に設置され、ラテンアメリカ（中南米）諸国から資金を集めるようになった。

さらに、首都パナマ市のトクメン国際空港を本拠地とするコパ航空は、北米、中南米、カリブを中心に 30 カ国 69 都市（14 年 7 月就航予定の路線含む）に、ボーイング 737 とエンブラエル 190 の小型機で直行便を運行しており、旅客輸送でもその重要性が高まっている。「アジアのハブ」であるシンガポールを目指すパナマは、00 年のパナマ運河、米軍基地の返還を機に「アメリカのハブ」としての機能を強化してきた。南北アメリカをつなぐ重要な中継地であることは昔から変わらないが、パナマのビジネス環境は経済特区の設置やインフラの充実を中心に格段に改善している。そして、パナマ運河拡張を機に、その機能をさらに充実させようとしている。本稿では、同国経済とハブ機能の現状について簡単に触れたい。



物流の要衝として発展するパナマ（撮影：筆者）

経済規模では計れない特殊性

パナマの名目 GDP は 400 億 3,290 万ドル（2013 年、IMF）と、中南米最大規模のブラジルの 1.8% に過ぎないが、物流の要衝である同国の重要性和特殊性は、経済規模では計れないものがある。産業別の構成比をみると、運輸業・倉庫業・通信業が 18.6%、コロン・フリーゾーンなどの商業が 17.7%、金融業が 7.6% を占め、ハブとしての特徴が色濃く出ている（表 1）。

表 1. パナマの経済活動別実質 GDP

（単位：100 万バルボア）

	11 年	12 年	13 年	前年比 (%)	構成比 (%)	寄与度 (ポイント)
農林畜産業	808.2	847.5	863.1	1.8	2.6	0.1
漁業	118.7	122.7	141.3	15.2	0.4	0.1
鉱業	252.7	325.5	427.7	31.4	1.3	0.3
製造業	1,650.3	1,655.1	1,699.8	2.7	5.1	0.1
電気・ガス・水道	901.8	836.4	862.2	3.1	2.6	0.1
建設業	2,435.4	3,149.9	4,111.4	30.5	12.2	3.1
商業	5,292.5	5,747.8	5,949.0	3.5	17.7	0.6
レストラン・ホテル	901.2	964.2	1,023.3	6.1	3.0	0.2
運輸業・倉庫業・通信業	5,295.2	5,892.5	6,253.2	6.1	18.6	1.2
金融業	2,164.0	2,341.4	2,566.8	9.6	7.6	0.7
不動産業・不動産賃貸業	1,880.1	2,124.3	2,316.1	9.0	6.9	0.6
教育業	270.6	282.1	294.2	4.3	0.9	0.0
社会サービス・医療	346.3	366.9	390.4	6.4	1.2	0.1
その他個人・社会サービス	581.5	634.1	679.6	7.2	2.0	0.1
金融仲介サービス（SIFMI、控除）	663.8	709.5	762.9	7.5	2.3	0.2
市場生産項目小計	22,234.7	24,580.9	26,815.4	9.1	79.9	7.2
建設	236.5	288.2	352.2	22.2	1.0	0.2
不動産・賃貸	2,012.5	2,143.2	2,297.5	7.2	6.8	0.5
家内サービス	202.0	207.0	203.5	△ 1.7	0.6	△ 0.0
家内生産項目小計	2,451.0	2,638.4	2,853.2	8.1	8.5	0.7
政府・国防・社会保険	988.4	1,077.4	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
公共教育	593.9	626.5	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
社会サービス・公共医療	502.0	497.8	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
その他個人・社会サービス	24.0	62.2	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
その他市場で生産されない項目小計	2,108.3	2,264.0	2,379.5	5.1	7.1	0.4
基礎価格ベース GDP	26,794.0	29,483.2	32,048.2	8.7	95.5	8.3
諸税	1,453.0	1,638.0	1,664.4	1.6	5.0	0.1
補助金（控除）	141.5	135.7	139.0	2.4	0.4	0.0
市場価格ベース GDP	28,105.5	30,985.5	33,573.5	8.4	100.0	8.4

（注 1）基準年は 07 年。全て速報値。

（注 2）バルボアは米ドルと等価。

（出所）会計検査院

13 年のパナマの実質 GDP 成長率は 8.4% と、中南米ではトップクラスの高い伸びを記録した。11 年、12 年に記録した 2 桁成長には届かなかったが、建設業、運輸業・倉庫業・通信業、金融業が成長を牽引した。

建設業は、パナマ運河拡張に加え、メトロ 1 号線（地下鉄）、パナマ市内の湾岸道路「シタ・コステラ」拡張工事第 3 フェーズを中心とした公共部門と住宅、商業施設などの民間部門がこれを牽引した。運輸業・倉庫業・通信業は、通信、航空旅客輸送、陸上旅客・貨

物輸送が成長を牽引した。航空旅客輸送は、トクメン国際空港の乗降客数の増加と新規路線開設が寄与。他方、これまで運輸業・倉庫業・通信業の成長を牽引した海上輸送および港湾活動は、外需の失速により荷動きが鈍化したことから伸び悩んだ。金融業は、国際金融センターの好調がこれに寄与した。

パナマの産業構造は外需の影響を大きく受けるが、大型公共工事により外需の落ち込みを下支えし、世界経済危機の影響を強く受けた09年と10年も実質GDP成長率はそれぞれ前年比4%、同5.9%としている。経済財務省による14年から18年までの平均実質GDP成長率見通しは6.4%で、経済のソフトランディングを実現するため、今後もインフラ整備に注力する方針を示している。公的部門では、メトロ2号線、3号線、サンティアゴ・ダビド間高速道路建設、アマドール道路拡張、子供病院建設、がん病院建設、新政府庁舎群「政府都市」建設を計画している。民間部門では、コブレ・パナマの銅山開発、風力発電所建設、コロサル港・コンテナターミナル、大型商業ビル建設、ホテル建設などが計画、または既に入札を終えて工事が開始されている。

14年6月末に任期を終えたりカルド・マルティネリ政権は実現できなかったが、有数の銅の埋蔵量を誇るセロ・コロラド鉱山がある。その権益開放のため、外国政府または政府機関の鉱山開発への出資を禁じていた鉱業法を11年2月に改正、それを可能にしたが、先住民を中心に反対運動が全国化。政府は1カ月で改正法を廃止せざるを得なかった。鉱業はパナマの隠れた有望産業の1つと言えるだろう。後述するように、労働力の質に難があるため先端技術製品の製造拠点の集積は望めないが、海事産業の一層の充実が見込まれる。

#### 米軍基地跡地を活用した豊富な恩典群で企業誘致

2000年以降にパナマ運河とともに返還された旧米軍基地は、国内線発着空港やホテル・リゾート、住宅地に転用されたが、パナマ運河のミラフローレス閘門に近接する旧クレイトン基地、パナマ市から運河を挟んだ対岸に位置する旧ハワード空軍基地には経済特区が設けられた。前者には研究開発拠点や研修施設の集積を狙ったシウダード・デ・サベール（知識の都市の意）、後者には先端技術製品の製造・加工業の集積を狙ったパナマ・パシフィコ経済特区が設置された。これらの経済特区では、直接税、間接税の免除などの税制や特別な査証などの恩典が与えられる。

物流、中継貿易、金融に偏ったパナマの産業構造を

多様化させることが期待されたが、市中心市街地から離れていること、朝夕の交通渋滞、港湾へのアクセスの問題などにより、初期の目的を果たしているとはいえない状況にある。

しかし、多国籍企業の地域統括拠点の誘致を目的に07年に創設された多国籍企業本部制度（SEM）は、これを適用する企業の数が年々増加しており、最近では日系企業による活用事例も増えてきた。SEMは、地域統括や域内グループ企業支援や国際物流などの業務を行う企業を対象としており、先述の経済特区と同様、直接税、間接税の免税や5年間有効な特別な査証、現地人雇用義務（外国人1名に対しパナマ人9名を雇用する義務）の免除など、優れた恩典が売りとなっている。OECDが65カ国を対象に実施した学力テストPISA2009では、読解で64位、数学で45位、科学で63位という結果に終わったパナマは、教育水準と労働力の質の向上が大きな課題だが、SEMによりこの課題を回避することができる。14年4月現在、106社がSEM制度の適用を受けている。11年にはクレーン製造販売のタダノが日系企業で初めてSEMの適用を受け、13年には日野自動車、ソニー、いすゞ、船井電機が適用を受けた。パナマの税制は、パナマを利益の源泉としない収入は法人所得税の課税対象とならないため、SEMの創設以前から多くの日系企業が広域営業や地域統括拠点、近隣諸国の技術者向けのトレーニングセンターなどを設けていたが、同制度によりビジネス環境は向上したと言えるだろう。加えて、トクメン国際空港発着の中南米向け直行便の拡充も、地域統括拠点としてのパナマの魅力を高めている。

#### パナマ運河拡張後を見据えたインフラの充実

国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会の2013年上半期ラテンアメリカの港湾別コンテナ貨物取扱量ランキングによると、マンサニエジョ・インターナショナル・ターミナル（MIT）、コロソ・コンテナターミナル（Evergreen）、クリストバル港により構成されるコロソ港が第1位、太平洋岸のバルボア港が第3位となっている（表2）。第3閘門建設の遅れにより15年12月完了を予定しているパナマ運河拡張により、1万2,000TEUを積載できるポスト・パナマックス船が航行することから、積み替え貨物の数量はさらに増大することが見込まれる。そのため、太平洋岸、大西洋岸に新しい港湾を建設する動きが出ている。

太平洋岸では、12年より旧ロッドマン海軍基地にシ



表 2. ラテンアメリカ主要港コンテナ取扱量

(単位: TEU, %)

順位	港湾名	国名	12 年 上半期	12 年	13 年 上半期	12/13 前年 同期比伸び率
1	コロソ	パナマ	1,769,773	3,518,672	1,675,989	△ 5.3
2	サントス	ブラジル	1,499,703	2,961,426	1,604,478	7.0
3	バルボア	パナマ	1,671,928	3,304,599	1,592,768	△ 4.7
4	マンサニョ	メキシコ	943,891	1,930,893	1,035,457	9.7
5	カルタヘナ	コロンビア	1,008,938	2,205,948	958,280	△ 5.0
6	カヤオ	ペルー	870,751	1,817,663	885,411	1.7
7	キングストン	ジャマイカ	853,214	1,139,418	864,156	1.3
8	グアヤキル	エクアドル	782,933	1,448,687	788,794	0.7
9	サンアントニオ	チリ	550,520	1,069,271	604,906	9.9
10	フリーポート	バハマ	600,000	1,202,000	600,000	0.0

(出所) 国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会 (ECLAC)

ンガポールの PSA インターナショナルがコンテナターミナルの運営を開始した。さらに、バルボア港に隣接するコロサル地区にコンテナターミナルの建設をパナマ運河庁 (ACP) が計画している。すでに建設用地を取得しており、F/S 調査を実施している。F/S 調査は、コロサル・コンテナターミナルに加えて、運河鉄道を補完する 500TEU 積載のフィーダー船の導入、船舶修理施設、ロジスティック・パーク、自動車保管ヤード、燃料供給基地、LNG ターミナルなどの計画も含まれると報じられている。コロサル港・コンテナターミナルの建設と運営はコンセッション方式で民間に委ねるとみられるが、14 年年初に発生した運河拡張工事の中断により、計画には遅れが出ているようである。

大西洋岸でも、コロソのイスラ・ラルゴ・レモ地区に港湾施設を建設する計画が進行している。14 年 4 月には、SMC Barcelona 社へ政府保有の土地の売却を認める閣議決定第 59 号が官報公示された。同閣議決定によれば、コンテナ、燃料、自動車、穀類、旅客を取り扱うターミナルやロジスティックセンター、免税の観光・宿泊、商業、研修施設やクルーズ船の旅客ターミナル、鉄道の引き込みなどが計画に含まれており、コンテナ貨物の積み替え需要、拡張後の運河を通過できない超ポスト・パナマックス級船舶の入港、パナマ運河を通航する船舶への燃料供給に対応するという。総投資額は 177 億 5,300 万ドルに達する見通しだが、環境破壊を懸念する声も上がっており、順調に計画が進むかどうか注目される。

### 規律や変化を求められる「自由なビジネス環境」

大西洋側のコロソ市にある自由貿易地域コロソ・フリーゾーンでは、多くの企業が中米・カリブ諸国、アンデス北部市場向けの製品を在庫している。武器、爆発物、原油以外であれば保税状態で保管することができ、貨物の保管に期限はない。ただし、電気代が高いため、冷蔵を要する貨物の保管には向かないとされる。

最近では自社倉庫ではなく、物流代行会社 (Third Party Logistics: 3PL) に在庫管理、貨物の出荷、梱包、一時輸入、再輸出手続きを委託する企業が多く、3PL のサービスの質も着実に向上している。

コロソ・フリーゾーンは利便性に優れるが、中南米諸国が FTA (自由貿易協定) を盛んに締結するようになると問題も起き始めた。一般的に FTA の特惠の適用を受けるには、貨物が直送されるか、貨物が中継地の税関の監督下に置かれている (保税状態にある) 必要があるが、コロソ・フリーゾーンから再輸出されたことにより、仕向地で FTA の特惠を適用できない事例があると報じられている。例えばコロンビアは、コロソ・フリーゾーンを密輸品の温床として、通関が可能な税関を限定するなどの措置を断続的に導入するなど、コロソ・フリーゾーンへの不信感がその背景にあるとみられる。パナマ、コスタリカ、グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラスの中米 5 カ国がペルーと締結した FTA (グアテマラは未発効、エルサルバドルは未締結) では、ペルー、コスタリカ、パナマ、エルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラスの原産品がコロソ・フリーゾーンから再輸出された際、各国で特惠税率が適用されない事態を避けるため、同フリーゾーンからの再輸出証明に関する条項が協定に盛り込まれている。

国際金融センターも、近年は多くの欧米の大手金融機関が撤退し、中南米の金融機関が集積する地域金融センターへと姿を変えている。欧米金融機関の撤退は、パナマが OECD によって租税回避地 (タックスヘイブン) と看做され、その批判を回避するため銀行における手続きが煩雑になり過ぎ、効率性が阻害されたことによるとみられる。それでも、ドル決済が可能な地域金融センターとしては引き続き優位性を維持すると考えられる。



立ち並ぶコロソ・フリーゾーンの倉庫群 (撮影: 筆者)

## 着実に向上しているパナマの競争力

マイアミとは中南米ビジネスの拠点として常に比較されるが、高度人材の確保、空の交通の便、航空貨物輸送量、企業向けサービスの充実、住環境などではマイアミの後塵を拝しているのが実情だ。特に空路の充実は大きな課題で、欧州路線の拡充、アジア路線の就航はパナマがハブとしての競争力を高める上では必要不可欠だ。他方、港湾施設の充実度、人件費の安さ、インセンティブではパナマは優れており、ビジネス環境を着実に改善している。パナマ運河拡張は、港湾施設を中心としたインフラ整備の拡充につながり、経済特区制度の豊富なインセンティブと合わせて中南米ビジネスの拠点としてのパナマの競争力は引き続き向上

するとみられる。

マルティネリ政権ではインフラ整備には一定の成果があったものの、教育や労働力の質の向上など、ソフト面の取り組みには課題が残る。また、インフラ整備の推進により公的債務残高は増加しており、2014年7月に発足するファン・カルロス・バレラ政権は、ハード、ソフトの一層の充実と同時に財政規律の強化も求められる。パナマがシンガポールに近づけるか、バレラ政権の手腕に期待がかかる。

(にしざわ ゆうすけ 日本貿易振興機構(ジェトロ)ビジネス情報サービス部ビジネス情報サービス課)

## ラテンアメリカ参考図書案内



### 『アイコンとしてのチェ・ゲバラ ＜英雄的ゲリラ＞像と＜チェボリューション＞のゆくえ』

加藤 薫 新評論 2014年2月 179頁 2,200円+税

世界的に出回っている星の記章の付いた黒いベレー帽を被った髭ずらのゲバラの肖像は、キューバ革命政権の機関誌『レボルシオン』（後の『グランマ』）カメラマンであった通称コルダが1960年にサルトルとボーヴォワールがハバナ訪問の際に偶然に撮影したものだが、1年後に『レボルシオン』でのゲバラの講演放映告知用案内に小さく使われたのを契機に実に多くの加工や画像処理、絵画化され、「世界で一番有名な肖像写真」となったが、生涯コルダはこの写真から著作権使用料を得たことはなかった。

本書はこの写真が撮られ、世界中の人々の脳裏に焼き付いた顛末を、ゲバラがキューバ革命後にボリビアに渡り1967年にゲリラ活動中に捕らえられて処刑され、その遺骸が97年に発掘されるまでの数奇な運命、英雄が愛した乗り物、スポーツ、生涯悩まされた持病の喘息、愛用品などから見る人物像、いわば「アイコン」のように「英雄的ゲリラ」像に託された欧米、ラテンアメリカでの「ゲバラのアイコン」の意味を考察し、一つのアイコンが廃れてはまた世界のどこかで新たなチェ・ゲバラが生成されるという終わりなき連鎖は、広い意味での「革命」への願望にゲバラのイメージを必要とした／必要とする人々の終わりなき物語でもあるとしている。

(加藤神奈川大学教授は、ALSとの闘病の中で本書を纏められましたが、2014年4月22日に逝去されました。謹んでご冥福をお祈りします。)

(桜井 敏浩)

# パナマ共和国の今

日本・パナマ友好協会

## はじめに

パナマを訪れる人は、マイアミと見紛うほどの高層ビル群にまず驚くであろう（写真1）。ここ数年、そのパナマからの報告には、同国の更なる発展と変貌ぶりを伝える内容が多い。曰く、パナマ市は建設ラッシュで日夜槌音が絶えない、ホテルも開業ラッシュ、土地、アパート代が高騰。また、運河拡張工事、地下鉄工事、高速道路網等大型投資案件が進行中等々。それもそのはずパナマ経済はこの10年間リーマン・ショックの2009年を除き、年率7%以上の経済成長を続けている。世界の三大格付機関は11年、揃ってパナマ国債の格付けを投資適格に格上げした。ラテンアメリカ(中南米)諸国で投資適格に格付けされている国は、チリ、ブラジル、メキシコ、ペルー、パナマの5か国のみである。本稿では、経済成長を続けるパナマの投資先としての魅力、次に他の中南米・カリブ諸国とは異なる社会・文化上の特徴、最後にサービス産業を中心に発展してきたパナマが現在最も力を入れている分野の一つ、観光および、年金生活者の誘致の様子についても触れてみたい。

## 投資先としてのパナマの魅力

パナマに中米・カリブ地域ないし中南米の地域本部(リージョナル・ヘッドクォーター)を設置する多国籍企業は現在80社以上に上り(別表参照)、その数は年々増加している。外資系企業にとって投資先としてのパナマの魅力は次の諸点にあると思われる。



写真1 最近のパナマ市 Punta Paitilla

第一の強みは南北アメリカの結節点にある地政学上の優位性である。パナマ運河、港湾施設、コロン・フリーゾーンがあり、物流拠点としてのサービス向上への努力が続けられている。また近年は空運での利便性も評価されている。港湾施設に関してはマンサニョ、コロン(大西洋側)、バルボア(太平洋側)の各コンテナターミナルがブラジルのサントス港と並んで中南米・カリブ地域におけるコンテナ取扱量で常に上位を占めている。コロン・フリーゾーンは65年の歴史をもち、香港に次ぐ世界第二のフリー・ゾーンである。また、空運についてはコパ(COPA)航空が現在30ヶ国69都市に就航、同社の2013年の定時到着率は89.83%で中南米一位であった。コパ航空の成長、好評とともにトクメン空港も北米、中南米のハブ空港としての様相を整えつつある。

第二の強みは米ドルを自国通貨として使っていることである。米ドルベースの投資や貿易取引等には為替リスクがなく、金利も米国のドル金利が基準になるので、他の中南米諸国に比べるとかなり低くまた安定している。パナマ独自の政策金利やマネタリーベースの増減はできないが、政府が勝手に通貨の増発ができないので、ハイパー・インフレーションになる恐れもない。現在物価上昇はパナマ経済の問題点のひとつであるが、もしドル化していなければさらに物価が高騰していた可能性もある。パナマ国際金融センターの発展もドル経済と無関係ではない。現在の銀行数は91行、20年前と比較して減少したが、総資産ベースでは増加している。

第三の強みは、税制優遇をはじめとした外資系企業に対する数々のインセンティブである。オフショア取引で得た収入はパナマでの課税対象とはならないほか、ビザ発給の面でも進出企業への負担軽減が図られている。

第四の強みは政治の安定である。70年代、80年代には軍部による政治支配が続き、1989年には米国の軍事介入という不幸な出来事があった。しかし、それ以降は民主的に選ばれた大統領(任期5年)による現実的な政権運営が継続している。政権が交代しても政治理念や政策が左右に大きく振れたことはない。

図表 パナマに地域本部を置く多国籍企業

MAERSK, PROCTER & GAMBLE, NELECTRA, SINOPEC CORPORATION, LG ROCHE, CATERPILLAR, AES, TOTAL, GRUPO VOLCONSA, ENDRESS+HAUSER INSTRUMENTS, WESTERN UNION, THUNDERBIRD, PEUGEOT, HALLIBURTON, PAN AMERICAN LIFE, CEMEX, MOFFATT & NICHOL, ABB, J.SAFRA ASSET, KUMHO TIRE, HEINEKEN, PHILLIPS, BMW, CARGOTEC, NESTLE, HYOSUNG, MARS, SAB MILLER, OTIS ELEVATOR, ERICSSON AB, ADIDAS, SANOFI AVENTIS, SMARTMATIC, VANITY FAIR, ALFA LAVAL, BWSC, KUEHNE+NAGEL, ROBERT BOSCH, PUIG, ZTE, WRIGLEY, ATLAS COPCO, UNILEVER, MERCK SHARP & DOHME, INTERNATIONAL MEAL COMPANY, BAUER, FASTENAL, GRAINGER, WARTSILA, ARCOS DORADOS, JOHNSON & JOHNSON, VAN OORD, HYUNDAI MOTORS, BAXTER, GCE GROUP, HUAWEI TECHNOLOGIES, BELARUSIAN POTASH, DAMCO INTERNATIONAL, BBVA FOUNDATION, TADANO, APR ENERGY GROUP, HERRENKNECHT AG, DRAEGERWERK AG & CO.KGaa, BELCORP GROUP, SCHAWKI, GENERAL ELECTRIC COMPANY, L'OREAL,S.A., DIAGEO PLC, SYNGENTA AG, SAMSUNG GROUP, TELEFONICA,S.A., 3M, SUNWING TRAVEL AND TUI TARAVEL, THE BRINK' S COMPANY, UNDER ARMOUR,INC., TETRA PAK, SIDEL PARTICIPATIONS S.A.S., EVERGREEN GROUP, HANS GROHE SE, TRANSATLANTIC HOLDINGS,INC., RALPH LAUREN CORPORATION, HINO GROUP, CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED, BW SHIPPING LIMITED, A.P.MOLLER-MAERSK GROUP, ACE LIMITED, NEPTUNE ORIENT LINES LIMITED, CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S.A.

以上 89 社 2013 年 6 月 6 日現在

パナマ商工省ホームページより

[http://www.sem.gob.pa/doc/LS-RG-013\\_Corporate\\_Group.pdf](http://www.sem.gob.pa/doc/LS-RG-013_Corporate_Group.pdf)

第五の強みは、ビジネス上のインフラが整っていることが挙げられる。長年にわたって運河および運河地帯が米国の統治ないし管理下にあったこともあり、英語を話すビジネスパーソンが多い。パナマ船籍登録業務や国際金融センターでの経験を有する弁護士、会計士等専門職の存在も外国企業にとっては魅力である。生活物資も比較的豊かで、水道水を直接飲めることや高い医療水準も在住外国人や観光客にとって大きなメリットのひとつである。97 年には WTO に加盟、各国との FTA（自由貿易協定）の締結にも極めて熱心である。因みに、昨年 9 月発表された世界経済フォーラムの「2013～14 年国際競争力指数」によると、パナマは 148 ヶ国中 40 位、中南米ではチリに次ぎ 2 位であった。

## パナマの文化と社会

パナマは面積約 7.5 万平方キロ（北海道よりやや小さい）、人口 370 万人の小国ながら驚くほど多様性に富んでいる。歴史的には南米、地政学的には中米、文化的にはカリブにルーツを持ち、ビジネスは米国のブラグマティズムが根底にある国といわれる。

人種も多種多様であり、混血（メスチーソ）70%、アフリカ系 14%、白人 10%、先住民 6%となっている。先住民は 6 種族に分類され、黒人も 2 系統に分かれる。そのため多種多様の文化や伝統が形成され、生活習慣、

料理、芸術、祭り、風習などにその特徴を留めている。

パナマ人の民族性やメンタリティーを理解するには、この国の持つ特異な地理的、人種的、歴史的要因を掘り下げてみる必要がある。まず、西に中米、東に南米、北に大西洋そして南に太平洋を望むまさに米州大陸の結節点に位置し、しかも狭隘な地峡であることが絶好のルートとしてスペイン植民地時代から列強に翻弄されてきた歴史がある。そして、近代の歴史も多彩である。よく「パナマは 3 回独立した」と言われるが、1821 年にスペインから独立し、次いで 1903 年には運河の建設を目論む米国の強力な支援でコロンビアから分離独立、そして 99 年末米国から全面的に運河が返還されて漸く「実質的に独立を果たした」のである。このような歴史が今日のパナマの文化、社会に深く刻印されている。

子弟の教育にも熱心な国民である。教育水準も中南米ではトップクラスにある。パナマ国家統計センサス局によると 2011 年の就学率は 79.7%（中米 1 位）、識字率は 94.1%と中南米でトップであった。大学生の在籍数は学部・大学院合わせて約 13.5 万人（12 年）でこれは全人口の約 3.6%に当たり 2.2%の日本よりかなり高い。

## これから期待される観光産業

パナマとコスタリカ両国は地政学的にパナマ地峡を構成し、熱帯雨林のなかに南北アメリカ両大陸をルートとする多様な動植物が生息している。コスタリカは夙に観光立国として有名で、観光立国を目指す国家政策は 1970 年代に遡ることができる。

これに対しパナマが本格的な観光開発に乗り出したのは 21 世紀に入ってからである。パナマには手つかずの熱帯雨林や太平洋とカリブ海に広がる海浜リゾート



写真2 熱帯雨林の中に残る La Conquista（スペイン人征服）時代の砲台

トに加え、コスタリカにないパナマ運河や16世紀に遡る植民地時代の遺構がある(写真2)。前述のように南北アメリカ大陸の交差点であるパナマには、パナマ環境庁によると約260種の哺乳類、970種の鳥類、10,000種を超える植物(1,200種以上がラン科植物(写真3))が狭い国土に生息し、このうちパナマ固有の植物が1,176種もある。また、多様な民族によって生み出された工芸品、料理、祭りなどにも恵まれている。民芸品では特にクナ族の女性達によって作られる「モラ」が有名である。もともとは原住民のボディー・ペインティングからはじまったとされるが、精緻なアプリーケ技術は他に類を見ない。

2008年に制定された観光長期国家プランによれば、06年120万人弱だった海外からの観光客を20年には214万人に伸ばすことを目標としている。海外からパナマへの訪問者は着実に増えており、13年は対前年約5%増加した。13年世界経済フォーラムが纏めた世界140ヶ国・地域を対象とした旅行・観光競争力指数ランキングを見ると、パナマは11年の56位から37位に上昇し、観光開発に関する基盤は急速に固まりつつある。近い将来、パナマの基幹産業の一つに成長する可能性は極めて大きい。



写真3 絶滅が危惧されるパナマ国花エスピリト・サント

### 退職者移住の知られざる天国

パナマ在住外国人でビジネスマン・観光客に次いで多いのは北米・ヨーロッパからの退職移住者といわれる。月々最低1,000ドルの年金受給資格があるか、パナマの銀行に一定の預金があれば退職者用のビザを取得できる。退職移住者には家やアパートメントの購入も10年あるいは20年間固定資産税を免除するなど優遇策がとられている。また映画演劇などの入場券、ホテルなどの宿泊費、レストランの飲食代、医療費など

多くの分野で割引料金が適用される。その他、海外で発生する所得に対しては所得税がかからない。最近米誌『インターナショナル・リビング』が米国人とカナダ人退職者を対象にして行った海外移住先の人気度調査ではパナマが一位となった。

### おわりに

過去10年間の高成長のお蔭で貧富の格差や極貧層の割合に改善の兆しが見えるものの、他国との対比では誇るべき水準ではない。また、人口の4割が集中するパナマ首都圏の治安、都市のアメニティなどまだまだ改善の余地のある分野もある。しかし今後も高成長が持続すればその過程でいずれこれらの問題も改善されることが期待される。

パナマは一般の日本人にとっては馴染みのある国とはいえない。小国であるためニュースが少なくメディアでも取り上げられることが少ない。ところがここに来て米国のシェールガスの対日輸入に重大な影響を及ぼすパナマ運河の拡張工事(第3閘門の建設)に絡んでパナマがメディアに登場する頻度も増えてきた。もともと1904年には我が国と外交関係を樹立した親日国であり、東日本大震災に際してはパナマシティでの教会ミサ、大使館員による被災地への訪問、大使を中心とした資金集めの催し物など中南米諸国の先頭に立って援助の手を差し伸べてくれたことは記憶に新しい。小国ながらも西半球のハブとして高い潜在成長力をもつパナマに日本としても今一度熱い目が向けられることを期待したい。

ひとくちに言って、パナマは「住みやすい国」である。昨今の急速な経済成長や開発によってどの様になるかは予測し難いが、これからも「住みやすい国」であり続けて欲しい。

(日笠 徹、明智 洸一郎、一柳 二郎、狩谷 求)



# 2014 年パナマ大統領選挙概要

## —選挙結果分析及び次期政権の課題—

松嶋 慧

2014 年 5 月 4 日、大統領選挙・国会議員選挙・市長選挙・地区長選挙を含む総選挙が行われた。当国総選挙は 5 年毎に行われ、前回の 2009 年大統領選挙においては民主変革党 (Cambio Democrático: 以下 CD 党) 及びパナメニスタ党 (Partido Panameñista) が野党連合を組み、リカルド・マルティネリ候補 (CD 党党首) が 60% 以上の高得票率をもって当選した。これにともない副大統領兼外務大臣としてパナメニスタ党フアン・カルロス・バレーラ党首が就任したが、その後 11 年にマルティネリ大統領が同氏の外務大臣職を解任したことを契機に連立が崩壊し、両党間に対立を生むこととなった。

今次選挙においては、主要政党からは CD 党アリアス候補、パナメニスタ党バレーラ候補、民主革命党 (Partido Revolucionario Democrático: 以下 PRD 党) ナバーロ候補が出馬し、当日は右三候補による混戦が予想されたが、選挙後開票開始から約 3 時間後、バレーラ候補の勝利が伝えられた。

本稿では、今次大統領選挙の結果分析及び次期政権が直面する政治的課題についての考察を行う。

### 選挙前世論調査結果

各世論調査会社による大統領候補支持率調査の結果では、他の候補にある程度の差をつけて常に CD 党アリアス候補が優位に立っており、次いで PRD 党ナバーロ候補、パナメニスタ党バレーラ候補が続くというデー

タが大半を占めていた。とは言え、いずれの調査結果においても各主要候補の支持率差は数ポイント程度となっており、長年選挙分析を行ってきた当国政治専門家らも結果が読めないと口を揃える予想の難しい選挙となった。

### 選挙結果

選挙前の下馬評通りに CD 党マルティネリ候補の圧勝となった 2009 年大統領選挙時とは異なり、接戦の予想された今次選挙の開票には多くの時間を要するものと見込まれたが、5 月 4 日 16 時の投票終了から約 3 時間後、選挙裁判所よりパナメニスタ党バレーラ候補の当選確定が発表された。同機関が 6 月 5 日に発表した最終選挙結果 (開票率 100%) によれば各候補の得票率はバレーラ候補 39.1%、アリアス候補 31.4%、ナバーロ候補 28.1% と、バレーラ候補が次点アリアス候補に 7% 以上の差を開けての当選となった。最終投票率は 09 年選挙時よりも 3% 近く上昇した 76.8% を記録した (最終投票者数 1,886,308 人)。

### バレーラ候補の勝因

各世論調査において不利と見られていたバレーラ候補が相当の差をつけて当選したことは予想外であったが、同時に納得のいく結果でもあった。バレーラ候補は同世論調査における『絶対に投票しないであろう候補』というアンケート項目において 5 % という数字を



フアン・カルロス・バレーラ次期大統領



5 月 4 日投票所の様子

選挙裁判所 Facebook ページ ([https://www.facebook.com/tepanama/photos\\_stream#!/tepanama/photos\\_stream](https://www.facebook.com/tepanama/photos_stream#!/tepanama/photos_stream)) より

獲得していたが、これは同項目においてアリアス候補及びナバーロ候補がともに25%程度を記録していた事実を考慮すれば圧倒的に低いものであり、バレーラ候補が有権者全体から好意的な評価を受けていた事が窺える。またかねてから政治家として活動してきた同候補はその人柄の良さが一般に広く認知されており、好き嫌いの分かれる他の二人の候補には無い国民全体への印象の良さが武器の一つとなった。

一方、アリアス候補率いるCD党はマルティネリ現大統領の人気を利用し好調なキャンペーンを行っていたように思われたが、アリアス候補は政治的なキャリアに浅く、大統領候補公開討論等でも稚拙が見られるなど、政治家としての手腕の乏しさを国民に見せてしまう言動が目立った。またCD党は副大統領候補としてマルティネリ大統領夫人であるマルタ・リナーレス女史を据えたことで、同党が勝利すれば次期政権はマルティネリ大統領の傀儡となるのではないかという懸念が一般に広まり、PRD党とパナメニスタ党が政権を交代してきた歴史を持つパナマに根付く政権の固定化を嫌う風潮の中、次第にCD党に対する拒絶が生まれていたと考えられる。また強権政治と表現されるマルティネリ政権の下、公務員をはじめとする層には真意を隠してCD党への支持を表明していた者も多くいたと考えられ、“虚偽票”とも言えるこうした有権者の偽の意思表示が、選挙前支持率調査と実際の選挙結果との間に大きなギャップを生んだ要因の一つであると推測される。

PRD党ナバーロ候補は1999年から2009年まで二期連続でパナマ市長を務め、国民からの認知度の高さと共に政治家としての経験も豊富な人物であるが、4月25日に発表されたIPSOS社による選挙前最終世論調査においてアリアス候補を抜き支持率トップの座を獲得していたにも関わらず、実際の選挙では3位という結果に終わった。ナバーロ候補への票が伸び悩んだ要因として、パナマ市長時代の実績の少なさやマルティネリ大統領との癒着疑惑といった政治家としてのイメージダウンにつながる要素に対し、これを払拭できなかったことが挙げられる。またTVインタビュー等においてカメラが向いている時だけ表情を変えるなど、さながら俳優が演技をしているようで誠実さに欠けるとの声も多々上がっており、こうした態度もまた同候補に対する不信感の増大に拍車をかけたと思われる。

PRD党という国内最大の党員数を誇る政党を抱えるナバーロ候補は、本来であれば同党による組織票を期

待できた筈であった。その強大なポテンシャルを最大限に活用することが出来なかった一番の原因として、09年選挙時にPRD党エレーラ候補に対し当時のチャベス・ベネズエラ大統領から不正に資金援助を受けたという疑惑が持ち上がった際、ナバーロ候補がこれを肯定するような発言を行い党内の輿論を買ったことが挙げられる。この一件は同候補と当時の執行部を中心とする党員との間に深い確執を残し、一枚岩となって臨まれるべきであった今次選挙においても党内支援の希薄さとなって現れることとなった。

また独立系団体ヌエバ・レプブリカによる支援も、結果的にナバーロ候補にとっては逆効果であった。同団体はこれまでPRD党に対する痛烈な批判を行う団体として知られてきたが、選挙直前になってCD党アリアス候補の当選阻止を目的に、ナバーロ候補に対する投票を呼びかけた。この政治的理念に欠けると言える行動は国民の大きな反発を呼び、ひいてはナバーロ候補への支持を取りやめバレーラ候補へと鞍替えする有権者が現れるという結果を生み出したと考えられる。

以上の様に、今次選挙では必ずしも当初からバレーラ候補に対し本命候補としての白羽の矢が立っていたとは言えないものの、支持層に偏りがあり、また上述のような問題もあったアリアス候補及びナバーロ候補への不信感は、結果として、飛び抜けたアピールポイントこそ持たないものの国民全体から好感を持たれているバレーラ候補に対し他の二候補の票を流すという効果を生じさせたと言えるだろう。

### バレーラ次期政権の課題

汚職や不正な資金流用の噂が絶えず、ビジネス



バレーラ次期大統領（中央右）の認定式の様子  
パナマ政府公式ホームページ（[http://www.presidencia.gob.pa/Vice\\_Presidente](http://www.presidencia.gob.pa/Vice_Presidente)）より

（提供：徳倉建設）

(negocio) と形容されることの多いマルティネリ大統領の政治に対して、バレーラ次期大統領はこれを奉仕 (servicio) に変え、透明性のあるクリーンな政治をめざすことを約束した。しかしながら、その前途には未だ解決の見えない多くの問題が立ちはだかっている。

マルティネリ政権下においては昨今の湾岸道路 (Cinta Costera) の建設やメトロの開通など、国民の生活を豊かにする様々な大規模公共事業が行われた。バレーラ次期大統領はこうした事業に関してその業績を認めるとともに次期政権においても継続を約束しているが、マルティネリ大統領の就任時に 108 億ドルであった公的債務残高は現在 174 億ドルにまで膨れ上がっており、その財政には大いに悩まされることが予想される。またマルティネリ大統領はアリアス候補の落選以降、メトロ運賃を経済性を無視した安い値段 (35 セント) に設定したり、急遽特別国会を招集し同性婚を認める法案を提出するなど (バレーラ次期大統領は敬虔なカトリックとして知られる)、次期大統領が就任後に苦慮するであろう問題を随所に生み出している。

また国会におけるパナメニスタ党議席の少なさも、バレーラ次期大統領の悩みの種となっている。同党は 6 月 4 日の国会議員信任状授与式の時点で確定している 51 議席のうち、僅かに 11 議席を獲得しているのみであり、連立を組んでいる民衆党の 1 議席と合わせても計 12 議席と、過半数の獲得にはおよそ満たない議員数となっている。この状況を打破するべく野党との連立が望まれるところであるが、2011 年に崩壊した CD 党との連立が回復するとは考えにくく、歴史的に対立を繰り返してきた PRD 党との連立もまた現実味に乏し

い。現在パナメニスタ党と PRD 党との間で議員レベルでの閣外協力体制の確立に関して話し合いが行われているが、PRD 党からは同党より 2 年間国会議長を選出する事を要求されているなど、一筋縄にはいかない交渉となっているようである。

他方、次期大統領の掲げる公約についても、その実現性が疑問視されている。バレーラ次期大統領は選挙キャンペーンで国民の最大の懸念事項となっている物価高への対策として基礎食料品 22 品目の価格凍結を公約したが、そのメカニズムに関しては明確な説明がなされておらず、対象品目の供給不足や品質低下をはじめ、中小規模の生産者に対し大きな打撃となる可能性があるとして、これを不安とする声が高まっている。また物価高と並んで国民の関心の高い治安問題に関しては、近年の犯罪増加を受け、マルティネリ政権下より治安省の創設や警察官の待遇改善・刑務所の建設等様々な対策が行われてきたものの、依然状況は改善されておらず、次期政権においてはより効果的な対策が求められる。

また外交面では、今年 3 月にベネズエラとの間で外交関係が断絶しており、5 月に領事関係のみ再開されたものの未だ完全な関係回復には至っておらず、新政権発足後の同国との交渉が課題となっている。

(なお、本稿は個人の見解に基づくものであり、外務省ならびに在パナマ日本国大使館の公式な見解を示すものではない。)

(まつしま けい 在パナマ日本国大使館専門調査員)

## ラテンアメリカ参考図書案内



### 『エル・ミラドルへ、そのさらに彼方へーメソアメリカ遺跡紀行』

土方 美雄 社会評論社 2014 年 2 月 336 頁 2,600 円+税

1991 年からメソアメリカの遺跡巡りを続け、これまで 4 冊の紀行記を出したライターの、いわば総括的紀行記。

ユカタン半島のウシュマル、チチェンイツァやメキシコ国立人類学博物館、チヨルラ遺跡。グアテマラのエル・ミラドルへの困難な旅、ティカルはじめ低地のマヤ遺跡群、メキシコ南部オアハカのモンテ・アルバン等の訪問、南のチアパスのマヤとオルメカ、メキシコ南部とグアテマラ太平洋岸からホンジュラスへの縦断旅行など、2008 年から 12 年にかけて多くの遺跡を訪れた記録。

(桜井 敏浩)

# パナマの都市環境問題と日本の支援

下坂 雅信・橋本 真弓

## パナマの概要

筆者は今年8月で2回目のパナマ赴任が満5年となり、合計7年と3か月パナマに住んでいることになる。これを知人に話すと「それは家族の話で、本人はほとんどパナマにいないでしょう？」との指摘を受ける。記録を振り返ってみるとこれまでのパナマ駐在時代に実際にパナマに宿泊したのは、全期間の約1/3程度の日数であったから否定はできない。日本企業に勤めてパナマに駐在している方には、このような生活をしている方が少なからずいて、中にはパナマで会うよりも近隣の国で顔を合わせることが多いなどということもある。パナマが地域のハブで地域統括事務所を置くことに適している、というパナマの特徴の一つを説明する例として紹介する。弊社の場合、パナマは地域統括事務所として位置づけられており、北はメキシコから南はブラジルを含むチリ、アルゼンチンまでが守備範囲となっている。また、現マルチネリ政権（2014年6月末まで）は外国人の受け入れを積極的に進めるべく、日本を含む世界30か国以上に対してパナマ永住ビザが簡単に取得できる優遇制度を設け、好景気も手伝って多くの外国人がパナマにやってくる。

2010年から12年の実質GDP成長率は7.5%、10.9%、10.8%で<sup>1</sup>、近年景気が好調なラテンアメリカ諸国の中でも屈指の成長率を記録している。14年7月1日に交代となる現政権は後述するパナマ湾浄化事業やメトロ1号線に加えて、都市内道路立体交差化等のインフラ整備に積極的に投資してきた。物価の高騰（10年～12年は毎年3.5%、5.9%、5.7%<sup>2</sup>）は貧困層を中心に社会的な問題となりつつあるものの、失業率は11年以降4%台で推移してきており、多くの雇用が創出されている。街を歩けば活気に満ち溢れていることを実感できる。数年ぶりにパナマを訪れた方からは「こんなに変わったのか!」という驚きの声、初めて訪れた方からは「マイアミみたい!」という声が多く聞かれる。パナマ首都圏の人口は現在170万人程度で、増加が著しい。好景気で活況を呈しているが、一方で自動車台数の増加は市内の渋滞を深刻化、長時間化させ、増加する人々の生活排水は、パナマ市が面しているパナマ湾に垂れ流しになっている等、都市の生活環境が

急速に悪化しつつあるという側面も経済成長の影に存在する。本レポートではパナマにおける近年の環境問題について幣日本工営グループ（日本工営および中南米工営）が関与してきた日本のODAによる支援との関係も含めて報告する。

## パナマ湾浄化事業

### （1）パナマ首都圏と下水処理問題

パナマ首都圏にはパナマの総人口の約半数が集中していることに加え、年間観光客数220万人（2013年、前年比5.6%増）のうち150万人がパナマ市に位置するトクメン国際空港より入国している。いまや同国の観光収入（51億ドル）はパナマ運河通航料収入（19億ドル）を大きく上回り<sup>3</sup>、パナマ首都圏のウォーターフロント都市としてのイメージ向上や環境改善は重要な課題である。

しかし、13年5月に中米最大規模の「ファン・ディアス下水処理場」が竣工される<sup>4</sup>までパナマ首都圏の下水処理率は0%であった。収集された下水は未処理のまま、河川およびパナマ湾に流入、パナマ市中心部を流れる河川ではBOD濃度<sup>5</sup>が120mg/Lに達し<sup>6</sup>、深刻な水質汚濁や悪臭被害をもたらしていた。

首都圏住民の悲願であった上記下水処理場および下水管網施設整備事業は日本の円借款および米州開発銀行（IDB）の協調融資により実現に至り、弊日本工営グループは、本事業担当省である保健省（パナマ市及びパナマ湾浄化事業ユニット）に対し、05年より基本



撮影：中南米工営  
アライアンからパナマ市内へ向かう渋滞の様子。2車線のパンアメリカン道路で路肩も含め3車線になる大渋滞。写真奥がパナマ市中心部（この地点から運河を超えて市内に入る）

設計、地質調査、入札図書作成（Design and Build 用）、入札補助、詳細設計レビュー、施工監理に係るコンサルティングサービスを提供してきた<sup>7</sup>。

### （2）下水道整備を巡る歴史と環境と経済成長の共存

パナマ市の下水施設整備構想は半世紀以上前まで遡る。1959年にマスタープランが策定され、その後75年に見直しされた際、前述のファン・ディアス下水処理場整備計画が盛り込まれた。98年～2001年にはフィージビリティ・スタディも実施され、モスコソ政権のもと00年に同国で初めて汚水の放流に係る規則が制定された（Normas DGNTI-COPANIT 35-2000 および 39-2000）。01年に同国保健省がこれまでの各種計画・調査・規則を統合した Consolidated Master Plan を策定し、同下水処理場の規模やコスト等も具体的に提案され<sup>8</sup>、03年から05年にかけて概略設計および EIA が取りまとめられた<sup>9</sup>。04年にトリホス政権に交代するが国家開発計画において下水道および下水処理施設の整備の実施が公約として掲げられ、07年6月に同国で初のプロジェクト型円借款「パナマ市及びパナマ湾浄化事業」貸付契約（Loan Agreement）が調印された。

現マルチネリ政権が打ち出した国家5か年投資計画では、経済戦略と社会戦略を大項目に掲げ、経済成長は自然保護や環境保全によって持続する点にも焦点を当て<sup>10</sup>、下水施設整備が継続的に実施された。そして14年7月1日に発足するバレラ政権も、環境との調和に基づいた経済成長政策を打ち出していくことを公約のひとつとしている<sup>11</sup>。同国では経済政策と環境政策を密接に関係させる政策的構図が確立しつつあり、本事業はそれを具現化した一例と言える。

### （3）環境面・社会面での挑戦

本事業はパナマ市内の河川およびパナマ湾浄化に貢

献するという水質面での挑戦であることに加え、ファン・ディアス下水処理場建設地はラムサール条約登録湿地に隣接するため、工事中は土壌流出の予防策等環境負荷軽減のための各種対策を講じる必要があった。また汚泥から発生するメタンガスを有効利用し、同処理場の電力量18%を賄うことが可能となった。これら一連の取り組みと成果が評価され、同処理場は米国を中心とした世界のエンジニアリング事業関連の情報を取り扱う週刊誌『ENR（Engineering News-Record）』の2014年 Global Best Water, Wastewater Project に選ばれた<sup>12</sup>。

14年1月のBOD濃度平均値は下水処理場への流入水で105.5mg/L、処理後の放流水は8.4mg/Lまで濃度を下げており<sup>13</sup>、これは日本の河川における環境基準でも環境保全レベルにある<sup>14</sup>。浮遊物質量（SS）や全窒素についても、流入水101mg/Lから放流水12mg/L、流入水12.91mg/Lから放流水0.64mg/Lと、日本の水再生センターでの処理後放流水の水準の範囲内である。20年には同市内全ての河川における水質改善（BOD濃度2mg/L<sup>15</sup>、日本の基準で水産2級レベル）が見込まれている。

また、保健省管轄下にある本事業ユニットはJICAおよび弊グループ支援のもと<sup>16</sup>、同国の日本人学校の生徒・保護者の社会見学（14年3月）を受け入れ、環境保全の大切さや日本の協力への理解を図るとともに、独自に児童向け環境教育（ワークショップ・人形劇等）、ジャーナリストや教員等社会人向けのセミナーも積極的に実施している。ファン・ディアス下水処理場は同国の環境啓蒙活動のランドマークとしての役割も果たしている。

#### 本事業の諸元（円借款および IDB 融資部分）

- ▶裨益人口：75万人（2015年見込み）
- ▶遮集管建設（シールドトンネル）：全長8km・深さ－26m・直径3m（円借款対象）
- ▶下水道管建設（ポンプ場～処理場）：全長4.8km・直径2,000～2,200mm（円借款対象）
- ▶下水処理場建設：処理能力19万m<sup>3</sup>/日（活性汚泥循環変法）、エアレーションタンク4槽・最終沈殿池8槽・汚泥処理施設処理能力70トン/日（円借款対象）
- ▶下水道管建設・修復：総延長約90km（IDB 融資対象）
- ▶事業費：325億6,100万円（うち円借款：193億7,100万円）



撮影：中南米工営

奥から：マイアミのような超高層ビル群・ラムサール条約登録湿地・下水処理場最終沈殿槽の一部・エアレーションタンクの一部

## 都市交通改善関連事業

### （1）パナマ首都圏と都市交通問題と現状

パナマ市内の道路網は運転するのが難しい。並行している道路がしばらく走ると交差してしまう。一方通



行が多く初めての訪問先に道を間違えずに到着できると、ちょっとした喜びを感じる。メトロ建設事業や都市内道路の立体交差化事業によって道路が通行止めになれば、問題はさらに深刻である。中心市街地ではひと昔前は平屋建てだった地区に30階を超える高層マンションがいくつも建設されているにもかかわらず、道路の車線数は以前と変わらない。多くの路上駐車は渋滞をより深刻にするが違法駐車の手金<sup>1)</sup>が5ドルと低いことから、駐車場利用が促進されていない。渋滞によって発生する排気ガスは市内の生活環境を悪化させている。21世紀に入ってもパナマの唯一の公共交通機関は路線バスであった。朝夕の深刻な交通渋滞は専用線走る大量輸送機関のニーズを顕在化し、2009年に発足したマルチネリ政権は大統領府直轄のメトロ庁を設立し、4路線からなるパナマ首都圏におけるメトロ網の整備計画を発表した。メトロ1号線は09年10月に設計を開始し、14年4月に開業した。5年足らずで約14km（うち地下部約7km）のメトロを建設した政府の強い実行力は注目に値する。パナマ初の都市鉄道となるメトロ1号線は開業して2か月間ほどは、運賃無料で運行しているが、メトロ庁の予想を超える1日20万人近い乗客が利用し、盛況である。

### （2）パナマ首都圏における都市交通の歴史

パナマの都市交通問題における日本の支援は1982年に実施したパナマ首都圏都市交通整備計画調査（ESTAMPA）<sup>17)</sup>に始まる。同調査によって策定されたマスタープランで新規の道路建設、既存道路の拡幅・改良、さらにはバスターミナルの建設が提言された。

パナマ市内の2路線の有料道路の一つ、北部道路（コレドールノルテ）建設は同調査で提言された路線で、パナマ政府はマスタープランに従った道路整備を実施してきている。その後日本は90年代はじめにパナマ市内とカリブ海側のコロ市を結ぶ高速道路整備の調査、2000年代は大量輸送機関の整備に関する調査を行っている。13年からは前述のマスタープランのうち、開発が進み人口増加率が首都圏で最も高い、運河の西側地域のアライハン市、ラ・チョレラ市とパナマ市中心部を結ぶメトロ3号線のフィージビリティスタディをJICAの支援で実施しており、弊社グループが参加する共同企業体が調査を担当している。

### （3）都市交通における挑戦

パナマ首都圏の広がりを見ると、中心市街地内に高層マンションが立ち並び、中～低所得者層の住居は郊外に向かって広がっている。低所得者層の通勤時間は

2時間を超え、路線バスや違法の乗合サービス等乗り継いで通っている。メトロ1号線が開業となり通勤時間の大幅な短縮や通勤費の節約が叶った利用者は少なくない。メトロ1号線は延長14kmで、均一運賃を採用している。既存の路線バスも基本的に均一運賃で、一度乗車すればどこまで行っても運賃は変わらない。この方式は、上述のように郊外に低所得者層が多いことを考えれば、ある種の補助と見ることもできる。開業した1号線の運賃は35セントと発表され、建設費用を除く、運行および維持管理の費用すら賄うことが出来ない低い運賃設定となっている。いかにサービスの質を確保していくかは今後の課題のひとつである。

### 終わりに

2014年5月の選挙で次期大統領に選出されたバレラ氏はメトロ2号線および3号線の整備を推進することを次期政権の計画に含めている。メトロ3号線整備については、パナマ政府の要請に応える形で日本の支援で進めていくことが期待されている。日本による支援でパナマ市の渋滞改善、ひいては生活環境の改善に資する事業が整備されていくことを想像するのは、わくわくする。5年後、10年後に「パナマはこんなに変わったのか!」と現在のパナマを懐かしく振り返る日が楽しみである。

（しもさか まさのぶ 日本工営（株） 現在は中南米工営取締役として出向中。はしもと まゆみ 日本工営（株）海外事業本部営業部ーパナマ湾浄化事業部分を執筆）

- 1 JETRO [https://www.jetro.go.jp/world/cs\\_america/pa/stat\\_01/](https://www.jetro.go.jp/world/cs_america/pa/stat_01/)
- 2 同上
- 3 Voletín Estadístico 2013, Autoridad de Turismo de Panamá
- 4 2013年2月に試運転開始、竣工式典は同年8月8日にマルティネリ大統領出席のもと開催された。
- 5 BOD（Biochemical Oxygen Demand: 生物化学的酸素要求量）とは、水中の汚濁物質が微生物によって酸化分解される際に必要とされる酸素量。BODの値が高いほど水が汚れていることを示す。アユが成育する川は2mg/L以下、反対に10mg/L以上になると悪臭がする。
- 6 ASISTENCIA ESPECIAL DE JBIC PARA LA FORMULACION DEL PROYECTO (SAPROF) PROYECTO DE SANEAMIENTO DE LA CIUDAD Y DE LA BAHÍA DE PANAMÁ REPÚBLICA DE PANAMÁ INFORME FINAL, パナマ市及びパナマ湾浄化事業ユニット資料

- [http://www.saneamientodepanama.com/content/ESTUDIOS/Saprof/estudio\\_saprof.pdf](http://www.saneamientodepanama.com/content/ESTUDIOS/Saprof/estudio_saprof.pdf)
- 7 履行期限は 2017 年 9 月の予定。
- 8 パナマ市及びパナマ湾浄化事業ユニット資料 [http://www.cep.unep.org/meetings-events/1st-lbs-stac/more-documents/Presentacion\\_Saneamiento\\_opt.pdf](http://www.cep.unep.org/meetings-events/1st-lbs-stac/more-documents/Presentacion_Saneamiento_opt.pdf)
- 9 EIA Categoría III, de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Saneamiento de la Ciudad y Bahía de Panamá <http://www.saneamientodepanama.com/content/ESTUDIOS/ESIA/c.pdf>
- 10 Plan Estratégico de Gobierno 2010-2014, <http://www.mef.gob.pa/es/transparencia/Documents/PLAN%20ESTRATEGICO%202011-2014.pdf>
- 11 Plan de Gobierno 2014-2019, <http://plandegobierno.juancarlosvarela.com/>
- 12 ENR, May 12, 2014
- 13 パナマ市及びパナマ湾浄化事業ユニット資料 (2014 年 2 月 28 日開催: パナマ共和国の水ビジネスに関する官民連携セミナー)
- 14 国土交通省「生活環境の保全に関する環境基準 (河川)」  
<http://www.skr.mlit.go.jp/tokushima/river/event/yoshikouza/no03/text03-1-2.pdf>
- 15 パナマ市及びパナマ湾浄化事業ユニット資料、同上 iv
- 16 世界 HOT アングル <http://www2.jica.go.jp/hotangle/america/panama/001190.html>
- 17 <http://libopac.jica.go.jp/search/detail.do?rowIndex=3&method=detail&bibld=0000011491> JICA 図書館 パナマ共和国パナマ首都圏都市交通整備計画調査報告書

## ラテンアメリカ参考図書案内



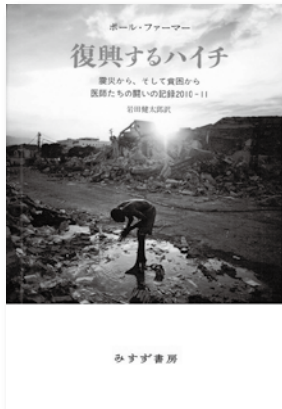
### 『アンデスの都市祭礼ー口承・無形文化遺産「オルロのカーニバル」の学際的研究』

児島 峰 明石書店 2014 年 1 月 383 頁 6,800 円+税

ボリビアのアンデス高原にある鉱山都市オルロのカーニバルは 200 年以上の歴史をもち、UNESCO の世界遺産の一つ「口承および無形文化遺産の傑作」として登録されている。本研究は、非識字階級がカーニバルを通じて継承してきた独自の世界観と歴史観と、識字階級の文化観と行政組織の解釈との差異を社会闘争と捉え、西欧政治・経済モデルに追従する国家主導に対する国民文化と位置付けている。

まずオルロのカーニバルの概要と歴史を述べ、その時々々の社会状況との関係を、「悪魔の踊り」と神話儀礼との関係、革命や軍政などの政治的背景の推移、行政の関与、女性の参加、錫価格下落によって打撃を受けた鉱産業の代替としての観光産業化などから分析している。観光産業の立脚のための有効手段として世界遺産登録の働きかけ、登録後の 1990 年代後半のカーニバルに加えられた“国際的基準”への変更とそれまでの独自の基準との相違をめぐる文化規範を論じ、半世紀以上にわたる様相を、識字・有形文化とはことなるオルロのカーニバルを総括している。巻末に詳細なオルロとボリビアの出来事とカーニバル参加グループの設立についての年表、関連する社会運動の関係文献や法令の訳文なども付けられており、4 度にわたるフィールドワークに基づく力作。

〔桜井 敏浩〕



## 『復興するハイチ ―震災から、そして貧困から 医師たちの闘いの記録 2010-11』

ポール・ファーマー 岩田健太郎訳 みすず書房 2014年3月  
340頁 4,300円+税

1987年NPO PIH（パートナーズ・イン・ヘルス）創設に参画、ハイチやペルー、ルアンダ等の開発途上国での医療提供活動を実践している医師で医療人類学者である著者による、2010年1月12日に起きたハイチ大地震後の奮闘の記録。

04年と08年のハリケーンに痛めつけられた傷も癒えないハイチは、30万人以上の犠牲が出たが、もともと医療予算は乏しく、国立大学病院も、余震と混乱に加え施設・人員などのあらゆるものが不足していた。米国のクリントン元大統領も物資を携行して現地視察に乗り込み、米軍の病院船、様々な国や国際機関からの支援が届き始めた。しかし、ハイチはもともと貧困と経済開発の遅れによる大量の失業者を抱え、政治の混乱が続く、政府は非効率、汚職、能力が批判され、地震で物理的にも大きな痛手を被り、何十億ドルもの復興支援金を配分するための暫定ハイチ復興委員会の立ち上げにも時間がかかった。

著者たちは救援活動に奔走しながら、クリントン元大統領はじめ国際機関やNGO、ハイチ政府と交渉、調整を行いつつ奮闘し、復興のシナリオにも思いをめぐらす。今世紀最悪といわれる緊急事態の中で行動する医師の闘いの記録。

〔桜井 敏浩〕



## 『ブラジルの環境都市を創った日本人 ―中村ひとし物語』

服部 圭郎 未来社 2014年3月 258頁 2,800円+税

ブラジル南部のパラナ州都クリチバ市は、1966年に制定した都市構造改革マスタープランにより一貫した都市計画を実現し、土地利用・住宅のゾーニング、歴史景観の保存、放射状と環状道路の整備と公共バス網の整備、緑地・公園の整備などからゴミの分別収集、子供たちへの環境教育の充実など、ブラジルのみならず世界的にも環境都市、都市計画の成功例と高い評価を受けてきた。ここに至るまで、特に72年から市長を92年の間に3期延べ12年市長を務めた都市計画の専門家であるレルネル市長（後にパラナ州知事に）の手腕に依るところが大きい。その影に日本で農学部造園科の大学院まで出てブラジルに移住した中村 轟（ひとし）という一人の日本人ブラジル帰化技師がいた。

本書はクリチバの都市造りを紹介した著者の『人間都市クリチバ ―環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり』（学芸出版社 2004年4月）に続く、同市の公園部長、環境局長、後にレルネル知事に誘われパラナ州環境局長に就いた中村ひとしの物語である。その生い立ちからブラジル渡航、クリチバ市職員として街路樹・公園整備の実績が認められ、自然生態的な動物園や環境市民大学の建設、スラム街でのゴミ収集を促すための市周辺農家からの余剰農産物を買上げて分別したゴミと交換する緑との交換プログラムなど、様々なアイディアと行動力があつたこと、実行することを何よりも優先した、海外で日本人の勤勉さと自然・環境との調和をブラジルで活かした都市計画に大きな実績を挙げた姿を紹介している。

〔桜井 敏浩〕

# 駐日ラテンアメリカ大使 インタビュー

## 第12回 アルゼンチン



### ラウル・デジャン駐日アルゼンチン大使 質の高い労働力、サービス部門にも注目を —パリクラブ合意は重要な一歩—

アルゼンチン共和国のラウル・デジャン駐日大使は、このほどラテンアメリカ協会のインタビューに応じ、日本アルゼンチン関係、日本にとってのビジネス・チャンス、最近の輸入制限措置、パリクラブとの債務問題、シェールガス開発の見通しなどについて見解を表明した。

デジャン大使は外交官としてスペイン、イタリア等に勤務の後、一時輸入委員会調整官、経済省工業庁次官などを務めた後2010年12月より駐日大使。

大使はインタビューにおいて、日本の対アルゼンチン投資が伝統的分野のみならず自動車等工業生産部門でも行われていることに満足の意を表するとともに、今後は衛星関係等科学技術分野での協力関係の強化も希望すること、リチウムやシェールガス等の資源開発とともにソフトウェア等のサービス部門も有望であること、パリクラブとの債務問題の解決は対アルゼンチン投資促進の重要な一歩になると期待していること、アルゼンチンの輸入制限措置については同国はWTOの規定の枠内と了解しており、6月末に予定されているパネルの最終報告を待ちたい、シェールガス開発の見通しは非常に明るい、等の見解を表明した。

インタビューの一問一答は次のとおり。

—大使は日本に着任されて約3年半になりますが、日本についてどのような印象をお持ちですか？これまでの日本滞在で最も印象深い思い出は？

大使 正直申し上げて、これまでの私の日本での経験は実に素晴らしいものです。3年余りの日本滞在の思い出は数限りないですが、中でも最も感銘深いのは日本国民がいかなる境遇に置かれても速やかにそれを克服する能力を備えているということです。それは世界的に知られていることではありますが、自分の目で確かめ驚きを新たにしました。日本に赴任して数ヵ月後に2011年の大地震と津波を経験しましたが、皆さんがあっという間に復旧作業に取り組み、こんなに早く正常化を達成されるとは夢にも思いませんでした。

—アルゼンチンには50社以上の日本企業が進出しており、3万人以上の日系人社会が存在しています。また本年1月末には移住協定発効50周年を祝うため秋篠宮同妃両殿下がアルゼンチンを公式訪問されま

した。日本とアルゼンチンの二国間関係についてどのように見ておられますか。また、両国関係を一層促進、発展させるためには何が必要だとお考えですか？

大使 私はアルゼンチンと日本の二国間関係は常に双方にとって有益であったと確信しています。まさにいま述べられたようなデータがそれを示していると思います。アルゼンチンには沖縄出身の方を中心に約5万人の日系の方々がおられます。またいくつかの日本の企業がアルゼンチンのもつ可能性を生かして経済的成果を上げ、雇用を創出しています。日本の場合顕著なのは、いくつかの投資が特に工業生産部門、とりわけ自動車部門に対して行われていることです。もちろん天然資源を活用し鉱業部門や農業部門に対する投資もありますが、日本の自動車産業がアルゼンチン人の生産能力を評価し、ここに投資すべきだと判断されたことに私は非常に満足しています。

両国間関係をいかにしてさらに発展させるかについては、まさにそれが日々われわれの行っている仕事だ



と思います。その可能性は広範にわたります。われわれは日本の対ア投資および貿易の増大に関心があります。近年両国間貿易はかなり伸長していますが、私はまだまだ伸びる余地があると確信しています。また科学技術分野での進展にも関心があります。たとえばアルゼンチンが衛星生産の進んだ国であるということはいまだあまり知られていません。アルゼンチンの INVAP S.E. という企業はいくつかの衛星システムを請負った実績があり、そのうちには NASA と共同受注したものもあります。この分野で日本との協力関係が築ければきわめて興味深いと思います。

—アルゼンチンは 4,000 万人を超える中南米 4 位の人口、ブラジル、メキシコに次ぐ中南米 3 位の GDP、そして豊富な天然資源を誇る国であり、中南米ビジネスを長期的に捉える際に外せない国だと思いますが、日本にとって特にどの分野にビジネスのチャンスはあるとお考えでしょうか？

大使 それらのデータに言及いただいたので、さらに付け加えさせていただければ、アルゼンチンは世界で 8 番目に広い国土を有し、耕作面積は世界で 9 番目です。また人間開発指数 (HDI) は非常に高く、さらに科学の分野でノーベル賞受賞者が 3 人いるラテンアメリカでは唯一の国です。

アルゼンチンは様々な分野でチャンスを提供しています。伝統的には豊かな天然資源が農業分野への投資を喚起しました。同分野に加え、現在では鉱業分野でリチウム、金、カリウムおよび銅の埋蔵量に着目したいくつかのプロジェクトがあります。

また、米国及び中国とともにアルゼンチンは世界でもシェールガスの埋蔵量が最も多い国の一つです。この分野ではアルゼンチンの国有石油会社 YPF がシェールガスの開発を共同で進めるパートナーを探しています。日本もその候補の一つになり得るでしょう。

サービス分野ではアルゼンチンは例えばソフトウェアにおいて高い人的能力を有しています。たとえばブラジル、メキシコ、アルゼンチン、ベネズエラ、パナマ、パラグアイ等ラテンアメリカの Google Play や App Store でダウンロードの最も多いアプリの一つが “Preguntados” と呼ばれるもので、アルゼンチン人が考え出したものです。

—在アルゼンチン日系企業にとって、最大の課題の一つは賃金の上昇だと聞きます。高いインフレ率、

価格統制、物価上昇と連動しない為替レートがその要因として挙げられますが如何でしょうか？

大使 経済政策についてはアルゼンチンのマスコミが毎日書きたてていますが、多分アクセル・キシロフ経済大臣が 4 月の都市部の消費者物価指数について述べたことにあまり注意が払われていないのではないかと考えます。つまり季節的要因、さらには国民の家計に配慮するという政府の断固たる姿勢もあり、4 月以降物価上昇率は低下しているということです。

また 2002 年と 11 年の間に国内総生産 (GDP) が年平均 8% ないし 9%、計 93% 成長したことが評価されていないというのは驚きです。国際金融危機が勃発した 09 年を除き、アルゼンチンは高い成長率を達成しており、この点も勘案すべきではないかと思います。もちろん成長のみで経済が発展するわけではないということは分かっていますが、成長なしに発展は遂げられず、その意味でアルゼンチンのパフォーマンスは良好であると思います。

—近年のアルゼンチンの輸入制限措置に対して、わが国は関係国とともに世界貿易機関 (WTO) 協定に基づく協議を要請し、その改善を求めましたが、現状は如何でしょうか？

大使 この問題に関するわが国の立場は、われわれの取っている措置は世界貿易機関 (WTO) のパラメーターの枠内にあり、輸入制限というものではないということです。アルゼンチンは G-20 のうちで 2011 年の輸入増が 2 番目に大きかった国です。他のラテンアメリカ諸国と比べても同じことが言えます。さらにアルゼンチンと日本の二国間貿易の数字を見ても分かります。アルゼンチンの対日輸入は 03 年の 264 百万米ドルから 13 年には 1,111 百万米ドルに伸びています。2 年ほどの例外を除いて、この傾向は一貫しています。もちろん 6 月末に出ると思われる WTO パネル (小委員会) の最終報告書の判断を待つ必要があります。

—一昨年 12 月初めには約 5 年ぶりに日亜経済合同委員会がブエノスアイレスで開催されることになり、また長年懸案のアルゼンチン政府とパルククラブ債権国会議との債務返済交渉 (計 95 億ドル、日本の公的債権額約 23 億ドル) が本年 5 月末に開催されました。昨年末以降、アルゼンチン政府は従来の方針を改め、対外経済政策の見直しに動き始めているように見受けられますが、見通しは如何でしょうか？



大使 今般のパリクラブ合意はまさに特筆に値すると思います。アルゼンチンに対する投資を促進し、生産設備能力を拡充する上で重要な一步になるからです。しかしこれはアルゼンチン政府が対外経済政策を見直したというわけではありません。パリクラブとの債務問題の解決は常に現政権にとっての懸案事項であったということはご理解いただきたいと思います。事実、2008年には全額一括払いで解決を図ろうという決断がなされましたが、ちょうどその年に世界規模の金融危機が勃発したためその実施は延期されました。もう一つ重要なデータがあります。アルゼンチンの債務残高（GDP比）が73%減少したことです。つまり現政権の対外債務削減の努力が実り、債務残高（GDP比）が15%を下回ることになったのです。もちろんこれはその他の面で経済政策に変更があったことを否定するものではありません。ただ対外債務の扱いについては変化があったというより、継続性が保たれてきたと考えています。<sup>(注)</sup>

(注) 本インタビュー（6月16日）の後、米連邦地裁はアルゼンチン政府に対し、債務再編に応じなかった米ファンド向けの債務13億ドル超の支払いを、再編済みの債務の利払い前か同時に済ますよう命じた。

— 本年初め、中国の成長率の低下がアルゼンチンの中国向け農作物輸出が伸び悩むとの思惑を生み、アルゼンチン・ペソが急落しましたが、現状は如何でしょうか？

大使 中国の成長力低下という要因よりも大豆の国際価格がトン当たり500米ドルを超えたということが大きかったと思います。ご指摘のとおりそれはスペキュレーションの産物でした。しかし幸い政府は農牧産品という伝統的輸出産品に依存せず輸出品の多角化を図ることが重点政策の一つでした。現在はアルゼンチンの輸出の34%は工業製品で、農牧産品の加工品と合わせると輸出の70%を占めます。申し上げたいことは、農産品の価格は依然として重要ではありますが、わが国の経済パフォーマンスを説明する唯一の変数ではないということです。

アルゼンチンは輸出向けの天然資源が豊富な国であるに止まらず、貴重な人的資源を有するため国内で付加価値を高めることを重視しています。

— 膨らむエネルギー重要を満たすために将来は各国でシェールガスの生産が本格化する可能性があります。アルゼンチンのシェールガスの埋蔵量は膨大で、

国営石油会社 YPF は石油メジャーのシェブロンなどと共同開発で合意したと伝えられています。アルゼンチンのシェールガス開発の見通しは如何でしょうか？

大使 見通しは非常に明るいと言えるでしょう。アルゼンチンの非在来型石油およびガスの埋蔵量はきわめて豊富で、米国エネルギー省の推定によれば世界で第4番目の埋蔵量です。ガスの可能性はさらに高く、中国に次いで2番目です。問題はこの潜在的能力をいかに現実のものにするかということです。そのためご指摘のとおり、YPFはシェブロンとの協定に署名し、マレーシアの国営石油企業ペトロナスと交渉中であり、またバカ・ムエルタと呼ばれる非在来型ガス・石油の豊富なネウケン州の鉱区を所有する企業アパチエを買収しました。

— 南米は「太平洋同盟」構成国とメルコスール構成国の二つのグループに大別されますが、アルゼンチンは「太平洋同盟」をどう見えていますか？

大使 私はメルコスールも太平洋同盟も、それぞれに違いはあるとしても、いずれも地域統合機構であり、両者ともに統合されたラテンアメリカを夢見ることに貢献していると思います。両機構とも加盟国の発展を共通の目的としていますが、発展をどう理解するかで意見の相違があります。アルゼンチンは統合は多様な考え方のもとで実現し得ると考えています。つまり国の発展には一つの道しかないのではなく、いくつかの道があるのではないか、各国がそれぞれの直面する現実、持てる資源、人的資源等々に照らして最もふさわしい道を選択すべきであろうということです。

— 『ラテンアメリカ時報』の読者に対してなにかメッセージはありますか？

大使 いつもこの大使館で申し上げていることの繰り返しになりますが、我々としては両国民の利益のために日本との関係をさらに発展させるべく努力を続けたいということです。

（インタビューー ラテンアメリカ協会副会長 伊藤 昌輝）



## 『ラテンアメリカ傑作短編集ー中南米スペイン語圏文学史を辿る』

野々山 真輝帆編 彩流社 2014年1月 351頁 3,000円+税

ラテンアメリカ文学の短編小説から、ロマンチズム、モダニズム、クリオーリョ主義、コスモポリタニズムの各時代の名作を編者が選んだもの。

中央集権派の青年が連邦主義者派に殺されるストーリーから独裁者批判、裏にある両派の対立が政治・イデオロギーというよりは利権の対立だったことを明らかにする1838年の「屠場」(エステバン・エチェベリーア・アルゼンチン)から、金持階級の老女と下僕の会話に夢も希望もなかったキューバ革命前の庶民を伝える1964年の「カバジェーロ・チャールス」(ウンベルト・アレナル・キューバ)に至る様々な国、テーマ、作家による18編の短編集。

〔桜井 敏浩〕



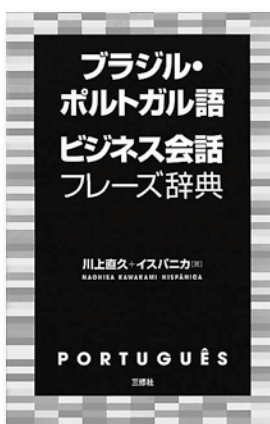
## 『マラカナンの悲劇ー世界サッカー史上最大の敗北』

沢田 啓明 新潮社 2014年5月 304頁

2014年7月8日、ブラジルが招致したワールドカップ大会準決勝で、主催国ブラジルはサッカー王国として最優勝候補に挙げられながらベロオリゾンテでドイツに歴史的な大敗を喫した。この屈辱は、ブラジルが初めて招致した1950年ワールドカップでの敗戦ー「マラカナンの悲劇」をあらためて思い起こさせた。その時7月16日、新設のリオデジャネイロの20万人が入るマラカナン・スタジアムでの決勝戦でウルグアイと対峙した。引き分けても優勝だったが、ブラジルの勝利を信じていた大観衆はまさかの逆転負けに慟哭した。ブラジル人の脳裏に今も深く刻まれた悲劇を、ブラジル在住のサッカージャーナリストによる迫真のノンフィクション。

10年に及ぶ取材により、南米サッカーの発展史、各国サッカーの特色、この悲劇の背景とその後の関わった選手達の哀しき人生に至るまでを描いており、南米サッカー史や各国サッカーの違いも分かる時宜を得た解説でもある。

〔桜井 敏浩〕



## 『ブラジル・ポルトガル語ビジネス会話フレーズ辞典』

川上 直久+イスパニカ 三修社 2014年6月 512頁 3,000円+税

ブラジルで長年商社の第一線で様々なビジネスの場で活躍してきた著者による実地的な手引き書。17の「場面別会話」2,200のフレーズを日本語・ブラジル語(片仮名併記)・英語で、「ビジネス文書」は定型表現、用件、挨拶・案内状、慶弔・見舞い・礼状、ファックスや履歴書、見積書、請求書や招待状のひな形を、「資料編」では略語、業種や組織・役職名等に必要な最小限のブラジル語文法、和葡・葡和ミニ辞典まで、ブラジル・ポルトガル語圏でのビジネスに必要な基本的な解説がコンパクトに収録されている。

同じく『スペイン語ビジネス会話フレーズ辞典』イスパニカ(三修社 2013年12月)とともに、ラテンアメリカでビジネスに関わる際に手元におきたい有用な辞典。

〔桜井 敏浩〕

## 腐敗した権力と成熟した国民： コスタリカ 2014 年大統領選挙

山口 知也

はじめに

コスタリカ人は、自国の成熟した民主主義に誇りを持っており、選挙を「民主主義の祭典」と呼ぶ。彼らは、選挙の日は家族そろって出かけ、支持する政党の旗を振り、リズムに乗って楽しそうに政治フレーズを連呼しながら投票所へ赴き、投票所では隣人達と和やかに会話を交わす。投票後はまた楽しそうに家に帰り、テレビが1日中生中継する投票風景を見ながら昼食をとり、「民主主義の祭典」を家族で祝う。この日常が半世紀以上も繰り返された結果、コスタリカは中米における民主主義の優等生となった。1949年の現行憲法発布以降、国民解放党（PLN）とキリスト教社会統一党（PUSC）の二大政党による平穏な政権交代が繰り返され、国民は安定した政治の下で一定の経済的繁栄と手厚い社会保障を享受してきたのである。また、コスタリカ国民は権力の継続を嫌い、憲法で大統領や国会議員の連続再選が禁止されている他、慣行として、現行憲法下で同一政党が三期連続で政権を担ったことがない。これらに加えて、豊かな自然に恵まれ、軍隊のない平和国家であるコスタリカは<sup>1</sup>、しばしば「世界一幸せな国」とも言われてきた<sup>2</sup>。

しかし、このコスタリカの民主主義を支えてきた政

治体制が21世紀に入ると劣化し、めまぐるしい変化を見せ始めた。まず2000年代、二大政党の一翼を担ってきたPUSCが、相次ぐ元大統領の汚職事案で国民の信頼を失い没落した。次に、06年以降8年間はPLNが二期連続して政権を担い、PLN一強時代が築かれたが、PLN政権でもやはり汚職事案が多発し、国民の政治不信を招いた。

2014年2月2日（第一回投票）及び4月6日（決選投票）に実施された大統領選挙では、市民行動党（PAC）という、2000年に生まれた新しい政党の候補であるルイス・ギジェルモ・ソリスが勝利し、半世紀以上続いた二大政党制は終焉を迎えた。ソリスは選挙戦終盤になるまで無名のダークホースだったが、国民は新しい政党、無名の新しい政治家に、劣化した政治を改善するための「変化」を期待したのである。国民が望んだこの「変化」への希望は、如何にして無名候補ソリスに収斂したのであろうか。キーワードは、成熟したコスタリカの民主主義、腐敗した権力への反発、揮発性の高い無党派層の増加である。

### 選挙戦の構図

21世紀に入ってからのコスタリカ政治は、全国規模の圧倒的な組織力を有するPLNを中心に回り、今次選挙戦も「PLNか否か」が国民にとって第一の選択であった。しかし、PLN陣営は近年の相次ぐ汚職スキャンダルと、チンチージャ前政権の歴史的不人気という荷物を抱えていた上、大統領候補となったジョニー・アラヤ前サンホセ市長は、テーブルの下での不透明な交渉を得意とする、古い政治を象徴する人物であった。その結果、「PLNか否か」という選択は「古い政治の継続か変化か」に置き換えられ、圧倒的な組織力があるとは言え、PLNには難しい選挙となった。さらに、伝統的な二大政党制が崩れていく中で、特に都市部や若者を中心に揮発性の高い無党派層が増加してきた。このような情勢下、今次選挙戦は組織力を持つアラヤ PLN



ソリス新大統領と家族（子供6人！）。コスタリカでは家族が何より大切。  
（市民行動党広報部提供）



候補を中心に展開しながら、「PLN か否か」、「PLN でなければ誰か」が争点となっていたのである。その中で、長年大学教授を務め、主要な政治ポストの経験がなかったソリスは、選挙戦の終盤まで地味な無名候補であり続けた。

## 選挙戦の展開

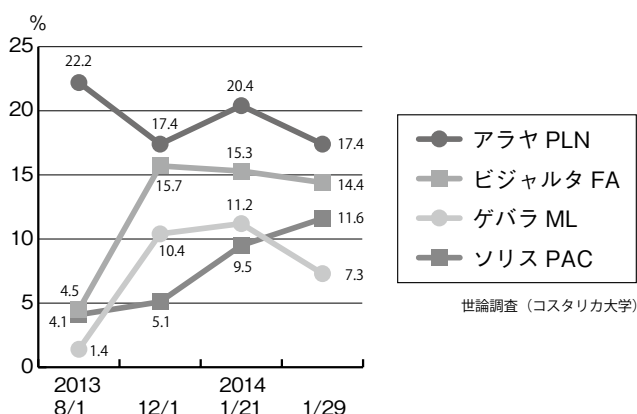
選挙戦を通してアラヤの対抗軸となったのは、左派政党である広域戦線（FA）のホセ・マリア・ビジャルタ候補だった。ビジャルタは、若さ（36歳）、鋭い弁舌、弱者に寄り添う姿勢を見せることで、清廉で新鮮な政治家の印象を与え、反PLNの支持を集めた。しかし、これまで中道の二大政党が政治を担ってきたコスタリカにおいて、左派政党の台頭は新鮮ではあるが劇薬でもあった。ビジャルタの左派思想に対して、国のベネズエラ化を恐れる経済界やマスコミとPLNが結託し、コスタリカではアレルギーが非常に強い「共産主義者、チャベス主義者」のレッテルがビジャルタに貼られ、ビジャルタは終盤戦に失速した。もう一人の対抗馬として注目されたのは、逆に右派を代表する自由運動党（ML）のオット・ゲバラ候補だった。ゲバラは4回目の大統領選挑戦で知名度も高く、俳優のような派手な容姿を持つこともあり、メディアの注目を集めた。しかし、ゲバラ候補も、基幹産業の民営化や徹底的な規制緩和等の過激なリバタリアン政策を掲げたことで、一定の支持は得られても大多数を動かすほどにはならなかった。派手な言動で注目された二人だったが、成熟した民主主義の定着により中庸を好むコスタリカ人は、極端な左右の主張は受け入れなかったのである。

この3人の陰に隠れて忘れられた候補だったソリスは、投票まで1ヶ月を切った終盤になりようやく注目

され始める。投票前の1ヶ月間、テレビ・ラジオで合計10回以上も候補者討論会が実施され、ソリスはそこで、透明性と倫理を訴えるぶれない主張、変化を目指すが穏健な政策、他候補を攻撃しない融和的な姿勢、正直さ（事実と異なる情報を発言してしまった次の討論会でこれを謝罪していた）、政策への理解度の高さ、中産階級出身の親しみやすい人間性などを効果的に訴え、自身のイメージを押し上げた。更にソリスは、SNSを巧みに使い、特に若年層に効果的に訴えた<sup>3</sup>。各種世論調査では、投票まで1ヶ月を切っても投票態度未定層（無党派層）が非常に多かったが、ソリスの台頭を見てこの無党派層が動き出した。ソリスへの投票こそが打倒PLNへの最善の道と判断し、ソリス支持の動きがSNSを中心に一気に広まり、ソリスに強い「風」が吹いたのである。この揮発性の高い無党派層は投票態度を明らかにしないために、世論調査結果に現れにくいだが、その多くが反PLNと見られており、これが今次選挙戦の鍵を握っていたのである（表1参照）。この結果、2月2日に行われた第一回投票において、ダークホース的存在だったソリスが31%の得票率で驚きの一位となり、本命だったアラヤが29%の二位に沈んだのである<sup>4</sup>。地域別の投票結果を見ると、ソリスは、都市部で無党派層が起こした「風」により圧倒的な強さを見せたが、地方では三位にも入れない地区もあった。逆にアラヤは地方の強固な組織票に支えられた結果となった。

第一回投票で勝利できなかったアラヤには、もはや決選投票での勝利の可能性はなくなっていた。アラヤ以外への票はすべて「変化」を求める反PLN票であり、しかも穏健候補であるソリスは、反PLN票を集めるのに最適な候補だったからである。勝ち目のなくなった

表1 2014年コスタリカ大統領選挙 各候補支持率の推移



朝市で市民と談笑する庶民派のソリス大統領。  
 (Ana Karen Cortez 提供)

アラヤは、決選投票の1ヶ月前に、途中で選挙戦を撤退するという前代未聞の対応をとり<sup>5</sup>、事実上ソリスの勝利が確定した中で、ソリスの信任投票とも呼ぶべき決選投票が行われた。その結果ソリスは、78%という史上最高の得票率で圧勝したのである。

## 今後の展望

昨今のコスタリカでは、安定した二大政党制の下で確立されてきた高福祉モデル（無償の公共医療と公共教育、手厚い年金制度、公共セクターを中心とした安定した雇用）への信頼が低下し、国民は生活に漠然とした不安を感じている。今次選挙においても、これらのテーマは幾度となく議論され、国民は不安を安心に変えるための何らかの「変化」を求めたのである。また国民は、この高福祉モデル不安定化の原因は、腐敗した権力や不透明な政治にあるとみなし、古い政治家達を退場させたのである。但し、国民が求める「変化」は、単なる「為政者の交代」なのか、それとも「発展モデルそのものの変化」なのかは現時点で定かではない。ソリス自身がそれを自覚しており、アラヤ撤退後は国内のあらゆるセクターと対話し、国民が求める変化の中身を明確化しようと努めている。

他方で、ソリスがこの変化の中身を吟味する時間はそれほど残されていない。ソリス大統領は、130万票（得票率78%）というコスタリカ史上最多の票を得て、強力な正統性をもって政権をスタートさせた。しかし、それは裏を返せば、国民の強すぎる期待を背負ってしまったことになる。政権交代、二大政党制の終焉、初のPAC政権等、ソリスの勝利には多くの歴史的意義が付随しており、国民はソリス政権に新しい時代の到来を期待している。ソリスは、この強い正統性を背景に、目に見える「変化」を国民に早い段階で見せる必要がある。なぜなら、ソリスが選挙で獲得した票は、PACの組織票ではなく揮発性の高い無党派票であり、風向きが変われば一気に支持を失うリスクを孕んでいるからである。

ソリス新大統領が大統領府に初めて登庁した5月9日、最初に実行した「変化」は、大統領府の周りを囲む生け垣の剪定だった。外から見やすくし、大統領府の「透明性」を高めるためである。これが、コスタリカに真の変化をもたらす第一歩なのか、それとも単なるパフォーマンスに終わるのか。成熟した民主主義を持ち、世界一幸福な国民は、家族と一緒にその行方を注視している。

（本稿は、著者個人の見解に基づくものであり、著者が所属する機関の立場や見解を代表するものではない）

（やまぐち ともや 在コスタリカ日本大使館一等書記官）

- 1 1948年の内戦を経て、49年に制定された憲法で常設軍の保持が禁止された。
- 2 09年にNYタイムズが行った世界幸福指数調査でコスタリカは1位になった。
- 3 コスタリカでは、国民の50%以上、若年層に限っては90%以上がSNSを活用しているとの調査結果がある。主にFacebookとTwitter。
- 4 コスタリカ大統領選では、第一回投票で40%以上の得票率を獲得した候補がいなかった場合、上位二人による決選投票になる。
- 5 コスタリカ憲法上、大統領候補は選挙戦途中に立候補を辞退できないため、アラヤは選挙キャンペーンの中断という事実上の撤退を行った。



## ベネズエラでの石油化学施設建設への 取り組みとその周辺状況

磯村 宏

### はじめに

筆者は、2010年2月から14年3月までの約4年間、ベネズエラ・ボリバル共和国（ベネズエラ）に赴任し、主に国営化学会社 Petroquímica de Venezuela S.A. (PEQUIVEN)<sup>1</sup> 向けの肥料工場建設プロジェクトにおいて、現地での資金調達・管理、会計・税務を担当した。現地滞在期間中、プロジェクトだけでなく、それを取り巻くベネズエラ国内情勢にも様々な変化があり、今回、あらためて見聞、経験したことを振り返ってみたい。

### プロジェクトの状況

肥料工場建設プロジェクトは、ドイツの Ferrostaal AG、ベネズエラの Y&V Ingenieria y Construcción C.A.(Y&V)、東洋エンジニアリング(株)の3社コンソーシアムで受注（2007年6月に契約調印、同年7月に契約発効）した。国産天然ガスによる国産肥料生産（輸入代替）、国産肥料増産による農業振興、地域社会の雇用拡大を目的とする、チャベス大統領（当時）の肝いり国家プロジェクトである。

プロジェクトの現場（サイト）は、首都カラカスから西へ約200kmのカラボボ州モロンにあり、設備としては、アンモニア製造設備（日産1,800トン）・肥料製造設備（日産2,200トン）・用役設備を含み、当社の主な役務は、肥料製造設備の技術供与、肥料製造設備および用役設備の設計・機器資材調達・建設工事・運転助成である。当初の工事完成・引き渡し予定は、10年9月であった。

プロジェクト開始後、客先の度重なる対価支払遅延・滞留に対応したプロジェクトのスローダウンや客先労働協約の変更にともなって断続的に発生した労働争議による工事中断、原料である天然ガスや電力・スチーム（蒸気）等の供給不安定<sup>2</sup>などの様々な障害が発生し、そのたびに工期が延長していった。工期延長に際しては、延長期間及びコスト求償のそれぞれに関して

客先とコンソーシアムの間で交渉をする必要があったが、コンソーシアムは3社で構成されており、それぞれの立場を踏まえて共同歩調を取って客先と対応する必要があった。また、実際には、最初に延長期間が合意・確定され、その上で、コスト求償範囲を詰めていくという流れであり、この交渉過程自体も相当な時間を要するものであった。

ベネズエラではインフレ率が高く、下請け会社に対する発注コストや資機材の調達コストの上昇幅も大きい。こうした状況を踏まえて、現地での提供役務の対価に関して、客先との契約ではエスカレーション（物価調整）条項が規定されている。これは、ベネズエラ中央銀行（Banco Central de Venezuela）の発表する数種類のインフレ指数の変化率を勘案して、契約金額に加算調整して、一定程度のコスト増加分をカバーするはずのものである。

しかし、当然のことながら、こうした調整要素は、客先との契約だけではなく、下請け会社との契約にも規定されており、工期が延びれば、そのインパクトも大きなものとなった。

仮に客先から入金遅延の影響を緩和させるためにプロジェクトをスローダウンさせたとしても、プロジェクト完遂のためには、下請け会社も含めたプロジェクト組織をある程度の規模で維持していく必要があった。また、ベネズエラでは、労働者保護が非常に強く、解雇の制限・強制解雇時の補償金・時間外労働時の賃金割増率などの様々な点で、労働者に対して非常に手厚い制度となっており、必要な時に必要なだけの要員調整をする労働市場の柔軟性はない。そのため、工期延長にともなう客先からのタイムリーなコスト償還があり得ない状況の中で、いかに必要資金を確保して、プロジェクト運営していくかが喫緊の課題であり続けた。

こうした資金難を回避する施策として、現地銀行からの資金借入や日本からの資金送金など様々な方策も検討・実施したが、為替の取り扱いは、過去4年間で

も次のように制度が変わっており、プロジェクト損益への影響もあるだけに、頭を悩ませた問題であった。

03年2月より固定相場制の為替管理制度が導入され、05年3月の通貨切り下げ以降、ベネズエラの通貨であるボリバル・フエルテ（ボリバル）は対ドル換算レートが2.15に固定化されてきた。10年1月には二重為替制度（2.60、4.30）が導入され、その後、11年1月には4.30に一本化された。13年2月には、改めて通貨切り下げが行われて6.30ボリバル／ドルとなった。

こうした公定レートとともに、準公定レートともいえる外貨取引制度が併存していた。10年からSITME（外貨建債券取引制度）がスタートし、5.30ボリバル／ドル前後で取引されていたが、同制度は13年2月に廃止された。13年3月から導入された新たな通貨管理制度（SICAD）では、競売でドルを購入する形で平均取引レートは11ボリバル／ドルとなっていた。2014年3月から開始された改訂版のSICAD2では約50ボリバ

ル／ドルで取引されている。

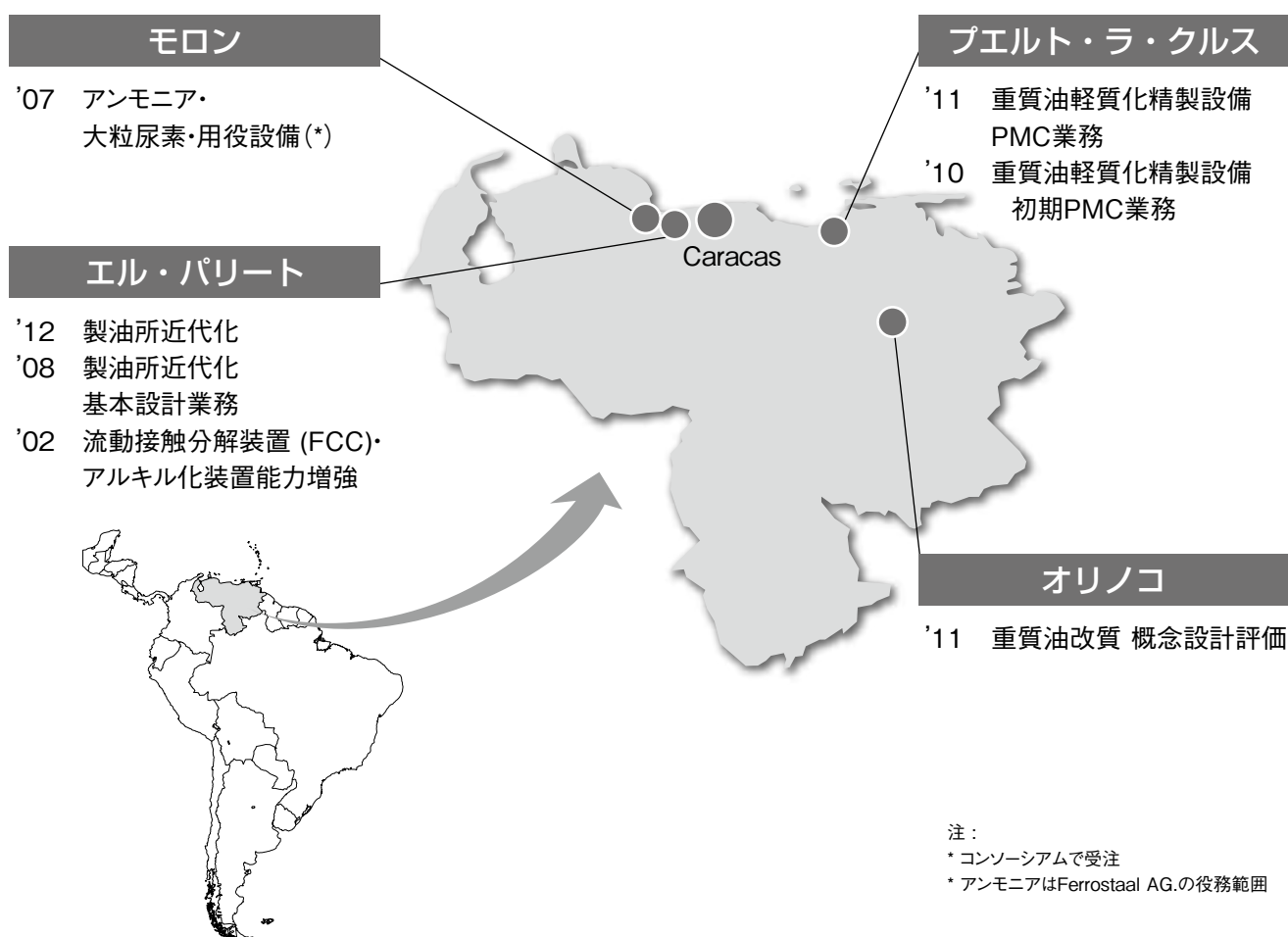
一方で、市民生活においては、パラレル・レートと呼ばれる非公式の実勢交換レートでの両替取引が一般的であり、ボリバルの下落は著しかった。14年初めには一時的に80ボリバル／ドル近くなったが、SICAD2のスタートとともに若干落ち着き、60～70ボリバル／ドルで推移しているようである。こうした状況の中で、公定レートもこれに合わせて切り下げられて50ボリバル／ドルになるのでは、との憶測も出ている。

紆余曲折を経たものの、プロジェクトは14年6月16日に漸く契約条件に基づくみなし検収を迎えることとなった。実に足掛け7年にもわたる長期プロジェクトとなった。

## ベネズエラでの生活と周辺状況

プロジェクト遂行には多くのメンバーが従事してお

## ベネズエラにおける最近の当社プロジェクト



り、短期派遣者も含めると70名前後の当社関係者（日本のみならず複数カ国からの出身者）がベネズエラにいた時期もある。2014年6月時点でも約40名が滞在している。各メンバーは、サイト周辺地域に居住する方がプロジェクト運営上は効率的であるが、治安の問題などがあり、サイトから約50km離れたベネズエラ第三の都市バレンシアにアパート住まいをして、約1時間の道のりを毎日、車で通勤している。

私自身は、業務の関係上、カラカスが主たる勤務地であったため、他のプロジェクトメンバーとは別にコンソーシアムメンバーであるY&Vの本社内に事務所を間借りし、近くのアパートから徒歩で通っていた。

私が赴任した当初の2～3年は、食料・生活物資もそれなりに流通しており、調達に困ることはなかった。しかし、徐々に物不足が拡大し、13年後半あたりからは、スーパーマーケットに行っても、飲料水・トイレットペーパー・食用油・牛乳・砂糖・コーヒー豆・石鹸などは商品棚が空になっていたり、あっても種類の選択の余地がない、といったことも多々あった。特に海外原料を利用した商品は品薄傾向にある。そのため、多くの人が、見つけたらまとめ買いをしており、カートに山積みで買い込む光景もよく目にした。また、同じころから価格上昇が著しく大きくなっている。（身近な例では、近所のパン屋のクロワッサン1つが10年春先には約10ボリバルで、1年前の13年夏頃でも20ボリバル程度だったが、14年6月には40ボリバルにもなっている。）

こうした物価高の一方で、チャベス政権下で進められた各種社会政策は、マドゥーロ政権でも踏襲されており、低所得者向けの住宅無償提供（カラカス周辺でも雨後の竹の子のように高層アパートが林立し続けている）や安価なガソリン価格（市中のガソリン販売価格は約0.1ボリバル／リットル）に多くの補助金が投入され続けている。

私が滞在した4年の間にも、10年9月の国会議員選挙、12年10月の大統領選挙でチャベス大統領4選、13年3月のチャベス大統領死去発表、13年4月の大統領選挙でのマドゥーロ（当時・副大統領）僅差での当選、13年12月の全国地方選挙（市長・市議会議員）での与党優勢、などの政治的な動きが続いた。折に触れて発生する抗議行動もイベントのように一過性で盛り上がり上がってもすぐに収束してしまっている。14年2月に学生デモから始まった騒乱は1か月以上も続いたが、それも自然消滅に近い形で徐々に沈静化していった。

治安の悪化や生活必需品の不足に対する不満は相当に高まっていると思われるが、野党側も一枚岩ではなく、イニシアチブを持って事態を変えようとする大きな動きは出てきていない。

## さいごに

現在、ベネズエラの国内情勢は悪化の一途を辿っており、事態改善の兆しが見えない状態が続いている。

ベネズエラは、カリブ海に面した約3,000kmの海岸線を有し、アンデス山脈北端、ギアナ高地、マラカイボ湖周辺など、地形・自然環境のバリエーションに富んでいる。カナイマ国立公園を始めとするユネスコの世界遺産（自然遺産・文化遺産）もあり、多くの観光資源を有している。

現状の混沌とした政治・経済情勢が安定して治安が向上すれば、石油・天然ガスなどのエネルギー資源やこうした観光資源などを活かして、ベネズエラはまだまだ成長する可能性がある。有為な人々が現状を忌避して国外に移る機会を切望するような状況が改善し、元氣を取り戻す日が来ることを期待したい。

（いそむら ひろし 東洋エンジニアリング株式会社経理部）

- 1 Petroquímica de Venezuela S.A. (Pequiven) は、1977年に国営石油会社 PDVSA の子会社として設立され、2006年に分離・独立した。
- 2 ベネズエラでは、インフラのメンテナンス・設備投資が十分に行われておらず、本来の機能を発揮していない設備が多々ある。天然ガスについては、国内需給バランスがマイナスでコロンビアから輸入してカバーしている。生産量を増強できていないことに加えて、移送設備が不十分であることも要因となっている。我々のプロジェクトには、近隣の発電所の稼働停止にともなって発生した余剰分の天然ガスがかりうじて供給されている。

# 33カ国リレー通信



## ブラジル連邦共和国

República Federativa do Brasil

### ナショナル・アイデンティティとしてのフットボール

沢田 啓明

ブラジル人にとってのフットボールとは

「ブラジル人にとって、サッカーとは何ですか」

長年、ブラジル・サンパウロに住んでおり、フットボール・ジャーナリストとして活動していることから、日本のメディア関係者やフットボール・ファンからこう聞かれることが多い。

いつも同じ答えをしても面白くないので、そのときの気分で細部は変えるのだが、概ね、こんな言い方をする。

多くのブラジル人、とりわけ男性にとって、フットボールは単なるスポーツの範疇をはるかに超えています。

自らのアイデンティティとして特定のクラブを熱烈に応援し、ワールドカップでは老若男女がこぞってセレソン（ブラジル代表）を熱狂的にサポートします。

「フットボールは自分の人生その

もの。フットボールのない生活など考えられない」と言う人が大勢います…。

ヨーロッパ、ラテンアメリカ、アフリカのほとんどの国とアジアの多くの国において、フットボールは最も人気があるスポーツだ。その中でも、ブラジル人のフットボール・クレイジーぶりはつとに有名だ。

なぜブラジル人は、これほどフットボールが好きなのだろう。

いくつかの理由が考えられる。

私は、ブラジルのフットボールの成り立ちに大きな原因があると考えている。

フットボールは、1863年、イングランドで近代ルールが制定された（ただし、これは骨子であって、その後、細部はかなり頻繁に改正されている）。

以後、英国人の船員、商人、英語教師、留学生らによって世界各地（最初はたいいてい港町）へ伝えられていった。

南米で最初にフットボールが伝わったのはアルゼンチンで、これが1867年のこと。1881年には、ウルグアイでもフットボールの試合が行なわれた。ブラジルへの伝播については複数の説があるが、一般には1895年とされている。つまり、アルゼンチン、ウルグアイ

より少し遅かったのである。

それでも、1901年にサンパウロでリーグ（当初はアマチュア）が始まると以後は急速に普及し、1915年には広大なブラジルのほぼ全州でリーグ戦が開催されていた。

初期の南米フットボールのプレースタイルは、イングランド伝来のロングキックだった。しかし、大柄で屈強なイングランド人に対抗するためスコットランド人がショートパス戦法を編み出し、20世紀初頭、スコットランド人の鉄道技師によってアルゼンチンとウルグアイへ伝えられた。

アルゼンチンとウルグアイでは、このスコットランド伝来のショートパス戦法にラテン系特有の器用さを生かしたドリブルが加味された。

そして、ブラジルは1916年に始まった南米選手権（現在のコパ・アメリカ）などでの両国との対戦を通じてショートパス戦法学ぶと、主として黒人や混血の選手たちが軽やかな身のこなし、器用さ、即興性などによって多種多様なフェイント、ドリブル、キックを編み出し、技巧的で創造性豊かな固有のプレースタイルを創り上げていったのである。

ブラジル人は、「フットボールを発明したのはイングランド人だ



ワールドカップ開幕戦が行われたサンパウロ・アリーナで取材中の筆者（撮影者一辻 修平氏）



が、我々はそれまで誰も考えつかなかったスタイルを発明したんだ」と胸を張る。

ブラジルは、ラテン系を中心とするヨーロッパ人、黒人、先住民族にアラブ系、アジア系などが加わった多人種国家であり、そのことが独特のプレースタイルを育むことにつながった。

この独自のプレースタイルを、ブラジル人自身は「フッチボール・アルチ(芸術フットボール)」と呼ぶ。

芸術的で、美しく、ブラジル人のみならず世界中のフットボール・ファンを魅了してやまない。「(アルゼンチンとウルグアイを除く)世界中のサッカーファンが、ワールドカップで自国代表の次にセレソンを応援する」と言われるゆえんである。

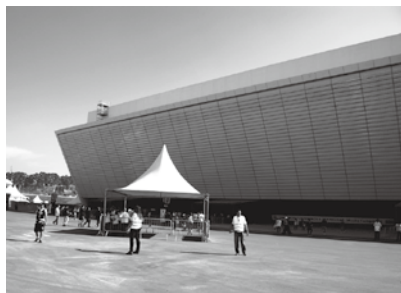
ただし、どれほど魅力的なスタイルを持っていたとしても、勝負弱ければ世界中で広く支持されることはない。

ブラジルのフットボールは、見ていて面白いだけでなく、実際に強い。2010年までのワールドカップ19大会で通算5回優勝しており、これは世界で最も多い。

1950年の自国開催の第4回ワールドカップの最終戦で隣国の宿敵ウルグアイに悲劇的な敗戦を喫したが(これは「マラカナンの悲劇」と呼ばれる。ブラジルのフットボールの歴史、さらにはブラジル国民のメンタリティーまでも変えたと言われるこの衝撃的な出来事  
の背景と詳細については、今年5月に上梓した拙著『マラカナンの悲劇 ―世界サッカー史上最大の敗北』新潮社刊で分析と描写を試みた)、この敗戦を糧として、以後のワールドカップ15大会で5度、すなわち実に3大会に1度の割合で

優勝を成し遂げている。

自分たちのフットボールは面白くて、しかも強い。強くて、しかも面白い。このことがブラジル人にとって大きな誇りとなっており、そのことがフットボールをナショナル・アイデンティティと呼べる存在とならしめているのだと思う。



サンパウロ・アリーナの外観(撮影:筆者)

### フットボールに心を奪われた国

この原稿を書いているのは2014年ワールドカップの真っ最中で、この原稿が読者の皆さんの目に触れるときにはすでに結果が出ている。

フットボールは、ほとんどの場合、気温、湿度、風などの気象条件に影響を受ける屋外で行なわれ、手よりもずっと不器用な足と頭を使ってプレーする。審判の判定が試合の結果を左右することも少なくない。

それだけに、短期間のトーナメントではサプライズがあるのが普通。「サプライズがなかったら、そのことがむしろサプライズ」と言っている。

このフットボールの「定理」からすると、開催国であり、優勝候補最右翼とはいえ、他の強豪国を大幅に上回っているわけではないブラジルが簡単に優勝できるとは考えにくい。

順当なら準決勝でドイツ、決勝でアルゼンチンと対戦する可能性



が高い。

決勝戦の舞台は、64年前の大会と同じリオデジャネイロのマラカナン・スタジアム。仮にまた決勝で敗れたら、「第二のマラカナンの悲劇」と呼ばれるだろう。

しかし、実はブラジルが決勝まで勝ち進む保証はどこにもない。それまでに敗退して、リオへたどり着けない可能性も否定できないのである。

フットボールは極めて魅力的なスポーツだが、強い方がいつも勝つとは限らず、極めて残酷な一面がある。64年前の「悲劇」を通して、そのことをブラジル人は熟知している

すでに100年以上も前からフットボールに心を奪われているブラジル人は、今回のワールドカップの結果がどうであれ、このスポーツへの愛情と情熱を失うことはないだろう。

今後も、ブラジルは「フットボール王国」であり続けるにちがいない。そして、世界中のフットボール・ファンは、そのことに感謝しつづけるはずだ。

(さわだ ひろあき フリーのフットボール・ジャーナリスト、在サンパウロ)



## 関西とラテンアメリカ

桜井 悌司

41年間勤務したジェトロ（日本貿易振興機構－JETRO）を退職し、2008年4月から、関西外国語大学で教鞭をとっている。大学では、ラテンアメリカ事情やスペイン語の授業を受け持っている。大学赴任直後に気がついたことは、ここ関西では、ラテンアメリカの最新情報の入手が容易ではないということであった。語学の先生や特定のテーマについて研究している先生であれば、ラテンアメリカの最新情報をそれほど必要としないが、スペイン語やポルトガル語をラテンアメリカと結びつけ就職活動に繋げようとする先生にとっては、情報入手に苦勞する。東京にいると、ラテンアメリカに関する経済・投資セミナー等が頻繁に開催される。ジェトロ・アジア経済研究所、JOI（海外投融資情報財団）、経団連（日本経済団体連合会）、日商（日本商工会議所）、金融機関、新聞社、米州開発銀行、ラテンアメリカ協会、日本ブラジル中央協会、その他国別二国間友好団体等々主催者は数え切れないほど存在する。加えて、在京の各国大使館も積極的にセミナーや各種イベントを組織している。文化・学術関連ともなると上智大学等多くの大学で組織されているし、スペイン政府の言語・文化普及機関であるセルバンテス協会の施設では、毎日のごとく文化イベントが行われている。しかし、関西では事情は異なる。ラテンアメリカに関する「人」、「情

報」、「機会」が激減するのである。私の印象では、東京と比較して、5分の1あるいはそれ以下である。その理由は、いろいろ考えられる。まず第1に、大阪や関西は、距離的にも経済的結び付きにおいてもアジア志向であり、ラテンアメリカに対し、その経済力や文化力にふさわしい関心を向けていない。第2に大阪に本社を置く企業の減少にともないラテンアメリカ・オペレーションはほとんど東京や米国で行われるようになった。第3に、ラテンアメリカ駐在経験者の大部分が帰国後東京勤務となり、名古屋と比較しても大阪勤務者は非常に少ない。第4は、大阪には、名誉総領事館しか存在しない。

例えば、2013年度と14年度4～5月に、ジェトロ東京とジェトロ大阪が開催したセミナー数を見てみよう。13年度は東京では、メキシコ、チリ、コロンビア、ブラジル、ペルー等10回、大阪では、上記国々のセミナー5回、14年度は、東京ではブラジル、メキシコ等6回、大阪は0回となっている。これは、ジェトロだけの数字であるが、東京では、前述のように数多くの組織がラテンアメリカ関連のセミナーやイベントを主催している。大阪でも、最近ジェトロ以外の組織、大商（大阪商工会議所）、関経連（関西経済連合会）、東京三菱UFJ銀行、東洋経済新報社なども主催しているが、まだまだ少ないと言える。



大阪でのフィエスタ・メヒカーナの光景  
(筆者撮影)

文化面を見てみると、毎年、ブラジル映画祭やラテンビート映画祭が大阪や京都でも開催される。フィエスタ・メヒカーナも毎秋、梅田で開催され、かなりの賑わいを見せる。毎年5月に開催される「神戸まつり」のメイン・イベントである「サンバ・カーニバル」も数多くの見物客を集めている。その他、タンゴ、ボッサノヴァ、レゲエ等音楽イベントは各地のライブハウスで時折開かれているが、数少なくかつ大阪、神戸、京都等でそれぞれ行われている。

姉妹都市もそれほど多くない。大阪府は、大阪市－サンパウロ等3件、京都は、京都市－メキシコ・グアダラハラ市等2件、兵庫県は、兵庫県－ブラジル・パラナ州、神戸市－リオ・デ・ジャネイロ市等4件のみである。ミッションの相互派遣が主要業務である。

二国間等の友好団体をみると、神戸にある（財）日伯協会（1926年設立）は会報の『ブラジル』の発行、神戸まつり、中南米音楽会、ブラジル・ポルトガル講座、海外移住と文化の交流センター事業等

を行っている。大阪サンパウロ姉妹都市協会の活動も活発である。4年前からポルトガル語スピーチコンテストが開催され、少年フットサル教室等積極的な活動を展開している。

関西に総領事館を置いているラテンアメリカ諸国はパナマ（神戸）のみである。名誉総領事館を見ると、大阪には、メキシコ、チリ、パナマ、ボリビア、神戸には、ブラジル、コスタリカ、コロンビア、ジャマイカ、ホンジュラス、京都には、メキシコ、ニカラグア、ペルー、パラグアイと3都市に散らばっているのが特徴である。

英国政府の言語・文化普及機関のブリテイッシュ・カウンシルによると、英語を除く外国語の中で重要度ベスト10は、スペイン語が堂々1位で、2位アラビア語、3位フランス語、4位中国語、5位ドイツ語、6位ポルトガル語と続いている。現在、関西在住の大学でのスペイン語とポルトガル語教育の実情をみてみよう。スペイン語を専攻とする学科を持っている大学は、大阪大学、神戸市外国語大学、京都外国語大学、関西外国語大学である。専攻ではないが、伝統的にスペイン語を重視している大学として京都産業大学と天理大学が挙げられる。その他の大学は、第2外国語、第3外国語として学ぶことになる。ポルトガル語を専攻とする学科を持つ大学は、大阪大学と京都外国語大学の2校のみである。ラテンアメリカという名前の付く研究所を持っているのは、京都外国語大学の「京都ラテンアメリカ研究所」と関西外国語大学の「イベロアメリカ研究センター」のみである。京都外国語大学は、年2回の「ラテンアメリカ教養講座」

やシンポジウム・セミナーを行うほか、『研究所報』や年1回の『研究所紀要』を発行している。関西外国語大学は、2009年より13年まで公開講座「ラテンアメリカ・リレー講義」を毎年開催していたが、14年に廃止された。ラテンアメリカ研究で定評のある神戸大学では、経済経営研究所の中に「ラテンアメリカ政治経済研究部会」、天理大学では、「アメリカス学会」の中でラテンアメリカの研究も行っている。

最後に、関西の企業や一般市民がラテンアメリカに関心を持ってもらうにはどうすればいいかを考え、いくつかの提言をする。

#### 提言1 ラテンアメリカに触れる機会を可能な限り増やす

やはり大阪や関西でもっとラテンアメリカに触れることができる機会を増やすべきであろう。そのためには、関西が一丸となって、関西の経済的・文化的重要性につき、東京にアピールする必要がある。在大阪・京都・神戸の地方庁、関経連、商工会議所などが在京の政府官庁、政府関係団体、経済団体、大使館、二国間友好協会等に普段の働きかけを行うことが望まれる。在京のラテンアメリカ各国大使との定期協議なども検討すべきである。なぜなら、昨今、大使館なども文化・経済広報活動に積極的展開しているからだ。関西でのイベント等が計画される場合には、上記組織は積極的に協力・支援する意思を示し、ジェトロ、商工会議所、関経連、その他経済団体、NPO等が迅速に準備を整える体制をつくる必要がある。ただ、関西では、大阪主導は必ずしもうまく機能しないので、特に

大きなイベント以外は、大阪、京都、神戸のそれぞれの都市での機会をつくるべきであろう。今秋にジェトロが京都に事務所を設置する計画であり、設置後は、大阪、神戸、京都のジェトロ事務所が経済・貿易・投資情報の木目細かい情報提供をすることになる。



関西外国語大学リレー講義で講演するチリ大使  
(撮影：関西外大広報室)

#### 提言2 ラテンアメリカ関連情報を共有するメカニズムをつくる

東京だとラテンアメリカ協会や二国間友好関係団体等に入会したり、セルバンテス協会のメーリングリストに入れてもらえば、東京で開催されるラテンアメリカ関連の経済・文化セミナー、展示会、コンサート等の情報が容易に手に入る。しかし、大阪や関西ではそうはいかない。各種イベント等の情報を収集・集中・提供する組織が存在しないからである。関西地区のイベントはそれほど多くないので、そのような機能をつくることはそれほど難しくないと思われる。例えば、ラテンアメリカ協会のような組織に情報を集中させ、ホームページ上で紹介すれば解決できよう。

#### 提言3 ラテンアメリカに関心を持つ地方政府、ビジネス、大学の関係者が集まり、意見・情報交換する場や機会を増加させる

大学関係者の間の意見交換の機会は、学会等があり比較的存在す

るが、ビジネスマン、地方庁、団体、企業間の意見・情報交換の場はまだまだ少ない。どういう形式であれ、そのような場が多数生まれること期待したい。筆者も小さな試みとして、2010年5月に「ブ

ラジル中南米勉強会」を立ち上げた。大学教授、大阪府、経済団体、メーカー、商社、不動産、保険等の分野から30名が加入している、年2回くらいの頻度で集まり、参加者や外部のゲストにあらかじめ

決められたテーマについて話してもらい、意見交換するというものである。同様の組織が関西地区で増加することを期待したい。

(さくら い い 関西外国語大学教授)

## ラテンアメリカ参考図書案内



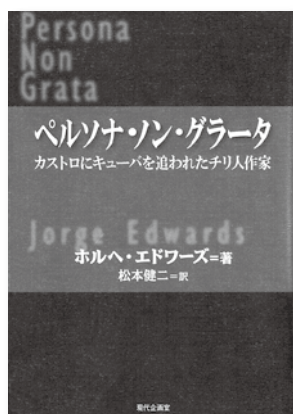
### 『ウーゴ・チャベスーベネズエラ革命の内幕』

ローリー・キャロル 伊高浩昭訳 岩波書店 2014年4月 296頁 3,500円+税

20～21世紀のラテンアメリカでその個性で最も影響力を発揮したのはカストロとチャベスであろう。1992年に陸軍中佐として軍事蜂起し失敗、98年の大統領選挙で当選して以来、ベネズエラはこの救世主となるか、夢想家に過ぎないか「大統領政庁を演劇の舞台に変えてしまった巨人、野次・喝采を浴びせる騒がしい大観衆」の中で彷徨ってきた。

著者は英ガーディアン紙のカラカス通信員を務め、綿密な取材とインタビューで冷静にチャベスの生き方、陳情処理を直接テレビショーで対応して見せる手法、その裏にある熱烈な信奉者、抗議者、離反者たちや女性たちの存在、原油埋蔵量世界一の恵まれた富におぼれ派手な政治・外交に走って経済・財政を着実に衰退させ、国民の生活を混乱させていく状況を、チャベスの性格分析やカストロのさまざまな分野での入れ知恵があったこと、チャベスの13年3月の死の後に腹心マドゥーロが大統領選挙で辛勝したことで、「チャベス無きチャベスモの不吉な始まり」までを丹念に分析している。巻末に訳者の的確な解説が付いて、現代のベネズエラを理解する上で有用な文献の一つ。

(桜井 敏浩)



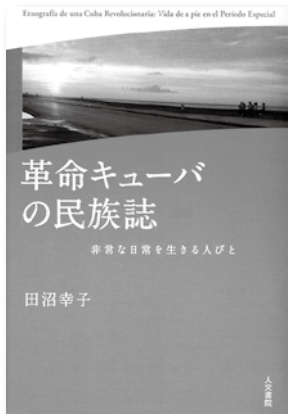
### 『ペルソナ・ノン・グラーター ーカストロにキューバを追われたチリ人作家』

ホルヘ・エドワーズ 松本健二訳 現代企画室 2013年9月  
464頁 3,200円+税

チリの外交官にして作家である著者は、アジェンデ政権からキューバ代理公使に任命され、1970年12月から翌年3月までハバナに駐在した。有数の名家出身でいわば“チリを代表するブルジュワ族”であるが、左派政権から派遣された外交官でありながらカストロ体制の影の部分に批判的になり、体制に忠実でない者たちとの交流もあったことから、キューバ政府からあたかも“ペルソナ・ノン・グラータ（外交上好ましくない人物）”として何かと目を付けられ、非協力的な対応をされる。

カストロやゲバラ等の忌憚りの無い人物評、各国外交官や作家仲間の人間模様、キューバの経済政策の行き詰まりや社会の分析、さらには73年に軍事クーデタで倒されることになるアジェンデ政権の崩壊につながる内情、カストロの気に入らない作家への抑圧などが、著者の目から克明に記録されている。クーデタ勃発で加筆した原著の初版は1973年10月。

(桜井 敏浩)



## 『革命キューバの民族誌 —非常な日常を生きる人びと』

田沼 幸子 人文書院 2014年2月 230頁 6,000円+税

ドキュメンタリー映画『キューバ・センチメンタル』(2010年)制作も手がける文化人類学者が、キューバ市民の中で生活し、米国の経済封鎖とソヴィエト連峰からの支援物資が途絶えた経済危機の「非常期間」を、現実の課題である生活物資の確保と社会主義革命の理想との間で普通の人々がどのように人生を生き、妥協し、希望を見つけようとしたか、自分の社会をどのように説明しているかを、様々な交遊を通じて記録している。

革命後「新しい人間」を創ろうとするフィデル・カストロとチェ・ゲバラの理想と現実、革命同志たちの男女間関係を含む愛と友情が垣間見られても許されている革命、「非常期間」を生きるための非合法・合法的な解決法、クエント(小咄)でみるポスト・ユートピアのアイロニー、出国しディアスポラとして「新しい人間」を選択した若者たちのそれぞれの物語りと故国を離れて孤独に苦しみ、つながりを求める姿を、メディアに載らないごく普通の人々の日常の出来事からキューバ革命を解釈しようとしたもので、これまでのあらかじめ書き手がもつ肯定もしくは否定的視点からの記述が多い著作と違って、キューバ社会の実情を知る上で興味深い記録になっている。

〔桜井 敏浩〕



## 『岐路に立つコスタリカ —新自由主義か社会民主主義か』

山岡 加奈子編 JETRO アジア経済研究所 2014年2月 217頁 2,700円+税

コスタリカといえば、1948年の内戦終結後軍隊を解体し非武装政策を維持、以来一貫して民主主義体制を維持し軍政や個人独裁などの中断がなかったこと、ラテンアメリカでは屈指の社会福祉を実施、国家介入の強い経済ながら経済開放、外資導入を軸とした経済開発政策、輸入代替工業化から電子・医療機器・医薬品産業、さらにはエコツーリズムを興した国として知られている。

まだ日本ではコスタリカを論じた図書は少なく、それらの少なからぬものはノーベル平和賞を受賞したアリアス大統領の存在から非武装平和主義に焦点を置いているが、本書は等身大の、どの国でもある光と影の面を追求した総合研究を目指した成果である。

序章の現代の歴史変遷から、リベラル・デモクラシーの成立と変容、国民の民主主義の価値判断、特に中米に大きな影響力をもつ米国を中心した国際関係、民主主義と産業の基盤となっている教育普及の状況と制度・政策、産業構造の変化とハイテク産業誘致政策への転換、開発の課題、影の一つ地域格差とテリトリアル農村開発戦略の実態と課題を、アジア経済研究所の研究者に中米、グアテマラの専門家を加えた総合的なコスタリカ研究。

〔桜井 敏浩〕



# 歴史の中の 女たち

## 第 33 回

### リディア・ゲイレル

(1921 ~ 2011 年)

#### ー ボリビア初の女性大統領 ー

伊藤 滋子



[http://en.wikipedia.org/wiki/Lidia\\_Gueiler\\_Tejada](http://en.wikipedia.org/wiki/Lidia_Gueiler_Tejada)

いまやラテンアメリカ諸国で女性大統領は決して珍しくはなく、これまでに9人を数える。最初がアルゼンチンのイサベル・ペロン大統領で、1974年、夫のドミンゴ・ペロン大統領の死去に伴い、副大統領から昇格した。そして2番目が79年にボリビアの大統領となったリディア・ゲイレルである。

リディアは1921年、ボリビアの中心にあるコチャバンバに生まれた。ドイツ人の父は早く亡くなり、母が子供の服を縫ったり、自分の住むアパートの一室を人に貸したりして彼女を育てた。テニスとロマンチックな小説や詩が大好きな、金髪で緑色の目の美少女は、家庭の事情もあり、商業学校に学んで簿記の資格を得ると市役所で出納係として働き始めた。丁度そのころチャコ戦争(32~35年)で捕虜になったパラグアイ人数人がコチャバンバに送られてきた。彼らは敵意よりもむしろ好奇の目で見られ、住居、食料のほかに小遣いまで支給されており、リディアの仕事の一つはその小遣いの票を作ることだった。彼女はまだ15歳になる前だったが、母親の反対を押し切り、捕虜のひとりのハンサムな青年将校と結婚する。そして戦争が終結し彼が帰国することになると、パラグアイについて行くが、5年後、生まれた娘テレサを連れてボリビアに帰り離婚した。リディアが彼と再会したのは65年、チリに亡命する途中アスンシオンに立ち寄った時で、再婚していた彼はリディアを丁重にもてなしたが、しばらくして亡くなったという訃報がチリに届いた。

ボリビアに帰国したリディアは、幸いラパスの中央

銀行で事務員の職を得ることができた。当時働く女性は少なく、職場は男性ばかりで、厳しい上司から仕事のやり直しを命じられて拒否すると、彼は「貴女が大統領だったら別だけれど、ここでは私の命令を聞かねばならない」といわれ、のちに二人で大笑いしたという。娘を育てながらも、友人も大勢で、映画を観に行き、女性誌を愛読するごく普通の平穏な暮らしだった。日曜日にクラブでテニスをしていると、長身で美人の彼女のプレーを見ようと人が集まってきた。

この頃大鉱山で組合活動が活発となり、それが他の産業にも波及して、1947年、彼女の職場で最初のストがあった。リディアは何のためのストなのか、それがどんな結果を惹き起すのかもよく分からないまま参加し、自分の車や家を提供した。ところがストが終わると、銀行は大勢の職員を解雇し、その中に自分も含まれていて愕然とする。たちまち生活に困った彼女は、旧知のヘルソグ大統領に泣きついた。元々軍人であると同時に医者でもあった大統領は、彼女が勤める中央銀行の専属医をしていたことがあり、リディアは彼が暖かい人柄だと言うことを知っていた。大統領のとりなしで彼女は解雇を免れたが、自分のように大統領と直談判などできない人たちのことを思うと胸が痛んだ。この時はじめて彼女のなかで、生涯続く社会正義のための戦いの火が点き、MNR(国民革命運動党)に入党した。26歳の時であった。

MNRは1942年、ビクトル・パス・エステンソロ(1907~2001年)、エルナン・シレス(14~96年)、フアン・レチン(14~2001年)、ワルテル・ゲバラ(12~96年)などによって、それまでの大鉱山主や大地主による寡占政治に反対して創設された、中産階級、労働者を中核とする政党である。リディアが入党した当時、パスは国外に亡命中で、シレスが中心になって反政府運動



を展開していた。いつもジャンパー姿で、官憲の目を逃れながら仲間を勇気づけてまわる彼に、リディアは上層部のなかでは一番親しみを覚えた。レチンとはのちに共にチリに亡命し、生涯の友となる。

リディアは女であることも忘れ、寡占政治を覆す地下運動に没頭した。のちに、自分が人生で一番輝いていたのはこの時期だったかもしれない、と回顧している。娘は寄宿舎付の学校に預け、すべてのエネルギーをその活動に注いだ。「いつ亡命や逮捕があるやもしれず、娘を手元に置いておくことはできなかった。お陰で自分は思う存分政治に打ち込むことができたが、彼女を犠牲にしてしまった」と語る。そして気がついたときには MNR の中核である、武力闘争をも厭わない最も活発なグループのリーダーとなっていた。当初は男性ばかりだったが、彼女の勧誘で党員の家族などの女性が増え、のちには女性たちが男性党員を鼓舞したくらいだ。

1949 年 8 月、幾つかの地方都市で MNR の最初の武装蜂起があったが、ラパスでは密告によって不発に終わる。リディアは間一髪で逮捕を逃れたが、災いが及ぶのを恐れて匿ってくれる人が見つからずに苦労した。地方都市の蜂起も間もなく軍によって鎮圧された。最初の試みがこうして失敗に終わったあと、リディアたち 27 人の MNR の女性党員は、党と相談なく自分たちのイニシアチブで法務省の建物に入りこみ、亡命者や逮捕者の恩赦を求めるハンストを始めた。それは内外の反響を呼び、彼女たちを励ますメッセージの中にはエレオノール・ルーズベルト、エバ・ペロンからのものもあった。ハンストの途中、リディアは建物の柵まで出てゆき、空腹で倒れそうだったが大声をはりあげ、政府非難の演説を始めた。これが彼女にとって最初の政治演説であった。しかし 8 日間続いたハンストは次の選挙で MNR に勝利をもたらしたものの、誰ひとり釈放されず、彼女は惨めな思いをするハンストは二度とやるまいと決心する。これまで女性たちはストの時など駆り出されることはあっても主体性をもって政治活動に参加するのはボリビア社会ではかつてなかったことで、この時以来、政治を変えることに加えて、女性の尊厳や男女平等の実現が彼女の重要な活動目的となった。

1951 年 5 月 大統領選挙が実施され、MNR は 7 年間ブエノスアイレスに亡命していたパス・エステンソロを立てて勝利した。だが政府は MNR を非合法化し、パスの帰国を拒否するという過ちを犯し、それが却っ

て MNR への同情を集めることとなった。議会は最多票を集めたパスを大統領に、副大統領には次点の政府系候補を指名して妥協を図ろうとしたが、政府はパスの就任を阻止するためにアウト・ゴルベ、すなわち軍と共謀してクーデターを起こさせ、自らの政権を倒させるという手段に出た。MNR の多くの幹部がブエノスアイレスに逃れたが、国内にとどまったシレスは残った仲間を信じて行動を起こすことに決めた。そしてリディアもその仲間のひとりであった。

1952 年 4 月 9 日、軍内部の同調者の手で武器庫が開かれて、市内の各所で市民や労働者に武器が配られた。そして昼ごろから軍との間で銃撃戦が始まり、彼らは 3 日間にわたる戦闘に勝利する。この間女性たちも弾が飛び交うなかで、男性と危険をともにして、負傷者を病院に運び、死者を埋葬し、連絡係を務めた。死者の数は 490 人に上った。4 月 11 日金曜日の午後戦闘が終わると、女性たちは帰宅していったが、数人の仲間とともにだれもいない政庁に残ったリディアは疲労のあまり大統領執務室のソファで眠り込んでしまった。まさか 27 年後自分がそこに座ることになるとは思いもせずに……。4 月 15 日、シレスは急遽ブエノスアイレスから軍用機で帰国したパス・エステンソロに大統領の座を委ね、自らは副大統領に就く。その後 MNR は軍のクーデターで倒されるまでの 12 年間政権を担い、農地法や選挙法などの重要な社会改革が矢継ぎ早に行われた。

リディアは大統領府の下級の職を得たが、重要な地位を与えられた女性は一人もいず、その多くは失望して去っていった。そしてポストを得ようと大統領の周囲に群がるのは革命では何の役割も果たさなかった日和見主義者ばかりだった。党内も右派と COB（労働組合）を支持する左派とに分かれ、両者の対立は激化する。パス政権発足の翌年のこと、COB の機関紙が鉱山や工場の国有化、政府による商業の占有などを擁護する共産主義的な『基本計画』を発表すると、警戒心を抱いた右派は軍の一部と結託してパス政権を倒すクーデターを企てたが、未遂に終わる。共産主義の浸透を恐れたアメリカ大使館の関与があったのではないかと噂されたこの事件のあと、右派に属していた者は全員公職から追放された。リディアもその一人で、クーデターに加わったという証拠はなかったが、疑い深いパスは彼女をハンブルグの領事館に追いやった。

彼女は娘テレサを連れて 1953 年 4 月、ブエノスアイレスから船でヨーロッパに向かった。ドイツでの生

活は戦後の復興ぶりから学ぶことが多く、特に戦中、戦後の女性の働きぶりは印象深かったが、領事館の仕事は単調で、すぐにボンの大使館に転勤を願い出る。お陰で臨時大使をしたときなど、ドイツの大統領や外務大臣と会える機会も得たが、彼女はこの仕事を通じて、自分の居場所は政治以外にはないことを痛感した。

3年後ようやく帰国が許され、MNR からラパス市役所の事務局長の職が与えられた。満足できる役職ではなかったが、党はまだ女性を責任ある地位につけるほど意識改革はされておらず、その意味では革新政党とはいいながら保守党となんら変りなかった。

その数ヵ月後の1956年7月、シレスが大統領に選出された。この選挙は先住民、女性、字が読めない人々が初めて投票権を得て民主政治に参加した記念すべき選挙であった。リディアはMNR から下院議員として立候補し、かろうじて繰り上げ当選することができた。

理想に燃えて議員になった彼女がまず立ち向かったのが汚職の撲滅だった。そして議員になる前と後の財産の開示を提議したが、それはほとんどの議員にとって都合の悪いことだったとみえ、ありとあらゆる妨害が起こる。また、政府に法外な値段でトラクターを購入させようとする汚職を下院に告発するがすべての議員から無視され、多額の外貨が支払われて商品は何事もなかったかのように納入された。この時ただひとり彼女を支持した議員がいて、二人の間に友情が芽生え、結婚に至るが、労働組合出身の彼の左翼思想とは相容れず、間もなく離婚する。その後も二人は議会内では協力しあったが彼は早逝した。それから汚職成金の高級車や立派な屋敷が、ラパスだけでなく、マイアミやブエノスアイレスにまで増え続けた。折しも、グアテマラにおける革命の進行を危惧した米国政府はMNRを反共の防波堤とするために多額の援助を行っていた時期であった。

リディアは1959年下院議員の任期が終わると、農民間題省の長官となり農地改革に携わった。役人の仕事には限界があり先住民農民の状況を一変させることは不可能だったが、実態をつぶさに知り、血の通う行政を行うことに努めた。63年再び下院議員に当選す

る。

1960年にシレス大統領の後を継いだパスが大統領を務めた4年間にMNRは右傾化し、当初の革命意欲を喪失していた。失望したシレス、レチン、ゲバラら創設以来の幹部はパスと袂を分かち、党は分裂した。64年8月に発足した第3次パス政権は弱体化した基盤を補強するため軍の支持を得ようとして、副大統領にパリエントス將軍を迎えた。しかしそれは羊の群れの中に狼を招き入れたようなもので、早くも3か月後には周到に計画された無血クーデターによりパス政権は倒され52年革命は終焉、長い軍事政権の時代が始まる。同じ現象はボリビアばかりではなくラテンアメリカ諸国のあちこちで見られた。パスをはじめ多くの政治家が国外に追放され、リディアはチリに行き、先に追放

されていたレチンと合流する。亡命生活は15年近くにも及ぶが、彼女はの間娘との家庭生活を楽しむことができた。

帰国したリディアは1979年の選挙で下院議員に選出された。彼女は亡命中、レチンが創設した政党に属していたが、この時はパスの党再建の呼びかけに応じて、MNRに戻って立候補した。党が一本化すべき時と判断した彼女はレチンにもそうさせようと説得したが、彼は応じなかった。大統領選ではシレスが僅差でパスに勝つが、双方とも譲らず、第三位のバンセル

元軍事政権大統領の仲介でMNRの創設者のひとり、ゲバラが1年間だけ臨時大統領に就くことになった。そしてリディアは下院議長に任命された。しかしゲバラ政権は3か月もたたないうちに、死者の数が300人を越えたクーデターで倒される。だが軍部に対する激しい抵抗は2週間たっても収まらず、16日後軍はとうとう議会に臨時大統領の選出を要請した。そして軍と各政党の間の調整役として奔走していたリディアが大統領に指名された。軍は女性なら御しやすいと考えてその案を受け入れたようだ。

1979年11月16日リディアは臨時大統領に就任した。58歳の時である。任期は次の選挙で選出される大統領が就任する翌年8月6日までと決まっていた。彼女は軍部の嫌がらせ、政党や議会の不協力など四面楚歌のなかで、限られた時間にできるだけ成果を上げ、



1952年4月の民衆蜂起  
<http://www.izquierdasocialista.org.ar/cgi-bin/elsocialista.cgi?es=218&nota=18>

無事に次に選出される大統領に政権を引き渡すべく、真摯に大統領職に取り組んだ。そして80年6月の選挙では予想どおりシレスが圧勝した。それは前回の選挙におけるパスの行動がクーデターを引き起こしたことに対する批判票であった。しかし何としてもシレスの大統領就任を阻止したいガルシア・メサ將軍は7月17日、アルゼンチン軍部も加担した流血クーデターを起こしてリディアに辞表を強要し、彼女を娘が住んでいたパリに送り出した。リディアはその後チリに移り、そこで2度目の亡命生活を送った。

1982年ようやく民政移管がなされて、リマに亡命し

ていたシレスが大統領に就任するために帰国、18年に及ぶ軍事政権が幕を閉じた。チリから帰国したリディアはその後、コロンビア大使、上院議員、ベネズエラ大使などを歴任し、晩年は政界から身を引いたが、女性の地位向上には常に熱心であった。2011年89歳で死去する。

ガルシア・メサ將軍は1995年、亡命先のブラジルからボリビアに引き渡され、人権侵害の罪で30年の刑に服役中である。

(いとう しげこ)

## ラテンアメリカ参考図書案内



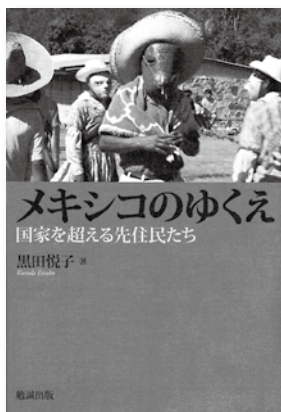
### 『遊牧・移牧・定牧ーモンゴル・チベット・ヒマラヤ・アンデスのフィールドワークから』

稲村 哲也 ナカニシヤ出版 2014年3月 390頁 3,500円+税

アンデス、ヒマラヤ、チベット高地やモンゴルなどで、約40年間牧畜社会・文化の現地調査を続けてきた文化人類学者（愛知県立大学、現放送大学教授）の研究成果の紀行記風集大成。牧畜の事例を遊牧、移牧、そして中央アンデスのリヤマ等の定牧の形態別に、それぞれの実態と牧民の生活、変化を述べ、アンデスでのビクーニャを捕らえ毛を刈った後放つ「殺さない狩猟 チャク」を、先人の自然との共生・利用の知恵として紹介している。

これらフィールド調査に基づき、モンゴルとチベットの遊牧の比較、移農との関連、水平移動が典型である遊牧と規則的な上下移動の移牧との間は境界線が引けないこと、アンデスの定牧・移農も東と西で差異があることなど新たな牧畜論を論じている。さらに市場経済化や家族・地域社会ネットワークの変化への適応、伝統的な交易の衰退、さらにテロリストとの内戦等の社会変革や民主化と市場経済移行が、これまでの牧畜社会での互酬・再分配・市場交換システムを新たな再分配の仕組みへ変える動きがあると指摘する。

〔桜井 敏浩〕



## 『メキシコのゆくえ ―国家を超える先住民たち』

黒田 悦子 勉誠出版 2013年7月 240頁 3,200円+税

著者は1972年以来、メキシコのオアハカ州先住民ミへの調査を続けてきた文化人類学者。第1章ではメキシコ国立先住民庁（1948～2003年）の政策形成と実施、批判、政策の破綻と90年代のサパティスタ国民解放軍の蜂起以降の制度的破綻と消滅を、第2章では国勢調査と国立統計地理情報院の先住民分類、人口把握と、国立人類学博物館での先住民文明の展示姿勢に対する問題提起を、第3章ではミへ社会の70年代と90年代のグローバル化にともなう社会・文化面でのミへ社会の変化を、第4章はカトリック教会とプロテスタントの対立の背景と現状を、第5章ではメキシコ革命後のミへの民族運動を、第6章ではオアハカ州の先住民の国内、国外への移動事例を考察している。第7章ではさらに進んで、国民国家メキシコと先住民、移民、メキシコ系米国人などの周縁の人口との関係を損じ、メキシコと米国国境の南北に分散していることによるトランスナショナルな文化空間形成を論じ、メキシコ先住民とメキシコ系米国人集団は20世紀末以降は移動により同一線上に収斂されていると指摘している。 [桜井 敏浩]

## 『ラテンアメリカ時報』次号予告

次号2014年秋号（2014年10月25日発行予定）は、「特集：安部総理のラテンアメリカ・カリブ諸国の歴訪」です。久しく間が空き長年の懸案であった総理大臣がこの7月下旬から8月はじめにかけて、ラテンアメリカ5か国、6都市を歴訪しました。メキシコ、トリニダード・トバゴ（ここではカリブ海主要国の首脳との会合も）、コロンビア、チリ、そしてブラジルは首都ブラリアとサンパウロで、それぞれ各国首脳との意見交換を行い、日本とラテンアメリカ・カリブ諸国との関係強化に大きな前進が見られました。訪問先国の政治、経済、国際関係、我が国との関係、今回訪問の評価など、その現況と展望を含めて総合的にご紹介します。

「ラテンアメリカ時事解説」では、コロンビアの

大統領選挙結果や7月ブラジルでのBRICS首脳会議など、ラテンアメリカ諸国の最新の動きを解説し、連載「33カ国リレー通信」では、躍進著しいブラジル北東部をめぐる動きを紹介します。日頃発信機会の少ないラテンアメリカの国からのメッセージ「駐日ラテンアメリカ大使インタビュー」は、2015年3月に「日・中米ビジネスフォーラム」が開催されるグアテマラの駐日大使にグアテマラの現状と将来性を伺う予定です。識者による肩の凝らない文章での「ラテンアメリカ随想」、好評連載「歴史の中の女たち」、様々な分野の新刊書を紹介する「ラテンアメリカ参考図書案内」と、ラテンアメリカの今を理解するための新情報をお届けします。