

パナマ運河

パナマは中南米の交通の要所

パナマは、北アメリカ大陸と南アメリカ大陸を結ぶ地峡に位置し、東西に細長い国土を持ちます。その中央を貫くパナマ運河は太平洋と大西洋を接続する重要な役割を果たしています。

パナマ運河の起こり

1513年にスペイン人バルボアがパナマ地峡を横断して以来、パナマ運河は構想として存在していました。しかし、当時の技術力では実現不可能でした。

1881年にスエズ運河を建設したフランス人技師レセップスを擁するパナマ運河会社が設立され、延べ20万人の労働力を動員して工事が進められました。しかし、予想を遙かに超える難工事、疫病等が原因で挫折し、1889年運河会社は破産しました。

その後、米国が事業を引き継ぎ、1914年、パナマ運河は完成しました。

当初、パナマ運河は米国の管理下にありましたが、運河返還を望むパナマと米国との長期に渡る話合いの末、運河は2000年にパナマに返還されました。

パナマ運河の現況

パナマ運河は、全長約80km、最小水路幅192m（現在は218mに拡幅）の閘門式運河です。

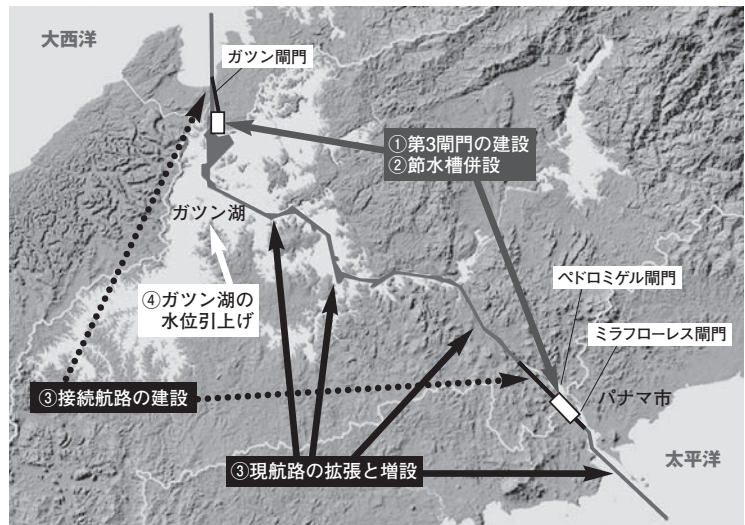
運河中央に位置するガツン湖（人造湖）の湖面の高さ（海拔26m）が海面の高さと異なるため、運河を通航する船舶は、閘門により3段階にわたり湖面の高さまで上げられて湖を航行後、また閘門により3段階にわたり海面の高さまで下ろされます。

大西洋側運河入り口にガツン閘門、太平洋側運河入り口にミラフローレス閘門とペドロミゲル閘門が設けられています。

この閘室に収容可能な船舶のみが運河を通航でき、パナマ運河を通航できる最大船型はパナマックス船と呼ばれています。

パナマ運河拡張計画

現在、世界の主要航路では船舶の大型化が進み、ポストパナマックス船と呼ばれるパナマ運河を通航できないサイズの大船が主力として投入され、また、運河通航需要が年々増加していることから運河拡張が必



パナマ運河拡張計画 出典：パナマ運河庁資料を基に国土交通省港湾局作成

要となっていました。

そこで、2006年にパナマ運河庁から運河拡張計画が正式公表され、2007年から総事業費52.5億米ドルをかけ、拡張工事が進められています。

運河拡張計画の概要としては、大きく4つあり、

- ①大西洋側と太平洋側に1つずつ第3閘門の建設
- ②流出する水量節約のための節水槽の建設
- ③第3閘門利用のために必要な航路を掘削・浚渫
- ④貯水量増加を目的としたガツン湖の限界水位の嵩上げ及びガツン湖の航路の増深

この拡張により、喫水15.2m、船幅49mの船舶が通航可能になり、運航量は最大で約2倍に増加する見込みです。

当初は、2014年10月を完成予定としていましたが、2014年2月、工事請負者である企業連合とパナマ運河庁との間で工事費用の増加分を巡る協議が決裂し、工事は中断されました。2014年3月には両者は和解し、工事は本格的に再開されましたが、工期は大幅に遅れています。現在の見込みでは、2016年1月に完成し、その後、試用期間を経て、2016年の第一四半期に供用開始となる予定です。

なお、パナマ運河庁によると、通航料金について、工事終了後も急激な引き上げは行わず、競争力のある価格に設定するとのことでした。

パナマ運河への期待

今後、輸入が見込まれる米国東海岸で生産されるシェールガスの輸送費用削減の観点からも、パナマ運河拡張は日本企業から期待されています。今後の動向に注視が必要です。