

# World Watching 46

ワールド・ウォッチング



## パナマ運河拡張と 国のグランドデザイン



根木 貴史

国際協力機構 (JICA) 専門家



### パナマ運河の大きな存在

パナマの位置を知らなくとも、この運河の名前はすぐに思い浮かぶ、日本人にとって、パナマ運河はそんな存在であろう。パナマにとって、運河は国の主要な財源の一つであり、パナマ経済は運河抜きでは語るができない。

運河建設はフランスのレセップスによる海面式の工事が失敗した後、米国により継承された。米国は1903年11月のパナマ国独立後に運河条約をパナマ国と締結し、運河地帯の永久租借権及び運河の建設・管理権を取得した。その後閘門式運河の建設に着手、1914年に運河は完成した。

運河は、太平洋から大西洋まで、延長80kmを南北に結んでいる。途中にチャグレス川を堰きとめて造ったガツン湖が位置し、同湖と太平洋側を隔っていた分水嶺を掘削した区間、いわゆるクレブラ・カットを通じて両洋が結ばれている。ガツン湖の水位と両洋の海面との差を埋めるために、太平洋側にミラ・フローレス閘門及びペドロ・ミゲル閘門、大西洋側にガツン閘門が建設され、両サイドで各3段階、計6回の昇降を経て通り抜ける構造となっている。通航可能な最大船型は、通称パナマックス・サイズと呼ばれ、閘門及び航路の制約から、全長294m、幅約32.3m、喫水約12.0mとなっている。

運河の運営は、概ね1世紀に亘り、米国管理下におかれてきたが、1979年のパナマ運河新条約に基づき、1999年12月31日正午をもってパナマに返還された。



### 運河の拡張計画

パナマ運河は、我が国にとっても重要な海上輸送拠点である。日本を発着地とする運河通過総貨物量は2003年には30.7百万トンに上り、運河利用国中、米国に次いで第2位を占めている。

1985年～1993年には、管理主体及び主要利用国である日、米、パ3国の共同調査として「パナマ運河代替案調査」が実施された。我が国は、JICA技術協力スキームを活用して、同作業に参画した。調査結果及びその提案は、次の通りである。

①パナマ運河の通航需要は、2020年に現行運河能力を超過。

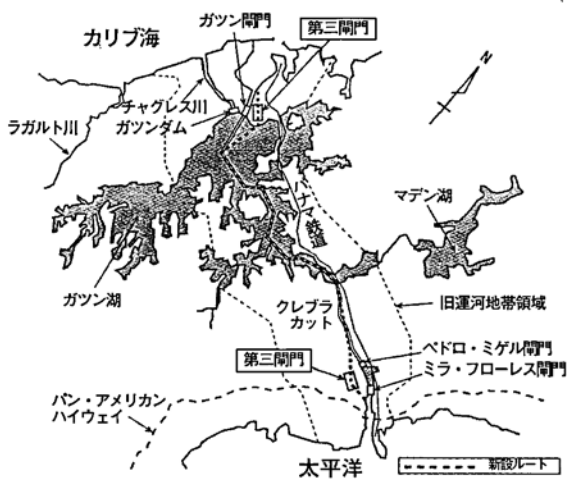
②15万トン級船舶を対象とした、現行運河の改良案（下記）が最適代替案。

- ・現行運河の拡幅
- ・現行閘門2レーンに加え、15万トン級船舶対応の第三閘門1レーンの新設。

同提案のうち、通航容量増大のための航路拡幅工事は、2001年11月に完了し、運河の中で最も幅の狭いクレブラ・カットでの対面通航についても、現在試験的に取り組まれているところである。第三閘門建設については、運河がパナマに返還されてから具体的な検討が始められるに至っている。

最近の運河通航データによれば、コンテナ船の増加が顕著であり、2003年度には、コンテナ船の通航隻数がドライ・バルク船を抜いてトップに躍り出ている（表参照）。運河庁は、通航需要が容施設容量を超える時期が、3国共同調査で示された2020年より前倒しされると見ており、現在、対象船舶をポスト・パナマックス型コンテナ船に変えて、第三閘門新設にかかる総合プロジェクトの検討を急いでいる。

同検討は、先ごろの運河庁長官の発言では、本年6月ごろに終了する模様である。プロジェクト実



パナマ運河代替案

船種	2001年	2002年	2003年
コンテナ船	1,780	2,012	2,369
ドライバルク船	2,888	2,676	2,347
冷凍貨物船	2,076	2,135	2,207
タンカー	2,053	1,802	1,581
一般貨物船	1,110	985	827
自動車運搬船	738	773	816
旅客船	235	206	203
その他	1,318	1,273	1,375
合計	12,198	11,862	11,725

パナマ運河通航量の推移（船種毎、単位：隻）  
出典：パナマ運河庁

施の可否については、その後、国際海事関係者への説明や国民投票を経て決定される見込みである。

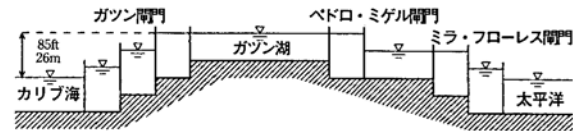
### World Watching 運河地帯一極集中の功罪

パナマでは運河地帯に人口の約6割、所得の約7割が集中するなど、様々な活動が運河地帯に集中している。パナマの主要産業である金融・運河・港湾・フリーゾーンが、運河や都市インフラに拠って成り立ち、雇用の需給関係を通じて人口集積を促進してきたものと考えられる。

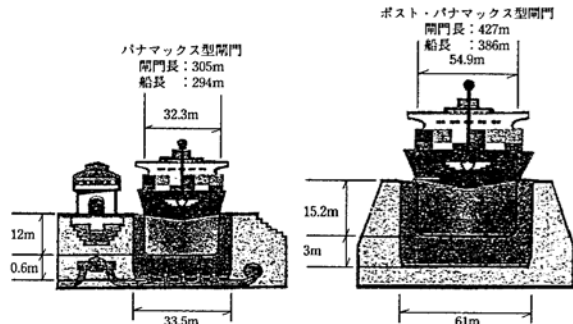
この一極集中は、規模の経済を生む一方で、運河地帯の水不足の懸念をもたらしている。エル・ニーニョ等異常気象の影響により、ガツン湖の水位が管理水位を下回り、市民に節水規制を課す事態も過去に発生している。

現行の閘門を船舶が通過する際、水位調整に要する水量は約10万トンである。船舶通航の度に、倍の約20万トンの淡水がガツン湖から両洋に流出し、1日平均では約800万トンの淡水が消費され、ガツン湖の水位を約2cm下げているとされる。

現在、運河庁がスタディーを進めている第三閘門の検討諸元は、幅員61m×水深18.2m×閘門長427mである。閘門操作で消費される水量は、通航量や船型にもよるが、閘室の容積を比較するだけでも現行の約3.4倍となる。この新しい閘門の操作のための水需要が、新たに加わるわけである。水源対策オプションの中心は、新たな人造湖の建設



現行「パナマ運河」断面スケッチ



第三閘門モデル諸元（既設閘門との比較）

である。その中には面積45千haもの規模を有する人造湖もある。しかしながら、水没地域の一部住民からの根強い反対があることもあり、運河拡張プロジェクトにとってこの水源問題は、財源問題、環境問題と並んで重要な課題となっている。

### World Watching 今後の課題

アジア-米国東岸航路を中心としたコンテナ船通航量の増加を受けた「第三閘門建設」を含む運河拡張プロジェクト、さらにはトランシップ・ハブを目指した運河地域コンテナ・ターミナルの拡張計画等、国際海上輸送におけるパナマの海事・港湾セクターの動向は、今後とも我が国関係者の関心を惹きつけるであろう。

一方、現在実施中のJICA全国港湾開発調査においては、現パナマ政府が掲げる「地域格差是正」のスローガンを踏まえて、港湾を活用し地方部の産業振興を図るべく検討が進められている。例えば、コスタリカとの国境近く、運河から2百数十km離れたアルムエジェス港周辺では、背後圏の産業振興に資する新港を提案すべく精査が進められている。既にパナマ政府は、背後バル地域に自由貿易地区を設置する準備を進めており、背後の3千m級火山の裾野に展開する農牧畜業を活用した加工業の振興も検討されている。また、最近マグロ養殖を開始したスペイン系企業が、試行的にマグロの日本向け出荷を開始した。

先般、パナマ政府閣議で承認された「国家海事戦略」においては、「地政学上のそれを含むパナマ海事セクターの優位性を、国の社会経済の成長・発展に結びつける」という視点が示された。一方で、運河拡張プロジェクトは、運河地帯への経済活動の集中緩和を必要不可欠とし、地方の産業振興を含めてパナマ国のグランドデザインに関わる大きな課題となっている。いずれにしても、パナマ海事関係者の知恵と行動力が試されようとしていることは間違いない。