

World Watching

253

ワールド・ウォッチング

活況を呈する パナマ運河の 現状と課題



大脇 崇

在パナマ日本国大使館特命全権大使



新型コロナによるパナマ経済への影響

パナマは中南米の中でも新型コロナに対する対応には最も早くかつ厳しい規制をもって取り組んだ国のひとつでした。昨年（2020年）3月9日に1人目の感染者が確認され、コルティソ大統領が3月13日国家非常事態を宣言、全ての企業の一時閉鎖、完全外出禁止令などが次々実施に移され、3月22日からはパナマ発着の国際線も停止となりました。5月には新規感染者が減少に転じたことから経済再開のためのロードマップに沿って徐々に規制を緩和し始めましたが、6月以降、再び新規感染者が拡大。2021年に入ってようやく新規感染者が減少。2月には待望のワクチン接種も開始され、3月6日からはこれまでの外出禁止令も廃止され、徐々にではありますが経済活動再開へ大きく舵を切りはじめたところです。

	人口100人あたり 感染者数 (人)	人口1万人あたり 死者数 (人)
1	パナマ 7.8	メキシコ 14.3
2	ブラジル 4.9	ペルー 13.9
3	コロンビア 4.4	パナマ 13.4
4	チリ 4.3	ブラジル 11.9
5	コスタリカ 4.0	チリ 10.7
参考	(日本 0.3)	(日本 0.6)

COVID-19人口あたり感染者数・死者数の高い中南米主要国
出典：Worldometer、2021年2月28日のデータに基づき作成

しかしながら、昨年3月から長く続いた企業活動の停止、完全外出禁止措置などの影響で、特に建設業、サービス産業を中心に国内の経済活動は大きな打撃を被りました。パナマ経済財務省によれば2020年のGDP（実質）は対前年比17.9%のマイナス、失業率も前年の7.1%から18.5%に拡大しています。今後、2019年の雇用状況に回復するまで6年以上を要するというエコノミストの分析もあ

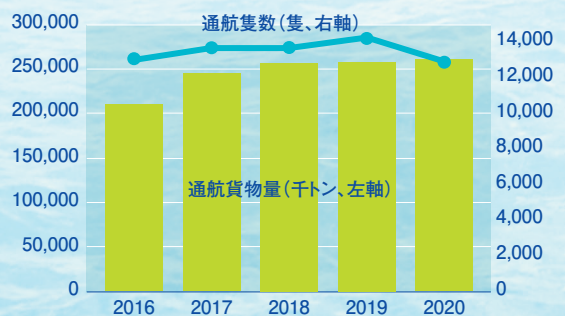
る一方で、IMFはパナマは2021年以降+12%で回復していけるとの予測を示しています。



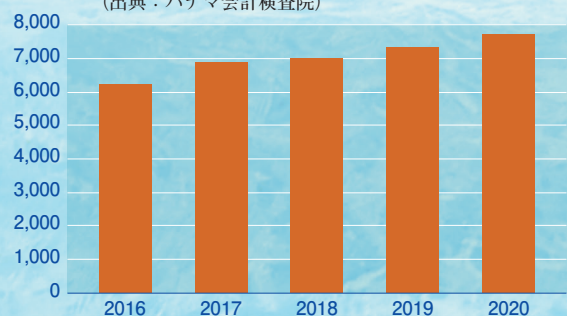
活況を呈するパナマ運河と コンテナ・ターミナル

さて、2019年は世界的には米中貿易対立の影響が心配されていましたが、パナマ運河の通航隻数は過去最高、通過貨物量も順調に伸びました。そして、翌2020年は水不足だった前年とは異なり、ラ・ニーニャ現象のため雨季（4月～12月）には十分な雨が降り、ガトゥン湖の水位は徐々に回復、2020年9月以降は最大喫水50ftでの通航が可能となりました。2020年、通航隻数は若干減少しましたが、運河通航貨物量は過去最高を達成しています。

また、パナマの港は、国（海事庁）管理の港とコンセッションによる民営化ターミナルがありますが、コンテナについては太平洋側にBalboa、PSA、カリブ海側にColon、Manzanillo、Cristobalの主要5ターミナルがあります。パンデミックにも拘わらず2020年はこれら5ターミナルで過去最高の773万TEUを取り扱うなど、パナマの海運ロジス



パナマ運河の通航貨物量と通航隻数
（出典：パナマ会計検査院）



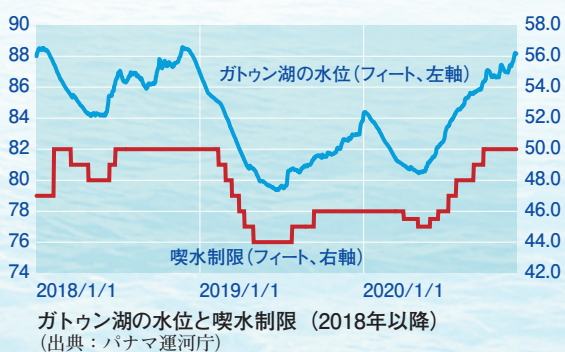
パナマの港湾におけるコンテナ取扱高 (千TEU)
（出典：パナマ会計検査院）

ティクスの活動は好調だったようです。自動車などの耐久財の取扱いが減少している一方で、生活必需品などの消費財、特に医薬品・医療資材などの取扱が増加していること、かつ中南米・カリブ地域のコンテナ物流の積替え拠点としてパナマの港湾がその機能を発揮していることの現れであると考えられます。



パナマ運河の水不足問題と水源対策

ところで先にも述べたとおり、2019年はパナマ運河の水不足問題が顕在化して大変な年でした。運河拡張と上水供給需要の増加に伴い、ガトゥン湖に対する水需要が増す一方で、近年の気候変動の影響もあって降水量が極端に少ない年もあり、十分な利用可能水量を安定的に確保することが難しくなっています。この問題が顕著だったのが2019年で降水量は平均年の2,695mmを24%下回る2,035mmでした。そのため、パナマ運河庁は発電の一時停止や通航船舶の喫水制限を厳しくする対応に迫られました。通常は50ftという喫水制限も2019年4月には最大44ftまでに制限されました。加えて2019年末の2ヶ月間の降水量が非常に少なかったことから、運河庁は2020年2月から運河通過時の予想水位に応じて通航料金の1～10%を加算するという上水サーチャージの導入に踏み切りました。



運河拡張後のパナマ運河が水不足に陥る可能性のあることは以前から予想されており、運河拡張のマスタープランでもインディオ川、トリニダ川でのダム建設などによる抜本的な水源確保案も検討されてきた経緯もあるようです。しかし、住民移転や環境影響の問題などセンシティブな問題もあったためか、国民投票で賛否を問うて実施された今回の運河拡張工事では、これらの抜本的な水源対策は実施されませんでした。

運河庁は、さらに運河から約80km東のバヤノ湖からの導水案や幾つかのバリエーションも含め現在12の代替案があると説明してきましたが、昨年9月、コンセプト作りから設計、施工までを含む水管理システムプロジェクトの入札公示を行いました。事業規模は全体で20億ドルと見込まれ、まず関心表明した企業から5者を選び、その中から受注企業を決める方針とのことですが、当初昨年11月だった応募締切りは現在8月に延期となっています。



パナマ運河の太平洋側を上空から臨む (筆者撮影)
(左側からミラフローレス/ココリ閘門～バルボア港/PSAターミナル～アメリカ橋)



日本によるパナマへの支援

このように、運河や港湾物流関係は好調であったことはパナマにとっては朗報ですが、やはり新型コロナによる国内経済のダメージは非常に大きいものがあります。そのため、経済活動の再開をしっかりと進めて行くことが大変重要な課題となっています。

そうしたなかで、先般2月22日にメトロ3号線事業の着工式が行われました。この事業は、パナマシティと西パナマを結ぶ約25kmのモノレールを整備するプロジェクトで、日本は中南米向けとしては過去最大規模の円借款（供与限度額2,810.71億円）によってこの事業を支援しています。このプロジェクトでは日立製のモノレールシステムが導入される予定で、慢性的な交通渋滞に苦しんでいる人々の生活の質の向上につながる重要プロジェクトであるとともに、約5,000人の雇用創造につながる経済活動再開の起爆材としても大きく期待されています。そのため、まだ国家非常事態宣言が解除されていない状況下でのコンパクトな式典ではありましたが、約25名に限定した参加者には直前にPCR検査で陰性を確認のうえ大統領、副大統領も出席して着工式が行われ、ようやく事業がスタートしました。



メトロ3号線の着工式でコンクリートを投入するコルティソ大統領

このほか日本の支援として、昨年6月にE/N署名を行った医療体制強化のための無償資金協力（6億円）によって超音波画像診断装置、超音波スキャナー、さらに救急車といった医療関係機材を供与すべく調達手続が進められています。これら日本からの支援機材を積んだコンテナ船や自動車航送船が一日も早くパナマの港に到着するのが待ち望まれます。