

パナマ

運河間競争が激化

ジェットロお客様サポート部貿易投資相談課 西澤 裕介

2014年に開通100周年を迎えたパナマ運河は、16年初頭に拡張工事を終え、早期の供用開始を目指す。工事が始まった07年当時に比べて海上貨物輸送の環境は変化した。新たな競合相手が出現し、運河間の競争は激しさを増している。

新たな競合

アジアと米国東海岸を結ぶ輸送ルートにおいてパナマ運河と競合するのは、従来はスエズ運河と米国インターモーダル（鉄道を含む複合一貫輸送）だった。だが、拡張工事開始時の2007年当時と比べて海運輸送の環境は変わりつつある。環境の変化としてまず挙げられるのは、コンテナ船の大型化。現行のパナマ運河を通航可能なパナマックスクラスのコンテナ船は5,000TEU（20フィートコンテナ換算）程度。これに対しスエズ運河は、現存する全てのコンテナ船の通航が可能だ。

また、日系企業はアジアの生産拠点を中国から東南アジアへシフトさせる動きが顕著である。アジアから米国東海岸への輸送でパナマ運河ルートを選ぶ限界点が香港あたりとなるため、スエズ運河の利用が増えている。スエズ運河は14年8月、既存の全長193.3キロのルートに平行する72キロの新運河を建設する計画を発表、通航・待機時間の短縮、通航量の増大を目指す。14年から既に工事が始まっており、1年以内に完成させる予定だという。ただし、中東・アフリカ地域の政情不安が懸念材料となっている。

パナマ運河を代替しようとする

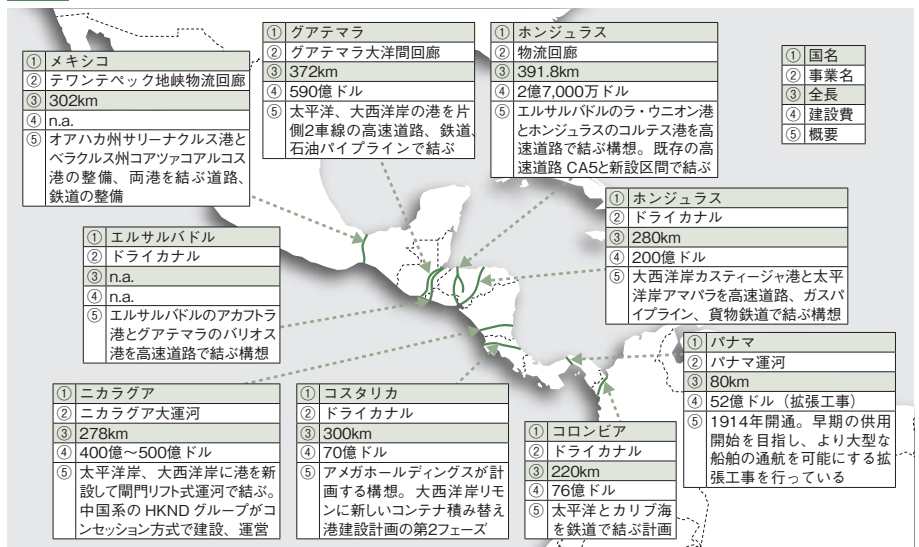
構想は、太平洋と大西洋・カリブ海を隔てる地峡に位置するメキシコ、中米諸国、コロンビアの7カ国（図）においても生まれている。だが、実際に工事が開始されたのは、ホンジュラスの物流回廊とニカラグア大運河の二つだけだ。

ニカラグア大運河実現には不透明感も

ホンジュラスの物流回廊は、同国の太平洋岸の主要港であるコルテス港とエルサルバドルのラ・ウニオン港を高速道路で結ぶ構想だ。ラ・ウニオン港は既に供用が開始されているものの、運営権委譲の入札延期が繰り返されており、寄港する船舶が少ない状態が続く。

パナマ運河の競合相手として注目を集めているのが、ニカラグア大運河構想だ。パナマと同じく中米地峡に位置するニカラグアに、パナマ運河と同じ開門リフト式の運河を建設、大型船舶の通航を可能にしようとするものだ。これが実現すれば全長278キロ、

図 運河、物流回廊の建設プロジェクト



資料：各種資料を基に作成

最大コンテナ積載量2万5,000TEUのコンテナ船の通航が可能になる。20年に供用を開始する予定だという。

この構想自体は1800年代からあったといわれる。実現に向け動き出したのはごく最近だ。12年7月に公布された「ニカラグア大洋間大運河庁の設立および大運河の法的体制に関する法律」により具体化した。13年6月公布の「運河、フリーゾーン、これらに付随するインフラ開発に関する特別法」に基づき、中国・信威通信産業社長の王靖（ワン・ジン）氏が香港に設立した香港ニカラグア運河開発投資（HKND）グループに運河の建設、運営権が委譲された。14年12月22日に起工式を行い、建設工事が始まった。だが、実際には重機や資材輸送用の道路整備が開始されたただけだ。ニカラグア政府の運河担当スポークスマンが、運河建設費用のめどが付いたと語ったことが15年3月に報じられたが、500億ドルの巨額の建設費用を誰が出資するのか、明らかにされていない。起工式から優に数カ月が経過した今もなお謎に包まれたままだ。15年5月に公表される環境影響度調査の結果が待たれる。英BBCが報じたところによると、ワン氏は、民間事業であると強調している。

パナマ運河拡張工事は多事多難

パナマ運河の拡張により、最大コンテナ積載量1万3,000TEUというネオパナマックスクラスのコンテナ船の通航が可能になる。大型のLNG（液化天然ガス）船の通航も可能になるため、米国産シェールガスを日本へ輸送するルートとしても期待されている。

スエズ運河の拡張工事が加速し、ニカラグア大運河の建設が開始される一方で、拡張パナマ運河は供用開始が遅れている。パナマ運河拡張工事の中核部分である第3閘門建設工事は、資金不足により中断。その後も労働者のストライキなどさまざまな問題が発生した。当初14年10月だった完工予定は16年初頭へと延期された。この建設工事を担うのは4社から成るコンソーシアムであるグルーボ・ウニードス・ボル・エル・カナル（GUPC）。第3閘門建設工事をめぐっては14年1月、GUPCが16億ドルの工事費不足を主張し、不足額の支払いをパナマ運河庁（ACP）に求めたため、2月には工事が中断する事態となった。GUPCは同年12月にも今度は4億6,300万ドルの追加工事費を主張。

結論は、マイアミでの国際仲裁に持ち越されている。

加えて高額な運河通航料もパナマ運河の競争力を不安定にする要素だ。1999年末に米国から返還されて以降、運河の通航料は大きく上昇した。ACPは15年1月に拡張運河の新通航料体系・料金案を発表、2月に公聴会が行われた。ACPの案では既存の閘門を通航する船舶については値上げ、ネオパナマックス閘門を利用する船舶に有利な料金体系となっている。正式な新通航料は15年4月以降に公表される見通しだ。

物流ハブとのパッケージで

14年11月に来日したACPのホルヘ・キハーノ長官は、パナマ運河の競争力に自信を見せた。コンテナ輸送の場合、パナマ運河の利点は、積み替え拠点としてのパナマの地の利を生かした接続性にあるとした。大西洋側のマンサニージョ・インターナショナル・ターミナル（MIT）、コロン港、クリストバル港、太平洋側のバルボア港、PSAといった港湾、太平洋岸と大西洋岸を結ぶ高速道路やパナマ運河鉄道、国際空港などのインフラに加え、コロン・フリーゾーン、パナマ・パシフィコ経済特区といったロジスティクスパークが両岸に充実していることを強みだと述べた。さらに、太平洋側に第1フェーズで210万TEU、第2フェーズで320万TEUのコンテナ荷役が可能になるコロサル港を建設するとし、海上貨物輸送ハブとしてのパナマ運河の強みを強調した。

ニカラグア大運河に対しても強気だ。ニカラグア運河と同じ輸送能力を持つ運河を建設するのであれば、パナマは数分の1のコストで第4閘門を作ることができるだろうというのだ。より大きな船舶の通航を可能にする第4閘門の建設については、既に建設用地は確保している。競争力を維持するため、市場ニーズ、船舶の船型や貨物のサイズなどを検討した上で、向こう2~3年で工事実施を検討するという。30年までに第4閘門が完成している可能性があるとして述べ、今後の環境変化と競争を見極める姿勢を示した。

パナマ運河は14年に開通100周年を迎えた。次の100年は環境変化、新たな競合相手の出現といった外的要素に加え、運河通航料、拡張工事の遅れの問題など、内的要素による競争を乗り越えなければならない。

