

日本 GIF オンラインセミナー
「パナマ運河の未来：気候変動とグローバル物流の行方」
実施報告書（概要版）

公益財団法人日本グローバル・インフラストラクチャー研究財団

セミナー開催概要

- 主 催：公益財団法人日本グローバル・インフラストラクチャー研究財団（日本 GIF）
- 日 時：2024 年 9 月 30 日（月）14:00～15:30
- 開催形式：Zoom を利用したオンライン形式（ウェビナー）
- 講演者：松田 琢磨氏（拓殖大学商学部国際ビジネス学科 教授）
- 司会者：中山 幹康（日本 GIF 理事長）

開催の趣旨

パナマ運河は、世界経済の交差点とも言えるほど重要なグローバルインフラであり、日本にとっても欠かせない、代わりのない存在である。北米や南米との貿易において、パナマ運河は主要なルートであり、アメリカと日本のエネルギー輸送や日本からの自動車輸出も、この運河を利用している。しかし、日本から遠く離れているためか、日本ではパナマ運河に対する関心はそれほど高くない。

現在、パナマ運河は、気候変動による降雨パターンの変化などによる深刻な水不足の影響を受けており、運河の運営に大きな課題が生じている。2023 年には、船舶の通過可能な数が減少し、待機時間が長くなるなど、世界の物流に深刻な影響を与えた。最近の報告によれば、水位は回復傾向にあるが、気候変動による長期的な影響は依然として不透明である。パナマ運河の気候変動リスクは、世界経済にどのような影響を与えるのだろうか。また、数年前に話題になった「第2パナマ運河」建設計画や、パナマ運河の拡張計画は、現在どのような状況なのだろうか。

今回のオンラインセミナーでは、拓殖大学商学部国際ビジネス学科の松田琢磨教授をお招きし、パナマ運河について、わかりやすく解説していただいた。

講演要旨

パナマ運河は太平洋と大西洋を結ぶ国際物流の拠点であり、中央部にガトゥン湖がある閘門（こうもん）式運河である。運河には道路や鉄道も並行して走っている。鉄道ではコンテナも輸送されている。世界の海をわたる貨物のうち約3%がパナマ運河を通航する。パナマ運河にはパナマックス（古い閘門）とネオパナマックス（新しい閘門）がある。通航する船の数はパナマックス閘門のほうが多いが、ネオパナマックス閘門はコンテナ船やLPG船、ドライバルク、LNG船などの大きな船が通航可能なため、重要度は高い。

パナマ運河を通る船の約4割が、アジアと北米東岸を結んでいる。国別に見ると、米国、中国、日本、韓国、チリの順にパナマ運河を利用している。1999年に米国からパナマ政府

に管理が移管されるまで、米国が長年にわたりパナマ運河を管理していたため、運河の利用は米国が最も多く、影響も強い。パナマ運河通航貨物量ではコンテナや穀物、LNG・LPGが多いが、世界海上輸送量に占めるシェアでは自動車専用船の割合が多い。

コンテナ船通航の増加により、2002年頃には、パナマ運河の混雑が激化した。また、パナマ運河は狭く、5000TEUサイズを超える大型船が通れなかった。2006年にパナマ運河庁がパナマ運河拡張計画案を作成し、2007年に工事が開始された。52億ドル以上の費用をかけて完成し、2016年6月に運用が開始され、年間最大通航可能容量は2倍に増大した。

また、ネオパナマックス閘門の完成により、大半のLNG船がパナマ運河を通航できるようになった。これによりパナマ運河は米国産LNG・LPGの輸出経路となり、輸送日数を約3週間短縮できるようになった。この短縮は、運航コストの大幅削減を可能にしている。米国産LNG・LPGは原油価格と連動しておらず、仕向け地制限がない。これらの利点により、米国産LNG・LPGの需要は高まった。その経路としてパナマ運河は重要である。

パナマ運河は、閘門を開閉する際に多くの水を消費する問題がある。パナマ運河流域における水利用量のうち、船舶の通航における水利用量が全体の2/3を占める。また、パナマでは、人口増加や、森林伐採で保水ができないことで、水不足が起りやすい素地がある。2023年度はエルニーニョ現象を背景に、1951年以降最少の降水量であった。これによってガトゥン湖の水位が下がり、水不足の危険性が高まったため、パナマ運河庁は2023年7月にパナマ運河の通航制限を実施した。なお、通航制限は2020年にもあり、今回が初めてではない。その後、通航制限は徐々に緩和され、現在、通航数は回復傾向にある。

パナマ運河は、通航制限のある中でも、通航関連収入の大幅な減少は回避している。パナマ運河のEBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) マージンは65.5% (2023年) と非常に高く、収入の多くはパナマ政府の歳入となり、経済的なプレゼンスが大きい (GDPへの貢献度は3.1%、乗数効果を含む貢献度はGDPの5.8%)。

運ぶ側は、生産拠点、大型の船が通航可能か、寄港地、海賊多発地域 (紅海、西アフリカ、マラッカ海峡) を通るリスク、運河の通航料や通航制限の有無、目的地、ストライキのリスクといった様々な要因により、スエズ運河を使うか、パナマ運河を使うかを決めている。

ニカラグア運河建設計画は、2010年代に発表された。中国主導、費用総額が500億ドル、パナマ運河よりも深い水深である。2014年末の建設開始式典の開催後、建設が進んでいるという話はない。地政学的問題のほか、需要、工事、資金調達の問題などが指摘されている。

ホンジュラスドライカナル構想は、アジアから欧米に向かうコンテナ貨物を、太平洋側に位置するアマパラ港でトレーラーに積み替えて陸路で北上させ、大西洋側のコルテス港で再びコンテナ船に積み込むという構想である。日本政府やJICAもこの構想に関わっている。これが実現すれば、混雑中のパナマ運河と比べて輸送日数を減らせる見込みがある。

アンケート・感想

参加者に対し、セミナー終了時にアンケートを表示し回答を依頼した。セミナーを知った経緯、セミナーの中で特に関心を持ったセクション、感想、要望等、貴重な意見を得た。

以上