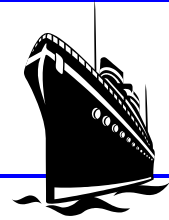


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

パナマ運河の拡張計画 ～2015年末の完工を目指して～

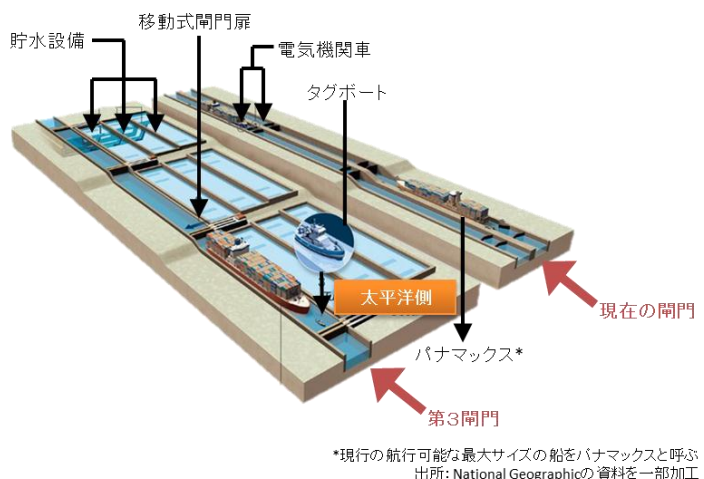
11月21日、国土交通省と海洋政策研究財団の共催で「パナマ運河の拡張計画とパナマ海事政策に関するセミナー」が開催され、パナマ運河庁のキハーノ長官、パナマ海事庁のモレノ副長官が講演を行いました。2015年末の完工を目標とするパナマ運河の拡張は、国際物流に新たな変化をもたらす可能性があります。本トピックスでは、パナマ運河拡張計画の現状とともにパナマ運河の拡張がもたらす変化について紹介します。

1. パナマ運河と日本の関係

大西洋と太平洋を結ぶパナマ運河は、2014年8月で開通から100年を迎えた海上輸送の要衝です。パナマ運河を利用した輸送ルートは比較的安全で、米国東海岸やメキシコ湾からの輸送距離がアフリカ喜望峯やスエズ運河経由よりも短い点などが強みです。ニューオーリンズ～横浜ルートで比較すると、パナマ運河を利用した場合、スエズ運河経由より5,000km以上短く、輸送日数も短縮できます。また、日本船主協会の加盟各社が運航する船舶(船籍はパナマ・リベリアなど様々です)は、世界最大の運河通行料を支払い、貨物重量ベースでは世界第4位の運河輸送量を誇ります。

2. パナマ運河の拡張計画とその影響

現行のパナマ運河は航行船舶の全幅が32.3mに制限され、近年の船舶大型化への対応が遅れていました。このような状況を踏まえ、第三閘門(第三レーン)の設置工事が2007年に着工されました。幅55mの新設レーンが完成すれば、最大幅49mの船舶が利用可能となり、従来スエズ運河などを利用していた船舶の一部がパナマ運河を通過できるようになります。また、LNG船が通行できるため、数年後に始まるアメリカのシェールガスの輸入ルートとしても、日本企業の期待が高まっています。



今回のセミナーでキハーノ長官からは、2015年末の拡張工事完成、2016年前半の供用開始を目指しているとの説明がありました。また、第四閘門(第四レーン)は、パナマ運河庁で研究・検討中であり、浚渫等で既存レーンの輸送量拡大を志向しつつ、需要を見極めてから新たな投資を判断することです。

一方、パナマ運河に対する利用者の大きな懸念の一つは通行料の値上げです。キハーノ長官は、通行料の設定基準として競合ルートの通行料など多様な要素を考慮して料金を決定し、突然の通行料上げは行わないことをセミナーで言明しています。

3. 国際物流のハブを目指すパナマ

パナマは国際物流のハブとして躍進できる好立地にあり、チリから3～4日、ニューヨークから4～5日で海上輸送が可能です。パナマには従来からColon Free Zone(経済特区)が存在しますが、運河拡張工事に並行して、コンテナターミナルや空港の新設・拡充を精力的に進め、パナマは国際物流のハブ機能を目指しています。

パナマ運河の拡張につきましては、2015年2月発行予定のMSI Marine Newsで、現地の最新情報を含め、改めてご紹介いたします。

<参考文献一覧>

パナマ運河庁HP <http://www.pancanal.com/eng/>

在日パナマ大使館HP <http://www.embassyofpanamainjapan.org/jp/canal/>

National Geographic 2014年8月15日『A Hundred Years Old Today, the Panama Canal Is About to Get a Lot Bigger』

NHK BS1 国際報道 2014年8月20日「拡張すすむパナマ運河 世界の物流を変えるか？」

以 上