



パナマ運河の歴史と未来

北陸銀行 国際部
ニューヨーク駐在員事務所
内間 洋子

トランプ政権によるパナマ運河の返還要求声明が、世界に衝撃を与えています。

大西洋と太平洋を繋ぐパナマ運河は、地中海と紅海を繋ぐエジプトのスエズ運河、北海とバルト海を繋ぐドイツのキール運河とともに、世界三大国際運河の一つです。全世界の物流の9割を海運が担う中、その内の4%の貨物がパナマ運河を通過しています。年間約14,000隻、1日38隻ほどの船舶が、全長80kmの閘門式^(注1)運河を約10時間かけ航行します。



1隻あたりの通航料は、ネオパナマックスサイズと呼ばれる全長270mの最大級コンテナ船が約1.9億円、ドライバルク船は約3,000万円となっており、パナマ共和国の年間収入は約3,900億円に上ります。利用国別では、1位：アメリカ(70%)、2位：中国(20%)、3位：日本(13%)となっており、主にアメリカからのトウモロコシ、大豆、液化石油ガス等が中国や日本などアジア各国に輸送されています。

【パナマ運河の歴史】

- 1881年 スエズ運河建設(1869年完成)を成功させたフランスの企業がパナマ運河建設を開始。しかし資金不足や贈収賄事件、黄熱病、技術的な困難等により断念。
- 1898年 アメリカは砂糖資源に投資しているキューバがスペインの植民地になることを恐れ、スペインとの戦争を開始。当時スペイン領だったフィリピン攻撃のため、大西洋艦隊を南米大陸南端ルートで太平洋へ回すのに90日間もかかったことを機に、フランスが放棄していたパナマ運河の建設権を2億フランでフランスから買い取る。
- 1903年 セオドア・ルーズヴェルト大統領による軍事力を背景にした“棍棒外交”により、アメリカの運河永久租借権に反対したコロンビアからパナマ地域を共和国として独立させ、強引にパナマ条約を締結。運河からの収益はパナマのものとする。

注1 運河をいくつかの水門でせき止め、区間ごとに水位を上下させて船を進める方式。

認めたものの永久租借権や治外法権が盛り込まれ、パナマはアメリカの実質的属国となる。同年、運河建設開始。

1914年 パナマ運河完成。その後、アメリカは軍隊を駐屯させパナマを事実上支配し、世界戦略の要とした。

1941年 アジアに侵攻する日本を恐れ、日本船のパナマ運河通航を禁止。真珠湾攻撃の一報を受けたフランクリン・ルーズベルト大統領は、「パナマ運河は無事か！」と叫んだと言われる。実際日本は大戦末期にパナマ運河攻撃作戦を立案しており、能登の七尾湾で飛行機を格納した巨大潜水空母による訓練が行われていた。

1950年代末 パナマで返還運動が高まる。

1977年 カーター大統領が新パナマ条約を締結し返還を約束する。

1989年 アメリカによるパナマ侵攻。ブッシュ大統領(父)は、ノリエガ將軍の軍事政権が反民主主義的で麻薬密輸などに関与しているという口実を設け、軍事力で政権を排除し、パナマ運河支配権を守ろうとした。しかし国際世論の反発が強く断念。

1999年 パナマに返還。

2025年 トランプ大統領が運河返還要求声明を発表。アメリカの船舶は不法に過剰請求を受けていると主張。パナマは否定反発。

パナマ運河の両端の港は、返還前の1990年代から香港の民間企業（CKハチソンホールディングの子会社）が運営しており、2046年までのリース契約が結ばれています。パナマは2017年に台湾と断交し、中国と外交関係を樹立しているため、今のうちに手を打たないとアメリカは中国によって運河から締め出され、経済、国防の危機に晒されるとの焦りが増しています。

しかしパナマ運河では、近年の気候変動の影響から、運河の水位調節を支える人工湖・ガトゥン湖の水不足が深刻です。2023年からは一日当たりの通航隻数は通常時の7割弱にあたる24隻に制限され、半日以上も通航を待たされる船が200隻を超えるなど存続に不安が出ています。新たな人工湖建設案もあり、莫大な資金調達のため通航運賃の値上げもしていますが、建設予定地の住民移転や環境問題等もあり、実現の目途は立っていません。2014年には、中国が中米のニカラグア共和国でニカラグア運河の建設に着工しましたが、資金不足とアメリカの関与により工事は停止状態です。

このような状況下、アメリカの海運会社は、アジア向け航路ではパナマ運河（航海日数40日）を使わず、逆方向の航路（大西洋ー地中海ースエズ運河ー紅海ーインド洋ー太平洋経由（同53日））などに変更する対策もしています。しかしスエズ運河周辺では、緊迫する中東情勢の影響で武力勢力による船舶への攻撃という危険性があり、度々航行不可能となります。このような二大国際運河の問題により、世界のコンテナ船の運賃はこの一年で1.8倍に高騰しています。

ならば、水不足も紛争も競争相手もまだおらず、温暖化で近年航行しやすくなっている北極方面にアメリカ主導の北路を開拓運用してはどうかという案が浮上しています。そのために、カナダをアメリカの51州目として併合し、またグリーンランドを買収するというトランプ大統領の発想もある意味頷けます。

ちなみに海路確保が欠かせない海洋国日本も、運河所有国に対し存在感をアピールしています。2001年にはエジプト政府と共同（エジプト90億円、日本135億円支援）で、「日本～エジプト友好橋」と呼ばれる高架橋をスエズ運河に建設し、2007年から2016年には日本が最大の出資国となり、パナマ運河の拡張工事を行いました。さらに、現在パナマ運河周辺の交通渋滞緩和のため、日本の建設大手各社が共同でモノレール型地下鉄メトロ3号線を建設中です。

アメリカは昨年12月に『Ships for America』という法案を提出し、アメリカの造船業界の立て直しを宣言しました。また、中国の世界における造船、海運、物流業界での支配を批判し、制裁措置を用いて譲歩を迫る『スーパー301条』を中国に予告しています。

各国にとって重要な戦略的地点となるチョークポイントと呼ばれる国際運河と、新たな航路開拓の覇権争いが近い将来物流革命を起こすのか、パナマ運河の未来とともに注目されます。

<ご注意>文中意見は筆者の個人的見解であり、北陸銀行としての見解の反映ではありません。当レポートは作成時点の経済状況に基づき、情報提供のみを目的に作成したものです。
記載内容についてはご利用者のご判断と責任のもと、ご利用くださいますようお願いいたします。

ほくりく長城会

長城メール

発行：北陸銀行 ほくりく長城会事務局
〒920-0024 金沢市西念1-1-3 コンフィデンス4F
(株)人材情報センター内
TEL: (076)254-6500 FAX: (076)254-6565
E-mail: info@chojo-hokugin.jp