

## ポスト・パナマックス？

その言葉は嫌いだ！

Post-Panamax?

I hate that term!

### 概要：

パナマ運河庁の管理者である Alemán 氏に対して行った、運河がアメリカからパナマに移管されてからの取り組みと、今後の拡張計画などについてのインタビュー記事。

Alemán 氏によれば、パナマ運河庁による管理が行われるようになってから、順調に管理がなされており、従来よりも顧客に合わせたきめ細かなサービスが提供されている。今後は運河の容量を増加するため第3レーンの整備を目指している。拡張計画は、国民投票で承認される必要があり、工事には約7年程度かかる見込み。またこの拡張によって運河のキャパシティは約2倍(約6億トン)になる。



百年祭大橋を背景にペドロ・ミゲル閘門とミラフロレス閘門

パナマ運河管理者の Alberto Alemán Zubieta 氏は「パナマックス・プラス」という用語の普及を願っている。

「ポスト・パナマックスと業界が呼んでいる船があるけれど、この言葉には船社がパナマ運河を利用できなくなるようなニュアンスがあるから嫌なんだ。僕たちはこの制限を取り払うよう取り組んでいかなければならないんだ。」

これは機械的に運河の拡張、より大きな閘門の整備、そして「第3のレーン」の整備を意味するのだろうか？すなわち、世界の貨物需要に対応して無数のインフラ改善プロジェクトが現在進んでいるということなのだろうか？これらはパナマ運河の管理者である Alemán 氏に対して、運河の太平洋側の入口を見渡せる管理棟にある彼のオフィスで質問した重要な事項である。

運河の供用開始 1 ヶ月前に完成したイタリアのルネッサンス風のこの建物は、パナマ人にとってシンボル以上のものであるとタクシーの運転手が言っていた。その特徴的な壁画は、運河が多くの犠牲によって建設された偉大な業績であることを思い起こさせる。

Alemán 氏とパナマ運河庁は、1999 年 12 月 31 日から運河を管理している。私は彼の立場になってみた。

「私の住んでいるイギリスで、一番大きな村のお祭があり、数年前に私は運営委員会の委員長に選ばれ、ある種の恐怖を感じる瞬間がありました。

あなたは世界的な関心事の運営担当者となってどのように感じましたか？」



(上)百年祭大橋はやがて拡張水路をまたぐ  
(下)ミラフロレス閘門の新牽引車「ミュール」

「最高だよ。」と彼は答えた。  
「責任は重いけどね。」  
「基本的にパナマ人の能力を信じてたんだ。良く訓練されて仕事ができる最高のスタッフがいたからね。自分達で運河を引き継いでいけると確信してたよ。」

過去 5 年間、パナマ運河庁は ISO9001 を取得するという約束を果たしてきており、現在、ISO9001 に承認された分野は非常に多くなっている。最近では安全、海事操作、人材育成等に取り組み、造船所、電気・水道部門が今年の 1 月 27 日に DNV 船級協会の承認を得ている。

Alemán 氏がもっとも重要視している点、またアメリカ人達がしていなかったことで新たに取り組んだことについて聞いてみた。

「真似する事がいつも最善のやり方とは限らない。」と彼は言った。

「経済的あるいは政治的な理由で、今は昔とは違う手法でやってるんだ。」

「僕たちはパナマ運河の所有者であるパナマの人々が最も利益を得るように運河を管理する必要があるんだ。顧客に対して最高の価値とサービスを提供することによってビジネスを行うという、運河の管理に革命が起きたんだ。結構時間がかかったけどね。」

「アメリカが管理していた時代は、運河の基本的な操作に対して料金が発生するシステムだったんだ。でも今で違う。僕達は様々なセクターを見ているんだ。コンテナ、クルーズ、LPG タンカー等、顧客によってそれぞれ経済状態が違っているから、それを理解し最適なサービスを提供できるよう取り組んでいるんだ。ISO9001 を取得しているのは、こういった顧客の期待に応えられるサービス水準の実現のためなんだ。」

「それから環境も重要視していて、ISO14001にも取り組んでいるんだ。運河は貴重な水資源だから、パナマ運河庁は水管理管理会社でもあるわけさ。」

過去数年間、特に極東、アメリカなど多くの港と合意文書を交わしている。運河、パナマ、そして全ての航路の代表者として、自身の重要性をどのように感じているのか聞いてみた。

「とても重要だと考えてるよ。韓国の港を含む沢山の港と合意文書を交わしたのは、運河が物流の鎖の一部であり、運河が世界の貿易の一要素だからなんだ。つまり、僕達は自分たちのことをサービスの提供者であると考えているんだ。大西洋と太平洋という二つの大洋を結んでいて、僕達がすることは全て世界の貿易に多大な影響を及ぼすのさ。」

「運河の制限に基づいて設計されている船はパナマックスと呼ばれているよね。運河の拡張が進めば「パナマックス・プラス」という新しい用語が生まれ、世界中の港湾と海運に多大な影響を与えることとなると思うよ。」

「運河の拡張は船主にとって重要な意味を持つんだ。もし君が6千万~1億ドルで船を買ってそれを20年位使うとすると、その船がどこに展開されるかを考える必要があるけど、その時にパナマ運河は重要になってくるわけさ。港湾についても同じ。アジアからアメリカや、ヨーロッパから南米の西岸に荷物を運ぶ場合、海上輸送が大きな役割を演じるだろ。だから僕たちはチリに行って、チリの人々と運河の拡張によって何が起こるかを話し合ったんだ。このことは彼らの経済に対して重要な影響を持つからね。」

「僕達はどんなことであっても将来の事について情報を共有し、入手している。この国の人と運河を使う人の双方にとってWin-Winの関係が構築できるようにね。」

「パナマは海運の世界で主要なプレイヤーを演じているのは、運河だけじゃなく船のこともあるんだ。パナマ船籍の船は世界で最も多く、重要な役割を果たしているんだ。だけど、僕達の最大の比較優位は地理的条件であり、これを活かしていかなきゃいけないんだ。」

「僕はパナマをラテンアメリカで一番重要なトランシップ・物流拠点にしたいと考えて

いて、それには東西、南北の航路が必要なんだ。」

現在、かつてないほどパナマックス船が航行しており、これらの船は他の船よりも運河のメンテナンスの影響を受けることとなる。これについてどのような影響があるのか聞いてみた。

「メンテナンス作業を最適化できるよう、何回かに分けてメンテナンスする計画を立てているんだ。影響を最小化するために週 7 日 24 時間作業するとコストが極めて高くなってしまふ。だから、1 ヶ月 1 レーンを作業したら、次のレーンに移るといふふうになっているんだ。これだと費用対効果も高くなるんだ。」

「こういうやりかたをするのは僕達が有効なシステムを持っているからなんだ。プレッシャーはあるけどね。メンテナンス作業が計画通り進むように、多くの計画、人員、資源を投入するんだ。いつも作業が早く終わるよう目指しているし、実際に早く作業を終えてきているんだ。」

「運河は 91 年も前に作られたものだから、メンテナンスしないと壊れちゃうんだ。信頼度を高めるために、運河を運転しながらどうやってメンテナンスするかいつも考えているんだ。で、メンテナンスをするたびに何度もアナウンスするのさ。」

2005 年の顧客満足度調査の結果では、容量制限と事前予約について最も要望が高かった。管理者としてこれらについてどのような改善を行うのか聞いてみた。



我々がここで何をやっても世界の貿易に影響が及ぶ

#### 船社はどうしているか

太平洋航路安定化協定(TSA)の加盟船社は慎重な反応を示し、運河の 100 周年記念にあたる 2014 年に事業が完了することから、状況に変化が起こると考えている。

アジア、米国、欧州の主要船社を含む 11 の船社は、最近の運河通行料の急騰後、拡張された運河水路の通行料体系が重要な要素と言っている。

「現在ほぼ満杯の利用を行っている東海岸の全水路利用は膨大な需要があり、米国ガルフでのターミナル建設は、アジア、欧州、ラテンアメリカへの米国東海岸での配分センターとなると考えられる」とスポークスマンは語った。「興味はあるがコンセンサスは未だ得られていない。」

「僕達は、サービス水準の向上に取り組んでいるんだ。今は最初のタイヤアップステー

ションが完成したところで、さらに西岸の Pedro Miguel 閘門の近くに違うのを作っているところなんだ。それから、船舶の大型化に対応して Culebra Cut の屈曲部の拡幅も行っているんだ。僕達のプロジェクトは、2008 から 2009 年に限界に達する運河のキャパシティを最大—約 3 億 3 千万トン—まで高めていくことなんだ。」

「現在、運河は最大容量の 85%位が活用されるようになってきたんだ。追加の照明施設や、新しい機関車などの追加を行ったんだけど、これが今のシステムの限界なんだ。だから、運河の拡張と新しい閘門を整備を考えているのさ。」

「選択肢は何かって？運河のマスタープランには需要の増大に対応して、運河の拡張と、既存のキャパシティの最大限活用という2つのコンポーネントがあるんだ。運河のキャパシティがある限り努力は続けるし、すでに予約システムにも新しいスロットを追加したんだ。」

「海運業界は船ごとに独立したサービスから、定期船サービスに変化してきているんだ。航空業界みたいになってきてるわけだから、それに応じて何をしなくちゃいけないか考えないといけないんだ。だけど、同時にどこまでが限界かってのも知ってないとね。」

トランシップはますます重要になると考えられますよね？トランシップのために太平洋側に大規模港湾施設を計画しているようですし、「陸の運河」と呼ばれる高速道路やパナマ運河鉄道の改善も行われるのでしょうか？

「僕は、既存の鉄道や道路が「陸の運河」として、パナマ運河に取って代わるとは考えていないね。太平洋側で荷降ろしして大西洋側に道路や鉄道で荷物を運ぶのは、パナマや中央アメリカでは機能しないんだ。必要となるトラックや電車が多すぎるんだ。例えば 4000TEU のコンテナ船の場合、コンテナを反対側に運ぶのに電車が 20~30 位必要になるんだ。さらに反対側にはその荷物を積み込むための空の船が必要になるんだよ。これじゃお金と時間がかかりすぎるよね。」

「確かにトランシップは重要だよ。でも、パナマでは貨物の積み替えを可能にする港湾機能を持った水路を整備しているので、僕は再配分 (redistribution) という言葉の方がベターだと思うけれど。ここでは貨物にだけ集中して、いくつかのコンテナを動かさずむようなシステムのほうがロジスティックとしてはベターだよ。」

つまり Alemán 氏はハブとなる大規模港湾の整備とフィーダー船の活用によって、ヨーロッパ型の「海的高速道路」を目指しているということなののでしょうか？陸の運河ではなく、運河そのものに集中するということなののでしょうか。

「その通り。そこに将来があるからね。言ったように、陸の運河はコンテナの再配置のためのものだからね。貨物が多く集まるのは運河があるからなのさ。それは道路や鉄道じゃないよ。もちろんいくつかの貨物は大西洋岸に運ばれるだろうけど、たいした量じゃないよ。」

20年先を見通して、マスタープランには運河を拡張に関わる重要な事項が含まれている。しかしこれは国民投票が前提となっている。ここで、Alemán氏にいつ国民投票が起こると考えているのか聞いてみた。

「今年、必ず今年さ。」

しかし、彼はそれ以上のことには触れず、「第3のレーン」がどの程度費用がかかるのかについても言及しなかった。

私がパナマにいた間に聞いた限りでは、誰もが賛成だと言っていた。しかしながら、反対する勢力もあり、これらについてはどのように対応していくのだろうか？

「プロジェクトはパナマにとって重要であり、全ての人に利益をもたらすと考えているんだ。ある日、Chiriqui高原に行ったときに農家の人に言ったのさ。「運河を見ればいつだってコンテナが見えるだろ？ここで育った農作物がコンテナで世界中に出荷できるんだ。例えばここでパイナップルを作ったとすると、それをアメリカやヨーロッパに簡単に出荷できるってわけさ。運河を持てば国際競争力が強化されるんだ。」ってね。」

もし拡張する場合、「第3のレーン」の整備にはどの程度の期間がかかるのでしょうか？また、考慮すべき重要な課題は何でしょうか？

「7年くらいじゃないかな。閘門に5年、それに航路浚渫があるからね。それから水源を有効活用するための貯水池も計画しているんだ。より少ない水で今よりも多くの船を動かせるようにね。」

「単純化すれば、このプロジェクトはわれわれがこれまで取り組んできた運河の改善を含めた既存ストックの有効活用の延長線上にあると考えているんだ。だから、それまでは、今の運河の改善を続けるんだ。例えば今は太平洋側の入口で浚渫工事をやっているところなんだ。」

もし拡張されない場合はどうするのでしょうか？

運河が最も狭くなる Gaillard Cut を拡大してパナマックス船が南北同時に通行できるようにするような計画はあるのでしょうか？

「今のシステムはバランスしていないから、僕達の分析だと、運河を最大限有効活用する最良の方法はタイアップステーションだと考えているんだ。」

「大西洋側の閘門は Gatún1 箇所集中していて、大西洋側の入り口のすぐ近くに船が上下出来るチャンバー（開閉式の水門に挟まれた船の入るスペース）が3つあるんだ。これらの閘門は週7日24時間動いていて正確に船を上げ下げしているんだ。」

「太平洋側は全く違うシステムなんだ。小さな湖で仕切られた2箇所に閘門があって、それらを通して Culebra Cut に行かなきゃいけないんだけど、船が上下できる場所

もなく、大西洋からも距離があつて、ここを通過するのにすごく時間がかかるんだ。だから Culebra Cut で 2 方向通行ができて意味がないんだ。屈曲部は拡幅できるんだけど、この 2 箇所は閘門があるから大西洋側と同じ数の船を太平洋側で通行させることは出来ないんだ。だから Pedro Miguel の閘門が最後のボトルネックだつて言ったのさ。」

「既存のプロジェクトが完成すれば、既存の運河のキャパシティは最大化されると考えているんだけど、3 億 3 千万トンが上限でそれ以上はあり得ないんだ。でも拡張を行えば、約 2 倍の 6 億トンにまで向上できるんだ。」

昨年訪問したアメリカのブッシュ大統領は、運河の運営の素晴らしさについて Alemán 氏とパナマを賞賛した。1999 年にはパナマ人を含む多くの人々が運河を引き継ぐのはギャンブルだと言っていた。あの時の批評家達に言いたいことは？

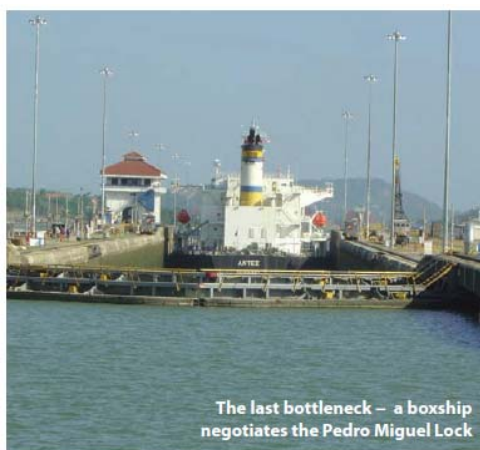
「あの時は、運河を運営できるのか？つてみんなが聞いてきたよ。僕は別な解釈をしていて、ある報道関係の女性が 1999 年 12 月 31 日のあと何が起こるのかって聞いてきたから、2000 年 1 月 1 日だよって答えてやったのさ！」

「今では、みんな結果がわかっているし、僕達もよりよくなるよう努力を続けていくよ。でも今問題になっているのは運河の拡張なんだ。」

彼の作った「パナマックス・プラス」という言葉は使われるのだろうか。

「業界は運河の新しいサイズに合わせて使うようになるよ。業界は昔と同様に「パナマックス・プラス」という言葉を近い将来—今年中には使うようになるさ。」

さらなる情報は「[www.panacanal.com](http://www.panacanal.com)」へ。



The last bottleneck – a boxship negotiates the Pedro Miguel Lock

最後の隘路—ペドロ・ミゲル閘門コンテナ船ネゴ

#### 運河の背後の人…

運河の管理者であるアルベルト・アレマン・ズビエッタ(Alberto Aleman Zubieta)氏は、パナマ市生まれでテキサスA&M大学の工業および土木の 2 つの学位を持っている。

長年国の最大規模の建設会社の 1 会社の社長であった彼は、1996 年米国連邦機関であったパナマ運河委員会の管理者となった。2 年後彼は新しいパナマ国の機関であるパナマ運河庁(PCA)の管理者となった。この機関は 1999 年 12 月 31 日に運河のパナマへの返還後完全な水路管理権を有することとなるものである。

彼の責務は運河の管理、運営および維持でありそのことにより多くの名誉と称号を与えられたが、それには米国土木学会の 2001 年の連邦技術者の称号や貿易人の称号が含まれる。2001 年に理事会は、彼を以降 7 年管理者に選定した。彼はパナマ人が議論の多いパナマ運河拡張を支援してくれることを期待している。なぜならパナマ運河はパナマ共和国の最も大切な資源であるからだ。

(抄訳者 JICA 社会開発部第 3 グループ 運輸交通第 1 チーム 石原正豊)  
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)