

パナマ国
クリストバル港
管理運営システム計画調査
事前調査報告書

平成4年2月

国際協力事業団

平成四年二月

618
728
337

社調一

C R (3)

92-047

パナマ国
クリストバル港
管理運営システム計画調査
事前調査報告書

JICA LIBRARY



1098348(4)

23955

平成4年2月

国際協力事業団

国際協力事業団

23955

序 文

日本国政府は、パナマ国政府の要請に基づき、同国のクリストバル港管理運営システム計画にかかる調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することといたしました。

当事業団は、本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成3年12月1日より12月14日までの14日間にわたり、運輸省港湾局建設課国際業務室長黒田秀彦氏を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにパナマ国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/Wに署名しました。

本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

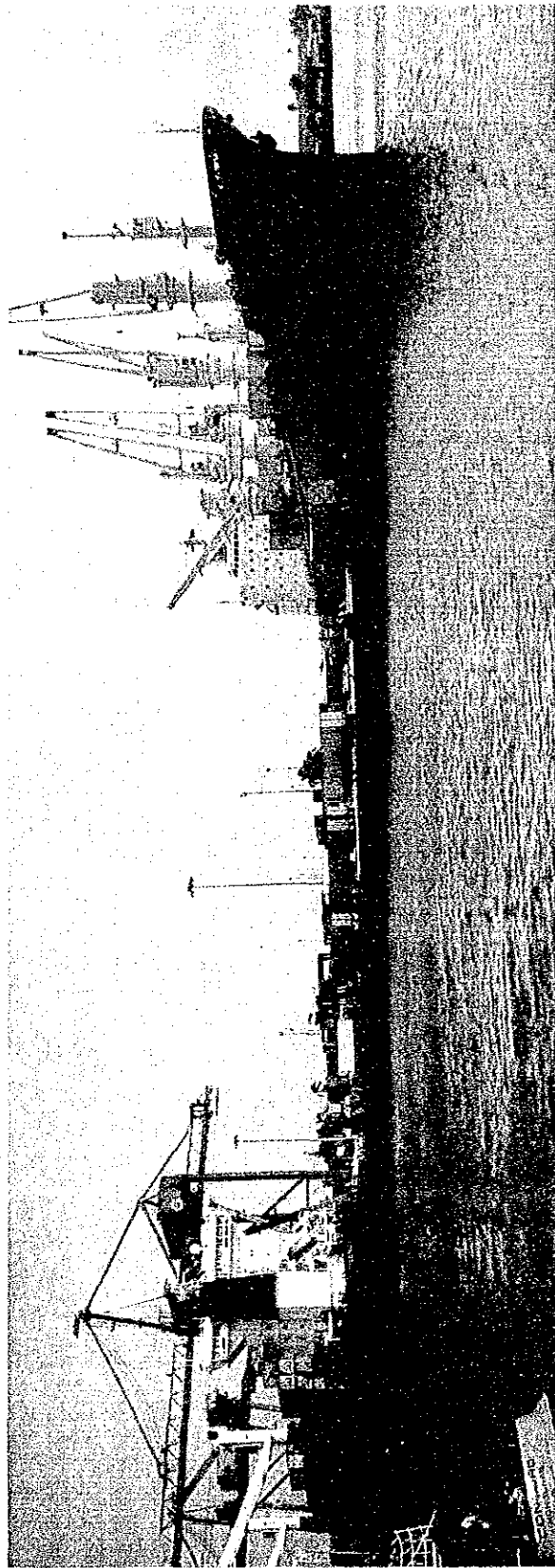
終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成4年4月

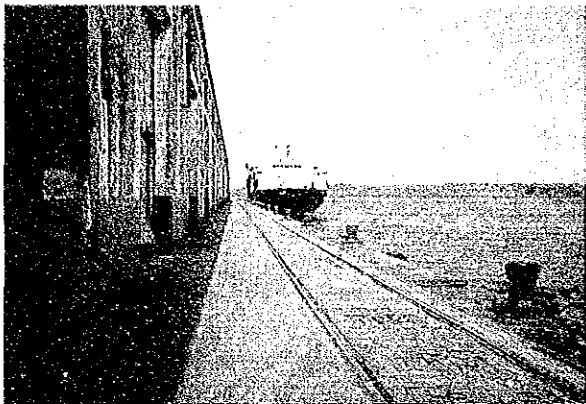
国際協力事業団
理事 玉 光 弘 明



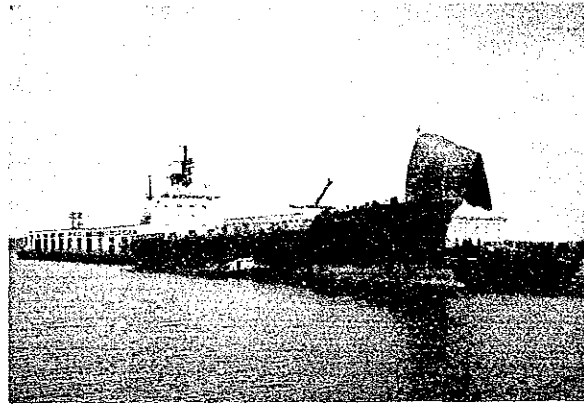
クリストバル港正面入口



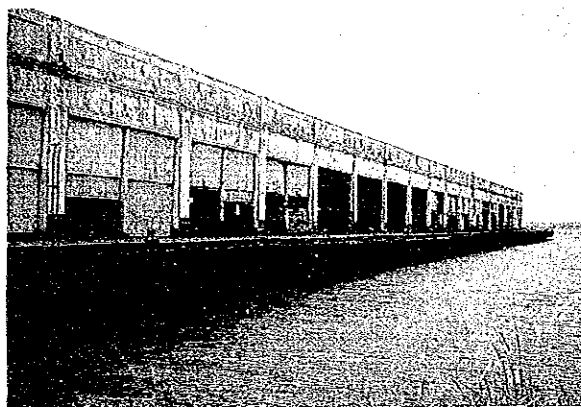
クリストバル港ピア－8より岸壁9、10を望む



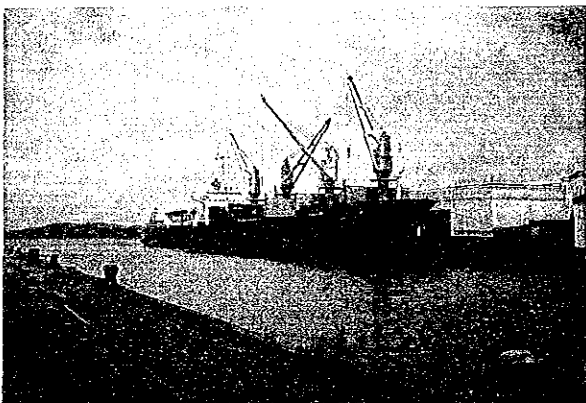
ピア-6 (北側)



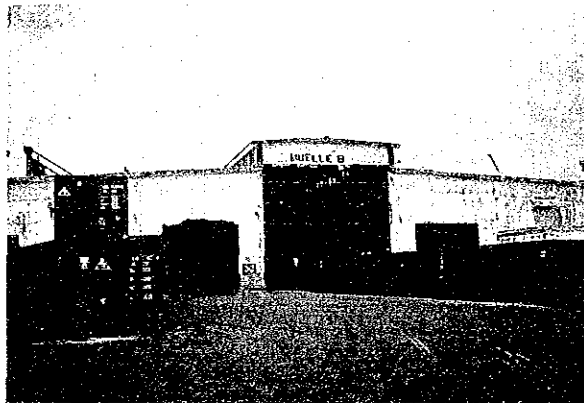
ピア-6 (南側)



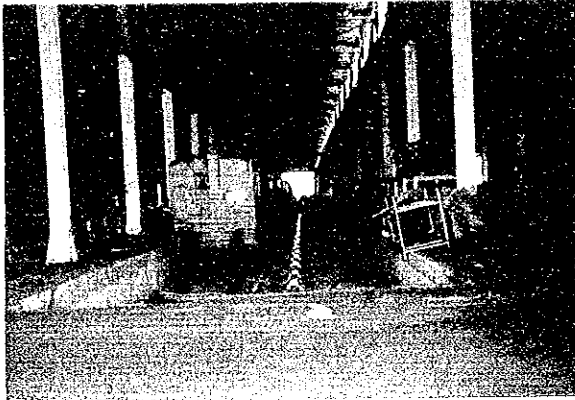
ピア-7 (北側)



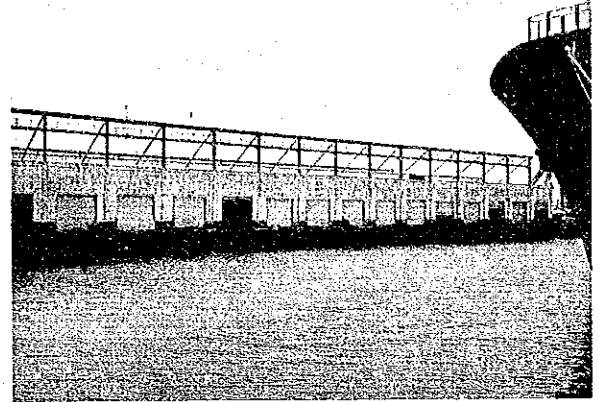
ピア-7 (南側) 手前はピア-8 (北側)



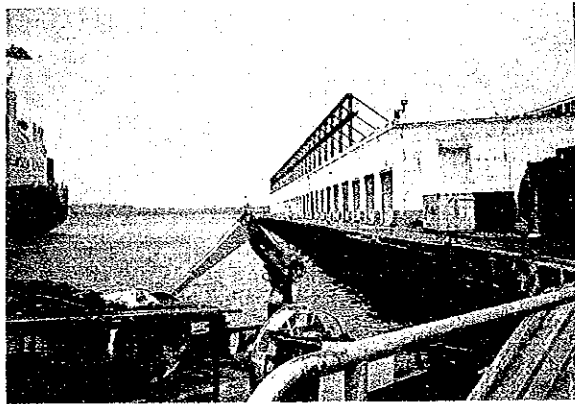
ピア-8 上屋 (内部に鉄道が引き込まれている)



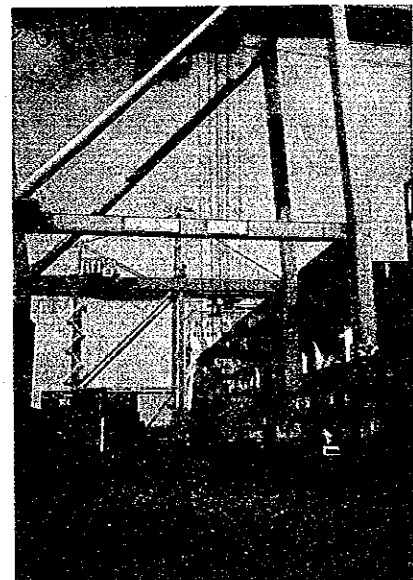
ピア-8 上屋内部



ピア-8 (北側)



ピア-8 (南側)



ピア-9 の荷役状況



9号岸壁 (手前のガントリークレーンは韓国サムソン社製、奥は日立製)

目 次

1. 序 論	1
1-1 要請の背景	1
1-2 調査の概要及び事前調査の目的	1
1-3 事前調査団の構成	2
1-4 調査日程	2
1-5 面会者リスト	3
2. パナマ国の概要	4
2-1 パナマ国の一般状況	4
2-2 パナマ国の経済状況	10
2-3 経済・技術協力状況	16
2-4 日本とパナマ国との関係	17
3. 運輸事情	20
3-1 概要	20
3-2 運輸関係行政機関	23
3-3 各分野の現況	26
3-4 運輸政策	31
4. 港湾事情	32
4-1 概要	32
4-2 港湾関連行政機関	36
4-3 各主要港の現況	38
4-4 港湾開発プロジェクト	41
5. 当該港湾の事情	43
5-1 クリストバル港	43
5-2 関連港湾の概要	58
6. 本格調査の概要	76
6-1 クリストバル港開発の背景と狙い	76
6-2 本格調査の概要	78

7. パナマ政府との協議事項	80
7-1 主な協議内容	80
7-2 本格調査の実施に関する取り決め (M/M)	80
8. 本格調査への提言	81
8-1 必要となる調査成果と配慮事項	81
8-2 本格調査団の構成	84
(附属資料)	
1. TOR	89
2. 対処方針	97
3. 質問表	102
4. S/W (英文, 西文)	109
5. M/M (英文, 西文)	123
6. 収集資料リスト	132
7. 既存調査の概要	139
8. 現地調査会社リスト	152
9. 本格調査詳細スケジュール案	156

1. 序 論

1-1 要請の背景

パナマ国のクリストバル港はパナマ運河の大西洋側の入口に面し、その地理的条件及び背後にコロン・フリー・トレードゾーンを擁することから、中南米、カリブ海沿岸諸国の海上貿易基地として潜在的に大きな発展性を有している。

しかしながら、同港の港湾施設は今世紀初めに作られたものが多く、老朽化が著しく進んでいるとともに、1979年の新運河条約の締結により、ようやくクリストバル港、バルボア港等の主要港湾の管理・運営権限が米国から返還されたことから、同国自体、港湾の管理・運営に関する経験が極めて乏しい状況にある。

このため、港湾施設の老朽化や港湾の・組織・運営・管理面での非効率性が問題となっており、近年のコンテナ輸送の発展に対応できない状況となっている。

パナマ政府はこのような背景のもと、クリストバル港のコンテナ港としての国際競争力向上を図るため、計画的な港湾施設の整備、現存施設のリハビリとともに管理・運営計画が必要との認識に立ち、同港にかかるマスタープランの策定及びフィージビリティ調査の実施につき我が国に対し技術協力の要請を行なった。

日本政府はこの要請に応え、平成3年12月1日より14日まで本件事前調査団をパナマに派遣し、要請内容の確認、意見交換、資料収集、現地踏査を行なうとともにS/W（案）につき先方パナマ側と協議し、署名締結した。

1-2 調査の概要及び事前調査の目的

パナマ政府からの要請書TOR（別添資料-1）によれば、本件調査の目的は第一にバルボア港との関係や中南米・カリブ地域におけるコンテナ輸送の発展を考慮したうえで、クリストバル港の長期整備計画を策定し、第二にコンテナターミナルとして機能させることを目的とした現況施設のリハビリ計画の策定、第三には民営化を年頭においた「新コンテナターミナル」の管理運営計画の策定及び現存のコンテナ埠頭9番の管理運営計画の策定となっていた。

しかしながら、同港の整備計画に関し一部世銀の実施した整備計画について不明瞭な点があったため、最終的には現地において世銀実施部分との重複を避けつつ本件調査の範囲及び内容を決定することとした。

このため、本事前調査においては、先方「パ」側との協議を通じ要請背景・内容の確認を行なうことのみならず、すでに実施が予定されている整備計画の内容確認とわが方の技術協力実施の可能性を確認することが主要な調査目的であった。

1-3 事前調査団の構成

担当分野	氏 名	所 属 先
総 括	黒田 秀彦	運輸省 港湾局 国際業務室室長
協力政策	金井 甲	外務省 経協局 開発協力課
港湾計画	島田 敬	運輸省 第2港湾建設局 海域整備課長
需要予測/ 管理運営	加藤 利弘	運輸省 港湾局 国際業務室 国際協力係長
施設計画	宮本 卓次郎	運輸省 港湾局防災課 専門官
調査監理	伊禮 英全	国際協力事業団 社会開発調査部 社会開発調査第一課
自然条件	清水 敬夫	東光コンサルタント 技術本部

1-4 調査日程

日順	月日	曜日	調査日程
1	12月1日	日	東京～ニューヨーク (JFK) JL 006(12:00～10:10)
2	12月2日	月	ニューヨーク (JFK) ～パナマ PA (427)(14:45～21:45)
3	12月3日	火	大使館・JICA 事務所表敬 パナマ港湾庁表敬
4	12月4日	水	パナマ港湾庁との会議 要請背景確認 Q/N 提示
5	12月5日	木	パナマ港湾庁との会議 S/W 案提示・協議
6	12月6日	金	パナマ港湾庁との会議 S/W 案 協議
7	12月7日	土	現地踏査 (クリストバル港、コロンフリーゾーン)
8	12月8日	日	資料整理 金井団員 着
9	12月9日	月	現地踏査 (バルボア港、パナマ運河)
10	12月10日	火	S/W 協議・作成、M/M 協議・作成
11	12月11日	水	S/W・M/M 署名 大使館、JICA 事務所 報告
12	12月12日	木	パナマ～マイアミ AA 976 (9:15～12:07) マイアミ～トロント AA 1656 (13:40～18:07)
13	12月13日	金	トロント～ CP 003 (10:00～)
14	12月14日	土	～東京着 16:45)

注：金井団員（協力政策）のみ途中（8日）より調査団に合流。

1-5 面会者リスト

(1) パナマ側関係者

① Autoridad Portuaria Nacional (National Port Authority)

Mr. Jerry Salazar : Director General

Mr. Ruben Reyna : Sub-director General Tecnico

Mr. Carlos Urriola : Asistente del Director General

Mr. Luis Escarraga : Director de Planificacion

Mr. Rodolfo Diaz : Jefe de Analisis y Programacion Financiera

Mr. Constanza Tomas : Jefe de Mercadeo

Mr. Ana Maria de Reyes : Asistente de Mercadeo

② Ministerio de Planificacion y Politica Economica (Ministry of Planning and Economic Policy)

Mr. Jose Ramon Guizado : Secretario General

Mr. Alfredo Broce : Director de Cooperacion Tecnica Internacional

Mr. Ada Miriam Quezada : Coordinadora de Unidad Bilateral

Mr. Mercedes de Salamin : Coordinadora de Unidad Bilateral

Mr. Jose Diez : Evaluadora de Proyecto, Depto. de Fondo de Preinversion

③ Administracion Zona Libre

Mr. Gerardo Harris : Gerente, General Encargado, Zona Libre de Colon

(2) 日本側関係者

① 日本大使館

杉山 洋二 特命全権大使

伊神 修 公使

村越 直政 一等書記官

池田 秀文 二等書記官

② JICA パナマ事務所

石井 和男 所長

那須 隆一 所員

下藤 実 青年海外協力隊調整員

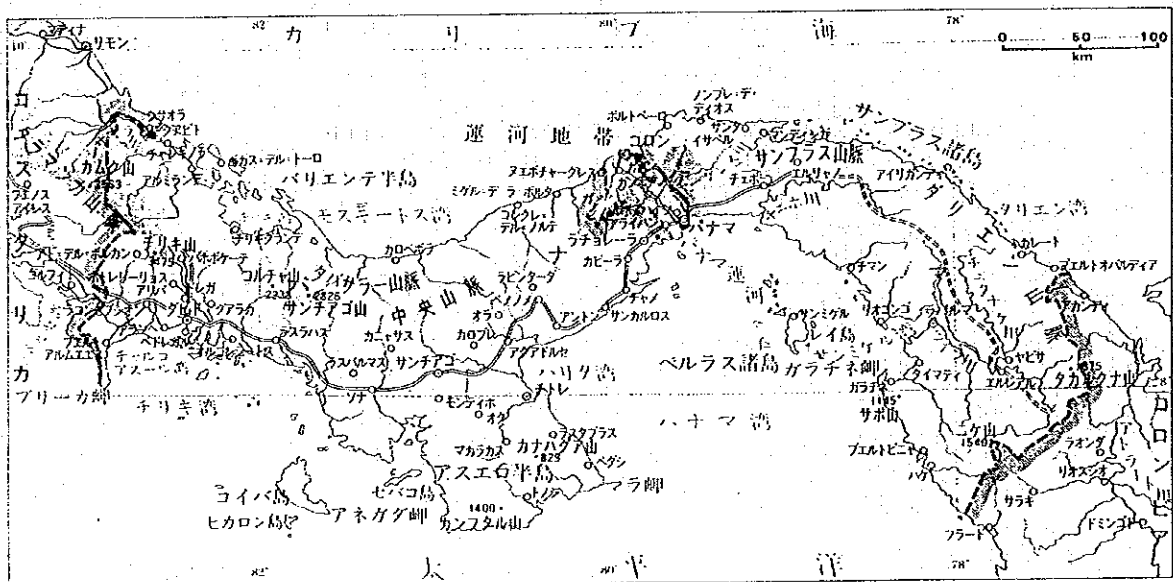
2. パナマ国の概要

2-1 パナマ国の一般状況

(1) 国土及び自然

パナマは北米大陸と南米大陸を結ぶ接点（北緯7～9度、西経77～83度）に位置し、東側の国境線をコロンビアと、西側をコスタリカに接している。また、北側はカリブ海（海岸線は767km）、南側は太平洋（海岸線は1,234km）に接し、この2大洋間の距離が狭いところで51キロメートル、広いところでも190キロメートルと短いことから、1903より10年間の歳月をかけ、ここに米国の手によりパナマ運河が建設され、国際海運の重要な拠点となっている。

国土面積は7万7,082平方キロメートルと、日本の北海道よりやや小さい程度で、国土の約3分の1が山岳地帯となっており、最高峰は西部のチリキ山（標高3,475m）である。国土は東西に長く、南側及び北側の海岸線に沿って細長い平地が続いている。



気候は亜熱帯性気候で、低地における年間の平均気温は28.7℃程度、気温の年間差は小さい。5月より12月までが雨期となっており、年間降雨日数は太平洋側で120日以下、カリブ海沿岸地域及び山岳部では260日以上、年間降雨量が3,200～4,100ミリにも達する。

(2) 人口

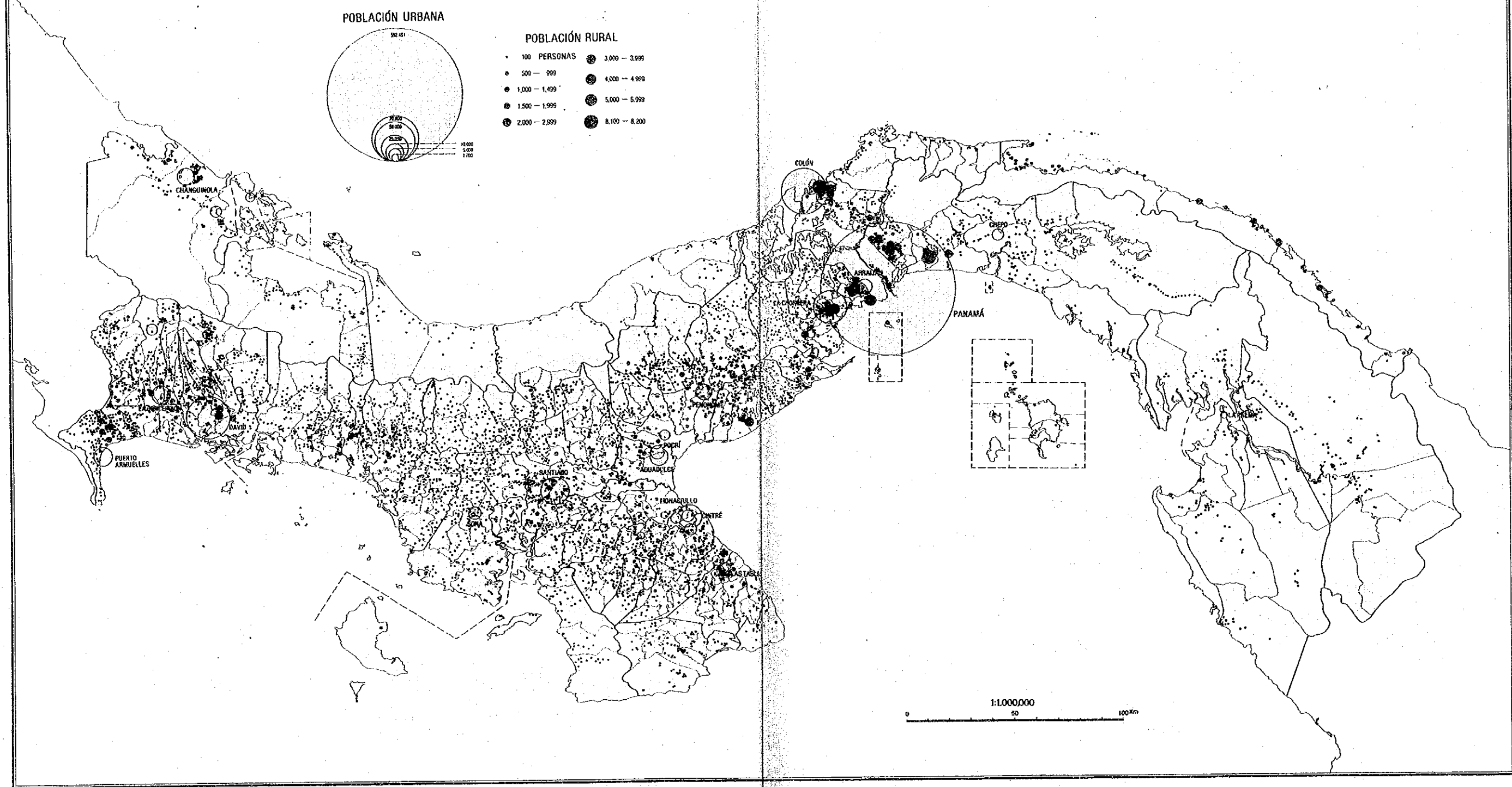
パナマの総人口は約2,315千人（1990年国税調査暫定値、在「パ」日本大使館資料）、人口密度は約30人/km²であり、総人口の大部分は地峡部及び地峡西部を東西に走る山脈の南側に居住している。主要都市としては首都パナマ（人口：約55万人）、コロン、ダビッド等がある。

パナマの人口構成はムラトと呼ばれる白人と黒人の混血、及びメステッソと呼ばれる白人とインディオの混血が70%を占め、続いて黒人14%、白人9%、ジャングル地帯や山岳地帯に多く居住するインディオ7%となっている。

15.1

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN: 1980

人口分布图



(3) 教育・文化

パナマの教育制度は小学校、中学校（日本の高校を含む）、大学の3段階に分かれており、義務教育は6歳から15歳までの9年間である。

文盲率は15歳以上で12%（1985年世銀資料）となっている。また、パナマの宗教は、アメリカの新興宗教、西インド系住民の独自の宗教もあるが、スペイン人の持ち込んだカトリック教を信仰するものが大部分である。このため、カトリック教は、パナマ国民の大部分の生活規範の源となっており、学校・教会を通じて地域社会・教育の分野で大きな影響力を有している。

(4) 政治・行政・外交

パナマは1903年11月3日に、それまでコロンビアの一洲であったものが分離・独立し、「パナマ共和国」となったものである。その際、米国はこの独立運動を支持し、パナマとの間で新たに締結した運河条約に基づき、運河建設工事を再開した。（それ以前には、フランス人レセップスにより工事が試みられたが、地質上の困難、伝染病等のため頓挫していた。）

これに伴い米国は、1914年の運河開通後も運河地域において絶大な影響力を行使し続けた。パナマではこの間、親米的な寡頭政治が続いたが、運河条約に関しては、条約の改定と主権の回復を求めざるを得なかった。

1968年10月、国警軍最高司令官のオマール・トリホス将軍がクーデターにより政治の実権を掌握し、大統領を追放した。1972年には新憲法が公布され、その規定に基づき、同年以降民政移管が実施されるまでの6年間、トリホス将軍は大統領と同等の権限を有する政府主席を務め、79年には米国との間で長年の懸案となっていた新運河条約を締結し、同年10月には発効をみた。

同条約は79年9月27日トリホス将軍とカーター米大統領との間で締結されたものであり、「パナマ運河条約」、「パナマ運河の永久中立と運営に関する条約」並びに「中立条約附属議定書」からなっている。主な条項として下記の内容が盛り込まれている。

- 1) 本条約は1999年12月31日に失効する。
- 2) パナマが領土主権者であること、米国に対して運河と附属施設の管理・維持の権利を与えること。
- 3) 両国はパナマ運河の保護防衛に責任を負うが、本条約の有効期間中は米国がその第一義的責任を負うこと。
- 4) 本条約の失効と同時にパナマは運河の管理、運営、維持のための全責任を引き受けること。
- 5) パナマは運河通航船舶につきトン当たり30セント、年間1,000万ドルを限度として運河収益（収入が支出を越えた分）を受け取ること。

その後、1978年の民政移管後も実質的な軍部主導型の政治実態は変わらず、1981年のトリホス將軍の死後も代々国警軍司令官が文民である大統領の背後で影響力を行使し続けた。1983年に軍司令官に就任し、その後国警軍を国防軍に改組したノリエガ將軍の元でこの傾向はさらに強まり、85年には直接選挙で選出された大統領が軍部と対立し大統領職の辞任を余儀なくされたり、米フロリダ大陪審院がノリエガ將軍を麻薬密輸容疑で起訴した際に、同將軍の解任を決定した大統領が逆に解任されるなど、政治的な混乱が深まった。

このような事態のもとで89年5月総選挙が実施され、エンダラ以下の野党側の勝利が確実であったにもかかわらず、ノリエガ將軍は選挙の無効を宣言したため、国内の混乱を引き起こしたばかりではなく、国際世論の批判を招いた。この間、パナマの民主化とノリエガ將軍退陣を求める米国との関係は悪化の一途をたどり、ノリエガ將軍の任命した大統領の政権も、米をはじめ、多くの中南米諸国、EC諸国、日本等から承認されず、国際的な孤立を深めるとともに、国内では経済的危機が深刻化した。これに対し、ノリエガ將軍はさらに独裁的・強権的な対応に終始したため、1989年12月、米国はついに武力侵攻に踏み切り、ノリエガ將軍を逮捕するとともに国防軍の解体を進め、エンダラ政権の発足をみることとなった。

現在の政体は、1972年に公布された憲法に基本的に基づく、大統領を元首とする立憲協和制であり、大統領のほか2名の副大統領を置いている。大統領は18歳以上の国民の直接選挙で選出され、任期は5年で再選は認められていない。

パナマは外交的には「独立・非同盟・平和主義」を政策の基本としており、中でも特に対米関係については、単に運河の管理運営のみならず、パナマの政治経済に多大な影響を与えるとの認識に基づき、親米的な外交政策をとっている。また、中米の政治情勢がパナマの政治経済に及ぼす影響が大きいことから、中米問題の平和的解決のため、コンタドーラ・グループ（1983年、同国のコンタドーラ島にメキシコ、コロンビア、ヴェネズエラの外相を招いたもの）を組織したほか、メキシコ、ヴェネズエラ、コロンビア、アルゼンティン、ブラジル、ウルグアイ、ペルーの8カ国とともに、リオ・グループの一員として中南米の諸問題の解決に積極的な役割を果たすべく務めてきた。（ただし、リオ・グループについては1988年2月の政権交代時から一時メンバーとしての資格が停止されている。）

今後、米軍侵攻後の政治的安定を回復し、経済再建をなしとげるためには、米軍侵攻を問題視しているメキシコ等ラ米諸国との関係緊密化を図るとともに、経済復興のために必要となる援助をとりつけるためにも、米国のみならず、日本、EC諸国等との一層の関係強化が課題となっている。

2-2 パナマ国の経済状況

(1) 経済概要

パナマは「バルボア」と称する通貨単位があるが、実質的には米国のドルが流通しており、

自国紙幣は発行されていない。このため、為替管理、通貨量の調整等を行なう必要がなく、いわゆる中央銀行は存在しない。

パナマは国土が狭く、国内資本が充分蓄積されていないことから、積極的な外国資本の投資を促進するとともに、北米・南米両大陸の接点、大西洋と太平洋を結ぶ海運上の要衝としての地理的な特徴を活用し、1953年のコロン・フリートレードゾーンの開設、1970年の国際金融センターの開設等の施策により、ラ米の物流・金融の中心として発展をとげてきた。この結果、パナマ経済はサービス業に大きく依存するようになり、1989年において第三次産業の名目GDPに占める比率は83%、就労人口に占める比率は57.7%を占め、第一次産業に大きく依存する形の多い他の中南米諸国とは際立った違いをみせている。第一次、第二次産業は概して脆弱であり、このため国際収支の大幅な貿易赤字を運河収入、コロン・フリートレードゾーンにおけるサービス収入、観光収入等の貿易外収入と対外借入で補う形となっている。

図2-3 名目国内総生産の推移 (1987~1989)

単位：百万ドル

	1987年	1988年	1989年 (構成率：%)
名 目 国 内 総 生 産	5309.7	4551.4	4548.8 (100.0)
(1) 第1次産業	511.8	482.5	496.6 (10.9)
農、牧畜、林及び漁業	505.5	478.7	493.0 (10.8)
鉱 業	6.3	3.8	3.6 (0.1)
(2) 第2次産業	701.8	431.8	426.7 (9.4)
製 造 業	440.4	328.7	352.4 (7.7)
建 設	261.4	103.1	74.3 (1.6)
(3) 第3次産業	4279.0	3844.4	3797.7 (83.5)
電気、ガス及び水道	228.5	240.8	231.3 (5.1)
商業、飲食業及びホテル	679.1	501.8	525.5 (11.6)
運 輸・通 信	496.8	418.7	376.6 (8.3)
石油 パイプライン	148.3	118.4	77.6 (1.7)
その他 運 輸	207.6	157.6	151.8 (3.3)
通 信	140.9	142.7	147.2 (3.2)
コロン・フリーゾーン	163.0	152.3	169.2 (3.7)
運 河 委 員 会	360.4	370.8	361.8 (8.0)
銀 行	247.9	201.0	184.5 (4.1)
その他金融・保険	112.7	88.1	80.2 (1.8)
住 宅 等 不 動 産	598.5	610.4	614.2 (13.5)
政 府	815.8	811.1	768.5 (16.9)
その他のサービス	576.3	449.4	485.9 (10.7)
(付加) 輸 入 関 税	135.4	54.4	64.4 (1.4)
(除外) 金融サービス手数料	318.3	261.7	236.6 (5.2)

出所：会計監査院 (1989年は、暫定値) 在パナマ日本大使館「パナマ共和国経済概要」
(平成3年5月) より抜粋

図 2 - 4 給与所得者人口の推移 (1986~1988年)

	1986年	1987年	1988年
公共セクター	153,767	157,431	151,997
中央政府	86,733	89,476	86,637
政府事業体	61,939	62,763	60,089
地方自治体	5,095	5,192	5,271
民間企業	176,067	—	—
バナナプランテーション	16,824	17,703	17,904
運河地帯	15,371	16,000	16,207
給与所得者の総計	362,029	—	—

出所：会計検査院 (1988年は、暫定値)

就労人口の構成 (1987~1989年)

	1987年	1988年	1989年
第1次産業	26.6	30.5	29.7
農、牧畜、林及び漁業	26.5	30.4	29.5
鉱業	0.1	0.1	0.2
第2次産業	15.9	12.9	12.7
製造業	10.7	9.5	9.5
建設	5.2	3.4	3.2
第3次産業	57.5	56.7	57.7
電気、ガス及び水道	1.3	1.3	1.6
商業、飲食業及びホテル	15.8	14.9	14.9
運輸・通信	5.6	5.6	5.7
金融・保険	4.1	3.5	3.7
運河地帯	2.6	2.9	2.5
政府 その他	28.1	28.5	29.3

出所：会計検査院 (各年 8 月集計値)

在パナマ日本大使館「パナマ共和国経済概要」(平成 3 年 5 月)より抜粋

図 2 - 5 国際収支動向 (1987~1990年)

単位：百万ドル

	1987年	1988年	1989年	1990年
経 営 勘 定	▲ 61.3	295.0	54.9	▲ 365.4
貿易収支	▲ 832.2	▲ 455.5	▲ 584.8	▲ 1,025.1
輸 出 (FOB)	409.2	358.3	363.2	417.5
輸 入 (FOB)	▲ 1,241.4	▲ 813.9	▲ 947.9	▲ 1,442.5
貿易外収支	708.0	678.9	570.2	578.4
海 運	15.2	48.4	▲ 11.4	▲ 83.7
その他運輸	374.7	403.0	375.9	403.5
観 光	98.1	79.8	76.1	68.0
投資収益	▲ 321.9	▲ 397.8	▲ 435.9	▲ 436.0
コロン・フリーゾーン	248.1	231.6	262.0	299.2
そ の 他	293.8	313.9	303.5	327.4
移転収支	62.9	71.6	69.5	81.5
資 本 収 支	▲ 981.0	▲ 1,997.9	▲ 867.0	668.7
公共資本収支	▲ 532.3	▲ 1,171.0	▲ 658.8	▲ 103.6
民間資本収支 及び誤差脱漏	▲ 448.6	▲ 826.9	▲ 168.0	772.4
総 合 収 支	▲ 1,042.2	▲ 1,703.0	▲ 812.1	303.2

出所：1991年 3 月 IMF 統計 (1990年は、暫定値)

注：コロン・フリーゾーンにおける輸入、再輸出は貿易収支に含まれていない。

(2) 経済政策

エンダラ政権は、1990年の政権発足直後より「雇用の創設、旧政権の腐敗の排除、自由経済の振興、国際競争力の強化のための経済構造改革、政府事業体の効率化等」を基本方針として経済改革に取り組んできた。

同年6月に策定された「開発及び経済近代化のための国家戦略」原案は、このような基本方針に沿って策定されたもので、主として下記の提言が盛り込まれている。

- ① 対外債務問題の解決にあたっては国際金融機関との関係修復を最優先し、その後にパリ・クラブ合意を通じ公的債務繰り延べを行なう。
- ② 輸出振興のために労働法の適用が緩和される特別地域を設置する。
- ③ 硬直化した賃金規制、解雇規制等の労働基準の見直しを行ない、雇用を促進する。
- ④ 物価水準の引き下げのため、関税及びクォーターによる過大な国内製造業及び農業の保護を見直すとともに、農産物等に対する価格統制の緩和・撤廃を行なう。
- ⑤ 税制の簡素化及び累進税率の緩和を図るとともに、付加価値税をサービスに対しても課税する。
- ⑥ 政府事業体の民営化による公共セクターの効率的運営、及び効率化を通じて公共料金、特に割高な電力料金の引き下げを行なう。
- ⑦ 社会保険庁の財政健全化のため、社会保険財政を国庫から分離し、医療給付と年金給付間の内部補助を撤廃し、早期年金受給制度の見直しを行なう。

また、この「国家戦略」原案を基礎として、8月には具体的な改革措置を定める「開発及び国家近代化のための行動計画」を閣議決定した。この行動計画では、一部関税率の引き下げ処置（工業製品につき60%、農業製品につき90%まで引き下げる措置）を除き、「国家戦略」で提言された諸改革を1991～93年の3年間に実施することとなっている。

1991年4月末における経済改革の実施状況は次のとおり。

① 労働法の改正

1990年10月に、1994年までの臨時措置として賃金の上昇を抑制するとともに労働協約の自動延長を認めるための労働法の一部改正が行なわれた。

また、高度技術応用企業をパナマに誘致し、輸出を振興することを目的として、解雇規制等の労働法の適用が広汎に緩和され、税制上の優遇措置が認められる特別地区を設置するための法律が制定された。

② 政府事業体改革

1990年末までに中央政府と4政府事業体（電力庁・電気通信庁・港湾庁・上下水道庁）との間で、規制緩和、効率化促進のための協約を締結し、1991年から着手することとされていたが、作業が遅延している。

③ 民営化の推進

民営化のためのアド・ホック委員会が設立され、エア・パナマ及びチリキ柑橘公社等の売却が決定されたが、売却先が決定されたものはなかった。

④ 関税の引き下げ

1991年3月、パナマ工業家組合との調整を経て建設資材の関税率が10%に引き下げられた。

(3) 米国との関係

パナマ経済の際立った特徴として、米国への依存度が極端に高い点があげられる。具体的には1990年におけるパナの輸出の42.3%、輸入の33.8%は米国との貿易によるものであり、極端な一国集中型である。

また、運河地帯にはパナマ運河委員会のほか米国南方軍が駐留し、同地帯での雇用・物資の供給等の点でパナマ経済を支える重要な要素となっている。

(4) 輸出入動向

パナマの輸出産物は、バナナ、エビ、砂糖等第一次産品の占める割合が高く、国際価格の低迷など国際経済の影響を直接受けやすい体質である。加えて上記のとおり米国との貿易が多くを占めるため、全量を米国への輸出に振り向けていた「砂糖」を例にとれば、1988～89年の米国との関係悪化を背景として販路を失い、1990年の新政権発足後にやっと米国の砂糖輸入枠が復活され、輸出が正常化されたことに示されるように、米国との関係がパナマ経済に及ぼす影響が極めて大きい。

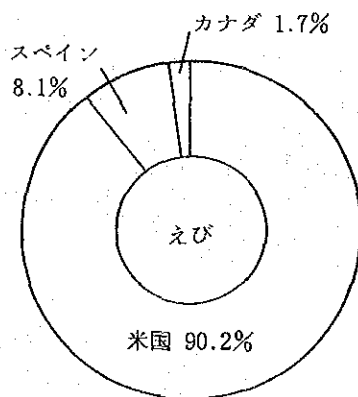
また、88年の経済危機は、銀行閉鎖、需要の落ち込み等を引き起こし、88年の輸出は前年度の37.6%、815.1百万ドルに激減した。ただし新政権の発足にともない、輸出も除々に増加しつつある。

図2-6 主要輸出品目の推移 (1987~1990年)

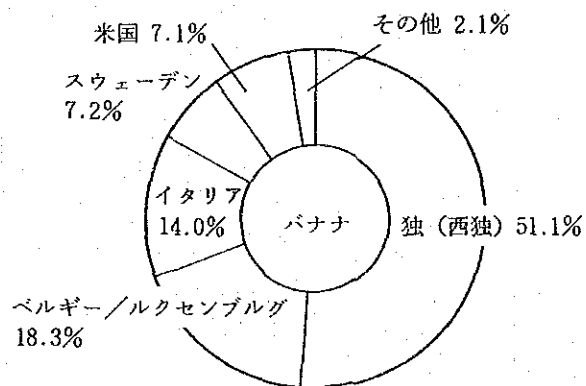
単位：百万ドル (F. O. B)、() は構成率 %

	1987年	1988年	1989年	1990年
バナナ	85.7(25.5)	85.3(29.2)	82.5(27.3)	89.4(27.8)
エビ	65.5(19.5)	51.9(17.7)	62.8(20.8)	44.4(13.8)
砂糖	17.0(5.1)	6.2(2.1)	10.2(3.4)	36.8(11.5)
衣料	16.0(4.8)	18.6(6.6)	17.8(5.9)	15.9(5.0)
コーヒー	18.0(5.4)	20.6(7.0)	10.8(3.6)	13.8(4.8)
魚肉	7.7(2.3)	13.3(4.5)	12.2(4.0)	11.3(3.5)
その他	126.3(37.6)	96.6(33.0)	105.4(35.0)	109.5(34.1)
合計	336.2(100.0)	292.5(100.0)	310.7(100.0)	321.2(100.0)

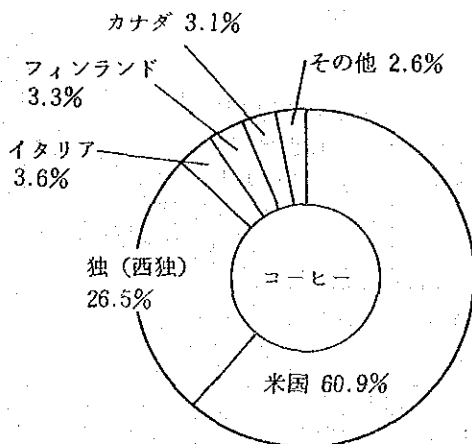
注：1990年は暫定値 (出所：会計検査院)



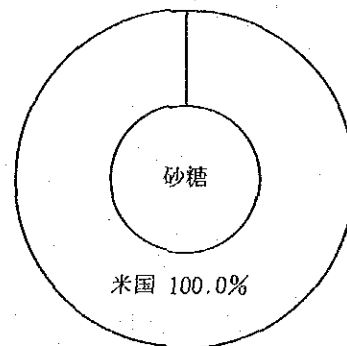
えび輸出先国の構成 (1990年)



バナナ輸出先国の構成 (1990年)



コーヒー輸出先国の構成 (1990年)



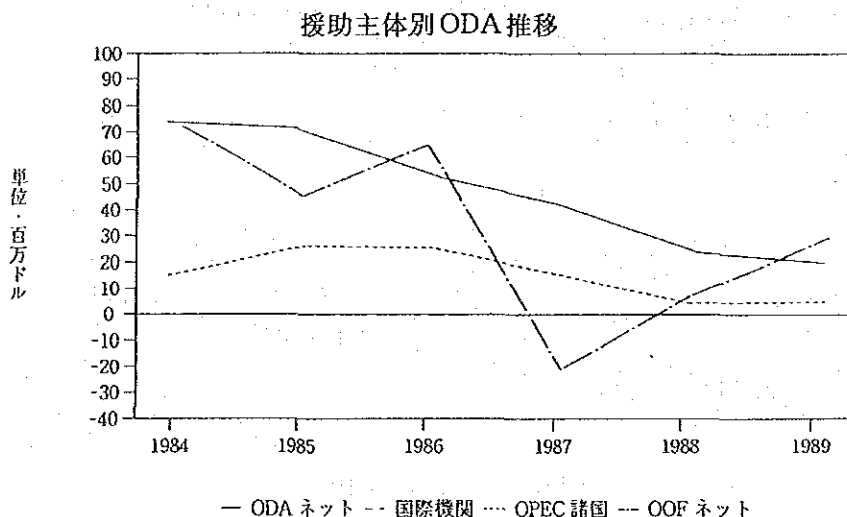
砂糖輸出先国の構成 (1990年)

2-3 経済・技術協力状況

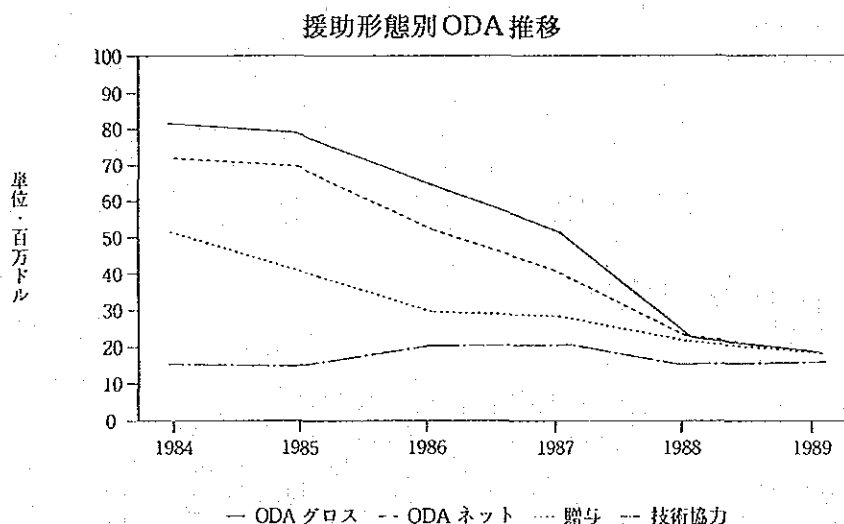
(1) 政府開発援助

パナマ国に対するODA（政府開発援助）は、1984年にネットで70百万ドルを越えて以来、減少の傾向にあり、1988年にはDAC加盟国からのODA実績が19.2百万ドルまで落ちこんだ。1988年における主要な援助国は米国（パナマが受けとるODAの11%）、日本（パナマが受けとるODAの4.5%）、旧西ドイツ（同じく：1.5%）等である。

国際機関からのODAは、1988年に2.8百万ドルを供与されているが、主な供与機関は、米州開発銀行（IDB）、国際農業開発基金（IFAD）、国連開発計画（UNDP）となっている。



出典 Geographical Distribution on Financial Flows to
Developing Countries 1982~1991
「我が国の政府開発援助」1990



出典 Geographical Distribution on Financial Flows to
Developing Countries 1982~1991
「我が国の政府開発援助」1990

(2) 国際金融機関との関係及び対外債務

1990年以降、パナマ経済建て直しのための協議がIMF、世銀、IDBとの間で行なわれるとともに、二国間債務についてはパリクラブにおいて協議が行なわれた。

これらの協議の結果は以下のとおりである。

- ① IMFは1990年9月にパナマより提示された短期経済安定化計画に基づきファンド・モニタード・プログラムの開始を決定した。これはパナマ政府がかかえる国際金融機関に対する延滞が解消された場合、その直後にスタンド・バイ・アレンジメントを供与するためのものである。
- ② 世銀及びIMFは、1991年にパナマ政府に対し中期融資計画案を提示した。一方、米財務省によるブリッジローンは延滞解消に不可欠であるが、米財務省はその条件として、対パナマ新規融資を行なうとの確証を世銀及びIDBが米財務省に提出することとしている。
しかし世銀の中期融資計画案では、パナマ政府として実施が困難としている公務員数の12%削減や250品種に及ぶ関税率の引き下げが融資の条件とされているため、延滞解消時期の目途がついていない。
- ③ パリクラブでは、1990年11月に米等関係国との間の対象債権175.4百万ドルにつき繰り延べの合意が成立した。この合意に基づき関係国との間で個別に債務繰り延べが行なわれるが、国際金融機関との関係が修復され、IMFによりスタンド・バイ・アレンジメントが供与されることがその条件とされている。

2-4 日本とパナマ国との関係

(1) 貿易・投資

① 貿易

パナマ政府統計資料によれば、1988年における日本からの輸入は46.7百万ドル、(パナマ法人への船舶所有権移転のための日本からパナマへの船舶輸出を含まない。)輸出は0.2百万ドル(大部分が木材輸出)と日本の大幅な出超となっている。

また特筆すべき点は、コロン・フルートレード・ゾーンにおける輸入(パナマではフリーゾーンにおける輸入・再輸出はパナマの貿易統計上、国外での通商活動とみなされ、フリーゾーンからパナマ国内への物資の持込のみが輸入として課税される)において日本が最大の利用者となっていることであり、1990年のコロン・フリーゾーン管理庁の統計によれば輸入の内15.6%を日本が占めている。

② 直後投資

日本のパナマに対する直接投資先はその多くが便宜的置籍船保有会社であり、大蔵省の資料によれば、1989年で263件、2,044百万ドルとなっている。パナマ政府会計検査院統計資料によれば、1988年までの投資額累計は18.1百万ドルで、米国、英国に次ぎ第3位を占める。

③ 進出企業

パナマは米ドルが通用するため為替管理がなく、また投資促進・企業誘致のための海外源泉所得の非課税措置等の優遇処置により、主として

- 1) 船舶の保有運行、定期貸船を行なう海運会社
- 2) 海外子会社間の債権の集中管理を行なう金融子会社
- 3) 金融センターへの進出銀行
- 4) コロンフリーゾーンへ進出する本社製品の中米、南米への販売の総括を主な業務とする

現地法人が進出しており、1989年末までは38社がパナマに邦人社員を駐在させている。

(2) パナマ運河との関係

1989年10月～1990年9月末の一年間（米国の会計年度に相当）にパナマ運河を通航した日本籍船舶は640隻であり、うち日本向け貨物は26.1百万トン、一方日本発の貨物は7.7百万トンであり、パナマ運河を通過する全貨物の22.4%を占め、日本は米国に次いで第2位の運河ユーザーとなっている。

(3) わが国の経済・技術協力

わが国のパナマに対する経済・技術協力は、パナマの所得水準が比較的高水準にあったことから、技術協力中心の協力であった。

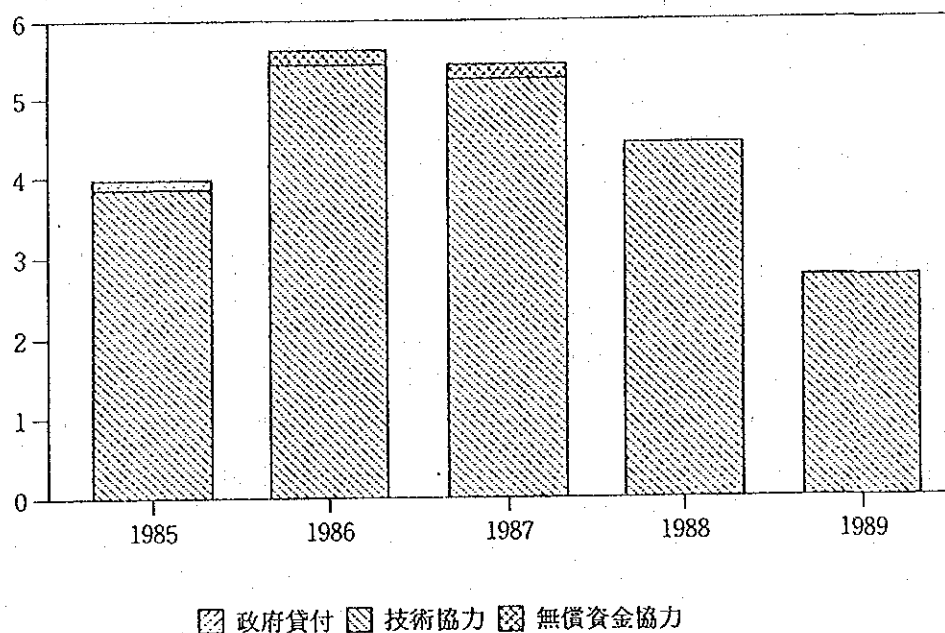
- ① 協力実績としては、1989年度末までの累計として無償資金協力は文化無償を中心として6.80億円、技術協力は75.48億円（研修員受入：451人専門家派遣：117人、プロジェクト方式技術協力：21件、開発調査：8件）を実施してきた。
- ② これまでの主たる協力分野は、通信・放送、運輸・交通、社会基盤、人的資源などであるが、最近では経済再建の観点から経済インフラの近代化、リハビリにも目を向けられている。
- ③ またパナマ運河の関連では、日本が現行運河の便益を大きく受けていることから、航行可能型船（いわゆるパナマックス）の制限及び通航容量の制限等の現運河の問題点に対処し、より大型船舶の航行が可能となるような、現行運河の代替案の調査に積極的に参画している。

具体的には、1985年9月に「パナマ運河代替案調査委員会に関する取り決め」の署名・交換が三国外相間で行なわれ、5年間の予定で調査委員会が発足した。翌86年6月より1988年1月までに合計5回の理事会が開催され、代替案調査の重要な調査項目であるFA/FR（Feasibility Analysis and Final Report）調査を担当し、調査全体の取りまとめを行なうコンソーシアム（日・米・パからなる国際企業連合体）の選定等の準備がすすめられた。その後、米・パ間の関係悪化等により、作業が当初の予定通り行なわれなかったが、1990年1月に至り米・パ関係も改善され、代替案調査作業をすすめるため、1990年9月には取り決め期間の3年間の延長が3カ国で合意され、1991年1月にはFA/FRにつきSINBOLとの契約調査が開始され、現在、最適代替案の評価に必要な需要予測、エンジニアリング、環境等の項目調査（コンポーネント調査）が実施されることとなっており、この内日本は現在「高額の検

討及び費用見積り」につき調査を実施している。

- ④ 最近では、青年協力隊の派遣も実施され、1991年度には電気通信、農業や教育の分野で7人の隊員が派遣されている。

わが国の対パナマODA
(支出純額：百万ドル)



出典 Geographical Distribution on Financial Flows to
Developing Countries 1982～1991
「我が国の政府開発援助」1990

3. 運輸事情

3-1 概要

パナマ国は、南北両アメリカ大陸を結ぶ地峡部に位置し、両大陸及び太平洋・大西洋を結ぶ世界的な交通のクロスポイントという地理的特性を備えている。特に、太平洋と大西洋を結ぶことが可能という地理的特性は、古くから、アメリカやヨーロッパ諸国等の関心を引き続けてきた。

16世紀から始まるスペイン植民地時代には、まず、ペルー攻略の基地として、次いでペルーの金銀をヨーロッパへ輸送する中継基地として栄え、太平洋と大西洋を結ぶ運河建設についても、早くも同時代に調査が実施されている。

19世紀になると、世界的な海運の発展に伴い、パナマの地理的特性は益々世界の注目を集め、英米両国の運河建設を巡る勢力争いや、フランス人レセブスによる海面式運河建設の試みがこの地域で繰り広げられた。また、この時期には、カリフォルニアのゴールドラッシュを契機として、アメリカ西海岸から東海岸への物資輸送を担うパナマ鉄道がアメリカにより建設されている。

1903年のパナマ独立後、運河建設は、パナマ独立を支持し、新政府と運河条約を締結したアメリカによって進められ、ようやく1914年に開通することとなった。

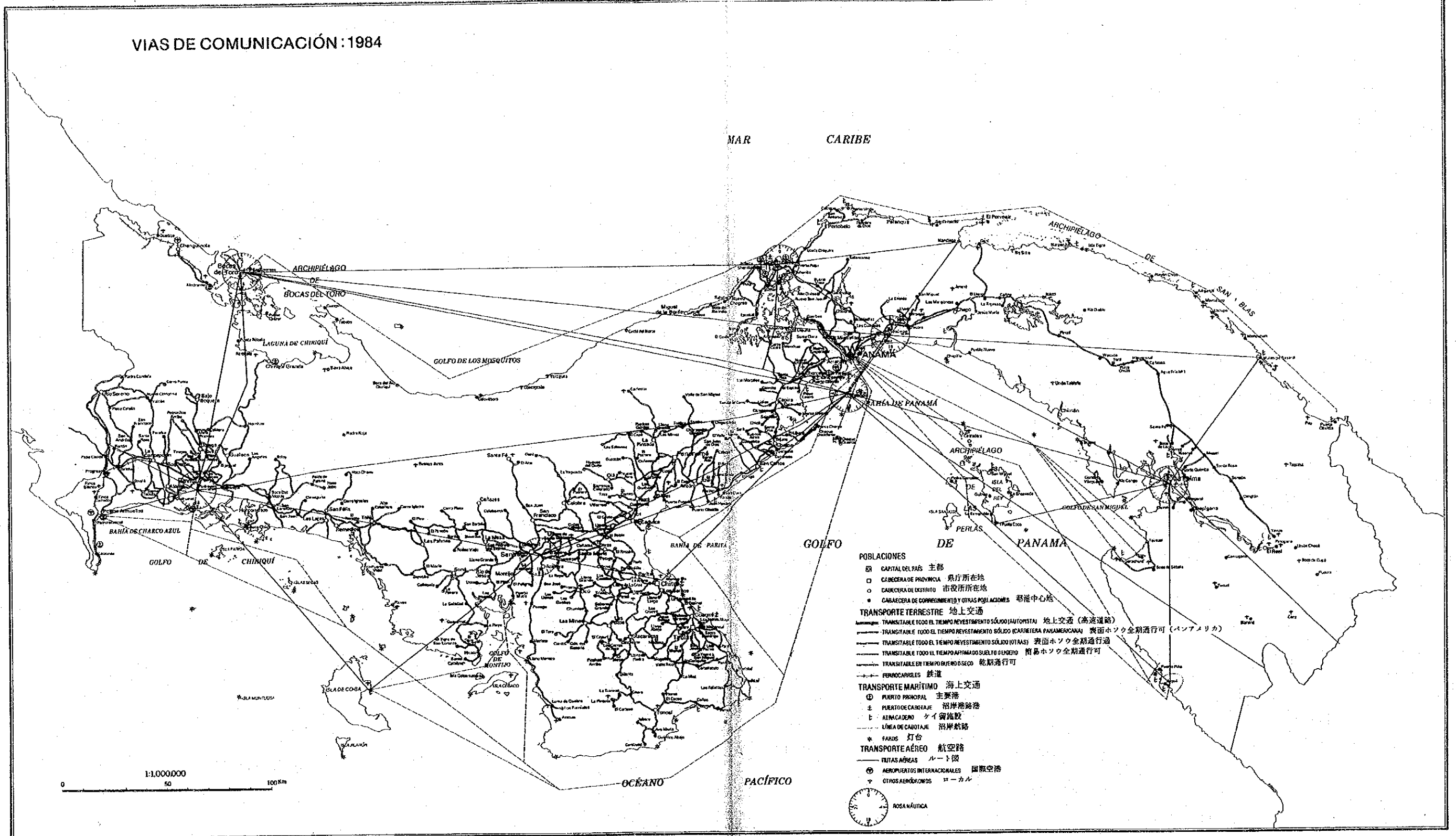
現在、パナマ国は、この太平洋と大西洋を結ぶ大動脈であるパナマ運河のほか、国土を東西に貫くパン・アメリカン・ハイウェイを含む1万15キロメートルの主要道路網、パナマ市とコロン市を結ぶパナマ鉄道、国営チリキ鉄道等の鉄道、パナマ運河の出入口に位置するクリストバル港、バルボア港等の主要港湾、トクメン国際空港をはじめとする121の空港群、さらには、アラスカ原油をアメリカ西海岸へ運ぶための石油パイプライン等、開発途上国としてはかなり高いレベルの交通インフラを有している（図3-1参照）。

しかしながら、これらの施設（特に鉄道、港湾）の中には、その建設時期が古いことに加え、適切な維持管理が行なわれなかったことから、かなり老朽化し適切なリハビリを必要とするものも多く、また、パナマ国の経済活動の活性化にともなって、道路、港湾等の分野を中心として、新規整備が必要な分野も多い。

このため、パナマ国は、エンダラ新政権の下、現在、「開発及び経済近代化のための国家戦略」及び同「行動計画」に基づき、1991～1993年の3年間で、公共部門の再編成（民営化等）や政府支出の削減等を推進しているにもかかわらず、公共投資については、電力と運輸分野を中心に、1990年の対GDP比2.7%から、1992年、1993年には4%に増加させることを計画している。

32.1

VIAS DE COMUNICACIÓN : 1984



3-2 運輸関係行政機関

1989年12月の米軍パナマ侵攻後に発足したエンダラ新政権は、上述のとおり公共部門の再編成を進めているところであるが、現時点での運輸関係行政機関は次のとおりである。

なお、パナマ運河を管理運営しているパナマ運河委員会は、アメリカ政府国防省の下部機関である。

(1) 経済企画省 (MINISTERIO DE PRANIFICACION Y POLITICA ECONOMICA)

パナマ国における経済政策の策定、開発計画の策定（事業実施省庁の調整を含む）等を担当している省であり、大臣は第二副大統領のギジェルモ・フォード・ボイドが兼任、大臣、次官の下に管理・予算、国際技術協力、経済社会計画、地方計画調整、国家予算、公共信用、公共機関開発計画の7局等を有している（図3-2参照）。港湾分野の投資を担当しているのは、公共機関開発計画局の投資前調査課である。

同省の現在の最大の課題は、上述の「開発及び経済近代化のための国家戦略」及び同「行動計画」の推進であり、現在、その重点施策である民営化を推し進めるため、省内に「民営化委員会」が設置されている。

(2) 公共事業省 (MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS)

パナマ国における公共事業（港湾、空港を除く）の計画、実施を担当している省であり、大臣はアルフレッド・アリアス、大臣、次官の下に、総務、機器、調査・設計、監督、公共建築、評価、工業、道路維持管理の8総局等を有している（図3-3参照）。

同省は、パナマ国の総合交通計画の策定について研究を実施しており、「国家総合交通計画に関する研究」という大部の計画案を有しているが、上述の「国家戦略」及び「行動計画」が上記の研究の後に策定されたこともあり、両者の整合性はとられていない。また、同研究には、港湾開発に関する計画も述べられているが、独立した政府企業体である港湾庁は「国家戦略」及び「行動計画」に基づいて計画しているため、これとの整合性も図られていない。

(3) 港湾庁 (AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL)

港湾庁については、4. で詳述する。

(4) 航空局 (DIRECCION AERONAUTICA CIVIL)

港湾庁と同じく独立した政府企業体であり、空港の計画、建設、管理、運営及び航行管制を担当している。

局長、次長の下に、総務、整備、レーダー、施設、計画の5部を有している。

(5) パナマ運河委員会 (PANAMA CANAL COMMISSION)

1979年の新運河条約により、旧運河会社解散の後を受けて設立されたアメリカ政府の行政機関であり、パナマ運河を管理運営するとともに、運河地帯において、排他的な権力を行使している。

同委員会は、アメリカ、パナマ両国の9名の委員からなる理事会により運営されており、理

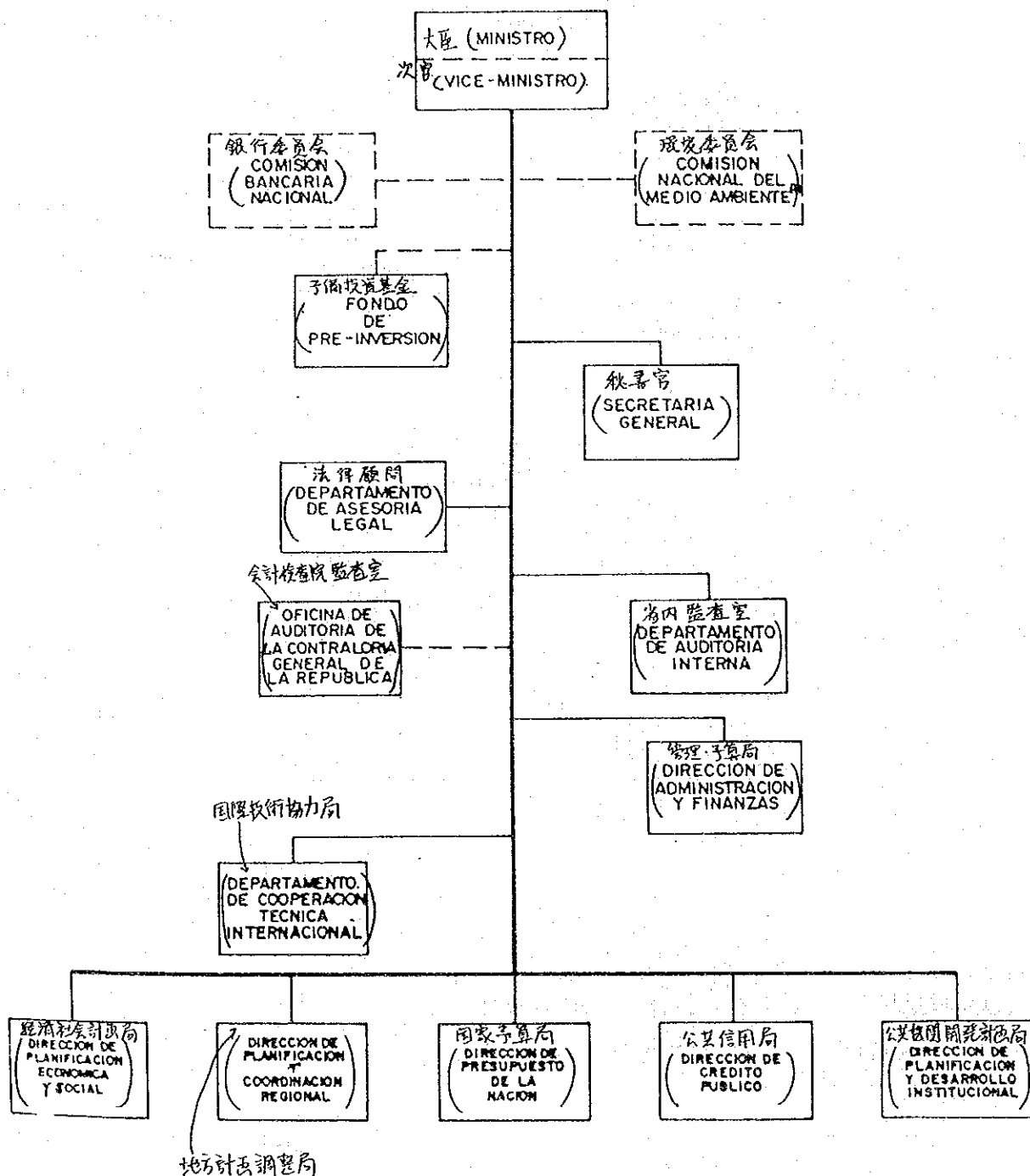


図 3-2 経済企画省

(MINISTERIO DE PLANIFICACION Y POLITICA ECONOMICA) 組織図

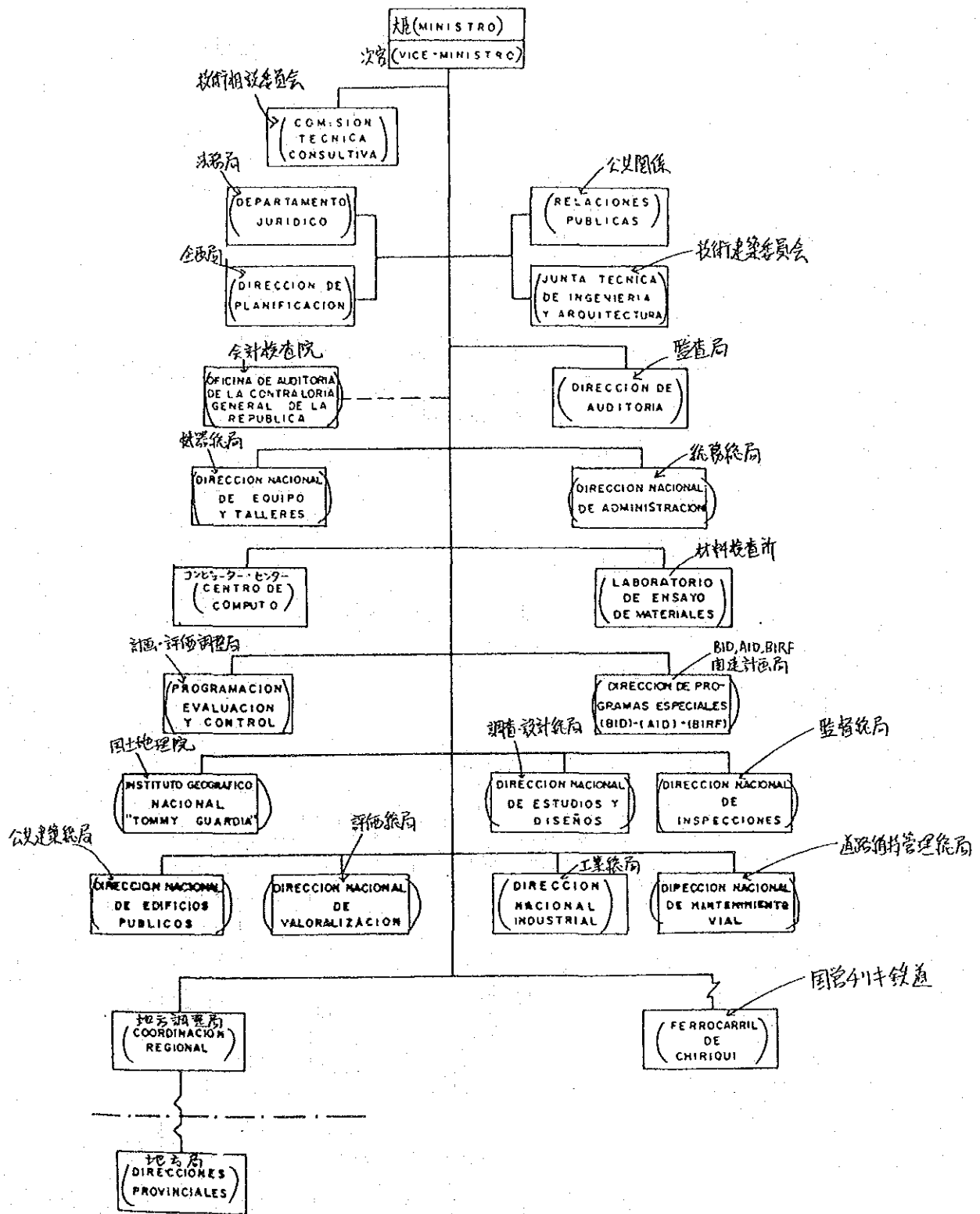


図 3-3 公共事業省 (MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS) 組織図

事会の長である行政長官は、1990年まではアメリカ人、1991年からはパナマ人が担当している。

なお、同委員会は、1999年12月31日正午に終了し、その後のパナマ運河の管理運営は、パナマ国政府が行なうこととなっている。

3-3 各分野の現況

(1) 道路

パナマ国の面積は、北海道よりやや狭い約7.7万平方キロメートルであり、この国土に総延長1万15キロメートル（1990年）の道路が建設されている。舗装率は、コンクリート、アスファルト舗装が29.8%、簡易舗装が44.2%、未舗装26%となっている（表3-1参照）。

主要道路は、国土を東西に貫きパン・アメリカン・ハイウェイの一部をなす中央道路と、運河沿いにパナマ市とコロン市を結ぶ南北の地峡間横断道路であるが、おおむね2車線である。

交通量は、パナマ市、コロン市間の交通量が最も多くなっているが、自動車保有台数が約18.7万台（表3-2参照）であることから、パナマ市周辺のみが1日当たり1万台を越えている程度である（図3-4参照）。実際、現地でパナマ市、コロン市間を走行したところ、パナマ市内の中心部を除くと大きな渋滞は見られない状況にある。

しかしながら、市内中心部においては恒常的な交通渋滞が生じている反面、東部、北西部を中心に、いまだ道路交通の恩恵にあずかれない僻地も多く存在することから、これらへの対応が必要となっている。

表3-1 舗装種別道路延長
(単位：km)

年	合 計	コンクリート 舗 装	アスファルト 舗 装	簡易舗装	未 舗 装
1980	8,487.2	724.9	2,129.1	3,362.5	2,270.7
1981	8,664.8	724.9	2,162.4	3,406.7	2,370.8
1982	8,948.7	740.4	2,220.3	3,534.1	2,453.9
1983	9,437.2	738.9	2,224.6	3,881.0	2,592.7
1984	9,531.8	738.9	2,277.2	3,950.3	2,565.4
1985	9,693.7	729.2	2,422.1	4,078.8	2,463.6
1986	9,718.9	809.6	2,355.0	4,078.7	2,475.6
1987	9,715.7	810.9	2,373.3	3,982.1	2,549.4
1988	9,689.5	810.9	2,359.7	3,971.6	2,547.3
1989	9,781.4	799.1	2,346.5	4,077.9	2,557.9
1990	10,014.9	783.8	2,246.6	4,422.8	2,561.7

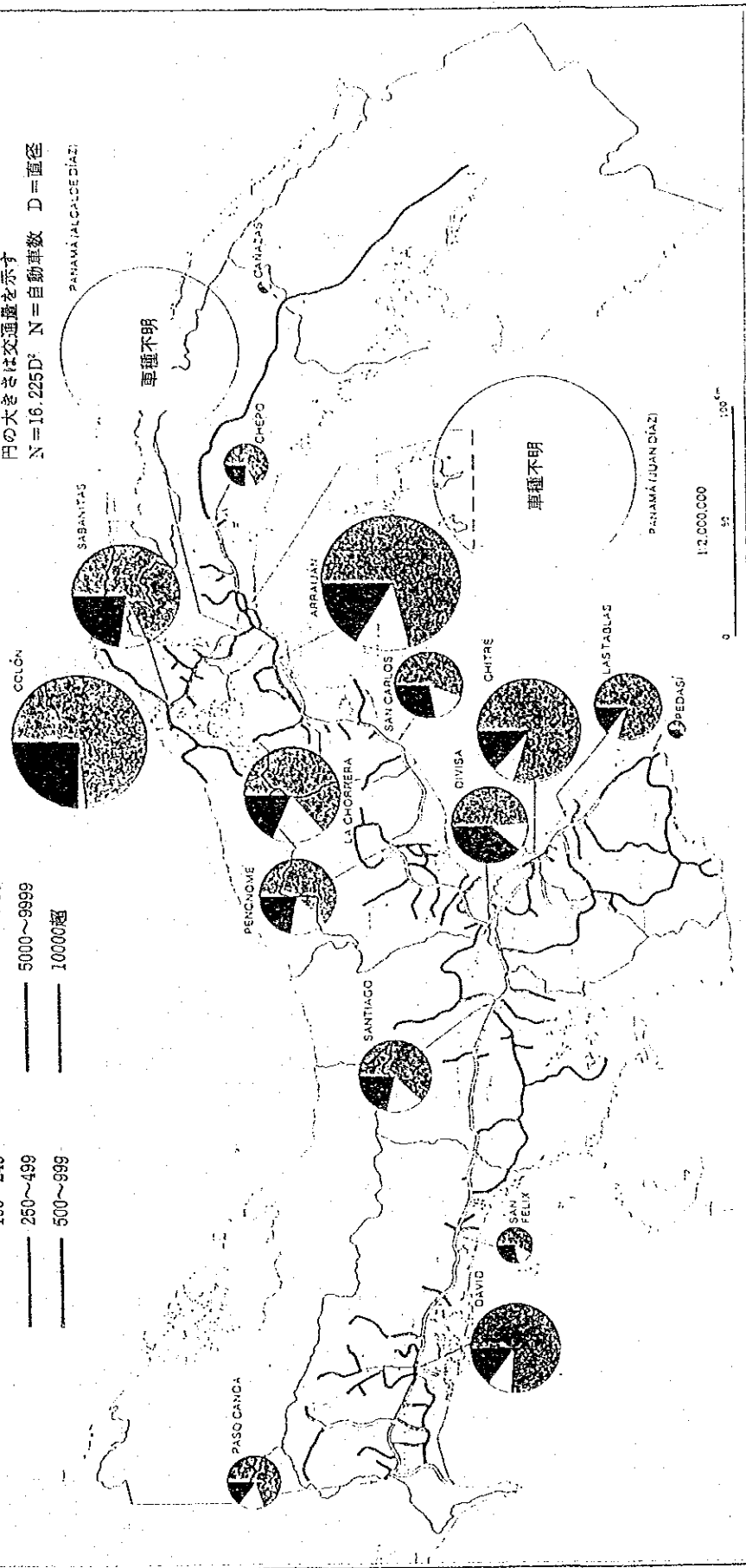
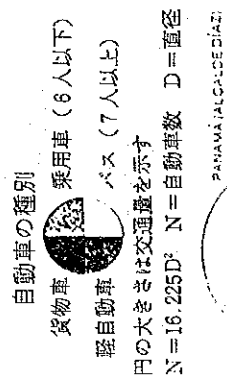
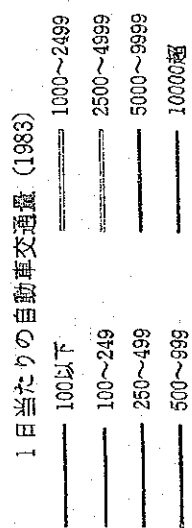
出典：公共事業省

表3-2 県別自動車台数の推移

(単位：台)

県	年	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
合 計		137,721	147,488	156,609	164,734	177,996	185,208	192,518	185,755	186,201	173,904	186,943
Bocas del Toro		544	551	722	695	770	1,063	1,221	969	1,307	1,301	1,292
Cocle		4,601	4,925	5,162	5,423	5,769	6,244	6,617	6,829	6,572	6,772	5,945
Colon		11,342	12,293	12,631	10,836	11,291	11,901	10,944	11,357	11,221	11,449	11,405
Chiriqui		12,921	14,131	16,106	16,607	17,372	17,616	18,468	18,991	18,972	20,116	18,887
Darien			67	56	139	306	247	261	290	253	271	310
Herrera		4,725	5,063	5,503	5,680	5,336	6,358	6,681	6,870	6,113	5,483	6,268
Los Santos		4,177	4,371	4,422	4,736	5,243	6,174	5,996	6,237	6,107	6,961	6,823
Panama		88,867	95,160	100,588	108,212	116,200	119,895	126,449	117,571	118,588	106,637	122,930
Veraguas		3,444	3,457	3,419	3,531	4,209	4,210	4,381	5,141	5,568	5,414	5,007

図3-4 1日当たりの自動車交通量 (1983年)



(2) 鉄 道

パナマ国における鉄道は、パナマ市とコロ市を結ぶパナマ鉄道（1979年の新運河条約によりアメリカから返還された旧パナマ運河鉄道、港湾庁の傘下）と、チリキ県、ボカス・デル・トロ県の両県で運営されているローカル鉄道の国営チリキ鉄道（公共事業省の傘下）、民営チリキ鉄道2社のほか、バナナ輸送用のチリキ・ランド・カンパニーが保有する鉄道の計5路線があるが、主要幹線と呼べるものは、パナマ鉄道のみである。

パナマ鉄道は、全長約80キロメートル、軌条幅1.5メートルの鉄道であるが、もともとは1855年に操業を開始したパナマ地峡間鉄道の古い施設を利用しており、かつ、適切な維持管理が行なわれなかったことから、旅客、貨物ともに年々減少を続け、1989年末には旅客サービスが停止、貨物輸送についても、わずか1日2往復のみとなっている（表3-3参照）。

表3-3 パナマ鉄道の旅客数及び走行距離の推移

年	旅客数（人）	走行距離（km）
1983	295,138	240,710
1984	230,066	244,647
1985	202,789	228,199
1986	129,049	189,795
1987	103,632	190,867
1988	44,636	132,113
1989	41,036	164,169
1990	—	—

(3) 港 湾

港湾については、4. で詳述する。

(4) 空 港

パナマ国は、東部、北西部を中心に道路整備が進んでいない地域があるため、国土面積が狭いわりには多くの空港を有している。空港数は121（公共48、民間73）、このうち滑走路延長が1,000メートル以上の空港が26、航行管理システムのある空港が5となっている。

旅客・貨物の取り扱いをしている空港は34であるが、国際空港は、トクメン国際空港のほか5空港（ただし、国際定期便のある空港はトクメン国際空港のみ）、その他は国内線専用である（図3-1参照）。

トクメン国際空港の乗降客数は901千人（1990年）、貨物取扱量は38千トン（1990年）となっている（表3-4参照）。

航空会社は、国際線を運行している民営のCOPA（COMPANIA PANAMENA DE AVIACION）のほか、国営のエアー・パナマ・インターナショナルがあったが、同社については1990年初頭より運行を停止され、現在、民間への売却手続きが進められている。また、国内線を運行している航空会社は9社であるが、道路整備の進展にともなって、いずれ淘汰されてくるものと思われる。

表 3-4 トクメン国際空港の乗降客数及び取扱貨物量の推移

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
旅客計(千人)	1,183	1,185	1,132	1,040	1,135	1,166	1,106	1,073	978	902	901
到着	461	454	446	408	432	442	428	424	365	328	335
出発	449	449	445	404	426	441	429	422	355	326	330
トランジット	273	283	240	228	277	283	249	228	257	247	235
貨物量計(トン)	52,141	53,305	51,200	40,919	42,102	39,676	43,915	45,677	36,044	36,382	38,015
積荷	37,936	38,930	37,204	28,005	26,284	26,182	29,485	30,953	25,034	24,825	25,215
卸荷	14,205	14,375	13,996	12,914	15,818	13,494	14,430	14,724	11,010	11,557	12,800

(5) パナマ運河

パナマ運河は、全長約80キロメートルのこう門式運河であり、それぞれ3段階のこう門により海面とガッソ湖（海面上25m）の間を上下している（図3-5参照）。

最大通行可能船型は、船幅105フィート、船長965フィート、喫水39.5フィート、いわゆるパナマックス型である。

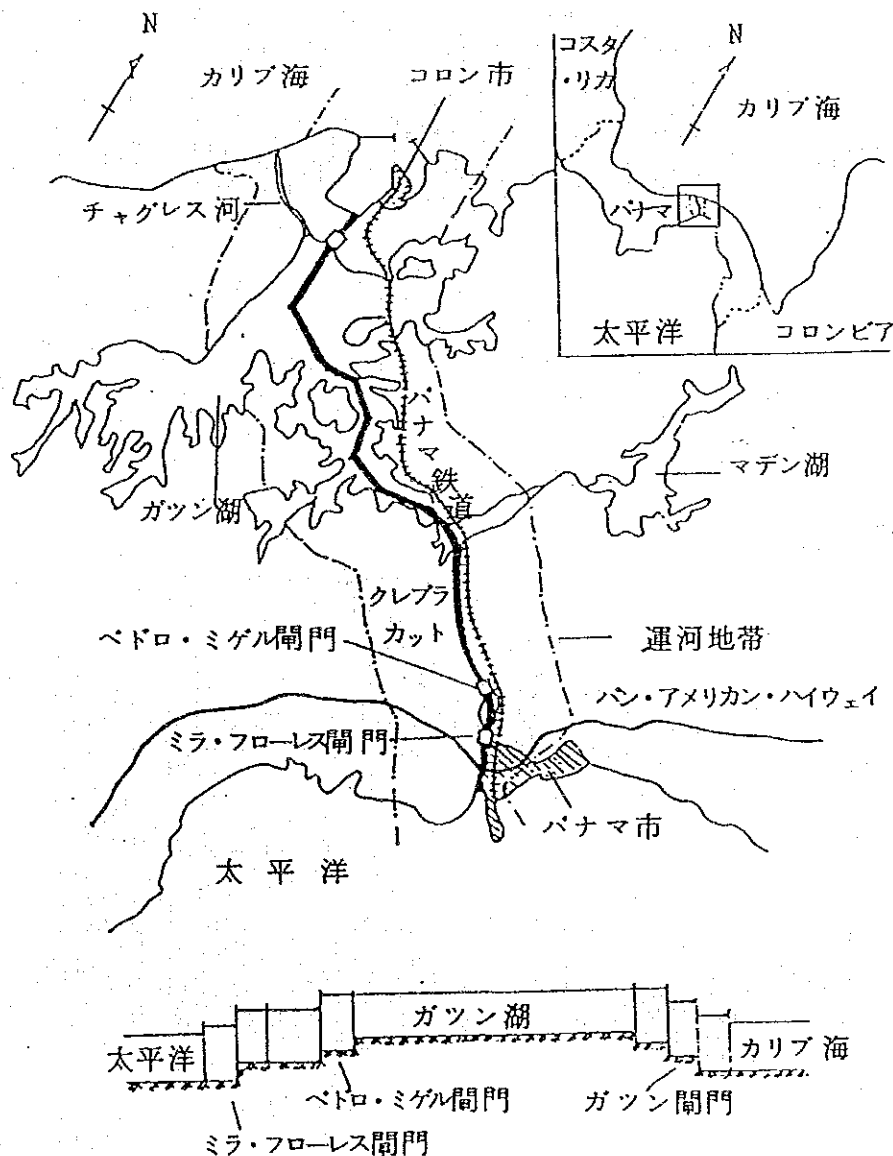


図 3-5 パナマ運河地図

運河通行船舶隻数、及び運河通行貨物量は、(図3-6)、(図3-7)に示すとおり、ほぼ双方とも頭打ちとなっている。

パナマ運河委員会の通行料収入は約356百万ドル(1990年)であり、このうち約58百万ドルがパナマ政府の歳入(政府歳入の約5%)となっている。

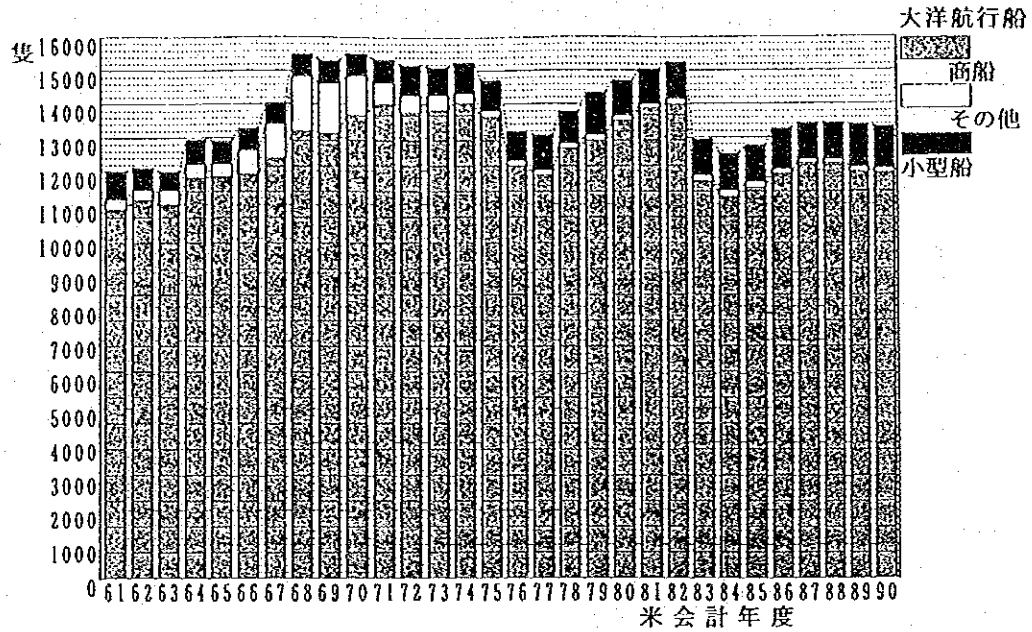


図3-6 運河通航船舶隻数の推移(1961～90米会計年度)

- (注1) 大洋航行船は、300純トン以上あるいは500排水トン以上の船舶
 (注2) その他は、米国政府船と無料通航船(コロンビア、パナマ政府船等)
 (注3) 米会計年度は、10月1日から9月30日まで
 (出所) PCC(パナマ運河委員会)

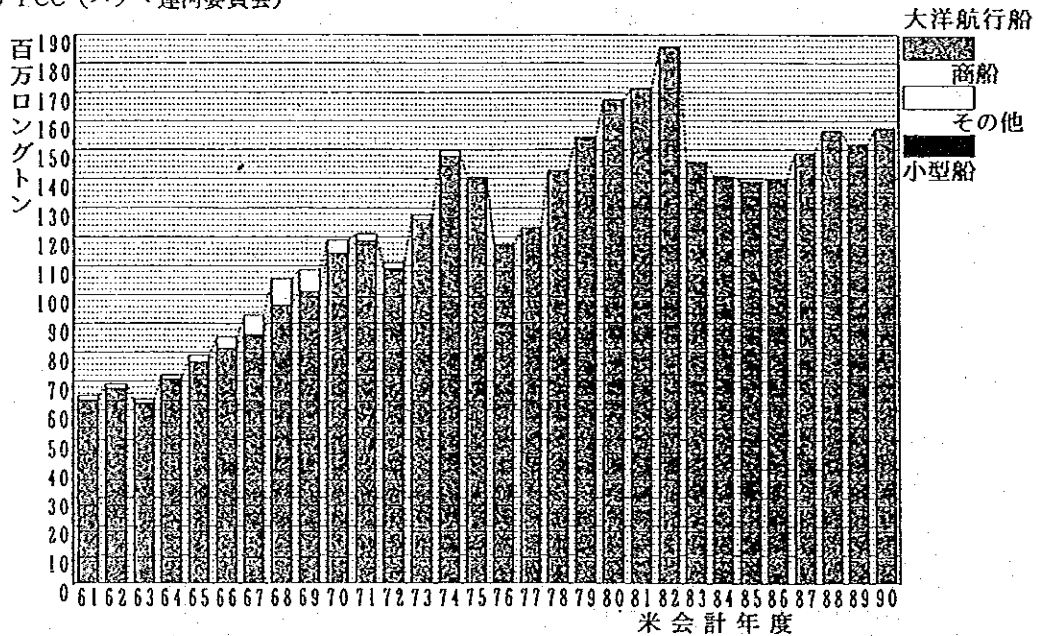


図3-7 運河通航貨物量の推移(1961～90米会計年度)

(注) 及び(出所)は表3-7と同じ

(6) 石油パイプライン

アメリカ東海岸向けアラスカ原油の運河通行需要を吸収するため、チリキ・グランデとプエルトアルムエージェス間を結ぶ石油パイプラインが、パナマ政府と米国民間企業2社との合弁企業により建設され、1983年より操業を開始している。

同パイプラインの輸送量は、1日当たり32万バレル（1989年）、パナマ政府が受領する収入は、約10百万ドル（1990年）となっている。

3-4 運輸政策

パナマ国は、エンダラ新政権の下、1991年～1993年の3年間にパナマ国の経済再建の基礎づくりを行なうことを目的とし、「開発及び経済近代化のための国家戦略」を策定した。この戦略の実施は、対外債務のリスケジュールリングの条件ともなっているため、パナマ国としても、同戦略に基づく各種施策の実施を最重要課題としている。

このため、同戦略策定前に公共事業省の実施した「国家総合交通計画に関する研究」やコンサルタントの提案した「センターポート構想」等については、棚上げ状態になっており、今のところ、国家として決定した総合交通計画等は存在しない。

したがって、現時点でのパナマ国の運輸政策は、同戦略の一部に記述されている運輸政策に関する部分（主に体制づくりに関する施策）のみと考えてよい。

同戦略に記述されている主要な運輸政策に関する施策は、次のとおりである。

① 公共事業体の再編成、民営化

港湾庁傘下のパナマ鉄道の分離

港湾運営の民営化

国営エアー・パナマ・インターナショナルの民間への売却

② テレフェルス島の開発

4. 港湾事情

4-1 概要

パナマ国には、図4-1に示すとおり19の港湾（大西洋側9港、太平洋側10港）が位置している。

このうち、港湾庁が管理する港湾は13港、他の6港は石油会社等の所有する専用港や地方の小規模港である。港湾庁の港湾分類によれば、主要港湾はバフィア・ラス・ミナス港、ココ・ソロ・ノルテ港、クリストバル港、バルボア港、バカモンテ港の5港、2次港湾が11港、石油ターミナルが3港となっている。（表4-1参照）

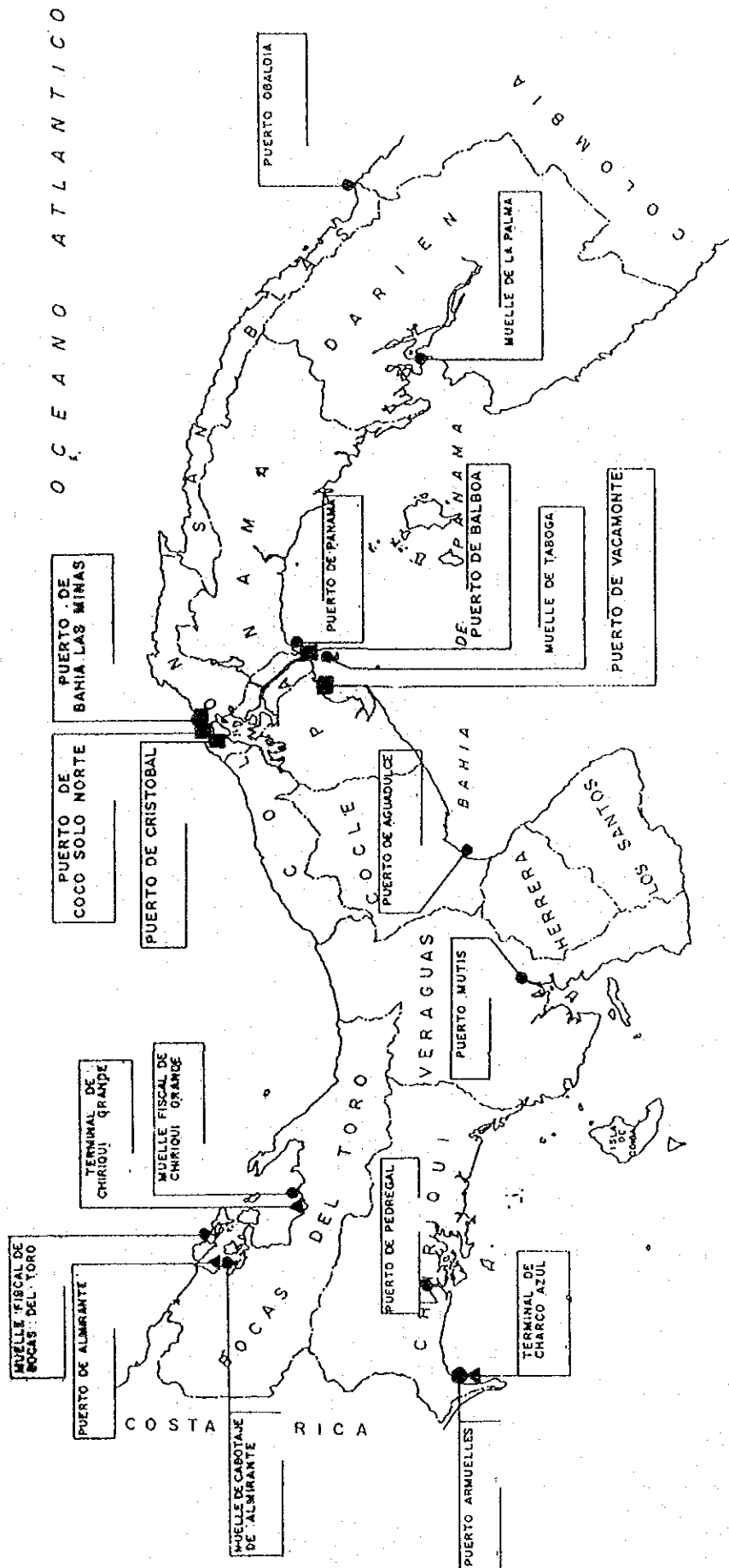
港湾取扱貨物量は、パナマ国全体で約271万トン（1990年）となっており、1988年の米軍侵攻時の落ち込みから回復し、過去最高となっている。各港別に見ると最も取扱量の多い港湾はクリストバル港（約67万トン）であり、次いでバナナの輸出港であるアルミランテ埠頭、アルミュージェス港、商港であるバルボア港の順になっている。（表4-2参照）

改正された同庁の組織を見ると、最高意志決定機関として、理事会（商工大臣（委員長）、公共事業大臣、大蔵大臣、経済企画大臣、港湾庁長官、港湾庁労働者代表、港湾使用者代表により構成）が設置されているが、特に、計画、財政、融資面での権限を有する経済企画省の影響力が強い。

長官はヘリー・サラサル、長官の下に次官2名（技術、総務）、総務、財務、港湾サービス、技術、計画の5局を有しているほか、バルボア港、クリストバル港、バカモンテ港の管理事務所、小港湾管理局を所有している。また、現在のところ、1979年の新運河条約によりアメリカから返還されたパナマ鉄道も傘下に擁しているが、パナマ鉄道については分離されることが決定済である（図4-2参照）。

表4-1 各港の概要

港 名	管 理 主 体	港湾庁による港湾分類	特 徴
(大西洋側)			
オバルディア港 (PUERTO OBALDIA)	その他	2次港湾	
バフィア・ラス・ミナス港 (PUERTO DE BAHIA LAS MINAS)	港湾庁	主要港湾	石油ターミナル (石油フロント前面) 外貿港湾(CARGA SECA 地区)
ココ・ソロ・ノルテ港 (PUERTO DE COCO SOLO NORTE)	"	"	外貿港湾
クリストバル港 (PUERTO DE CRISTOBAL)	"	"	総合港湾 (商港)
チリキ・グランデ埠頭 (MUELLE FISCAL DE CHIRIQUI GRANDE)	その他	2次港湾	
チリキ・グランデ・ターミナル (TERMINAL DE CHIRIQUI GRANDE)	"	石油ターミナル	石油ターミナル
バカス・デル・トロ埠頭 (MUELLE FISCAL DE BACAS DEL TORO)	港湾庁	2次港湾	内貿港湾
アルミランテ港 (PUERTO DE ALMIRANTE)	その他	石油ターミナル	石油ターミナル
アルミランテ埠頭 (MUELLE DE CABOTAJE DE ALMIRANTE)	港湾庁	2次港湾	バナナ積出港
(太平洋側)			
ラ・パルマ埠頭 (MUELLE DE LA PALMA)	港湾庁	2次港湾	内貿港湾
パナマ港(MUELLE FISCAL) (PUERTO DE PANAMA)	"	"	外貿港湾
バルボア港 (PUERTO DE BALBOA)	"	主要港湾	総合港湾 (商港)
タボガ埠頭 (MUELLE DE TABOGA)	その他	2次港湾	
バカモンテ港 (PUERTO DE VACAMONTE)	港湾庁	主要港湾	大水深漁港、水産基地
アグアデュールス港 (PUERTO DE AGUADULCE)	"	2次港湾	砂糖の積出中心
ムティス港 (PUERTO MUTIS)	"	"	内貿港湾
ペドレガル港 (PUERTO DE PEDREGAL)	"	"	外貿港湾
アルミュエジェス港 (PUERTO DE ARMUELLES)	"	"	バナナ積出港
チャルコ・アズル・ターミナル (TERMINAL DE CHARCO AZUL)	その他	石油ターミナル	石油ターミナル



- 凡 例
- 主要港湾
 - 2次港湾
 - ▲ 石油ターミナル

図 4—1 港湾分布図

表 4 - 2 各港別港湾取扱貨物量の推移

(単位: トン)

港 名	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
大西洋側											
パイアス・ミサ 港 (CARGA SECA 地区)	182,035	158,042	165,290	136,354	137,194	198,706	197,804	248,846	226,423	254,403	290,076
ニコ・ソロ・ノルテ港		28,951	41,009	31,672	24,745	35,451	65,318	63,911	69,781	66,323	87,390
クリストバル港	433,524	431,529	341,506	343,663	416,021	482,645	626,026	704,890	477,709	616,095	672,026
パカス・デル・トロ埠頭	3,084	5,673	20,174	9,016	2,715	2,126	2,098	1,537	1,066	876	1,159
アルミランテ埠頭	424,091	427,918	490,289	540,365	491,850	538,524	542,460	577,031	519,345	543,573	547,570
ラ・パルマ埠頭	7,067	5,525	6,877	5,347	8,372	33,652	29,254	41,572	44,783	48,868	66,298
バルボア港	419,727	419,311	437,190	474,916	404,268	460,622	449,329	338,590	264,678	285,895	328,400
パカモンテ港	-	19,054	20,243	28,094	39,723	52,462	51,585	40,305	33,552	36,788	34,426
アグアデュールス港	155,301	173,902	161,133	168,198	125,950	124,357	129,590	114,370	51,071	53,877	122,078
ムティス港	-	-	-	-	-	-	-	933	324	347	1,378
ペドレガル港	39,022	70,811	52,078	53,386	52,464	40,520	38,249	27,907	15,189	16,092	27,450
アルミエジェス港	277,544	315,180	276,374	374,656	411,862	436,837	277,749	401,746	450,709	401,787	512,212
パナマ港 (QUELLE KISCAL)	52,297	40,959	41,724	28,531	30,097	24,362	37,508	28,607	23,642	26,268	18,837
不 明	52,394	30,130	31,678	16,062	13,871	20,640	9,186	-	-	-	-
合 計	2,046,084	2,126,985	2,085,565	2,210,260	2,159,132	2,450,904	2,456,156	2,590,245	2,178,272	2,351,192	2,709,300

4-2 港湾関連行政機関

すでに述べたように、パナマ国の港湾は、石油会社等の所有する専用港等の6港を除いて、パナマ港湾庁（AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL、以下APNと略す）により管理されている。

APNは、1972年に設立された独立した政府事業体であり、現在、1979年の新運河条約に基づき返還されたクリストバル港、バルボア港、コロ・ソロ、ノルテ港を含み、パナマの主な港湾13港の計画から建設、管理、運営までを行なっている。

しかしながら、APNは、既述の「開発及び経済近代化のための国家戦略」及び同「行動計画」において、政府事業体改革の対象事業体となっており、運営の効率化、民営化の推進が求められている状況にある。

同「国家戦略」及び「行動計画」においては、次に示す施策の実行が求められている。

- ① クリストバル港、バルボア港の効率性の改善
- ② 港湾の運営、サービス業、荷役機械の民営化（コンセッション方式、リース方式）
- ③ テルフェルス島における新港開発のプロモーターまたはデベロッパーの選定
- ④ 民間投資の導入策の検討（バフィア・ラス・ミナス港、ココ・ソロ・ノルテ港など）

このため、APNは、1991年5月に組織改正を行なうとともに、コンセッション方式等による港湾運営の民営化推進など、以下の目標を掲げて港湾部門の効率化を目指している。

- ① 港湾開発の計画、管理、実施体制の強化
- ② 港湾サービス分野の民営化（Concession）
- ③ 自由、迅速、安全な港湾貨物輸送の実現
- ④ 業務の生産性向上
- ⑤ 既存施設の最大限の有効活用と設備の更新、近代化による運営効率の改善

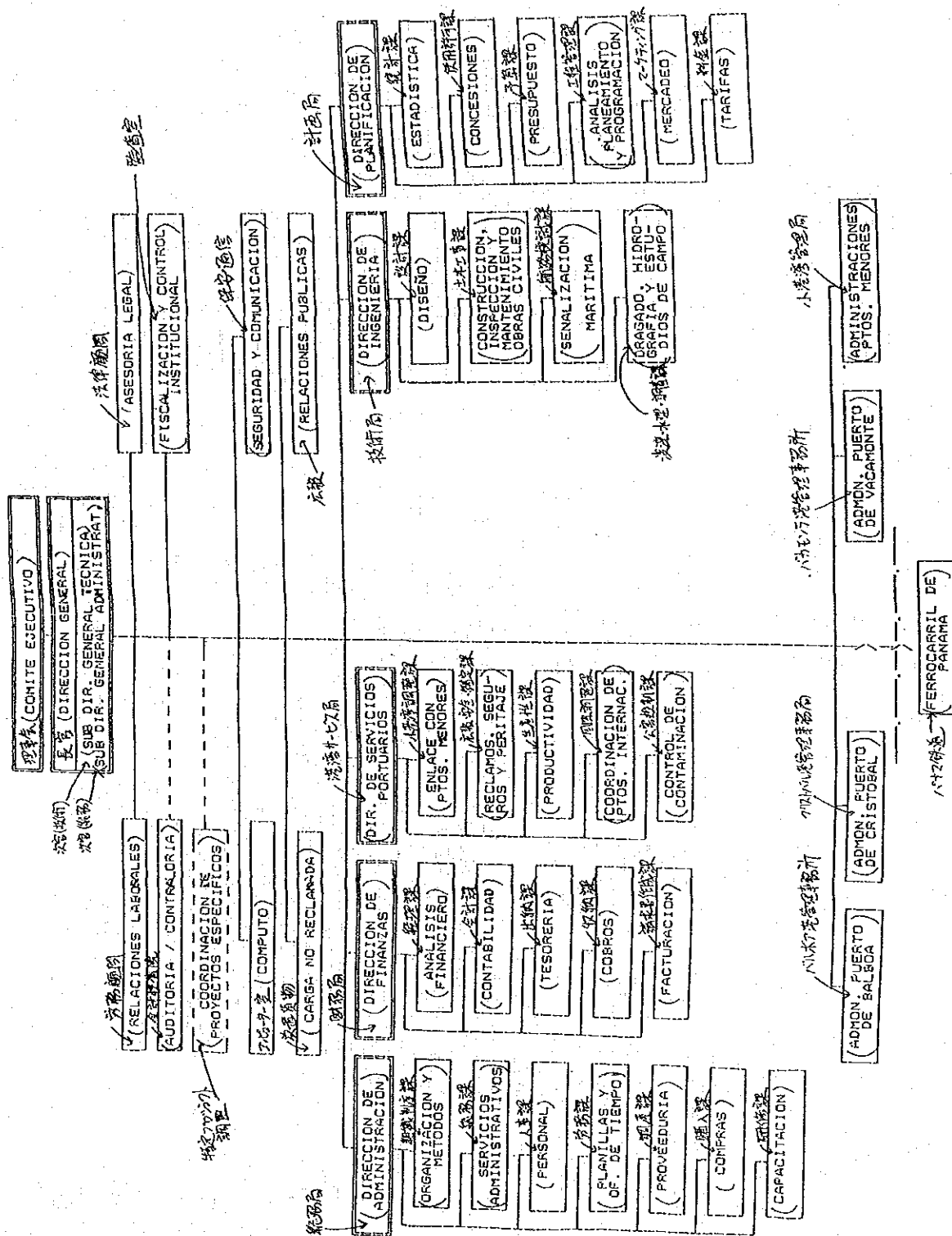


図 4-2 港湾庁 (AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL) 組織図 (1991年 5月 6日認可)

4-3 各主要港の現況

クリストバル港、バルボア港、ココ・ソロ・ノルテ港、パフィア・ラス・ミナス港については5. にて詳述するため、ここでは、その他の主要港湾の概要を記することとする。

(1) アルミランテ埠頭

大西洋側Bacas del Tolo県に位置する本港は、延長1,066メートルの岸壁を有するバナナの積出港である。

1990年には409隻（1989年153隻）が入港し、年間貨物取扱量54万7,570トンのうち、約46万トン（85%）がバナナの出荷となっている。

(2) バカモンテ港

太平洋側パナマ市に近い本港は、世銀のThe Ist Port Development Projectにより整備された漁港であり、マグロ、海老を中心に扱う2基の突堤式さん橋、やはり主にマグロ、海老の荷揚げに用いられている1基の予備さん橋、T型さん橋の計4基のさん橋があり、合計18バースの容量を有す漁業専用港である。

本港陸域には、マグロ、海老の冷凍庫、海老の加工工場、船舶の保管、修理ヤードなどがあり、船揚げのためのシンクロリフトも設置されている。

本港は、海老、肥料、飼料などの沿岸国際貿易、沿岸漁業のターミナルになっており、船舶への水の補給も行なっている（1990年146,000ガロン）。

本港の取扱貨物量は以下のとおりである。

表4-3 バカモンテ港の港湾取扱貨物量（1990年）
（単位：トン）

	合 計	入	出
計	34,426	21,198	13,228
魚介類	34,103	21,198	12,905
マグロ	29,604	16,699	12,905
エビ	3,891	3,891	0
他	608	608	0
その他	323	0	323
肥料	0	0	0
魚粉	0	0	0
他	323	0	323

(3) アグアデュールス港

太平洋側セントラル州中央部に位置する本港は、背後のセントラル州で生産される砂糖の輸送基地であり、1990年の実績では砂糖及び肥料がそれぞれ港湾取扱量の56%、25%を占めている。

本港の取扱貨物量は以下のとおりである。

表4-4 アグアデュールス港の港湾取扱貨物量 (1990年)
(単位: トン)

合計	合計	入	出
合計	122,078	62,954	59,124
ばら貨物	101,576	45,417	56,159
砂糖	54,153		54,153
肥料	27,572	27,572	
糖蜜	2,006		2,006
尿素	17,845	17,845	
一般貨物	20,502	17,537	2,695
砂糖 (袋)	14,065	14,065	
廃紙	596		596
肥料 (袋)	3,461	3,461	
その他	2,380	11	2,369

(4) アルミュージェス港

太平洋側、コスタリカ国境に近い本港は、延長137メートル、先端部最大水深約12メートルの突堤形式の岸壁を有すバナナの積出港である。

岸壁水深は、潮位により7.25メートルから9.6メートルである。

1990年の本港の取扱貨物量は、51万2,212トンであり、そのうちバナナの出荷が45万3,969トンである。

(5) パナマ港 (MUELLE FISCAL)

太平洋側、バルボア港に近い本港の1990年の取扱い貨物は以下のとおりである。

全体で約1割程度の輸出貨物があり、外資港湾と位置づけられてはいるものの内資港湾としての性格が強い。

	合計	入	出
合計	18,837	10,575	8,262
外資	1,882	20	1,862
内資	16,955	10,555	6,400

(6) チャルコ・アズル・ターミナル及びチリキ・グランデ・ターミナル

アメリカ東海岸向けのアラスカ原油をパナマ運河を経由せず運ぶため、パナマ政府と半国民企業2社との合弁企業が地峡を横断する石油パイプラインを建設し1983年より操業しているが、両港は、それぞれ太平洋側 (チャルコ・アズル・ターミナル) と大西洋側 (チリキ・グランデ・ターミナル) のターミナルとして機能している。

近年の石油パイプラインによる輸送量は、米国内のパイプライン開通等により1983年実績に比較して半減したものの、1990年における両港の取扱貨物量は、チャルコ・アズル・ターミナルで9万1,455バーレル、チリキ・グランデ・ターミナルで9万908バーレルとなっている。

また、1990年のチャルコ・アズル・ターミナルの入港船舶は、62隻中59隻が6万トン以上の大型タンカーであるのに対し、チリキ・グランデ・ターミナルは、179隻、2万～6.5万トンのタンカーが中心である。

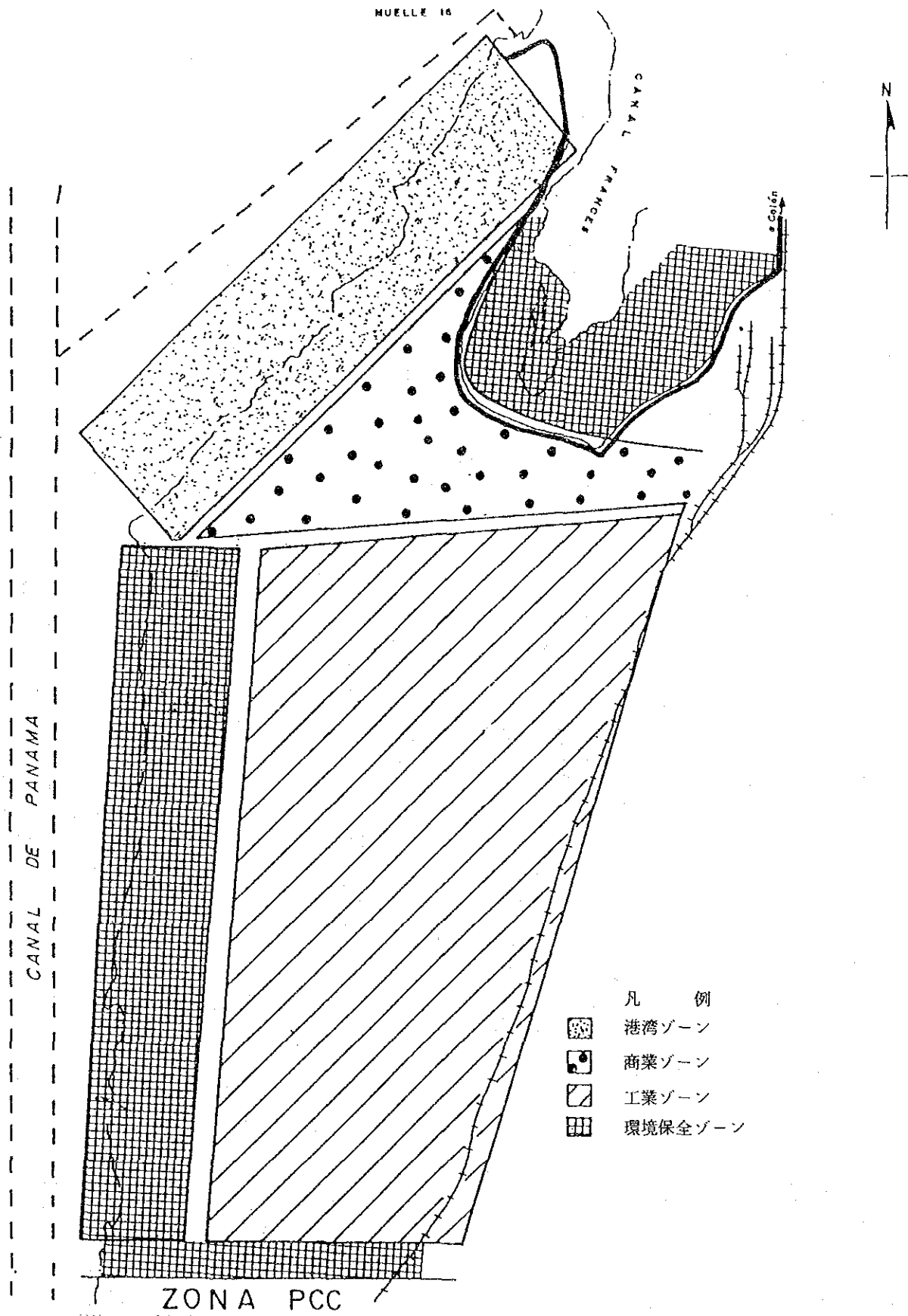


図 4-3 テレフェルス島の開発計画案 (IDB の提案)

4-4 港湾開発プロジェクト

(1) テレフェルス島新港開発計画

パナマ国における今後の港湾開発に関しては、3. で述べたとおり、「開発及び経済近代化のための国家戦略」及び同「行動計画」の港湾部分の記述のみが、国家として決定した施策と考えてよい。

同「戦略」及び「行動計画」は、すでに述べたように港湾運営の近代化に重点をおいたソフト施策が中心となっているが、唯一開発プロジェクトとしてテレフェルス島の新港開発（コンテナターミナル建設）が述べられている。

同開発計画は、「戦略」及び「行動計画」においては「1993年初頭までにテレフェルス島における新港開発のプロモーターまたはデベロッパーを選定する」と記述されているだけであるが、すでにIDBが新港開発計画案（ゾーニング案、図4-3参照）を提出しているとともに、台湾船社のエバーグリーンも、すでに開発計画案をAPNに提出しているものと思われる。（注：パナマ国は台湾との外交関係を有している）

一方、パナマ国は、パナマ運河の両端にあるクリストバル港及びバルボア港にコンテナターミナルを建設し、中南米カリブ海諸国へのフィーダー基地、パナマ運河通航待ち時間を利用したコンテナ貨物の積み換え基地として機能させようとする、いわゆる「センターポート構想」を超長期構想として有しており、テレフェルス島の新港開発も、その第1ステップとして考えている模様である。また、開発方式は、APNが土地を所有、関連インフラ整備はデベロッパー、港湾施設の建設・運営はAPNとの契約の下に民間実施という方式を基本としている。

現在、この開発のため、1999年末の新運河条約の期限に先だち、テレフェルス島を返還するようパナマ運河委員長（PCC）と交渉中とのことであるが、PCC側から、次の条件を提示されている状況にある。

- ① 総合的な開発プランを提示すること
- ② 環境に配慮した開発プランとなっていること
- ③ パナマ運河の航行に影響を与えないこと

これに加え、パナマ政府の財政事情を勘案すれば、独自に港湾の開発資金を確保することは困難で、援助資金あるいは民間の投資に頼らざるをえないことから、現時点でテレフェルス島の新港開発計画は極めて流動的である。

(2) APN 5カ年投資計画

テレフェルス島新港開発計画とは別に、APNは、1991年12月、1991年を初年度とした「5カ年投資計画案」を作成した。

同投資計画案は、まだ国家として決定されたものではないが、1991年からの5カ年間に40.35百万ドルの投資を計画している。

表4-5にその詳細を示すが、総投資額の約70%が、クリストバル港、バルボア港に集中投

資されているのが特徴で、他の港湾は現状維持を図る程度の投資となっている。なお、クリストバル港、バルボア港の投資内容を見ると、クリストバル港は既存施設のリハビリと旅客ターミナルの整備、バルボア港は既存施設のリハビリと第14埠頭のコンテナターミナルへの改良が中心となっている。

表4-5 APN 5カ年投資計画案（1991～1995年）
（単位：百万ドル）

項 目	TOTAL	1991	1992	1993	1994	1995
合 計	40.35	9.37	11.78	7.40	6.75	5.05
バルボア港	14.69	1.44	1.75	5.00	5.00	1.50
クリストバル港	10.01	2.50	2.51	2.00	1.50	1.50
バカモンテ港	0.89	0.20	0.69	-	-	-
航行援助施設	0.68	0.28	0.25	0.05	0.05	0.05
港湾の浚渫	8.65	4.00	2.65	-	-	2.00
バルボア港	3.87	3.00	0.87	-	-	-
クリストバル港	1.14	-	0.68	-	-	0.46
バカモンテ港	2.31	1.00	-	-	-	1.31
ココ・ソロ・ノルテ港	1.33	-	1.10	-	-	0.23
小港湾のリハビリテーション	1.18	0.20	0.43	0.35	0.20	-
ココ・ソロ・ノルテ港	0.28	0.10	0.08	0.10	-	-
ラ・パルマ埠頭	0.08	-	0.03	-	0.05	-
バカス・デル・トロ埠頭	0.15	-	0.10	-	0.05	-
アグアデュールス港	0.22	-	0.07	0.10	0.05	-
アルミランテ埠頭	0.05	-	-	0.05	-	-
パナマ港	0.05	-	-	-	0.05	-
ペドレガル港	0.35	0.10	0.15	0.10	-	-
ムティス港	-	-	-	-	-	-
荷役機械購入	2.45	0.75	1.70	-	-	-
荷役機械のメンテナスト・修理	1.80	-	1.80	-	-	-

（出典）APN、1991年12月4日作成

5. 当該港湾の事情

本件本格調査は、クリストバル港を対象とするものであるが、クリストバル港のマスタープラン作成に際しては、ココ・ソロ・ノルテ港、バフィア・ラス・ミナス港及びバルボア港との機能分担等を検討せざるを得ないことから、本章では当該港湾としてクリストバル港の状況について詳細に記述するとともに、関係港湾として上記3港の概要を記述する。

5-1 クリストバル港

(1) 港湾の概要

クリストバル港は、パナマ運河の大西洋側の入り口に位置し、背後にはコロン・フリーゾーンを擁し、太平洋側のバルボア港とともにパナマにおける国際貿易拠点として重要な役割を果たしている。1990年における本港の港湾取扱貨物量は、コンテナ548千トン、雑貨108千トン、バルク16千トン、合計672千トンで、全国第一位である。

(2) 自然条件

① 気象・海象条件

現地の気象観測は、PCCと気象庁が共同で、6カ所の観測点（うち1カ所は観測局）を設置して、常時観測を行っており、以下はこの観測報告に基づくものである。

現地の気候は、1月から4月の乾季と5月から12月の雨期に分かれる。

年間の降水量は3,268ミリであるが、乾季の降水量は67ミリから377ミリ程度である。

気温は、平均摂氏26.9度で、年間を通して大きな変動はない。

水温は、乾季の平均が27.4度であり、雨期の平均は28.4度であり、雨期には1度程度の変動がある。

湿度は、乾季には78.5%、雨期には85.0%と年間を通して高温多湿である。

風は、乾季には北風が卓越し平均風速6.2メートルとなっている。また雨期には卓越方向が見いだせず、平均風速も3.5と小さい。

潮位は、最大で30センチ程度と極めて小さい。

なお、波浪に関しては防波堤内外ともに観測は行なわれない模様（少なくともAPNは気象、波浪観測を実施していない。）であるが、防波堤で遮閉されている水域であるため、波高は極めて小さいものと考えられる。

〈参考資料〉

“Coal-Fired Power Plant Project Feasibility Report(March, 1987): JICA”

“浚渫工事仕様書”（1991実施予定）

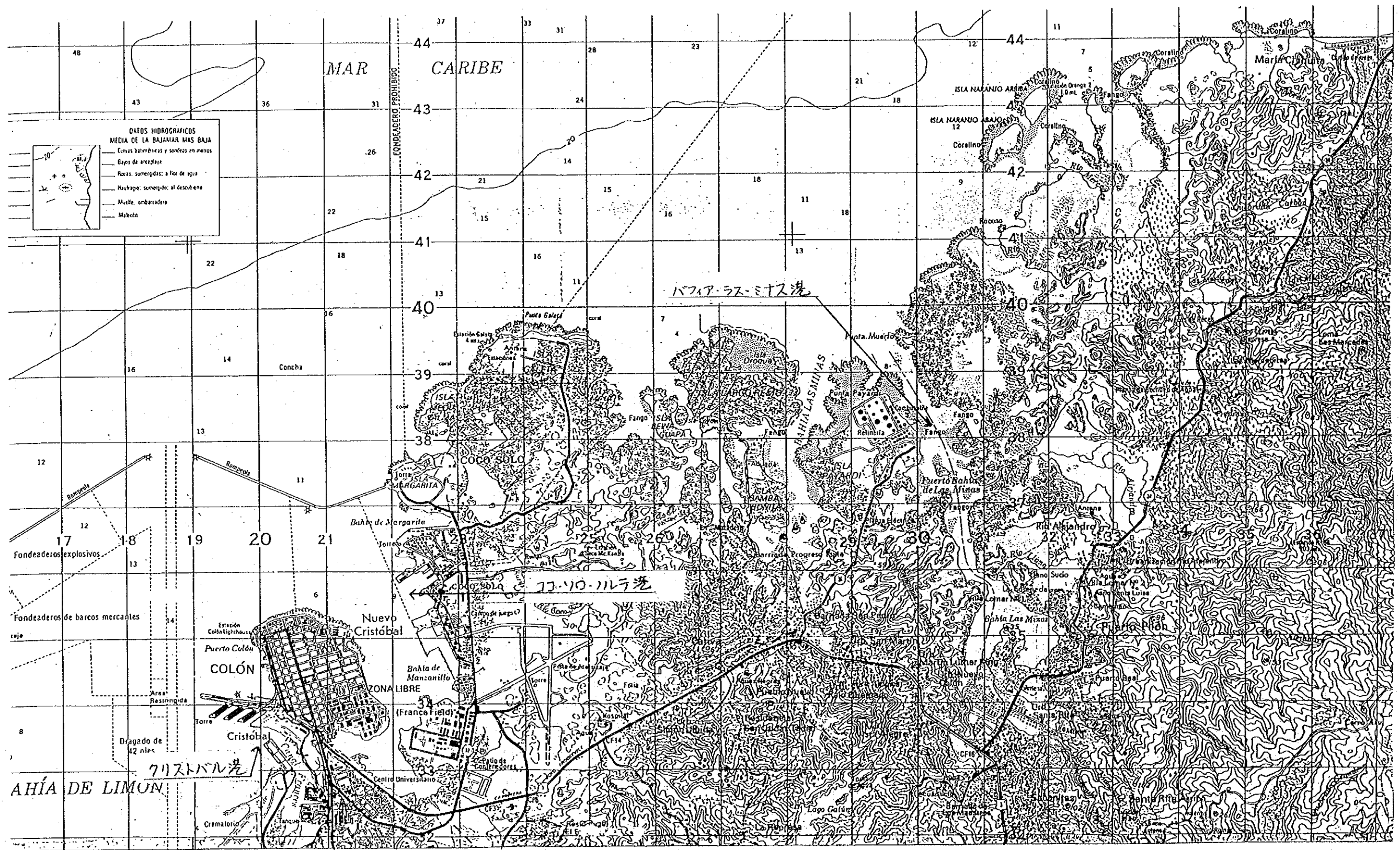


図5-1 クリスタバル港、ココ・ソロ・ノルテ港、バフィア・ラス・ミナス港の広域図

② 地形、水深

地形については、既存の地形図などで明らかなように、周辺は市街地となっている。

テルフェルス島については、マングローブの林のほか、すすきの生い茂る比較的平坦な地形である。島には、クリストバル港の pier No.16（現在、PCC が管理運営している石油などとり扱う栈橋）につながる道路、パイプラインが設置されているほか、パナマ運河の浚渫土の受け入れピット（120メートル×350メートルの長方形で周辺に土盛されているもの）があるだけである。

上述の JICA report（1987）によれば、本島については、PCC の作成した 1/1000 の地形図があるものの、その後の浚渫土の処分などに対して新たな地形図の作成は行なわれていないとされ、今回 APN から聴取した限りにおいても、新たな地形図は無いとのことである。この点、本島についてマスタープランあるいは F/S レベルであれば、既存の地形図で十分であろうが、D/D のためには、地形測量が必要となろう。

水深については、港湾内においては APN が、運河区域については PCC がそれぞれ管轄の区域について共同で年 1 回深浅測量を実施している。

今回入手した調査関連区域のデータによれば、クリストバル港は水深 12～13メートル程度、ココソロで 6～7メートル程度であり、APN によれば埋没は極めて小さいとのことであった。

なお、クリストバル及びココソロについては 1991 年に維持浚渫（一部栈橋前面の増深）を予定している。

③ 土質

土質に関しては以下のとおり。

1) クリストバル港

データとしては、世銀の“Second Port Project”の D/D で調査した Pier No. 9 の法線上の 4 点のボーリングデータのみである。

基本的には、表層の軟弱層（層厚 5 m 程度）の下に、Coral 層がありその下に支持層（堆積層；-20m 程度）が現れる 3 層より構成される。なお、Coral の強度については、N 値もなく詳細は不明。

今回の現地調査の際、Pier No.10 において陸上ボーリング調査を実施していたが、ボーリング深度が 10メートル程度であり、基盤層までのデータが取得できるとは考えにくい。

2) テルフェルス島

本島については、上述の JICA 調査（1987）の際、パナマ運河側についてボーリング調査を行なっている。その結果によれば、岩盤層が -5～40メートルと起伏が激しく、上層も軟弱層、Coral 層などが複雑に分布している。

杭構造の支持層の深さは、一部岩盤の上の Coral 層が N 値 50 以上をしめていることもあ

り、－5～30メートルの分布と考えられる。

(3) 港湾施設の現況

① 外郭施設

クリストバル港の埠頭は、リモン湾中央を通るパナマ運河の東側に建設されており、パナマ運河委員会のリモン湾湾口防波堤によって守られている。

② 水域施設

クリストバル港の前面、南側の水域は水深12～15メートルにしゅんせつされている。港湾区域内に航路、泊地の指定はない。新港建設候補地の一つであるテルフェルス島の前面は、パナマ運河委員会のF泊地（12m）に指定されている。

③ けい留施設

けい留施設は、西側から6番、7番、8番の3本の突堤式埠頭と、その奥の9番、10番の平行式埠頭、パナマ運河委員会の16番埠頭からなる。最大水深は－12メートルである。基本的な施設は1914～1919年に建設されたものである。

④ その他施設

9番埠頭に40トン移動式ガントリーコンテナクレーン2機が設置（内一台は故障）されている。背後には、3,000 TEUSの容量を有す7.5ヘクタールのコンテナヤードがある。また、コンテナ詰め換え用の上屋6,000平方メートル、プラットホーム20ユニットを備えている。6番、7番、8番埠頭には、それぞれ約1万4,000平方メートルの上屋が計3棟あり、岸壁背後まで臨港鉄道が引き込まれている。また、港には、引き船、水先案内、給油、給水等の役務提供のための施設も完備している。

(4) 港湾の利用状況

① 港湾取扱貨物量

本港の港湾貨物取扱量は、1988年に減少したものの、それ以降増加傾向を示している（図5－4参照）。1990年の港湾取扱貨物量は672千トンで、近年最大の取扱量であった1987年レベルまで回復している。

1990年の取扱貨物の貨物種別内訳は、コンテナ貨物が全体の81%、雑貨が17%、バルクが2%となっている。コンテナ貨物の取扱量は全国一で、1990年には本港だけで全国の約6割にあたる約123千TEUS、548千トンが取り扱われている。発着地別内訳は、同じくフリーゾーンが全体の50%、国内が43%、トランジット及び米軍が7%となっている。1990年の港湾取扱貨物量の内、83%は揚荷である。

② 入港船舶隻数

入港船舶隻数は、船舶の大型化等と反映し1988年以降横ばい傾向にある。1990年における本港の入港船舶隻数は、合計1,048隻で97%以下が3万トン未満の船舶である。また、船種別内訳は、コンテナ・雑貨兼用船が約4割、コンテナ船・RO/RO船が約3割で、残りがバル

ク船、漁船等となっている。

③ けい留施設状況

6番、7番、8番埠頭では、雑貨、コンテナ、自動車などが本船クレーン等により取り扱われている。9番、10番岸壁は、コンテナ専用となっている。10番岸壁はコンテナクレーンがないため、主にRO／RO船用となっている。また、16番埠頭では燃料油が取り扱われている。1990年の埠頭あたり年間利用船舶隻数は、6、7番が各々130隻、8番が110隻、9番が180隻、10番が90隻程度である。

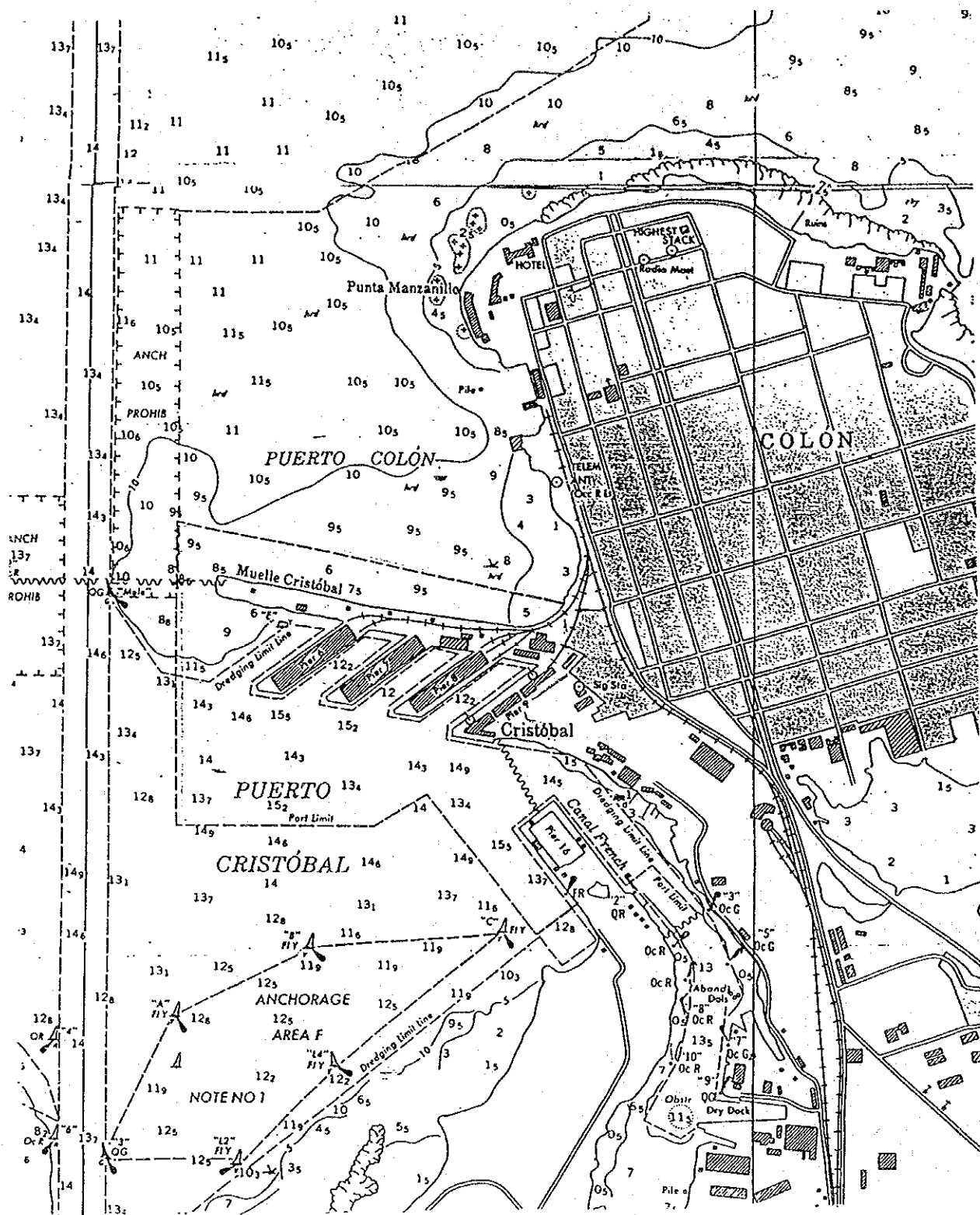


図5-2 クリスタバル港港域図