

パナマ共和国全国港湾総合整備開発計画調査 事前調査報告書

平成 15 年 3 月

序 文

日本国政府はパナマ共和国の要請に基づき、同国の全国港湾総合整備開発計画に係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致しました。

当事業団で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15年1月20日から同年2月13日までの25日間(うち、官団員1月20日～2月2日)にわたり、国土交通省港湾局国際業務室長 藤田 佳久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共和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、今回の調査を取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。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成15年3月

国際協力事業団

理事 泉 堅二郎

目 次

序 文

略語表

パナマの港湾配置図

写 真

第1章 事前調査の概要	1
1 - 1 要請の背景	1
1 - 2 調査目的	1
1 - 3 調査団の構成	1
1 - 4 調査行程	2
1 - 5 カウンターパート機関	3
1 - 6 団長所感	3
1 - 7 協議概要及び合意事項	6
第2章 パナマの概要	8
2 - 1 自然環境	8
2 - 1 - 1 国土と地形	8
2 - 1 - 2 気 象	10
2 - 2 社会環境	12
2 - 2 - 1 人 口	12
2 - 2 - 2 経済、財政	14
2 - 3 地域開発	19
2 - 3 - 1 産業政策及び産業動向	19
2 - 3 - 2 地方別産業特性	22
第3章 運輸政策・運輸セクター	26
3 - 1 概 要	26
3 - 2 セクター別整備計画	26
3 - 2 - 1 経済財務省(MEF)	27
3 - 2 - 2 公共事業省(MOP)	28
3 - 2 - 3 航空局(DAC)	30

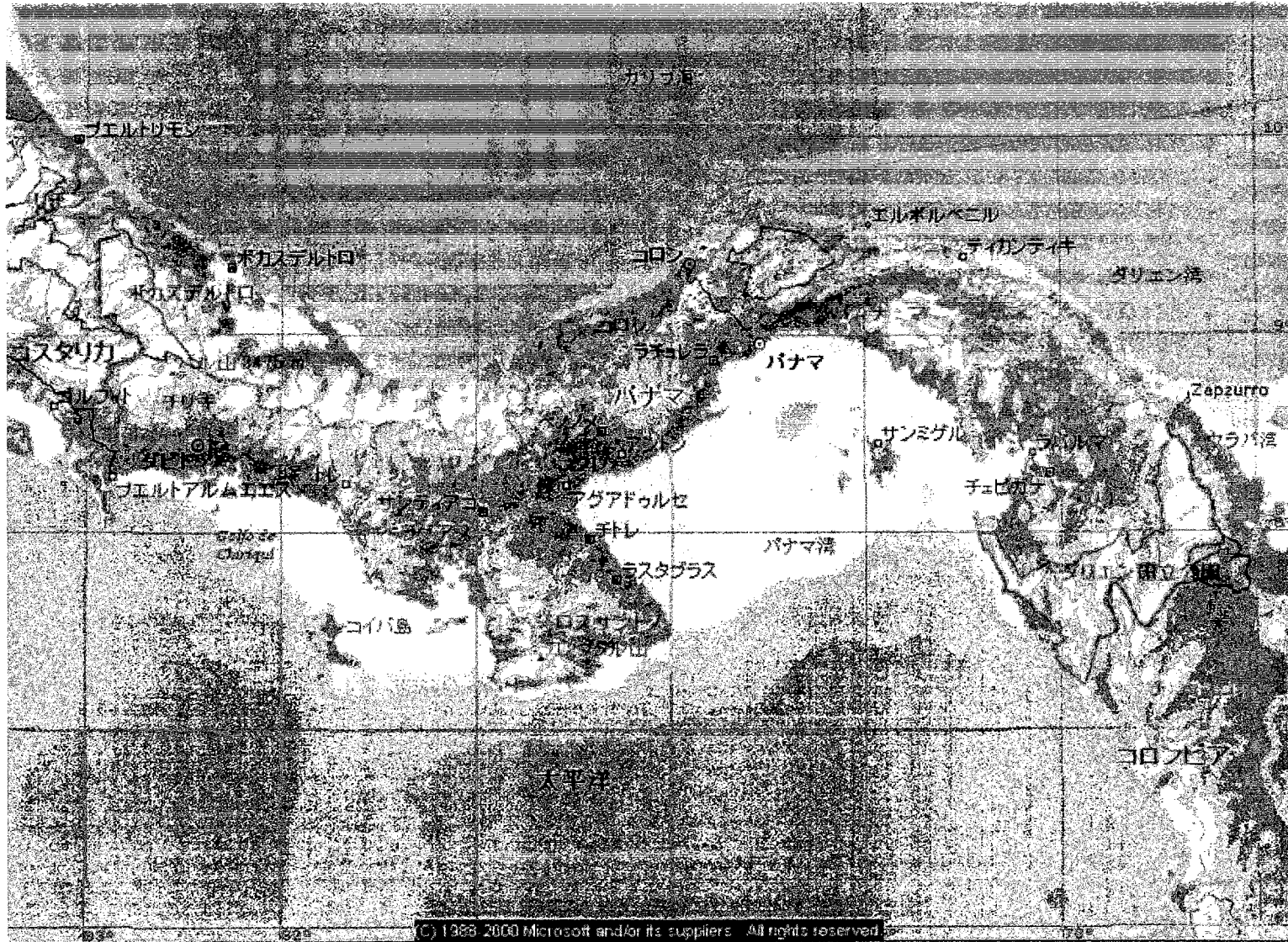
3 - 2 - 4	パナマ運河庁(ACP)	31
3 - 2 - 5	統計部門	32
第4章	パナマの港湾行政の現状と課題	33
4 - 1	組織概要	33
4 - 1 - 1	海運庁(AMP)	33
4 - 2	運営状況	35
4 - 2 - 1	パナマの港湾概要	35
4 - 2 - 2	運営の状況	36
4 - 3	制度・法律	37
4 - 3 - 1	AMP の組織制度	37
4 - 3 - 2	コンセッション関係制度	38
4 - 3 - 3	タリフ制度	38
第5章	主要港、地方港の現状と課題	39
5 - 1	パナマの港湾の配置	39
5 - 2	パナマ港湾政策	44
5 - 3	パナマ主要港湾の概要	46
5 - 4	パナマ地方港湾の概要	47
第6章	自然条件と環境	59
6 - 1	パナマの環境の現状	59
6 - 2	地方港湾の自然環境	61
6 - 3	環境予備調査	64
6 - 4	本格調査のための既存資料整備状況	79
6 - 5	ローカルコンサルタント	80
第7章	本格調査への提言	83
7 - 1	基本方針	83
7 - 2	調査の内容と項目	85
7 - 3	調査の実施体制(案)	92
付属資料		
1 .	TOR	99

2 . S / W	108
3 . M / M	114
4 . Questionnaire	132
5 . 収集資料リスト	140
6 . 面会者リスト	143
7 . 現地議事録	146
8 . 事前評価表	176

略語表

ACP		パナマ運河庁
AMP	The Panama Maritime Authority (AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA)	海運庁
AMPYME		零細中小企業庁
ANAM		環境省
ARI		両洋間地域庁
DAC		航空局
ETEST		
FDD		開発信託基金
FTAA		米州自由貿易地域
IDB		米州開発銀行
IDDAN		上下水道局
IPAT		観光省
MEF		経済財務省
MICI		商工省
MIPYMES		零細中小製造企業
MOP		公共事業省
SENACYT		

パナマの港湾配置図



パナマ全国総合港湾開発計画調査事前調査 現地写真



S / W 協議状況



S / W 協議状況



Armuelis 港



Armuelis 港



Azul 港



Pedregal 港



Chiriqui Grande 港



Almirante 港



Bocas de Toro 港



Bacamonte 港



Agua Dulce 港



Rambala 港



La Palama 港



Aguadolce 港



Balboa 港



Colon 港



海上からの視察



パナマ運河ミラフローレス閘門



S / W 署名



S / W 署名

第1章 事前調査の概要

1-1 要請の背景

港湾及び同関連産業は、運河と並ぶパナマ共和国(以下、「パナマ」と記す)の主要産業であり、パナマ政府は港湾事業の発展を基本目標として掲げている。現在、コロン、パナマ両市の主要な港湾が民営化され、かつ近代化が進められた結果、急速な成長を遂げたが、他方、地方の港湾は、維持補修の欠如から急速に衰退しており、パナマ政府の希求する「調和のとれた港湾及び地方の発展」とは程遠い現状となっている。

また、同政府は同時に農村地域における生活向上をも重要目標として掲げているが、目標達成のためにも地方港湾の発展は不可欠である。

このため、パナマ国土の一体的な発展をめざした、港湾の発展、関連産業の開発、特に地方の経済と生活の中心である中小港湾の整備について、調和のとれた総合的港湾開発計画の立案が急がれる。

以上の背景から、パナマ政府は、全国港湾総合整備開発計画調査を我が国に要請してきた。

1-2 調査目的

- (1) 実施細則(S/W)及び協議議事録(M/M)の署名・交換
- (2) 本格調査に関する調整・意見交換、事前評価
- (3) 調査サイトの現況視察(アルムエージェス港、アルミランテ港、ボカス・デル・トロ港等)、本格調査実施のための資料・情報収集

1-3 調査団の構成

No.	氏名	担当分野	所属
1	藤田 佳久	総括	国土交通省 港湾局 国際業務室長
2	渡辺 弘	管理運営	国土交通省 港湾局 国際業務係長
3	小林 志朗	地域開発	前パナマ JICA 専門家
4	森 弘継	調査企画 / 事前評価	国際協力事業団社会開発調査部 社会開発調査第一課
5	宮地 豊	港湾行政	OCDI
6	中野 敏彦	港湾計画 / 環境配慮	OCDI
7	中村 哲	環境調査 / 自然条件	地球システム科学
8	吉川 敦子	通訳	JICE

No.1 - 4 : 2/2 帰国、No.5 - 8 : 2/13 帰国

1 - 4 調査行程

日 順	月 日	曜 日	行 程	宿 泊
1	1月20日	月	成田発(17:00) メキシコシティー着(17:35) JL012	メキシコシティー
2	1月21日	火	メキシコシティー(14:00) パナマシティー(18:32) CM211	パナマシティー
3	1月22日	水	8:30 :JICA 事務所表敬 10:00 : AMP 表敬 14:00 : 大使館表敬 15:00 : 経済財政省表敬	パナマシティー
4	1月23日	木	9:30 : AMP(S / W 事前協議) 14:00 : バルボア港現地踏査	パナマシティー
5	1月24日	金	11:00 : アルムエージェス港 12:30 : チャルコアズル港 15:30 : ペドレガル港	ダビド
6	1月25日	土	8:00 : チリキ・グランデ港 11:00 : アルミランテ港 14:00 : ボカス・デル・トロ港	ボカス・デルトロ
7	1月26日	日	移動(ボカス・デル・トロ パナマシティー) 資料整理、団内打合せ等	パナマシティー
8	1月27日	月	8:30 : IDB 打合せ 10:30 : 商工省打合せ 14:00 : 運河庁打合せ(技術部) 15:30 : 運河庁打合せ(マーケット部)	パナマシティー
9	1月28日	火	9:00 : AMP 協議(S / W、M / M 協議) 12:45 : 人工島計画地視察 15:00 : 開門視察	パナマシティー
10	1月29日	水	9:00 : AMP 協議(S / W、M / M 協議) / 9:00 経済財政省打合せ 15:00 : クリストバル港(MIT・コロン旅客ターミナル)視察、ヒアリング	パナマシティー
11	1月30日	木	11:30 : S / W、M / M 署名 14:00 : JICA 事務所報告 15:00 : 大使館、JICA 事務所報告	パナマシティー
12	1月31日	金	(官団員)パナマシティー発(10:25) メキシコシティー着(13:00) CM210 (役務団員)資料収集	メキシコシティー パナマシティー
13	2月 1日	土	(官団員)メキシコシティー発(9:00) ロサンジェルス着(11:00)MX900、ロサン ジェルス発(13:35)JL065 (役務団員)資料収集	パナマシティー
14	2月 2日	日	(官団員)成田着(18:20) (役務団員)資料収集	パナマシティー
15	2月 3日	月	9:00 AMP ヒアリング、資料収集	パナマシティー
16	2月 4日	火	8:30 パカモンテ港 13:30 アクアドルセ港	パナマシティー
17	2月 5日	水	午前 国土地理院 14:00 経済財務省(ダリエン) 12:00 ラ・パルマ港	パナマシティー ラ・パルマ
18	2月 6日	木	午前 SENACYT、パナマ大学地球科学教室等 午後 経済財務省民営化 移動(ラ・パルマ パナマシティー)	パナマシティー ラ・パルマ
19	2月 7日	金	9:00 AMP 資料収集、ヒアリング 8:30 環境コンサルタント等ヒアリング	パナマシティー
20	2月 8日	土	資料収集、団内打合せ	パナマシティー
21	2月 9日	日	資料収集、団内打合せ	パナマシティー
22	2月10日	月	AMP 報告、大使館、JICA 事務所報告	パナマシティー
23	2月11日	火	パナマシティー発(10:25) ニューヨーク(15:15)CO886	ニューヨーク
24	2月12日	水	ニューヨーク発(12:15) JL005	
25	2月13日	木	成田着(16:25)	

1 - 5 カウンターパート機関

The Panama Maritime Authority

Mr. Jerry SALAZAR	Administrador
Ms. Patricia ARIAS	Secretaria General
Mr. Jaime AROSEMENA	Director de Planificación y Desarrollo del Sector Marítimo
Mr. Alfonso RODRIGUEZ	Director General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares
Ms. Raykza YOUNG	Sub-directora de Planificación y Desarrollo del Sector Marítimo
Ms. Eyra M. NG SCHOUWE	Jefa del Departamento de Planificación y Desarrollo
Ms. Jacqueline ULLOA	Jefa del Departamento de Estadísticas
Mr. Yohei OKAZAKI	Analista, Depto. de Planificación y Desarrollo
Mr. Valentín MARIN	Analista, Depto. de Planificación y Desarrollo
Ms. Karla M. de RAMIREZ	Analista, Depto. de Planificación y Desarrollo
Mr. Takashi NEGI	JICA Expert

1 - 6 団長所感

(1) 本調査の意義

- 1) 本調査の主眼は、地域格差是正に資する地方港湾の整備計画の策定である。
- 2) チリキ県及びボカス・デル・トロ県の地方港湾を視察した地方港湾の現状は、特定の民間企業のため専用施設やコンセッション料金を低く設定し、民間に運営を委託している施設が中心であり、地域経済発展の核となるべき公共施設は、被災後復旧されない、老朽化により使用できないなど本来の機能を果たしているとはいえない状況にある。その原因としては、整備財源が限られていることのほかに、地域活性化の核としての港湾の役割に対する理解と客観的な調査に基づく整備計画が策定されていないことがあげられる。
- 3) 本調査において地方港湾整備の意義を明らかにし、客観性に基づく整備計画を作成することは、意義深いものがあると考ええる。
- 4) また、パナマ政府は現在、海事戦略の策定作業を行いつつあり、本調査の成果が同戦略に活かされることが期待されるなど本調査は時機を得たものである。

(2) パナマ側の対応

- 1) パナマ側もパナマの経済発展に果たす港湾の役割の重要性を認識しており、本調査の実施については、海運庁(AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA : AMP)はもとより関係機関とも非常に協力的であった。また、地方においても港湾整備に対する要請はかなり強いものが感じられた。

(3) 本調査の重点

- 1) 本調査の主眼は、前述のとおり地域格差是正に資する地方港湾の整備計画の策定である。その前段として、パナマの港湾開発戦略を作成し、パナマにおける港湾開発の望ましい姿を提示する必要があるが、限られた期間と予算の範囲で調査を実施する必要があるため、同戦略の策定作業において、詳細にまで深入りすることなく骨太の開発の方向性を提示することが適当と思われる。
- 2) また、将来の需要予測及び主要港湾の開発規模以外は基本的には定量的な分析は行わないものとするのが適当である。
- 3) 主要港湾及び下記のマスタープラン作成対象港湾でない主要地方港湾については、開発戦略のなかで、各港の開発の方向性について提言をすることが望ましいと考える。

(4) 需要予測

- 1) 開発戦略において行われる国全体の需要予測については、パナマ運河拡張事業の実施の有無が影響を与えると考えられる。パナマ運河庁(ACP)へのヒアリングによれば、運河拡張計画を実施するかどうかの決断の時期は2004年以降になるとのことである。したがって本調査において需要予測を行う際にはまだその決定がされていないことが予想されるため、需要予測にあっては、パナマ運河が拡張された場合とされない場合の2つのシナリオについて検討を行う必要がある。
- 2) ただし、本調査においては運河通航量の予測を行うものではなく、港湾貨物量及び旅客の需要予測を行うものであるため、運河拡張事業実施の有無による影響はトランシップコンテナ貨物等ある程度限定されたものになると考えられる。また、限られた時間内に作業を実施する必要があることから、検討項目の重点化を図ったうえで効率よく作業を実施することが肝要である。

(5) マスタープラン対象地方港湾

- 1) マスタープランを作成し、更に緊急プロジェクトについてF/Sを実施する地方港湾は、地域開発の核となる港湾である。本調査において、開発ポテンシャルの高さ、自然条件、開発効果の高さ、パナマ側の要望の強さ等から、チリキ県、ボカス・デル・トロ県、ダリエン県、アスエロ半島から1港程度選定し、最大4港においてマスタープラン及び緊急プロジェクトのF/Sを実施するものとする。
- 2) また、地方の振興については国の責任で実施すべき事項であるので、国が直接整備に関与できる国営港湾を対象とすべきである。ただし、現状ではコンセッション港であっても、将来的には国が整備に関与すると考えられる地方港湾を対象とすることはあり得ることである。

(6) 地方港湾に関する計画・整備制度の検討

- 1) いくつかの地方港湾を視察した結果によれば、コンセッションにより施設ごとに民間企業に施設運営を、場合により施設整備を含めて、任せているのが実情である。その結果、虫食いの開発が行われており、また施設の管理運営に対する制度もなく場当たりの対応が行われている。
- 2) また、老朽化又はメンテナンス不足により利用が不可能となっている施設や、整備の必要性があっても資金の手当てがなく整備の見込みが立たない施設が見られた。
- 3) 地方港湾の健全な発展を確保するためには、時間的空間的な広がりをもつマスタープランの作成が不可欠であり、本調査を通じてマスタープラン策定の重要性をパナマ側に十分認識させる必要がある。
- 4) さらに、地方港湾の整備は、地域経済の活性化のためには需要追従型ではなく、施設整備先行型であることが求められる場合がある。このような地方港湾整備の財源の確保のあり方について検討する必要がある。

(7) 最終報告書の提出時期

- 1) 2004年5月に大統領選挙が予定されており、9月から新大統領の下、新政権が発足する。これに関しパナマ側から、本調査結果を有効に活用していくためには、新政権が発足する前にパナマ政府の関係機関に調査内容を周知しておく必要があることから、ドラフトファイナルレポート(DF/R)の早期提出と最終報告書の提出を2004年8月末までをお願いしたいとの依頼があった。
- 2) 調査団としては、現政権内の周知のみならず新政権内の周知が必要である旨指摘したうえで、依頼内容をJICAに伝達する旨M/Mに記載した。パナマ側の事情も理解されるところであり、2004年8月末までに最終報告書が提出できるよう早期の調査実施をお願いしたい。

(8) 謝 辞

- 1) 本事前調査団のパナマ側との協議及び調査の実施に関しては、在パナマ日本大使館及びパナマJICA事務所の全面的なご支援を頂いた。またAMPに派遣されている根木専門家にもAMPをはじめとする関係機関との調整など様々な面でご協力を頂いた。本調査団が所期の目標を達成できたのもひとえに関係各位のご支援のおかげである。ここで改めて感謝申し上げます。

1 - 7 協議概要及び合意事項

(1) 合意事項(M / M)

1) 調査名

調査名を "THE STUDY ON THE COMPREHENSIVE PORTS DEVELOPMENT PLAN" に変更することとした。

2) マスタープランを策定する地方港湾

作業量等を考慮し、マスタープランを策定する地方港湾の数を限定することを合意した。また、マスタープランを策定する地方港湾の抽出は、調査のなかで行うことで合意した。

3) 調査の開始時期

2004年9月に政権が交代する予定となっている。そのため、本調査の最終報告書については、新政権が発足する前に提出するよう強く要請された。調査行程(案)を踏まえ、2003年5月から調査を開始する旨要請があった。

4) 報告書

最終報告書は公開することを確認した。AMPからDF/R本編のスペイン語版作成、及び各報告書について、スペイン語で簡単な説明資料を作成する旨要請があった。

5) ステアリング・コミッティ

本調査を実施するにあたり、パナマ側関係者を含めたステアリング・コミッティを調査開始時まで、設置することとし、すべての報告書をステアリング・コミッティで報告することとした。ステアリング・コミッティの委員については、調査開始時までJICAに伝えることで合意した。また、ステアリング・コミッティは、AMP長官を議長として運営することにした。

6) セミナー

関係者を集め、セミナーを開催することで合意した。

7) カウンターパート

需要予測、港湾計画、設計、経済・財務分析の分野で技術移転を行うカウンターパートを調査時まで用意することとした。

8) 技術移転

カウンターパート研修についての要望があった。

9) 資機材贈与

自然条件を調査するために、本格調査団が持ち込む資機材について、調査終了後カウンターパートに譲渡してほしい旨要請があった。JICA側から、資機材譲渡に関する基本的な考え方を説明した。

10) 調査結果の活用

AMP が責任をもって、調査報告書を関係者に周知することとし、調査結果を現在 AMP で策定している「国家海事戦略」に活用したいとの要望があった。また、F / S 等の調査成果の実施向け AMP 側で努力することとした。

11) 安全面の配慮

調査の実施について、JICA の安全に対する考え方に基づくことを確認した。

12) 便宜供与

AMP 庁舎内に十分な広さの作業スペースを提供することとし、秘書、空調設備、机、いす、会議テーブル、電話などについても AMP 側で用意することとした。ただし、車両やボートについては AMP 側での提供は困難との回答があった。

(M / M に記載していないが議論した事項)

- ・ ステアリング・コミッティのメンバーは、国家海事戦略に関する委員会と同じメンバーを考えているとの見解を AMP 側は示した。海事協会(Maritime chamber)、民間企業を委員に含めるか否かについて、意見交換をした。
- ・ マスタープランを策定する地方港湾については、エリア (ボカス・デル・トロ県、チリキ県)の抽出を優先順位が高いとの見解が AMP 側からあった。その後の優先順位としては、エリア (ダリエン県 ラ・パルマ持続可能のプログラム)、エリア (首都圏地域)、エリア (アスエロ半島周辺地域)



図 1 - 1

第2章 パナマの概要

2-1 自然環境

2-1-1 国土と地形

パナマは中央アメリカ最南端の国であると同時に、南北アメリカの境界に位置する国である。国土は東西に細長いS字の形状であり、東はコロンビア、西はコスタリカと国境を接する。国土の面積は約7万8,000km²であり、これは我が国の北海道の面積とほぼ等しい。地峡部分は幅50km 足らずであり、ここを延長約80kmのパナマ運河が通り、太平洋とカリブ海を結んでいる。

国土の中央には背稜山脈が東西に走っている。この山脈はパナマ地峡をはさんで東西に区分されている。国土の最高峰はチリキ地方に位置する標高3,475mの Volcán Baru であり、これはパナマで唯一の活火山である。この火山周辺には温泉も産出し、リゾート地域として、また地熱発電地域として利用されている。パナマにはそれ以外に3,000mを超える山が3峰、2,000mを超える山が4峰数えられる(表2-1参照)。

表2-1 パナマの主な山

名称	地域名	標高
Volcán Baru	Chiriquí	3,475m
Cerro Fábrega	Bocas del Toro	3,335m
Cerro Itamut	Bocas del Toro	3,279m
Cerro Echandi	Bocas del Toro	3,162m
Cerro Picacho	Chiriquí	2,986m
名称不詳	Chiriquí	2,520m
Cerro Pando	Chiriquí - Punta Arenas	2,468m
Cerro Santiago	Chiriquí - Bocas	2,121m

出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

パナマには約1,518の島があるといわれており、その主なものはSan Blas群島とBocas del Toro群島である。このうちBocas del Toro群島はカリブ海に位置するが、San Blas群島及びそれ以外の多くの島は太平洋側に位置する(表2-2参照)。また、パナマ運河内にもBarro Coloradoとよばれる島があり、熱帯雨林がよく保存され観察できる島として有名である。

表 2 - 2 パナマの主な島

名 称	地域名	面積(km ²)
Coiba	Veraguas	493
Del Rey	Panamá	234
Cébaco	Veraguas	80
Colon	Bocas del Toro	61
Popa	Bocas del Toro	53
Bastimentos	Bocas del Toro	51
San Jose	Panamá	44
Cristbal	Bocas del Toro	37

出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

パナマには 480 の主要河川があるといわれている。しかし、それらの川は細長い国土と背嶺山脈の存在を背景として、延長が短いものが多い。最長河川は Darién 県を流れる Chucunaque 川であり、延長 231km である。これは我が国最大河川である信濃川の約 3 分の 2 の長さにあたる（表 2 - 3 参照）。

表 2 - 3 パナマの主な河川

名 称	地域名	延長(km)
Chucunaque	Darién	231
Tuira		230
Bayano	Panamá	206
Santa María	Ver. Her. Coc.	173
Balsas		152
Chiriquí Viejo	Chiriquí	128
San Pablo	Veraguas	126
Chagres	Panamá Colón	125

出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

パナマには 3 つの大きな人工湖が建設されている。そのうち Gatún 湖及び Alajuela 湖は運河の水位調整を目的としたものであり、Bayano 湖は発電を主目的としたものである。自然湖沼は極めて数が少なく、規模も小さなものが多い（表 2 - 4 参照）。

表 2 - 4 パナマの主な湖沼

名 称	地域名	面積(km ²)
Gatún	Colón Panamá	423.15
Bayano	Panamá	185.43
Alajuela	Colón Panamá	57.00
Laguna Damani	Bocas del Toro	1.76
Laguna la Yeguada	Veraguas	1.12
Fortuna	Chiriquí	1.03

出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

パナマの自然条件は地峡の東西で大きく異なる。地質は西部では新生代第四紀の火山噴出物が大部分を占め、一部で中新世～鮮新世の堆積岩が分布する。西部では基盤岩類は中南部のAzuero半島と西北部の一部にしか分布しない。それに対し、東部では中世代白亜紀の堆積岩である基盤岩類が北部及び東南部を中心に分布するほか、中新世～鮮新世の堆積岩が広く分布し、第四紀の火成岩類の分布範囲は狭い。山地部では全体に風化・変質が激しく、新鮮・堅硬な岩盤が露出するところは少ないが、海岸部では侵食作用等の結果により、新鮮・堅硬な岩盤が露頭している箇所も多い。また、パナマにおける地形・地質の特徴として沖積平野の発達が極めて少ないことがあげられる。沖積平野がみられるのは、David南部、Agua Dulce東南部、Changinola周辺、Chiriqui Grande周辺、Panama市東部のごく限られた地域にしかすぎず、面積も狭い。これはパナマにおいて大きな河川がないということ、海流が強く海に運ばれた堆積物が速やかに運び去られることに起因していると考えられる。

降水量も東西で大きく異なっている。西北部では大部分の箇所でも年降水量が3,000mmを超え、場所によっては5,000～7,000mmにも達するところがあるのに比べ、東部では年降水量3,000mm以下のところが多い。

また、植生も東西で異なり、西部では熱帯～亜熱帯降雨林(北側)とサバンナ、2次林(南側)が大部分を占めるのに比べ、東部では熱帯降雨林が大部分を占め、サバンナ、2次林はパナマ市東部に分布するに過ぎない。

2 - 1 - 2 気 象

パナマの気象は総じて海洋性熱帯気候に区分され、恒常的な高い気温、多雨、多湿に特徴がある。季節は乾季(12月中旬～4月)冬季(5～12月)に区分され、年降水量の大部分が雨季に集中している地域が多い。

しかし、狭い国土とはいえ、太平洋と大西洋にはさまれた地域であることと3,000mを超える中央山地をもつことから、パナマの気象は地域ごとに顕著な特徴をもっており、降水量を基に次の5つの地域に大別される(図2-1参照)。

パナマで最も年間降水量が多いのはパナマ西北部のBocas del Toro県からVeraguas県にかけての一带である。ここでは大部分の地域で4,000mm以上、一部の地域では7,000mm以上の年降水量がみられる。

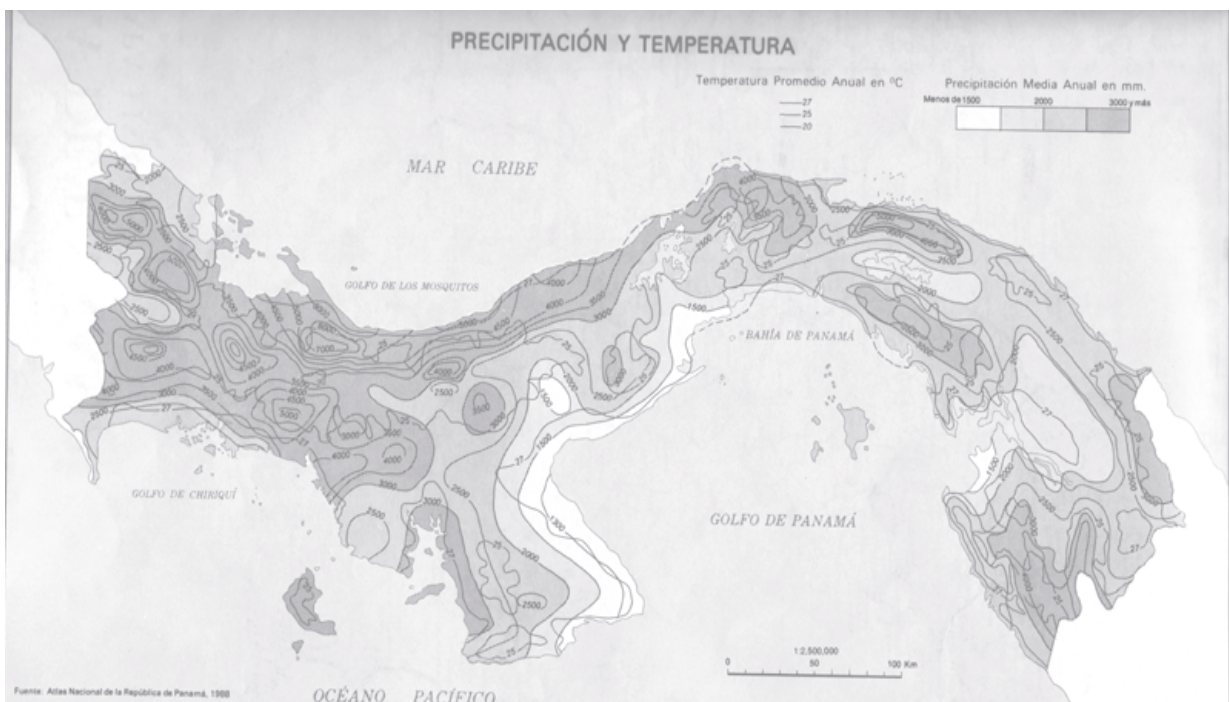
また、西南部のChiriqui県も降水量が多く、大部分の箇所でも3,000mm前後、一部山岳地域では5,000mm前後の年降水量がみられる。

パナマで最も一般的な気象は、Veraguas県南部からPanama県にかけての地域、及びDarién県とComarca県の広い地域にみられるものであり、2,000～3,000mmの年間降水量とはっきりとした乾季、雨季の区別で特徴づけられる。

パナマ湾岸西部の細長い地域、及び東部の Darién 県中央部一帯では乾燥した熱帯地域が広がっている。ここでは年降水量が 1,500mm 以下であり、パナマの他の地域とは大きく異なったよう様をみせている。

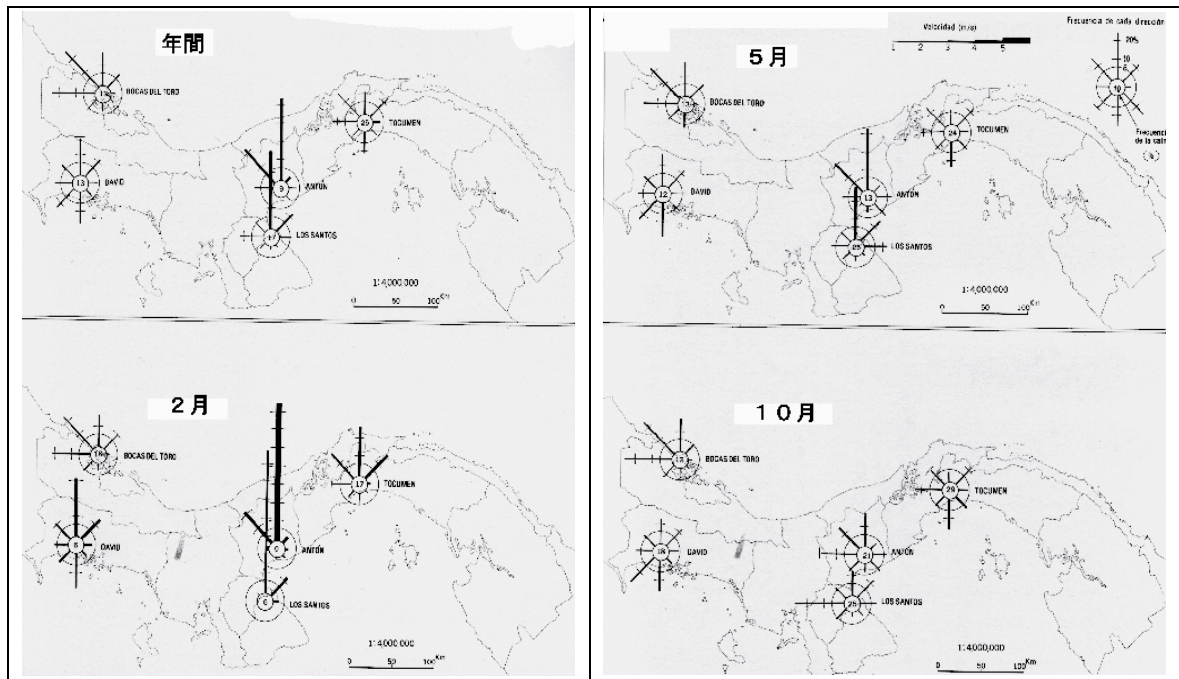
パナマは気象災害が非常に少ない国であり、そのことを反映して他国における気象庁のような、気象観測・予報を行っている官庁はない。運河沿いの地域は ACP が長期間にわたって質の高い気象観測を継続しており、そのデータが整理されている。

また、それ以外の地域については、現在、ETESA とよばれる電力会社が気象関係の責任機関として全国の気象観測を行っている。ただ、ETESA によると、気象観測地点は全国 74 か所にあるが、これらはいずれも降水量と温度をマニュアルで観測しているのみである。オンラインで自記記録されている気象観測所は全国に 3 か所あるが、これらはいずれもダムに付随した施設であり、全国の気象観測を念頭に置いたものではない。また、気象状況一般(降水量、気温、湿度、気圧、風向・風速ほか)をマニュアルで観測する観測所が全国に 5 か所ある。最近では欠測が非常に多いとのことであるが、過去のデータは整理されており、今回プロジェクトに使用できる。また、こうした観測データは気象年報のような形ではまとめられておらず、公表もされていない(ただし、JICA プロジェクト等で必要があればデータは提供するとのことである)。これら 2 機関以外では気象観測を行っている機関はない(パナマ大学では、構内に気象観測施設があるものの、現在測定は行われておらず、気象データの入手に苦慮しているとのことである)。



出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

図 2 - 1 降水量・温度分布図



出典：Atlas Nacional de la Republica de Panama

図 2 - 2 卓越風向・風速分布図

2 - 2 社会環境

2 - 2 - 1 人 口

パナマの総人口は、約 284 万人(2000 年国勢調査、会計検査院、在パナマ日本大使館資料)、人口密度は約 37 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。主要都市は首都パナマ(人口)、コロン、ダビド等である。

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、及びメスティ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先住民 7% となっている。



(2000年)

県名	人口(千人)
BOCAS DEL TORO	89
COCLE	202
COLON	204
CHIRIOUI	369
DARIÉN	40
HERRERA	102
LOS SANTOS	83
PANAMA	1,388
VERAGUAS	209
SAN BLAS	32

図2 - 3 各県の概況

表2 - 5 各県の概況(面積、人口)

県名	面積(km ²)	人口(人)	県庁名	人口(人)	圏域人口(人)
BOCAS DEL TORO	4,601	89,269	Bocas del Toro	4,020	9,916
COCLE	4,927	202,461	Penonome	15,841	72,448
COLON	4,891	204,208	Colon	42,133	174,059
CHIRIQUI	6,477	368,790	David	77,734	124,280
DARIÉN	11,866	40,284	La Palma	3,884	27,461
HERRERA	2,341	102,465	Chitre	7,756	42,467
LOS SANTOS	3,805	83,495	Las Tablas	7,980	24,298
PANAMA	11,952	1,388,357	Panama	415,964	708,438
VERAGUAS	10,677	209,076	Santiago	32,480	74,679
COMARCA DE KUNA YALA(SAN BLAS)	2,393	32,446			
COMARCA EMBERA	4,398	8,246			
COMARCA NGOBE BUGLE	6,673	110,080			
合計	75,001	2,839,177			

出典：CENSO 2000

2 - 2 - 2 経済、財政

(1) 概況

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、国内資本が十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遂げてきた。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、第3次産業はGDPの約8割、労働人口の約6割を占め、第1次産業に大きく依存する形の多いほかの中南米諸国とは際立った違いをみせている。

パナマ経済は、民政移管を達成した1990年代の平均成長率は4.1%という堅調な数字を残したが、1999年以降、米軍撤退による経済効果の喪失、原油価格の高騰などの理由により、経済成長に鈍化傾向が現れはじめ、2001年の成長率は0.3%となった。

停滞気味のパナマ経済にあって、港湾・観光セクターは比較的好調であるが、貧困の格差や都市部における失業者の増加など依然、深刻な状況にある。サービスセクターに依存する経済構造下において、雇用創出が大きな課題となっている。

パナマの名目GDPは、約101億7,000万ドル(2001年)で、運輸通信、金融、不動産などのサービス業がその約8割を占めている。特に、最近では運輸通信分野が伸びている(表2-7)。

表2-6 経済基礎指標

主要産業	第3次産業(GDPの約8割、労働人口の約6割を占める)
名目GDP	101億7,000万ドル(2001年経済財務省)
実質GDP	73億6,500万ドル(2001年経済財務省)
経済成長率	0.3%(2001年)、2.5%(2000年)〔パナマ会計検査院〕
物価上昇率	0.3%(2001年)、1.4%(2000年)〔パナマ会計検査院〕
失業率	13.7%(2001年8月時点)〔パナマ会計検査院〕
貿易額	輸出 7億5,000万ドル(2001年) 輸入 27億5,000万ドル(2001年)〔パナマ会計検査院〕
主要輸出品目	輸出 バナナ、クルマエビ、魚肉 輸入 機械、輸送機器、化学製品、電気製品
主要貿易相手国	輸出 米国、ドイツ、中米 輸入 米国、日本、メキシコ

表 2 - 7 名目 GDP の構成と推移(1998 ~ 2000 年)

(単位 : 百万ドル)

	1998 年	1999 年	2000 年(暫定)	
			725.5	構成比%
第 1 次産業	696.3	716.6	725.5	7.2
農林、漁業	659.1	669.4	682.7	6.8
鉱業	37.2	47.2	42.8	0.4
第 2 次産業	1,181.6	1,209.4	1,205.7	12.0
製造業	753.7	728.9	712.9	7.1
建設業	427.9	480.5	492.8	4.9
サービス業	7,513.1	7,805.3	8,261.1	82.5
電気、ガス、水道	320.4	349.6	399.0	4.0
商業、飲食、ホテル	975.4	1,022.6	1,013.3	10.1
運輸通信	710.5	833.9	998.2	10.0
コロンフリーゾーン	850.6	702.6	745.5	7.4
パナマ運河委員会	679.2	702.6	729.3	7.3
銀行、金融	1,126.8	1,199.9	1,284.7	12.8
不動産	1,205.8	1,307.7	1,374.9	13.7
行政	1,161.4	1,166.7	1,201.9	12.0
その他サービス	483.0	519.7	514.3	5.1
(付加) 輸入関税	307.8	304.7	276.0	2.8
(除外) 金融サービス手数料	-354.1	-399.4	-449.3	-4.5
名目 GDP	9,344.7	9,636.6	10,019.0	100.0

出典 : 経済統計経済財務省(MEF)

(2) 貿易動向

主要輸入品目は、石油、化学製品、電気製品、自動車、食品である。一方、主要輸出品目は、伝統的なバナナ、コーヒー、砂糖などの農産品のほか、最近では魚肉、エビなどの水産品が増えてきているが、金額ベースでは輸入額の 3 分の 1 以下にとどまっている(表 2 - 8、2 - 9 参照)。

貿易相手国としては、輸入では、米国、中南米、日本が主であり、輸出では、米国、中南米のほか、欧州が多い(表 2 - 10 参照)。

(3) 現政権の経済産業政策

パナマの現政権(モスコソ大統領)は、1999 年の大統領選挙において、表 2 - 11 に示す「政策綱領」(在パナマ日本大使館資料をベースに追加)を掲げた。また、モスコソ大統領就任後 2 年目の 2000 年 3 月には、上記政策綱領の見直しと、いくつかの実績が公表された。現政権下での主な産業経済関連政策の実績は、次のとおりである。

1) 農牧産品の輸入関税引き上げ(1999 年 10 月)

国内農牧セクター保護のために、一部農牧産品(乳製品、砂糖、肉類、ジャガイモ、タマネギ、米、加工用トマトなど)の輸入関税を引き上げた。

表2 - 8 主要輸出品目と輸出額(FOB)

(単位：百万ドル、構成比%)

品目	1999年		2000年		2001年	
	額	構成比	額	構成比	額	構成比
バナナ	188.1	26.5%	159.8	20.5%	122.2	15.1%
魚肉類	61.6	8.7%	81.4	10.4%	93.2	11.5%
エビ	69.0	9.7%	59.4	7.6%	70.1	8.7%
果物	17.5	2.5%	16.2	2.1%	25.8	3.2%
コーヒー	20.1	2.8%	16.0	2.1%	11.1	1.4%
砂糖	14.5	2.0%	19.9	2.6%	13.9	1.7%
牛	10.2	1.4%	16.6	2.1%	37.3	4.6%
石油製品	63.9	9.0%	52.3	6.7%	57.2	7.1%
衣料	21.9	3.1%	18.0	2.3%	15.4	1.9%
その他	243.1	34.3%	339.4	43.6%	363.4	44.9%
合計	709.8	100.0%	779.1	100.0%	809.5	100.0%

出典：Panama en Cifras 1997-2001(パナマ会計検査院)

表2 - 9 主要輸入品目と輸入額(CIF)

(単位：百万ドル、構成比%)

品目	1999年		2000年		2001年(暫定)	
	額	構成比	額	構成比	額	構成比
鉱物製品	431.3	12.4%	648.1	19.0%	621.5	21.0%
化学製品	352.5	10.1%	352.6	10.4%	333.1	11.2%
電気製品	780.5	22.4%	662.0	19.4%	566.3	19.1%
輸送機器	505.0	14.5%	354.5	10.4%	257.8	8.7%
その他	1,422.0	40.7%	1,387.7	40.8%	1,184.8	40.0%
合計	3,491.2	100.0%	3,405.0	100.0%	2,963.6	100.0%

出典：Panama en Cifras 1997-2001(パナマ会計検査院)

表2 - 10 主要輸出入相手国

	輸出(FOB)		輸入(CIF)	
	額(百万ドル)	シェア(%)	額(百万ドル)	シェア(%)
米州	558	71.6	2,694	79.1
米国	340	43.7	1,152	33.8
メキシコ	24	3.1	134	3.9
中米、カリブ	163	20.9	322	9.5
南米	20	2.6	679	19.9
CFZ*	10	1.3	407	12.0
欧州	182	23.4	320	9.4
ドイツ	13	1.7	53	1.6
スペイン	13	1.7	61	1.8
アジア	38	4.9	374	11.0
日本	12	1.5	187	5.5
その他	1	0.1	17	0.5
合計	779	100.0	3,405	100.0

出典：Panama en Cifras 1997-2001(パナマ会計検査院)

*CFZ：コロン・フリー・ゾーン

2) 開発信託基金(FFD)の運用(2000年6月)

国営企業の民営化によって得られた資金を運用している約13億ドルのFFDの運用について、運用利率を5.5%から、今後債権等の購入などにより効率的資金運用を行うこと、新たに諮問委員会を設立することにより、より公正な運用及び管理を行うこと、を骨子とする法律が成立した。この法律により期待される2004年までの利子収入(5万5,900ドル)は社会セクター強化に向けられるとされている。2002年4月には、この基金の一部である約2億ドルを社会投資プロジェクトに向けたための法律が国会で可決された。

2億ドルの主な使途としては、公共事業省(MOP)を通じた道路建設(9,000万ドル)、上下水道局(IDDAN)を通じた上水道(5,600万ドル)、下水管(1,400万ドル)、農牧開発省を通じた農地灌漑施設(4,000万ドル)などである。

3) 経済活性化のための政策(2001年1月)

停滞気味である経済活性化のため、官民による経済活性化委員会を設置し、雇用創出、投資促進、法制度の安定化、財政、インフラ整備、観光促進、輸出促進、マルチモーダル輸送の8つの分科会が討議を重ね、その報告がなされた。再度、断続的に経済活性化のための政策対話を行った結果、2001年9月より一部FFDの元本を利用すること等(国家的メガプロジェクト5件を含む)が合意に至った。この背景には、IMFなどからの対外公的債務 借入額の対GDP比率の限界を設けたこともある。

国家的メガプロジェクト5件としては、パナマ～コロン間高速道路建設、パナマ湾浄化、政府都市建設、低所得層向け住宅建設、公立校でのインターネット教育普及である。資金源としては、両洋間地域庁(ARI)の資産活用も検討される。インターネット教育普及と関連し、“e-Panama”構想が具体化される。

コロンフリートレードゾーンに隣接した国際航空貨物輸送基地を再開発する「マルチモーダル・センター構想」に関する法案は大統領、商工大臣の認可後、2002年初め議会採決を巡り汚職事件が発生しペンディング中。本構想は太平洋側のハワード旧米空軍基地の再開発構想、運河第三閘門計画とともにパナマがもつマルチモーダル輸送のための代表的な大規模プロジェクトである。

4) 二国間自由貿易協定の締結(2002年3月)

パナマは、エルサルバドルと初の二国間自由貿易協定を締結した。今後、メキシコ、ニカラグア、コスタリカ等との二国間自由貿易協定交渉が進展することが期待されている。米国との二国間自由貿易協定締結も希望している。パナマは現在米州自由貿易地域(FTAA)の暫定事務局を誘致しているが、常設事務局の誘致にも積極的な活動を展開している。

5) パナマ産業競争力の強化戦略「コンピーテ・パナマ」(2002年10月)

政府は、「競争力強化のための計画」を通じて、クラスターの育成を行う。経済関係省庁、企業、アカデミー、労働代表の参加を得て、第一段階で「競争力国家戦略」を作成し、第二段階で、競争力の阻害要因を明確にし、クラスターの形成を支援し、必要な改革を合意し、具体的な投資活動を行う。最終段階で弱体企業に資金、技術援助を行い、競争力の強化を図る。通称「コンピーテ・パナマ」として知られる。

2002年10月、経済財務省のイニシアティブで、「輸送・ロジスティック」、「観光(ボカス・デル・トロ、コロソ)」、「農牧輸出」、「IT」の4部門が競争力強化対象セクターとして選択された。

表2 - 11 モスコソ大統領の選挙時公約の政策綱領(参考)

(1) 基本方針	貧困緩和、人権擁護、社会正義の実現、環境保全を基に、人的能力の向上をめざし、制度面、経済面及び社会政策面でのアジェンダを設け、改善を図る。
(2) 制度面アジェンダ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央集権体制を改め地方分権化を図り、地方政府の権限を強化 ・ 市民の政治参加の拡大 ・ 司法行政の見直し、刑法改正、刑務所制度の改善 ・ 汚職防止のための公務員倫理向上策、入札制度の改善など ・ 外国投資促進、貿易促進の役割を商工省(VICOMEX)から外務省に移す
(3) 経済面アジェンダ	<ul style="list-style-type: none"> ・ FTAAを支持、米国との自由貿易協定をめざすとともに、EU、中米との経済関係強化 ・ WTOの枠内において、ペレス・バヤダレス政権の行った関税引き下げの見直し(農政セクターへの特別の配慮) ・ 中小企業支援による雇用増進 ・ 税制の改善、対外債務管理の厳格化 ・ 運河返還に伴う「国家海事戦略」の策定、返還地域再開発は全国的開発課題に ・ フリーゾーン利用者への協力、フランス・フィールドを国際貨物輸送空港に転換する可能性を検討。トクメン空港、水道局の民営化は慎重に行う ・ 漁業セクター支援(輸出専用のまぐろ加工工場の建設、インフラ建設融資、漁船購入融資など) ・ 観光振興を社会経済発展の優先分野とする
(4) 社会面アジェンダ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貧困対策、マージナル階層対策 ・ 農業対策、農地の配分など「継続可能な農業への転換計画」の実現 ・ 科学技術の向上、「学術国家会議」(文部省主導、科学技術庁、学研都市、技術訓練学校、大学が構成メンバー)を形成し、教育改善支援 ・ 医療の改善、社会保険基金の財政の安定化 ・ 開発信託基金の利子等による貧困対策 ・ 先住民支援 ・ 都市開発及び交通問題改善など(陸海空輸送を統合する機関の設置)
(5) その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ パナマ運河の運営、運河返還地に対する運河の安定的通航維持、返還地域への投資開発促進、運河流域の水資源保護のための植林計画の促進

2 - 3 地域開発

2 - 3 - 1 産業政策及び産業動向

(1) パナマの産業振興政策

パナマの産業政策として、商工省(MICI)が関係省庁、有識者からなる産業部門政策決定委員会(COMITÉ PARA LA DEFINICIÓN DE POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS DEL SECTOR INDUSTRIAL : COPESI)を設置し、パナマ産業政策(POLÍTICA INDUSTRIAL DE PANAMÁ)を取りまとめている。その概要は次のとおりである。

1) 製造業セクターの状況と現在・将来の課題

パナマにおける製造業のGDP実質成長率は、年2.4%(1980～1999年)であり、製造業部門における雇用人口は9万2,000人をやや上回っている。しかし、同部門での雇用創出は減ってきており、国家経済全体における役割を再定義する必要がある。

製造業部門が直面する現在・将来の課題には以下のようなものがある。

- ・国内外における社会経済の新たな現実を前に、経済開放と市場の自由化に力点を置くことで、この部門のパフォーマンスをそれに合わせ向上させること。

このやり方で知識と技術に基礎をおいた「ニューエコノミー」を生み出した。

- ・1997年、世界貿易機関(WTO)にパナマが加盟した結果生じた新たな行動のフレームワーク(1997年7月15日法律第23号)。
- ・いくつかの貿易圏を形成したあとにFTAAを形成する方向で進んでいる貿易交渉。
- ・「産業振興普遍化法」(1995年6月、法律第28号)、「零細中小企業庁(AMPYME)」の創設(2000年7月25日、法律第33号)、「競争擁護に関する法律」(1996年2月、法律第29号)など、経済政策関連法の作成。

製造業セクターの目標としては、高品質・高付加価値であり、パナマ原産地証明がついた製品に支えられた輸出で、かつ環境に悪影響を与えない生産であるべきとされている。

また、WTOとの関連で、2003年に期限が来る予定の「輸入税払戻証明(CAT)」(1974年12月30日付け、法律第108号)は、非伝統産品の輸出振興を目的とした税の還付制度であるが、製造業、農業、漁業部門で本制度を活用する企業が依然多いことから、その存続を交渉している。また、製造業の振興をねらいとした輸出加工区の税インセンティブの存続も交渉している。

2) 産業部門政策・戦略決定委員会による産業政策の策定

製造業セクターが変わってきているなか、政府はMICIを通じ、官民の様々な機関、同業者組合から成る「産業部門政策・戦略決定委員会」を2001年9月7日法律第81号に基づき設立した。この委員会は、経済・社会活動をよりよい形で調整し、国民全体の豊かな

暮らしの模索を焦点とした具体的な目標を決定することをめざして、パナマにおける産業政策整備方針を策定した。

産業政策の策定にあたり、在パナマ日本大使館の協力の下にパナマ産業政策シンポジウム(2000年8月9～10日)や産業政策に関するワークショップセミナー(2000年11月11～12日)が開催された。これらを通じてパナマが有する競争力の相対的な優位性を考慮しつつ、市場開放をベースにした産業政策の整備、並びに産業政策の方針を作成することが必要であると認識を確立されることができた。

策定された「産業政策」の基本方針は、以下のとおりである。

- ・ 企業イノベーションと技術開発
- ・ 零細中小製造企業(MIPYMES)支援
- ・ 輸出振興
- ・ プロジェクトへの外国投資誘致
- ・ 製造業への公的支援サービス

各方針に関して、セクターの適正な発展を阻害する主な制約を特定し、それを元に目標、目的、活動、制約を克服できるようないくつかの行動などが設定された。特定された制約のいくつかを克服するために、法が未整備なものについては、産業法を導入し、その法律によって国家の監督・規制の下、様々な要素や活動を再調整し規制すべきであるとされた。人口が増加している現実のなか、適切な雇用源の創出が必要であるため、各公的機関がそれぞれの管轄域に従い、効果的な形で企業展開や競争力の促進役としての役割を果たせるようにすべきであるとされている。

調和のとれた国民の生活を維持するために、様々な法律に分散された法的概念を集約、収斂、関連づけを行うことで法的な相乗効果を達成し、生産活動や必要な社会的平等を総合的に促進できるようにすることが大変重要である。また、産業政策に描かれた方針は公的権力が保証すべきものであり、それにより法的な枠組みとして、しかるべく機能することが大切である。そのため、産業政策には官民の各機関の大きなバックアップと、予算の相応の基盤と実現可能な作業日程が必要である。さらに、競争力の要のファクターとして知識、教育、技術が担う役割が重要であることから、学界の貢献を特記している。

(2) 国際競争力の強化施策

パナマの国際競争力強化を図るため、経済財務省(MEF)は米州開発銀行(IDB)の財務、技術の支援の下、競争力強化プログラム(COMPITE PANAMÁ：コンピーテ・パナマ：競争するパナマ)を2002年に打ち出した。その概要は次のとおりである。

1) 目的

競争力を高めるための戦略やプロジェクト形成のため、以下のような参加型アクションプロセスを立ち上げる。

- ・ 将来各自の経済を促進するために、リーダー的グループに導かれた者が分かち合えるビジョンを作り上げる。
- ・ 企業や政府のリーダーたちが、成果達成ということが自らの大切な仕事と自覚するように働きかける。
- ・ 経済環境を改善し、企業が成長しラ米地域や国際レベルで今以上に競争できるような環境にする。
- ・ 人々が貢献しやすい条件をつくる。
- ・ 「やればできる」という新しい考え方を勧める。
- ・ 経済の革新と繁栄のための協力努力が生まれやすい環境を整備する。

2) 戦略的経済セクター

当初は、経済の牽引役として、アグロインダストリー、物流/運輸、テクノロジー、観光の4つのセクターを選び、これらの分野でグローバル市場にうまく入り込めるよう、その変革のための支援を行う。

これらのセクターや企業のレベルで、Compite Panamá は特定されたセクターにおけるクラスターの生産性が改善するよう財政的・非財政的な面での支援を行う。

3) 競争力のある「クラスター」整備

Compite Panamá は、「クラスター」整備のメリットという国際的にも実績や経験がある考え方を利用するものである。「クラスター」とは一連の生産チェーンにおける企業の集積であり、企業マネジメントや人的資源の蓄積、技術支援へのアクセス、参加企業の生産性全般における改善がなされるよう、一定のセクター及び地域における企業間での連携を形成するものである。それぞれの「クラスター」は、参加型の一連の協議を通じて独自の行動ビジョンや戦略、イニシアティブを築く。

4) 競争力グループ

Compite Panamá には、パナマのこの新しい動きに参加し貢献するあらゆる企業や政府、学界のリーダーを調整し、方向付けを行い推し進めていくための「競争力グループ」がある。「競争力グループ」は、企業部門や公共部門、労働組合、学界の要となるリーダーの代表から成る。

5) Compite Panamá とは

- ・ 政府と民間部門の共同のイニシアティブである。
- ・ クラスターによる迅速な戦略的開発プロセスである。

- ・生産プロジェクトのアクションと実施に焦点をあてるものである。
- ・迅速かつ持続可能な経済発展のメカニズムである。

方法としては、

- ・革新的でユニーク、かつダイナミックなプロセスにおける幅広いリーダー層の参加による。
- ・新たな収入やより多くかつよりよい雇用を生み出すようなイニシアティブや戦略、アクションを生み出すことによる。

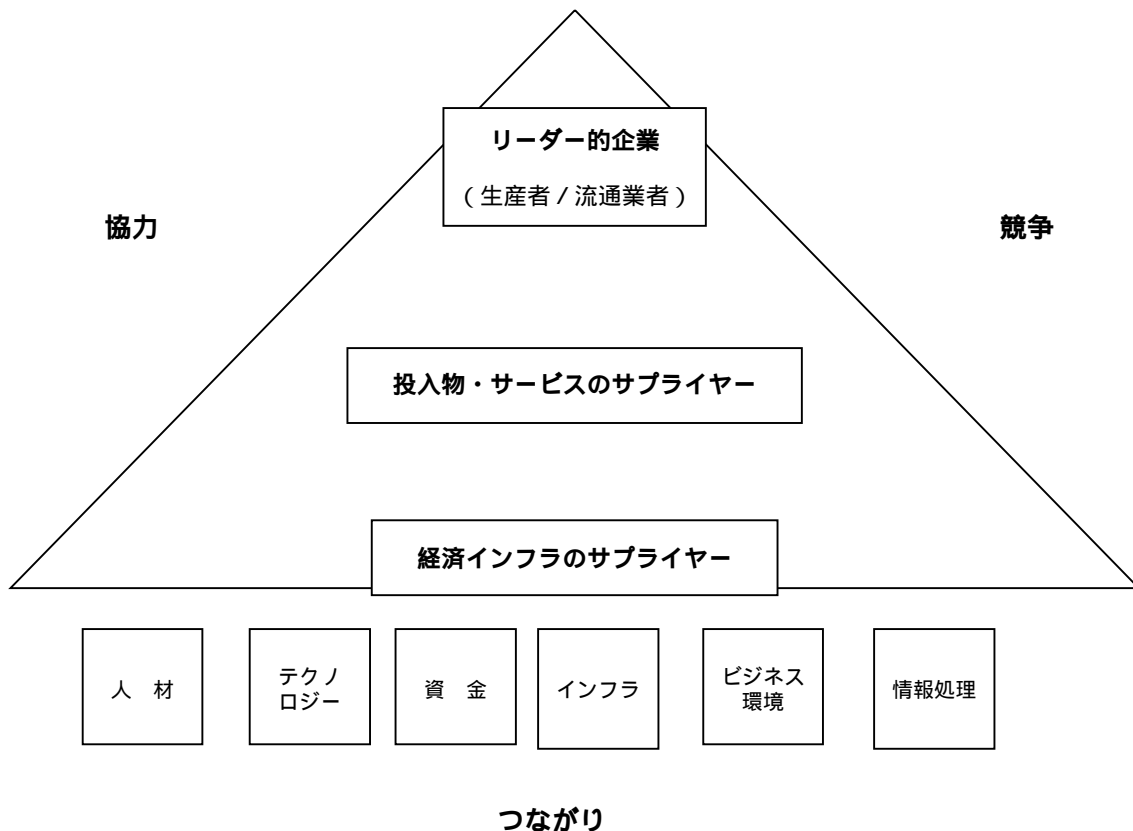


図 2 - 4 クラスターの構造モデル

2 - 3 - 2 地方別産業特性

パナマの地域概要と港湾貨物量(表 2 - 12)とパナマの農業生産(表 2 - 13(1)~(3))から、各地方の産業特性が以下のように取りまとめられる。

(1) BOCAS DEL TORO 県

ボカス・デル・トロ港を観光におけるゲート港として、カリブ海地域の観光拠点として
いる。アルミランテ港、チリキ・グランデ港(ランバラ港)が背後圏地域で生産されるバナ

ナの輸出港として同県の経済を支えている。

かつてのアラスカ石油の大西洋側の積出港として、整備されたランバラ港では、石油精製品等の貯蔵が大きな柱となっている。

(2) COCLÉ 県

パナマ第1位のサトウキビ生産量で、アグアデュルセ港を砂糖の積出港としている。

(3) COLÓN 県

パナマ第2の都市であるコロン市では、コロン自由貿易地区を中心に、パナマ製品の輸出、消費財の輸入が行われている。また、マンサニージョ国際ターミナル(MIT)等の民営ターミナルにおいて、多数のトランシップ貨物が取り扱われている。

(4) CHIRIQUÍ 県

パナマ第1位の米の生産量、第2位のサトウキビ生産量で、ペドレガル港を砂糖の積出港としている。また、かつてのアラスカ石油の太平洋側の拠点として、整備されたチャルコアズル港では、石油精製品等の貯蔵が大きな柱となっている。チリキ県西部バル地区では、法律第19号(2001年5月4日付け)により、フリーゾーンとマルチモダル・ロジスティック支援制度が確定した。アルムエジェス港の再開発とバル・フリーゾーン開発のためのF/S調査が行われたとされるが、詳細は2003年初めには不明。

(5) DARIÉN 県

ラ・パルマ港が同県における消費財等の貨物集積の中心となっている。

(6) HERRERA 県、LOS SANTOS 県、VERAGUAS 県

農業生産量としては、アスエロ半島地域の3県とCHIRIQUÍ県がほぼ同規模である。特に、麦の生産量がパナマ第1位である。ただし、同地域のムティス港、メンサベ港では、魚・エビなどの海産物の取り扱いがあるのみである。

(7) PANAMÁ 県

パナマ第1の都市であるパナマ市には、パナマ・ポート・カンパニーにより管理運営されているバルボア港において、多数のトランシップ貨物が取り扱われている。また、パナマ最大の漁港であるバカモンテ港が、水産物の集散・輸出拠点となっている。

表2 - 12 パナマの地域概要と港湾貨物量

県・区・地区	港名	2000年 貨物量(t)	コンテナ貨物量(TEU)		年間旅客数 (人)	年間船舶量 (隻)	施設概要	主要品目
			出	入				
BOCAS DEL TORO	Bocas del Toro	14,658			127,579	177	2B(60m、?)-13ft	貨物不明、フェリー
	<i>Almirante</i>	497,508	3,475	7,657	6,265	412	2B(-11m)	果物、商業製品
	<i>Chiriqui Grande</i>	795,576	5,556	2,336	3,474	310	突堤(-11m:182m)	ディゼル、果物、原油
COCLÉ	Aguadulce	88,423				89	2B(70m, 100m) -2.72 ~ -4.42m	砂糖、肥料
COLÓN	<i>Colon Port Terminal</i>	122,666	677	1,623		1,043	4B(-8.5:117m, -9.5:150m, -7:100m, -7m:420m)	コンテナ、RO-RO
	<i>Panama Ports(Cristóbal)</i>	6,762,236	58,373	76,053		2,444	コンテナ(450m), Ro-Ro(314m), 雑貨7B (2,542m), 旅客6B	穀物、石油、石油製品
	<i>Terminal de Contenedores de Colón</i>	1,015,626	146,100	33,949		383	612m(-14m)	コンテナ
	<i>Terminal Internacional de Manzanillo</i>	6,953,517	515,223	508,742		1,596	120ha:1,240mの埠頭と 200mのRo-Ro埠頭	電気・電子製品、 化学製品
	Bahía las Minas	3,778,973	10	24		219	1B(RO-RO90m)-7.0m	石油、石油精製品
CHIRIQUÍ	<i>Charco Azul</i>	528,626				40	棧橋(-24.2:333.33m)	石油類
	Armuelles	1,036				75	1B(137m, W5.5m)	衣服類、セメント
	<i>Pedregal</i>	46,821				191	雑貨1B、砂糖1B	砂糖、肥料
DARIÉN	Quimba							
	La Palma	24,036			1,309	277	1B(40m, W16m)	木材、農業機械、ヤマイモ
LOS SANTOS	Mensabé	474				795	1B(16.2m, W3.9m)	魚
PANAMÁ	Vacamonte	21,969				4,180	6B(60 ~ 108m, W5.5 ~ 12.5m)	鉱産物、小麦粉
	<i>Panama(Balboa)</i>							
	Muelle fiscal de Panama	15,587			12,085	1,888	1B(145m, W14.5m)	商業貨物、鉱産物、 木材、麦、バナナ
	Coquira	1,457			35,886	399	物揚場(斜路) 1,824m ²)	木材、魚、家畜
VERAGUAS	Mutis	129				754	岸壁16.5m	魚、エビ
合計		20,669,318	729,414	630,384	186,598	15,272		

注：斜字は民営港湾、他は国営港湾

出典：CENSO2000

表 2 - 13(1) 農業生産状況(1)(1999/2000 年)

	耕作面積(ha)					
	米	麦	豆	コーヒー豆	サトウキビ	合計
BOCAS DEL TORO	610	550	10	800	280	2,250
COCLÉ	15,920	3,490	340	16,500	661,100	697,350
COLÓN	4,020	2,110	110	14,700	1,210	22,150
CHIRIQUÍ	23,970	10,790	4,510	202,800	434,260	676,330
DARIÉN	3,650	3,960	980	400	1,830	10,820
HERRERA	5,550	6,990	410	700	387,230	400,880
LOS SANTOS	6,210	14,260	230	200	17,880	38,780
PANAMÁ	12,360	6,200	940	5,200	9,700	34,400
VERAGUAS	17,550	13,850	2,960	9,800	441,880	486,040
合計	89,840	62,200	10,490	251,100	1,955,370	2,369,000

出典 : PANAMÁ en CIFRAS 1996-2000(Noviembre de 2001)

表 2 - 13(2) 農業生産状況(2)(1999/2000 年)

	生産量(t)					
	米	麦	豆	コーヒー豆	サトウキビ	合計
BOCAS DEL TORO	12,900	6,300	100	800	280	20,380
COCLÉ	983,100	48,600	1,700	12,300	629,990	1,675,690
COLÓN	58,900	27,300	1,300	11,600	980	100,080
CHIRIQUÍ	2,160,200	211,600	51,600	172,300	454,680	3,050,380
DARIÉN	71,600	82,200	8,200	400	1,830	164,230
HERRERA	165,000	224,700	3,000	900	420,200	813,800
LOS SANTOS	260,400	862,000	1,000	300	30,960	1,154,660
PANAMÁ	614,800	96,900	8,600	4,800	7,280	732,380
VERAGUAS	618,900	209,900	13,200	8,700	425,260	1,275,960
合計	4,945,800	1,769,500	88,700	212,100	1,971,460	8,987,560

出典 : PANAMÁ en CIFRAS 1996-2000(Noviembre de 2001)

表 2 - 13(3) 農業生産状況(3)(1999/2000 年)

	畜産(頭数)		
	牛類	豚	雄鶏
BOCAS DEL TORO	35,400	7,900	54,200
COCLÉ	106,100	16,700	979,300
COLÓN	60,900	16,000	471,500
CHIRIQUÍ	297,300	51,100	937,400
DARIÉN	29,000	11,900	138,900
HERRERA	112,100	32,100	332,800
LOS SANTOS	264,000	46,500	850,300
PANAMÁ	181,700	54,600	9,261,400
VERAGUAS	255,900	40,900	1,425,500
合計	1,342,400	277,700	14,451,300

出典 : PANAMÁ en CIFRAS 1996-2000(Noviembre de 2001)

第3章 運輸政策・運輸セクター

3-1 概要

パナマは、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、米国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、早くから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ますます世界の注目を集め、英米両国の運河建設を巡る勢力争いや、フランス人レセップ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米国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米国によって進められ、ようやく1914年に開通することとなった。

パナマの運輸交通システムは、地理的特性とパナマ運河に大きく影響されており、人口分布が運河沿いのパナマ、コロン及び、西部のダビドに集中している。とりわけ運河地帯に人口の半分以上が集中しており、大半の国内輸送を自動車交通によっている。国土の骨格をなすパナマ運河のほか、国土の東西を結ぶパン・アメリカン・ハイウェイを含む1万1,654kmの主要道路網、パナマとコロンを結ぶパナマ鉄道、チリキ鉄道等の鉄道、パナマ運河出入口に位置するクリストバル港、バルボア港等の主要外貿港湾、トクメン国際空港、マルコス・ヘラルド空港等の多数の空港群で交通体系が形成されている。なお、アラスカ原油を太平洋側から大西洋側のアメリカ東海岸へ輸送する石油パイプラインが整備されているが、パイプライン輸送は現在行われていない。

しかしながら、パナマ運河周辺の港湾、道路、空港は国際的レベルで整備されているものの、パン・アメリカン・ハイウェイから離れる地方部、特に東部のダリエン、サンブラス県などにおいては、道路もなく、船、航空機が唯一の交通機関となっている地域もある。

また、交通施設があるものの、これら施設(特に鉄道、地方部の港湾)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われなかったことから、かなり老朽化し適切なりハビリティを必要とするものも多い。

3-2 セクター別整備計画

運輸セクターの関係行政機関ごとにその整備計画を説明する。

3 - 2 - 1 経済財務省(MEF)

MEF は、パナマにおける経済政策、開発計画等を総合的に担当するとともに ODA に関する窓口でもある。

パナマの国家政策としては、「Plan Nacionl de Gobiern 1999-2004」が策定されているが、経済財務省の政策としては、「Plan Actualization de Desarrollo Econoica Social y Financiero con Investion ed Capital Humano(2001)人材への投資を含む経済・社会・金融開発計画見直し(経済財務省 2001 年 10 月)」がある。ここでは、経済・社会・金融政策が示されており、MEF が各省庁等の計画を取りまとめたものである。なお、本政策は総ページ数が 49 ページで、運輸セクターについても 1 ページで総括されており、今後の方向性と主なプロジェクトを記述したものと見える。運輸分野については、15 の開発分野別政策の 1 分野として次のように記述されている。

パナマは世界レベルの物とサービスのハブセンターとして整備されてきている。貨物のマルチモーダルセンターの導入や空輸旅客ハブセンターとしてのパナマの利用、パナマ地峡を通していくつかの光ファイバーの集中などが重要な開発として現在進行中である。これらについての将来発展が大きく期待され、パナマ経済の持続可能な成長を押し進める新しいセクターとしての一翼を担っている。

また、パナマの貨物マルチモーダルセンターは、ラ米最大級の効率をもつ各港湾における海上貨物と最近開始された鉄道システム(コンテナを取り扱う主要港間での貨物輸送能力を 50 万 TEU / 年以上増強すると見込まれる)をうまく組み合わせるとともに、旅客輸送(フリー・トレード・ゾーン・セクターと観光用)も提供している。現在パナマには 2,800m 以上の滑走路 2 本がある旅客・貨物空港が一つ(トクメン空港)あり、将来の需要の増加を十分に吸収する能力をもつ。一方、北回廊と南回廊によって港湾と空港を陸路でつなぎ、パナマ～コロン間の高速道路ができることで、パナマはすばらしいハブセンターになると期待されている。現在、導入の最終段階にある税関の新しい情報システムは、オペレーションに迅速性と透明性を与え、情報と貨物の動きの強化策である。

民間企業にコンセッションされているパナマの港湾は、地峡を通してコンテナ輸送を年間 100 万 TEU 以上行うまでになり、国の経済成長にとって重要である。将来の投資(太平洋岸入り口の西側)の見通しは大きなポテンシャルがあり、現実のものとなってきている。政府は民営港湾のオペレーションが十分に進展するよう支援を継続する予定で、運河エリアにおける新たな港湾活動を促進している。

陸運は物流のマルチモーダルセンターの発展における重要な要素であり、より多くの投資が必要である。政府は北回廊の整備進め、パナマ～コロン間の高速道路の実現に向けて努力している。

空港分野では、旧アメリカ空軍基地の複数の滑走路の返還という好機にある。トクメン国際

空港のほかに、ハワードとフランス・フィールドの滑走路が加わり、特に、良好で効率的なサービスを提供するその他の運輸システム(主に鉄道とパナマ～コロン間的高速道路の整備)とこれらの施設が連結しているならば、300km以内の範囲で競合する空港を開発すべきではないといわれている。

そのため政府は、既存施設の改修、近代化、拡張への投資能力をもつ有能なオペレーターを空港の管理業務に参加させることで、トクメン国際空港のコンセッション化を進めている。政府はトクメン国際空港を旅客ハブ空港として開発することに支援を継続している。同様に、その他の国内空港は国内線の空港としての役割と臨時の国際便に対応できる役割を持たせると考えられている。

一方、最も新しい政策としては、「Compite Panama(パナマの競争力強化プログラム)」の検討が、IDBの財務・技術的支援により開始された。本プログラムは国際競争力を高めるための環境づくりを戦略的に産・学・官共同で行うもので、農業、物流/運輸、技術、観光の4分野において国際市場での競争力強化を支援するものである。現段階では本プログラムの目的や概念がパンフレットとして示されている段階で、今後、産・学・官において検討を行いつつ、具体的な施策が策定される予定である。

なお、パナマにおいてはMEFの政策と各省庁等の政策の連携が必ずしも十分でない状況がみられたが、今回の調査において、MEF内に、本政策を含むMEFの政策のチェックと各省等の政策との連携を行うための新たな組織が2002年末に立ち上がり、担当者が配置されたことが確認された。現在、そのプロジェクトチームによって関係省庁との連携を含む政策のレビューが行われている。

様々な分野のコンセッションや公共部門の民営化については、その基本政策の検討を行う民営化ユニットがMEF内にある。現在は主に、パナマ国内の空港の管理・運営の民営化について新法の策定に係る業務を行っている。

また、ダリエン県の開発については、IDBの融資を受けて「ダリエン県持続可能な開発計画」が実施されている。そのプロジェクトチームはMEFとIDB共同で経済財務省庁舎に隣接して設置され、関係官庁等と連携して、港湾・道路・空港等の交通関連施設の整備を含む計画や事業の実施を行っている。

3 - 2 - 2 公共事業省(MOP)

MOPでは、全国の道路整備(橋梁含む)を実施している。2003年(1～12月)の予算は、幹線道路関係が6,650万B(バルボア)、街路関係が1,180万B、橋梁5,020万B、雨水排水関係80万Bである。

主要幹線道路は、太平洋側に国土を縦断する東西方向に建設されたパン・アメリカン・ハイ

ウェイと太平洋側のパナマ市と大西洋側のコロ市を結ぶ横断道路であり、道路総延長は1万1,654kmで、コンクリート・アスファルト舗装が4,172km、簡易舗装が4,161km、未舗装が3,321kmとなっている。

進行中の主なプロジェクトとしては、ダリエン県の舗装化を含むパン・アメリカン・ハイウェイの改良と第2パナマ運河橋とその関連道路の建設となっている。第2パナマ運河橋はペドロミゲール閘門付近に斜張橋として現在基礎が建設中で、2004年ごろ完成予定である。

MOPでは道路整備の中・長期計画は策定しておらず、各年度の予算は、メンテナンス部門で作成された優先順位リストを参考に計画部門で建設・補修の優先順位案を策定し、大臣により決定されることとなっている。

表3 - 1 舗装種別道路延長の推移(1996 ~ 2000年)

(単位: km)

	コンクリート 舗装	アスファルト 舗装	簡易舗装	未舗装	合 計
1996年	827.4	2,825.5	4,315.1	3,317.2	11,285.2
1997年	827.4	2,863.4	4,291.9	3,318.6	11,301.3
1998年	850.0	3,065.7	4,282.4	3,202.1	11,400.2
1999年	850.0	3,228.7	4,200.0	3,312.1	11,590.8
2000年	850.0	3,321.8	4,155.3	3,316.2	11,643.3

出典: MOP、運輸統計2000年(会計検査院)

表3 - 2 県別道路延長(2000年)

(単位: km)

	コンクリート 舗装	アスファルト 舗装	簡易装	未舗装	合 計
BOCAS DEL TORO	-	152.6	118.9	9.5	281.0
COCLE	106.0	337.8	450.7	295.7	1,190.2
COLON	58.2	163.3	220.1	103.2	544.8
CHIRIQUI	167.4	948.2	765.4	244.6	2,125.6
DARIÉN	-	21.0	253.0	276.3	550.3
HERRERA	43.8	233.9	407.4	971.1	1,656.2
LOS SANTOS	27.7	467.4	586.6	264.4	1,346.1
PANAMA	334.7	561.2	683.0	382.9	1,961.8
VERAGUAS	112.2	436.4	642.2	768.5	1,959.3
COM 'KUNA YALA	-	-	28.0	-	28.0
合 計	850.0	3,321.8	4,155.3	3,316.2	11,643.3

出典: MOP、運輸統計2000年(会計検査院)

表 3 - 3 県別自動車台数(2000 年)

(単位 : 台)

	商用車	その他	合 計
BOCAS DEL TORO	461	805	1,266
COCLE	2,603	4,667	7,270
COLON	4,995	6,916	11,911
CHIRIQUI	10,374	22,039	32,413
DARIÉN	115	58	173
HERRERA	3,008	5,726	8,734
LOS SANTOS	2,650	5,903	8,553
PANAMA	46,941	189,890	236,831
VERAGUAS	3,253	5,196	8,449
合 計	74,400	241,200	315,600

出典 : MOP、運輸統計 2000 年(会計検査院)

3 - 2 - 3 航空局(DAC)

DAC は独立機関であり、空港の計画、建設、管理、運営及び航行管制を行っている。現在、MEF の民営化ユニットを中心に空港の民営化へ向けた関連法律の作成が行われている。

パナマにおいては、東部地域の太平洋側、大西洋側を中心に道路整備が進んでいない地域があり、多く空港がある。定期的な旅客、貨物の取り扱いをしている空港が 40 あるが、主な空港は国際空港であるトクメン国際空港と、主要国内空港のマルコス空港である。

トクメン国際空港の乗降客数は 193 万人(2000 年)、貨物取扱量は 7 万 4,000t(2000 年)となっている。2000 年現在、トクメン空港への乗り入れ航空会社は、旅客で国内 1 社(COPA)、海外 16 社、貨物で国内 4 社、海外 14 社である。

マルコス空港からは国内 39 空港と結んでおり、乗降客数は 27 万人(2000 年)である。

表 3 - 4 トクメン国際空港の活動状況

	1996 年	1997 年	1998 年	1999 年	2000 年
離着陸数(便)	45,917	35,789	39,193	37,304	37,254
乗客数(千人)	1,509	1,728	1,793	1,706	1,933
うち出発	549	604	644	616	652
到着	535	606	640	617	643
トランジット	425	518	509	473	638
貨物量(千 t)	68	76	80	71	74
うち積荷	44	48	47	39	43
卸荷	24	28	33	32	31

出典 : DAC、運輸統計 2000 年(会計検査院)

表 3 - 5 マルコス空港の乗降客数〔エリア別〕

	空港数	1999年 乗降客数 (千人)	2000年 乗降客数 (千人)
うち Bocas del toro 県	3	45	36
Colon 県	1	68	48
Chiriqui 県	1	68	63
Darién 県	8	15	15
Panama 県	6	40	37
Comarca Kuna Yala 県	14	75	59
その他	6	21	15
合 計	39	332	273

出典：DAC、運輸統計 2000 年(会計検査院)

3 - 2 - 4 パナマ運河庁(ACP)

パナマ運河は、長さ 80km、最小水路幅 192m で、全長約 294m、幅約 32m のパナマックス型までの船舶を対象として、26m の高低差を各 3 段階の閘門で昇降する方式で太平洋と大西洋を結ぶ運河である。2001 年の運河利用状況は、年間通航船舶隻数 1 万 3,492 隻、通航総貨物量 1 億 9,314 万 t (穀物 19.8%、コンテナ貨物 18.3%、石油・石油製品 16.1%) となっている。待ち時間を含む平均運河通航時間は、1999 年の約 33 時間から 2001 年には約 24 時間に短縮され、そのうち、実通航時間は約 8 時間である。

パナマ運河は、1914 年 8 月 15 日に開通以来、パナマ政府との運河条約(ヘイ・ビュノオ・ヴァリリヤ条約) に基づき米国が管理を行ってきたが、1997 年 9 月、米国パナマ間で運河新条約(トリホス・カーター条約) が締結され、それにより、1999 年 12 月 31 日正午にパナマ運河及び運河返還地域約 14 万 ha がパナマに返還され、パナマ運河の管理運営(船舶通航許可含む) 及び維持をパナマ政府が実施することとなった。

一方、ACP は、1997 年 6 月 11 日、法律第 19 により設置され、パナマ運河の返還以来、パナマ政府の機関としてパナマ運河の改良・維持・管理・運営を行っている。ACP の財務は独立採算方式であり、その所掌業務は、法律と理事会で決定された規則によって決められている。業務の執行は 11 人の理事からなる理事会の下で運河庁長官が執行責任者として行われている。運河庁長官の任期は 7 年となっている。

ACP の 2001 会計年の通行料収入は 5 億 7,950 万ドルで、そのうちパナマ政府に 2 億 1,520 万ドル納付しており、パナマへの財政に大きく貢献している。

パナマ運河の改良プロジェクトとしては、クレブラカット拡張、ガツン湖の水量増加、新型曳航用機関車やタグボートの増設、安全対策、環境対策などを実施している。

クレブラカット拡張工事は、パナマックス型船の相互航行と平均運河通航時間を約 24 時間に短縮するため、12.5km の狭隘部を直線部では 192m、曲線部では 222m に拡張するもので、当初

計画の2012年完了予定を大幅に短縮して2001年11月に完了した。

ガツン湖の拡張は、水量を45%増加するためのもので工期7年計画のプロジェクトとして2002年開始された。

新型曳航用機関車の増設は船舶の閘門通過効率を上げるためで、日本製の機関車が導入されている。

また、大型船舶や将来の需要増への対応として提案されている第3の閘門レーンの建設案に関しては様々な分野について約150の調査が実施されている段階である。

3 - 2 - 5 統計部門

運輸関係を含む統計については、パナマ政府内の会計検査院(Contraloria Genal de la Republica)が、統計資料としてパナマ全土及び各分野の総合的な統計資料としての「Panama en Cifras Anos 1997-2001」や、運輸分野の統計資料としての「Situacion Economica Section 333 Transporte」を発行している。

第4章 パナマの港湾行政の現状と課題

4-1 組織概要

4-1-1 海運庁(AMP)

1998年にパナマ港湾庁を母体として設立された組織(Authority)であり、総務局、財務局、人事部(Oficina Institucional de Recursos Humanos)海運開発・計画局と次の4局からなる。

海運局：商船登録、ポートステートコントロールを担当する部門

(Dirección General de Marina Mercante)

港湾・海事産業局：港湾及び関連産業を担当する部門

(Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares)

海洋沿岸資源局：水産業を担当する部門

(Departamento General de Recursos Marinos y Costeros)

船員局：船員養成、登録を担当する部門

(Departamento General de La Gente de Mar)

この下に、関係課が組織されているとともに、20の地方事務所(表4-1)と海外事務所(ニューヨーク、ロンドン、マニラ)をもつ。

これら4つの部局は、海洋沿岸資源はMICI、船員学校は教育省、船舶部・領事部は財務省と、もとは別々の省庁に属していたものである。これらを統括するのが海運開発・計画局であるが、現時点では予算、権限等はそれぞれの部局の縦割りであり、トップである長官の権限が大きなものとなっている。

組織図は、図4-1のとおりである。職員数は、地方職員も含めておよそ800人、年間予算は7,000万B(うち、約80%程度が船舶登録料などの収入の国家会計間での単なる移動)である。

地方事務所は、主な民営港、主な国営港に置かれており、港湾の管理のほか、商船、海運活動など海事産業の監督も行っている。アルムエージェス、ペドレガル、アグアドルセなどの地方の国営港にある地方事務所では、所長を含め、5、6名から10名程度の職員規模である。

Autoridad Marítima de Panamá

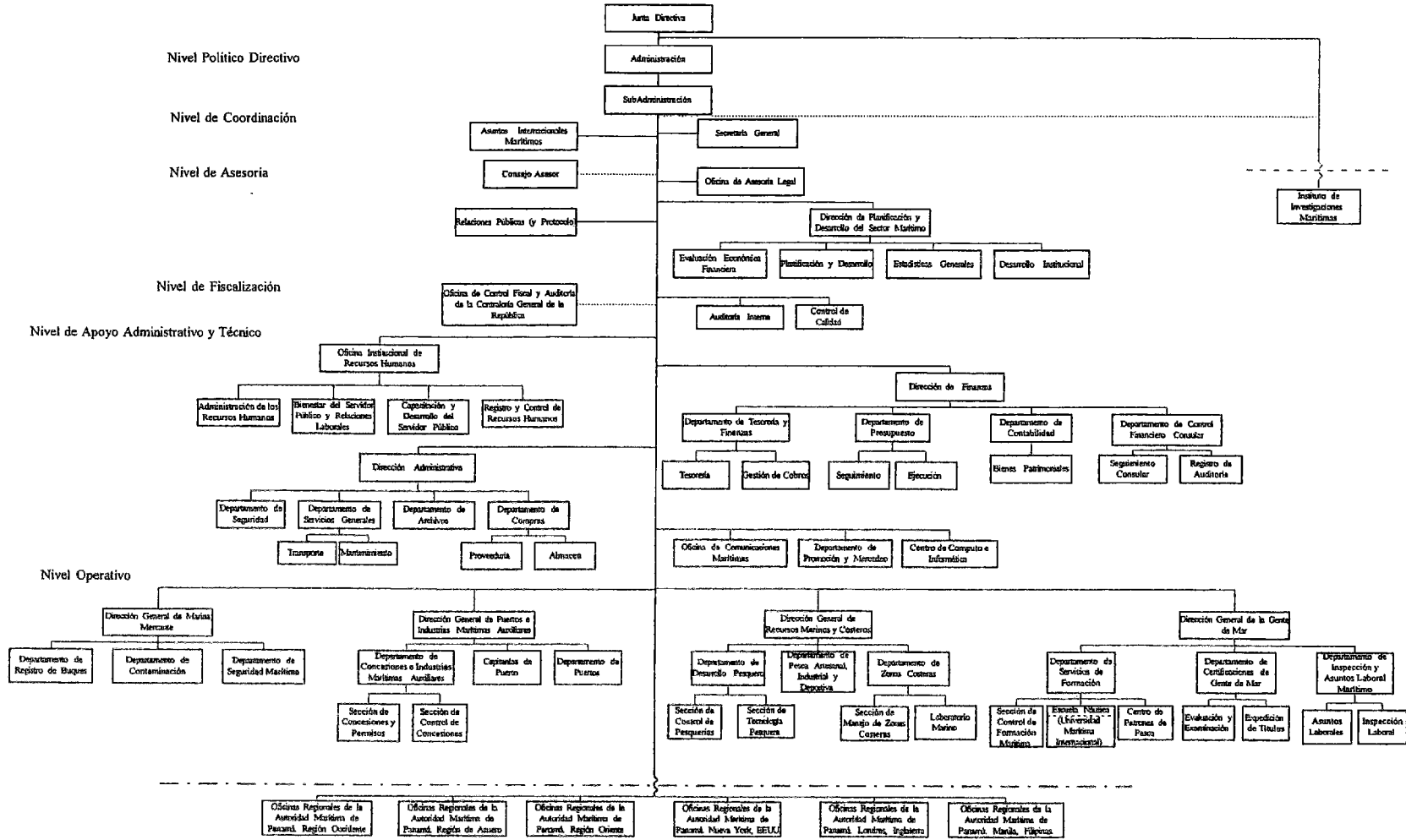


図 4-1 AMP 組織図

表 4 - 1 AMP 地方事務所一覧

	事務所名	所在港	分類	備考
1	AGUADULCE	アグアドルセ港	国営港	
2	ALMIRANTE	アルミランテ港	民営港	フェリー岸壁は、国が整備・管理
3	ARMUELLES	アルムエージェス港	国営港	
4	A LAS MINAS	ラスミナス港	国営港	
5	BOCAS DEL TORO	ボカス・デル・トロ港	国営港	
6	BOCA PARITA	ボカパリタ港	係留施設	
7	CAPT. BALBOA	バルボア港	民営港	港 長
8	CAPT. CRISTOBAL	クリストバル港	民営港	港 長
9	CAPT. PEDREGAL	ペドレガル港	民営港	港 長
10	CONTAMINACION			
11	COQUIRA	コキーラ港	国営港	
12	CH. GRANDE	チリキ・グランデ港	民営港	国の棧橋あり
13	CHARCO AZUL	チャルコアズル港	民営港	
14	LA PALMA	ラ・パルマ港	国営港	
15	MENSABE	メンサベ港	国営港	
16	MUTIS	ムティス港	国営港	
17	PANAMA	パナマ港	国営港	
18	TABOGA	タボガ港	民営港	
19	VACAMONTE	バカモンテ港	国営港	
20	EL PORVENIR	エルポブニル港	係留施設	

4 - 2 運営状況

4 - 2 - 1 パナマの港湾概要

パナマの港湾について、AMPは大別して民営化港、国営港、その他の係留施設に分類している。

民営化港	8 港
国営港	13 港
その他の係留施設	46 か所

「民営化港」には、もともと民間が整備し、施設自体も民間所有である港と、もともと土地・施設自体国営であったものが、コンセッション契約により民間が運営しているものがある。また、「その他の係留施設」とは、小規模な棧橋や斜路だけというものが多い。数としては上記のように分類しているが、民営化港にも AMP 管轄の施設が含まれていたり、国営港にもコンセッション契約による多数の民営化施設が存在するなど、この分類の基準は明確ではないが、港湾の活動機能の実体が民間主導か国(AMP)主導かを判断するうえでの目安とはなる。

すべての港湾の運営・管理は、AMPの担当・管轄となっているが、現在商港として活動が活発な主要港のほとんどはコンセッション契約によって係船・荷役施設のみならず水路の保全も含めて実施している例が多く、港全体あるいは主要港湾施設の管理・運営は Concessionair(民間企業)に移管されている。

すなわち、民営化港においては、太平洋岸の Pedregal 港、及び Charco Azul 港(アラスカ原油

の大西洋岸への移送が中止されたため、遊休化している原油移送設備)の2港を除いて、それなりに活況を呈しているが、これは取りも直さず契約によるコンセッション料金の支払い義務も含めた経済上の理由で Concessionar が営業活動を行っているためと思われる。一方、国営港については、予算配分(ほとんど皆無)が主因ではあるが、施設が損傷・老朽化によって使用不能の状態になったのも放置されているほか、水路・係船施設の水深維持のための浚渫は最近数年来、実施されず、現状の正確な測深記録もなく、安全な港としての十分な管理がなされているとはいいがたい状況もある。

したがって、これら国営港より規模の小さい「その他の係留施設」に属する施設も同様の状況と推定され、管理・運営が適切に実施されているとは思えない。

民営化港、国営港に分類されている主な港には、AMPの事務所があり、数名～10名程度の職員が配属されている。しかしながら、前述のとおり施設の維持・管理作業は実体としてほとんどないため、Port managerを含めた職員の主業務は、施設利用者・船等から契約に基づくコンセッション料金及びタリフに基づく使用料徴収及びこれらの記録事務となっている模様である。

4 - 2 - 2 運営の状況

民営化港湾については、AMPと複数年(5年、10年、20年等)のコンセッション契約を結び、ターミナルの管理運営から岸壁、防波堤、航路などの維持管理まで契約のなかに含まれている。しかし、必要な維持管理を行っていない会社も存在する。

国営港湾については、予算不足から港湾施設の維持管理が不十分であることや背後圏産業の衰退などの理由から、運営がうまくいっているとはいえない。また、民営ターミナルと同一の港湾内に存在する国営ターミナルについても、予算不足から十分な維持管理は行われていない。

このように、民営化港のみならず、国営港においても、港全体あるいは、給水、給油等の部分業務についてコンセッション契約により運営されている。このコンセッション契約の条件は、契約ごとに異なっており、必ずしも統一的な考え方で運用されている訳ではない。また、運河両端の主要なコンテナターミナル港については、MIT、コロンコンテナターミナル、クリストバル港、バルボア港を運営するパナマ・ポート・カンパニーなどが契約運営し、貨物量も伸ばしているが、これらのコンセッションによる契約収入はAMPには入っていない。コンセッションのうち、AMPに入っているものは、小規模港の業務に関するものだけであり、収入は年間約140万B程度と想定され(表4-2参照)、施設管理に十分な額とはなっていない。

表 4 - 2 AMP へのコンセッション収入

対象港	コンセッション 契約数	想定年額 (千 B)	備 考
大西洋、太平洋、アマドール	18	61	バルボアやクリストバル港の PPC は含まない
ココソロ港、ラスミナス港、 サンバボニータ港	16	415	MIT、CCC、コロンポートターミナル、コロン 2000 は含まない
バカモンテ港	55	729	港湾用地内のみ
パナマ港	26	93	Panama 旧港、Tabogu 港、Caimito 港、Juan Diaz 港を含む
その他	10	111	アグアドルセ、ペドレガル、アルミランテ、チ リキ・グランデ、ボカス・デル・トロ港等
合 計	125	1,409	

出典：AMP 資料

4 - 3 制度・法律

4 - 3 - 1 AMP の組織制度

AMP は 1998 年、「AMP 設置法(1998 年 2 月 10 日)」に基づき設置されている。設置法は、全 42 条からなり、定義及び一般事項、継承・財務及び調整、組織等を規程している。しかし、予算不足等もあり、人員、組織が規程どおりに設置されていないのが実情である。

AMP の 2003 年予算は、収入が 7,215 万 B、支出が 6,879 万 B である。収入のうち主要なものは、船舶、船員の登録料収入で 5,125 万 B であり、主要支出項目は国への拠出金で 4,787 万 B が見込まれている。収入源のある独立機関は政府へ拠出することになっている。

このうち、港湾部局の支出は 287 万 B であり、大部分は人件費(217 万 B)が占めており、残りが事務用品、交通費、メンテナンスである。メンテナンス・修繕に 3 万 B 弱という予算であり、施設整備、維持補修にあてられる予算はほとんどないといつてよい。いわゆる施設整備としては、「その他投資項目」として政策的に行われるのみであり、2003 年は 95 万 B 割り当てられている(表 4 - 3)。しかしながら、これまでもトップの判断等により執行されない場合もあるとのことである。

表 4 - 3 AMP の港湾整備予算(2003 年)

項 目	予算額 (千 B)	備 考
ビダル港	15	
アグアドルセ港	30	建 設
サンタカタリナ港	30	建 設
タボガ港	75	建 設
アルムエージェス港	750	改 良
その他	50	コンサルティングサービス
合 計	950	

出典：AMP 資料

4 - 3 - 2 コンセッション関係制度

パナマにおいては、ほとんどあらゆる分野の政府施設、サービスについて、コンセッション契約により民間に運営させることができる。MEFがその基本法を所管しているが、これは一般法にとどまり、個々の詳細なコンセッション条件については、個々の契約ごとに担当省庁に任せ、個々に判断されている。時には、政治的判断もあるのが実態のようである。

港湾案件の場合、規模、性格に応じて、入札の有無、承認権限のある機関やその手順が異なる。一般的には民間事業者からの要望をふまえ、AMPが雇用創出、料金等の観点から条件を提示し、評価、交渉を行っている。環境影響評価についても、同時に提出の必要があるが、規模、性格により異なるのが現状である。

4 - 3 - 3 タリフ制度

AMPが直接運営する施設に関しては、タリフ表に基づき入出港料・施設使用料を徴収しているが、民営化施設では原則的にはタリフ表は適用されず運営者が設定し、利用者・船から徴収している。

今般、AMP計画開発局ではタリフ規定の明確化と徴収の徹底を計るためのマニュアルを作成し、現在、長官の認可を待っているところである。

これまでのタリフの規程については、「パナマ港湾における船舶への提供サービス規定集(2002年3月)」が取りまとめられており、表4-4に示すタリフが示されている。

表4-4 パナマ港湾における船舶への提供サービス規定集
(Compendio de Normas Legales que Regulan los Servicios Prestados a la Navegación
en los Puertos de la República de Panamá)
(2002年3月)

	灯台・ブイサービス料金
	停泊課金料金
	港湾税料金
	水先案内サービス料金
	船舶係留・解纜(かいらん)料金
	滞船料金
	飲料水供給サービス料金
	燃料供給サービス料金
	電気供給サービス料金
	ボートサービス料金
	棧橋清掃サービス料金
	波止場サービス料金
	棧橋使用サービス料金
	倉庫使用サービス料金
	貨物積み替え料金
	機材賃貸料金

出典：AMP資料

第5章 主要港、地方港の現状と課題

5 - 1 パナマの港湾の配置

パナマの港湾は、大別して民営化港、国営港、その他の係留施設に分類される。港湾の配置を図5 - 1、種類を表5 - 1に示す。この分類自体、管理、運営、監督、統計等々各観点から異なり、この分類について明確な定義がないのが実態である。特に、民営化港は、港湾というより、ターミナルごとにカウントされている。

表5 - 1 港湾の種類

港湾分類	国営港(13港)	民営化港(8港)	その他係留施設
大西洋側	MIT, CCT, CPT, PP.Colon, Chiriqui Grande, Almirante	Bocas del Toro, Bahia Las Minas	Samba Bonita, 等
太平洋側	PP.Balboa, Pedregal, Charco Azul	Armuelles, Aguadulce, Vacamonte, La Palma, Mensabe, Mutis	Taboguilla 等

パナマの全国港湾取扱貨物量は、2001年で2,343万tであり、うちコンテナは、159万TEUである。特に、コンテナ貨物は近年増加傾向にある。

外内貿別にみると、外貿が2,324万tとほとんどを占め、内貿は19万tである。また、民営化港と国営港では、民営化港が1,816万t、国営港が524万tである(表5 - 2)。品目別には、バルク貨物が1,180万t(50%)、一般雑貨が90万t(4%)、コンテナが1,073万t(46%)である。

表5 - 2 パナマの外内貿別貨物量(2001年)

(千メトリックトン)

	パナマ全港湾	民営化港	国営港
外 貿	23,241	18,161	5,080
内 貿	194	32	161
合 計	23,435	18,193	5,242

SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ

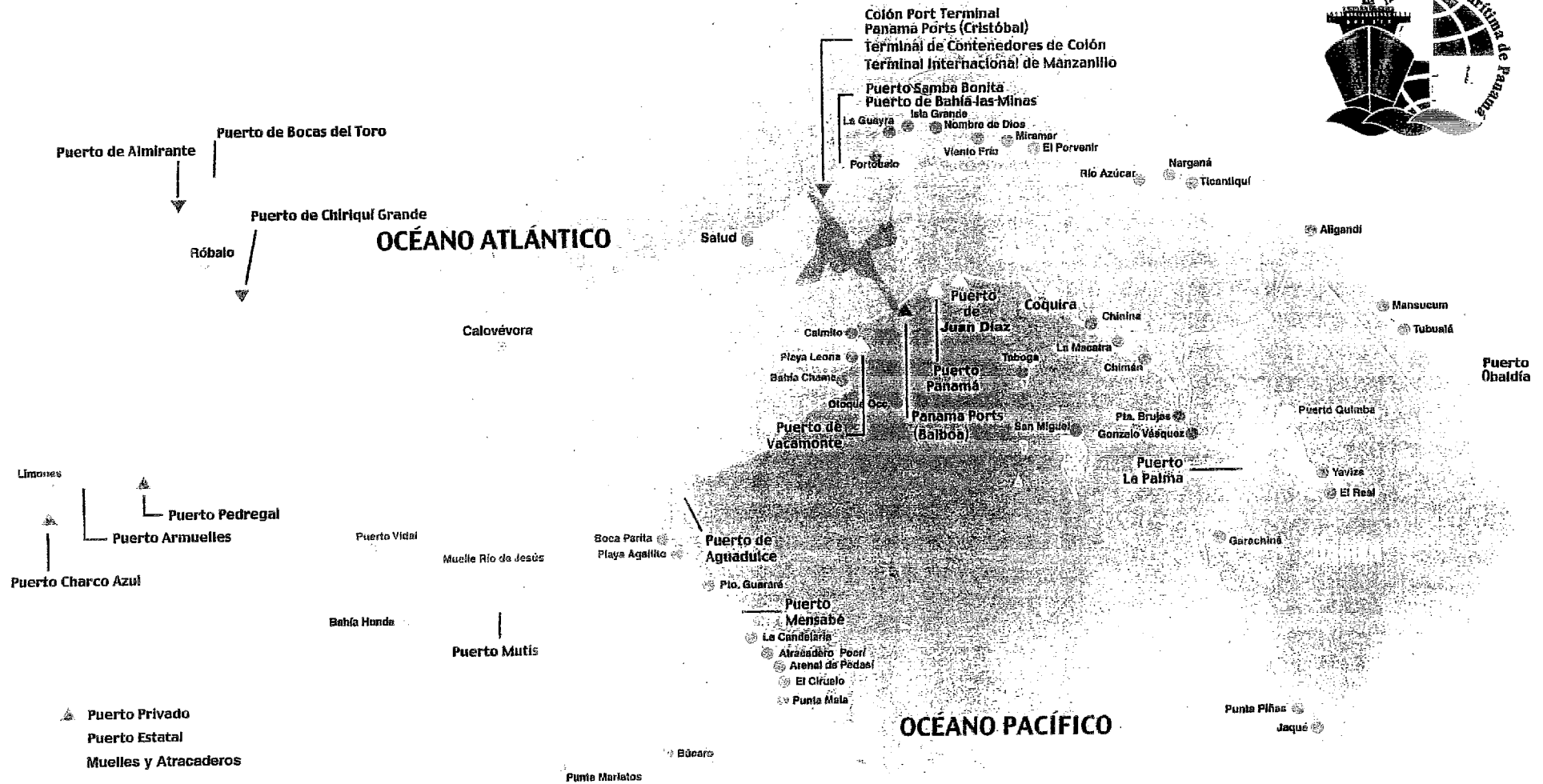


図 5-1 パナマの港湾配置

表 5 - 3 パナマの種類別貨物量(2001 年)

(千メトリックトン)

	パナマ全港湾	民営化港	国営港
バルク	11,808	6,721	5,087
一般雑貨	898	744	154
コンテナ	10,728	10,728	-
合計	23,435	18,193	5,242

表 5 - 4 各港別貨物量(2001 年)

(メトリックトン)

港 名	2001 年		
	合計	外 貿	内 貿
民営化港	18,193,154	18,160,814	32,340
Almirante	575,955	560,998	14,957
Colon Container Terminal	1,181,869	1,181,869	..
Colon Port Terminal	70,454	53,078	17,376
Charco Azul	2,784,977	2,784,977	..
Chiriquí Grande	266,490	266,490	-
Manzanillo International Terminal	6,416,867	6,416,867	..
Panama Ports Co.	6,877,222	6,877,222	..
Pedregal	19,320	19,313	7
国営港	5,241,617	5,080,352	161,265
Aguadulce	90,703	90,703	-
Armuelles	2,675	2,508	167
Bahía Las Minas	5,002,934	4,894,050	108,884
Bocas del Toro	16,270	..	16,270
Coquira	1,470	..	1,470
La Palma	10,506	..	10,506
Mensabé	481	..	481
Mutis	137	..	137
Panamá	12,801	..	12,801
Vacamonte	103,640	93,091	10,549
合計	23,434,771	23,241,166	193,605

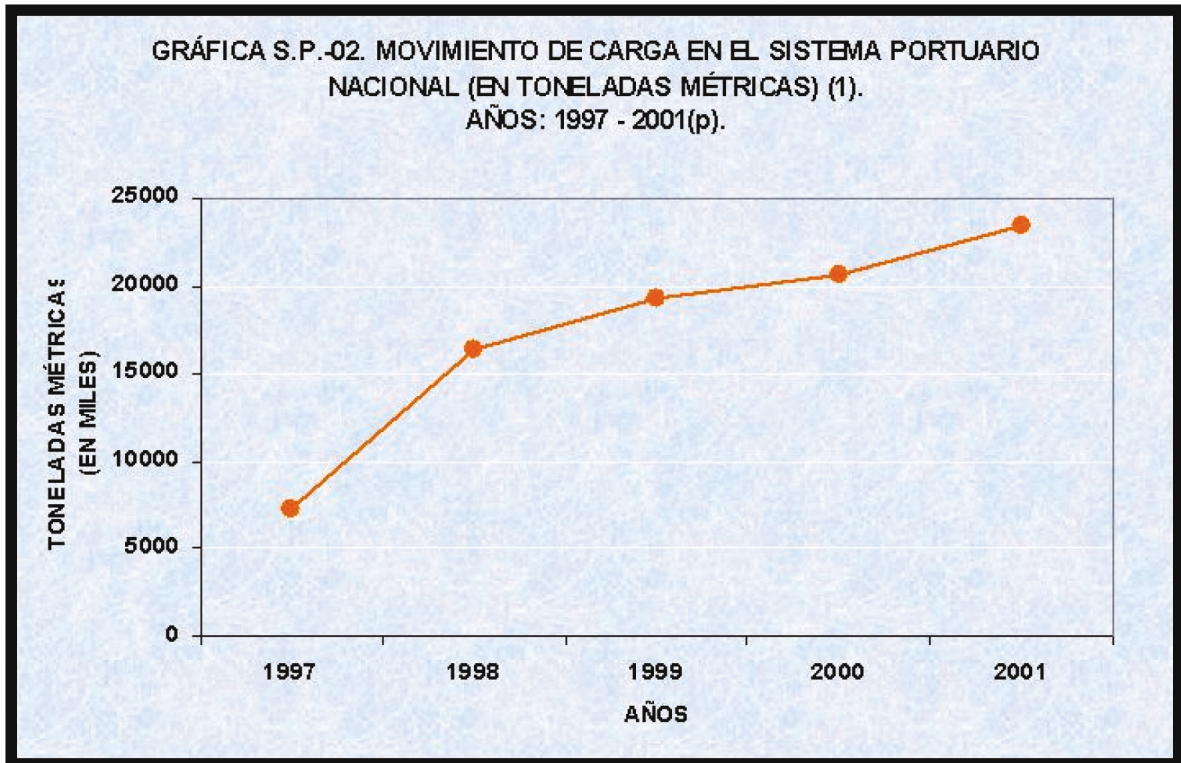


図 5 - 2 パナマ港湾貨物量の推移(1997 ~ 2000 年)

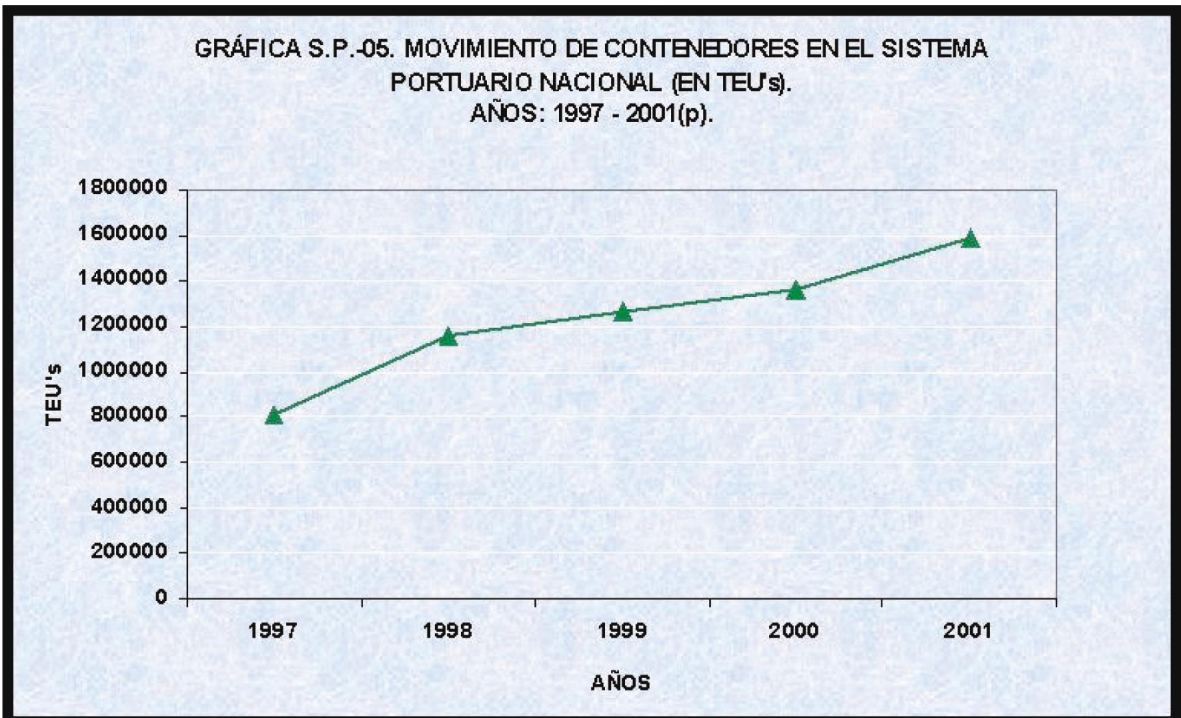


図 5 - 3 パナマコンテナ貨物量の推移(1997 ~ 2000 年)

表 5 - 5 各港の貨物量の推移

港別貨物量の推移(メトリックトン)

1997 ~ 2001年

港名	年				
	1997	1998	1999	2000	2001(p)
荷揚げ	4,431,232	9,878,898	12,008,423	13,300,795	13,742,089
積み込み	2,927,076	6,452,612	7,297,628	7,368,523	9,692,682
合計	7,358,308	16,331,510	19,306,051	20,669,318	23,434,771

民営化港

港名	年				
	1997	1998	1999	2000	2001(p)
ALMIRANTE	545,442	557,743	603,011	497,508	575,955
COLON CONTAINER TERM.	(a)	1,622,910	1,284,418	1,015,626	1,181,869
COCO SOLO NORTE	120,990	(b)	(b)	(b)	(b)
COLON PORT TERMINAL	©	173,293	170,468	122,666	70,454
CHARCO AZUL	150	1,188,935	871,469	528,626	2,784,977
CHIRIQUÍ GRANDE	141,359	382,779	529,603	795,576	266,490
MANZANILLO INT. TERMINAL	3,880,380	5,009,645	6,153,359	6,953,517	6,416,867
BALBOA	748,484	3,319,742	3,695,261	(d)	(d)
CRISTÓBAL	1,282,812	1,889,452	2,298,093	(d)	(d)
PANAMA PORTS COMPANY	(e)	(f)	(f)	6,762,236	6,877,222
PEDREGAL	42,230	45,221	41,632	46,821	19,320
小計	6,761,847	14,189,720	15,647,314	16,722,576	18,193,154

国営港

港名	年				
	1997	1998	1999	2000	2001(p)
AGUADULCE	94,377	85,703	77,219	88,423	90,703
ARMUELLES	247,129	729	46	1,036	2,675
BAHÍA LAS MINAS	148,992	1,954,796	3,513,572	3,778,973	5,002,934
BOCAS DEL TORO	4,508	2,791	10,851	14,658	16,270
COQUIRA	1,115	2,310	2,335	1,457	1,470
LA PALMA	68,665	51,956	19,888	24,036	10,506
MENSABÉ	-	515	88	474	481
MUTIS	382	261	160	129	137
PANAMÁ	13,300	11,443	14,831	15,587	12,801
VACAMONTE	17,993	31,286	19,747	21,969	103,640
小計	596,461	2,141,790	3,658,737	3,946,742	5,241,617

出典：AMP2001年海事統計

表5 - 6 各港の概要

港名	分類	AMP 事務所	特徴	施設
(大西洋側)				
ボカス・デル・トロ港	国営港		RORO、小型船、観光船	
アルミランテ港	民営化港		バナナ積出、RORO、小型船	棧橋
チリキ・グランデ港	民営化港		石油ターミナル、バナナ積出	棧橋
パナマポート・クリストバル	民営化港	港長	コンテナターミナル等 ハチソン系	
コロンポートターミナル	民営化港			
コロンコンテナターミナル	民営化港		コンテナターミナル(Evergreen)	
マンサニージョ国際ターミナル	民営化港		コンテナターミナル(MIT)	
バフィアラスミナス港	国営港		石油	
オバルディア港	国営港			
(太平洋側)				
チャルコアズル	民営化港		石油ターミナル	大型ドルフィン
アルムエージェス港	国営港		かつてバナナ積出港	大型棧橋
ベドレガル港	民営化港	港長	河川、外貿港	
ムティス港	国営港		内貿港	
ムンサベ港	国営港		内貿港	
ボカバリータ	係留施設			
アグアドルセ港	国営港		砂糖積出港	
パカモンテ港	国営港		水産基地	
パナマポート・バルボア	民営化港	港長	コンテナターミナル等 ハチソン系	
パナマ港	国営港		内貿港	棧橋
ファンディアス港	国営港			
コキーラ港	国営港		小型船	斜路
タボガ港	係留施設			
ラ・パルマ港	国営港		海上交通、内貿港	棧橋

5 - 2 パナマ港湾政策

(1) 国家海事戦略の策定体制とスケジュール

2001年12月、国家海事戦略を策定するため、省庁横断委員会の設置が合意された。委員会を構成する省庁は次のとおりであり、メンバーは、内容がわかる実務の部課長レベルである。

- ・ ANAM(環境省)
- ・ IPAT(観光省)
- ・ ARI(両洋間地域庁)
- ・ ACP
- ・ AMP(パナマ運河庁)

さらに、民間からも次のメンバーが参加し、この会議により、官民で国家海事戦略を策定することとされた。

表5 - 6 各港の概要

港名	分類	AMP 事務所	特徴	施設
(大西洋側)				
ボカス・デル・トロ港	国営港		RORO、小型船、観光船	
アルミランテ港	民営化港		バナナ積出、RORO、小型船	棧橋
チリキ・グランデ港	民営化港		石油ターミナル、バナナ積出	棧橋
パナマポート・クリストバル	民営化港	港長	コンテナターミナル等 ハチソン系	
コロンポートターミナル	民営化港			
コロンコンテナターミナル	民営化港		コンテナターミナル(Evergreen)	
マンサニージョ国際ターミナル	民営化港		コンテナターミナル(MIT)	
バフィアラスミナス港	国営港		石油	
オバルディア港	国営港			
(太平洋側)				
チャルコアズル	民営化港		石油ターミナル	大型ドルフィン
アルムエージェス港	国営港		かつてバナナ積出港	大型棧橋
ベドレガル港	民営化港	港長	河川、外貿港	
ムティス港	国営港		内貿港	
ムンサベ港	国営港		内貿港	
ボカバリータ	係留施設			
アグアドルセ港	国営港		砂糖積出港	
パカモンテ港	国営港		水産基地	
パナマポート・バルボア	民営化港	港長	コンテナターミナル等 ハチソン系	
パナマ港	国営港		内貿港	棧橋
ファンディアス港	国営港			
コキーラ港	国営港		小型船	斜路
タボガ港	係留施設			
ラ・パルマ港	国営港		海上交通、内貿港	棧橋

5 - 2 パナマ港湾政策

(1) 国家海事戦略の策定体制とスケジュール

2001年12月、国家海事戦略を策定するため、省庁横断委員会の設置が合意された。委員会を構成する省庁は次のとおりであり、メンバーは、内容がわかる実務の部課長レベルである。

- ・ ANAM(環境省)
- ・ IPAT(観光省)
- ・ ARI(両洋間地域庁)
- ・ ACP
- ・ AMP(パナマ運河庁)

さらに、民間からも次のメンバーが参加し、この会議により、官民で国家海事戦略を策定することとされた。

- ・ 海事関連協会
- ・ 海洋関係弁護士会
- ・ 船員協会
- ・ 船舶職員(オフィサー級)協会

今まで、2回会議を開催している。

第1回目：海事戦略のビジョンとミッション

どういう作業が必要か作業項目を決定。

第2回目：数日間の会議を開催

SWOT分析(FODA分析)を行った。5のクラスターをベースに行うことが決まった。

海上トランシップ

両洋間トランシップ

海洋、沿岸資源

海洋司法権

商 船

2003年2月上旬現在、海事戦略策定のためのデータベースづくりをコンサルタントが作業を実施中である。そして、3月初めに案を作成し、省庁横断委員会を開催し、3月末から4月の間に海事戦略を取りまとめたい。なお当初は、2002年中に策定予定だったが、コンサルタント契約が2003年できなかったため、現在の状況になっている。

(2) AMP 内部の海事戦略

海事戦略の策定、実施に向けて、AMP 自体を強化する必要があるという認識の下、AMP 内部の海事戦略を2002年11月に策定した。

AMP が十分機能するよう、3つの観点から考えている。

経済面：AMP が徴収している海事関係サービス料に関するすべての規則をレビューするもの。

組織面：AMP の技術関係者が異動しない体制づくり、アドミニ関係の人材のキャリアアップ策、海事関係にあった研修の実施など、海事戦略を策定するためのAMP の組織づくりをめざすもの。

法律面：海事セクターに対応した組織を法律面でもつくっていく。

さらに、現在は第4の事項として、IMO の SOLAS 条約に対応した港湾保安も重要となっている。

これらの検討をふまえ、現在次の点を政府に要求しているところである。

- ・ 行政官のキャリア制度の改善

- ・ AMP 設置法(第 7 法の見直し)の見直し(4 つの局を実態上統合化する組織体制をめざすもの)
- ・ 海事関係の予算の独立性の確保

なお、MEF が主導でコンピーテ・パナマと題して、4 つの分野においてパナマの国際競争力向上施策を推進しており、物流ロジスティクス分野もそのひとつになっている。ただ、AMP からみると、コンピーテ・パナマは体制、ねらいがはっきり定まっていないと認識している。

5 - 3 パナマ主要港湾の概要

パナマ運河の大西洋側にクリストバル港、太平洋側にバルボア港がある。現在では、ひとつの港湾ではなく、ターミナルごとにコンセッション契約されている。

主な港湾(ターミナル)は次のとおり。

大西洋側	マンサニージョ国際ターミナル(MIT)
	コロン・コンテナ・ターミナル(CCC)
	コロン・ポート・ターミナル
	パナマ・ポート・カンパニー(クリストバル)
太平洋側	パナマ・ポート・カンパニー(バルボア)

(1) マンサニージョ国際ターミナル(MIT)

MIT は大西洋側のコロン・フリー・ゾーン(CFZ)に隣接するコンテナターミナルであり、パナマで最初に大型コンテナターミナルのコンセッション契約として 1995 年に運営を開始した。運営している事業者は、米国の SSA の子会社である SSA Panama Inc. と Roberto Motta, Osvaldo Heilborn and their families である。水深 14m から 15m、延長 1,240m の連続バースと、水深 13m、延長 200m の RORO バースを有し、ターミナル面積 45ha である。ガントリークレーン 8 基(うち 2 期はスーパーポストパナマックス型)、2 万 7,000 TEU のコンテナストックが可能である。2001 年の取扱量は、96 万 TEU(うちローカル 5 万、トランシップ 77 万、フリーゾーン 14 万)である。

(2) パナマ・ポート・カンパニー(バルボア)

Panama Ports Company, S.A.(PPC)は、ハチソン・ポート・ホールディングス(HPH)のグループ会社であり、太平洋側のバルボア港とクリストバル港双方を運営している。

バルボア港のターミナルは、水深 16m、延長 350m のコンテナバース、水深 7.31m、延長 820m の雑貨バースを有しており、ターミナル面積は 181ha である。コンテナ蔵置能力 7,956 TEU、スーパーポストパナマックス型のガントリークレーン 3 基をはじめとして、コンテナバースも PPC が

コンセッション後、整備したものである。2001年の取扱量は、クリストバル港と併せて40万TEU（うちローカル3.5万、トランシップ35万、フリーゾーン1.5万）である。

5 - 4 パナマ地方港湾の概要

(1) アルムエージェス港

チリキ県にある国営港で、かつてバナナの輸出港として建設された。延長137m、水深10mの棧橋は1930年代に建設されたもので、現在は老朽化し、背後のバナナ農園は生産を中止しており、施設の利用は少ない。2001年の取扱貨物量は2,700tである。

地域においては、港湾を活用した経済活動が大きく期待されている。近隣に設置されたバル・フリー・ゾーンを活用した生産活動や、バナナ貿易の再開等が検討されている。

(2) チャルコアズル港

チリキ県にある民営港で、かつてアラスカ原油の太平洋側の受入基地であった。ここから、アラスカ原油を大型タンカーで受け入れ、大西洋側のチリキ・グランデ港までパイプラインで輸送し、そこからタンカーで米国東岸まで輸送するという形態で、ペトロターミナル・パナマ社により整備・運営されている。

20万t級の大型タンカーが着岸できるドルフィンと石油荷卸設備が2基ある。現在は、アラスカ原油の輸送は行われておらず、中東からの石油を既設石油タンクのストック機能を活用した活動が行われている。2001年の取扱貨物は280万tの石油の輸出入である。なお、大西洋側までをつなぐパイプラインはメンテナンスのみで、利用されていない。

現在、同社では、コンテナなどの商港機能を整備する計画について、調査検討が行われている。

(3) ペドレガル港

チリキ県にある小規模な民営化港で、PlatanaresとGaribaldo川の河口部に位置する河川港で、ダヴィッド市から7km程離れている。水深は潮位に応じて2.5～3.5m程度で、40m程の棧橋がある。隣接してプレジャーボートのマリーナとなっている。砂糖の輸出、肥料の輸入などで2001年の取扱量は1.9万tである。

航路水深確保や荷役などの運営全般が、地元民間にコンセッション契約されているものの、民間事業者は活発な活動を行っていない。河川港ゆえ航路の維持が課題となっている。

(4) ボカス・デル・トロ港

ボカス・デル・トロ県のコロン島にある島の玄関港である。アルミランテ港と結ぶ小型船

コンセッション後、整備したものである。2001年の取扱量は、クリストバル港と併せて40万TEU（うちローカル3.5万、トランシップ35万、フリーゾーン1.5万）である。

5 - 4 パナマ地方港湾の概要

(1) アルムエージェス港

チリキ県にある国営港で、かつてバナナの輸出港として建設された。延長137m、水深10mの棧橋は1930年代に建設されたもので、現在は老朽化し、背後のバナナ農園は生産を中止しており、施設の利用は少ない。2001年の取扱貨物量は2,700tである。

地域においては、港湾を活用した経済活動が大きく期待されている。近隣に設置されたバル・フリー・ゾーンを活用した生産活動や、バナナ貿易の再開等が検討されている。

(2) チャルコアズル港

チリキ県にある民営港で、かつてアラスカ原油の太平洋側の受入基地であった。ここから、アラスカ原油を大型タンカーで受け入れ、大西洋側のチリキ・グランデ港までパイプラインで輸送し、そこからタンカーで米国東岸まで輸送するという形態で、ペトロターミナル・パナマ社により整備・運営されている。

20万t級の大型タンカーが着岸できるドルフィンと石油荷卸設備が2基ある。現在は、アラスカ原油の輸送は行われておらず、中東からの石油を既設石油タンクのストック機能を活用した活動が行われている。2001年の取扱貨物は280万tの石油の輸出入である。なお、大西洋側までをつなぐパイプラインはメンテナンスのみで、利用されていない。

現在、同社では、コンテナなどの商港機能を整備する計画について、調査検討が行われている。

(3) ペドレガル港

チリキ県にある小規模な民営化港で、PlatanaresとGaribaldo川の河口部に位置する河川港で、ダヴィッド市から7km程離れている。水深は潮位に応じて2.5～3.5m程度で、40m程の棧橋がある。隣接してプレジャーボートのマリーナとなっている。砂糖の輸出、肥料の輸入などで2001年の取扱量は1.9万tである。

航路水深確保や荷役などの運営全般が、地元民間にコンセッション契約されているものの、民間事業者は活発な活動を行っていない。河川港ゆえ航路の維持が課題となっている。

(4) ボカス・デル・トロ港

ボカス・デル・トロ県のコロン島にある島の玄関港である。アルミランテ港と結ぶ小型船

とフェリーが就航している。2001年の貨物取扱量は1.6万t、小型船の旅客数22万人である。水深は4m程度であり、延長20mの埠頭があるが、老朽化で使用できない。隣接するランプをフェリーが利用し、生活物資や石油を輸送している。

ボカス・デル・トロは観光として、周辺の島などへの拠点となりつつあり、小型モーターボートが頻繁に運航されている。また、外航クルーズ船の沖合寄港の実績もある。既設埠頭は老朽化しており、生活物資の輸送を支えるフェリーが利用しやすいターミナルの整備が望まれている。また、観光を軸にした地域開発が期待されるところであり、観光にふさわしい小型船だまりの整備が調査(観光庁)されている。また、クルーズ旅客船対応施設の整備も想定される。

(5) アルミランテ港

ボカス・デル・トロ県のバナナの輸出港であり、コスタリカまでつながるバナナ園を背後圏とし、コンテナに詰められ鉄道により輸送される。バナナ埠頭は水深11m、延長304.8mの栈橋であり、栈橋上まで鉄道がつながっている。欧州方面に輸出され、帰り船で消費物資を輸入している。2001年の取扱貨物量は58万tである。このほか、フェリー埠頭があるが、小型船はそれぞれの民家の横にある多数の民間の栈橋を利用している。

大型外航船にとっては湾口部の航路の維持が課題である。当港においても観光用の小型船だまりの整備が調査されている。

(6) チリキ・グランデ港

かつてはアラスカ石油の大西洋側積み出し港であるが、現在は、石油の他、バナナの輸出を行っている。水深11m、延長182m、幅24mの栈橋で、バナナ、砂糖、肥料などを取り扱っている。背後には330個のリーファーコンテナの貯蔵施設がある。2001年の取扱量は27万tである。

(7) ラ・パルマ港

コロンビア国境側のダリエン県の県庁ラ・パルマ(人口約4,000人)にある。道路が通じていないため、空港がある他は、海上交通が物資輸送の基盤となっている。キンバ港からは、船外機付小型船30分の距離にあり、毎時、定期運航されているとともに、自家用船が随時利用している。貨物船航路は、パナマ港から1日要し、周辺港も寄りながら1週間周期で運航されている。背後の農産品、林産品をパナマ市に出荷し、帰り船で消費物資を輸送している。貨物船栈橋は40m×16mのコンクリート製で、水深は潮位により、1～5mである。小型船は斜路などを利用している。2001年の取扱貨物量は1万tである。

潮位差が4m程あり、貨物船にとっては潮待ちが課題である。また、交通体系として、これまではほとんどがパナマ港とのつながりであったが、道路整備の進捗によりキンバ港との連絡が増えてきており、フェリーターミナルの整備が期待されている。

フェリーターミナルの整備は、IDBのダリエン持続可能開発プログラムを基に計画されている。空港の移設整備を行い、既存空港の移転後、跡地にフェリーターミナルや公共施設を整備しようというものである。滑走路の新規建設は資材調達の事情で2003年2月時点では進展していないが、フェリーターミナルについては詳細設計の発注が準備されている。

(8) アグアドルセ港

コクレ県 Parita 湾の Palo Blanco 河口部から上流 7km にある河川港である。水深は 2.7m から 4.4m で、延長 70m の棧橋があり、隣接地にはドルフィンと砂糖のアンローダーが 2 基ある。肥料の輸入、砂糖の輸出等を行っており、2001 年の貨物量は 9 万 t である。

途中航路部も含めて水深の維持が課題である。

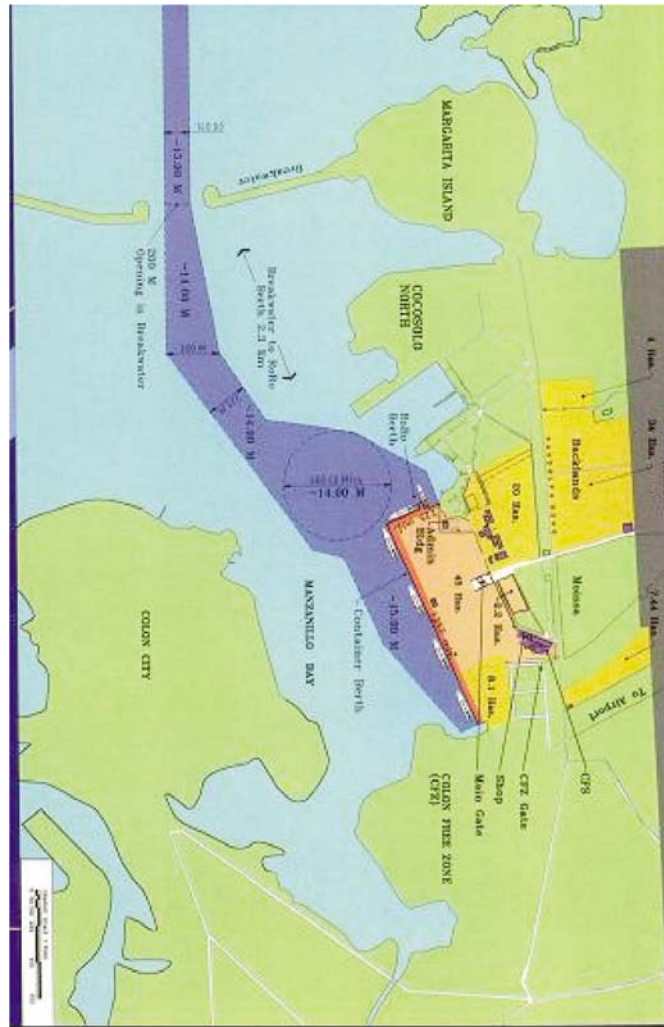


図5 - 4 マンサニージョ国際ターミナル(MIT)

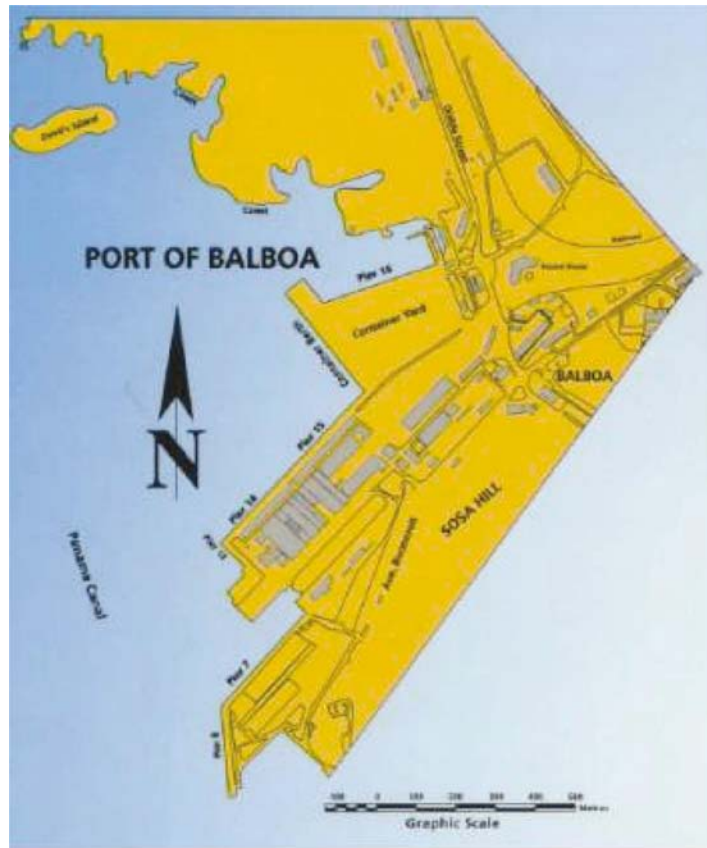


図 5 - 5 パナマ・ポート・カンパニー(バルボア)

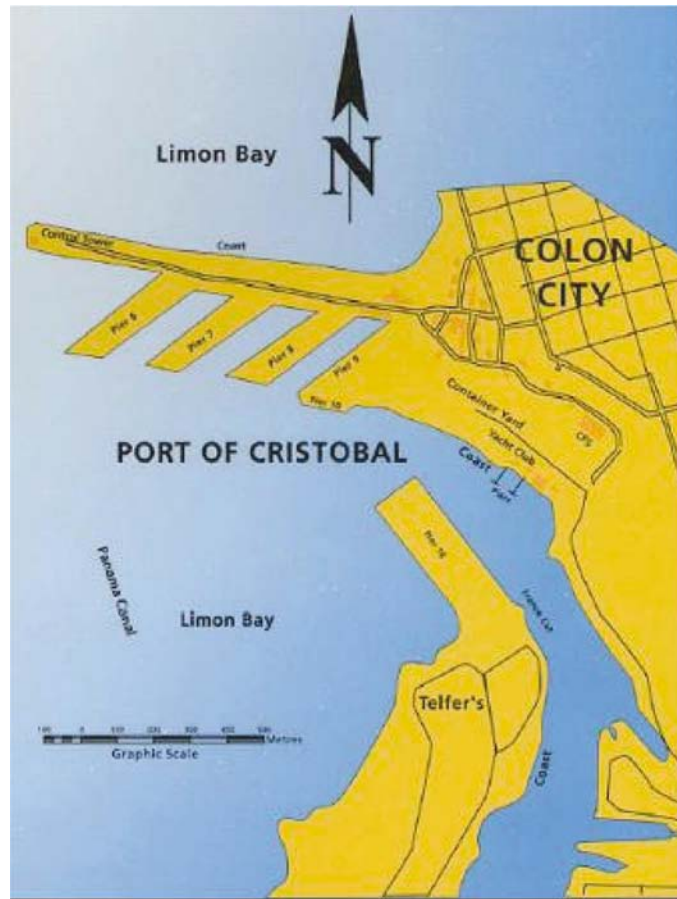


図 5 - 6 パナマ・ポート・カンパニー(クリストバル)



図 5 - 7 チリキ県の港湾位置図



図 5 - 8 アルムエージェス港



図5 - 9 チャルコアズル港



図5 - 10 ペドレガル港



図5 - 11 ボカス・デル・トロ県の港湾位置



図5 - 12 ボカス・デル・トロ港



図 5 - 13 アルミランテ港



図 5 - 14 チリキ・グランデ港

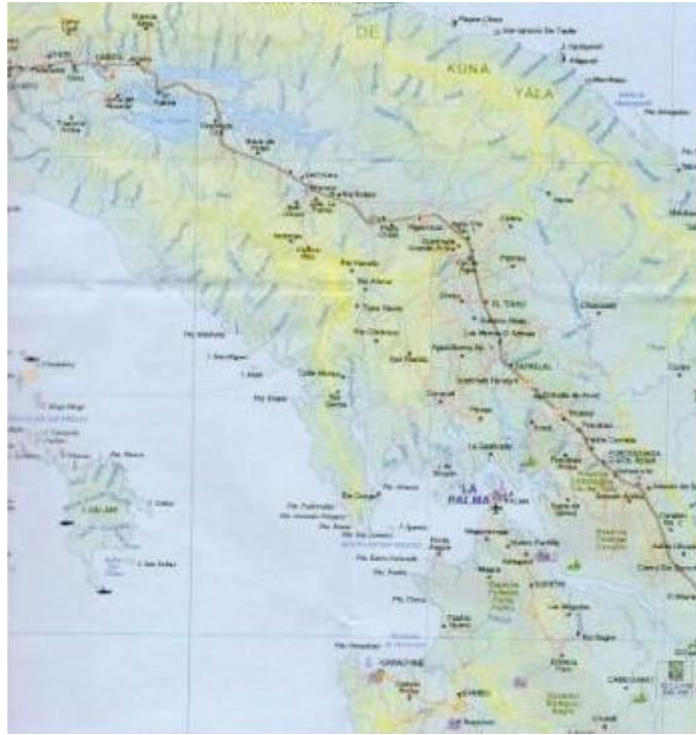


図5 - 15 ラ・パルマ港位置図



図5 - 16 ラ・パルマ港



図5 - 17 アグアドルセ港