

進化する「ハブ国家」パナマの今と新しい取り組み

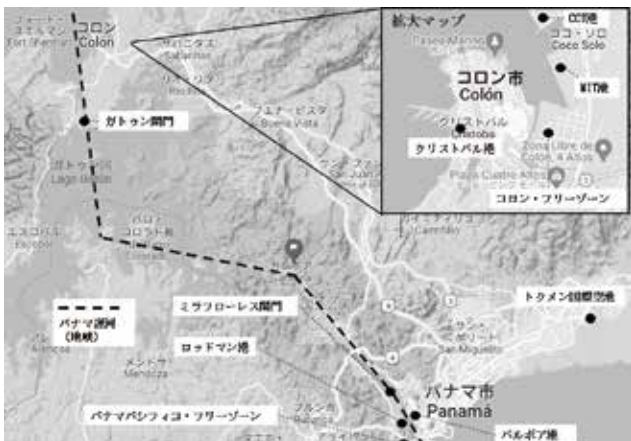
小松原 結人（在パナマ大使館 一等書記官）

はじめに

パナマは南北アメリカ大陸と太平洋、大西洋の結節点に位置し、その地理的優位性を存分に活かして、国際経済、国際政治の場で大きな役割を果たしてきた国家である（図1参照）。古くはスペイン人が到達した16世紀からこの土地の重要性は何も変わっておらず、それを考慮すれば、20世紀前半に完成したパナマ運河は必然的な歴史的大事業だったとも思える。その後、20世紀後半にかけて、国内フリーゾーン整備や金融、商業分野への投資が活発に進められ、21世紀に入ってからは民主主義国家として政治も安定し、国の経済基盤が整った。

近年、パナマ政府は、ラテンアメリカ（中南米）・カリブ地域及び世界を意識した国際競争力向上のため、地理的優位性をより発展的に捉えた「コネクティビティ（接続性）活用」という概念を国家戦略として、様々な施策の中核に置いている。それらの施策には「ハブ（中心部、中核部の意）」という言葉が数多く並び、パナマ政府が誇りを持って、「ハブ国家」として国を発展させようとする強い意思を感じる。2022年現在は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）パンデミックによる国内経済危機を乗り越え、パナマが力強く進化する、まさにその時である。

図1：パナマ南北地峡一帯の主要ロジスティクス関連施設ロケーションマップ



出所：Google Map等のツールと一般情報に基づき執筆者作成

本稿では、経済分野の国家戦略にフォーカスし、パナマの今と新しい取り組みについてご紹介したい。

ロジスティクス・ハブ戦略

「ロジスティクス・ハブ」は最重要国家戦略であり、「パナマ運河」「港湾及び陸上運送」「空港」の物流マルチモーダルを商業（フリーゾーン）と有機的に統合して、コネクティビティ最大化を目指している。2010年代後半以前ではシームレスな複合一貫輸送の枠組み及びシステム統合に重きが置かれたが、2020年代に入り、世界的な気候変動とその規制の流れで「脱炭素化」「環境対策」が主要テーマとなり、個々の施策への反映と各々を統合させる動きが生まれている。

パナマ運河

パナマ運河は南北アメリカ大陸で唯一無二の運河であり、他に並ぶものはなく、管理を担うパナマ運河庁（ACP）のサービスは寡占的で競合が存在しない。20世紀末に米国との共同管理解消以降、ACP各種施策には一義的に「政府への安定的な国庫納付及びその最大化」の方針が色濃く反映されている。他方で、主要利用国政府・利用者は中立的な「世界の公共財」としての役割を求め続け、ACPと継続的に対話を行っている。

現在、パナマ運河運営は変化の真っ只中にある。2016年度の第三閘門開通から6年経過し、通航船舶に変化が生じ、更にロシアのウクライナ侵略（2022年2月）に起因する世界的なサプライチェーンの構造変化に直面した。具体的には、通航隻数に占める大型船舶の割合が増加する一方、通航隻数は年間約1万3000隻（約35隻/日程度）でほぼ頭打ち状態である（図2参照）。

この様な状況下で、ACPは、パナマ運河グリーンルート構想（2018年発表）に基づくものとして、中長期投資計画（2021年9月発表）、新通航料金体系（2022年4月発表。2023年1月から3年間かけ、通

航船舶の各船種で段階的大幅値上げ)を公表した。そして、ACPはこれらの実施根拠に中長期投資計画にある下記の投資項目を挙げ、今後も世界の公共財としての役割とその責任を果たしつつ、運河通航サービス向上と付加価値の提供を実行していくと表明している。

〈投資項目〉債務返済除き、10年間で総額53億ドル規模
・水資源プロジェクト：19億ドル

2023年10月～24年3月、米国陸軍工兵隊のコンサルティングのもと設計計画を完了し、運河流域に淡水を貯蔵できる貯水池等を建設(2028年運用開始)

・施設及び機器の改修、移設と統合：24億ドル
・脱炭素化2030及びデジタル化：10億ドル

2022年：投資計画策定(送電・車輛代替調査、脱炭素化施策の効果検証)

2023～24年：再生可能エネルギー導入試験(自家消費切替、排出軽減価値の特定、カーボンオフセット用森林取得)

2025～26年：電動モビリティ運用開始(輸送機器統合、排出量測定システム完成)

2027～29年：再生可能エネルギー100%使用、持続可能な開発体制構築(炭素排出ゼロのタグボート試験導入、炭素クレジット活用、自然エネルギーによる発電)

2030年：カーボンニュートラル達成・認証取得(所有車輛100%及びタグボート船隊30%が電動モビリティ)

港湾及び陸上輸送及び商業(フリーゾーン)

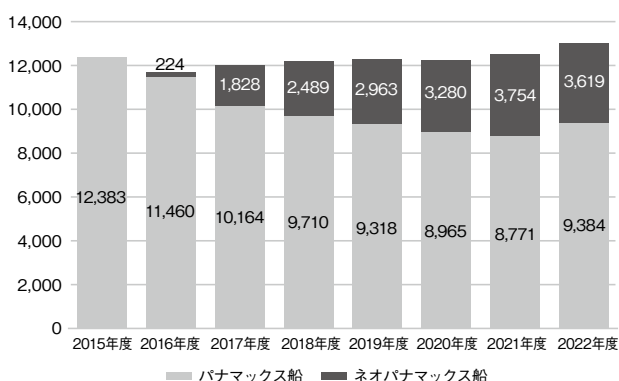
パナマの港湾及び陸上輸送は、パナマ運河流域の「南北」約80kmに発展し、その物流大動脈の南北それぞれに商業・貿易の要のフリーゾーンがある(図1参照)。主要な施設として、パナマ運河流域南部の太平洋側に、バルボア港及びロッドマン港、パナマ・パシフィコ・フリーゾーンがあり、北部の大西洋側に、コロン市内の3貨物港(クリストバル港、マンザニージョ[MIT]港、コロン・コンテナターミナル[CCT]港)に隣接する形で、世界第2位の規模を持つコロン・フリーゾーン(CFZ)がある。また、コロン県内には近年、劇的に輸出を拡大させている「銅鉱石」積み出し港のプエルト・リンコン港もある。

最新の各港湾及びCFZ取扱高は、パンデミックの一時的な減少はあったものの堅調に推移し、特に荷動きが顕著に表れるCFZ取扱高は2022年度にパンデミック前を上回る見込みである(図3参照)。

商業では投資優遇政策の一環である多国籍企業本部制度(SEM)の拡大(登録企業180社以上)や多国籍企業製造サービス制度(EMMA)を新設し、積極的に外資企業を誘致している。今後は、近年生じた考え方「ニアショアリング(米国と中国の貿易摩擦により、生産拠点として中南米地域を見直す)」がパナマに追い風となるか注目される。

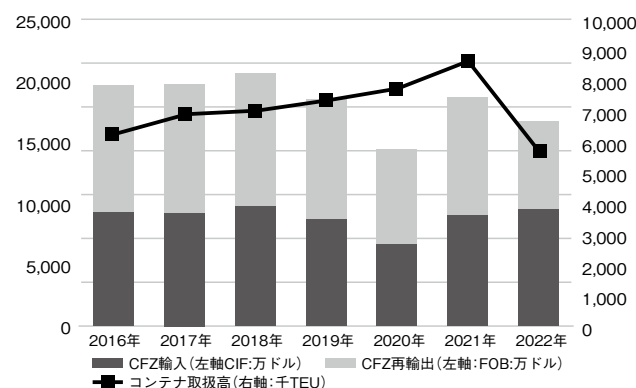
パナマ海事庁(AMP)の港湾政策は、現在、ハード面では既存設備統合や改善、ソフト面では船籍登録サービスの改善や拡充、システム統合が重点課題とされている。今後、国家エネルギー庁が推進する「次世代エネルギー・ハブ」戦略(後述)との統合的な動きが予想される。また、2022年度に下記のプロジェクトが動き出したことは興味深い。

図2：パナマ運河通航隻数の推移(2015年度～2022年度：パナマ運河の会計年度は前年10月1日～9月30日)



出所：パナマ運河庁(ACP)の公表データに基づき当館作成

図3：コロン・フリーゾーン(CFZ)取扱高及び各港湾コンテナ取扱高の推移(2016年度～2022年度)



出所：コロン・フリーゾーン庁及びパナマ海事庁の公表データに基づき当館作成

・パナマ・コロソ・コンテナ・ポート (PCCP) 港湾プロジェクトの再開：投資規模12億ドル (再開後)

2017年6月中国国営企業によりコロソ市のマルガリータ島で着工され、2021年6月に同企業の契約不履行により営業権が取り消されて停止。2022年5月にNMG (投資及び資産管理多国籍企業) 及びMSC (欧州海運会社) は、同プロジェクトを引き継ぐことを発表。

・コクレ県アグアドゥルセ市 (パナマ市から海岸線に南西約200km) での多目的大規模港湾ターミナル建設及びフリーゾーン設置プロジェクト：投資規模10億ドル

従来の南北運河流域でなく、物流機能が手薄な太平洋側地方への政府主導投資計画。2022年6月に関連法が制定、翌月に住民説明会を実施。海岸部に商船及び客船の多目的ターミナル、造船ドックを建設し、内陸部にフリーゾーンが整備される。

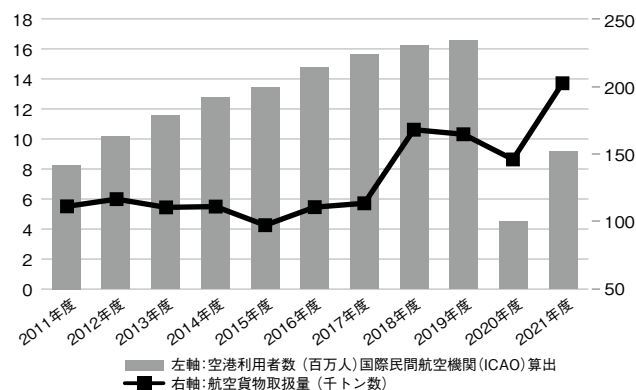
空港 - 医薬品ハブ構想

パナマ市中心部から東24km地点にあるトクメン国際空港は海拔高度に近い空港 (41m) である (図1参照)。2022年6月に第二ターミナルが開業され、同年下期には空港直結のメトロ駅開業が予定されている。

利用者数は中米第1位を誇り、2019年度までは右肩上がりでピークの1658万人に達したが、パンデミックにより急減した (図4参照)。現在は回復期であり、2023年度にパンデミック前の水準に戻るV字回復となる見込みである。同空港は2022年10月末時点で、航空会社18社により84都市 (2019年3月時点で85都市) への直行便が就航しており、ネットワークの大半を占めるフラッグキャリア「コパ航空」は航空政策「ハブ・アンド・スポーク」を体現した中南米随一の航空会社である (2021年度平均乗客トランジット率：74%)。

また、同空港はDHL社の中南米地域拠点であり、世界的に拡大する「e-commerce」需要を取り込み、航空貨物取扱量も順調に伸びている (図4参照)。現在、トクメン国際空港は貨物ターミナルの拡張工事中 (2022年6月時点：進捗率90%) であり、完了後に医薬品の厳格な温度管理に対応した倉庫などが建設される見込みである。航空貨物の優れた接続性と投資優遇制度を活かし企業誘致を行い、将来的に中

図4：トクメン国際空港利用者数及び航空貨物取扱量の推移 (2011年度～2021年度)



出所：パナマ会計検査院の公表データに基づき当館作成

南米地域の「医薬品ハブ」を目指すべく、政府が構想を練っている段階である。

次世代エネルギー・ハブ戦略

パナマはエネルギー資源のない国で、近隣のエクアドルやアルバ、メキシコ等からの輸入に頼っている。国内には燃料貯蔵タンクが配備され (写真を参照)、国家エネルギー庁がライセンス付与することで政府機関や民間企業が運営を行い、エネルギーが供給されている。

2022年1月、同庁は次世代エネルギー分野で他国に先行すべく、国家戦略「次世代エネルギー・ハブ」を発表した。現在、次世代エネルギーの製造及び供給に向けた下記の指針のみが公開されており、来年にかけてのアクションプラン策定が待たれる。他方で、当該戦略に基づいた民間主導での具体的な関連投資も進められており、併せて紹介したい。

〈次世代エネルギーの製造及び供給に向けた指針概要〉

- ・次世代エネルギー (グリーン水素、アンモニア、メタノール、ケロシン等) の製造工場の実現可能性を検討し、建設に向けた国内外の民間セクターとの戦略的提携を実施
- ・2022年後半に次世代エネルギー貯蔵及び供給パイプライン構築に関してのフィージビリティスタディを開始
- ・将来的な地産地消の可能性を検討：通航船舶、航空機、陸上輸送、国内工業・農業・住宅・商業施設等
- ・パナマ港湾で先進的環境対応の促進のため、インセンティブ案作成 (2030年までに港湾施設で次世代エネルギー100%使用)

- ・グリーン水素の船舶供給実現のため、2022年後半に将来的な船舶供給ニーズ及び適切な供給地点の分析を実施
- ・水素ステーション整備を進め、2023年度中に官民パートナーシップでのパイロットプロジェクト（水素燃料バス）を実行
- ・グリーン水素の規格・認証の見直しを実施。グリーン水素トレード用のフリーゾーン設置を可能にする規制緩和を目指し、政治的枠組みを構築

〈関連投資〉

- ・世界最大規模のバイオ燃料及びグリーン水素製造及び流通拠点施設の建設：投資規模 70 億ドル

2022年5月、SGP BioEnergy (SGP) 社（米国バイオ燃料製品開発会社）は、パナマ運河流域に、世界最大である 26 億ガロン規模のバイオ燃料精油及び流通拠点施設の建設を発表した（2026年開設予定）。土地所有者のパナマ石油ターミナル及び政府と共同開発され、完成後は持続可能な航空燃料（SAF）生産のプラットフォームとなる。

2022年10月、SGP社は上記SAF精油時にトプソー技術を使用し、その副産物（廃炭素）から、「グリーン水素」を生産することを発表した。生産量は年間 40 万 5000 トンになり、主に米国へ輸出される見通しである。

デジタル・ハブ戦略

パナマは、南北アメリカ大陸で最重要の海底光ファイバーケーブル7本がパナマ運河を通過し、数百万メガビットの音声とデータを光速で伝送する情報ハ

イウェイであり、電気通信分野では中南米地域でも競争力のある国の一つである。

「デジタル・ハブ」戦略は、2019年11月に米国グーグル社による主要ケーブルのうち一本（チリ－米国間）のパナマへの拡張工事の公表をきっかけに大統領府により発表された（投資規模数百万ドル）。これにより、パナマ国民及び企業が高速コミュニケーションツール（テレビ会議、電子決済取引等）を確保できた。実際に大手銀行 Banco General の決済機能サービス「Yappy」等の金融技術は同通信インフラが基盤となっており、決済即時性や正確性の観点で、わが国日本のそれを上回るものである。

また、2022年12月には、スペース X 社（イーロン・マスク氏保有）が人工衛星群「スターリンク」の事業運営ライセンスを申請し、国家政府イノベーション庁が承認した旨発表された。当該運用が開始されると、パナマをターゲットに効果的な人工衛星軌道・配置が構築され、インターネットアクセスが困難な地域（山間部等）に高速インターネット通信環境が提供されることが期待される。

最後に

本稿を読んでいただいた方にパナマ政府の経済戦略の「今」を知っていただき、そして、もし「ハブ国家」パナマに様々な「可能性」を感じとっていただけたのであれば望外の喜びである。そのために、本稿は執筆者の主観に基づく分析や意見を多く含み、最大限の未来志向で記述されている。文責はすべて小官にあり、在パナマ日本国大使館や外務省の意見を代表するものではないことを最後に申し上げる。

（こまつばら ゆうと 在パナマ日本国大使館 一等書記官）



写真：パナマ・メロネス島及びタボギージャ島付近沿岸の燃料貯蔵タンク（次世代エネルギー・ハブ戦略では、将来的に船舶供給用燃料貯蔵タンクに生まれ変わる可能性が示唆されている）。2022年4月30日、執筆者撮影