

パナマ運河拡張による中南米貿易の変化

—直接投資と貿易—

星野裕志（九州大学）

キーワード：パナマ運河、中南米貿易、ハブ&スポーク

パナマ運河開通から約 100 年後の 2016 年 6 月に、パナマ運河の拡張工事が完成した。アジアと北米を結ぶ貿易の大動脈の制約が緩和されたことで、今後国際物流と世界のトレードに、大きな変化を生じる可能性がある。

Deans (2012) などの研究では、運河拡張に伴う通行船舶量の分析が見られ、また Rodigue & Notteboom (2015) の研究では、パナマ自体への拡張の影響が考察されているが、パナマを基点とする中南米貿易への影響の先行研究は見られない。本報告では、運河拡張とパナマ国内の基盤整備の動きを合わせて観察しながら、今後パナマを中継点とする中南米貿易の促進によって、直接投資と貿易の面から中南米のプレゼンスが高まる可能性を考える。

I パナマ運河の拡張

2007 年から 9 年がかりで、52.5 億ドルをかけて行われた拡張工事により、パナマ運河を通航できる船舶が大幅に拡大された。拡張工事以前にはパナマ運河を通行可能の最大船型は、パナマックス (PANAMAX) と呼ばれ、幅 32 メートル、全長 294 メートル、水深は約 12 メートルに限定されていたが、それぞれ 49 メートル、366 メートル、15 メートルに拡大した。

その結果、製品輸送などを主たる目的とするコンテナ船を例にとれば、一隻あたりの最大積載量は、5,000TEU (20 フィート・コンテナ換算の個数) 弱から、約 14,000TEU へと 3 倍近くに増加することで、より多くのコンテナが一度に輸送でき、規模の経済性が得られることになった。コンテナ船以外の船種でも同様の効果が考えられ、本年 1 月には、米国から初めてシェールガスを積載した LNG タンカー (液化天然ガス輸送船) が、ルイジアナから中部電力上越火力発電所に輸送されてきており、日本のエネルギー・ソースの拡大と分散が可能になった。このようにパナマ運河を通航する船舶の大型化の影響は、日本がほとんどを輸入に頼る天然資源をはじめ、穀物、食品や製品など、多く品目の輸送にも及ぶ。

アジアと北米間は世界の主要貿易路のひとつであるが、特にアジアと北米東海岸間の船舶輸送は、パナマ運河の閘門¹の大きさによる制約を受け、ボトルネックにもなっていた。2015 年 8 月末時点で、世界のコンテナ船隊は合計で 5,184 隻あり、5,000TEU 以上の積載量のコンテナ船はその内の 59.7 パーセント²を占めていたことから、拡張工事前のパナマ運河経由の航路には、むしろ小型のコンテナ船が配船されていたことになる。この間のトレードには、パナマ運河の海上輸送と並んで、太平洋の区間のコンテナ船と北米大陸横断の鉄道の組み合わせによる世界最大の複合輸送であるミニ・ランドブリッジ・サービス (MLB サービス) やスエズ運河経由の海上輸送との間に競合関係があり、ようやくパナマ運河経由の海上輸送が、これらに対して競争力を高めたといえる。

II パナマ国内の基盤整備

運河拡張工事と同時に、パナマ国内では様々な基盤整備の動きがある。まず港湾に関しては、太平洋と大西洋の両岸において、コンテナ・ターミナルや天然ガス基地などの大規模な港湾開発が行われており、中南米において突出してコンテナの取扱量の多いパナマが、さらにその積み替え拠点としての能力を倍増させようとしている³。二番目には、国内の様々なロジスティクス施設の拡充の動きである。香港に次ぐ歴史と規模のあるコロン・フリーゾーン（CFZ）において、中南米への商品供給のショーケースと流通加工の機能強化と活性化が進められていることに加えて、物流倉庫や橋梁、空港、道路などのロジスティクスに関わるインフラストラクチャーの建設が進められている。国内のサービス・クラスターを拡充する動きである。三番目には、アジアと南北アメリカ東岸、ヨーロッパと南北アメリカ西岸を結ぶパナマの地理的優位性に着目する海運企業の戦略が挙げられる。シンガポールは基幹航路上に位置する優位性を活かして、東南アジアの貨物の集約拠点として世界第二位の取扱量を誇るハブ港湾として機能しているように、パナマを拠点とするハブ&スポークシステムによって、米州内のコンテナ輸送をカバーする動きが出てきている。四番目には、2004年以降毎年GDP 7パーセント前後の成長を続け、中南米の金融センターとして、この地域においてもっともカントリー・リスクの低いパナマ自体の優位性がある。パナマは従来の単に船舶が運河を通航する国から、トレードのハブへの変貌を意図している。

このようなパナマの特性と積極的な取り組みによって、従来はそれほど関心を持たれなかったパナマへの直接投資や、パナマを中継点とする中南米との貿易の拡大が考えられる。

III 中南米貿易の現状

中南米では最も早い1960年に、中米5カ国（エルサルバドル、グアテマラ、ホンデュラス、ニカラグア、コスタリカ）で結成された中米共同市場（CACM）から、1995年に発足し10カ国が加盟する南米南部共同市場（MERCOSUR）や、将来的にEU型の共同市場を目指して2004年に12カ国で発足した南米諸国連合（UNASUR）など、多くの経済協定が構築されている。

一方で、中南米からの輸出に占める域内貿易の比率は14.7パーセント（2014年）に留まり、30パーセント台後半の米国向けと合わせて、全体の約半分が米州内で交易が行われている。この要因のひとつとして、世界銀行の調査では、中南米域内の貿易を支える物流システムの不足が指摘されている⁴。実際に中南米域内のコンテナ・サービスの規模は小さい。

財務省貿易統計によれば、日本の中南米との輸出入額は、1980年台から世界全体のほぼ5パーセント前後を推移しており、チリ、ペルーからの銅、ブラジル、チリからの鉄鉱石、ペルー、ボリビアからの亜鉛などの天然資源が最大の輸入品目である。また、ブラジル、アルゼンチンからの大豆、ブラジル、コロンビア、グアテマラからのコーヒー、ブラジルからの鶏肉、チリ産サーモン、メキシコ産のアボカドなどの食料品が、天然資源に次ぐ。天然資源は主にばら積み貨物船で、食品や製品はコンテナ船で輸送されている。それぞれの品目に関しては、鉄鉱石を除いて、日本の輸入額に占める割合は、50パーセントを超え

ており、高い依存度がある一方で、中南米からの輸入品目の数は比較的限られている。

貿易を支える東アジアと中南米間のコンテナ輸送は、表 1 の通りパナマ運河拡張工事後に、隻数も投入船腹量も 2 割程度減少している。同時期の東アジアからパナマ運河経由の北米東岸航路は、船腹量に大きな変化はないものの、投入隻数は 24 パーセント減少している。これは配船されるコンテナ船の大型化の影響と考えられ、従来の中南米航路の貨物が、北米東岸航路に投入の大型コンテナ船で輸送され、途中で積み替えられていることが予想できる。今後効率的な輸送システムの確立で、域外との貿易拡大の可能性が期待される。

航路	2016年8月末			2015年8月末		
	サービス数	隻数	船腹量(TEU)	サービス数	隻数	船腹量(TEU)
東アジア/中南米西岸	11	100	763,935	12	127	880,785
東アジア/中南米東岸	3	30	267,059	6	52	404,210
東アジア/中南米合計	14	130	1,030,994	18	179	1,284,995
東アジア/北米東岸	20	182	1,332,035	25	239	1,371,184
		平均船型/隻	7,145 TEU		平均船型/隻	5,944 TEU

(出所: 日本郵船調査グループ編『世界のコンテナ輸送と就航状況 2016年版』より筆者編集)

IV 中南米への直接投資

1990年代後半から2000年代初めにかけての通貨危機と2008年からの世界的な景気後退の時期を除いては、中南米諸国の貿易も直接投資も大きく成長してきたといえる。2015年の中南米への投資額は、ブラジルへの646億ドル、メキシコの303億ドル、コロンビアの121億ドルが上位3ヶ国であり、2015年はいずれも前年から投資額を若干減少させているものの中南米地域を対象とした直接投資は、表2の通り、世界全体の10から15パーセント程度で比較的堅調に推移している。

地域	2013	2014	2015
世界全体	1,427	1,277	1,762
先進国	680	522	962
開発途上国	747	754	800
アジア	431	468	541
アフリカ	52	58	54
カリブ・中南米	176	170	168
その他	88	58	37

(出所: UNCTAD World Investment Report 2016)

一方で、日本企業の中南米への進出を見ると、世界全体の5パーセント程度に過ぎず、過去10年間の進出企業数は、700社程度である。同時期に世界で11,000社の海外子会社が設立されたことを考えると、この地域への投資がそれほど重視されているとは言えない。

また表3の通り、日本企業のパナマへの進出は過去10年でわずかに24社であり、現地法人数合計でも82社と限られている。そのほとんどは、海運企業56社と海洋事業の5社などの海事関連産業の企業であり、多くは従業員を有しない船舶の便宜置籍などを目的とした法人と考えられる。また、従業員50人超の企業は、総合商社によるメタルワンの鋼材加工の現地法人、キャノンとパイオニアの中南米を対象とする販売会社の3社に留まる。

表3 日本企業の現地法人の進出時期						
	合計	2012年以前	2013年	2014年	2015年	2016年
全世界	29,904	24,327	1,241	938	674	375
中南米	1,488	1,059	87	96	51	29
(パナマ)	82	59	2	4	2	0
(出所: 東洋経済新報社『海外進出企業総覧(国別編)2017』)						

前述の大西洋岸のコロンの CFZ に加えて、太平洋岸に設置されたパシフィコ経済特区では、2015 年末の時点で、250 社の外国企業が進出している。キャタピラー社などの米国企業が、中南米全域への供給を見据えてパーツセンターをパナマに設置したり、米国の製薬会社など多くの多国籍企業がパナマに流通加工を目的とした直接投資を始めており、パナマを商流と物流の地域拠点として位置づける動きが出ている。日本企業は、同様の目的での投資がほとんど行っていない。

V パナマを中心とする貿易拡大

今後パナマを積替え拠点とする中南米のコンテナ輸送のネットワークの拡充が図られるとすれば、中南米とアジアを含む域外との貨物輸送もより活発になる可能性もあり、その際にパナマのポジションが重要になる。中南米とパナマのプレゼンスが高まる可能性を考えると、直接投資と貿易の面から、これらの地域への日本企業の積極的なアプローチも必要になると考える。

* 科研基盤研究(C) 課題番号 15K03726 「パナマ運河の拡張による国際物流と国際貿易への影響」

参考文献

- Deans, Eric E., (2012) “Cargo Flow Dynamics Influenced by the Expansion of the Panama Canal” University of Delaware, ProQuest Dissertations Publishing 3498502
- International Monetary Fund (2017) IMF Cluster Report “Trade Interation in Latin America and the Caribbean”, *IMF Country Report No. 17/66*
- Rodigue, Jean-Paul & Notteboom, Theo (2015) “The Legacy and Future of the Panama Canal”, *TR News No.296*, Transportation Research Board of the National Academy,
- UNCTAD (2016) *World Investment Report 2016*
- 東洋経済新報社(2017) 『海外進出企業総覧 2017(国別編)』
- 日本郵船調査グループ編 (2016) 『世界のコンテナ輸送と就航状況 2016 年版』
- 星野裕志(2016) パナマ運河拡張の影響 -パナマを中心とする新たな国際物流-, 日本海運経済学会『海運経済研究 第 50 号』(pp. 51-60)

¹ 水位の異なる運河で船舶を昇降させるための装置 (lock)

² 日本船主協会(2016) 『海運統計要覧 2016』の「コンテナ船の船型構成」による

³ 2015 年のコンテナ取扱実績は、中南米最大のブラジル・サントス港の 364 万 TEU に対し、2 位のパナマ・コロロン港が 358 万 TEU、3 位のバルボア港が 329 万 TEU となっている。

<http://worldmaritimenews.com/archives/194847/infographic-20-latin-american-and-caribbean-ports-with-highest-container-throughput/>

⁴ International Monetary Fund (2017) IMF Cluster Report “Trade Interation in Latin America and the Caribbean”, *IMF Country Report No. 17/66*