

ラテンアメリカ都市物語

= 第4回 =

国際都市パナマ

井尻 収一

パナマ文書ですっかり有名になったパナマ共和国は、南・北アメリカと太平洋・大西洋が交差する結節点にある（図1）。世界物流の要であるパナマ運河を擁しており「世界の十字路」と呼ばれる国際交通の要衝である。今日ではその地理的優位性を生かして、ラテンアメリカ（中南米）最大の物流・金融センターに発展した。その発展はひとえに「南北アメリカ大陸で

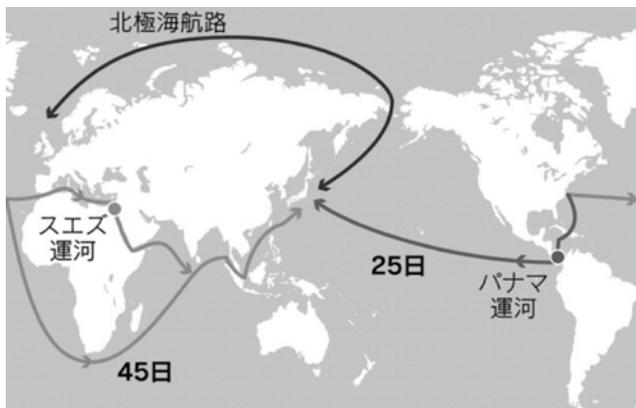


図1 主な国際経路 米国東海岸やメキシコ湾岸から日本および東アジアにはパナマ運河を利用すれば航海日数を大幅に短縮できる。

出所：<http://www.icon-partners.com/blog/archives/3189>

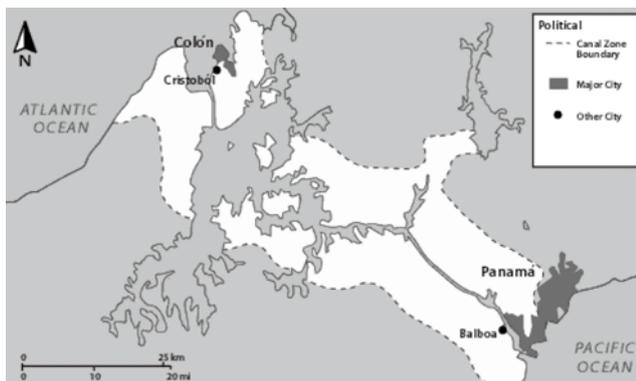


図2 パナマ運河のガソン湖は霞ヶ浦の2.5倍の広さがある。

出所：<http://www.cotf.edu/earthinfo/camerica/panama/PCpolset.html>

も狭い」という地形によってもたらされたと言っても過言ではなく、それがゆえに特異な歴史を歩んできた。

首都であるパナマ市は、パナマ運河の太平洋側の入口に位置し（図2）、近代的な高層ビルが立ち並ぶ国際都市である。空からパナマ市を眺めると、緑のジャングルと青い太平洋の狭間に、忽然と白い摩天楼が目飛び込んでくる。市街のすぐ傍に見える巨大な水路がパナマ運河である。その沖合いには運河の通航待ちする大型船が行儀良く並んでいる。夜になると、漆黒の闇の中に街明かりと船灯が美しい。日中は蒸し暑さに閉口するが、夜景は爽やかだ。



太平洋に浮かぶパナマ市新市街（写真は、すべて筆者撮影 2017年2月）

パナマ市の歴史は古く、1519年にスペインの植民都市として建設された。1519年といえば、日本はまだ室町時代で、織田信長が生まれる15年も前のことである。メイフラワー号がイギリスから新天地アメリカに渡ったのが1620年だから、実にその100年も前にパナマ市が誕生したのだ。

1502年にコロンブスが第4回航海でパナマのカリブ

海側を探索、1513年にはバルボアがカリブ海からパナマ地峡を越えて太平洋に到着し、ヨーロッパ人として初めて太平洋を発見した。日本ではバルボアの名前はほとんど知られていないが、パナマではバルボアを称えて、通貨はバルボア（米ドルと等価）、国民的人気のビールも、海岸大通りもバルボアの名前が冠されている。バルボアの太平洋発見から僅か6年後にスペインが太平洋側で初めて建設した都市がパナマ市である。

大航海時代には、スペインはパナマを足がかりとして、中南米への探検を繰り返した。アステカ、マヤ、インカなどの文明を次々に発見し、これら太平洋側にある征服地から略奪した金銀財宝を太平洋岸まで運び出し、海路でパナマ市まで輸送、そこからパナマ地峡を陸路でカリブ海まで運んで、再び船に乗せて本国に送り出していた。そのためパナマ市はその中継都市として重要な役割を担ったのだ。その後もメキシコやボリビアから大量の銀塊が発見され、新世界から旧世界に運び出された財宝の、実に7割がパナマ地峡を通過したと言われている。

財宝を積んで本国に帰ろうとするスペイン船隊から財宝を横取りしようとしたのが、かの有名なカリブの海賊だ。そのためスペインは護送船団を組んで防衛をはかり、主要港には堅牢な要塞を築いた。当時、難攻不落といわれたパナマ市だったが、1671年にイギリスの海賊船長ヘンリー・モーガンに攻撃され、財宝は盗まれ、市は焼き尽くされた。この遺跡は現在パナマ・ビエホと呼ばれ、2003年にユネスコ世界遺産に登録された。19世紀になると中南米各地でスペインからの独立の動きが顕著となり、1821年にパナマもグラン・コロンビアの一部として、現在のコロンビア、ベネズエラ、エクアドルとともに独立した。

そして1848年にカリフォルニアで金が発見されゴールドラッシュが始まると、パナマは交通の要として再び世界の注目を浴びる。1849年には何万人もの人々が金を求めてカリフォルニアに殺到した。当時北米大陸横断鉄道はまだなく、北米大陸を東部から西部に陸路で横断するのは危険だったため、多くの人々はパナマ地峡を通り、蒸気船でカリフォルニアを目指した。しかし、パナマ地峡を通るにもジャングルをカヌーやロバを使って通り抜けなければならず大きな障害だった。そこで1850年に米国企業によってこの地峡を横断する鉄道の建設が始まり、多くの苦難を経て1855年に「世界で最も短い大陸横断鉄道」であるパナマ鉄道が開通

した。

このパナマ鉄道に最初に乗った日本人は万延元年遣米使節団一行である。万延元年（1860年）に江戸幕府が日米修好通商条約の批准書交換のためにワシントンに派遣した使節団で、サンフランシスコまでは勝海舟や福沢諭吉、ジョン万次郎らに乗せた咸臨丸も同行した。使節団一行はサンフランシスコからパナマ市に船で南下し、そこからカリブ海側までパナマ鉄道を利用した。当時はまだ鉄道を見たこともなかった日本人が、巨大な機関車に驚嘆したのは想像に難くない。ちなみに日本初の鉄道である新橋-横浜間が開通したのは1872年である。

さて、パナマ運河である。スエズ運河を建設したフランス人のレセップスが、その実績を引っ提げてパナマ運河建設に挑戦した。レセップスはパナマ運河建設会社を設立し、当時パナマが属していたコロンビアから運河建設権を購入し1881年に着工した。しかし、黄熱病やマラリアなど熱帯病の蔓延や技術的問題から工事は難航し、1889年に会社は倒産する。

この工事を引き継いだのが米国である。米国メキシコ戦争で太平洋側に広大な領土を獲得した米国にとって、太平洋と大西洋を結ぶ運河は経済面でも軍事面でも非常に重要だった。当初米国は運河建設ルートとしてニカラグアルートを検討していたが、フランスのパナマ権益売却の働きかけが奏功し、米議会はパナマルートを選択した。現在も香港企業がニカラグアでの運河建設を企図しているが、今から100年以上も前からニカラグア運河計画は存在していた。

1903年米国はコロンビアとパナマ運河建設予定地を永久租借する条約を結ぼうとしたが、コロンビア議会が批准しなかった。米国はパナマ独立派と組んで独立



パナマ運河を通航する豪華客船と貨物船

運動を支援し、同年11月にパナマは独立を宣言。当時のルーズベルト米大統領はすぐにパナマの独立を承認し、パナマと運河条約を締結、運河建設権と運河兩岸の永久租借権を取得した。

米国も着工当初は熱帯病に苦しんだが、蚊の駆除や労働環境の改善を進め、熱帯病はほぼ根絶、技術面でも当時の最新鋭の建設機材を投入し、工事の進捗が格段に改善した。そして遂に1914年、バルボアが太平洋に到達してから401年後に、パナマ運河が開通した。これ以降、パナマはまさに国際物流の要衝となったのである。

パナマは5月から12月まで長い雨季が続く、ゴルフ場も沼地になってしまう。しかし運河は雨水を人口湖に貯めて使っているため、雨が降らないと運河は使えない。早魃が続くと、貯水量が減り、運河は通航規制され、世界の海運に大きな影響を与える。雨季が長く、豊富な雨量に恵まれたパナマは、まさに運河のために生まれたような国である。



建設ラッシュが続くパナマ市の高層ビルとゴルフ場

第二次世界大戦後、パナマでも民族意識が高まり、米国に運河返還を求めようになり、1968年の軍事クーデターで実権を握った国家保安隊の司令官オマール・トリホスはカーター米大統領との交渉で1999年末に運河の完全返還を実現させた。

パナマの歴史を振り返ってみると、①スペイン統治下での財宝ルート、②コロンビア統治下でのゴールドラッシュルート、③米国租借地でのパナマ運河開通と、歴史上3度も世界の大注目を集めたが、いずれも他国の支配下だった。この運河の完全返還により、ようやくパナマの名を世界に刻むことが出来たと言える。

パナマ運河の完全返還によって、パナマの運河収入は増加、運河兩岸地域も開発され、パナマに大きな発

展をもたらした。国の総人口は返還直後の2000年は306万人だったが、16年後の現在は400万人まで急増した。パナマ市も高層化が進み、今では100メートルを超える高層ビルが180棟以上林立している。市の人口は90万人ほどだが、都市別高層ビル数では世界で17～18位に入る。なかでも目を引くのが293メートルの高さを誇り、多くの日本人駐在員も入居するトランプタワーである。ちなみに日本一の超高層ビルあべのハルカスは高さ300メートルである。トランプタワーがパナマにあるということだけで、米国とパナマの二国間関係はこの先も安泰だ、とパナマ人は信じている。



船の帆の形をしたビルがパナマ・トランプタワー

昨年6月、そのパナマがいよいよ世界の注目を浴びた。大型船が通航できる新運河の完成である。世界の通航量増加や船舶大型化の流れを受けて、2006年に運河拡張計画が国民投票で承認され、パナマは新運河建設を決断した。米国シェールガス由来の天然ガスの増産により、新運河を経由した日本やアジア向けのエネルギー輸出も増加し、日本のエネルギー安全保障上も非常に重要な航路となった。パナマの決断が世界物流に大きな変化をもたらしたのである。そして、新運河開通にともない巨大コンテナ港や自動車専用港、都市交通インフラ、多数のオフィスや住宅ビルの建設が計画されており、パナマのさらなる発展に繋がることが期待されている。

他の中米諸国は農業への依存度が高いが、パナマは運河を核に物流や商業、金融などサービス産業が経済の8割を占める。運河と並んでパナマ経済を支えているのが、コロンプリーゾーンである。コロ市は運河のカリブ海側出口にあり、フリーゾーンとしては香港に次ぐ世界第2位の規模を誇り、日本企業も倉庫を構え、米州の輸出基地として活用している。ここ数年、

中南米の景気低迷を受けて取扱量が減少しているが、政府は新たにフリーゾーンでの組立・加工を認めるなど機能強化を図り、テコ入れに躍起である。



パナマ新運河開通式

パナマは金融センターとしても世界有数の競争力を持つ。かつては多くの日本企業がパナマで金融オペレーションを行っていたが、2000年代初めの日本の金融ビッグバンで自由化が進み、日本企業はパナマから日本に金融機能を移したので、日本企業にとってはパナマの有り難みが薄れてしまった。しかし、パナマはドル経済で為替リスクが少なく、経済も安定しており、多国籍企業からは今も金融センターとして重宝されている。

国民の多くは、原住民であるインディヘナ、征服者であるスペイン人、鉄道や運河建設労働者としてアメリカや中国から連れてこられた人々、金融を牛耳るユダヤ人、商才豊かなアラブ人、年金生活者のアメリカ人など、多種多様な国から移り住んできた人々である。パナマの経済性に目をつけ才気煥発で成功した富裕層と、教養もなくその日暮らしの貧困層の格差は激しい。



パナマ新運河を航行するLNG船

それでも常夏の気候と運河という優良アセットのお陰で、一般的には恵まれた生活に見える。

給与は法令で半月毎の支給となっている。1ヶ月毎だと途中で使い切ってしまうから。なんともんびりしたものである。その日暮らしの利那主義。それでも人付き合いは良く、冠婚葬祭にも熱心で、遊び好き、外食好き、見栄っ張りなところもあって月々の交際費で火の車という人も多い。給料日は外出する人々で道路は大渋滞、レストランもショッピングセンターも大盛況。もっとも借金の返済で走り回っている人も多いそうだが。とにかくパナマ人にとって給料日は特別なのだ。

一事が万事、人生も仕事ものんびりしているが、いったんハンドルを握ると人が変わる。車の鼻先を突っ込んで先を争う、ウイカーも出さずに強引に割り込む、狭い道路でも迷惑駐車はお構いなし。「狭いパナマ、そんなに急いでどこに行く」と思わず突っ込みたくなるほど、とにかく無茶苦茶な運転で先を急ぐ。パナマ人にここの運転は危険すぎると言ったら、東京で怒ったような顔の日本人が、猛烈な勢いで前後左右から津波のように押し寄せてくるほうがもっと危険だと切り返された。なるほど、それぞれのお国柄なのかもしれない。

羨ましいのは高齢者に優しいこと。パナマでは高齢者は航空券代やレストランでの食事代に対して25%の補助金が支給される。いくらなんでもやりすぎだと思うが、高齢の夫婦が楽しそうに旅行をしたり、仲良く会食しているのをみると羨ましい。若者の税負担は大きいがこの制度への不満は聞いたことがない。お国柄か、無頓着なのか、余裕なのかはわからない。しかし日本人のように医療費に膨大なお金をかけるよりも、余生を楽しく過ごすことにお金をかけようというのは人生観の違いかもしれない。

パナマ市は2年後の2019年に創設500周年を迎える。世界有数の「通り道」であるがゆえに、世界の列強に翻弄されてきたパナマ市だが、一方でグローバル化の恩恵を最も享受した街でもある。世紀の大プロジェクトである新運河を完成させ、これからますます世界での存在感を増していくであろうパナマ。パナマ都市物語の新たな章は始まったばかりである。

(いじり しゅういち パナマ三菱商事会社社長)