

〈4〉 パナマ運河をめぐる米中対立、その影響と課題

成蹊大学 客員教授

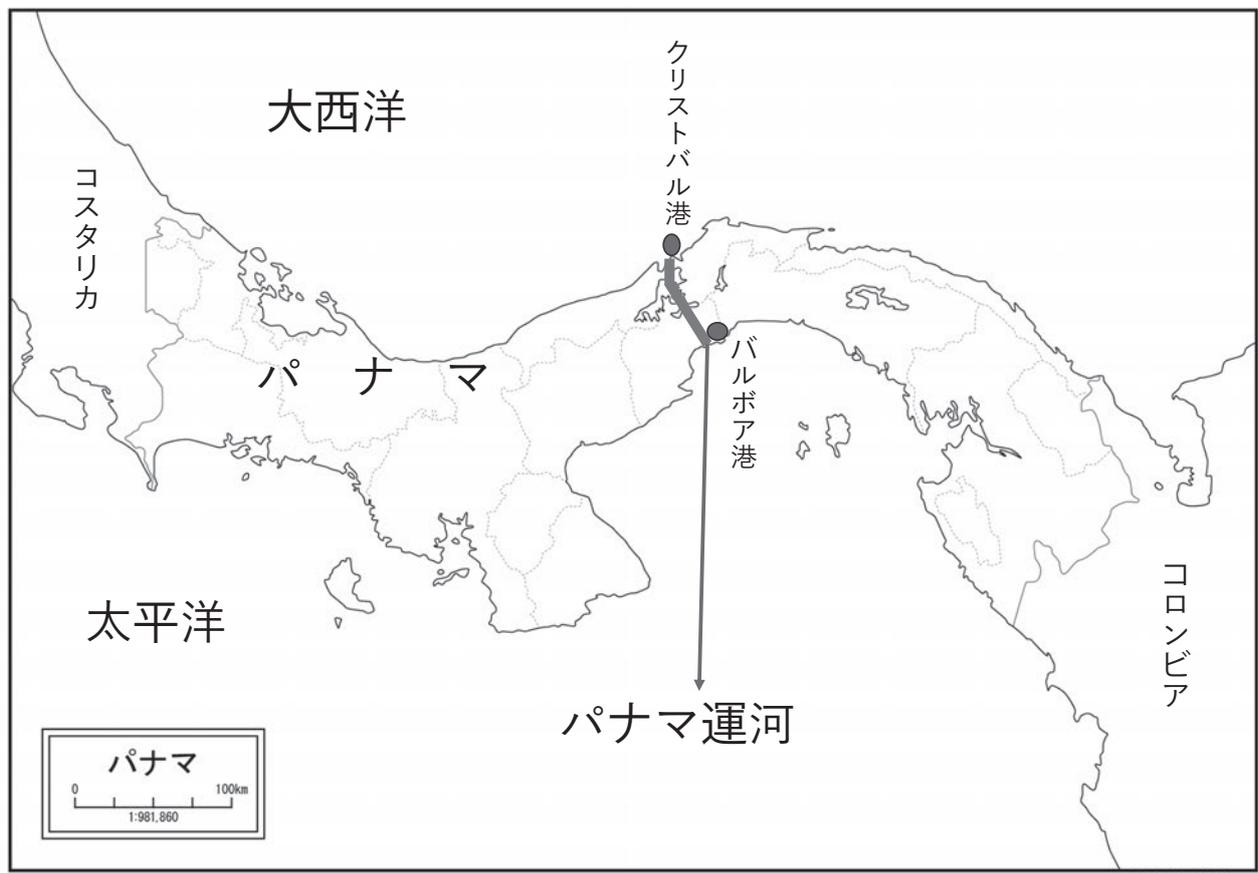
渡邊 優

問題の所在

2025年1月に就任した米国トランプ大統領は、米国内政のみならず安全保障、貿易、気候変動など多方面で型破りな政策を打ち出しているが、特に中南米にかかわる問題については就任前から強硬策を唱

えて多くの域内諸国を翻弄している。不法移民の取り締まり強化・強制送還と薬物の米国流入を巡るカナダ・メキシコとの対立、メキシコ湾の（アメリカ湾への）名称変更、そしてパナマ運河に対する領土的野心などである。

本稿で取り上げるパナマ運河は、米国のお膝元た





はなく長い経緯と背景があることを振り返り、パナマを巡る米中対立の現状と今後注視すべき点を洗い出すとともに、自由で開かれた国際秩序を維持する我々に求められる役割についても考察を加えたい。

パナマ運河・周辺港湾・パナマという国

パナマ運河は、スエズ運河、マラッカ海峡と並ぶ世界海運のチョークポイントである。パナマ運河のおかげで太平洋・大西洋間の輸送が、南米最南端のホーン岬経由に比べ、距離で 5,000 キロメートル、所要日数で 8~10 日、コストで 2 割削減される。毎年約 14,000 隻がパナマ運河を通過、貨物の通過量は世界貿易の 5% に相当する。最大の運河利用国は米国（全体の約 7 割）で、これに中国、日本が続く¹。

2023 年には干ばつのためパナマ運河の運航規制が行われ、それに先立つ 2021 年にはスエズ運河がコンテナ船座礁のため 1 週間運航停止され、いずれも世界の物流に多大な損失をもたらしたことは記憶に新しい。これら事件は、チョークポイントにある両運河が世界の海上輸送に与える重要性和脆弱性を浮き彫りにするものであった²。

後述するように、現在米国・中国・パナマの大きな係争となっているのは、パナマ運河に隣接する太平洋側と大西洋側の 2 港の運営である。パナマの諸港のうち両洋の運河出入口付近に位置する、太平洋側のバルボア港と大西洋側のクリストバル港である。両港は、運河を通航する船舶の貨物積み替え、燃料補給、修理などを通じて物流に大きな影響力を持つハブ港である。運河そのものに加え、物流の結節点にある主要港湾が安全に安定的に運営されることは、海上物流にとって必須の要請である。

2023 年 7 月、名古屋港コンテナターミナルでサイバー攻撃によるシステム障害が発生し、ほぼ 3 日間

る中南米での指導力を巡る米中対立の象徴的な事例である。米国はかねて隣接する中南米で圧倒的な存在感を以て中南米諸国の運命を左右してきたが、近年世界的規模で米国に挑戦する中国がその中南米にも浸透を進めつつあり、米国の懸念が高まっていることが、パナマ運河を巡る米中対立の背景にある。

パナマ運河はまた、米国のみならず世界全体の海上交通の要衝であり、「ルールに基づく自由で開かれた国際秩序」(Free and Open International Order based on the rule of law) に大きな影響を与え得る戦略的チョークポイントである。パナマという国家とパナマ運河の安定は、日本を含む各国にとっても経済及び安全保障の観点から注視されるべき問題と言える。

本稿では、取り沙汰されるトランプ大統領のパナマへの野心が、同大統領個人の脈絡なき思いつきで

¹ 松永一義「ラテンアメリカのハブ パナマ」『ラテンアメリカ時報』2025 年春号、.23 頁。

² 2023 年には干ばつの影響でパナマ運河の中央に位置するガトゥン湖の水位が低下し、通航船舶数制限や貨物量制限、通航料高騰などで世界物流に約 20 億ドル超の損失が発生したといわれ、パナマ運河の重要性和同時に脆弱性が改めて明らかになった。パナマ運河と干ばつについては Mie Hoejris Dahl, “The Panama Canal is Running Dry”, *Foreign Policy*, January 15, 2024.

またスエズ運河では、2021 年 3 月、日本の正栄汽船が保有するコンテナ船「エヴァーギブン」が強風にあおられて運河の岸壁に座礁して運河を塞ぎ、他船舶の航行を 1 週間にわたって妨げた。これにより世界の貿易に 22 億~36.6 億ドルの影響を与えたとも言われる。(斎藤勝久「スエズ運河事故から学ぶ世界海運の最新事情」『nippon.com』2021 年 4 月 23 日) なおエヴァーギブンの所有者は日本の正栄汽船で、台湾の長栄海運が運航する船舶であるがパナマ船籍である。

にわたってターミナルの操業が停止して物流が大混乱に陥ったのは、港湾運営の重要性を再認識させる事件であった。日本で2022年に制定された経済安全保障推進法では、基幹インフラ役務の安定的な提供確保の対象たる14業種の一つに海運が、そして一定規模以上の港湾が特定重要設備に指定されているのも、港湾運営の重要性を物語っている³。後述するように、パナマ運河周辺2湾の運営権を巡る問題は、安全保障の問題なのである。

パナマという国は運河関係収入（運河通航料等）がGDPの7.7%を占めるなど、経済の相当部分を運河に頼っていることに加え、複数の港湾施設、2つの経済特区（うち1つは香港に次ぐ世界第2位の規模）、米州各地を結ぶハブ空港、金融制度（米ドルが流通、比較的緩やかな金融規制等）を持ち、中南米におけるヒトとモノとカネの流通拠点としての価値も大きい。パナマはまた、リベリアと並び便宜置籍船の最も多い国であり、この点でも日本とのかかわりが深い。

米国とパナマ運河：安全保障上の要衝

パナマ地峡に強い関心を持ち、関与してきたのはトランプ大統領の米国が最初ではない。すでに15世紀には、新大陸を発見しメキシコ以南の新大陸を領土に組み込んだスペイン帝国にとって、太平洋と大西洋を結ぶパナマ地峡は植民地間及び植民地・本国間を結ぶ物流の要路となっていた。19世紀初頭には、プロイセンのフンボルトが現地調査に基づいて中米地域への運河設置を提唱。米国が北米大陸東部から西部に拡張しゴールドラッシュの始まった19世紀中葉には、金鉱に魅せられた多くの人々を米国

西部に運ぶため、米国は1869年の大陸横断鉄道開通を待たず1855年にパナマ地峡に鉄道を敷設した。19世紀末には「海上権力史論」で知られる米国の海軍戦略家アルフレッド・セイヤー・マハンが、パナマ地峡への運河建設の重要性を指摘し、米国では両洋を繋ぐ運河の建設に関心が高まっていった⁴。

しかしパナマ運河建設を開始したのは米国ではなく、スエズ運河建設で知られるフランスのレセップスであった。尤も1881年に始まったこの工事は工事の難航、熱帯病の蔓延、資金ショート等の事情により挫折することになる。

1903年には米国がパナマ地域の独立勢力を支援し、コロンビアから分離してパナマ共和国が成立⁵。独立直後のパナマは米国との間で、将来の運河建設や運河と隣接地域の管理権を米国に委ねる条約を締結、米国が1904年から建設を始めた運河は1914年開通に至った。以後、米国は運河を運営し、隣接地域に多くの米軍基地を設置、中南米方面を担当する米南方軍（SOUTHCOM）の本部をパナマに置くなど⁶、パナマは米国にとって西半球安全保障の拠点となった。

しかしこのような米国の圧倒的なプレゼンスと影響力が、パナマのナショナリズムを刺激したのは当然の成り行きだった。米国はこれに対して、パナマの国民感情に配慮して一定の配慮は示してきた。1936年には米パナマ間で米国のパナマ内政への不干渉や、(時期は明示しないものの)パナマ運河地帯のパナマへの返還などを合意する条約が締結され、1955年にはパナマに支払われる運河借料の増額が実現するなど一定の進展はあった。

それでも米国の運河地帯支配に対するデモや抗議運動はパナマ国内で徐々に盛り上がり、特に1964年

³ 経済施策を一體的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律（経済安全保障推進法）（令和4年法律第43号）
https://www.cao.go.jp/keizai_anzen_hosho/suishinhou/suishinhou.html

⁴ 1898年の米西戦争時、米国海軍が太平洋側に配置されていた戦艦オレゴンを大西洋側に派遣したが南米最南端経由であったため、スペインとの海戦に遅参したことが、パナマ地峡への運河開削の必要性を再認識させたとも言われる。

なお第二次世界大戦でドイツの敗戦が濃厚になった後、大西洋の米英艦船が太平洋に回航され対日戦に投入されるのを遅らせるため、日本海軍は（発動はされなかったものの）パナマ運河攻撃計画を策定したことがあった。

⁵ 米国は独立当初から「マニフェスト・デスティニー」の名の下に西部を開拓し領土を拡張してきた。19世紀中にルイジアナ、フロリダ、アラスカ、オレゴンを経州諸国から購入・獲得し、メキシコからテキサスを、スペインからキューバ、プエルトリコ、フィリピン、グアムを奪い、ハワイを併合してきたのが当時の米国であった。パナマの独立支援と保護国化も、同様に米国の帝国主義的拡張の一環と捉えられている。

⁶ 現在、米南方軍（SOUTHCOM）の本部は米国フロリダ州マイアミ近郊のドラルに置かれている。