



パナマ運河（解説p.2）

地理・地図資料

帝国書院

2011年度 1学期号



パナマ

2010年9月、パナマ運河を横断する取材を行った。パナマ運河やパナマシティのようすをレポートする。



写真はすべて2010年9月撮影／帝国書院



1513年にスペイン人バルボアがパナマ地峡を横断して以来、この地峡に運河をつくる夢が広まった。1855年、アメリカ合衆国の民間会社がパナマ運河鉄道を敷設した。1880年、スエズ運河を建設したレセップスがパナマ運河の工事に着手したが、スエズ運河と同じ水平式を採用したため難工事が続き、さらに疫病の流行や資金難により挫折した。

1903年にコロンビアから独立し、パナマ共和国が誕生した。国防上の重要性により運河に関心があったアメリカ合衆国はすぐに交渉を始め、パナマ運河地帯の永久支配権を認めさせた。アメリカ合衆国は閘門式を採用、巨額の投資と10年の時間をかけて1914年に運河を完成させた。その後、アメリカ合衆国の支配に対する不満が高まり、1979年にパナマ運河の中立条約が結ばれ、1999年12月31日に完全にパナマに返還された。

返還後、通航料の値上げ・通航量の増大により、パナマ政府への納付額は着実に増えた。通航料は現金決済のため世界中の銀行が進出し、首都パナマシティは中米一

の金融都市に成長している。

パナマ運河では年間約2億tの貨物が約1万4700隻の船舶で輸送されている（2009年）。運河を経由することによって、ニューオーリンズ～横浜間で南米大陸南端を回るより約7400km（約21日間の航海）を短縮できる。

パナマ運河は、下図のように約80kmの航路でカリブ海と太平洋をつないでいる。水がエレベータの役目をもつ閘門が3か所に設置され、閘門の両端の水門を閉めて水位を上げると船は上っていく。表紙写真はミラフロレス閘門で、左手奥は太平洋。大きな船舶の閘門通過の際には、水路の両側からワイヤーで電気機関車と船舶をつなぎ、機関車は船が壁にぶつからないようにしながら牽引している。

パナマ運河を航行できる最大船舶幅をパナマックス（32.3m、最小水路幅は33.5m）とよび、それよりも大きな船の場合はパナマ運河鉄道で積荷を輸送する場合もある。同鉄道は世界最短の大陸横断鉄道ともいえる。



取材レポート

帝国書院取材班

ロサンゼルス国際空港深夜2時発、6時間半のフライトでパナマのトクメン国際空港に到着。時差が2時間あるので現地時間は午前10時30分。乾燥したカリフォルニアの空気から一転、熱帯の湿った空気が重く感じられた。

写真④は首都パナマシティの新市街。パナマ運河の通航料は現金決済のため世界中の銀行が進出し、中米一の金融都市として発展している。新市街の高層ビル群はそれら金融関係のオフィスやそこで働く人々の住居で、一般のパナマ市民は周辺の住宅街でくらししている。旧市街のカスコ・ビエホ地区はスペインの植民地時代の面影が残る町並みで世界文化遺産に指定されている。市街地の撮影後、取材のメインである運河の撮影に向かった。

パナマ運河は観光船からの撮影と閘門施設内での撮影を行った。

写真②は第二パナマ運河建設工事現場。パナマ運河を通航できる船舶は閘門の幅に制限され、また途中にある狭隘な渓谷が大型船の通航のネックとなる。第二パナマ運河という呼称が誤解を招いているが、現在の閘門の脇に幅の広い閘門を建設しさらに水路の狭い部分を拡幅する工事が進行していて、別ルートの新しい運河を建設しているわけではない。パナマ運河開通100周年の2014年完成をめざしている。

写真③はパナマ運河鉄道。パナマシティとコロンを結ぶ全長80km弱、所要約1時間の世界一短い大陸横断鉄道。途中駅はなく、旅客扱いは平日に1日1往復あるのみ。貨物輸送がメインである。金曜日の夕方、コロンの列車に乗ったが、数組の観光客が乗っているのみで車内はすいていた。列車はガトゥン湖の脇と熱

帯林を抜けてパナマ運河に沿うように走り、とても快適であった。

写真⑤はパナマ運河入り口で通航許可がでるまで待機している船舶。

写真⑥はパナマ運河観光船の操縦室。白いシャツの船長の横にパナマ運河委員会の水先案内人が立ち会っている。パナマ運河を通航する際には必ず同船することになっている。操縦室の外側でカメラを構えているのは取材班。コーディネーターが船長と知り合いだったため、一般人は立ち入れない特等席で撮影することができた。

