

## 19. パナマ運河

観光では見られないような世界の特殊な所を航行してみましよう。

南北アメリカを結ぶ細くくびれたパナマ地峡がありますが、ここに太平洋とカリブ海を結ぶ大動脈パナマ運河があります。1492年にコロンブスのアメリカ大陸発見以後10年足らずの1501年にはスペイン人がパナマ地峡を発見し、陸路太平洋岸に達しております。

近代に入ると汽車が実用化され、パナマ地峡にアメリカ資本によって太平洋側とカリブ海側を結ぶ横断鉄道路線が敷かれ、太平洋側の船舶とカリブ海側の船舶との間で旅客、貨物とも相互に陸路で運ばれ乗り、積み換えが行われるようになったため、海運は画期的な飛躍がありました。



①

このパナマ地峡に運河を建設しようとしたのが、スエズ運河を設計、施工したレセップスで、海面式の運河の建設を企画したのです。これは海面の高さ、即ち太平洋とカリブ海を同じ水面で開通しようとフランス政府主導で1880年1月1日着工したのですが、地峡の間には山が重なり合うようにあり、海面と同じ水準まで掘削するのは技術的にも無理があり、更に黄熱病の蔓延や資金不足が表面化し、ついにはフランス政府も前途を悲観し1889年工事を放棄してしまったのです。

ついでアメリカ政府が関心を示し、1902年連邦議会で運河建設を決議し、次にとった行動はアメリカらしいもので、当時パナマ地峡はコロンビア領だったのですが、コロンビア政府に圧力をかけ強引にこの地にパナマ共和国を創り、この政府と交渉してパナマ地峡を永久租借地としてから工事に着手したのが1903年、3億ドル以上の巨費（当時）を投じて1914年（大正3年）8月15日 ついに開通したのです。

太平洋とカリブ海を結ぶ閘門式運河で、全長約80km、丘の上の海拔26mに大きな湖があり、この水面に合わせて水路を造ったのです。

太平洋側からパナマ運河を通過しカリブ海へ至るには、最初のゲートがミラ、フローレス閘門、ここには2段のドックがあり、最初のドックに入ると水門（ゲート）が閉ざされ、水が下から導入され船は徐々に浮き上がり、約9m位浮き上がって第二のドックと同じ水面になると水門が開いて次へ進みますが、ドックの両サイドにはアプト式のレールが敷かれており超小型の電気機関車（東洋電機製）が片側3~4台両側につきワイヤで牽引します。所要時間は一回20分位で、これを2回繰り返して18m上昇してゲートが開いてミラ、フローレンス

湖に入ります。其の湖を 10 分位航走すると 3 番目のベデロ、ミゲル閘門があり、ここで 8m 上昇して水路は海拔 26m になります。ここからゲイラード、カット水路に入りますが、文字通り山をカットして切り開いた水路で両側は断崖と山が連なっており、満足な建設機械もない時代にこの山を切り裂いて水路を造った土木建設工事に脱帽です。5 時間ほど崖と熱帯雨林の連続である地狭の水路を航走すると、やがて広々としたガトゥン湖に入り、ガトゥン閘門に達します。この閘門は 3 段連続しており、26m 下がりカリブ海に入ります。ただし、閘門に入る順番がありますから通常 2~3 時間待ちで、一時の休息です。

パナマ運河全航程の所要時間は途中の待ち時間を入れて約 13 時間前後です。

24 時間稼働しており 1 日の通過隻数は約 40 隻、通過貨物量、約 60 万トン。通過料金は 1 トン、1 ドル 39 セント、2 万トンの船舶ですと、基本料 280 万円位ですが、積載貨物の種類、代理店費が加算されますから邦貨 500 万~600 万円位になります。



このパナマ運河は閘門式ですから、船舶の大きさに制限があります。全船長 294m、最大幅 32.3m、喫水 12m 未満で、就航としてパナマ運河を通過する可能性のある船舶は、予めパナマ政庁に船舶の明細を記した申請書を提出し、審査の上許可されると登録番号を記したパナマックス証書が交付され、以後は登録番号を付して到達日時を打電すると、通過日時、順番が決められます。この運河は、パナマ共和国最大の産業であり、収入源です。これはアメリカが永久租借権を持ち、事実上支配していたのですが、スエズ運河がエジプトに返還された頃から、パナマでも返還運動が起き始め、経済的な混乱、政情不安な時代が続き、アメリカとの関係は悪化の一途を辿りました。特にノリエガ將軍の麻薬事件では米軍のパナマ侵攻作戦が実施され、パナマ市が戦場になったのです。その後、紆余曲折を経て 1999 年 12 月 31 日正午をもってパナマ共和国に返還され、現在ではパナマ政庁が管理運営しております。

パナマ運河開通以前、もし日本から南北アメリカの東海岸（大西洋側）に航行しようとしたら喜望峰（アフリカ大陸最南端）廻りか、南米の最南端の狭い水路のマゼラン海峡か外洋のドレーク海峡しかありません。この南米の南端周りの航路は当時の航海術では死と隣り合わせの大冒険航海です。では伊達政宗の家臣、支倉常長はどうやってスペインに行ったのでしょうか。答えは現在保養地として有名なアカプルコ（メキシコ）付近に上陸し、馬や徒歩でアナワク高原を越えてメキシコ湾に臨む港町ベラクルスから再度船に乗ってスペインに行っております。

当時スペインはフィリッピを植民地として総督府をマニラに置き、多数のスペイン人がおりましたが、本国との行き来は全て太平洋廻りで当時は帆船ですから、メキシコからフィリ

ッピンへは南回り、つまり貿易風の東よりの風を利用し、復航は偏西風帯と海流（時計回り）を利用しましたから、日本近海を航行することになります。1609年、フィリッピン前総督1行が任期を終えて帰国の途上、台風に遭遇し千葉県御宿町の沖合で座礁難破、地元民総出で救助にあたり、手厚い看護をしております。其の記念碑の除幕式にスペイン大使が出席し大歓迎を受けたのはつい最近のことです。

この遭難事件は直ちに家康に報告され、当時スペインが誇った最新鋭のガレオン船を日本が建造して贈呈、この船で一行は無事帰国しております。ここで驚くべき事はスペイン人船員の指導があったとはいえ、見事に建造した船大工、鍛冶やさん達の技術の凄さです。

大阪夏の陣の前、1613年、伊達政宗の命令によって石巻市の離れにある月の浦で、ガレオン船“サン・ファン・バウティスタ号”（約500トン）当時としては巨大な西洋型帆船で、これを独自の技術で45日で建造しました。この船を再現したのが石巻にあります。

家臣で白石城主の支倉常長を長とする遣欧使節団家臣、乗組員、120名、商人、技術者20名の日本人140名、便乗のイスパニア人40名計180名が太平洋を横断、約3ヶ月を要して無事メキシコ、アカプルコに到着、更に陸路横断し、ベラクルスからスペインの定期船で大西洋を渡り、エスパニーヤ国王フェリペ三世、ローマ教皇パウルス五世に拝謁し、日本と



という国の存在を欧州に伝えております。復路も同じコースですが、乗船したのがスペイン船だったので常長と少数の家臣だけが帰国し、120名のうち大半はメキシコに残留、望郷の念を抱きながら異土の地に眠っております。この選抜された人達は次男、三男で独身が基準でしたから現地で家庭を持って、日本のサムライの誇りを持ち、氏を名乗り、帯刀していたといいます。そして何代続いても日本の氏を変えず、現在でも日本の氏を名のっております。事実、コアッアコアルコス港に入港した際代理店のオーナーに挨拶したところ私は日本人だと胸をはっておりました。しかし何代も続いておりますから日本人の面影は全くありません。言葉も`オハヨウ`の一言だけでした。

これより以前の渡欧は「天正遣欧少年使節団」があります。本能寺の変があった1582年九州のキリシタン大名三諸侯の名代としてイエズス会のセミナリヨで学ぶ学僧から4人の少年を選んで欧州へ送りだしました。このときはポルトガルの主催ですから長崎を出港したのが1582年2月20日、インド洋経由で、リスボン着が1584年8月10日、2年6ヶ月を費やしての到達です。では何故メキシコ経由でないのか、答えは簡単で当時ポルトガルとスペインは犬猿の仲、しかもトリデンシャル条約により世界を二分して領有するとしていましたから、

互いに権益は侵さないという密約があったのです。

ポルトガルでは国賓として大歓迎を受け、ローマにも行ってローマ教皇グレゴリウス十三世に謁見、シクトゥス五世の戴冠式にも日本代表として出席しています。

1年8ヶ月滞在し、帰途はなんと4年2ヶ月を要していますが、インドに長く逗留しており、やっと秀吉の時代が到来した1590年7月21日長崎に帰ってきました。

翌年1591年3月30日には完成なった聚楽第で秀吉や諸侯の前で西洋音楽“ジョスカン・デ・プレ”を演奏しました。しかし、その後キリシタン禁止令がでて、少年使節4人は悲惨な末路を辿ることになります。

では、一寸飛躍して半世紀以上前になりますが帝国海軍のシンボルであった戦艦大和とパナマ運河の関係に触れてみましょう。当時としては世界最大の戦艦で、三大無用の長物「ピラミット、万里の長城、戦艦大和」と揶揄される位巨大だったのです。では何故貧しい我が国が巨費を投じて建造したのでしょうか。

大和のデータは排水トン6万4千トン、全長263m、最大幅36.9m、機関出力15万馬力、最高速度27ノット、主砲45.7cm（18インチ）3連装、3基、9門、最大射程4万2千m。

アメリカの最大の戦艦はアイオワ級（アイオワ、ニュージャージー、ミズリー、ウィスコンシン）の4隻、排水トン4万5千トン、全長270.43m、最大幅32.96m、最大速力33ノット、主砲40.6cm（16インチ）、3連装3基9門、最大射程3万8千m。

この比較で問題点は最大幅で主砲で射撃する場合、砲座を横向きに旋回して、主砲は舷側を向きますから重心が移動して艦は傾いてしまいます。これを防ぐためには艦の幅を広くする必要があります。従って日本海軍は艦の幅が広いほど大口徑の主砲を積載することができ、射程距離が大きくなりますから、アウトレンジ戦法で勝利間違いなしと考え巨艦巨砲の戦艦を建造、大和、武蔵、信濃（建造途中で空母に変更）、計画では10万トンの紀伊、尾張を建造する夢を持っていました。

では何故アメリカの戦艦は最大幅を大きくできなかつたのでしょうか。アメリカ海軍は戦場が太平洋と大西洋の2面になります。従って作戦によってはパナマ運河を通して両海洋に進出する必要があり、パナマ運河の最大幅が問題になるのです。しかも軍艦を建造する主な造船所は東海岸（大西洋側）にあり、パナマ運河通過が必要条件であり戦艦の最大幅32.96mが通過できるギリギリの幅なのです。

事実カリブ海で訓練に励んでいた空母が、ハワイ奇襲の報を受けて太平洋に回航しようとパナマ運河通過の際ドックの側壁に激突してコンクリトが大きくえぐられているのが現在でも記念としてそのままになっております。

しかし、大和の悲劇は太平洋戦争時には飛行機の時代に入っており巨艦巨砲は無用だったのです。更に艦幅が大きいため戦速が27ノットでは、機動艦隊戦速32ノットについていけず、停泊しているだけの戦艦で大和ホテルと揶揄されておりました。

もう一つ日本海軍の話ですが、アメリカの工業地帯は東海岸に集中しているため、軍需物資を運ぶ輸送船はパナマ運河を経由して太平洋にでてくるため、このパナマ運河を破壊すれば阻止できると考え、水中排水トン 6560 トンという世界最大の伊 400 型潜水艦を建造、この艦に「晴嵐」という小型水上機を 3 機搭載、これに小型爆弾を積んでカタパルトで発射、パナマ運河を爆撃破壊しようと計画したのですが、侵攻途上で終戦になってしまいました。このパナマ運河に関するエピソードはまだありますが、次はスエズ運河についてお話ししましょう。

### 写真解説

- ① ガトゥン閘門の No2 ドックから No3 に進むところです。上の方にかすかに見えるのがカリブ海で、ゲートまでの長い水路は切り開いたものです。右下にあるのが小型電気機関車で牽引・停止をワイヤで操作します。全車両日本製（東洋電機）中央の白い建物の右側の四本の黄色い柱は船のクレーンで、ドックに水が注入され浮上が始まったところです。
- ② ベデロ・ミゲル閘門を出て、ゲイラート・カット水路に入ったところです。両岸は山また山の連続ですが、これを切り裂いて約 50 数キロの水路を造ったのです。しかも 100 年も前ですから凄い一言です。
- ③ 隣のドックに入渠しているのは日本郵船「神悠丸」自動車運搬船（PCC）乗用車 6015 台積載能力あり、昭和 55 年頃ですが、当時世界一でした。アメリカ東海岸へ向かっています。

