

20. スエズ運河

アフリカ大陸と中東を繋ぐスエズ地峡に地中海と紅海を結ぶスエズ運河があり、ヨーロッパとアジアを結ぶ重要な運河です。

ここに運河を造ることは古代よりの夢でしたが、それを実現したのがBC1000年頃にエジプトを征服したペルシャのダリウス大王が掘削した運河の跡が、1798年にエジプト遠征



したナポレオンがスエズ付近の砂漠の中にかすかに残された古い運河の痕跡を発見し、ここを再び掘削すれば運河を再現し南フランスとインドを結ぶ動脈にしようと考え、部下の土木技師に測量を命じました。技師達の測量の結果は紅海の水位は地中海よりも9mも高いと計算し、運河を造るには閘門式にしないと建設できないと結論付け、ナポレオンに報告しております。当時の技術ではとても無理でさすがのナポレオンも諦めたようです。

この技師達が測量し計算した結果9mの高低差があると報告していますが、単純な計算違いなのか、故意なのかどうも納得がいきません。というのは地球の曲面を正確に測量、計算し赤道から北極点までの距離の1千万分の1を1mとするというメートル法を1792年に施行しています。それから5年後に僅か163kmの距離で高低差が9mもあると計算違いしているのが納得いかないのです。もし正確に測量し運河建設に邁進していれば無理なロシア遠征もなく、ワーテルローの戦いもなくナポレオン王朝が何代も続いたかもしれません。歴史の“もし・if”を考えていると長い航海でも全く退屈を感じません。

その数十年後、長年の夢を実現させたのがフランスの外交官で実業家でもあったレセップスで、エジプト駐在の領事時代に運河建設の夢を描いていたようです。測量の結果は同一水位であり、建設可能の結論によりこのスエズ地峡に運河建設となると植民地獲得に血眼になっていた帝国主義時代でしたから、各国の利害が輻輳しイギリスの3C政策、ドイツの3B政策、オスマントルコの領有権の主張等が運河建設のためのエジプト・フランスの共同事業に襲いかかり、恫喝やら政治的駆け引きが活発に行われる中、なんとか1859年4月着工に漕ぎ着き、10年の歳月とのべ150万の現地エジプトの労働者の労力とフランス政府の膨大な資金援助により1869年11月完成、全長163km地中海と紅海が繋がったのです。ただし、現在のような幅ではなく、当時の船の大きさに合わせた細い水路で幅22m、水深7.9mでした。その後も拡張、浚渫の工事が継続され、現在では幅が160~200m、深さ19.5mとなり15万トンクラスの船舶が通過できるようになりました。

この拡張工事には我が国からは水野組（現五洋建設）が昭和 36 年から参加しており、その後も両岸が砂漠ですから浚渫・改修工事が続けられ五洋建設の浚渫船が継続して、もう 48 年間も活躍しております。五洋建設は国内では準大手の会社ですが、大手マリコンとしては世界的な会社で、かつて NHK の「プロジェクト X 男達の挑戦」でスエズ運河での活躍が放送されました。私もスエズ運河通過時には毎回浚渫船に向かって日章旗を振って挨拶したものです。

ヨーロッパとインド洋を航行する場合、アフリカの南端、喜望峰回りとスエズ運河通過を比較すると約 4000 海里(約 7400km) 短縮できます。15 ノットで航行する船舶ですと航海日数約 10 日も節約できるのです。ただし運河の通行料がもの凄く高額で 1 回の通行料が邦貨で 1500 万～1700 万円位かかり、かつ海賊の危険性にさらされてまでして運河を利用する



②

ことに海運会社としては懐疑的となり、またタンカーは通行不能な巨大タンカーが増え、更に中東の産油地より地中海方面へのパイプラインが建設されたので、やや運河収入に翳りが見えてきたと報告されています。

ではインド洋からスエズ運河向け航海してみましよう。アフリカの角を廻ってアデン湾に入る手前にソコトラ島という島があるのですが、その付近は広く環礁、据礁があり、さらに複雑な海流があるため世界でも有数の難所とされております。更にソマリア半島の先端を回ってアデン湾に入ると近年超有名になった海賊の出没海域です。次は潮汐流によって大波ができるバベルマンデブ海峡の難関で、しかも 90° 回頭して紅海に入らなければならず船橋で指揮しているときおもわず「オーマイゴッド」と祈りたくなる難所の連続です。

紅海に入ると両岸が砂漠ですから凄まじい熱風が吹いており、海岸線は赤茶けた岩肌の荒涼とした風景の連続です。

スエズ到着前に正確な到着時刻（ETA）を打電しておくでスエズ運河岸から運河通過の日時、順番を知らせてきます。やっとスエズ湾に入り指定された海域でアンカーします。運河は狭いので 1 列縦隊の船団（コンボイ）をつくり列車のように運航スケジュールに従って航行しなければならないための措置です。

北行きは 1 日 1 回のみ、南行きは 2 回行います。これは途中ですれ違うための措置で、従って北行き船団は隻数が多くなります。船団の編制は第 1 船は国籍を問わず軍艦、次は客船、後は貨物船となります。最初の船の出発は早朝 5 時 00 分、それに合わせてパイロットと 3～4 隻のボートをデッキ積みにし、1 隻あたり 5～6 人の乗組員、電気技師と称する人達がどやどや乗り込んできて、とたんに甲板は人で賑やかになります。勿論パイロット以外の人達は

何の仕事もありません。ワークシェアリングか失業対策なのか労働価値ゼロの人達を満載して出発です。5時に第一船が出ると約10分おき位にコントロールセンターからの指示に従い順番に出発、スピードは7~8kt (13~14km/h)、船の間隔は約2000mを保ってシズシズと進んでいきます。

朝食が済んだあたりから乗り組んできた人達のアルバイトが始まり、甲板上は露天市のように遺跡から発掘された出土品と称する怪しげなそれらしい粗製品が並べられ、大声で客を呼んでいます。なにしろ乗組員の数より出店の数の方がはるかに多いのです。

私もここでのショッピングの楽しみは世界の珍しい硬貨を探すことでした。何しろ世界中の船舶が通過するので買い物の際、硬貨での支払いは可能なのですが、紙幣での支払いはドルや先進国以外の紙幣は受け付けません。何故なら硬貨そのものに付加価値があり売れますが、紙幣は全く価値がないので交換不能なのです。

金が無いと物々交換の交渉が行われ大声での値切り合戦で珍妙な言語が飛び交い不思議と通じあうのですからまさに妙です。

さて船団は運河に入り、西岸は灌漑が行われ畑作や樹木があり緑ですが、東岸のシナイ半島側は全くの砂漠地帯で人が住んでいる様子はありません。運河の途中にはビター湖、ティサム湖、マンザラ湖があり、ビター湖は大小二つの湖ですが、大湖の方で最初の北行・南行き船団のすれ違いが行われ、単線の列車が駅ですれ違うように先に着いた船団は1列縦隊のまま停船しております。次の湖はティサム湖でその近くにはイスマリア市があり、左舷の船橋から望見できる湖岸には広い緑豊かな庭園と豪壮な邸宅が並んでおり、プールもあります。右舷側は茫漠とした砂漠地帯なので非常に対照的な光景です。この湖から再び運河に入り、しばらく走航すると運河は二手に分かれ二本の運河が並行しており、ここで北行き南行きの船団が複線の運河を利用して二度目のすれ違いを行います。この待ち時間中に積み込んでおいたボートを降ろし、ただ船に乗っていただけの人達が降りていきます。再び運河が単線になると兩岸はともに灌漑施設が充実してきて緑が濃くなり農耕地が広がってきて、西岸では幹線道路を疾走する大型トラックや鉄道路線も望見でき人間社会の息吹を感じようになります。そしてこの運河最大のハイライト、ムバラク平和橋が見えてきます。カイロに次ぐ大都市であるポートサイトとシナイ半島を經由して中東各地を結ぶ重要な幹線道路で運河を跨ぐ唯一の橋です。この橋は我が国の無償援助で建設されたもので海面より橋桁までの高さが70m、ちなみに横浜のベイブリッジは55m、航路限界としては世界最大とのこと、これは巨大オイルリグを立てたまま通過できるようにとのことだそうで、産油地ならではの配慮です。施工は鹿島建設が請負、鋼材は全て日本鋼管と新日鉄の製品を運んでの建造で2001年10月の完成です。従って私は建設途上基礎工事をやっている頃通過したのを最期に下船しましたので、残念ながら完成した橋は見ておりません。この橋を潜る頃は、早朝出発した船団もここまできるともう黄昏時で、地中海に沈む夕日によるポートサイト市街のシルエット

が浮かんでいます。ここで再び二本の運河に分かれ、東側の運河には翌早朝出発する南行き船団の第一回目が一列になって待機しております。運河は夜間の航行は禁止なのです。通過する船団は西側の運河を通過してやっと地中海に出ます。そのころはもう暗くなっており、最期のパイロットが下船する頃は19時30分から20時位ですから暗闇の中をジブラルタル海峡を目指して全速で走り出します。

運河通過の所要時間はパイロットが乗船している14～15時間ということになりますが、パイロットの担当区間が決まっており、途中で数回の交代があります。交代の都度、空の鞆を差し出し貢ぎ物を要求、冷凍の鶏肉、たばこ（カートン）、ウイスキー等、時にはリング、醤油がお好みようです。ですからスエズ運河通過時に予め贈答品を購入しておかなければならず、これも船長の重要な役目なのです。

さて平穏に無事運河を通過した訳ですが、この運河を含むシナイ半島付近では過去数多の戦乱があったのです。さらに世界を震撼させた数々の事件の震源地はこの中東にあり、その原因を辿れば複雑に絡みあい、さらに2000年以上の歴史がより複雑にしていますから蚊帳の外にある我々には理解不可能です。しかしこの中東に駐在員として勤務し、時には日本赤軍かと疑われて拘留されたり、内戦では機関銃の掃射を受け命からがら逃げまどう被害を受けてると無関心ではられません。後刻このコラムで取り上げてみましょう。

さて第二次大戦後の1948年、イスラエル建国、周辺国家と戦った独立戦争が第一次中東戦争、1952年エジプト革命、1956年ナセル大統領によるスエズ運河国有化宣言、怒ったイギリス・フランス連合による落下傘部隊が運河周辺に降下、イスラエル軍の陸上部隊が進撃してスエズ運河を占領しましたが、ナセル大統領は運河に船を沈めて抵抗し、後にソ連とアメリカによる仲介で停戦、運河は修復のため長い間閉鎖され海運は大混乱、船腹不足で運賃が高騰し、世界経済に大きな影響を及ぼしました。その後はエジプトの国有となり欧米人の運河パイロットは全て引き上げたため、しばらくの間ロシア人パイロットが独占することになったのです。これは欧米資本が引け揚げたため、更に世界的遺産である「王家の谷」が水没してしまうアスワンハイダム建設の資金を含め大量の資本がソ連から提供され、ソ連軍の軍事顧問団が大勢駐留したため、ソ連との蜜月時代となります。西側諸国として重要な運航拠点がソ連に占拠された結果となり、第三次世界大戦かと囁かれたのもこの頃です。その後ナセル大統領が急死、サダト大統領が就任するとソ連との関係が軋みはじめ、軍事顧問団の追放がありました。1967年イスラエル空軍機が突如エジプト・シリアを攻撃、スエズ運河には戦車軍団が急襲、これが第三次中東戦争で、三ヶ所で渡河してエジプト国内になだれこみ、瞬時にして占領してしまったのです。この時もアメリカによる休戦調停があり六日戦争と言われるくらい短期に解決したのですが、シナイ半島全土がイスラエルの支配下になったのです。

次は1967年第四次中東戦争、周到に準備したエジプトの戦車軍団が隠密裡にシナイ半島に侵入し、ユダヤ教の祝日「大贖罪」だったので全国民は休み、軍人も帰省していたイスラエ

ル軍の戦線を苦もなく突破します。このときイスラエルの首相は鳩派のメイヤー女史だったので不意を突かれあわや国家崩壊かと思われたときイスラエル全国民は奮い立ち反撃に立ち上がりなんとかくい止めます。このときもアメリカの強力な調停があり、1979年アメリカ・カーター大統領の仲介で「キャンプ・デービットの合意」を取り付けて、イスラエル・エジプト二国間だけの単独和平協定が締結、シナイ半島は回復します。ところが国内急進派や周辺国家からはサダト大統領はアラブの裏切り者と非難が集中、1981年軍事観閲式で閲兵していたサダト大統領はパレードで行進してきた急進派将校により狙撃されて暗殺されます。後任は当時副大統領だった現在のムバラク大統領が就任しもう28年になりますから長期政権です。しかしイスラム原理主義が台頭し、凶悪なテロ事件が世界に広まり、スエズ運河を含む中東周辺は何時何が起きるか判らない危険地帯であることは変わりません。

写真解説

- ① スエズ運河に入って2時間くらい航走した頃で、左舷側は砂漠ですが、僅かに人工的な物があります。右舷側（シナイ半島）は全くの不毛の砂漠地帯です。
- ② 5時間航行した頃で、右舷側のシナイ半島です。写真は一見雪景色みたいですが、砂漠地帯で人家は勿論、草木もありません。轍の跡が見えますが大戦車軍団が通ったキャタピラの跡が無数にありました。

