

「パナマ地峡」と言われても余りピンとこないかも知れない。広大な南北アメリカ大陸を結びつける幅100kmにも満たない地峡のせいであろう。しかし、この地形的特色が、列強の興亡に深い関係を持ってきた。16世紀「大航海時代」、スペインは地峡の太平洋側にパナマ市を建設し、南米植民地化の前線基地にした。インカ帝国など南米で略奪した金銀・財宝を本国に輸送するためのルートとして活用した。その後、後発の英・仏が“カリブの海賊”を装い、スペインの利権に侵食、パナマ市を破壊し、スペイン帝国衰退の要因になった。

「パナマ地峡」が再び注目されるのは、カリフォルニアでの黄金ラッシュ時代。まだ米大陸横断鉄道はなく、一攫千金を狙う人々は、米民間会社が建設した「パナマ鉄道」に殺到、米西岸に向かった。幕末の遣米使節団も米東岸に向かう途上、この鉄道のお世話になった。

両洋を遮断している「地峡」に「運河」を建設しようという構想はスペイン統治時代からあった。

しかし実際に工事に着手したのはフランス人レセップスだ。砂漠を掘削し「海面式」のスエズ運河を完成させた余勢を駆ってパナマに乗り込んだ。1880年に工事を始めたが、熱帯病や雨季の豪雨に直面し、8年経っても完成のメドが立たず、80歳を超えたレセップス死亡説が流されたりして、運河の夢は消えた。

それを待っていたかのように、新興の米国が乗り出した。当時、米政府や議会は「ニカラグア運河案」を有望視していた。それをひっくり返し「パナマ運河案」に誘導したのはレセップス工事の後始末人ビュノー技師長だった。彼は米国と計らいコロンビアの属州であったパナマを「分離・独立」させ（1903年）、パナマ公使の肩

書で、運河地帯を“永久に”米国領とする条件を盛り込む「パナマ運河条約」を米政府との間に締結してしまった。T・ルーズベルト大統領も、米国を海洋強国にする上で、運河建設の必要性を痛感していたからだ。

米陸軍工兵隊が工事を担当、レセップスの失敗を分析、パナマの丘陵地帯に3段の閘門を建設した。雨季に氾濫する河川をせき止め、標高26mに琵琶湖ほどの人工湖を設け、閘門操作用の水源とした。閘門は、全長304.8m、幅33.5m、喫水12.8mの巨大なプールだ。当時、世界最大の豪華客船「タイタニック号」も航行できた。20世紀最大の土木工事は、第一次大戦が勃発した1914年に完成、100年後の現在も立派に機能している。

その後、第二次大戦を控え、軍備増強を進める日本にとっても、パナマ運河は、米東岸で生産される戦略物資の輸入ルートとして重要性を増していた。米造船業も東岸地域に集中し、太平洋戦線に向かう軍艦は、全てパナマ運河の閘門サイズ以内で建造さ

れていた。“大艦巨砲主義”にこだわる日本海軍は、世界最大の「戦艦大和」（幅38.9mでパナマ運河通航不可）を建造した。それに対抗し、米軍部は、既存運河を上回る「第三閘門運河」の建設を始めた。しかし、ミッドウエー海戦で日本の主力戦艦を撃沈したので、その工事を中断した。工事跡の一部は今も残されている。

第二運河構想

運河地帯の米国領有に反対するパナマの主権回復運動が激化した。1971年、米政府は重い腰をあげ「旧運河条約」の改訂交渉に応じた。6年に及ぶ交渉の末、「新運河条約」（通称、“トリホス・カーター条約”）が調印された。運河は

列強の興亡と「パナマ地峡」

2000年にパナマに返還する、駐留米軍の全面撤退、増大する通航需要に対応した「新運河」建設の企業化調査を行うこと等が盛り込まれた。条約批准をめぐり、米上院は7カ月もの討議を続け、わずかに1票差で可決した。冷戦下、パナマ運河は米国にとって戦略的にも重要な施設であったことを物語る。

米国に次ぐ第2の運河利用国となった日本も、「新運河」の企業化調査への参画を希望。日・米・パナマ国政府が構成する「パナマ運河代替案調査委員会」がパナマ市に設立された。「通航需要予測」、「工学的検討」、「環境影響評価」、「コスト・便益分析」など幅広い調査を実施、既存運河の最大6万トン級から、「新運河」では、15万トン級の船が通航できる「第三閘門運河案」（かつて、米軍が建設中止したルート）を採択した。

1999年12月末、かつて「新運河条約」を調印したカーター米大統領も列席し、パナマ運河は正式にパナマに返還された。米政府機関（PCC）から、パナマ政府機関（ACP）が運河操業権を握った。PCCは運河を「国際公共財」とし、収益を求めない経営を行ってきたが、ACPは運河をパナマの重要資源とし、運河収益極大化を目指すことになった。

2006年4月、ACPは、「第三閘門運河」建設に向けた「マスタープラン」を公表した。先の「三カ国調査委員会」の案とほぼ同じ閘門サイズであるが、通航可能船舶は多少小型化している。それは、閘門内の船の位置決めが、既存運河の牽引機関車（日本製）から、「新運河」では、前後2隻のタグボート（スペイン製）で行うことになったからだとも言われる。それでも、ドライ貨物で既存運河の6万トンから12万トンへ、コンテナ船では、4000TEUから1万4000TEUの大型船の通航が可能で、世界的船舶の大型化に対応できる。また、「新運河」により、米メキシコ湾から搬出される日本向けLNG船も始めて通航

可能になる。

既存運河での通航貨物量は年約2億トン、通航隻数は年1万4000隻でほぼ限界に達している。「新運河」の開通により、今後、年約1億トン、5000隻までの大型船の通航が可能になると予測されている。しかし、「マスタープラン」には、いくつかの課題も残されている。例えば、閘門操作の水源地確保が不明であり、通航予測への疑念がある。また、通航料金は、年3%引き上げとしていたが、年10%近い引き上げを強行、収益極大化への姿勢に利用者からの反発を招いている。

「新運河」の建設は、総工費52億ドルで、2007年6月から始まり、既存運河完成の100年目にあたる2014年8月の完成を目指していたが、2年遅れの2016年6月に完成した。

パナマ運河の通航予測は、“競合ルート”とされる米西岸揚げルートや「スエズ運河」、さらには、構想段階の「ニカラグア運河」や地球温暖化に伴う「北極海ルート」によるグローバルな競争条件の変化でも大きな影響を受ける。特にスエズ運河は、近年、拡張工事を完成し、超大型コンテナ船を吸収し、料金面でもパナマ運河への競争力を強めている。

因縁のライバルと言われる「ニカラグア運河」は、2012年頃から香港資本（中国政府の関与は不明）の手により、中国国営企業をメインチームとした企業化調査を実施してきた。人類史上最大量と言われる掘削を行い、超大型船を呼び込むというメガ・プロジェクトだ。しかし、運河ルートが300km（パナマ運河は80km）もあり、港湾などの付帯設備も含め500億ドルの工事費用の調達方法や料金政策も不明だ。環境保護派の激しい反対運動で工事は一時中断を余儀なくされ、パナマ運河側は胸をなでおろしている状況だ。

こばやし しろう 元パナマ運河代替案調査委員会日本政府代表。