

## 世界の海運を大きく変える

世界史の中で人類が7つの海を渡り地球規模で移動を始めるのが「大航海時代」である。その当時に、先進地域であるヨーロッパからアフリカ大陸南端を越えてアジアへ向かうアジア航路や、あるいはアメリカ大陸や、その南端を越えてアジアを目指す西回り航路などが開かれた。

特にアジアはヨーロッパにない香辛料や茶、貴金属が豊富に産出することから、17世紀初頭になるとアジアとの貿易を目的とした船団が組織されるようになった。オランダやイギリスには東インド会社が設立され、以降200年間にわたってアジアとの交易を行うこととなる。

世界地図を眺めてみると、アジアからヨーロッパまで一つながりのユーラシア大陸とそれに接合するアフリカ大陸が、地球上で最大の陸地ということになる。

ヨーロッパからインドや中国、日本への航路は、この大陸を大まわりして、バスコダガマが「発見」したといわれるアフリカの南端にある喜望峰を通るルートが普通だった。

しかし、世界地図を今一度注意深くみとみると、ユーラシア大陸とアフリカ大陸の接合部は、エジプトのシナイ半島の付け根に広がるスエズ地峡と呼ばれる、距離がわずか150kmほどしかない砂漠地帯である。二つの海を隔てているのは、さほどの起伏もない砂漠である。「ここに水路を穿ち、北の地中海と南の紅海を繋げてしまえば…」と夢想することはたやすい。

二つの海が繋がったならば、ヨーロッパ諸国からインドや中国、日本などに向かうアジア航路はアフリカ大陸の南端を大回りする必要がなくなるために、航行距離がおよそ半分、距離にすると8,000kmほど短縮される。つまりスエズ地峡を水路で結ぶことは、世界の海運を大きく変えることになる。それは1869年の「スエズ運河」開通により現実のものとなる。

「世界を変える」こんな大胆な着想を持ったのは、いつの時代の誰なのだろうか。そして、どのようにしてその着想が実現したのだろうか。

## 古代エジプトの運河

二つの海を運河で繋げるという壮大な夢は、古代エジプトのファラオたちの時代から培われたものだった。古代エジプト文明といえば、世界遺産に指定されているギザの大ピラミッドが思い出される。「ピラミッドの時代」と呼ばれる古王国時代(紀元前27～22世紀)には、40隻もの船を購入した記録があるそうだ。

ギザの大ピラミッドの近くでは、地中から解体された木造船が見つかった。「太陽の船」と呼ばれるこの船は、組み立てると全長43.4m、幅5.5mの大型船だった。こうした船が、エジプトから地中海の奥に位置する、杉の産地・レバノンや、あるいは紅海の先にある「ブントの国」(アフリカ東岸といわれる)まで航行したともいう。

古代エジプトの船が地中海や紅海を行き来したのであれば、それら二つの海を繋ぐという発想をファラオたちが持ったとしても不思議ではない。それどころか、古代エジプト王朝の歴史の中で、何度か地中海と紅海を繋ぐ運河が企てられ、一時は完成していたというのが通説である。それらは、いずれもナイル川が地中海に流れ込むデルタ地域の一番東側

FLAVOR OF CIVIL ENGINEERING INHERITANCE

# 土木遺産の香

第47回

## 二つの海を繋ぐ古代からの夢「スエズ運河」

(エジプト ポートサイド～スエズ)



日本工営株式会社/コンサルタント海外事業本部  
運輸・交通事業部/開発計画部長

山田耕治

YAMADA Koji

の支流からさらに東に分流する運河を掘り、湖や湿地を経て南の紅海へと繋がるものだった。

古代エジプトの末期(紀元前6～4世紀)の第26王朝・ネコ二世がこうした運河を企画したが、完成には至らず、途中で放棄した。しかし、第27王朝のダリウス一世が運河事業を再開し、これを完成した。ダリウス一世はペルシャ人であり、その祖国は紅海の先にある。運河完成を祝うダリウス一世は、ヒエログリフ(古代エジプトの象形文字)やペルシャ語で運河の完成を記した碑板を建てたという。

なお、地中海から紅海の運河の建設はもっと古い時代に遡るとい説もある。酒井傳六は、第12王朝

(紀元前20～18世紀)のセンウスレト一世が、ネコ王・ダリウス王とほぼ同じルートに運河を開削したという説を主張している。センウスレト一世は行政・軍事・経済をよくし、国土をくまなく巡る灌漑用の水路を建設した王として知られる。

砂漠の中に掘られた運河は、維持管理を怠るとすぐに砂に埋まってしまう。ファラオたちの運河は、一旦は完成するものの、その王朝の衰退や時代の流れとともに打ち捨てられ、二つの海は長い間、隔てられることになる。

## 天才ナポレオンの存在

スエズに運河を掘ることが、ふたたび具体的に検討されるようになったのは、フランス革命後に頭

角を現した若き軍事司令官、ナポレオン・ボナパルトの登場のおかげといえる。ナポレオンはイギリスとの対抗上、インド航路の要となっているエジプトを征服することを考えた。政府のエジプト遠征指令書には、直前になってナポレオンの指示により遠征目的の一つとして、スエズ地峡を開削するという項目が書き加えられていた。

1798年、フランスからエジプトに向かった遠征艦隊には、兵員54,000人の他、175人もの学術調査の人員を乗せていた。その専門分野は、天文学、幾何学、化学、機械、建築、土木、地理、造船、動植物、美学など多方面に渡り、エジプト文明を多面的に解明しようという意図が見られる。

ナポレオン自身も同年12月、スエズ地域の調査



スエズ港のすぐ近くで紅海に繋がるスエズ運河

を行っている。一行は、古代エジプトの運河の遺構を調査し、スエズ港の近くでその一部を海中で発見している。しかし、ナポレオンの興味は考古学にとどまるものではなく、本気で地中海から紅海に抜ける南北の運河開削を考えていた。その技術的な検討を託されたのが、エジプト遠征隊の専門家の一人、建築家のジャン・バチスト・ルペールである。

スエズ運河を開削する場合、技術的な問題の一つが地中海と紅海の水位差であった。紅海の水位は地中海の水位よりも高いと信じられていた。ルペールは3度にわたりエジプト調査に参加し、1799年11月の3次調査で「紅海の水位が地中海よりも9m

高い」という結論をだした。これが本当なら、運河を掘って二つの海を自由水面で繋ぐと、ひっきりなしに水が北へと流れ、しまいに地中海沿岸部は水没してしまう。この9mの水位差問題は、それから50年余り、スエズ運河建設の障害として立ちはだかることになる。

## 事業家レセップスの巡り合わせ

歴史に「もしも」は成り立たないが、かりにフェルディナン・ド・レセップスがいなかったならば、スエズ運河は開通しなかっただろう。レセップスはナポレオン軍政の外交官を勤め、フランスの駐エジプト

大使を務めたマティウ・ド・レセップスの次男として1805年にカイロに生まれた。そのころのエジプトはオスマン帝国の実質的な支配下にあり、エジプト副王モハメッド・アリが統治していた。

フェルディナン・ド・レセップスは成長して、父を追うように外交官となりカイロ領事などを務めた。父の友であった副王モハメッド・アリの一家とは家族ぐるみの付き合いで、レセップスはアリの息子モハメッド・サイドと幼少のころから親交を結んだ。

レセップスは後にスペイン、イタリアの大使を務めたが、1849年、突然に大使解任・帰国命令を受ける。異議を申し立てたが却下され、レセップスは職を辞することにした。44歳のときである。

自由人となったレセップスは、自分の生まれ育ったエジプトと分かちがたく繋がっていることを感

じる。そして、ファラオの運河やナポレオンの構想を知り、その事業化を決意する。レセップスがスエズ運河に関心を持つようになったのは、ナポレオンの調査団が帰国後にまとめた膨大な報告書『エジプト誌』(1809～1822年刊行)であったという。

懸念された地中海と紅海の水位差の問題は、1849年、地理学者ポーラン・タラボらがこの地を詳細に測量した結果、なんと二つの海に実質的な水位差がないことを明らかにしていた。ルペールが50年前に、治安の悪化の中で急ぎ行った測量が、この時に初めて誤りだったと結論付けられた。

1854年11月、レセップスはスエズ運河開発計画書を時のエジプト副王に提出した。受け取ったのは、2カ月前に副王に就任したばかりの、レセップスの幼馴染みのモハメッド・サイドであった。この時から、

ともいえる。

しかし、1863年を迎えても人力頼りの工事は遅々として進まない。加えてサイド副王が急逝したために、労働力の供給が滞るようになった。レセップスはここで大きく建設工事の舵を切った。蒸気機関の大量投入だ。

そして1869年11月17日を迎える。その日の朝8時、大砲と汽笛が鳴り響き、フランスの皇后ユージェニーを乗せたエーグル号を先頭に、48隻の船団がポート・サイドから開通したばかりのスエズ運河に入った。延長164km、幅22m、深さ8mのスエズ運河が開通した。

スエズ運河開通のニュースは世界を駆け巡った。イギリスの新聞はこの運河の完成を西洋と東洋を結ぶ水上のハイウェイになぞらえ、人類の歴史に新

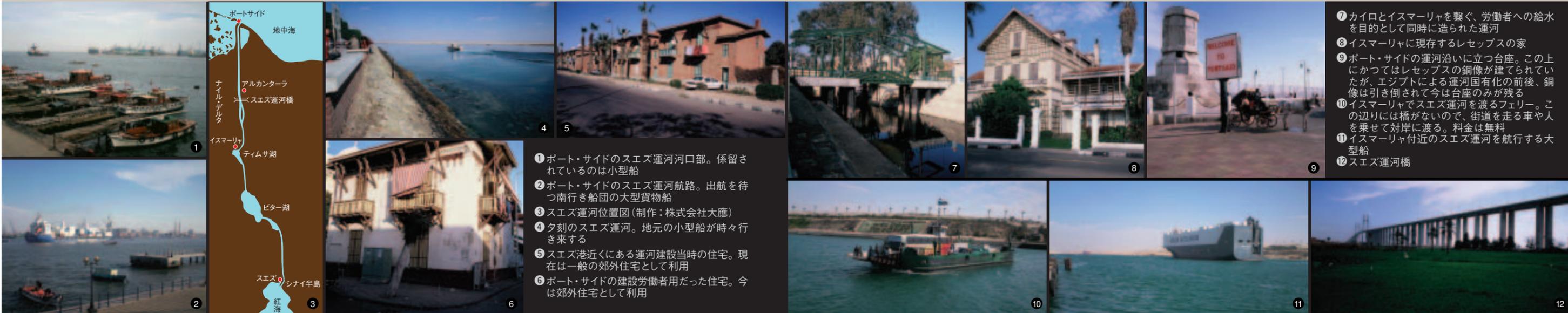
たな時代を築くものと賞賛した。

## スエズ運河の今

その後、スエズ運河はその戦略的な重要性のゆえに、イギリスによる実質支配、エジプトの国有化宣言、中東戦争などの激動に巻き込まれていく。

1980年、日本の援助を得てスエズ運河の拡張工事が行われた。これにより幅は160m、水深は19.5mとなり、15万トン級のタンカーでも通行できるようになった。この工事は計画・設計を国際協力事業団が、事業への資金融資を海外経済協力基金(いずれも当時)が行った。

スエズ運河にかかる橋はこれまでいくつかあったが、いずれも戦火の中で破壊されていた。2001年、スエズ運河に架かる新たな橋、「スエズ運河



- 1 ポート・サイドのスエズ運河河口部。係留されているのは小型船
- 2 ポート・サイドのスエズ運河航路。出航を待つ南行き船団の大型貨物船
- 3 スエズ運河位置図(制作:株式会社大庭)
- 4 夕刻のスエズ運河。地元の小型船が時々行き来する
- 5 スエズ港近くにある運河建設当時の住宅。現在は一般の郊外住宅として利用
- 6 ポート・サイドの建設労働者用だった住宅。今は郊外住宅として利用

- 7 カイロとイスマリーヤを繋ぐ、労働者への給水を目的として同時に造られた運河
- 8 イスマリーヤに現存するレセップスの家
- 9 ポート・サイドの運河沿いに立つ台座。この上にかつてはレセップスの銅像が建てられていたが、エジプトによる運河国有化の前後、銅像は引き倒されて今は台座のみが残る
- 10 イスマリーヤでスエズ運河を渡るフェリー。この辺りには橋がないので、街道を走る車や人を乗せて対岸に渡る。料金は無料
- 11 イスマリーヤ付近のスエズ運河を航行する大型船
- 12 スエズ運河橋

レセップスが事業者、サイドが統治者の両輪でスエズ運河開発が進むことになる。1856年、スエズ運河の工事が試験的に開始され、1859年には起工式が地中海側の突端で行われた。

## 工事の妨害にもめげぬ事業推進

当初、スエズ運河の工事は順調には進まなかった。東方貿易を独占するイギリスは、フランスがスエズ運河を盾にしてイギリスを圧迫するのではないかと懸念した。このため、イギリスはあらゆる手を尽くして運河の工事を妨害しようとした。エジプトに主権を持つトルコ皇帝に、工事許可の取り消しを吹き込んだのもイギリスだった。

この苦難を救ったのはナポレオン3世だった。ナポレオン3世がレセップスを支持したことから、エ

ジプト副王サイドも、さらにはトルコ皇帝までが徐々に運河建設に賛同するようになる。このように危機を一つ一つ乗り越えて、不退転の覚悟で事業を進めていくレセップスの精神力と、事業完成への真摯な姿勢は特筆に価する。

本格工事の開始から4年間、運河の開削はほとんどが人力で行われ、建設機械の投入はわずかばかりだった。サイド副王の指示で、数十万の労働力を得るためにエジプト人の農夫が徴用された。

1860年、地中海側の出入口の場所に新しい港が造られた。運河建設を支援してくれたエジプト副王にちなんで、ポート・サイドと命名された。労働者に水を届けるために、1862年、ナイル川の分流からスエズ地峡の中ほどにあるチムサ湖までの水路が引かれた。これは、古代エジプトの運河の再現であった

橋」が建設された。現在スエズ運河に架かる唯一の橋であり、総延長4.1kmで4車線を持ち、運河水面から桁下までの高さは70mと世界最大級である。総工費の60%が日本の無償援助によってまかなわれた。

## スエズ運河を歩く

大型船舶が行きかうスエズ運河を見るならば、北側の地中海の港町・ポート・サイドか、南側・紅海のスエズ市、あるいは中間地点にあたるイスマリーヤが候補となる。

スエズ運河では、船舶のすれ違いが限定された区域でしかできない。そのため、通航船団方式という隊列を組んで一定間隔で運河を航行する。

スエズ運河に大きな船が行き来する光景を見

るならば、ポート・サイドでは早朝の南行きが、スエズでは早朝に北行きの船団が出航する景色が見られるだろう。運河のほぼ中央にあるイスマリーヤでは、早朝に南行き、昼前からは北行きの船団が相前後して通過していくはずだ。

エジプト政府・スエズ運河庁によれば、2003年現在の運河の船舶通行量は17,224隻、これは世界の総船舶通行量の約8%に当たるといふ。世界の海運の要路として、スエズ運河は健在である。

- <参考文献>
- 1) 「スエズ運河」酒井傳六 1992年 朝日新聞社
  - 2) 「古代エジプト講義録」吉村作治 1996年 講談社
  - 3) Zachary Karabell 「Parting the Desert - The Creation of the Suez Canal」 Alfred A. Knopf, New York 2003.
  - 4) 「エジプト国スエズ運河経営改善計画調査事前調査報告書」国際協力事業団 平成12年5月

写真:筆者撮影