

進化する「世界の交差点」 パナマと日本

在パナマ日本国特命全権大使
福島 秀夫



「万象に天意を覚える者は幸いなり」

これは日本人技師として唯一、20世紀初頭の
パナマ運河建設に従事した青山士(あきら)氏がとある
記念碑に謳った言葉である。そしてこの句は「人類の
為、国の為」と継がれている。つまり天地に宿る大自
然の大いなる力に^{たの}しみながらこれを善用し、人類や
国家のために役立てていく、という青山氏のエンジニア
としての信念が感ぜられる。

先般、日本船主協会からのご紹介もあって日本の
海上自衛隊からのご厚意で練習艦に乗艦機会を
いただき一昼夜をかけてパナマ運河を初めて通航

した際、この青山氏の遺した言葉が幾度となく脳裏
によぎった。それほどこの運河はパナマの国土や自
然と一体化しており、人為的に不調和なものを造営し
たという違和感^{たの}は不思議なほどわいてこなかった。



青山士氏

パナマという国名は、5世紀以上の昔にスペイン
人がこの地を「発見」した際、魚や鳥、蝶など生き物
が溢れているという意味で現地人が使っていた地名
である。全き自然に揺籃されるこの地峡を、欧米や
日本のエンジニアの見事な人智が壮大なる運河に変
え、今や世界中の物流を支えていることにはただ驚
くばかりだ。

前日から大西洋カリブ海側コロン湾内に錨泊中
の練習艦「かしま」に乗艦し、パナマ通峡は既に3
度目となる小牟田司令官率いる乗員の方々から歓
待いただいた後、ガツン開門通過に向けた南方航
路は真夜中の艦内「総員起こし」伝令で始まった。
次いで海軍伝統の伝令ラッパが艦内に響き、漆黒
の闇のなか船がゆっくりと始動したらしいのは僅
かな横揺れとうねりから感知できる。

上部甲板に上がって見上げると夜空はほぼ晴天
で傾いた下弦の月を掲ぐ。べた凧のなか進む「か
しま」から見て、遠方の珞々たる電光の立体的な
塊こそがガツン開門であることにすぐに気づく。

すでに乗船している運河庁水先案内に導かれ、
灯火管制のなかでも艦は速度や角度の微調整を的

確に繰り返していく。6ノットが3ノットになり歩
行速度の「最微走」に落ちる頃、艦は開門東レーン
にまず片側のみ接近し、そこで待ち受ける日本製の
機関車とロープでつながれる。エンジンが停止され
、前後方の2枚の開門で区切られた「水槽」に全長
140m超の「かしま」がすると優雅に収まっていく。

次いでこの「水槽」内に、右の横壁を通じ飛沫を
上げて隣の西レーンから多量の水が注ぎ込まれる。
足元の水位は目に見えてぐんぐん上昇し、10分も
たたないうちに甲板からの目線は10mほど上がる。
そして前方の開門が左右に観音開きしていくと、両
脇の電光を反射して運河の水面中央に一条の彰かな
光の道が現れる。何かの啓示に導かれるがごとく艦
はしずしずとそこに前進。そして更にもう一回、2
段目の開門で同じプロセスを繰

り返してガツン開門を抜けたところには世界最大の
人工湖とされるガツン湖が真っ暗な眼前に広がって
いた。そこは海拔26m。まさに「船は山に登った」
。今の2回の開門通過でこの巨大な船は26mも押
し上げられたはず。これは船の後方をカリブ海方面
に遙か見降ろせば漸う理解できる。

開門の通過には牽引等をのぞけば人工的動力は殆
ど関与せず、ひとえに大自然である水の神が巨大
船を掌に乗せて悠々と運んでくれる。バンコクや
ローマなどのかつての勤務地で長い歴史を通じ人
智が水の神を崇めその大いなる力を借りて繁栄し
てきた有様を見てきた。トレヴィの泉に鎮座する海
神ネプチューンは永遠の都ローマに水の恵みを与
え給うた。パナマ運河もまさに同様、すべての祭
事を大自然が宰領し、人間の海運の営みを支えて
くれるのだと実感する。



午前3時頃、ガツン開門入口にて撮影。遙か前方には、船がこれから登っていく「頂上」を仰ぐ

人智と天意が融合したエンジニアリングの最高傑作であるパナマ運河。「世界の交差点」の原点であるこの運河建設と発展にあたって、日本が歴史的に常にこれを強く支えてきたことは余り広く知られていないかもしれない。1903年のパナマ独立直後、その翌年に日本はアジアの国としては最初にパナマと外交関係を樹立している。当時はまだ中米地域への日系人移民も少なかったと想像されるも、この地峡に運河を建設し物流大動脈を建設せんとする米国ルーズベルト政権の決意を見据えての布石とすれば慧眼であろう。

ガッソ工区の副技師長までつとめた前述の青山技師の建設参加はあくまで個人意思によるものだったが、開通後には大戦時の寸断を除けば日本海運が対米貿易ルートとしてこの運河に大きく依存してきたことを考えると、それは先駆的な関与だったといえる。

戦後の世界経済の回復と飛躍的な貿易量増大により運河のキャパシティが限界となりその拡張が計画された際にも、かねてより米国に次ぐ利用国だった日本はいわゆる日米パナマ三者調査委員会の一角として構想・設計に関与する。2016年に完成した第三閘門事業には、外国資金として最大の8億ドルを国際協力銀行が融資し、その成功に大きく貢献した。

そして今日も、日本は米国、中国につぐトップ3の運河利用国として運営を支えており、ガッソ水系の水資源管理をふくむ運河の持続的な発展の問題にも様々な観点から協力・支援している。また中長期を見据えれば、パナマ政府が注力している運河システム全体の「脱炭素化戦略」にも船舶・海運分野での日本のノウハウや技術開発が貢献し得る。

なお海運業全体としては、使い勝手のよい船舶供与サービスを提供し日本商船隊の6割が船籍を

おくパナマ海事庁との互惠関係もこれまた特筆に値する。

このように海運・海事分野における日本とパナマの歴史的に緊密なパートナーシップは確固たるものだが、現代の日本にとっては、「世界の交差点」として更に発展するパナマとの協力関係はより幅広い分野に広がってきている。このことは、中米随一の成長力を誇るパナマが見せる経済社会の進化から来るものである。

そのキーワードは「ハブ」または「接続性」。地理的優位性というものは天与の恵みであり、国家の賦存要素としてはほぼ不動に近い。たとえば運河ハブに加え、南北米大陸の中間に位置するパナマは航空ハブとしても最近急速に発展を遂げている。乗り継ぎ需要に重点的に対応したトクメン空港や地場コパ航空の努力も奏功し、中南米どこに行くにもとりあえずパナマを目指せば容易に乗り継げる、という利便性が高く評価され、同空港の利用者数も中米一となっている。

また運河と航空の相乗効果により、ドル経済という利点も相まって日本をふくめ欧米や諸外国から、パナマを中南米統括拠点とする外資企業が軒並み進出している。

昨今のコロナ禍やウクライナ危機は世界中の物流網を混乱させたが、日本としてもパナマとの連携をより強化することが供給網の強靱化にむけた長期的な解決策の一角となるだろう。

人口400万人強のパナマは国の規模として小なるも、尊敬すべき未来へのビジョンを掲げた国であり、日本として連携し学ぶべき点も多い。なかんずく世界でも数少ない「カーボン・ネガティブ」（炭素吸収）国家として高い持続可能性をめざす姿

勢は大いに野心的といえる。すでにエネルギー供給源の6割を占める再生可能エネルギーをさらに拡充し、森林吸収源を増やし、さらに国際海洋保全会議「アワ・オーシャン」を来2023年に主催することを通じて大規模な海洋保全とブルー・エコノミー推進に指導力を発揮せんとしている。

また政治外交面では、運河をめぐる歴史的に緊密な対米準同盟関係を背景に、いわゆるピンク潮流と左傾化が席卷する昨今のラ米において数少ない「民主主義の牙城」として米国の厚い信頼を得ている。新たな危機と緊張をはらみつづめる今日の世界では、日米同盟の体現はいずこでも重要重大であり、日米にパナマを交えて地域の自由民主主義、法の支配の確立が実践されていくことが望まれる。

最後に付言すれば、日パナマ関係をこれからも底堅く盛り上げていけるのは、煎じ詰めると人と人との信頼・友好関係である。パナマ人は明るく人なつこい愛すべき人たちであり、日本との距離もあって良い意味で日本人に対して偏った固定観念はなく、概して親日的である。この観点で、両国間で唯一結ばれている今治市とパナマ市の姉妹都市関係の発展に期待するところは大きい。今治は日本が誇る海事・造船集積であり、パナマの友人として45周年を今年はむかえる。これまでも小学生たちが相互にタオルデザイン・コンテストやパナマ給食デイなど心温まる文化交流をおこなってきたが、この周年を契機にさらに交流が深まることを期待したい。

お互いの文化や人を好きになることが国際交流の要諦であり、そうすることで日本とパナマもより深く揺るがない友情を培っていけると信じてやまない。 ■



正午前後にミラ・フローレス閘門内にて撮影。
南方に潮は一層暗く、太平洋はもう近い

略歴

福島 秀夫（フクシマ ヒデオ）…1962年札幌にて出生。1985年東京大学法学部卒、同年外務省入省。1988年ジョンズ・ホプキンス大学高等国際問題研究大学院卒。以後、外務省にて地球環境・気候変動、広報文化外交戦略等の各種ポストを歴任。2008年在アメリカ合衆国日本国大使館 公使。2010年在ロシア日本国大使館 公使。2012年在イタリア日本国大使館 次席公使。2015年在タイ日本国大使館 次席公使 兼 国連アジア太平洋経済社会委員会常駐代表。2018年在ヒューストン日本国総領事。2021年駐パナマ日本国特命全権大使。