

古来、中国は運河に執心している国家である。戦国時代から掘削が開始され、随代の六一〇年に完成した京杭運河は、政治の中心である華北と経済の中心である江南を、黄河と長江を横断して連結する延長二五〇〇^{キロメートル}の長大な運河であり、現在でも一部は利用されている。そして二一世紀になってからは、長江の河水を北部に導水する「南水北調」という壮大な土木事業が進行している。

上記は国内の運河であるが、最近では海外の運河でも中国の動静が注目されている。二年後にパナマ運河の拡張工事が完成する。現在の運河は船舶を上下させる閘門の寸法の制約から、通行できる船舶の上限は大略六万五〇〇〇^{トン}であるが、五〇万^{トン}規模のタンカーや二〇万^{トン}規模の客船が増加している実情に対応して、総額五〇〇億円の拡張工事が実施され、これによって通行できる船舶の規模が三倍程度に拡大する。

ところが拡張されるパナマ運河に強敵が出現してきた。パナマの北側にニカラグアという国家が存在するが、そこに運河を建設する構想が登場したのである。一九世紀後半に中米を横断する運河が検討されたとき、両方の運河が対象となったが、ニカラグア運河の通過予定地域付近にあるモモンボ火山が噴火する危険があったために見送られた経緯があり、ニカラグア国民には長年の願望になっていた構想である。

そのような背景から、今年六月にダニエル・オルテガ政権は香港を本拠とするHKニカラグア運河建設資金という企業に、計画の立案、資金の調達、工事の実施、運河の運営についての権限を五〇年間付与する契約を発表した。運河の延長二九〇^{キロメートル}、総事業費四兆円という程度しか明確になっていないが、運河の建設や運営に経験のない企業と契約が成立した背景には中国政府の後押しがあると推測されている。

パナマ運河の三・六倍という延長や四兆円という事業規模も不安材料であるが、閘門に供給する用水が確保できるかという問題、大半が熱帯雨林の自然保護地区を通過するという問題など、課題は山積みしており、実現を疑問とする意見も多数存在する。それにもかかわらず計画が発表されたのは、パナマ運河をアメリカが実効支配している現状に対抗して、中国が実効支配する運河を中米に確保したいという思惑が見通せる。

もうひとつ中国が意欲をもっているのがクラ運河である。マレー半島の途中に横幅一〇〇^{キロメートル}のクラ地峡が存在するが、そこに運河を掘削する計画である。この運河も一七世紀から何度も構想が浮上し、大正時代には菅原通齋が具体計画を策定して資金調達も開始しようとしたし、一九七〇年代には日本、アメリカ、フランス、タイが原子爆弾を使用して掘削する計画を発表して物議をかもした構想でもある。

最近になって再度検討されはじめたのは、マレー半島の西側のマラッカ海峡は大型タンカーが世界でもっとも頻繁に通過する航路であるにもかかわらず、狭隘で操船が困難であるうえ、海賊が頻繁に出没するため、安全な航路の確保の視点から注目されてきたという背景がある。さらに中国はインドとの微妙な関係から、軍艦などのインド洋上への派遣の時間短縮を考慮してクラ運河の実現に関心があるとも推測されている。

貿易立国を表明する日本は、北極航路も運河も航海距離を短縮するという経済利益の視点から検討することが大半であるが、中国は世界規模の地政学的視点から運河の役割を判断している。その是非はともかく、日本に欠如している視点であることは確実である。尖閣諸島や竹島の問題が象徴する時代になった現在、土木事業も否応なしに地政学的戦略が要求されるのである。