

新しい航路

児玉 寛嗣

今年の夏は昨年以上に暑くなりそうである。地球温暖化が叫ばれて久しい。猛暑のみでなく豪雨、漁獲高の激減などにも悪影響が現れている。世界的にも、洪水や強大なハリケーンの多発など、悪影響に関するニュースに事欠かない。

逆に地球温暖化で有望視されているのが北極海航路の活用だ。高性能砕氷船の利用で、現在でも一年のうち九十日くらいは運行可能だが、さらに温暖化が進めば航行可能日数は増える。

日本や中国の海運会社も試験的に運行に入っている。東アジア・ヨーロッパ間の航海距離は従来のスエズ運河経由に比べると三十%から四十%ほど短縮される。極東アジアのLNGや日本・中国製品の輸送での活用に期待がかかっている。中東は紛争が多くスエズ運河の航行が危険になるとアフリカ南端の喜望峰周りの航路に変更されているが、その必要もなくなる。しかし、北極海航路の活用は極東の開発に寄与する一方、スエズ運河の通航収入が減少するなど世界経済にも影響を与える。

かつても航路変更が世界経済に影響を与えた時代があった。それはポルトガルが先導して十五世紀に始まった「大航海時代」である。それまでアジアの産物はインド洋、紅海を経てエジプトで陸揚げされ、ラクダの背で地中海側の港に運ばれ、ヴェネチアやジェノバなど商業都市に陸揚げ、陸路や河川を使って西ヨーロッパに送られていた。十五世紀になり、東南アジアで採れる胡椒が防腐剤の特質を持つとして需要が急速に伸びていき、取り扱っていたイタリア商人は大儲けをしていた。ポルトガル人が喜望峰周りで東南アジア方面に向かう航路を開拓したが、胡椒を満載した船がリスボンの港に着くと、市民は驚喜したそうだ。反対に「暴利をむさぼる」という既得権を奪われたイタリア商人はポルトガル人に胡椒の取り扱いを止めさせるようにと、ローマ教皇に嘆願したとのこと。

今回の新航路の開拓はどんなドラマが待っているのだろうか。見てみたいものだ。