

## Charles W. Hallberg “The Suez Canal”

山 上 徹

(日本大学)

### 1. はじめに

今日、交通手段の著しい革新化に伴い海・陸並びに航空の各種相互間で有機的連係を維持しつつ交通体系のあり方についての研究が重要である。しかしながら、海運並びに港の研究にとって非常に重要な役割を担う運河問題の研究は、従来、あまり学問研究の観点から重視されてこなかった。つまり、わが国における運河問題に関する研究としては、矢野剛著、運河論（巖松堂）などがあるが、決して多いとはいえない。

ここに紹介する文献は、レセップスにより1869年開通したスエズ運河問題を中心とした政治、軍事的観点からの史的研究書である。とくにスエズ運河に関しては、問題の複雑性、多様性のゆえに、また物理的距離も遠いということもあり、われわれは理解するための情報不足な面がある。そこで著者は、古代から1930年代までの史的考察を試みており、欧州との外交史の観点からもスエズの重要性が論述されている。史的考察をすることによりスエズ運河は、人間の構造のシンボルであると著者は指摘している。この労作は、1931年コロンビア大学より出版され、1978年に再版（Octagon Books）されたものである。

著者はスエズ運河の史的研究をするに際し、長年に亘り資料収集のための時間を費したようである。1840年以前のスエズ問題について J.C.T.Roux の研究がみられ、またその息子 Fraucoos Charles Roux によって1900年初めにやはりスエズ問題が研究されている。それらの研究はもちろんのこと、著者自身、多くの資料を収集するために各地を訪れている。例えば、パリの外務省の記録部、ロンドンの公認記録保存所（Public Record Office）、ウィーンの家・屋敷・官文書保管室（Haus Hof und Staatsarchiv）などで入手したようである。多くの非公開であった文献をも見聞したり、また刊行書の多くは、ニューヨークの公立図書館、コロンビア大学、エル大学図書館、英国博物館、国会図書館（仏）、ニューヨークの英国情報図書館、とくにパリのスエズ運河図書館（Suez Canal Library）で入手したものを中心としてスエズ運河に関する史的分析を試みたのである。

## 2. 本書の目次と概要

本書は、434頁におよぶ労作であり、20章に分けられ、さらに付録A～Eが追加されている。以下、目次について指示してみることにする。

- I 古代の交通路
  - II スエズルートへのフランスの初期の関心
  - III エジプトの欧州への敵対心の萌芽
  - IV ナポレオンとスエズ運河
  - V モハメッド・アリ 東方問題、イギリスの関心の復活
  - VI サン・シモン派の巡遊
  - VII メッテルヒ・マークスの提案
  - VIII 技術的研究、スエズ運河調査協会
  - IX イギリスの鉄道、フランスの運河
  - X フェルディナン・ド・レセップスが特許権を取得
  - XI パーマストンの反対、計画失敗
  - XII フランスの干渉
  - XIII イギリスの不本意な同意
  - XIV 財政難
  - XV ディズレーリ首相の違業
  - XVI 運河の防衛、イギリスのエジプト占領
  - XVII 中立化
  - XVIII 運河の軍事的重要性
  - XIX 大戦中の運河
  - XX エジプトの独立と運河
- 付 録
- A スエズ運河通過船舶数の推移
  - B 収益、通航料、株式
  - C 特許権の更新料問題
  - D 1888年10月29日の協定
  - E 著者目録

以上のような目次によって構成されているが、スエズの地峡を通して地中海と紅海を水路で結ぶ考えは、常に西洋と東洋との交易の繁栄、交通の便の促進を目指して、14世紀以前の初期ファルーク王 Pharaohs の時代から計画されていた。事実、この最初の運河は、紀元前2000年前エジプト王室の Senousret 3 世の御代（1887～1849B.C）にナイル河とその支流を経由して2つの海を間接的に結ぶため掘られていた。その後しばらく、この運河の計画は中止され、ペルシャを征服するまで放棄され

た。紀元前2000年前からエジプト王室を中心として、ナイル河と支流を利用し間接に地中海と紅海を結んだため、ペルシャの反抗と砂漠と戦いながら水路の建設を図り利用されていたのである。

スエズ運河の建設は、思想の交流においても画期的な成果をもたらすことはもちろん、地中海と紅海を結ぶことによって欧州と東洋との距離を半減する。15世紀後半に Vascoda Gama (1486) の東印度到着などの新航路の開発は、東洋諸国の植民地を獲得する競争時代をもたらした。15世紀には英国の東印度会社の設立をはじめ、印度貿易の盛大になるにつれて、アフリカ廻りの不便を感じた欧州商人達が運河の開通を企てたが計画のみに終わってしまったことが記述されている。

スエズルートの復活は、数世紀にわたり、フランスにおいて論争され、ルイ14世の時代のフランス外交の基本原則となり、また18世紀においてオーストリアにおいてさえ、問題となった。しかし、イギリスは、喜望峰経由を固守していたが、本格的にスエズ運河の開設に取組んだのは、ナポレオン1世(1769~1821)である。1798年、当時イギリスの支配下にあったエジプトに遠征軍を送った時、スエズ運河の開通を計画し、その航行の自由と独占を計ったが、当時、紅海の水位が地中海の水位より10 m 高いという説に惑わされ事業を延期した。しかし、ナポレオンの野心は、フランスの政治家や事業家に引き継がれた。とくにフランスの技術者レセップ(Ferdinand De Lesseps)が1850年エジプト王からスエズ運河の開発から運営の総てを独占する特許権をえ、1859年4月に Furma 市 (Port Said) の近くから発掘に着手し、Bitter 湖に2ヶ月前に到達していた紅海の水と合流したのが1869年8月18日であった。これに費した総事業費は1億ドルといわれ、11月17日にスエズ運河と命名されたのである。

スエズ運河の国際法上の地位は、1888年、英、仏、独、伊など9カ国に締結調印されたコンスタチノーブル (Constantinople) 条約によって定められ、自由通航保全のための中立主義が確立されたのをはじめ、1923年ローザンヌ平和条約、1936年英埃条約、1936~1937年の英埃協定(エジプト政府はスエズ運河会社から運河の管理、運営に関する発言権をえ、また1968年満期の租借地返還問題等)の諸条約の締結が行われたのである。以上、本書の内容について概述したのであるが、そのアプローチはスエズ運河を研究対象として、その外交史を詳述することを旨とした書であるといえる。

### 3. あとがき

近年、スエズ運河の問題は1948年のパレスチナ戦争、1956年エジプトのナセルの名のもとにアスワン・ハイ・ダムの建設とスエズ運河会社の国有化を宣言し、運河の管理、運営権をイギリス、フランスから奪還したのが原因でスエズ戦争の発生、1969年の中東戦争もイスラエルの運河攻撃に始まる船の沈没により、運河の閉鎖がされた。

1972年、スエズ運河は8年間の閉鎖のちに再開され、今日にいたるが、なお、混沌とした状態が継続していることは、周知の通りである。

本書では運河史をレセップス以降のことではなくて、はるかな古代の紀元前2000年の王朝にまでさかのぼりつつ、主として1930年代までのスエズ運河問題、つまりスエズ運河がなぜに、いかなる状況の下に、いかにして建設されるにいたったかについて詳細に史的、外交史的分析で記述するものであった。

結局本書は、スエズ運河の史的背景を考える場合、恒久的なコミュニケーションのパターンとして考察するものである。単に商業、経済との関連を重視し分析するものでなく、政治、外交、軍事などの側面を考察しようとしている。交通とは本来、孤立性を克服することによって文化を創造し、いわゆる *Transportation is Civilization* とも言える。つまり交通とは文化なりとの本質を考える上で、本書の役割は大なるものがある。スエズ運河を中心とする過去の複雑な外交史がまとめられており、われわれに興味ある問題を提供し、それは、反面世界文化史としてきわめて貴重な記録、資料を提供し、本書の価値もそこに存すると考えられる。しかし、われわれ港の経済学を研究する者にとっては、外交、軍事的価値からの史的分析ばかりでなく、本書の視角に対しては、スエズ運河を太く安全な世界の交通路として確立するべきことが、植民地との距離、時間の短縮、運賃の低廉さ、東西両洋の通商の増加をいかに招来したのか、単に史的経過を外交史的に記述するだけでなく、計量的に国際幹線交通路としてスエズ運河が海運貿易にいかなる貢献をもたらしたかとの商業・経済的分析を加えられるべきことをより必要視するものである。

(Columbia University New York, 1978)