

南米路線に日本の翼を

地球は丸いから正反対の位置にあるブラジルに行くには、東西どこかの国を経由しないとイケない。一気に飛ぶには旅客機の燃料がもたない。だから南米旅行は不便なのだ。

日本から最も遠い国、ブラジルやアルゼンチンには大量の移民がいる。そんな日系人のために、と日本政府は考えたのだろう。日本航空はずっとブラジルに「直行便」を飛ばし続けてきた。

これをブラジルの日系人は「心の命綱」と呼んだ。移民とは名ばかりの“棄民”の悲哀を味わった日系人たちは極貧で日本に帰ることもままならない。日本航空の鶴丸印を見て、辛うじて日本とつながっていることに安堵し、故郷を想ったという。

その日本航空がサンパウロ直行便を廃止したのは2010年9月だった。すったもんだの末、戦後最大の負債を抱えて会社更生法を申請したのが同年1月。その半年後のことだった。サンパウロの空港使用料が高く、どうにも採算が取れないと当時のサンパウロ支店長は嘆いていた。直行便廃止に反対の声は強かったが、事実上倒産した企業が路線から撤退するのは当然だった。

それからほぼ4年が経過した今、日本とブラジルを結ぶ航空業界の絵柄は大きく変わった。従来はブラジル路線といえばアメリカ経由が大半で、それ以外は考えられなかった。しかし、欧州経由でも中東経由でも飛行時間はほとんど変わらないことが知られてきた。

最近のサンパウロ出張者の利用航空会社は多様化している。アメリカ経由（ニューヨーク、マイア

ミ、ヒューストンなど）が減り、ドバイ経由のエミレーツ航空、ドーハ経由のカタール航空などの中東勢がシェアを伸ばしている。むろん欧州の航空会社はそれぞれパリ経由、フランクフルト経由、ロンドン経由などの路線を充実させている。

サンパウロまでの平均飛行時間はみな24時間以上かかり、大差はない。飛行機の機材も似たようなものだ。となると、あとはサービス競争しがなく、日本の強みが生かせる戦いとなる。

全日本空輸はコードシェア便としてはブラジルまで到達している。ブラジル最大のTAM航空とマイレージ提携をしているからだ。TAMは全日空と同じ「スターアライアンス・グループ」に属していたが、2014年初めにグループから脱退した。しかし全日空とのマイレージ提携は継続している。

日本航空が元気だったころは全日空の出る幕はなかったが、TAMのおかげで初めて南米への足がかりができた。2012年ごろから全日空は「サンパウロ直行便」の可能性についてしきりにアドバルーンを上げ始めた。

一方の日本航空も倒産後、当時の経営幹部は「再開するなら最優先でサンパウロ線を考える」と言っていた。復活の時期を狙っていることは間違いない。

成長著しい全日空は国際線でも日本航空をしのぎ旅客輸送実績首位になった。サンパウロにも拠点をつくり準備を整えている。これからサンパウロカリオデジャネイロに最初に定期便を飛ばすのは全日空かもしれない。

そもそも南米路線に外国のエア

ラインしかないのは寂しいし、情けないことこの上ない。サッカー・ワールドカップ（W杯）はもう終わり、次は2016年のリオ五輪。その時に向けて“日の丸飛行機”を飛ばせないものだろうか。

これだけ南米各国との付き合いが古く、経済交流も活発になったのに、先進国の一員である日本の航空会社が一社も乗り入れしていない現状はどうみても不自然である。

国際線の定期便（直行便）は、国の支配力を誇示する意味がある。ちょっとオーバーに言えば、国益にかかわる話かもしれない。

昨今の中南米は日本がのんびり構えているうちに中国と韓国のプレゼンスが急拡大している。サンパウロの「日本人街」が「東洋人街」と呼び名が変わったのはそのひとつだが、日本は投資も貿易も中国と韓国に活躍の場を奪われつつあるという。

実はサッカーW杯ブラジル大会に日本代表チームが到着したとき、空港から乗ったバスは「HYUNDAI」と大書きされていた。日本の存在感が薄れた様子が垣間見えた。

安倍首相が8月にブラジルを訪問、多少の巻き返しはしたが、十分とはいえない。日本航空、全日空両社のトップも安倍訪伯の同行70社の中にいた。お互いつばぜり合いをする仲だが、ここは金持ちケンカせず、双方とも国益を背負う堂々たる航空会社になればいい。

日系人にとっては日本の航空会社であれば、どこの会社でもいいはず。ブラジルから故郷の日本に着くまで、日本語と日本食と日本のおもてなしでゆったりとくつろぐ。それが日系人の楽しみのひとつでもある。

ニカラグア運河って本当なの？

中米ニカラグアのダニエル・オルテガ大統領が「復活」するとは正直思わなかった。2013年に中国系企業と大運河の契約をしたときの報道写真は髪の毛は薄くなったが、かつての気力を取り戻したように見えた。

1979年に「サンディニスタ革命」を成功させた張本人である。その革命家が今度は世紀の大事業に打って出ようとしている。地図上は狭く見えるが国土を突っ切る大運河である。オルテガ氏の「最後の賭け」は成功するのだろうか。

彼に初めて会ったのは1980年代半ばである。親米のソモサ独裁政権を武力で倒し、頂点を極めた後だった。キューバ革命に似た社会主義革命を率い、85年には大統領にのし上がった。「キューバ革命を実行したフィデル（カストロ前国家評議会議長）を尊敬している」と言っていたが、表情は精悍そのもの、口調には自信がみなぎっていた。

首都マナグアの広場でオルテガ氏の演説が始まると会場は熱気に包まれ、みんなが新しい国づくりに燃えているように見えた。しかし第1次政権はアメリカが支援する反革命勢力との内戦に明け暮れ、政治・社会改革は後回しとなった。

1990年の大統領選挙ではオルテガ氏の与党FSLN（サンディニスタ民族解放戦線）は敗れ、親米派のチャモロ氏が政権に就いた。

在野したオルテガ氏にアポを申し込んだら案外簡単に会えた。でもそのときは投げやりな答えが目立ち、ましてや政界トップに再挑戦するようには思えなかった。1997年アレマン氏、2002年ボラー

ニョス氏と親米派政権が続き、「オルテガ」の名前は筆者の頭から消えてしまっていた。

ところが、この男は不死鳥のように復活する。ベネズエラ、ボリビアなどに反米政権が出てきたことやアメリカ流の新自由主義への批判が目立ち始めたことも味方し、2007年に大統領に返り咲いた。17年ぶりのことだった。

それだけでも驚きなのに、彼は第2次政権の5年間を終えると、再選禁止規定を変えて、引き続き2012年の大統領選にも勝った。そして13年になり、とんでもない計画を発表する。それが「大運河構想」だった。

オルテガ政権の発表によると、中国系企業の王靖氏が設立したHKND（香港ニカラグア開発投資会社）と組み、大西洋と太平洋をつなぐ運河を建設する。総投資額は400億ドル。巨大なニカラグア湖を利用し、大西洋側と太平洋側に伸びる川を結ぶルートが有力だ。

運河の総延長は290km（パナマは80km）。幅は60m（パナマは拡張しても49m）で、超大型船も通航可能という。最近現地を訪問した日本の関係者によると、まだ基礎調査の段階で着工時期は不明だが「通常10年のところを5年で完成させる」と政府関係者は強気だったという。

ただ、建設に当たっては、ニカラグア湖の水質汚染が心配だし、中国系企業が巨額投資を本当に集めることができるのか、といった問題がある。パナマ運河を見るまでもなく、森を切り開くところから造るとなると、想像を絶する難しさが伴う。いろいろ考えると、この計画の実現可能性には懐疑的

にならざるを得ない。

同じ中米地域のパナマ運河は2007年に始まった拡張工事が最終段階を迎えている。1914年の開通から100周年の14年に完成を目指していたが、それは15年末にずれ込みそうだ。それでも新運河が開通すればLNG（液化天然ガス）やシェールガス船などの大型船舶の通航が可能になる。

パナマ運河の拡張はめどが立ったが、ニカラグアはまだ着工もしていない。中国政府は今のところ、直接の関与を否定しているが、いずれ乗り出してくる可能性もあるだろう。

ニカラグアは中南米の最貧国のひとつといわれて久しい。だからこそオルテガ氏らのFSLNが立ち上がり、社会主義革命を起こした。政治のかたちは民主主義体制に移行したものの、経済発展は遅れたままだ。

革命後の1980年代半ば、マナグアの著名ホテルでさえ、鶏卵が貴重品で、筆者はミネラルウォーターの代わりに気の抜けたビールで喉をうるおした。食料は常に不足気味だった。貧困層の比率はそのころとさほど変わっていないように思う。

貧困問題を一気に解決し、21世紀に飛躍するには運河建設という「新たな革命」が必要とオルテガ氏は考えたのではないか。

少し前になるが、アメリカのミステリー作家が「ニカラグアの運河計画」を小説にしている。その結末は失敗だった。火山が大噴火したからだが、今度の計画では噴火は想定されていない。

（日本ブラジル中央協会
常務理事 和田 昌親）