

海外事情

汎アメリカ道路の建設



M
T
生

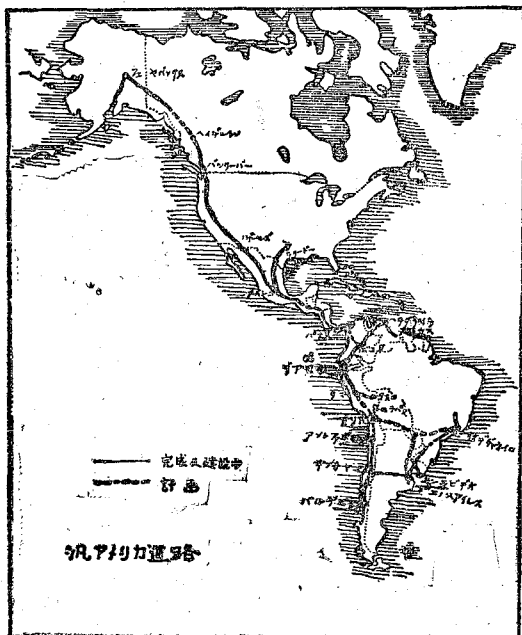
アラスカより南アメリカの南部に通ずる汎アメリカ道路計畫は、合衆國政府支持の下に現在着々進行してゐる。此の道路は延長二萬キロメートル即ち地球の半周に等しく、全世界中最長の交通路であつて、アジア横斷の東西連絡路並に目下建設中のアフリカ縦斷の南北連絡路を、其の延長に於て遙かに凌駕してゐる。而して此の計畫はアラスカ内地のフェアバンクスを起點として、加奈陀及合衆國西部を通過し、メキシコ及中央アメリカを経て更に南アメリカ

大陸の西部に達する縦貫道路であつて、太平洋西岸に於ける主要道路は、チリに沿ふて走つてゐる。別に、之はペルーの南部國境にあるタクナ・アリカ地方に於て分岐し、アンデス山脈を横斷し、南アメリカ大陸を横ぎつてリオ・デ・ジャネイロに通じることになつてゐる。アンデス山脈を横斷してから、更に此の道路は分岐して、一はブエノス・アイレスに、他はモンテヴィデオに達する計畫であると言はれる(圖面参照)。

汎アメリカ道路計畫の南アメリカ部分の第一回計畫は未だ完了してゐないが、アラスカよりパナマに至る北部及中央アメリカに於ける道路

る。アラスカと同様に、甚だ危険の多い海路に依てのみ到達し得られるパナマ運河への道路建設も國防上重要視されてゐる。之に反し、南アメリカへ

の建設工事は盛んに進められ今や完成に近づいてゐる。此の國際的通路の建設に當つて、助力を與へてゐるのは言ふ迄もなく合衆國である。現在、此の計畫實現の主たる理由として擧げられるのは國防上の根據である。合衆國がフィリッピンに於ける軍事施設を最近斷念



するに至つてから、アラスカはアジアの近隣國に對する海

なる販賣可能性を與へんとするのである。

軍の最重要根據地となつて來た。此の理由よりアラスカへ通ずるアメリカ道路の建設は不可欠のものとなつたのであ

汎アメリカ道路計畫の合衆國に對する重要性に鑑みて、資金調達が、大部分合衆國側で行はれる計りでなく合衆國

通ずる通路の建設理由は先づ商業政策的なものである。即ち、一は北アメリカ商品の輸送可能性を改善して、今日南アメリカ市場を征服せんとしてゐる日本商品に對する競争能力を著しく高めんとすることであり、他は南アメリカを世界最大の道路網に連絡せしめて、南アメリカに於ける現在の僅少な自動車需要を増大せしめ、かくして北アメリカ自動車工業に強大

聯邦道路局が技術計畫に對し直接に干涉を加へる結果になつたのは當然と言ふべきである。中央アメリカに於ける最初の地帯調査は殆んど合衆國側に於て行はれた。其の後の計畫に對しても合衆國聯邦道路局は大いに關係し、個々の建設計畫に當つては、到る處で合衆國技師の助力を藉りてゐると云ふ状態である。

合衆國が約五千七百九十七萬一千圓の道路建設費を負擔したカナダ地方に於ける道路の建設には、勿論大いに干涉を加へた。アラスカ地方を走つてゐる道路は既に建設されてゐたが、此の路線は僅か四百軒の延長に過ぎない。蓋し、此の道路は大平洋岸に沿える狹隘のアラスカ南端を通らずにカナダ領土の海岸山脈の東部を通過するやうになつたからである。之に對する理由としては、海岸地方に於ける雪害の危険を免ぬがれる爲であると言はれるが、事實は、掩護的山脈の背後に道路を建設することは國防上の理由からである。ヘイジルトンからカナダの南部國境のバンクーバーに通じてゐる自動車走行可能の砂利道は既に完成されてゐ

て、其の延長は千四百軒に及んでゐる。従つて今度新規建設を要する道路は約千六百軒に及んでゐると言はれる。

合衆國其れ自體には、有用なる道路が甚だ多く存在してゐる。メキシコ國境から中央アメリカに通ずる道路の建設は現在著しく進捗してゐると言はれる。二千軒餘の延長を有するノゲールズからメキシコ・シチイへ至る道路は殆んど完成してゐる。然しながら太平洋岸に沿える此の道路以外に、ラリードローからメキシコ・シチイへ通ずる別の道路の建設は一九三七年に其の完成を見てゐた。メキシコ・シチイの南方には、天候さへ良ければ自動車が行し得る約千軒の道路が現存してゐるが、メキシコ國境に於て之と接続してガテマラ國に達する五百五十軒の道路は、自動車走行に不適當である爲、此の路線の改良が現在盛んに行はれてゐる。然し、中央アメリカに於ける汎アメリカ道路建設は甚だ困難視されてゐる。其の地域では約二千五百軒の延長を有する道路が六ヶ國を通過しなければならぬのである。此の路線の約三分の一は既に天候の如何に拘らず利用

し得られる程度に完成されてゐるが、次の三分の一は天候の良し時だけ利用し得られる程度で、残りの三分の一は甚だ不完全極まるもので未だ着手されてゐない部分もある。

中央アメリカに於ける全道路の建設には、たとへ簡易鋪装を施工するとしても五百七十九萬七千餘圓を要すると言はれてゐる。然しながら、現在要求されてゐる如き近代的混凝土鋪装道路には約三倍の費用を要するであらう。新規に建設される道路は、特に事業困難なる地方に横たはつてゐる。ガテマラ國に於ては、千五百米、所に依つては約三千米の高度の差を征服しなければならぬ状態である。其れにも拘らず、此の道路は國防上から許りでなく、經濟上の必要から完成されるべきであると考へられてゐる。中央アメリカの經濟市場に到達するには、此の道路が完成しない以上は、不便な而して多額の費用を要する陸上運送と連絡せる海路に依るか又は空路に依るかしなければならぬのである。此の地域が北アメリカ陸上交通網と接続することは、現在發展能力を十分包藏せる中央アメリカ經濟市場に

對する最強の推進力となることであらう。此の外に尙、遊覽旅行運輸も輕視すべきものではない。

然しながら、此の道路の經濟的價値は、南アメリカ大陸に於ける道路の建設が完了して後に始めて明白になつて來るのであらうが、中央アメリカに於ける此の計畫が全部完成するには尙二、三年はかゝることであらう。北米合衆國が汎アメリカ道路の計畫に對し甚だ熱心にその完成を計つてゐることを示すものは、アラスカ及メキシコに於ける前代未聞とも云ふべき迅速なる工事の進捗である。現在の經濟並に國際情勢は其の豫斷を許さないが、現在の進度で道路建設が運ばれるならば、大規模の汎アメリカ道路は七、八年後には實現するものと見て良い。

x

x

x

x