

海外事情

○アフリカの道路 (一)

「植民とは輸送することである」(Coloniser, c'est un transporter.)

之は一ベルギー人の言葉であるが、事實ベルギーは既にレオポルド王以來コンゴ地方に於ける道路制度に重大な關心を持つてゐた。植民初期に於ける白人勞働力の不足及熱帯地方の不利なる勞働條件にも拘はらず鐵道建設並に河川の航行計畫は進められ最近二十年間には道路建設が著しく捗つた。更に重要道路に沿つて飛行場が建設されてゐる。

生産地域は大西洋岸の船積地點から遠ざかつてゐる。椰子油、椰子の實及ゴムは普通に千百斤乃至一千六百斤、コ

ヒー及棉花は二千斤以上の奥地で生産されカタンガに於ける鑛山の銅はマタデイ港迄二千七百斤を輸送される。

アフリカに於て自動車の走行し得る道路は、既に五萬斤に及んでゐる。熱帯地方に於ける道路には極めて原始的なものと、改良されたものがあるが、之等の道路は如何なる天候に於ても利用し得られると云ふのではないから、絶えず管理並に監視されてゐなければならぬ。最近築造された約四千斤の道路には硬質舗装が施こされた爲天候の支配も受けなくなつた。

主要道路に沿つて多數の飛行場が建設されてゐて、其の飛行場より無數の支線道路が放射してゐるから、官吏及商人は左程に時間を費さず奥地へ入り込むことが出来る。其



の上不時着陸場が三十乃至四十軒毎に設けられてゐるので之に依て不時着が安全化される許りでなく、其の地に急行を要する場合には甚だ便宜である。主たる航空會社は資本金二千萬フランのサベナである。

近年中央アフリカへの觀光客輸送が盛んになつたので、之を輸送すべき近代的道路が觀光道路として建設されたことは注目に値ひする。此の道路は大西洋岸のロビト灣から葡領アンゴラを経て國境都市デイロロを通りてシロンゴヘ到り、其の地點からカタンガへ通ずる道路と接続してゐる。従てカタンガの鑛山地方へ通じてゐる最近建設の英國のベダラ鐵道と大體同じ方向を辿つてゐる。別の觀光道路はエリザベスヴィル・ブカマ・イレポーを結ぶ千三百料のものである。此の道路は、ローデシアから例へばウガンダへ赴かんとする旅行者が自動車を驅る道路であつて、ケープタウン・カイロ縦斷道路の一部を形成してゐる。

ケープ・カイロ間の自動車旅行者は、ベルギー領コンゴ地方の東部を通過してナイル河に到達するのが普通であ

る。アフリカ奥地の湖水の渡し役を務めてゐる汽船には之等旅行者の自動車を積み込むべき装置が施こされてゐる。ベルギーは、かくして旅行者に快適なる觀光旅行を享樂せしめるやう努めてゐる。

近年南アフリカから熱帯アフリカを訪問せんとする觀光客が増加して來た。六月から十二月に至る間は熱病季節ではない爲、トランスヴァールのクリューゲル國立公園の如き野獸飼養場見物が行はれる。一萬五千平方料の此の地域には、八百料以上の自動車道路が設けられてゐて、此の他に尙建設中のものもある。一九三二年から一九三三年にかけて、此の公園に見物に來た自動車は四千臺に上り、一三四年に於ける參觀者總計は二萬人を算へられ、益々人氣を博してゐる。之が爲にベルギーはアルバート國立公園、ゴリラ保護地及矮人族居住地へ觀光道路を建設した。此の道路はアルバート湖畔のイルム及ルアンダを通過せるものである。ルアンダ及ウルンデイは嘗て最も稠密に植民された獨領東アフリカで、之は現在ベルギーの統治下にある。

他の觀光道路はルーウエンソリ山及活火山のムフィミロ火山地方へ通じてゐるものである。

「ケーブ・カイロ間自動車道路」と云ふ言葉は既に世界的になつた標語である。所で歐羅巴の自動車道路と同一概念で之を想像することは間違ひであるが、それかと言つて自動車道路とは名稱のみ道路であらうと考へることも間違ひである。事實は其の間と言つた方がよいであらう。技術的に見て完全なる道路もあるし、又天候の良好なる時にのみ走行し得る部分もある。然し一年中を通じて利用し得らるる道路を建設せんとする熱情は十分認められるが、厳格な意味に於て經濟的價値を十分發揮せしむべき道路ではない。スポーツ的魅惑も左程大ではない。嘗ては、東アフリカから自動車又は自動自轉車でカメルンへ來た人は可成り多かつたが、モンバサ・ツアラの如き標語は弘められなかつた。之に反し「ケーブ・カイロ」の如き象徴的概念は、たとへ其れが純鐵道時代から起つたにせよ、目的意識的に新路線に適用されてゐるのである。

大陸道路建設には政治經濟的根據が背景になつてゐる。

列強國は自國領土内に於て最善の商品交換を行はんが爲に海外領土を本國の大經濟地域となさんとする。之等の地域に於ては政治的協同心を強化し確保することが重要である。アフリカ東部の英領並白領コンゴの一部分を通過せるケーブ・カイロ自動車道路は從て重要な意義を持つてゐる。ベルギーがコンゴ道路に於て南アフリカからスダン及エチプトへ通ずる快適な道路を提供したが爲に、アフリカ奥地の湖水の東部の英國領を通過すべき優秀道路を新規建設するやう英國人を刺戟したのであつた。英國領土内に於ては道路建設は鐵道の爲に輕視されてゐたが、今や政治理由より道路建設への轉換が行はれるに至つた。

アフリカに於ける英國と歐大陸諸國の鐵道及道路發達史とは全く異なつてゐる。此の點に就きリーズ・ヂエフリーズは次の如く述べてゐる。佛蘭西植民地は佛蘭西の完全なる一部である。換言すれば佛蘭西本土の延長である。之に反し英國は常に獨立生活を營む新英國を作らんとしてゐる。

る。従て英國は祖國との完全分離の可能性を意識しなければならなくなる。歐大陸諸國の植民地は祖國の政治に全く依存してゐるが故に祖國の政治は——即ちベルギーを起點とせるベルギー領コンゴ間の交通の如く——各種交通機關を本國を中心として適當に規定してゐる。葡領植民地に於ては祖國の爲に植民地の交通能力を高めんが爲ニグロ族を強制し一ケ年に數週間道路工事に従事させてゐる。英國は成程道路建設は獎勵するが強制勞働は拒否してゐる」と。

此の見解に依つて考へると、英領植民地に於ては有利な交通機關にのみ費用を支出して、かゝる機關のみを支援することにまつた。英國植民地に於ける鐵道建設は、例へばインドに於ける如く急速に完成されたが、道路建設は遅れた。英國領土に於ては政治的交路を完成することは困難であつたが、歐大陸諸國の植民地に於ては行政技術的に容易であつたことは首肯される。

ヂエフリーズは更に、アフリカに於ては全交通機關は凡ての者に役立つやう交通機關相互間の協調を計り、交通の

發展を促進せしめるから國際化されねばならないと述べてゐる。更に彼の言葉を藉りると「世界の諸國民に標準的アフリカ商品を適宜に分配する爲に完全なる交通脈網が利用出來ないとすれば、尨大な生産地を開拓することは全く自殺的行爲である。未開地方に於て最も重要なことは近代的自動車道路の建設であつて、之には飛行機の經濟的利用が十分價値を附與するものと云ふことが出来る」。

交通機關相互の競争に於ける政治的投機的並に事業的判斷は除外して、將來如何なる交通機關を以て交通運輸を開發すべきかと云ふ問題に當つては、將來の健全なる發展を目標とし技術的並に計數的に觀て完全なる經濟的考慮を基礎としなければならぬことは云ふ迄もない。

先づ自動車道路は、應急策として自然道を利用することから始まるのであつて、百軒以上の距離に於ける輸送商品量が毎日五十噸を超過し初めると、一九三一年パリに於ける植民地會議で提案された如く鋪裝道路の建設が始められるべきである。一年の同距離輸送量が八萬噸に達すると鐵

道の敷設が考へられる。然しアフリカに於て用ひられてゐる一米軌間の最高輸送量は十萬噸であると報告されてゐる

所が植民地官吏の將來に對する見透しはたとへ其れが計數で示されてゐても甚だ不完全なものである。彼等の在任期間は普通二箇年である爲に二箇年先きを標準としてゐる。總督は精々五ヶ年である。本國の行政大臣の十ヶ年標準も不十分なのであるから、實際は五十年先を豫見しなければならぬであらう。初めの内は道路及鐵道の建設は植民地にとつて高價に見えるものである。所が經濟性は將來の計算に於て認識されるものである。例へば、佛蘭西のサハラ砂漠横斷鐵道の主張者は、ニグロ地方の將來に於ける生産力を顧慮して鐵道が敷設されれば噸軒運賃は〇・一〇乃至〇・五〇フランと計算することが出来るが、自動車は最も有利なる條件の下に於てすら〇・六〇フラン以下には低下し得ないと言つてゐる。其れにも拘はらず、サハラ横斷鐵道計畫は葬られてしまつた。ケルゴマールは彼の著書「經濟地理」に於て、鐵道の軍事的目的に關する議論は別

として其れの經濟的效用に關して之を眞面目に主張することが出来ないと言つてゐる。所が彼は道路交通に觸れてゐる部分に於てサハラ砂漠横斷路に關し興味ある説明を與へてゐる。彼は次の如く述べてゐる。「サハラ砂漠横斷路には何等經濟的意義がない。我々佛蘭西人にとつては此の道路は政治的價値を有するものである。即ち其の價値とは砂漠に依て分割されたる佛蘭西領土の連絡及確保並に南部國境及フスダン國境の護持である。サハラ砂漠を自動車又は飛行機で横斷すると云ふ試みの成功はスポーツ並に觀光旅行の域を脱しないと云はれるかも知れないが、此の計畫は砂漠を全く縮少してしまつたものである。四ヶ月乃至六ヶ月を要する横斷旅行が五、六日の旅行に短縮されたのである。サハラ砂漠横斷路は、部分的ではあるが平坦化され、又道路標識が設置されてゐる。コロムブ・ベカールからアタール及びセネガルへ行く新設の西部道路並にワグルトからトリポリ國境に沿ふて英領ズーダンに接続せる東部道路は純粹の軍用道路であるが。(M・T生)