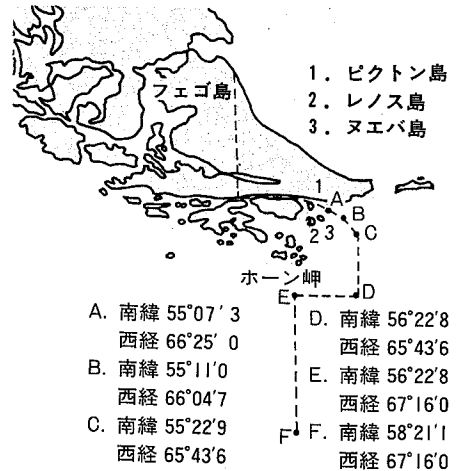


ラテンアメリカ横断・回廊計画

チリには、たくさんの島がある。巨石文化で有名なイースター島をはじめ、ロビンソン・クルーソーの島もある。スコットランドの海賊、アレキサンダー・セルカークがファンフェルナンデス島に1704年におきざりにされ、4年4カ月の無人島生活を送ったのが、ロビンソン・クルーソーのモデルと言われている。あまり大人に知られていないのでは、ニュージーランドのオークランドを出たスラウギ号が1860年3月10日に南緯51度上のハノーバー島に漂着した。この島での子供たちの冒険譚は実はフランスの作家ジュール・ベルヌの創作(『15少年漂流記』)であるが、チリの同島が舞台になっている。

ビーグル海峡沖のピクトン、ヌエバ、レノス三島とその海域の帰属をめぐるチリとアルゼンチンの領土問題は、1881年以來の懸案事項であったが、ローマ法王の調停により解決し、85年5月2日に両国間で「平和友好条約」が締結された。基本的に、同三島の領土権がチリ側に与えられ、200海里の経済水域に関しても線引きが行なわれて、両国間の境界が確定した。この条約は、アルフォンシン大統領による譲歩、カトリック両国のローマ法王に対する信頼(これまでハーグの国際司法裁判所や英国女王による仲裁はいずれも失敗した)、あるいは、南極大陸の領有に関する共同歩調(両国は、南極大陸に領土権を主張している)、等といった要因が働き、両国間でいつまで係争していても仕方がないと判断された結果のようである。

1978年には、この領土問題をめぐり両国軍が対峙し、一発発射の危機にまでいき、また81年4月には、アルゼンチンが国境を閉鎖するなど、両国間の関係は冷えきっていた。この条約により、両国の関係は再び正常に戻り、さまざまな経済協力や交流の幕が切っておとされると期待されている。特にアルゼンチンから物資が太平洋側にすぐ



出せるメリットは大きいものがある。早速、サンチアゴとメンドサ(両市間を結ぶ国際道路があり、有名なポルティョ・スキー場を通る)のビジネスマンたちが経済交流のための会議を開いたり、パイプラインによるアルゼンチンからのガス輸送といった計画が具体化しつつある。

ECLACのこの条約に対する対応はすばやかだった。ロバート・ブラウン次長の音頭で、1985年7月には回状がまわり、ECLAC本部および同ブエノスアイレス事務所の主催で、同年11月にチリ、アルゼンチン両国の学者、政府関係者、国際機関等を交えた両国の開発および協力に関するセミナー開催の計画が出された。チリおよびアルゼンチンの南部にある大学や研究所の協力を得てこのセミナーは、両国南部、特にパタゴニア地方の開発に焦点をしばって11月26~29日に実施された。筆者もプンタアレナスで開かれたこの会議にオブザーバーとして出席した。

プンタアレナスは、南緯53度10分、西経70度54分に位置し、サンチアゴから南に下ること2220キロメートルにある。マゼラン(=マカリャネス)海峡をはさみ、対岸はフェゴ島でその先はここに出てくるビーグル海峡である。ホーン岬の南はも



加賀美充洋

(中南米総合研究プロジェクト・チーム)

う南極しかない。正に地の果てであり、同地名は「砂の先端」を意味し、また近くには「最後の望み」(ウルティマ・エスペランサ)郡というもある。11月末のプンタアレナスは、初夏になったところで快適ではあるが風が強いには驚かされた。南極に近いため夜の時間が短く、地元の人に聞くと、クリスマスの頃は、夜12時から明け方4時までしか暗くならないということで、これではサンタクロースも忙がしくて大変だと思った。

セミナーは、「アルゼンチン・チリのパタゴニア地方における開発と統合」という題の下に、両国の政府関係機関(州政府や市も含め)、大学(マガリヤネス大学、バルディビアの南チリ大学、コマウエ国立大学、マルデルプラタ国立大学等)、国際機関(UNDP, IDB, INTAL等)から参加があった。

討論は四つのテーマ(イ、地域開発の要因としての統合、ロ、環境および社会的ポテンシャルの評価とその利用、ハ、インフラストラクチャーおよび輸送サービスの統合、ニ、体制作りの必要性)で行なわれた。同地域は資源的には、石油、石炭、水力の他、牧畜、林業、漁業等に恵まれているといわれるが、チリの南部は島々に分れ、また険しい山と氷河におおわれているためその開発は容易ではない。一方、アルゼンチン側は、道路等も比較的発達しているが、人口が少なく開発のためにはよほどのインセンティブが必要である(事実、フエゴ島のウシュアイヤの工業団地等は税法上の特典等が与えられ、日系企業もいくつか進出している)。

筆者が一番興味を持ったのは、輸送体系の確立で、あまり南端の方でなく、南緯40度位で東西に道路なり鉄道が貫通できれば、パタゴニアの産品もそれに乗って太平洋および大西洋の両サイドに出せることである。その意味で、現在、アルゼンチン側のバイヤブランカ港からサパラまでの鉄道、およびチリ側のタルカウアノ港からロンキマ

イまでの鉄道を国境間で結ぶことができれば、一つの大きな動脈を形成することが可能である。両港とも深度はあるのでコンテナ船が停泊可能であり、またロンキマイーサパラ間のアンデス山脈は高度も低く(約1880メートル)、年間を通して輸送ができるとのことである。セミナーの結論・提案にもこの二点間の鉄道連結が謳われた。

ところで、「平和友好条約」後のチリー・アルゼンチン関係は非常に良好で、1986年3月にはブエノスアイレスで両国間の初めての正式会合(アルゼンチン・チリ二国間統合委員会)が開かれる予定であり、また南極に対する科学調査等も両国間で共同で行なうことが計画されている。南極大陸に関しては、両国ともその一部の領有権を主張しているが、今回の条約では、両国の海域を仕切る南北の境界線は、南極にまで伸ばさないで、その領土権に関しては何もふれていない。

さて日本から見ると、ラテンアメリカの物資は



友好条約記念切手
(チリ)

パナマ運河経由、あるいは喜望峰回りで多くのことが多い。現在第二パナマ運河を作るといった話も出ているが、南米を横断する幹線道路なり、幹線鉄道ができれば、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ、アルゼンチンの産品をチリの港まで持ってきて日本に送った方が効率的で、しかも建設費用も第二パナマ運河を作るよりは安いと思われる(在来線を利用できる個所もあるので)。かつて米国は、ラテンアメリカを南北に貫ぬくパンアメリカン・ハイウェイの建設を後押ししたが、日本が南米を東西に貫くラテンアメリカ横断・回廊の建設に協力できないものであろうか。新春にあたり、そんな夢も浮かんできたのである。