

1 乾燥大陸オーストラリアの歴史と開発



藤川 隆男
FUJIKAWA Takao

大阪大学大学院 / 文学研究科 / 教授

先住民の世界と河川

オーストラリアではヨーロッパ人が到来する以前、75万人くらいの先住民が200以上の言語を持ち、500を超える集団に分れて生活していた。サバナ気候の北部とマリー・ダーリング川の流域に多くの人口が集まっていたが、その生活領域は、今では人が誰も住まない砂漠地帯や原生林地帯を含む、おおよそオーストラリアのすべての地域に広がっていた。近代的な土木技術を携えて、1788年の最初の入植以来開発を進めてきたヨーロッパ人は、こうした生活圏を拡大したわけではない。伝統的な生活を送る先住民が、1920年代には6万人程度まで激減したこともあって、人間の生活圏は逆に縮小した。近代技術は、人間が環境をうまく利用し、生活圏を拡大することに必ずしも貢献したわけではなかった。

オーストラリアは乾燥大陸である。雨量が少ないだけでなく、蒸発量も非常に多いので、北部の熱帯・亜熱帯地域と沿岸部を除くと、国土の大部分が乾燥または半

乾燥地帯となっている。そのなかでオーストラリア最大の大河、マリー・ダーリング川流域は先住民にとっても豊穡の源であり、多数の先住民が暮らした場所でもあった。先住民の創造の神（精霊）たちは、たとえば虹蛇のように、この大河を切り拓いた精霊であった。

オーストラリアの河川は驚くほど季節によって流量が変わる。ダーリング川はしばしば干上がり、航行する蒸気船が1年以上も動けなくなることもあった。オーストラリアにはピラボンと呼ばれる沼があるが、それは流れていた河川が干上がり、深い場所に水が残った沼のことを言う。先住民たちは、こうした沼にバニヤップという水陸両生の悪霊がいると信じた。バニヤップの信仰は、早に備えて貴重な水場を魔処として保全する、先住民の知恵であったのかもしれない。

入植者たちはこの環境を科学技術によって統御しようとした。1850年代にはマリー・ダーリング川における蒸気船による水運が始まり、これを用いた羊毛の輸出



写真1 現在のヴィクトリア州チャリカム牧場のファイアリー・クリークのスケッチ（The Challicum Sketch Bookより）。雨の少ない時期になると、川は点在するピラボンに変わる。先住民はここでバニヤップを殺したと言い伝えてきた



写真2 西オーストラリア州パースから金鉱の町カルグアリーに水を供給するパイプライン。道路と並行して走り、その長さは500kmを超える。ゴールドラッシュで集まった数万人の人口を維持するために1896～1903年に建設された

が盛んになった。1880年代には灌漑が始まり、20世紀に入ると川にダムや堰を設けて、水資源の活用を積極的に図るようになった。それによってマリー・ダーリング川流域はオーストラリアで最も豊かな農業地帯に生まれ変わった。オーストラリア史上最大の土木工事は、1949年に始まり15年にわたって続く、マリー川上流域に多数のダム、水路、発電所を建設したスノーウィー・マウンテンの総合開発であった。しかし、時とともに自然の反撃も始まる。川の水質が流量の減少とともに悪化し、灌漑地域では塩害が発生し、野生動物の宝庫であった自然のままの湖沼地帯は砂漠化した。現在は水を自然に還す試みが続けられている。

鉱山業と牧畜業

オーストラリアは都市社会である。総人口は約2,350万で、そのうち先住民は3%程度。また、人口密度は3人/km²と極めて低い。しかも人口の71%が首都と州都に集中しており、それ以外の地域の人口密度はいっそう低い。オーストラリアの土木工事は主要な都市のインフラ整備と、その後背地開発のための大規模な事業に向けられており、おもに都市住民の繁栄のために行われているように見える。

近年まで、オーストラリアの主要な輸出品であったのは羊毛をはじめとする農産物と、金銀銅、石炭、鉄鉱石などの鉱産物であった。そうした産物の輸出を支えたのが、後背地の産物を運ぶための鉄道や道路、港湾などのインフラであり、通信のための電信線などの敷設、遠隔地との高速輸送を可能にする航空路の整備などであった。こうした開発は、信用力の高い政府がロンドンで低利の資金を調達し、それをこうした設備に重点的に投資することで可能になった。

鉄道の建設は1850年代に始ま

る。1901年にオーストラリア連邦が結成されるまで、現在の州は自立した自治植民地として、イギリス本国政府と直接関係を結んでいた。オーストラリア各植民地間には特別の結びつきはなく、オーストラリアは単なる地理的名称に過ぎないと言ってもよかった。各植民地は、シドニー（標準軌）、メルボルン（広軌）、ブリスベン（狭軌）などの首府から鉄道網を発展させたので、鉄道の



写真3 カルグアリーにある露天掘りの金鉱山スーパービット。中央の左右に走る線が道路であり、その巨大さが理解できる。カルグアリーは1890年代にゴールドラッシュで勃興した町だが、露天掘り鉱山の開発で蘇った



写真4 ニューサウスウェールズ州中央沿岸部にある町ケンプシーのマクレイ川に架かるケンプシー交通橋。1959年に開通した道路橋はその独特の姿から多くの人々に愛されている

軌間に全く統一性がなく、植民地（州）間の移動に困難が生じた。それでも19世紀までは物資を内陸から首府にある積出港まで鉄道で運べれば不自由はなく、経済発展の障害になることもなかった。しかし連邦が結成され、1917年にオーストラリアの東西が鉄道によって結ばれても、軌間が異なるため繰り返し積み替えが必要で、とても不便であった。現在、オーストラリア内陸の主要な輸送手段は道路と空路である。道路網の急速な発達の背景には、軌間の不統一という問題もあったようだ。

オーストラリアで最初に大規模に採掘された鉱石は銅である。1840年代に発見された銅は、カパンダやバラのような銅山の露天掘りで採掘された。現在でも鉄鉱石や石炭、金やボーキサイトなど多くの鉱石が露天掘りで採掘されている。こうした鉱山と港を結ぶ道路・鉄道と鉱石の搬出のための港湾整備のための土木工事は、内陸部開発に必須の事業であった。内陸の鉱山は採掘に必要な機材だけでなく、さまざまなインフラを必要とする。例えば、2週間労働と1週間の休日を組み合わせる働く労働者がいる遠隔地の鉱山では、休日や町で過ごす労働者を運ぶための空港さえ必要になる。



写真5 ラウンド・ハウスと呼ばれる西オーストラリアのパースの外港フリーマントルに残る1830年築の建物。西オーストラリア最古の建築物で囚人の監獄として使われた

都市生活のために

1830年代までのオーストラリアの開発は、16万人以上の流刑囚の労働力によって行われた。植民地政府が囚人労働力を用いてインフラを整備したのである。1840年代から自由移民が多数を占めるようになるが、政府が公共事業を主導するという形態に変化はなかった。首都キャンベラは計画都市として名高い。シドニーを例外として、主要な都市はすべて都市計画に基づいて建設されており、地図を見れば、政府が主導した開発が広く行われてきたのは一目瞭然である。19世紀後半に入ってもこうした状況は続く。増大する都市人口に合わせて、港や鉄道や橋の建設、ガス・水道・電気の配給などが政府主導で進められた。今でもメルボルンでは路面電車が行き交っているが、それはこの時代の名残りである。

乾燥した気候は都市の発展にも影響を及ぼしている。それがもっとも典型的に表れるのは首都キャンベラである。首都といっても人口は40万に満たず、規模からいけばシドニーの1/10にもならないが、こうした状況が将来大きく変わる見込みはない。その一番大きな制約要因は水資源である。内陸の雨量の少ない場所にあるキャンベラは、大規模な水源を確保しない限り大幅に人口を拡大することはできないのである。規模拡大のために他の州から水を譲ってもらうことも容易ではない。年間降水量の不安定なオーストラリアでは、いずれの州も州都の水の安定供給を図ることが至上命題であるからだ。海水の淡水化プラントの設置や下水の再利用など、すでに水資源の拡大や有効利用の施策が実行に移されているが、地球温暖化の進行がもたらす不安定な気候に対処するのは喫緊の課題となっている。

近年、新自由主義が支配的になったオーストラリアでは、空港や港湾の利用権や高速道路の建設権が民間企業に売却されるようになってきている。それは政府主導によってインフラ整備を進めてきたやり方の大きな転換であるが、その成り行きを見守っていきたい。最近ではダーウィンの港湾施設が99年間中国企業の利用に供されることになり、物議をかもしているが、こうしたやり方が本当に国民のためになるかどうかはわかるには、もう少し時間が必要であろう。

<参考文献>

- 1) 藤川隆男著『妖獣パニヤップの歴史』刀水書房、2016年、1-33頁