

## 2 アルゼンチン

### 歴史を物語る鉄道

今井圭子

ラテンアメリカ アルゼンチンはラテンアメリカ随一の鉄道総距離を誇る「鉄道王国」である。随一の鉄道網。三万六〇〇〇キロメートルを超えるその鉄道総距離は日本の二万七〇〇〇キロメートルを上回り、世界第七位に位置づけられる（一九八五年）。総人口わずか三千万人のアルゼンチンでこれほどまでに鉄道網が拡張された背景には、世界にまれな大平原パンパを基盤にくり広げられた、この国の政治経済史のダイナミックな変転があった。

**国家統一、近代化** アルゼンチンは一八一六年、三世紀に及ぶスペインの植民地支配を打ち破るの機関車として、つて独立を達成した。独立後の国家建設において最も重要な政策課題となつたのは、国家の統一と経済開発であった。

植民地支配の下では、植民地の分断、通商独占、産業振興抑制、情報・人的交流の制限などの政策が断行され、アルゼンチンの発展は著しく阻害された。こうしたスペイン本国による支配から脱し、植民地遺制を一掃して近代国家の仲間入りをすること、これが独立後のアルゼンチンが

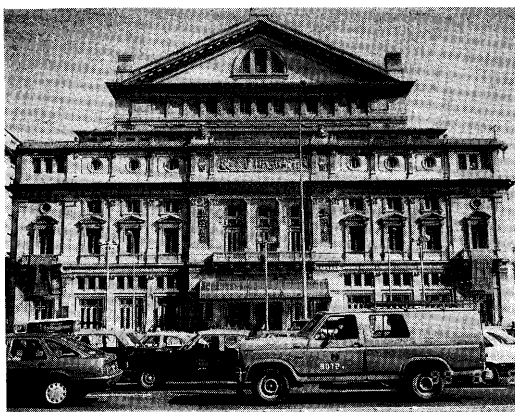


イギリス資本で建設された  
アンデス越え鉄道の鉄橋

抱く切なる願望であった。その過程で重要視されたのが、分断された諸地域を結びつける輸送手段としての鉄道の整備であり、それはたんに物的輸送の観点からだけでなく、政治、経済、社会、文化など、各方面にわたって広範囲に影響を及ぼすものとして受けとめられた。

建国期の代表的思想家である J・B・アルベルディは、この点について次のように述べている。広大な国土を法令で統一しようとしてもそれは即座に分裂してしまうが、鉄道は法令に依らずしてきわめて有効な結合手段となる。すなわち、鉄道はまさに国土を結合する大動脈の機能を果たし、「法令や反乱なしに最も困難な事態を刷新し、変革する」。そして、孤立した諸地域に分断された国土の「空間を圧縮してくれる鉄道と電信は、国の他のいかなる有力者よりも驚異的な働きをする」と。

アルベルディは、アルゼンチン憲法草案起草者として、また国際派、自由主義者として、「南アメリカのトマス・ジェファークソン」と呼ばれ、独立後の政策に多大な影響を及ぼした人物である。彼は鉄道建設に加えて移民受入れの重要性を強調し、「統治は殖民なり」という有名な言葉を残している。これは独立当時、総人口がわずかに五〇万人そこそこでしかなかったアルゼンチンにとって、ヨーロッパ移民を積極的に受け入



世界三大オペラハウス、コロン劇場前の大通り  
ヌエベデフリオ(7月9日通り)のラッシュアワー  
(ブエノスアイレス 写真：加賀美充洋)

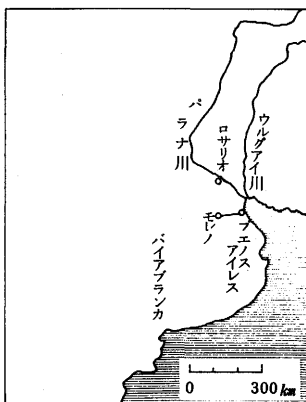
れて経済開発を促し、国の近代化を進めることがいかに重要かを強調したものである。彼は、移民を農業地帯に送り込み生産物を運び出す鉄道は、移民が移植する文化をとおして国のヨーロッパ的近代化を進める触媒剤となると考えたのである。

**経済開発の** 鉄道建設には多額の資本、呼び水として 高度な技術体系、総合的経営組織力、大量の労働力・建設資材などが必要とされる。それらの大半をイギリスを中心とするヨーロッパ先進諸国から輸入することによって、アルゼンチンは鉄道建設を開始したのである。

最初に鉄道が開通したのは一八五七年、ブエノスアイレス市中央部、現在のコロン劇場がある場所を起点とする一〇キロメートルの路線であった。イギリスからの技師 G・ブラーグと一六〇人の熟練工が主体となって、この記念すべき事業が遂行された。これを皮切りにブエノスアイレス港とパンパを放射線状に結ぶ鉄道網が張りめぐらされていった。軌間距離には一六七六ミリメートルの広軌、一四三五ミリメートルの標準軌、一〇〇〇ミリメートルの狭軌、

VI ラテンアメリカ

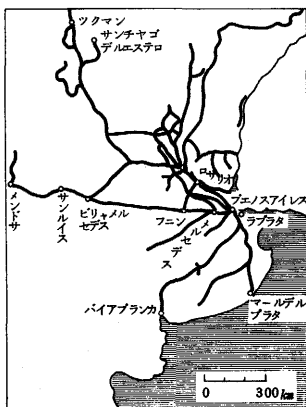
図1 アルゼンチンにおける鉄道建設



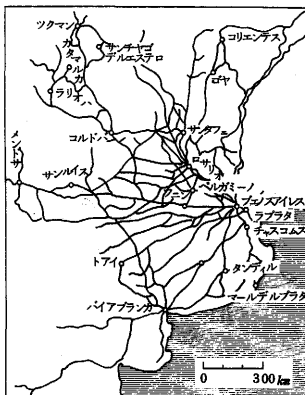
(1) 1860年



(2) 1880年



(3) 1890年



(4) 1910年

(出所) Scobie, J. R., *Revolution on the Pampas: A History of Argentine Wheat, 1860-1910*, Austin, University of Texas Press, 1964, p.40.

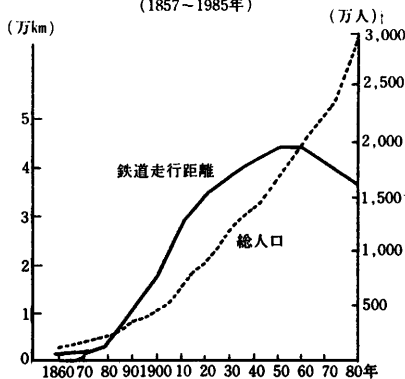
七五〇ミリのエコンミー軌が採用されたが、大半の路線は広軌と狭軌であった。

鉄道建設は農牧地の飛躍的な拡大、農牧業生産の急増、農産品輸出の急速な拡大を促した。パンパを貫通する四大主要幹線は、唯一の国内資本所有鉄道であったオエステが一八九〇年に買収されて後、すべてイギリス資本の所有経営下におかれた。一八八〇年代から一九二〇年代までのアルゼンチンは、鉄道ブームと農牧産品輸出経済の黄金時代に沸き立ったのである。

ナシヨナリズムの ラテンアメリカ三大国ABC  
シンボルとして (アルゼンチン、ブラジル、チ

リ)の旗頭として急速な経済成長を誇ってきたアルゼンチンも、一九二九年恐慌および第二次世界大戦を契機として経済の曲がり角にさしかかった。自由多角的な国際貿易・金融構造が崩壊し、世界がブロック傾向をたどるなかで、アルゼンチンは最大の顧客であったイギリスの経済ブロックから締め出された。そのため政府は輸出における失地回復をめざしてイギリスとの間にロカ・ランシマン協定を締結した。

図2 アルゼンチンの総人口と鉄道総距離  
(1857～1985年)

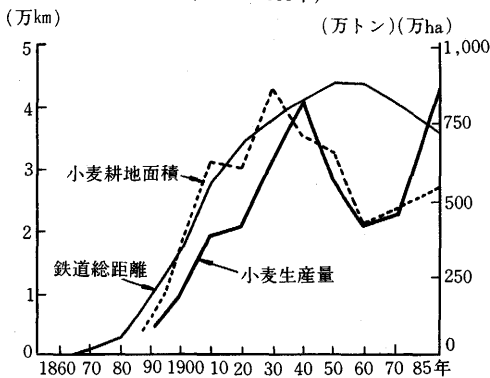


(出所) 参考文献(6)(7)(8)より作成。

ところでこの協定は、イギリスに対する一方的特惠供与や鉄道を含む在アルゼンチン英国資産の保護など、アルゼンチンにとってはきわめて不本意な譲歩を強いるものであった。そのため、協定はアルゼンチンのナショナリズムに火をつける結果となり、鉄道主要幹線を独占するイギリス資本に対する反感が高まった。そして、「鉄道は国の大動脈なり」とする見方から鉄道の国有化を主張する動きへと発展していった。

こうして一九四八年、ペロン政権はイギリスに対する農牧産品輸出で稼いだ封鎖ポンドを買収費に充当し、イギリス資本所有の鉄道をすべて国有化することに踏み切った。国内に一部反対があったとはいえ、この鉄道国有化は「主権買収」の快挙として広く国民大衆に歓迎された。かつてイギリス資本が所有していた四大主要幹線名は改めて歴代の大統領や英雄の名がつけられ、ブエノスアイレスのターミナル駅はイギリスが退去するという意味から「レティロ」と命名された。

図3 小麦の生産量・耕地面積と鉄道総距離  
(1857～1985年)



(出所) 参考文献(6)(8)(9)より作成。



地下鉄の駅につけられた1910年代の木製エスカレーター。現在も活用されている  
(ブエノスアイレス 写真：加賀美充洋)

**合理化、経済再建** 自動車輸送の普及につれて、貨物・旅客総輸送量における鉄道輸送のシェア

が低下し、鉄道業は収益率の低下から赤字経営へと追い込まれていった。国有化後国営会社に再編成された鉄道は、新投資の遅れから施設の老朽化に悩み、また経済赤字の補填を国庫からの補助金に依存せざるを得なくなった。そして鉄道部門は国営企業の中でもかなり多額の補助金を受け、連邦財政を圧迫する主要因の一つとなっている。

こうした状況から立ち直るため、政府は日本など鉄道技術先進国の協力を得て、鉄道の電化を含む施設の刷新に取り組んでいる。さらにまた、低迷するアルゼンチン経済、慢性化する財政赤字への対策の一環として、鉄道補助金の大幅削減と鉄道経営の合理化を段階的に進めつつある。

巨大な組織を持ちかつ公共使命を課せられている鉄道部門において、どのような合理化が有効であろうか。効率性追求、赤字経営の解消、部分的民営化といった一連の合理化政策が、鉄道部門およびその他の分野にどのような影響を及ぼすことになるのか。はたしてそうした政策はアルゼンチン経済の再建に寄与することができるのであろうか。このように現在アルゼンチンの鉄道

は、合理化、経済再建政策の有効性を問う試金石として注目されているのである。

〈参考文献〉

- (1) Ortiz, Ricardo M., *El Ferrocarril en la Economía Argentina*, Buenos Aires, Catedra Lisandro de la Torre, 第1版, 1946, 第2版, 1958.
- (2) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra, 第1版, 1957, 第7版, 1975.
- (3) Wright, Winthrop R., *British-Owned Railways in Argentina : Their Effect on the Growth of Economic Nationalism, 1854—1948*, Austin & London, University of Texas Press, 1974.
- (4) Zaldundo, Eduardo A., *Libras y Rieles : las Inversiones Británicas para el Desarrollo de los Ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el Siglo XIX*, Buenos Aires, Coloquio, 1975.
- (5) Lewis, Colin M., *British Railways in Argentina 1857-1914 : A Case Study of Foreign Investment*, London, Athlone Press, 1983.
- (6) Ferrer, A., *The Argentine Economy*, Berkely, University of California Press, 1967, pp. 227, 228.
- (7) Recchini de Lattes, Z. & A. E. Lattes ed., *La población de Argentina*, Buenos Aires, Committee for International Coordination of National Research in Demography, 1975, p. 30.
- (8) 山本正三監訳『世界データファイル一九八八』、原書房、一九八八年、三八、一一一ページ。
- (9) 農牧水産省資料。
- (10) 今井圭子『アルゼンチン鉄道史研究——鉄道と農牧産品輸出経済——』、アジア経済研究所、一九八五年。

(いまい けいこ／上智大学助教授)