

プランテーション経済と鉄道

今井圭子

一八二五年にイギリスのストックトン—ダーリントン間鉄道が開通して後三十年以内に、世界のすべての大陸において鉄道が開通した。鉄道時代の幕開けは、かなり急テンポで伝播されたわけである。ところで、この鉄道が果たした役割は、先進諸国と発展途上地域とは大きく異なる側面をもっていた。というのは、前者の場合と異なり、後者における鉄道は植民地本国や他の先進諸国の統治政策、政治・経済進出の一環としての役割を演ずることが多かったからである。ラテンアメリカの場合もその例外ではなく、なかでもキューバについてはプランテーション経済と鉄道の強い結びつきを看過することができない。

発展途上地域 キューバで最初に鉄道が開通した一八三七年は、アメリカにおける初の鉄道の**初**の**鉄**道 道開通から七年後、カナダのそれからわずか一年後。それはアジア、アフリカ、オセアニアに先んじる非欧米地域における鉄道開通第一号であった。

キューバ初の鉄道は首都ハバナと地方都市グイネスを結ぶ路線に建設され、グイネスはハバナ



ハバナ駅の陽気なキューバ人

港の南東約五〇キロの地点に位置している。プランテーション地帯を通るこの路線は、キューバ最大の輸出品である砂糖をハバナ港まで運び出す開発鉄道としての役割を課せられた。すなわち、それはいわゆるプランテーション鉄道で、他のラテンアメリカ地域における同種の鉄道の先駆けとなった。

ところで、この記念すべきハバナ―グイネス間の路線は現在も健在である。十九世紀末における独立戦争の英雄でかつ偉大な思想家であるホセ・マルティの生家（現在は博物館）近くにハバナ鉄道中央駅があり、そこからグイネス行き列車が一日に三便出ている。鉄道中央駅は時計台の塔を持つ薄桃色の美しい建物で、一九八八年十月に筆者が訪れた時、構内には手入れの行き届いた一八四〇年代の蒸気機関車が展示してあった。

プランテーション 十九世紀前半、英・仏領カリブ地域と**投資ブーム** 域において相次いで奴隷制が廃止され、プランテーションや鉱山への黒人奴隷労働力供給の途が断たれた。それに対してスペイン領キューバでは、一八八〇年まで奴隷制が温存された。その結果、英・仏

領カリブ地域の砂糖黍プランテーションは深刻な労働力不足の問題を抱え、砂糖生産が衰退傾向をたどったが、逆にキューバは黒人奴隷労働力を駆使してプランテーション経営を急速に拡大していった。

キューバの砂糖産業が活況を呈するなかで、一八八〇年代以降アメリカ資本家のキューバに対する関心が急速に高まっていった。砂糖黍プランテーションや鉄道に対する投資ブームが起り、十九世紀末におけるアメリカの対キューバ投資残高は五〇〇〇万ドルに達した。これはアメリカの対ラテンアメリカ投資総額の一六%に相当した。

アメリカはキューバを要石とするカリブ地域を自国の裏庭と呼び、一八九八年スペインからのキューバ独立を契機としてキューバを実質的な保護領とし、執拗な内政干渉を続けた。その過程でさらに対キューバ投資が急増し、一九〇〇年には五〇〇〇万ドルが砂糖黍プランテーションに、その半額の二五〇〇万ドルが鉄道に投下された。また一九二九年にはアメリカのキューバを主軸とする対西インド投資残高は一〇億ドルを超え、その六四%が農業、八%が鉄道に投資されていた。一九三八年、六〇年におけるアメリカの対キューバ投資残高は各六億五〇〇万ドル、九億六〇〇万ドルに達し、キューバは両年ともアメリカの対ラテンアメリカ投資国中首位を占めていた。そして革命前夜のキューバにおいては、砂糖黍プランテーションの四二%がアメリカ資本に所有され、また可耕地の七〇%強、鉄道総距離の六六%強が、アメリカ資本を主軸とする製糖会社の管理、所有下におかれていたとされる。

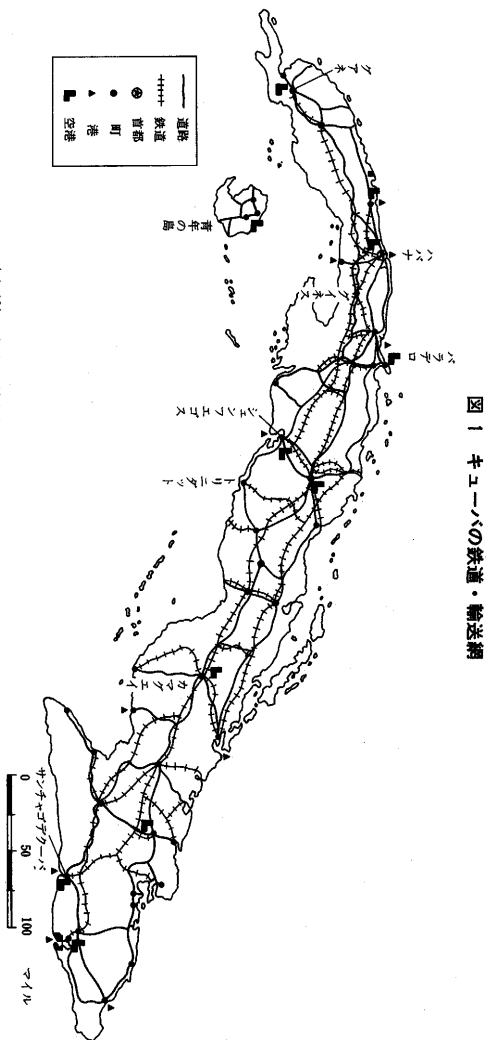


図 1 キューバの鉄道・輸送網

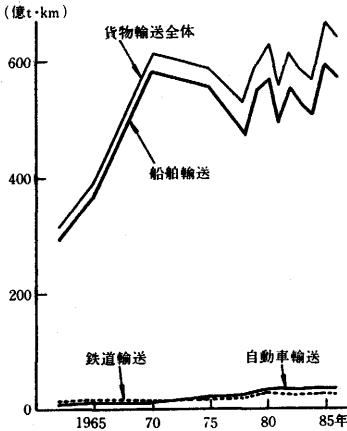
(出所) 参考文献(1), p. 425.

このようにアメリカは、砂糖産業と鉄道を中心に対キューバ投資を展開し、経済の中樞を支配してきたのである。

革命後の改革 革命後キューバにおける改革の三大目標は、経済的従属性の克服、政治主と輸送問題 権の確立、社会的公正の実現に求められる。革命政権は、アメリカに従属した砂糖モノカルチャー経済を打破するため工業の育成、農業の多様化を推進し、自立的な経済構造の形成をめざした。その過程でアメリカをはじめとする外国資本の国有化が断行され、農地改革もきわめてドラスチックな形で実施された。また社会的公正の実現は、階層間格差に加えて地域間格差両側面における改革問題としてとらえられた。そして私的所有から公的所有への移行、後進地域や僻地開発の重視、工業化政策や都市計画における地方分散化の推進などが積極的に志向された。

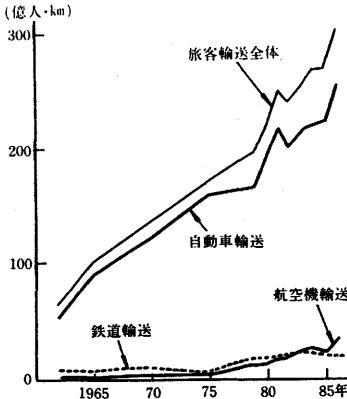
こうした改革は当然のことながら、輸送機関をはじめとするインフラストラクチャーの整備を不可欠の条件とする。政府は従来のモノカルチャー経済と結びついた輸送体系を改め、経済の自立化を支える新しい輸送体系づくりを先決課題として掲げた。そして革命前、唯一最大の近代的貿易港であったハバナに加え、サンティアゴ・デ・クープ、シエンフエゴス、マタンサスをはじめとする主要港の建設、発展を促してきた。また陸上輸送においても各輸送手段の長所を生かした輸送能力の強化をめざし、道路・鉄道の整備、自動車、鉄道車両の増強、航空輸送の開発に力を入れている。

図2 キューバにおける貨物輸送



(出所) 参考文献(5), pp. 360, 361.

図3 キューバにおける旅客輸送



(出所) 図2に同じ, p. 355.

ちなみに旅客輸送は一九六二年から八六年にかけて全体で四・七倍、鉄道輸送で二・四倍、道路輸送で四・七倍、航空輸送で一八・九倍に増加している。そして八六年の旅客輸送のうち八四％が道路輸送、九％が航空輸送、七％が鉄道輸送によって占められている(以上、人・キロ値より算出)。また貨物輸送は同時期に全体で五・一倍、道路輸送で二二・七倍、鉄道輸送で一・七倍、船舶輸送で三・五倍に増加している。そして八六年の貨物輸送の内訳は、道路輸送が七三％、鉄道輸送が一五％、船舶輸送が一〇％を占めている(以上重量値より算出。キューバ政府資料より)。

このように現在では旅客、貨物ともに輸送の主軸は完全に道路輸送に移っており、鉄道は重量、

容量の大きい貨物輸送や長距離輸送に比較優位を發揮している。

ところで輸送に対する需要は、旅客、貨物ともに供給能力を上回るテンポで増加しつづけ、輸送力不足が深刻化している。バスを待つ長蛇の人の列、容易に拾えないタクシーに苛立つ人々、長距離バスや列車の限られた切符を求めて混雑する駅の窓口……これらはいずれも首都のそこここでよく目にする光景であり、需要に及ばない輸送力不足の実態を端的に物語るものである。

キューバは革命の三大目標をめざして抜本的な政策を断行し、ドラスチックな構造改革を推進してきたが、革命三十周年を迎えた現在、これまでの政策と実績の総点検が必要な段階にさしかかっている。そして輸送問題も改善策を急がれている課題の一つである。

〈参考文献〉

- (1) Black, Jan K. & C. others, *Area Handbook for Cuba*, Washington D. C., American University, 1976.
- (2) Riverend, Julio L., *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial Pueblo y Educación, 1974.
- (3) Boorstein, Edward, *The Economic Transformation of Cuba*, New York & London, Monthly Review Press, 1968.
- (4) Halebsky, Sandor, & John M. Kirk, *Cuba : Twenty-Five Years of Revolution, 1959—1984*, New York, Praeger, 1985.
- (5) Comité Estatal de Estadísticas, *Anuario Estadístico de Cuba*, 1986, La Habana, 1987.
- (6) 今井圭子「革命後キューバにおける経済政策の展開」(木村哲三郎編『ソ連型社会主義国の経済改革』、アジア経済研究所、一九八八年)。(いまい けいこ／上智大学助教授)