

W・J・フレミング著

『アルゼンチンの地域発展と
輸送——メンドサ州とグランオ
エステ・アルヘンティーノ鉄道
1885～1914年——』

William J. Fleming, *Regional Development and Transportation in Argentina: Mendoza and the Gran Oeste Argentino Railroad, 1885—1914*, ニューヨーク, Garland Publishing, 1987年, ii+218ページ

今井圭子

I

本書はコロンビア大学の S・ブルッキー (Stuart Bruchey), H・S・クライン (Herbert S. Klein) 両教授の編集でガーランド・パブリッシングからガーランド・シリーズとして出版されている *South American and Latin American Economic History* のなかの 1冊である。ラテンアメリカに関しては、歴史研究一般ではかなりの蓄積がみられるが、経済史、政治史、社会史など社会科学の専門領域における本格的な研究はまだまだ歴史が浅い。こうした状況のなかでの上記シリーズの出版は、ラテンアメリカ経済史研究において特筆すべきことであり、また同分野の研究者に対して大きな刺激を与えてくれる。

著者は3年間に及ぶアルゼンチン滞在を経て本書を完成させた。著者は米州機構、ラテンアメリカ研究プログラム、インディアナ大学大学院の助成を得てアルゼンチンで調査研究を行ない、アメリカにおけるアルゼンチン社会経済史の代表的な研究者である J・R・スコビー (James R. Scobie) 教授に師事している。

スコビー教授は1964年に *Revolution on the Pampas: A History of Argentine Wheat, 1860—1910* (オースティン, University of Texas Press) を出版し、アルゼンチン経済史研究に大きな足跡を残している。同書が扱っている19世紀半ばから第1次世界大戦前までの時期は、「パンパの革命」期と呼ばれるほどアルゼンチン経済が大きな変革を経験し、かつ現在に至る基本的な経済構造が形成された時代である。

同書においてスコビー教授がこの時期のアルゼンチン

経済の変容過程をパンパ地域を中心に描き出したのに対して、本書は内陸部のメンドサ州を中心に、その経済構造の変容を鉄道との関係に焦点をあてて分析している。すなわち前者が、アルゼンチン経済の変容過程において中核となったパンパ地域を経済史分析の軸にすえて分析したのに対して、後者はパンパ地域に対して周辺を構成する一地域、メンドサ州を対象に、パンパ地域との経済・政治関係を跡づけながら考察している。

本書は周辺地域の経済変容過程において鉄道が果たした役割を重視し、グランオエステ・アルヘンティーノ鉄道 (Gran Oeste Argentino Railroad) の建設、輸送に関する考察を踏まえながら、メンドサ州を中心とした内陸部の経済変容について分析している。このような研究視角は、アルゼンチンがラテンアメリカ随一の鉄道距離を誇る鉄道王国で、19世紀半ばに鉄道時代の幕開けを迎えて以来、鉄道がこの国の経済変容に対してきわめて重要な影響を及ぼしてきたという歴史的経緯に立脚する。本書は鉄道史研究においても注目すべき業績である。

経済史との関連で鉄道史を扱った研究業績としては、これまでに Ricardo M. Ortiz, *El ferrocarril en la economía argentina* (第1版, プエノスアイレス, Catedra Lisandro de la Torre, 1946年), Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los ferrocarriles argentinos* (第1版, プエノスアイレス, Plus Ultra, 1957年) の古典的著作に加えて、1970年代以降本格的な研究があい次いで出版された。Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina: Their Effect on the Growth of Economic Nationalism, 1854—1948* (オースティン, University of Texas Press, 1974年), Eduardo A. Zalduendo, *Libras y rieles: las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canada e India durante el siglo XIX* (プエノスアイレス, Coloquio, 1975年), Colin M. Lewis, *British Railways in Argentina 1857—1914: A Case Study of Foreign Investment* (ロンドン, Athlone Press, 1983年) などがそれである。また日本でも評者が『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)を1985年に出版している。このように、アルゼンチン鉄道史については、資料の豊富さも手伝ってすでにかなりの研究蓄積が存在する。

ところでこれまでの鉄道史研究は、前掲書のタイトルからも推察できるようにその大半は国全体を考察の対象とし、鉄道史はパンパを貫通する4大主要幹線を中心に

論じられる傾向が強かった。そしてその結果として、パンパ以外の地域における地方鉄道に関する研究は立ち遅れる傾向にあった。こうした鉄道史研究の現状から考えると、グランオエステ・アルヘンティーノ鉄道史、および同鉄道とメンドサ州経済との関係を扱った本書は、従来の鉄道史研究において欠落していた部分を照射した、地方鉄道史における数少ない本格的な研究として高く評価されるべきである。

II

著者はアルゼンチン滞在中丹念に第1次資料を収集して目を通し、きめ細かな実証分析を行なっている。本書の構成は以下のとおりである。

序 論

第1章 メンドサ州とアルゼンチンにおける輸送網図の変遷 (1854~85年)

第2章 鉄道開通前のメンドサ州 (1862~85年)

第3章 メンドサ州の経済構造 (1885~1914年)

第4章 鉄道

第5章 企業家

第6章 政府

結 論

本書の課題は次のように要約できる。1816年に独立を達成したアルゼンチンでは、国家建設の過程で鉄道が重要な役割を果たした。鉄道網の拡張は、パンパの経済発展と内陸部の停滞という地域格差の形成をもたらす経済政策と対応する方向で進められた。ところでこの間、メンドサ州は内陸部諸州のなかでは例外的に経済的繁栄を経験した。本書はこのようなメンドサ州を対象に、「同州の経済的繁栄を同地域の輸送に寄与した鉄道路線との相関関係において究明する」(i ページ)ことを課題としている。しかも鉄道は単なる輸送手段としてではなく、分断された広大な国土を結びつけ、国を近代化するうえできわめて有力な手段として位置づけられ、経済的側面に加えて政治・社会的側面から考察される。著者は、メンドサ州を研究対象に選んだ理由について、鉄道輸送網の発達と地域格差形成の相関関係を考察するうえで、メンドサ州経済の変容過程は恰好の事例となると述べている。

それでは以下、本論の内容を大つかみに要約しよう。

まず第1章ではメンドサ州に鉄道が開通する前の鉄道網の形成、輸送体系の整備過程について述べ、パンパ地域を基盤とする4大主要幹線体制の確立が国全体、さらにはメンドサ州にどのような影響を及ぼしたかについて

分析する。第1章が対象としている1854年から85年の時期にアルゼンチンにおいては鉄道網配置の大枠が決定され、パンパを中心とする農牧産品輸出経済の基盤が形成された。ところでこの過程をとおして一方でパンパ地域の発展、他方で内陸部の停滞という地域格差が形成されていった。

第2章では、メンドサ市が首都と鉄道で結ばれる以前における同州の経済構造と伝統的な輸送手段について述べられる。鉄道開通前のメンドサ州は、大半の農牧産品に加えて、馬、ろば、牛など伝統的な輸送手段もほぼ自給できる状態にあった。そしてメンドサ市の周辺には製粉業をはじめとする農産品加工業も存在し、近隣諸州、中央部地域、そして隣国チリとの交易が盛んであった。メンドサ州におけるぶどう酒やブランディの生産、販売開始は植民地時代に遡り、鉄道開通前、同州の経済はすでにかなり多様化していた。ところがブエノスアイレス港を起点とする鉄道建設が進み、パンパ地域とメンドサ州近隣諸州を結ぶ鉄道網が開通すると、パンパ地域から流入する農牧産品に対してメンドサ州の農牧産品は比較優位を失っていった。こうした状況の下、メンドサ州政府は積極的な開発政策を実施して経済の再編成、近代化をめざした。政策の柱は次の点に求められた。すなわち、第1に将来的には州経済の主軸をぶどう栽培とぶどう酒生産に求めるが、その過程で伝統的農牧産品の生産を犠牲にしない、第2に将来的には主たる市場をパンパ地域のロサリオ、ブエノスアイレス両市に求める、の2点である。そして州政府は一方で灌漑整備、品種改良・農業技術・醸造技術の普及に努め、農業専門学校を設立して教育・訓練に力を注いで比較優位産業を育成・強化すると同時に、他方ではパンパ地域との経済的結びつきを強めるため、積極的な鉄道誘致政策を展開した。

第3章では鉄道開通から1914年までのメンドサ州経済の変容について論じる。メンドサ市一首都間鉄道の開通は、州政府とグランオエステ・アルヘンティーノ鉄道会社の積極的な取組みによってようやく1885年に実現した。同路線は既存の農牧業中心地と灌漑地に沿って敷設され、既存の物流システムを継承することにより、創業期の経営不振を回避する方向をめざした。

ところで同路線の開通により、メンドサ州経済はかなり大きな構造変化を経験することになった。従来からの重要な交易相手であったチリや近隣諸州にかわってパンパ地域との交易関係が著しく進展し、また産業構成においても比較優位に立つぶどう栽培、ぶどう酒生産が急速に成長して州経済の主軸を担うに至った。ところでその

他の農牧業に対する影響はさまざまで、たとえば小麦生産は著しく後退し、トウモロコシ生産は横這い状態に留まったのに対して、牧畜業の方は山羊やろばの飼育頭数を中心に増加傾向を辿った。牧畜業では、メンドサ州はパンパの牧牛に対抗して小家畜の飼育で比較優位に立ち、それを主軸にして牧畜業の進展をはかったのである。

こうしてメンドサ州は経済構造の変容を伴いながら、パンパ地域を核とする経済圏のなかに組み入れられていった。パンパ地域の経済発展に即してメンドサ州のぶどう酒に対する需要が増大し、それが同州の経済成長を促す結果になった。他方1890年恐慌にみられるように、パンパ地域の経済不況は即座にメンドサ州にも波及し、ぶどう酒生産を主軸とした同州経済は、主たる市場を失って深刻な状況に追い込まれた。そうした状況で再度近隣諸州との交易関係を強化する動きが現われたが、それは一時的なものでしかなく、パンパ地域の景気回復とともに同地方との交易関係が復元された。

このようにメンドサ州は内陸部に位置しながら、パンパ地域を中心とする鉄道輸送体系のなかで巧みに経済成長を遂げてきた。ところでその担い手として重要な役割を演じたのが、鉄道、企業家、政府であり、第4章から第6章にかけてこの点が論じられる。内陸部に位置しながら、メンドサ州が他の近隣諸州にみられるような経済的停滞状態に陥らなかった理由として、著者は、同州における鉄道会社、企業家、政府による積極的な取組みと協力関係の存在がきわめて重要であるとする。首都からメンドサ市に至る鉄道の建設計画はすでに1860年代に提示されていたが、その後1870年代初めにはサンファン、メンドサを経由するアンデス越え鉄道計画が5本、政府に提出された。しかしながら、こうした活発な鉄道建設への取組みも、資金集めがはかどらないまま計画実施の延期を余儀なくされていた。その間メンドサ州政府は鉄道誘致のための経済開発政策を計画的に実施し、鉄道建設のための基盤づくりを進めた。これは当時のアルゼンチンにみられた、未開地の開発を促進するパイオニア鉄道の創業期における深刻な経営難を回避する方策でもあった。鉄道開通後は、州政府が掲げた路線（パンパ地域へのぶどう酒の供給を軸としたメンドサ経済の発展）に沿って政府、企業家、鉄道会社の協力関係が形成された。そして3者は一体となってパンパ地域に根強い自由貿易論に対抗し、ぶどう酒の輸入に対する関税障壁の必要性を強く連邦政府に訴えた。運賃政策は時に企業家と鉄道会社の対立を引き起こしたが、大筋においては州経済の

成長を抑制しない方向で選別的運賃政策が採用された。メンドサ州と異なり、他の内陸部諸州の大半が、鉄道開通を経済発展のためのバネとして生かすことができなかった背景には、政策の欠如、企業家の不在、不適切な鉄道経営などの問題が未解決のまま残されていたとする。

III

以上の要約からもわかるように、本書は豊富な資料に依拠した手堅い実証研究の書であり、アルゼンチンの地方史、鉄道史研究における注目すべき力作である。こうした地方史研究が他の地域および州について蓄積されていけば、アルゼンチン経済の変容と鉄道輸送の関係が、地域的多様性を踏まえたうえで実証されることになるだろう。さらに鉄道輸送が及ぼした影響を各地域間で比較することにより、地域格差の背景、構造的要因を明らかにすることができよう。またラテンアメリカ諸国や発展途上諸国における同様の実証研究を踏まえて、さらに国と国との比較を試みることも今後の課題として重要である。比較研究の視点については著者も結論の部分で若干触れており、それは発展途上諸国の鉄道研究を志す者には示唆に富んだ指摘になっている。

しかしいくつかの問題点も残されている。そのうちの主要なものは理論面での弱さである。本書が課題とする鉄道輸送と地域格差の相関関係は、アルゼンチン経済の「核」(core)あるいは「中心」(center)としてのパンパ地域と、「周辺」(periphery)としての内陸部を対置し、また周辺のなかでも発展を遂げるメンドサ州とその他の内陸部とを対照する形で考察されている。これはA・G・フランクによって提起された中枢と衛星地域の連鎖関係に関する理論を想起させる。

すなわちラテンアメリカは世界資本主義の中枢に対して衛星地域を形成し、前者は後者からたえず経済余剰を搾取して経済発展を推進するのに対して、後者は前者に対する従属と低開発を強いられてきた。また経済余剰を世界資本主義の中枢に集めるため、衛星地域内における中枢と衛星地域の連鎖関係が存在する。さらにまた恒常的に中枢—衛星地域の連鎖関係が存在するなかで、一時的にその関係を弱める役割を演じるのが世界恐慌や戦争であり、その時期には衛星地域にも自生的発展の萌芽がみられる。しかし世界恐慌、戦争の終結とともにその芽は摘みとられ、中枢への従属関係が再編成される。これはフランクの従属論として有名であり、ラテンアメリカ経済史研究に大きな波紋を投げかけてきた。

ところでこの理論は、その資本主義観が流通論偏重であるとして各方面からの批判を浴びた。そしてその批判は世界資本主義における中枢と衛星地域の関係は多様であり、その多様性はラテンアメリカ諸国の内部構造分析を踏まえて認識されなければならないという新しい研究方法を提起するに及んだ。

このような従属論、ラテンアメリカ史研究の方法論をめぐる論争は本書の研究課題に有益な理論的枠組を示唆するものであり、また実証分析を理論的に深める一助になったと思われる。たとえば本書で「核」、「中心」、「周辺」といった用語が用いられているが、明確な定義が与えられていない。これらは、本書の課題である経済発展過程における地域格差の問題をどう捉えるかという点で鍵を握る用語であり、理論的な定義が与えられれば、実証分析を理論的に深める一助となったであろうと思われる。また1890年恐慌で一時的にメンドサ州がパンパ地域との経済的結びつきを弱め、近隣諸州との交易関係を強める方向をめざしたが、こうした動きは前述の中枢—衛星地域の連鎖関係に関する理論を想起させる。

またメンドサ州における経済発展の担い手として、本書では鉄道会社、企業家、政府をとりあげ、それらが演じた役割を分析している。従来の研究では鉄道会社と政府の政策については詳細な分析がなされてきたが、企業家に関する分析はきわめて不十分であった。その意味で、本書がメンドサ州の企業家・企業家グループをとりあげ分析したことは特筆すべき業績といえる。ところで

イギリス資本所有のグランオエステ・アルヘンティーノ鉄道会社、メンドサ州の企業家、メンドサ州政府を担い手としてとり上げた視点は、P・エバンスの『従属的發展論』(Peter Evans, *Dependent Development: The Alliance of Multinational, State, and Local Capital in Brazil*, プリンストン, Princeton University Press, 1979年)で提起された分析手法を想起させる。すなわちエバンスは従属論に立脚しながら、衛星地域の特定の国々においては、多国籍企業、内資企業、政府の3者間に協力関係(いわゆる「3者同盟」)が成立すれば経済発展が可能であり、その過程においてとりわけ政府の調整的役割が重要であるとしている。本書における分析手法をこの「3者同盟」論の枠組のなかに位置づけ、メンドサ州の経済分析に従属的發展論の視点をとり入れることは、本書における理論的考察をさらに深めるうえで有効であろうと思われる。エバンスは「3者同盟」の下で展開される衛星地域の経済発展について、それが本質的には従属的であり、自立的発展を約束するものではないとしているが、著者はメンドサ州の経済発展についてこの点をどう考えるのであろうか。

以上、やや我田引水になった嫌いもあるが、若干の疑問点を述べた。しかしこうした問題を残しながらも、手堅い実証分析書としての本書の価値は注目に値するものであり、発展途上諸国の鉄道史研究に歓迎すべき一石を投じた点で高く評価したい。

(上智大学助教授)