



## ラテンアメリカ世界から帰国して

神戸大学 経済経営研究所  
特命助教 村上 善道

2016年3月に、2年間の国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（ECLAC）のチリ・サンチアゴ本部での勤務を終えて、帰国した。今は再び研究所で勤務できる喜びを日々感じている。このコラムで2年間の在外生活を振り返って感じることを書いてみたい。私自身にとっては、今回は2回目のチリへの長期の滞在であった。1回目は2009年で、同じ機関（ECLAC）でインターンとして半年間の勤務を経験した。前回と今回の違いの一つは、時期が長かったことであり、加えて今回はチリ国内だけでなく、ラテンアメリカ各地に出張や旅行で行く機会があったことである。しかし、大半はチリで過ごしたことはたしかなので、「チリから帰国して」でもよかったとは思いますが、私が勤務していた場所が「チリに本部を置くラテンアメリカ経済の調査研究を専門とする国際機関」ということもあり、チリ人以外と接する機会も多く、チリにいなながらも「ラテンアメリカ全体」と接していたといえなくもない。「チリをはじめとするラテンアメリカ世界から帰国して」としてこのコラムを理解していただければ幸いである。

### 変わるラテンアメリカ

先日、ラテンアメリカで初の開催となったリオ五輪が終了した。開催前から治安や政情などの不安があったことは確かで、日本の報道を見るとブラジルに対して、治安が悪く政治も混乱している危険な国で無事にオリンピックができるか不安というイメージで語られることが多かったように思う。この見方は一面的には正しいだろうが、数年前までブラジル経済が好調であって、政治的にも経済的にも混乱に拍車がかかったのは最近のことであるということを報道しないなら、それはミスリーディングであると思う。少なくとも開催が決定した2009年の時点では、世界危機の影響が広がりつつあったが、2000年代は総じてブラジル経済はきわめて好調な時期であり、オリンピックの開催を決めたことも、ブラジルの新興国としての着実な発展の中で理解されるべきことであろう。従って、ブラジルを含め、ラテンアメリカに対して、混乱、危険、政情不安、貧困、低開発がずっと続いているかのようなイメージばかりを持つことは間違っているし、特に2000年代に生じた変化に関しては、しっかりと目を向ける必要があると考える。

2000年代になって、ラテンアメリカ諸国は中国をはじめとする新興国からの需要増に支えられた一次産品価格の上昇という良好な対外環境の恩恵を受けて、高い経済成長を経験した。この時期の顕著な特色の一つは、高い経済成長と同時に所得分配の平等化を伴ったことであり、従って貧困率の顕著な減少がみられたことである。ECLACの統計を用いる

と、ラテンアメリカ全体における貧困率は1999年と2011年では、43.8%から29.4%へ、極貧率では18.6%から11.5%に改善している。また1990年の貧困率・極貧率が48.4%、23.8%であったことを考えると、好調な経済成長を達成した2000年代の貧困率の低下は顕著であったことが分かる。<sup>1</sup>このような変化は、例えばチリのように1990年代から経済状況が好調であった国では既に生じていたことであり、チリにおいて貧困率の主要な低下が起きたのは1990年代であった。

私自身の今回のラテンアメリカへの滞在や旅行を通して見たかったことの一つは、このようなラテンアメリカの変化を肌で感じることであった。チリに関しては、私が初めて訪れたのは2006年であったが、その時の印象は、既に首都サンチアゴの町が驚くくらいきれいで整然としていたことであった。サンチアゴの西側に位置する空港から高速道路で市内へ向かう時に、注意深く川沿いを見ていると、小さな家屋が固まっているスラム（チリではスラム街のことを *callampa*（カジャンパ）という）が僅かながら残存していることが分かるが、今日のサンチアゴではスラム街のプレゼンスは、他のラテンアメリカの都市と比べてもずっと小さい。今回の2年間の滞在の間に私が訪れたラテンアメリカの他の大都市（例えばリオデジャネイロ、ブエノスアイレス、リマといったところ）ではスラム街の面積はサンチアゴよりもずっと大きいことが旅行者の目にも明らかだったが、私の印象は総じて、これらの都市も予想よりもずっと整然としていることであり、治安面でも特に不安を感じるような出来事に遭遇することも幸いなかった。一般にラテンアメリカの都市は、富裕者層の住む新市街、歴史的な建造物の多い中心部（セントロ）、スラムという3層構造であり、私が住んだり行ったりしたのは新市街とセントロであり、スラム街は場合によって通過する程度で、全域をみているわけではない。しかしそれにしても、例えば2005年のフィリピンの首都マニラを訪れた時に目撃した圧倒的な混沌と絶対的な貧しさから感じた強い衝撃に匹敵するようものを今回の滞在で感じたことはなかったし、今日のラテンアメリカ（少なくとも私が住んだチリや訪れたアルゼンチン、ブラジル、ペルー、メキシコ、ボリビア）の首都や観光地に関しては（お金さえ用意すれば）日本人が普通に暮らしているという意味でも生活水準や衛生水準は高いと感じることが多かった。

一方でこれらのラテンアメリカの大都市の今日の問題として共通に感じたのは、交通渋滞のような都市問題やゴミ、大気汚染といった環境問題である。それはこれらの国々で所得水準が上がり、中間層が増え、より多くの人が自家用車を保有することになったことと多いに関係があるだろう。チリの首都サンチアゴの住んで感じたことは、サンチアゴの道路は、これだけ多くの人自家用車を通勤通学に使うということを前提には作られていないということである。サンチアゴの主要な道路では、複数の道路と交差するところはほとんどどこでも、朝夕のラッシュアワーになると渋滞（チリでは *taco*（タコ）と呼ばれる）

---

<sup>1</sup> ここで用いた貧困線は、各国において生活に必要な栄養を手に入れるために必要な食費をもとに計算されたものであり、その所得以下の人口の割合を貧困率（極貧率）として計算している。貧困率を決める所得ライン（貧困線）は、都市では前述の食費をもとに計算した極貧線の2倍、農村では1.75倍としている。ECLAC 2011 Statistical yearbook for Latin America and the Caribbean 2011, Santiago: ECLAC.および ECLAC 2010 Statistical yearbook for Latin America and the Caribbean 2010, Santiago: ECLAC.ECLAC(2010)、ECLAC(2011)参照。

が発生し、ひどい時はカエルの合唱のように連呼される車のクラクションが聞こえてくる。これが冬季に特にひどいとされる大気汚染の原因にもなっているので、ナンバープレート  
の番号による車両規制も行っているが、2009年と比較しても交通渋滞の悪化は顕著であ  
った。代替的な交通手段として地下鉄を盛んに作っているが、これまたラッシュアワー時は  
混雑が悲惨である。これからも車を持つ人はどんどん増えていくであろうが、既にある建  
物を移転でもしない限り簡単に道路は増やせないであろうし、交通渋滞の問題は容易に解  
決しないだろう。サンチアゴに関していえば、道路拡張工事のようなことをやってはいる  
が、遅々として進まず、道路工事がさらに交通渋滞を引き起こしている印象である。景気  
対策を兼ねる形で政府が主導して公共投資としてのインフラ整備をもっとやればよいの  
に思うが、2016年現在インフラ基金創設の動きがみられるものの公共部門が主導してイン  
フラ投資をすることは今日のチリで一般的ではない。

このような交通渋滞の問題は、チリと比べて所得レベルが低いペルーやボリビアの都市  
のほうがさらに深刻な印象を受けた。これには、これらの都市の方が道路インフラの整備  
が進んでいないという問題が関係しているだろう。また例えばペルーのクスコのように歴  
史的建造物の多い（まして世界遺産に登録されているような）町では、建造物を立て替え  
たり道路を新たに作ったりすることは一層困難であるという点もあるだろう（写真1参照）。  
もっとも、交通インフラに関しては、現状を改善するための新たな試みがあることはとて  
も興味深かった。その一つとして紹介したいのはボリビア首都ラパスのミ・テレフェリコ  
(Mi Teleférico)と呼ばれるロープウェイである（写真2参照）。これは、アンデスの3500メ  
ートル以上の高地にあり高低差も大きいラパスで効率的な交通手段として2014年にスタ  
ートしたものである。前述した通りラパスも深刻な交通渋滞にあり、サンチアゴと比べて  
も信号機がずっと機能しておらず、クラクションに頼る混沌とした状況にあると感じた（写  
真3参照）。一方で高低差が大きいために地下鉄などの道路以外の交通手段を作ることは事  
実上困難である。高地に位置するラパスの特徴として、金持ちほどより低地に住む傾向が  
あり、高地は低所得者街が広がっている（写真4参照）。ミ・テレフェリコはこのような2  
つの地域を結ぶものとして機能しており、運賃は3ボリビアノ（50円ほど）であり、こ  
れは一般市民にとっても著しく高いというレベルではないだろう。このような新しい交通  
システムは、アイデアとしても素晴らしいと感じたし、資源収入をインフラに投資して、  
住民の生活に役立っているものとして評価できると思う。

その他、私にとって興味深かったのはメキシコシティのメトロバスがあげられる。これ  
は「線路はないが電車のように機能しているバス」であり、一般車両は侵入できない専用  
道路をバスが走っているというものである。従って、線路建設は不要であるが、バスが交  
通渋滞に巻き込まれることなく走行可能というメリットがある。チリのサンチアゴでは、  
バスがいつも交通渋滞に巻き込まれ、またその原因にもなっていることを考えると、これ  
はとてもよいシステムであると感じた。バスではあるが「駅」が存在するので、初めての  
旅行者にもどこで降りればよいか分かりやすく、とても利用しやすかった。メキシコシ  
ティの交通渋滞と大気汚染の緩和にも役立っているようである。サンチアゴでも導入できな  
いものかと感じた。ラテンアメリカ地域に対しては、政府の能力が低く適切な政策が行わ  
れず、問題が放置されているというイメージがあり、勿論実際そのような側面もあるが、

近年の豊富な資源収入をうまく利用して新たな試みがなされ変わっているものもある。ここで紹介した新たな交通インフラはその例といってよいだろう。

写真 1



ペルー・クスコ市内の道路 こうした石段の道路が中心の歴史的な町で新たな道路を建設することは困難である。2015年9月26日執筆者撮影

写真 2



ボリビア・ラパス市内を結ぶミ・テレフェリコ 2016年3月13日執筆者撮影

写真3



ボリビア・ラパス市内の夕暮れ時の交通渋滞 宿泊先のホテルから 2016年3月12日執筆者撮影

写真4



ボリビア・ラパス市 手前（標高の高い側）に低所得者が広がり、下方（標高が低い側）に近代的なビルが立ち並ぶことが分かる。2016年3月13日執筆者撮影

## 今日のラテンアメリカ地域の問題の多くは経済・社会問題

私がこの2年間の滞在を通して強く感じたことは、今日のラテンアメリカ地域における主要な問題は経済（あるいは広く言って経済・社会）問題である、ということである。ラテンアメリカ地域は冷戦下においては、長らく政治イデオロギー的な対立が持ち込まれ、多くの国で腐敗した軍事政権と、暴力的な左翼ゲリラの間の武力抗争や内戦という不幸な歴史が続いた。しかし、今日ではこのようなイデオロギー的な対立はほぼ終焉し、ほとんどの国で民主化が実現し、かつての左翼ゲリラ組織の多くは合法的な政党になった。前述の冷戦時代の構造がおそらく最後まで残存していたコロンビアでも先日（2016年8月末）政府と左翼ゲリラ組織との間の和平協定が実現し、停戦が実現した。喜ばしいことである。一方で今日の世界は「米ロの新冷戦」ともよばれる状況が顕在化し、イスラム過激派のようなテロ組織の問題も含めて、「米—ロ」「西洋—イスラム」といった世界レベルでの新たなイデオロギー的な対立が懸念されている。その意味では、ラテンアメリカ地域は世界で最も冷戦の終結の恩恵を受け、このようなイデオロギー的な対立のない地域といっているのではないだろうか。私はこの滞在中の2年間に、報道を通して世界の動き（特に混乱を極める中近東・北アフリカ地域やその影響を受けているヨーロッパ）を見るにつけ、そして私自身の現地での感覚としても、ラテンアメリカ地域は相対的に恵まれた地域であると感じるが多かった。

今後のラテンアメリカ地域では、治安面での問題や、一部の地域では残念ながら麻薬組織と関連した暴力は容易にはなくならないだろうが、内戦や大規模なクーデターが起きる可能性は少ないだろうし、その「質」をめぐる問題は大きいにあるにしても一部の限られた国を除いては市場経済と民主主義のもとで、問題の解決がはかられていくであろう。

不安定な世界経済、とりわけ一次製品の主要な輸出相手先である中国経済の減速のもとで、今後も一次製品に依存せざるを得ないラテンアメリカが諸国いかにして持続的な経済成長を続けていくかということは根本的な課題である。不況時にいかにして社会政策の財源を確保して、改善したとはいえ依然残存する格差や貧困の問題に取り組んでいくか、そしてこのコラムでも書いたような都市問題や環境問題といった新しい問題、即ち経済的に豊かになるにつれて不可避免的に生じてくる問題にもいかに取り組んでいくか、といったことは、これからも長く根強く続いていく経済的・社会的課題になるだろう。

21世紀になっても依然として戦争はなくならないし、政治的な側面に関していえば、人間は果たして進歩しているのだろうか？と私は疑いたくなることが多い。しかし私はこのような経済・社会問題に関しては、時間はかかっても少しずつ改善されていくものと考えている。私がこのように考えるのは、経済学者の傲慢であるかもしれないけれど、統計データを見る限り今までの軌跡がそうであったことを示しているし、さらに今までの政策的な試行錯誤の蓄積や私たち経済学者のしてきた仕事で、こういった問題をどのようにしていけばよいかということの方向性がある程度は示していると考えているからである。

そういった歴史の軌跡や事実や研究の積み重ねが示していることは、具体的にはラテンアメリカ諸国において市場経済は万能でないにしても共産主義経済や極端にポピュリスティックな経済運営よりはずっとましであることであり、政府の役割はかつて行われたような特定の部門を保護で優遇するようなタイプの産業政策ではなく、資源価格の変動から不安定

になりやすいマクロ経済の安定を守ること、治安をよくしインフラを整備すること、投資環境を整備することや一層の貿易協定を通して貿易促進をはかること、また技術革新や生産性の向上に不可欠な人的資本の充実をはかることにあり、私は考えている。そういった意味では、現在のラテンアメリカ地域において、進むべき政策的方向性に関するコンセンサスはある程度できていると私は考えており、こういった政策の結果に関する実証研究とともに、どうして望ましい政策が必ずしも選択されないのかという政治経済学的な研究が一層必要であると考えている。

現在のラテンアメリカ地域が、他の開発途上国が苦しんでいるような政治イデオロギー的な対立、宗教的民族的紛争、過激派のテロといった問題からは、はるかに自由であることは大きなポテンシャルであり、そのことは同地域にとって経済的・社会的問題に真摯に取り組んでいくチャンスでもあるといえるだろう。そしてそのような経済的・社会的な問題の重要性が一層高まる中で、ラテンアメリカ地域に固有な問題は何かであり、どういった側面は市場経済で解決するがどういった側面はそれでは不十分なのかといった観点から行われるラテンアメリカ経済の実証研究は同地域にとって、学術的にも政策的にも一層重要な意味を持っていくであろう。