ラテンアメリカ都市物語

＝第13回＝

のどかな陸の孤島 サンタクルス

中島 敏博

Corazón de Sudamérica（南米の心臓）と表現されるボリビアは、南米の中心地に位置する。そのボリビア国土の30%を占めるサンタクルス県の県都がサンタクルス・デ・ラ・シエラ。市としては、ラパス市、エル・アルト市を抜き人口200万に近づこうとしており、ボリビアで最も大きな都市となった。自分自身ここを愛して住んでいるが、なぜ元々田舎町のサンタクルスがここまで発展してきたのか？という私自身が持つ疑問への答えを捜すために、その歴史を紐解いてみたい。

サンタクルスの成り立ちは、パラグアイから北上してきたニュフロ・デ・チャベスの一隊が、1561年にサンタクルス・デ・ラ・シエラの設立を宣言したことに始まる。その後、当初のサンタクルスは移されたものの、ラパスやスクレ、コチャバンバなどボリビアの他都市と連結されることなく、ボリビア東部低地地域の陸の孤島として目新しい発展もせずに実にのんびりと歴史の中で田舎町として取り残された。

サンタクルスの人はクルセーニャ（Cruceña）と呼ばれ、この土地の熱帯気候も相まって、実にのんびりとした大陸的な気風を持ち、何事にもおおらかで愛すべき県民性を持つ。少々熟慮に欠ける面はあるものの、物事にクヨクヨすることはなく、楽観主義なのである。自分が日本の企業を退職しここで生きていこうと友人に真剣に相談した時に、「そりゃいいね。ここでは飢え死にしないからね」と言われ、その生き方に感心すらしたくらいである。

そんな田舎町に変化が起こったのは、1952年に起こったボリビア革命。その革命の中でのトピックスは、農地改革法の制定による大土地所有者から農民層への農地分配、そして東部低地地域の開発であった。当時のボリビア政府の歴史的実験とも思われる東部低地開発は、外国人移住政策、また鉱山離職者を中心とした内国移住政策によって組み込まれ、サンタクルス県の農業開発がここに始まるのである。

1950年代のサンタクルスの街中（カルロス・シルビアン氏提供）

日本人移住とサンタクルスの発展の始まり

まさに、この歴史のうねりと時を同じくして、戦後の引揚者を受け入れるにあたって人口問題と直面していた日本と、東部低地開発を外国人移住者で切り開こうとするボリビアの双方の政策的な思惑が合致する形で実現したのが、日本人移住政策であった。1954年に始まった日本人によるサンタクルス県の移住地の開発は大きな挑戦であった。そこには、日本人移住者たちの先駆の思いと苦難の歴史があったことを忘れてはならない。ボリビアに対する日本の国際協力の淵源は、まさに移住者への支援事業から始まったのである。

サンタクルス近郊には戦後に建設された日本人移住地が2か所ある。オキナワ移住地とサンファン移住地である。オキナワ移住地は、沖縄の戦災民にボリビアへの移住が呼びかけられた結果1954年から移住の歴史が始まった。疫病にも苛まれるなど、苦難に満ちた歴史の中で、ボリビアのウチナーンチュは、元来の沖縄の明るさで同地を開拓してきた。現在では、大豆、小麦、米、畜産などの一大農業生産地となり、また、1999年にはオキナワ移住地を中心として近隣のコミュニティがまとめられ「ボリビアにあるオキナワ市」となった。

一方、サンファン移住地は1956年に移住が開始され、原生林を手斧で切り拓くことから始めなければならなかった。そして、その労働の過酷さや降り止まない雨、改善しない道路事情といった環境の悪さのため、「犬も通わぬサンファン」と言われ、多くの移住者にとって苦難の連続となった。その後、サンファンの日本人たちは辛抱強く農業に従事した結果、現在では米や卵の一大生産地として知られ、サンファン市として独立した市に成長した。

このようにボリビア社会に根を下ろした日系社会について、地域開発の専門家であり元大衆参加大臣のカルロス・ウゴ・モリナ氏は、「これまで、日本が実施してきた移住地支援こそが、地域開発のモデルであり、ボリビアで唯一の地域開発の成功例なのです。今さら日本が我々に地域開発の方法論を尋ねることは必要ありません。移住地で得た知見をボリビアの各地で拡げてもらいたいというのが、我々の希望です。」と述べている。日本政府・国際協力機構(JICA)は移住地の日系人支援として、農協を組織し、道路、インフラ整備、保健、教育、さらには後継者の人材育成と多岐にわたって様々な角度から地域開発を実施してきた。それは今日の国際協力の原点でもあり、ボリビアの地域開発の模範とされている。また、これまでの日本人移住者の努力こそが、日本への信頼を築くきっかけとなっており、ひいては国際協力の財産であると感じている。両移住地の歴史は、苦難の連続ではあったが、この歴史の中にこそ国際協力に従事する者が学ぶべき組織構築、人材育成、世代を超えて引き継がれる地域開発、帰属性といったキーワードが見えるのではないだろうか。

さて、この移住政策の波と呼応するように内国移住政策も推し進められてきた。これまでサンタクルスとは縁のなかったポトシ、オルロ、ラパス、チュキサカの農民や炭鉱離職者が東部低地の開発に駆り出されることになる。

プラン・テチンによる都市建設構想

サンタクルスの離発着時に上空を飛ぶと、きれいなリング状の町が広がる。上空から見ても、意図的な街づくりが行われたことが確認できる。

これが、1958年に策定されたテチン計画である。当時、日本人移住者も渡ったリオグランデの鉄道架橋の建設を行っていたイタリア系ブラジル企業テチン社が提唱した、サンタクルス市に第2環状線、第3環状線をリング状に設置し、町の中心から放射状に大通りを通していく大胆な街づくりの構想であった。今でも地図を見れば、第1環状線が角の取れた四角形になっているのは、このテチン計画以前の町に由来することによる。テチン計画では、サンタクルスの当時の人口約5万人の現状から10年間で18万人に増加することを想定した計画を構築した。また、その中心コンセプトは「庭の街(ガーデンシティ)」であった。現在のサンタクルスでも、道路から5m離れて家を立てなければいけないという市条例が存在するが、「道路拡張のために市役所がいつでも接収

サンタクルス市上空からの夜景(写真はすべて筆者撮影)

できるようにしている」とまことしやかにささやかれる。しかしこれは都市伝説であり、実際にはすべての家の前面に5mの庭を設置して、庭の街を作ろうとしたテチン計画のコンセプトによるものである。1958年当時から自然を守ることをコンセプトにしている街づくりは、珍しいのではないだろうか。

当初、5万人程度の田舎町が18万人の街に成長することを想定し、第3環状線まで街を拡張し、放射線状に大通りで結ぶという大計画である。馬車が普通の交通手段であったサンタクルスの当時の住民にとっては、この計画が実行されるとは信じ難いことであったことが伝えられている。

余談ではあるが、現在サンタクルスが無秩序に開発されている現状に呼応する形で、サンタクルス県の要請によりJICAを通じた日本の協力で、サンタクルス都市圏交通マスタープラン策定プロジェクトが実施された。このプロジェクトのキーパーソンであった県公共事業局長のウーゴ・ソーサ技師は、エル・デベール紙のインタビュー（2017年8月1日付）で、「本マスタープランはプラン・テチンと同等の重要性を持つもので、都市計画を決定づけるものであり、市民のためのプロジェクトとなる」と述べている。

このように都市としての大規模な住民を受け入れる素地が整ったサンタクルス市には、サンタクルスに行けば仕事にありつけると信じ込んで移住してきた人たちも多く、急激な人口増加が始まった。また、農業に従事しようと周辺農村に移住してきて、その後、サンタクルスに移り住んだ人たちも多かった。サンタクルスの強みは、正にそこにあると実感する。このサンタクルスには、外国人をも含む他文化を受け入れる懐の深さがあるのであろう。この町の発展と比例して進んできた混血化にこそ、この町がボリビア第一の都市にまでなった所以を感じるのである。排他的であれば、一部の人はその純血性を享受するであろうが、都市としての発展性はない。多様な人種、民族による多様な文化がサンタクルスの地で溶け合い、新しい生活文化を形成した経緯こそ、サンタクルスの発展の大きな要因であろう。

発展を続けるサンタクルス市

元々、休むことが大好きなサンタクルスの商習慣は、1990年代までは商店で土日に営業しているところはほとんどなかった。しかし、一般に働き者といわれる高地からの移住者が商売、サービス業に従事し、またインターナショナルなスタンダードを導入したことにより、サンタクルスの怠惰な商習慣は破られ、今では土日も通常通り営業しているお店が普通になった。

さて、人口の推移をみてみると、1955年には57,000人であった小さな市が、この65年間で30倍の都市に成長した。日本人移住者の大先輩に聞いても移住当初のサンタクルス市は、中央公園があってもその周りは舗装もされていない田舎町のままであった。まさに今年は戦後の日本人移住開始から65年を迎えるが、日本人移住者たちはサンタクルスの発展とともに暮らしてきたのである。現在の町の拡がりは第8環状線までほぼ整備されており、30年前には第4環状線の外側に銃をもって狩りに出かけるという話があった町としては、信じがたい変容である。

都市の顔「ビルビル国際空港建設」と日本の国際協力

さて、発展の途上にあったサンタクルスにとって、インフラストラクチャー事業における大きな出来事はビルビル空港の建設であった。まさにこの空港のお蔭で、サンタクルスの都市としての顔が国際的にも知られるようになったのである。また、物流の面でも産業開発に大きく寄与し、サンタクルスの発展の底力となった。これは日本政府の援助で建設された。また、日本という国が当地で受け入れられるようになったのは、移住地の先駆者たちがボリビア社会発展に貢献したとともに、このようなシンボリックなインフラ事業を日本の協力で実施したことにも起因する。

ここで当時のビルビル空港建設に携わった橋爪欣

サンタクルス市の人口推移　（単位：人）

1955年	1976年	1992年	2001年	2012年	2017年
57,000	325,000	709,584	1,131,778	1,454,539	1,722,480

INE: Instituto Nacional de Estadística

彌徳倉建設取締役が講演で述べられたエピソードがあるので紹介したい。『数年前、10数年ぶりにサンタクルスを訪問したのですが、空港に降り立つ直前、飛行機から懐かしく空港を見ていると、隣に座っていた若い女性が、突然、「お前は日本人か」と聞くんです。私が「そうだよ」と答えると、彼女は「この空港は日本人が作った南米一の空港なんだよ」と言うんです。恐らく、空港完成の頃はまだ生まれていなかったような人が、日本人が作ったことを知っていて、誇らしげに言ってくれたのですから、私は目頭が熱くなる思いでした。』(注)

現在ではボリビアで最も発着便数を多く持つ、ボリビアで最大の空港である。ボリビア国内の航空便、国際便をはじめとして15社が乗り入れ、週850を超す便が運航している。これまで、ボリビア側の努力によりメンテナンスや拡張工事が実施され、現在、ハブ化の計画がボリビア政府内で検討されている。

その後日本の協力は、日本病院の建設、家畜繁殖改善計画など、当地のニーズに合致した事業が様々展開され、サンタクルスまたボリビアの社会経済の発展のために大きく貢献してきた。日本が行ってきたことが今でも高く評価されていることは、一日本人としてまたボリビアの協力に携わった一人としてこれ以上の誉はないと感じている。日本病院は、サンタクルスのトップリファラル病院として機能しており、他方、畜産分野での協力では、元々盛んであった畜産業界において家畜繁殖の改善を可能にし、肉用牛のネロール種では南米レベルで高く評価される牛を生産できるようになった。日本人専門家が、ボリビアの人たちの視点に立ち、同じ思いを共有しながら努力してきたこれまでの歴史を忘れないでもらいたい。

これからもこの町は発展し続けていくであろうが、この町のファンとしては、サンタクルスが大都市になっても、古き良きクルセーニャの素朴な田舎気質を忘れることなく、環境を大切にし、他文化を尊重しつつ、発展を遂げてほしいと思う。またその道のりをこれからも見守っていきたいと思う。

現在のビルビル国際空港

（注）出所：https：//andesakura.exblog.jp/25839816/

（なかじま としひろ　国際協力機構（JICA）ボリビア事務所
サンタクルス フィールドオフィス企画調査員）