

特集：ラテンアメリカの都市問題

ハバナの都市交通 ーパナマ、カラカスとの比較からー

近藤 猛

はじめに

筆者は2006年1月よりパナマに勤務し、その後2008年3月にベネズエラへ転勤、そして昨2011年8月にキューバに着任し、ハバナに暮らしてちょうど1年が経つ。パナマ、カラカス、ハバナというカリブ海盆を取り巻くこの3つの都市の様相はそれぞれ大きく異なる。自由市場経済のメッカで摩天楼の街、パナマ、チャベス大統領の社会主義革命の嵐が吹き荒れるカラカス、そして米国の経済制裁下で半世紀以上独自の社会主義体制で生き残りを図るハバナ。これらの都市を訪れて最初に目にするのが市民の足、公共交通である。

1. パナマ市公共輸送近代化計画

筆者は在パナマ大使館勤務時、「パナマ市公共輸送近代化計画」という構想を現地駐在の邦人コンサルタント会社の協力を得てフィージビリティ・スタディ（F/S）に纏め、時のトリホス政権に提案した。小さな街に自動車があふれ市内至る所で渋滞が恒常化し、市民の足は、赤い悪魔・ディアブロ・ロッホと呼ばれ爆音をあげて疾走する旧式のバスしか存在しない。中米地峡の最も狭いところに運河を作って出来た街なので、都市空間が狭い。従ってビルは高層化するが、公共交通は路面利用にとどまっていた。これも上下に空間利用を広げるしか市民の足を便利にする手はなかろうと考え、地下鉄の可能性を検討したが、コンサルタント会社は、地下鉄では日本企業が受注するチャンスは少ないとにべもない。せっかく円借款の候補案件として推進するのであれば、日本企業に受注機会の多いモノレール案件がよからうという

ことで、パナマ市中心部のアルブルック・モールから郊外サンミゲリート地区までのおよそ8Kmの区間にモノレールを敷設する計画を事業規模600億円程度でF/S化して大統領府の責任者と何度も会合した。この責任者も地下鉄では建設コストが高過ぎるとしてモノレール案件に乗り気になっていたが、結局、トリホス政権でこれを進めようとの具体的な動きは見られなかった。2009年7月、マルティネリ新政権が発足すると、この計画が一気に進んだから悔しい限りである。筆者もベネズエラに転勤した後なのでフォローが出来ず、結局モノレール案件から地下鉄案件に鞍替えされ、日本勢がF/Sに敷いた路線がそのまま踏襲されて、現在、2013年末の開業を目指して急ピッチで工事が進められているという。

2. カラカス近郊鉄道

石油産出国であるベネズエラでは首都カラカスに1980年代から地下鉄の建設が進められ、現在では市内3路線が営業し市民の足として定着している。現在でも4路線目がブラジル大手建設会社により建設中であるが、チャベス政権になってから建設代金の支払い遅延が頻発し、工事中断が繰り返されているようだ。カラカスの都市問題で最大のものは住宅問題である。治安を良くするためにも市内各地丘陵部に広がるバリオと呼ばれる貧民街を解消する必要がある、そのためには都市の空間を郊外に拡大しなければならない。郊外に団地を作って市民を転住させるには、公共交通機関も併せ整備する必要がある。そこで我が国の近郊電車が手本となり、日本とイタリアの合併で事業が進

められ、現在、市内の地下鉄に繋げる近郊電車がカラカス首都圏南方に20数キロ程度の区間営業している。以下の写真がこの近郊電車に関連企業の人達と試乗した際のもので、日本メーカーの車体だけあって郷愁を誘う。この路線は更に100kmの延伸工事が進められている。



3. ハバナの都市交通

さて、本題のキューバの首都ハバナの都市交通について考える。

(1) クラシックカー

キューバの首都ハバナを訪れて最初に驚かされるのが米国で前世紀半ばに走っていた車が今も市内を堂々と走り回っていることである。形がアーモンドに似ていることから、市民はアルメンドロン (Almendron) と呼んでいるが、これらの多くが乗り合いの路線タクシーとして市民の足となっている。下がその写真で、一区間10キューバペソ (約32円) で乗ることが出来る。



(2) ソ連製LADA車

またハバナには、1980年代にソ連で製造されたLADA車も多く見かける。これは市民の自家用車として供されているものが多いが、個人タクシーとして利用されているものも目立つ。このタクシーは、政府の自営業者推進政策で一挙に増えたものであるが、運賃は市内であれば3-10兌換ペソ (3-10米ドル) 程度で、平均月収455キューバペソ (約19米ドル) とされる一般キューバ人の市民の足にはなり得ない。

(3) 路線バス

多くの市民は、オムニバスとかメトロバスと呼ばれる路線バスを乗り継いで市内を移動する。全線40センターボ・キューバペソ (約1.3円) と割安だがこの利用は容易でない。筆者もある土曜の昼下がり、路線バスを乗り継いでみようと思い自宅至近のバス停に行った。バス停には既に10人程の家族連れがバスを待っており、15分程待っていると、バス停は買い物帰りの家族連れや海水浴帰りの人達で50人程にふくれ上がった。バスは一向に来る気配がなく、来たとしても全員は乗れないだろうと思って待つ間にも、バス停にやってくる人々は更に増える。この下の写真がそのバス停の様子であるが、人々は辛抱強くバスを待つ。



待つこと30分、オムニバスが現れ、バス停から20メートル離れたところで停車。バス停の人々は走ってバスの乗車口に向かうがそのバスは超満員。

入り口に体を押し込んだ5名程が乗車、そのうち3人は手すりにぶら下がった状態でバスが発進した。多くの人々は再度バス停に戻りまたバスを待つ。更に20分程してまたバスが停留所手前で停車。同じように数人が体を押し込んでバスは出発し、バス停で待つ人の数は一向に減らない。



(4) バスの稼働台数

キューバでは公式に発表されるデータが少ないが、ハバナ首都圏の公共交通について数少ないながら国家統計局（ONE）が以下の表の通り発表している。これによれば、2010年時点でハバナ県内には公共輸送用に2,138台のバスが登録され、そのうち稼働しているのは1,352台、稼働率63.2%とされている。人口200万を超える首都圏の人口に対し、稼働中の公共バスが1,300台余りという数値は、理論上バス1台に1,500人以上が乗る計算になり、絶対数が非常に少ないことが分かる。このことから、キューバ国内の各事業所には従業員の通勤用のバスを保有しているところが多く、これがこのデータにも表れている。

ハバナ県バス登録台数

	単位	2005	2006	2007	2008	2009	2010
公共バス							
現有車両数	台	969	1,133	1,158	2,092	2,235	2,138
稼働中の車両数	台	551	723	758	1,447	1,463	1,352
稼働率	%	56.9	54.5	65.5	69.2	65.5	63.2
職場所属バス							
現有車両数	台	1,476	1,647	1,551	1,560	1,693	2,015
稼働中の車両数	台	1,077	1,270	1,149	1,123	1,134	1,413
稼働率	%	73.0	54.5	74.1	72.0	67.0	70.1

これによれば、2010年時点でハバナ県内の事業所が従業員の通勤用に保有するバスの台数が2,015台、稼働中の台数が1,413台、と公共用のバスの台数とほとんど同数が従業員用に保有されていることを示している。自らの職場の従業員が公共バスを使って時間通りに出勤することはほとんど不可能なので、各事業所が占有のバスを保有しているということである。在キューバ日本国大使

館でも現地職員の通勤用に1台のマイクロバスを朝夕運行させている。

(5) キューバ政府の交通政策

キューバの若者の三大フラストレーションは、住宅、交通、レクリエーションであると云われる。キューバ政府は、昨年4月の第6回共産党大会で自動車の売買の自由化を採択したが、1980年代のソ

連製LADA車が4万ドルで売られるという現実では、車を保有している者同士の売り買いが可能になっただけで、月給19米ドルの一般市民に自家用車を所有することはほとんど不可能である。この共産党大会で新たな運輸政策が採択されたが、鉄道輸送の近代化や海運のコンテナ化などが優先され、市民の足の改善について具体的な言及はなされていない。市内を走る路線バスの多くは、政府が中国との取決めに、2007年前後に宇通

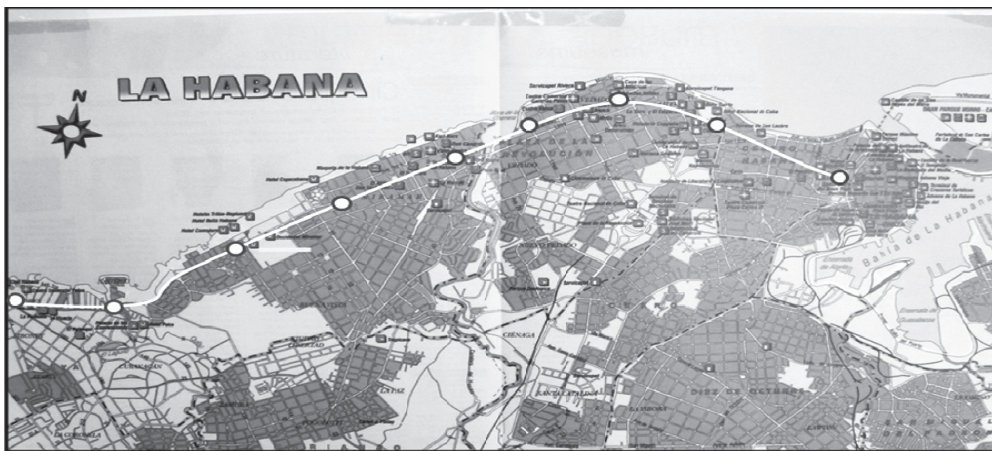
(Yutong) 社のバスを大量に導入したものであるが、十分なスペアパーツの補給がないままに、常時満員状態で早朝から深夜までフル稼働させたため故障車が続出している。ハバナ市内の整備状況の悪い道路面を理由に車両修繕の無償サービスも中国メーカーにより行われなかったとのことで、今後、更に故障バスが続出するであろう状況を前

にハバナ市民にとっての将来は明るくない。

(6) ハバナ首都圏公共輸送近代化計画

ハバナ県の人口は2,135,000人。北側をメキシコ湾に接して東西に長い。1980年代に市内地下鉄建設計画が練られたとされるが、90年代に入ってソ連邦の崩壊と共に市民の念頭から完全に消え去ってしまったという。代わりに下図の通り、日本大使館のスタッフとハバナ地下鉄第1号線建設計画を構想した。世界遺産に指定されたハバナ市旧市街の中心にあるカピトリオ（旧国会議事堂）前広場を起点に西に約20km、マリーナ・ヘミングウェイまで地下鉄もしくは高架鉄道を敷設し、その鉄道主要駅から南北に路線バスをフィーダー輸送させれば市民の足の便は飛躍的に高まることとなろう。

ハバナ地下鉄1号線路線図（案）



2,000億円程度のファイナンスも必要となるが、近い将来、我が国が日本の鉄道技術と共に融資付きで官民挙げてキューバ政府に提案できるようになる日が訪れることを願ってやまない。

※本稿は筆者個人の見解を記したものであり、在キューバ日本国大使館及び外務省の見解を示すものではない。

（こんどう たかし 在キューバ日本国大使館参事官）