

アルゼンチンの鉄道国有化 (I)

—— ポンド処理との関連において ——

いま 井 圭 子

はじめに

- I 国有化以前のアルゼンチンにおける鉄道業
- II 第2次大戦直後の国際金融問題
(以上、本号)
- III 鉄道国有化協定の成立過程
 - 1. 1946年9月17日協定
 - 2. 鉄道売買協定
 - 3. アンデス協定
- IV 両国における反響
 - 1. イギリスの反響
 - 2. アルゼンチンの反響

(以上、次号)

はじめに

第2次大戦直後10年にわたってアルゼンチンの政権を担当したペロンの下でいくつかの重要な経済政策が実施されたが、その一つがイギリス資本の支配下にあった鉄道の国有化であった。この鉄道国有化は、アルゼンチン側の強力なナショナリズムの高揚によってイギリスによる鉄道支配が駆逐されたという、いわゆる先進国に対する後進国側のナショナリズムの勝利として単純、明解に断じてしまうにはあまりに複雑な経緯をたどって実現したことに注目しなければならない。

というのは、この国有化は、第2次大戦直後の重大な国際金融問題であったポンドの交換性回復

への過程と密接にからみあっていたからである。このポンドの交換性をめぐる交渉は国際経済全体にかかわる戦後処理の問題であり、債務国イギリスと債権国アルゼンチン間の具体的な交渉自体も当時の国際経済情勢からの規制を少なからず受けることになった点に留意しなければならない。

ふり返って鉄道国有化に関する研究をみてみると、アルゼンチンでいくつかの成果が発表されているのに対し、イギリスでは公表されたものでみる限り本格的にはとり組まれてこなかったといわなければならない。また前者における研究は国有化をめぐる自国内の反響と自国にとっての政治経済的意味の究明に傾斜するものが多く、そのため当時の国際経済を背景とした両国の経済関係の中で相対的に評価するという視角が明確に打ち出されているとはいえないものである。ところがポンド処理の一環としてのこの国有化は、ひとりアルゼンチンにとってだけでなく、当時深刻な経済問題をかかえていたイギリスにとってもかなり重大な問題であり、その意味からもこの鉄道国有化は両国の経済状態、それに基づく政治交渉力および両国内の反響などが交錯する中で相対的に位置づけられなければならない課題であると考えられる。こうした視角から国有化実現に至るまでの経緯を客観的にあとづけ、事実関係を明らかにする

という作業を基礎においてはじめて、アルゼンチン鉄道国有化の総体的な評価が可能になるのであるが、こうした問題意識はこれまでに十分な研究成果を与えられてきたとはいえないのである。

そこで本稿ではこうした観点に立った分析を行なうことにより鉄道国有化の経済的な意味を検討してみたいと思う。そうした視角から本稿は次のように構成される。まずⅠでアルゼンチン鉄道投資の歴史的推移をたどり、他部門への投資と比較しながら国有化前におけるイギリス鉄道会社の経営状態を把握する。Ⅱではアルゼンチンの鉄道国有化実施に直接的な契機を与えることになったポンドの交換性をめぐる問題を取りあげ第2次大戦直後の国際金融情勢をみていくことにより、国有化の国際経済的な背景を明らかにする。Ⅲではイギリス鉄道会社が国有化されるまでのアルゼンチンとイギリス両国間の協定成立過程をおさえる。この間鉄道問題とからんでポンド処理と農畜産物貿易が交渉課題とされたが、これらの問題をめぐる両国の経済的利害関係を考察する。Ⅳではその協定が各々両国でどのように受けとめられたか、その反響をたどることとする。

Ⅰ 国有化以前のアルゼンチンにおける鉄道業

国有化の対象となったイギリスの鉄道投資についてまず、その歴史的推移をみていくことにしよう。ここに対アルゼンチン投資に関するいくつかの表を掲げたが、その特色として次のようなことがいえよう。

第1に資本輸入相手国については、第1表にみるとおりイギリスが歴史的に常に高い割合を占めており、このことは第2次大戦直後にまで持ち越されている、第2にその投資分野について。第2

表と第3表は対アルゼンチン投資の主要分野を各々1910年と1940年について示したものである。これからわかるように、両年ともに鉄道投資が最大で政府公債がこれに次ぎ、残りは細分化されている。

それでは次に、対アルゼンチン投資の歴史全体を通じてその中心となってきた鉄道部門の収益性についてみていこう。ただしこの点についての詳細な分析は紙数の都合上差し控え、後に稿を改め

第1表 主要投資国別対アルゼンチン投資残高
(単位: 100万金ペソ)

国名	1910年	1920年	1931年	1940年民間投資推定額
イギリス	1,475	1,825	2,100	} 60%
アメリカ	20	75	87	
フランス	410	410	450	
ドイツ	200	265	300	
その他	150	575	468	
合計	2,255	3,150	4,100	(単位: 100万ペソ) 9,056

(出所) Beveraggi Allende, W. M., *El servicio del capital extranjero y el control de cambios: La experiencia argentina de 1900 a 1943*, México—Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1954, p. 61 より抜すい。ただし1940年の数字は United States Department of Commerce, *Limiting United States Investment Abroad, Part 1, Survey of Factor in Foreign Countries*, Washington, United States Government Printing Office, 1953, p. 7 による。

第2表 主要分野別対アルゼンチン投資残高(1910年)

投資分野	投資残高 (単位: 1,000金ペソ)	その割合 (%)
政府公債	691,831	30.7
鉄道	804,403	35.6
銀行	37,511	1.7
港湾	22,164	1.0
電力	91,576	4.1
冷凍	8,392	0.4
ガス、電気、水道、衛生設備	58,035	2.6
不動産会社(土地)	150,959	6.7
土地以外の不動産会社	150,000	6.6
商業、信用会社	200,000	8.8
その他の会社	41,650	1.8
合計	2,256,531	100.0

(出所) Beveraggi Allende, *op. cit.*, p. 60.

第3表 主要分野別対アルゼンチン民間投資残高推定
(1940年)

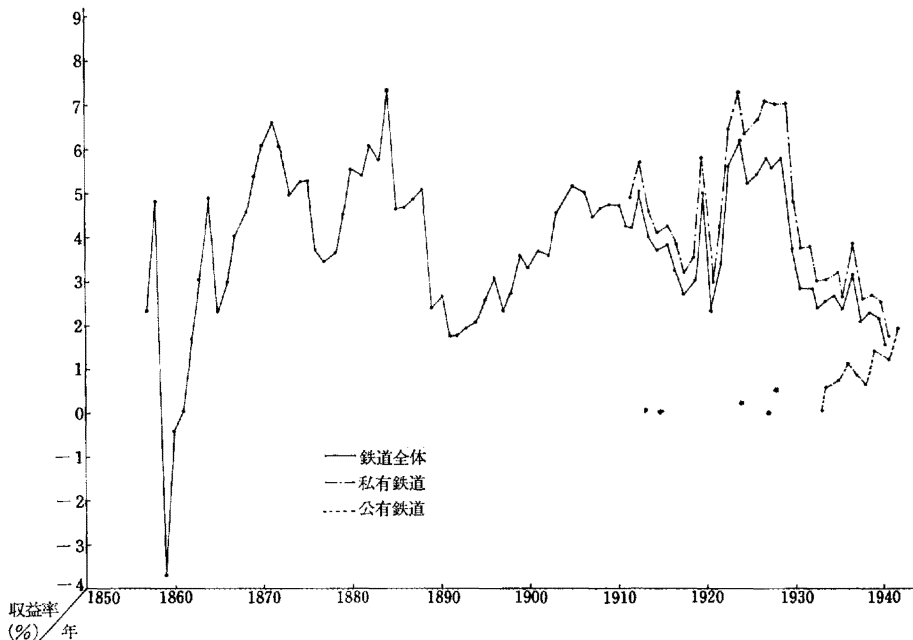
投資分野	投資残高 (単位: 100万ペソ)	その割合 (%)	
直接投資	鉄道建設	3,723	41.1
	公共施設	1,588	17.5
	工業	588	6.5
	電業	371	4.1
	商売	315	3.5
	食肉缶	295	3.3
	その他	376	4.1
直接投資合計	7,256	80.1	
証券投資のうちほとんどが 政府公債	1,800	19.9	
合計	9,056	100.0	

(出所) United States Department of Commerce,
op. cit., p. 7 より作成。

たいと思うが、その大まかな推移を述べれば次のようになろう。まず投資の収益性は年代および路線によりかなり異なっており、ことに公有と私有

とでは大きな差異がみられる。第1図は鉄道創設期から1940年代初めまでの鉄道部門の収益率(注1)を、鉄道全体と、公有、私有鉄道別に示したものである(注2)。この図からいえることは、鉄道全体の収益率は、その創設期である1850年代後半には-3.67%とマイナスを記録しているが、その後周期的な変動を繰り返しながら、1870年代初めと1880年代の中頃に二つの大きなピークを描いており、この時期がアルゼンチンにおける鉄道ブームだったのである。そして1890年恐慌でかなりの落ち込みをみせた後緩慢な回復が続き、1900年から1920年までにいくつかの小山を描いているが、その間の最高収益率は5%をわずかに上回る程度にとどまっている。20年代に入って1度だけ6%を上回る年があるが、1930年代に入ってから収益

第1図 鉄道部門収益率推移(1850年代~1940年代初)



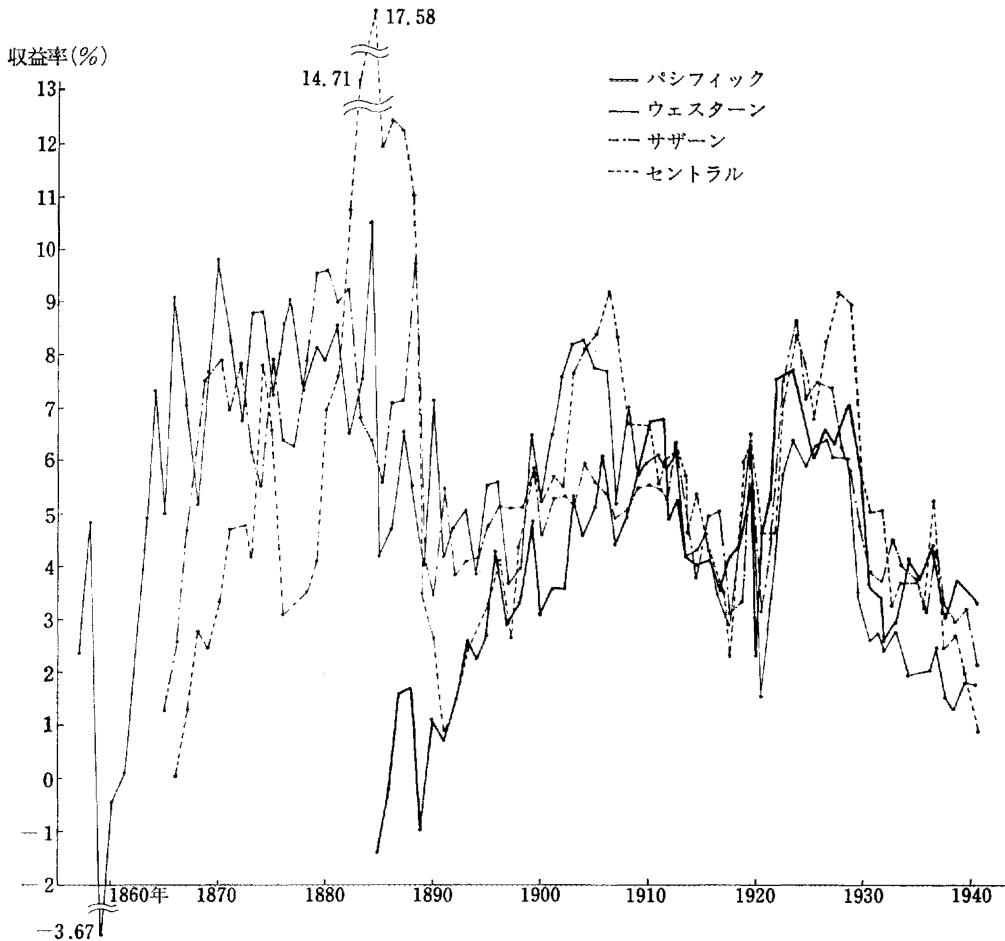
(出所) Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación*, Tomo XIX, 1910, Buenos Aires, 1914, pp. 328-329, および Tomo XLIX, Ejercicio 1940-41, 1943, pp. 222-225, pp. 254-255 より作成。

率の沈滞傾向が定着気味になっていく。1930年代におけるこの私有鉄道の収益率低下傾向は、次に述べる公有鉄道の収益率ときわめて対照的である。さて公有鉄道であるが、その収益率の動きは資料の制約上1912年以降についてしか明らかにできなかったが、1930年代に入りその上昇傾向が続いていること、したがって収益率における公有、私有鉄道間の格差がしだいに縮小していることが読みとれるであろう。

このようにして、19世紀後半に経験した鉄道ブームは1930年代に入ってその熱気がさめ、鉄道業はこの頃から投資対象としてのうまみを喪失していったとみてよいであろう。

以上のことを主要な私有鉄道会社別にみておこう。資本金総額における上位4社 Buenos Aires Great Southern Railway (以下サザーンとする)、Central Argentine Railway (セントラル)、Buenos Aires Western Railway (ウエスタン)、Buenos

第 2 図 4大主要幹線鉄道の収益率推移 (1850年代~1940年代初)



(出所) Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *op. cit.*, Tomo XIX, pp. 346-347, Tomo XLIX, pp. 226-227, pp. 230-235 より作成。

Aires and Pacific Railway (パシフィック)における収益率の推移は第2図に示すとおりである。この4社は鉄道網敷設キロ数、走行圏、輸送状況などの点からみても4大主要幹線とされてきたものであり、いずれもイギリス法人会社であった(註3)。この図から次のようなことが読みとれよう。第1に各会社の創立期における収益率に関して二つのタイプに分けられること。すなわち鉄道経営開始時期にかなりの経営難に遭遇するものと、開始当初から順調な収益率の伸びをみせるものである。前者の例としてウェスタン、パシフィック両社の創設期におけるマイナスの収益率に加えて、またセントラルの場合も、鉄道敷設後も採算性の点からその後背地の開発を待つため運行開始を延期し、また開始してからもその収益率の上昇が比較的緩慢であったことなどからこの分類に入れることができる。後者の分類の典型例はサザンであり、すでに創業期から豊かな牧畜業中心地を后背地に持ち、収益率の順調な伸びを示している。

ところでここで注意しておかなければならないのは、収益率に対するアルゼンチン側からの保証制度であり、一定の収益率を達成しない場合、アルゼンチン政府または州政府が、鉄道会社に対してその不足分を支給するという制度が存在していたことである。その保証率は通例7%とされた。これは鉄道経営が軌道に乗るまでの創業期の危険負担を免れるという意味で会社側にとっては非常に有利な制度であり、ここでとりあげた4大主要幹線のうちウェスターンを除く3社とも創業当初この制度の恩恵に浴したのである。したがって第2図に示された各社の低収益率が必ずしもすべてその会社自体の負担によったのではなく、かなりの部分がアルゼンチン側の保証制度に基づく支

出によって補填されたのであり、鉄道建設初期における投資意欲を刺激する手段としてこの制度が用いられたわけである。第2に、各会社間の収益率格差についてであるが、経営年数が増加するにつれ各曲線が重なり合ってくる傾向がみられること、すなわち19世紀後半においては各社の創業リスクなどからの影響で各収益率曲線が個々かなり乖離した動きを示しているが、20世紀に入ってからはその乖離幅が縮小されてきている。たとえば鉄道ブームの現われ方についても、1880年代前半のブーム期において各社の収益率が17%を越えるものから10%を割るものと大きな格差がみられたが、その後それが縮小されて各会社間の収益性に均等化のきざしが現われてきており、1930年代の収益率低下も4社共通にみられる。このように、主要な私有鉄道会社別にみた場合でもやはり、19世紀後半にみられた鉄道ブームの熱気は20世紀に入ってやや冷却の道をたどり、1930年代には鉄道投資における収益率の低下は各社共通の現象として現われてきていることがわかる。

それでは次に、投資対象として、鉄道を他の投資分野と比較するとどうなのであろうか。この点について20世紀初めに市場調査を行なったワトソンは次のように述べている。「アルゼンチン共和国の繁栄はイギリス金融会社による鉄道建設への莫大な投資なくしては不可能であった。この国では土地の抵当に対して8%の利子を支払っており、この利率から他の投資を考えた場合、鉄道における7%配当率は、不当に高いものとはいえない。とくにいなごやひでりによっていつ何時鉄道部門全体の年間収益全部が、食い尽くされてしまいかも知れない状況を考慮すればなおのことである」(註4)として、当時主要な私有鉄道会社の普通株配当率が7%前後であった事実を考慮しながら

ら、鉄道への投資は他分野への投資に比べてそれほど有利な投資対象ではなくなりつつあったことを指摘している。これについて1920年の調査書はこう述べている。アルゼンチンへの外国資本投下は従来政府公債と鉄道に限られていたが、「今日では鉄道を除く輸送業を含んだ産業分野において広範囲で多様な投資の選択」(注5)が可能であり、投資対象分野が多様化してきている。なかでも銀行、保険会社の中には配当率20%を越えるものが出るほどである(注6)。そのほか冷凍業部門への投資もかなりの配当率を維持し、たとえば Liebig's Extract Meat 社は1921年に25%、Argentine Estate of Bovril 社もかなり高率の配当を記録している、と。このように20世紀に入ってから鉄道は相対的にみて別格の好ましい投資対象ではなくなっていたわけであり、ことに1930年代にこの傾向が強まったといえよう。この鉄道投資におけるイギリス系会社の独占的地位は圧倒的であり、若干フランス系の会社などが存在していたとはいえ、それは比較にならないほどの規模でしかなかった。このことは、20世紀以降イギリスとアメリカとの間で投資シェアをめぐる競争が激しくなった冷凍業などとは異なっていた。

第4表と第5表は1936年における対アルゼンチン投資の2大国であるイギリスとアメリカの投資分野を示したものである。両表では投資分野の分類方法が異なっており、また第5表では直接投資と公債の統計年次に2年のずれがあって、両者の比較検討には制約が伴うが、許される範囲内で両国の対アルゼンチン投資を特徴づけるとすれば次のようになるであろう。まずイギリス投資においては鉄道が62%を占めているのに対し、アメリカの方は輸送および公共施設を合わせて25.2%という低い割合でしかなく、鉄道投資そのものは25.2

第4表 イギリスの対アルゼンチン投資分野内訳 (1936年)

投資分野	投資残高 (100万ポンド)	その割合 (%)
政府公債	68	15.2
アルゼンチンに設立された会社		
{ 鉄道	277	62.0
{ その他の公共サービス	32	7.2
{ 農場開発	10	2.2
小計	319	71.4
イギリスに登録された会社		
{ 銀行、信用、金融	15	3.4
{ 海運、冷凍、食肉製造		
{ 輸入業、電信		
{ 石油		
{ 石炭、石油など		
イギリス管理下のアルゼンチンに登録された会社		
{ 農地、不動産	10	2.2
{ 製糖業、製紙業		
その他	35	7.8
合計	477	100.0

(出所) Buenos Aires Herald, *Gran Bretaña en la Evolución de la Economía Argentina*, Buenos Aires, 1945, より作成。

第5表 アメリカの対アルゼンチン投資分野内訳 (1936年)

投資分野	投資残高 (100万ドル)	その割合 (%)
直接投資		
{ 製造業	84.2	13.6
{ 貿易、通商	28.4	4.6
{ 輸送および公共施設	155.0	25.2
{ その他	80.7	13.1
直接投資残高合計	348.3	56.6
政府公債*	267.5	43.4
合計	615.8	100.0

(出所) United States Department of Commerce, *op. cit.*, p. 7 より作成。

(注) * 1934年の国、州、市町村公債の残高。

%をかなり下回っていると推測される。またイギリスの公債が15.2%と相対的に小さい比率であるのに対し、アメリカのそれは43.4%と半分に近い割合を占めている。さらに注目すべきこととして、製造業がアメリカにとって重要な投資分野になっ

ているのに対して、イギリスの場合何と云っても鉄道が中心で、残りはいくつかの分野に細分されている点あげられる。すなわちアルゼンチン資本市場への先達であるイギリスは、19世紀中葉以降鉄道を柱とした投資形態を定着させたため、他の後進投資諸国は鉄道へのイギリス投資独占体制に食い込むことができず、新しい投資分野である製造業などに自らの可能性を求めたと理解してよいのではなかろうか^(注7)。このような投資分野のシェアは、鉄道部門の収益性が他の投資分野に比べて相対的に低下していく過程で、イギリス投資全体の収益性を減少させることになったのである。

以上みてきたように、アルゼンチン経済開発の呼び水的な役割を果たした鉄道が、19世紀後半以降の対アルゼンチン投資において独占的な地位を占めてきたイギリス投資の中心となり、1870、80年代に熱狂的な鉄道ブームを出現させた。この間の収益率は会社により18%近くに及ぶものが出るなどかなり高かったが、その後20世紀に入ってからそれはほどのブームを再現するには至らず、むしろ収益率の低下傾向が定着していった。これは私有鉄道各会社間に共通な現象として現われるようになり、投資対象としての魅力は減退していったのである。

しかしながら鉄道は依然として対アルゼンチン投資総額のうち最大の割合を占めつづけた。そのため外資系鉄道は当時のナショナリズム的な動きの側から常に帝国主義支配の象徴として攻撃的とされることとなったのである^(注8)。このようにして1930年代以降、アルゼンチンの鉄道業をどうするかということがイギリスとアルゼンチンとの間の懸案事項となり^(注9)、その問題を解決する契機となったのが第2次大戦直後のポンド危機だ

ったのである。

(注1) 本稿のアルゼンチンにおける鉄道収益率は1892年以降ほぼ毎年出版されている鉄道統計 *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación* によった。この資料では収益率 = $\frac{\text{総収入} - \text{総費用}}{\text{資本金総額}} \times 100$ とされ、総費用の中には社内留保利益金は含まれていない。

(注2) 公有と私有鉄道の割合は1940年度において鉄道キロ数全体の69.1%、資本金総額全体の67.9%を各々私有鉄道が占めている。

(注3) ただ Buenos Aires Western Railway (またはスペイン語名 Ferrocarril Oeste de Buenos Aires)は1890年にブエノスアイレス州有から買収によりイギリス会社の所有に移った。この点について詳しくは拙稿「アルゼンチンにおける鉄道業の展開——1850年代から第1次大戦前までを対象として——」(岡部広治編『ラテンアメリカ経済発展論』アジア経済研究所 1972年)を参照のこと。

(注4) Watson, N. L., *The Argentine as a Market*, Manchester, Victoria University, 1908, pp. 6-7.

(注5) Martin P. F., *Investment Opportunities in Argentina*, London, National Investment Corporation, 1921, p. 4.

(注6) 「London and River Plate 銀行は何年も継続して20%の配当を、London and Brazil 銀行は1910年に22%、British Bank of South Americaも同率を支払い、Anglo-South America 銀行は12%を支払ってきた」(*Ibid.*, p. 14)。また外資系保険会社の配当率は「時おり3%まで下がることもあるが、また逆に20%にまで達する場合もある。過去10年間の平均配当率は9%であり」(*Ibid.*, pp. 15-16)、有利で安全な投資対象といえるとしている。

(注7) さきの第1表からも明らかなように、1910年にわずか2000万金ペソの投資残高しか持たなかったアメリカは1931年には約40倍の8億700万金ペソの投資残高を有するようになっていた。それに対しイギリスは同期間に絶対増加額においてもアメリカを下回っており、増加率も50%以下である。他の諸国の増加もわずかである。

(注8) 鉄道をめぐるナショナリズムの論調の基礎を要約すると次のようになる。国家経済の動脈である鉄道網が外国資本によって掌握されつづけてきたため、国民経済の自立が阻害された。イギリス鉄道会社

は運賃政策を通してイギリス経済を補完するための農牧畜業をアルゼンチンに育成し、工業の発展を極力抑えてきた。その間鉄道部門が吸収した収益および収益保証制度に基づく財政支出により国内の資本蓄積が妨げられてきた。この点についての代表的な著作としては、Scalabrini Ortiz, R., *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*, Buenos Aires, Reconquista, 1946, *Política británica en el Río de la Plata*, 5ed., Buenos Aires, Plus Ultra, 1971 を参照のこと。

また1930年代に入ってから、中小資本家の経営する自動車輸送と鉄道輸送との競合が問題になってきたが、このことは1937年1月4日上院における Alfredo Palacio の発言 (*Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, Sesiones Extraordinarias*, Tomo III, 15 octubre 1936-22 enero 1937, Buenos Aires, 1937, p. 819) および法令12,311号 (1936年制定)、法令12,346号 (1937年制定) の輸送調整法 (*Colección completa de leyes nacionales*, Tomo XXX, 1936, Leyes No. 12,295-12,356, Buenos Aires, Bernabé y Compañía, 1937所収) などにみられる。

(注9) 1940年にアルゼンチンの議会へ提出された Pinedo 計画の中にはイギリス鉄道会社の合併化案が盛り込まれている。特許シェアはアルゼンチン政府30%、イギリス会社連合70%とされ、これにはイギリス会社側の意向が強く反映されていたとされる。この点についてはさしあたり Fuchs, J., *Argentina: su desarrollo capitalista*, Buenos Aires, Cartago, 1965; Ramos, J. A., *Revolución y Contrarevolución en la Argentina*, Tomo II, Buenos Aires, Plus Ultra, 1965を参照のこと。

II 第2次大戦直後の国際金融問題

イギリスの対アルゼンチン鉄道投資をめぐる問題が、実際に両国政府間の具体的な交渉過程にのぼったのは1946年以降であるが、そのとりあげられ方は鉄道投資そのものへの対処を目的としたものではなく、それまでにイングランド銀行に留め置かれていたアルゼンチンの対英債権——ポンド残高の処理をどうするかが交渉の眼目とされていた。そして鉄道投資はこの中心的課題の中に組み

入れられる形で交渉が進められていったのである。ところでポンド残高の処理方法はたんにイギリスとアルゼンチン間にとどまらず、当時最大の国際経済問題の一つであった。そこで本節ではこの問題を検討して、アルゼンチンとイギリスとの間に展開された鉄道投資に関する交渉の背後にあった国際的枠組を明らかにしたいと思う。

第2次大戦後封鎖ポンドの処理——ポンドの交換性回復が重要な問題となったのは、その処理の如何によって戦後の国際経済が多角的自由化の方向へ向かうか、それとも双務主義的なブロック化傾向から脱しきれない結果を招くことになるかということが決まると考えられていたからである。そしてその背後には、戦時中のヨーロッパ諸国における経済的疲弊によって相対的に強められたアメリカ経済の世界的な支配力に起因するドル不足の問題があった。

戦前のイギリスは、第1次大戦以降世界経済の中心的な地位をアメリカ合衆国にとって替わられたとはいえ、依然として広大な植民地を有し、この国の通貨は世界通貨としての威信と通用力を保っており、スターリングブロックを形成していた。1929年恐慌の影響により1931年、イギリスが金本位制停止に踏み切ったことによりスターリングと金とのリンクが解かれて後もなお、スターリング圏は諸外国為替保有を「すべてではないにせよその多額を、スターリング残高または流動資産の形でロンドンに保有していた」(注1)のである。しかもこの金融ブロックには英連邦に属していない国々にも自由に加わることができ、「ポルトガル、スカンディナヴィア諸国、ラトビア、イランに加え、日本やアルゼンチンのような国々にもこの機会を利用した」(注2)のである。このスターリング圏内の金融ネットワークは第2次大戦前後を通じて

次のような二つの基本的な特徴をもっていた。それは一つに「加盟国が保有する外貨はロンドンに保管されて国際間取引の処理に用いられること、二つに若干の例外を除いて、加盟国の通貨とスターリングとは固定交換比率を維持する」(注3)であった。イギリスを中心とする貿易関係はこうした金融的結びつきに支えられながら、その安定化がはかられたのであり、そうした相互依存関係の中にあつて、少なくとも戦前においては、ロンドンにあるポンド残高を他国の通貨に交換したいという強い要求は起こらなかった。すなわち1939年の第2次大戦勃発前には「スターリング地域への加盟は多くの国ぐににとつて『当然』の政策であり、不利益な点は無視できる程度であつた。したがつてロンドンに残高を持ちスターリングとの間に固定平価を維持することを否定する理由はほとんど存在しない」(注4)状態にあつたのである。

しかしながら戦後になってからはこの間の事情がかなり変わってきた。それには第2次大戦によるイギリス経済の破壊が色濃く投影されていたと思われるので、次にイギリス経済を対外関係中心にししばらくみていくことにしよう。

イギリスの商品貿易赤字幅の拡大は第6表にみられるとおり、すでに両大戦間に現われていた。産業革命の先駆者として工業製品を世界に輸出し、かわりに食糧と原材料を輸入するというかつての貿易パターンは、イギリス工業における技術革新の遅れによって変形されるどころとなつたのである。たとえばその石炭産業は「ヨーロッパ大陸の同産業の発達によりイギリスの炭坑は対抗できない競争を挑まれ、また石炭は蒸気船の運航においても石油にとって替わられた」(注5)。さらに繊維業も日本などからの安価な製品に対抗できなくなり、主な有力産業の国際的競争力は両大戦間

第6表 イギリスの貿易収支 (単位: 100万ポンド)

年	(A)	(B)	(C)	(B)+(C)-(A)
	輸入総額	輸出額 (再輸出を除く)	再輸出	差額
1913	768.7	525.2	109.6	-133.9
14	696.6	430.7	95.5	-170.4
15	851.9	384.9	99.1	-367.9
16	948.5	506.3	97.6	-344.6
17	1,064.2	527.1	69.7	-467.4
18	1,316.2	501.4	30.9	-783.9
19	1,626.2	798.6	164.7	-662.9
20	1,932.6	1,334.5	222.8	-375.3
21	1,085.5	703.4	106.9	-275.2
22	1,003.1	719.5	103.7	-179.9
23	1,096.2*	767.3*	118.5*	-210.4*
24	1,277.4	801.0	140.0	-336.4
25	1,320.7	773.4	154.0	-393.3
26	1,241.4	653.0	125.5	-462.9
27	1,218.3	709.1	123.0	-386.2
28	1,195.6	723.6	120.3	-351.7
29	1,220.8	729.3	109.7	-381.8
30	1,044.0	570.8	86.8	-386.4
31	861.3	390.6	63.9	-406.8
32	701.7	365.0	51.0	-285.7
33	675.0	367.9	49.1	-258.0
34	731.4	396.0	51.2	-284.2
35	756.0	425.8	55.3	-274.9
36	847.8	440.6	60.8	-346.4
37	1,027.8	521.4	75.1	-431.3
38	919.5	470.8	61.5	-387.2
39	885.5	439.5	46.0	-400.0
40	1,152.1	411.2	26.0	-714.9
41	1,145.1	365.4	12.7	-767.0
42	1,206.2	391.1	10.6	-804.5
43	1,886.1	337.5	13.4	-1,535.2
44	2,362.2	328.3	18.2	-2,015.7
45	1,517.9	434.5	51.1	-1,032.3
46	1,301.0	914.7	50.3	-336.0
47	1,794.5	1,138.2	59.8	-596.5
48	2,078.0	1,581.8	64.7	-431.5
49	2,274.7	1,785.8	58.6	-430.3
50	2,608.2	2,171.3	84.8	-352.1

(出所) Mitchell, B. R., *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge University Press, 1962, p. 284 より作成。

(注) * 1923年4月1日より南アイルランドは外国として扱われている。

にはすでにはっきりした衰えをみせていた。その結果「1913年から1938年にかけてのイギリス輸出数量は約30%低下」することになったが、「輸入の方はほぼ同率の拡大をみせた」(注6)のである。そしてこの貿易収支の赤字は主に海外資産からの利子、配当収入それに海運収入によって補填されてきた。

第7表 イギリスの海外投資残高

(単位: 100万ポンド)

年	投資残高	年	投資残高
1926	3,896	1939	3,490
27	3,990	40	3,338
28	4,000	41	3,095
29	3,738	42	2,871
30	3,725	43	2,690
31	3,700	44	2,544
32	3,640	45	2,417
33	3,665	46	2,329
34	3,714	47	2,274
35	3,789	48	1,967
36	3,764	49	2,036
37	3,753	50	2,020
38	3,545		

(出所) British Shareholders Trust, *United Kingdom Financial Survey 1913-1952*, London, 1953, より抜すい。

こうした傾向は第2次大戦により一層強化されるところとなった。国内の軍需生産が拡大され、かつ枢軸側からの経済破壊が続く中で輸出力は衰退の一途をたどりながら、他方輸入の方は、国民生活と軍事上の必要性からみて縮小の可能性は全くなかった。第6表にみられるように大戦中の入超幅は拡大するばかりで、最高時には輸出総額の6倍近く、最低でも輸出をわずかに下回る程度にまで及んだ。この膨大な入超額は貿易外収入と利子、配当収入などによっては到底まかないきれぬ範囲のものではなく、その結果として対外資産の売却が余儀なくされることになったのである。第7表にみられるとおり、1939年には34億9000万ポンドであったイギリスの対外投資残高が、大戦の終結した1945年にはその7割に減少している。「イギリスはヒトラーとの戦争に勝利するためその多くの海外投資と海外貿易のほとんどを犠牲にし」^(註7)なければならなかったのである。

しかし戦後の事態はより一層困難な状況になっていた。戦時中イギリスは、1942年2月23日に締結された武器貸与法に基づいて、アメリカ合衆国より軍需品、食糧、その他の日常必需品の援助、あるいは役務の提供を受けたが、それはドルに換算して約310億ドルに上ったといわれている。その見返りとしてイギリスからは100億ドル相当分がアメリカに送られた^(註8)。こうした多大の援助がイギリスにとって軍事、生産両面において大きな救いとなったことは、改めて指摘する必要もない。ところがこの武器貸与法は大戦の終結とともに1945年9月2日をもって廃止されることになった。アメリカ政府のとったこの急な措置は、戦後の経済復興をめざすイギリスにとって当然のことながら大きな痛手を与えるものであり、イギリスからアメリカへの強力な抗議が行なわれるところ

となった。しかし武器貸与法の廃止そのものは避けることができず、それにかわって、英米金融協定の締結を目的とする交渉が開始されたのである。

同協定の交渉過程においてイギリス側は自国経済の復興を最優先する姿勢をとり、またアメリカ側は自由主義経済圏における多角的な貿易体制への復帰を強く主張してその実現のためには自由主義陣営の主要メンバーであるイギリス経済の復興をまず急務と考えていた。同協定の締結により協定発効日から1951年末までの間に、戦後のイギリス経済復興資金として「米国政府は英国政府に対し、37億5000万ドルを限度として借款を供与」^(註9)することが約束された。この復興資金の貸与を受けてイギリスは自国経済の立直りに励み、国際経済関係の自由かつ多角的な体制の確立に努めるはずであった。

しかしこの協定はあまりにもイギリス経済の疲弊を軽度に見積もりすぎていたし、イギリス側も実際の重症度をアメリカ側に納得、認識させるだけの交渉力をもち合わせていなかった。アメリカ

政府からの37億5000万ドル、カナダ政府からの12億5000万ドル、合わせて50億ドルの借款額は当時のイギリス経済が必要とする金額にしては、はなはだ不十分なもので、自国経済の復興を達成し、国際経済の自由、多角化を実現するという基本方針はほどなく暗礁に乗り上げることになったのである。それがポンドの交換性停止であった。イギリス政府によるこの措置はスターリング諸国およびそれらと交易関係をもつ国ぐにに大きな影響を及ぼし、アルゼンチンもその大きな波紋の輪の中にとり込まれていったのであるが、それでは次にポンド交換性の回復から停止に至るまでの経緯についてしばらくみていくことにしよう。

英米金融協定に基づく借款の目的は次のように定められている。「本借款の目的は、米国における英国の物資および役務の購入を促進し、戦後過渡期における英国の経常勘定収支赤字を償うのを援助し、英国が金・ドル準備を適正な水準に維持し、英国政府が、本協定ならびに他の協定に規定されている多角貿易の義務を負えるよう支援することにある」(注10)。ここにおける起草の主旨は、自由主義世界の経済を担う国としてイギリス経済の復興を重視し、そのことが国際経済の多角化体制を推進することになるというものであった。しかしながらガードナーも指摘するように、「貿易多角化の義務が妥当なものであり、英国がその能力の範囲内で支援できるものであれば」(注11)、英国の復興と国際経済の多角化は両立しうが、「その義務があまりに荷が重く、きわめて短期間に遂行されなくてはならないものであれば、それは英国の対外準備、国際収支ならびに米国商品の輸入能力を大いにそこなうことになる」(注12)であろう。さきにも述べたように、イギリスが受けた借款はアメリカ合衆国およびカナダから合計50億ド

ルであったが、これは英米金融協定締結のための「ワシントン交渉で英国が提出した戦後過渡期における国際収支赤字の見積額」(注13)と合致するものであり、これはその後のイギリス経済および国際情勢における好ましくない変化を十分考慮に入れていない額であると同時に、他のスターリング地域諸国の赤字を除外するものであった。この意味からも、50億ドルという額はイギリス経済の復興を十分約束しうる額ではなかったのである。

それでは貿易多角化の義務はどのようなものであったのであろうか。そのうち最も重要なのは経常取引におけるポンドの交換性を、一部の例外を除き、協定発効日から1年以内実施するという規定であったが、それまでに蓄積されたポンド残高はこの条項から除外されていた。そしてポンド残高については別途次のように規定された。「英国政府は、ポンド地域その他諸国により蓄積されたポンド残高を早期に処理するため、処理に先立って(英国政府の軍事支出にもとづき今後取得するもので、関係国との協定により同じ扱いを受けるものを含む)、場合によって異なるが、関係諸国との間で協定を結ぶ意図を有するものである。ポンド地域諸国との清算は、蓄積された残高を三つの範疇に分けて行なうものとする。

- (a) 直ちに解除され、他のいかなる通貨にも交換可能となり、経常取引の決済に使用できる残高。
 - (b) 同じように解除され、1951年を初年度として、何年かにわたって年賦で清算される残高。
 - (c) 戦時中および戦後債務の決済に充当するため、ならびに、関係国がかかる決済により期待される利益を考慮して調整される残高。
- 英国政府は、これらの取決めを早期に完了する

ためにあらゆる努力を払うものとする」(註14)。

この規定は債権債務関係当事国でないアメリカが、債務当事国であるイギリスとの間にポンド残高処理の基本線を敷いたもので、本来なら債権諸国が当然加わったうえで行なわれなければならないものであったにもかかわらず、債権所有当事国不在の下で決定されたのである。武器貸与法に基づく「200億ドル以上の対英純債権を全額棚上げ」(註15)したアメリカとしては、対英債権の多くが当事国間の協議で自発的に放棄されることを少なからず期待していたのであるが、オーストラリアとニュージーランドによる一部債権棚上げ(註16)は例外的であり、債権国のほとんどはそうした余裕をもたず、各々自国経済の難問をかかえ込んでいた。そして「各債権国は、他の債権国が自国より有利な条件を獲得しないよう油断なく注意しながら、できるだけよい条件を引き出そうと努めた」(註17)のである。ここで参考のため1945年6月30日現在の国別ポンド残高所有状況を示す表を掲げておこう。第8表がそれであるが、同表によれば、この時点におけるポンド残高は総計126億6390万米ドル相当額で、うちスターリング地域が101億7000万米ドル、非スターリング地域が24億6900万米ドルを所有している。後者の中で金額が大きい国はノールウェー、アルゼンチン、ポルトガル、オランダなどで、この4カ国が非スターリング地域ポンド残高の50%以上を所有している。

1946年7月15日に発効した英米金融協定の規定に従って、イギリスは遅くとも1年以内に經常取引におけるポンドおよび第1範疇に含まれるポンド残高に対して交換性を開始しなければならなかった。1947年7月15日以前にもポンドの他国通貨——そのほとんどはドル——への交換が行なわれたが、それ以降の交換額は膨大なものとなり、7

第8表 国別ポンド残高所有状況(1945年6月30日)
(単位: 100万米ドル)

スターリング地域		非スターリング地域	
自治領		ヨーロッパ	
オーストラリア	473	ベルギー	150
ニュージーランド	254	フランス	160
南アフリカ	132	ギリシヤ	220
小計	859	オランダ	274
		ノールウェー	363
		ポルトガル	314
		その他	168
その他の主なスターリング諸国		小計	1,649
ピルマ	44	南アメリカ	
エジプトおよびスーダン	1,593	アルゼンチン	342
アイルランド共和国	718	ブラジル	147
アイスランド	69	ウルグアイ	57
アイスランド	4,464	その他	17
イラク	283	小計	563
小計	7,171	その他の国々に	
イギリス植民地、委任統治領その他		中国	91
アフリカ植民地	839	イラ	97
セイロン	245	残りの国々に	79
マダガスカル	131	小計	257
トリニダード	340	非スターリング地域合計	2,469
その他	78		
小計	507		
小計	2,140		
スターリング地域合計	10,170		
スターリング地域および非スターリング地域総計			12,639

(出所) Zupnick, *op. cit.*, p. 35.

月20日から始まる1週間にイギリスからのドル流出は1億600万ドル、「次の週には1億2600万ドルその次の週には1億2700万ドルで、8月16日に終わる1週間には、実に1億8300万ドルに達し」(註18)たとされている。ドルへの交換要求は、当然ながら、スターリング地域との貿易取引において出超幅の大きい非スターリング諸国ほど強かったといえる。1947年初めから同年8月20日までの非スターリング主要諸国によるポンドの交換額は第9表に示されている。この表によれば、非スターリング地域の主要なポンド交換国はベルギーおよびその貨幣通用地域とアルゼンチンで、両国は1947年初めから同年8月20日までの期間に合計額

第9表 非スターリング主要諸国によるポンドの
ドル交換額 (単位: 100万米ドル)

国名	1947年1月1日～同年8月20日までの交換額合計	うち1947年7月1日～8月20日までの小計
	アルゼンチン	169
ブラジル	50	30
ベルギーおよびその貨幣通用地域	212	139
オランダおよびその貨幣通用地域	15	11
ポルトガルおよびその貨幣通用地域	31	12
イタリア	10	5
フィンランド	11	11
合計	498	302

(出所) Bell, *op. cit.*, p. 55 より作成。

全体の76.5%に上る額をドルに交換している。両国はともにイギリスの主要な輸入相手国で対イギリス経常勘定の黒字が累積され、そのポンドを非スターリング地域に対して使用できないことにより少なからざる損害をこうむっていた。そのためポンド交換性の実施を最大限に活用して非スターリング地域への支払いに当てるドルを確保しようとしたわけである。スターリング地域との経常勘定が同様な状態におかれている国々には、黒字累積額の大小の差違はあれ、ベルギーやアルゼンチンと同じような態度をとろうとしたのである。

こうしてせきを切ったようなポンドのドルへの交換が続く中で、イギリス政府は外貨準備対策として、米国からの借款を増額せざるをえなくなり、「8月16日現在の未引出額はわずかに8億5000万ドル」^(注19)にまで迫る窮状となった。こうしたイギリスの苦境は同年夏の経済危機によるところもあったが、やはり主要な原因は英米金融協定に義務づけられたポンド交換性の実施方法にあったといえる。6週間足らずの交換性回復期間にこれほど多額に上るポンドの交換が行なわれたということは、それが経常勘定に限定されていなかったことを推測させるものでもあり、ガードナーはその状

況証拠をあげながら、振替可能勘定取決め国へのドル流出額が、「1947年の上半期に6000万ドル^(注20)であったのが、7月1日から8月20日までの間には、3億ドルに急上昇した。(中略——筆者)これは、振替可能勘定の取決めを締結した諸国の一部が、この取決めの精神を尊重しなかったかあるいは、規定を守らなかったことによるものと思われる」^(注21)としている。こうした状況の下でもはやポンドの交換性を維持できなくなったイギリス政府は、同年8月20日、ついにポンドの交換性停止を発表するに至った。これによって、ポンド残高に対してはもちろん、経常勘定におけるポンドの交換性も停止されてしまったのである。それ以降のポンド交換性をめぐる処理方法については、イギリスと各債権国との交渉過程を経ることとなったが、アルゼンチンの場合、それが鉄道売買、農畜産物貿易とからみ合った形で両国間の交渉課題とされることになった。この点については次節で考察することにしよう。

(注1) Bell, P. W., *The Sterling Area in the Postwar World, Internal Mechanism and Coherence 1946-1952*, Oxford, Clarendon Press, 1959, p. XXIII.

(注2) *Ibid.*, p. XXIV.

(注3) *Ibid.*, p. 3.

(注4) *Ibid.*, p. 18.

(注5) Mallalieu, W. C., *British Reconstruction and American Policy 1945-1955*, New York, Scarcrow Press, 1956, p. 10.

(注6) Zupnick, E., *Britain's Postwar Dollar Problem*, New York, Columbia University Press, 1957, p. 23.

(注7) Mallalieu, *op. cit.*, p. 21.

(注8) 他説にはイギリスは270億ドル相当分を受領し、アメリカに対しては60億ドル分供給したとされている。*Ibid.*, p. 21.

(注9) Gardner, R. N., *Sterling-Dollar Diplomacy; The Origins and the Prospects of Our*

International Economic Order—New, Expanded Edition, McGraw-Hill Book Company, 1969. (村野孝, 加瀬正一訳『国際通貨体制成立史——英米の抗争と協力——』下巻 東洋経済新報社 1973年 615ページ)

(注10) 同上書 616ページ。

(注11) 同上書 384ページ。

(注12) 同上書 384ページ。

(注13) 同上書 384ページ。

(注14) 同上書 620—621ページ。

(注15) 同上書 381ページ。

(注16) 「オーストラリアは1949年に1600万ポンドを、ニュージーランドは1947年に1000万ポンドを各々

自発的にイギリスに贈与する」(Bell, *op. cit.*, p. 20.) 形でポンド残高の減額を行なった。しかしこのポンド残高放棄には各当事国とイギリスとの独自の経済利害関係が背景にあったのであり、たとえばオーストラリアへは戦後もイギリスからの資本貸付が行なわれていたのである。

(注17) Gardner, *op. cit.*, 邦訳 396ページ。

(注18) Gardner, *op. cit.*, 邦訳 517ページ。

(注19) Gardner, *op. cit.*, 邦訳 518ページ。

(注20) 邦訳では6000ドルとなっているが、6000万ドルの誤植であろう。

(注21) Gardner, *op. cit.*, 邦訳 523ページ。

(調査研究部)

アジア経済研究所刊行

森 利一・落合淳隆 著

インドの開発行政

研参222/B 5判/301頁/1400円

政府機構と官僚制度を論じ、中央と州の経済計画機構の再編成の過程を述べ、「インド高等行政職」の構造、社会的背景を述べたうえで、地方の開発行政の現状にふれ、中央と州の立法、行政、財政、開発政策上の関連について論ずる。

戴 国 輝 編

東南アジア華人社会の研究 (上)
(下)

研参223, 224/B 5判/上巻/169頁/850円
下巻/210頁/1300円

華人系住民の問題を正しく把握するためには、彼らとその居住する現地国の国づくりの過程のなかに位置づけ、彼らが果たしている役割を明らかにすることから始めなければならない。本書はこうした視角から取り組んだ共同研究の成果である。

アジア経済出版会発売