

アルゼンチンの鉄道国有化 (II)

—— 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、第16巻第2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. イギリス側の反響
- 2. アルゼンチン側の反響

おわりに

(以上、本号)

III 鉄道国有化協定の成立過程

アルゼンチンの鉄道国有化をめぐる交渉はかなり複雑な経緯をたどった。それは鉄道売買がポンドの交換性回復をめぐる交渉とからみあって進められ、IIで述べた国際金融情勢がその交渉過程に大きな影響を与えたためであった。この複雑な交渉過程を理解しやすくするためにまず最終的な鉄道国有化実施にいたるまでの主要な協定およびその関連事項を簡単な年表に整理しておこう。

- 1945年12月6日 英米金融協定調印
- 1946年7月15日 同協定発効
- 同年9月17日 アルゼンチンとイギリス両国間の支払、食肉、鉄道、貿易問題に関する予備協定調印

- 1947年2月13日 鉄道売買契約調印
 - 同年7月15日 英米金融協定に基づくポンド交換性義務の実施最終期限
 - 同年8月20日 イギリス政府がポンド交換性停止を発表
 - 1948年2月12日 アルゼンチンとイギリス両国間の貿易および支払協定(通称アンデス協定)調印
 - 同年3月1日 鉄道国有化の実施
- 次にアルゼンチンとイギリス両国間の協定内容についてみていくことにしよう。

1. 1946年9月17日協定

本協定は支払、食肉、鉄道および貿易問題の4項目にわたって取り決められたものであるが、以下鉄道問題に焦点を合わせながらその関連部分を要約していこう(注1)。

<支払問題>

アルゼンチンとスターリング地域との貿易、金融取引上の決済は引続き今後もスターリングで行なうこととする。

ポンド処理については、本協定成立以前にアルゼンチンが所有する「ポンド残高」と、それ以降に取得するポンドとに2分し、後者は以後いかなる地域との経常取引決済にも自由に使用できるものとし、また前者に対してはアルゼンチン特別勘定を設けて、以下のような使用を可能とする。すなわち a) 国、州、市町村が

もつ主要な公共負債の償還にあてる。b) ブラジルとの協定に基づき1000万ポンドを限度額としてブラジルとアルゼンチン間の勘定に振り替える。c) アルゼンチンにあるイギリス投資資産の償還にあてる、の3方法である。特別勘定に計上されたポンド残高は引続き金保証の取扱いを受けると同時に、年0.5%の利子がつけられ、この利子分は他のいかなる地域との経常取引決済にも自由に使用できる。またポンド残高は本協定成立以降4年間に500万ポンドを限度として自由な経常取引決済にあてうるものとし、それ以降に関しては再度協議に付す。

<食肉>

アルゼンチンからの輸出可能な余剰食肉は、1946年10月1日以降向こう4年間すべてイギリスが買い受けるものとする。ただし、イギリス以外の市場向け輸出用として第1年目はその17%、第2年目は22%を限度として除外する。本協定に含まれる食肉の種類は、牛肉、子牛肉、羊肉、子羊肉、豚肉、臓物で、冷凍肉、冷蔵肉、かん詰肉のすべてとする。

1946年10月1日以降の食肉輸入価格の決定は今後の技術折衝に委ねられるが、その価格決定にあたってはアルゼンチン以外の食肉生産諸国における支配的な食肉価格、生産費および生産奨励に要する支出などを十分考慮に入れる。新たな妥結価格は最初の大量買付契約に定められた価格の最低45%増とし、それは1948年9月30日にいたるまで変更されない。その後の価格は所定の期日までにあらかじめ両国いずれかの政府から十分根拠ある変更の申し入れがあった場合を除き据え置かれるものとする。

食肉の種類および他市場への割当比率の変更についても、価格について規定された変更の申し入れ期日を適用する。

イギリス政府は、現在の生産費調整用資金として500万ポンドの「自由スターリング」をアルゼンチン政府に即金で支払う。

<鉄道>

アルゼンチン国家または同国の私的個人からなる会社を組織してアルゼンチンにあるイギリス鉄道会社の直接、間接的な運営にあたらせる。アルゼンチン政府は本年10月末以前に技術顧問委員会を結成し、会社の創業資本金、新会社の組織、所有権の移転、経営の基

本方針などについてイギリス鉄道会社側代表との会談にあたらせる。この新会社への移行は1947年1月1日まで、またはその後のできるだけ早い時期に完了させる。

アルゼンチン政府は新会社に対して次のような優遇措置を与える。まず同政府は、現在および将来にわたって新会社に免税措置を与え、国、州、市町村税および鉄道建設、運行資材に対する関税を一切課さない。ただし輸入時点においてその輸入資材と同種の資材がすでに国産されている場合には免税対象からはずす。また配当の支払も、従来ロンドンのイギリス鉄道会社の利益送金が享受していた取扱いと同様に、新会社の配当支払もアルゼンチン側からの課税対象からはずされる。

新会社の設立資金はアルゼンチンペソ表示の株式発行により集められ、その額はイギリス鉄道会社から購入される資産総額を十分カバーできるものとする。またアルゼンチン政府はいかなる時にも一部または全部の新会社株式を取得する権利を留保し、さらにイギリス鉄道会社もアルゼンチン市場における新会社株式売買の資格を有するものとする。

新会社の経営に関しては、発行資本総額に対する純収益が2年間継続して年4%に満たない場合アルゼンチン政府は少なくともそれを4%まで引き上げるに必要な措置を講ずること、また6%を越える場合はその超過分を会社経営上の償却金または再投資にあてること、さらに出資金に対する配当引当金が8000万ペソに達しない場合、その不足額はアルゼンチン政府によって補填される。今後5年間の鉄道近代化資金として同政府は5億ペソを拠出し、その出資金は新会社による新株発行の形で処理される。新会社の設立に際しては新会社側もイギリス鉄道会社側も一切課税されないものとする。

<貿易>

今後の貿易関係についてすみやかに交渉を開始するという合意の確認にとどまった。

以上が本協定の要約である。交渉にあたった両国政府は各々その国益を最大限に確保しようと努力したのであるが、その背後にアメリカ合衆国を軸とする戦後国際経済の自由、多角化への動きが

あったことに注目しなければならない。その端的な現われが1946年7月15日に発効した英米金融協定であり、そこに規定されたポンド交換性回復義務の最終履行期限が翌年7月15日に迫っていたのである。

こうした状況の下でイギリス政府側交渉団が主張した基本線は、アルゼンチンのポンド残高になるべく交換性を与えずその使用をスターリング地域内との取引決済に限定することにより、国内の深刻な食糧問題の解決に役立てることであった。世界の主要な食糧輸出国アルゼンチンとの間に安定した食糧輸入協定を結べるか否かは当時のイギリスにとってまさに一つの死活問題であったのである。

ところで本協定におけるポンド交換性回復の規定は、英米金融協定に定められた経常取引上のポンドの交換性回復義務を履行する内容のものであったが、ポンド残高は一部を除きその交換性を回復されないことになった。ポンド残高をめぐる三つの処理方法は、英米金融協定締結の際アメリカ合衆国政府が対英債権諸国に期待していた「戦争犠牲平等の原則」に基づく債権棚上げを実現するものでこそなかったが、ドル、金流出を可能な限り最少限に食い止めたとするイギリス側の意向を十分貫くものであった。イギリス側交渉団にとってこの協定は与えられた状況の下でかなりの成果をもたらすことになったといえよう。

次に食肉貿易に関して。イギリスは本協定によりアルゼンチンの輸出用食肉の大半を確保したということになる。終戦直後の世界的な食糧不足の中であって、戦争による生産力の破壊を受けなかったアルゼンチンから食糧の供給を確保できたということは、価格決定交渉という重大な問題が残されていたとはいえ、イギリスにとって大きな救

いであったことに変わりはない。

それでは鉄道問題はどうかであったか。たしかに鉄道はイギリスが所有するアルゼンチンへの最大の投下資産ではあったが、すでにIでもみたようにその収益率低下は、定着化傾向を示していた。しかもそれは1947年1月1日まで効力をもつミトレ法の規定により、純収益の3%にあたる金額をアルゼンチン政府に納入する以外はすべて国、州、市町村税および鉄道資材の輸入関税を免除するという優遇措置に守られながらのことであり^(注2)、同法令が失効すれば経営状態がより悪化するであろうことは十分予想できたのである。したがってアルゼンチン側に鉄道会社の経営参加を認め、その条件の下で免税措置、低収益経営への補填、鉄道近代化資金の拠出をアルゼンチン政府に要請してその後の経営上の負担を軽減する方が、イギリス側にとってはむしろ有利であると判断されたのである。このことはアルゼンチン鉄道業におけるイギリスの独占体制を崩すことにはなるが、すでに鉄道部門が投資対象としての魅力を失ってきていたことを考えると、この協定内容はイギリスの投資家にとってもそう不利益なものではなかったのである。

他方アルゼンチン側代表にとってはどうかであったか。その最も強く主張するところは、「戦争犠牲平等の原則」に則った債権放棄説に抵抗しながら、なるべく多額のポンド交換性を回復することであった。長期かつ大幅な対イギリス出超を記録し、貿易品目構成からみてもスターリング地域との貿易取引決済にポンドを費してしまうのは、アルゼンチン経済にとって得策ではなく、できるだけ多額のポンドを非スターリング地域との取引に使用できるよう、大幅な交換性回復への合意をイギリス政府からとりつけることを、アルゼンチン

側は望んだのであった。問題の要はポンド残高であった。しかしながらいざポンド残高の交換性回復への見込みが断たれてしまった段階では、アルゼンチン側としては残された可能性の中から次善の策として本協定の支払に関する規定に同意せざるをえなかったのである。

食肉貿易においては、輸出用食肉の大半をイギリス市場に向けることになったわけであるが、イギリスは古くからアルゼンチン農畜産物の最大顧客であり、この貿易関係を維持することはアルゼンチン側にとって必ずしも不利ではなかった。しかもこの時期にはすでにポンドの経常取引における交換性回復への見通しが立っており、本協定成立以降の対イギリス出超分は他のいかなる地域との取引決済にも使用できるはずのものであった。したがってイギリスを引続き主要な輸出相手国に据え置くことは、アルゼンチン側にとっても何ら多角貿易の利点を損ねるものではなくなるのであり、価格決定が後の交渉に持ち越されていたとはいえ、本協定の食肉に関する規定はアルゼンチン側交渉団の意向に逆行するものではなかった。

しかしながら鉄道に関してはかなりの問題があった。40年間にわたり免税などの優遇措置を与え続けたミトレ法がやっと失効時期を迎えたにもかかわらず、ここで再度同法を上まわる優遇措置を盛り込むことは、たとえアルゼンチン側の経営参加が実現するとはいえ、そのナショナリスティックな考え方と相容れるものではなく、さらに低収益性の補填や施設近代化のための資金拠出など、少なからざる財政負担を要求するものである。たしかにこの時期のアルゼンチン経済は戦時、戦後を通ずる世界的な食糧の売り手市場というまれにみる好機に恵まれてはいた。しかし一方でポンド残高はアルゼンチンの望みどおり自由に処分でき

るものではなく、他方、産業構造の変革をめざす経済計画の実施は多額の財政投融资を必要不可欠の条件としていたことを考慮すると、決して潤沢な資金源を持っていたわけではないのである。ところで本協定の鉄道に関する規定は、アルゼンチン政府が向こう何年間にわたる出費を覚悟しなければならぬにもかかわらず、鉄道の所有、経営におけるイギリスの影響を完全に排除してアルゼンチン側に完全な経営主権をもたらすものではない。そのため当時ペロン政権下で盛り上がっていた「ナショナリズム」の思潮に情情的にも訴えかけるところの弱い協定となり、国有化促進支持派からは合弁でなく国有化に踏み切るべきであるという強い意見が出されていた。その主な論点は、合弁化案は誘惑的であるが、「合弁会社形態は輸送部門における巨大な独占体を形成するものであり、その独占体は『自らの全エネルギーと知識を、公共の繁栄を拡大するためでなく自らの収益増大とその所有の永久化に用いる』^(註3)とするものであり、またペロニズムに少なからざる思想的影響を与えたスカラブリニ・オーティス (Raul Scalabrini Ortiz) は当時のアルゼンチンがアメリカ合衆国とソ連とに並ぶ3大富国に入るとして、多額に上る封鎖ポンドの存在を指摘しながらこれを外国支配下にある鉄道の「買収、施設刷新の資金源にあてることができる」^(註4)状況にあるとしている。アルゼンチン国内のこうした強い反対のもと、この合弁化案は次回の両国間折衝で大幅に修正されることになったのである。

2. 鉄道売買協定

1946年9月17日協定では新会社の組織、所有権の移転、経営方針などについてアルゼンチン政府とイギリス鉄道会社との間にすみやかに交渉が持たれるよう規定されていたが、その交渉にはアル

ゼンチン側から政府代表ミランダ (Miguel Miranda), イギリス側から鉄道会社群代表エディ (Montague J. Eddy) があたり、長い交渉過程を経てようやく1947年2月13日に調印の運びにこぎつけた。これが「鉄道売買協定」であり、前協定の規定を大幅に改訂するものであった。次にその要旨を紹介することにしよう(註5)。

<第1条>

本協定の交渉にはアルゼンチン政府とアルゼンチン国内にあるイギリス所有鉄道会社群の両者がある。後者に含まれる会社は ① Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, ② Buenos Ayres Western Railway Limited, ③ Bahía Blanca and North Western Railway Company Limited, ④ The Buenos Ayres Ensenada and South Coast Railway Company Limited, ⑤ Buenos Ayres Midland Railway Company Limited, ⑥ Central Argentine Railway Limited, ⑦ Buenos Ayres and Pacific Railway Company Limited, ⑧ Argentine Great Western Railway Company Limited, ⑨ Villa María and Rufino Railway Company Limited, ⑩ Entre Ríos Railways Company Limited, ⑪ Argentine North Eastern Railway Company Limited の11社である。

<第2条>

アルゼンチン政府は1946年7月1日現在自国領土内にあるイギリス鉄道会社の鉄道輸送機能に直接または間接にかかわっている資産の購入に同意する。売買の対象とされる資産は次のものを含む。1946年7月1日の時点で上記11社のイギリス鉄道会社の鉄道運営に関係している諸々の鉄道資材、土地、建築物、電信電話施設、港湾施設など(a), 1946年6月30日付財産目録などの書類に計上済みの燃料、鉄道資材、動産など、アルゼンチン国内にある在庫品に加えて国外から国内へ輸送中のもの (b), イギリス法人会社である South American Hotel Limited, Buenos Ayres Southern Dock Company Limited, Bahía Blanca Waterworks Limited, Litoral Transport Company Limited の4社がアルゼンチン国内に所有する財産および資産(c), アルゼンチンの法令によりそのコスト計上イギリス

鉄道会社の資本金勘定から除かれているが同会社所有になる土地、財産、建物(d), イギリス鉄道会社が全所有する子会社で, Expreso Furlong—Empresa de Transportes Generales, S. A., Transportes Cordilleranos, S. R. L., Transportes Regionales Argentinos, S. R. L., Compañía Internacional de Transportes Automóviles, S. A. 4輸送会社の株式もしくは資本分担金 (e), 運送会社ではないがイギリス鉄道会社の全所有下にある Argentine Fruit Distributors, S. R. L., S. A. Fomento del Norte Agrícola Ganadera e Inmobiliaria, Sociedad de Consomos del F. C. Sud Ltda 3子会社の株式もしくは資本分担金(f), イギリス鉄道会社が全所有するものではないが、同会社が所有する次の会社群の株式もしくは資本分担金, Compañía de Transportes Camineros, S. R. L., El Condor, Empresa de Transportes S. R. L., El Valle, Empresa de Transportes S. R. L., Sociedad de Socorros Mutuos de Empleados y Obreros del Ferrocarril Gran Oeste Argentino, Compañía Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata, S. A. Frigorífico de los Productos de Uvas de Exportar—Mendoza, Compañía y Tierras y Hoteles de Alta Gracia, Empresas Eléctricas de Bahía Blanca S. A., Depósitos Frigoríficos de San Juan S. A., Compañía Colonizadora de Tierras (Campo Besa), Savoy Hotel y Anexos de Tucumán, Compañía de Transportes Expreso Villalonga の11社 (g), Railway Petroleum Company の財産および資産ならびに首都 Paseo Colón 街185にある建物, (h), Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited に所属する Agricultural Light Railways (i), 以上である。

<第3条>

本売買協定に含まれない資産は次のとおりである。イギリス鉄道会社の不動産で、1946年7月1日前に所有権移転措置の対象となっているもの(a), 前項の措置により発生したイギリス鉄道会社への帰属債権(b), アルゼンチン・ナシオン銀行などに積み立てられている保証金や抵当など(c), アルゼンチン領土外にあるイギリス鉄道会社の全資産で第2条b項に該当しないもの (d), Compañía de Muelles y Depósitos Las Catalinas Limitadas, Compañía Argentina de Tierras e Industrias Limitadas 2社からイギリス鉄道会社へ支

払われる配当収入(e), である。

<第4条>

1946年6月30日現在の現金在高および同期日までの鉄道経営によって発生した抵当権、債権はイギリス鉄道会社に帰属または同会社に益するよう清算されるものとする(a)。1946年6月30日以前の鉄道経営にかかわる訴訟判決または係争開始によって生ずる資金、資産総額はイギリス鉄道会社に帰属する(b)。アルゼンチン政府は公式命令に基づく1946年6月30日までの輸送費を、本協定裁可後すみやかにイギリス鉄道会社に支払うこと(c)。1946年7月1日以降に発生した輸送、資産の売却は、それ以前に契約が交されたものであってもアルゼンチン政府に帰属する(d)。本来のイギリス鉄道会社に関する以上の規定は第2条c、h両項目にも同様に適用される(e)。

<第5条>

第2条に掲げられた資産総額は24億8250万アルゼンチンペソ（1億5000万ポンド）とし、うち22億4252万5000ペソ（1億3550万ポンド）をイギリス鉄道会社資産総額、2億3997万5000ペソ（1450万ポンド）を第2条で規定された残りすべての資産総額とする。アルゼンチン政府は24億8250万ペソの支払実施当日において、イギリスの会社側がイングランド銀行で1億5000万ポンドを使用できるよう処置する。

<第11条>

第5条規定の売買価額は国税、割引、献金、印紙税、地方税、手数料などのいかなる減額も受けず、売買に伴う諸経費の負担はアルゼンチン政府が支弁するものとし、イギリス会社側は第5条規定総額全額を受領するものとする。

<第14条>

イギリス鉄道会社被雇用者の取扱いに関しては、売買成立以降も、1946年6月30日現在月給が1000ペソ以下の者に対しては、新しい所有者の下で雇用が継続され、また1000ペソを越える被雇用者の雇用関係も継続されるよう善処する。

<第9条>

本売買協定の発効は、イギリス側の国内法に基づく重役会議と株主総会での裁可およびアルゼンチン側のアルゼンチン貿易促進院 (Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, 略称IAPI) 理事会での承認を必要とする。

<補足>

第5条規定の売買総額は第9条に定められた発効要件が満たされて後30日以内に支払われるものとする。

以上が主要な協定の内容である。本協定を1946年9月17日協定と比較してまず気づく根本的な相違は、前協定において合弁化の方向で考えられていたものが、本協定では売買が基本線となっていることである。ここにいたり、1世紀近くにわたって建設、運行されてきたイギリス鉄道会社の全資産がアルゼンチン政府により買い取られる運びになったわけである。

ところでこの鉄道およびその関連資産の売買決定それ自体の交渉は、次に述べる売買価額の決定に比べてそれほど難航しなかった。というのは、売手側のイギリス鉄道会社は、これまでの経営実績から推しても今後その収益上昇の見込みはごく薄いとみており、このまま低収益経営を継続するよりも手放した方が得策であると判断していたようで、イギリス側交渉代表者のエディは「アルゼンチンの私有鉄道とくに外国資本の所有下におかれているものの経営状態は、たとえば高い運営費などにはばまれて将来収益がもたらされるであろう見込みはほとんどなく、たとえ、認可されそうにもない50%の運賃上げを行なったとしてもその見込みは変わらない」(註6)との見解を持っていた。また買手側アルゼンチン政府の方は、「ナショナリズム」を志向する政治主張の下で反帝国主義キャンペーンを張り経済従属性の打破を訴えていた折から、外資投下の中心であった鉄道を買い取るこ

第10表 売買協定対象鉄道会社の名目資本発行総額と市場価額 (単位: ポンド)

会社名	社 債		優 先 株		普 通 株	
	名目発行総額	市場価額	名目発行総額	市場価額	名目発行総額	市場価額
アルゼンチン・ノー スイースタン鉄道	3,507,290	2,788,300	—	—	2,768,500	709,800
ブエノスアイレス・ グレートサザーン 鉄道	34,688,536(a)	29,767,000	16,500,000(b)	7,637,000	32,000,000	4,320,000
ブエノスアイレス・ パシフィック鉄道	27,468,173(e)	21,169,000	10,218,750(c)	3,587,000	12,125,000(f)	775,000
ブエノスアイレス・ ウェスターン鉄道	12,056,843(c)	9,867,000	3,352,340(d)	2,169,500	17,347,660	2,775,000
セントラル・アルゼ ンチン鉄道	25,772,664	21,260,800	14,695,718	3,661,000	28,998,750	3,312,000
エントレリオス鉄道	3,905,000	2,885,000	2,734,049	411,000	1,783,140	133,800
合 計	107,398,506	87,737,100	47,500,857	17,465,500	95,023,050	12,025,000

(出所) *The Financial Times*, 13 February, No. 18,037, p. 1.

- (注) (a) バイアブランカ・ブエノスアイレス・ミッドランドを含む。
 (b) ブエノスアイレス・ミッドランドの優先株を含む。
 (c) ブエノスアイレス・ミッドランドの社債を含む。
 (d) ブエノスアイレス・ミッドランドの優先株を含む。
 (e) アルゼンチン・グレートウェスターンとビーリャマリアを含む。
 (f) アルゼンチン・グレートウェスターンを含む。

とは国内における輸送網の主権を取り戻すことであり、経済的独立達成の道につながるものと考えから、鉄道の国有化は心情的に受け入れやすいものであった。すなわち交渉にあたった双方が各々異なる判断基準の下で、自らの利益に合致するものとして鉄道売買に踏み切ったといえよう。

むしろ本協定交渉過程で最大の難関となったのは売買資産評価の問題であり、その価額をいかに決定するかであった。イギリス側がより高い売却額を望んだことは言うまでもないが、ここで会社群の資産評価を行なう手掛りとして次の第10表を掲げておこう。この表は売買の対象とされている鉄道会社群の名目資本発行総額とその市場価額を会社ごとに記載したものである。ここには売買対象になっている11鉄道会社のうちブエノスアイレス・エンセナーダ・サウスコースト鉄道株式会社が含まれていないが、同社が他の会社群に比べて

ごく小規模であることを考えると、第10表は売買価額の判定材料として十分利用価値をもつといえる。社債、優先株、普通株を合計した名目発行総額は2億4992万2413ポンド、その市場価額合計は1億1722万7600ポンドとなる。この市場価額に「資本価値に対する年賦金 (annuities) 支出の可能性を考慮して300万から400万ポンドの加算が必要」(注7)とすればその見積額は1億2000万ポンド強となる。第10表に含まれないブエノスアイレス・エンセナーダ・サウスコースト鉄道株式会社の市場価額を加えても鉄道会社群全体の市場価額は1億3550万ポンド以内にとどまるものであり、またその他関連会社資産の市場価額を加算しても1億5000万ポンドを大幅に越えるものではなく、したがって妥結額は売買対象資産の市場価額を十分カバーするものであったとみなければならぬであろう。この点についてエディは次のような感想を

述べている。「もしより高率な資本回収が実現できたならば一層望ましい結果に終わったであろうこと」は認めるが、「この交渉はイギリス側の利益を満たしてくれるものであった」(註8)と。妥結額は当然のこととして名目発行総額には遠くおよばないものであったが、これまでの会社経営の実態やそれ以降に予想される低収益性の継続を計算に入れた場合、その額はイギリス資本家の期待からそうかけ離れたものではなかった。それではアルゼンチン側代表にとってはどうであったか。資産評価にあたっては、経営状況、資材の老朽化などの要素に加えて、投資収益は1世紀近くにわたる鉄道経営史の中で十分回収されたとする見方が強く作用していた。鉄道問題の交渉にあたってアルゼンチン国内に組織された専門委員会「鉄道国有化委員会」は1947年1月30日の報告で、イギリスが所有する「鉄道は10億ペソ以上の価値を持つものではなく」(註9)、しかもその運営にはかなりの追加投資が必要とされるとしている。また交渉にあたったミランダ自身もほぼ同様の見積りをしていたが、現実の妥結額はその2倍半に近いものになったのである。売買妥結額の判定にはより詳細な技術的検討が必要なのであるが、残念ながら資料上の制約から今筆者にはその十分な用意がない。ただ一方にはイギリス側交渉代表の肯定的な評価があり、他方アルゼンチン側代表にはあまりに高すぎる買物として受けとられる結果に終わった点を注記しておきたい。

売買価額の支払いは協定批准後30日以内に行なわれることとされ、「その支払いはロンドンに留め置かれているアルゼンチン所有のポンド残高1億2600万ポンドとその他の資金源」(註10)によるポンドの現金払いとされた。すなわち1946年9月17日協定に盛り込まれたポンド残高処理の3方法のうち

第3の「アルゼンチンにあるイギリス投資資産の償還にあてる」という規定に則って、鉄道購入資金のほとんどが、まかなわれるということであった。

このように鉄道売買協定はすでに調印済みの1946年9月17日協定を前提としていたのであるが、その前提となる同協定の効力を無効にしてしまうような事態が発生した。というのは、すでにみたように同協定はその発効以降経常取引におけるポンドの交換性回復をアルゼンチン側に約束するものであったが、1947年8月20日、イギリス政府がポンドの交換性停止を発表するにいたり、1946年協定の要となる条項は不履行の扱いを受けることになったのである。

こうした状況の下で、鉄道買収資金の支払方法のみならず貿易取引とその決済問題を処理するための交渉が両国間でもたれ、1948年2月12日にアンデス協定と通称される協定が調印されたのである。

3. アンデス協定

本協定は両国間の貿易取引とその決済問題、鉄道売買の支払方法について取り決めたものであり、以下その内容を紹介していこう(註11)。

<第1条>

アルゼンチンからの1948年分輸入に関し、イギリス政府は食糧省を通じて本協定別項 No. 1(註12)に定められた品目と数量を、合意に達した価格により、アルゼンチン貿易促進院を通してアルゼンチン政府から買い入れる。別項 No. 1の商品生産費上昇分を負担するためイギリス政府は1000万ポンドをアルゼンチン側に即金で支払う。

<第2条>

イギリスからの1948年輸出につき同国政府はアルゼンチン政府から特に要請された品目を別項 No. 2(註13)に基づいて供給する用意がある。イギリス政府は同品

目がアルゼンチン経済にとって重要であることを認め、力のおよぶ範囲内で、適切な時期に適切なイギリスの会社または当局と取引契約を結ぶに必要なすべての援助を行なう。

<第3条>

1948年両国間商品貿易は別項 No. 1, No. 2 に定められたものを必ずしもすべてとせず、同年内に補充可能である。両国政府は別項 No. 1, No. 2 の品目に対しすみやかに輸入許可を与えること。

<第4条>

別項 No. 1 の商品および既存契約による陸揚げ前の商品価額として、イギリス政府は1億ポンドをアルゼンチン政府に対しアルゼンチン貿易促進院の口座あてに支払う。第1条規定の1000万ポンドも同様の方法で支払う。以上の払込み金はただちにイングランド銀行にあるアルゼンチン共和国中央銀行口座に移され、後者はアルゼンチン政府とアルゼンチン貿易促進院に代わり総額1億5000万ポンド（1947年2月13日鉄道売買協定による売買妥結額）をイギリス鉄道会社に支払うよう指示する。別項 No. 1 の商品および既存契約に基づく商品輸入額が1949年3月31日現在1億ポンドに満たない場合、アルゼンチン政府はその不足額をイギリス政府に返済し、前払金に対しては年0.5%の利子を付す。

アルゼンチン共和国中央銀行は引続きイングランド銀行に「A」、「B」両勘定を持つ^(註14)。「A」勘定残高には引続き年0.5%の利子を付し、従来どおりの保証を与える。「A」、「B」両勘定残高ともにスターリング地域内のいかなる取引決済にも使用可能である。「B」勘定に対してはアルゼンチン共和国中央銀行とイングランド銀行双方の合意に基づく条件に従って再評価の保証^(註15)を与える。この保証は「A」勘定への保証措置と類似のもので、1949年3月31日までの蓄積残高と同時期までの契約の結果生ずるすべての残高に対しその支出時期まで保証措置を与える。

<第5条>

両国間の国際収支がアルゼンチン側にかなり大幅な黒字をもたらしていることを考慮し、イギリスの対アルゼンチン支払手段を増加させる必要性を認め、その観点からアルゼンチン政府はその為替管理、輸入統制

政策の許す範囲内でイギリスからの商品輸入に最恵国待遇を与える。とくに本協定に定められた1000万ポンドは、現在為替管理制限の対象とされているイギリス商品の輸入に対し優先的に使用されること。

<第6条>

アルゼンチンとスターリング地域間取引決済はすべてスターリングで行ない、その通貨交換比率は、イングランド銀行がスターリングとドルとの間に用いている中位の公定レートに基づきアルゼンチン共和国中央銀行により定められる。

このように本協定では両国間貿易の取決めが柱となりその支払方法とからみあって鉄道売買の支払いが決められている。アルゼンチンからイギリス向けに穀物と食肉が輸出され、イギリスからは石油製品、石炭、金属、金属製品、化学製品など多種類にわたる商品が供給されることが規定されている。当時の両国間貿易は、一方で食糧不足に悩むイギリスにとってアルゼンチンからの輸入はきわめて緊要度の高いものであったのに対し、アルゼンチンにとっては未だ経済回復過程なかばにあるイギリスは必ずしも最適の輸入相手国ではなかった。当時アルゼンチンの貿易収支はイギリスに対して大幅かつ長期的な出超、アリカ合衆国に対しては大幅な入超を記録していた^(註16)が、ポンドの交換性停止以降はポンドの非スターリング地域に対する使用が不可能になったのである。こうして交換性を停止された後のポンドの処理がイギリス、アルゼンチン両国の間で再度大きな問題となり、その解決策の一つとして、イギリスの1948年度分輸入前払金と農牧業生産のコスト上昇補填費合計1億1000万ポンドをそのまま鉄道売買にあてることとなったわけである。またその不足額4000万ポンドの支払にはまずすべてのB勘定残高をあて、なお不足が生ずる分についてはA勘定残高から補填することになった。ところで本協定調

印時におけるA、B両勘定残高は「A勘定残高が1億ポンドをやや上回りB勘定残高がA勘定残高の約3分の1であ」った^(注17)。このようにイギリスの鉄道資産は鉄道売買協定の規定に基づくポンド残高ではなく、1948年農産物輸出とB勘定残高によって買収されることになったわけである。

イギリスにとってこのことは1年間の食糧輸入と戦後の対アルゼンチン国際収支赤字蓄積分とひきかえに、長年建設、運営してきた鉄道を手放すことを意味した。1947年夏以来の経済危機と国内の深刻な食糧不足をかかえ、しかもポンドの交換性停止を一方向的に発表して1946年9月17日協定の真髄を実質上破棄してしまったイギリスが、交渉上絶対的な優位に立つアルゼンチン政府から食糧供給の約束をとりつけるのには多大な交渉能力が必要であった。そしてアルゼンチンにある最大のイギリス投資資産を手放して相手国政府のナショナリズムの感情に訴える方策によりようやく国民の胃袋を満たすことに成功したのであった。

他方アルゼンチン側代表にとってはどうであったか、戦時中、戦後の世界的食糧不足という食糧供給国にとっての好機をその後の国内経済開発にどう役立てるか、この意味においてポンド処理はきわめて重要な問題であった。売買協定は、1946年9月17日協定によるB勘定残高の交換性回復を前提とした上で、交換性を回復されないA勘定残高の処理方法として、鉄道買収費にあてようとしたものであった。しかしポンドの交換性停止以後はB勘定残高のA勘定残高に対する大きな利点が喪失されたばかりか、A勘定の封鎖が解かれスターリング地域との取引決済に使用できるようになった以上、B勘定にない年0.5%利子と金保証措置の規定をもつA勘定残高の方がむしろ有利になってきた。したがって買収額の補填にはA勘定より

もB勘定をあてる方がアルゼンチン側にとって有利ということになったわけである。

イギリスとアルゼンチン両国の間で交されたこの3度にわたる協定はいずれも厳しい交渉を重ねた末のものにはほかならなかった。農牧業中心のアルゼンチン経済開発の呼び水的役割を果たしたイギリスの鉄道はこうしてアルゼンチン政府に買いとられることになり、1948年3月1日、鉄道の国有化が実施されたのである。

(注1) 協定文は Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, *Instrumentos Internacionales de Caracter Bilateral Suscritos por la República Argentina (Hasta el 30 de junio de 1948) Tomo III*, Buenos Aires, 1950 所収の *Acuerdos Preliminares sobre Cuestiones de Pagos, Carnes, Ferrocarriles y Negociación de un Convenio Comercial* によった。

(注2) *Colección Completa de Leyes Nacionales, Tomo XIV, Vol. 1, 1906—1908, Ley 4937—6287*, Buenos Aires, La Facultad, 1918, pp. 388—392 所収の法令第5315号(2)を参照のこと。

(注3) Scalabrini Ortiz, R., *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*, Buenos Aires, Editorial Reconquista, 1946, p. 164.

(注4) *Ibid.*, p. 115.

(注5) 協定文は Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, *op. cit.* 所収の *Contrato de Compra Venta de Ferrocarriles* によった。

(注6) *The Financial Times*, 14 February, 1947, No. 18,038, p. 1 より。

(注7) *Ibid.*, 13 February, 1947, No. 18,037, p. 1.

(注8) *Ibid.*, 14 February, 1947, No. 18,038, p. 1.

(注9) “La nacionalización de los ferrocarriles,” *Polémica*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1971, p. 55.

(注10) *The Financial Times*, 13 February, 1947, No. 18,037, p. 1.

(注11) 協定文は Secretary of State for Foreign Affairs, *Argentine No. 1 (1948) England, Treaties, etc. II 1936—1952*, London 所収の *Agreement on*

Trade and Payments between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Argentine Republic によった。

(注12) アルゼンチンからイギリスへの輸出品目と数量に関する規定でそのほとんどは小麦、大麦、とうもろこしなど穀物、食肉、動物および植物性油脂である。

(注13) イギリスからアルゼンチンへの輸出品目と数量を定めたもので、石油製品、石炭、鉄製品、非鉄金属製品、農業用機械、化学製品など多種類にわたっている。

(注14) アルゼンチン共和国中央銀行はイングランド銀行に二つの勘定をもっており、その一つであるA勘定は、1941年以降金保証の措置が与えられていたが、自由な經常取引機能は持たず、ただ年0.5%利子分のみが經常取引決済に使用できた。もう一つのB勘定は1946年9月17日以降のポンド純取得分からなり、アンデス協定以前には保証措置を与えられていなかったが經常取引上の使用は自由であった(1947年8月20日のポンド交換性停止以前はスターリング地域およびその他の通貨地域すべてに対して使用できたが、それ以降はスターリング地域内決済に限定されることになったのはすでにみてきたとおり)。A勘定からB勘定への一部移行は可能で、1946年9月17日協定に基づく500万ポンドとA勘定の利子分はB勘定に移行されていた(Hansard, House of Commons, Vol. 447, 9 Feb.—27 Feb., 1947—48. Col. 1683—85)。

(注15) この保証は当時広範に予想されていたポンド切下げに対する保護措置としてとられたもので、ポンドとドルとの交換比率は1939年9月から1949年9月まで1ポンド=4.03ドルであったが、1949年9月のポンド切下げにより1ポンド=2.80ドルとなった(Zupnick, *op. cit.*, p. 102.)。

(注16) 1940年代後半におけるアルゼンチンの対英、米貿易収支残高は次のとおり。(単位: 1,000ドル)

	1945	1946	1947	1948	1949
対イギリス	+160,276	+185,821	+382,600	+267,731	+76,371
対アメリカ合衆国	+120,894	+14,151	-431,400	-399,100	-49,850

(出所) United States, Department of Commerce, Office of International Trade, *Foreign Commerce Yearbook 1948*, Washington D. C., U. S. Government Printing Office, 1950, p. 269, [同1951年版] 1953, pp. 542—543より作成。

(注) ただし金取引を除く。

(注17) Hansard, House of Commons, Vol. 447, 9 Feb.—27 Feb., 1947—48, Col. 1685.

IV 両国における反響

ここでは鉄道国有化実施にいたるまでの過程で両国にどのような反響があったか、その主要な論点を整理しながらこの点を概観しておきたいと思う。論述の都合上まずイギリス側の受けとめ方について考察した上で、次にアルゼンチン側に言及することにしたい。

1. イギリス側の反響

交渉過程で当時のイギリスが最も強い関心をいだいていたのは、終戦後の食糧危機への対応であり、その食糧輸入によって戦後イギリス経済の復興が遅延されてはならないということであった。経済の再建に必要な物資の輸入は食糧輸入に妨げられることなく確保されなければならない、そのためにはドル、金保有高の流出抑制が重要であった。このことは戦時中および一部戦後にまでおよんだ封鎖ポンドの処理と密接にかかわっており、その処理にあたっては手持ドル、金保有高を減少させることなく負債問題を解決に導かなければならなかった。その観点から最も望ましいのは「戦争犠牲平等の原則」に基づく対イギリス債権の棚上げであったが、先にも述べたように、このことは各当事国によりそう広範囲に受け入れられるものではなく、したがってこうした状況の下での次善の策はポンド残高をスターリング地域内の取引決済に使用することであった。こうした条件を持ったイギリスは、当時最も有力な食糧輸出国の一つであったアルゼンチンとの交渉において決して有利な立場にあったとはいえないのである。「物乞いは選択者たりえない」(註1)というのが国内の広範な見方であったといえよう。イギリス国内の食糧問題がどの程度深刻に受けとめられていたか、この点は両国間の交渉結果が同国においてどう評価

されるか、その一つの判定基準になっていたとい
って過言ではないので、まずこのことからみてい
こう。

第11表は1946年6月末現在における世界3大主
要供給国の小麦在庫見積量で、1946年1月23日イ
ギリス下院議会で報告されたものであるが、その
在庫見積量はわずか数カ月の間に63%近くに減少
している。さらにまた同3カ国以外の国々の中に
も戦争による経済活動の破壊から農業生産の低
下がみられるとして、食糧不足に対するイギリス
の危機感は議会討論の随所にうかがえる。次に引
用するオズボーン議員の発言もその一例である。
1947年の「世界食糧生産は10年前に比べて7%減
少している」(注2)が、それに対して世界人口は「10
年前より2億人」(注3)も増加しており、しかもこ
の人口増加は、今後もさらに持続すると予想され
る。他方「世界で有数の食糧輸出国において大幅
な食糧増産が行なわれてはいるが、その増産され
た大部分は自国内で消費されている」(注4)のが現
状であり、「現在世界の食糧事情は第2次大戦終
結以来最も深刻で、戦後、食糧不足は世界的に慢
性化してきている」(注5)、と。こうした世界的食
糧不足および自国内の食糧危機は当時のイギリス
ではかなり広範囲に認識されており、そうした中
で従来からの食糧輸入国であるアルゼンチンとの
交渉にはきわめて重要な役割が課されていたので
ある。

まず1946年9月17日協定に対する評価は一般的
に肯定的であったといえる。協定の最終結果を見
守りながら活気を呈していたシティの金融業界は
ポンド残高処理の結末に満足の意を示し、中でも
「ポンド残高に対し年2.5%の利子をつけるとい
うアルゼンチン側の要求をイギリス側交渉代表が
阻みえたこと」(注6)を特に重視している。国内の

第11表 1946年6月末現在の3大主要国小麦在庫見積量

A 1945年8月31日国際小麦会議で報告されたもの	
カ ナ ダ	1億3500万ブッシェル
アメリカ合衆国	3億ブッシェル
アルゼンチン	1億9000万ブッシェル
合 計	6億2500万ブッシェル
B 当該3大主要国による最新の見積量	
カ ナ ダ	1億1500万ブッシェル
アメリカ合衆国	1億7500万ブッシェル
アルゼンチン	1億0050万ブッシェル
合 計	3億9050万ブッシェル

(出所) *Hansard, House of Commons, Vol.*
418, 22 Jan.—8 Feb., 1945—46, Col. 153—154.

主要紙も次のような肯定的見解を表わしている。
煩瑣を厭わずそのいくつかを掲げておこう。

「イギリスからの交渉団は無駄ではなかった。
交渉は案じたほど困難ではなかった。避けられな
い重荷以外は歓迎すべきものではなく、その意味
からも少なくとも交渉は巧みに進められ、債務者
の手中にあるカードはすべて有効に使われた」
(注7)。

「新しい鉄道合弁会社設立に関するイギリスと
アルゼンチン両国の取決め(中略——今井)は未
完成であるが(その案は——今井)原則的には数々の
実質的な利益をもたらす——もし何らかの批判の
根拠があるとすればそれはおそらくこれら残高
(ポンド残高のこと——今井)をより有望な再支払
計画あるいは確定的な長期資金源として取り扱う
ための努力をイギリス側がわずかにしかなしえな
かったことであり、1億ポンドもの額を未解決の
まま流動負債として4年間も放置する取決には何
かが欠落している」(注8)。

「(協定は全体的に)双方にとって望ましいもの
であった。(中略——今井)食肉輸入価格は他地域
のそれよりむしろ高いが、(中略——今井)当初の

アルゼンチン側による要求額をはるかに下まわる」水準で大量の食糧が確保できた。さらに「鉄道協定の最も重要な点は、それが現株主のみまたは主として彼らに対する配慮から促されたものではなく、われわれが所有する最大の海外資産の一つを目に見えない輸出創出者として適切に処理したことである。この措置により所有者に年500万ポンドの純収入がもたらされるであろうが、これはわが国の輸出入均衡に貢献するもので、この部分の協定は諸個人のみでなく国全体に利益をもたらすことになる」(註9)。

このように、一部にはポンド残高処理持ち越しに対する批判的な指摘がなされたとはいえ、本協定の受けとめ方は全体的にかなり肯定的なものが多かったといえる。それを支えた要因の一つは、本協定における最大論点であったポンド交換性の問題がすでに英米金融協定によってその基本線を準備されていたことであった。ポンドによる取引決済で食糧の輸入を確保できるということは、少少割高な価格を支払わねばならないマイナスを十分補って余りあるものであったし、鉄道問題も海外資産を手放すことなく合弁会社組織により海外資産からの利子、配当確保の道を選べたわけで、株主の利益のみならず国益の観点からもかなり満足できる線に落ちついたということなのである。

こうしたイギリス国内の反響は翌年の鉄道売買協定に対してかなり異なったものになった。というのは合弁会社という海外資産温存の方向から即時売却へと踏み切ったことにより「国益論」と「株主利益論」との分裂が起こったのである。海外資産をこの時点で売却してしまうか、それとも現在および将来の利子、配当収入源として所有権を留保しておくか、国内における最大の論点はまさにこの問題に集約されたといえるのである。

売却論は鉄道株主をはじめ金融業界から広い支持を得た。シティは次のようなコメントを加えている。「アルゼンチンにあるイギリス所有鉄道を1億5000万ポンドで即時売却することは長期にわたる困難な交渉の結果としては満足できるものである。(中略——今井) この即時売却は明らかに合弁会社案よりも望ましい解決策であろう」(註10)。1億5000万ポンドは当然のことながら、「会社の総資本発行額をはるかに下回るものではあるが、最近の厳しい経験により緩和されてきた株主」(註11)側の要求額を少なくとも満たすものである。

これに対し売却反対論の主張はどのようなものであったか。ここに国会討議において代表的な「国益論」者であったクロスウェイト・エイルの発言を引用しておこう。鉄道を売却した場合、その総額の「1億2500万ポンドにはポンド残高があてられ、残りの2500万ポンド相当額がアルゼンチンペソ、金、ドルもしくはその他の硬通貨」(註12)で支払われるわけであるから、イギリスにとってはわずか2500万ポンド相当の硬通貨準備額が増加するだけである。他方鉄道資産を合弁会社形態で保持する場合は、年々500万ポンドマイナス62万5000ポンドを得ることになる。この額が長期にわたり毎年入ってくることはイギリスにとって重要である。一時的な収入、それも2500万ポンドのために「アルゼンチンで最も重要な資産を手放そうとしている」(註13)のである。さらにまた「戦争犠牲平等」の立場からみても売却は不当である。「アルゼンチンはぎりぎりまで中立を保ち、連合国側に加わったのは事実勝利が確定してしまってからである」(註14)。それに対しイギリス側の戦争による破壊、犠牲は比ぶべくもない。戦争による犠牲を負わないアルゼンチンに対してなぜ100%

の債務支払をしなればならないのか。すべての国ぐにに対してアルゼンチンと同様に戦時中のスターリング残高を処理するとすれば「この国は亡んでしまう」(注15)と。

こうした両見解の対立は当時のイギリス経済の現状およびイギリス鉄道会社経営に対する異なった展望によるものであったといえる。売却支持派はイギリス経済の早期回復をきわめてむずかしいとみており、自国経済の輸出力に依存して食糧輸入をまかなうことを断念せざるをえない以上、これまでの海外資産を手放すことは食糧問題の解決に不可欠であると考えていた。しかもアルゼンチンにおける鉄道業はすでに高収益経営の時期を過ぎ、これからは現地のナショナリズムに耐えながら少なくとも合弁化の方向をとらざるをえない以上、そう高額な投資利益を期待することは望み薄である。こうした状況の下では現時点におけるイギリス経済窮状打開の手段として鉄道資産を売却してしまう方が資産の温存よりも賢明であると判断したのである。これに対し売却反対派の方は、過去の海外資産蓄積を切り売りすることは世界におけるイギリス経済の地位を急速に後退させるものとする見方が根強く、さらにまた「戦争犠牲平等」説の主張もより強力に行なったのである。国内の食糧危機に対する認識は当然売却反対派側にもあったが、国際的食糧難の中で食糧供給国がいかに強い交渉力を持ちうるか、この点に対する配慮が売却支持派に比べ相対的に弱かったといえよう。このようにして売却反対派は、アルゼンチンへの鉄道投資が今後再びかつてのようなブームを経験することはないにせよ、1946年9月17日協定に保証された500万ポンドの投資収益がその後の国際収支の改善に少なからざる役割を果たすものと考え、国益重視の立場から鉄道資産の温存を唱

えたわけである。

売買協定の内容についてフィナンシャルタイムズ紙は次のようにみている。

総体的に国益より株主利益が重視されたように見受けられる。まず株主の立場からは次のようにいえる。もし「鉄道の売却またはイギリスとアルゼンチンの鉄道合弁会社設立の取決めに失敗していたら、今年の会社経営は恐るべき困難な状態に陥っていたであろう。賃金上昇やミトレ法第8条項の廃止により経営費は1000万ポンドから1500万ポンドにまではね上がったであろう。(中略——今井)これまでの会社側の負担に加えてさらにそれが追加されれば現在の利子、配当維持さえ不可能になってしまうであろう。」「昨年秋提出の合弁会社案は年最低500万ポンドの純収入を約束し、比較的歓迎すべき対案ではあった」が、即時売却に比べた場合それは株主にとってそれほど魅力的なものではなかった。イギリス側交渉団はこうした状況の中で「可能な最高価額の獲得に努めた。戦時中の鉄道設備の悪化と、イギリスが必要とする食肉、穀物、亜麻仁油の主たる供給者としてのアルゼンチン側の交渉上の強い立場を考えれば、合意に達したその数字は決して不満足なものではない。」ところが国益重視の立場からの見方はかなり異なってくる。「最初の合弁会社案は年437万5000ポンド(注16)を下回らない見えざる輸出をもたらし、(即時売却よりも——今井)わが国にとっては望ましいものであった。現在われわれが臨む絶望的な瀬戸際においては、国際収支問題へのこのわずかな貢献でさえも真の価値をもつことになるであろう。しかしアルゼンチンも明らかに全く同様の計算から即時購入を自らの利益になると結論したのである。ここしばらくアルゼンチンの国際収支はすこぶる有利であるとしても、農業中心の経済に

として対外収支はごく急速に悪化しうるのである」(注17)。

ポンド交換性停止以後、売買総額の支払方法については、ポンド残高でなく1948年度食糧輸入前払金によりその大半がまかなわれるという修正が行われたのは前述のとおりであるが、この修正に対する国内の反響は売買協定の時ほど大きな論議を呼ぶものではなかった。ただ、ポンド残高を支払にあてない理由、食糧輸入に対し前払をしなければならない必然性、B勘定に対するポンド切下げ保証措置の必要性など支払上の問題から、食糧輸入価格が不当につりあげられないか、イギリスからの輸出品目決定にあたり不利な条件を押しつけられているのではないかといった貿易取決めの問題点が指摘されたが、いずれも大きな論争の展開にはいたらずに終わった。

以上イギリス側の反響としては、鉄道売却が基本的にはイギリス鉄道会社側の意向に沿い、国内の食糧危機緩和策として役立つとする見方、またポンド残高についてもスターリング地域との經常取引決済にあてるという、イギリスにとって有利かつ現実的な措置がとられたとの評価が有力であったといえるのである。

2. アルゼンチン側の反響

次にアルゼンチン側の反響をみていこう。交渉にあたったアルゼンチン代表は当初鉄道とポンドの問題を切り離して協議しようとしており、前者が後者の肩代わりとして利用されることを警戒していた。ポンド残高に関してはできるだけ多額の交換性回復を、鉄道に関しては陸上輸送手段の外国支配からの脱皮をめざしていた。鉄道の外国支配によりこの国の経済的な自立が妨げられてきたとする反帝国主義的な主張は長い歴史をもって展開されてきたが、強力な論陣を張るようになった

のは1940年代に入ってからといえる。この主張は前述のピネード案にみるような合弁化案に鋭く対立するもので、合弁形態の下では経済的従属性は打破できないとして、「合弁化によらない妨害なき国有化」(注18)をめざすものであった。ペロン政権の誕生はこうした主張に対し以前よりも発言しやすい状況を準備するものとなったが、国有化論の主流は有償によるもので、無償国有化の主張は、少なくとも公表された資料でみる限りまれであった。

このような流れの中でみれば、前にも述べたとおり、1946年9月17日協定の合弁会社案に対して強い反対があったのは当然であろう。それはミトレ法の失効という鉄道国有化への絶好の機会をのがしてしまうことへの批判でもあった。中でも強力な反対を唱えたのは共産党、社会党で、前者は同協定を「イギリスという大帝国主義による強制の勝利であり、したがってわが国益には有害である」(注19)と論評し、後者は「ニューヨークのウォール街とロンドンのシティがペロン政権と満足のいく交渉を行なった」(注20)とみている。

合弁化案から売買協定への移行は国有化論から少なからざる影響を受けたため、その移行はより好ましいものとして広範囲に受け入れられた。ただ一部にははたしてアルゼンチン側が資金、技術両面で国有化後の経営能力をもつかどうか危惧する見方もあったが、国有化反対派はイギリス資本と利害関係をともにする大土地所有者か大資本家であるという、国有化賛成派からの痛烈なキャンペーンの下で、強力な反対論を展開するまでにはいたらなかったといえる。したがって鉄道国有化政策をめぐる中心的な論点は、国有化そのものの原則論的賛否よりも、むしろその購入価額およびその支払い方法の是非を問うものであった

(注21)。この購入価額に関しては、プライグロスが「古鉄買取論」(注22)と名づけたような、1億5000万ポンドの価額は実質的価値を大幅に上回っていると考える方がかなり主張されていたことには注目すべきであり、その代表者の1人であった国会議員フロンディシは「われわれは国有化政策には賛成であるが、イギリスの資本家に15億ペソ以上もの贈物をするには同意できない」(注23)として、アルゼンチン側の購入見積価額10億ペソを2倍半も上回る妥結額を鋭く批判している。しかしこうした批判も、従来から根強く主張されてきた、アルゼンチン経済を従属させてきた張本人である鉄道の買収は経済主権を獲得することであって、これ以上価値ある買物はないとする主張(注24)の前にはあまり顧みられなかった(注25)。

アルゼンチンの2大紙『ナシオン』と『プレンサ』も国有化をナショナリズムの勝利として受け入れる態度を表明し、問題点の指摘はむしろ国有化以降の経営に向けられた。国有化実施当日の両紙社説の要旨は次のようなものであった。

鉄道の「国有化が国内で実現された最も大がかりな仕事であることは疑う余地がない。政府は以後運賃、給与、輸送サービスにわたり全責任を負うことになる。(中略——今井)5000万ポンドにおよぶ資材の更新と長年のひどい経営責任の不在による給与の増額に、今すぐにも対応しなければならないことになる。(中略——今井)国民の歓喜で迎えられた鉄道所有権の移転については、イギリスとの貿易取引を即時有利に使用できたことを祝福し、わが広大な国土に鉄道を敷設したかの資本の大いなる貢献に対して感謝の意を表わしておこう」(注26)。

「鉄道の国有化は経済、金融的というよりも感情的なものである。われわれの主なコミュニケー

ション体系がもはや外国に従属していないということは自国愛を喜ばせる。そして事実、国がその主要な顧客である英国とのわずか2年間の国際収支黒字分で最も重要な鉄道資産額をまかなえるという状況は、自国経済の強さを自覚させてくれる。」その後の経営について「運行費用は利用者負担に帰すべきもので、農牧業者、商人、企業家、納税者の負担にすべきではない。経営赤字分を大幅な公共負債とするのは望ましくない。鉄道国有化は数多くの問題に対する解決策を準備するであろう。たとえば、常時差別料金を排除していくことにより鉄道と自動車、船舶による輸送の協調をはかること、時刻表の調整、将来第3レール敷設による狭軌、広軌間の調整、経営費や資材購入における経済性、国防と国内治安の観点からの戦略問題の検討などである。しかし緊急を要するのはレール、資材の更新、経営赤字幅の縮小化である」(注27)。

アルゼンチン国内における鉄道国有化への反響は「主権買取論」に代表されるナショナリズムの勝利として受けとめるものが支配的で、1948年3月1日の国有化実施当日、ブエノスアイレス市内のイギリス広場は鉄道国有化を祝う人びとの波で埋めつくされた。また主要幹線発着駅はスペイン語で退去を意味するレティロと名付けられ、主要幹線名にも歴代大統領名があてられるなど、ナショナリズム勝利の熱狂にわいたのであった。

(出1) *Hansard, House of Commons*, Vol. 448, 1 March—25 March, 1947—48, Col. 1450.

(注2) *Hansard, House of Commons*, Vol. 448, 1 March—25 March, 1947—48, Col. 1457.

(注3) *Ibid.*

(注4) *Ibid.*, Col. 1458.

(注5) *Ibid.*

(注6) *The Financial Times*, 18 September, 1946, No. 17, 912, p. 1.

(注7) *Ibid.*, p. 2. 社説。

(注8) *The Times*, 18 September, 1946, No. 50, 559, p. 5. 社説。

(注9) *The Daily Telegraph*, 18 September, 1946, No. 28, 469, p. 4. 社説。

(注10) *Ibid.*, 13 February, 1947, No. 28, 594, p. 2.

(注11) *Ibid.*

(注12) *Hansard, House of Commons*, Vol. 434, 3 March—14 March, 1946—47, Col. 1292.

(注13) *Ibid.*, Col. 1293.

(注14) *Ibid.*

(注15) *Ibid.*, Col. 1295. こうした反論に対する政府側の答弁要旨は以下のものであった。すなわち、鉄道売買協定のイギリス側当事者は政府でなく鉄道会社であり、株主自身がアルゼンチン政府との売買協定に同意したのである。こうした取引が「ひどく国益に反するものでない限り」(*Ibid.*, Col. 1297) 政府は干渉すべきではなく、株主の間でもこの取決めは賛同を得ており、政府も協定内容に満足している、と。

(注16) 鉄道投資収入 500 万ポンドからアルゼンチン所有ポンド残高 1 億 2500 万ポンドの年 0.5% 利子分 62 万 5000 ポンドを差し引いた額。

(注17) *The Financial Times*, 13 February, 1947, No. 18, 037, p. 2. 社説。

(注18) Scalabrini Oitiz, *op. cit.*, p. 158.

(注19) “La nacionalización de los ferrocarriles,” *Polémica*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1971, p. 52.

(注20) *Ibid.*

(注21) ただここで断わっておかなければならないのは、ペロン政権下では自由な政治活動がかなりの制約を受けていたことである。たとえば共産党の非合法化、社会党機関誌 *Vanguardia* の発禁などに加えて鉄道問題に関する議会討論も十分尽くされないまま議決に踏み切られた様子が議事録からも察知できるのである。

(注22) Puiggrós, R., *Libre empresa o nacionalización en la industria de la carne*, Buenos Aires, Editorial Argumentos, 1957, p. 199.

(注23) Congreso Nacional, *Diario de la Cámara de Diputados*, 1948, *Reun.*, 50-51, Buenos Aires, Congreso de la Nación, p. 4683.

(注24) こうした主張を Puiggrós は「主権買収論」と名づけている。Puiggrós, *op. cit.*, p. 199.

(注25) この他売買協定をアルゼンチン側で承認する手続も先に述べた「吉鉄買収論」には不利であったようである。というのは、協定承認の権限は国会にではなくアルゼンチン貿易促進院理事会にあり、しかも同院会長がほかならぬ協定交渉にあたったミランダであったからである。

(注26) *La Nación*, 1 March, 1948, 2 sección, Año LXXIX, No. 27, 555, p. 4. 社説。

(注27) *La Prensa*, 1 March, 1948. Año LXXIX, Núm. 28, 459, p. 4. 社説。

おわりに

以上みてきたように、アルゼンチンの鉄道国有化は第2次大戦後のポンド交換性回復をめぐる交渉過程の中でようやく実現の運びにいたったのであった。第2次大戦中および終戦直後における世界的な食糧の売り手市場の到来は農畜産物を主な輸出品とするアルゼンチンにとってまたとない好機であった。しかしこうした有利な国際経済情勢は永久に続くものではなく、先進国の経済復興とその農業保護政策により、近い将来崩れてしまうという見通しがあっただけに、その間の外貨蓄積分がどのようにこの国の経済開発に生かされるかはきわめて重要な問題であり、これによって戦後アルゼンチン経済が大きく左右されることになるのである。ところで蓄積されたかなりのポンドが鉄道買収のために使用されたことは、ひとりアルゼンチン側の意向のみではなく、イギリス側との交渉過程で他の対イギリス債権国との関係を配慮しながら決定された側面も多分にあったが、それだけにこのことが戦後のアルゼンチン経済開発にとっては制約要因となったことも否定できないように思われる。以下、戦争直後のアルゼンチンの貿易構造と国有化後の鉄道経営が経済全体にどの

ような意味をもっていたかを簡単に検討して、この点を明らかにしておきたいと思うのである。

鉄道国有化について最終的な取決めを行なったアンデス協定の下で、イギリスの鉄道およびその関連資産はアルゼンチンからイギリスへの1948年度食糧輸出分前払金と1946年9月以降のポンド純取得分によってその大半を買収されることになったわけである。すなわち鉄道買収は非スターリング地域との交換性を回復されない多額に上るポンド処理方策の一つであったといえる。この方策の結果アルゼンチンは長年イギリス支配下にあった鉄道輸送上の主権を獲得できたわけであるが、反面経済開発に必要な生産財、燃料などの輸入資金源をそれだけ喪失してしまうことになった。しかも戦時中および1946年9月前のポンド残高の使用がアンデス協定によりスターリング地域との取引決済に限定されてしまったのであるから、事態は一層困難な状況に追い込まれることになった。というのは、従来輸出入相手国中ともに首位を占めていたイギリスからの輸入割合が終戦後かなり減少して、そのかわりにアメリカ合衆国からのそれが増加し（主な輸出相手国——イギリス、主な輸入相手国——アメリカ合衆国、さらにイギリスに対しては大幅の出超、アメリカ合衆国には多額の入超という状態の中で）、ポンドが非スターリング地域との交換性を回復されないということは、アルゼンチン側の輸入品目選択に足かせをはめることになってしまうからである。

またこれまで経済支配の手段として使われてきた鉄道を国有化し、それが「主権買収論」の主張するように、農牧業中心の従属的な経済構造から脱して経済的自立達成への出発点となるためには、流通部門の主権掌握だけでは十分でなく、国内の工業育成および地域間格差是正を含む経済開

発との本格的な取り組みが不可欠となる。しかもそれを外資に頼らず自国のイニシアティブの下で推進するには何としても開発資金源の確保が前提とされることになるのである。

国営になった鉄道の経営状態はそのまま国家財政に反映するところとなり、老朽化施設への追加投資に加え、公共のサービス機関としての低料金、差別運賃撤廃の実施は赤字経営への補填を余儀なくさせるであろう。これは一方で経済開発のための財政支出にブレーキをかけると同時に、他方国営企業の赤字などによる膨張財政補填のため多額の公共債務をかかえこませる誘因ともなる。こうして、第1期ペロン政権下で実施された大幅な外債返済にもかかわらず、同政権第2期に入ってから再度外資借りに踏み切らざるをえなくなったのである。

以上のようにみえてくると、アルゼンチンの鉄道国有化は、単にナショナリズムの勝利といった点からのみとらえるにはあまりに複雑な影響をその後のアルゼンチン経済に与えたように考えられるのである。そうした問題はとくにペロン政権の経済政策全体との関連の中でより詳細に分析されなければならないが、それは本稿の課題外にあり、別稿を用意しなければならない。

（調査研究部）