

ール鉄道、オーストリア連邦鉄道、ベルギー・ナショナル鉄道、デンマーク国有鉄道、イタリア国有鉄道、ルクセンブルグ・ナショナル鉄道、オランダ鉄道およびスイス連邦鉄道の10鉄道である。

欧州鉄道の間には既に第2次世界大戦前から国際貨車連合(R. I. V.)が設けられ、貨車の相互使用ができたのであるがR. I. V.による貨車の使用は制限されたもので、その回転率は低く空車の回送も多かった。大戦後は各国とも貨車の不足甚だしくその有効な使用が痛感されたので、ドイツ連邦鉄道とフランス・ナショナル鉄道は一定の貨車を自由に相互共同使用に供することを目的とした独仏貨車プール協定を締結し、1951・5・1から実施した。この協定によって独仏間に空車の回送は避けられ貨車の利用効率は増大した。独仏貨車プールの利益を認識したほかの欧州諸鉄道はこれに参加することを希望するにいたり、結局前記諸鉄道の間には1953・3・2欧州貨車プール協定が締結され、同年3・15から実施を見るにいたった。

協定の内容は要約の如きものである。

各参加鉄道の代表者から成る委員会が構成され、この委員会には協定を正当に適用しかつその改正と補則を制定する権限が与えられる。スイス連邦鉄道の代表が委員長となり会議を主催する。委員会の会議においては多数決をもって問題の議決を行うが各代表は同一の票決権をもっている。参加各鉄道から1名または2名の代表を出して欧州貨車事務局を組織してベルンにおき、プール編入の貨車の統制その他の事務を遂行せしめる。

協定締結当時のプール編入貨車は総計152,679両で、その車種別、所属鉄道別内訳はつぎのとおりである。

有蓋(がい)車	無蓋車	所属鉄道
30,000	20,000	フランス・ナショナル鉄道
10,000	40,000	ドイツ連邦鉄道
8,500	11,000	ベルギー・ナショナル鉄道
5,000	10,000	イタリア国有鉄道
1,500	3,000	オーストリア連邦鉄道
600	3,500	ザール鉄道
2,000	2,000	スイス連邦鉄道
1,500	2,250	オランダ鉄道
474	755	ルクセンブルグ・ナショナル鉄道
200	400	デンマーク国有鉄道
計 59,774	92,905	

共同使用に供するプール編入貨車は所属鉄道の原番号と記号をそのまま存置し、別にEUIPOPのマークを付して他のものと区別する。プール編入貨車は参加鉄道において自由に使用でき、使用後も直ちに所属鉄道に返還する必要がなく再使用ができ、1箇月ないし1箇年の期間を経て所属鉄道に返還することができる。

参考文献 July 24, 1953, Railway Gazette. (柄沢貞治郎) おうしゅうちゅうおうせいさんじむきよく 欧州中央清算事務局 (仏) Bureau Central de Compensation(B. C. C.) 所在地 ベルギー ブラッセル。欧州各国鉄道相互間に発生する諸勘定の共同決済機関。

1 沿革 ベルギー鉄道は1880年以来1914年まで欧州の36鉄道の加盟した清算事務所を運営していた。第1次大戦のため一時その運営は中断されたが、戦後国際鉄道連合会(U. I. C.)は創立後ただちに欧州各国鉄道相互間に発生する諸勘定の共同決済機関の設立を提唱した。1923年B. C. C.の設立決定とともに、この構成と管理はベルギー・ナショナル銀行協力の下に経験のあるベルギー鉄道に委任され、1925年にその運営

を開始した。当時の加盟機関は46であったが数年にして67に達する盛況を呈した。1930年に始まった経済恐慌の影響を受けてB. C. C.は1932年に活動を停止したが、その間の経験にもつぎ機構と運営に数箇所の修正を加え、1933・1から加盟鉄道38で再出発し今次大戦におよんだ。今次大戦後は1940・4以降一時停止されていた多角的決済方法を復活した。現在加盟しているのは25の鉄道およびその他の運輸機関である。

2 目的と任務 B. C. C.は欧州鉄道相互間における連絡運輸の増大に伴って、複雑となる収支関係をなるべく為替管理に服しないように、多角的決済方式で処理するために設けたもので、この機関の設立によって鉄道運輸関係の決済事務は決済額が少なく、したがって為替管理を受ける割合が少なくなるという重要な利益のほかに、決済事務の集中化・機械化・自動化によって簡単・迅速・正確かつ安い経費で処理することができるようになった。このため欧州鉄道の連絡運輸関係の諸事務がきわめて容易になり、国際鉄道運輸の発展にいちじるしい貢献をなしている。

3 機構と運営 ベルギー・ナショナル鉄道会社が運営を担当し、5名の常任委員の監督の下に理事1名、副理事1名が事務局の運営に当る。常任委員会のおもな権限はB. C. C.への加盟、加盟の停止および再加盟に関する決定、共同資金管理の監視ならびにこれに関する臨時措置、国際鉄道連合会理事会への年度事業報告の提出等である。

4 決済方式と作業方式 決済の基準となる通貨は1936年以後ベルギーフランと定められた。決済方式は現在多角的決済方式を採用している。B. C. C.の場合の多角的決済方式は、加盟各鉄道から送付される計算書類をここで整理し、各鉄道間の貸借関係を加盟国全部について一括相殺し純残高だけを決済するのである。決済額は通知額の約20%で済み、したがって為替管理を受ける割合も少なく済んでいる。決済時期は毎月の中旬と月末の2回である。B. C. C.加盟鉄道の取扱う計算書類は種類のいかんにかかわらず受理するが、大部分は旅客・手荷物・貨物・急送小荷物等の運輸関係計算書および車両関係計算書で、前者が取扱量においても金額においても多数を占めている。債権鉄道は原則として自国の通貨により支払を受けるが、取引先銀行の承諾があれば債務鉄道の通貨、または協定によって選定した第三国の通貨で支払を受けることができる。決済事務はベルギー・ナショナル銀行を通じて行われる。この銀行はB. C. C.加盟鉄道の所在する国の取引先銀行に「T勘定」と称する勘定を設けて取引を行う。

5 共同資金 資金はB. C. C.加盟鉄道の出資とする。これは加盟鉄道の1つが決済を履行しなかった場合、この債務鉄道からの支払を待つことなく債権鉄道に支払ができる仕組みである。

6 債務不履行鉄道に対する処置 B. C. C.の支払通告額に対して支払不履行の鉄道が生じた場合B. C. C.はつぎの処理をとる。10日を経過しても債務鉄道がその負債を決済しない場合は、B. C. C.は負債鉄道に関するいっさいの取扱を停止しこれを全加盟鉄道に通告する。以後15日以内に常任委員会を開催してこの停止を1箇月後に解除にかえるか、または支払の延期を行うかを決定する。またB. C. C.は債務鉄道がその債務の完済まで、他の加盟国より通知を受けた貸越残高の未回収分の取立を行う。必要あれば不履行鉄道の債権者である鉄道の委任を受けその費用において取立を行う。

参考文献 Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer 1950-54年。Code de l'U. I. C. 1954年。(児玉富隆) おうしゅうてつどうきやくしゃ・にもつしゃれんごう 欧