

お

おいたとらお 種田虎雄 明治17・4・15美濃国(岐阜県)大垣藩士種田邁(つとむ)の三男として東京小石川に生まれ、生後まもなく伯父種田安藏の養子に迎えられて大垣に移り、養父の異動につれて各地を転々としたが、5才のとき小石川小日向水道町に帰った。明治42年東京帝国大学法科大学政治学科を卒業、高等文官試験に合格した。

卒業後、同窓の十河信二、笠間梶雄とともに法科出身者として初の鉄道院入りをし、静岡・長野駅の両助役を歴任、現場業務を研修、翌43年鉄道院副参事、44年参事に昇進した。大正2年東京鉄道管理局運輸課庶務掛主任(大正4年官制改正により中部鉄道管理局運輸課庶務掛長)をつとめ、大正5年鉄道業務研究のため米国に留学を命ぜられた。滞米1年10箇月の主要テーマは、貨物運輸、特に出貨奨励と専用線に関する事項および鉄道従業員の勤務と待遇に関する事項であった。

大正7年運輸局旅客課長に就任すると率先して「大衆へのサービス」を提唱、(1)東京・下関間3等急行の新設、東北線列車にも食堂車連結、信越・北陸・奥羽線の1等車を廃して2等車に切り換え。(2)駅舎構造、配置の統一と旅客列車編成上の規範制定。(3)旧4輪客車の廃止、新客車の投入。(4)停車場設備、車両設計、列車計画等に関する旅客課の権限を拡張し、総合的旅客サービス計画を樹立するなど、営業上の諸改革を断行し、大正9年には「国有鉄道旅客及荷物運送規則」ならびに「国有鉄道旅客及荷物運送取扱細則」を制定(施行大正10・1・11)した。

大正10年モナコで開催の万国ホテル会議に出席のため欧米へ出張、同12年門司鉄道局長を命ぜられ、翌13年鉄道省運輸局長に就任したが、それより退官する昭和2年までの間に、遊覧券の割引発行による観光と鉄道の緊密化、あるいは大中小運送業者の乱立と混乱の排除を主眼とする小運送合同という大改革を遂行するなど、世上に「種田の鉄道か鉄道の種田か」とうたわれるほどの実権と声望をにやうに至った。在職中、欧亜連絡会議首席代表としてソビエト連邦へ出張して、この方面にも画期的な実績を残した。退官後、昭和2年大阪電気軌道会社専務取締役、同12年同会社ならびに参宮急行電鉄会社取締役社長、同15年大阪電鉄連合会会長、同年帝国鉄道協会副会長、翌16年関西急行鉄道取締役社長、同17年日本交通公社評議員、同19年近畿日本鉄道会社社長などを歴任し、戦後昭和21年には貴族院議員に勅選された。

翌22年公職追放令の適用を受け、いっさいの役職から退いたが、昭和23・9・5兵庫県川辺郡小浜村の自邸において心臓マヒによりせい去し、多磨墓地に葬られた。(矢口正輝)

おうしゅううんゆだいにじんかいぎ 欧州運輸大臣会議 (英)European Conference of Ministers of Transport 略称 E. C. M. T.

〔歴史的考察〕

(1) 第2次大戦以前の国際運輸機構 交通機関の発達によって人類の進歩を生み、距離を短縮化し国境を通過し国際間の旅行、移住の自由が生まれた。特に欧州諸国は国境が相接しているため、欧州諸国間の水路・鉄道・道路の連絡運輸の問題が必要不可欠で、そのうち若干を例示すれば、

ア 1868年のマンハイム条約—ライン河の水運を法的に規制

する数箇国条約

イ 1886年のベルン条約—19世紀中葉に開始された鉄道の技術統一に関する条約

ウ 1890年の鉄道貨物運輸に関する国際条約

エ 1909年の自動車交通に関する国際協定

オ 1919年のパリ航空運輸協定

等があるが、交通分野における国際的な政府機関は、なにごと一つ存在していなかった。多少専門化した国際機関として、鉄道は相当高度な国際機関を所有していた。その最も重要な機関は国際鉄道連合会(U. I. C.)であった。また国際連盟内の通信および交通分科会の消滅に引き続いて、各政府は鉄道車両の技術規格の統一を目的とする技術統一委員会、鉄道輸送の法律問題を取り扱う国際鉄道中央輸送事務所、ライン河就航中央委員会のように、非常に専門化した国際機関を設置したにすぎなかった。

(2) 第2次大戦以後の国際運輸機構 国際連合の地域的な現われである欧州経済委員会(C. E. E.)が1947・5にジュネーブに設立され、同委員会内に内陸運輸分科会が設置され、独立の行動権と命令権が同分科会に付与された。同分科会は各政府と直接連絡をとる権限を有し、非強制的な勧告権も有していた。1848・4に欧州経済協力機構(O. E. C. E.)が設立された。当初は欧州復興計画の立案と米国からの援助資金の分配という依託業務が主であったが、同機構内に内陸運輸分科会を設置してから、全般的な問題へと手を広げてきた。1952・3に同機構は、欧州の運輸問題の解決策を研究するため、連邦組織における運輸機構を、米国で研究する目的で使節団を米国に派遣した。一方、国際鉄道連合会の機能強化、国際道路連合会(F. R. I.)、国際道路輸送連合(I. R. U.)、国際河川就航連合等が、各政府の支持を得て設立され、専門的な国際関係問題を少しずつとり上げていった。しかし政府段階のいかんを問わず、輸送問題に利害関係をもつ国際機構が多数存在することは、調整がうまく行なわれないという弊害が生じた。

(3) 欧州運輸大臣会議の設立 こうした状況下において、前記米国に派遣した使節団の提案に基づき、国際運輸機構の問題を再検討する目的で、欧州経済協力機構はスペインおよびユーゴスラビアを加えた加盟国間で特別会議を設置した。このとき同機構は、米国派遣使節団の報告書だけでなく、その他機関から提起された種々の問題を検討するよう、同特別会議に付託した。1953・3から7にかけて開催された3回の会議を終えて作成された同特別会議の報告書では、運輸政策に関して起こる問題のうち、特に輸送調整問題を強化することに結論が決まった。同特別会議は1953・10にブリュッセルに招集された欧州運輸大臣会議設立会議の礎石としての役割を果たした。設立会議は設立議定書を起草し、1953・10・17にブリュッセルで署名され、1953・12・31から施行された。

この議定書に同意した国は、ドイツ、オーストリア、ベルギー、デンマーク、スペイン、フランス、ギリシャ、イタリア、ルクセンブルク、ノルウェー、オランダ、ポルトガル、イギリス、スウェーデン、スイス、トルコの16箇国である。後にアイルランドとユーゴスラビアが加盟したので、加盟国は18箇国となった。米国政府はオブザーバーとして大臣会議の会合に出席できる。