

べいしゅうてつどうかいぎきょうかい 米州鉄道会議
協会 (英) Pan American Railway Congress Association

〔沿革〕 米州鉄道会議協会は、1910年に創設され、第4回会議(1941・2, コロンビアのボゴタで開催)までは南米諸国のみで構成されていた。第5回会議(1946・4, ウルグアイの首府モンテビデオで開催)からは中・北米諸国をも含めることになり、名称も南米鉄道会議協会から米州鉄道会議協会に改められた。第6回会議は、1948・4, ハバナで開催された。これまで、オブザーバーを派遣して会議に参加していた北米合衆国政府は、同年末、1948・6・28の米州鉄道会議協会の規約の規定による正会員として入会した。第7回会議は、1950・10, メキシコ・シティーで、第8回会議は、1953・6, コロンビア特別区ワシントンおよびニュージャージー州アトランティック・シティーで開催された。第9回会議は、アルゼンチン鉄道開通100周年に当たる1957・8・30~9・13の間ブエノス・アイレスで、第10回会議は、1960・10, ブラジルのリオ・デ・ジャネイロで、また第11回会議は、1963・10, メキシコ・シティーで開催されて今日に至っている。

〔協会の目的および組織〕 米州鉄道会議協会は、鉄道の開発および発達を促進する目的をもって、米州諸国の政府・国鉄および私鉄を正会員とし、鉄道関連の事業者・公共機関およびその他を賛助会員として、前述の実績が示すように原則的に2年おきに米州鉄道会議を開催している会員制の協会である。

この協会は、常設委員会・執行委員会・国内委員会および組織委員会を4本の柱として、以上の定期会議のほか、定期報告書を含む各種刊行物の発行および一般に周知すべき重要事項の文書による通知および研究を行なっている。

米州鉄道会議協会の規定に定める4本の柱のおおの役割は次のとおりである。

(1) 常設委員会

ア 賛助会員の入会の裁決および政府会員の入会記録の保持。
イ 会議の組織に関する国内委員会および組織委員会への協力。

ウ 会議録の作成および文書による通知作業の協力。

エ 協会の年度予算の作成および資金投資の統制。

オ 常設調査および研究機関の組織。

カ 協会の目的のためになる作業、研究および印刷物の発行の実施。

キ 前回の会議における実施作業の概要および協会の財政事情報告書の各会議への提出。

ク 協会の規約による規定の適用上、疑義が生じた場合、問題の規定の解釈、不測の事態に善処した問題の全面的円満解決への努力、および努力成果の次期会議への事後報告義務。

ケ 常設委員会委員の多数決による名譽委員の選任。(第5条)

(2) 執行委員会

ア 総会および常設委員会の運営。

イ 協会に関する事項の決議。

ウ 資金の管理。

エ 実施することに決めた作業および刊行計画の作成。

オ 定期報告書・図書・公文書およびその他の社会活動部門

の組織、命令および管理。

カ 会議向け報告書および資料で、それらの研究の便宜上、事前に発表するのが適当と認められるものの全部または一部印刷。

キ 所属職員の任免およびその給料の取決め(第11条)。

(3) 国内委員会

会議の終わりに選ばれた10名以内の委員構成による国内委員会は、各国内において常任委員会に準じた義務および権利の裏づけによる活動を組織的に行なわねばならない(第12~13条)。

(4) 組織委員会

各国の政府委員、会議開催国の国内委員会委員および場合によっては常任委員会委員の間で協議のうえ生まれることになっている。会議の組織委員会は、各部会別に議長1名および書記1名を配置する手続をとる(第14条)。

〔会議〕 米州鉄道会議に派遣する政府および鉄道の代表は、人数に制限はないが、1国の代表に与えられる票数が、政府会員・国鉄会員・混合鉄道会員および私鉄会員に対して各1票計4票と、決議権について、わくが決められている(第17条)。開会の冒頭、議長1名、副議長数名のほか、事務局長および補佐書記を含めた執行委員会の選挙が行なわれる。総会に出席している代表者の過半数によって名譽議長の票決も行なわれる。選ばれた議長および副議長は、組織委員会の定めた規則によるか、さもなければ、会議開催国の国会議事堂での慣例によって、議事を進行しなければならない(第18条)。会議には、スペイン語・英語およびポルトガル語が使用されており、議事録は、スペイン語および会議開催国の国語で一部始終つづられている。

鉄道会員の会費は、国鉄・私鉄を問わず、一律に、年額1営業キロ当たり0.05米ドル、最低25米ドル、最高2,000米ドルになっている。

〔米州鉄道会議協会加入国〕 アルゼンチン、ブラジル、ベネズエラ、コロンビア、エクアドル、ペルー、チリ、ボリビア、パラグアイ、ウルグアイ、パナマ、コスタリカ、ニカラグア、ホンジュラス、エル・サルバドル、グアテマラ、メキシコ、キューバ、ドミニカ、北米合衆国およびカナダ。

〔最近の会議模様〕 最近、3回の会議、すなわち1957年のブエノス・アイレス会議、1960・10のリオ・デ・ジャネイロ会議および日本から前国鉄管財部長瀬崎芳邦氏がオブザーバーとして出席した、1963・10のメキシコ会議による米州鉄道会議の発展ぶりは、実に驚嘆の一語に尽きる。というのは、各会議とも会議と並行して開催された鉄道機器展示会の規模の大小とか、展示設備のスペースエイジにふさわしい新しさ、豪華さなど、しろうと目にもうなずける設備分野の発達もさることながら、最近では会議内容が充実して出席者数が年々増加している。特に、1963年メキシコ会議への代表者出席数は、前回のブラジル会議の505名に対して、618人に増加し、また会議の議題として寄せられた報告書の数は、前回の161件に対して、1963年には216件にはね上がっている。

メキシコ会議で取り上げられた、一番大きな問題は、中・南米諸国の幹線鉄道を北米合衆国の幹線鉄道に直接結びつける、いわゆる米州縦断鉄道建設計画の問題である。この問題についての会議の席上、米国際交通委員会コミッションナーのフリー