

イギリスの鉄道存廃基準の日本との比較 —ビーチングレポートと特定地方交通線—

渡邊 亮¹

¹正会員 一般財団法人交通経済研究所 調査研究センター (〒160-0016 東京都新宿区信濃町34)

E-mail:ryowatanabe@itej.or.jp

イギリスでは1960年代後半に大規模な鉄道路線の見直しが実施された。その根拠となったのが、ビーチングレポートである。このレポートでは、当時大幅な赤字であったイギリスの鉄道の収支改善のために15の提言が行われるとともに、各線区の存廃を厳密に収支に基づき決定することが盛り込まれていた。このレポートに基づき、イギリスでは「ビーチングカット」と呼ばれる路線の廃止が断行されたが、計画は完遂することなく、今日に至っている。

本稿では、当時鉄道の存廃がどのような基準で検討されたのかや、なぜ計画が完遂することがなかったのかを紹介するとともに、1980年代に定義された日本の(特定)地方交通線に関する議論や経緯などとも比較しながら、鉄道の存廃基準のあり方について考察してみたい。

Key Words : ビーチングレポート, 路線存廃, バス転換

1. ビーチングレポートとは

1960年代後半から70年代前半にかけて、イギリスでは不採算路線の大規模な削減が行われた。この取り組みが実行された背景として、一つのレポートの存在を欠かすことができない。それが1963年に公表された”The Reshaping of British Railways”, 通称「ビーチングレポート」である。このレポートはリチャード・ビーチング博士が中心となって取りまとめられたイギリスの鉄道のあり方に関するレポートで、各路線の収益性を厳密に評価し、採算を確保できない路線は全て廃止すべきという提案がなされた。

そのドラスティックな内容とその後に実行された路線廃止の規模の大きさが影響して、このレポートは悪評高きものになっているが、そのレポートの内容を具に見てみると、日本の鉄道に対する示唆も多く含んでいるように思える。本稿では、このレポートの中からいくつか特徴的な内容を紹介すると共に、日本の特定地方交通線の存廃基準との比較を通じて、鉄道としての特性を発揮できる領域に時代や地域による差が見られるのかどうかを検証を試みる。

2. ビーチングレポートが生まれた背景

イギリスの鉄道は、有史以来様々な民間事業者による参入が見られ、1920年代には100以上の事業者が運営を行っていた。しかし、事業者間の競争の激化などにより、赤字の事業者も数多く存在したため、1921年の鉄道法によりBIG4とよばれる4社に集約されることとなり、さらに1948年には国有化された。

その後、第二次世界大戦後の復興といった経済状況も追い風となり、イギリスの鉄道は1952年頃まで好調に推移した。しかし、道路事情の改善による利用者や貨物の減少、借入金の増加による利払いの増加、運賃値上げの抑制、人件費や設備投資の増加などに伴い、1953年には資本的支出を含めたベースで戦後初めて赤字に転落し、1955年には資本的支出を除いたベースでも赤字に転落、さらに1957年6,770万ポンド、1960年6,770万ポンド、1961年8,690万ポンド、1962年1億400万ポンドの赤字を計上し、その収支を急速に悪化させていった。

このような事態に対応するため、1955年に近代化計画が作成・公表されたほか、1956年と1959年には鉄道白書が相次いで作成・公表され、年々悪化する収支に対してその改善に向けた方策が検討された。

1960年には、時の首相ハロルド・マクミランが「各産業は、現状と今後の見通しに合致する適正な規模でなけ

ればならない。とりわけ鉄道は、現在のニーズに合わせた再構築が必要であり、そのために鉄道の近代化を進める必要がある」という声明を発表。同年公表された鉄道白書では、鉄道再興のために抜本的な財政改善や路線再編、組織改革などを含む全面的な改革が必要と指摘した。

そして、これを具体化するものとして1962年の鉄道法に基づき、1963年設立のイギリス国鉄委員会（British Railways Board）において、初代委員長に就任したリチャード・ビーチング博士が中心となって取りまとめられ、1963年5月に公表されたのがビーチングレポートである。

3. ビーチングレポートの概要

ビーチングレポートでは、鉄道の収支改善と時代のニーズに合わせた近代化、それによる競争力の維持・強化を実現するために、15の具体的な施策が提言された。

- (1) 不採算路線の大幅な廃止
- (2) 蒸気機関車のディーゼル車両への置き換えによる近代化
- (3) 利用者が少なく不採算となっている駅の廃止
- (4) 都市間旅客サービスの選択的集中と残存路線の競争力強化
- (5) 波動需要の平準化と波動需要対応のための所有車両の処分
- (6) 沿線自治体と協力して、鉄道とバスのサービスや運賃の調整を図るとともに、路線廃止や運賃値上げの影響に配慮すること
- (7) 旅客手荷物と郵便局のサービスの調整
- (8) 以下の2つの方法による貨物列車の増便
 - ① イギリス石炭庁による炭鉱での貨物列車への積載施設の提供
 - ② イギリス石炭庁および販売業者との協同による石炭保管施設の設置
- (9) 貨物取扱駅の漸次的な削減と運賃の調整による非効率な荷物・荷動きの削減、鉄道貨物輸送の流動性の改善
- (10) 採算性が低い一般用貨車に代わる顧客ニーズを満たす定期貨物列車の提供とそのために必要な拠点間を直行する貨物列車に適した着発線荷役方式への特化
- (11) 高密度ではあるものの、列車運行では採算に乗りにくい小荷物で構成される荷動きに対応する「ライナートレイン」サービスのネットワークの研究・開発
- (12) 旅客手荷物や郵便小包、手紙との統合の検討を含む、ライナートレインを扱う主要約100駅への貨物駅の集約とライナー列車が主に扱う小荷物への特化
- (13) 3年以内の無蓋貨車の迅速かつ漸進的な処分
- (14) 本線用蒸気機関車の継続的な置き換え（4,250両の機

関車のうち、3,750両以上をディーゼル機関車とする（当時、1,698両が投入済み、950両が発注済みだったが、それをさらに促進する）

(15) 列車組成の合理化とトラック輸送の活用

そして、これらすべての提言が実現できれば、1970年にはイギリスの鉄道輸送の赤字の大部分は解消されるとしたのである。

4. 当時の鉄道輸送の実態と路線の存廃基準

ビーチングレポートでは、上述の15の提言とその結論に至るまでに鉄道の現状や特性について、様々な検証が行われた。その検証結果として、当時のイギリスの鉄道の大部分は、鉄道としての特性を十分に、あるいはほとんど発揮できていないと結論付けている。

では、具体的に当時のイギリスの鉄道はどのような実態だったのか、あるいは鉄道の路線の存廃をどのような基準で判断したのか。ここからはレポートに示されたいくつかの指標を紹介したい。

(1) 当時のイギリスの鉄道輸送の実態

まず、このレポートでまとめられている輸送密度別の路線延長と全体に占める割合、全旅客人マイルに占める割合に着目してみたい（表-1）。

表-1 イギリスの旅客輸送の1961年当時の実態

輸送密度		マイル数		全旅客人マイルに占める割合
1週間あたり	1日あたり		(%)	
2,000人未満	286人未満	6,056	36%	1%
～9,999人	～1,428人	4,612	27%	7%
～19,999人	～2,857人	2,186	13%	10%
～39,999人	～5,714人	1,982	11%	17%
～79,999人	～11,428人	1,349	8%	23%
～179,999人	～25,714人	689	4%	24%
180,000人以上	25,714人以上	188	1%	18%
合計		17,062	100%	100%

※1日あたりの輸送密度は著者が算出

出典：The Reshaping of British Railways - Part 1: Report

それによれば、当時のイギリスの鉄道ネットワーク全体の約6割は輸送密度が10,000人週未満であり、さらに全体の1/3は約2,000人週未満だったことが分かる。また、これらのネットワークはイギリス全体の輸送量のそれぞれ8%と1%しか占めないこともこの表からは読み取れる。一方で、路線延長では全体の13%に過ぎない輸送密度が40,000人週以上の路線が、全旅客人マイルの65%を占めていたことが分かる。

(2) 路線存廃の検討方法

ビーチングはこういった実態を踏まえ、イギリスの鉄道を再建するためには、路線の大幅な整理が必要不可欠であると判断した。そして、具体的にどの路線を存続・廃止するべきかを客観的な指標、具体的には各路線の収支に厳密に基づいて判断しようとしたのである。そのために、当時の決算内容などをもとに、鉄道で運行する場合の収入と費用の検証が行われた。

ここで興味深いのは、その判断の材料として日本と同様に輸送密度が用いられているという点である。以下では、収入と支出についてどのような試算が行われたのかを紹介すると共に、輸送密度と収支にどのような関係にあるのかを示した結果も紹介する。

a) 収入

レポートでは、輸送密度別に1マイルあたりの収入が示されている。これによれば、1マイルあたりの収入は輸送密度が増加するにつれ、ほぼ単純に増加する（比例している）ことが分かる（表-2）。

表-2 輸送密度別の収入

輸送密度		1マイルあたりの収入	
1週間あたり	1日あたり	年間 (52週概算)	1週間
1,000人	143人	£416	£8
2,500人	357人	£1,092	£21
5,000人	714人	£2,184	£42
7,500人	1,071人	£3,276	£63
10,000人	1,429人	£4,316	£83
15,000人	2,143人	£6,500	£125
20,000人	2,857人	£8,684	£167

※1日あたりの輸送密度と年間の収入は著者が算出

出典：The Reshaping of British Railways - Part 1: Report

b) 費用

一方、費用についても当時のネットワーク・駅数を元に、列車運行1マイルあたりに要する金額が算出されている（表-3）。それによれば、列車を1マイル運行するためには固定費だけで年間4,000ポンドが必要とされた。

また、SLで運行した場合の動力費は、ディーゼルカーで運行した場合のそれと比べて3~4倍近くに達することも示されており、そのため、蒸気機関車からディーゼルカーへの置き換えがレポートの提言の一つ、言い換えれば鉄道が存続する余地をより多く残すための必須条件とされたのである。

表-3 列車運行1マイルあたりに要する費用

項目		年間	週間
保線や信号装置に要する費用	A	3,000	58
駅に関する費用 (1駅年間あたり2,500)	B	1,000	19
システムコスト計	C=A+B		77
SLで運行した場合の動力費	D		168
ディーゼルカーで運行した場合の動力費	E		45~67
SLで運行するために費用合計	F=C+D		245
ディーゼルカーで運行するために費用合計	G=C+E		122~144

※単位は全てポンド

出典：The Reshaping of British Railways - Part 1: Report を一部改変

c) 輸送密度別の収支

レポートでは、これらの結果を踏まえ、（ディーゼルカーでの運行を前提として）鉄道やバスで運行した場合にどの程度の収支となるかが、輸送密度別に示されている。結果は表-4の通りである。

ここから、輸送密度6,000人週未満の場合には、どのような方法であっても鉄道では収支を確保できないとされたことが分かる。また、（旅客列車のみ、かつ、）上下一体で採算を確保するためには、20,000人/週以上の輸送密度が必要とされたが、その基準を満たしている路線は、表-1との比較から明らかなように、当時の鉄道ネットワーク全体の24%に過ぎなかったことになる。

表-4 モード・輸送密度別の年間収支の比較

輸送密度 (人/マイル)		ディーゼルカー			バス	
1週間 あたり	1日 あたり	想定 A	想定 B	想定 C	毎時 1本	2時 間毎
1,000	143	-5,900	-3,700	-1,900	-1,000	-300
2,000	285	-5,500	-3,300	-1,500	-600	+100
3,000	429	-5,000	-2,800	-1,000	-200	+600
4,000	571	-4,600	-2,400	-600	+300	
5,000	714	-4,400	-2,200	-400	+700	
6,000	857	-4,000	-1,800	0		
7,000	1,000	-3,600	-1,400	+400		
8,000	1,143	-3,100	-900	+900		
9,000	1,286	-2,700	-500	+1,300		
10,000	1,429	-2,300	-100	+1,700		
15,000	2,143	-600	+1,600	+3,400		
20,000	2,857	+1,200	+3,400	+5,200		

※輸送密度以外の単位は全てポンド

バスの運賃収入は鉄道と同等と仮定

1日あたりの輸送密度については著者が算出

想定A：旅客列車のみが運行されている場合

想定B：貨物列車が運行されその収支が均衡している場合
(線路や設備を共有するため、費用が貨物と按分される)

想定C：列車運行に関わる費用のみ

出典：The Reshaping of British Railways - Part 1: Report

そしてこれらの試算結果を踏まえ、レポートでは具体的に閉鎖すべき路線が記載された。その延長は全体の30%にあたる5,000マイルにも達したのである。

(3) 十分に加味されなかった「鉄道でなければ運べないが赤字が発生する」路線の扱い

ここで注目すべき点が二つある。

一つ目は、バス輸送に関しては毎時 1 本の場合 5,000 人週まで、2 時間に 1 本の場合 3,000 人週までの輸送密度の収支しか示されていないという点である。この理由について、レポートで明確な言及はないものの、これを上回る輸送密度の場合、バスでは対応することが困難であるということが認識されていた可能性がある。

二つ目は、輸送密度が 6,000 人週～17,000 人週（同一の線路に貨物列車が運行され、その収支が均衡している場合は 10,000 人週）では、その輸送量をバスで賄うことが困難にも関わらず、鉄道で上下一体として運営する場合には赤字が発生することが示されている点である。

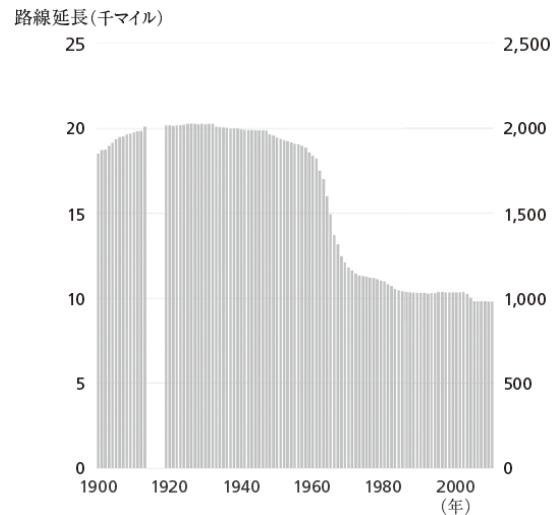
本来であれば、これに該当する路線の対処策を具体的に示されなければならなかった。しかしながら、ビーチングレポートはイギリスの鉄道の収支改善を最大の目的とし、そのための鉄道路線の整理をほぼ採算性に基づいてのみ検討したため、十分な対策が示されなかったのである。これが、以後に行われた改革が失敗に終わったと認識される一因となった。

5. ビーチングカットの成果と課題

(1) 加速した路線整理

ビーチングレポートの最大の成果は、1963年に公表されたレポートの内容に基づき、イギリスの鉄道ネットワーク、とりわけ地方部のローカル線の大胆な削減が行われたということに疑いの余地はない。前述の通り、レポートでは当時の鉄道ネットワークの55%にあたる2,363駅と30%にあたる5,000マイルを廃止すべきであるとされ、実際に多くの路線や駅が廃止された。

イギリスの鉄道ネットワークの延長を年別にまとめると図-1のようになる。ビーチングレポートが公表される以前から路線の廃止は進められていたが、レポートの公表後にその動きが加速したのは明らかだろう。しかしながら、1960年代後半になるとそのペースは緩やかになり、70年代に入るとほとんど廃止されていない。また、実際にはビーチングレポートで廃止が妥当とされた線区や駅でも、廃止を免れたところも多いのもまた事実である。ではなぜそのようなことが起こったのであろうか。



出典：<https://www.parliament.uk/business/publications/research/olympic-britain/transport/plight-train/>を元に作成

図-1 年別のイギリスの鉄道延長（マイル）

(2) ビーチングレポートに対する強い批判

その大きな理由は、鉄道の廃止に対して様々な批判が起こったためである。ビーチングレポートは、存続か廃止かを各路線や各駅の収支に基づいて、全国規模で統一的な基準によって機械的に決めたため、鉄道がもたらす社会的な便益や地域の実情が十分に反映されていなかった（全く反映されていなかったわけではない）。

また、廃線の手続きも、世論の反発を買った。その具体的な方法は以下の通りである。はじめに、廃止予定日の少なくとも6週間前に、廃止する旨を2週連続で廃止により影響が出ると想定されるエリアの新聞で告知する。告知内容は、廃止区間や廃止日、代替交通と反対意見の募集窓口などであった。同様の告知は、地域住民・利用者により構成された委員会にも通知され、運輸大臣宛に書面で意見陳述ができた。この書面が届かない限り、運輸大臣は、廃止決定はできないとされ、提出された意見に基づき代替交通のサービス内容などを修正することが可能であった。

しかしながら、運輸大臣は委員会の意見を必ずしも採り入れる義務は負っていなかったため、実際には当初の計画が変更されることはほとんどなく、それが結果として多くの批判を生むこととなった。

さらに、多くの路線や駅が廃止されたにも関わらず、イギリス国鉄の収支を大幅に改善することは困難であった。その理由は廃止された路線の多くはローカル線で収入が少なかった一方、その維持に要する経費も少なく、全体の赤字を解消するには十分でなかったことが挙げられる。実際、ビーチングレポートでも示されている線路形態別の推定年間経費（表-5）を見ると、総延長では全体の約半数を占める低規格のカテゴリCやDの路線の推定年間経費は、全体の約3割を占めるに過ぎなかった。

表-5 線路形態別の推定年間経費

カテゴリー	線路形態	延長 (マイル)	推定年間経費		
			1マイル 当たり (ポンド)	合計 (百万ポンド)	(%)
A	複々線	1,100	15,000	16.5	15%
	複線	3,000	8,250	24.7	22%
B	複々線	800	11,000	8.8	8%
	複線	3,500	7,250	25.4	23%
	単線	300	4,000	1.2	1%
C	複線	2,500	6,250	15.6	14%
	単線	2,100	3,500	7.3	7%
D	複線	1,000	3,500	3.5	3%
	単線	3,500	2,000	7.0	6%
合計		17,800	—	110.0	100%

※推定年間経費の割合は著者が算出

出典：The Reshaping of British Railways - Part 1: Report

一方でロンドンをはじめとするいくつかの都市近郊の路線や亜幹線などは、収支率は（輸送密度が極めて低い路線と比較すると）相対的によいものの、輸送密度が一定量存在するために赤字の絶対額が大きかった。一方で、これらの路線はバスの輸送力では対応することが困難であったため、路線の整理が思うように進まなかった。

また、レポートではローカル線と幹線を乗り継いでいる利用者は、ローカル線の廃止後、乗り換え駅までや乗り換え駅からマイカーなどを利用し、幹線区間では従来通り鉄道を利用すると想定していたが、実際には出発地から最終目的地までマイカーで乗り通す人が増加した。そのため、それまで廃止されたローカル線をフィーダー路線として利用していた幹線の利用者が減少し、鉄道利用者全体が伸び悩んだことも収支改善の足かせとなった。

さらに、鉄道が廃止された路線では代替バスが運行されるようになったが、鉄道の廃止路線をなぞるように設定されたため、所要時間が大幅に増加したにも関わらず、街の中心部を経由しないなど、バスの特性が十分に活用されなかったため、利用が低調に推移した。

これらの結果、ビーチングレポートに対する否定的な評価が決定的なものとなり、見直しを求める世論が強まったのである。

(3) 政治体制の変化が与えた影響

これらに加えて、当時の政治体制の変化も施策に影響を与えた。イギリスでは 1964 年に保守党から労働党への政権交代が行われ、ハロルド・ウィルソンが首相に就任した。彼は、選挙期間中、鉄道政策の見直しを公約に掲げたのである。これはすなわち、当時既に鉄道改革が大きな政治問題となっていたことを意味している。

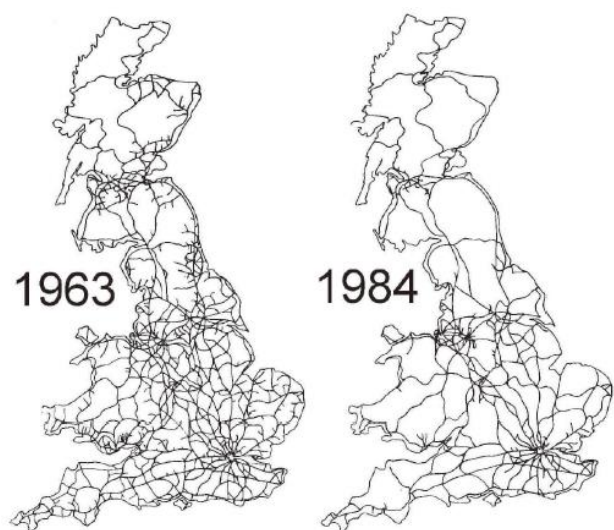
ハロルド・ウィルソンは、首相就任直後こそ鉄道政策の見直しを行わず路線廃止が進んだが、1965 年に運輸大臣がバーバラ・キャッスルに就任したことで、鉄道網

の見直しを進めるものの、その規模を現実的なものにする検討が進められた。1967 年にはレポート「British Railways Network for Development」が公表され、この中で自動車の更なる普及による道路混雑などを理由に「社会的な鉄道」（Social railway）を補助金によって維持するというコンセプトが明示され、この方針に基づいて翌 1968 年に交通法が改正された。その結果、図-1 が示す通り、70 年代になると廃止路線が急速に少なくなっていった。

また、ビーチングレポートに基づき、廃止された路線には、線路や駅などの施設が撤去されたり、土地も処分されるなどしたため、再開が困難な路線もあったが、一方で 80 年代以降一部の路線では残置した土地や施設を再整備し、運行を再開した路線もある。

6. ビーチングレポートが目指したもの

ところで、ビーチングが作成したレポートはもう一つ存在するのをご存じだろうか。実はビーチングは 1964 年に、「The Development of the Major Railway Trunk Routes」というレポートを公表している。このレポートは、前年に公表されたレポートよりさらに踏み込んだ内容であり、都市間の主要ルートと都市近郊の路線以外の全ての路線を廃止する一方で、存続する路線については大規模な設備投資を行うことで、その競争力を確立することが企図された。この計画が実行されれば、イギリスの鉄道ネットワークは約 3,000 マイルまで縮小し、スコットランド北部やヨークシャー、ウェールズではほとんど鉄道が存在しない状態になるはずであった。



出典：<https://makewealthhistory.org/2011/03/28/britains-trains-lets-undo-the-beeching-legacy/>

図-2 ビーチングカット前後の鉄道ネットワーク図

しかしながら、前述のように”Beeching cuts”と呼ばれる(Beeching Axe: ビーチングの斧とも呼ばれることがある)ネットワークの大幅な削減が大きな批判を呼んだため、この計画が実現することはなかった。

7. 日本の特定地方交通線を巡る議論との類似点・相違点

日本でも国鉄末期、赤字路線の取り扱いを巡って様々な議論が交わされた。ここでは、イギリスと日本との間に、どのような類似点や相違点があるのかを輸送量と廃止手順から比較してみたい。

(1) 輸送量の比較

「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」(国鉄再建法)とその施行令では、輸送密度が8,000人未満の路線は「幹線鉄道網を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除いて、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難である」地方交通線に指定された。さらにこのうち、輸送密度4,000人未満などの路線がバス転換が適当とされた。

ビーチングレポートが公表された当時(1961年)のイギリスの鉄道輸送の実態と、特定地方交通線の指定が行われた当時(1977~79年度)の日本の鉄道輸送の実態を比較した結果が表-6である。

輸送密度の区分がイギリスと日本では異なるため、厳密に比較することは困難であるが、ここから両国の輸送密度が低い路線が占める割合を比較すると、イギリスの方が圧倒的に低密度の路線が多かったことが分かる。一方で、輸送人キロ(マイル)に着目すると、日本では幹線の割合が高いことから、輸送密度が低い路線が占める割合が低かったことが分かる。

表-6 日本の特定地方交通線指定時の鉄道輸送

線区分	主な基準 (輸送密度)	路線延長		輸送人キロ	
		(km)	(%)	(千人キロ)	(%)
第1次	2,000人未満	729	3.2	602	0.1
第2次	2,000人未満	2,089	9.3	2,052	0.4
第3次	4,000人未満	339	1.5	855	0.2
その他	代替困難等	7,003	31.2	26,224	4.9
地方交通線	8,000人未満	10,160	45.2	29,734	5.5
幹線	8,000人以上	12,300	54.8	508,763	94.5
合計		22,460	100.0	538,497	100.0

表-1 イギリスの旅客輸送の1961年当時の実態(再掲)

輸送密度		マイル数		全旅客人マイルに占める割合
1週間あたり	1日あたり		割合	
2,000人未満	286人未満	6,056	36%	1%
~9,999人	~1,428人	4,612	27%	7%
~19,999人	~2,857人	2,186	13%	10%
~39,999人	~5,714人	1,982	11%	17%
~79,999人	~11,428人	1,349	8%	23%
~179,999人	~25,714人	689	4%	24%
180,000人以上	25,714人以上	188	1%	18%
合計		17,062	100%	100%

(2) 廃止の対象

輸送密度ないしそれに相関する収入を基準として、廃止すべき路線を決めたという点では共通する。しかし、イギリスと日本ではいくつか異なる点もある。

まず、大きく異なるのが日本では路線の廃止のみを議論したのに対し、イギリスでは仮に存続させる路線であってもその路線の駅が存廃の検討対象に加えられている。これは、駅が大きな赤字を生んでいるという認識はもちろん、駅を廃止することで所要時間を短縮し、鉄道の競争力強化に繋げようという意図があった。一方で日本の場合、存続した路線の駅の廃止はほぼ行われていない。

また、廃止路線の検討方法も異なる。日本では、路線単位で存廃が決められた。そのため、仮に路線の一部区間で大きな需要があっても、その路線全体で基準を満たさない場合には、廃止の対象となった。一方イギリスの場合は、ビーチングレポートで示されている廃止対象は、その選定方法は定かではないものの区間単位である。

さらに、日本では特定地方交通線の選定は輸送密度だけではなく、最混雑時の輸送人員や平均乗車距離、積雪などといった点も考慮されたが、イギリスでは特に考慮されていない(並行するバス路線の有無や将来性、地域に与える影響などの検討は行っている)。

(3) 廃止手順の比較

次に廃止手順を比較すると、両国とも客観的な指標によって、廃止する路線を決めたという点は共通している。これはそれより以前に検討・実施された路線廃止を含む経営合理化策が、住民等の反対などにより思うように進まなかったためであったという点も両国に共通する。

さらに、その反省を踏まえ、客観的な指標による判断を行い、路線廃止という一定の成果はあがった一方で、住民や利用者の強い反発を招く結果をもたらしたという点も同じである。

8. まとめ

ビーチングレポートでは、「問題の本質」と題する章において、独占・寡占状態や運送の義務、原価と関連性のない法令による運賃決定といった鉄道特有の事情が、企業会計を不透明にし、さらに合併を繰り返したことでそれがより一層不透明になったと指摘している。そのうえで、鉄道の輸送量が堅調に推移している間は、内部補助が機能し、問題が顕在化することはなかったが、モータリゼーションの進展によって内部補助が限界を迎え、その結果、鉄道の特性を明確に定義すると共に、社会の変化にも対応しうる再編が必要であると記されている。

また、ビーチングレポートでは、鉄道は専用のインフラを整備・維持する必要があるため、固定費が高いが、それを有するからこそ高速かつ安全・信頼性の高い輸送を提供しうるとともに、それによって旅客や貨物の集積が発生し、高い利益をも獲得できる可能性があるとも指摘している。逆に言えば、鉄道で収益を確保するためには、旅客や貨物を集積させる必要があり、そのためには高速で安全・信頼性の高いサービスを維持するとともに、それを可能とするための十分なインフラが不可欠であるともいえる。

そうでなければ、鉄道はその特性を十分に発揮できないということが、既に1960年代には示唆されていたのである。日本で（特定）地方交通線のあり方に関する議論が行われたのは、ビーチングレポートの公表のおよそ20年後であり、その議論にこのレポートが影響を及ぼしたのかは定かではない。しかしながら、これらの比較からは鉄道の「大量輸送」「速達輸送」という特徴を発揮できる環境は、時代の新旧を問わず、また洋の東西をも問わないということが言えるのではないだろうか。

参考文献

(書籍類)

- 1) British Railway Board(1963):The Reshaping of British Railways
- 2) Peter Waller(2013):The Beeching Era
- 3) Charlets Loft(2006):Government, the Railways and the Modernization of Britain—Beeching’s Last Trains
- 4) T.R.Gourvish(1986):British Railways 1948-73
- 5) Simmons and Biddle(1997):The Oxford Companion to British Railway History
- 6) Charles Loft(2013):Last Trains — Dr Beeching and the Death of Rural England
- 7) Gareth David(2017) :Railway Renaissance — Britain’s Railways after Beeching
- 8) R.H.N.Hardy(1989):Beeching — Champion of the Railway?
- 9) 日本国有鉄道 (1966) :鉄道辞典<補遺版> (インターネット)
- 10) <https://makewealthhistory.org/2011/03/28/britains-trains-lets-undo-the-beeching-legacy/>
- 11) <https://www.parliament.uk/business/publications/research/olympic-britain/transport/plight-train/>
- 12) https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Great_Britain

(2018. 7. 31受付)

Characteristics of the Railway Learned from the Beeching Report

Ryo WATANABE

In the UK, major railway lines were reviewed in the late 1960s. The basis for this was the “Beeching report”. In this report, 15 recommendations were made to improve the balance of the British railway, which was a big deficit at the time, and it was decided to strictly determine the abolition of each line section based on the balance of payments. Based on this report, the abolition of the route called "Beeching cut" was carried out in the UK, but the plan has not been completed and has reached today.

This paper introduce the criteria of the railroad's existence at the time and why the plan was not completed, and also introduced the criteria for the local transportation line of Japan defined in the 1980s Also, examine whether there are differences in times and areas in the area where the characteristics of the railway can be demonstrated while also checking with.