

# 英国における鉄道廃止路線の復活に向けた動き



こやくまる さちこ  
小役丸 幸子  
交通経済研究所主幹研究員

英国では1960年代に不採算路線への対応という観点から全国的な鉄道網の見直しが行われ、多くの路線が廃止となった。しかし、現在の廃線を復活する動きが起きている。脱炭素化を目指す英国政府は、数年前から環境負荷が少ない鉄道の効果的な活用について検討を進めていたが、このような考え方にに基づき、2020年11月に政府が発表した、新型コロナウイルス危機から持続可能な社会・経済へ復興するための計画である「グリーン産業革命のための10の計画（以下、グリーン産業革命；The Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution）」で廃線復活の方針が示されている。加えて、コロナによるテレワークの定着により、地方への移住等を検討する人が増えていることに伴い、地方鉄道に関心が集まっているのである。

本稿では、廃線復活の事例を通じて、環境に配慮しながら地域経済にも資する移動手段として鉄道が再び注目されている状況をまとめる。

## 新型コロナウイルスによる打撃からの回復に向けて

英国政府は、2020年11月、新型コロナウイルス危機から持続可能な社会・経済に向けた復興

を目指し、「グリーン産業革命」を発表した。これまでも英国では低炭素社会を実現するための事業への支援が積極的に行われていたが、アフターコロナにおける脱炭素社会の確立のため、今後この計画によりいっそう注力するとしている。この計画において次の10の方策が掲げられた。

- ①洋上風力発電の推進
- ②低炭素水素の促進
- ③新しい先進的な原子力発電
- ④ゼロエミッション自動車への移行の加速
- ⑤環境にやさしい公共交通機関や自転車、徒歩
- ⑥ゼロエミッション飛行を目指す航空機及び環境負荷の少ない船舶
- ⑦環境に配慮した建物
- ⑧炭素の回収・利用・貯蔵への投資
- ⑨自然環境の保護
- ⑩グリーンファイナンス・イノベーション

この中で「⑤環境にやさしい公共交通機関や自転車、徒歩」に関し、英国政府は、環境整備やこれらの利用促進を目的として、鉄道ネットワークの改良・更新や都市の公共交通整備、バスや自転車、徒歩に関する施策に1兆円を超える投資を行うことを発表している。そして、公共交通の利便性向上の観点から、鉄道については電化を進める

とともに、複雑なフランチャイズ制度をやめて、よりシンプルで効率的な運営システムとすること、また、運賃なども考慮した上で鉄道とバスを統合したネットワークを作ることを目指すとしている。

特に鉄道に関する主な施策としては、マンチェスターやバーミンガムなどにおいて、現在建設中の高速鉄道ハイスピード2の建設とそれに関連した鉄道路線を拡充すること、また、小規模な地域においては、自家用車を運転しなくてもすむように、オンデマンドバスを導入すること、そして、1960年代に英国国有鉄道総

裁のリチャード・ビーチング博士によって廃止（ビーチング・カット；詳細は後述）された鉄道を復活するとしている。このうち、ビーチング・カットにより廃止した鉄道の路線再開について、以下で取り上げる。

## 廃止された鉄道路線の復活

前述したように、コロナ禍からの回復と環境への配慮に基づく経済再生の考え方にに基づき、以前廃線となった鉄道路線を復活させる動きが生じている。ここでは2つの復活路線の事例について概説する。

### (1) ビーチングによる廃線

#### (ビーチング・カット) について

英国国鉄は1950年代前半から経営状態が年々悪化しており、その改善策として、1963年に英国国有鉄道総裁のリチャード・ビーチング博士によ

図1 復活する鉄道路線

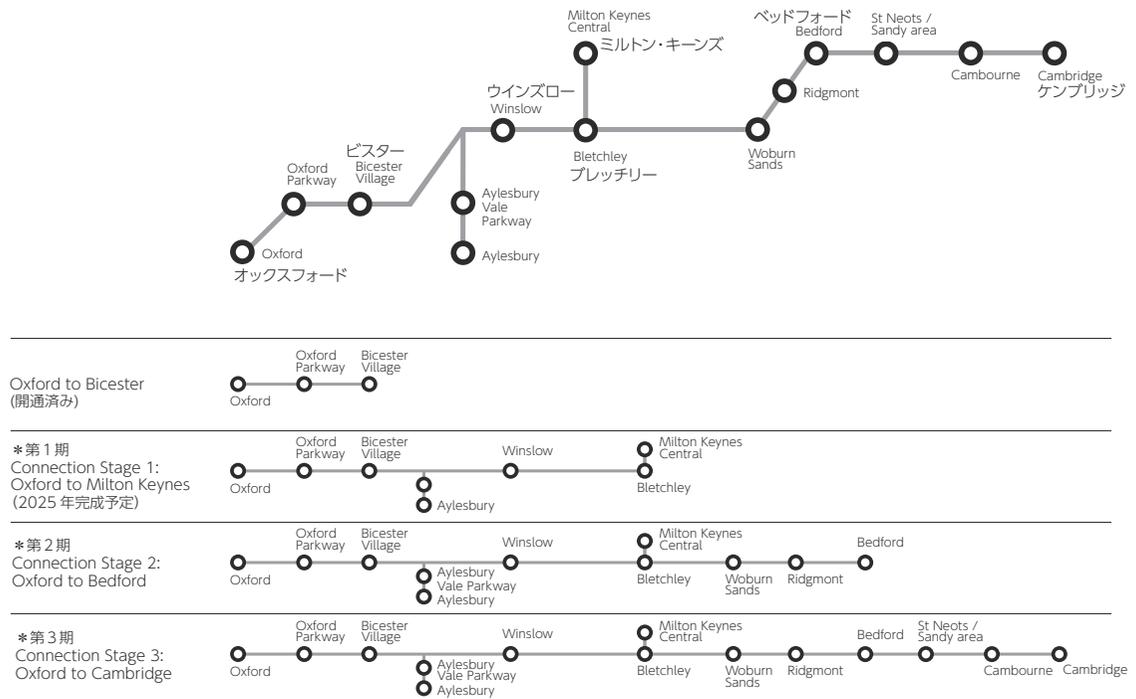


り報告書「The Reshaping of British Railways」（通称ビーチング・レポート）がとりまとめられた。ビーチング・レポートでは、鉄道の収支改善と競争力の強化を図るため、不採算路線の大幅な廃止が掲げられ、当時の鉄道ネットワークの55%に当たる2,363駅と30%に当たる5,000マイル（約8,000km）を廃止すべきという提案がなされた。実際はこれほどまでの廃線は行われなかったものの、このレポートに基づき、1960年代前半から1970年代前半にかけてローカル線を中心に不採算路線の大規模な廃止が行われた。

### (2) 復活路線

2021年1月、運輸省は50年以上前のビーチング時代に廃止された2つの路線（図1参照）を再開するため、7億9,400万ポンド（1,191億円）の投資をすることを発表した。そのうち、イースト・ウェスト・レール（EWR）のビスター～プレッ

図2 イースト・ウェスト・レールの路線図及び延伸計画



出典：イースト・ウェスト・レール ウェブサイトから引用，筆者一部編集

チリー間のプロジェクトに7億6,000万ポンド(1,140億円)が、また、もう一方のプロジェクトであるノーサンバーランド線のニューカッスル～アシントン間に3,400万ポンド(51億円)が充てられることになっている。

EWRのビスター～ブレッチリー間は廃止してなくなった線路を新しく敷設することになるため多額の費用を要するが、ノーサンバーランド線は貨物輸送で現在使用されており、路線の旅客化に向けた改良となるため、EWRほど費用は見込まれていない。

①イースト・ウェスト・レール (EWR)：

ビスター～ブレッチリー間

EWRプロジェクトはオックスフォードとケンブリッジをつなぐ鉄道を建設する計画である。オックスフォードとケンブリッジは鉄道で結ばれていた時代もあったが、1968年にブレッチリー～ベッドフォード間を除き廃止された。それ以降、

両都市はそれぞれロンドンとは鉄道でつながっているものの、直通的な鉄道はない。したがって、両都市間を鉄道で移動しようとする場合、現状ではロンドン経由となり、遠回りをせざるを得ないため、時間を要している。

EWRの路線図及び延伸計画は図2の通りであるが、オックスフォード～ビスター間は2016年12月に開通しており、その後の区間は3段階に分かれて進められることになっている。復活するビスター～ブレッチリー間(約30km)は第1期工事であり、老朽化したインフラを改良するとともに、ウインズローの新駅をはじめとして新しいインフラを設置し、2025年に完成する予定である。完成後はオックスフォードからブレッチリーまで鉄道で直通できるようになり、オックスフォードからブレッチリーを経由しミルトン・キーンズまで1時間に2本運行する予定である。

このEWRプロジェクトの背景にあるのは、研

究・開発事業により地域振興を目指す「オックスフォード・ケンブリッジ・アーク」計画である。「オックスフォード・ケンブリッジ・アーク」は2016年に政府が打ち出した構想で、オックスフォード～ミルトン・キーンズ～ケンブリッジのエリア帯の振興を促進するものである。2017年11月、英国インフラ委員会は、英国を代表するオックスフォード大学やケンブリッジ大学、研究機関等から構成される同エリアに研究・開発を行う施設を整備することにより、2050年までに新たな住宅や雇用の場を創設し、加えて、同エリアの基軸となる鉄道EWRを建設するなど、この構想を進めるために国として支援することを発表した。新型コロナウイルスのワクチン等について、同エリアの大学や製薬会社が研究・開発を行っているが、同エリアについては今後もさらなる発展が見込まれており、その中心的な交通インフラとなるEWRに大きな期待が寄せられている。

## ② ノーサンバーランド線：

### ニューカッスル～アシントン間

アシントンは英国北東部の都市ニューカッスルの北部にある町で、もともと炭鉱業で栄えた地域である。アシントンとニューカッスルを結ぶ鉄道ノーサンバーランド線の旅客輸送は1964年に廃止されており、それ以降は貨物輸送のみ行われていた。アシントンは炭鉱の閉鎖により一時は失業者が増えたが、現在は炭鉱跡地にビジネスパーク（工業団地）が造成され、ニューカッスルに近接していることもあり、通勤・通学にも便利なエリアである。

今回、旅客輸送を行うことができるように復活するニューカッスル～アシントン間（図3参照）の区間距離は29kmであり、線路や6つの駅、関連するインフラ施設を改修し、2024年の旅客輸送サービス再開を目指す。現在、アシントンからニューカッスルまで行くにはバスで1時間を要

図3 ノーサンバーランド線路線図

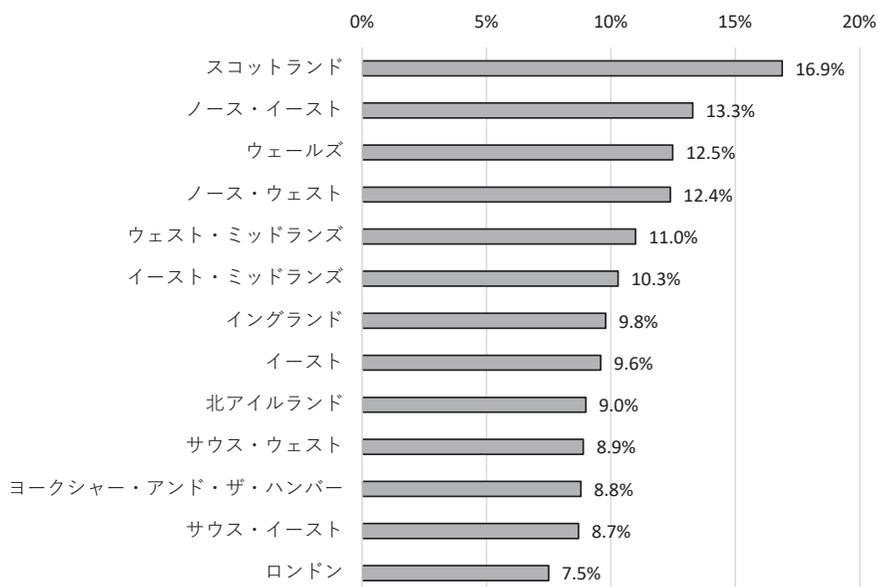


出典：ASHINGTON TARGETS 2023 OPENING, 17th March 2021, Modern Railways ウェブサイト (<https://www.modernrailways.com/article/ashington-targets-2023-opening>) から引用、筆者一部編集

しているが、鉄道であればニューカッスル～アシントン間の所要時間は35分となる。月曜から土曜は1時間2本、日曜は1時間1本の鉄道の運行が計画されており、沿線住民の通勤・通学の利便性が高まることが期待されている。

ところで、コロナウイルスの感染拡大により在宅勤務が導入されたことに伴い、英国では住宅価格が高いにもかかわらず狭い部屋にしか住むことのできない都市部から、比較的手頃な価格で、部屋数が多く、庭付きの一戸建てを入手できる地方への移住が進んでいる。これにより地方の住宅価格が上昇する傾向にあり、図4で示したように、

図4 英国における地域別住宅平均価格の対前年上昇率（2021年8月）



注) ノーサンバーランド線エリアはノース・イーストに属する。なお、①で述べたオックスフォードやビスター、プレッチリーはサウス・イースト、ケンブリッジはイーストに属する。

出典：HM Land Registry, UK House Price Index summary, August 2021

2021年8月において、住宅価格の対前年上昇率が最も高い地域はスコットランドの16.9%であり、次いで、ノーサンバーランド線のエリアを含むノース・イーストの13.3%であった。一方、ロンドンの上昇率は全国で最も低くなっている。住宅価格の上昇率がロンドンよりも地方で上回る現象は、2度目のロックダウンとなる2020年12月頃から継続して見られ、特にロンドンから離れる地域ほど上昇率が高くなる傾向にある。また、ロンドンの人口は21世紀に入って初めて、2021年に減少に転じるという予測もある（PwC 2021）。

もともとノース・イースト地域の住宅価格は全国で最も安いレベルにあるとはいえ、住宅価格の上昇は当該地域の住民にとっては好ましいとはいえない状況である。それだけに、ノーサンバーランド線が復活することで沿線地域の魅力が増し、地域の活性化を図れるかが今後の課題である。

## 鉄道政策の中の位置付け

英国の鉄道は、現在、新たな仕組みの再構築に向けて大きく動いている。英国運輸省は、1994年の鉄道改革に基づく上下分離やフランチャイズを見直し、新しい鉄道運営モデルの検討を2018年9月から行っていたが、2021年5月に新たな鉄道の運営体制に関する報告書「Great British Railways The Williams-Shapps Plan for Rail」を発表した。

この報告書では、1994年の鉄道改革について、上下をはじめ、組織が分断化しており非効率であったこと、フランチャイズ制度は必ずしも旅客第一の運営とはいえなかったこと、フランチャイズ制度は事前に旅客収入を予測して入札するシステムであるが、運営する上で、持続可能な手法とはいえなかったことなどがデメリットとして挙げられた。また、運賃については、制度が複雑で、利用に際してわかりづらく、改善が必要とされていた。

これらを踏まえて、英国の鉄道は、フランチャイズ制度を廃止し、公的な組織である Great British Railways (GBR) が新設される。いわゆる公共企業体としての位置付けとなる GBR は、インフラの所有及びネットワークの運営・管理、運賃や時刻表の設定などを行い、政府の鉄道政策を踏まえ、鉄道の運行やサービスについて総合的な戦略を策定するとともに、予算やコストの管理を行う。

このように、新しい鉄道の形が示される中、この報告書では、2021年1月に政府が発表した、ビーチングによって廃止された前述の2つの路線の復活について言及している。不採算だった路線を復活するにあたり、採算性を必ずしも追求するものではない。廃線の復活は、温室効果ガス削減効果はもちろん、英国の鉄道復権に向けた中核をなす施策として位置付けられているのである。

## 今後に向けて

新型コロナウイルスは人々の暮らしに大きな影響を与えた。生活様式が変化したことにより、居住場所やライフスタイルも従来とは異なり、大都市だけではなく、地方に目が向けられつつある。また、コロナにより経済は厳しい状況に陥っているが、復興に際し、新たな産業の発展に向けて地域間連携がクローズアップされている。地域間のつながりにおいて、各地域が有機的に機能することが望まれるが、その際に鉄道は重要な役割を担うことになる。

さらに、英国は2050年までに温室効果ガス排出を実質ゼロにすることを既に法制化しているが、EU離脱後に環境対策で世界をリードすることを表明しており、交通分野でもそのための対応が求められる。鉄道は一般的にクリーンで環境にやさしい交通として認識されており、ゼロエミッションに向けた政府のロードマップの達成に

おいて、鉄道は重大な役割を担っている。その意味でも、鉄道の復権は最重要課題なのである。

欧州などを中心に、コロナ禍からの経済復興に際し、地球温暖化対策を考慮した取り組みが行われている。英国においても、利便性の高い鉄道ネットワーク形成という観点から、廃線の復活はこれら以外にも実施・検討されており、鉄道があらためて見直されている。

## 【参考文献】

- ・渡邊亮「[「ビーチングレポート」]に学ぶ鉄道の特性とローカル線のあり方」『運輸と経済』第78巻第7号、2018年7月
- ・Bidwells, Oxford-Cambridge Arc Beyond the Covid-19 crisis, June 2020
- ・Department for Transport, Great British Railways The Williams-Shapps Plan for Rail, May 2021
- ・HM Government, The Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution, November 2020
- ・HM Land Registry, UK House Price Index summary, August 2021
- ・National Infrastructure Commission, PARTNERING FOR PROSPERITY : A new deal for the Cambridge-Milton Keynes-Oxford Arc, November 2017
- ・PricewaterhouseCoopers (PwC), UK Economic Outlook, January 2021
- ・ASHINGTON TARGETS 2023 OPENING, 17th March 2021, Modern Railways ウェブサイト <https://www.modernrailways.com/article/ashington-targets-2023-opening> (最終閲覧日 2021年11月18日)
- ・イースト・ウェスト・レールウェブサイト <https://eastwestrail.co.uk/> (最終閲覧日 2021年11月18日)
- ・英国運輸省ウェブサイト <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport> (最終閲覧日 2021年11月18日)