

ビーアールコーナー PRコーナー

〔概要〕

昭和37年度国鉄広報活動基本方針の中で、大衆広報の拡充が強く取り上げられ、国鉄の施設をPR媒体として積極的に利用することが示された。PRコーナーは、この方針に基づき、国鉄の窓口として、継続した広報活動を行なうことになり、昭和38・1・7国鉄本社新事務所竣工式当日、正面玄関隣に開設されたものである。(面積180m²)

〔運営基準〕

国鉄の施設を利用したPRのモデルケースとして、当時国鉄経営全般について国民の理解と好意ををうるような広接体制をとり、かつ広報効果を高めるような内容の展示会を開催する。

〔主要業務〕

- (1) 広報展示(催し物・展示会の開催)
- (2) 広報広接(国鉄全般についての要望、照会などに対する広接)

- (3) PR映画の紹介、貸出しあっせん(保有フィルム約200)

〔要員〕

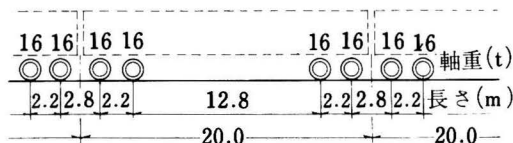
広報部職員5名(うち女子職員2名)

〔開館時間〕

平日 9～16時50分 土曜日 9～12時20分 休館日 日曜・祝祭日。(沼尾俊幸)

ビーカージュ P荷重

P荷重とは新幹線鉄道における旅客電車の軸重および軸配置を考えて定めた列車荷重であり、図に示す標準活荷重をいう。



旅客電車の軸重は貨物電車と同じであるが、軸配置が異なるため、橋りょうに対する影響に相当の相違が生ずるので、旅客専用線に対しては、この荷重を使用してよいこととなっている。

なお、高速運転の旅客電車に対する乗りごこち、走行安全性などの点からP荷重に対して、けたのたわみによるけた端の折れ角を4.5/1,000ラジアン程度に制限することとしている。この値は、けたの支間の1/1,800程度のたわみに相当する。

また旅客電車の速度(210km/h)は、貨物電車の速度(150km/h)に比べて大きいので、一般構造物に対する曲線中の遠心力の影響も大きく、*N荷重で設計した構造物に対して、この荷重によるチェックが必要である。(高橋省次)

ビーチング・プラン (英) Beeching Plan イギリス鉄道公社は、1963・3・27「イギリス国有鉄道の再編成」(Reshaping of British Railways)と題する報告書を運輸大臣に提出し、一般にも公表した。この報告書はイギリス鉄道公社総裁ビーチング博士の提案した計画であることから、一般にビーチング・プランと呼ばれている。

次にビーチング・プランが作成されるまでの経緯とその内容について概説すると、1960・3・10、時の首相マクミラン氏は、国会でイギリス国有鉄道は赤字経営から脱却するため、国民の

需要に相応した適正規模に再編成されなければならないと強調したが、この言明がビーチング・プランの発端となった。まず下院に設けられた国有事業特別委員会から1960・7「国有運輸事業再編成に関する報告書」が提出され、この報告書を検討した政府は、同年12「国有運輸事業再編成に関する白書」を国会に提出した。この委員会報告書と白書に基づいて立案された新運輸法案が、1962・8、国会を通過し、1962年運輸法として翌年1・1から実施された。1962年運輸法に基づいて設立された公共企業体イギリス鉄道公社(British Railways Board)は、BTC時代に累積した巨額の負債の帳消しその他措置によって国庫から大幅な財政的援助を受けたが、今後は自力で健全財政を達成していかなければならない立場上、多くの不採算線をかかえて健全財政の達成は困難であるから、公衆の利用の少ない地方的不採算線を整理し、思い切った経営の合理化をはからなければならない。そこで公社はまず鉄道の貨客輸送の流れの現状と鉄道と道路の輸送コストの実態をはくする目的で、1961・4・17から1週間にわたって全国的に綿密な輸送実態調査を行ない、この調査の結果を基礎として総合的な鉄道再編成計画を作成し、これを前述「イギリス国有鉄道の再編成」として一般に公表した。

この計画書は、本文の中で問題の本質、問題の分析、主要輸送対象の詳細な検討、運営・管理面の経済性、人員削減、計画による財政的成果などの諸項目に分けて述べ、付録において輸送調査、旅客サービスと旅客駅の閉鎖、車両の削減、ライナー・トレインなどの諸項目について記述している。

次にこの計画の総合的な要旨を簡単に述べる。

イギリス国有鉄道の線路延長は、現在約2万8,000キロに達するが、その半ば以上の線路では貨客輸送からの収入が、列車運転、車庫、ヤード、駅の費用を除いた軌道の保守、信号施設の保守と操作に要する費用さえ償えず、約7,000駅(うち貨物駅2,400)のうち、その半ば以上の駅では、駅の費用が、これら駅で取り扱う貨物からの収入をはるかに上回っている。輸送のうちで各駅停車旅客列車が最も乗車効率が悪く、収入をもって運転費さえ償えない。郊外輸送は、ロンドン周辺では、かろうじて所要経費を償うに足るが、他の大都市においては、すべて巨額の欠損を出している。鉄道にとって不利益な貨物が多く託送され、しかも大部分は直通列車によらずヤードで入換作業を必要とする個々の貨車によって取り扱われている。このため輸送原価は高くなり、貨車の利用効率も悪くなっている。石炭輸送は、全体としては収支償うものであるが、石炭輸送の $\frac{2}{3}$ は、集結列車によらず不経済的な車扱によって取り扱われている。石炭以外の車扱貨物は、全体的にみて欠損であり、小口扱の雑貨輸送も赤字を出している。

以上のような実状にかんがみ、イギリス鉄道は次のような思い切った業務の縮小と新しい構想によるサービスを実施して、鉄道の再建をはかりたい。

各駅停車旅客列車約240本を廃止する。旅客の利用の少ない小駅・簡易駅約2,360を閉鎖する。車扱貨物を取り扱う小駅は廃止し、不経済的な途中取卸貨物輸送を削減する。小口扱貨物の取扱駅を約100に縮減し、小口扱を集約的に取り扱う。蒸気機関車をディーゼル機関車に転換するが、その数は最高3,750