

## 欧州における国際旅客鉄道の再生

原題：Reviving international passenger rail in Europe

- 著者・所属：David Kramer；Jonge Veranderaars 社，代表，オランダ
- 誌名：RGI: Railway Gazette International Vol.171 No.1 (2015-1) p34-37
- 言語：英語 ●原文中図：5 ●表：0

欧州鉄道市場への進出を目標とした国際旅客鉄道会社 Train2EU が、Jonge Veranderaars 社とオランダの若手運輸専門家およびドイツの環境団体 Natuure & Milieu との共同で、2014年11月18日にブリュッセルに設立された。この会社には Royal Haskoning DHV、ドイツ旅行計画専門家 9292 やイギリスの若手鉄道専門家などの支援者がいる。全員が欧州運輸市場における鉄道のシェア拡大を願って、若い世代の旅行者向けに、会社の目標や欧州鉄道旅行に対するキャンペーンを幅広く行っている。また若

手鉄道専門家は20年後には欧州鉄道システムを利用して列車運行事業を始めることを目標にしており、常に鉄道インフラ管理者、列車運行事業者および旅行業者等と連携を保ちながら業務を進めている。現在の欧州の国際鉄道旅客輸送は、輸送市場の自由化に伴う格安航空の拡大などにより厳しい状況にあるが、アムステルダム―パリ間の高速列車 Thalys サービスなどにより、次第に増加の傾向も見られつつあり、Train2EU 社の活動が欧州の国際旅客鉄道の再生の一助になることが期待されている。



出典 RGI: Railway Gazette International

Train2EU 社の共同経営者達は、現在の市場の自由化は利益を生む状況にはまだ達していないと考えている。スペイン鉄道 (RENFE) のフランス国内のサービスはフランス鉄道 (SNCF) と共同で運営されている

## 中国の高速鉄道路線における輸送容量の最適化

原題：Optimising the capacity of high speed lines

- 著者・所属：Sven Andresen
- 誌名：RGI: Railway Gazette International Vol.170 No.12 (2014-12) p39-41
- 言語：英語 ●原文中図：3 ●表：2

中国はこの10年間で高速鉄道網建設に巨額の投資を行っており、現在も路線の拡張を進めている。しかし、徐州―鄭州間などの主要幹線の需要増加に対応した列車増発、各駅停車と特急等のダイヤ構成などの課題を抱えている。現在の中国主要幹線の最高時速は350km/h であるが、1時間あたりの列車本数は最大でも約8本で、東海道新幹線の12-15本に比べて少ない。また、ダイヤに規則性がなく列車遅延もあり、定時運転性も十分とはいえない。これは主要都市間に多くある中間駅の線路構成や駅設備が高速列車に十分対応していないことが大きな要因になっている。高速鉄道路線の容量の最適化には、これらの改善と列車種別によるダイヤパターンの統一化などが必要であろう。



北京―上海旅客専用線で寧波へ向かう高速列車が天津駅ホームに到着

出典 RGI: Railway Gazette International