## 輸送　TGVの新しいブランド戦略

原題：Yes oui can
誌名：RGI：Railway Gazette International　Vol.173 No.7（2017-7）pp.32-34

高速バスやシェアライドとの激しい競争への対応として，SNCFはTGVを低価格のOuigoと今年5月にスタートしたInouiの2つのブランドにする営業戦略を打ち出しました。Inouiは新車または大改修した車両から順次展開し，駅に改札を設けることにより列車乗務員は乗客へのサービスに専念できます。Ouigoは現在4路線に合計15往復運行していますが，90%を超える乗車率を維持しており，SNCFは2020年までに6路線，69往復に増発する計画です。SNCFはOuigoの利用客の半数は低価格による誘発あるいは他の交通機関から転移したものとみています。基本的に高速線のみを運行することで年間80万kmを走行しますが，これは日本の新幹線の運用を参考にしています。また折り返し時間を20分とし，車両保守は深夜に行っています。この結果，座席あたりの車両保守コストは通常のTGVの約50%に抑えられます。次世代のTGV車両について，SNCFはメーカーと共同で新製価格の20%低減と保守費の低減をめざしています。

新ブランドのInoui ― 新しいTGV L'Oceanの860編成

## 環境　騒音問題に関する今後の方向性

原題：Noise on the agenda
誌名：RGI：Railway Gazette International　Vol.173 No.6（2017-6）pp.25

鉄道騒音に関して，CER（欧州鉄道・インフラ会社共同体）はブリュッセルで今後の方針に関するセミナーを開催しました。ドイツなど，国によっては法的規制も検討されており，貨車の対策や騒音の高い車両の通行禁止なども提案されています。実際には現有車両への付加的対策（鋳鉄制輪子から合成制輪子への交換など）が現実的ですが，それでも膨大な資金を必要とします。貨物列車の騒音レベルに応じて，線路使用料の差別化なども提案されています。

貨物列車をけん引するDBの187機関車
（グレンベルク-マンハイム間）

## 輸送　韓国の高速鉄道事業者は収支均衡をめざす

原題：Supreme Railways targets breakeven by year end
誌名：RGI：Railway Gazette International　Vol.173 No.7（2017-7）pp.36

韓国鉄道のオープンアクセスに対応したSupreme Railways（SR）社は，2016年12月9日にソウル南東の新しいターミナル水西と釜山や木浦などを結ぶ高速列車SRTの運行を開始しました。SRが運用する車両は32編成で，10編成が新車，22編成がKorail（韓国鉄道公社）からのリースです。両端の動力車が客車8両をはさむ編成で，編成定員は410名です。水西～釜山間の列車は1日40往復設定され，最短2時間9分で結んでいます。輸送量は1月の47,599人／日から5月の1,630,149人／日に増加しています。この実績から，2017年末には収支均衡を達成できるとSRは見込んでいます。

新しく建設された水西駅（地下ホーム）で発車を待つSRT

## 構造物　ドイツで最大の地上高をもつ鉄道橋梁の全面的改修

原題：Generalüberholung der höchsten Eisenbahnbrücke Deutschlands
誌名：ETR：Eisenbahntechnische Rundschau　Vol.66 No.7+8（2017-7+8）pp.38-41

ドイツのベルギッシュ地方にあるミュングステナー鉄橋は，総重量4,978トンの鋼材と934,456本のリベットを用いて構築されています。地上からの高さがドイツで最も高く，そして間違いなく最も美しいこの鋼製橋梁は，120年にわたる使用を経て，現在，全面的な改修が行われています。この実施にあたっては，ガセットプレートと橋梁支承部との100%摩擦接合が試みられています。

ドイツ最大の地上高107mのミュングステナー鉄橋

WRT（海外鉄道技術情報）は海外主要鉄道誌の記事抄訳を含め，海外の最新の鉄道技術情報をタイムリーに紹介する季刊誌です。ここに紹介した記事はその一部です。
⇨新刊案内，バックナンバーは総研HP（www.rtri.or.jp）をご覧下さい。
⇨問合先（研友社）　TEL: 042-572-7157　HP：www.kenf.jp