

## 輸送 アムステルダムへの直通運転が始まる

原題：Amsterdam in sight  
誌名：RGI：Railway Gazette International Vol.174 No.3 (2018-3) p.28

2018年4月4日からユーロスターのロンドンからアムステルダムへの直通運転が始まりました。1日2本で所要時間は3時間41分です。アムステルダム駅でのセキュリティチェックの工事が2019年まで行われるため、当分の間アムステルダムからロンドンへの直通列車は運転されません。ユーロスター社のCEOは、現在、ロンドン～アムステルダム間の航空旅客数は年間400万人で、1994年にユーロスターが開業した時のパリ～ロンドン間とほぼ同規模の大きなマーケットであり、今後、アムステルダム直通の需要が増えて運転本数が増加することを期待しています。



出典 Railway Gazette International

ロンドン～アムステルダムの直通運転を行ったユーロスター

## 輸送 ICEの長距離運転リスクとチャンス

原題：Sprinter im Fernverkehr-Risiken und viele Chancen für das System Bahn  
誌名：ETR：Eisenbahntechnische Rundschau Vol.67 No.5 (2018-5) pp.9-13



出典 Eisenbahntechnische Rundschau

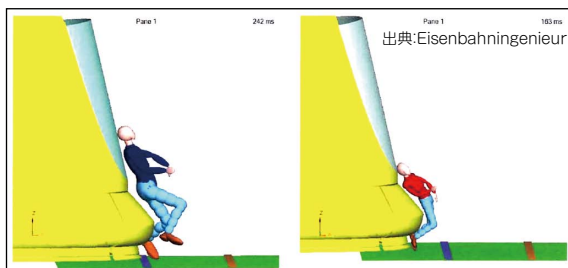
早朝のベルリン発ミュンヘン・フランクフルト・エルフルト中央駅行きICEの列車分割作業

交通プロジェクト8号によって2017年末以降、ICEはベルリン～ミュンヘン間を4時間未満で運転しています。ICEは高密度線区での運行リスクを抱えますが、魅力的な所要時間によって旅行者は短距離航空から鉄道へ移行する可能性があります。前向きな設備投資はICEによる長距離鉄道旅行を可能にし、鉄道旅客が倍増することにより気候変動防止への持続的な貢献が可能になります。

## 車両 市街電車の事故種別

原題：Zum Unfallverhalten von Straßenbahnen  
誌名：EI：Eisenbahningenieur Vol.69 No.4 (2018-4) pp.50-55

市街電車の構造が事故の種別に関与するのか？ 走行区間の大部分がほかの交通モードと空間的に共有していることから、通常の鉄道よりも市街電車の事故の状況は多様です。典型的な事故は同じタイプの市街電車への追突、ならびにトラックやバスとの衝突であり、これは数年来、DIN EN 15227でいわゆる“衝突標準”といわれているもので、事故等級の基準も提供されています。しかし、次の事故種別には何ら特別な基準は決まっています。人身事故一歩行者が車両の連結部に近接／側面接触／脱線一場合によっては事故にもなって／古いタイプの電車への追突／ドア部の人身事故／クルマとの衝突／人身事故一歩行者が車両前面に捕捉されるなどです。記事ではこのような事故種別に重点を置き、Tango車両を例として述べています。

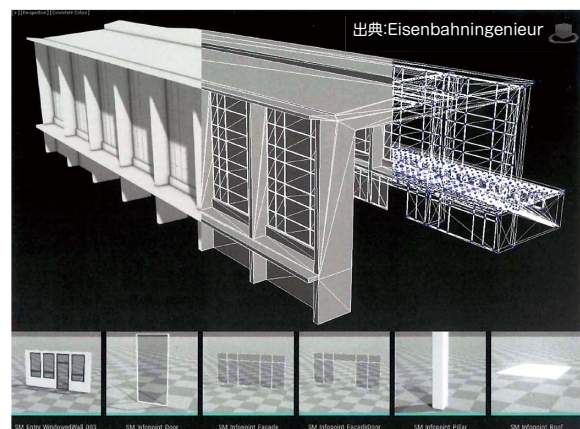


ダミー人形の“成人”と“子ども”が速度20km/hの市街電車にはねられるシミュレーション

## 構造物 仮想現実を用いた利用者中心の駅建造物評価

原題：Nutzerzentrierte Gebäudeevaluation mittels Virtueller Realität  
誌名：EI：Eisenbahningenieur Vol.69 No.4 (2018-4) pp.56-60

駅の計画では可能な限り快適な滞在を旅行者に提供するため、狭い場所での人の滞りを最小にし、効果的な人の流れを可能にすることなどを狙います。駅が複雑で大きくなり多機能化するほど、利用者が遭遇することへの正確な予測はますます困難になってきます。記事では仮想現実空間でのシミュレーションによる、“利用者中心”の駅構造評価の研究試行について報告しています。



ハイデルベルグ駅（上段の左側と中央）とその多面体表現（上段の右側）のコンポーネントとコンピューターモデル



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) をご覧ください。  
⇒問合せ (研友社) TEL: 042-572-7157 HP: www.kenf.jp