

## 英国 **GWR** が日立製新型高速列車 **802** 型の試験走行を開始

8月9日のロンドンから南西部に鉄道ネットワークを持つ Great Western Rail (以下、GWR) のプレスリリースによりますと、ロンドンと英国南西部のデボンとコーンウォール間の高速列車 802 型の試験走行を開始したと発表しました。

来年1月から運航開始される高速列車 802 型は、2013年に日立が英国運輸省から受注した GWR と East Coast Rail (以下、ECR) 向けの 800 型と 802 型併せて 870 両の内、GWR のデボンとコーンウォール方面には 22 編成 (5 両連結)、14 編成 (9 両連結) 計 236 両のために設計された、在来線の電化区間と非電化区間を走行出来る、次世代型高速列車です。

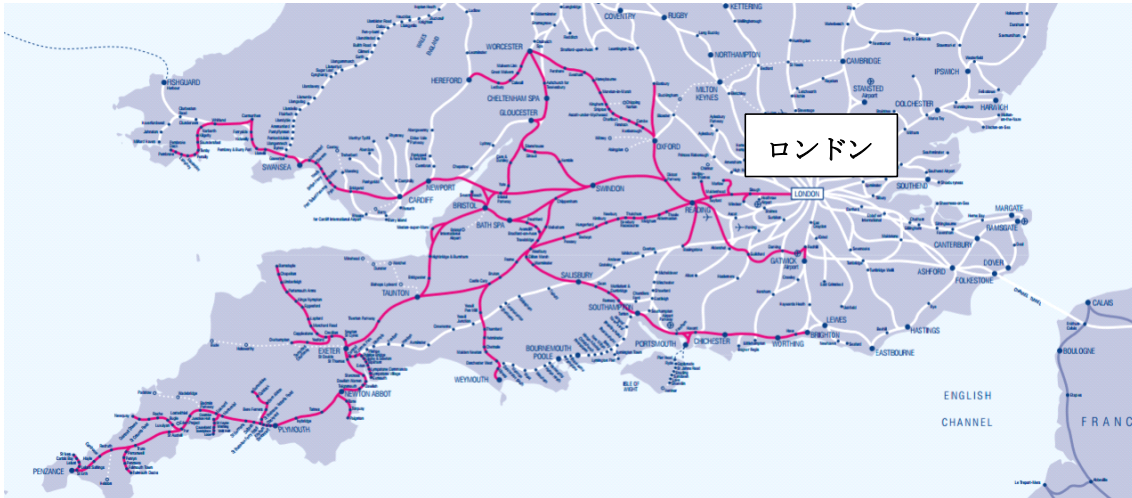
現在は、ディーゼル機関車を前後に連結したプッシュ・プル方式でディーゼル列車としては世界最高速の 200kmh を誇っていますが、いかんせん 30 年以上も経った古い列車編成なので、日立製 802 型が後継列車となります。最初の数編成は日本の山口県下松市にある日立笠戸工場製が走行しますが、以降はイングランド北部のニュート・エイクリフト工場 で現地生産された車両となります。

802 型の特徴は、バイモードと言われる電化区間は電車走行、非電化区間はディーゼル発電機の電力で走行となり、電化区間は 225kmh、非電化区間は 160kmh の営業運転が可能となっています。

これによって、ロンドン・カーディフ間 260km (東京・浜松間に相当) の電化区間は現在の最速 2 時間が 1 時間 40 分と 20 分短縮、ロンドン・ペンザンス間 450km (東京・京都間に相当) 電化率 60%が最速 5 時間が 4 時間 40 分と 20 分短縮となり、輸送力は 25%アップし利便性の向上が期待されています。

GWR の社長、Mark Hopwood 氏は「GWR の路線が、南西部の経済とコミュニティにとってどれほど重要かを理解しており、今日から試験走行を始めた日立の新幹線技術を利用した新しい列車は、これからの乗客の快適な旅の経験をステップアップさせるマイルストーンとなるだろう。」と述べています。

また、Hitachi Rail Europe のプロジェクトディレクター、Berry Sas 氏は「今回の試験走行はタイムリーかつ最高の状態で列車が確実に納品されるように、私たちのチームにとってもエキサイティングなマイルストーンとなります。」と述べています。



英国南西部をカバーする **GWR** 路線網 ( — の部分) 出所: **GWR HP** より



**GWR** に納入された日立製バイモード **802** 型高速列車 出所: **GWR HP** より

英国は日本と比べて、もともと平坦な地形で線路の曲線も緩やかで、トンネル、鉄橋も少なく、線路幅も標準軌の1435mm（日本の新幹線と多くの私鉄が標準軌を使用）で車体も日本の在来線車両とほぼ同じなの、スピードアップが容易に行われて来ています。従って、日本の在来線では考えられない様な高速運転が日常となっています。例えば、通勤電車の快速は100mph（160kmh）、通勤ディーゼルカーの快速は90mph（145kmh）ととんでもないスピードで走行しています。

しかし、専用軌道を300kmh以上で長距離走行する新幹線仕様の高速鉄道では、英国は日本やヨーロッパ諸国の後塵を拝していますが、ロンドン・バーミンガム間の350kmh走行で2025年の完成を目指しているHS2プロジェクトに、日本や中国、フランス、カナダの鉄道メーカーの動きが活発になって来ています。（了）