

## 編集後記

6月に交流協会総務部に着任してから、3カ月が経過しようとしております。自身としては、台湾には1回しか行ったことがなく、台湾についてはほとんど知識のない状況です。

台湾には前々職の時代の2008年2月に、台湾新幹線プロジェクトの債務問題の関係で出張し、台湾高速鉄道側と今後の解決の方向性について打ち合わせをしましたが、台湾新幹線に乗車することも業務の一つでありました。

当時は、羽田からの便で桃園国際空港に到着後、台湾高速鉄道の桃園駅から左営駅まで乗車して高雄に一泊し、翌日朝の便では左営から板橋まで乗車しました。

台湾新幹線の各駅は、コンペによってデザインが決定されたとのことで、高雄に向かう夕暮れ時の各駅の雰囲気は、日本の新幹線の駅よりも洗練された印象を受けました。また、車両は700T型で、現在の東海道新幹線の主流である「のぞみ」の700系の台湾新幹線バージョンです。車内は日本の新幹線よりもゆったりしているのではないかと思えるほど快適で、乗り心地も良好であったことを覚えています。

日本の鉄道運行の正確性は世界的にも有名ですが、2011年の東海道新幹線の定時到着率（1分までの遅れを定時として取り扱った場合）は、0.6分（定時から約36秒）の遅れに留まっているとのことです。東海道新幹線では、2013年2月から自動列車制御装置（ATC）を活用し、地上に設置されたコンピューター端子から、線路の勾配やカーブ、トンネルの情報を読み取り、自動で加減速して走るN700A（Advanced）が導入されるとのことです。この自動運転機能を備えたN700の改良型車両では、自然災害などでダイヤが乱れた時に自動運転機能を活用するとのこと（平常時に自動運転機能を活用するとダイヤよりも早く到着してしまうため、平常時には活用しない方針のようです）で、更なる定時到着が見込まれそうです。

一方、昨年の台湾新幹線の年間利用者数は延べ4163万人で前年より12.7%増加し、年間運行本数も前年比、3.39%増の4万8553本に達したとのことで、好調ぶりがうかがえます。定時到着率（5分以内の遅延を定時到着と取り扱った場合）は、2011年で99.87%であるとのことです。もちろん日本の運行システムや運転士さん達の方が先進的であると思いますが、台湾の運転士さん達もなかなか頑張っているのではないかと思います。

本年5月に、川崎重工業と東芝の企業連合が、台湾高速鉄道から追加の車両を受注したとの発表がありましたが、今回受注した車両は従来と同型の700T形とのことです。将来的には、台湾新幹線にも改良型車両が導入されて、定時到着率がますますアップすることが期待されます。

日本からの観光客の方にも、是非台湾新幹線に乘車していただき、日本の新幹線技術の優秀さと、台湾新幹線の快適さを味わっていただきたいと思います。

（総務部次長 三浦 満弥）