

## 時間帯区分案における時速200km以上での高速走行について

---

# 時間帯区分案に関するヒアリング結果について

平成29年7月12日  
第2回 青函共用走行区間等高速化  
検討WG資料を一部加筆

## 1. 新幹線の高速化の意義は何か。

- ・ 観光客やビジネス客の増加、サービス競争促進による経済的メリットなどの面で意義があるとの意見が多い。
- ・ あわせて、イベント等のソフト面で盛り上がり感を作ることも重要との意見もあり。

## 2. 高速走行のためには確認車の走行が必要。これに伴い時速140kmの新幹線の運行本数が減ることは避けられないが、どのように考えるか。

- ・ 新幹線の運行本数が減ることは、旅客の利便性に大きく影響するため、運行本数減少を最小化する方法が望まれるとの意見が多い。

## 3. 貨物輸送への影響について、どう考えるか。

- ・ 北海道と本州間の重要な物流を担う貨物輸送への運行の影響は最小限にすべきとの意見が多い。
- ・ また、船舶輸送や、中長期的には貨物新幹線などの方策も検討してはどうか、との意見あり。

## 4. ケース6(特定時期に青函トンネル内下り線で複数列車を高速化)について、どう考えるか。

- ・ 時間帯区分案の6つのケースのうち、ケース6が現実的との意見が多い。
- ・ なお、その場合でも貨物列車の運行への影響を極力抑える必要がある、との意見あり。
- ・ 一方、GWや年末年始はもともと利用者が多く、特定時期だけ高速化する価値はない、との意見もあり。

第2回高速化検討WGにおける議論の結果、次回WGでは上記のヒアリング結果を踏まえて、ケース6について平成29年のGW等の曜日配列を用いたシミュレーションを実施することとした。

○平成29年の走行実績における貨物列車への影響本数が少ない期間

特定時期	影響本数の少ない期間
GW	5/4～5/8(5日間)
お盆	8/12～8/16(5日間)
年末年始	H28/12/31～1/4(5日間)

JR貨物提供データより作成

# 時間帯区分案高速化ケース6のシミュレーション(2)

○平成29年GWの貨物列車の走行実績(貨物列車への影響本数が少ない期間)

【下り】

新中小国 出発時刻	列車番号	4/28 (金)	4/29 (土)	4/30 (日)	5/1 (月)	5/2 (火)	5/3 (水)	5/4 (木)	5/5 (金)	5/6 (土)	5/7 (日)	5/8 (月)	5/9 (火)
3時台	3057												
4時台	2051												
	8069												
5時台	3097												
	8095												
7時台	3059												
9時台	8055												
10時台	3067												
	3065												
12時台	3051												
	99												
14時台	3063												
	95												
15時台	3081												
	3053												
16時台	2061												
18時台	8051												
	6093												
19時台	8077												
	3085												
20時台	8057												
21時台	3091												
22時台	3087												
	83												
23時台	8063												
	3055												
合計		19	18	9	3	9	10	4	3	3	3	6	19

【上り】

木古内 出発時刻	列車番号	4/28 (金)	4/29 (土)	4/30 (日)	5/1 (月)	5/2 (火)	5/3 (水)	5/4 (木)	5/5 (金)	5/6 (土)	5/7 (日)	5/8 (月)	5/9 (火)
3時台	3054												①
4時台	98												
	7066												
	6092												
	3052												
5時台	3050											②	
6時台	3094												
7時台	3090											③	
	3058												
8時台	8062												
9時台	3062												
	8090												
10時台	82												
11時台	3080												
13時台	8050												
14時台	8056												
15時台	3084												
17時台	3056												
18時台	2050												
20時台	8054												①
	8068												②
22時台	94												③
	3064												
23時台	3086												
	2060												
合計		19	17	7	5	8	9	3	3	4	4	8	18

走行実績データ(JR貨物提供)を基に作成

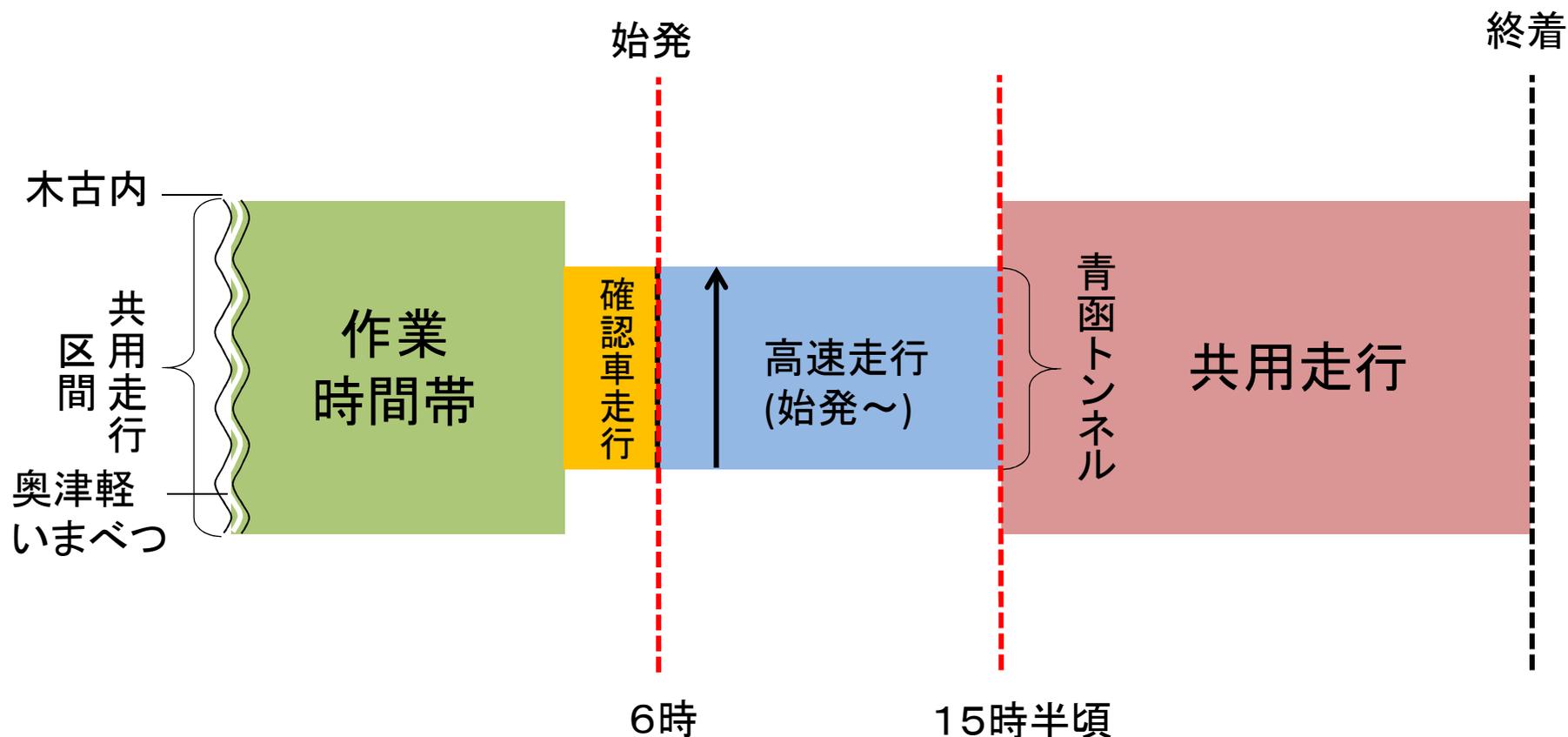
	4/28	4/29	4/30	5/1	5/2	5/3	5/4	5/5	5/6	5/7	5/8	5/9
上下線最大影響本数 (始発～15時半まで)	23	23	11	4	11	13	5	4	4	5	4	23

○ 1日あたりの貨物列車の運行本数が少ない期間において、貨物列車の減便等を考慮せず機械的にダイヤを変更すると、5/4～5/8の5日間において、始発(6時)～15時半頃までは高速新幹線の走行のためにダイヤが空くこととなった。

※あくまで平成29年GWにおける走行実績であり、年ごとの曜日配列等によって運行本数は異なる。

## 時間帯区分案高速化ケース6のシミュレーション(3)

○平成29年走行実績を踏まえた特定日における高速走行イメージ



○平成29年現在の北海道新幹線の下り定期列車本数:13本/日  
(うち始発(6時)~15時半頃:7本※(最速達列車2本))

※具体的な実施時期(日数)、高速走行する時間帯、ダイヤ等については、旅客の利便性や貨物列車の影響を踏まえて設定することになる。

## 青函トンネル内の走行速度の引き上げによる時間短縮効果

### ○時間短縮効果

区間・速度		最大短縮時分	(参考)
青函トンネル内	時速200km	△約6分※	東京・新函館北斗間の最速達列車 現行:4時間2分

※ 時速160km化後の場合は、3分の短縮。最大短縮時分は、途中停車なしの最速達列車について、鉄道・運輸機構が独自に試算したもの。実際の所要時間については、今後ダイヤ調整などを踏まえて設定することになる。

## 時間帯区分案の今後の方針案

- 時間帯区分案における高速走行については、まずは、貨物列車への影響が少ないケース6から、時速200kmで実施することとしたい。
- 実施時期については、誤進入防止システムの開発、平成30年上期に予定される高速走行試験の結果、ダイヤ調整等を踏まえ、遅くとも平成32年度の実現を目指す。
- 具体的な時期(日数)、高速走行を行う時間帯、ダイヤ等については、旅客の利便性や貨物列車の影響を踏まえ、今後調整する。
- ケース6の上り線での実施や時速260kmへの速度向上の早期実現を目指すとともに、さらに時間帯区分案の段階的拡大の可能性についても、社会・経済的効果も踏まえながら、早期に検討を行う。

## 時間帯区分案の今後の方針案(まとめ)

(1) 区 間 青函トンネル内(約54km)下り線  
(2) 速 度 時速200km(現行は時速140km)

(3) 実施時期<sup>※1</sup> GW、お盆、年末年始

(4) 高速走行  
時間帯<sup>※1</sup> 始発～夕刻頃まで

※1 具体的な実施時期(日数)、高速走行する時間帯、ダイヤ等については、  
旅客の利便性や貨物列車の影響を踏まえ、今後、調整する。

(5) 所要時間<sup>※2</sup> 現行より約6分短縮  
(東京・新函館北斗間の現行最速:4時間2分)

※2 時速160km化後の場合は、3分の短縮。最大短縮時分は、途中停車なしの最速達列車について、鉄道・運輸機構が独自に試算したもの。実際の所要時間については、今後ダイヤ調整などを踏まえて設定することになる。

(6) 開始時期 遅くとも平成32年度を予定  
(今後、誤進入防止システムの開発工程等を踏まえ決定。)

(7) その他 ケース6の上り線での実施や時速260kmへの速度向上の早期実現を目指すとともに、さらに時間帯区分案の段階的拡大の可能性についても、社会・経済的効果も踏まえながら、早期に検討を行う。