

東海道新幹線の歩み ～開業からリニア建設に至るまで～

1. 開業期 (S39年～)

線名	東海道本線(新幹線)		現在
列車名	ひかり(超特急)、こだま(特急)	⇒	のぞみ(追加)
料金	A、B、C 三区別	⇒	統合料金制
列車本数	60本 (ダイヤ) 1-1	⇒	323本
車両	360両 (最高速度210km/h)	⇒	2128両
乗客数	6万人(1日平均)	⇒	41万人

2. 万博輸送 (S45年)

入場者6400万人のうち新幹線利用約1000万人
 ひかり16両化 (ダイヤ) 3-6
 ディスカバージャパンキャンペーン (S46年～)

3. 山陽幹線との直通運転 (S47年～岡山、S50年～博多)

郊外電車型パターンダイヤ 4-4→5-4
 ひかり直通(停車駅パターン3種別運転が中心)
 料金制度刷新
 料金統合、改札内乗換自由、区間別料金
 在来線との接続ダイヤ整備

4. 調整期(減量経営) (S50年代)

こだま減便 こだま減車 16両→12両
 運賃改定の連続(ほぼ毎年実施)
 施設点検、補修による半日運休(約40回)
 労働争議の頻発

5. JR東海が東海道新幹線を継承 (S62年～)

イメージアップキャンペーン

観光キャンペーンの展開

列車増発

新商品開発 (のぞみ号—270 km/h、H4年から)

東京—新大阪 2時間30分運転

車両 高速システムチェンジ (300系)

地上施設 リースから買取へ (5兆957億円の債務負担)

6. 第2世代の新幹線 (H15～)

品川ターミナル開業

ダイヤ刷新 (のぞみ中心) 7-2-3ダイヤ

車両更新・増備 700系～N700A

(最高時速300 km/hへの挑戦)

- ・最高速度285 km/h (山陽では既に300 km/h運転開始) →H27.3
東京—新大阪間 2時間22分 (約30本)
- ・大規模補修工事開始 (H25年～)
- ・リニアによるバイパスライン (中央新幹線) 着工 →H26.12

(経営目標)

- ・安全安定輸送の確保、防災対策の徹底
- ・輸送システム産業への脱皮
- ・リニアバイパスによる東海道高速列車体系の整備

○中央新幹線ーリニアーの活用のために

① 2次輸送の充実

高速道路、一般道、在来線、バス、乗用車（駐車場）

② リニアを念頭にまちづくり

中枢（都市）機能の分担

ビジネス、観光指向のまちづくり

既存市街地の活性化（コンパクトシティ化）

③ 広域連携交流中枢へ（観光、都市機能）

○リニアバイパス（中央新幹線）の建設概要

- ・ 超電導浮上式鉄道（リニアモーターカー）による中央新幹線の建設
新幹線の取替え更新に備えて
災害に対するリダンダンシー（複数系の実現）
輸送力の増強（環境保全との両立）
- ・ 2027年（名古屋ー東京）、2045年（東京ー大阪） 開業予定
- ・ 現東海道新幹線・在来東海道線と一体経営により東海道に近代的鉄道輸送システムを確立

【中央新幹線のルート】（注）JR 東海資料による

