東海道新幹線、のぞみの静岡県内停車は妥当か

2年F組 小室晟周

1.はじめに

皆さんはじめまして！　昨年12月より入部させて頂きました、高校二年の小室です。

初めての部誌ということで何を書こうか悩んだのですが、私はあまり旅先で写真を撮らない人間でして（旅先で買ったものはなぜかいっぱいある）、いざ旅行記を書こうと思っても使える写真がほとんどないので、何を書こうかと思ったのですが、今回は、写真が少なくても比較的書きやすい内容にしようと思い、毎年の帰省時にふと思う「東海道新幹線のぞみ号の静岡県内停車の妥当性」について考えてみることにしました。

2.現状について-種別

現状を把握してみましょう。

皆様のご存じの通り、東海道新幹線には「のぞみ」「ひかり」「こだま」の3種別があります。

のぞみは、東京、品川、新横浜、名古屋、京都、新大阪と停車します。静岡県内は停車しません。

次にひかりです。ひかりは毎時2本程度運行され、停車タイプも2つあります。

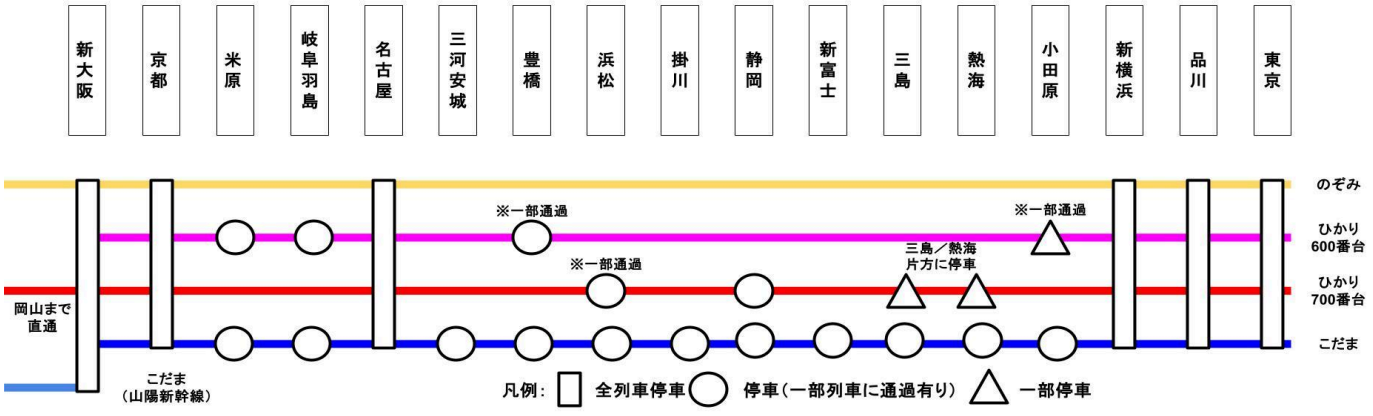
・静岡県内に停車し、山陽新幹線　岡山まで直通するタイプ。ひかり700番台がこれにあたる。

・静岡県内を通過し、豊橋に停車、名古屋から先各駅に停車し、新大阪止まり／始発のタイプ。

　ひかり600番台がこれにあたる。夕方・夜の600番台後半は700番台のような停車駅になる。

こだまは皆様のご存じの通り、毎時2本、名古屋止まりと新大阪止まりのこだまが設定されています。

分かりやすい説明：下図参照



https://railway.jr-central.co.jp/jikoku/

JR東海　東海道新幹線・山陽新幹線時刻表アプリ　より各列車の停車駅を引用　（図の作成者：著者）

ここまでをまとめると、

・のぞみは静岡県内には停車しない。

・ひかりは、

　700番台の岡山行き／始発の列車は静岡・浜松含め、静岡県内は3駅程度停車する。

　600番台の新大阪行き／始発の列車は豊橋に停車し、ほぼ静岡県内を通過する。

・こだまは各駅に停車する。

となっています。

3.利用客数からみる停車の妥当性

つぎに、利用客数から静岡県内の駅にのぞみが停車する妥当性を考えてみましょう。

現在の東海道新幹線、各駅の利用者数（2024年度・新幹線のみ）は以下の通りになっています。

駅名	利用者数（一日）	年利用者数（一日からの計算値：**1**万人単位で四捨五入）
東京	**19**万**4244**人／日	約**7090**万人
新大阪	**16**万**9417**人／日	約**6180**万人
名古屋	**14**万**616**人／日	約**5130**万人
京都	**8**万**3475**人／日	約**3050**万人
品川	**7**万**5403**人／日	約**2750**万人
新横浜	**7**万**1690**人／日	約**2020**万人
静岡	**4**万**326**人／日	約**1470**万人
三島	**2**万**8877**人／日	約**1050**万人
浜松	**2**万**5862**人／日	約**940**万人
小田原	**2**万**2528**人／日	約**820**万人
豊橋	**1**万**4944**人／日	約**560**万人
米原	**1**万**805**人／日	約**390**万人
熱海	**1**万**226**人／日	約**370**万人
新富士	**8852**人／日	約**323**万人
掛川	**8377**人／日	約**310**万人
岐阜羽島	**5927**人／日	約**220**万人
三河安城	**3621**人／日	約**130**万人

https://company.jr-central.co.jp/others/barrier-free/_pdf/2024-02.pdf

JR東海　移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）　2024年度よりデータ引用、表の作成者：著者

この表から、のぞみ停車駅は利用者数上位6駅からなっており、また、利用者数7位の静岡駅でも、一日あたりで、約3万人の差があります。

年間では約1500万人の利用があると言え、さすがにこれでは停車するほどの利用が見込めないでしょう。

もし、静岡駅の利用者全てが静岡から東京間を往復して利用すると仮定し、(もちろん京阪神方面や短距離利用もあるのであくまで仮定の話です)その上で考えると、N700系、16両編成の定員は約1300名、利用者数で割ってみると31。理論上では上り下り16本ずつのぞみが静岡駅に停車すれば、この仮定では全ての人ののぞみ需要を満たせるということになります。現実的な数値で予想してみると、日に30本程度の停車で、一定ののぞみ需要は満たせるのではないかと思います。

そうすると東海道新幹線では日に98本ののぞみが走っているので(参照:5月8日のダイヤ)、三本に一本の割合で、静岡停車便を作ればいいのではないでしょうか。

ただし、ここである問題が生じます。

静岡県内をのぞみが通過するのは速達化のため、その目的と矛盾してしまうのです。

また、のぞみは静岡県内は停車しないということは、常識に近いものでしょう。

停車を行っても、到底すぐに浸透するとは考えられません。どうしたらいいのでしょうか。

4.リニアとの共存の可能性

3章では、需要面では一定の合理性がある一方、速達性との両立という課題が残りました。

では、リニアが名古屋まで開業したらどうでしょうか。

その場合、東海道新幹線は、東京―名古屋間の速達性を考える必要がなくなります。

現状の超速達輸送から、静岡県の二大都市:浜松と静岡　と、関東圏・京阪神圏の輸送といった中距離の速達輸送の需要が増加するでしょう。となれば、静岡駅が全列車停車駅になるのではないでしょうか。

しかし、そうだからといってJR東海はそれを行うでしょうか。

リニアに関して、そして静岡空港直下の新幹線新駅などをはじめ、静岡県とJR東海とは長らく争ってきています。

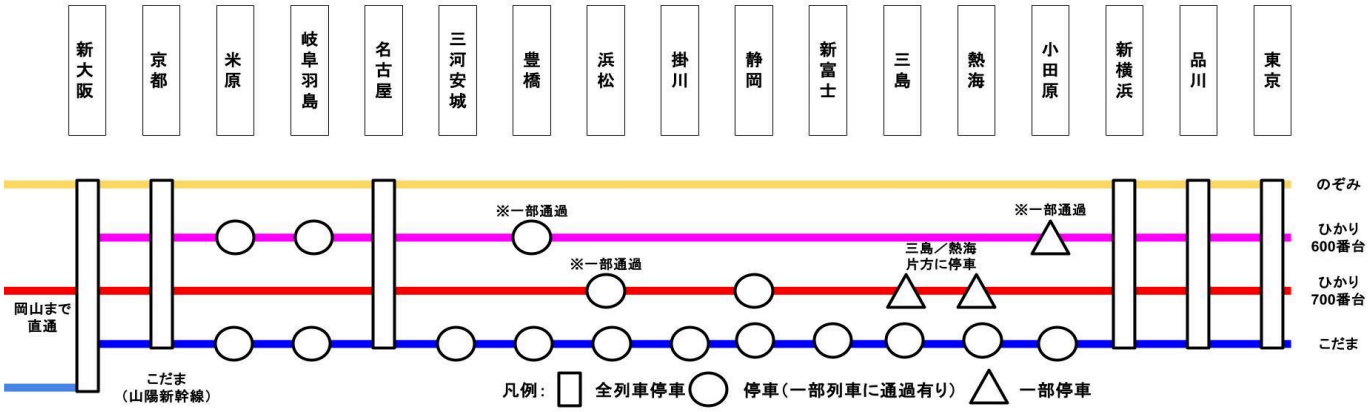
ここで、のぞみの静岡停車を静岡県が要望しても通るかと言われると少し疑問が浮かびます。

それでは妥協案として、

「のぞみ減便」と、「ひかり700番台の増便」ではどうでしょうか？

5.私の考える妥協案

先ほど提案した妥協案はどうでしょうか。



ひかりの700番台は、名古屋から先の停車駅はのぞみと同じです。

それであれば、ひかり700番台を増便したとしても、今まで通りの停車駅で、

東京→リニア使用→名古屋→のぞみ／ひかり700番台→京都・新大阪

と行くことができ、これなら減便したのぞみをすべてひかり700番台に充てたとしても筋が通ります。

静岡県としては、二大都市である浜松・静岡から東京または京阪神方面へ行きやすくなります。

しかし、問題点もあります。

現状では700番台は基本岡山止まりです。これでは山陽新幹線の負担が増加してしまいます。

とすると、600番台後半のような、停車駅は700番台だが、新大阪止まりという風な列車を作るしかありません。しかし、利用者からすれば、600番台・700番台の停車駅はよく知られているため、そのまま使用すると混乱が起きる可能性があります。

となると、新たに静岡県内に停車し、新大阪止まり／始発の新たなひかりを作るしかないのではないでしょうか。（新たなひかり500番台とか）

6.中間のまとめ

結局のところ、東海道新幹線の停車駅という問題は色々な側面があって、ある一面からの判断というのが難しい問題です。

私の意見としては、ひかりの第三系統の新設とのぞみの減便がリニア開業後に妥当だと考えます。

はじめての部誌がこのような分かりづらい内容になってしまいましたが、また新しく何かあればもう一回考えてみたいと思います。

ご精読、ありがとうございました。