

【44】 東海道新幹線が還暦を迎えた

今年2024年は、1964年（昭和39年）10月1日、東京オリンピック開幕の10日前のことですが、東海道新幹線が東京―新大阪に開通してから60年、還暦を迎えた年になります。

私が大学の土木を出て建設省に入った年だったので、新幹線を同志のように身近に感じ、以来60年付き合わせてもらっています。

ここでは、愛するが故の現行の新幹線システムへの不満を列挙します。

（1）車輛の窓が小さくなった。

最初の0系といわれるダンゴ鼻の車両の窓は、横長の長方形で高さもあり外の景色がよく見え、富士山の眺めも立っている人も少し腰をかがめて楽しめたのですが、現代の車輛、最新式のN-700系とやらは旅客機のように窓の中が狭く縦長で丸みを帯びた小さいものになりました。

通路側の座席からは外が見にくいし、立っている人からは殆んど見えません。

子供のように（？今の子供はスマホに熱中か）車窓の景色に夢中になるのが旅の楽しみである私にとっては、非常に残念に思うのです。

（2）時刻表の駅間距離のまぎらわしさ。

時刻表では、新幹線の下り線ならば、始発の東京を0.0km、名古屋を366.0km、新大阪は552.6kmとありますが実は新幹線の路線の距離ではなく、在来線の東海道本線の距離で、運賃を計算するためのいわば“運賃距離”なのです。

新幹線の路線に沿った実際の距離は、名古屋342.1km、新大阪515.4kmと在来線より短いのです。

時刻表では、よく見ると“営業キロ数”と含みのある表現をしていますが、列車の平均速度を計算したりするのに必要ですから、やはり実際の距離も併記しておくべきです。

（3）特急料金払い戻し。

新幹線電車は特急の一種ですから、乗客は運賃の他に特急料金を払いますが、到着予定時刻より大幅に遅れれば、料金を返してくれることは、在来線の特急と同じで、遅延時間が2時間以上のときとされています。

実は60年前の開業時から10年間くらいは新幹線の払い戻しの対象になる遅延時間は1時間だったのです。

その後、電車はずい分速くなり、東京～新大阪間は60年まえ4時間、1年後3時間10分、現在では「のぞみ」が2時間30分で走りますが、所要時間が短くなっているのに払い戻し遅延時間は当初の2倍の2時間に増やされました。

無事故と世界一のダイヤ通りの正確な運行を自慢する新幹線なのですから、当初の1時間と云わず30分遅れで特急料金を返しても良いと思うのですが如何でしょう。

（４）在来線との乗り換えの不便

新幹線は当初から、在来線とは軌間も異なる全く別の路線として計画された為か、せっかく在来線と接触している主要な駅でも、在来線との乗り換えは不便です。とくに東京と新大阪の始発駅では著しいのです。

最近出来た新潟駅の新しいホームでは、同じホームで上越新幹線と在来線との乗り換えが出来ますが、分離柵と乗り換え用の改札口があって自由度が不十分です。

今後建設される新幹線では、在来線との乗り換えの便利を図るべき、いや、そもそもヨーロッパ流に区別しないことは出来ないのでしょうか。