

# ○ 新 幹 線 と は



# 新幹線の定義



**「全国新幹線鉄道整備法(第2条)」**

**その主たる区間を列車が200km/h以上の高速度で  
走行できる幹線鉄道**

在来線の幹線に対する別線増設であり、  
「新しい幹線鉄道」という意味

- ・日本を代表する交通機関
- ・世界的にも「SHINKANSEN」で通用する

# 新幹線と在来線の違い

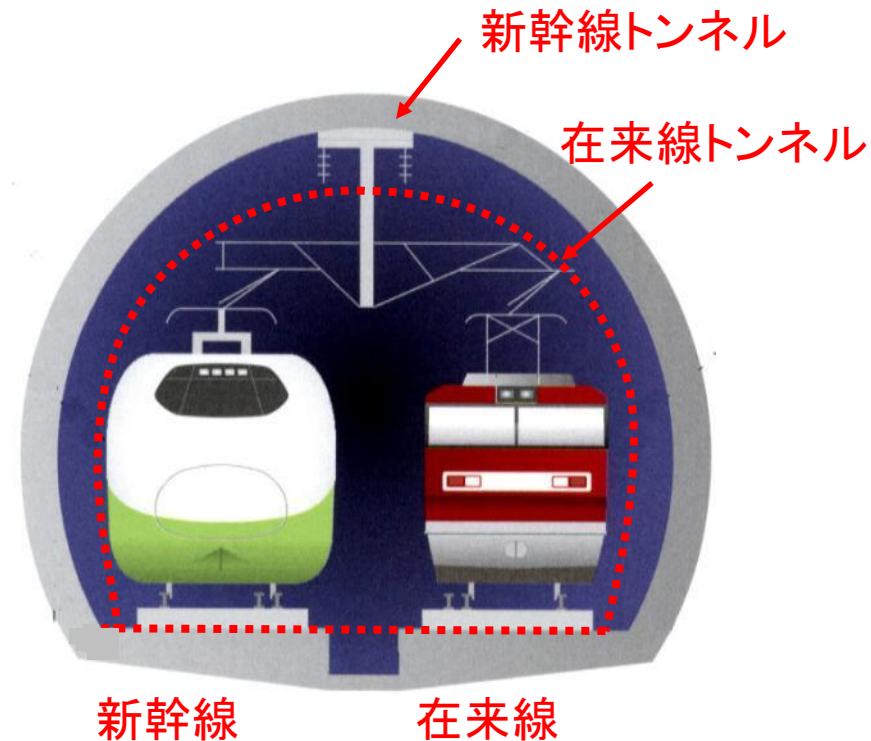
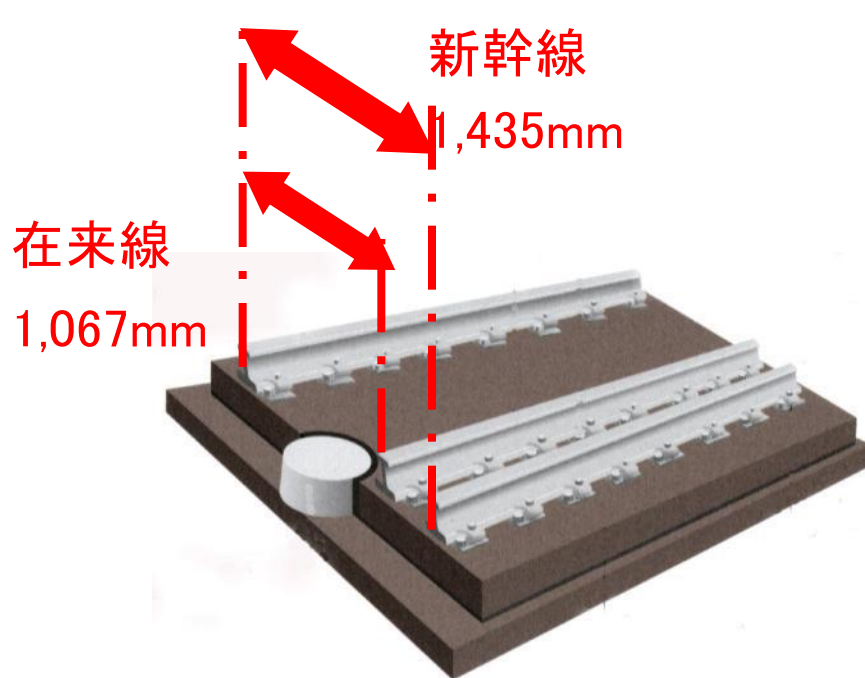
## ●速度が早い

主たる区間を200km/h以上の高速で走行できる

## ●線形が緩やか

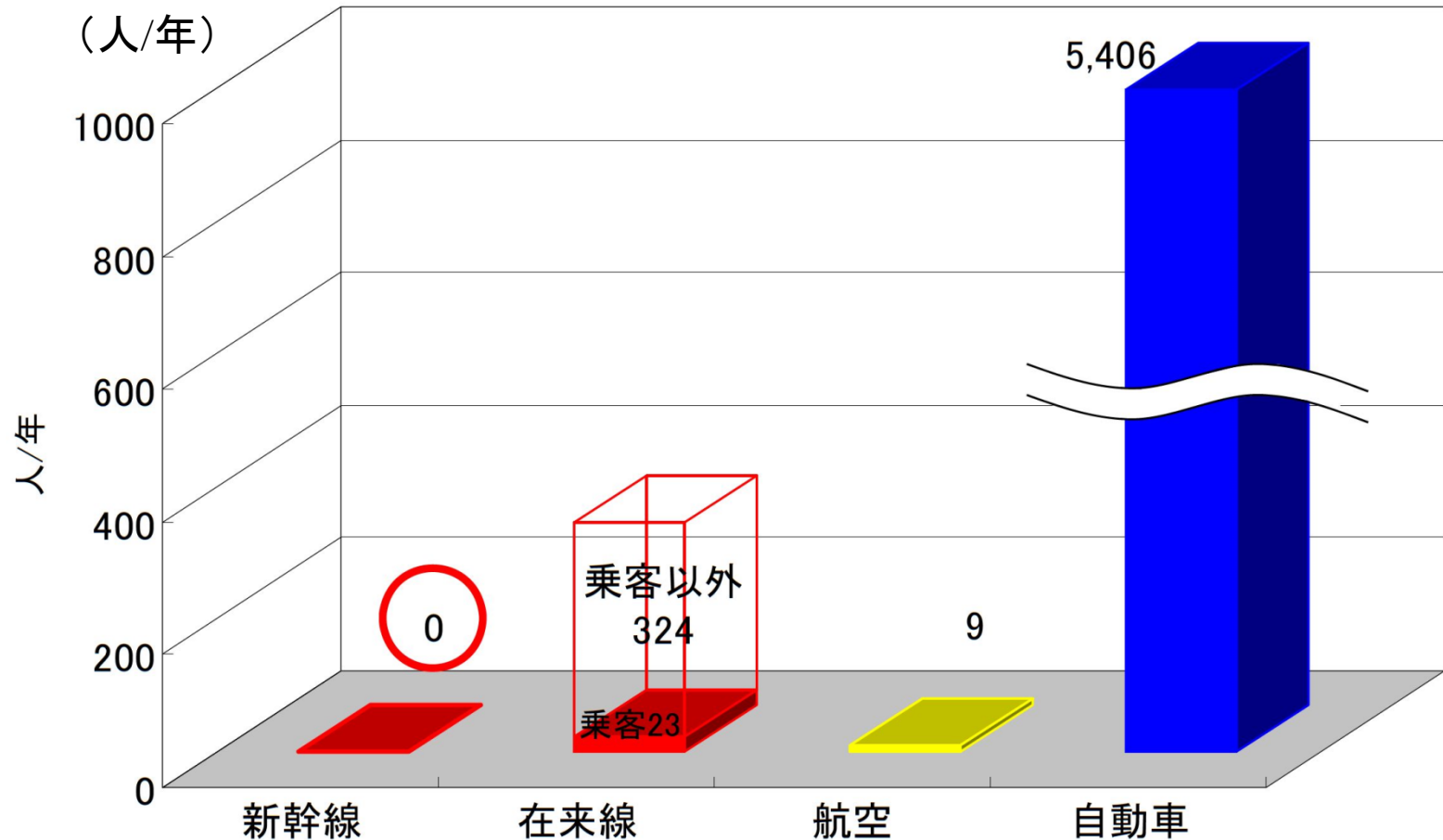
最小曲線半径 4,000m(在来線は300m)

## ●レール間隔が広い(車体大きい)



# 新幹線の特長(安全性)

年間事故死亡者数



※1 鉄道に関する値は、「平成20年度鉄道統計年報」より作成し、平成16～20年度の平均値である。

(なお、在来線については平成17年4月にJR福知山線で106人、平成17年12月にJR羽越線で5人の乗客死亡事故が発生している。)

※2 航空の値は、「平成23年版交通安全白書」より、平成18～22年度の平均値である。

※3 自動車の値は、「平成22年度国土交通白書」より作成し、平成18～22年の平均値である。

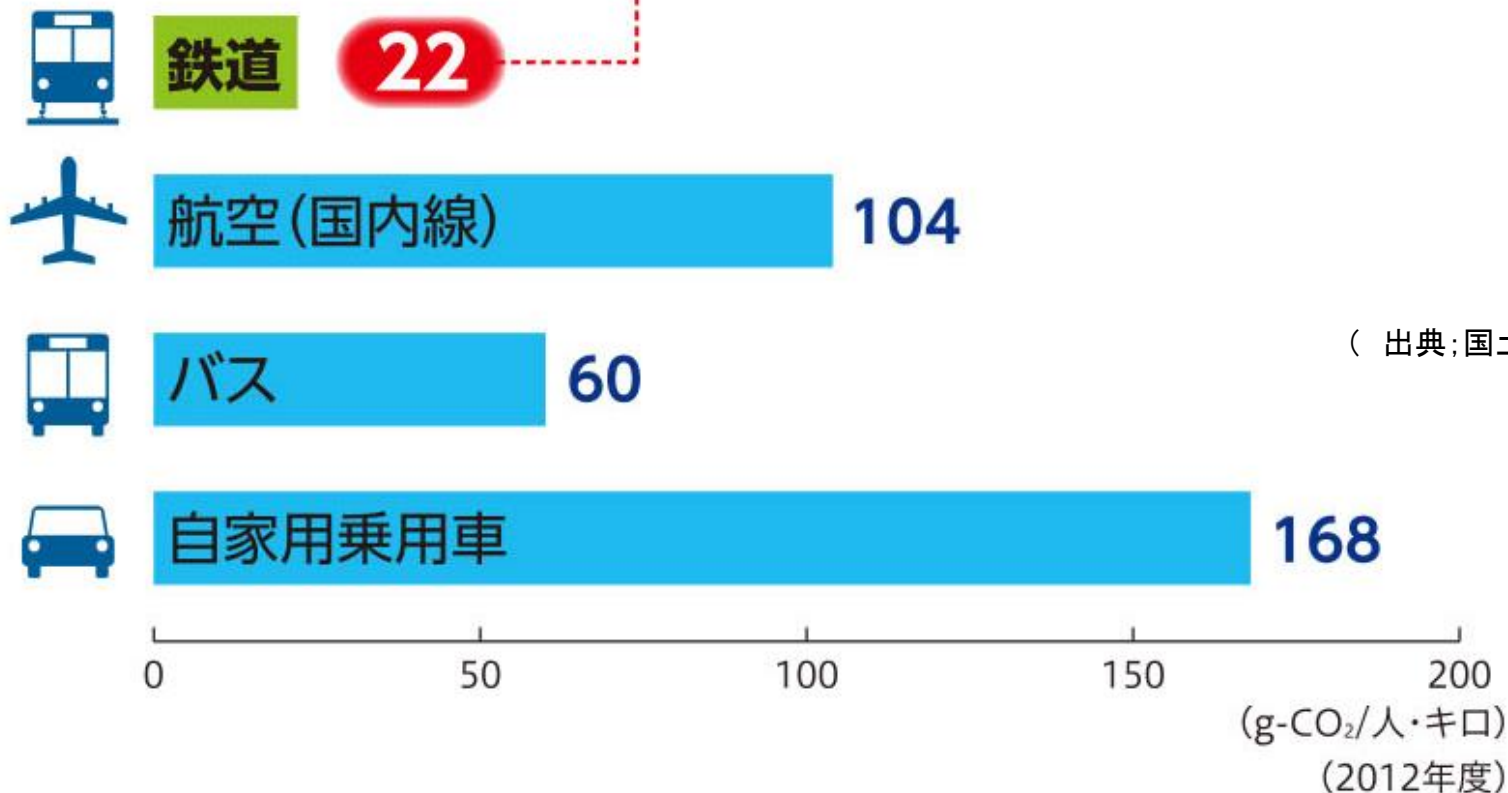
( 出典;国土交通省HP )

# 新幹線の特長（低環境負荷）

## 二酸化炭素排出量

1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素

鉄道の二酸化炭素排出量は航空の約1/5、乗用車の約1/8

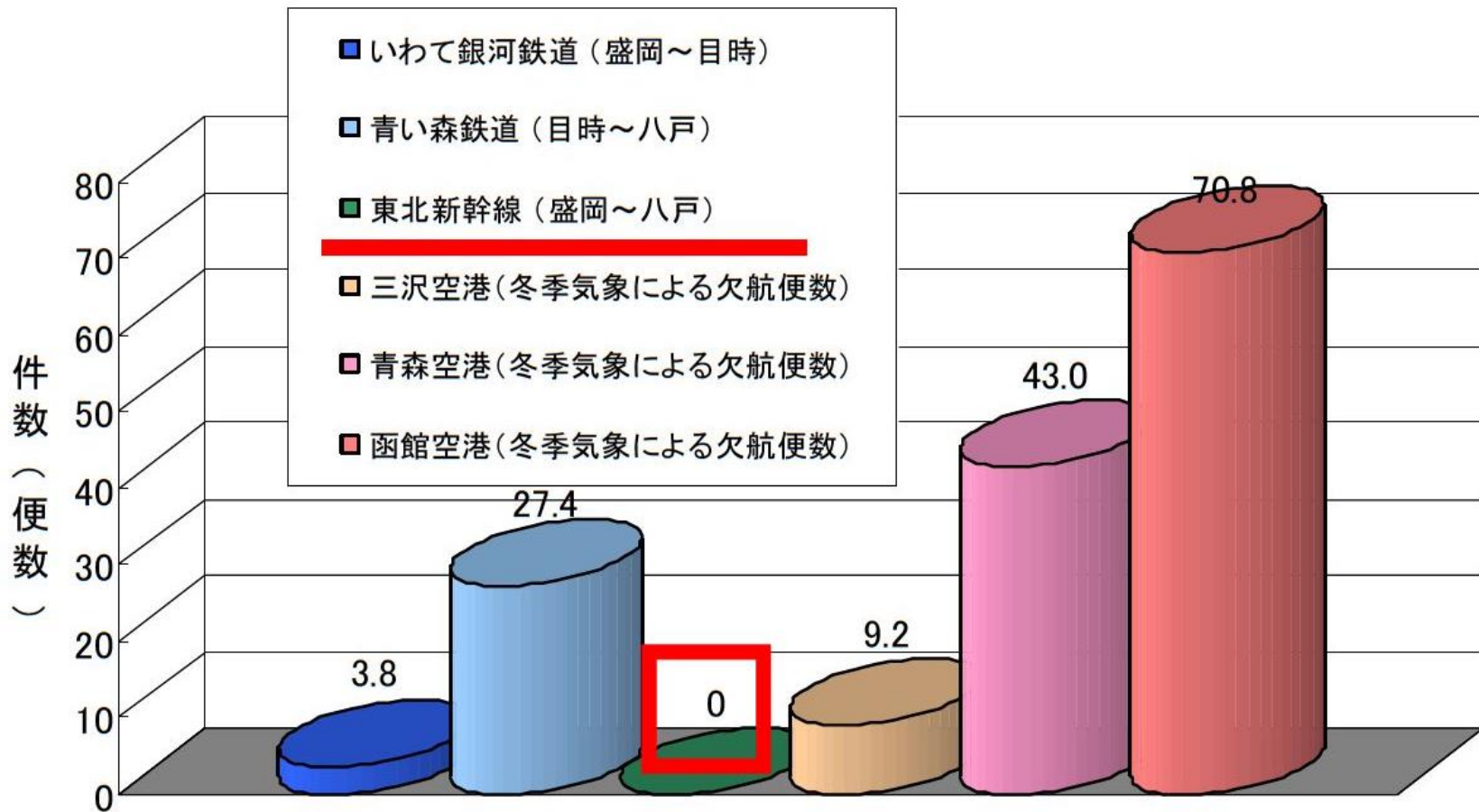


( 出典;国土交通省HP )



# 新幹線の特長(安定性)

## 雪害による輸送障害件数(鉄道・航空)



※1 鉄道の輸送障害件数及び航空の欠航便数は過去5年間(2006～2010)の年度あたり平均値。ただし、青い森鉄道、東北新幹線は(2002～2006)の5年間

※2 鉄道の輸送障害件数は、雪害により列車の休止又は旅客は30分以上、貨物は60分以上の遅延した件数

※3 航空の欠航便数は、冬季天候不良(12月～3月)による各空港の欠航便数  
出典: 鉄道はいわて銀河鉄道、青い森鉄道、JR東日本資料、空港は青森県、北海道資料より作成

( 出典:国土交通省HP )

# 全国の新幹線

- 営業区間延長:約2,620km  
うち整備新幹線:約 780km
- 着工区間延長:約 550km  
(2015年4月現在)

