

2023年3月ダイヤ改正について

令和4年12月16日
関西支社

I. 改正要旨

定期「のぞみ」の所要時間を短縮し、発車間隔を改善するほか、臨時「のぞみ」増設、N700Sで運転する列車の拡大などを実施し、さらに利便性を高める。

改正日は、2023年3月18日(土) ※プレス:2022年12月16日(金)

II. 施策項目

- (1) 定期「のぞみ」の所要時間短縮、発車間隔改善
- (2) 早朝時間帯の臨時「のぞみ」増設
- (3) 山陽新幹線に直通する臨時「のぞみ」増設
- (4) 夜間時間帯上り「ひかり」の所要時間短縮
- (5) 名古屋における、定期「のぞみ」と「ひかり」「こだま」の接続改善
- (6) 朝通勤時間帯「こだま」の所要時間短縮
- (7) N700Sで運転する列車の拡大

III. 具体的内容

(1) 定期「のぞみ」の所要時間短縮、発車間隔改善

① 定期「のぞみ」19本について、東京～新大阪間の所要時間を3分短縮

東京～新大阪間を2時間27分で運転する定期「のぞみ」を上下合計17本増やす。

また、早朝・夜間時間帯の上り定期「のぞみ」各1本を速達化し、新大阪～東京間の所要時間を2時間27分から2時間24分へ3分短縮する。

◆ 東京～新大阪間2時間27分で運転する定期「のぞみ」を増やす時間帯・本数

- ・下り:東京発 7～17時台 11時間帯・12本
- ・上り:東京着 17～20時台 4時間帯・5本

◆ 新大阪～東京間2時間24分運転へ速達化する定期「のぞみ」の運転時刻

列車名		始発	新大阪発	京都発	名古屋発	新横浜着	品川着	東京着	所要時間(東京～新大阪)
のぞみ70号	改正後	岡山6:01	6:51	7:06	7:41	8:56	9:08	9:15	2時間24分
のぞみ84号	改正前	岡山6:01	6:51	7:06	7:41	8:59	9:11	9:18	2時間27分
のぞみ252号	改正後		20:00	20:15	20:50	22:06	22:17	22:24	2時間24分
	改正前		20:00	20:16	20:51	22:08	22:20	22:27	2時間27分

② 定期「のぞみ」の東京駅発車間隔改善

東京発7～18時台において、定期・臨時の設定を変更することで、定期「のぞみ」の東京駅発車間隔を平準化し、最大発車間隔を21分から18分に改善する。

◆ 「のぞみ」発車時刻の例(東京駅発 13 時台「のぞみ」)

【改正前】			【改正後】		
東京発	定期／臨時		東京発	定期／臨時	
13:00	定期	定期「のぞみ」 運転間隔	13:00	定期	定期「のぞみ」 運転間隔
13:09	定期		13:09	臨時	
13:12	臨時	21分	13:12	定期	18分
13:18	臨時		13:18	臨時	
13:21	臨時	21分	13:21	臨時	18分
13:24	臨時		13:24	臨時	
13:30	定期	21分	13:30	定期	18分
13:39	臨時		13:39	臨時	
13:42	臨時	21分	13:42	臨時	18分
13:48	臨時		13:48	定期	
13:51	定期	21分	13:51	臨時	18分
13:54	臨時		13:54	臨時	

□ : 定期列車

③ 首都圏～山陽エリアの所要時間短縮

定期「のぞみ」の東京～姫路・岡山・広島間の平均所要時間を1～2分短縮する。なお、東京～広島間では、臨時も含め、全ての「のぞみ」が4時間以内の運転となる。

◆ 東京～主要駅間の平均所要時間

区間	平均所要時間		現改比較
	改正前	改正後	
東京～姫路	3時間 0分	2時間 58分	△2分
東京～岡山	3時間 17分	3時間 16分	△1分
東京～広島	3時間 55分	3時間 54分	△1分

(2) 早朝時間帯の臨時「のぞみ」増設

① 新横浜始発の下り臨時「のぞみ」新設

相鉄・東急新横浜線の開業に合わせ、新横浜始発の下り臨時「のぞみ」を新設し、土曜日・月曜日を中心に運転する。これにより、沿線から新横浜経由で、名古屋・京都・新大阪へより早い時間に到着することができるようになる。

◆ 新設する新横浜始発臨時「のぞみ」の運転時刻(前後列車を含む)

列車名	東京発	品川発	新横浜発	名古屋着	京都着	新大阪着	終着	
定期 ひかり533号			6:00	7:25	8:00	8:13	広島9:56	新設
臨時 のぞみ491号			6:03	7:18	7:52	8:06		
定期 のぞみ 99号		6:00	6:11	7:27	8:02	8:16	博多10:46	
定期 のぞみ 1号	6:00	6:07	6:18	7:34	8:08	8:22	博多10:52	

② 新大阪始発の上り臨時「のぞみ」増設

新大阪始発の上り臨時「のぞみ」を増設し、ご利用が多く見込まれる日に運転する。これにより、新大阪発6時台も最大「のぞみ」12本の運転が可能となり、東京方面へのビジネス・観光でのご利用が便利になる。

◆ 新設する新大阪始発臨時「のぞみ」の運転時刻(前後列車を含む)

列車名	始発	新大阪発	京都発	名古屋発	新横浜着	品川着	東京着
定期 のぞみ200号		6:00	6:14	6:49	8:05	8:16	8:23
定期 のぞみ202号		6:02	6:16	6:51	8:08	8:19	8:26
臨時 のぞみ280号		6:08	6:22	6:56	8:15	8:26	8:33
定期 のぞみ204号		6:15	6:29	7:03	8:20	8:32	8:39
臨時 のぞみ282号		6:21	6:35	7:10	8:30	8:41	8:48
定期 のぞみ 66号	西明石6:01	6:24	6:38	7:13	8:32	8:44	8:51
定期 のぞみ 68号	姫路6:00	6:33	6:47	7:22	8:39	8:50	8:57

増設

(3) 山陽新幹線に直通する臨時「のぞみ」増設

ご利用が多い時間帯に山陽新幹線に直通する臨時「のぞみ」を1時間あたり1本増やし、定期「のぞみ」を含めた最大運転本数を6本から7本へ増やす。

◆ 山陽新幹線に直通する臨時「のぞみ」の最大運転本数を増やす時間帯

- ・下り:東京発 6~18時台 13時間帯
- ・上り:東京着 10時台・13~23時台 12時間帯

※ 「のぞみ」発車時刻の例(東京駅発 13時台「のぞみ」)

【改正前】

東京発	定期/臨時・行先
13:00	定期 新大阪
13:09	定期 博多
13:12	臨時 博多
13:18	臨時 新大阪
13:21	臨時 広島
13:24	臨時 新大阪
13:30	定期 博多
13:39	臨時 新大阪
13:42	臨時 博多
13:48	臨時 新大阪
13:51	定期 広島
13:54	臨時 新大阪



【改正後】

東京発	定期/臨時・行先
13:00	定期 新大阪 (臨時 博多)
13:09	臨時 新大阪
13:12	定期 博多
13:18	臨時 新大阪
13:21	臨時 広島
13:24	臨時 新大阪
13:30	定期 博多
13:39	臨時 博多
13:42	臨時 博多
13:48	定期 広島
13:51	臨時 新大阪
13:54	臨時 新大阪

増設

□ : 山陽直通列車 (臨時列車は行先が変わる場合有り)

(4) 夜間時間帯上り「ひかり」の所要時間短縮

夜間時間帯の上り「ひかり」3本について、関西~静岡地区、静岡地区~首都圏間の所要時間を短縮する。

◆ 所要時間を短縮する夜間上り「ひかり」(一部の停車駅を掲載)

列車名		新大阪発	名古屋発	浜松着/浜松発	静岡着/静岡発	東京着	短縮時分の例
ひかり520号	改正後	18:48	19:43	20:11 20:17	20:37 20:39	21:36	静岡→東京 Δ4分
	改正前	18:48	19:43	20:13 20:17	20:37 20:41	21:42	浜松→東京 Δ6分
ひかり522号	改正後	19:48	20:40	(通過)	21:29 21:31	22:27	静岡→東京 Δ5分
	改正前	19:48	20:43	21:13 21:17	21:37 21:41	22:42	新大阪→静岡 Δ8分
ひかり666号	改正後	20:21	21:24	(通過)	22:07 22:11	23:06	静岡→東京 Δ1分
	改正前	20:21	21:24	(通過)	22:09 22:13	23:09	新大阪→静岡 Δ2分

また、「ひかり」2本の停車駅を一部入れ替え、豊橋停車の最終「ひかり」を7分繰下げ、首都圏から「ひかり」で日帰りの豊橋滞在時間を拡大する。併せて、豊橋から「ひかり」で日帰りの関西地区滞在時間についても拡大する。

◆ 停車駅を入れ替える夜間上り「ひかり」(一部の停車駅を掲載)

列車名		新大阪発	名古屋発	豊橋着／豊橋発	浜松着／浜松発	東京着	短縮時分の例
ひかり664号	改正後	19:21	20:31	(通過)	20:58 21:04	22:18	浜松→東京 △11分
	改正前	19:21	20:29	20:49 20:55	(通過)	22:18	(現行522号との比較)
ひかり522号	改正後	19:48	20:40	20:59 21:02	(通過)	22:27	新大阪→豊橋 △17分
	改正前	19:48	20:43	(通過)	21:13 21:17	22:42	(現行664号との比較)

(5) 名古屋における、定期「のぞみ」と「ひかり」・「こだま」の接続改善

① 上り定期「のぞみ」と「こだま」相互間の接続改善

昼間時間帯を中心に、上り定期「のぞみ」の運転時刻を変更することで、名古屋で「こだま」との接続を改善し、定期「のぞみ」から「こだま」へ、「こだま」から定期「のぞみ」への乗り換えが便利になる。これにより、「のぞみ」停車駅と「こだま」停車駅相互の所要時間を最大9分短縮する。

◆ 上り定期「のぞみ」と「こだま」相互間の接続改善の例(一部の停車駅を掲載)

列車名	新大阪発	米原発	岐阜羽島発	名古屋着 / 名古屋発	三河安城着	豊橋着	浜松着	静岡着	東京着
こだま732号	13:54	14:33	14:51	15:02					
のぞみ228号※	14:15	(通過)	(通過)	15:04	15:06	(通過)	(通過)	(通過)	16:45
				15:08	15:19	15:36	15:53	16:23	17:48

※ 臨時列車から定期列車に変更

② 夕方時間帯の上り定期「のぞみ」から「ひかり」への接続改善

夕方時間帯において、上り山陽直通定期「のぞみ」2本の運転時刻を変更することで、名古屋で「ひかり」との接続を改善し、名古屋で山陽直通定期「のぞみ」から「ひかり」への乗り換えが便利になる。これにより、関西・山陽方面から豊橋・小田原への所要時間を最大6分短縮する。

◆ 上り山陽直通定期「のぞみ」から「ひかり」への接続改善(一部の停車駅を掲載)

列車名	広島発	新大阪発	米原発	岐阜羽島発	名古屋着 / 名古屋発	豊橋着	小田原着	東京着
ひかり660号		17:18	17:57	18:15	18:25			
のぞみ102号※	16:12	17:39	(通過)	(通過)	18:28	(通過)	(通過)	20:06
					18:31	18:50	(通過)	20:12

列車名	広島発	新大阪発	米原発	岐阜羽島発	名古屋着 / 名古屋発	豊橋着	小田原着	東京着
ひかり662号		18:18	18:57	19:15	19:25			
のぞみ104号※	17:12	18:39	(通過)	(通過)	19:28	(通過)	(通過)	21:06
					19:31	(通過)	20:38	21:12

※ 臨時列車から山陽直通定期列車に変更

(6) 朝通勤時間帯「こだま」の所要時間短縮

朝通勤時間の上り「こだま」の一部について、新富士から小田原間の各駅から首都圏への所要時間を最大5分短縮し、新幹線通勤の利便性を向上する。

◆ 東京着 8:00～9:29 の「こだま」の時刻

列車名		始発	新富士発	三島発	熱海発	小田原発	新横浜着	品川着	東京着	所要時間 (三島～東京)	短縮時分 (三島～東京)
こだま808号	改正後	浜松6:20	6:56	7:06	7:15	7:24	7:40	7:52	8:00	54分	
	改正前	浜松6:20	6:56	7:06	7:15	7:24	7:40	7:52	8:00	54分	
こだま810号	改正後			7:15	7:23	7:34	7:49	8:01	8:08	53分	
	改正前			7:16	7:24	7:34	7:49	8:01	8:09	53分	
こだま812号	改正後	静岡7:01	7:13	7:24	7:32	7:44	7:59	8:10	8:17	53分	△3分
	改正前	静岡7:02	7:13	7:24	7:32	7:44	8:01	8:13	8:20	56分	
こだま814号	改正後	浜松6:44	7:22	7:35	7:43	7:56	8:11	8:22	8:30	55分	
	改正前	浜松6:44	7:22	7:35	7:43	7:56	8:11	8:22	8:30	55分	
こだま816号	改正後			7:45	7:53	8:03	8:17	8:29	8:36	51分	△5分
	改正前			7:46	7:55	8:08	8:23	8:34	8:42	56分	
こだま818号	改正後			8:00	8:08	8:20	8:35	8:46	8:54	54分	△1分
	改正前			7:59	8:07	8:19	8:35	8:46	8:54	54分	
こだま820号	改正後	静岡7:39	7:55	8:09	8:17	8:29	8:44	8:55	9:03	54分	△1分
	改正前	静岡7:38	7:54	8:08	8:16	8:29	8:44	8:55	9:03	55分	

(7) N700Sで運転する列車の拡大

車椅子スペースを6席設置したN700Sを追加投入し、山陽新幹線直通列車を含め、定期列車50本に充当する。

また、ビジネススペースを設置したN700Sを「のぞみ」3往復に充当する。

◆ N700Sで運転する列車・時刻

<下り>

列車名	始発駅・時刻	終着駅・時刻
のぞみ7号	東京 6:51	博多 11:46
のぞみ11号	東京 7:30	博多 12:30
のぞみ15号	東京 8:12	博多 13:09
のぞみ19号	東京 9:12	博多 14:09
のぞみ23号	東京 10:12	博多 15:09
のぞみ27号	東京 11:12	博多 16:09
のぞみ69号	東京 11:48	広島 15:42
のぞみ35号	東京 13:12	博多 18:09
のぞみ73号	東京 13:48	広島 17:42
のぞみ45号	東京 15:30	博多 20:30
のぞみ47号	東京 16:12	博多 21:09
のぞみ55号	東京 17:30	博多 22:30
のぞみ59号	東京 18:51	博多 23:51
のぞみ257号	東京 19:48	新大阪 22:15
のぞみ271号	名古屋 6:20	博多 9:39
ひかり651号	東京 16:33	新大阪 19:27
ひかり661号	東京 19:33	新大阪 22:18
ひかり663号	東京 20:12	新大阪 23:12
ひかり667号	東京 21:30	名古屋 23:24
ひかり669号	東京 22:03	名古屋 23:49
こだま705号	東京 7:27	名古屋 10:06
こだま717号	東京 10:27	名古屋 13:06
こだま725号	東京 12:27	名古屋 15:06
こだま729号	東京 13:27	名古屋 16:06
こだま807号	東京 20:51	三島 21:44
こだま761号	名古屋 6:51	新大阪 7:51

<上り>

列車名	始発駅・時刻	終着駅・時刻
のぞみ74号	広島 6:00	東京 9:57
のぞみ4号	博多 6:36	東京 11:33
のぞみ10号	博多 8:00	東京 12:57
のぞみ14号	博多 8:36	東京 13:33
のぞみ28号	博多 12:15	東京 17:15
のぞみ34号	博多 13:36	東京 18:33
のぞみ38号	博多 14:36	東京 19:33
のぞみ44号	博多 15:36	東京 20:33
のぞみ50号	博多 16:36	東京 21:33
のぞみ54号	博多 17:15	東京 22:15
のぞみ62号	博多 18:36	東京 23:32
ひかり638号	新大阪 7:18	東京 10:12
ひかり644号	新大阪 9:18	東京 12:12
ひかり646号	新大阪 10:18	東京 13:12
ひかり666号	新大阪 20:21	東京 23:06
こだま804号	静岡 6:22	東京 7:36
こだま802号	三島 6:31	東京 7:21
こだま806号	三島 6:56	東京 7:48
こだま818号	三島 8:00	東京 8:54
こだま726号	名古屋 13:38	東京 16:18
こだま738号	名古屋 16:38	東京 19:18
こだま746号	名古屋 18:38	東京 21:18
こだま750号	名古屋 19:38	東京 22:12
こだま764号	新大阪 21:03	静岡 23:23

：ビジネススペースを設置したN700Sで運転する列車

※ 上記列車は、車椅子スペースを6席設置したN700Sで運転する。

※ 臨時列車も含め、この他の列車についてもN700Sで運転する日がある。

※ 急ぎよ、他の車両で運転する場合がある。

※ EXサービスによる「車いすスペース(移乗席なし)」のWEB予約は、上記「のぞみ」を対象とし、予約可能区間を東海道・山陽新幹線(東京～博多間)に拡大する。

(8) その他

○ 東海道新幹線の設定本数(定期+季節)比較

	改正前	改正後	増減
のぞみ	173本 (9)	167本 (3)	- 6本
ひかり	65本 (0)	65本 (0)	± 0本
こだま	86本 (1)	86本 (1)	± 0本
合計	324本 (10)	318本 (4)	- 6本

※()内は季節列車の内訳

○ 列車設定キロ

改正前 148,862キロ

改正後 145,770キロ

【参考】 2023年3月改正時の編成数

○ JR東海 所有編成

	2022年3月改正	2023年3月改正	増 減
N700S (J)	25	38	+13
N700A (G)	51	51	±0
N700系改造(X)	59	46	▲13
事業用 (T)	(1)	(1)	±0
合 計	135(1)	135(1)	±0

※ダイヤ改正時点での編成数のため、必ずしも保有編成数とは一致しない

○ JR西日本 所有編成

	2022年3月改正	2023年3月改正	増 減
N700S (H:16両)	2	2	±0
N700A (F:16両)	24	24	±0
N700系改造(K:16両)	16	16	±0
N700系 (S: 8両)	19	19	±0
700系 (B:16両)	0	0	±0
700系 (E: 8両)	16	16	±0
500系 (V: 8両)	6	6	±0
事業用 (T)	(1)	(1)	±0
合 計	83(1)	83(1)	±0

○ JR九州 所有編成 (西九州新幹線除く)

	2022年3月改正	2023年3月改正	増 減
N700系 (R:8両)	11	11	±0
800系 (U:6両)	8	8	±0
合 計	19	19	±0

※保留車を含まない編成数

《参考資料》

新幹線の改正諸元

○改正諸元（基本となる定期及び季節列車）

列車本数

（単位：本／日）

	現行	改正（2023年春）	増 減
のぞみ	173	167	-6
ひかり	65	65	0
こだま	86	86	0
計	324	318	-6

列車キロ

（単位：キロ／日）

	現行	改正（2023年春）	増 減
のぞみ	87,616	84,524	-3,092
ひかり	32,098	32,098	0
こだま	29,148	29,148	0
計	148,862	145,770	-3,092

車両キロ

（単位：キロ／日）

	現行	改正（2023年春）	増 減
のぞみ	1,401,856	1,352,384	-49,472
ひかり	513,568	513,568	0
こだま	466,368	466,368	0
計	2,381,792	2,332,320	-49,472

新幹線乗務員短区間巡回の廃止及び確保予備体制の見直しについて

令和4年12月16日
新幹線鉄道事業本部
関西支社

平成30年3月の新幹線乗務員乗組み体制見直し時に、異常時対応力やサービスの向上を目的に短区間巡回を設定した。その後、全日警による全列車・全区間警乗、グループ通話導入等を進めてきた結果、短区間巡回については、所期の目的を果たしていることから廃止する。

また、これまで運輸所毎に配置していた確保予備者を、地区毎に配置する。

これらにより必要な安全性やサービスレベルを確保したうえで、下記のとおり、より効率的な業務執行体制の構築を図る。

記

1. 実施内容

(1) 短区間巡回の廃止

東京～新横浜及び新大阪～京都等の短区間を乗務している短区間巡回を廃止する。なお、これまで育児制限者が従事可能だった短区間巡回の廃止に伴い、育児制限者の生活スタイルに配慮した行路を新設し、本線乗務での活躍機会を創出する。

(2) 確保予備体制の見直し

運輸所毎に配置している確保予備者について、過去の実績等を踏まえ、東京・大阪を地区毎に配置する。

2. 実施箇所・要員増減

実施箇所	要員増減
東京第一運輸所	約△60
東京第二運輸所	
大阪第一運輸所	
大阪第二運輸所	

3. 実施時期

令和5年ダイヤ改正日

以上

ホーム検査体制見直しについて

令和4年12月16日
関西支社

ホーム検査業務について、引き続き車両の更新が進んでいること等から、今後も業務の減少が見込まれる。今回、下記のとおり業務内容の精査も実施することで、より効率的なホーム検査体制に見直す。

記

1. 実施内容

ホーム検査業務のうち修繕作業及び搭載品管理業務等を一部縮小・移管する。

2. 実施箇所・要員増減

実施箇所	要員増減
大阪第二運輸所	△3

3. 実施時期

令和5年ダイヤ改正日

以上

機械設備に係る業務執行体制見直しについて

令和4年12月16日

関 西 支 社

機械設備に係る業務については、非現業と関係会社により実施してきたところであるが、近年、安全や旅客サービスに影響のある設備の内、可動柵やICカードシステムなど鉄道固有設備の種類・台数が増大しており、今後、より高い即応性を有し、低コストかつ効率的な検査修繕業務の推進が必要である。

これらの設備のさらなる安定稼働の確保と検査修繕業務の最適化に向けて状態監視保全の推進に適した体制を整備するため、機械設備に係る業務執行体制を以下の通り見直す。

1. 実施内容

(1) 業務分担の見直し

- ・機械状態監視システムの機能活用により、地区毎の保全業務を一箇所に集約する
- ・関係会社への業務委託を一部見直す

(2) 組織の見直し

- ・新幹線鉄道事業本部、東海鉄道事業本部に現業機関「機械技術センター」を新設する
- ・社員は幹在の機械技術センターを兼務し、両センターは一体的な運営を行う
- ・現改比較は別紙のとおり

2. 実施時期

令和5年度定期異動期

以上

別紙

