

## 前回委員会での説明事項の補足

## ①新幹線は運行に制約があるので、スイッチバックは可能かどうか検討が必要

信号や運行システムなどの対応は必要となるが規定上禁止されておらず、かつ新幹線ダイヤへの影響については本数面から問題ないと考えられることから、今回の調査では可能と判断している。

## ②並行在来線の開業準備協議会で在来線の単線化は容量が厳しいという調査結果が出ていたと思うので、(ミニ新幹線の場合の在来線の)単線化は厳しいのではないか

開業準備協議会の調査結果を確認したところ、単線化の場合においても線路容量としては計算上可能であるが、ダイヤ設定が極めて困難となるとの結果であった。

## ③需要予測の補足事項

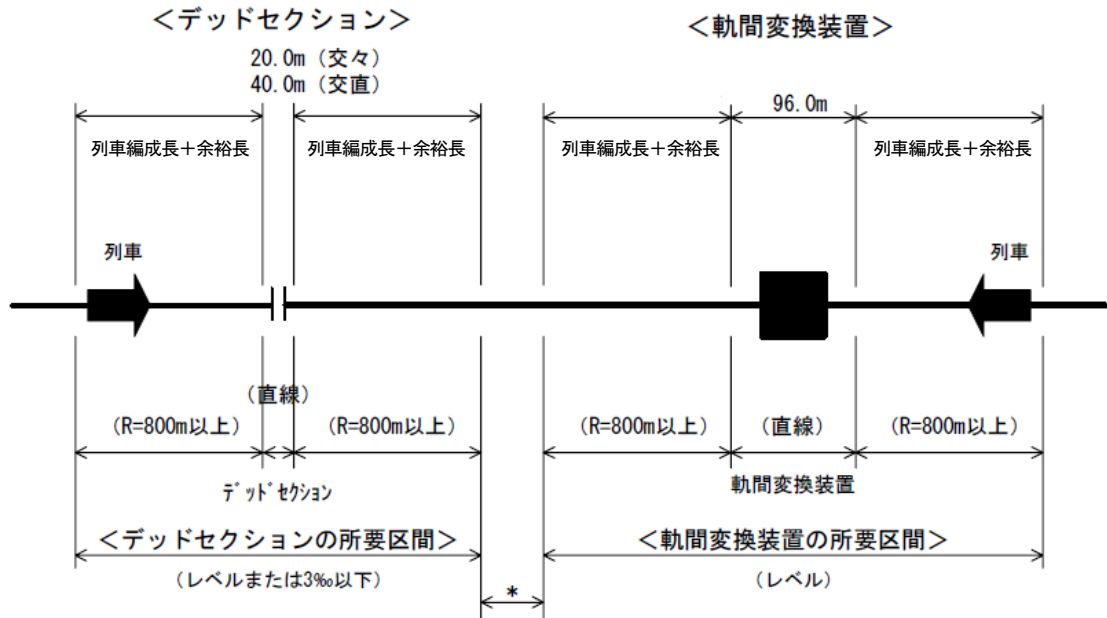
- ・需要予測では、主に所要時間と運賃を説明要因としたモデルにより、利用交通機関が選択される。
- ・整備された場合に未整備より 20%~30%の需要の伸びがあるという理由は、誘発需要と他交通機関からの転移に加え、鉄道の他路線からの転移である。

## ④ミニ新幹線に比べフリーゲージトレインのアプローチが長くなる理由の補足

レベル・直線区間等の確保のため、アプローチ部が 400~500m 長くなるとの説明したことについての補足資料は、裏面(次頁)の図のとおり。

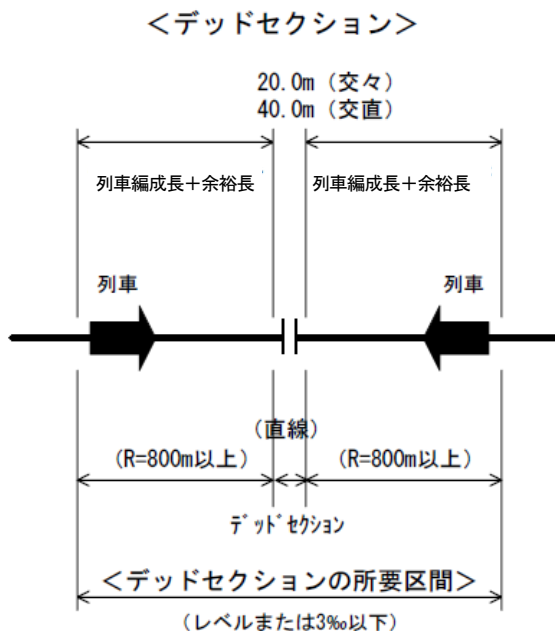
## 軌間変換装置・デッドセクション設置の考え方

### フリーゲージトレイン方式



\* 突き合わせは可能であるが、デッドセクションと軌間変換装置のそれぞれの「列車編成長+余裕長」を重ねることはできない。

### ミニ新幹線方式



- 注：1. ここに記載する設置条件を目標とする。  
 2. フリーゲージトレイン方式は現在技術開発段階にあり、軌間変換装置については九州新幹線新八代駅構内の設置条件等に基づき、上記の条件によるものとした。なお、数値は今後変更する可能性がある。