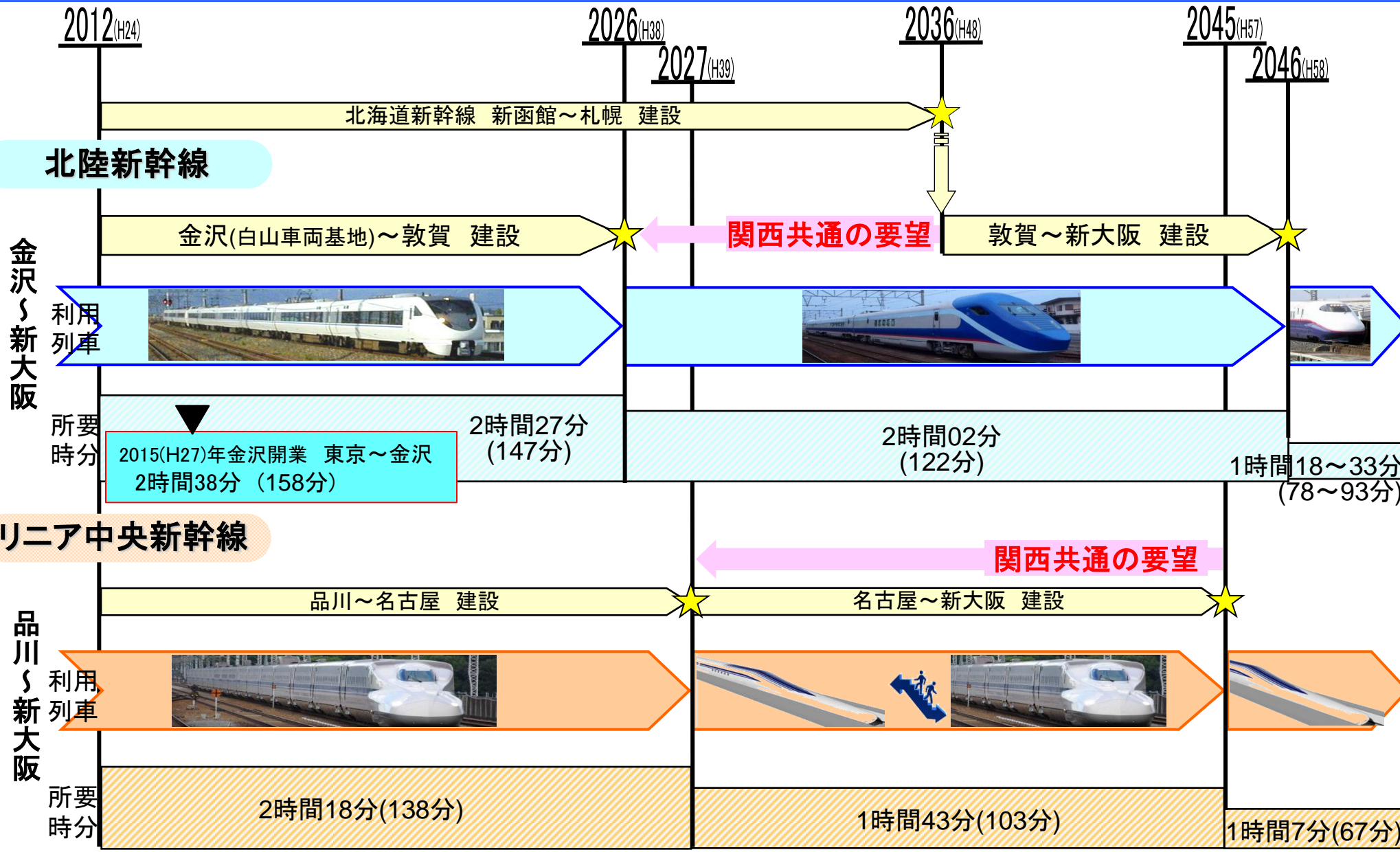
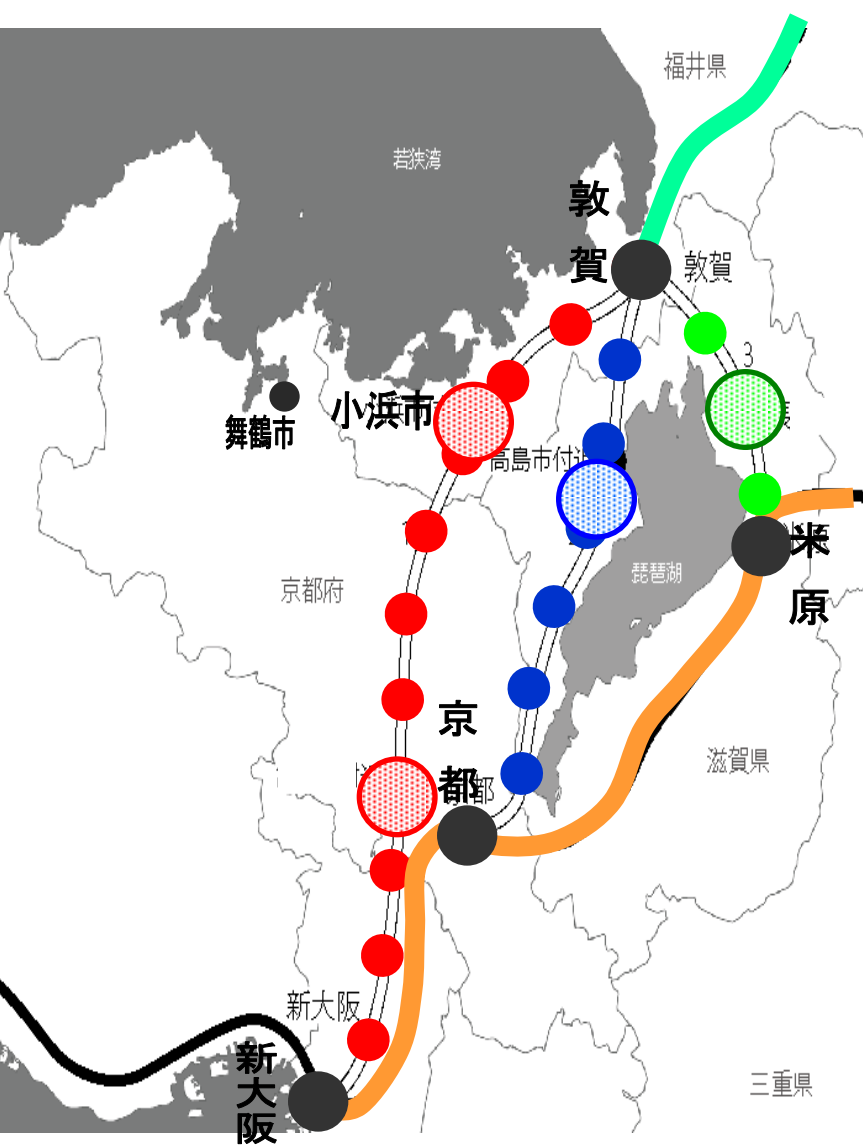


北陸新幹線とリニア中央新幹線の整備スケジュール



・現在の所要時分は時刻表からの最速達時分
 ・所要時分、整備スケジュール等は、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会及び中央新幹線小委員会の資料を基に京都府交通政策課にて設定
 ・北陸新幹線敦賀以西の建設期間所要時分等は京都府交通政策課にて設定

北陸新幹線 敦賀以西ルート案別比較



検討案		小浜ルート	湖西ルート	米原ルート	
				米原乗換無	米原乗換有
建設費		9,229億円	6,768億円	3,309億円	
建設延長		128 km	94 km	46 km	
敦賀駅 ↙ 新大阪駅	運行キロ	128 km	133 km	153 km	
	所要時分 現状比 (現状74分)	38分 ▲36分	46分 ▲28分	52分 ▲22分	62分 ▲12分
敦賀駅 ↙ 京都府内駅	運行キロ	88 km	94 km	114 km	
	所要時分 現状比 (現状50分)	26分 ▲24分	28分 ▲22分	34分 ▲16分	44分 ▲6分
特徴		○東海道新幹線に乗入れないため、相互調整が不要 ○災害時リダンダンシーの確保 ○日本海国土軸形成への貢献 ○最短ルートであり、時短効果大	○現行の京阪～北陸のルートに沿っており、安定した需要が見込める	○関西圏だけでなく、中京圏にも相当の整備効果の波及が期待出来る ○建設費が最も低廉 ○建設延長が最小。既存インフラを最大限活用	
		利用客の総数は小	利用客の総数は中	利用客の総数は大	
課題		▲建設延長が最大で建設費も最も高額	▲東海道新幹線への乗入れの可能性の有無と二重系区間の縮減	▲東海道新幹線への乗入れの可能性の有無と二重系区間の縮減 ▲最長ルートであり、時短効果最小。かつ、米原の接続体系によっては、整備効果の見出しが困難	

・数値は「THE RECENT PROGRESS OF HOKURIKU SHINKANSEN AND ITS WAY TO COMPLETION (2002・波床正敏／中川 大)」を参照し、一部、京都府交通政策課にて試算したものである。

・現状は特急サンダーバード号の最速達時分(H24.4時点)とした。