

# 敦賀以西 ルート案の概要

そして、その検討結果について各  
議会（連合議会・各府県議会）での  
意見を踏まえた上で、今年度末に広  
域連合としてのルート提案に向けた  
結論を出すこととしています。

## 3ルート案の概要と 特徴等について

ルート案 ①小浜ルート、②湖西  
ルート、③米原ルート）の概要や特  
徴・課題については、下の図表のと  
おりです。

建設費が最も抑えられるのは米原  
ルートですが、敦賀駅から新大阪駅  
間の運行距離や所要時間が最も長く  
なります。また、一方で小浜ルート  
は、建設費が最も高いですが、災害  
時に東海道新幹線の代替機能を果た  
す別ルートとしての機能確保が図れ  
ます。どのルートにおいてもそれぞ  
れの特徴や課題があり、関西広域連  
合の検討結果がまとまり次第、詳し  
くお伝えします。

今回は、ルート整備に伴う並行在  
来線問題や費用負担問題などについ  
て、考えていきます。

関西広域連合では、広域インフラ  
検討会北陸新幹線検討部会を設置し、  
平成24年3月25日に合意された「北  
陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に  
係る基本方針」に基づき、ルートが  
確定していない敦賀以西の国へのル  
ート提案に向けて、現在検討を進め  
ています。

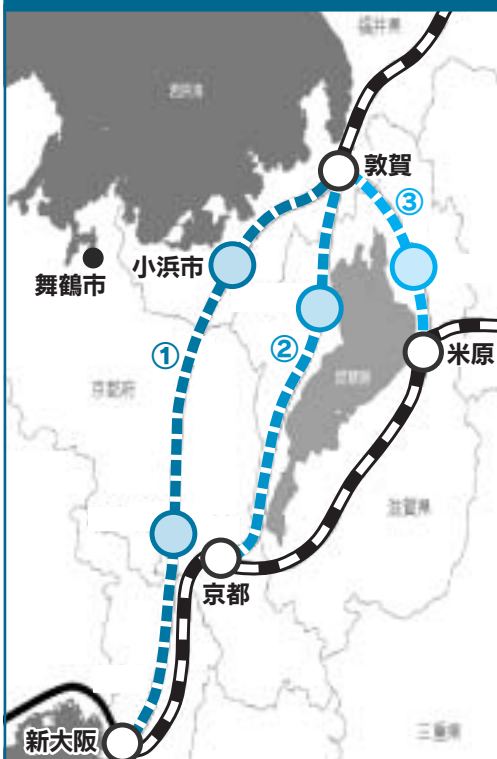
この部会の役割としては、ルート  
提案にあたって、開業までの期間、  
費用対効果、開業による波及効果な  
どを総合的に評価するとともに、ル  
ート提案に伴って発生する並行在来  
線の問題など、様々な地域課題やコ  
スト負担の在り方について、関西全  
体で解決を図ることとしています。

### お問い合わせ

政策調整課（米原庁舎）

☎5216626 図5215195

## 北陸新幹線 敦賀以西ルート案別比較



※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。  
※「京都府広域交通インフラ検討委員会」の資料をもとに作成。

検討案	①小浜ルート	②湖西ルート	③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	128km	94km	46km	
敦賀駅 新大阪駅	運行キロ	128km	153km	
	所要時分 現状比* (現状74分)	38分 ▲36分	46分 ▲28分	52分 ▲22分
敦賀駅 京都府内駅	運行キロ	88km	114km	
	所要時分 現状比* (現状50分)	26分 ▲24分	28分 ▲22分	34分 ▲16分
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海道新幹線に乗り入れないため、相互調整が不要</li> <li>災害時の代替ルートとしての役割</li> <li>最短ルートであり、時短効果大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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できる</li> <li>建設費が最も安い</li> <li>建設延長が最小既存インフラを最大限活用</li> </ul>	
課 題	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設延長が最大で、建設費も最も高額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海道新幹線への乗り入れの可能性の有無と二重系区間の縮減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海道新幹線への乗り入れの可能性の有無と二重系区間の縮減</li> <li>最長ルートで時短効果最小。米原の接続体系によっては整備効果の見出しが困難</li> </ul>	