

関西広域連合による 調査結果について

平成24年3月25日に合意した「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、関西広域連合広域インフラ検討会北陸新幹線検討部会が国へのルート提案に向けて作業を進めてきました。

3月に敦賀以西ルート案の調査結果がまとめられ公表されましたので、その内容をお伝えします。

各ルート案の調査結果について

各ルートの検討にあたっては、費用対効果、開業までの期間、開業による波及効果などを評価基準として、

総合的に判断されました。

その結果、各ルートにおける分析内容は下表のとおりで、従来からの3ルート案（小浜、湖西、米原）のほかに新たなルート案として、「米原ルート（乗換）」が検討に加えられました。

費用対効果については、小浜ルートを100とした場合、「米原ルート（乗換）」が200〜286と最も高く、さらに開業までの期間も平成50年度までの13年間で最短となりました。

一方、開業による波及効果については、小浜ルートの広域連合地域への波及効果を100とした場合、「湖西ルート」が108、続いて「米原ルート」が102となり、いずれにおいても滋賀県内を通過するルートが有利な結果となりました。

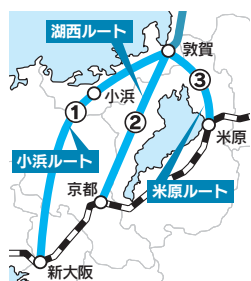
ルート案の選定について

関西広域連合では、この調査結果をもとに今後、各議会（連合議会・各府県議会）の意見を踏まえた上で推奨するルート案を選定し、国へ提案していく予定です。

今回は、関西広域連合が国に提案するルート案が決定しましたら、その内容をお伝えします。

関西広域連合による 北陸新幹線ルート提案に向けた検討結果について

各ルートにおける分析内容は、去る平成25年3月8日に関西広域連合が報道発表した「北陸新幹線（敦賀以西）ルートの検討について」の関係資料から一部抜粋し、編集・記載しています。



	①小浜ルート	②湖西ルート	③米原ルート	
			（乗換）	
1. 概要	敦賀駅から南西に向かい、小浜市、亀岡市を通り新大阪駅に至るルート	敦賀駅から湖西線に沿って高島市、大津市を通り、京都駅の東側で東海道新幹線と合流	敦賀駅から北陸本線に沿って長浜市を通り、米原駅で東海道新幹線と合流	同左。リニア開業までは米原駅止めとし、リニア開業後は東海道新幹線と合流
(1)建設延長(km)	123	81	44	44
(2)概算建設費(億円)	約9,500	約7,700	約5,100	約5,100/約3,600 *3
(3)敦賀・新大阪間運行距離(km)	123	122	151	151
(4)敦賀・新大阪間所要時間(分) ()内は現所要時間との差	33 (▲42)	35 (▲40)	45 (▲30)	45 (▲30) ※乗換時間5分を含む場合 50 (▲25)
2. 費用対効果(小浜ルートを100とした場合)	100	133	211	200~286 *4
3. 開業までの期間 *1 完成年度(期間)	①H55(18年間) ②H57(10年間)	①H53(16年間) ②H55(8年間)	①H51(14年間) ②H53(6年間)	①H50(13年間) ②H52(5年間)
4. 開業による波及効果 *2 (小浜ルートの広域連合地域への波及を100とした場合)	広域連合地域：100 関西106/中京6/全国135	広域連合地域：108 関西118/中京6/全国150	広域連合地域：102 関西114/中京30/全国177	広域連合地域：101 関西113/中京30/全国175

*1 ① 2025(H37)年の北陸新幹線(金沢・敦賀間)完成後に着手した場合。
② 2035(H47)年の北海道新幹線(新函館・札幌間)完成後に着手した場合。
*2 建設事業による波及効果を含まず、時間短縮効果による誘発来街者の消費による1年間の波及効果。
・関西とは、関西広域連合府県に福井県、奈良県を加えた9府県を示す。
・中京とは、愛知県、岐阜県、三重県の3県を示す。

*3 乗換運用時に米原駅が暫定的に終着駅となることにより必要となる車庫に係る費用(約1,500億円)。最大規模の車両基地を想定しているが、北陸新幹線にはすでに白山総合車両基地があり、コストを削減できる可能性がある。
*4 想定される費用対効果が4ケースあるため、最小値、最大値を記載。