

4. ルート選定はあらゆる可能性の検証が必要 米原「乗り入れ」も検証すべき

● 北陸新幹線・東海道新幹線の米原「乗り入れ」が投資効果を最大化

☑ 本県試算で米原ルート「乗り入れ」の投資効果（B/C）は「3.28」。他のルート案を凌駕。

● 米原ルートでの東海道新幹線「乗り入れ」の技術的課題を検証すべき

☑ 「技術的課題」は技術で解決可能。「乗り入れ」に要するコストを検証し、比較考量すべきではないか。

1 現在の東海道新幹線のダイヤ上の制約

→ リニア大阪延伸（2037年ごろ）以降の東海道新幹線の運行密度



2 北陸新幹線（COSMOS/コスモス）と東海道新幹線（COMTRAC/コムトラック）の運行管理システムの違い

→ 「山陽新幹線」と「九州新幹線」間に「情報通信サーバー」を設置することで相互直通運転を実施中
(COMTRAC/コムトラック) (SIRIUS/シリウス)



3 脱線・逸脱防止装置

→ 異なる脱線・逸脱防止装置の「東海道・九州新幹線」と「山陽新幹線」車両対策を施し相互直通運転を実施中



● 広く国民的な議論を経てルート決定すべき

☑ 「いつ着工し、いつ完成することを目指すのか」が議論の出発点。

☑ 地方負担の議論。

- 「広域連合の各構成員は、地元の意見を踏まえ、ルート提案に伴って発生する並行在来線の問題等、様々な地域課題やコスト負担のあり方について、関西全体で解決を図る。」 「北陸新幹線（敦賀以西ルート）提案に係る基本方針」（H24.3.25 関西広域連合）