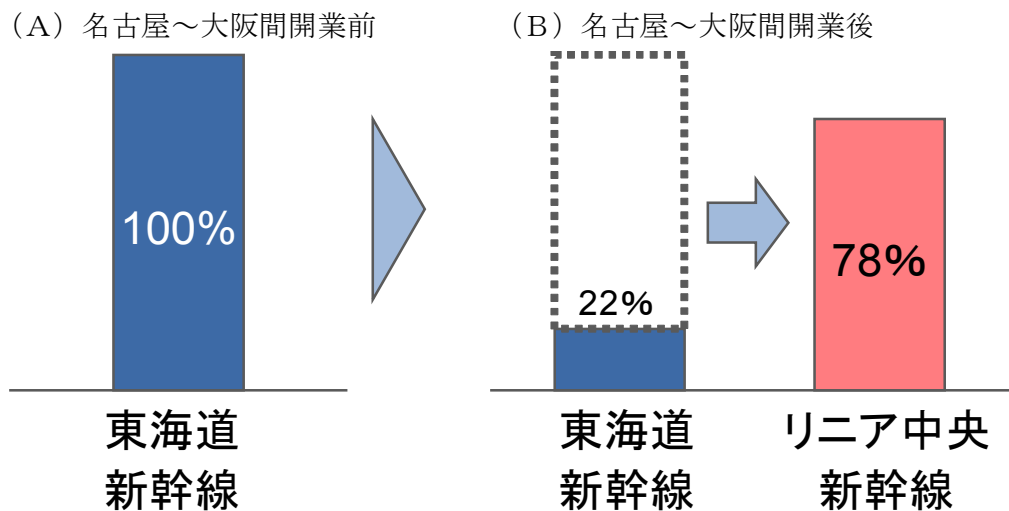


リニア中央新幹線名古屋～大阪間開業による国土軸のシフト
[名古屋～大阪間における鉄道旅客の最短所要時間ルートの変化]



リニア開業前の幹線鉄道旅客流動において、東海道新幹線名古屋～大阪間経由が最短時間ルートとなる鉄道旅客数を100%とした場合（A）、リニア開業後に東海道新幹線経由が最短時間ルートとなる旅客は22%、残り78%はリニア中央新幹線利用が最短時間ルートとなる（B）。

(注)

- ・滋賀交通ビジョン懇話会広域交通分科会資料より作成。
- ・各ルートが最短時間となる旅客数の割合を整理したもので、需要を予測したものではない。
- ・リニア開業による旅客誘発効果や運賃差による経路選択への影響等の要素は考慮していない。
- ・鉄道旅客数は、国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2005年、出発地から目的地への流動表（秋期平日1日）」による。（新幹線、JR特急列車および一部長距離民鉄線。）
- ・リニア開業前後とも、北陸新幹線敦賀開業後を想定している。
- ・東海道新幹線の旅客数には、一部区間を利用する場合（名古屋～京都間、米原～大阪間など）も含む。