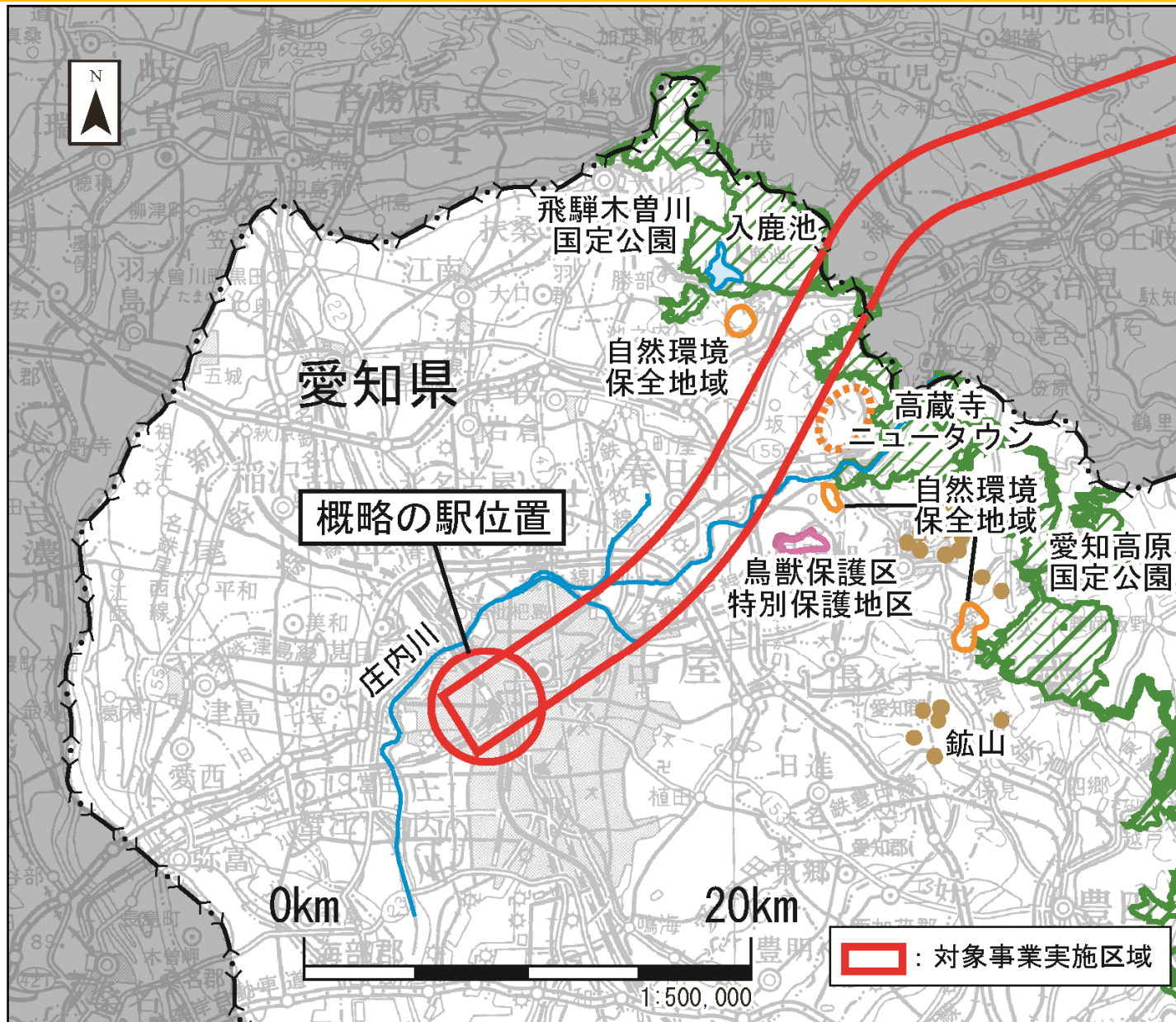


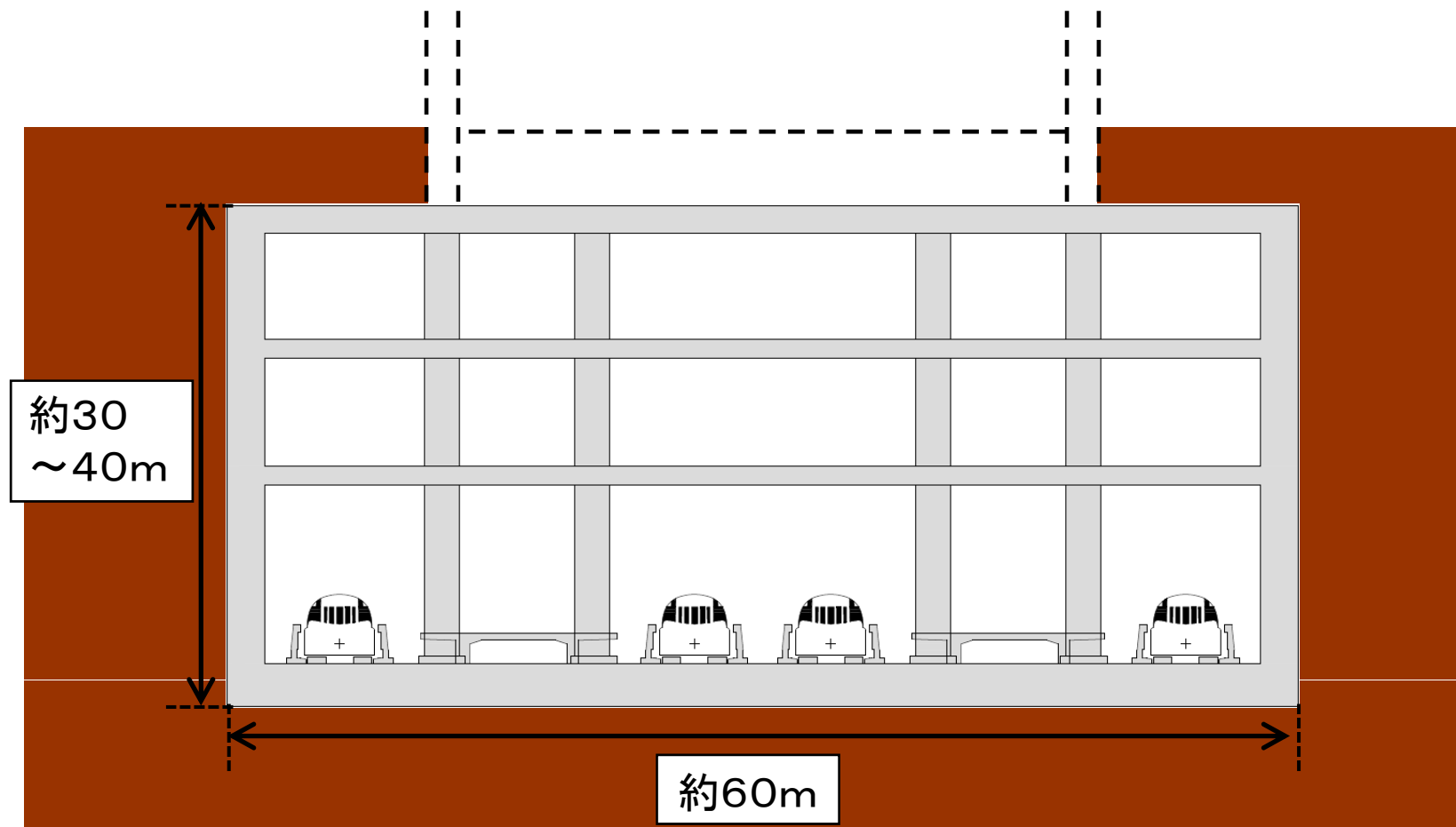
愛知県内の概略ルート(対象事業実施区域)



名古屋市ターミナル駅断面イメージ

H24年度説明会資料 一部加筆

- 東海道新幹線との円滑な乗り継ぎを確保することが極めて重要であることから、東海道新幹線及び在来線名古屋駅付近の地下で、将来の大阪延伸を考慮し、東西方向に設置。



中央新幹線と東海道新幹線との乗換

国土交通省交通政策審議会 第11回中央新幹線小委員会提示資料(H24.10)一部加筆

〔当社の考え方〕

中央新幹線の効果を最大限発揮するため、東海道新幹線との円滑な乗換が必要不可欠

- ・可能な限り近く、浅い駅配置計画 ⇒ 移動時分は「3分～9分」と想定
- ・エスカレーター、エレベータなど移動設備の配置、機能向上にも十分留意

試算結果： 3分～9分

- ・中央新幹線ホーム上の移動 20秒～3分20秒
- ・エスカレーター移動 2分20秒
- ・東海道新幹線ホーム上の移動 20秒～3分20秒

〔参考〕※同条件で試算

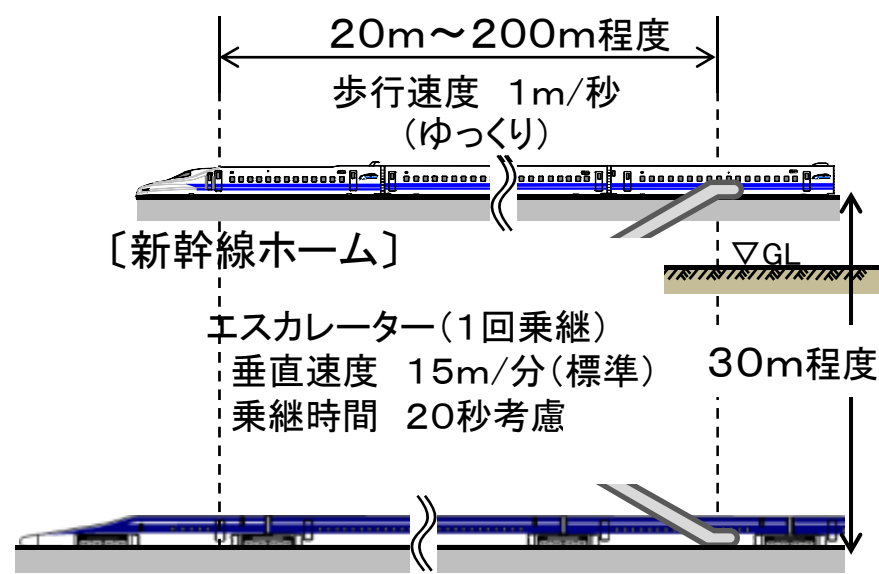
○東京駅

東海道新幹線 ⇄ 横須賀線：7分～12分
(水平距離 300m～550m程度、高低差 30m程度)

東海道新幹線 ⇄ 京葉線：10分～17分
(水平距離 400m～850m程度、高低差 40m程度)

○羽田空港国際線ターミナル

チェックインカウンター(3階) ⇄ 京急線(地下2階)：4分～8分 [中央新幹線ホーム]
(水平距離 150m～350m程度、高低差 20m程度)



余裕時分を見ても15分後に接続列車を設定すれば乗継は十分可能