

令和7年度 第3回リニア中央新幹線 三重・奈良・大阪建設促進連携会議 説明資料

令和8年1月27日
国土交通省 鉄道局

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

（3）地域における社会課題への対応

（持続可能で活力ある国土の形成と交通のリ・デザイン）

我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線³⁹、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクトの強化、航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。（中略）

リニア中央新幹線については、財政投融資による支援を踏まえ、全線開業に係る現行の想定時期の下⁴¹、環境・水資源の状況等を厳格にモニタリングし、必要な指導や技術的支援を行うとともに、沿線自治体と連携して、全線開業に向けた環境整備を行う。

41 2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の開業想定時期について最大8年間前倒し（最速2037年）を図るため、財政投融資を活用して2016～2017年の2年間で3兆円の長期・固定・低利の貸付けを行った。

第1次国土強靱化実施中期計画（令和8年度～令和12年度）

（令和7年6月6日 閣議決定 関係箇所抜粋）

第3章 計画期間内に実施すべき施策

基本計画第1章4「国土強靱化政策の展開方向」及び第3章「国土強靱化の推進方針」を踏まえ、計画期間内に実施すべき施策は以下の方針に基づき推進することとし、その内容及び目標は別紙のとおりとする。

（2）経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

道路、鉄道、空港、港湾等の各種交通ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路や新幹線等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。

また、上下水道、電力、通信等について、地域の実情を踏まえ、維持すべき施設の耐災害性強化・老朽化対策を推進するとともに、自立分散型施設を適切に組み合わせ、持続可能なインフラへと再構築を図る。これにより、ライフラインの機能維持・早期復旧を可能とし、被災地の生活・生業を守る。

（別紙）計画期間内に実施すべき施策

実施中期計画の計画期間内に実施すべき施策の内容及び目標は、以下に示すとおりとする。

（2）経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

| 施策群 施策番号 | | 内容（施策名） | 目標 | 担当府省庁 |
|-------------|----|--------------------------------------|---|-------|
| Ⅱ - I | 81 | <u>整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備</u> | <u>整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備を推進し、災害時のリダンダンシー等を確保する。</u> | 国土交通省 |

第6次社会資本整備重点計画（令和7年度～令和12年度）

（令和8年1月16日 閣議決定 関係箇所抜粋）

第2章 中長期を見据えた社会資本整備の方向性

第1節 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

④ 持続的な経済成長のための生産性の向上と、経済社会構造に変革をもたらす革新的なイノベーションの実現

また、…リニア中央新幹線や自動物流道路のように、我が国の経済社会構造に変革をもたらす可能性に満ちた革新的なイノベーションの社会実装を加速し、飛躍的な生産性の向上と新たな活力の創出につなげることが必要である。

第2節 4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性

① 持続的で力強い経済成長の実現

人口減少が急速に進む中で、持続的で力強い経済成長を確実なものとしていくため、企業の生産性向上や国内外の交流等を支える強靱かつ効率的な物流・交通ネットワークの整備…等を通じて、強靱な国内経済基盤を構築していく。…また、リニア中央新幹線をはじめ、自動物流道路や自動運転、空飛ぶクルマの実現など、我が国の経済社会活動に歴史的な変革をもたらす、飛躍的に生産性を向上させる革新的なイノベーションの社会実装を着実に進めていく。

第3章 重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI

第2節 個別の重点目標及び事業の概要

重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

Ⅱ－1. 持続的で力強い経済成長の実現

<現状と課題>

リニア中央新幹線は、広域圏をまたぐダイナミックな移動を容易にし、新たな暮らし方や働き方のモデルを創出することが期待され、自動物流道路は、荷物そのものが自動輸送される道路によって、物流効率化や環境負荷の軽減が期待される。

<政策パッケージ>

① 生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

我が国の基幹的な高速輸送体系である新幹線鉄道については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の各整備新幹線の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力しつつ、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

（別紙：重点施策及び指標）

- ・整備新幹線の着実な整備
- ・幹線鉄道ネットワークの高機能化

⑤ インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入

三大都市圏を約1時間で結ぶリニア中央新幹線は、「日本中央回廊」を形成し、日本経済をけん引するとともに、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。名古屋・大阪間も含め、全線開業に向け、関係地方公共団体や事業者と連携して環境整備を進めていく。

（別紙：重点施策及び指標）

- ・リニア中央新幹線の整備の促進

第3次交通政策基本計画（令和7年度～令和12年度）

（令和8年1月16日 閣議決定 関係箇所抜粋）

第3章 目標と講ずべき施策

基本的方針B.成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 整備新幹線について、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線について、早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力し、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。