

## 第2章 新しい資本主義の加速

### 5. 地域・中小企業の活性化

#### （「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」）

また、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成し、地方活性化や国際競争力強化を推進する。リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組<sup>130</sup>を取りまとめ、品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について調査分析を行う。**全線開業の前倒し<sup>131</sup>を図るため、建設主体が本年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導・支援を行う。**

130 国土交通省が設置した有識者会議において、2021年に大井川の水資源への影響に関する中間報告を取りまとめるとともに、現在、生態系等の環境の保全について、科学的・客観的な観点から議論を行っている。

131 リニア中央新幹線については、2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の全線開業計画について全線開業までの期間の最大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年、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。

# 経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2024

（令和6年6月21日 閣議決定 リニア中央新幹線関係箇所抜粋）

## 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

### 5. 地方創生及び地域における社会課題への対応 (3) 地方活性化及び交流の拡大

#### （持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」）

また、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<sup>89</sup>、適切に整備が進むよう、環境・水資源の状況や建設主体の財務状況を厳格にモニタリングし、必要な指導及び技術的支援を行うとともに、名古屋以西について、駅<sup>90</sup>の整備に関する検討の深度化など、整備効果が最大限発揮されるよう、沿線自治体と連携して駅周辺を含めたまちづくりを進める。同時に、東海道新幹線の輸送余力を活用した東海地域の利便性向上を図り、地域にもたらす経済効果の最大化を目指す。

89 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。

90 駅位置については、新大阪駅のほか、三重県内3か所（エリアA（亀山駅東側）、エリアB（同駅西側）及びエリアC（同駅南側））及び奈良県内3か所（JR平城山駅周辺、JR新駅周辺及びJR関西本線と近鉄橿原線が交差する場所周辺）が候補となっており、建設主体による環境影響評価手続の中で特定することとされている。