

リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像
(最終取りまとめ)

令和6年6月7日

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会
リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会

【はじめに】

我が国は、世界に先駆けて高速鉄道の開発と普及に成功した国であり、東海道新幹線をはじめとする新幹線網は、国土の縦断的な結びつきを強化し、経済、社会、文化の発展に大きく寄与してきました。しかし、過去には大規模な自然災害のため新幹線が停止し大きな混乱が生じた事例もあり、このような災害リスクに備える重要性が高まっています。その一方で、既存の新幹線沿線地域では人口減少や地域格差などの課題が深刻化しており、新幹線の活用による地域活性化の取組が求められています。

このような背景のもと、リニア中央新幹線の建設は、日本の高速交通の未来を切り開く画期的なプロジェクトとして国内外から注目されています。東京と名古屋を40分、東京と大阪を67分で結ぶという驚異的な移動速度を実現し、三大都市圏の一体化を促進することに加え、開業に伴い、リニア中央新幹線沿線都市の発展だけでなく、東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展も期待されます。

しかし、リニア中央新幹線の建設だけでは、高速交通の将来像を描くことはできません。リニア中央新幹線は、単なる高速鉄道ではなく、高速交通の一部であるため、開業効果を最大限発現するためには高速交通の全体像を考えることが重要です。高速交通とは、新幹線だけでなく、空港や高速道路など、さまざまな交通手段やインフラを含む概念です。高速交通は、多重的に整備され、相互に連結されることで、より効率的で安全かつ快適な移動を実現します。また、人やモノの流れを変えるだけでなく、暮らしや働き方、ビジネスや観光など、さまざまな分野に影響を与えます。さらに、高速交通には、地域の特性やニーズに応じて柔軟に対応できることが求められます。

そこで、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会では、「リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会」（以下、本研究会という。）を設置し、その検討結果をまとめました。本最終取りまとめでは、リニア中央新幹線の開業により期待される効果の整理や、効果の実現と最大化のためのアプローチ、総合的な高速交通の将来像、そしてその実現に向けた提案をまとめています。リニア中央新幹線の建設に関する関係者や一般の方々に、その意義や効果、将来の展望を理解していただくための参考資料となることを期待しています。

目 次

1	リニア中央新幹線整備の意義に対する認識	1
2	リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会の目的	3
3	リニア中央新幹線の開業により期待される効果の整理	3
4	効果の実現と最大化のためのアプローチ	9
5	総合的な高速交通の将来像	14
6	総合的な高速交通の将来像の実現に向けた提案	20

1 リニア中央新幹線整備の意義に対する認識

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法上の「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線」として、昭和48年に基本計画が定められた路線であり、平成23年5月12日交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申(以下、答申という。)において、その整備の意義が示された。

本研究会ではリニア中央新幹線整備の意義について、答申に基づきつつ、「第三次国土形成計画(全国計画)(令和5年7月28日閣議決定)」、「リニア中央新幹線中間駅を核とする『新たな広域中核地方圏』の形成(令和5年7月)」などの近年の各種計画や検討結果^(※1)を踏まえて改めて検討し、特に以下のような意義があるものを取りまとめた。

(※1) 参照した計画や検討結果については巻末「参照資料一覧」のとおり

(1) 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実

我が国の三大都市圏(東京圏、名古屋圏及び大阪圏)は、世界でも有数の人口集積地域であり、これまで主として東海道新幹線が担ってきた三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。リニア中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義が期待されるのみならず、リニア中央新幹線及び東海道新幹線による大動脈の多重化をもたらし、南海トラフ地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。また、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークが強化されることにより、人流、物流が多重的に確保されることは、東京圏、名古屋圏、大阪圏相互の更なる機能の補完と連携の強化とも相まって、中枢管理機能のバツ

クアップ体制の強化にも寄与することも期待される。

(2) 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

リニア中央新幹線の整備は、三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することと相まって、地域振興に寄与することが期待される。特に、中間駅を中心とする圏域は一定の人口規模を有しており、今後、各種機能が誘導され、関連施設等が立地すること等により「広域中核地方圏」として新たな圏域を発展的に形成していくことが期待される。

(3) 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

リニア中央新幹線が整備されることで、東海道新幹線において「のぞみ」が担っている輸送ニーズの一部がリニア中央新幹線利用に置き換わることにより、東海道新幹線のサービスが「ひかり」、「こだま」を重視した輸送形態へと転換することが可能となるほか、新駅設置の可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上が期待される。また、東海道新幹線で移動する利用者の増加が見込まれ、地域の再発展をもたらすことが期待される。

(4) 三大都市圏を短時間で直結する意義

リニア中央新幹線の整備によって、三大都市圏は相互に約1時間で結ばれ、約7,000万人が含まれる世界にも類例のない巨大な都市集積圏域が形成される。そして、それぞれが地域の活性化方策を適切に進めることと相まって、我が国の国土構造を変革するとともに、国際競争力を大きく向上させる好機をもたらすものと期待される。また、移動時間の大幅な短縮により、ビジネスや観光などの交流の機会が増えるとともに、二地域居住やテレワークなど

のライフスタイルの更なる転換が期待される。

(5) 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び関連産業への波及効果

超電導リニア方式は、我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術であり、同方式によるリニア中央新幹線の整備は、高速鉄道のイノベーションとして、世界に我が国の鉄道技術を発信するとともに、関連産業の活性化にも大きく寄与する可能性がある。さらに、国民に技術立国としての自信、自負と将来社会への大きな希望を与えることも期待される。

2 リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会の目的

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会は、日本の経済発展や地域活性化等に大きな影響を与えるリニア中央新幹線開業の早期実現を目的とするが、そのためには沿線地域の住民や関係者の協力を得ることが必要不可欠である。

そこで、本研究会では、リニア中央新幹線の開業の効果を最大限享受できるよう、リニア中央新幹線開業後の空港、高速鉄道及び高速道路等の高速交通ネットワークの整備について将来像を描くとともに、その実現のための提案を行う。そして、それらを広く社会へ発信することで、建設促進に寄与するとともに、沿線地域の振興の一助となることを期待する。

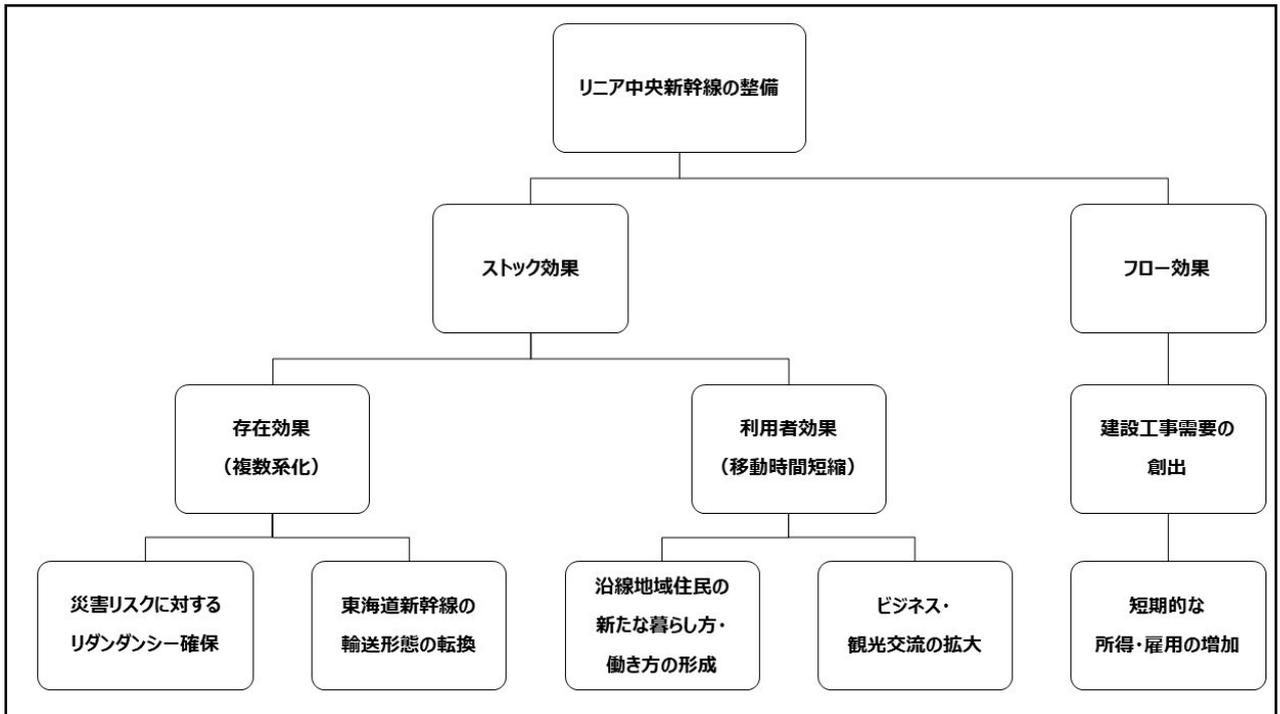
3 リニア中央新幹線の開業により期待される効果の整理

前述の目的による高速交通ネットワークの将来像の描写に向けて、まず、リニア中央新幹線の開業により期待される効果について改めて整理する。

インフラの整備効果にはフロー効果とストック効果があるが、開業後の高速交通の将来像を描くため、ストック効果に着目する。リニア中央新幹線のストック効果には、存在によって発生する「存在効果」と、移動目的の利用によって発生する「利用者効果」がある（資料1）。

（資料1）

リニア中央新幹線の開業により期待される効果の整理



（1）存在効果

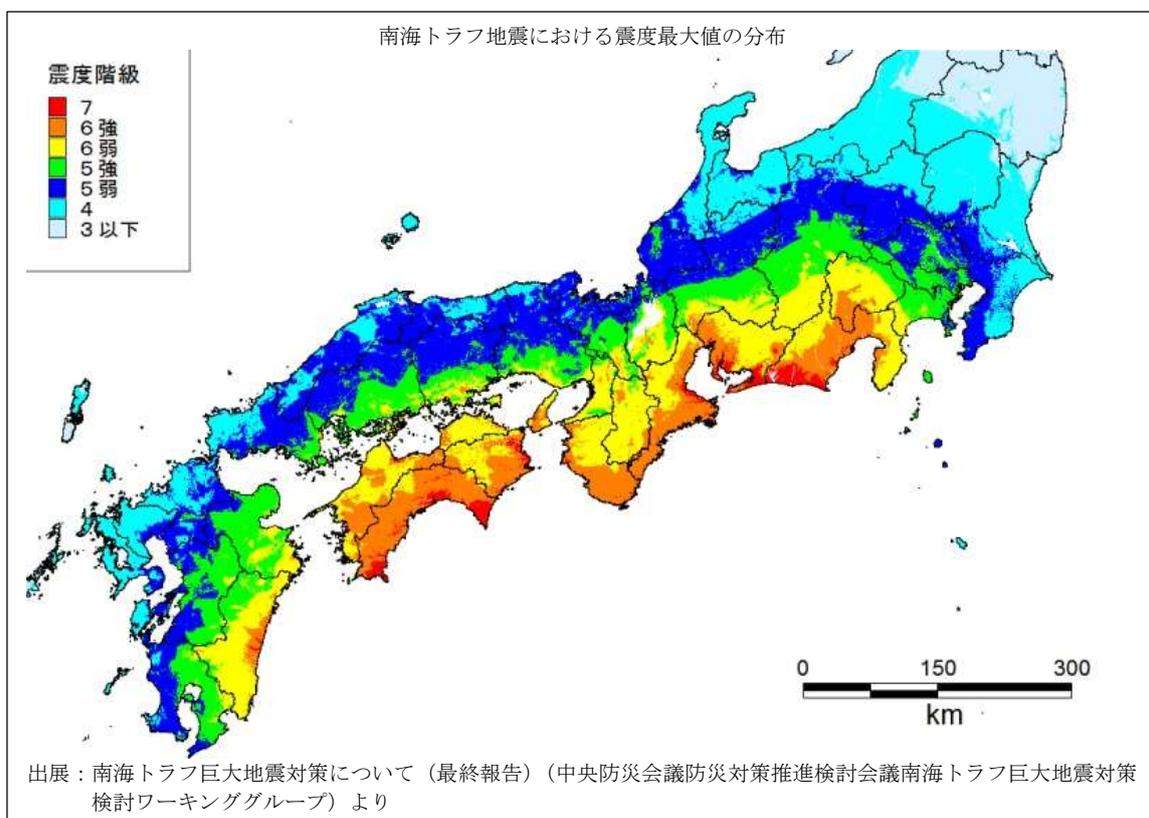
リニア中央新幹線は、東海道新幹線、北陸新幹線とともに関東地方～中部地方～近畿地方を結ぶ大動脈の多重化を実現する。このことは、以下の2点の効果を沿線地域にもたらす。

○ 災害リスクに対するリダンダンシーの確保

東海道新幹線は、昭和34年から約5年間という短い期間で東京から大阪までが同時に建設され、開業後は全線にわたって高密度な列車運行により日本の大動脈輸送を支えてきた。こうした経緯から、今後、設備の更新時

期も全線にわたって同時期に集中することが想定される。また、過去には東日本豪雨（平成 27 年）や熊本地震（平成 28 年）などの自然災害のため新幹線が停止し大きな混乱が発生した。さらに、東海道新幹線においても、令和 5 年 8 月の台風で 3 日間運休した際には 50 万人（推計）に影響が出た。今後 30 年間に 70～80% の確率で発生するとされる南海トラフ地震など、将来の大規模災害への備えと併せて、リニア中央新幹線の存在によるリダンダンシーの確保の効果が期待される（資料 2）。

（資料 2）



○ 東海道新幹線の輸送形態の転換

東海道新幹線は、リニア中央新幹線の開業によって、現行の「のぞみ」利用の一部がリニア中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができ、「ひかり」、「こだま」の増便が期待できる。「リニア中央

新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャルについて（令和5年10月国土交通省鉄道局）」によって具体的な数値（リニア中央新幹線の大阪開業により、東海道新幹線の静岡県内の駅における列車停車回数が増えることによる経済波及効果）が示され、利用者利便性が大きく向上することにより、利用者効果の波及も期待できる（資料3）。

（資料3）

- | |
|---|
| 国土交通省「リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャルについて」より抜粋 |
| ➤ リニア中央新幹線の大阪開業により、東京～名古屋・大阪間の直行輸送需要の多くが中央新幹線にシフトし、輸送量が約3割程度減少する可能性があり、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じる見込み |
| ➤ この輸送力の余裕を活用して、東海道新幹線静岡県内駅における列車の停車回数が現状の約1.5倍程度増加するとした場合、利用者利便性が大きく向上する。 |
| ➤ 経済波及効果：1,679億円（※） 雇用効果：約15.6千人・年（※） |
| ※ 2037年～2046年の10年間累計 |

（2）利用者効果

リニア中央新幹線は東京・大阪間を約1時間で結び、三大都市圏のアクセス性が大幅に向上することとなる。また、既存の新幹線並みの輸送力を備えていることから、多くの利用者の移動時間が短縮される。国内の類似事例としては平成27年3月14日に北陸新幹線が金沢駅まで開業したことによる効果を挙げることができる^(※2)。それまでは東京から金沢まで約4時間かかっていたが、北陸新幹線の開業により約2時間半に短縮される効果があった。この時に北陸三県（富山県、石川県、福井県）に見られた利用者効果を踏まえ、以下の2点の効果がリニア中央新幹線沿線地域にもたらされると期待できる。

（※2）本研究会では、リニア中央新幹線の開業による利用者効果の整理を検討するにあたり、国内の高速鉄道開業事例の中から、北陸新幹線を参考事例として用いた。リニア中央新幹線の開業により、北陸新幹線沿線地域と同類系の効果が生じる期待への補完材料として検討に用いた資料を掲載す

る。

なお、北陸新幹線とリニア中央新幹線では沿線地域の人口、産業構成等の地理的要素や、両新幹線の運行環境などの利用者効果が生じる背景に差異があるため、各利用者効果の定量的な比較は困難であり、また、これらを比較する意図は無いことに御留意いただきたい。

○ 新たな暮らし方・働き方の形成

北陸新幹線沿線地域では、新幹線の開業後、移動時間の短縮により、圏域内及び東京圏や大阪圏などの圏域外への移動機会の増加、消費行動や進学先の選択肢の広がりなど、沿線地域住民の生活に影響が見られるⁱ。また、リニア中央新幹線の開業は、北陸新幹線沿線地域で見られた影響に加え、5G等のデジタル技術の活用と相まって、地方の魅力と大都市の魅力を融合させた、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢を住民へ提供可能となることが期待される。

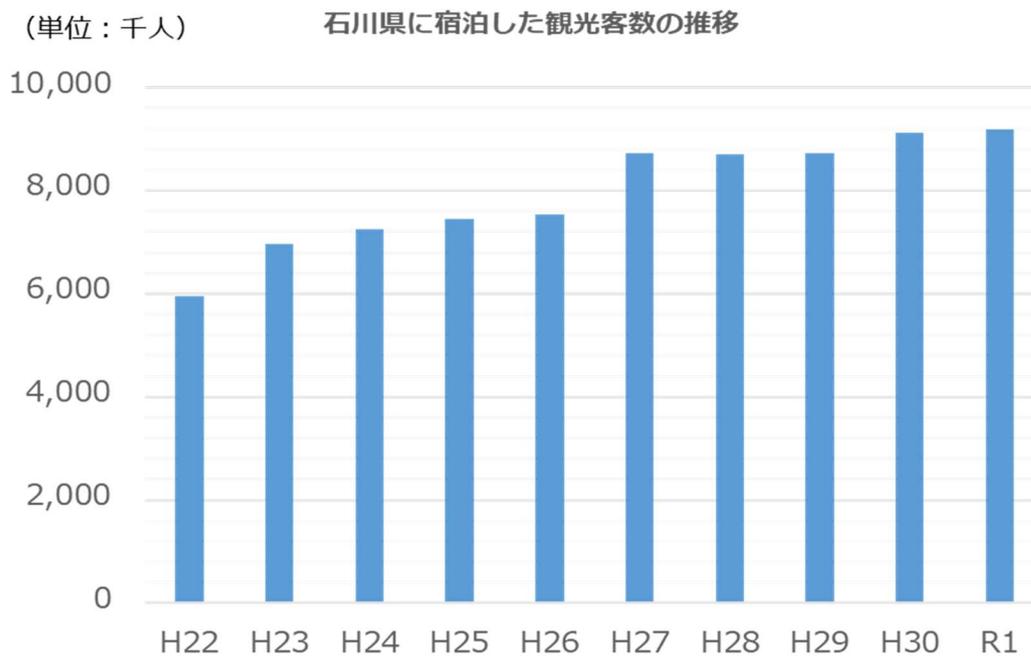
- i) (一財) 日本経済研究所「北陸新幹線敦賀開業への期待～開業効果を最大限活かすために～」

○ ビジネス・観光交流の拡大

北陸新幹線金沢駅が平成27年3月に開業したことで、石川県に宿泊した観光客数は平成26年度の約750万人から平成30年度には約910万人に増加した(21%増)(資料4)。これは、同期間の全国都道府県平均増加率(16.5%増)と比べても高い水準にある。また、北陸三県(富山県、石川県、福井県)の設備投資額は平成25年度には約2,010億円であったが、平成27年度には約3,150億円に拡大した(資料5)。特に、商業施設やホテ

ルの大規模改装や新設のあった不動産業及びサービス業や、店舗開発に伴う先行投資のあった卸売、小売業などの非製造業（除電力）の投資が増加した。この他、JR金沢駅周辺の地価上昇、石川県内への企業の新規立地や本社機能の一部移転なども見られる。これらのデータから、北陸新幹線金沢駅の開業による観光やビジネスへの好ましい影響が明らかとなっている。北陸新幹線の開業による効果を参考にすると、リニア中央新幹線の開業は、全国各地との移動時間の短縮効果を活かしたビジネスや観光等の人流の一層の促進が予想され、また、それらによる地域産業の収益性向上と雇用創出効果が期待される。

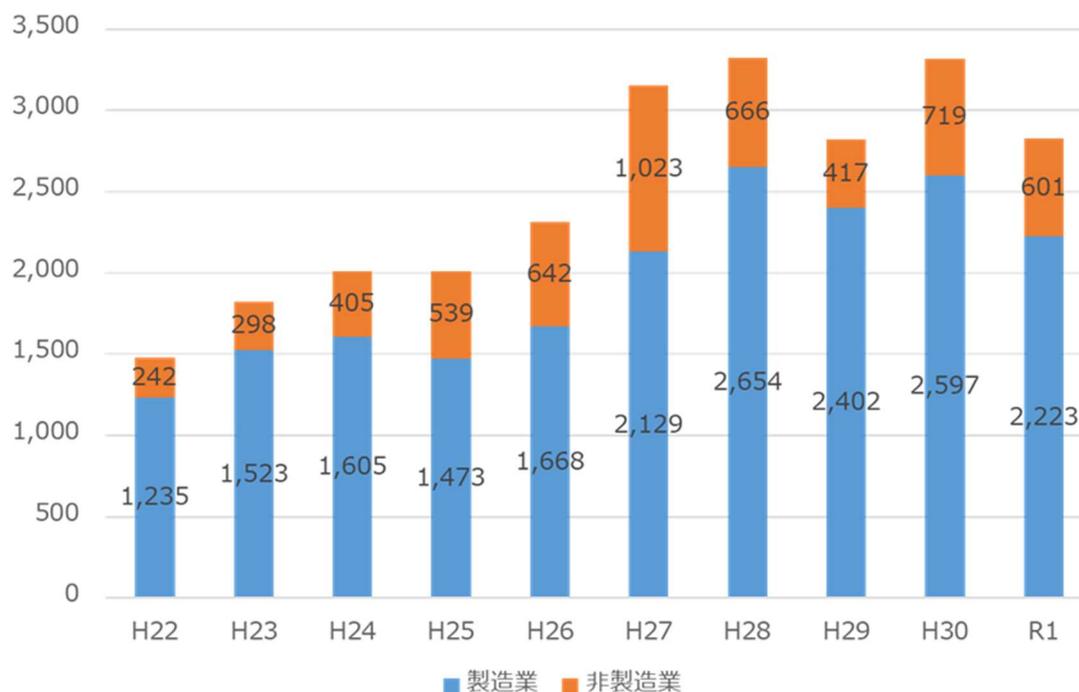
(資料4)



※ 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」より事務局作成

(資料5)

(単位：億円) 北陸三県（富山・石川・福井）における全産業設備投資（除電力）実績額の推移



※ 出典：日本政策投資銀行「地域別設備投資計画調査」より事務局作成
各調査年前年の実績額を集計

4 効果の実現と最大化のためのアプローチ

リニア中央新幹線の開業による、存在効果及び利用者効果の実現と最大化に向けては、以下の観点が必要である。

1つ目は高速交通^(※3)の充実である。国内乗用車保有台数は、平成19年の約5,750万台から、令和3年には約6,190万台に増加している(資料7)。また、NEXCO東日本、中日本、西日本が事業範囲とする高速道路の一日あたりの平均利用台数の合計も、平成22年1月の約620万台から令和2年1月の約740万台に増加している(資料8)。さらに、新幹線、航空機の利用者数は、平成22年から令和元年度までの10年間で、それぞれ約9,190万人、約

2,240万人増加した（資料9及び資料10）。これらのことから、空路、高速鉄道及び高速道路などの既存の高速交通インフラの利用需要は高まっており、リニア中央新幹線の整備と併せて、既存の高速交通インフラをさらに充実させていくことが重要である。

（※3）「高速交通」について

本研究会が検討の対象とする「高速交通」を、「高速交通インフラ」及び「高速交通の連結を強化する交通インフラ（以下、「連結インフラ」という）」に分類し、以下のとおり定義する（資料6）。

（1）高速交通インフラ

新幹線（例：東海道新幹線）、空路及び高速道路（例：中央自動車道）のこと。本研究会における高速道路とは、都府県の「新広域道路交通計画」に位置づけられた高規格道路を指す。

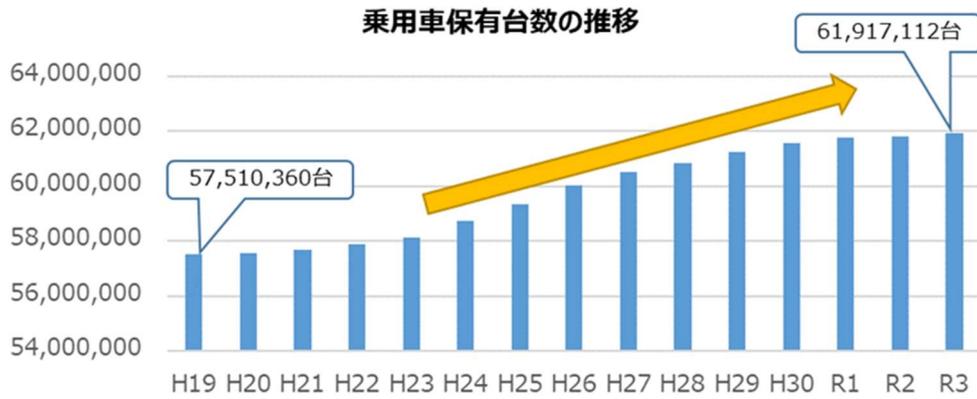
（2）連結インフラ

在来線（例：中央本線）及び都府県の「新広域道路交通計画」に位置づけられた一般広域道路（例：国道20号）等を指す。なお、それぞれが「高速交通インフラ」に直結し、都府県が「高速交通インフラ」同士の往来利便性の向上に資すると判断する交通インフラとする。

（資料6）

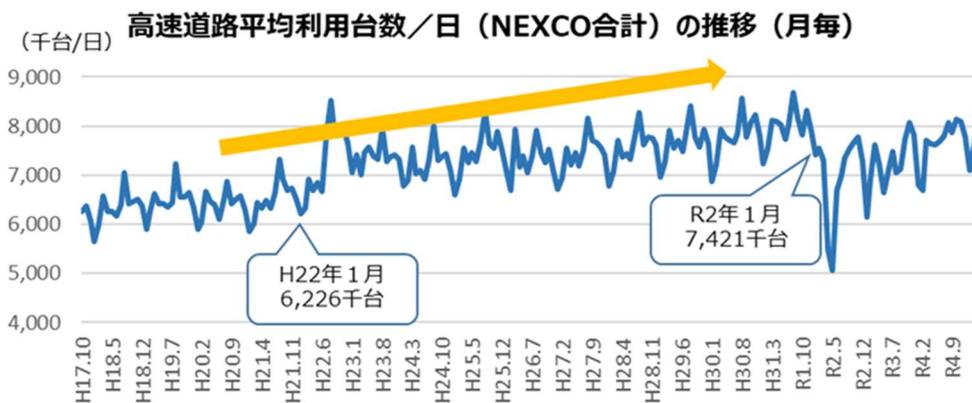


(資料7)



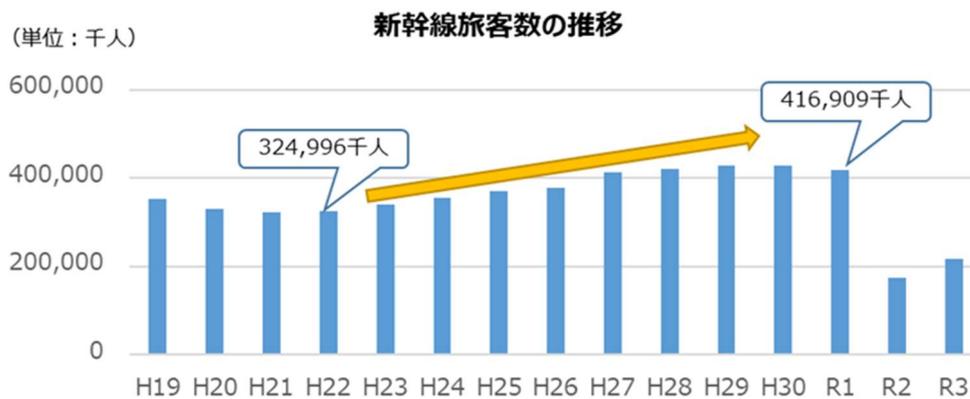
※ 出典：(一財)自動車検査登録情報協会 HP より事務局作成

(資料8)



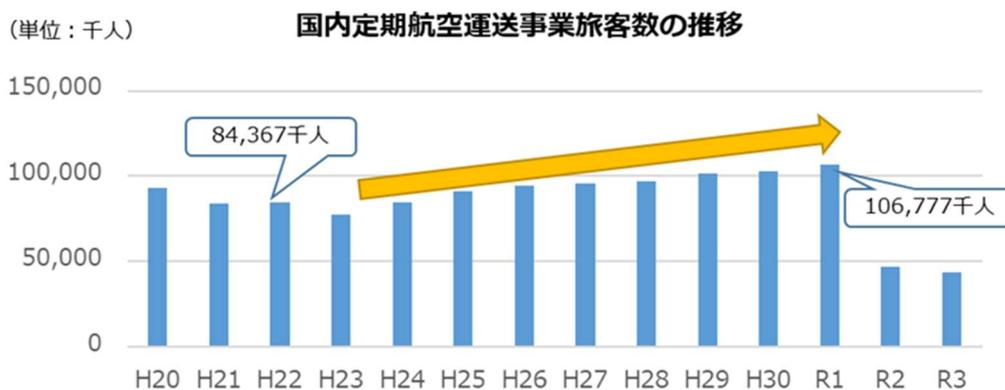
※ 出典：(独法)日本高速道路保有・債務返済機構 HP より事務局作成

(資料9)



※ 出典：国土交通省「鉄道貨物輸送統計調査」より事務局作成

(資料 10)



※ 出典：国土交通省「航空輸送統計調査」より事務局作成

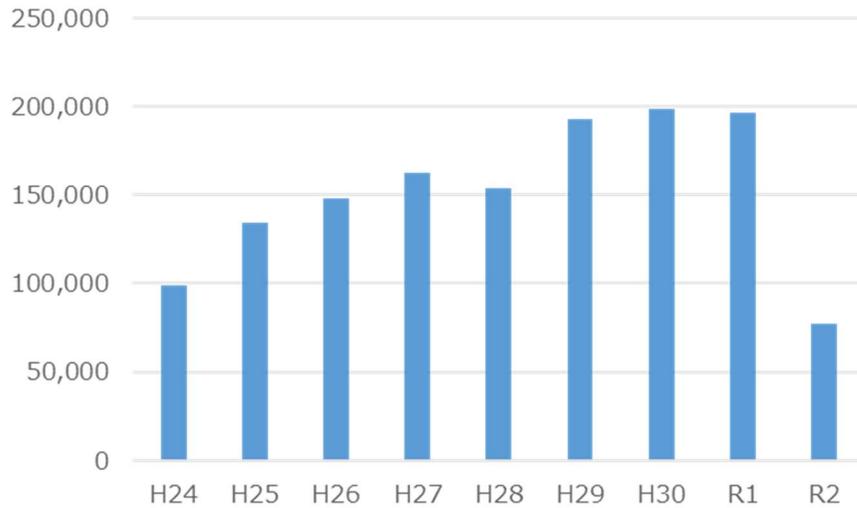
2つ目は高速交通の連結強化である。高速交通の連結強化とは、高速交通同士や地域の重要拠点へのアクセスを改善することで、利便性や効率性を高めることである。例えば、高速バスのB&Sみやざきと九州新幹線の接続^(※4)によって、宮崎駅と博多駅の間で直通バスの場合は約4時間、在来線の場合は約5時間かかっていた移動時間が約3時間に短縮され、効率的な移動手段として利用者が増加するとともに、山陽・九州新幹線沿線地域から宮崎市などへの移動手段として定着している。ⁱⁱ

(※4) 本研究会では、リニア中央新幹線の開業による効果の実現と最大化のためのアプローチを検討するにあたり、国内の高速鉄道開業事例の中から、九州新幹線と高速バスB&Sみやざきの接続を参考事例として用いた(以下に参考資料を掲載(資料11及び12))。なお、九州新幹線とリニア中央新幹線では背景や周辺環境が異なるため、高速バス等との接続による輸送人員等の効果の定量的な比較を行う意図は無いことに御留意いただきたい。

ii) (公財)九州経済調査協会「九州ビジネスレビュー2021年7月」

(資料 11)

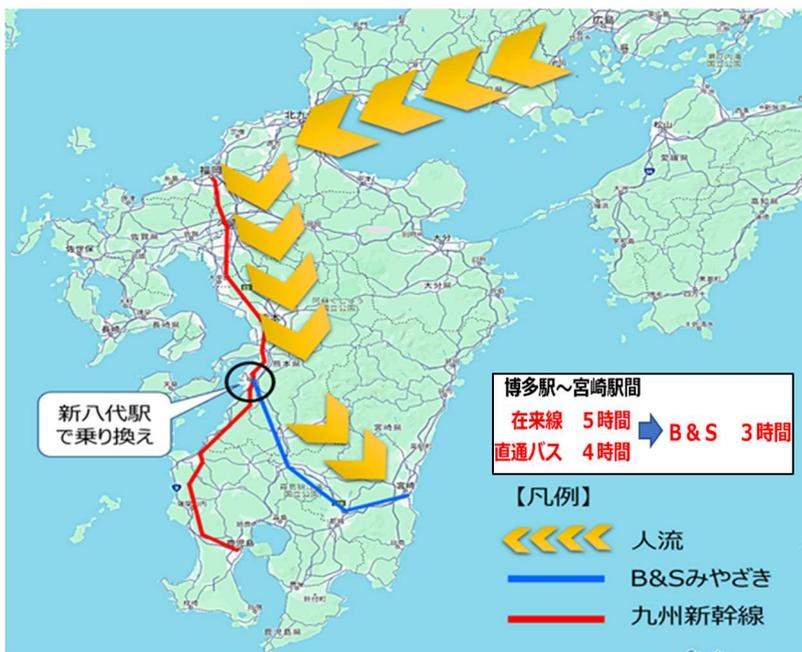
高速バス輸送人員（新八代～宮崎）の推移



※ 出典：国土交通省九州運輸局「高速バスの輸送人員の推移」から事務局作成

(資料 12)

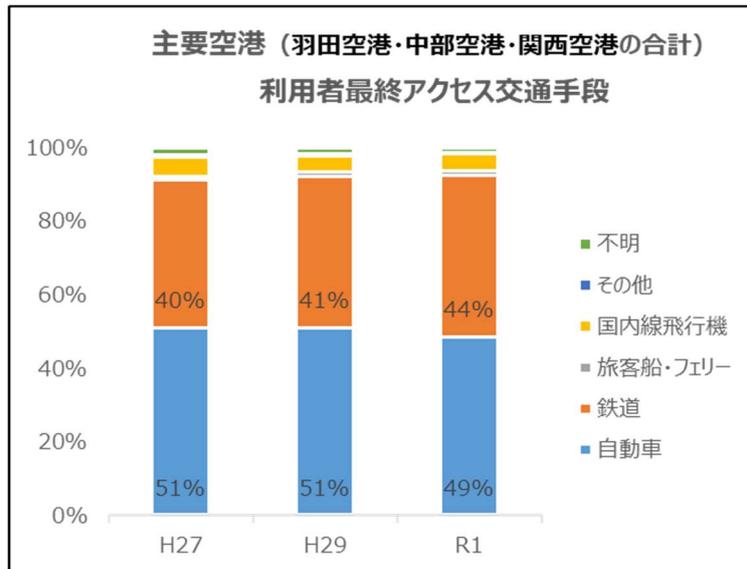
B&S みやざきと九州新幹線の接続による人流について



※出展：Google Maps を加工

(資料 13)

また、10 都府県圏域内の主要空港（東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港（以下、それぞれを羽田空港、中部空港、関西空港という。))の利用者最終アクセス交通手段は、自動車（高速道路利用）と鉄道が9割以上を占めている（資料



※出典：国土交通省「国際航空旅客動態調査」から事務局作成

13)。両者の連結は空港利用者の利便性向上に重要な役割を果たしており、国内外の旅客の移動をスムーズにし、空港の競争力強化や地域の活性化に寄与している。

これらの事例から、高速交通インフラ同士または地域拠点への連結は利用者の利便性の向上に寄与しており、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通インフラの効果波及のためには、これらの接続を円滑にする交通インフラの整備が重要であるⁱⁱⁱ。

iii) 国土交通省「第7回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」配付

資料「空港アクセスのあり方について」

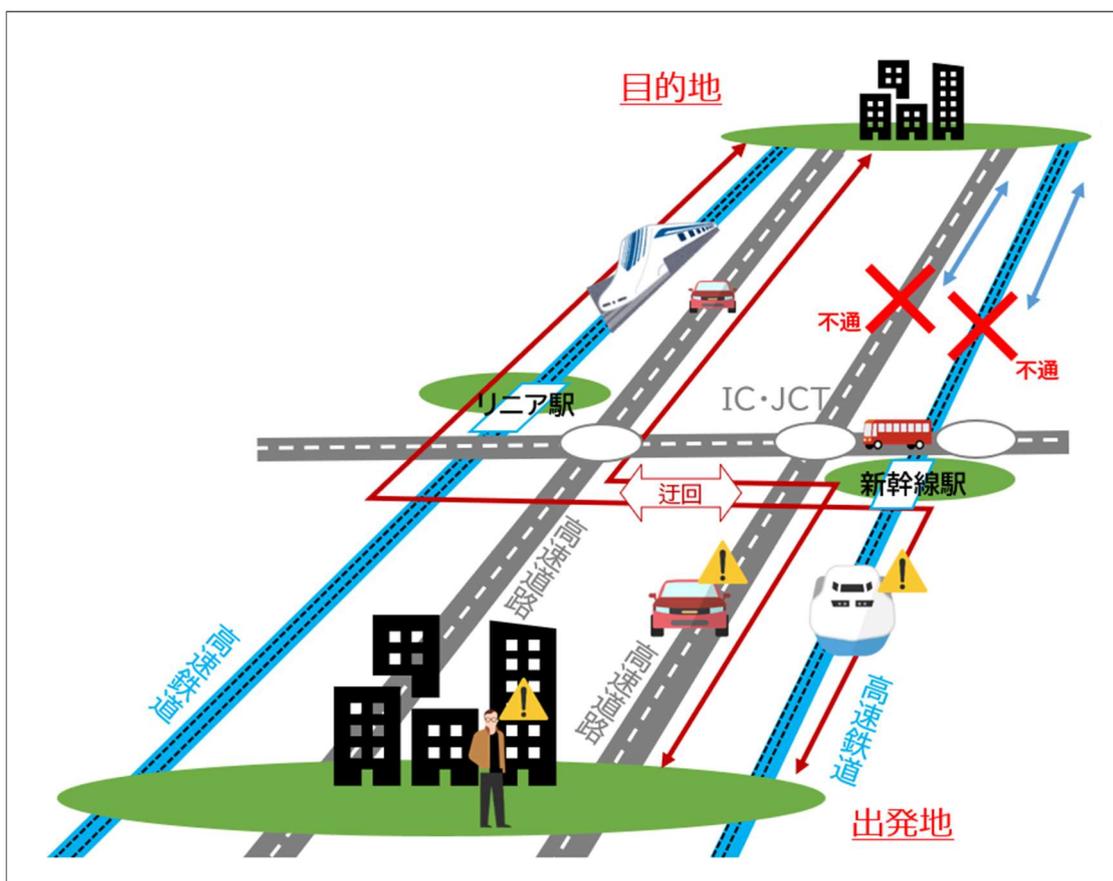
5 総合的な高速交通の将来像

これまでに示した「効果の実現と最大化に向けたアプローチ（参考事例を用いた検証）」に基づき、以下に4つの総合的な高速交通の将来像を提案する。

(1) 高速交通が多重的に整備され、大規模災害時においても人流や物流の途絶が回避されている。

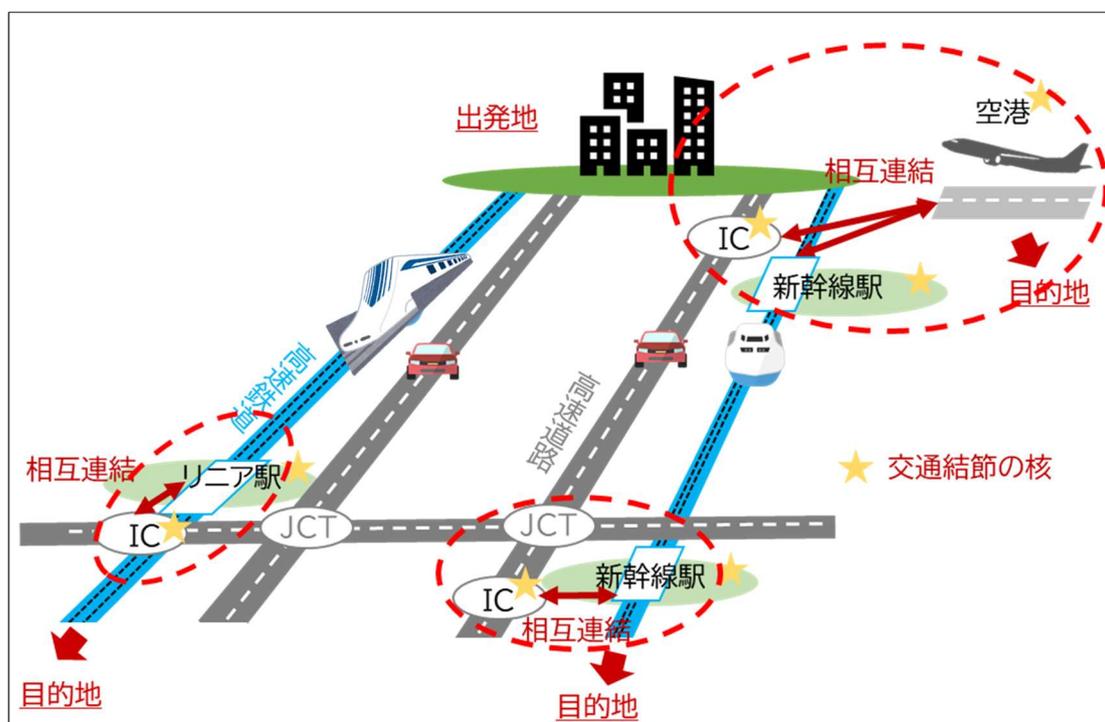
高速交通は、災害によって一部の路線や施設が損傷しても、他のルートや手段で代替できるように多様なネットワークを形成する必要がある。例えば、地震などの影響で通行止めになっても、他の高速道路や新幹線を用いて移動できる。

高速交通が多重的に整備されていることで、大規模災害時においても大都市間の人流や物流の途絶を防ぐことができるだけでなく、被災地に救急医療や生活必需品を届けたり、被災者が安全な場所に避難できるような将来像が望まれる。



(2) リニア新駅をはじめ、空港、新幹線既存駅、高速道路 I C など高速交通拠点
拠点が新たに相互連結し、交通結節の核とされている。

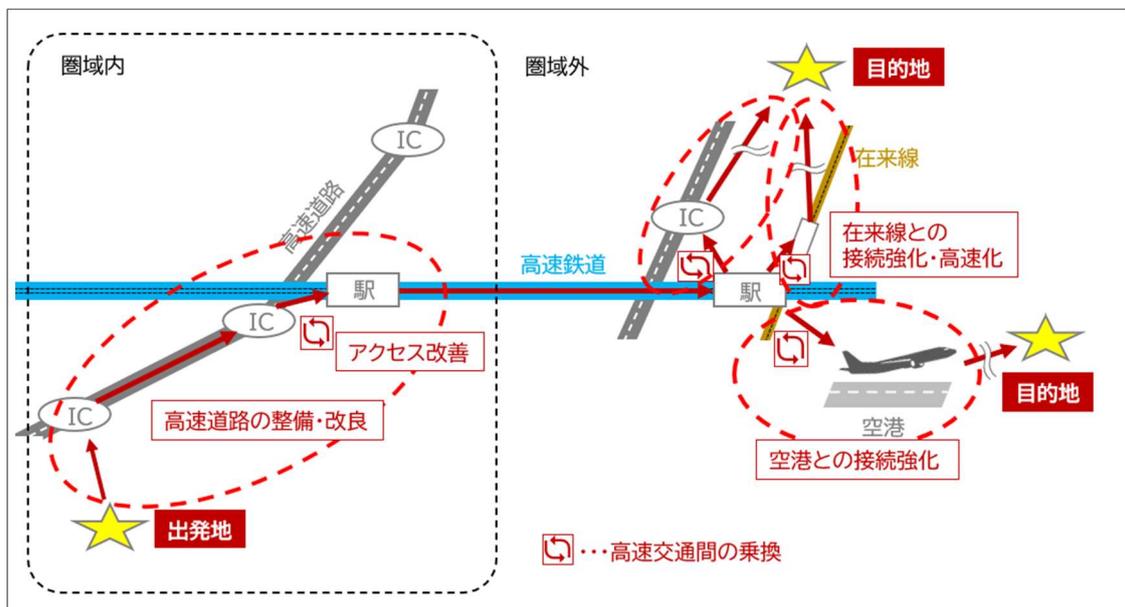
空港、新幹線既存駅、高速道路 I C などの高速交通拠点を相互に効率的、
経済的に結ぶことで、国内遠隔地や海外とのアクセスを容易にすることが
できる。このことにより、旅行者やビジネス利用者などの利便性が向上
するだけでなく、地域間の人口や経済の流動性が高まった将来像が望ま
れる。



(3) 高速交通インフラや高速交通の連結を強化するインフラの整備・改良が
進み、圏域内または圏域外への効率的な移動が実現している。

高速交通インフラや連結インフラが整備され、乗り換えやアクセスがス
ムーズになることで、圏域内または圏域外への移動がより便利で快適にな
る。

これにより、圏域内外の経済活動や観光・文化の交流が活発化するとともに、高速交通沿線地域の活性化にも寄与する。また、高速交通を活用し、平時から大都市に集中する政府機能を始めとする諸機能を分散させておくことで、災害時には事業継続や情報伝達の確保にも寄与する。高速交通が中枢管理機能のバックアップ体制を担保することで、国家の安全保障や危機管理にも貢献できる将来像が望まれる。

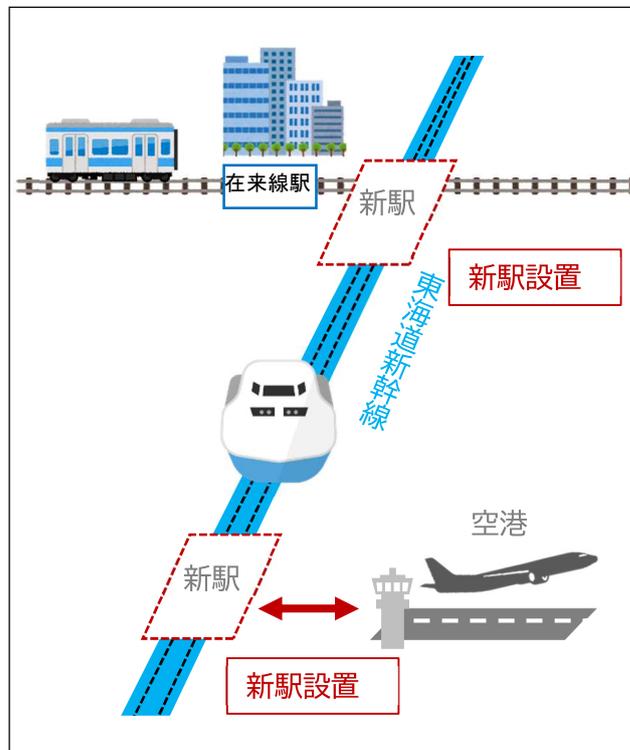


(4) 東海道新幹線沿線の利便性が向上し、在来線の駅などを含めた都市機能が集積する拠点や空港に隣接した新駅が設置されている。

東海道新幹線は、東京・大阪間を高速で結ぶ交通手段として、人々の移動に重要な役割を果たしている。リニア中央新幹線開業に伴い「ひかり」「こだま」の本数が増加することによって、沿線住民の利便性が向上している。また、東海道新幹線に、都市機能が集積する拠点に隣接する新駅が設置されることで、交通利便性の高まりにより更なる都市機能の集積との相乗効果が生まれ、地域住民の生活の利便性の向上や新たなビジネスチャ

ンスの創出などに寄与する。

一方、空港は国内外の遠隔地との連絡に不可欠なインフラとして、観光やビジネスに貢献している。空港と隣接する東海道新幹線に新駅が設置されることで、交通の利便性や効率性が高まる。また、多様なニーズに応えることができ、地域の利便性向上及び活性化にも寄与する。また、大規模災害時における支援部隊の輸送など、空港の防災機能の更なる強化を図ることができる将来像が望まれる。



これらの総合的な高速交通の将来像（１）～（４）の実現により、「第三次国土形成計画（全国計画）（令和５年７月２８日閣議決定）」において示された高速交通ネットワークの多重性、代替性の強化や、人流、物流の多重性の確保が達成され、大規模災害時における国土の安全・安心の確保や、中枢管理機能のバックアップ体制の強化に寄与することができる。

また、リニア中央新幹線を中心とした高速交通が整備・改良されることによ

り、東京圏、名古屋圏及び大阪圏の三大都市圏が1時間圏内で結ばれることで、多様な自然や文化を有する地域を内包する世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域が形成され、広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造や、地方の魅力と大都市の魅力を融合させた多様な暮らし方・働き方の選択肢を提供することが可能となる。

さらに、高速交通拠点の連結や東海道新幹線の新駅設置等により、圏域内外のつながりがより強化され、圏域を越えた人流や企業の取引関係の拡大、強化が促進される。これにより、地域産業における稼ぐ力の向上と雇用の創出が期待される。また、国内外旅行者の利便性の向上や、地域間を結ぶ新たなルートの形成など周遊の促進にも寄与することができ、観光産業の活性化にもつながる。



高速交通及び拠点の整備・連結によって生まれる人やモノの流れのイメージ

※リニア中間駅（4駅）を中心とする地域活性化に関する検討委員会『リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏」の形成』を参考に事務局が作成

6 総合的な高速交通の将来像の実現に向けた提案

総合的な高速交通の将来像の実現は、国土の安全・安心、経済、社会の活性化、地域の魅力の発揮など、多くのメリットをもたらすと考えられる。これらのメリットを最大限に引き出すため、早期の高速交通の整備、改良への取組が必要であることから、対象となるインフラについて以下のとおり取りまとめた。

【提案インフラ（路線）】

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 ^(※7)
連結	国道15号(品川駅周辺)	交通流動対策工事	事業段階	1、2
連結	環状4号線(品川駅周辺)	新設工事	事業段階	2、3
連結	南多摩尾根幹線延伸部(町田3・3・50号小山宮下線)	新設工事	事業段階	2、3
高速	新東名高速道路(海老名南JCT以東、新秦野IC~新御殿場IC)	新設工事	事業段階 考案段階	1、3
高速	横浜湘南道路	新設工事	事業段階	1
高速	高速横浜環状南線	新設工事	事業段階	1、3
高速	横浜環状道路(西側区間)	新設工事	考案段階	1、3
高速	厚木秦野道路	新設工事	事業段階 考案段階	1
高速	川崎縦貫道路(東名高速道路~湾岸道路)	新設工事	事業段階 考案段階	1、3
高速	新湘南バイパス(茅ヶ崎市~大磯町)	新設工事	事業段階	1
高速	伊豆湘南道路	新設工事	考案段階	1、3
高速	西湘バイパス(石橋IC以西)	新設工事	考案段階	1、3
連結	相模線(複線化)	複線化	考案段階	4
連結	相鉄いずみ野線	接続強化・高速化	考案段階	2
高速	中央自動車道(高井戸IC~上野原IC)	交通流動対策工事	事業段階	3
高速	中部横断自動車道(長坂JCT~八千穂高原IC)	新設工事	構想段階	1、3
高速	中部横断自動車道(双葉JCT~白根IC)	拡幅工事	構想段階	1、2、3

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 ^(※7)
高速	国道 20 号新山梨環状道路(北部区間)	新設工事	事業段階 詳細計画段階 構想段階	1、2、3
高速	国道 140 号新山梨環状道路(東部区間)	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	西関東連絡道路(山梨市東～雁坂トンネル)	新設工事	構想段階	1、3
高速	甲府富士北麓連絡道路(御坂トンネル)	新設工事	事業段階	3
高速	甲府富士北麓連絡道路(国道 20 号～西関東連絡道路)	新設工事	構想段階	1、3
連結	国道 300 号(中之倉バイパス)	拡幅工事	構想段階	1、3
	富士宮富沢連絡道路 ^(※8)	新設工事	考案段階	1、3
連結	J R 在来線(中央本線、身延線)	接続強化・高速化	考案段階	1、3
高速	伊豆縦貫自動車道(天城峠道路:月ヶ瀬 IC～河津七滝 IC、河津下田道路:河津七滝 IC～(仮)下田 IC)	新設工事	事業段階 詳細計画段階	3
高速	伊豆縦貫自動車道(函南町～伊豆市)	新設工事	考案段階	3
高速	伊豆縦貫自動車道(東駿河湾環状道路:大場・函南 IC～(仮)函南 IC)	新設工事	事業段階	1、3
高速	伊豆縦貫自動車道(東駿河湾環状道路:三島塚原 IC～大場・函南 IC、沼津岡宮 IC～長泉 IC)	拡幅工事	事業段階	1、3
高速	三遠南信自動車道(佐久間道路・三遠道路:鳳来峡 IC～東栄 IC、水窪佐久間道路:佐久間川合 IC～(仮)水窪 IC、国道 152 号(池島～大原):(仮)水窪 IC～(仮)水窪北 IC、青崩峠道路:(仮)水窪北 IC～(仮)小嵐 IC)	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	金谷御前崎連絡道路(金谷相良道路:菊川 IC～倉沢 IC、沢水加 IC～(仮)八十原 IC)	新設工事	事業段階	1、3
高速	浜松湖西豊橋道路(浜松市～豊橋市)	新設工事	構想段階	1、2、3
高速	静岡東西道路(清水立体)	交通流動対策工事	事業段階	1、3
高速	静岡南北道路(長沼立体)	交通流動対策工事	考案段階	1、3
高速	小山御殿場道路(御殿場市水土野～ぐみ沢)	新設工事	事業段階	1、3

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 ^(※7)
連結	国道1号(東駿河湾環状道路(西区間):沼津岡宮IC~(仮)愛鷹IC)	新設工事	事業段階	1、3
連結	国道1号(富士由比BP、富士立体)	交通流動対策工事	事業段階	1、3
連結	国道1号(藤枝BP:広幡IC~野田IC、島田金谷BP:野田IC~掛川市佐夜鹿)	拡幅工事	事業段階	1、3
連結	国道139号(富士改良)	新設工事	事業段階	1、3
連結	国道246号(小山町生土~上野)	拡幅工事	事業段階	1、3
連結	富士富士宮道路	新設工事	考案段階	1、3
連結	浜松環状道路(浜松BP:長鶴~中田島)	拡幅工事 交通流動対策工事	事業段階	1、3
連結	榛原縦貫道路	拡幅工事	事業段階	3
高速	中部縦貫自動車道(松本~中ノ湯)	新設工事	構想段階	1、3
高速	上信自動車道	新設工事	上位計画段階	1、3
	松本佐久連絡道路 ^(※8)	新設工事	考案段階	1、2、3
	上田諏訪連絡道路 ^(※8)	新設工事	考案段階	1、2、3
高速	松本糸魚川連絡道路	新設工事	事業段階	1、3
高速	伊那木曾連絡道路	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	三遠南信自動車道(飯田上久堅・喬木富田IC~喬木IC)	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	三遠南信自動車道(程野IC~小嵐IC)	新設工事	構想段階	1、2、3
連結	国道153号(飯田北改良)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	座光寺上郷道路	新設工事	事業段階	2、3
連結	主要地方道 長野菅平線(落合橋)	新設工事	事業段階	2、3
連結	主要地方道 松本環状高家線(神林~和田)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	主要地方道 松本環状高家線(新村バイパス)	新設工事	詳細計画段階	2、3
高速	東海北陸自動車道(飛騨清見IC~南砺SIC)	拡幅工事	事業段階 詳細計画段階	1、3
高速	中部縦貫自動車道(平湯IC~(仮称)久手IC、(仮称)丹生川IC~高山IC)	新設工事	事業段階	1、3
高速	中部縦貫自動車道((仮称)久手IC~日面)	新設工事	構想段階	1、3
高速	東海環状自動車道(山県IC~大野神戸IC、養老IC~大安IC)	新設工事	事業段階	1、3

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 ^(※7)
高速	東海環状自動車道(土岐JCT~関広見IC)	拡幅工事	事業段階 詳細計画段階	1、3
高速	岐阜南部横断ハイウェイ(岐阜市内立体)	新設工事	事業段階	2、3
高速	濃飛横断自動車道(堀越峠道路、和良工区、中津川工区)	新設工事	事業段階	2、3
高速	濃飛横断自動車道(郡上市~中津川市)	新設工事 拡幅工事	考案段階	2、3
高速	富山高山連絡道路(船津割石防災)	新設工事	事業段階	2、3
高速	高山下呂連絡道路(石浦バイパス、門原防災、屏風岩改良)	新設工事	事業段階	2、3
高速	美濃加茂下呂連絡道路(上麻生防災)	新設工事	事業段階	2、3
連結	国道19号(瑞浪恵那道路)	新設工事	事業段階	2、3
連結	国道21号(可児御嵩バイパス)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	国道21号(関ヶ原バイパス)	新設工事 拡幅工事	事業段階	2、3
連結	国道41号(美濃加茂バイパス)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	国道156号(岐阜東バイパス、郡上大橋架替)	新設工事	事業段階	2、3
連結	国道258号(大桑道路)	拡幅工事	事業段階	2、3
	三河東美濃連絡道路 ^(※8)	新設工事 拡幅工事	考案段階	2、3
	東濃西部都市間連絡道路 ^(※8)	新設工事	考案段階	2、3
連結	東濃東部都市間連絡道路	新設工事	事業段階 上位計画段階 詳細計画段階	2、3
連結	中津川市道坂本58号線他	拡幅工事	事業段階	3
連結	中津川市道坂本264号線	拡幅工事	事業段階	3
連結	JR在来線(中央本線、高山本線、太多線)	接続強化・高速化	考案段階	2、3
高速	名豊道路	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	豊橋浜松道路	拡幅工事	事業段階	1、2、3
高速	西知多道路	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	名岐道路	新設工事	詳細計画段階	1、2、3
高速	名古屋高速道路	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	一宮西港道路	新設工事	構想段階	1、2、3
高速	名古屋三河道路	新設工事	構想段階	1、2、3
高速	新東名高速道路	拡幅工事	上位計画段階	1、2、3
高速	名古屋瀬戸道路	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	名濃道路	新設工事	上位計画段階	1、2、3
高速	春日井インター道路	新設工事	上位計画段階	1、2、3

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 ^(※7)
高速	名古屋港道路	新設工事	上位計画段階	1、2、3
連結	名浜道路	新設工事	事業段階	2、3
連結	衣浦豊田道路(国道247号碧南高浜拡幅・碧南拡幅、国道419号高浜拡幅)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	衣浦豊田道路(国道153号豊田北バイパス・国道155号豊田南バイパス)	新設工事	事業段階	2、3
連結	豊橋環状道路	交通流動対策工事	事業段階	2、3
連結	名古屋豊田道路(国道153号豊田西バイパス)	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	東三河環状道路	新設工事 拡幅工事	事業段階	2、3
連結	岡崎衣浦道路	拡幅工事	事業段階	2、3
連結	名古屋岡崎道路	新設工事 拡幅工事	事業段階	2、3
連結	国道153号(伊勢神改良)	新設工事	事業段階	2、3
連結	国道302号	拡幅工事	事業段階	2、3
高速	四日市インターアクセス道路(四日市市内)	新設工事	考案段階	1、3
高速	鈴鹿亀山道路(鈴鹿市～亀山市)	新設工事	事業段階	1、3
高速	名神名阪連絡道路(東近江市～伊賀市)	新設工事	上位計画段階	3
高速	伊勢志摩連絡道路(伊勢市～志摩市)	新設工事 拡幅工事	事業段階	3
高速	四日市湾岸道路(川越町～四日市市)	新設工事	考案段階	1、3
高速	奈良中部熊野道路(熊野市～尾鷲市)	新設工事	考案段階	3
高速	伊勢二見鳥羽ライン(伊勢市内)	拡幅工事	考案段階	3
高速	新名神高速道路(四日市JCT～亀山西JCT)	拡幅工事	考案段階	1、3
高速	新名神高速道路(亀山西JCT～大津JCT)	拡幅工事	事業段階	1、3
高速	近畿自動車道紀勢線(紀宝町～多気町)	新設工事 拡幅工事	事業段階	3
高速	名阪バイパス(京奈和自動車道～名阪国道)	新設工事	考案段階	1、3
高速	東名阪自動車道(鈴鹿IC～伊勢関IC)	交通流動対策工事	考案段階	2
高速	伊勢自動車道(伊勢関IC～芸濃IC)	交通流動対策工事	考案段階	2

高速交通/ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 ^(※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交 通の将来像 ^(※7)
連結	国道1号(北勢バイパス:四日市内、関バイパス:亀山市内)	新設工事	事業段階	3
連結	国道23号(中勢バイパス:鈴鹿市~松阪市)	拡幅工事	事業段階	3
連結	国道23号(鈴鹿四日市道路:四日市市~鈴鹿市)	新設工事	事業段階	3
連結	JR在来線(紀勢本線、関西本線、参宮線、草津線)	接続強化・高速化	考案段階	2
高速	京奈和自動車道((仮称)奈良北IC~郡山下ツ道JCT、橿原北IC~橿原高田IC)	新設工事	事業段階	3
高速	国道163号 学研都市連絡道路(生駒市内)	新設工事	事業段階	3
高速	第二阪奈・京奈和連絡道路(奈良市~大和郡山市)	新設工事	考案段階	3
連結	国道25号(斑鳩町)	交通流動対策工事	事業段階	3
高速	南阪奈道路(葛城市~橿原市)	拡幅工事	上位計画段階	3
高速	五條新宮道路(十津川村~五條市)	新設工事	事業段階	3
高速	奈良中部熊野道路(橿原市~下北山村)	新設工事	事業段階	3
連結	中和西幹線(橿原市~大阪府境)	交通流動対策工事	上位計画段階	3
連結	中和東幹線(桜井市~橿原市)	交通流動対策工事	上位計画段階	3
連結	中和津道路(桜井市~宇陀市)	交通流動対策工事	上位計画段階	3
連結	奥瀬熊野道路(十津川村~十津川村)	交通流動対策工事	上位計画段階	3
連結	国道165号(柏原市~橿原市)	新設工事	上位計画段階	3
高速	北陸新幹線(敦賀駅~新大阪駅)	新設工事	構想段階	1、2、3
連結	なにわ筋線(大阪駅~新今宮駅)	新設工事	事業段階	2、3
連結	なにわ筋連絡線(大阪駅~十三駅)	新設工事	上位計画段階	2、3
連結	新大阪連絡線(十三駅~新大阪駅)	新設工事	上位計画段階	2、3
連結	中之島延伸(中之島駅~九条駅)	新設工事	考案段階	2、3
連結	モノレール延伸(門真市駅~瓜生堂駅)	新設工事	事業段階	2、3

高速交通／ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 (※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 (※7)
高速	新名神高速道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	1、2、3
高速	学研都市連絡道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
高速	淀川左岸線 (延伸部)	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	大阪橋本道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
高速	淀川左岸線 (2期)	新設工事	事業段階	1、2、3
連結	大阪内陸都市環状線	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
連結	京阪連絡道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
連結	第二名神連絡道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
連結	大阪橋本道路 (2期)	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
連結	中和西幹線 (奈良県境～柏原市)	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3
連結	国文都市連絡道路	新設工事	事業段階 (一部区間 供用済)	3

【提案インフラ (拠点)】

高速交通／ 連結インフラ	提案インフラ名称等 (区間等)	整備内容 (※5)	事業ステージ (※6)	関連する高速交通の将来像 (※7)
高速	東海道新幹線新駅 (寒川町倉見地区)	新設工事	構想段階	1、3、4
高速	東海道新幹線「ひかり」、「こだま」停車駅	停車回数増加	考案段階	1、2、4
高速	東海道新幹線静岡空港駅	新設工事	考案段階	1、2、4
高速	甲府中央スマートIC (中央自動車道)	新設工事	事業段階	1、2、3
高速	神坂スマートIC (中央自動車道)	新設工事	事業段階	3
高速	恵那峡SAスマートIC (中央自動車道)	新設工事	構想段階	3
高速	新大阪駅 広域交通結節施設 (駅前広場再編による高速バスの拠点化・人の空間の充実等)	直結工事	構想段階	2

(※5) 整備内容

提案インフラ	整備内容	説明
路線（道路）	新設工事	距離や所要時間を短縮するために新たなルートを開削する工事
	拡幅工事	交通量や渋滞状況に応じて、既存の道路を幅広くする工事
	交通流動対策工事	拡幅工事を除く道路の交通渋滞を解消する工事 立体交差などの整備、レーンの変更など
路線（在来線）	新設工事	距離や所要時間を短縮するために新たな路線を設置する工事
	複線化	路線の利用状況に応じて、既存の路線を複線化する工事
	接続強化・高速化	高速交通との乗り換えに配慮した運航ダイヤや旅客動線の実現、または、在来線自体の高速運航を実現する工事等
拠点	新設工事	高速鉄道駅など高速交通拠点を新たに設置する工事
	直結工事	鉄道駅、空港または都市機能の集積拠点へのアクセスをスムーズにするため、高速道路と鉄道駅、空港ターミナルまたは都市機能の集積拠点を直結する工事
	停車回数増加	新幹線駅利用者の利便性向上のため、当該新幹線駅への新幹線の停車回数を増加させること。

(※6) 事業ステージ

事業ステージ	説明
事業段階	事業実施のための測量や設計を行い、事業費の算定や工程計画を勘案した事業の実施方針を決定
詳細計画段階	事業実施の前提となる計画（都市計画等）として、具体的なルートの位置や道路構造を決定
構想段階	概ねのルートの位置や基本的な道路構造等（概略計画）を決定
上位計画段階	広域的な土地利用や交通需要等を踏まえて、面的な交通計画や道路網整備に関する方針を決定
考案段階	上記段階以前の状態にあるが、高速交通の将来像の実現及び効果最大化の観点から整備を提案するもの

(※7) 関連する高速交通の将来像

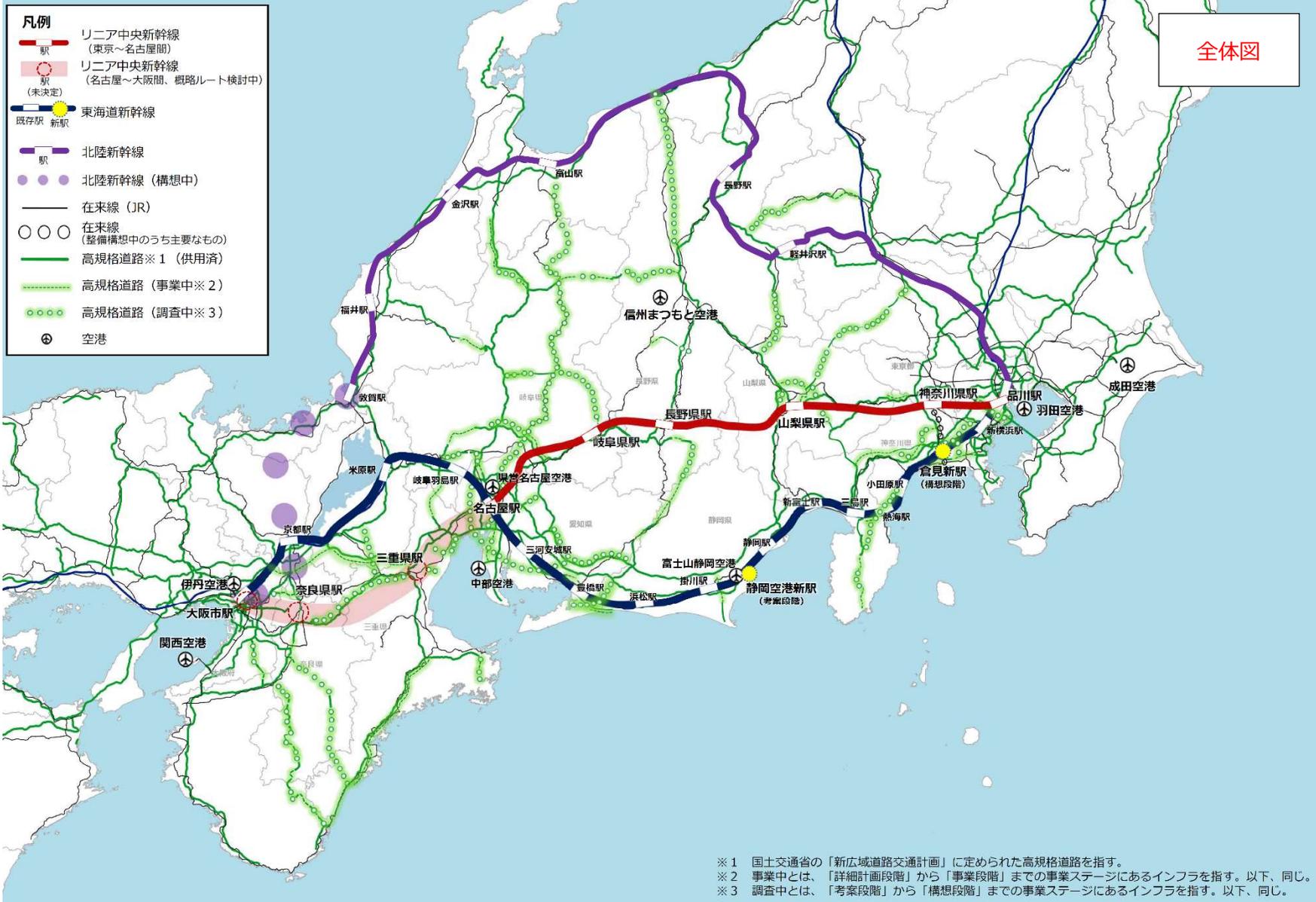
関連する高速交通の将来像	説明
1	高速交通が多重的に整備され、大規模災害時においても人流や物流の途絶が回避されている。
2	リニア新駅をはじめ、空港、新幹線既存駅、高速道路ICなど高速交通拠点が新たに相互連結し、交通結節の核とされている。
3	高速交通インフラや高速交通の連結を強化するインフラの整備・改良が進み、圏域内または圏域外への効率的な移動が実現している。
4	東海道新幹線沿線の利便性が向上し、在来線の駅などを含めた都市機能が集積する拠点や空港に隣接した新駅が設置されている。

(※8) これらの路線は整備内容等未定

高速交通の整備・改良に向けた取組の提案は以上のとおりである。本最終取りまとめの最後に、リニア中央新幹線の建設に関する関係者や一般の方々に、その意義や効果、将来の展望を理解していただくため、これらの提案を実現した姿を次ページ以降に図で示すこととする。

- 凡例**
- 
 リニア中央新幹線
 (東京～名古屋間)
 - 
 リニア中央新幹線
 (名古屋～大阪間、概略ルート検討中)
 - 
 東海道新幹線
 - 
 北陸新幹線
 - 
 北陸新幹線 (構想中)
 - 
 在来線 (JR)
 - 
 在来線
 (整備構想中のうち主要なもの)
 - 
 高規格道路※1 (供用済)
 - 
 高規格道路 (事業中※2)
 - 
 高規格道路 (調査中※3)
 - 
 空港

全体図

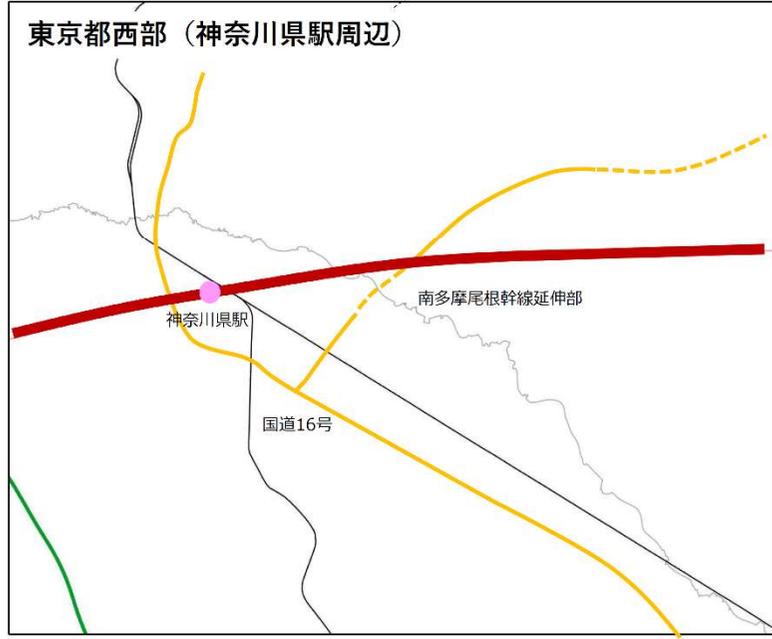


※1 国土交通省の「新広域道路交通計画」に定められた高規格道路を指す。
 ※2 事業中とは、「詳細計画段階」から「事業段階」までの事業ステージにあるインフラを指す。以下、同じ。
 ※3 調査中とは、「考案段階」から「構想段階」までの事業ステージにあるインフラを指す。以下、同じ。

- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - 東海道新幹線
 - 北陸新幹線
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

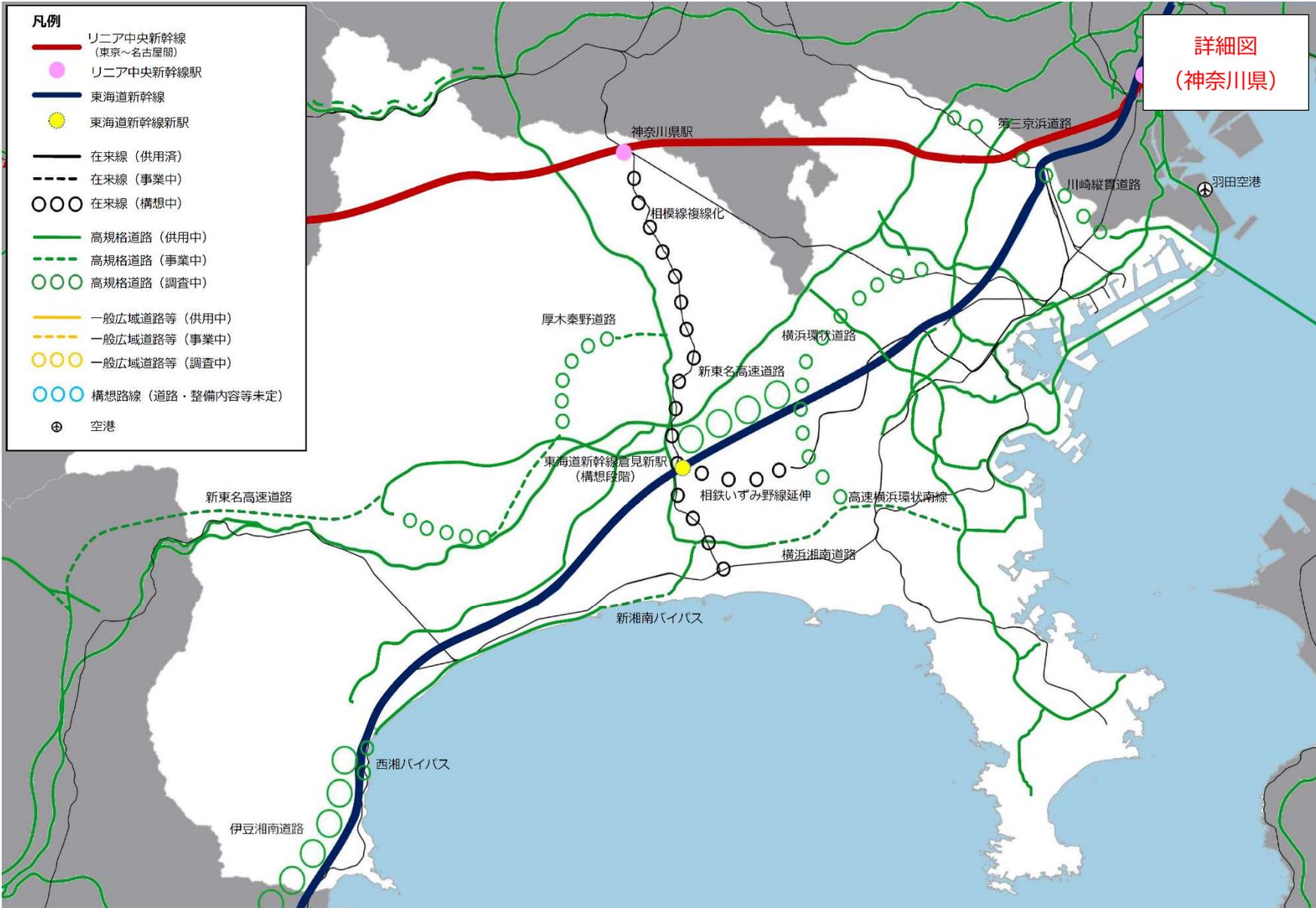


詳細図
(東京都)



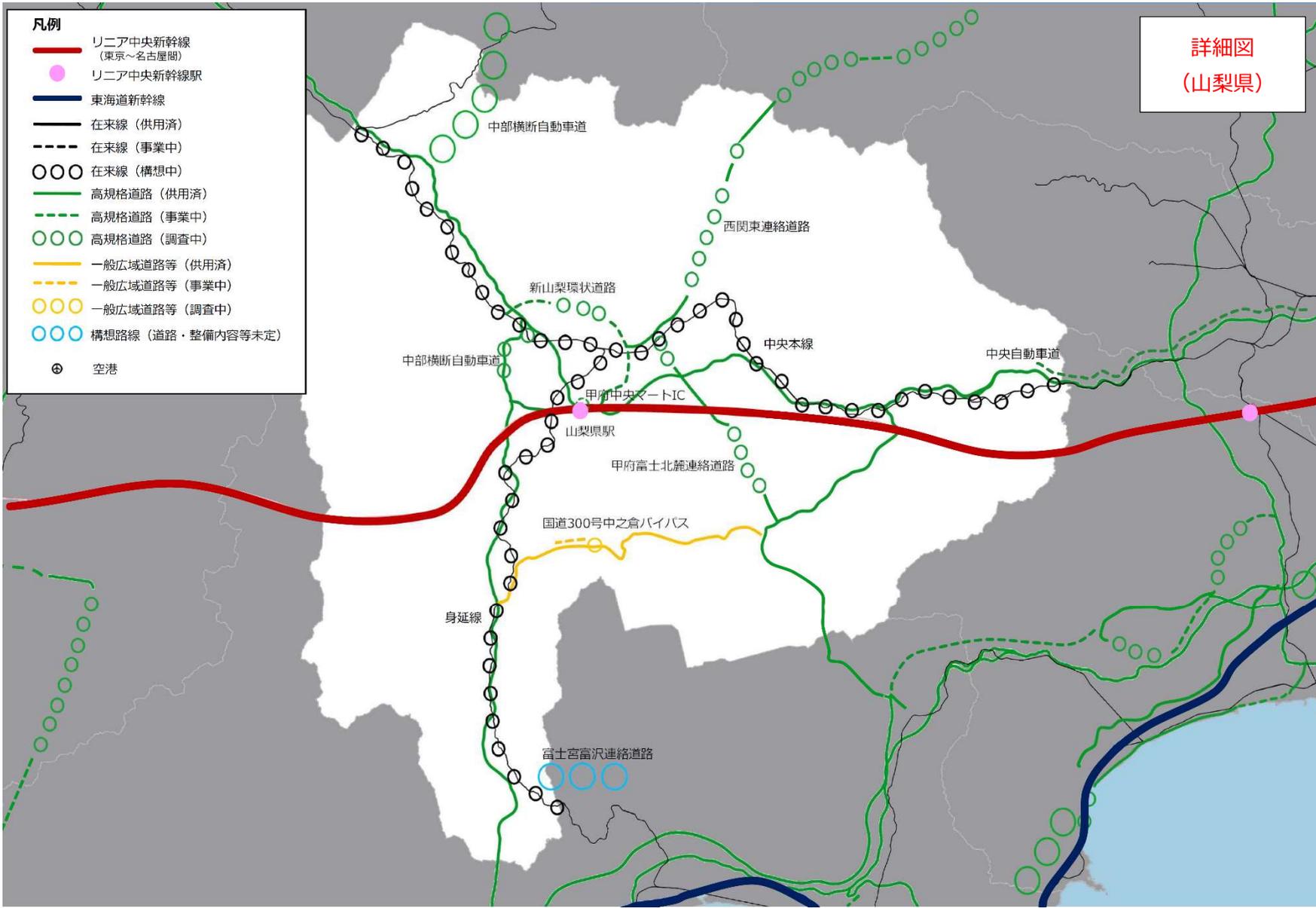
- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - 東海道新幹線
 - 東海道新幹線新駅
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用中)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用中)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

詳細図
(神奈川県)



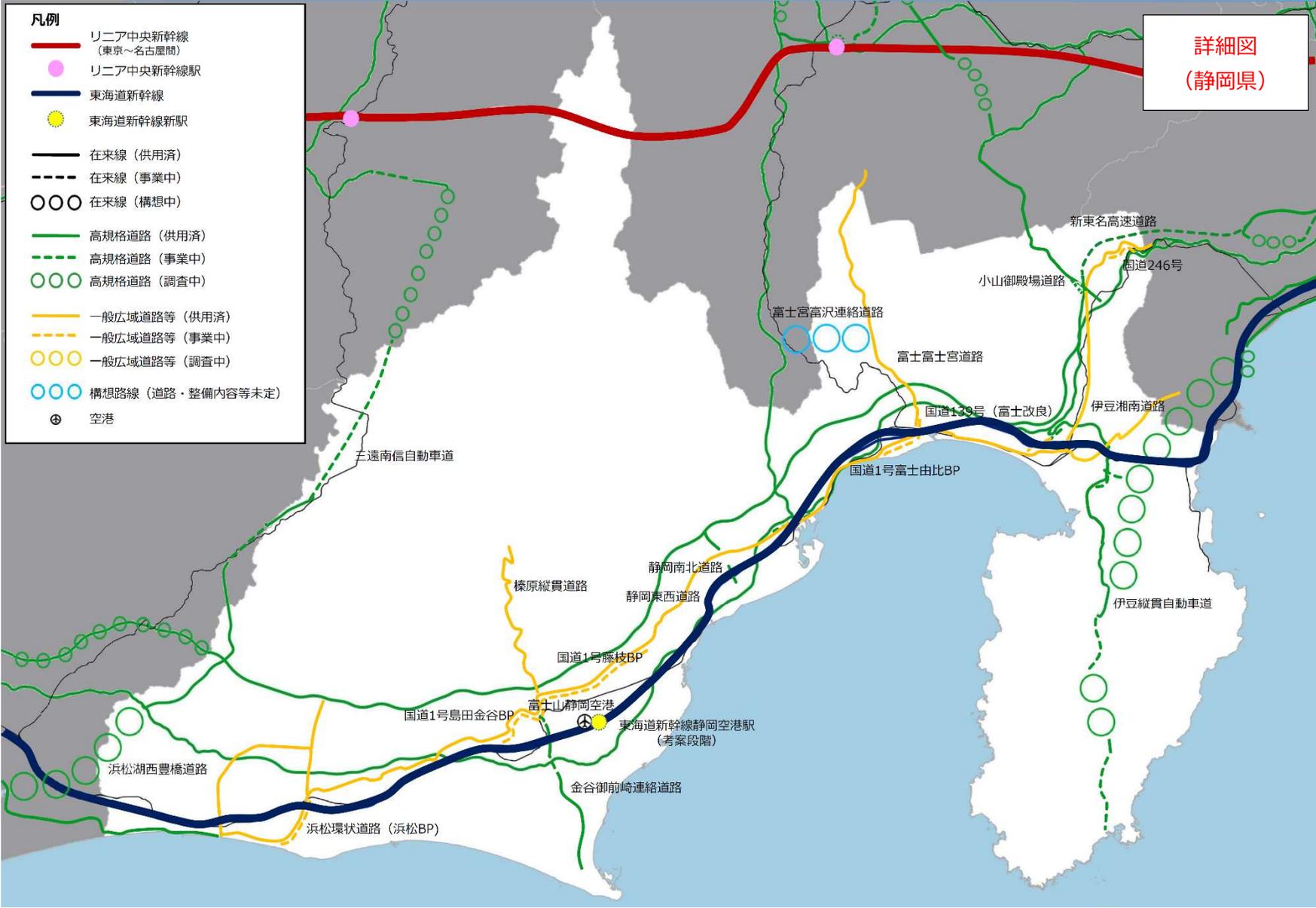
- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - 東海道新幹線
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

詳細図
(山梨県)



- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - 東海道新幹線
 - 東海道新幹線新駅
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

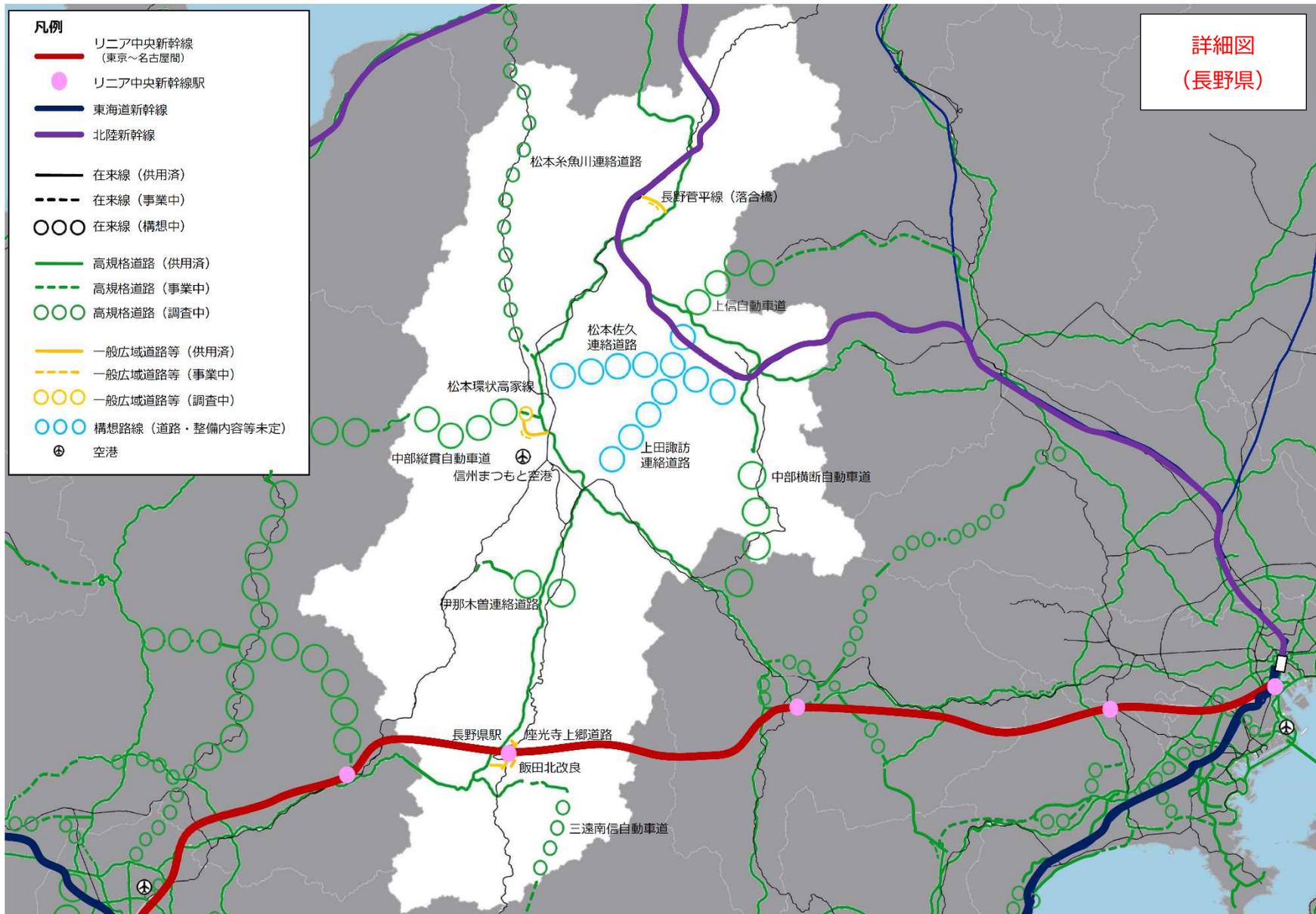
詳細図
(静岡県)



詳細図
(長野県)

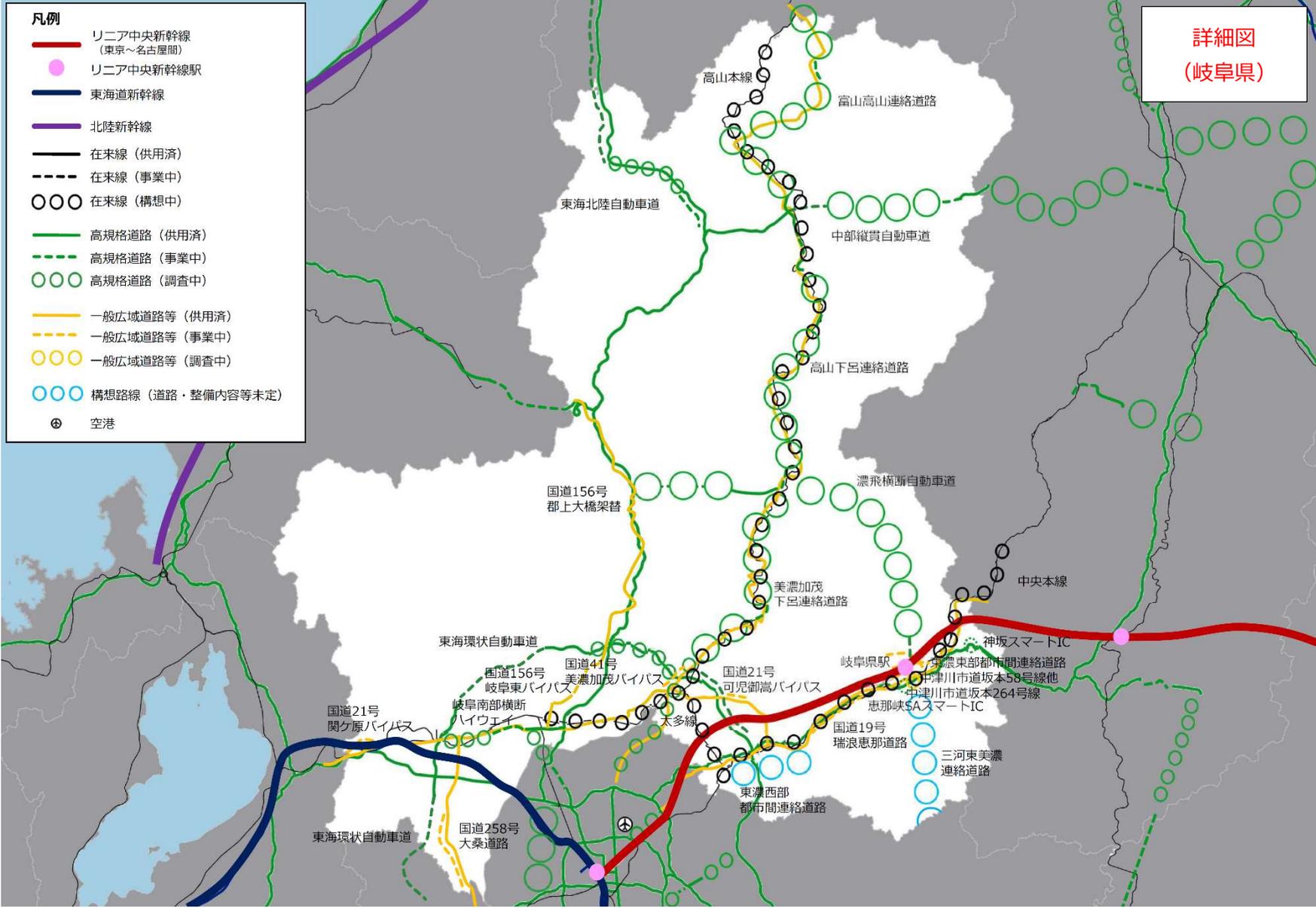
凡例

- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
- リニア中央新幹線駅
- 東海道新幹線
- 北陸新幹線
- 在来線 (供用済)
- 在来線 (事業中)
- 在来線 (構想中)
- 高規格道路 (供用済)
- 高規格道路 (事業中)
- 高規格道路 (調査中)
- 一般広域道路等 (供用済)
- 一般広域道路等 (事業中)
- 一般広域道路等 (調査中)
- 構想路線 (道路・整備内容等未定)
- 空港

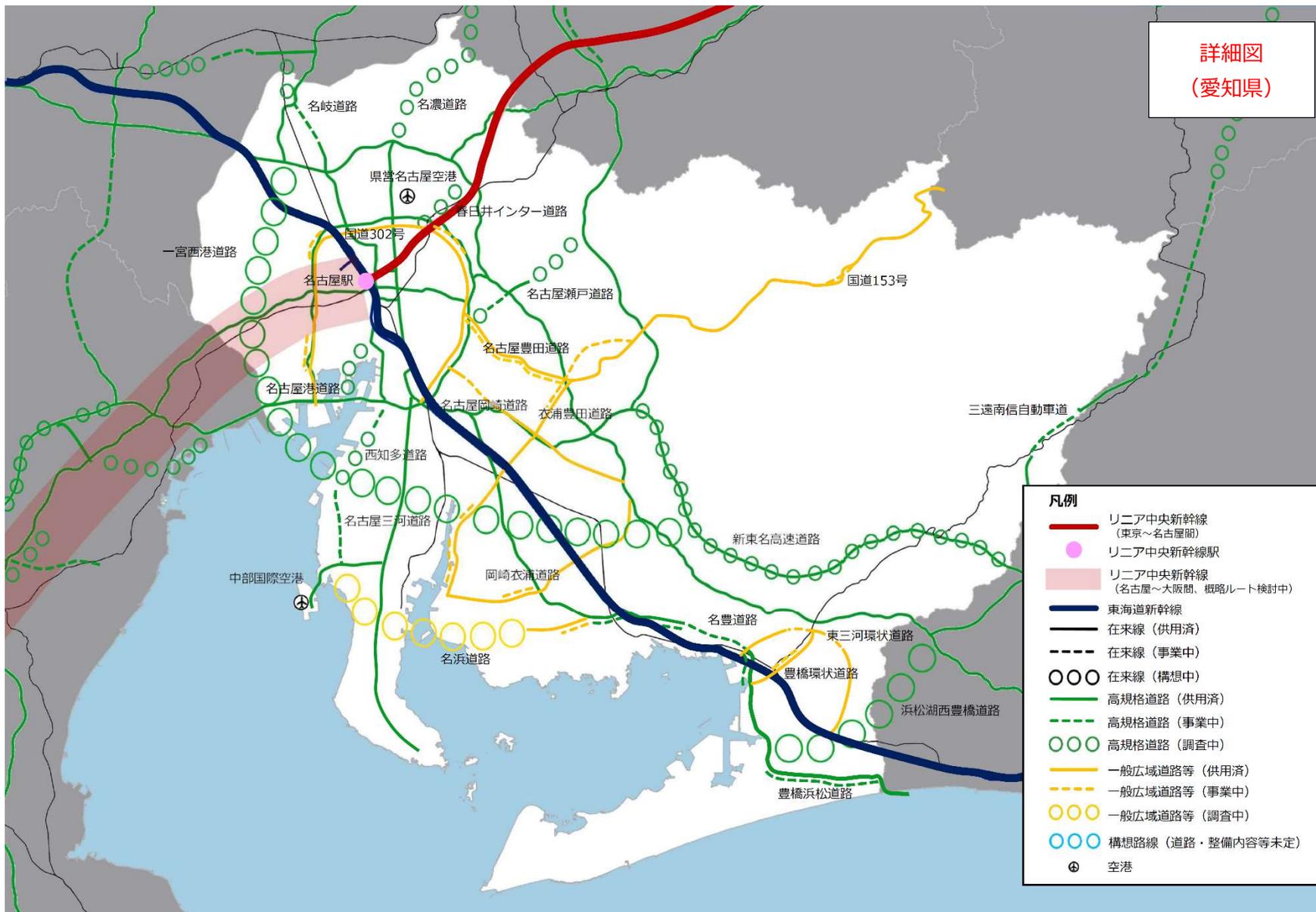


- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - 東海道新幹線
 - 北陸新幹線
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

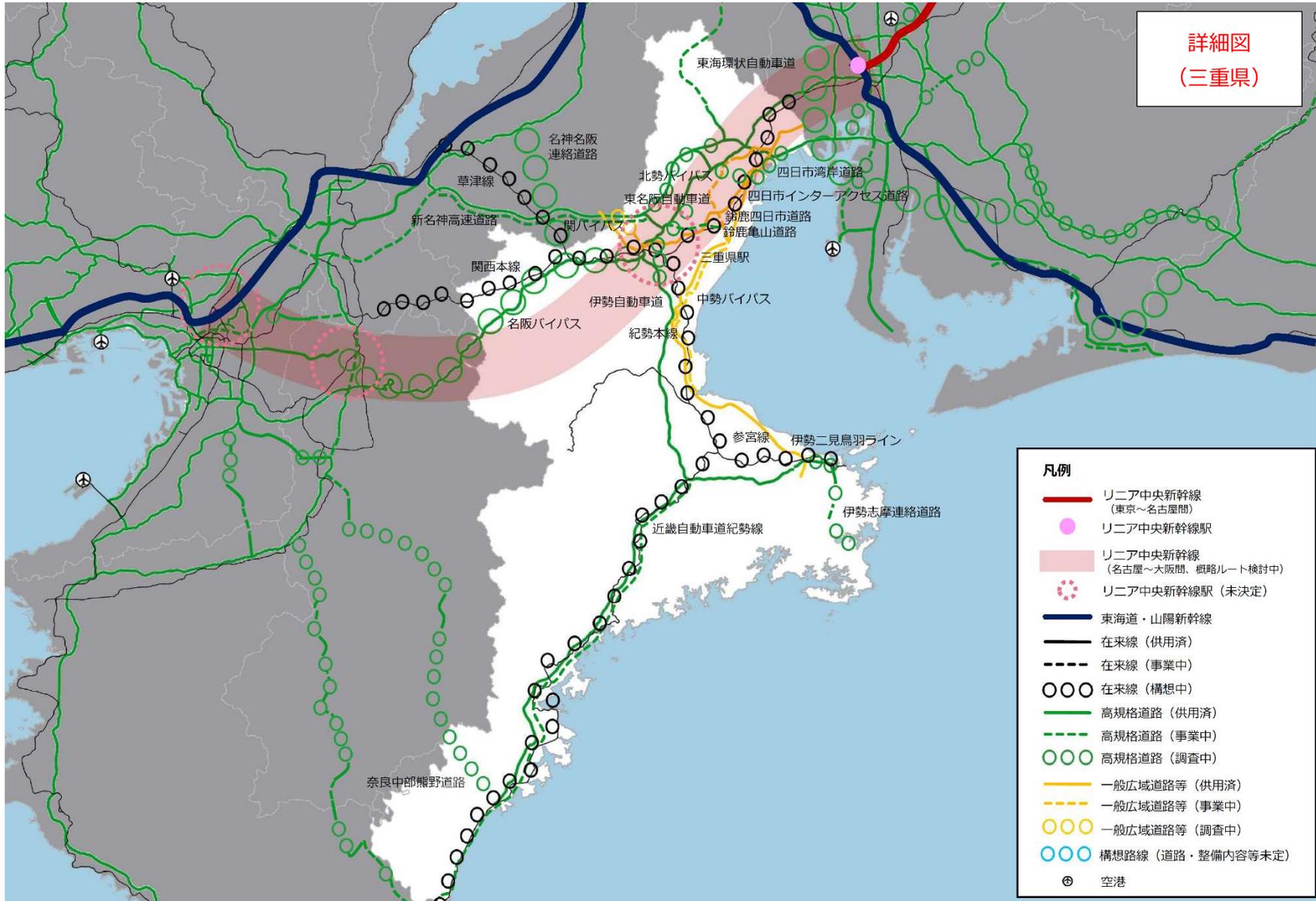
詳細図
(岐阜県)



詳細図
(愛知県)

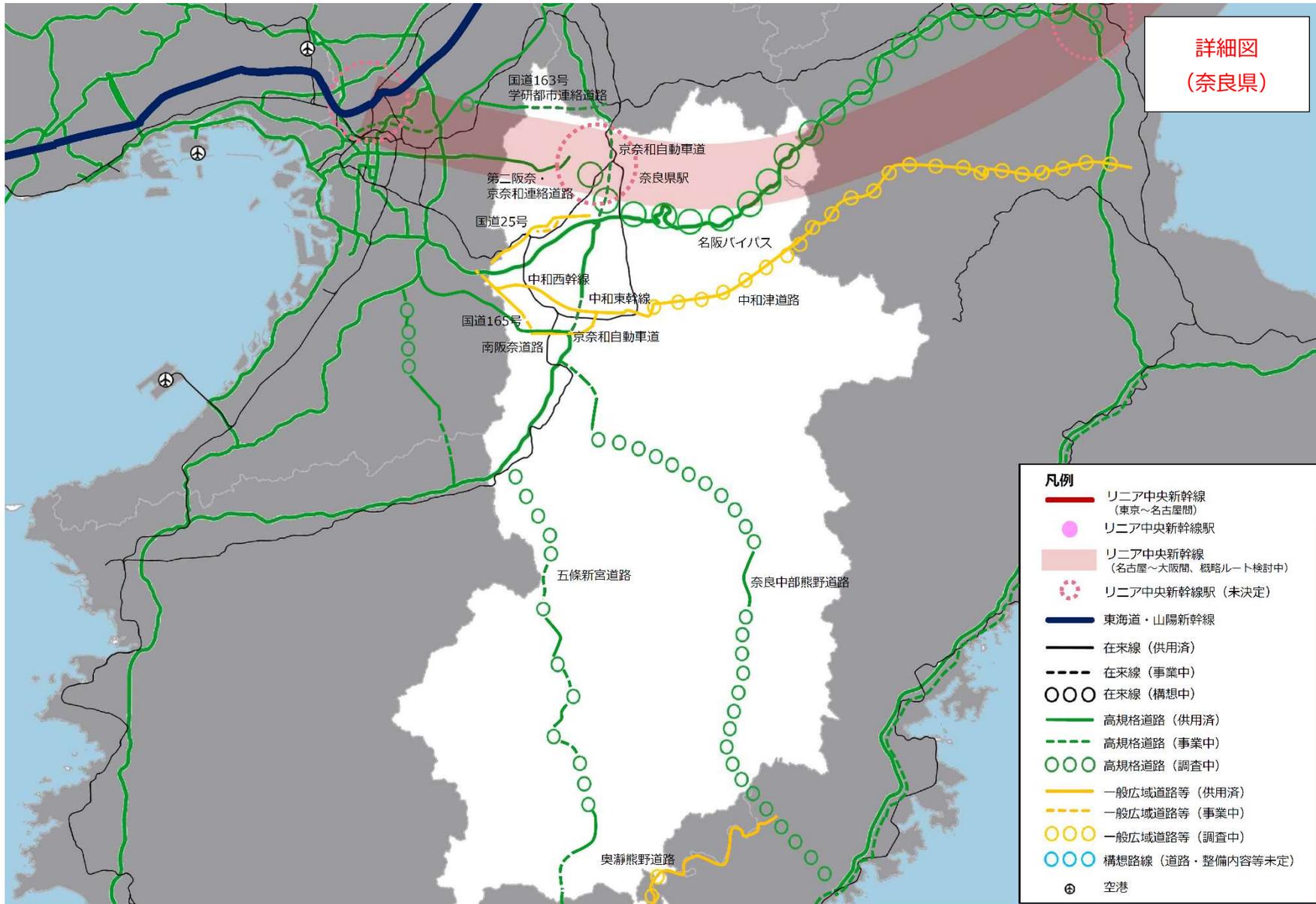


詳細図
(三重県)



- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - リニア中央新幹線 (名古屋～大阪間、概略ルート検討中)
 - リニア中央新幹線駅 (未決定)
 - 東海道・山陽新幹線
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

詳細図
(奈良県)

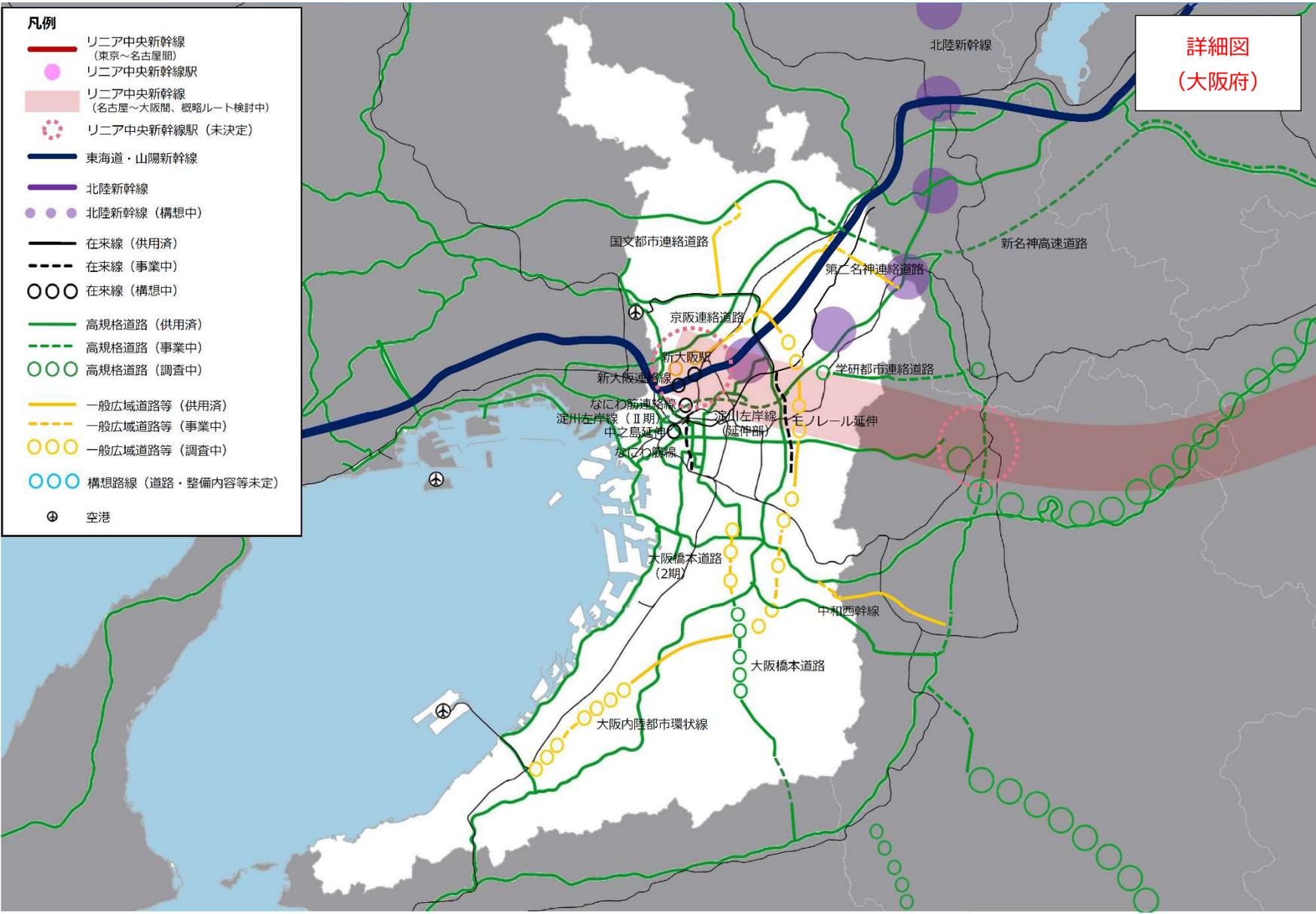


凡例

	リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
	リニア中央新幹線駅
	リニア中央新幹線 (名古屋～大阪間、概略ルート検討中)
	リニア中央新幹線駅 (未決定)
	東海道・山陽新幹線
	在来線 (供用済)
	在来線 (事業中)
	在来線 (構想中)
	高規格道路 (供用済)
	高規格道路 (事業中)
	高規格道路 (調査中)
	一般広域道路等 (供用済)
	一般広域道路等 (事業中)
	一般広域道路等 (調査中)
	構想路線 (道路・整備内容等未定)
	空港

- 凡例**
- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)
 - リニア中央新幹線駅
 - リニア中央新幹線 (名古屋～大阪間、概略ルート検討中)
 - ⊕ リニア中央新幹線駅 (未決定)
 - 東海道・山陽新幹線
 - 北陸新幹線
 - 北陸新幹線 (構想中)
 - 在来線 (供用済)
 - - - 在来線 (事業中)
 - ○ ○ 在来線 (構想中)
 - 高規格道路 (供用済)
 - - - 高規格道路 (事業中)
 - ○ ○ 高規格道路 (調査中)
 - 一般広域道路等 (供用済)
 - - - 一般広域道路等 (事業中)
 - ○ ○ 一般広域道路等 (調査中)
 - ○ ○ 構想路線 (道路・整備内容等未定)
 - ⊕ 空港

詳細図
(大阪府)



【参照資料一覧】

- 中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について（答申）（平成23年5月12日）
- 第三次国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）
- リニア中央新幹線中間駅を核とする『新たな広域中核地方圏』の形成（令和5年7月）
- 人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて～時間と場所からの開放による新たな価値創造～（令和元年5月）
- 南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（令和5年5月23日）
- 関東ブロック新広域道路交通計画（令和3年7月）
- 新広域道路交通計画中部ブロック版（令和3年3月）
- 近畿ブロック新広域道路交通計画（令和3年7月）

