

整備新幹線未着工区間のルート問題等に対するコメント

2026 年 8 月 7 日
J R 連 合

J R 連合はこの間、新幹線の整備効果を全国に波及させるべく、高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進に向けた取り組みを実施してきた。

2023 年 2 月に鉄道運輸機構労働組合と共同で政策提言を策定して以降、提言内容の実現に注力した。本年 5 月 19 日には第 15 回政策シンポジウム・決起集会を開催し、新幹線整備の有用性や必要性、そしてそれを支える組合員の奮闘について主張を展開した。加えて、7 月 1 日には J R 連合国会議員懇談会所属議員とともに金子恭之国土交通大臣への要請行動を実施した。

こうした累次にわたる取り組みが奏功し、J R 連合が主張し続けてきた北陸新幹線敦賀・新大阪間の早期着工について、与党（自由民主党・日本維新の会）の整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会は、2026 年 7 月 15 日にとりまとめを行い、小浜・京都ルート（桂川案）を着工 5 条件の充足を図るルート案としてプロジェクトチームに提示し、政府に実現を求める方針を決定した。

また、九州新幹線西九州ルート新鳥栖・武雄温泉駅間のフル規格での着工についても、同月 17 日に、国土交通省と佐賀県が合同の記者会見を行い、環境影響評価の実施に向けた合意を交わした旨を公表した。

加えて、同月 18 日には、リニア中央新幹線静岡工区の着工に関して、静岡県と J R 東海が条例に基づく協定を締結し、唯一未着工だった静岡工区についても工事開始の要件が整うこととなった。

さらに 8 月 7 日、国土交通省は、令和 8 年度に初めて実施する「基本計画路線に係るケーススタディ」について、「四国の新幹線」を調査対象路線とする公示（調査受託事業者の公募）を開始し、早期実現に向けた一步を踏み出した。

先に述べたネットワークの構築は、北海道新幹線札幌延伸を含め、着実に歩みを進めている。

一方で、新たな懸念も生じている。整備新幹線の貸付料について、昨年より交通政策審議会にて「整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」が開催され、7 月 31 日にはとりまとめが公表された。「31 年目以降も貸付期間を 30 年に設定する」「固定制を基本としつつ、一定の変動要素を盛り込んだ仕組みを導入する」「W i t h / W i t h o u t 方式に代わる算定方式を導入する」「貸付料に反映する受益の内容を見直す」といった方針が示された。運賃・料金制度において、収入原価算定要領の一部改正はなされたものの、インフレには機動的に対応できない仕組みとなっている課題の解決も図られていない現状においては、J R 各社の負担増につながりかねないことを危惧する。

同方針は、一昨年以降行われてきた財政制度等審議会による指摘を反映した内容であると見て取れるが、物価高騰等による整備費用増への対応として、国費の増加ではなく、民間企業である J R の経営の健全性に影響を与えるおそれのあるこの間の動きは、国の事業における財源確保の対応として果たして適切であるか、継続した議論が必要と考える。

とりまとめの最後には、本議論の過程において「幹線鉄道ネットワークのあり方を整理し、今後の整備の方向性や必要となる財源確保策の検討を進めていくことの必要性」を認識した旨が記載されている。本来はこの議論が先に行われるべきであり、国は、新幹線整備の有用性を踏まえた日本の国土発展に対する考えを早期に示すとともに、国会でも度々「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」所属議員が発言しているように鉄道局予算を増額させ、推進する責務がある。

J R 連合は、次代を見据え、J R 産業の更なる発展と組合員・家族の幸せを実現するには、日本の成長エンジンたる新幹線の磨き上げが必要との考えに基づき、産業政策活動を展開してきた。今後も引き続き、政策実現と課題解決に邁進する決意である。

以上