



鉄道・運輸機構

JR TT

鉄道・運輸機構だより

No.
72

2022
Winter
新春号

特集 北陸新幹線（高崎・長野間）のその後
首都圏・長野間の大幅な時間短縮を実現。
人々の生活が大きく変わった

「未来を拓く」 令和4年年頭ご挨拶

鉄道・運輸機構 理事長代理 平野 邦彦

新年あけましておめでとうございます。
コロナ禍も小康を保ち、故郷でゆつくりとお過ごしになった方も多くおられたと思います。令和4年の年頭にあたり、今年の抱負と取り組みについて申し上げます。

私達、JRTTのパーパス(存在意義)は、鉄道・内航海運のインフラを通じて、豊かな地域社会づくりに貢献することです。

昨年は、このパーパスの原点に立ち、足元を見つめ直し、自らの在り方を再構築し、再スタートする年でした。

九州・北陸新幹線新駅見学会に参加いただいた多くの方々から「新幹線に乗って遠い所へ行ってみた」、「新しい駅舎に感動した」といった声が寄せられました。こういった皆様方の熱い「思い」にしっかりと応えてまいります。

検証委員会(※)より指摘いただいた点を踏まえ、発表いたしました『鉄道・運輸機構改革プラン』を職員一丸となり、着実に取り組みを進めてまいります。

本年は、この改革プランの本格実施により、私達、JRTTが目に見える形で変わった「元年」にしたいと思えます。そのために、今までのやり方を深掘りし、変えていく「深化」と、新しい事へ挑戦し、前に進めていく「進化」の2つにチャレンジしてまいります。

具体的には、「DXを活用した業務プロセス改革」、「双方向コミュニケーションの実践」、「SDGsの取り組みによる環境負荷低減」、「海外高速鉄道プロジェクトの推進」などを積極的に行います。

本年は、鉄道開業150周年となる記念すべき年です。

九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が秋に開業を迎え、また、相鉄・東急直通線建設工事が完成する大きな節目の年になります。

北陸新幹線、北海道新幹線については、沿線自治体・JRの皆様と連携し、着実に建設を進めてまいります。

また、新幹線技術を活かした海外高速鉄道プロジェクト、鉄道事業者への施設整備等の支援、JR北海道・JR四国・JR貨物への経営自立支援、そして環境負荷を低減し、船員の労働環境に資する船舶の建造推進等、皆様のさまざまなニーズに的確に対応し、またSDGsの達成にも貢献してまいります。

私達、JRTTは、社会経済の大きな変化を見据え、皆様方の負託にお応えしていくために、自らを変え、前に踏み出し、未来を切り拓いていきます。

本年も、引き続き皆様方のご理解とご支援のほど、お願い申し上げます。

(※)国土交通省の北陸新幹線の工程・事業費に関する検証委員会





2 | * 巻頭言 「未来を拓く」令和4年年頭ご挨拶

鉄道・運輸機構 理事長代理 平野 邦彦

4 | * 特集 北陸新幹線(高崎・長野間)のその後 首都圏・長野間の大幅な時間短縮を実現。 人々の生活が大きく変わった



新幹線初の斜張橋である
第二千曲川橋りょう



表紙の写真:北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)羊蹄トンネル(有島)のSENSシールドマシン。トンネル工事の立役者であり、土や水の圧力に抗して掘り進めるため、前面の回転カッターで地盤を削る。



CLOSE UP

10 | * CLOSE UP 機構改革の取り組みを進めています



WORKING REPORT
東京支社 新横浜鉄道建築建設所

14 | * WORKING REPORT まちの歴史や文化と調和して 大都市・横浜の地下に姿を現す2つの新駅 東京支社 新横浜鉄道建築建設所

22 | * 地域鉄道を訪ねて 関東鉄道【茨城県】



地域鉄道を訪ねて(関東鉄道)

26 | * JRTT TOPICS 01 第7回 鉄道技術展 2021 に出展しました……………26 02 バイオ燃料を用いた試験航行を実施……………28 03 令和3年度内航船支援セミナーを開催……………30

31 | * 私のイチ押し、すてきな列車 斉藤雪乃／編集後記



朝の高崎駅発車表示板

首都圏・長野間の大幅な時間短縮を実現。 人々の生活が大きく変わった

文・写真・柿岡 圭

新幹線初の斜張橋である
第二千曲川橋りょう



高崎駅（上）と朝の乗車風景（右）



800人が暮らしを楽しむ
定住型リゾートタウン

朝7時台の高崎駅上り新幹線ホームは、通勤・通学各でにぎわっている。上越新幹線「たにがわ」や北陸新幹線「あさま」が到着するたびに、多くの人が車内に吸い込まれていく。

新幹線通勤がすっかり定着した高崎駅下りホームから、8時22分発「あさま603号」で出発しよう。こちらは座席に余裕がある。郊外に出たところで上越新幹線と分かれ、右に榛名山、左前方に妙義山を見て榛名山麓の丘陵地を通過する。2488mの里見トンネルを抜けると、わずか9分で安中榛名駅に到着だ。

安中榛名駅は、群馬県安中市北部にある駅だ。市街地までは5kmほど離

北陸新幹線（高崎・長野間）は、鉄道・運輸機構（当時は鉄道公団）が整備し、平成9年10月1日に開業させた区間。かつて信越本線は、群馬・長野県境に碓氷峠が立ちはだかる交通の難所だった。上野・長野間は、特急「あさま」で最速2時間39分。現在は北陸新幹線「かがやき」が最速1時間19分と、所要時間を在来線時代のほぼ半分に縮めた。軽井沢や上田といった東信地方は首都圏とのアクセスが劇的に改善され、今では首都圏の通勤圏となっている。開業から24年、新幹線通勤が定着して新しい生活スタイルが確立しつつある、同区間を旅した。

◆北陸新幹線路線図



◆北陸新幹線の歩み

昭和48年11月	全国新幹線鉄道整備法に基づき北陸新幹線の整備計画を決定
平成元年 11月	高崎・軽井沢間工事着手
平成3年 8月	軽井沢・長野間工事着手
平成9年10月	高崎・長野間開業
平成10年 2月	長野冬季オリンピック・パラリンピック開催
平成10年 3月	長野・上越間工事着手
平成17年 4月	富山・金沢間工事着手
平成18年 4月	長野・金沢間全区間認可
平成24年 6月	金沢・敦賀間工事着手
平成27年 3月	長野・金沢間開業
平成28年12月	敦賀・京都間のルート決定（小浜・京都ルート）
平成29年 3月	京都・新大阪間のルート決定（南回りルート）
令和5年度末	金沢・敦賀間完成予定



安中榛名駅のホーム



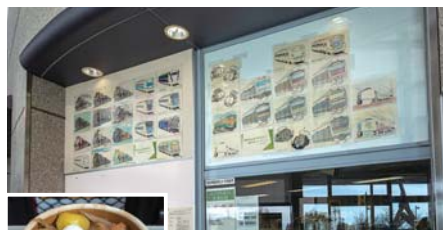
都心方面への通勤利用も多い安中榛名駅

れており、1日の平均乗車人数は285人（令和元年度）と、北陸新幹線の駅では最も少ない。開業当初は駅周辺に何もなく、「新幹線の秘境駅」と言われた時代もあった。今は、駅前の秋間みのりが丘に全国初となる新幹線駅前の定住型リゾートシティ「びゅうヴェルジェ安中榛名」が整備されている。JR東日本が駅周辺約48・7haの土地を開発したもので、令和3年10月現在、337世帯783人が暮らしている。

駅は標高約300mの高台にある。住宅街は緩やかな南向きの斜面に広がっており、駅前のパノラマパークに立つと、妙義山を背景にゲートボールを楽しむ人々が見えた。住宅街には暖炉や薪ストーブを備えた家やリバー



安中榛名駅前に整備されたパノラマパークと秋間みのりが丘（びゅうヴェルジェ安中榛名の町名）



安中榛名駅の窓口。子ども達による塗り絵が展示されている（上）。「あさま」の旅といえども昔も峠の釜めし（左）



軽井沢駅橋上駅舎。観光客も戻りつつある

群馬・長野県境の碓氷峠を軽々と越える

10時52分発「あさま607号」に

カヤックが置かれた家、あるいは庭に天体望遠鏡を備えた家などがあり、住民が生活を楽しんでいる様子が伝わってくる。

1時間余り散策を楽しみ安中榛名駅に戻ると、売店が開いていた。「峠の釜めし」で有名なおぎのやの売店だ。きつぷ売場の上には、地元の子ども達が描いた電車の塗り絵が掲示され、改札横には日本初のマラソンと言われる「安政遠足」（安中藩の家臣が安中城から碓氷峠まで走った競技）のレリーフがある。小さいながらも工夫がちりばめられた楽しい駅だ。

乗って軽井沢へ。秋間トンネル（8295m）、一ノ瀬トンネル（6165m）、碓氷峠トンネル（6092m）と、三つの長大トンネルを連続30パーミル（‰）の勾配（1000m進むごとに30mの高低差）で通過し、群馬・長野県境の碓氷峠を越える。標高差約550mの碓氷峠は、昔から信濃へ向かう人々を阻む難所だった。ほぼ片勾配であるため、どうにかしてこの高低差を登らなくては長野県に入れない。従来の新幹線の規格は最大勾配15‰だが、これでは軽井沢までに登り切ることができなかった。そこで30‰の連続勾配に対応できる車両の開発が進められ、約20kmに及ぶ連続30‰区間が設けられて軽井沢駅乗り入れが実現した。



明治時代創建の旧駅舎の一部部材を使って復元した、しなの鉄道軽井沢駅



旧ホームに保存展示されている国鉄時代の車両達

秋間トンネルの建設には、掘削工併進工法（ECL工法）が新幹線として初めて導入された。これは掘削と同時にコンクリート一次覆工を行う工法で、長大トンネルでも効率的な施工が可能となった。秋間トンネルで培われた技術は、その後より経済性と施工性が向上したSENS工法に進化し、東北新幹線や北海道新幹線の建設に活用されている。

峠の釜めしを食べながらそんなことを考えていると、視界が開けて軽井沢駅に到着した。全国有数の避暑地として知られる軽井沢は、標高約1000m。新幹線の開業と前後して駅南口にアウトレットモールがオープンし、今では日帰りでも気軽に楽しめるリゾート地だ。JR軽井沢駅に隣接する、しなの鉄道軽井沢駅旧駅舎口は、明治43（1910）年に建てられ、新幹線開業時に取り壊された駅舎を復元したもの。ホームには、かつて碓氷峠を越えたEC40形アプト式機関車と、EF63形電気機関車が保存展示されている。アプト式とは、軌道中央に歯状レール（ラックレール）を設置し、機関車側の歯車（ピニオンギア）と噛み合わせて急勾配を登る方式で、碓氷峠では昭和38年まで使用された。



国の重要文化財に登録された旧信越本線碓氷第三橋りょう



軽井沢・佐久平間では車窓から浅間山がよく見える



急速施工が実施された五里ヶ峯トンネル

トンネルをくぐり抜け、橋りょうを渡る

車を借りて、アプト式鉄道の遺構を見に行こう。軽井沢駅前から国道18号を東へ5分も走ると、突然県境とつづら折りの険しい峠道が始まる。150ものカーブを越え、明治25（1892）年竣工の碓氷第三橋りょうに到着。200万個ものレンガを使った国内最大級のレンガ造鉄道橋だ。碓氷峠は明治の鉄道技術の粋を尽くして乗り越えた難所だった。その北側を貫くトンネルを、北陸新幹線は時速260kmで軽やかに通過する。この路線を毎日東京への通勤に使っている人がいると聞いたら、明治の鉄道人はどんな顔をするだろう。

明るいうちに長野まで乗り通してみよう。車窓右手に見事な浅間山が広がった。佐久平駅を過ぎると、今度は左手に蓼科山と八ヶ岳が現れる。妙義山、榛名山、浅間山と、北陸新幹線は多数の名山を鑑賞できる路線だ。ここから北陸新幹線は千曲川を3度渡る。二つめの第二千曲川橋りょうは、鉄道橋としては日本初となる全長270mのPC斜張橋だ。主塔と橋桁をケーブルで直結した吊り構造の橋で、上田ハープ橋の愛称で親しまれている。

上田駅の前では左手に千曲川が寄り添う。上田駅を発車し、高崎・長野間で最も長い五里ヶ峯トンネル（1万5175m）へ。このトンネルは、開業当時日本で5番目に長い鉄道トンネルだった。長野オリンピック開催の4カ月前である平成9年10月の開業に間に合わせるため、わずか36カ月



17 時頃から提灯に明かりが灯る長野駅



待合室には旧長野駅舎の壁画がある



長野駅名物の駅そば（下りホームは閉業）。地元の山菜などを使う



長野駅の 14 番ホーム

で建設されたことで知られる。最新の高速施工システムを活用し、1カ月平均150mの速度で掘削したというからすごい。

五里ヶ峯トンネルを抜けると千曲川と犀川を渡り、14時47分長野駅に到着。折り返し「あさま622号」となるので、上り14番ホームに入る。

長野駅は、蕎麦処信州の中心だけあって、駅構内に4軒もの駅そば店がある。13・14番ホームの店は「新幹線そば店」。山菜そばは、地元栄村で収穫された山ウドやワラビなどの旨煮を使っておりひと味違う。

山菜そばを食べて、発着する新幹線や待合室に飾られた旧長野駅の陶板壁画などを眺めているうちに、早くも日が暮れてきた。善光寺口の柱に掲

げられた、「縁」と書かれた提灯に明かりが灯るのを見届け、一日を終えた。

**新幹線通勤は
カフェで過ごすような気分**

翌日は、朝7時に上田駅からスタート。上田は「信州の鎌倉」とも呼ばれる歴史あるまちで、真田家の城下町としても発展した。上田駅のファサードは「蔵」をイメージしたデザインで、壁面に並ぶ真田六文銭を表した照明が美しい。真田氏ゆかりの上田城址公園も徒歩圏内だ。

上田からも、多くの人が新幹線で高崎・東京方面へ出かけていく。朝のラッシュを觀察し、車で五里ヶ峯トンネルや第二千曲川橋りょうを撮影してから佐久平駅へ向かう。



真田六文銭の意匠が施された上田駅



上田駅から近い上田城址

佐久盆地の中央に位置する佐久平駅は、北陸新幹線の中でも定期券利用者が多い駅だ。令和元年度の1日平均定期乗車人数は1062人。利用者の約4割が定期券客だ。

佐久市は、北陸新幹線をはじめ上信越自動車道や国道140号などが集まる交通の要衝だ。医療機関が充実していることでも知られ、周辺の小諸市や御代田町などとともに、都会からの移住先として注目されている。以前は現地での就労が移住のハードルとなったが、リモートワークが普及した現在は、在宅勤務と新幹線通勤を組み合わせ、首都圏の企業に勤めながら移住する人が増えている。

そんな生活を送る一人、小諸市在住の小山剛さんを訪ねた。東京都内の、ログハウスなどの住宅を企画・販売する企業に勤める2児の父。平成25年に一家で神奈川県から移り住み、佐久平駅から新幹線通勤を行っている。

「結婚して、住まいをどうするかと考えた時に、新幹線通勤という言葉が頭をよぎりました。小諸は妻の故郷で、私も地方出身です。マンションよりは戸建てに暮らしたいという思いがありました。首都圏で庭付きの一戸建てを買おうとすると、通勤時間に相当時間をかけなくてはなりません」(小山さん)



佐久平駅併設の佐久プラザ

同じ長時間通勤なら、新幹線で小諸から通うこともできるのではないかと。試しに週末を奥さんの実家で過ごし、月曜に新幹線で通勤してみた。渋谷のオフィスまでは2時間余りかかったが、

「満員電車で1時間乗るよりも、はるかに楽でした。会社からの理解も得られ、平成25年5月に小諸へ移住して、新幹線通勤を始めました」

毎朝、6時40分頃に車で自宅を出て、佐久平駅7時過ぎの「あさま」に乗る。8時半頃東京駅に到着し、山手線で渋谷へ。オフィスには9時前に着く。

「車内では、タブレットでメールをチェックするなどして、その日やるべきことを確認します。必ず座れますから、出勤前にカフェで過ごすような

気分ですね」

帰りは、早ければ19時半の「あさま」に乗って、自宅には21時頃着く。ちょうど子ども達が寝る支度をしている頃で、少し遊ぶ時間も作れる。通勤費は、駐車場代など一部が自己負担となったが、首都圏で一戸建てを買うことに比べればそれほどの負担ではないそうだ。

「終電が22時過ぎと早いのですが、そのぶんメリハリをもって仕事ができます」

平日の生活リズムは、移住する前とほとんど変わらなかったという小山さん。一方で、休日の過ごし方は大きく変わったという。

「小諸の地域おこしの取り組みに関わることが増えました。住んでみると、



上田駅付近を走行する「あさま」



奥さんの故郷である小諸で充実した日々を送る小山さんご一家（上）。リモートワークを行う小山さん（下）



おしゃれ田舎プロジェクトでオープンしたサイフォンコーヒーカフェ彩本堂



小諸駅にオープンした「小諸駅のまど」



新幹線が停車せず心配された小諸ながら、小山さんを含めた若い人たちのまちづくり活動が活発。無料の電動カートによる市内観光の実証実験も行われている

首都圏と地方の人をつなげる 新幹線

小諸にはまちを元気にしようとしている面白い人が、若い人を含めて大勢います」

ある時、たまたま誘われてバーベキューパーティーに参加したことがきっかけで、地元の人々とのつながりが広まった。行政と民間有志が連携し、小諸で創業したい人に空き店舗を紹介する「おしゃれ田舎プロジェクト」や、小諸駅前の遊休地をリノベーションして子ども達の遊び場に生まれ変わ

らせた「まちタネ広場」など、さまざまな地域の活動に参加するようになる。小諸から首都圏に勤務し、地方のことも都会のことも分かる小山さんは、今や小諸の地域づくりに欠かせない存在だ。

もっとも、現在はコロナ禍のため、勤務はリモートワークが中心だ。緊急事態宣言中は、完全に在宅勤務になったという。

「最初は、それほど影響がなかった。で便利な時代になったと思う反面、同僚などの雑談がなくなったことで、新しいアイデアが生まれにくくなったと感じています。やはり、ある程度オフィスに通うことは必要なのだと気が付きました」

緊急事態宣言が解除された現在は、

週2回程度東京に通っている小山さん。現在は、小諸に移住を希望する人向けの新しい住宅を企画している。南向きの緩斜面を利用し、共同農園なども備えた住宅地で、建物の密度は通常の建売住宅の半分程度。首都圏の会社に勤めたまま、美しい自然と歴史に囲まれた小諸らしい生活を実現できる。

「コロナ禍を経験して、住まいは都心でなくてもよいと気付く方が増えています。でも、北陸新幹線のような都会と直結する高速鉄道がなければ、それは理想に終わってしまうでしょう。私も、新幹線によって人生が大きく変わりました」

小山さんの話を伺ううちに、小諸を歩いてみたくなった。急ぎよ市内に

宿泊し、翌日小諸市内を散策してみた。しなの鉄道小諸駅からは、乗合電動カート「egg」の試験運行が行われており（令和3年11月27日で一旦試験運行終了）、15分ほどで市街地を一周。歴史ある街並みに古民家を使ったカフェや老舗味噌会社が運営するデリカテッセンなど、新しい店がいくつも見つかった。小諸駅にも、自由に過ごせる電源カフェ「小諸駅のまど」がオープンしている。北陸新幹線が通らなかった小諸市だったが、新幹線が地域のひとと都会から来た人を結び付け、魅力あるまちに進化しようとしている。

北陸新幹線東京・長野間の開業から24年。コロナ禍を乗り越えた先には、新しい地域の姿が待っている。

機構改革の取り組みを進めています

当機構は、プロジェクトの推進体制を一層強化するため、昨年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定しました。現在、機構役職員が一丸となって改革の取り組みを進めています。今回は、その取り組みの一部をご紹介します。

機構は新しい組織に生まれ変わるべく日々改革に取り組んでいます。



機構YouTubeチャンネルより（情報発信の強化の取り組み）

◆はじめに

当機構は、北陸新幹線の工事を契機に、社会の要請に応えるためには機構全体の業務の在り方を大きく変えていく必要があることを認識しました。そこで、機構の業務プロセスや組織・人事体制の見直しなどを計画的かつ着実に進めるための「鉄道・運輸機構改革プラン」を昨年7月に策定しました。機構は、この改革プランに基づいて各分野で取り組みを進めています。

改革の取り組みを確実なものとするため、取り組み内容とスケジュールを整理したロードマップを定めています（図1）。昨年のプラン策定から9月末までを主に課題抽出を行う段階（スタートダッシュ・フェーズ）、10月から12月までを取り組みの試行を重視する段階（チャレンジ・フェーズ）としました。本年の1月から3月までを取り組み深度化の段階（ブースト・フェーズ）、4月以降は改革を本格実施していく段階（フルスロットル・フェーズ）としています。

改革プランの策定から約半年が経ちました。ここで機構改革の取り組みを振り返ってみることにします。

◆組織・人事体制の見直し

機構が直面する課題や社会の変化に臨機応変に対応するため、組織横断的な視点に立つて全体を取りまとめる組織として経営企画部を1月に創設しました。また、鉄道建設プロジェクトに携わる役員や職員の役割分担を明確化するなど、プロジェクトのマネジメント体制を強化し、より生産性の高い仕事の進め方を実現する体制としました。

併せて、北海道新幹線をはじめ、建設工事が本格化する大規模プロジェクトの現場体制を強化するため、職員の現場配置を進めています。それでもなお不足する人員については、新規採用と並行して他機関からも応援をいただいています。例えば、昨年10月に広報や対外調整等に従事する職員として航空会社から2名を受け入れるなど、現在では84名の出向者に機構職員として働いていただいています。このように、各者の持つ多様な業務経験を活かして鉄道建設をはじめとするプロジェクトを推進しています。

図1 主な取り組み項目のロードマップ

鉄道・運輸機構改革プラン ～未来の交通ネットワークづくりを託される組織へ～

※今後議論を深め、可能なものは前倒して実施する予定

時期	2021年度				2022年度	
	8月	～ 9月	10月	～ 12月	1月	～ 3月
段階	スタートダッシュ・フェーズ (課題抽出)		チャレンジ・フェーズ (取り組み試行)		ブースト・フェーズ (取り組み深度化)	
取組内容	スタートダッシュ・フェーズ (課題抽出)		チャレンジ・フェーズ (取り組み試行)		ブースト・フェーズ (取り組み深度化)	
(1) 組織体制の見直し	プロジェクトマネジメント体制の構築		●プロジェクトマネジメント体制の運用開始 プロジェクトマネジメント体制の運用		●経営企画部創設 経営企画部の稼働 鉄道建設の組織改正 開業後の組織の在り方検討	
	組織改正の方向性を整理 ・経営企画部 ・鉄道建設に関わる組織体制		組織改正に向けた事務手続き			
(2) 業務プロセスにおける生産性の向上	生産性向上のため速やかに検討すべき事項を整理		・業務改善を組織的に実現する仕組みの構築 ・可能なものから順次実施 新しい生産性向上の提案を取り入れ／グッドプラクティスを水平展開		●業務改善の仕組みの本格運用 継続的な業務改善の取り組み	
	ICT活用に向けた検討および先行事例調査		・現行のICT環境を活用しつつ、ICTを普及 ・導入の効果を検証		ICTの活用・高度利用	
	工事へのICT導入に向けた課題整理、制度づくり				部分的なICT活用工事等の実施	
(3) 入札契約制度・施工環境の改善	新たな入札契約方式(ECI方式等)の制度設計		●ECI方式の制度創設 ECI方式等の運用開始・フィードバック		多様な入札契約制度の導入を促進	
	鉄道建設工事における働き方改革の推進(可能なものから取り組みの実施)				前年度の取り組みを継続・拡大	
(4) 人事体制・人材育成の見直し	柔軟な人事運用に向けた検討		人事異動案(4月期)策定に向けた調整(運用見直し、企画戦略部準備室(仮称)との調整等)		●経営企画部創設 ●職種や系統を超えた人事配置 適材適所な人事の実施	
	広報と連携した採用活動の取組強化(リクルートページの充実等)				新規職員へのフォローアップ	
(5) 対外的な情報発信力の強化	従前の広報活動の課題整理、対策の立案		広報活動の強化・実施(HP、紙面等で機構の事業をプロモーション)		活動内容を振り返りつつHP等を強化	
	・対外的な情報発信の在り方の検討 ・会議体の構築		プロジェクトマネージャーの責任のもと地元へ密に情報提供を実施		活動内容を振り返りつつコミュニケーションを継続	
(6) 働きやすい職場環境の構築	モバイルPCの導入促進、ネットワーク回線の強化		●本社完全モバイルPC化、地方機関モバイルPC化前倒し(1月) モバイルPCの利点を活用した働き方改革の推進			
	・多様な働き方の仕組みの拡充に向けた検討・調整 ・相談しやすい環境づくりの検討		本格運用に向けた事務手続き、周知		本格運用	

◆業務プロセスにおける生産性の向上

限られた人員でも業務を効率的に実施していくため、各種の業務手順・手続の見直し、ICTの導入により生産性の向上に努めています。

特に、職員が業務で活用するモバイルPCの導入を進めています。従来、機構では業務PCをオフィスの執務机に据え置いて活用していたため、テレワーク推進にあたってのボトルネックとなっていたほか、会議のために紙資料を大量に印刷するなど業務のデジタル化も進んでいませんでした。これに対してモバイルPCを導入することで職員が勤務場所にとらわれることなく効率的に仕事を進めることが可能となり、会議でも紙資料を廃止してオンラインで開催することが可能となりました。併せて、オフィスのフリーアドレス化を進めるなど、働きやすい職場環境の構築に努めているところです。

また、ワーク・ライフ・バランスのさらなる推進を図るため、昨年11月に機構東京支社(浜松町)にサテライトオフィスを試行的に設置するなど、柔軟な働き方ができる環境の実現を目指しています(写真1)。



写真1 東京支社のサテライトオフィス。柔軟な働き方により、業務の効率化を目指す

◆新たな入札契約制度の導入

鉄道の工事は、道路や河川等の工事と比較すると土木・軌道・建築・設備（電気・機械）など多くの分野の工事が幅（ひろ）く、設計の見直しが必要となることも多く、工事契約の変更が生じて手戻りが発生する場合があります。

そのため、機構では新たな工事発注方式として、設計段階から施工者の意見を取り入れることができるECI方式を制度化し、昨年10月から運用しています（図2）。これにより、工事を始める前に設計や施工計画について調整することができるようになりました。この方式は北海道新幹線の札幌車両基地高架橋工事で初めて活用

しています（本年1月12日に公示情報をホームページで公表しました）。

また、新幹線建設工事のデジタル化（DX：デジタル・トランス・フォーメーション）を促進するため、本社内にICT推進チームを設置しました。推進チームでは、まずは建設工事の現場と機構の事務所をオンラインでつなぎ建設工事の進捗確認を行う遠隔現場の取り組みを進めるため、北海道新幹線の建設現場の一つである渡島トンネル（上ノ湯工区）をモデル工区に設定し、遠隔臨場を行うための各種技術の実証に取りかかっています（図3）。

このほか、概算数量発注方式、事業促進PPPなど、他の発注機関で進められている取り組みを鉄道建設工事に適用するため、新たに制度化したところです。今後の機構工事において適用を目指しています。

◆情報発信の強化

機構が実施しているプロジェクトは地域社会への関わりが特に大きいことから、プロジェクトの進捗状況などの情報の発信・関係者への共有に力を入れています。北陸新幹線を例にとると、石川県、福井県、JR西日本、国土交通省、機構を構成員とする「金

図2 新たな入札契約方式であるECI方式

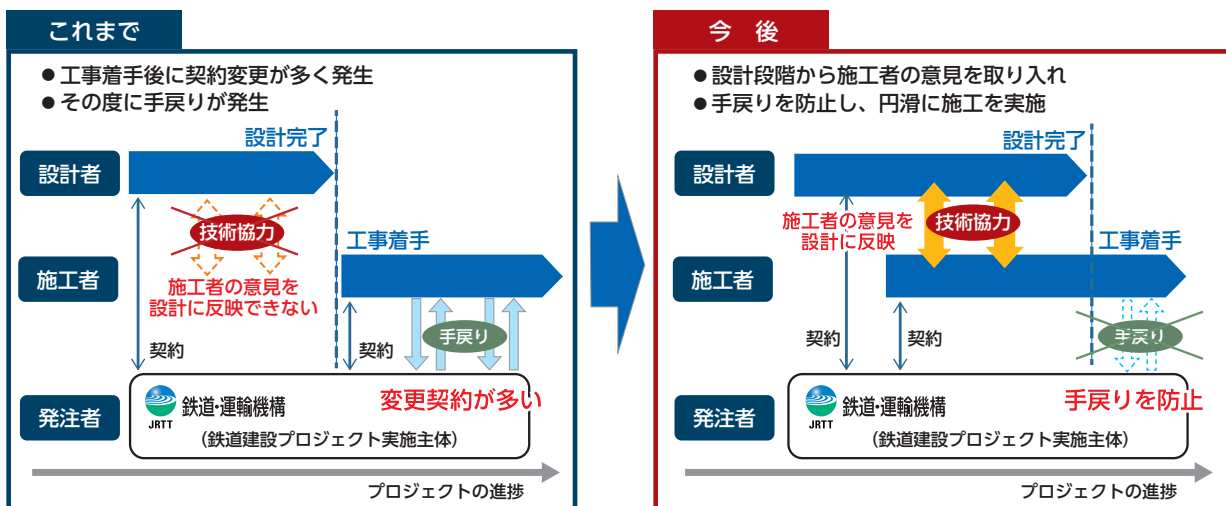


図3 遠隔臨場の一例



写真3 北陸新幹線現場見学会の様子



写真4 YouTubeを活用した機構事業の紹介



YouTube動画
「青函トンネル」



写真2 神奈川東部方面線におけるテレビ局取材の様子



沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議」が昨年1月に設置され、定期的に北陸新幹線の建設工事の進捗状況を説明・共有するとともに、会議資料をホームページにて公表しています。

この会議は今年1月時点で計4回開催されています。昨年10月28日の会議では、工期遅延の原因のひとつとなった敦賀駅の工事について、新たな目標である2023年度末の完成に向け、9月末に1カ月前倒しで土木工事が完了し、10月から軌道工事に着手したことを報告したところです。

の量・頻度が少なく、結果として機構の事業が認知されにくくなっていったという反省に立ち、テレビ局等のメディアからの取材を積極的に受け入れていきます。

例えば、昨年9月に神奈川東部方面線（新横浜駅・新綱島駅区）で複数のテレビ局による現場取材を受け入れ、建設中の羽沢トンネルの内部等をテレビ放映していただきました。

（写真2）

また、北陸新幹線においても、機構の協力のもと、福井県主催の施設見学会を実施したほか、同日には敦賀駅を地元メディアに公開しました（写真3）。これらの建設現場からの発信により開業に向けた機運を盛り上げるとともに、新たに鉄道を建設する工事の規模の大きさや関係者の苦心など、鉄道建設事業に興味や関心を持つていただける方が少しでも増えることを願っています。

さらに、多様なメディアの活用として、機構の事業を知っていただくため、機構YouTubeチャンネルにおいて職員自らが取材・編集した動画など、さまざまな動画を公開しています（写真4）。

昨年12月末から始めた機構のTwitterも好調で、開始から約1カ月

で1000人以上の方にフォローいただいています。

このように、これまで以上に地元との連携を深めるとともに、過去の実績を含めて機構とそのプロジェクトを広く知っていただくための説明や広報に努めていきます。

◆今後の展望

機構は、整備新幹線の三つの路線や神奈川東部方面線といった鉄道建設事業、さらに共有船建造など、多数の大規模プロジェクトを同時に実施しています。これらのプロジェクトを確実に推進するためにも、改革の取り組みをしっかりと進めていくことが必要です。

現在、1～3月の「ブースト・フェーズ」で改革の取り組みの深度化に取り組んでいます。この後、4月からの「フルスロットル・フェーズ」で改革の取り組みを機構の業務に根付かせ、継続的なものとしていきます。

改革の取り組みを進めることにより、プロジェクトを確実に推進する体制を整え、さらに地域の方々、そして国民の皆様の期待に応えられる組織となることを目指していきます。引き続き、当機構やその取り組みに対するご理解をお願いいたします。

まちの歴史や文化と調和して 大都市・横浜の地下に姿を現す 2つの新駅

文・写真：栗原 景（フォトライター）

神奈川東部方面線の建設が大詰めだ。
相鉄線と東急線の相互直通運転を実現する
相鉄・東急直通線、羽沢横浜国大・日吉間約10kmの土木工事が最終段階を迎え、
新たに設置される新横浜と新綱島の両駅では、
出入口などの付帯設備や内装工事が急ピッチで進められている。
地上からはまだ見えない、大都市地下に現れた新駅の現状をレポートする。

レールの搬入も始まった2面3線の新横浜駅ホーム。
中央は折り返し列車用に両ホームから乗り降りできる構造だ

■ 相鉄・東急直通線路線図



鉄道の建設には、多くの部署が関わる。用地が確保され、工事が着工すると、まず行われるのがトンネルの掘削や高架橋の建設といった土木工事だ。ある程度進捗すると、「軌道の敷設」「電気・信号機器の設置」「駅舎や電気建物等の建設」「機械類の設置」など、さまざまな工事が始まる。それぞれの分野について専門の建設所が設置され、互いに連携して一つの路線を完成させていく。

「新横浜鉄道建築建設所」は、令和4年度下期の開業を目指して建設

担当
地下駅と変電所の建築物を

相鉄・東急直通線
現場レポートは
こちら！





富山県出身で、北陸新幹線富山駅の設計・施工にも携わった早崎所長。鉄道は利便性だけでなく子ども達をはじめとする多くの人を惹きつける魅力があると語る

が進められている「相鉄・東急直通線（通称ST線）」の建築工事を担当する建設所だ。令和元年7月に開設され、新横浜駅（仮称、以下「新横浜駅」と）と新綱島駅（仮称、以下「新綱島駅」と）という二つの地下駅と、相鉄・JR直通線として開業済みの羽沢横浜国大駅に隣接する新羽沢変電所の建築工事を担当している。このうち新羽沢変電所は先行して建設が進められ、令和元年度に竣工済みだ。

「現在は、二つの地下駅を建設しています。鉄道・運輸機構が全国で建設している整備新幹線の駅のような大きな地上の駅舎はありませんが、地下では内装工事を中心に、地上部では出入口や換気塔などの建設も行っています」

そう説明するのは、新横浜鉄道建築建設所の早崎登所長だ。平成19

※新横浜駅（仮称）および新綱島駅（仮称）の名称については、それぞれ「新横浜」駅、「新綱島」駅として今後手続きを行う予定。



一見広そうに見える新綱島駅の工事ヤード。フェンスの向こうは、駅周辺の再開発工事が行われている



杉の天然木を型枠に貼り付けてコンクリートを流し込む



木の質感が見事に表現されたRC造の新綱島駅換気塔。土台部分も木目が写し込まれた部分も同じRC造だ

天然木の温もりを コンクリートに表現

年度入社38歳。これまで九州新幹線新鳥栖駅や、北陸新幹線富山駅の設計・施工を担当してきた。平成29年からST線担当となり、令和3年4月から現職だ。

「地下駅の建設は、設計の仕方から作業の進め方まで、新幹線の駅建設とは全く違います。防災基準が桁違いに厳しくなることに加え、狭い空間で多くの部署が同時に作業に当たるため、関係各所との綿密な打ち合わせが大切です。今まさに、その最盛期にありますので、まさに新しい駅が出来上がっていく様子をご覧になってください」

早崎所長の案内で、新綱島駅を訪れた。東急東横線綱島駅から東に150mほど離れた、鶴見川左岸に位置する地上1階、地下4階の地下駅だ。平成30年2月に、本誌57号（2018年春号）掲載の綱島鉄道建設所を取材した時にはまだ駅空間を掘り進めている段階だったが、今では駅部については大部分の土木工事が終わり、順次駅本屋の内装工事と地上建屋の施工が始まっている。建築分野の進捗率は、令和3年12

月末現在約35%だ。

「新綱島駅は、横浜市の都市計画に基づいた区画整理事業と連携して整備を進めており、路線バスなど2次交通のロータリーも整備される予定です。綱島は鶴見川沿いに発展し、桃栽培や温泉で栄えた歴史あるまちです。そこでデザインコンセプトを『綱島の町の移り変わりを感ずる駅』とし、フロアごとに綱島の歴史を感じさせるデザインとしました。地上部は、未来につながる『和モダン』がコンセプトです」

早崎所長が、ヤードの片隅に並べられた細長い木板を指さした。

「これは杉の天然木を使用した型枠です。この辺りは、横浜市の洪水ハザードマップで最大3mの浸水が想定されているため、駅出入口や換



地下2階の仮設開口部。スライド式のステージがせり出して資機材を受け取る仕組みだ



新綱島駅地下1階の改札口予定地。柱の手に自動改札が設置され、奥がラッチ（改札）内。左に見える足場部分には地上からのエレベーターが設置される



設置が完了した新綱島駅ホームの対向壁。鶴見川の流れる水色のパネルで表現



新綱島駅ホームはシンプルな1面2線。駅用地の幅もこの程度しかなく、狭い空間での施工となる

気塔などの建屋は鉄筋コンクリート造（RC造）としています。RC造としても無機質な感じにならないよう、天然木を通常の型枠に貼り合わせて建て込み、そこへコンクリートを流し込むことで、木目模様をコンクリートに写し込んでいます」

湿潤養生中の第一換気塔の壁には、天然木の繊細な年輪がきれいに表現されていた。モノトーンの風合を活かして塗装は行わず、最後に無色透明のクリアー剤を吹き付けて仕上げる予定だという。

あらゆる資機材の搬入口となる仮設開口

住宅街にある工事ヤードは見えるが、実は半分が区画整理事業に基づく再開発ビルの建設現場だ。



重機の後ろに仮設開口がある。大きさは5m×3mほどで決して大きくはない

「鰻の寝床のようなヤードで、我々建築のほか土木、軌道、電気、機械といった部門が連携しながら施工しています。あちらの重機の横に、開口部があるのを見えますか」

早崎所長が指さした先に、幅3m、長さ5mほどの四角い穴が見えた。「あれは仮設開口といって、地下4階のホーム階まで通じています」

地下での作業に必要な資材や重機などの機材は、全てあそこから搬入・搬出します。中に入ってみましょう」地下2階に降り、先ほどの開口部の前に立った。ホーム階から地上まで、吹き抜けのような構造だ。

「資機材を搬入する時は、各階に設置されたスライド式ステージを開口部に移動して搬入します。開口部を通れるものしか出し入れできないうえ、さまざまな部門が作業をしているので、綿密な打ち合わせと、順序の組み立てが大切です」

改札口が設置される地下1階では、仮設開口から見て奥から順次内装工事が進められている。手前の作業を先に進めしまうと、奥に資機材を搬入できなくなってしまう。限られた空間をいかに活用して、効率



新綱島駅の終点方では土木工事が進行中。延長 34.5 m の複線トンネルの先は、単線トンネル 2 つに分かれる

よく作業を進めるか。地下空間の内装工事はパズルのようだ。

地下4階のホーム階に降りた。新綱島駅は、島式ホームが一つある1面2線の駅で、ホーム延長は10両編成に対応した205m、幅員約13mの空間だ。終点方(日吉駅寄り)では、市道と住宅の下を通過する部分で土木工事が続けられているが、ホームは既に姿を現し、水色の対向壁も設置されている。

「ホーム階は綱島の歴史、つまり『川のまち』を表現していて、対向壁に鶴見川をイメージした水色のパネルを採用しました。改札階では、改札口正面のお客様の目にとまるところにガラスの導光板パネルで桃園のイメージを表現する予定です。周囲の壁パネルは温泉を思わせる鉱質系のテクスチャで仕上げ、地上は先ほどの木目を活かした意匠で、未来



横浜市営地下鉄グリーンラインの建設にも携わった株式会社渡辺組の西條大輔現場代理人は、「軌道敷設までにやるべきことが多い点が地下駅建設の難しさ」と語る

志向の『和モダン』を表現します」

ホームには換気設備の部品がずらりと並んでいる。地下駅は、地上駅に比べて求められる防災設備のレベルが格段に高く、特に換気設備、排煙設備は重要だ。機械部門によってこれらの機器が設置された後、建築部門が天井になる部分を作り上げていく。ここでも、部門間の連携がカギとなる。

環状2号線の地下に現れた大空間

東海道新幹線や横浜市営地下鉄と接続する新横浜駅は、相鉄線と東



新横浜駅のペデストリアンデッキに接続して出入口が建設されている。このため、ST線新横浜駅は地下駅にもかかわらず「地上2階地下4階」構造に

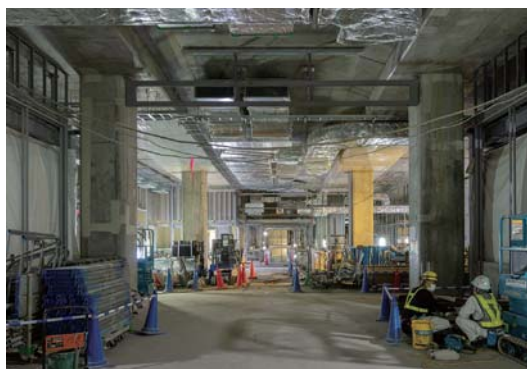


環状2号線直下で施工しており中央分離帯をヤードとして使用。前方の青いネットで覆われた部分は日吉駅方の換気塔

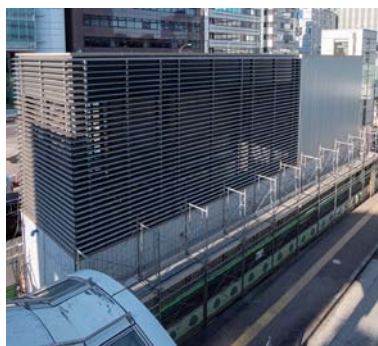
急線の境界となる駅だ。開業後は都心や神奈川県東部など多方面へ連絡する交通の結節点となる。ＪＲ新横浜駅北口のペDESTリアンデッキとも接続する、地上2階、地下4階の構造だ。土木工事は一部を除いて完了しており、現在は駅本屋の内装工事と、地上建物の施工が進められている。進捗率は、令和3年12月末現在約75%だ。

ＳＴ線新横浜駅は、主要地方道環状2号線の地下に建設されている。中央分離帯にヤードが設置され、工事は原則としてここを拠点に行う。延床面積約2万2900㎡と新綱島駅の2倍以上の規模ながら、地上のヤードは限られたエリアである。大型重機を使用するため、交通量の少ない深夜に車線を変更して施工することもある。

駅への出入口は、交差点の四隅に4カ所設けられる。このうち、ＪＲ新横浜駅に近い第一出入口のエスカレーターは、ペDESTリアンデッキから直接地下に入る構造だ。その第一出入口の裏から、ＳＴ線新横浜駅の建設現場に入った。地下1階の改札フロアに降りると、目の前に左右に延びる大きな壁がある。地下1・2階で交差する横浜市営地下鉄新



徐々に駅らしい姿になってきた新横浜駅羽沢方改札口。左右にホームへのエレベーターがあり、正面奥に地下2階への階段、その左右にエスカレーターがある



完成した起点方（羽沢横浜国大側）換気塔。環状2号線に面し反対側はバスロータリーのため建設にあたっては深夜に車線を変更して仮ヤードを設けて施工した



新横浜駅第4出入口。新横浜駅の浸水想定レベルである地上50cmまで土木躯体を構築し、その上に建物を建設する

❖若手職員 *In & Out*鉄道から広がる
まちづくりに興味あり

澤石 卓磨さん（平成31年入社）



新横浜鉄道建築建設所で、新横浜駅を担当しているのが、入社3年目の澤石卓磨さんだ。秋田県出身の25歳。学生時代には、都市や建築が人に与える印象を分析して、暮らしやすい都市空間を創り出す建築計画設計を専攻してきた。まちづくりを学び、就職先を検討する中で、日本特有の鉄道とま

ちの関係に興味を抱いたという。

「日本は、鉄道の駅を起点にして都市が発展していくことが興味深いですね」

現在はST線新横浜駅担当として、受注者であるJV（共同企業体）の人々や、電気・機械など機構内の他の部署との調整や工事監理などを行っている。地下鉄駅の建設では関係各所の調整・連携が特に重要だ。

澤石さんは、横浜市内の宿舎に暮らしている。出社時刻は複数の時間から選べるが、澤石さんは8時30分出社を選択している。朝、新横浜駅に着くと、オフィス近くのコンビニで朝食を購入し、まずはその日にやることを確認する。業務は調整ごとが主だが、な

るべく現場を訪れるようにしている。現場には同世代の人が多く、意思疎通もしやすい。

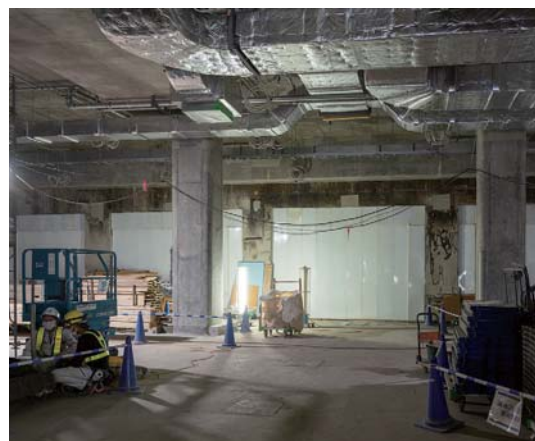
最近うれしかったことは、新横浜駅のホーム対向壁のデザインを任せてもらったことだ。

「若いうちからいろいろ任せてもらえるので、今は仕事がとても楽しいです」

残業がなければ、だいたい17時に退勤する。終業後はスケートボード場に行って、趣味のスケートボードを楽しむことも多い。鉄道建設は好きな仕事とはいえ、普段からオンオフを切り替えられるからこそ真剣に取り組める。

「将来は、整備新幹線の建設・設計に携わってみたいです。新幹線の新駅建設では、機構が複数のデザイン案を示して、地域の人々に選んでもらうという手法をとっていますが、駅やまちを、地域の人々と一緒に作っていき仕事ができるのではないかと思います」

学生時代の経験を活かして、駅とまちづくりに取り組む澤石さん。近い将来、澤石さんが設計に関わった駅から新しいまちが発展していくかもしれない。



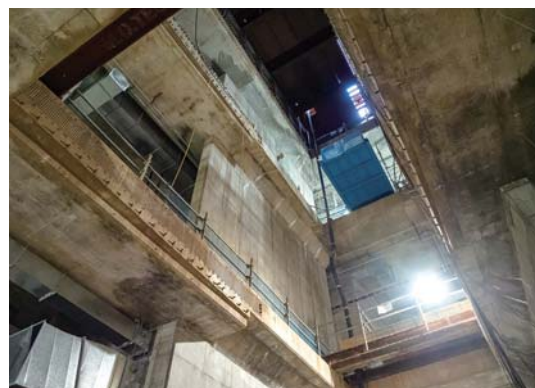
横浜市営地下鉄ブルーライン新横浜駅の躯体。既に開口部が設けられているが現時点では仮設壁で塞いでいる



上の写真と同じ位置から令和元年11月に撮影したもの。当時は土木工事が最終段階だった



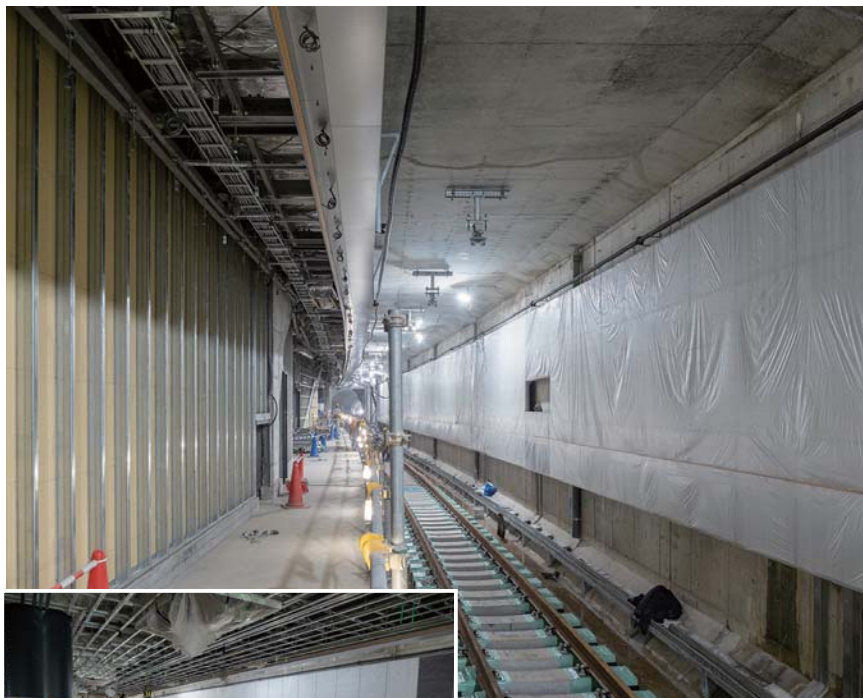
第1出入口から降りてきたところの改札口予定地。正面が有人改札窓口、左奥が自動券売機のスペースだ。狭い場所に多くの関係者が作業を行うため、コーンは「危険」、「資材置き場」など用途によって色分けされている。ゴミ類の分別もきめ細かい



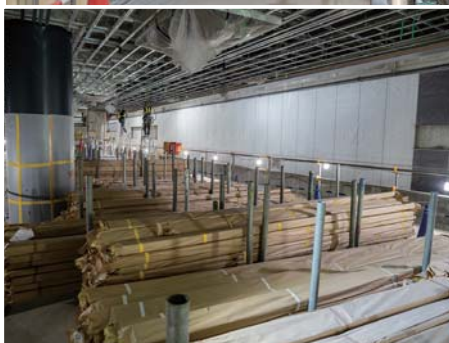
新横浜駅地下3階から見た仮設開口部。横一列に機械式継手が露出している部分は、駅竣工後は塞がれて現在の半分ほどの大きさになる。地上部は現在覆工板だが、完全に閉鎖される



新横浜駅ホームの壁材にはリサイクル建材が使われている。茶色い粒は珈琲ガラだ



一部のホームには既にレールが敷設され、電車線を吊す金具も設置済みだ



換気設備などの取り付けもほぼ終わり、ホーム上に天井材が準備された。アルミ製ながら木目調の温かみある天井材だ



安全設備の確認は何よりも重要な職務だ。耐震性を向上させる耐震ブレースが計画どおりしっかり取り付けられているか確認する

横浜駅の躯体で、ST線に連絡する開口部が設けられている。

「ここには、以前市営地下鉄の機械室がありました。ST線建設にあたり支障移動していただきました。将来はお客様が通るコンコースとなり、両側にST線の改札口が配置されます」

早崎所長が説明する。横浜市営地下鉄のホームが地下2階にあるた

め、ST線の乗り場は地下約30mの地下4階にある。改札口を入ると、左右に設けられるエレベーターか、正面のエスカレーターまたは階段で下の階へ。羽沢寄りのエスカレーターは地下2階で折り返しとなり、地下3階を通過してホーム階に降りる。

ホームでは、軌道の敷設が始まっていた。中央に折り返し線を設けた2面3線構造で、最大幅は28・5mと新綱島駅よりも広い。

「両駅とも、鉄道・運輸機構が地域の特徴を踏まえてデザインコンセプトを策定し、関係者の方々と相談しながら検討を進めています。新横浜駅は、東海道新幹線、横浜市営地下鉄に続く、鉄道開通による変革の第3弾として、新横浜Ver3・0ー未来に向けて発展を続ける駅がコンセプトです。デザインテーマは、自然と調和した温もりと潤いの

地下駅で、今後は床と天井を仕上げていきます」

天井部についても新綱島駅より作業が進んでおり、鉄骨材の上に換気ダクトやケーブルが設置済みだ。ホームには、これから建築工事によって設置される木目調の天井材が準備されている。あと数カ月もすれば、床や天井も仕上がり、軌道敷設も進んで駅らしい姿になるだろう。限られた空間を隅々まで活用した構造を見学できるのは、今だけだ。

「地下駅の建設は、地上からではなかなか進捗が分かりにくいですが、見学された方は地下にこれだけの駅空間が建設されていることに驚かれます。綱島も新横浜も歴史あるまちですから、ST線が開業すれば単に相鉄線と東急線が直通する以上に便利になるでしょう。私たちが駅を作ること、どんなまちになっていくのか、想像がつかないこともあって楽しみです。あと約1年、安全第一で完成させていきます」

早崎所長が言った。「新幹線の乗換駅だった新横浜」「温泉施設もある住宅街だった綱島」が、ST線の開業によってどう変わるのか。その答えが分かる日が、刻々と近づいている。

Interview



臨港パーク (画像提供: 横浜観光情報)

横浜のさまざまな魅力を世界中の人に伝えたい

公益財団法人 横浜観光コンベンション・ビューロー
事業部 事業開発課 担当課長
佐藤文香さん



幕末以来、日本を代表する国際港として歴史を積み重ねてきた横浜。その歴史的・文化的資産を活かし、観光客やコンベンションの誘致・支援等を行う団体が、公益財団法人横浜観光コンベンション・ビューローだ。

事業開発課担当課長を務める佐藤文香さんは、長年、国内外の人に横浜の魅力を紹介してきた「横浜観光のプロ」。これまでに、誘客・情報発信のほか、ハンディキャップを持った人が横浜で快適に過ごせるようサポートするユニバーサルツーリズムの推進などに携わってきた。

佐藤さんが横浜と関わりを持ったのは、市内の大学に進学したことがきっかけだった。

「最初のうちは、何て便利でおしゃれな街なんだろうと思いました。でも、そのうち“トレンディ”なイメージだけではなく、別の顔も併せ持っていることにぼんやりと気付きました」

大学を卒業した佐藤さんは、しばらく別の企業に勤めた後、横浜観光コンベンション・ビューローに就職する。

「学生の時にはぼんやりと思うだけで終わった“横浜が持ついろいろな顔”にスポットを当てて、世界中の方に紹介できるのではと思ったのです」

以来、多くの経験を積んだ佐藤さんは、横浜の魅力を「歴史文化と現代の魅力が補完し融合している所」と語る。

「例えば街並みや建物に着目すると、横浜税関や横浜赤レンガ倉庫のように、開港以来の横浜の歴史と深い関わりを持つ建物が残っている一方、近年は多くの企業が次々と本社を横浜市内に移転し、最先端のテ

クノロジーが集積してきています。新しいものを受け入れ、歴史あるものを大切にする文化が、横浜には根付いていると感じます」

相鉄・東急直通線（ST線）が開業すれば、それをきっかけに沿線以外の市内エリアを訪れる人も増える可能性がある。

「利便性が向上するのはもちろん、移動の選択肢が増えることに期待しています。行きと帰りでルートを変えることで、新しいお店やイベントに出会うチャンスが増えて、今まで知らなかった魅力の発見につながるのではないのでしょうか。訪れる人が増えれば、地元の方にもおもてなしの気持ちが生まれて、人も街も一層輝くと思います」

そんな佐藤さんに、お勧めのスポットを挙げてもらった。

「相鉄・東急直通線の沿線でしたら、やはり新横浜ラーメン博物館です。ラーメンの美味しさだけでなく、本当にラーメンと新横浜が好きな人たちが本気で作っています。ご家族でしたら、よこはま動物園ズーラシアはいかがですか。動物と触れ合えることに加えて、スタッフの方のホスピタリティが素晴らしいですよ。みなとみらいでしたら、新しく開業したロープウェイ“YOKOHAMA AIR CABIN”とカップヌードルミュージアム 横浜周辺の海岸沿いをご紹介します。どちらも景観も良く、特に海岸沿いは開放的でどなたでも港の景色を楽しめるお勧め散策コースです」

伝えきれないほどたくさんある横浜。ST線の開業で利便性が高まれば、佐藤さんたちの役割はますます大きくなりそうだ。



◆YOKOHAMA AIR CABIN

桜木町駅前と新港地区の運河パークを結ぶ都市型循環式ロープウェイ。運河や汽船道を見晴らす5分間の空の旅だ。

●アクセス: JR 桜木町駅から徒歩 ●料金: 片道1,000円、往復1,800円(子ども半額) ●営業時間: 10:00～22:00 ●休業日: 不定休 ●問い合わせ: 045-319-4931

(画像提供: 泉陽興業株式会社)



◆新横浜ラーメン博物館

昭和30年代の街並みを再現したフロアに全国のラーメン店が集まる。青竹を使ったラーメン作り体験も人気だ。

●アクセス: 新横浜駅から徒歩5分 ●入館料: 380円(小・中・高校生、60歳以上100円、未就学児童無料) ●営業時間: 11:00～21:00(土曜・休日10:30～) ●休館日: 12月31日、1月1日 ●問い合わせ: ☎045-471-0503



◆よこはま動物園ズーラシア

「生命の共生・自然との調和」をテーマに、動物の世界旅行ができる動物園。

●アクセス: 相鉄線鶴ヶ峰駅、三ツ境駅、JR 横浜線・横浜市営地下鉄中山駅から動物園行きバス ●入館料: 800円(高校生300円、小中学生200円、未就学児童無料) ●営業時間: 9:30～16:30 ●休園日: 毎週火曜日(祝日の場合は翌日)、12月29日～1月1日 ●問い合わせ: ☎045-959-1000 (画像提供: よこはま動物園ズーラシア)

訪ねて
地域鉄道を



取材日に実施された「ワイン列車」で提供された特製弁当とボジョレーヌーヴォー



関東平野をひた走る関東鉄道常総線。後方には筑波山が見える（三妻・南石下間）



キハ 2100 形。平成 5 年から平成 8 年にかけて新造車両として導入された。機関、変速機、台車などに新型機器を採用し、省エネ・高性能化に努めた



キハ 310 形。旧国鉄のキハ 10・20 系気動車から機関、変速機、台車などを流用した車両で、昭和 51～52 年にかけて導入された



キハ 2400 形。平成 16・17・19 年に新造された車両で、キハ 2200 形をベースに、電気指令式ブレーキや、保安ブレーキの二重化、駅名案内装置を設置した両運転台の車両

これほどの通勤需要があったなら、電化されていてもおかしくないのだが、常総線はそうできない理由があった。というのも、茨城県石岡市に気象庁の地磁気観測所があり、



黒子・大田郷間を走る LuckyFM 茨城放送のラッピング車両

全国でも珍しい 非電化通勤路線

JR 上野駅から常磐線で約 40 分。取手駅の連絡改札を通って関東鉄道常総線のホームへ降りると、右側には白色ベースに青と赤の帯が入った新しめの車両が、左側にはクリーム色に赤帯を巻いた古めの車両が停車していた。先発は右側だったが、懐かしい雰囲気浸りに腰を下ろす

隣のホームから列車が発車した 3 分後、次の列車が到着。これと入れ替わるような形でこちらが発車した。と思ったら、駅を出てすぐに対向列車とすれ違った。常総線の取手・水海道間は、非電化路線としては日本屈指の通勤利用客数を誇る路線で、列車本数が多く複線化もされている。15 年ほど前までは朝の通勤ラッシュ時に 4 両編成の列車が行き交っていたほどだ。

関東平野のほぼ中央、常陸台地を走る関東鉄道は、都心から一番近い非電化鉄道でもある。通勤と観光、二つの役割をこなす一方、近年は強力な「ライバル」も出現。さまざまなアイデアと実行力で大きな変化を起こし、困難に立ち向かっている。

文・写真・伊原 薫

【茨城県】

関東鉄道



稲戸井駅のホームに水海道行きの列車が入線。通勤・通学に欠かせない地元の足となっている

真岡線

JR 水戸線

下館

大田郷

黒子

藤波ノ江

大宝

下妻

宗道

玉村

石下

南石下

三妻

中妻

北水海道

水海道

小絹

新守谷

守谷

関東鉄道常総線

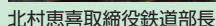
南守谷

戸頭

ゆめみ野

新取手

つくばエクスプレス



TX開業後も列車本数を維持

は大幅に減少。現在ではラッシュ時間で2両編成、日中で1両編成が基本とされ、ワンマン運転や無人駅といった



車窓には関東平野の田園風景が広がる。後方に見える山は筑波山

で降りて列車を撮影しながら追駅へ。ここから先は単沿線の風景も住宅地から田園地帯へと一変する。右手に筑波山を眺めながら、列車は関東平野を快調に走行。途中「大宝」という縁起が良い名前の駅を見つけ、思わず下車した。1日の利用者数が30人前後という無人駅だが、駅舎

本社 〒300-8555
茨城県土浦市真鍋 1-10-8
設立 大正 11 年 9 月 3 日
資本金 1 億円
代表者 取締役社長 松上 英一郎
従業員数 701 名（出向者を除く）
〈路線〉
営業区間 常総線 取手・下館 51.1km
電ヶ崎線 佐貫・電ヶ崎 4.5km
駅数 全 28 駅のうち終日無人駅 18 駅
車両数 計 56 両 ※保存用車両を除く
（常総線用 53 両、電ヶ崎線用 3 両）

鉄道軌道近代化設備整備費補助金
 平成 15 ～ 17・19 年度
 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
 平成 21 年度
 踏切保安設備整備費補助金
 平成 16 ～ 24・28・30 年度
 列車集中制御装置の改良、車両の更新、PC
 枕木化、踏切遮断機・踏切警報機の新設およ
 び更新等

小絹・水海道間にあり、工場や車庫機能だけでなく鉄道部門の運転指令室や乗務員詰所なども集まる、まさに「常総線の要」。運転体験や撮影会も開催され、好評を博している。かつては車両基地横の本線に乗務員の乗降台が設けられ、営業列車が一旦停止して乗務員交代を行っていた。



常総線で使用



常総線で使用する全車両が所属している

沿線での住宅地開発に合わせ、昭和 57 年に開業した。関東鉄道では珍しく、大きなロータリーを備えた橋上駅で、レンガ調の壁や赤い瓦のとんがり屋根が特徴。その美しさや、図書館を併設した取り組みが評価され第 1 回「関東の駅百選」にも選ばれた（図書館は平成 9 年に閉館）。



住宅・都市整備公団（現在の都市再生機構）
による常総ニュータウンの「街びらき」の時
期に合わせて開業した



入地・竜ヶ崎間を走るキハ 2000 形



竜ヶ崎方の運転台を右側に配置した、珍しい車両構造



コロッケなどが買える割引券の付いた1日フリーきっぷ

大宝駅の入場券が入ったお守り



は瓦葺きで存在感がある。
かわらぶ

列車は最後に右へと大きくカーブし、終点の下館駅に到着。駅の入口には「TX & 常総ライン往復きっぷ」の大きなPR看板があった。このエリアから都内へは両線を使うルートが最速であることから、運賃面でも優位性を出せるよう割引切符が設定されている。

「TXは、ライバルでもありパートナーでもあります。特に下妻・下館エリアへと観光客を呼び込むうえで、都心に直結しているTXの存在は欠かせません。うまく連携しながら、地域活性化にも貢献したいと考えています」

わずか3駅のミニ路線も

ところで、関東鉄道は常総線のほかに竜ヶ崎線も運営している。こちらは全3駅、長さ4.5kmのミニ路線。



龍ヶ崎市内には自慢のコロッケを提供する店が点在する



吊り革に付けられたコロッケの食品サンプルが楽しい

全駅ともホームが竜ヶ崎駅を向いて右側にあることから、運転士がホームを確認しやすいよう、竜ヶ崎方の運転席は通常と逆の右側に設置されている。車両の前後で運転席の位置が違うというのは日本唯一で、なかなか面白い光景だ。

そしてもう一つ、車内で目を引くのが、吊り革に付けられたコロッケの食品サンプル。龍ヶ崎市はコロッケで街おこしをしており、市内の提携店で使える割引券付きの1日フリーきっぷも販売されている。もちろんそちらを使って列車に乗り、気になっ

ていた精肉店へ一目散。地元産の米粉で作ったクリームコロッケは、レンコンの歯ごたえとマイタケの風味が絶品だった。

飲食物に関連



2021年のキャッチコピーは「挑戦の末たどり着いた、納得のヌーヴォー」

では取材日のこの日、ボジョレーヌーヴォーの解禁に合わせた「ワイン列車」を運行。約40人が今年の新酒と地元料理店が作る特製弁当を堪能した。また、昨年10月に初めて運行した「夜行列車」は、受付開始からわずか30秒で完売する人気ぶり。他にもさまざまな企画列車やイベントを行っており、沿線はもちろん全国各地から多くの人を集めている。

「少子高齢化の影響もあり、コロナ禍が去ってもお客様の減少傾向は変わらないでしょう。だからこそ、地域や鉄道ファンを巻き込みながら、沿線の魅力を伝えるためにいろいろなチャレンジをしていきたい。常に前を向いて進んでいくつもりです」という北村部長の言葉には、関東鉄道のキャッチフレーズである「地域のふれあいパートナー」であろうとする姿勢が表れていた。

《大宝駅

関東最古の歴史を誇る八幡宮

駅の東側にある大宝八幡宮は、大宝元(701)年に創建された関東最古の八幡宮として知られ、かつて例大祭などの時には駅前が人であふれかえったという。境内の土俵では大相撲の力士による稽古が行われるほか、あじさい祭りや菊花展、流鏝馬神事など季節に合わせた行事が催される。



大宝八幡宮の隨身門



毎年11月に行われる菊花展

《下妻駅

映画「下妻物語」にも登場

映画化された小説「下妻物語」の舞台で、駅をはじめ周辺の随所にロケ地が点在。駅の無料レンタサイクルでロケ地を巡るファンも多い。ビール列車などがここで折り返すことがあり、時には筑波山の伝統芸能「ガマの油売り口上」が保存会によって実演されることも。



下妻駅の外観



時に行われる「ガマの油売り口上」



Supporter's Voice

サポーターの声



交流のある北海道佐呂間町から
騰波ノ江駅に外向した、か
ぼちゃ駅長のマスコット人形

関鉄と二人三脚で進める沿線の活性化

関鉄レールファン CLUB 会長 十文字 義之 さん

令和3年11月、第8期となる「関鉄レール☆メイト」3人の任命式が行われた。関鉄レール☆メイトは、関東鉄道常総線と竜ヶ崎線の活性化を応援するPRコンシェルジュとして平成26年に誕生。関東鉄道公認のもと、同社や地域のイベントなどに駆け付け、その魅力をPRしている。その仕掛け人が、「関鉄レールファン CLUB」の設立者であり会長の十文字さんだ。

「母が沿線で生まれたという縁もあり、関東鉄道には子どもの頃からの思い出がたくさん詰まっています。関東周辺でも廃止される鉄道が出ていた中、何か恩返しをしたいと思い、平成14年に設立したのが『関鉄レールファン CLUB』です。活動が続けるうち、鉄道ファンの目線だけではなく、女性の活力や感性を鉄道の盛り上げに活かしたいと考えようになり、『関鉄レール☆メイト』の取り組みを考えました。実は、常総線で60年以上前に運行されていた特急列車の車内では、アテンダントがお茶などの無料サービスをしていたそうなんです。ファン

CLUB やレールメイトの活動を通じて、関東鉄道の魅力や快適さを伝えていきたいと思っています」

設立から20年、

ファン CLUB と十文字さんの活動には、会社側も大きな信頼を寄せている。「当社の状態やファンの反応を、私たちよりも俯瞰的な目線で見てくださる十文字さんの存在は、とてもありがたいものです」（北村部長）。初代駅舎のデザインを残し、平成20年に建て替えられた騰波ノ江駅では、Nゲージ（鉄道模型）の運転会や駅出札体験のできる「とばのえステーションギャラリー」を毎月開催。



毎月、騰波ノ江駅で開催される「とばのえステーションギャラリー」

音楽大学に通うレールメイトの発案で、令和3年に始めた駅コンサートは、関鉄の協力で守谷駅や竜ヶ崎駅などでエレクトーン演奏が行われ、利用者から「次はいつやるの?」と注目を集めている。

「単なる鉄道ファンとしての目線だけではなく、経営面や安全確保といった鉄道会社側の目線を持つよう、常に心がけています」と話す十文字さんは、龍ヶ崎市の地域公共交通活性化協議会やMaaS推進協議会など、官民共同の活動でも先頭に立つ。「大きな人気スポットはありませんが、沿線には小さな“知られざる魅力”が詰まっています。都心に近いローカル鉄道ならではの楽しみ方を、これからも会社と二人三脚で提案してまいります」



第8期「関鉄レール☆メイト」の3人

竜ヶ崎駅

駅のすぐ横に車両基地が！

竜ヶ崎線の歴史は関東鉄道で最も古く、明治33(1900)年に竜崎鉄道として開業。現在の駅舎は2代目で、コミュニティバスの待合室も備える。駅の南側に車両基地があり、“休憩中”の車両が遠目に見られる。ちなみに市名の漢字は「龍ヶ崎」で、JR 龍ヶ崎駅は関東鉄道佐貫駅と隣接。



竜ヶ崎駅の外観(上)と隣接する車両基地で休憩中の新旧車両(下)

下館駅

3社が集まる筑西市の中心駅

関東鉄道と真岡鐵道、JRが集まるターミナル駅で、関東鉄道は5・6番線から発着。JRとの共同利用となっており、新型車両はメーカーの工場からここまで貨物列車で運ばれる。駅西側にある南北連絡デッキには、人面土器や雷神社に伝わる神楽面を模したモニュメントが建てられている。



3社の路線が集まるターミナル駅だ



北口と南口を結ぶペDESTリアンデッキにある、トックリの形をした人面土器のモニュメント

第7回 鉄道技術展2021に出展しました



機構パンフレットを手取る来場者

令和3年11月24日から26日までの間、幕張メッセにおいて産経新聞社が主催する「第7回 鉄道技術展2021」が開催されました。

このイベントは、多数の鉄道関係団体が集まる技術の見本市であり、当機構は後援団体として参加しています。

後援団体として機構は、会場の一部でポスター展示を行っていましたが、今回は、機構改革の取り組みで、プッシュ型の情報発信により、社会への認知度や業界団体等との協力関係・信頼関係を高めるという方針を打ち出していることから、この機構改革の趣旨を踏まえ、試行的に展示パネル等を刷新することになりました。

これまでの、ポスター展示においては、機構の事業や取り組みを紹介する資料をパネルとして展示していました。

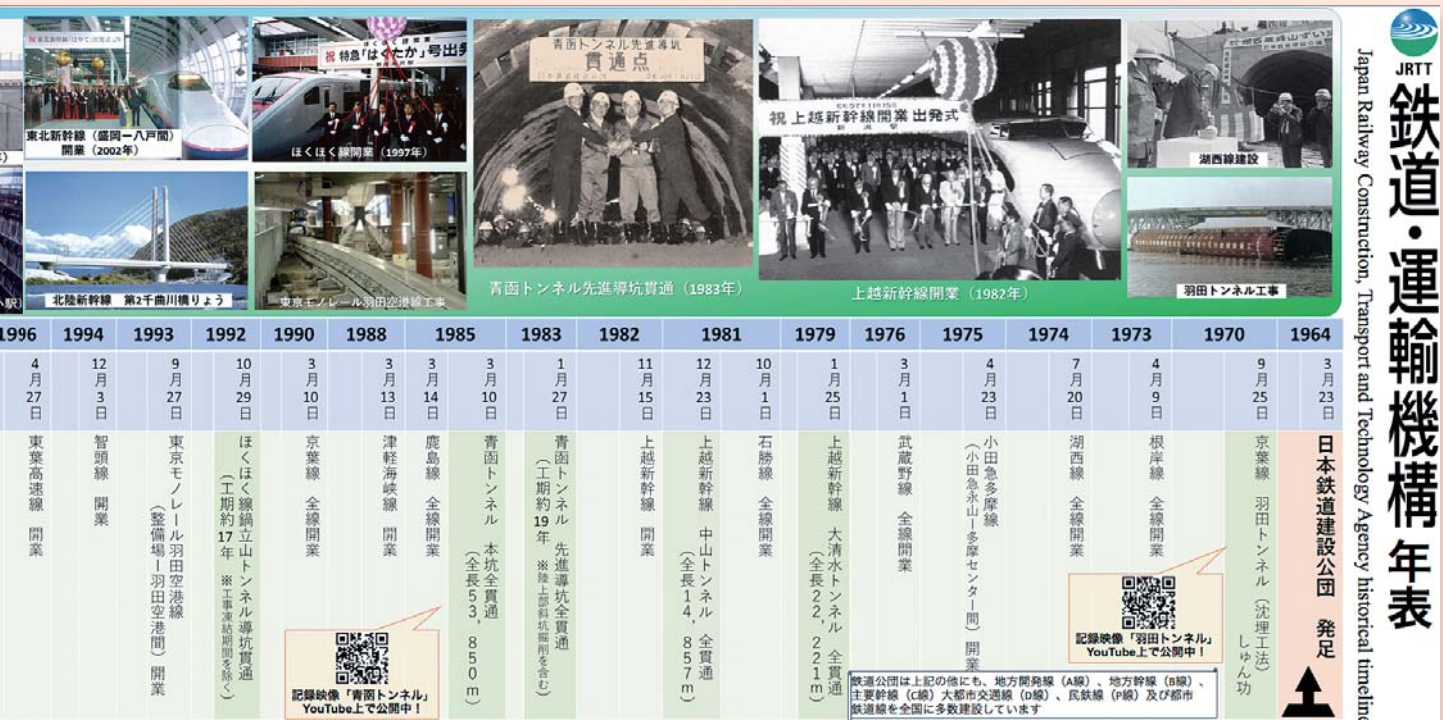
そこで今回は、文章を簡潔なものとし、歩いている方にも立ち止まっていただけるよう、機構職員の手により訴求力のあるものに一新しました。

また、機構の実績を記載した年表を作成し、機構としての組織の歴史が分かるようにしました。この年表には、昨年8月からYouTubeで公開している工事記録動画のQRコードを掲載し、スマホを用いてその場でご覧いただけるようにしました。

展示にあたっては、機構の総合パンフレットや、機構が作成している資料やグッズを持ち帰っていたただけるようにするなど、来場者の皆様に楽しんでいただけるよう配慮しました。

さらに、コロナ対策に配慮しつつ、来場者への説明を行うなど、機構を知っていただけるよう工夫しながら展示を行いました。

今後も、今回の取り組みを活かしつつ、効果的なPR活動を行っていききたいと思ひます。



展示パネル

未来に、つなげ。

鉄道建設

船舶共有建造

鉄道・運輸機構

<環境への取り組み>

鉄道・運輸機構と株式会社ユウグレナの包括連携

鉄道・運輸機構と株式会社ユウグレナは、持続可能な開発目標（SDGs）の理念に基づき、温室効果ガス排出量の一層の削減を進めるための有効な対応方策の一つとして、バイオ燃料のさらなる利用の可能性を探るため、基本合意書を締結しました。【令和3年7月】

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SEA SPICA

次世代バイオディーゼル燃料（サステオ）を用いた観光型高速クルーザー「SEA SPICA（シースピカ）」での試航行（試航行の一部公開）を実施【令和3年11月】

SEA SPICA 試航行時におけるサステオ給油の様子

地域の鉄道づくりを担う

鉄道建設は、新幹線だけじゃない。

鉄道・運輸機構は、長年の事業で蓄積されたノウハウと技術力を生かし、全国各地の鉄道建設の調査、設計、工事を担います。

※実施期間：平成25年9月～平成31年2月
※事業内容：えちぜん鉄道の高架化によって、当初が限られていた乗客や物流の利便性が向上するとともに、分離されている都市の一体化が図られます。えちぜん鉄道が中心となり、JR東海、JR西日本の協力を活用しながら建設しました。鉄道・運輸機構のノウハウ・技術力を活用し、各地域の鉄道づくりのサポートを実施しました。

全国へ伸びる鉄路。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）

日本海側を東西につなぐ新幹線。いよ、野の雄略を建てたり、レールを敷いているところまで。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

雪や寒さに強い新幹線。いま、時間のかかるトンネルを先行して掘っているところまで。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

新幹線が通れるかな？

新幹線のいちばん先へいよ。来年度の開業に向けて、最後の建設がはじまったところまで。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

トンネル掘削機（ショールドマシン）

相鉄線と東急線がつながります。すべてのトンネルが掘り終わり、地下駅の設備工事などをおこなっているところまで。

2020	2019	2018	2016	2015	2014	2013	2011	2010	2007	2005	2004	2003	2002	2000	2001	1997		1996			
7月10日	11月30日	6月24日	3月26日	12月6日 3月14日	4月6日	8月29日	3月12日	12月4日 7月17日	12月3日 3月18日	8月24日 2月27日	3月13日	2月1日	10月1日	12月1日 12月1日	9月9日	3月28日 10月12日	10月1日 3月22日	3月8日 4月27日			
北陸新幹線 新北陸トンネル (全長19.760m)	相鉄・JR直通線 開業	えちぜん鉄道高架化工事 しゅん功 開業	北海道新幹線 (新青森～新函館北斗間) 開業	仙台市地下鉄東西線 開業 北陸新幹線 (長野～金沢間) 開業	三陸鉄道北リアス線 全線運行再開 (震災復旧工事)	山梨リニア実験線 しゅん功	九州新幹線 (博多～新八代間) 開業	東北新幹線 (八戸～新青森間) 開業 成田スカイアクセス線 開業	北陸新幹線 飯山トンネル 全貫通 (全長22.251m)	仙台空港線 開業 つくばエクスプレス線 開業	東北新幹線 八甲田トンネル全貫通 (全長26.445m)	九州新幹線 (新八代～鹿児島中央間) 開業	みなどみらい線 開業	鉄道・運輸機構 設立	りんかい線 全線開業	東北新幹線 (盛岡～八戸間) 開業	東北新幹線 岩手～戸トンネル全貫通 (全長25.808m)	埼玉高速鉄道線 開業 京都市営地下鉄東西線 開業	北陸新幹線 (高崎～長野間) 開業 北越急行ほくほく線 開業	JR 東西線 開業	東葉高速線 開業

記録映像「岩手～戸トンネル」YouTube上で公開中！

バイオ燃料を用いた試験航行を実施 ～軽油を使用する船舶におけるバイオ燃料の利用可能性を探る～



試験航行での一幕。左から、「SEA SPICA」アンバサダー STU48（鈴木さん、小島さん）、ユーグレナ社 出雲社長、JR西日本 蔵原広島支社長、鉄道・運輸機構 河内理事長、瀬戸内海汽船 仁田社長、ひろしま自動車産学官連携推進会議 小島エネルギー専門部会長、中国運輸局 多門局長



次世代バイオディーゼル燃料「サステオ」とその原料



「SEA SPICA」のエンジン ヤンマーパワーテクノロジー(株) 製 6AYP-WGT
(画像提供: ヤンマーパワーテクノロジー(株))

7月7日に当機構と株式会社ユーグレナ（以下、「ユーグレナ社」）が締結した「包括連携に関する基本合意書」に基づく具体的な取り組み第一弾となる技術調査の一環として、試験航行を実施しました。

ユーグレナ社が製造・販売するバイオ燃料「サステオ」は、軽油と同等の分子構造を持つことから、軽油を使用する船舶において、利用

試験航行では、通常の軽油を用いた場合と同様に、燃料の一部に「サステオ」を用いた場合でも円滑な運航が実施できることを確認すると

できる可能性が高いと見込まれています。

そこで、瀬戸内海汽船株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の協力のもと、軽油を使用している観光型高速クルーザー「SEA SPICA」を用いた試験航行を行い、その利用可能性の検証を行いました。

試験航行の概要

令和3年11月12日、広島・宇品港にて、通常、燃料として軽油を使用している観光型高速クルーザー「SEA SPICA（シースピカ）」の燃料の一部にバイオ燃料「サステオ」を給油し、試験航行を実施しました。

当日は円滑な航行が実施でき、また、計測データ（燃費、排気温度等）を後日分析した結果からも、問題なく利用できることが確認できました。

できる可能性が高いと見込まれています。



給油を終え、いよいよ出航。STU48のお二人による銅鑼の音が広島・宇品港に鳴り響きました



試乗会前の「SEA SPICA」への「サステオ」給油の様子

もに、燃費やエンジンの排気温度等に係る各種データを計測しました。

後日、試験航行の計測データと海上試験運転時等の試験航行前の計測データを比較したところ、バイオ燃料を給油したことによる悪影響はなく、問題なく利用できることを確認しました。

本技術調査の報告書は当機構ウェブサイトに公表しています。
(<https://www.jrtt.go.jp/ship/technology/report.html>)

試験航行の様子

試験航行の一部は、試乗会としてメディアに公開しました。

来賓として、中国運輸局多門局長、ひろしま自動車産学官連携推進会議小島エネルギー専門部会長、ゲストとして「SEA SPICA」アンバサダーのSTU48（鈴木彩夏さん、小島愛子さん）にも参加いただき、試乗会は盛況のうちに終了しました。



試験航行時の操舵室の様子

こちらのQRコードからも報告書の公表ページをご覧ください。



今後の取り組み

今回の試験航行に続き、A重油を使用する船舶での利用に向けた技術調査を実施しています。

A重油は軽油とは成分・性状が異なる燃料であり、「サステオ」との混合時の沈殿物発生等が想定されるこ

とから、混合時の状態確認や混合燃料による陸上試験を実施し、今年度中に報告書を取りまとめる予定です。当機構では引き続き、バイオ燃料の利用可能性の検討をはじめ、内航海運業界の低炭素化、カーボンニュートラル化推進に取り組んでまいります。



「サステオ」を給油した場合でも、円滑に航行できました

令和3年度内航船支援セミナーを開催

講演内容



講演テーマ：「労働環境改善船」の設備要件
見直し案および共有建造制度
の主な改正点

講演者：鉄道・運輸機構 共有船舶建造支援部
担当部長 齋藤 徳篤



講演テーマ：ユーグレナ社バイオ燃料の
取組について
～船舶分野での可能性～

講演者：株式会社ユーグレナ 執行役員
エネルギーカンパニー長 尾立 維博氏



講演テーマ：ソフトバンクのNTN※構想

講演者：ソフトバンク株式会社
サービス企画技術本部 グローバル通信事業統括部
担当部長 押田 祥宏氏

※Non-Terrestrial Network：低軌道衛星通信「OneWeb」を含む
空からの通信



講演テーマ：走錨リスク判定システム
(錨ing (イカリング))

講演者：国土交通省 海事局 安全政策課
課長補佐 深石 晃氏 (写真上)

講演者：国立研究開発法人
海上・港湾・航空技術研究所
海上技術安全研究所 流体性能評価系
上席研究員 宮崎 英樹氏 (写真下)



講演テーマ：内航カーボンニュートラル
推進に向けた検討

講演者：国土交通省 海事局 海洋・環境政策課
技術企画室長 河合 崇氏

当機構は、内航海運に携わる皆様
の課題解決の一助となるべく最新の
情報提供の機会として、令和3年11
月29日(月)に令和3年度内航船支
援セミナーを開催しました。

今回のセミナーでは、当機構の最
近の取り組み、船舶分野におけるバ
イオ燃料の活用、多数の低軌道衛星
を利用した情報通信サービスの構想、
走錨リスク判定システムの活用方法、
および内航カーボンニュートラル推
進に関する最新情報についてご紹介
しました。

コロナ禍の状況を鑑み、今回は、
オンラインでの参加と会場での参加

を併用したハイブリッド形式で開催
しました。当日は、オンラインと会場、
合わせて250名以上の皆様にご参
加いただき、盛況を博することがで
きました。多くの皆様にご参加いた
だきましたことを改めて御礼申し上
げます。

定員の関係で、ご参加いただけな
かった皆様には、深くお詫び申し上
げるとともに、今回の結果を踏まえ、
次回のセミナーでは、より多くの皆
様にご参加いただけるよう努めます。

当機構は今後も、内航海運に携わ
る皆様に最新の情報を随時ご提供し
てまいります。



セミナー会場（機構本社20階 第1・第2会議室）

▼セミナーに対するご意見・ご感想、また、セミナーでご紹介した議題、技術支援業務などについてのお問い合わせは下記までご連絡ください。

お問い合わせ先		お問い合わせ内容	電話番号	電子メール	FAX 番号
鉄道・運輸機構 共有船舶建造支援部	技術支援課	計画、建造中および竣工後の テクニカルサポート	045-222-9123	ses1@jrtt.go.jp	045-222-9150
	技術企画課	技術調査、 新技術の開発および導入の促進	045-222-9124		
	建造促進課	共有船の建造	045-222-9138		



〔特急サンダーバードと変わる福井駅〕



特急サンダーバード 画像提供 PIXTA



木材がふんだんに使用された、えちぜん鉄道福井駅

フクイサウルスにフクイラブトル。さらにホームのベンチにも恐竜。

まさにジュラシックパークのような福井駅は、今、北陸新幹線工事の真っ只中です。

そのお隣には、えちぜん鉄道の福井駅。かつては控えめな地上駅でしたが美しい高架駅に生まれ変わりました。

駅舎に入れば待合室にはグランドピアノの音色が響き渡り、ホーム階へ上がれば駅名標から番線の標示まで木材がふんだんに使用されていて、至るところにぬくもりを感じます。

そして車止めの先、ひょっとすると線路が伸びてそのまま新幹線ホームへ…なんて想像も。利便性の追求だけでなく、ゆとりのあるデザインは気持ちがホッとします。

えちぜん鉄道といえばアテンダントさん。以前私が乗っていた時、おばあちゃんの重たそうな荷物を持ってあげて乗り降りをサポートされていました。その時ちらっと聞こえた方言が何とも温かく気分がほっこり。大事な思い出です。

旅の終わりにはお気に入りの羽二重餅を買って、特急サンダーバードへ。

変わる福井駅。ぬくもりはやがて熱を帯び、太陽のように旅人を包み込んでくれることでしょう。



えちぜん鉄道の福井駅。ガラス張りです。外からも2階のホームと電車が見える



福井駅ホームでのえちぜん鉄道6000形



福井駅 (撮影:令和3年11月)

編集
後記

▼新年明けましておめでとうございます。本年も読者の皆様にとって、明るい1年になりますよう、心よりお祈り申し上げます。

▼「鉄道・運輸機構だより」2022年新春号をお届けします。巻頭言では、平野理事長代理より「未来を拓く」として令和4年の年頭のご挨拶をいたしました。当機構が挑戦していく「未来」と「鉄道開業150周年」とを重ね合せて、大きな節目になる1年にしたいという思いが込められております。

▼本号の特集、平成9年開業の「北陸新幹線（高崎・長野間）」のその後では、沿線地域の紹介とコロナ禍の影響で浸透したテレワークなどの新しい生活スタイルが生まれ、より一層の新幹線通勤の定着が進んだことに触れており、高速鉄道がもたらす平日の通勤時間や休日の余暇時間の過ごし方がこれまで以上に直視されていることに気付かされました。

▼クローズアップでは、夏季号でも取り上げました「機構改革プラン」について、新たな取り組み事例を紹介いたしました。

▼ワーキングレポートでは、相鉄・東急直通線における地下駅の建設を担当する新横浜鉄道建築建設所をご紹介します。来年度下期に開業予定の同線は、まさに建設工事の大詰めでもあり、駅部の内装工事だけでなく、軌道工事も並行して進めるなど、今しか見ることができない工事現場の様子をご紹介します。昨年12月末にYouTube動画「相鉄・東急直通線現場レポート」でも取り上げておりますので、ご興味のある方はぜひご覧ください。

▼また、今回の記事にはありませんが、本年秋頃には西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業が予定されております。先般、JR九州の報道公開で新型車両「かもめ」が披露目されたことも記憶に新しく、近日中に佐賀・長崎県を試運転車両が走りだす姿を想像すると、ワクワク感が止まらなくなります。

▼今回の記事はいかがでしたでしょうか。当機構を取り巻く環境、時節に合った話題をたくさんご紹介できるように、広報課としても、絶えず工夫してまいります。記事に対する忌憚ないご意見をいただければ幸いです。宛先は当機構HP（広報課メール窓口）に投稿をお願いします。（広報課長



鉄道・運輸機構だより No.72

令和4年1月発行

編集・発行者

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 総務部 広報課
Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町6-50-1 (横浜アイランドタワー)
TEL: 045-222-9101

広報課メール窓口: kouhou@jr-tt.go.jp



ウェブサイト



YouTube
公式アカウント



Twitter
公式アカウント

