



鉄道・運輸機構

JR TT

No.
69

2021
Spring
春季号

鉄道・運輸機構だより

特集 令和3年度 事業概要



コロナ禍と交通ネットワークづくり

鉄道・運輸機構 理事長代理 小瀬 達之

新緑の季節を、今年もコロナ禍で迎えます。感染流行は年初より抑えられてきており、この原稿が掲載される頃も、縮小傾向が継続していることを期待しています。

厳しい事業環境の中、感染リスクに直面しながら、人々の暮らしや経済を支えてこられた関係の皆様は、心より敬意と感謝を申し上げます。

鉄道・運輸機構では、工事の中断、会議の中止・延期などもありましたが、増大する事業を着実に実施するため、感染予防策の徹底、在宅勤務、オンライン会議等リモートの活用など、業務実施体制を整え対応してきました。引き続き工夫しながら、「明日を担う交通ネットワークづくり」に貢献してまいります。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）における完成時期の遅延や事業費の大幅な増高については、関係者の皆様に改めて心よりお詫び申し上げます。昨年末の業務改善命令を重く受け止め、改善措置を速やかに実施し、令和5年度末の完成を目指し建設を進めてまいります。九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、相鉄・東急直通線の建設も着実に進めてまいります。

海外高速鉄道への参画については、渡航制限が続く中、オンライン会議などを活用しながら、これまで培った経験・技術力を活かし、機構の役割を果たしていけるよう取り組んでまいります。

船舶共有建造事業については、昨年度、26隻の共有船舶が竣工しました。高度な省エネ性能を有する船舶、船員の労働・居住環境に配慮した船舶、25年ぶりとなる新造ジェットフォイルや、「国内クルーズ船」制度を活用した第一号船など、多くの先進的な船舶が建造されています。また、感染拡大の影響により内航輸送量が落ち込む中、

昨年6月に相談窓口を設置するとともに、感染予防の取組など「新型コロナ対策のお役立ち情報」をホームページで発信しています。今年1月には、共有建造セミナー「内航船舶の労働環境改善に向けて」をオンライン形式で開催しました。参加者の広がり、質疑の活発化など、対面形式とは違った新たな可能性を感じており、更なる改善に努めてまいります。

また、新たな業務として、関係法律の昨年11月の施行により、都市鉄道や物流施設の整備に対する財投融资貸付を行っています。

JR北海道、JR四国およびJR貨物の経営自立に向けた支援については、支援期限の令和12年度までの延長や、設備投資に対する出資など新たな支援措置を目的とした関係法案が今通常国会に提出されています。

当機構本社のある横浜馬車道界隈は、普段は多くの人出で賑わう観光資源に恵まれたエリアです。その中でも特におすすめるのが大さん橋の屋上。陽光きらめく海面を行きかう船、対岸の赤レンガ倉庫や停泊している白い巡視船、その向こうにみなとみらいの街並み、遠くに聳える富士山、振り返れば大黒埠頭にベイブリッジ、潮風に交じって聞こえる波音や汽笛など、飽きることのない空間が360度広がっています。こうしたリアルの世界で五感を通じて得られる情報、呼び起こされる感情には、便利とはいえないモニター越しでは得にくい奥行きや広がりがあります。コロナ禍の行動制約が続くにつれ、気兼ねのない移動や会話に対する渴望感が日に日に増しています。マスクに縛られない日常が一日も早く戻ってくることを切に願っています。

今後とも、当機構の取組みにご理解、ご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。



写真提供：PIXTA

表紙の写真：成田スカイアクセス線

京成本線の京成高砂駅から分岐し、北総鉄道北総線を経由して、成田空港へ至る51.4kmの路線。「スカイライナー」（特急券が必要）と、「アクセス特急」が運転されている。スカイライナーは、1978年の成田空港（当時は新東京国際空港）開港にあわせ、京成上野・成田空港（現在・東成田駅）間で運転が開始された。1991年に終着駅が現在の成田空港駅となり、2010年7月、成田スカイアクセス線の開業により、經由ルートを京成本線から成田スカイアクセス線へと変更された。国内在来線最高の時速160kmで運転されており、都心と成田空港を最速36分で結んでいる。

鉄道・運輸機構だより

No.69

2021 Spring 春季号

目次

2 ▼ 巻頭言

「コロナ禍と交通ネットワークづくり」
鉄道・運輸機構 理事長代理 小瀬 達之

4 ▼ 特集

令和3年度事業概要

鉄道建設……………4

船舶共有建造……………8

地域公共交通出資……………10

鉄道助成……………11

国鉄清算事業……………12

令和3年度予算(案)（主な業務経費）……………13

14 ▼ WORKING REPORT

九州新幹線西九州ルート

いよいよ完成間近となった駅建設。
住民参加で地域の人々とともに築く駅

九州新幹線建設局 諫早鉄道建築建設所

20 ▼ 地域鉄道を訪ねて

能勢電鉄【兵庫県・大阪府】

24 ▼ JR-TOPICS

01 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）の軌道敷設工事について……………24

02 武雄温泉駅現場見学会……………26

03 令和2年度 船舶関係事業者へのWeb表彰について……………27

04 竣工船の紹介……………28

05 「建設技術展2020関東」を開催……………30

31 ▼ こうして撮った、この1枚 村上悠太（鉄道写真家）／編集後記



地域鉄道を訪ねて（能勢電鉄）



WORKING REPORT 九州新幹線建設局 諫早鉄道建築建設所



令和3年度 事業概要

事業概要

令和3年度に当機構が行う5部門
——鉄道建設、船舶共有建造、地域公共交通出資、鉄道助成、国鉄清算事業
にわたる事業概要を紹介します。

鉄道建設

事業監理部

令和3年度の鉄道建設等業務は、鉄道建設事業、貸付鉄道施設改修事業、受託事業、国際業務であり、その概要は、次のとおりです。

(1) 鉄道建設事業

● 新幹線

現在建設中の整備新幹線は北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の3線3区間、約403km（線路延長）となっています。各線区の令和3年度の事業概要は、次のとおりです。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は、渡島トンネル、羊蹄トンネルおよび札幌トンネルなどの土木工事を進めます。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）は、加賀トンネル、敦賀駅高架橋および敦賀車両基地路盤などの土木工事を進めるとともに、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、南越（仮称）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



羊蹄トンネル（比羅夫工区）施工状況
（SENSの1次覆工が完了し、内型枠を脱型した状況）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



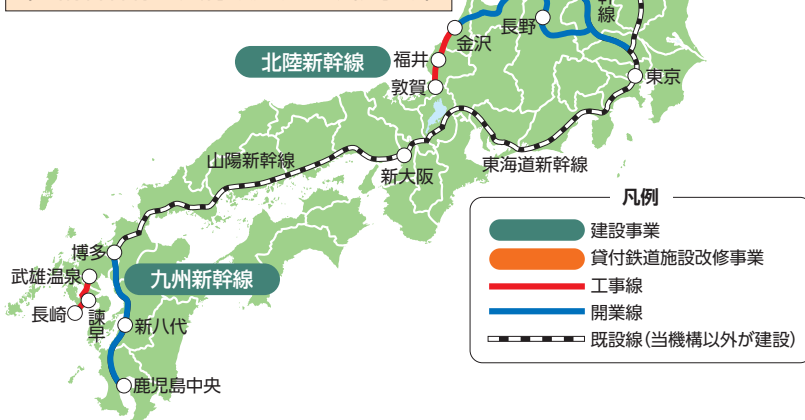
渡島トンネル（台場山工区）施工状況

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



札幌トンネル（札幌工区）施工状況
（シールドマシンの発進立坑施工状況）

令和3年度 建設線等路線図
（整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業）



北陸新幹線（金沢・敦賀間）



敦賀車両基地路盤の施工状況

北陸新幹線（金沢・敦賀間）



敦賀駅高架橋の施工状況

北陸新幹線（金沢・敦賀間）



軌道敷設状況（レールの送出し）

駅、敦賀駅の建物工事をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を進めます。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は、武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅、長崎駅の建物工事をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を全線にわたって進めています。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価および設計施工法調査、整備新幹線のコスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、そして新幹線と貨物列車が共用走行する区間で新幹線を高速走行させるための技術的検討などを実施します。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）



嬉野温泉駅の施工状況

●都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線は、相鉄本線（西谷駅）から、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近に設置する羽沢横浜国大駅でJR東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR直通線と、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅で東急線へ接続する相鉄・東急直通線を整備するものです。

相鉄・JR直通線は、令和元年11月に開業しました。令和3年度は、昨年度に引き続き横浜羽沢駅構内工事などを実施します。

相鉄・東急直通線は、新横浜駅（仮称）工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事などの土木工事を進め

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）



長崎駅の施工状況（写真左が新幹線工事、写真右は他事業による在来線工事）

るとともに、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を全線にわたって進めます。

(2)貸付鉄道施設改修事業

青函トンネルは、当機構が財産を保有してJR北海道に貸し付けている鉄道施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があるため、平成11年度から防災設備等の改修事業を行ってきました。令和3年度は火災検知施設、電力施設および変電所施設などの改修工事を行います。

(3)受託事業

現在、鉄道事業者から受託している事業として、中央新幹線工事および

令和3年度 建設線等路線図（都市鉄道利便増進事業、受託事業）

■ 受託事業（中央新幹線）



■ 都市鉄道利便増進事業



■ 受託事業（南阿蘇鉄道復旧支援受託業務）



相鉄・東急直通線



新横浜駅（仮称）の地下ホーム施工状況

相鉄・東急直通線



網島トンネル工事におけるシールドマシンのUターン
(並列する単線トンネルを1つのシールドマシンで施工)

中央新幹線



中央アルプストンネル（山口工区）の掘削状況

び南阿蘇鉄道の災害復旧支援を実施します。

中央新幹線工事は、構造物の詳細設計を実施するとともに、立坑工事、橋りょう・高架橋工事および山岳トンネル工事を実施します。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施します。

南阿蘇鉄道の災害復旧支援は、被災した第一白川橋りょうの上部工工場製作等に対する技術支援業務を実施します。

(4) 國際業務

① 海外の高速鉄道に関する業務

「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」に基づ

I. 鉄道建設事業

1. 新幹線

線 名	区 間	線路延長 (km)	金額 (億円)	営業主体
北海道新幹線	新函館北斗・札幌間	212	950	北海道旅客鉄道(株)
北陸新幹線	金沢・敦賀間	125	3,300	西日本旅客鉄道(株)
九州新幹線	武雄温泉・長崎間	66	610	九州旅客鉄道(株)
小 計	3 線 3 区 間	403	4,860	
整備新幹線建設推進高度化等事業			14	
合 計			4,874	

2. 都市鉄道利便増進事業

線 名	区 間	線路延長 (km)	金額 (億円)	営業主体
神奈川東部方面線	西谷・横浜羽沢付近間 横浜羽沢付近・日吉間	3 10	330	相模鉄道(株) 相模鉄道(株) 相模鉄道(株)
相鉄・JR直通線				
相鉄・東急直通線				

II. 貸付鉄道施設改修事業

線 名	金額 (億円)
青函トンネルの機能保全に係る防災事業	鉄道防災事業費 14.66 の内数

III. 海外高速鉄道業務

線 名	金額 (億円)
海外高速鉄道業務	34

(注1) 令和3年度の概算決定額を記載しています。
そのため、部外者からの委託を受けて行う受託事業については事業費を記載しておりません。

(注2) 単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しません。

き、国土交通大臣が定める「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針」に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、または活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験および研究を行います。

令和3年度は、本線工事の契約が進み始めたインド高速鉄道に関し、設計および施工監理にかかる人的支援や技術的支援を実施します。また、その他の海外高速鉄道に関する調査・測量・設計業務等についても受注を目指します。

② 海外技術協力

当機構はこれまで、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道等の建設工事で培った総合的な技術力と経験を活かし、国等が進める鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、職員を専門家として海外に派遣してきました。また、外国人技術者の研修を受け入れる等、積極的に技術協力を行っており、今後も継続して、職員の専門家派遣、外国人研修員受入等の技術協力を行うっていく方針です。

船舶共有建造

共有船舶企画管理部
共有船舶建造支援部

当機構では国内唯一の船舶共有建造方式により、民間の金融機関のみでは調達が困難な低利かつ長期資金の供給といった資金面での支援に加え、技術面での支援を実施することによって、国内海運事業者へ船舶整備の支援を行っています。

特に、国内海運事業者の99%を占める中小事業者や、離島住民の方々の足となる離島航路事業者は、単なる資金供給だけでなく、担保不足・技術不足の両面を補う支援を必要としており、機構の制度は資金および技術の両面で多様なニーズに応えることができる点が特長であり、他の金融機関にはないものです。

令和3年度事業の概要

令和3年度の事業計画（契約ベース）は、317億円であり、物流効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の共有建造を推進します。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、深刻な船員不

足に対応するため、船員の労働負担の軽減や居住空間の改善を図る労働環境改善船、グリーン化、地域振興、物流効率化、船員雇用対策、事業基盤強化等に資する船舶に対する金利軽減措置を講じています。

さらに、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」の成立・施行を前提として今年度より、「特定船舶導入計画（仮称）の認定を受けた船舶」を政策要件の上乗せ要件として追加し、当機構の共有比率の引き上げと金利軽減を行い、内航船の建造を支援してまいります。

技術支援

共有建造を行うおとする国内海運事業者に対し、豊富な建造実績（貨物船・旅客船合計約4000隻）と技術ノウハウ、さらに調査研究などを通じて入手した情報などをもとに、計画から竣工に至るまでの各段階において技術支援を行っています。

また、竣工後も、共有期間中は機



令和3年1月12日、広島県尾道市の内海造船株式会社において、栗林マリタイム株式会社との共有RORO船「神永丸」（14,054総トン）が竣工しました。

本船は、省エネバルブ付き舵で推進性能の向上を図るとともに、電子制御型主機関で燃費向上を目指すなど、環境に配慮した船舶となっています。また、「高度モダリティ船（※）」として輸送能力向上や物流の効率化に寄与しています。

（※）自動車輸送から船舶利用への転換に寄与する船。



船旅王子

構の技術者が保守整備の指導を行うとともに、保証ドック、トラブル対応等について技術支援を実施しています。

特に近年では、離島航路に就航する船舶の高齢化が進んでいる一方、地方自治体を含む離島航路事業者の一部には、建造計画策定等のノウハウが乏しいなどの理由により、円滑な代替

建造が進めにくいという現状があります。このため、基本仕様の策定等、計画段階からの技術支援についても注力しているところです。

今後とも、技術企画情報の提供や竣工後の支援など、技術支援をさらに充実させていきます。



令和2年6月30日、兵庫県神戸市の川崎重工業株式会社において、東海汽船株式会社との共有旅客船「セブンアイランド結」が竣工しました。

本船は、176総トン、旅客定員241名のジェットフォイルで、東京～大島・利島・新島・式根島・神津島航路に就航しました。島の海に映える藍色「TOKYO アイランドブルー」を身にまとい、最高43ノット（約80km/h）の超高速で航行します（ジェットフォイルの竣工は国内では25年ぶり）。



離島航路姫

内航海運業界の抱える課題解決に向けた取組み

平成29年6月に、今後の内航海運のあり方を示す「内航未来創造プラン」が国土交通省によりとりまとめられました。

同プランでは、船員の働き方改革、先進船舶※の開発・普及、船舶の省エネ・省CO₂化等に取り組むこととされているほか、機構の共有建造制度の維持・充実がうたわれています。

また、令和2年9月に、交通政策審議会海事分科会基本政策部会の「令和の時代の内航海運に向けて（中間とりまとめ）」においても船員の確保・育成と働き方改革の推進、運航・経営効率化、新技術の活用等が当面講ずべき具体的施策として取組みが求められています。これらの政策課題に対して、次の取組みを行います。

【船員の労働環境改善に向けた取組み】

平成30年度に政策要



令和2年7月10日、広島県豊田郡大崎上島町の小池造船海運株式会社において、吉祥海運株式会社との共有貨物船「光辰丸」（509総トン）が竣工しました。

本船は、ゲートラダー（省エネ舵）と水槽実験で開発された省エネ船型の導入により、二酸化炭素排出量16%以上の低減が見込まれています。さらに、エンジンモニタリング装置や女性専用シャワールームの設置、遠隔健康管理システムの導入等、船員の労働負担軽減と居住環境向上を図っており、労働環境改善船として船員が安心して働き、活躍できる環境が整備されています。また、共有船で2隻目となる「船員育成船舶」でもあります。



船旅王子

（※）先進船舶：船舶・船用機器のインターネット化（IoT化）やビッグデータ解析等を活用して安全性向上・効率的な運航を実現する船舶やLNG（液化天然ガス）等の環境に優しい燃料に対応した船舶。

件に導入した「労働環境改善船」は、船員の居住環境改善、労働負担軽減のための各種設備や機器を備え、船員の働き方改革にも資する船舶となっております。今後も普及促進を図ります。また、「船員育成船舶」は、船員の育成・確保を目的として船員室を設け

る際、500総トン以上（510総トン未満）となった場合でも一部の基準について500総トン未満の船舶と同様の基準が適用される船舶となっており、今後も活用を支援します。

【環境負荷軽減に向けた取組み】

近年、大幅な省エネ化が達成可能



令和2年11月30日、広島県尾道市のツネイシクラフト&ファシリティーズ株式会社において、伊島連絡交通事業有限会社との共有旅客船「みしま」が竣工しました。

本船は、19総トン、旅客定員70名の純客船で、徳島県伊島～答島を結ぶ航路に就航しました。明るく洗練されたデザインの船内はバリアフリーに対応しています。また、旅客定員が従来船の1.5倍に増加したため、観光シーズンにおいても多くの利用者が快適に乗船でき、交流人口の拡大が期待されています。



離島航路姫

であり、またSOx規制強化への対応が可能な燃料として、LNGが注目されています。今後も環境負荷軽減に向け、新技術に対応した制度の拡充を図ります。

【研究調査の実施】

新技術について共有事業者者に情報提供すること等を目的として、機機では調査研究を実施しています。

今年度も省エネ、代替燃料の活用、

新技術の活用による船員の労働負担軽減等に係る各種調査研究を実施し、そこで得られた成果について、セミナーをはじめとしたさまざまな場において、積極的に情報発信します。

新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症が猛威を振るう中、昨年6月に新型コロナウイルス

地域公共交通出資業務

企画部

当機機は、資金提供による持続可能な地域旅客サービスの提供の確保、安全性・利便性を高める鉄道施設の整備や、物流拠点施設の整備への支援のために出資や貸付業務を行います。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成19年法律第59号）並びに、流通業務の総合化および効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づく認定を受けた事業について、当機機が定める条件を満たす事業が出資や貸し付けの対象となり、その原資は産投出資資金、

ルス相談窓口を設置するとともに、8月には共有事業者による独自の取組みに関する情報発信の後押しや、対策を検討中の方への情報提供のため、取組み事例を収集し、ウェブページで発信するなどの対応を行っています。当該ウェブページでは、共有事業者からのご関心が高いと思われる国・地方自治体等からの支援策についても併せて掲載しています。

財政融資資金です。

これにより、事業を進めるにあたって必要となる初期資金について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、出資や貸し付け後において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮するとともに、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

令和3年度 鉄道助成業務関係予算 (単位：百万円)

補助金名等	区分	令和3年度予算額
1 整備新幹線建設助成業務		98,072
整備新幹線整備事業費補助		80,372
整備新幹線整備事業費資金		16,300
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金		1,400
2 主要幹線鉄道等整備助成業務		361
幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画）		361
3 都市鉄道整備助成業務		18,256
都市鉄道利便増進事業費補助		11,568
都市鉄道整備事業費補助		4,905
鉄道駅総合改善事業費補助		1,757
譲渡線建設費等利子補給金		26
4 鉄道技術開発推進助成業務		121
鉄道技術開発費補助金		121
5 安全・防災対策助成業務		923 + 4,308 の内数
鉄道防災事業費補助		923
鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切）		4,308 の内数
合 計		117,733 + 4,308 の内数

(注) 単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しません。

鉄道助成

鉄道助成部

(1) 鉄道施設の整備などに対する助成

当機構では、国からの補助金を活用した鉄道施設の整備などに対する助成（令和3年度の予算額は表参照）を行うとともに、中央新幹線の建設主体に対し、その建設に要する費用に充てる資金の一部の貸し付け等を行っています。

補助事業が適正に執行されているかを確認しながら、補助金に係る各種手続きを進め、鉄道事業者等に補助金の交付を行っています。

① 整備新幹線建設助成業務

整備新幹線については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備を進めている建設勘定に対して補助金を繰り入れます。

② 主要幹線鉄道等整備助成業務

主要幹線鉄道の整備については、地域公共交通活性化・再生法の枠組みを活用した、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図る鉄道の利便性向上のための施設整備に対して補助金を交付します。

③ 都市鉄道整備助成業務

都市鉄道の整備については、大都市圏における鉄道ネットワークの改善を図るため、地下鉄の建設改良や連絡線の整備に補助金を交付します。また、地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局等から成る協議会で策定された整備計画に基づき、駅改良と併せて行うバリアフリー施設および駅空間高度化機能施設の整備に対して補助金を交付します。

④ 鉄道技術開発推進助成業務

鉄道技術開発を促進し、

技術水準の向上を図ることを目的として、鉄道分野に関する技術開発を実施する能力を有する法人が行う技術開発に対して補助金を交付します。環境に優しい鉄道、安全で安定した鉄道を構築するための技術開発に対して補助金を交付します。

⑤ 安全・防災対策助成業務

鉄道事業の安全・防災対策などを推進するため、鉄道施設に係る防災事業や「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として指定された、踏切保安設備の整備に対して補助金を交付します。

(2) 新幹線譲渡収入に伴う繰り入れ

JR本州3社からの新幹線譲渡収入を財源として、国鉄年金などの給付のため特例業務勘定へ、新幹線鉄道整備のため建設勘定への繰り入れをそれぞれ行います。

(3) 中央新幹線建設資金の貸し付け

中央新幹線建設資金を貸し付けた東海旅客鉄道株式会社の財務状況等を確認するとともに、債権の保全および約定に沿った貸付利息の回収を行います。

国鉄清算事業

国鉄清算事業管理部
経営自立推進・財務部
共済業務室

当機構では、国鉄清算事業関係業務として、旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用の支払いおよびその支払いに充てるための資産処分等を行うとともに、旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置を行っています。

本年度の業務の概要は次のとおりです。

(1) 年金費用等の支払いおよび資産処分の円滑な実施等

① 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等の支払い

旧国鉄職員の恩給および年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行うにつつ、円滑かつ確実に支払いを実施します。

② 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社および日本貨物鉄道株式会社の株式処分の検討等

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社および日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行います。

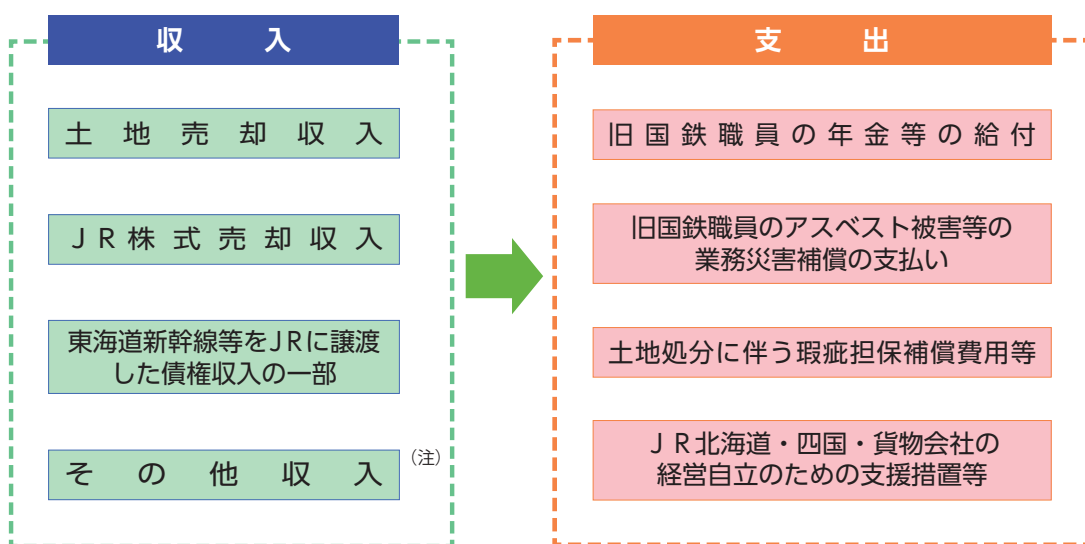
(2) 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

会社に対する支援措置の実施

会社に対しては、経営自立に向けて、平成23年度から、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律に基づき、助成金の交付等の支援を行ってきました。この措置は令和2年度末で法律上の期限を迎えますが、各社の置かれた状況を踏まえて必要な支援の継続・拡充を行うため、今国会に同法等の改正案が提出されています。

法案の成立後、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対

参考：国鉄清算事業の収支構造



(注) その他収入は、資産運用収入等

する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資並びに青函トンネルおよび本州四国連絡橋に係る改修費用の負担等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしな

がら適切に実施するとともに、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れを引き続き適切に実施します。

令和3年度予算（案）（主な業務経費）

（単位：百万円）

1. 建設勘定

区 分	令和3年度	令和2年度	増 減 額
新幹線建設費	471,986	430,165	41,821
都市鉄道利便増進事業建設費	31,659	31,212	447
整備新幹線建設推進高度化等事業費	1,085	1,126	△ 40
海外業務費	3,434	3,500	△ 65

2. 海事勘定

区 分	令和3年度	令和2年度	増 減 額
旅客船取得費	28,549	19,034	9,515
貨物船取得費	17,200	21,024	△ 3,824

3. 地域公共交通等勘定

区 分	令和3年度	令和2年度	増 減 額
産業投資出資金	—	10	△ 10
地域公共交通財政融資貸付金	5,000	116,600	△ 111,600
流通業務総合効率化事業財政融資貸付金	500	500	—
内航海運活性化事業貸付金	—	2,519	△ 2,519
内航海運老齢船処理事業貸付金	—	133	△ 133

4. 助成勘定

区 分	令和3年度	令和2年度	増 減 額
主要幹線鉄道等整備事業助成費	361	483	△ 122
都市鉄道整備事業助成費	6,662	8,364	△ 1,702
鉄道技術開発推進事業助成費	121	137	△ 17
安全・防災対策事業助成費	327	356	△ 29

5. 特例業務勘定

区 分	令和3年度	令和2年度	増 減 額
共済年金等負担金及業務災害補償費	64,661	72,756	△ 8,095
用地対策費等	4,763	2,140	2,624

（注1）金額は人件費、一般管理費、債務等処理法に基づく JR 北海道・JR 四国等に対する支援を除いた予算額です。

（注2）単位未満の金額については四捨五入しています。

（注3）勘定間の繰り入れについては除いています。

（注4）令和2年度は当初計画予算額。令和3年度は概算決定時の計画予算額（案）を記載しています。

九州新幹線西九州ルート

いよいよ完成間近となった駅建設。
住民参加で地域の人々とともに築く駅

文：栗原 景（フォトライター）

武雄温泉・長崎間約67kmを結ぶ九州新幹線西九州ルートでは土木工事がほぼ完了し、駅や車両基地の建設が佳境を迎えている。新幹線の駅は、沿線に暮らす人々にとって大切な施設。自治体はもちろん、住民の人々も駅づくりに参加して、新しい地域の玄関が完成しようとしている。



令和2年11月16日から膜屋根の施工が始まった長崎駅の屋根部は、縦方向・横方向それぞれに曲線を描く。右手には解体が進む在来線の旧ホームが見える



稲佐山から見る長崎駅。その手前には大型コンベンション施設やホテルの建設も進んでいる

新幹線で初めてホーム上家に膜屋根を採用した長崎駅

視界を包んでいた霧が少しずつ薄くなり、港町が姿を現した。「見えてきました。あの白い屋根の建物が、長崎駅です」

諫早鉄道建築建設所の上野圭一所長が言った。ここは長崎市の西に位置する稲佐山山頂展望台だ。標高333mの山頂から長崎市街と港が見晴らせ、その夜景は「世界新三大夜景」にも数えられる。その中央に、建設中の九州新幹線西九州ルートの終着駅、長崎駅がある。現在は、ホーム上家で白い膜屋根の施工が進められている。



ホームの完成予想パース。Y字の柱と外壁側の柱のみでアーチ状の屋根を支え、大空間を実現する



長崎駅の完成予想パース。左にある港に向かって広がるようなイメージ



建設所事務所にある長崎駅の模型。新幹線(右)と在来線(左)の間に壁はなく一体化した空間となる

「長崎駅は線路が行き止まりの終着駅なので、列車が高速で通過することがありません。そこで、新幹線駅として初めてホーム上に家に膜屋根を採用しました。膜屋根は光を透過するので、開業後は長崎の夜景が一段と美しくなると期待しています」

平成30年6月に発足した諫早鉄道建築建設所は、新大村駅、諫早駅、長崎駅の駅舎をはじめ、大村車両基地や保守基地、変電所など、九州新幹線西九州ルートにおける長崎県内の建築物の建設を担当している。

上野所長は熊本県出身の55歳。北陸新幹線上越妙高駅の計画や白山総合車両基地の設計・施工に携わり、九州新幹線西九州ルートでは、初期の段階から県内の駅等の設計を手がけてきた。趣味のキャンプでも、テントをCADで設計してしまうほどだ。

稲佐山から下りて、まずは長崎駅

「長崎駅のデザインは他の駅とは異なるプロセスで決まりました。長崎県と長崎市から、駅および駅周辺の再開発計画に基づく提案があったのです」

一般的に、新幹線駅外観のデザインは、パブリックインボルブメント

を訪れた。

**自治体から提案された
斬新なデザインイメージ**

長崎駅は、日本を代表する国際港として栄えてきた長崎市の玄関だ。在来線の長崎本線は、令和2年3月28日に長崎駅を含む約2.4kmが連続立体交差化され、長崎駅は約150m西側に移転した。在来線の東側に建設中の長崎駅舎は、取材時点での進捗率が約60%。膜屋根が完成すれば、新幹線と在来線の駅が一つの大きな屋根に包まれるような空間となる。



建築とアウトドア、そして九州を愛する上野圭一所長

と呼ばれる手法で決められる。これは、自治体から提案されたデザインコンセプトに基づき鉄道・運輸機構が複数のデザイン案を提示。自治体側が地元の意見を集約して推薦案を選択し、機構ではさまざまな付帯意見も取り入れながら設計を深めてデザインを決定する。デザインには地元の意向が十分反映される一方、構造については機構が安全面、機能面およびコスト面を考慮して最適な選択を行う。

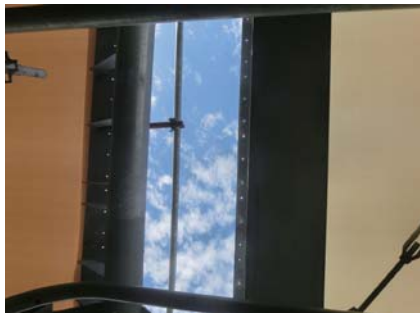
それに対して長崎駅では、県と市

■ 諫早鉄道建築建設所担当区間





長崎駅ホーム。屋根までは最大 13 m あり、照明や発車案内板はホームに設置されたフレームに取り付けられる



膜屋根に使用されている酸化チタン光触媒膜材は初めは暖色だが、紫外線を受けて次第に白くなる。先に施工した区間は既に白い



在来線のホームから足場越しに新幹線のホームが見える（写真左）。両者は非常に近接しており、安全には細心の注意が払われている



高所での作業となる屋根部では雨量と風速を 24 時間体制で監視している



建設が進む長崎駅。手前の通路は旧駅舎方面にあるロータリーや商業施設等と新駅（在来線）を結ぶ仮設通路だ



ホーム全体に足場が組まれているため、必要なレールは先に搬入し貯積してある



軌道スラブの敷設を待つ長崎駅ホーム。無数の足場は 3 月に膜屋根の施工が終了した後撤去される

が駅周辺を含めたまちづくりについて独自に基本計画を作成、鉄道・運輸機構に提案した。

「在来線と新幹線との間に壁がなく、屋根も高くてホームから長崎港の海も見晴らせませす。長崎の玄関にふさわしい提案でしたが、実現にはいくつかのハードルがありました」

列車が絶えず行き交い、災害にも強いインフラである新幹線の駅舎は、極めて高い強度が求められる。そこで、アーチ構造として提案されたホーム上家の柱を、土木構造と整合性のある門型のラーメン構造に変更。内側に柱と一体化したアーチ状のフレームを取り入れるなど、強度とコンセプトを両立させる工夫が施された。建設費の一部は県と市が負担し、独自のデザインが実現したのである。



起点側から見た長崎駅。足場の撤去後は右に見えるらせん階段から屋根に上がり点検等を行う

2 面 4 線のホームには、膜屋根等を設置するため無数の足場が組まれていた。屋根上の足場に上がって、特徴的な膜屋根の構造を観察してみる。横方向に円弧を描いて在来線と一体に見える屋根は、縦方向にも南の港に向かって波打つような形状をしているのが興味深い。各鉄骨は高さや接合部の角度などが一つひとつすべて異なるという。

「この複雑な形状を実現するために、3 次元 CAD による BIM（コンピュータ上に現実と同じ建物の立体モデルを再現すること）を活用しています。駅空間に 3 次元の座標を設定して管理しているほか、部材の干渉修正など、修正が生じれば 3 次元モデルによって即座に確認・共



東西が自由通路で結ばれた諫早駅。東口の再開発ビルではマルシェやイベントなども開催される予定だ



二柱式を採用したことで広い空間となった諫早駅改札内コンコース。正面奥のトイレの手前には押し花を挟み込んだガラススクリーンが設置される



エレベーターなども設置され完成に近付いた諫早駅ホーム。軌道の下には駅を支える地中梁が横方向に埋め込まれている



在来線と同じ地平ホームを採用した諫早駅。駅周辺では再開発が行われホテルやマンションも建設された（令和2年11月25日撮影）

住民が参加してつくる 駅のシンボル

有が可能です。おかげで、これだけ複雑な形状でも正確かつスムーズな施工が可能になりました」

完成すれば、長崎駅は単なる列車の乗降場ではなく、到着と同時に海を望める開放的な空間となる。港町・長崎の玄關らしい演出だ。

寒波による雪が舞う中、高架の向こうに解体が進む在来線の旧ホームが見えた。明治38年の開業から116年、長崎駅は新しい時代を迎えようとしている。

諫早駅は、長崎本線と大村線、そして島原鉄道が分岐する交通の要衝だ。在来線の西側に建設された新幹

線駅のコンセプトは、「明るい未来へ繋がる、おもてなしのゲート」。ガラス張りの壁面が駅のにぎわいを映し出す、シンプルなデザインだ。取材時点での進捗率は90%を超えており、間もなく完成という状況である。

市道の跨線橋と諫早トンネルに挟まれた諫早駅は、2面2線の地平ホームの上に自由通路と駅舎がある橋上駅だ。駅舎を支える柱は通常四柱式だが、敷地が限られることから二柱式が採用され、強度確保のため軌道の下に11本の地中梁が埋められている。柱が少ないので、改札内コンコースが広々としているのも特徴だ。

諫早駅も、新幹線建設に合わせて駅周辺の再開発を進めている。在来線側でも駅舎が建て替えられ、駅に隣接してバスターミナルやホテル、高層マンションなどの建設も進行中だ。

「新幹線を軸に諫早市の都市機能が再整備され、新しいにぎわいを生もうとしています。でも、それだけではありません」

上野所長が、コンコースのトイレを指さした。

「トイレ前に設置されるガラススクリーンには、

市民の皆さんが作った押し花が飾られます。第1回はコスモスで、今後季節ごとの花を押し花にして最終的に四季の花で彩ります。市民の皆さんに、駅づくりに参加していただくという試みなのです」

長崎駅や新大村駅でも、同様の試みが行われている。長崎駅では、大浦天主堂などのステンドグラスをヒントに、決まった形の安全なガラスピースを市民の人々に自由に組み合わせてもらおう。どう組んでも、遠目には長崎市の花である紫陽花をモチーフにしているように見えるという。

新大村駅では、抽選により選ばれた350人の市民に大村市を象徴する「オオムラザクラ」と「花しょうぶ」の絵を描いてもらい、これを10cm四方のタイルに転写し、コンコースの柱に配置する。市民が描いた花が、新幹線の駅を彩るのだ。

「駅は沿線住民の皆さんにとって大切な施設ですから、できる限り住民の方に参加していただきたいのです。親子でこの企画に参加して、お子さんが大きくなってまたそのお子さんと来た時に、『これはおばあちゃんとお母さんが作ったんだよ』って語り合ってもらえたら最高だなって」



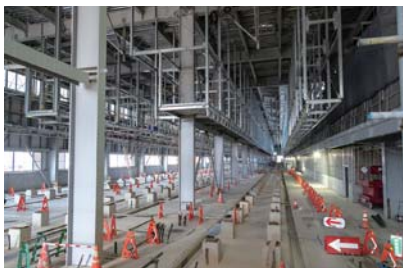
大村湾を望む大村車両基地。その敷地は本線（写真右）、都市計画道路および JR 大村線に囲まれている。近くには大村線の駅（大村車両基地駅）が設置される



V字状の柱が特徴的な新大村駅のホーム。列車通過時の風圧を屋根の開口から逃がす。ホーム上への雨の吹き込みにも配慮した設計となっている



新大村駅のコンコース完成予想パース



台車の検査を除き、ほぼすべての検査作業が行える仕業・交番・全般検査庫。なお台車の検査は熊本総合車両所へ陸送して行われる



新大村駅の外観。空に向かって広がるデザインだ

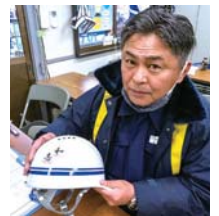
大村に伝わる五色塀を表現した駅舎壁面。色だけでなく凹凸の表現にもこだわった（左）。江戸時代の書物にも多くの記述が見られる五色塀は浸食された海石を使っている（右）

文化財を色とテクスチャで表現した新大村駅

その新大村駅は、大村線諏訪・竹松間に新設される。取材時点での進捗率は80%を超えており、現在は高架下コンコースの施工が進められている。駅舎のコンセプトは「新しい街の玄関口、こころ踊るふれあいの駅」。空に向かって広がるようなデザインは大村市の明るい未来を表し、壁面は大村市の文化財である五色塀をモチーフに、材料である海石を色と凹凸のあるテクスチャで表現した。

「3色使用しましたが、赤だけは工場塗装では満足のいく色が出ず、現場で塗装しています」
2面2線のホームには既に軌道スラブも敷かれ、新幹線の駅らしい姿

だ。今後はホーム柵などが設置されるが、可動柵もオムラザクラと花しょうぶをイメージしたピンクと紫に彩られる。



諫早鉄道建築建設所の共通テーマは「和」と「志」。39の候補から受注者や職員の投票で決められ、すべての作業員がヘルメットにステッカーを付けている

新大村駅の北約2kmの地点には、大村車両基地が建設中だ。西九州ルートで使用される6両編成のN700Sが配置される、敷地面積10万9000㎡の車両基地で、台車を除く各種検査や摩耗した車輪を磨く転削、臨時の修理なども行える。各建物の壁面は落ち着きある赤に塗装され、九州新幹線の基地であることを示している。

「先日、大村市のケーブルテレビ



新大村駅の背後に見える島は、長崎空港。新幹線の開業によって大村は交通の要衝に発展する

の企画で、大村市のお子さんを新大村駅にご案内したのですが、鉄道について私よりも詳しいのです。新幹線への期待を肌で感じましたし、もうかわいくてかわいくて」

そう言う顔をはほらばせていた上野所長が、真剣な表情で言った。

「我々には、二つの目的があります。一つは工事中の安全管理をしっかりやっただけで建物の性能を確保し、災害時を含めた耐久性と機能性を実現することです。もう一つは自治体と協力し合って、住民の皆さんの『新幹線の駅ができる』という気運を高めて、無事に開業を迎えることです」

いよいよ、開業が現実のものとして見えてきた、九州新幹線西九州ルート。長崎の人々にとって、次の世代に受け継がれる大切な財産となるだろう。



「諫早の魅力をもっともっと知って欲しい」と話す数原有希子さん（左）と原田千桂子さん

諫早の魅力を女性ならではの視点で掘り起こす

諫早もりあげガールズ

数原 有希子さん 原田千桂子さん

普段は市内でそれぞれの仕事につき、まちを盛り上げる企画があれば、個々のスキルを活かして郷土の魅力を掘り起こす。

それが「諫早もりあげガールズ」だ。野菜ソムリエプロ、楽器店、カメラマン、市職員など、仕事も生活環境も異なる6人が、諫早市の魅力を発掘している。

「平成26年の長崎国体を前に、当時タクシー会社を経営していた女性の発案で、タクシーによる観光コースを作ったことをきっかけに生まれたグループです」

そう語るのは、メンバーの1人で、諫早市内で楽器店を営む原田千桂子さんだ。

全12種類のコースづくりを通じて諫早の隠れた魅力に気付いた原田さんたちは、諫早の新しい魅力、活力づくりに貢献する事業を市が支援する「諫早ビタミンプロジェクト」に応募する。見事に採択されると「諫早もりあげガールズ」と名付けて、市内のさまざまな企業とのコラボレーションをスタートさせた。諫早の老舗酒蔵「杵

の川」とコラボし、女性でも飲みやすい微炭酸の日本酒「諫杯～Kanpai～」を開発したり、市内のカフェと共同で諫早名物のウナギを手軽に味わえる「うなタルサンド」を作ったりと、新しい魅力を次々と生み出していく。

ビタミンプロジェクトの支援終了後も、「諫早もりあげガールズ」は独立採算のグループとして活動を続けた。

「定期的に活動しているのではなく、個々のメンバーの経験や強みを活かせる時に、

お手伝いをさせていただいています。新しい諫早駅のロゴを決める際の審査員を務めたり、SNSの活用セミナーを行ったり……」（原田さん）

最近では、市内の中学生たちに諫早の魅力について講演したこともあるそうだ。

「諫早の魅力のひとつは、食の宝庫であることです」

力を込めて語るのは、やはりメンバーである数原有希子さんだ。数原さんは大阪出身。報道記者やラジオの仕事で市内を取

材して回るうちに諫早の食材に魅せられ、野菜ソムリエとして活動している。

「有明海、大村湾、橘湾と3つの海に囲まれて、牡蠣をはじめとする海の幸が豊富ですし、ホクホクとした唐比レンコンや、諫早の米で育てた諫美豚など、美味しい食材がゴロゴロしているんですよ」（数原さん）

新幹線の開業は諫早を知ってもらうチャンスだ。

「諫早には、美味し

いものが本当に多いので、新幹線に乗って諫早に飲みに行こう、食べに行こうと思っていただけたらうれしいです」（数原さん）

「バスターミナルも駅横に移転しますし、長崎観光の中継点として、多くの人に訪れてほしいです」（原田さん）

「新幹線に乗ること自体を目的に来てくれる人も増えていいですね」とも語る原田さんと数原さん。西九州ルートの開業とともに、諫早市の魅力が一層多くの人に伝わりそうだ。



メンバーそれぞれが経験と人脈を活かして諫早の魅力を発掘する



諫早駅自由通路が開通した際にはスペース活用モデルケースとしてポスター展を開催。いさはや梨の試食会も大盛況

稲佐山展望台（長崎市） 長崎駅と市街を一望



「1,000万ドルの夜景」が大人気の、稲佐山山頂にある展望台。ロープウェイのほか稲佐山公園からのスロープカーも開業し、手軽に訪れることができる。

●営業時間：8:00～22:00（ロープウェイ・スロープカー 9:00～22:00）●料金：展望台無料、ロープウェイ往復1,250円、スロープカー往復500円●問い合わせ：☎095-861-7742（稲佐山公園）●交通：長崎駅前から長崎バス5番稲佐山行で終点下車（稲佐山公園）、長崎駅前から長崎バス3・4番系統ロープウェイ前下車

諫早眼鏡橋（諫早市）

水害にも耐えた諫早のシンボル



天保10（1839）年に架橋された橋で、石橋として初めて国の重要文化財に指定された。昭和32年の諫早水害後、現在の諫早公園に移設された。

●営業時間：24時間●料金：無料●問い合わせ：☎0957-22-8325（諫早観光物産コンベンション協会）●交通：島原鉄道本諫早駅から徒歩7分

大村公園（大村市）

「日本さくら名所100選」にも選ばれた



写真提供：大村市観光コンベンション協会

大村藩初代藩主・大村喜前が築城した玖島城跡が整備された公園で、毎年春にはソメイヨシノのほか、国指定天然記念物の「オオムラザクラ」など21種類以上が咲く桜の名所。5月下旬には花菖蒲も咲きそう。

●営業時間：24時間●料金：無料●問い合わせ：☎0957-52-3605（大村市観光コンベンション協会）●交通：大村駅からバス諫早駅前行で10分大村市役所前下車●3月25日～6月20日の「おおむら花まつり」では日没から23時までライトアップを実施

※新型コロナウイルスの感染予防対策により営業時間などが変更される場合があります



妙見口駅のホーム。駅看板のイラストは妙見山の麓のパッチワーク景観をイメージ

マリン色の車体は 阪急グループの証

大手私鉄のひとつに数えられる、阪急電鉄。利用したことがなくても、マリン色の車体に見覚えがあるという方は少なくないだろう。そのピカピカに磨かれた車体や木目調の内装に加え、グループが手掛ける百貨店事業やエンターテインメント事業、あるいは同社が走る沿線のイメージなどから、関西を中心に阪急は一種のブランドと化している、といっても過言ではない。

そんな阪急の川西能勢口駅に降り立つと、ホームの向こう側にもう一本、マリン色の電車が止まっていた。その色が示すとおり、阪急のグループ会社であるこの鉄道が、「のせでん」の愛称で親しまれている能勢電鉄だ。同駅は2社が共用しており、改札口

地域鉄道を訪ねて

【兵庫県・大阪府】



能勢電鉄

大阪市内から30分圏内にある能勢電鉄は、都会に向かう通勤路線として重要な役割を担う一方、北摂の山々に分け入る観光路線の側面も持つ。人口減少やコロナ禍で人々の動きが大きく変化する中、地域の足を守るために、都会のローカル線は今日も奮闘を続けている。

文・写真…伊原 薫



春の季節には沿線に桜が咲き誇る



川西能勢口駅の外観。高架駅だ



日生中央駅の外観



ニュータウンの光風台・新光風台
団地の開発に伴い、新設された光風台駅

■能勢電鉄路線図



も共通。阪急を降りた人たちが、そのままのせでんに乗り込んでいく。

人の流れが途切れたタイミングで扉が閉まり、ゆっくりと動き出した。急カーブで東から北へ進路を変えた列車は、高架から地上へ。しばらくは川に沿って、市街地を進む。その猪名川を大きなトラス橋で越える辺りから、徐々に勾配を感じるようになった。車窓も、民家の背後に山が見えるようになる。右側に車庫、左側に本社がある平野駅では、ホームに運転士が待機していた。そういえば、大都会のすぐ近くにありながら、のせでんは車掌がいらないワンマン運転だ。交代した運転士が手際よく準備をし、

■能勢電鉄株式会社

《会社概要》

本 社 〒666-0121
兵庫県川西市平野一丁目35番2号
創 立 明治41年5月23日
営業開始 大正2年4月13日
払込資本 1億円
株 主 民間企業など
代 表 者 代表取締役社長 中野 雅文
従業員数 126名（嘱託等を除く）



本社外観

《路 線》

営業区間 妙見線川西能勢口・妙見口 12.2km
日生線山下・日生中央 2.6km
(このほか鋼索線 0.6kmあり)
駅 数 全 15 駅うち無人駅 13 駅
(このほか鋼索線 2 駅あり)
車 両 数 計 60 両 (1700 系 16 両、3100 系 4
両、5100 系 24 両、6000 系 8 両、
7200 系 8 両) (鋼索線 2 両あり)

■鉄道・運輸機構の助成実績

《主な助成事業》

鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）平成 29・30 年度
踏切支障報知装置（非常押しボタン）の新設



平野車庫の全景



中島智彦
常務取締役総務部長

『日生エクスプレス』を、平日のラッシュ時に設定しました。これに加えて、日中は全線で10分おきの運行とし、山

扉を閉めて再び発車。再びトンネルを抜け、次の町へと入っていく。
やがて、列車は山下駅の3号線に到着した。のせでんの路線はY字状になっており、この山下駅を分岐点として、東側に延びる妙見線と、西側に延びる日生線の二つがある。日中は、始端にあたる川西能勢口駅から2方向への列車が交互に発車。私が今乗っ

てきたのは東側に延びる妙見口行きの列車で、ホーム対面の2号線には日生中央行きが乗り換え客を待っていた。まずは日生中央に行ってみようと、ここで乗り換えた。
扉を閉めた列車は、なぜか逆方向の川西能勢口方面へと動き出した。そのまま100mほど進んだところで止まると、運転士が車内を通って反対側の運転台に。再び山下駅の、しかし今度は先ほどの隣にある1号線ホームで客扱いを行ってから、ようやく日生中央駅に向けて出発した。
もちろん、これには理由がある。一言でいうと、「乗客の乗り換えを楽にするため」だ。先に書いた通り、川西

能勢口駅からは妙見口行き、日生中央行きの列車が交互に発車しており、山下駅ではそれと違う行き先の列車が接続するダイヤが組まれている。本来であれば、乗り換えの際は階段を上り下りして別のホームに移動する必要があるのだが、今回のようなケース、すなわち川西能勢口発妙見口行きの列車に山下発日生中央行きの列車が接続する場合は、折り返し列車の到着ホームで乗り換えられる（3号線から2号線）ようにすることで、その手間をなくしている。ただし、日生中央方にポイントがない関係で到着ホームから日生中央方面には列車が進めない。そこで、乗客を乗せた後でいったん川西能勢口方面へ進み、その先のポイントで転線するのだ。
全国的にも珍しい、このような運

転形態は、平成10（1998）年から行われている。かつては、山下駅までが10分間隔、その先は20分間隔（いずれも日中）で運転されており、山下駅で別方向に向かう接続列車は運転されていなかった。
「きっかけは、沿線で道路整備が進んだことでした。特に、当社沿線から阪急の駅につながる道路が整備されたことで、車で移動する人々の増加が見込まれました。そこで、少しでも利便性を高めるための一案として始めたのが、この方法です」
こう話すのは、同社常務取締役総務部長の中島智彦さん。この年は、同社にとって大きな変化がいくつかあったのだが、その最たるものは川西能勢口駅の高架化である。
「先に完成していた阪急の高架駅と一体化することで、乗り換えが便利になるとともに、阪急宝塚線への乗り入れも可能になりました。そこで、当社の沿線から乗り換えなしで大阪市内へ直通できる、当社初の特急列車『日生エクスプレス』



山下駅では2方向の列車が対面で乗り換えできる

乗客の利便を考えた ユニークな乗り換え



笹部駅近くのニュータウン。沿線にはこうした街並みが多い



日生線を走る列車。山下・日生中央間

下駅での乗り換えの手間も極力減らすことで、『のせでんは便利だ』と感じていただけることを目指しました」

確かに、10分間隔で走っていれば、人々の予定が列車の時刻で制約されることはない。沿線の人々にとっても、大きな変化だっただろう。

都心への直通列車が多くの通勤客を運ぶ

山下駅を出た列車は、3分で日生中央駅に到着した。同駅は、生命保険会社などが開発した日生

直通列車の威力は絶大だ。

いったん山下駅に戻り、今度は妙見口駅へと向かう。ここから先は単線で、車窓にはわかに山岳鉄道の様相を呈する。大正2（1913）年に能勢口（現・川西能勢口）・一の鳥居間で営業を開始したのせでんは、もともと沿線の特産品を輸送するとともに、信仰の対象でもある能勢妙見山への参拝客輸送を目的としていた。地元名士らの出資によって設立されたものの、経営は迷走。何度となく立て直しを図り、阪急の支援を得ながら妙見口までの開業にこぎつけたのは、10年後の大正12（1923）年だった。その後、のせでんの経営は幾度も荒波にもまれた。戦後には貨物輸送がトラックに切り替わり、妙見山へ

向かう人々も減少。高度経済成長期には、大阪のベッドタウンとして注目されたものの、バブル崩壊によって苦境に立たされる。だが、そのたびにさまざまな施策やアイデアで切り抜けてきた。例えば、平成3（1991）年には駅業務の無人化・駅務機器遠隔操作システムを整備。券売機や改札機などの遠隔操作に加え、駅利用者及管理駅のスタッフと会話できる仕組みを導入し、乗客の利便性を損なうことなくほぼ全駅を無人化した。平成6（1994）年には、阪急と共通のストアードフェアシステム（きっぷを買わずにプリペイドカードでそのまま乗車できる仕組み）を導入し、相互利用をスタート。これが、関西を中心とした共通カード乗車システム「スルツとKANSAI」へとつながっていく。いずれも現在では当たり前に見られるが、のせでんはその先駆者とも言えるのだ。

のせでんのルーツ。妙見山の活性化に注力

妙見口駅の駅舎は、開業当時の雰囲気色濃く残したレトロな建物。駅前には土産物屋や観光案内所があり、細い道がケーブルカーの駅へとつ



山下駅にある駅務遠隔操作センター。モニターに各駅の様子が映し出される



特急「日生エクスプレス」の起終点駅、日生中央駅の改札口。無人駅だ



能勢妙見山の入り口である妙見口駅の外観



土産物屋などが立ち並び、妙見口駅前の様子

ながっている。妙見山へ登るには、このケーブルカーとリフトを乗り継ぐのが一般的で、のせでんはケーブルカーの山上駅付近にバーベキューテラスを運営。一帯を「妙見の森」として整備し、エリアの活性化に努めている。「妙見山が設立のきっかけとなった当社ですから、この地域と手を携え、ともに成長していきたいという思いが常にあります。バーベキューテラスのほか、展望台やカフェ、グリーンの機関車がトロッコ客車を引っ張る『シグナス森林鉄道』などを整備し、多くの方にお越しいただいています」

コロナ禍で遠くへ遊びに行くのがはばかれる昨今、これらの施設は「近場で息抜きができる屋外スポット」と



サポーター
の
声

武庫川女子大学教授
(のせでんアートライン 妙見の
森実行委員会 実行委員長)
三好 庸隆さん

「のせでんアートライン」の総合プロデューサーを、第1回から務めているのが三好さんだ。都市プランナー、建築家としてニュータウンの計画や設計に携わる一方、郊外地域の再生などにも取り組む。

『のせでんアートライン』は、もともと能勢電鉄の100周年記念事業として提案したものです。平成25(2013)年当時はこうした芸術イベントは珍しく、試行錯誤の連続でした。能勢電と沿線地域は、切り離すことができない存在です。そこに住む人々が活躍できる場を設け、地域を盛り上げられる仕組みづくりを心掛けました」

妙見の森を中心に、沿線各所で現代芸術家によるインスタレーションや、地元高校の美術部による絵画を展示し、ワークショップも開催。能勢電に乗り、沿線を巡って楽しみながら、地域の魅力にも触れられるようにした。当初は1度限りの予定だったが、地域住民や企業、さらに沿線自治体など行政を含めた広範な運営体制が実現したことから、「これを今回だけで終わらせるのはもったいない」との声が上がり、ビエンナーレ方式での継続開催が決まったという。

「回を重ねるごとに、賛同してくれる地域の方やアーティストも増えました。単に作品を展示するだけではなく、参加型のプロジェクトも多くなっています。能勢電とその沿線は、いわば“運命共同体”で、どちらかが元気になれば、他方にも良い影響が表れます。第5回となる今年は、感染症対策としてオンライン配信なども念頭に入れながら、計画を進めているところです。沿線の活性化につながる動きを、今後もより多く育てていきたいと考えています」



積極的にイベントにも取り組んでいる。これはイベントを告知する中吊り広告



のせでん車両がラベルにデザインされているトヨノサイダー。能勢の天然水を使用している

「感染症を理由に中止するのは簡単ですが、そればかりでは人々の気持ちの面でも發揮されている。『感染症を理由に中止するのは簡単ですが、そればかりでは人々の気持ちの面でも發揮されている。』

「ところで、妙見の森には平成25(2013)年に新しい『駅』が誕生した。短いプラットフォームから伸びる線路は、斜面を上った先で空に向かって途切れている。まるで銀河鉄道のよ

うに。『これは、当社の開業100周年を記念して開催した『のせでんアートライン』の作品の一つです。妙見山信仰は、北極星を対象とした信仰が源流にあり、それをイメージしています』

して注目を集めており、同社もさまざまな対策を講じながら観光客を迎え入れている。他にも、70年の歴史を持つ「のせでんハイキング」では、集合時間を長めにとったり、これまで一斉に出発していたのを随時出発できるようにコース設定などを見直したり

するなど、感染症対策に配慮した形式へとシフトしつつある。また、のせでんはビール電車やおでん電車の運行、駅に留置した車両の中で地域の特産品を販売するなど、駅や車両を活用したイベントに古くから取り組んできた。大都市の近く

にあるという集客力と、小さな鉄道ならではの小回りが利く体制が、鉄道と地域の活性化にいかんなく發揮されている。『感染症を理由に中止するのは簡単ですが、そればかりでは人々の気持ちの面でも發揮されている。』

「もともと1回限りの予定だった『のせでんアートライン』だが、行政や地域、学生など広範な連携に成功したことから、以降も1年おきに開催。今年は第5回の開催に向け、さまざまな検討が行われているという。『いろいろな方々に『のせでんって面白い』『能勢って楽しい』というメッセージを伝えていきたい』という、あくまでも前向きな中島さんの言葉が胸に残った。



「のせでんアートライン」で制作されたアート作品。能勢電鉄の100年前の駅風景をモチーフにしており、「北極星入口駅」と名付けられた。北極星の方角に向かって線路が延び、勾配標もあるのがおもしろい

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）の軌道敷設工事について



最後のコンクリート打設を行った宇都橋りょう（長崎県諫早市）

九州新幹線西九州ルートは、現在、武雄温泉・長崎間（工事延長約67km）の工事を進めており、令和2年9月には、宇都橋りょう（長崎県諫早市内）にて最後のコンクリート打設が完了し、西九州ルート全てのトンネル・橋りょう等がつながりました。現在は土木工事から軌道・電気・駅舎建築工事等の設備工事へと移行している状況です。本記事ではその中から軌道施設工事についてご紹介させて



軌道スラブの敷設風景



軌道スラブの運搬風景

いただきたいと思います。

九州新幹線西九州ルートをはじめ、「整備新幹線」の軌道構造は設計最高速度260km/hの高速走行を支えるためにさまざまな技術を取り入れており、高架橋等の上にコンクリート板（軌道スラブ）を敷設して、その上にレールを敷設する「スラブ軌道」は、高速走行時の安定性を確保しながらも、一般的な軌道構造である碎石（バラスト）の上にくらぎ



嬉野温泉駅付近を走行する工事用車両
(軌道モーターカー)



完成後風景



完成後風景

を並べてその上にレールを敷設する
バラスト軌道に比べ、保線作業にか
かる労力の低減を実現しています。
また、騒音の原因をなくし、高速
走行の安定性を確保する目的で、長
さ25mのレール同士を溶接してつな
ぎ、ロングレールにしています。
これらのこれまで培ってきた技術
力を最大限発揮して、引き続き地元
住民の方々や関係自治体の皆様方の

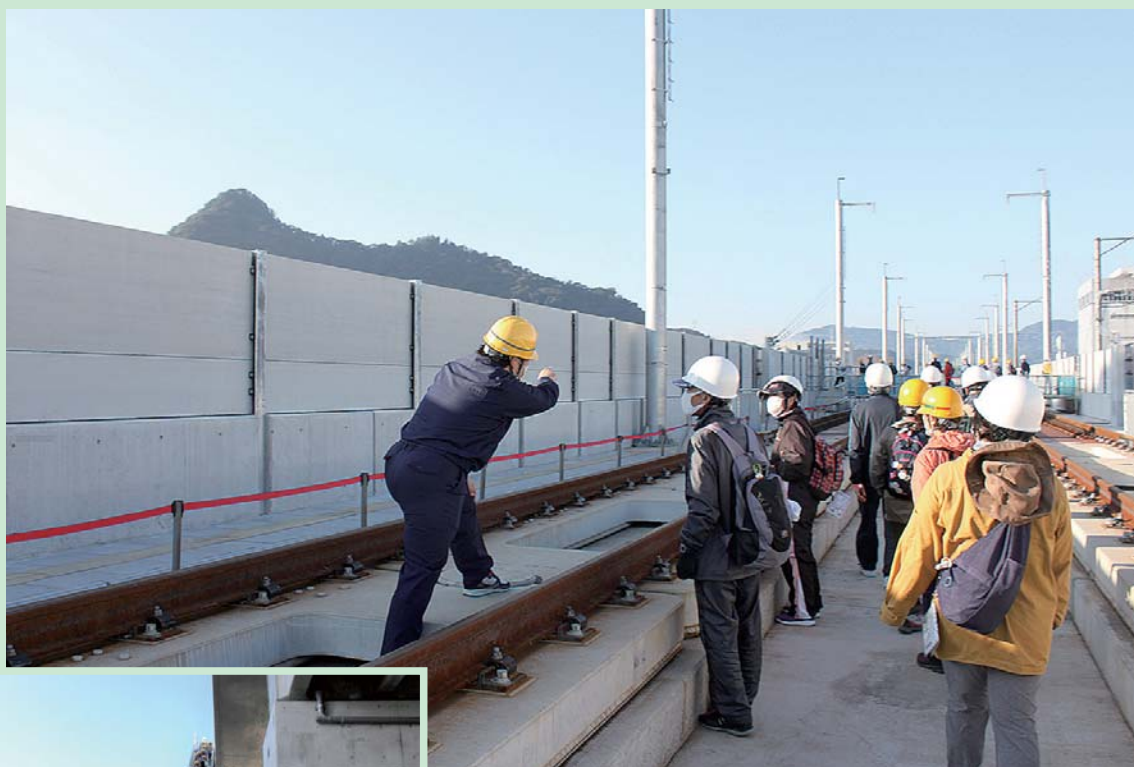
ご理解、ご協力のもと、令和4年秋
頃の開業に向けて、安全を第一に工
事を進めてまいりたいと考えており
ます。
今回ご紹介した軌道敷設工事の具
体的な工程や作業の様子につきまし
ては、機構のYouTubeアカウ
ントに掲載されておりますので、ぜ
ひご覧ください。

“YouTube”チャンネルはこちら▶

https://m.youtube.com/watch?v=d2i96_FrdiM



武雄温泉駅現場見学会



参加者へ説明を行う機構職員



高架上へ向かう参加者



高架上を移動する参加者



九州新幹線建設局長も参加者への説明を行いました

令和2年11月21日（土）、九州新幹線（西九州ルート）の武雄温泉駅現場見学会が、佐賀県武雄市内にて同市とJR九州主催のもと開催されました。参加者の方には、既にレール敷設が完了した武雄温泉駅付近の高架上を約200m歩いていただき、綿貫九州新幹線建設局長以下、工事を担当する武雄土木・軌道・建築・電気建設所職員をはじめとする多数の機構職員が会場の案内や新幹線工事の説明等を行いました。高架上のスペース確保や新型コロナウイルス対策の観点から、80人ずつにグループ分けをして見学会を実施しましたが、合計約560名もの参加者が集まる大盛況となりました。

現地では参加者の方々が思い思いに撮影をしたり、機構職員へ質問を行うなど、開業に向けた機運の高まりや、一般市民の方々の新幹線工事への関心の高さが随所にうかがわれるイベントとなりました。



建設中の武雄温泉駅を望みながら記念撮影

令和2年度 船舶関係事業者へのWeb表彰について ～オンラインによるライブ形式での初めての表彰～



受賞者との記念撮影



受賞者のみなさん

表彰事業者

- ・三洋海運株式会社
 - ・泉汽船株式会社
 - ・株式会社瀬戸内島たびコーポレーション
 - ・東海汽船株式会社
- (順不同)

当機構では、共有建造制度の促進に多大な貢献をいただいた船舶関係事業者に対し、毎年度表彰を行っています。今年度は、左記4社が受賞されました。

令和3年2月3日、コロナ禍および緊急事態宣言という状況に鑑み、表彰式は、当機構会議室にて、オンラインによるライブ形式という初めての形態により行われました。当日は、4社の代表者がリモート参加する中、水嶋副理事長よりそれぞれの代表者に対して感謝状が読み上げられるとともに、参加した役員からのお祝いのメッセージとそれに対する代表者からの返礼という形で、双方向性を維持しつつ、和やかな雰囲気の中で表彰がなされました。



三洋海運(株) 石灰石専用船「名友丸」



泉汽船(株) RORO船「神泉丸」



(株)瀬戸内島たびコーポレーション 高速船「SEA SPICA」



東海汽船(株)
貨客船「さるびあ丸」(左)
ジェットフォイル
「セブンアイランド結」(下)



竣工船の紹介

当機構では、令和2年10月から令和3年2月にかけて新しい共有船6隻が竣工致しました。各船とも、国の運輸政策でもある環境にやさしい船舶や物流効率化に寄与する船舶となっており、地域の交通と日本の物流を支えています。



旅客船 [みしま]

Passenger Ship

令和2年11月30日、広島県尾道市のツネインクラフト&ファシリティーズ株式会社において竣工した伊島連絡交通事業有限公司との共有旅客船。

- 総トン数：19トン
- 船 種：旅客船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 旅客定員：70名
- 航 路：伊島～答島



旅客船 [めおん]

Passenger Ship

令和3年2月18日、広島県呉市の株式会社神田造船所において竣工した雌雄島海運株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：290トン
- 船 種：旅客船兼自動車渡船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 旅客定員：280名
- 航 路：男木～高松



だいごれぶんまる
貨物船 [第五礼文丸]

Cargo Ship

令和2年10月8日、愛媛県今治市の村上秀造船株式会社において竣工した吉野谷海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：998トン
- 船 種：油送船
- 政策目的：高度二酸化炭素低減化船
- 積 荷：白油



だいさんじゅうさんゆうほうまる
貨物船 [第三十三雄豊丸]

Cargo Ship

令和2年11月16日、静岡県静岡市の株式会社カナサシ重工において竣工した株式会社松和汽船および成和海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：749トン
- 船 種：液化ガスばら積船
- 政策目的：高度二酸化炭素低減化船
- 積 荷：プロパン、プロピレン



きよくおうまる
貨物船 [旭桜丸]

Cargo Ship

令和2年12月10日、大分県佐伯市の株式会社三浦造船所において竣工した熊澤海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：997トン
- 船 種：液化ガスばら積船
- 政策目的：高度二酸化炭素低減化船
- 積 荷：プロピレン



しんえいまる
貨物船 [神永丸]

Cargo Ship

令和3年1月12日、広島県尾道市の内海造船株式会社において竣工した栗林マリタイム株式会社との共有貨物船。

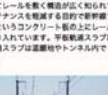
- 総トン数：14,054トン
- 船 種：ロールオン・ロールオフ型一般貨物船
- 政策目的：モーダルシフト船
(高度モーダルシフト船)
- 積 荷：巻取紙、紙製品、雑貨、シャーシ

「建設技術展2020関東」をオンライン開催

● 鉄道建設技術 鉄道設備 ●

● 軌道

いわゆる線路のことです。トンネルや橋のコンクリートや土の支持レベルまでを指します。バラストといふ砕石を敷いてレールを固定し、軌道に定規を入れていきます。メカシステムを構築する目的で新幹線では、軌道方向がどういふコンクリート軌道の上にレールを敷くかで形式が分れていきます。平軌軌道スラブは常用軌、特急軌道スラブは近距離特急トンネル内で使用しています。



北陸新幹線（長野・金沢間）平軌軌道スラブ



九州新幹線（博多・大牟田間）特急軌道スラブ

● 機械

新幹線は毎日の安全・定常運行のために、定期的に車両の検査や修理を行う必要が伴います。

検査・修理を行うための設備が車両基地です。車両基地には、列車を適切な方向に送り出す軌道装置、車両を軌道に送り出す車両洗浄装置、車両の運用を行う車両検査装置など数多くの機械設備を使っています。新幹線車両の区画を適切に管理しています。



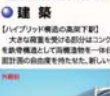
北陸新幹線、白山駅発着直後の新幹線列車



● 建築

【プラットフォーム構造の高断面下】

大断面の地下空間を有する地下コンクリート構造物とし、他の地下空間を有する構造物として近隣構造を一体化させました。経済性の向上や設計自由度の向上を持たせ、新しいタイプの複合構造のモデルケースです。



外観



内観

九州新幹線（博多・大牟田間）熊本駅

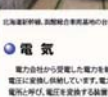


北陸新幹線、関越線北谷町駅間の北谷町駅高架駅

● 電気

電力会社から受電した電力を新幹線車両に供給した電力に変換、供給しています。電力を供給する所を変電所と呼び、電圧を変換する設備が変電所となります。

2016年度に開始した新幹線電力供給方式改定により、安全性や信頼性が向上した。パワー・デジタル制御装置という新しい方式を導入しています。



北陸新幹線（博多・大牟田間）熊本駅近辺の電力所

[illegible]

鉄道・運輸機構の調査

確かな技術力に立脚した適切な調査

豊富な鉄道建設に培った技術力を実行された適切な技術的・調査を行います。

中立的な立場での調査

公的機関としての客観性、独立性の高い調査を行います。

現地にたどり、きめ細かな調査

現場を、全国をカバーする地方機関を有して、調査を専門とする職員が随時適切な調査を実施を行います。

プロジェクト調査の一般の流れ

ニーズ等の把握
 調査項目
 ルート候補検討
 ルート順位の決定
 事業化決定
 建設計画策定
 事業化実施

↑

全体を見通した上での調査
 助言を実施

主な調査内容

- 路線整備のニーズ
国・自治体等計画との把握
- 交通の現状把握
路線整備需要の把握
路線の意義・必要性、緊急性の検討
- 建設会社との協定
建設チームとの共同計画
- 経路調査費の算定
経路調査の検討
- ルーティング、駅位置、車両基地位置の決定
事業性の検討、社会経済効果等の評価

国への政策支援

- 鉄道に係る政策検討の支援
- 路線移走支援
- 路線移転を検討する鉄道新線等の路線移転の支援

事業支援

- 事業者の検討する延伸計画や既設路線の延伸計画の支援

交通計画支援システム「GRAPE」



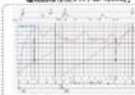
人口、道路、商業などの取得情報、路線整備需要を算定することによって、ある路線を提案しています。

路線選定システム



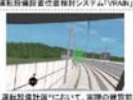
国土計画において、都市や土地利用を考慮し、路線の選定を適宜、手動で調整を可能とします。

運輸情報支援システム「Speedy」



国土計画において、この地域の情報を考慮し、路線の選定を適宜手動で調整を可能とします。

道路計画支援システム「Roady」



道路計画において、道路の情報を考慮し、路線の選定を適宜手動で調整を可能とします。

鉄道建設技術 橋とトンネル

● 高架橋

国鉄・私鉄の平交差を避けるために高架橋を建設します。写真は山手線に使用している、国鉄時代に作られた高架橋です。



国鉄山手線カサマツエースの平交差高架橋

● 橋梁

河川や道路を渡るために橋梁を建設します。写真はエクストラード橋梁といわれる、長大橋梁に属する橋梁です。



豊田新幹線 三河川3架連続スパン150mは世界最大の橋梁で橋長です。

● 線路橋

都市内では、道路利用効率から、既設の線路の真上を通る線路橋を築く事が多いです。

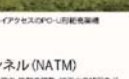


九州新幹線 北九州橋梁
全長1,243mは国内の橋梁で橋長です。

橋とトンネル

● 山岳トンネル(NATM)

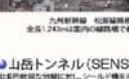
トンネルの形状や長さ、地質の硬軟、掘削の方法など様々な要素を考慮してトンネルは建設されています。地下の地質を掘削してトンネルを掘削する工法を掘削トンネル工法といいますが、掘削トンネル工法はトンネルを掘削する工法です。



北海道新幹線 湧別トンネル(天然)

● 山岳トンネル(SENS)

山岳部などの地質にたいして、シールド機を用いてトンネルを掘削する工法を山岳トンネル工法といいますが、山岳トンネル工法は掘削トンネル工法と異なり、シールド機を用いてトンネルを掘削する工法です。



北海道新幹線 湧別トンネル(170m)

● 駅部トンネル(開削工法)

土留め工を併し、ながら地質面から所定の位置まで掘削し、掘削時に掘削します。



札幌・伊達線 駅部トンネル(開削工法)

令和3年2月16日（水）、17日（木）の2日間、日刊建設工業新聞社主催の「建設技術展2020 関東」が開催されました。

本イベントは、建設産業各社が開発した新技術・新工法の展示・紹介をするともに、産・学・官の交流により、培われてきた建設技術のより一層の高度化や、より広範囲な技術開発の促進を図り、新技術の各工事への積極的な活用を目的としています。

本年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりオンラインでの開催となりましたが、施工、防災、教育、維持・更新、環境、ＩＴ・ＩＣＴ等をテーマとして、約１２０社が出席しました。

建設事業が抱える人材不足等をはじめとする課題を ICT や AI 等の最新技術を活用することで、無人化・自動化による生産性・安全性の向上を図ることが可能となり、これまで人間が行っていた業務プロセスを大幅に見直し、働き方改革につながると期待されています。

当機構も共催者として、交通計画支援システムや路線選定システム等のさまざまな調査業務ツールを開発し、鉄道整備を通じて培った鉄道総合技術力を活用し、公的機関としての中立な立場で調査を行っていることや、鉄道建設技術の橋やトンネル等について建設技術展2020関東のウェブサイトで紹介しました。

今後 建設事業における新技術の開発・普及がさらに進むことを期待します。



撮影：平成29年5月 九州新幹線 新八代・新水俣間

＊ 大切なのは 「テーマ」を明確にすること ＊

僕が写真を撮影するうえで大切にしていることの1つに「テーマ」があります。どんなテーマを込めるのか、これが明確でないで見ると見る人になにかを伝える写真にはなりません。日本中を駆け巡る新幹線は単に高速で走行するだけでなく、騒音や周囲の環境に最大限配慮しながら、快適に速く、私たちを目的地まで運んでくれる乗り物です。今回の1枚は「自然の中を」をテーマに

「自然の中を」をテーマにした1枚です。

走行中の列車に合わせてカメラをパーンしながら撮影すると、列車は止まって写り、背景が流れて写る「流し撮り」という手法があります。この写真も流し撮りなのですが、僕が撮影前にテーマに定めた「自然の中を」という要素を意識して、車両だけ流すのではなく、線路の前に生えている木々越しに流し撮りをするので、まさに木々の中を駆け抜けて

走っているようなシーンを狙ってみました。高速で走行する新幹線に合わせてカメラをパーンするには練習しかないのですが、失敗を恐れずにチャレンジすることで普通に撮ったカットとは違う写真にすることもできます。

令和3年3月に博多・鹿児島中央駅間開業10周年を迎えた九州新幹線ですが、西九州ルートで登場予定の新デザインのN700Sも今から楽しみです。

▼令和3年度第1号の「鉄道・運輸機構だより」春季号をお届けします。

▼巻頭言で触れられていますが、北陸新幹線（金沢・敦賀間）における完成時期の遅延や事業費の大幅な増嵩に伴って、昨年末に国土交通大臣から業務改善命令を受け、同大臣あて本年1月末に改善措置計画を提出しました。同計画に盛り込まれた内容のうち、組織改正については、本年4月1日で実施しました。具体的には地域密着型の組織として北陸新幹線建設に特化した「北陸新幹線建設局」を設け、局長を福井市、副局長を小松市にそれぞれ配置するなど地域に寄り添った配置としました。これらの組織に配属された職員はもとより機構全体で、北陸新幹線の令和5年度末完成に向け心機一転、業務に取り組んでまいりますので皆様方のご指導、ご支援方よろしく願います。

▼特集は「令和3年度事業概要」です。機構全体で多種多様な業務に取り組むこととなりますが、特に鉄道建設事業は5000億円を超える事業規模となり過去に例を見ない規模となります。また、特例業務勘定では清算事業団債務等処理法の一部改正に伴う業務も予定されています。これまでも増して一層の創意工夫をしながら業務を推進していかねければなりません。皆様方のご協力をお願いします。

▼ワーキングレポートではいよいよ完成間近になった九州新幹線西九州ルートの駅建設を取り上げました。長崎駅、諫早駅および新大村駅の各駅ともデザインなどについて地域の方々の参加、協力を得てこれらを行い完成に漕ぎつけることができることに感謝したいと思います。最終段階の仕上げに注力してまいりますのでよろしく願います。

▼我々広報課一同、今年度も本誌が有意義な社外報となるよう一生懸命がんばりますのでよろしく願います。
(広報課長)



明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。

鉄道・運輸機構

鉄道・運輸機構だより No.69

2021 Spring 春季号(季刊) 令和3年 4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(略称:JRTT鉄道・運輸機構)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

ウェブサイト <https://www.jrtt.go.jp>

JRTT

検索

