



西九州新幹線開業2周年！ —変化する沿線を訪ねる—

2022年9月の西九州新幹線開業から約2年。今では、佐賀・長崎の両県をはじめとする人々の生活に欠かせない交通インフラとして定着している。建設中から開業まで取材してきた筆者が、武雄温泉・長崎間を再訪し、西九州新幹線がもたらしたものを探る旅に出た。

文・写真：栗原 景（フォトライター）

プロ野球チームが嬉野に誕生

西九州新幹線の始発駅、武雄温泉駅にやって来たのは平日の昼前。前日に温泉を訪れた人々が出発し、次のお客さんを待つ、落ち着いた時間帯だ。武雄温泉は佐賀県を代表する温泉街で、駅舎は温泉街の中心にある楼門をイメージしている。新幹線は、博多方面への在来線列車と同一ホームでの対面乗り換えになっているため、スムーズな乗り換えが可能だ。

駅前でカーシェアリングを利用して車を借り、4kmほど離れた野球場「ひぜんスタジアム（武雄市民球場）」へ向かう。カーシェアリングはアプリを使って15分単位で車を借りられるシステム。最近では、新幹線駅周辺にこうし

た手軽な2次交通が整備されている。

ひぜんスタジアムでは、赤いユニフォームを着た野球選手たちが練習をしていた。

「『佐賀インドネシアドリームズ』へようこそ。私たちは、佐賀県初のプロ野球チームです」

迎えてくれたのは、チームの代表、福原佑二さん。所属する選手の過半数が、インドネシアやシンガポールなどアジア諸国の出身という異色のチームだ。2018年に野球普及活動の一環としてインドネシアを訪れた福原さんが、野球の普及にはプロ野球チームが必要と痛感し、「佐賀インドネシアドリームズ」を創設した。現在は独立リーグである九州アジアリーグの準加盟球団としてリー

グ戦に参加している。

「佐賀はチーム創設メンバーの出身地で、まだプロ野球チームが存在していなかったことから本拠地を選びました。竹細工などの伝統工芸や嬉野茶、佐賀牛といった名産品があり、海外の人から見ても魅力的な地域です。佐賀インドネシアドリームズを通じて、総人口6億人といわれる東南アジアに野球文化を広め、同時に佐賀の魅力も高めていきたいと考えています」

生まれたばかりのプロ野球チームにとって、西九州新幹線はチャンスを拡大する存在だ。

「福岡や長崎からのアクセスが格段によくなったという面もありますし、アジアから来る人にとっても、

大村湾を背景に、緑豊かなまち並みを駆け抜ける新幹線「かもめ」。大村市松原の「かもめビュースポット」から撮影した



①ひぜんスタジアム ②インドネシア、フィリピン、シンガポール、スリランカ、日本など多くの国の選手が所属する
③チームの生みの親、福原佑二さん

新幹線はとても心強い存在です。将来は西九

州新幹線を利用して佐賀を訪れる人に、佐賀インドネシアドリームズのグッズをプレゼントするといったプロモーションもしてみたいですね」

もっとも、同チームは生まれたばかりであり、7月1日現在、まだ公式戦では勝利を挙げていない。まずは歴史的な1勝を挙げ、新幹線とともに佐賀と野球の魅力を発信していく。

街も雇用も活性化した老舗温泉地

武雄温泉駅に戻り、「かもめ」に乗りして隣の嬉野温泉駅へ。「日本三大美肌の湯」ともいわれる嬉野温泉は、西九州新幹線の開業によって鉄道直結の温泉地となった。筆者が取材の

たびに訪れているのが、市街地の南東にある立岩展望台。嬉野温泉駅と市街地を一望できる海拔345mの展望台から、嬉野温泉駅が完成していく様子を観察してきた。やがて茶畑の向こうからN700S「かもめ」が現れた。営業列車が走っているところを見るのは、今日が初めてだ。駅周辺の駐車場にはたくさんの車が見え、多くの人が新幹線を利用していることがうかがえた。

この日は天保元年創業の老舗旅館、大村屋に宿泊。本誌61号（2019年春季号）でインタビューをした北川健太社長と再会した。25歳で家業を継いでから15年。ミュージシャ

ンを志していた経験を活かし、老舗旅館をジャズが流れる憩いの空間に生まれ変わらせた人物だ。北川さんは、西九州新幹線の開業は、大きな効果をもたらしたと話してくれた。

「嬉野温泉は長い間、車で訪れる温泉地でしたが、最近はJR全線乗り放題のジャパン・レール・パスを利用して来られる海外からのお客様



北川健太さん。嬉野温泉の老舗旅館「大村屋」の15代目。嬉野のまちづくりに積極的に関わり「スリッパ温泉卓球大会」をはじめとする多数の企画を手がけてきた



立岩展望台から見た嬉野温泉街（左）。中央を新幹線が走行する。立岩展望台は海拔 345m の高さにあり、嬉野のまち並みを 360 度ぐるりと一望できる



「Music Bar OOMURAYA」若い社員の発案でオープンした

も増えました」

国内の訪問客も、従来とは行動が大きく変わった。

「新幹線でお越しのお客様は、まち歩きを好まれる傾向があります。回遊性が高まって商店街が活性化し、カフェなどの新規開業店舗も増えています」

雇用面でも新幹線効果が生まれているという。

大村の市街地。周辺にビルが増えている

「3年前から新卒者を8人採用しました。西九州新幹線が開業して便利になり、まちが活性化して将来性を感じられるようになったことが理由の1つと考えています」

大村屋には、ジャズを聴きながら過ごせる「湯けむりラウンジ」があるが、2年前、その一角に「Music Bar OOMURAYA」がオープンした。

「これも、若いバーテンダーが正社員として入社してくれたおかげで実現できました。宿泊のお客様以外にもご利用いただけるので、最近は長崎から新幹線で来てくださる方もいらっしゃいます」

誰でも見学が可能な車両基地

翌日は、新大村駅を訪れた。駅前では複数のマンションが建設中で、大手ブランドショップやスーパーマーケットもオープンして活気を感

じる。

JR大村線に乗り換えて2駅、西九州新幹線と同時に開業した大村車両基地駅で降りた。その名の通り、西九州新幹線大村車両基地が隣接している。大村車両基地は新幹線と大村線に挟まれた全長約1km、幅約170mの車両基地だ。全5編成の西九州新幹線用N700Sは、ここで日頃から車両検修を受けている。

大村車両基地では2024年から毎週水曜日（祝日・年末年始および検査時を除く）に一般見学を受け付けている。8～20人の団体が対象で、



大村車両基地駅

人数さえ揃えば家族や友だち同士など、誰でもWebサイトから申し込みが可能だ。見学の所要時間は2時間。

大村車両基地では、笹川祐介室長と社員の徳野美帆さんが待っていた。まずは会議室に案内され、スライドを見ながら徳野さんが車両基地の業務や西九州新幹線の概要を紹介する。

「社員が考えたクイズを出すなど、どなたでもわかりやすい内容にしています」（徳野さん）

スライドを見終わったら、ヘルメットを被って検修庫へ。普段、西九州新幹線は3編成で運行されており、特別の事情がなければ見学用の編成が用意されている。検修庫に

入ると、目の前にN700S。最初は線路の高さから見上げる形になるので、その巨大さに圧倒される。普段の駅と違ってホーム可動柵もなく、新幹線をこれほど間近に見られるチャンスはなかなかない。

「見学は毎回1グループだけです。新幹線を貸し切り状態で好きなだけ見られると、とても好評です。検修庫は業務の都合上、段差がほとんどないので、身体が不自由なお客様もご見学いただけます」

見学者は今のところ地元のグループが中心。定期的に見学会を実施している新幹線車両基地は、全国的にも大村と熊本の2カ所だけで、「我がまちの新幹線」という意識を高める効果がありそうだ。

駅の活気を街にも広めたい、まち興しの女性たち

いさはや 諫早駅でも、駅周辺の再開発が進んでいる。東口では諫早駅に統合されたバスターミナルが解体され、西口ではマンションの建設が相次いでいる。

その諫早駅では、また懐かしい方々が待っていた。本誌69号(2021年春季号)でインタビューした、「諫早もりあげガールズ」の数原有希子さんと、原田千桂子さんだ。2014年から活動をしている7人の女性グループで、普段は野菜ソムリエプロ、楽器店経営などそれぞれの仕事をしながら、個々のスキルを活かして郷土の魅力を掘り起こす企画をいくつも実現している。最近では、長崎県



①検修庫内。赤いテールランプが点いている方が見学車両 ②見学記念のボードを持つ笹川室長 ③屋上から見た車両基地（見学コースには含まれていない）



新幹線の諫早駅(上)、諫早もりあげガールズ(下)。左が原田さん、右が数原さん

の男女共同参画室からの提案で、長崎大学や活水女子大学と連携し、大学生とともに西九州新幹線を利用した観光モデルプランの作成などを行った。

前回のインタビューでは「新幹線に乗って、美味しいものが多い諫早に来てくださる人が増えると嬉しい」と語っていた数原さんと原田さん。実際に開業してみると、諫早駅の利用者が増えて、駅周辺が活性化したと感じているという。

「駅マルシェをはじめ、イベントスペースとしての駅の利用も増えて、地域の人々が集まる場になりました」(原田さん)

福岡や長崎など、新幹線が結ぶ周辺地域から諫早が目されることも増えた。

「2022年10月に、全国ネットのラジオ番組が諫早駅で3時間の公開

生放送をしてくださいました。番組のリスナーや、市民の方々が大勢集まり大成功で、今年1月にもまた諫早駅で2度目の公開生放送をしてくださいました」(数原さん)

仕事やプライベートで長崎を訪れることも多い原田さんは、新幹線の開業によって過ごし方が変わったという。

「今まで長崎駅へは30分かかっていたので夜は早めに帰っていましたが、今はたったの9分になって本当に気が楽になりました。23時くらいまで長崎でお酒を飲んで、23時30分発の最終「かもめ」に乗ったら、40分には諫早に着きますから」(原田さん)

新幹線は 地域交流を促すツール

数原さんたちと別れ、長崎駅へ。現川峠の下をトンネルで貫き、わずか9分で到着だ。新幹線駅としては初となる膜屋根を採用し、在来線との壁も取り払った長崎駅のホームは長崎港に面し、海の香りが漂っている。

駅前から長崎市電に乗って観光通で降り、長崎市を代表する繁華街、

浜町アーケードを訪れた。その一角に、長崎市の魅力を伝える季刊誌「楽(raku)」を刊行する株式会社イーズワークスのオフィスがある。

「楽」は、クオリティの高い写真と、深い取材に基づいた記事から構成される、全ページカラーの情報誌だ。イーズワークスの代表である糸屋悦子さんが「楽」を創刊したのは、2008年のこと。2001年から主にWebサイトの制作を行っていた糸屋さんは、長崎の街歩きサイトの制作を通じて、生まれ育った長崎という街に興味を持った。

「長崎という街には、本当にさまざまな文化や風景があって、素晴らしいなって思ったのです。当時、金沢や広島に街を紹介するすてきな雑誌があって、長崎でもぜひやってみようって」

周囲のクリエイターたちに声をかけて、雑誌の制作をスタートさせたものの、雑誌制作の経験はゼロ。しかし、広告を出してくれる企業は見つかり、もう後戻りはできない。

「それを見た知人のアートディレクターが『わかった、やろう』と言ってくださったのです。それをきっかけに、20人近いクリエイターが集まってくれて、雑誌を完成させることができました」

以来、16年にわたって、長崎という街を誌面に表現し続けてきた。

長年、長崎を見つめてきた糸屋さん



長崎駅に停車する西九州新幹線。背後の山は稲佐山



「楽」を創刊した糸屋さん

んにとって、西九州新幹線の開業は想像以上に画期的な出来事だった。

「開業するまでは、親しんだ長崎駅などがどんどん変わっていくので、どうなんだろうという思いがありました。でも、開業して実際に利用してみたら、とても便利なおことに驚きました」

糸屋さんは、新幹線の開業により、年齢にかかわらず自由に移動できる環境が整ったと感じている。

「長崎から福岡や佐賀などへのアクセスがとてもよくなりました。特に高齢者にとっては、車を運転しなくても安心して移動できるようになり、行動範囲が広がります。地域間の交流が生まれて、隣町や隣の県がとても身近になると思うのです。博多も、佐賀も諫早も、すごく身近になったと思いますね」

糸屋さんと別れ、長崎駅の南にある鍋冠山から長崎の夜景を眺めた。

短い時間で多くの人から話を聞いたが、どの人も新幹線の速さや便利さだけでなく、新幹線の存在によって人が集まる効果を実感していた。

西九州新幹線の開業によって、佐賀も長崎も、かつての「異国情緒たよう遠い街」から、「手軽に訪れられる豊かな文化の地域」に変わりつつある。人々の交流が活発になればなるほど、魅力的な街に発展していくだろう。



鍋冠山から見た長崎の夜景。稲佐山に匹敵する美しい夜景をバリアフリー展望台から楽しめる



本年1月に被災した“のと鉄道”へ鉄道災害調査隊を派遣

Management Message

読者の皆様は、鉄道・運輸機構（JRTT）に対してどのようなイメージをお持ちでしょうか？今年3月に完成・開業した北陸新幹線や現在建設中の北海道新幹線、また古くはJRTTの前身の日本鉄道建設公団が建設した青函トンネルや上越新幹線など、鉄道建設のイメージが強いと思います。一方で、自然災害で被災した鉄道の復旧〔鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の派遣等〕や老朽化した鉄道施設の維持管理に関する仕事を通じて地方鉄道への支援にも取り組んでいます。

支援制度の1つに「ホームドクター」があります。この制度は、地方の鉄道事業者や地方自治体の方々に、JRTTのこれまでの経験やノウハウを活かして無償でアドバイスを行うもので、文字通り鉄道の「かかりつけ医」を目指して2004年から始めました。昨年度末までの20年間で86の鉄道事業者、24の地方自治体から合計280件強の相談や問い合わせがあり、必要に応じて現地調査も行っています。中にはJRTTが所管していない車両の更新などに関する問い合わせもあります。

鉄道は、トンネルや橋梁等の土木構造物、レールやまくら木等の軌道構造物、電力設備や信号・通信設備、駅などの建築物、車両、運行管理システムなど、さまざまな分野で構成されています。これらのうちどれか

1つでも不具合があれば安全・安定輸送は行われません。しかし近年高齢化や人口減少が進む中で、特に地方鉄道では各分野の技術を持った人材の確保が難しくなっています。何か問題が生じた場合に誰に相談すればいいのかわからないといった事態も、ますます増えてくるのではないのでしょうか。

そのような時には、まずはJRTTに問い合わせただけだと思います。JRTTが所管していない事項についても、どこの組織に聞けばわかるかをアドバイスしたり、仲介することは可能です。我が国の鉄道が基本的に民間事業として行われている中で、JRTTは国を除けば鉄道に関係している唯一の公的な政府機関です。メールアドレスのドメインはgo.jpです。また今年4月には、このような地方鉄道の課題への対応も含め鉄道技術のプラットフォームになるべくJRTT内に鉄道技術センターを立ち上げて体制を強化しました。

激甚化する自然災害により、被災する鉄道施設は増加しています。また鉄道施設の経年劣化も進んでいます。今後も災害復旧や維持管理に関する業務などの経験を積みながら、かかりつけ医として診療できる分野を増やし、より幅広い患者さんのニーズに応えてまいりたいと思います。

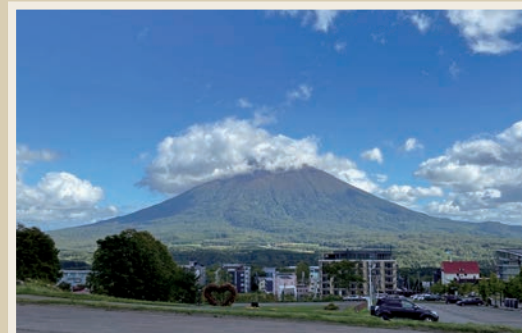
理事
江口 秀二



「^{えぞ}蝦夷富士」と称される ^{ようてい}羊蹄山

羊蹄山はその富士山に似た姿から別名「蝦夷富士」と呼ばれています。

標高は1,898mあり、4つのコースから登山が楽しめます。夏の間は数多くの高山植物が頂上付近に生息しており、頂上からは日本海や太平洋も見渡すことができます。



グルメMemo

スープカレーは北海道が発祥の郷土料理です。道内には数多くのスープカレーのお店があり、そのお店ならではの具材や味が楽しめます。

COVER PHOTO STORY



西九州新幹線嬉野温泉駅周辺の過去と現在の様子。建設中(裏表紙、2019年)と新幹線開業後(表紙、2024年)の駅を中心としたまちの変化をうかがうことができます。
(表紙撮影：栗原 景)

2024年8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 経営企画部広報戦略課

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



Contents

01 Special Feature

西九州新幹線開業2周年！
—変化する沿線を訪ねる—

07 Management Message

理事 江口 秀二

09 地域を訪ねて

のと鉄道（石川県）
大地震の被害を乗り越えた鉄道が
地域復興のシンボルとして“元気”を運ぶ

13 Working Report

自然への影響を最小限に抑える
トンネルと高架橋、2つの建設工事
北海道新幹線建設局 後志建設事務所（倶知安土木）

19 JRTT TOPICS

19 日本鉄道建設公団のあゆみ
21 次世代船舶 HANARIA を徹底解説

●読者アンケートにご協力をお願いします▶



JRTT 公式HP・SNS

誌面では掲載しきれない、JRTTの最新情報を発信しています！ ぜひご覧ください。



JRTT
ホームページ





地域を
訪ねて～のと鉄道【石川編】～

大地震の被害を乗り越えた鉄道が 地域復興のシンボルとして『元気』を運ぶ

能登半島の中間部を走る“のと鉄道”は、2024 年の元日に発生した地震で大きな被害を受けたが、復旧に向けた迅速な調査やさまざまな人々の支援が後押しとなり、約 3 カ月で全線復旧を果たした。時には牙をむく自然と共存し、その恵みを享受しながら、今日も地域の復興を支えている。

文・写真 伊原 薫 (鉄道ライター)



能登鹿島駅に停車する車両。「がんばろう能登」のヘッドマークが力強い



車窓の手前には田園風景が広がる

た。これに対し、地元自治体や石川県は能登地域の維持発展に能登線が必要であるとし、第三セクター方式での鉄道存続を企図する。こうして設立されたのがのと鉄道で、1988 年に能登線を引き受ける形で開業。1991 年には七尾線のうち七尾・輪島間を、線路等の施設を JR 西日本の所有としたまま運営する第 2 種鉄道事業者として引き継いだ。

こうして、のと鉄道は営業距離が合計 110km 超という日本有数規模の第三セクター鉄道となった。しかし、利用者の減少に歯止めがかからず、2001 年には七尾線の穴水・輪島間の廃止に続き、4 年後には能登線もその役目を終えた。現在は、七尾・穴水間で運行を続けている。



中田哲也代表取締役社長

特急列車を走らせている。その先もしばらく平坦な区間が続き、時おり海が見えた。各駅のホームにはホーローでできた駅名標が残っていて、ノスタルジーを感じさせる。

能登中島駅^{うな}から先は峠越えの区間で、エンジンを唸らせながらゆっくりと坂を上っていく。前方を眺めていると、レールの下に敷かれたバラストが、徐々に茶色からグレー混じりとなっているのに気付いた。能登半島地震で被害を受け、補修が行われた証である。後で知ったのだが、一部区間は補修工事後間もないため、列車の速度を落としているようだ。

一駅ごとに乗客が少なくなり、車内も静かになっていく。七尾駅から 45 分ほど、定刻に穴水駅に到着。最後まで残っていた 10 人ほどの乗客が徒歩や迎いの車で家路につく傍ら、何人かの高校生が折り返しの列車へと向かう。何ということのない日常の風景だが、いまだ復旧工事中の駅舎や駅前広場が“日常”というものの尊さを物語っていた。



夕暮れの和倉温泉駅

のと鉄道株式会社

- 設立 1987 年 5 月 1 日
- 区間 七尾線 (七尾・穴水) 33.1km ※第 2 種鉄道事業
- <https://nototetsu.jp/>

困難が続いた能登の公共交通

石川県北部に位置する能登半島。加賀百万石と称され、一大勢力を誇った加賀藩は、織田信長に仕えた加賀前田家初代当主の利家が能登国を与えられたことに端を発している。海外にも広く知られている輪島塗は、歴史をたどれば縄文時代にさかのぼるとも言われており、古代からこの地が栄えていたことがうかがえる。海産物に恵まれ、海上交通の要衝であることも、地域の発展を支えた。

その一方で、能登半島の陸地部分は険しい山々が多く、陸上交通は脆弱だった。七尾までは明治期に鉄道が建設さ

れ、大正から昭和初期にかけて徐々に延伸。1932 年には穴水まで、その 3 年後には輪島まで開業した。これによって能登半島を南北に結ぶ鉄道が完成したものの、さらにその先、珠洲^{すず}方面は沿線人口が少ないことなどから、戦後しばらくして建設に着手。穴水・蛸島^{たこしま}間が能登線として全通したのは、1964 年のことだった。ちなみに、最後に開業した松波・蛸島間は、鉄道・運輸機構 (JRTT) の前身である日本鉄道建設公団が初めて手掛けた路線の 1 つでもある。

だが、自動車の台頭により能登線の利用は振るわず、全線開業の 4 年後には早くも廃止が取りざたされるようになっ

■のと鉄道路線図



高校生でにぎわう車内

梅雨入り間近となった 6 月のある日、七尾駅でのと鉄道のディーゼルカーに乗り込んだ。2 両編成の車内は、夕方ともあって制服姿の学生たちで座席が埋まっており、あちこちで元気な笑い声が聞こえる。その数、ざっと 80 人。これを見ても、鉄道が地域にとって不可欠であることを確信させてくれる。

やがて時間になり、静かに発車。隣の和倉温泉駅までは電化されており、JR も

甚大だった被災状況



のと鉄道沿線は震源地に近いこともあり、被害は甚大だった。線路の曲がりや切断、土砂流入、駅施設の損壊などの被害が確認された。
(写真提供：のと鉄道)

活躍したJR TT「鉄道災害調査隊」



1月9日から和倉温泉・穴水間 28.0km に、要請を受けた JR TT の「鉄道災害調査隊」や国土交通省鉄道局職員などから成る専門家チームが入り、被災概況調査を実施した。この調査をもとに復旧への方法やそのための技術的な助言が行われ、早期の復旧に貢献した。

地震による被害が全線に及ぶ

沿線人口の減少や少子高齢化により、のと鉄道の利用者数は減少傾向が続いた。2015 年には北陸新幹線の金沢延伸をきっかけに誘客を図るため、観光列車「のと里山里海号」の運行を開始。冬季には穴水駅の跨線橋で、車両を見ながら焼き牡蠣が食べられる「あつあつ亭」を営業するなど、さまざまな利用促進策を展開してきた。能登エリアの観光ツアーに、のと鉄道が組み込まれることも次第に増え、コロナ禍でいったんは落ち込んだものの、2023 年度は回復基調にあった。

そのさなか、2024 年の元日に発生した能登半島地震が、のと鉄道を危機に陥れる。

「当日、私は輪島市内の自宅にいました。会社の状況が気になったものの、自宅や周辺も被災しており、その対策や救助で手いっぱいだったため、駆けつけることはできませんでした」と、中田哲也代表取締役社長は当時を振り返る。「翌朝早くに出発したのですが、あちこちで道路が寸断されており、いつもなら 30 分弱の道のりが 5 時間かかりました」

全線にわたって被害を受けたほか、本社も大規模損壊のため立ち入り禁止に。停電や通信網の途絶、余震の影響もあり、数日経っても被害の全容がつかめない状態だった。

「そこで、国土交通省や施設所有者である JR 西日本とも協議のうえ、JR TT の『鉄道災害調査隊』という制度を活用させていただくことにしました。当社単独ではノウハウに乏しく、何から手を付ければよいのか戸惑う状況の中、とても迅速に対応していただけたのはありがたかったです」(小林栄一常務取締役)

発災から 1 週間が経過した 1 月 9 日から 2 日間にわたり、JR TT の職員 7 人がのと鉄道を訪問。被害状況の調査や復旧方法のアドバイスなどを行った。鉄道災害調査隊の派遣は 5 例目だったが、メンバーの 1 人である鉄道企画調査部鉄道総合支援課の目黒靖人課長補佐によると、これまでにない苦労を伴ったという。

「過去の事例は大雨や台風の被害に対するものであり、被災箇所がある程度限られていましたが、今回は地震ということで広範囲に被害が及んでいました。また、余震が続く中での調査となるため二次災害防止に留意する必要があるほか、現地への往復などにもかなり苦労しました」

スムーズな連携で早期復旧を実現

調査の結果、27 地点で約 50 の被害が確認された。なかでも震源地に近い能登鹿島・穴水間では、盛土の沈下やトンネルのひび割れなどが発生。穴水駅も駅舎の損壊やホームの屋根が傾くなど、大きな被害が見られた。全容を把握した段階で、中田社長は「いくら急いでも夏休み中の復旧は難しい」と感じたという。

「ただ、橋りょうが流出したりトンネルが崩落したりといった、致命的な被害が見られなかったのは不幸中の幸いでした。早期に全容

懸命な復旧作業



地震から間もなく、社員らは穴水駅に留置中の車両で寝泊まりしながら復旧作業を開始した。利用客の大部分は通学目的の学生だ。「新年度、新学期に間に合わせたい」。復旧に関わったすべての人がこの目標に向かい、作業に取り組んだ。
(写真提供：のと鉄道)

が把握できたことで、『なんとかしても 1 日も早く復旧させる』と、全社員の思いが一丸となりました」(中田社長)

「復旧工事は 1 月末から本格的に始まりました。周辺の道路事情などもあり、基本的には七尾方から工事を進めていきましたが、穴水方のうち被害が大きかった箇所も先行して着手することができました。近隣住民の皆様や、国土交通省の道路・河川部門からもご協力をいただくことができ、仮設道路の用地や資材、残土置き場の確保などをスムーズに進められたのも、工期短縮につながりました」(小林常務)

2 月 15 日には七尾・能登中島間の工事が完了し、この区間に取残されていた車両を使って臨時ダイヤでの運行を再開。残る区間の工事でも順調に進み、4 月 6 日に全線復旧を果たした。

「学校の新学期に間に合わせることができ、ホッとしています。一部区間は仮復旧のため、速度を落として運転していましたが、7 月 20 日より通常ダイヤでの運行を再開しました」(中田社長)

「鉄道の早期復旧は、地域の復興に直結します。過去事例のノウハウを持つ

早期復旧が実現

2 月 15 日に運行が再開された七尾・能登中島間に続き、4 月 6 日には、能登中島・穴水間が復旧し、約 3 カ月ぶりに全線で運行を再開した。穴水駅では記念の出発式が開催され、約 3 カ月ぶりに出発する七尾行きの一列車を、地元住民や関係者らが復興への期待を込めて見送った。

(写真提供：のと鉄道)



我々がお手伝いすることで迅速な復旧を後押しするとともに、第三者の立場で工事内容や費用の判断が行え、国や自治体からの支援に弾みをつけられると考えています。今後も地域鉄道に寄り添い、安定した運営につなげていきたいと思います」(JR TT 目黒課長補佐)

取材を終えた帰り道、能登鹿島駅に立ち寄ると、ホームに「ありがとう！頑張ります」と書かれた看板を見つけた。誰が設置したものかは分からないが、のと鉄道と地域がお互いに声を掛け合い、支え合おうという決意の表れに見えた。8 月からは、能登の子どもたちを元気づけようと、「のと鉄道 POKÉMON with YOU トレイン」の運行を開始。きっと笑顔が戻ることだろう。

西岸・能登鹿島間
を走行する列車
背後は七尾湾



自然への影響を最小限に抑える トンネルと高架橋、2つの建設工事

新函館北斗・札幌間の全区間で建設工事が進む北海道新幹線は、北海道独特の地質や自然環境を前に、最新の技術を用いて完成を目指している。環境保全や作業員の生活環境にも配慮された北の大地の建設現場をレポートする。

文・写真: 栗原 景 (フォトライター)

ニツ森トンネル (明治) 他工区本坑入口

安全第一の発破作業に立ち会う

「3、2、1、点火！」
ドゥー——ン……

腹の底に響くような轟音が、トンネル内を包んだ。含水爆薬による発破の瞬間だ。爆薬の不発がないか安全を確認し、作業員たちが防護カーテンを開く。充満した粉塵が、強力な換気装置によって徐々に晴れると、切羽(トンネル先端の掘削面)が見えてきた。そこには、先ほどまで見えていた岩盤ではなく、大量の発生土(ズリ)が積もっていた。時刻は、6月5日9時26分。

時計の針を、1時間余りに戻そう。8時15分、北海道余市郡赤井川

村にある「北海道新幹線、ニツ森トンネル(明治)他工区」の施工ヤードに到着した。赤井川村は倶知安町と余市町の中間に位置する、米や野菜の産地として知られるまち。施工ヤードは市街地の南、余市川と白井川の合流点付近にある。

ニツ森トンネルの終点方坑口から、車で本坑に入った。北海道新幹線(倶知安・新小樽(仮称)間)に建設される、全長1万2,650mのトンネルだ。後志建設事務所(倶知安土木)が担当するニツ森トンネル(明治)他工区では、ニツ森トンネルの終点方3,255m(明治工区)のトンネル新設工事と、路盤新設工事を実施している。

「2022年5月に掘削を開始し、昨

日6月4日の時点で全体の46.3%にあたる1,506.1mまで掘削しています」

北海道新幹線建設局 後志建設事務所の古屋元規工事長(倶知安土木)が説明した。東京都出身、長大橋りょうの設計に興味を持ったことから土木を志し、2011年に鉄道・運



古屋工事長

輸機構(JRTT)に入社した39歳の工事長だ。北海道新幹線のほか、発展途上国における都市鉄道・高速鉄道の需要予測や施工計画といった調査業務を歴任。2023年に当時の倶知安鉄道建設所長に着任し、2024年度の建設事務所制導入に伴い「工事長(倶知安土木)」となった。土木とスノーボードをこよなく愛し、後志建設事務所は自ら志願した。現場でも、真剣な表情の中に笑顔を絶やさない。

1 サイクル約4時間、
1日4m程度進む

坑口から7分ほどで、切羽手前50mの地点に到着した。切羽では、3本のブームを備えたドリルジャン

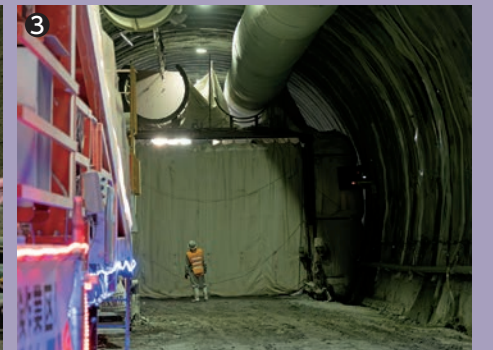
ボが岩盤に穴を開けている。

「7時半の始業から、削孔作業を開始しています」

古屋工事長が言った。この工区では、爆薬を使った発破による掘削が行われている。切羽に、最大60か所ほどの穴を開けて爆薬を装填。発破により岩を砕き、掘り進める。1回の発破で進む距離は1mほどだ。これを1日2~4回行う。1日に進む距離は、約4m。

「一見硬質な地山に見えますが、実際には過去に存在していた熱水によって鉱物変質しています。これまでの掘削区間はほぼ全線にわたって粘土化・土砂化、つまり脆くなっていました。そこで、切羽の状況に応じて削孔する位置や角度、孔数を

ニツ森トンネル(明治)他工区



①切羽状況について協議する古屋工事長(左)とJV職員 ②削孔作業 ③防護カーテンが閉じられる ④装薬作業が終わり、立入禁止区間が設定される ⑤発破の瞬間、耳を防護する

後志建設事務所(倶知安土木)担当区間



現場レポート
(YouTube 動画)は
こちらから！



ニッ森トンネル(明治)他 工区



①発破後防護カーテンが開けられる ②ブリの搬出作業 ③鋼製支保工の建て込み作業 ④鋼製支保工の細かい位置合わせは人間の手で行う ⑤改良インパート栈橋。トンネル基板部の施工のための栈橋

調整して、安全な施工を心がけています」

爆薬は、水を5%以上含み安全性に優れた含水爆薬を使用する。

「切羽から岩などが剥がれ落ちる肌落ち災害がないよう、専任の切羽監視員による監視を常時行いながら作業を進めます」

装填が終わると、各雷管(爆薬を起爆させるための装置)の脚線と発破器を結線し、安全のため各種測定やテストを行う。ここまでの作業時間は、約1時間だ。

9時15分、装薬作業が完了し、ドリルジャンボが後方に下がった。作業員が全員切羽から離れたことを確認すると、手前の防護カーテンが閉められた。

「ただいま、発破5分前です。安全な場所へ待避してください」

9時21分、アナウンスとサイレンに続いて音楽が流れ始めた。3分前と1分前にもアナウンスが流れ、10秒前からカウントダウン。

「大きな音がしますので、耳を防護してください」

そして9時26分、今日最初の発破は無事行われた。

十分に換気が行われた後、サイドダンプとブレイカーが切羽に接近してブリの搬出を開始した。サイドダンプがクラッシャーにブリを投入すると、ブリは規定の大きさに砕かれ、ベルトコンベアーに乗って坑口横にある仮置き場まで自動的に運ば



換気により粉塵が吸まってくる

れる。

10時55分、ブリの搬出が完了。エレクトー付吹付機と呼ばれる重機が前に出て、トンネルの側面を補強する鋼製支保工の建て込みとコンクリートの一次吹き付けを行う。建て込みがおおむね完了したのは11時50分頃で、削孔開始から約4時間を要した。この後は、トンネルを地山に固定するロックボルトが打ち込まれる。昼休みを挟んで、午後は次の発破に向けて削孔が行われる。作業は昼夜2交代で、土日は原則として休工だ。

あらゆる作業が同時に進む 明治高架橋他工区

午後、再びニッ森トンネルの坑口前に立った。トンネルの反対側では、延長976mの明治高架橋の建設工事が行われている。白井川、国道393号、余市川、そしてもう1度国道393号を渡って後志トンネルの坑口に至る高架橋で、桁と橋脚を一体化したラーメン高架橋が3連(6径間)、鉄筋コンクリートを使用するRCT桁橋33連(各10～20m)とRC橋脚33基を建設中だ。

「明治高架橋他工区の進ちょく率は、6月4日の時点で約12%です。二級河川の余市川と白井川が流れており、全線にわたり玉石混じりの地盤となっていることから、橋脚は杭を使わず地盤を直接支持層とする直接基礎形式を採用しています」

古屋工事長の説明を聞きながら施工ヤードに移動すると、明治高架橋作業所現場代理人の薬師寺英樹さん(東亜建設工業)が待っていた。

「今は100人くらいが作業をしています。こ

ちらをご覧ください」

薬師寺現場代理人が手元のタブレット端末を操作すると、大型モニターに施工状況が映し出された。掘削、コンクリート打設、基礎足場組立、仮土留設置、鋼矢板打設など、さまざまな作業を同時に行っている。作業は8時から17時までで土日は休み。作業員のほとんどはヤードに隣接する賄い付きの宿舎で生活しているが、休日は車で1時間ほどの小樽や札幌へ出て過ごす人が多い。職場環境が充実しているので、JV(共同事業体)の若手社員が経験を積むために配属されることも多いという。

構築中の橋脚の足場に登って工区全体を眺める。国道脇に見える円形の穴は、国道を跨ぐ大型の橋りょうに対応した橋脚の基礎で、円筒状に掘削し鋼製波板などで土留をした内部にコンクリートの基礎を打設する深礎工法が採用されている。一方、終点方を振り返ると、細身の橋脚が7組14本建っている。こちらは桁と橋脚が一体化し耐震性に優れたラーメン高架橋だ。現在は、上部構造物



ラーメン高架橋の橋脚と後志トンネル

構築のための足場を組む準備が行われている。

地盤を橋脚の支持層とする直接基礎方式のRC橋脚の現場では、地上から5mほど掘り下げた所に重りのようなものが置かれ、その下に支持力を測る装置が設置されていた。「平板載荷試験です。直接基礎形

式では、地盤が設計通りの支持力を備えているかを確認するため、地盤に荷重を与える試験を行います。ここは重機を入れるのが難しいため、物理的な重りを入れて測っています」と古屋工事長。

再び、ラーメン橋の周辺に移動すると、凹凸状に成形加工した鋼板を

明治高架橋他工区



①大型スクリーンで施工状況を説明する薬師寺現場代理人 ②国道を越える部分では深礎工法を採用している ③ニッ森トンネル坑口から見た明治高架橋施工現場全景 ④鉄筋が打ち込まれた初期の段階のRC橋脚 ⑤RC橋脚の足場 ⑥平板載荷試験の様子

In & Out

若手職員

「好き」を仕事に

田中祐也さん

入社5年目の田中さんが土木の世界に入ったきっかけは、地元の明石海峡大橋を見て育ったこと。

「この橋はこのくらいの船を通すためにこのくらいの高さになるんだと考えたり、地図を見てここに道路があったらいいなと自分で考えた道路を描き込んだりして遊んでいました」

そんな「好き」が高じて高等専門学校で土木を学び、卒業後JRTTへ入社した。北陸新幹線建設局であわら建設所と開業準備課を経て、現在は明治高架橋他工区担当として構造物の施工管理を行う。

「自分の行動が現場の進行を左右するので、プレッシャーもありますがやり甲斐を感じます」

そんな田中さんはカメラも趣味のひとつ。休みの日には、風景や花火などの写真を撮っている。実は、本誌81号（2024年春季号）に掲載された「3月16日北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業!!!」のタイトルバックの写真も、田中さんが撮影したものだ。

「北陸新幹線の開業時には家族とともに乗車し、自分の仕事が多くの人に喜ばれると実感しました。これからも、学ば姿勢を大切に人々に喜ばれる鉄道建設に携わっていきたいですね」さまざまな「好き」を形にする田中さんは、今日も北海道新幹線の現場に立っている。



つなぎ合わせた壁が地面に打ち込まれているのが見えた。

「鋼矢板の打設による締切工法です。この辺りは地下水位が高いので、普通に施工すると水があふれてしまいます。そこで、施工現場を鋼矢板で囲って湧水量を減らし、地面が水で崩れないようにします」

薬師寺現場代理人が言った。鋼矢板の横では、油圧式杭圧入引抜機と呼ばれる重機が地面を掘っている。石が多いため、地中の石を砕いて鋼矢板を建て込む硬質地盤クリア工法だ。油圧式杭圧入引抜機の周辺からも水が出ているが、この水はいった

んヤード内の沈砂池に貯められ、濁度を下げた後に川に戻される。

「水といえば、こちらをご覧ください」

古屋工事長が指さした先には、土嚢に囲まれた仮設の水路があった。

「都用水路です。赤井川は米どころとして有名ですが、多くの水田はこの水路から水を供給しています。工事によって水量が減ったり水質が変わったりすることは許されません。そこで、こうしてしっかり誘導しています」

都用水路のすぐ横には、余市川が流れている。鮎の北限として知られ

る川だ。

「工事で発生する濁水が流れ込んで生態系に影響を及ぼさないように、土嚢などで守っています。また、上流と下流で毎日2回ずつpHと濁度を計測して監視しています」

地域の人々からの期待も高まる

「整備新幹線は従来260km/hで設計されてきましたが、北海道新幹線はJR北海道からの要請・委託を受け、320km/h運転に対応できる施設が整備されています。320km/h運転が実現すれば、明治高架橋は



油圧式杭圧入引抜機



水田に水を供給する都用水路



工事現場を見る薬師寺現場代理人（左）と古屋工事長

余市川のすぐ横は大自然。
pHと濁度を毎日測定している

Working report

12秒前後で通過します」
古屋工事長が言った。

「昨年から工事が本格化して、地域の方々からも“本当に新幹線が来るんだね”“早く乗ってみたいね”と

実感を持っていただけることが増えています。地域の環境保全と事故防止に最新の注意を払いながら、JRTTとJVが一丸となって工事を進めてまいります」

明治高架橋は、北海道新幹線で貴重な後志地域の車窓風景を楽しめる区間だ。近い将来、新幹線が走り始めた時、ここから眺める自然はどんな姿だろうか。

JV紹介

施工区間が長い新幹線の工事
何より大切なのはチームワーク

東亜・若築・菅原 北海道新幹線、明治高架橋他特定建設工事共同企業体
明治高架橋作業所 現場代理人

やくしじひでき
薬師寺英樹さん



明治高架橋建設工事の現場代理人として工事現場の監督を務める薬師寺さんは、鉄道や新幹線の建設工事に携わって20年以上のベテランだ。九州新幹線の西片橋りょうや松橋・小川橋りょう、西九州新幹線の大草野トンネルなど、数々の建設工事に従事してきた。そんな薬師寺さんが感じる新幹線建設の魅力は、

「大自然の中で、大きなものを作っているなと実感することです」

長距離に及び建設となる新幹線だからこそ、大切なのが「調整」の仕事だ。

「市街地を通ったり、川を渡ったり工場の敷地内を通ったりと、いろいろな状況があります。施工区間が長ければ長いほど、さまざまな調整があるのです。大変なことも多いですが、うまく全体を調整できて、ものが出来上がる時にはこの仕事のおもしろさを感じますね」

ものづくりに魅力を感じてこの世界に入ったという薬師寺さんにとっては、「チームワーク」がやり甲斐につながっているという。

「建設工事では多くの方が協力し合って仕事を進めていきます。その過程で生じるさまざまな出来事が刺激的ですし、何より完成した時にその喜びをチームで共有できるのがいいですね。苦しいことがあっても、この仕事を選んでよかったと思います」

一方で、北海道ならではの難しさが冬の厳しさだ。

「冬の寒さと降雪量は本当に大変です。雪囲いをして施工はできますが、気を抜くと除雪が追いつかないんです。雪解けの増水への対応もあり、シーズンフルで仕事ができない難しさはあります」

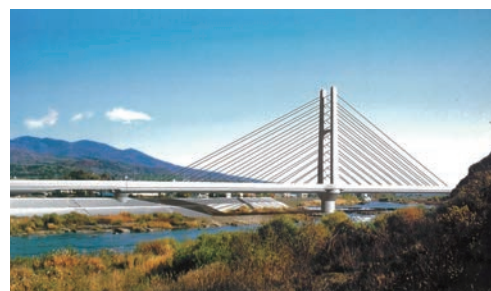
50代を迎えた薬師寺さん。その経験に裏打ちされた技術で、明治高架橋の建設に挑む。

「やはり大切なのはコミュニケーションです。JRTTさん、JV職員、協力会社の方々としっかり話し合いながら現場を進めていきます」

日本鉄道建設公団のあゆみ

鉄道・運輸機構（JRTT）の前身組織である日本鉄道建設公団（鉄道公団）が発足した1964年から、今年で60年を迎えました。鉄道公団時代に整備した路線は多岐にわたり、整備新幹線、津軽海峡線、JR線、民鉄線など109路線、約2,810kmの鉄道を完成させました。2003年にJRTTがその役割を引き継ぎ、現在に至るまで125以上の路線を建設し、総延長は約3,840kmにも及びます。これらの鉄道は地域の発展の足掛かりとなり現在も生活の一部となっています。今回はそんな歴史ある鉄道公団が建設した路線の一部をご紹介します。

※地図上には鉄道公団・JRTTが整備した路線を記載しています。



第二千曲川橋りょう



りんかい線／工事中の品川シーサイド駅



りんかい線／工事中の品川シーサイド駅



ごめん・なはり線

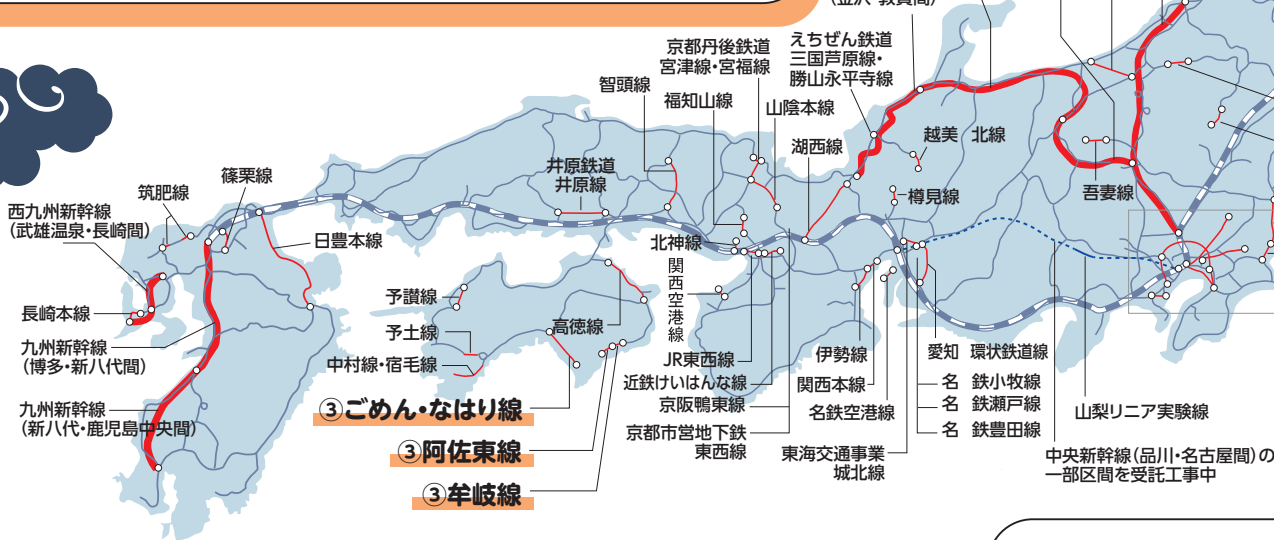
①整備新幹線：北陸新幹線

整備新幹線として、鉄道公団が初めて建設した路線です。新幹線初のPC斜張橋である「第二千曲川橋りょう」の建設や安中榛名駅から軽井沢駅までの碓氷峠の急こう配への対策など、数多くの技術が評価され土木学会技術賞、田中賞を受賞しました。1997年に高崎・長野間が開業したのち、JRTTに継承されてからは2015年に金沢駅まで、2024年3月には福井県の敦賀駅まで延伸し、首都圏から上信越、北陸地方を結ぶネットワークを構築しました。

②民鉄線：臨海副都心線【りんかい線】

臨海副都心線は新木場駅から大崎駅を結ぶ路線です。2002年の全線開業によりJR埼京線と京葉線と接続し、首都圏を結ぶ広域ネットワークを形成しました。この路線は市街地内や軟弱地盤箇所でのトンネル工事に伴う困難がありましたが、最新技術や京葉貨物線の構造物を活用することにより、工期短縮に努めました。また近隣構造物への振動対策として防振効果の高い軌道構造を採用するなど、周辺地域の環境および安全に配慮された工事が行われました。

※一部は受託業務として施工。



鉄道公団、JRTTが整備した
主な路線

新幹線 開業線
新幹線 工事線
在来線 開業線

その他の既設線

新幹線
在来線

①北陸新幹線
(高崎・長野間)

北陸新幹線
(長野・金沢間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

北陸新幹線
(金沢・敦賀間)

中央新幹線(品川・名古屋間)の
一部区間を受託工事中

④都市鉄道：常磐新線【つくばエクスプレス】

常磐新線はJR常磐線の混雑緩和と首都圏とのネットワークの拡充を目的に建設されました。開業後は首都圏へ通勤・通学する人々が増え、産業基盤の形成に大きな役割を果たしました。また土地区画整理事業と一体的に進められたことで、工期短縮、コスト削減に大きく貢献し、沿線各駅の周辺には次々と新しいまちが生まれました。駅のデザインは全20駅において、環境に調和した人にやさしい駅を目指し、ユニバーサルデザインが採用されました。



つくばエクスプレス



③地方鉄道：阿佐線【牟岐線、阿佐東線、ごめん・なはり線】

1973年の牟岐線、阿佐東線（牟岐・海部間）、1992年の阿佐東線（海部・甲浦間）、そして2002年のごめん・なはり線（後免・奈半利間）それぞれの開業により阿佐線の計画が実現しました。最後に開業した「ごめん・なはり線」は、鉄道公団が建設した最後の地方鉄道新線です。

牟岐線、阿佐東線は徳島県と高知県、ごめん・なはり線は高知県の中央部と東部を結ぶ交通ネットワークの整備と、沿線地域の産業経済の発展に重要な役割を果たしました。

次世代船舶

HANARIA

を徹底解説



2024 年 4 月から運航開始

共有船「HANARIA (ハナリア)」は、航空機のcockpitを連想させる操舵室など特徴的な外観を有し、次世代のエネルギーとして期待される水素とバイオディーゼル燃料を活用した国内初の旅客船です。今回は、海運業界のカーボンニュートラル社会の実現に向けて注目されている最先端のクルーズ船についてご紹介します。

カーボンニュートラルとは？：温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、実質ゼロにする取り組み。

HANARIA

全 長：33m
全 幅：10m
総トン数：238トン
航海速度：約10.5ノット
定 員：約100名
(60名程度推奨)
使用燃料：水素&バイオディーゼル燃料のハイブリッド
推進方法：電気推進 (EV)
航 路：小倉、門司周辺

HANARIAの自慢

1 国内初の水素電池船！

HANARIAは、総トン数20トン以上の船舶としては、国内初の水素燃料電池船です。動力源として水素燃料電池2基とリチウムイオンバッテリー2基、ディーゼル発電機1基を搭載しており、推進エネルギーを選択して航行することが可能です。現在これが可能な旅客船は国内においてHANARIAのみです。

2 温室効果ガス削減率最大100%達成！

ゼロエミッションモード (水素燃料電池やリチウムイオンバッテリーを活用するモード) と通常運航モード (バイオディーゼル燃料も活用するモード) を切り替えることで、従来の化石燃料使用船と比較して温室効果ガス削減率最大100%を実現しています。

2024年3月に行われた温室効果ガスを排出しないゼロエミッション運航の実証実験では、水素燃料電池のみで小倉港～白島沖洋上風力発電施設間の航行に成功しました。



発電用に16本の水素タンクを搭載



2階客室は開放的な空間で景色を存分に楽しめる



1階客室にはプロジェクター設備がある

環境にも乗客にもやさしい

1 より快適な船内空間

水素とバイオディーゼル燃料によるハイブリッド型電気推進システムを使用することで、騒音・振動が抑えられ、船内は非常に静かです。さらに、段差を少なくすることで、車いすや高齢の方なども過ごしやすいように設計されています。

2 時季限定のクルーズも

2階は開口部が広いので景色を最大限堪能できます。その魅力を活かして、この夏には船上から花火を鑑賞するクルーズが予定されているほか、関門海峡に面する和布刈神社・赤間神宮・亀山八幡宮の三社を巡る「洋上参拝クルーズ」等も楽しめます (2024年7月31日時点)。

多方面での活躍

船上から眺める景色はもちろん、船内をエンターテインメント空間として楽しめる工夫も施されています。1階客室には98インチの大型モニターとプロジェクターを完備しており、イベントや国際会議の会場など、幅広い活用が可能です。また洋上風力発電施設への人員輸送など、クルーズ以外への活用にも期待が高まっています。

世界中で進められているカーボンニュートラル社会の実現に向け、HANARIAは世界的にも高いレベルを有する日本の水素技術などが注がれた次世代の船舶です。船舶における脱炭素化のけん引役になるであろうHANARIAの活躍から今後も目が離せません。

これからもJRTTは、こうしたグリーン化をはじめとした社会課題に対応する船舶の建造を支援してまいります。



段差の少ないバリアフリー設計



【事業者紹介】

株式会社MOTENA-Sea
■設立：1989年11月28日
■本社：東京都千代田区
■コンセプト：海遊、クロスオーバーの実現

MOTENA-Seaという社名は、日本ならではの「おもてなし」を「海」というフィールドで実現し、「地域」・「社会」と「個人」を繋ぐクロスボーダー的な存在となることを目指し名付けられた。海運と社会をより身近なものにすべく、新たなマリンビジネスの在り方を社会に提案していく。

