

J R T T

No. 88
2026 Spring

鉄道・運輸
機構だより

特集

SPECIAL FEATURE

まちと人が歩んだ10年

これからも北海道新幹線とともに



今年3月末をもって、私たち鉄道・運輸機構(JR TT)は、「九州新幹線建設局」という組織をいったん廃止します。この組織は約35年間にわたり、福岡市を拠点に、九州における新幹線建設を担ってきました。博多から鹿児島中央までの九州新幹線、武雄温泉と長崎を結ぶ西九州新幹線は、この九州新幹線建設局が整備したものです。これらの新幹線は、沿線をはじめとする地域の発展に大きな貢献をしているものと確信しています。

今回の組織の見直しは、2022年9月の西九州新幹線の開業により、その後の関連工事も含め当面の仕事が完了したことによるものです。関係する地域の皆様には、長い間、まことにお世話になりました。九州の新幹線ネットワークの更なる充実のため、環境が整い次第、また九州の地で仕事をしたいと願っています。

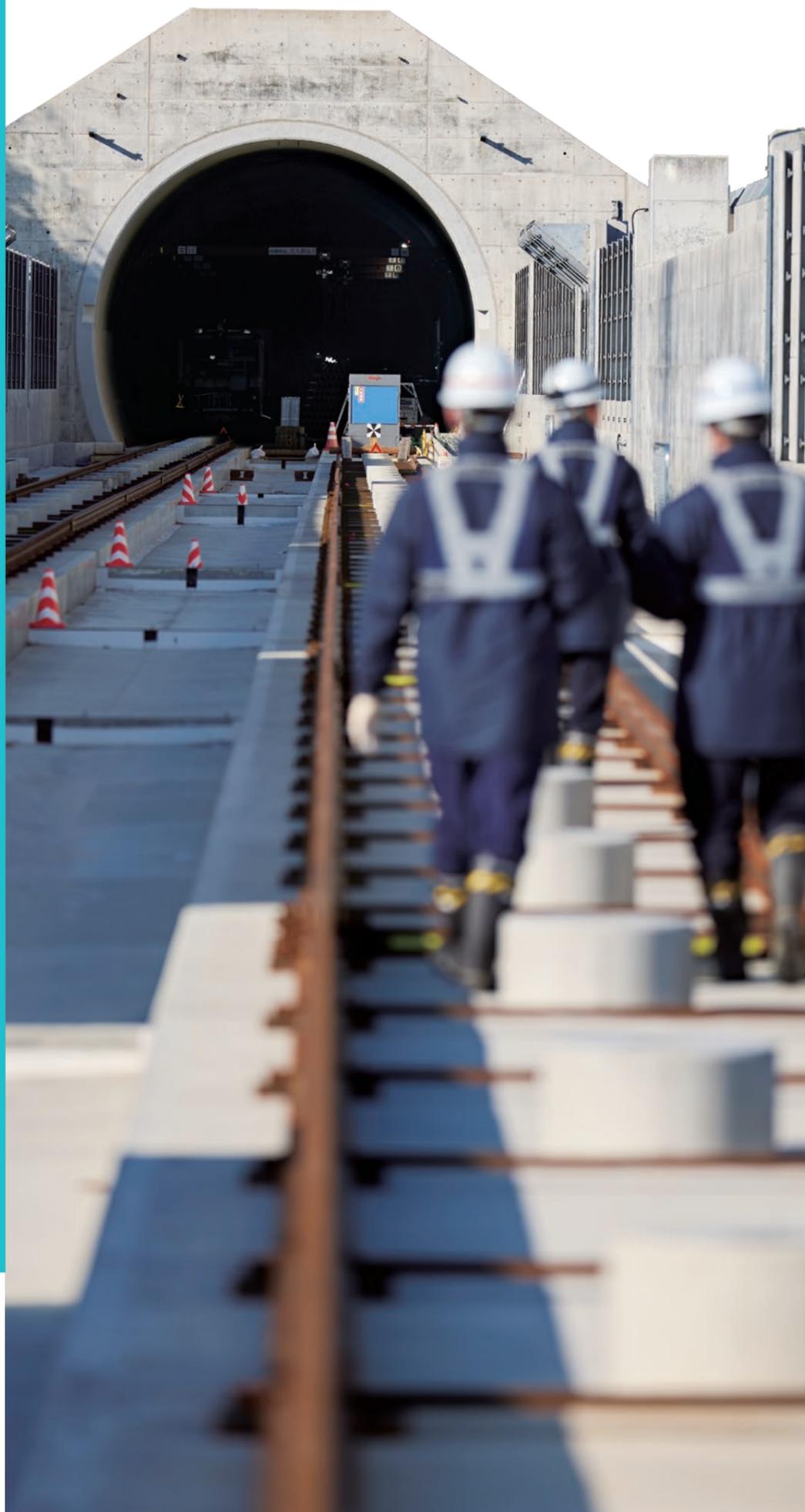
その西九州新幹線開業で変貌を遂げた沿線地域を含め、昨年来、私は、いろいろな地域を訪れて、JR TTの仕事の成果に触れることができました。

船舶共有建造制度を活用して造っていただいた船に乗って、離島を訪れました。船内は、島民の方や島を訪れる観光客の方でにぎわっていました。同じく船舶共有建造制度を活用していただいた「RORO船」と呼ばれる貨物船に乗る機会も得ました。労働力の不足や環境問題への対応のため、トラック輸送から海上輸送へと転換する「モーダルシフト」の受け皿となるのが期待されるのが、このRORO船です。貨物は満載状態で、船の運航や荷役に携わる方々のプロフェッショナルな仕事を目の当たりにしました。

JR TTの融資制度などを活用していただいたEVバスや新しい鉄道に乗車することもできました。新たな技術の活用や地域づくりへの取り組みが着々と進んでいることを実感しました。

それぞれの場面で、人々の活発な往来や物の円滑な動きが、日本の経済や暮らしを支えていることを、あらためて肌身で感じることができました。JR TTは、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」という基本理念のもと、鉄道や船舶をはじめとする施設整備を通じて、各地域の生活の向上や経済社会の発展に寄与することを目指しています。今後とも、皆様のご支援とご理解をよろしくお願いいたします。

理事長 藤田 耕三



03 SPECIAL FEATURE

— まちと人が歩んだ10年
これからも北海道新幹線とともに

05 10年の時を経て 新幹線が拓いたまちの姿

07 未来へ続く線路 札幌延伸への道のり

09 地域を訪ねて

— 岩手県・三陸鉄道リアス線編

12 “ニッポン”の息吹

13 JR TT TOPICS

— 出向先で活躍する！JR TTの職員たち



鉄道・運輸機構

JR TT

鉄道・運輸機構(JR TT)は、安全で安心な交通ネットワークを通じて日本が住みよい国であり続けることを使命としています。

整備新幹線や都市鉄道、港と港を結ぶ船舶など
地域をつなぐ交通ネットワークを「つくる」

鉄道事業者や内航海運事業者などを
資金面・技術面で支援し交通インフラを「ささえる」

技術力を活かした防災対策や災害復旧などを通じて
地域の大切な交通インフラを「まもる」

JR TTは皆さまの身近に新たな価値を創出しています。



新函館北斗駅いしのかたからほど近い市渡高架橋おしまと渡島トンネルでは、北海道新幹線の札幌延伸に向けた軌道工事が着々と進んでいます。北の大地をつなぐ新たな鉄路が、札幌へと力強く伸びていきます。トンネルを抜けたまばゆい光の先には、函館の山並みが鮮やかに広がり、希望に満ちた未来を照らしていました。

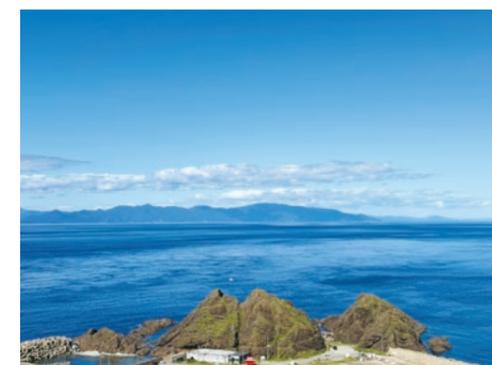


特集
SPECIAL
FEATURE

まちと人が歩んだ10年 これからも北海道新幹線とともに

海峡を越えてつながる北海道新幹線

2016年3月26日に北海道新幹線が本州と北海道をつないでから今年で10年となりますが、この年月は「青函トンネル」の存在なしには語れません。かつて津軽海峡を挟んで青森駅と函館駅をつないでいたのは青函連絡船でしたが、1954年の台風で世界的にも大きな海難事故(沈没事故)が生じたことを契機に、津軽海峡の底に「青函トンネル」を建設する機運が高まります。そして延長53.85kmの長大海底鉄道トンネル「青函トンネル」は鉄道・運輸機構(JRTT)の前身である日本鉄道建設公団が建設し、1988年に津軽海峡線として開業。本州と北海道をつなぐ大動脈として安全・安心な輸送手段となりました。開業後は在来線(津軽海峡線)の運行を経て、今日も北海道新幹線と貨物列車がたくさんの人々の想いや大切な荷物を乗せて走っています。



電飛方(青森県)から吉岡方(北海道)を望む



10年の時を経て 新幹線が拓いた まちの姿

北海道新幹線は開業以来、多くの人々に利用され、沿線各地のにぎわいを支えてきました。観光・ビジネス・物流という3つの視点から、進化を遂げるまちの現在の姿を見つめます。



青森の魅力を知っていた
だけよう、素晴らしい自然や食べ物、文化などの
信頼できる情報をご提供
しています。

青森・函館間の 新たな人の流れが拡大 **観光**

北海道新幹線は青森・函館両地域の観光業に大きな変化をもたらしています。新青森駅のおもり観光情報センターによると、道南地域や札幌からの日帰り旅行者に加え、青森を訪れた後に函館を訪れる人も増加。ねぶた祭の時期は特に観光客が多く、青森でねぶた祭を楽しんだ人々が函館にまで足を延ばすケースも多いそうです。新幹線によって本州と北海道を気軽に行き来できるようになったことで、新たな人流が拡大しています。青森の弘前公園や函館の五稜郭公園は桜の名所としても知られています。ぜひ新幹線に乗って、青森・函館観光に出かけてみてはいかがでしょうか。

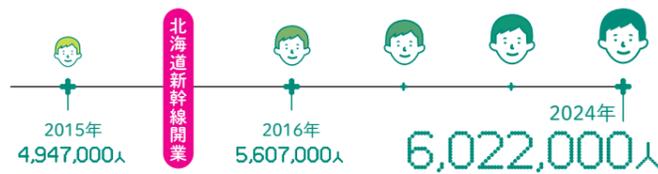


インバウンド客が増加!



おもり観光情報センターを利用するインバウンド客は年間6,500人と、10年前と比べて約3倍に増加しました。新幹線の開業によってアクセスが向上し、観光消費の拡大や地域活性化につながっています。

函館市の観光客数も増加!



函館市の観光入込客数は、新幹線開業後急増し、550万人を超えました。コロナ禍により一時的に観光客数は落ち込みましたが緩やかに回復し、2024年の観光客数は過去最多の600万人を超えています。
※日常生活圏以外の観光地点を訪れた観光入込客の人数
出典：函館市公式ホームページ「来函観光入込客数推計」を基に作成

ビジネス

企業誘致を進め IT・AI技術の発信拠点へ

新幹線の開業により、東京・新函館北斗駅間が最速3時間57分で結ばれるようになりました。大幅な所要時間短縮により、ビジネス需要が高まっています。こうした背景から、北斗市では新函館北斗駅南側で駅前開発を進め、にぎわいあるまちづくりを計画しています。現在はビジネスホテルやレンタカー会社など15社が進出。誘致事業を担当する北斗市役所の森川さんは「交通利便性の高さが決め手の一つになり、IT企業のサテライトオフィス誘致につながりました。今後は関連企業や取引企業の集積を促し、北海道のIT・AI技術の発信拠点を目指します」と展望を語ります。

駅前商業地には多数の問い合わせをいただいています。ホテルや飲食店の誘致にも積極的に取り組み、魅力的なまちづくりを続けていきます。

市役所職員の声



北斗市役所
水産商工労働課長
森川圭一朗さん



ビジネス利用



2017年に実施されたアンケートでは、北海道新幹線利用者の約20%がビジネス利用と回答。定時性に優れ、仕事をしながら移動ができる新幹線の強みがビジネス客に支持されています。
出典：一般財団法人 運輸総合研究所「北海道、東北、北陸、九州新幹線の開業効果」(2018年3月発行)

駅前商業地の立地企業



北海道の玄関口として知られる、新函館北斗駅。約5.3haが商業用地として造成されており、新規進出の際は北斗市からの充実した支援が受けられます。

函館・青森と東京間を 環境に優しく スピーディーに輸送

物流

近年、トラック輸送中心の物流を、環境負荷の低い鉄道に転換し、CO₂排出量を削減するモーダルシフトが注目を集めています。北海道新幹線では、2020年に新函館北斗駅から東京駅へ鮮魚が輸送されたのを皮切りに、速達ニーズのあるさまざまな品目で活用が広がってきました。現在では、法人・個人問わず新幹線での配送が利用可能に。安定性とスピードという新幹線の強みは、新たな物流のかたちとして存在感を高めています。



環境に優しくスピーディーな輸送サービスで、物流ネットワークの拡大に貢献します!

はこびんQuickカウンターの声



未来へ続く線路 札幌延伸への

道のり



北海道新幹線は新函館北斗・札幌間の延伸という未来に向かって、着実に歩みを進めています。JR TTは2012年に工事実施計画の認可を受け、工事に着手。1日も早い完成・開業を目指し、事業推進に力を注いでいます。今回は北斗建設事務所において延伸工事を支える鳥井さんと関根さんにお話を伺いました。

技術力で壁を乗り越え、未来を掘り進む現場のいま

北斗建設事務所が担当するのは、新函館北斗駅に最も近い約23kmの区間です。市渡高架橋をはじめ、渡島トンネル(村山工区～北鶉工区)といった構造物を担当しています。新函館北斗・札幌間が開業すれば、新函館北斗駅を出発した新幹線が最初に走り抜ける区間であり、札幌延伸の第一歩を形作る重要なエリアとして日々の工事に取り組んでいます。北斗建設事務所の関根さんは、渡島トンネルの南鶉工区と北鶉工区において、主にトンネル掘削現場での施工監理と設計・契約の変更に関わる業務に携わっています。トンネルの掘削は地盤の状態によっては設計通りの工事が難しい場合があり、その都度設計の見直しや契約の変更などの対応が必要になるのですが、こう話してく

れました。「南鶉工区に分布する地層は吸水により粘土を含んだ地盤が膨張する性質があり、掘削後に地山が押し出してくる現象が起こります。トンネルの変形を抑えるには、壁を厚くしたり、断面を馬蹄形ではなく圧力に強い円形にしたりと、さまざまな工夫が必要です。北海道新幹線の他工区や他線区での事例を参考にしながら、現場の状況に応じて検討と判断を重ねていくプロセスにやりがいを感じています」。関根さんが北海道に赴任したのは3年前。「新函館北斗駅を多くの人々が利用している様子を見ると、新幹線がまちに与える影響の大きさを実感します。1日でも早く札幌延伸を実現できるよう、力を尽くしていきたい」と力強い意気込みを語ってくれました。

鉄道・運輸機構
北海道新幹線建設局
北斗建設事務所
土木担当グループ
所員
関根 章太さん

鉄道・運輸機構
北海道新幹線建設局
北斗建設事務所
土木担当グループ
工事長
鳥井 宏之さん

土木から軌道へ 延伸工事は次のフェーズに

北斗建設事務所工事長 鳥井さんは北海道での勤務が長く、北海道という地域特性を肌でよく知っています。広大な土地と厳しい自然環境に囲まれた北海道では、移動手段の確保が暮らしや経済活動を支える重要な要素となりました。「特に北海道では、雪の影響で飛行機が欠航することも少なくありません。現在、新函館北斗・札幌間の移動には在来線で約3時間30分を要しますが、新幹線が開業すれば約1時間で結ばれます。安定した輸送が確保されることで、観光や産業の広がりが生まれ、地域全体の活性化につながるはず」と期待を寄せます。

北斗建設事務所が担当する工区の一部では土木工事が完了し、新幹線が実際に走行する軌道を整備する段階へと工程が進んでいます。北海道新幹線で使用される25mレール約36,000本のうち、約2,000本が九州から函館港を経由し、市渡高架橋まで運び込まれました。これらのレールはトンネル内で溶接によってつなぎ合わされるとともに、200mの長尺レールとして仕上げられ、保管されています。従来、レールの溶接には、ガスの炎でレールを軟化させ、高い圧力で接合する「ガス圧接」工法が用いられてきま

した。しかしこの工法は高度な熟練技術を要し、溶接部の品質が技術者個人の技量に左右されやすいという課題がありました。そこで、JR TTでは「フラッシュバット溶接」工法を採用しました。レール間に電流を流し、その際に発生する電気の熱を利用して溶接する工法で、溶接作業の大部分を機械が自動で行います。この工法により、安定した品質の確保と作業時間の短縮が可能になりました。フラッシュバット溶接工法を1次溶接において全線にわたって導入するのは、北海道新幹線が初めての試みです。

こうした新しい技術を積極的に取り入れながら、札幌延伸という未来に向けて、JR TTの挑戦はこれからも続いています。

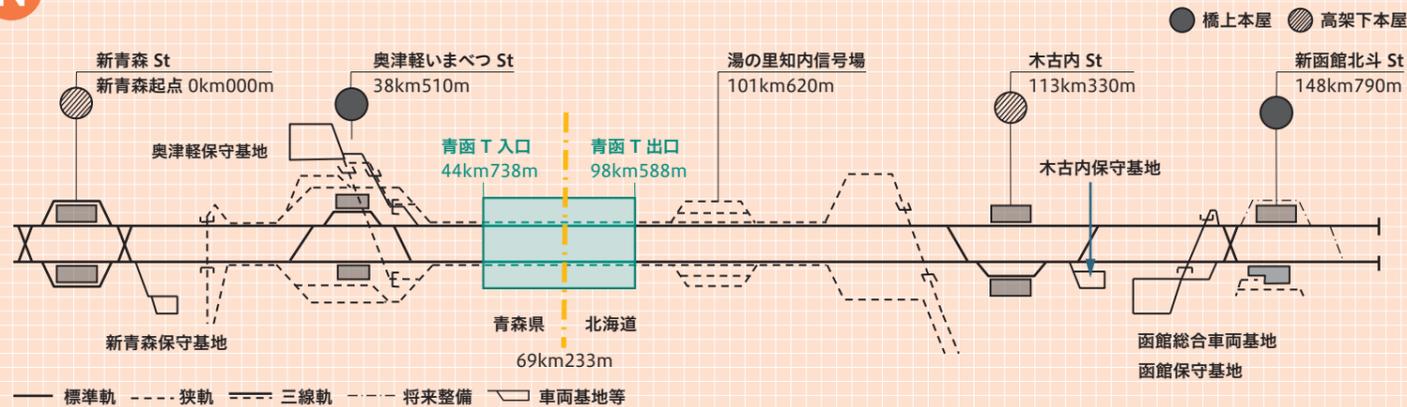


トンネル内で保管されるレール

COLUMN

北海道新幹線の配線略図

配線略図とは、鉄道の線路配置を簡略化して表した図で、駅や路線のつながり、分岐点、渡り線、引き上げ線、留置線などを視覚的に把握するために用いられます。じっくり見てみると、新幹線(標準軌)と在来線貨物列車(狭軌)を走行させるために3本のレールが設置されている、三線軌と呼ばれる区間があり、北海道新幹線ならではの特徴が読み取れます。



※青函トンネル内の横取り設備は省略

トリビア

青函トンネル内の最高速度は、当初140km/hに制限されていた!

開業当初、貨物列車とのすれ違い時の安全性を確保するため、新幹線は140km/hまで速度を落として青函トンネル内を走行していました。現在は基本的に160km/hで、貨物列車の走行が少ない年末年始などに限り260km/hでの走行を実施しています。

青函トンネルのレールの長さは開業当時世界最長だった!

青函トンネルではレール同士を溶接して継ぎ目をなくした1本の「ロングレール」が敷設されています。その長さは開業当時世界最長で、なんと52.57km! ロングレールにすることで騒音振動の低減や乗り心地の向上に貢献しています。

地域を紡いで

—岩手県・三陸鉄道リアス線編—



日本初の第三セクター鉄道として生まれ、40余年。 沿線住民の「おらが鉄道」は不屈の精神で走り続ける。

三陸鉄道リアス線 | 区間 | 盛～久慈
1984年(昭和59年)4月1日
三陸鉄道南リアス線(盛～釜石)、北リアス線(宮古～久慈)として開業
2019年(平成31年)3月23日
JR山田線(宮古～釜石)がJR東日本より三陸鉄道へ移管し、三陸鉄道リアス線となる



Webサイトはこちら

HP | <https://www.sanrikutetsudou.com/>

[三陸鉄道リアス線路線図]



美しき海岸線を走り 三陸地方を縦貫する鉄道



親潮と黒潮が交わり、世界三大漁場の一つとも称される三陸沖。複雑に入り組んだリアス海岸沿いを、雄大な海に寄り添うよう穏やかに走り抜けるのが、岩手県沿岸部を縦断する三陸鉄道です。地元住民から「三鉄(さんてつ)」の愛称で親まれるこの路線は、2013年に放映された連続テレビ小説『あまちゃん』(NHK)に登場する鉄道のモデルになったことで一躍有名に。2019年にはJR山田線の宮古駅～釜石駅間が移管され、北は久慈駅から南は盛駅まで、総営業距離163kmに及ぶ日本最長の第三セクター鉄道となりました。車窓から望む太平洋は圧巻で、とりわけ堀内駅～野田玉川駅間に位置する安家川橋りょうからの眺めは思わず息をのむ美しさです。しかし、三陸の自然は、ときに厳しい試練を突き付けます。2011年の東日本大震災では、路線の大部分で甚大

な被害を受けました。それでも、震災発生5日後には一部区間で運行を再開。その姿は東北復興のシンボルとして地域に希望を与え、2014年に全線復旧を果たしました。2019年には令和元年東日本台風が三陸鉄道を襲いましたが、震災の教訓を活かし、被災状況に応じて工事区間を分け、順次運転を再開することで早期復旧に成功。「東日本大震災から復旧できたのだから、また必ず立ち上げられる。その自信が原動力になりました」と、三陸鉄道の石川義晃社長は当時を振り返ります。困難を幾度となく乗り越えてきた三陸鉄道。その再生への歩みは、お客さまに喜んでもらえそうなものをまずはやってみようという社員たちの姿勢と柔軟な発想から生まれた、多彩なイベント列車にも支えられてきました。中でも冬の風物詩となっているのが、岩手の古民家をイメージしたお座敷車両を用いて、三陸産の海鮮弁当を掘りごたつに入りながら楽しめる「こたつ列車」。同車両は、初夏には「ウニ列車」、秋には「あわび・まつたけ列車」として運行され、四季折々の海の幸・山の幸を楽しむことができます。近年は、野生動物が多い土地柄を利用して、ニホンジカが出没しやすい夜間に列車を走らせる「ナイトジャングルトレイン」を運行し、大好評を博しました。試練を乗り越え、創意工夫で新たな魅力を生み出し続ける。そんな三陸鉄道の力強い歩みが、多くの人々を惹きつけるのかもしれない。

明治以来の悲願を達成し 三陸の未来をつなぐために



歴史に初めて「三陸鉄道」の名が登場したのは1896年。

きっかけは、同年に発生し、およそ22,000人もの尊い命が失われた明治三陸大津波でした。当時、三陸地方沿岸部には交通手段が乏しく、被災者の救援や物資の輸送が難航。この悲劇を繰り返さないために、地元の有志が立ち上がり、宮城県の前谷地から青森県の八戸まで三陸沿岸を縦断する鉄道を計画します。実現には至らなかったものの、以来、鉄道建設は地域の悲願となりました。時代が昭和になっても、依然として交通網の整備は遅れ、買い物や通院、生徒の通学さえままならない状況が続きました。その中でようやく進められたのが、現在の三陸鉄道につながる「三陸縦貫鉄道」の建設計画です。鉄道・運輸機構(JRTT)の前身である日本鉄道建設公団により盛線・久慈線などとして建設が進められ、1970年代に一部が開通しました。しかし、全線開通を目前にした1981年、運営主体である国鉄の経営悪化を背景に、路線の廃止が決定されます。それでも「この地域に鉄道を」と願う住民たちの熱意は消えませんでした。その思いが県や関係市町村を動かし、日本初の第三セクター方式[※]による鉄道会社が誕生。路線の存続と未開通区間の工事再開が決まりました。こうして、1984年に南リアス線・北リアス線として開業を迎えた三陸鉄道。その影響について、石川社長は「これまで沿岸の各地域は内陸と交流していましたが、鉄道の開通によって、沿岸地域同士の交流が活発になりました。海岸沿いを列車で旅行する観光客も増え、地域経済の活性化にも大きく貢献したと思います」と話します。住民たちの「おらが鉄道」として生まれた三陸鉄道は、今も三陸の人々の暮らしを守り、地域に活力をもたらし続けています。

※国や県市区町村等と民間企業が出資して運営する方式



①三陸鉄道開業時 ②久慈駅
③三陸鉄道開通顕彰碑
④こたつ列車
⑤車窓からの眺め(大沢橋りょう(白井海岸駅～堀内駅間)より)



東日本大震災からの復旧、 三陸の希望として駆け抜けた15年



3.11、あの日三陸鉄道で起きたこと

2011年3月11日、戦後最大の自然災害とも言われる東日本大震災が発生し、三陸地方に甚大な被害をもたらしました。三陸鉄道においても、津波は各地で線路を飲み込み、多数の設備が損傷・流失。特に、北リアス線島越駅周辺の被害は大きく、駅舎のみならず高架橋や橋りょうまでもが流失する壊滅的な状況となりました。未曾有の事態を受けて、社員たちはすぐさま緊急対策本部を設置。停電が続く本社から、明かりや暖房のつく列車内に本部を移管し、乗客・社員の安否や被害状況の確認を急ぎました。そして、「被災した人々に対して今できるのは、1日も早く列車を走らせることだ」という使命感のもと、復旧への手順を模索し始めました。

地震発生からわずか5日での一部運行再開

迅速な初動により、地震から5日後には、比較的被害の少ない区間で運賃無料の「震災復興支援列車」の運行を開始。「三鉄が動いたことを知らせるように、何度も何度も汽笛を鳴らして走行したのですが、人々は片付けの手を止め、笑顔で手を振ってくれました。先が見えない状況の中、失われた日常を取り戻すことへの希望や期待を持つきっかけになったのではないかと思います」と石川社長は語ります。

そんな沿線住民のために至上命題として掲げたのは、「3年での全線復旧」。しかし、資金不足や工期の短さ、工事規模の大きさなど、問題は山積みでした。そこで、国や自治体に支援を要請し、被災レールの販売などにより費用を確保。工事については、JRTTの全面的なバックアップのもと、「1年ごとの部分開通」を目指す方針が採られました。

Check!

JRTTが建設し 大津波にも耐えた安家川橋りょう

堀内駅～野田玉川駅の間に位置する、路線随一の絶景ポイントである安家川橋りょう。JRTTが手掛けたこの鉄道橋は、1970年代に試みたPCトラス橋の中でも最大規模を誇ります。建設にあたっては、海からの塩害被害や周辺地形との調和などを考慮し、美観に優れたコンクリート構造を採用。完成した頑丈な橋りょうは、東日本大震災の津波にも耐え抜きました。



詳細は YouTube「三陸鉄道北リアス線 安家川橋りょう-PCトラス橋の建設-」



そして目標の3年を経た2014年4月、ついに三陸鉄道は全線再開を果たします。前年に、前述の『あまちゃん』が放送された影響もあり、車内は連日あふれんばかりの乗客でにぎわいました。「東日本大震災をはじめ、何度も災害に見舞われながらも復旧できたのは、『三陸鉄道はなくてはならない存在』『鉄道を廃止して栄えた町はない』という地元の方々の強い思いがあったから。困難から立ち上がり続ける姿を通して、地域の皆さまにも勇気を届けられたのではないのでしょうか」。石川社長の言葉には、

困難に直面しても決して歩みを止めない、三陸鉄道の不屈の魂が宿っています。

震災の記憶を伝える語り部として役割を果たす

震災から15年が経過し、当時のことを知らない世代も増える中で、三陸鉄道は東日本大震災の経験や教訓を次の世代に継承する取り組みを続けています。特に力を入れているのが「視察研修」と「震災学習列車」。地元出身が大半の社員たちが、地域の人々と協力して当時の状況や被災地の今を伝える試みは、各方面から高い評価を受けてきました。石川社長は「多くの方々の支援によって復旧できた当社にとって、当時の記憶や歩みを伝えていくことは一つの責務。2024年には能登半島地震で被害を受けたのと鉄道との連携も生まれ、『列車を活用した震災伝承』の取り組みが広がりました」と言います。災害大国・日本のインフラを担う地方鉄道の先駆けとなるため、そして地域住民の笑顔を守り続けるために――。三陸鉄道は、三陸を超え、日本中、さらには世界中の人々に希望を与える存在であり続けるでしょう。



連載企画

“ニッポン”の息吹

-久慈市小袖海岸- 北限の海女



「北限の海女」は、岩手県久慈市の小袖海岸で活躍する海女たちの総称。良質な海藻やウニ、アワビなどの宝庫である三陸の海は、夏でも海水温が冷たいため、素早く潜らなければなりません。海女たちはその伝統の技を、夏季限定で見学客に向けて披露しています。「お客さんとの距離が近いのが私たちの特徴。来てくれた人とのやりとりも大切にしています」と語るのはベテラン海女の中川さん。拠点の小袖海女センターはかつて東日本大震災で全壊しましたが、全国から衣装提供などの支援を受けて復活。「震災後、初めて潜る際は怖かったけれど、相棒から勇気をもらいました。仲間への存在は本当に大きい」。近年は、地元の高校生が「海女クラブ」として共に活躍する姿もあります。ドラマの聖地で、多くの絆に支えられながら力強く活動する海女たちに会いに行ってみませんか？



小袖海女センター
営業時間 | 9:00～17:00 (4月～11月)
9:00～16:00 (12月～3月)
※北限の海女素潜り実演の実施期間は7～9月
(波状況により中止となる場合あり)
休館日 | 年末年始(12/30～1/3)
※天候や管理者の都合により休館となる場合があります。
〒028-8111 岩手県久慈市宇部町24-110-2
TEL | 0194-54-2261

震災の記憶を後世につなげる

視察研修

震災学習列車

自治体や防災関連に従事する企業・団体などを対象に、要望にあわせてオーダーメイドで1泊2日程度の行程を組む研修プログラムです。三陸鉄道の社員が線路・施設をはじめ、周辺道路や港湾、河川、住宅地も含めて被災地を案内。地元関係者から特定分野の詳しい解説を聞くこともでき、地域防災の実例を学ぶ貴重な機会となっています。津波の影響や復旧工事の実態を把握して、今後の防潮堤や構造物の設計・施工事業に活かす人もいます。



震災学習列車

貸切列車の中で、三陸鉄道の社員や沿線住民が写真や車窓風景を示しながら、震災当時の状況や現在の課題などを解説するプログラム。「震災を教科書の中の出来事と終わらせたくない」という思いのもと、子どもたちに防災の大切さを伝えています。県内外問わず学生団体が利用することが多く、計11万人超が乗車しました*。2026年3月に個人参加もできる列車が運行されます。 ※2025年12月末現在

出向先で活躍する!

JRTTの職員たち

JRTTからは多くの人材が各地の鉄道会社に出向し、新たな挑戦を続けています。現場での学びや工夫の数々を通して、JRTTの高い技術と志が日本全国の交通インフラづくりにどのように伝播していくのか、5人の出向者の声を紹介します。

Q1. JRTTでどのような技術を培い、出向先でそれをどう活かしていますか?

建築系統 平川 勇貴さん | 北海道旅客鉄道株式会社

A1. 西九州新幹線の嬉野温泉駅などの駅舎における設計監理・工事監理を主に担当しました。出向先でも北海道新幹線札幌駅の駅舎建設を監理しており、土木・電気など他系統との工事調整の際に専門用語を理解しながら打ち合わせを進められるのは、JRTTで培った現場経験によるものだと感じています。



雪の積もる札幌で構造物の柱を目視確認

A2. 新幹線駅舎は地元の方々から大きな期待を寄せられる建物です。新幹線札幌駅が完成後も末永く地域に親しまれる存在となるよう努めています。あわせて、営業線に近接した工事における安全管理や鉄道建築物の維持管理の工夫・苦勞を学び、将来のJRTTの業務につなげていきたいと考えています。

先人に続き、
未来の安心安全な
交通インフラを支える
礎となるよう、
日々精進。



土木系統 田中 智裕さん | 京王電鉄株式会社

A1. 西九州新幹線や北陸新幹線の各建設所などで、高架橋やトンネル工事の調整・監理業務に従事してきました。「新たな構造物を構築する」という点は出向先でも共通で、工事費の算出や発注後の施工監理において、JRTTで積み重ねてきた技術が確かな基盤になっています。



終車後、線路に立ち入った夜の夜間巡回の様子

A2. 現在は京王線(笹塚~仙川間)の連続立体交差事業*に携わっています。営業主体の立場に身を置くのはJRTTでは得がたい経験。これまでとは異なる目線で工事の要所を捉え直すことで、JRTTにも還元できる有益なノウハウを着々と吸収しています。

*鉄道営業線を高架化することで、踏切を除却し道路と立体化させる事業。



横の事業者間連携を一層密にし、
鉄道の技術と安全を
次の時代へ
継承する。

機械系統 島村 涼太さん | 東日本旅客鉄道株式会社

鉄道にとって開業はゴールではなく日常の始まり。鉄道建設屋として究極の「安全」を支え続けたい。



羽田空港アクセス線・羽田空港新駅の建設予定地

A1. 西九州新幹線の機械設備の設計・工事等を担当してきましたが、地下鉄道の設計はキャリアの中でも初めて。地下駅やトンネル特有の技術は勉強の日々です。一方、新線建設という点では培ってきたスキルが活き、他系統や受注者との調整、検討事項の見極めなどに手応えを感じています。

A2. 現在担当している羽田空港アクセス線の機械設備設計業務を通して得られる貴重な知識と経験をしっかりと身に付けます。そしてJRTTが今後実施する大規模な地下鉄道の新しいプロジェクトにおいて、その知見を存分に発揮し着実な業務を遂行できるようにしたいと考えています。

Q2. 出向先で得た知見を、将来のJRTTへどう役立てたいですか?

電気系統 白川 貴久さん | 東急電鉄株式会社

A1. 北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)および(新函館北斗・札幌間)や相鉄・東急直通線など多様な路線で変電設備の設計調整と監理を受け持ってきました。出向後も役割は変わらず、JRTTで磨いた「総合調整力」を武器に、限られた工期の中で工事の協力業者や受注メーカーと協議を重ねています。



50年、100年後の鉄道のため
鉄道電気の技術を絶やさない。
確かな「技」のバトンを、
一人でも多くの後進へ
つないでいく。

A2. 新幹線と在来線では変電設備に相違点があります。現在JRTTでは新幹線業務が主軸ですが、将来は在来線設備の新設や更新を行う場面があるかもしれません。出向を経て双方の技術を習得し、それを伝承していくことで、いかなるセクションにおいてもJRTTの高い技術力が発揮される土壌を築きたいと考えています。



列車運行時間外で、迅速かつ確実に変電所へ機器を搬入

事務系統 佐藤 匠さん | 東京地下鉄株式会社

A1. 入社後に取り組んだ北海道新幹線の用地取得では、地権者の方々から事業の理解を得る難しさを身をもって実感しました。そこで得た「相手の立場に立って真摯に対応する」「何事も最初が肝心」という2つの信条は、今携わっている東京メトロ有楽町線延伸という新たな舞台でも、用地取得業務の軸となっています。



共にプロジェクトを推進する仲間と

A2. 大都市東京における地下鉄道建設プロジェクトの用地取得業務は非常に貴重な経験です。土地の高密度利用による影響範囲の広さに加え、複雑な権利関係や地価上昇など一筋縄ではいかないことばかり。直面する課題の一つ一つを自らの糧とし、JRTTが今後担っていく新たな都市鉄道ミッションに貢献したいです。



鉄道用地を取り巻く
多様な関係者の
想いに向き合い、
「公平性」を保ちながら
事業を前へと進める。

事業の先を 見つめる目



北海道新幹線

壁を乗り越え

山の深部を

掘り進める

トンネルはあらかじめ地質調査をしながら掘り進める必要がありますが、実際に掘り進めると想定外の壁に立ち向かわなければならぬことがあります。進ちよく見えにくい工事ではあるものの、関係する皆が心を一つにし、状況に応じて工夫をしながらトンネルの貫通、そして札幌延伸の実現に向けて一歩ずつ歩みを進めています。

アンケートはこちら



アンケートに答えて

大迫力の鉄道建設現場・船舶写真をゲット!



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。

YouTube
@jrtt_official



JRTT公式YouTubeチャンネル
おすすめ動画ピックアップ



北海道新幹線 八雲の大地でつくる未来

JRTT
ホームページ



X
@JRTT_PR



Instagram
jrtt_pr

