

No.73
2022
春季号

鉄道・運輸機構だより

特集 対談

未来の交通ネットワークづくりを託されるために

〈機構改革、4月から新たなステージへ〉

茶木 環 (作家・エッセイスト) × 河内 隆 (鉄道・運輸機構 理事長)



鉄道・運輸機構

JRTT

新幹線の開業準備

鉄道・運輸機構 理事 長谷川 雅彦

春は卒業と就職の季節ですが、鉄道新線も3月のダイヤ改正に合わせて開業することが多くあります。建設主体である機構にとって開業は建設事業の卒業、営業主体である鉄道事業者においては鉄道事業の始業といえます。また、併せて多くの場合、並行在来線や駅周辺施設の業務も開始されております。

私自身が勤務した地方機関で開業を迎えた、平成23年3月の博多開業および平成28年3月の函館開業で感じたことを含めて、新幹線の開業準備について紹介します。

多くの人命を預かる大量高速輸送機関である新幹線ですが、乗客の皆様には安心・安全・快適にご利用いただくため、また、沿線環境を保全するため、開業前に施設・設備の検査を1年以上の時間をかけて行っております。

博多・新八代間では、機構職員延べ2600人による250日間の事前確認の後、81日間で機構5500人、JR九州・JR西日本2500人の要員により念入りに検査を実施しました。検査後、JR九州による訓練運転等の運行・営業にむけた準備を進めるとともに、自治体の協力を得て、開業気運を醸成するための試乗会や駅内覧会、マスコミ等を通じたPR活動を進めました。また、開業日には一番列車に合わせた式典を計画し、地元自治体を中心に相当の時間をかけて準備しておりました。新幹線と併せてJRが整備を進めた博多駅ビルは1週間先行して開業しておりました。そのような中、開業前日に東日本大震災が発生しました。

震災発生直後は災害の規模も不明であり、工事に携わった者の建設期間への想い、熊本県の開業ゆるキャラ「くまもん」をはじめ関係各人の「この日」に向けた開業準備への想いも大きかったのですが、報道で災害の様子

が明らかになるに従い、早々に祝賀会等の式典の中止を決定しました。

一時は開業そのものを見送る意見もありましたが、「開業は祝い事ではなく業務開始である」とJRに決断いただきました。地震の影響で空席のある一番列車を心の中でバンザイして見送った後、新しい博多駅前広場に立ち、街の生まれ変わりを実感したことが思い出されます。

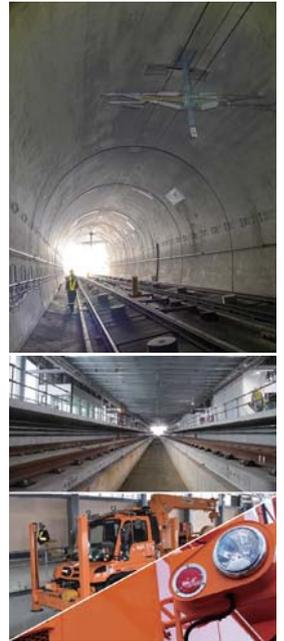
5年後の新函館北斗駅では、九州で叶わなかったブルーインパルスが青空を舞い、多くの方に開業を祝っていただきました。長年にわたり事業誘致にご苦労いただいた地元関係者から、新幹線が津軽海峡を渡ることに対する喜びをお聞きすることができました。

長い新幹線整備の歴史の中で、建設段階を担当できる喜びを感じ先人の努力に感謝し、また、新幹線、並行在来線、駅周辺施設などの営業につながる業務の責任を認識して、北陸新幹線での反省を踏まえて、地域と一体となり事業を着実に進めてまいります。

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は9月23日の開業に向け施設の検査も大詰めとなっており、6月には全線で車両を使った総合検査を実施してJR九州に施設管理を引き渡し、その後、JR九州による訓練運転等の準備を進めていくこととしております。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）は令和5年度末の開業に向け、最終盤の設備工事を進めるとともに、完成した区間から施設の検査等を開始しております。

多くの方に新しい新幹線をご利用いただき、魅力あふれる西九州や北陸を訪ねていただけるよう、関係機関と協調して着実に工事および開業準備を進めてまいります。



表紙の写真は加賀トンネル。裏表紙は小松駅ホーム階（上）、工事用機械（中、下）。

も く じ

2 *** 巻頭言**
新幹線の開業準備
鉄道・運輸機構 理事 長谷川 雅彦

4 *** 特集 対談**
未来の交通ネットワークづくりを
託されるために
～機構改革、4月から新たなステージへ～
茶木 環 (作家・エッセイスト) × 河内 隆 (鉄道・運輸機構 理事長)



WORKING REPORT
東京支社 小松鉄道電気建設所

14 *** WORKING REPORT**
多種多様な設備を隅々まで張り巡らし
安全・安定輸送の要となる電気設備工事
東京支社 小松鉄道電気建設所

24 *** 地域鉄道を訪ねて**
神戸電鉄【兵庫県】



地域鉄道を訪ねて (神戸電鉄)

28 *** JR TT TOPICS**
01 見て・知って・学ぼう! 北海道新幹線見学ツアーを開催……………28
02 公式Twitterをはじめました……………29
03 竣工船の紹介……………30

31 *** 私のイチ押し、すてきな列車** 斉藤雪乃 / 編集後記

集

談

河内 隆

(鉄道・運輸機構 理事長)

づくりを託されるために ら新たなステージへ～



平成15年10月1日に設立した鉄道・運輸機構は、整備新幹線をはじめとする鉄道建設や共有船建造等の多数のプロジェクトにおいて、計画から完成・開業まで一貫して交通ネットワーク整備に携わり、社会に貢献してきました。このような中、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の事を踏まえ、昨年7月に「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～」を策定しました。改革プランの策定以降、様々な取り組みに着手して成果を上げつつあり、今年4月には改革の新たなステージに移ります。機構設立以来の大規模な改革について、また、機構が携わる交通ネットワークづくりの意義について、河内隆理事長と作家・エッセイストの茶木環さんに対談していただきました。

業務や組織体制を自ら見直し、 積極的に改善に取り組む

茶木 昨年3月26日に鉄道・運輸機構（以下、機構）の理事長に就任されてから約1年が経過しました。この1年を振り返って、どのような感想をお持ちでしょうか。

河内 現在整備中の各プロジェクトを着実に進める一方で、機構の再生に向けて、機構の役員員とともに一丸となって改革に必死に取り組んだ1年でした。「明日を担う交通ネットワークの整備を通じて日本の地域をつなぎ、人々の暮



特

対

茶木環

(作家・エッセイスト)

未来の交通ネットワーク ～機構改革、4月か

茶木環 CHAKI Tamaki

作家・エッセイスト。報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。日本の民鉄や地方鉄道を中心に鉄道会社の取り組みや路線の魅力について取材・執筆活動を行う。(一社)計画・交通研究会理事・広報委員長、日本ペンクラブ会員。2012年より日本鉄道賞表彰選考委員。鉄道関連の著書に『広島のみちと路面電車―「真実一路」の人・奥窪央雄―』『激しく生きてこそいのちの値打がある「一以貫之」の人・大田哲哉』がある。

らしに活力と豊かさをもたらす」という機構のミッションを通じて、地域の皆様方のお役に立てる組織であり続けるために、今、機構は変わらなければならない時だと思えます。私自身も組織のトップとして機構改革の先頭に立ち、未来の交通ネットワークづくりを託される組織となるべく決意を新たにしているところです。

茶木 この1年は非常に密度の濃い期間だったのではないかと拝察いたします。昨年7月に鉄道・運輸機構改革プランを発表され、いよいよ今年の4月から新たなステージに入ります。この機構改革に取り組みまれた経緯からお話しいただけますか。

河内 北陸新幹線(金沢・敦賀間)では工期遅延、事業費増高という事態を招き、地域の皆様の期待を大きく裏切る結果となってしまいました。この事案を契機に、関係者の方々から厳しいご批判を受け、機構のガバナンスや施工管理能力に不信の目を向けられるような事態をなぜ招いてしまったのか、突き詰めて考えました。



それは、新幹線整備が地域にもたらす影響の大きさへの理解が欠けていたのだと思います。発表された新幹線の整備スケジュールを前提にまちづくりや並行在来線の準備等が進められます。開業への期待がつのる中、開業を2年後に控えたタイミングで開業延期・事業費増嵩という今回の唐突な内容変更は、ステークホルダーや関係者の方々に大変な影響を及ぼしました。

整備新幹線は長年にわたってその整備を熱望してきた地域の方々の熱い思いと、多数の方々の方力の上に成立することを、私たちは肝に銘じなければなりません。この事を重く受け止め、機構に対する信頼を取り戻し、再び地域の皆様様の思いを託される組織に再生することが私の使命です。

昨年6月に、国土交通省鉄道局の「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」で報告書が公表されました。ここでは整備新幹

線に関する構造的な問題をはじめ、機構が抱える課題や機構だけでは解決できない重要な指摘もいただきました。私たちはこの指摘を真摯に受け止めて整理等を進めましたが、受け身で対応するだけでは不十分であり、機構自体が業務の進め方や組織体制を足元から見つめ直し、課題を克服して改善する必要があると考えました。

茶木 地域の理解を深めることも含めながらの取り組みなのでですね。私は長野県の放送局に在職中に北陸新幹線の長野開業を経験しました。が、歴史的な出来事として地元の人々と迎えました。地方における新幹線開業への期待を強く実感しましたが、機構が目指す新たな姿とはどのようなものでしょうか。

河内 地域の方々と共に歩む、地域密着型の組織を目指し、地域社会との信頼関係を築きながら、社会や環境に貢献し続ける組織になることです。そのためには、機構改革は国土交通省鉄道局の検証委員会での指摘にとどまらず、機構全体を見渡して、業務のあり方を根本から見直す必要があります。

機構改革プランは3つの視点——①変化への迅速かつ柔軟な対応、②総合力・専門性の強化、③アカウンタビリティ（説明責任）の向上——から6つの具体的な取り組みを推進します。

具体的な取り組みはその内容と議論の進め方の両方に留意しながら進めてきました（図）。

(1) 組織体制の見直しと (4) 人事体制・人

材育成の見直しは組織体制と業務の担い手という取組内容に親和性があります。それから(2)業務プロセスにおける生産性の向上と(6)働きやすい職場環境の構築は、機構で働く職員が気持ちよく仕事に取り組み、どのように生産性を高めていくのかという問題です。そして(3)入札契約制度・施工環境の改善と(5)対外的な情報発信力の強化は、発注者である機構と受注者である業界の方々との関係や、機構が進める事業により広い意味で関係する地域住民の方々・国・自治体・経済を担っておられる方々に対して、幅広く機構から情報発信を行うものです。

この1年の改革の歩みは大きく2つに分けられます。第一段階は年度初めから改革プランの策定までの期間です。私が赴任して2週間後の4月12日に機構改革室を立ち上げ、各部署で説明会等を行って理解の醸成に努めました。また多様な意見を求めるという丁寧なプロセスを経て、改革室の発足から3カ月半で改革プランをまとめることができました。

第二段階は改革プラン策定から年度末までの期間です。改革プランにはロードマップを作成しています。プラン月策定より9月末はスタートダッシュ・フェーズ、10月～12月はチャレンジ・フェーズ、1月～3月はブースト・フェーズと分類しています。これは、改革の流れの中でいま自分がどの段階にいるかを認識し、物事を進めることが大事だと考えるからです。隔週で発

◆図 主な取り組み項目のロードマップ

令和3年7月機構改革プラン発表時点

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
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	
	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				経営企画部の稼働
(2) 業務プロセスにおける生産性の向上	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		継続的な業務改善の取り組み	
	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				ICTの活用・高度利用
(3) 入札契約制度・施工環境の改善	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		部分的なICT活用工事等の実施	
	工事へのICT導入に向けた課題整理、制度づくり		●ECI方式の制度創設		多様な入札契約制度の導入を促進	
(4) 人事体制・人材育成の見直し	新たな入札契約方式(ECI方式等)の制度設計		ECI方式等の運用開始・フィードバック		前年度の取り組みを継続・拡大	
	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	
(5) 対外的な情報発信力の強化	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)		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)		適材適所な人事の実施	
	従前の広報活動の課題整理、対策の立案	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				新規職員へのフォローアップ
(6) 働きやすい職場環境の構築	・対外的な情報発信の在り方の検討 ・会議体の構築		活動内容を振り返りつつHP等を強化		活動内容を振り返りつつ 広報活動を強化	
	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		●本社完全モバイルPC化、地方機関モバイルPC化前倒し(1月)		活動内容を振り返りつつ コミュニケーションを継続	
モバイルPCの導入促進、ネットワーク回線の強化		モバイルPCの利点を活用した働き方改革の推進		●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)		
本格的な取り組みに向けた事務手続き、周知		本格的な取り組みに向けた事務手続き、周知		本格的な取り組み		

行される機構改革ニュースも、個々人の認識の共有を後押ししたと思います。

茶木 機構の皆さんがまさに一丸となって着実に進めてこられたのですね。

「機構人」として組織全体への意識を持つことが大切

茶木 河内理事長ご自身は京都市副市長や内閣府の官房長・事務次官を歴任され、民間会社にも在籍された後、機構の理事長に就任されています。外部からの視点で捉えたときには機構という組織をどのようにお感じになりましたか。

河内 私自身、国の各省庁、広域的・基礎的自治体、民間企業など多様な組織で働いて参りました。率直に申し上げて、外からの機構に対する期待の大きさの一方で、厳しい見方や評価があることを組織内で直視しているとは必ずしも言えないのではないかと、というのが第一印象でした。

この背景には様々な要素があります。新幹線建設は様々な制約のもとで遂行される大変困難なプロジェクトです。それだけに「我々はつくり上げることが使命であり、一生懸命つくっていれば当然評価されるはずだ」という意識が少なからずあったのではないのでしょうか。

私は、改革プラン策定の過程で、北陸新幹線の一連の事態や機構改革に対して行った意見

募集の回答（約1700通）全てに目を通しました。他者に責任を求める声や特定の部局の問題だとする、縦割り意識を強く感じさせる意見もありました。鉄道整備は業務プロセスの過程が長期間にわたり、また細分化されていますので、様々な領域でそれぞれ非常に高い専門性を発揮しながらも縦割りで行進していきます。自分の領域の中で個別最適を追求することにどうしても目が向き、他部門との連携を図りにくいところもあり、全体最適の視点からもっと考える必要があったのではないかと。また、数々の困難なプロジェクトの達成を積み重ねていく中で、従来の業務の進め方にとらわれるようになったのではないかと。

外に目を向ければ、国やNEXCO等の他の発注機関では様々な試みを導入しています。機構では工期に追われて、目の前の業務に注視するあまり、そうした動向に目を向ける努力が欠けていたのではないかと。さらに、沿線自治体のステークホルダーの方々との丁寧なコミュニケーションが不足していることについても違和感を持ちました。

北陸の事案もそうですが、特定の部局やセクションだけではなく組織全体の問題と捉えなければ本質を見誤ります。世間の厳しい目は機構という組織全体に向けられています。新たな組織の風土や体質をつくりあげていくには、個々の役員が機構に属する「機構人」として、自らの所属する部署、職種、システムを乗り越え、ワ

ンチームとして組織全体に対する意識を持つことが重要です。

現在、機構を取り巻く環境は大きく変化しています。変化が加速している上、機構に対する要求水準が著しく高くなっています。地域社会との連帯や社会に対する説明責任を果たすため、寄せられる疑問に対して、わかりやすい言葉で理解を求める工夫を重ねるなど、環境変化に対して柔軟かつ確実に対応できる組織に変えていきたいですね。

茶木 鉄道建設には大変な時間と労力がかかっており、また、各部署の専門性の高さというものがあります。それから住民の方々、地域の方々、国民の方々には鉄道に対する大きな期待と信頼があり、その中で鉄道建設を続けてこられたと思います。未来に向けて事業をどのように推進するかということや北陸の事案をきっかけに見直す機会となったのではないのでしょうか。

河内 はい。やはりこのピンチをチャンスに変えたいと強く思います。

社会変化に柔軟に対応できる組織づくりを目指す

茶木 次に改革プランの具体的内容についてお伺いします。事業を取り巻く環境が非常に大きく変化していますが、このような社会の変化に対してより柔軟に対応できる組織としていく

ために、どのようなことを行われたのでしょうか。

河内 まず北陸新幹線の事案に対応するため、昨年3月にこれまでの大阪支社を廃止し、4月に地域密着型の北陸新幹線建設局を設置しました。組織体制の見直しとしては、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には、横断的な視点で全体を取りまとめる部署が必要と考え、今年1月に経営企画部を新設しました。

機構は現在も北海道・北陸・九州新幹線と、神奈川東部方面線の建設を担っていますが、より生産性を高めるとともにマネジメント体制を強化するため、鉄道建設プロジェクトに携わる役職員の役割分担や責任体制を明確化しました。

茶木 組織体制を見直される一方で、やはり生産性の向上を一層重視されていられるかと思えます。現在、各分野においてもDXなどが推進されていますし、コロナ禍でワークスタイルも変わる中で、日本もさらなるデジタル化が急務だということに気付きました。機構ではどのようなところからデジタル化を進められていますか。

河内 限られた人員で業務を効率的に実施していくために、各種業務の手順や手続きの見直しのほか、ICTの導入が極めて重要であると考えています。そのため、新幹線建設工事のデジタル化を促進するため、本社内にICT推進



チームを設置しました。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臨場について、現在、北海道新幹線の建設現場の一つである渡島トンネルをモデル工区に設定して実証実験を行っています。また、職員が勤務場所を選ばず仕事ができるようにモバイルPCの導入を進め、会議のために大量に印刷していた紙資料も廃止しました。

茶木 大規模なプロジェクトの中の発注者・受注者の関係があるかと思いますが、スムーズな施工やより良い施工環境を構築していくために、何が必要だとお考えでしょうか。

河内 入札契約制度面でも、発注者として見直すべきことが多々あります。これまで日建連など業界団体との意見交換を定期的に行ってきたですが、今年度からトップだけではなく、実務担当者による会議を新設しました。トップの会議で明らかになった課題について、具体的に踏み込んだ議論を実務担当者の会議で行うこと

ができるようになったわけです。このような取り組みを踏まえ、これまで以上に業界団体の皆様との相互理解を深めていきたいと思えます。

鉄道工事は、道路や河川の工事と比較して、土木・軌道・設備・電気機械など多くの分野の工事が輻輳し、時には工事開始後に設計の見直しが必要になります。そのため、新たな工事発注方式として、ECI方式を制度化し運用しています。ECI方式は、施工予定技術者との事前協議が可能のため、工事を始める前に設計や施工計画を調整できることが特徴です。これ以外にも概算数量発注方式、事業促進PPPなど、他の発注機関が導入している取り組みを機構の鉄道建設工事にも適用するため、昨年12月に新たに制度化しました。新たな手法に対して高い感度を持ち、プロジェクトを円滑に発注し、事業パートナーとして施工者の皆様と工事を進める体制を構築したいと考えています。

茶木 機構には技術者の方々が多くいらっしゃいますが、大規模プロジェクトをいくつも抱えているだけに、やはりマンパワーの問題が出てくるかと思えます。そうした中で質の高い技術者を確保していくためにどのようにご尽力されていますか。

河内 残念ながら、機構では業務量と要員のギャップがある状態が続いており、このギャップを埋めていく必要があります。「組織は人なり」といいますが、優秀な人材確保は喫緊の課題です。JRや民鉄各社をはじめ、幅広くご



協力をいただき、大勢の出向者に支援をいただいています。

現在は84名の出向者が機構で働いていますが、各自の持つ多様な業務経験をぜひとも活かしていただきたいと考えています。出向者の方々の活躍分野はとても幅広く、例えばJALの営業の方は北海道新幹線建設局の最前線で涉外活動を、ANAのキャビンアテンダントの方は本社広報課で女性の柔らかな視点で機構の事業をアピールするなど、貴重な戦力になっていただいています。

茶木 様々な専門性を持った人から多角的な視点を取り入れていらっしゃるのですね。機構人として採用したいと考える人材とはどのような人でしょうか。

河内 一言でいえば「クールヘッド、ウォームハート」です。専門的な知識、技術力を磨き上げて、そして事業を完遂する熱い心を持った方にぜひ来ていただきたいですね。

茶木 関係者の方々との連携を強め、協働を図っていくための対外的な情報発信の強化にはどのように取り組まれていますか。

河内 機構が実施するプロジェクトは、地域社会との関わりが大変深く強いものです。プロジェクトの進捗状況についての情報を発信し、関係者と共有することに力を入れなければいけないと考えています。機構は専門的な技術者集団ですので、これまで鉄道建設等に注力するあまり、広報やステークホルダーとのコミュニケーションについて積極的ではなく、北陸の事案もそうしたことが関係していると思います。そのため、関係者への情報共有や意思疎通を強化しています。北陸新幹線では石川県、福井県、JR西日本、国土交通省、機構を構成員とする「金沢・敦賀間 事業費管理連絡会議」を昨年1月に設置し、定期的に北陸新幹線の建設工事の進捗状況を説明、共有しながら会議資料を公表しています。工期遅延の原因の1つであった敦賀駅の工事について、新たな目標である令和5年度末の完成に向けて、9月末に土木工事が1カ月前倒しで完了し、10月から軌道工事に着手したことをご報告しました。

同時に、機構は国やNEXCO等と比較しても、対外的な情報発信が量・質とも不十分であり、機構の事業は十分認知されていない部分があります。このため、現場見学会などメディア取材を積極的に受け入れるようにし、工事記録映画や船舶建造動画をYouTube

で公開するなど、機構の事業を知っていただく取り組みを強化しています。YouTube動画では難工事に果敢に挑む技術者たちのロマン・物語が甦る内容で注目を集めています。昨年12月末から開始したTwitterも開始後約1カ月で1000人以上の方からフォローいただきました。機構の事業をもっと知っていただくことで関係者の理解を促し、良好な事業環境の形成に努めていきたいと考えています。

茶木 私もそうですが一般の人々は鉄道が完成してから関わるので、鉄道をつくっている方々がどのような思いでどの部分にご苦労をされて、何を目指しているのかはとも知りたいたいことです。それに共感したり、心を動かされたりすることによって、ただ利用者としてサービスを享受するだけの立場ではなく、とても広い意味での関係者の一人になっていくのかと思います。

河内 鉄道建設は計画から開業に至るまで実長いプロセスを経ます。ルートの検討から始まり事業計画段階、それから環境アセスメント、地元説明会、設計、用地買収などの手続きを経ます。そこからようやく土木工事という、目に見える世界が始まります。その後もトンネル掘削や橋梁建設などの土木工事が進んでいく合間に、レール敷設や電気設備、駅における機械設備、車両基地等の工事を行い、ようやく監査・検査を経て開業に至ります。

機構は鉄道建設を担い、建設した鉄道施設



を保有して事業者に貸し付けますが、いざ開業するとそこからは運営するJRや民鉄各社等の影に隠れてしまい、利用される方々の目からは機構の存在が見えにくい。どうしても縁の下の力持ちに映ってしまうのかもしれないね。

茶木 ところで、先ほど「組織は人なり」との言葉があり、機構で仕事をされる方々の働き方や環境も整えられていらいっしょらと思えます。様々な場所に現場があるので、特に女性の場合、ライフイベント等を考えると転勤などもなかなか難しいのかと思いますが、どのように対応されているのでしょうか。

河内 おっしゃる通り、機構は全国転勤もあり得る職場です。そして職員の9割以上が男性で、土木現場をはじめ女性が働きにくい環境がまだ残っています。これらを改善して、男女を問わず、仕事と家庭の両立をしやすい職場環境の構築に取り組み始めています。モバイルPCやオンライン会議の導入など、勤務場所を選ばず

に多様な働き方ができる環境を整備することから始めます。

茶木 どの組織でもすぐに変わることは難しいですが、そういった意識を持って少しずついろいろなところを変えていき、大きく実を結ぶのだと思います。お話を伺って、非常に多角的で重層的な考えをお持ちになって改革を進められていることがよくわかりました。この改革を取りまとめられる上で、理事長ご自身が特に留意されたのはどういった点でしょうか。

河内 3点あります。1つ目は、機構にとって変えてはいけないものと変えるべきものを見極めることです。鉄道・船舶を中心に安全で安心な環境に優しい交通ネットワークを確実に整備することが私たちのミッションであり、この重要性は変えられません。組織の存在意義「purpose」の中で、なぜ機構が存在するのか、「why」にあたる部分として、日本鉄道建設公団、運輸施設整備事業団以降、脈々と受け継がれてきたプロ意識や技術力、難工事に果敢に挑んできた技術者魂は守るべきです。他方で、推進上の「How」にあたる仕事の進め方や情報共有・発信のあり方については、状況の変化に応じて大胆に見直さなければなりません。

2つ目は、職員の改革への参加意識です。一人ひとりが改革を「自分事」と捉え、自らの業務遂行のあり方を見つめ直し、組織全体に対する意識を持って機構を支えていただきたいと思います。

います。

3つ目は、現場の声に耳を傾けて、丁寧な意思疎通を行うことです。改革プラン策定時に私自身も厳しい意見を含めて全てに目を通したことは先程言及しました。また、支社局、建設所にも足を運び、現場で日々尽力している職員のプロジェクト遂行への熱意を感じながら、コロナ禍ですが極力意見交換に努めて参りました。

茶木 職員の方々の意識も非常に高まっていると思いますし、機構が新しい組織としての文化を今から作り上げていくのだと思いますが、組織文化の醸成を意識された取り組みはされているのでしょうか。

河内 組織文化は急に変わるものではないのですが、新しいことに挑戦する意識や姿勢を持ち続けることが、非常に大切だと感じています。その思いを折にふれて伝えることによって、組織文化が徐々に築かれていくものと思います。職員のモチベーション向上のために表彰制度等も活用しながら「褒める文化」を築き、成果に対してはお互いに正しく評価する、そういった文化を根付かせていきたいと思っています。

茶木 そうしたところから機構の新たな組織文化が皆さんに浸透していくのですね。

地域と地域を繋ぐ歴史的・文化的・社会的な意義は何か

茶木 機構によるインフラ整備は社会的に非常



に意義のあるものです。交通ネットワークづくりの担い手としてどのようにお考えですか。

河内 鉄道建設や共有船建造には初期投資に多額の資金が必要であり、整備期間も長期に渡ります。このため民間企業が設備投資から投資回収までリスクを負いながら実施することが大変難しく、また、これらの事業は様々な専門技術の集合体として成り立っていますので、全体を有機的、統合的に管理し、プロジェクトを具体化して実現させる必要があります。機構は資金調達の仕組みと各専門技術を兼ね備えていると自負していますので、これらを駆使して交通ネットワークの整備に尽力し、社会から一層信頼される存在として貢献していきたいと考えています。

ちよつと脱線しますが、私の好きな作家の塩野七生先生の大作に『ローマ人の物語』シリーズがあります。その内の一巻、『すべての道はローマに通ず』は、古代ローマのインフラを総合的に論じた作品です。「ローマはインフラを人間が人間らしい生活を送るために必要な大事業と考えていた」という冒頭の書き出しから秀逸です。もとより、道路はローマ人の発明ではありませんが、「メンテナンスを忘れないようにしてネットワーク化した。それはローマ人の独創だ」といった記述や、「ネットワーク化による機能の飛躍的な向上に着目したことがローマ人を現実的で合理的な民族にしていた」という記述があります。これは慧眼だと思えます。また、

交通便利性を高めることで、人々が生活する圏域構造を大きく変え、文明を発達させてきたことは歴史的証左であり、「物を動かす能力」と「豊かさ」の関係性については、森地茂先生も指摘されておられるところです。

インフラは日常生活を支える基盤ですが、機構が担う交通ネットワークづくりは、とりわけ地域に大きな経済的・社会的インパクトをもたらします。しかも、地域と地域を繋ぐ、人流・物流の織り成す綾あやが新たな文化をつむいでいきます。

ネットワーク整備に携わる一人ひとりが、このことを深く理解し、その社会的・文化的意識にも広く思いを巡らせるようにしたいものです。

この文脈から一例として挙げますが、機構は魅力的で過ごしやすい駅空間づくりも意識しています。パブリックインボルブメントという手法で、地域の皆様や自治体のご意見を伺いながら設計を深め、地場産材や地元工芸品を用いるなどして、駅が地域の顔となるよう工夫をします。これも歴史的・文化的な意義への貢献になるのではないかと自負しています。

茶木 「文化」は、人間が他者や物やイメージなどと遭遇することによって生まれるものとされていますが、鉄道や船舶も文化が生まれるきっかけをつくる輸送機関であり、かつその地域の文化を育てる側面もあります。「文化」という単語はもともと「culture」の訳

語ですが、「culture」という言葉の語源には、文化的なもの以外にも「栽培」「養殖」など「育てる」という意味合いがあります。その意味では、交通ネットワークづくりは文化と非常に親和性が高いものであると、お話を伺って改めて強く思いました。

さて、そのような機構の活動を社会的な課題解決、SDGsの観点からご説明いただければと思います。

河内 機構が手がける鉄道建設や共有船建造の事業は、環境改善効果が高いグリーン性と社会問題解決といったソーシャル性の両方を有しています。例えば輸送量当たりのCO₂排出量を比較した場合、人流の面から見ると鉄道はマイカーの8分の1、物流の面から見ると船舶は営業用貨物車の5分の1で、他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた地球環境に優しい輸送機関です。鉄道は移動時間の短縮や人的交流の促進によって地域振興にも貢献しますし、船舶は我が国の物流の効率化や離島航路の整備といった面で社会的要請に大きく応える交通ネットワークになっています。さらには、海上輸送は災害に強い。交通体系は何か一つに頼るのではなく、複数の手段が重層的に用意されていることがレジリエントなシステムに繋がると考えます。

トンネルを掘削すると必ず土が出ます。これを発生土といいます。北海道の例ですと、一部にセレンやヒ素など自然由来の重金属が微量

に含まれます。トンネル発生土は環境省が定めた土壌汚染対策法の適用対象ではありませんが、機構では周辺環境に影響を与えることがないように、国交省の「建設工事における自然由来重金属含有岩石・土壌への対応マニュアル」に基づき、第三者委員会の審議・検討を踏まえて対策を決定をしています。例えば、トンネル外の作業ヤードに濁水処理施設を設けるなどして、環境基準を満たす水質に変えて自然河川に戻すといった対策を講じています。その他、発破による作業の場合には、住宅地での周辺環境、騒音や振動などの影響測定を調査しながら防音壁を作るなど対策を丁寧に行っています。

あわせて鉄道建設現場、船舶運航では、株式会社ユーグレナと連携してバイオ燃料利用の可能性を探るといった先駆的な取り組みも始めています。このように、カーボンニュートラルに貢献できる取り組みをそれぞれの部局で推進しているところです。

茶木 最後に、改革が新たなステージに入る前に、今後の抱負や関係者の方々にメッセージをお願いします。

河内 改革の取り組みを進めることによって、プロジェクトを確実に推進する地域密着型の体制を整え、さらに地域の方々、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たいと思います。私たちの持つ確かな技術力、そして多様な専門性を束ねる総合力を持ったプロフェッショナル集団として交通インフラづくり

を託される、信頼される組織を目指します。どうか引き続き、私ども機構の取り組みに対するご理解、ご協力のほどをお願い申し上げます。

茶木 塩野七生先生の作品から「人間らしい生活を支えるインフラ整備は重要」というお話がございましたが、インフラ整備もまた人間らしい営為であり、機構の事業もまさにそうしたものであると思います。「なぜつくるのか」という根源的な問いを続けながら機構の皆様が行う今後の交通ネットワークづくりに利用者の方一人一人として大きな希望を感じております。

河内 ありがとうございます。



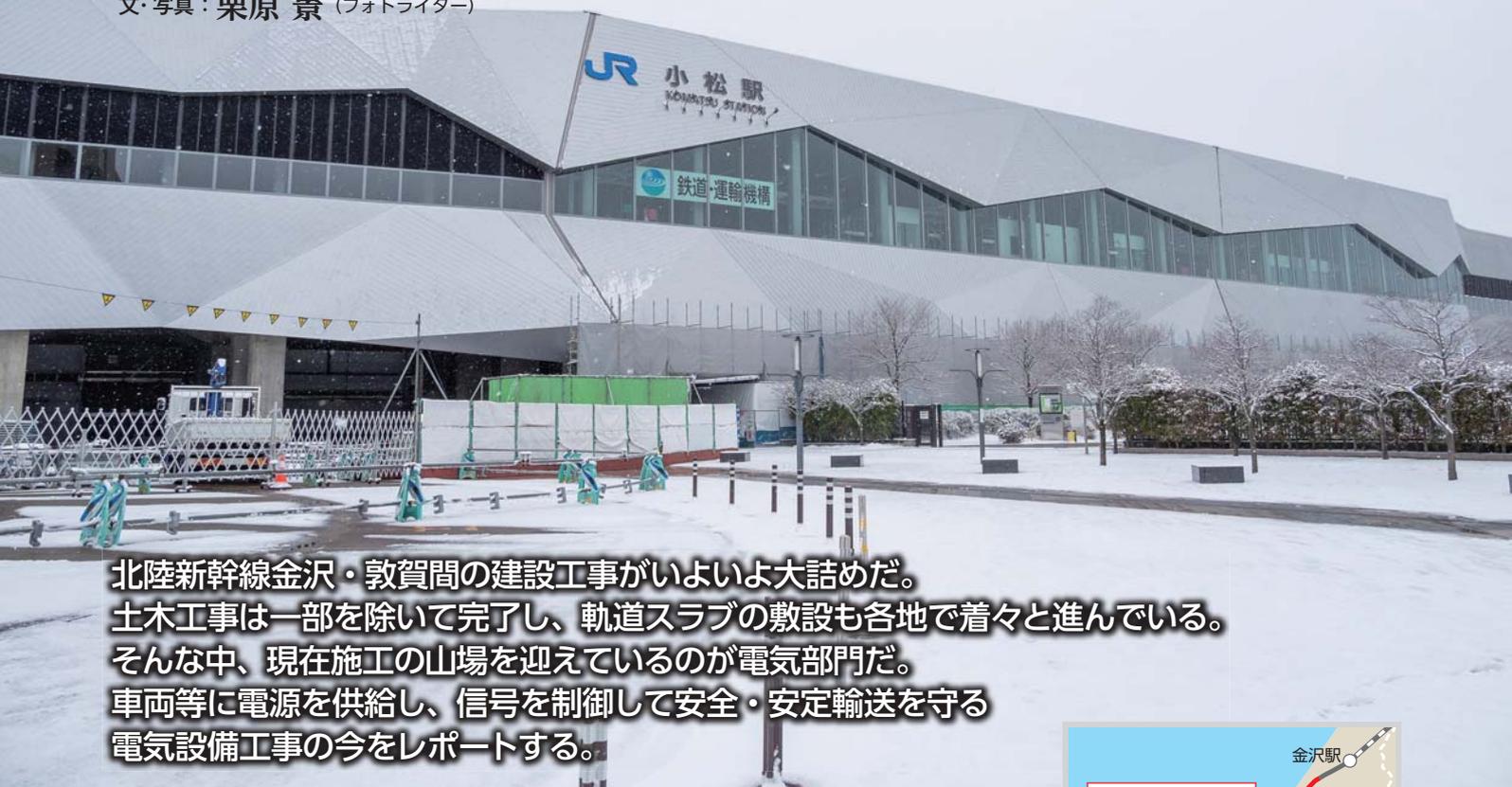
北陸新幹線
(金沢・敦賀間)
現場レポートは
こちら!



小松駅周辺には開業を待望するのぼりがたくさん掲げられている

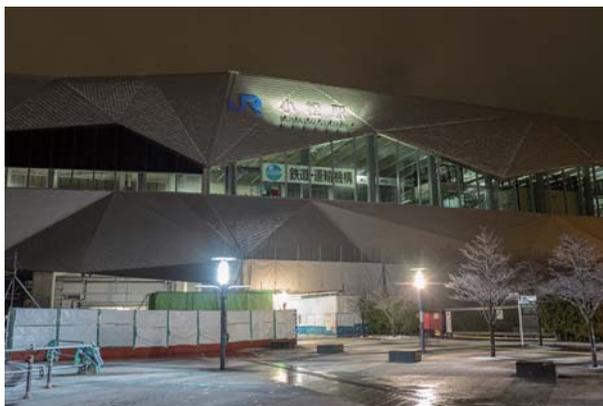
多種多様な設備を隅々まで張り巡らし 安全・安定輸送の要となる電気設備工事

文・写真：栗原 景 (フォトライター)



北陸新幹線金沢・敦賀間の建設工事がいよいよ大詰めだ。土木工事は一部を除いて完了し、軌道スラブの敷設も各地で着々と進んでいる。そんな中、現在施工の山場を迎えているのが電気部門だ。車両等に電源を供給し、信号を制御して安全・安定輸送を守る電気設備工事の今をレポートする。

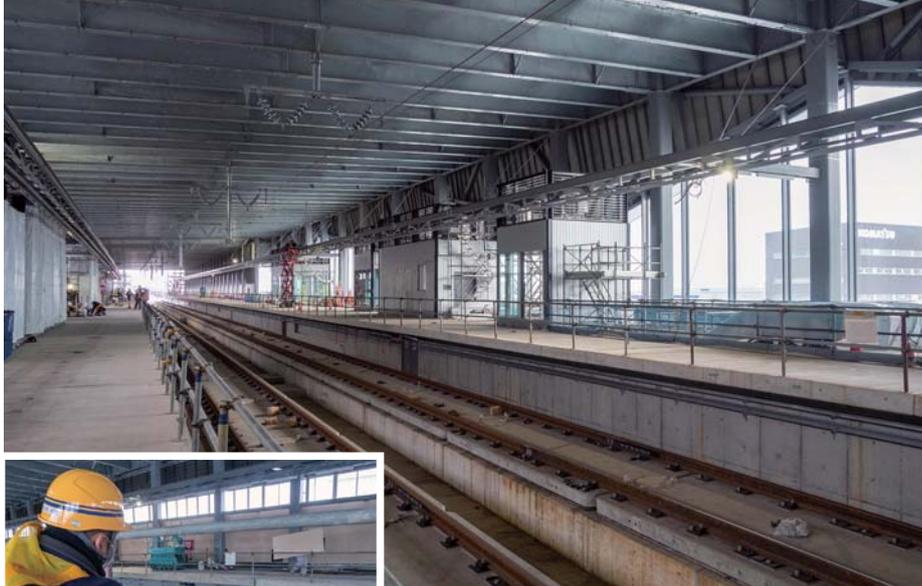
三角の窓が白山の山並みを表現している小松駅。かつては2本の私鉄（北陸鉄道小松線、尾小屋鉄道）が分岐する交通の要衝だった



駅内外の照明も着々と施工されている(左)。小松は科学技術のまち。駅東口の「こまつ80スクエア」ではプロジェクトンマッピングを実施している(右)



埼玉県出身で今は家族とともに小松に暮らす佐々木大輔所長。知人から「早く新幹線に乗ってみたい」と言われることも多いとか



2面2線の小松駅。下り線側の窓からは天気がよければ白山の眺望を楽しめる。電車線を張る作業は春ごろから始まる予定だ



ホーム下の配線について説明する佐々木大輔所長。各種ケーブルは複数段のラックに収められている

●● 新幹線に命を吹き込む部署

小松駅前には、粉雪が舞っている。気温3℃。前日からの強い風はようやく収まってきた。

うっすらと雪が積もる静かな広場の向こうには、真新しい北陸新幹線小松駅が姿を現している。三角形を組み合わせた立体的なデザインは、小松市民が親しんできた白山の山並みと未来を表現している。

駅舎に入ると、大勢の作業員が作業をしていた。

「駅全体の外装工事は終わり、現在は主に建築部門が内装工事を行っています。その工事の進捗に合わせて、我々電気部門も配管・配線や照明の設置を進めています」

小松鉄道電気建設所の佐々木大輔所長が説明してくれた。

平成15年に入社し、つくばエクスプレスや九州新幹線博多・新八代間、北陸新幹線長野・金沢間などさまざまな現場を経験してきた41歳。小松鉄道電気建設所が開所された令和元年6月1日から現職だ。

整備新幹線の建設は、土木工事から始まり、進捗に伴って「軌道」「建築」「電気」「機械」など分野別の建設所が順次開所される。小松鉄道電気建設所は、令和5年度末の開業を目指して建設が進む北陸新幹線金沢・敦賀間のうち、石川県内の電気設備について施工を担当している。新幹線は、電気がなくては動かない。電気部門は、いわば新幹線に命を吹き込む役割を果たしている。

電気部門はさらに5つの系統に分かれている。電力会社から受電した電気を新幹線の車両向けに変換する



小松駅の構内コンコース。天井も立体的・多面的な造形となっている



鋼管柱の建植などに使われる工事用機械。ドイツ製の車両を改造したものを購入して使用している



エスカレーターも設置され完成に近づいている



金沢駅などの工事も手がけたベテラン作業員が待合室の照明を丁寧に取り付け



床下のケーブルを取める溝を作る。細部にわたるまで人の手でしっかりと作り上げていく



多数の機器が設置されている通信機器室。地震対策なども入念に施されている

「変電」、その電気をパンタグラフを介して車両に供給する「電車線」、駅の照明および駅をはじめ沿線設備の電源を供給する「電力」、列車の運行を制御する「信号」、列車・駅・指令所間の情報を伝送する「通信」の5系統だ。小松鉄道電気建設所は、白山総合車両所付近にある既設線との境界地点から加賀トンネル内に位置する石川・福井県境まで、約44kmの電気設備の建設を担当している。

「この区間の特徴は、ほぼ全区間が明かり（地上）区間であることです。トンネル区間は加賀トンネルの約5kmしかありません。冬季はご覧のように降雪もある厳しい環境下での施工となります」

**● 職人的な作業員が
● それぞれの技術を活かす**

小松駅では、2面2線のホーム上で照明の取り付けや、ホーム下のケーブル設置などが行われている。

「現在は、軌道部門がレールの細かい調整をしています。私たちが電気部門は、駅前後の電車線、つまりトロリ線を張る準備をしており、今後軌道と調整のうえ施工します」

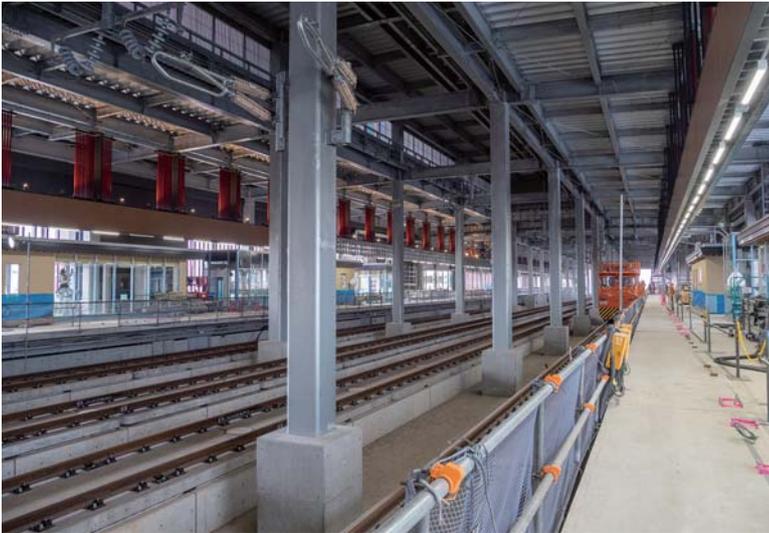
電気設備工事は、他の部門との綿密な調整が重要だ。駅の配電・通信設備は建築部門による内装工事がある程度進まなければ仕上げられない。また、電車線の延線は仮軌道が敷設されていないと、作業車を使用できない。

「現在の進捗状況は、約5割です。今のところ今年（令和4年1月現在）は極端な降雪がないので、順調に進んでいます」

各拠点に設ける通信機器室は、列車の安全を守る信号設備や、施設間の情報を伝送する通信設備が設置される場所だ。小松駅の通信機器室は同駅の前後15kmの信号を制御する。情報通信には大容量の光ファイバー



歴史ある温泉街や城下町の建物をイメージした加賀温泉駅



通過線を備えた加賀温泉駅のホーム。電車線はまだ張られていないが、電車線を取り付ける可動ブラケット（手前）や下束（さげづか、左上）は既に一部設置済みだ



外観と同様に格子のイメージや木調のデザインを取り入れている。早くも間接照明の角度調整が行われている

ケーブルが使用され、運行に必要な情報、風速計・雨量計など多種多様な情報がやり取りされる。既に機器類の設置は終わり、現在は総合指令所との各種試験が行われている。

石川県内にはもうひとつ、加賀温泉駅が設置される。こちらも駅舎の外装はほぼ完成。温泉郷や城下町に見られる和の様式をモチーフにした駅舎が美しい。

加賀温泉駅は通過線を備えた2面4線の駅だ。ホームには「和」を意識した意匠の照明が設置され、現在は照度や角度の調整、ケーブル設置などを行っている。

下りの待合室では、工事受注者の作業員が照明と非常灯を取り付け、「鉄道は規模が大きく、自分の専門も活かせるのでやりがいがあります」と語った。

階段下では、別の作業員が床下の配線を収めるために「コンクリートを手際よく削っている」。

「5分程で終わります」
それぞれの作業員が自分の技術を活かし、着々と駅を完成に近づけている。そんな印象だ。

● トンネル内の電気設備

佐々木所長の案内で、沿線の現場取材に向かう。最初に訪れたのは、加賀温泉駅から終点方へ5kmほど進んだ地点にある、全長5463mの加賀トンネルだ。

石川・福井県境に跨るトンネルで、土木工事はほぼ完了。壁面には何本ものケーブルが設置されている。束になっているケーブルは、信号ケーブルと駅間で情報をやり取りする光ケーブル、そして沿線電話を接続するメタルケーブルだ。

「信号・光・メタルケーブルは既に敷設が終わり、各通信機器室と総合指令所との通信テストが行われています」

列車無線に使われるLCX（漏洩同軸ケーブル）、沿



レール脇のケーブルダクトの湾曲部に取り付けられるスチール製のカバーを一つひとつ設置していく



加賀特有の赤瓦を使った待合室も姿を現した



加賀トンネルの起点方坑口付近は下り線の軌道スラブ本設を待っている状態。時折資材を乗せたトロ（手押し運搬車）が仮軌道の上を通過していく



500mごとに設置されている器材坑。保守時の待避所にもなる。器材坑には沿線電話、トンネル内の電源供給用電源設備、信号ボックスなどが設置されている



トンネルの壁面には各種ケーブルが設置されている。今後、電源ケーブルが上の金具位置に設置される



石川・福井県境に跨る加賀トンネル

線の機器類に電気を供給する電源ケーブルも設置されている。

「トンネルでは防災の観点から電源ケーブルを二重に設置することになっており、順次もう一本についても設置を進めていきます」

坑口から300mほど歩くと、横穴のような器材坑があった。たぐさんの段ボール箱は、これから設置されるトンネル内の照明器具。坑内には、沿線電話機やトンネル内の電源供給用の電源設備、信号・通信ボックスなどの機器が置かれている。

現在、トンネル内では、天候の影響を受けやすい軌道の敷設工事を優先して行っており、電気は主として明かり区間の施工を進めている。

続いて、加賀市内の新加賀き電区分所に立ち寄った。北陸新幹線金沢・敦賀間は、北陸電力から受電した電気を変電所で変換して電車線に供給しているが、き電区分所は各変電所の電源区間が切り替わる場所だ。列車が通過する際に、隣の電源区間にスムーズに入れるように電源を切り替えるスイッチの役割を果た



新加賀き電区分所へATき電線を接続する。新幹線の安定輸送に欠かせない設備だ



変電所からの電気が切り替わる地点にあり、巨大なスイッチの役割を果たす新加賀き電区分所



冬季で分厚い手袋を着用しているうえ、高所での取り付け作業のため、高い技術が求められる



軌道モーターカーに高所作業装置を取り付けた架線作業車。作業台の高さと広さが異なる車両が使い分けられている

す。新加賀き電区分所は、新白山変電所と新坂井変電所の境界にあたり、現在は本線とき電区分所を接続するATき電線の施工が行われていた。

● 一つひとつ手作業で取り付けられる電線

翌日は、実際に電車線工事の現場を取材した。訪れたのは、小松駅から金沢方へ約3km、北陸新幹線が北陸本線と立体交差する地点だ。気温は0℃、依然として雪が舞っている。

「架線作業車の高所作業装置に乗りますので、墜落制止用器具を装着してください」

フルハーネス型の墜落制止用器具を装着し、作業台の手すりにフックを取り付けてATき電線の高さにまで上がる。レールからの高さは約8m、地上からは20m近い高所での作業だ。現場の近くにある北陸本線を、特急「サンダーバード」が雷煙をあげて走り去った。

電車線には、雷から設備を保護する架空地線、不測の大電流から電車線を保護するAT保護線、パンタグラフに接し電車に電気を供給するトロリ線などがある。現在取り付けが進められているのは、電車からの電気を変電所に流すATき電線だ。

電車線を支持する鋼管柱は約50mごとに建植されており、先端の腕金の先にある滑車に、ATき電線となる銅線が通されている。これは、まず長さ約1kmのロープを滑車に通し、その端に結ばれた同じく約1kmの銅線を滑車に引き込んで仮付けした状態だ。ここから、作業台に乗った作業員が滑車を一つひとつ金具に支持替えして銅線を取り付けていく。作業員は2名。滑車を手際よく取り外し、支持金具を取り付けて銅線を固定していく。1カ所の作業にかかる時間は10分弱。正しく取り付けられたことを確認すると、作業台を下ろして次の鋼管柱へ軌道上をゆっくりと前進、また作業



後方で別の架線作業車が待機中。雪は降っているが風が穏やかなので安全に作業が可能だ



鋼管柱の中ほどから伸びる三角のアームが可動ブラケット。先端にちょう架線が取り付けられ、その下にパンタグラフと接するトロリ線がある



厳しい雪の中一つひとつ丁寧にナットを締めていく。気の遠くなるような作業だ

高所での作業となるため、フックをしっかりと手すりに取り付けて作業を行う

台を上昇させて金具を取り付ける。この作業の繰り返しだ。交代・休憩しながら、1日20力所くらい取り付け

る。「冬は、長時間連続して作業をすることはできません。手袋も分厚いものを使いますから、慎重な作業と確認が必要です」

移動を待つ間、作業員が説明してくれた。

この区間では、下り線は既に約15kmの区間について設置を終わり、上り線も半分くらいまで進んでいる。

地道にコツコツ。着実な手作業が、時速260kmの安全運行を支えることになる。

● シンプルな技術の積み重ねが ● 安全性を高める

金沢方面へ5kmほど北上し、手取川左岸の川北除雪基地へ。降雪地帯を走る北陸新幹線の高架には、軌道の左右に雪を貯めるスペースがある。新幹線の運行が終了した後の夜間に除雪作業車が線路脇に雪をかき分ける。ここは、その除雪作業車が待機しメンテナンスを受ける基地だ。スノーシェッドに覆われたスペースに上下1本ずつ留置線がある。

「ぜひ見ていただきたいものがあります」

除雪基地を出た佐々木所長が鋼管柱を指さした。バネが入った円筒状の部品が、横向きに張り出している。電車線が切り替わる終端部で、電車線の張力を自動的に調整するテンションバランスだ。

「つけ根の取り付け部材を見てください。ボルトの部分が左右に回転する構造になっています。あれは鉄道・運輸機構が鉄道総合技術研究所やメーカーと共同で取得した特許で、機構では発明者として私の名前が登録されています」

以前の取り付け部材には回転機構がなかった。とこ



雪に強い北陸新幹線の要となる川北除雪基地。左側に除雪作業車の留置線が設置される



大型のスノーシェッドに守られた川北除雪基地。本誌68号の「ワーキングレポート」で紹介した仮軌道の敷設作業が行われていたのと同じ地点だ

◆若手職員 In & Out

専門を活かして、好きな「鉄道」のプロフェッショナルに

森川稜平さん（令和2年入社）



「おはようございます、本日はまず信号設備監視装置、続きまして無停電電源装置の試験を行います」

通信機器室で、現場代理人が試験内容を報告している。メモをとりながら真剣に聞いているのは、入社2年目の森川稜平さんだ。あどけなさも感じる青年ながら、表情からは責任感の強さが伝わってくる。

「管内の施工管理を担当しています。今日は通信機器室の通信テストを行っていますが、昨日は別の現場で、レールに取り付ける信号ケーブルの施工位置について確認をしていました」

茨城県出身の24歳で、大学では電気工学を専攻していた。

「元々鉄道が大好きで、卒業後は鉄道に関わる仕事がしたいと

思っていました。鉄道・運輸機構は電気工学の専門知識を活かして新幹線の建設に携われるという点がとても魅力的でした」

希望が叶って機構に採用され、東京支社勤務を経て令和3年2月に小松へ着任した。初めての現場だったが、前任者が3カ月にわたり引き継ぎと教育をしてくれた。

「調整ごとの多さと大切さには驚きました。私たちの仕事は、土木や軌道などいろいろな部署としっかり調整して、はじめて工事受注者の方が工事に入れます。そうして工事を進めると、どんどん新幹線の設備ができていきます。そこにやり甲斐を感じますね」

今は、事務所近くのアパートに暮らしている。朝はメールチェックから始まる。その日やることを確認し、必要があれば現場へ出かけて確認作業や調整を行う。事務所でのデスクワークも多い。残業は多くはないが、深夜に試験が行われる時は午後に出社して朝まで勤務ということもある。

「この仕事は、地図に残り、とても多くの人役に立てるといこと、そして全国のまちをつなぐ国家プロジェクトに参加できることが大きな魅力です。もっと勉強して、北陸新幹線はもちろん北海道新幹線などの建設に役に立てればと思います」

鉄道という「好き」を仕事にした森川さん。また1人、「新幹線のプロフェッショナル」が成長している。



通信テストについて工事受注者の担当者や打ち合わせを行う。若手と言えども肩にかかる責任は大きい



鉄道・運輸機構、鉄道総合技術研究所、メーカーが共同で特許を取得したテンションバランスの取り付け部材。取り付け部材が蝶番のような構造になっていて電車線の張力を維持しつつ揺れによる負荷は逃がす



「熊本地震に対する今後の整備の在り方として共同で研究したもので、メーカーや鉄道総研の研究に依るところが大きいのですが、たまたま試した方法がうまくいきました」

佐々木所長が、少し照れくさそうに言った。整備新

るが平成28年に発生した熊本地震では、テンションバランスを支持するバンドが揺れに耐えきれず切れてしまった。バランスが落下すれば危険であり、復旧にも時間がかかる。地震対策が検討され、取り付け部に回転機構を持たせることで揺れによる力を逃がし、負荷がかかりすぎないようにするアイデアが生まれた。シンプルな仕組みながら、地震時の安全性は大幅に向上したのである。



遠くから見ると駅が車両基地のように見える川北除雪基地。すぐ右側は手取川橋りょうだ



高崎起点356.48kmの地点にある既設線と新設線の境界。コンクリートの色が異なる



既設線と新設線の境界を示す佐々木所長

幹線と聞くと、最先端の技術ばかりをイメージするが、こうしたシンプルなアイデアも、さまざまな場面で活かされている。

最後に、北陸新幹線の車両基地である白山総合車両所付近を訪れた。高架が上がると、コンクリートの色が変わる地点があった。平成27年に開業した長野・金沢間の既設線と、新設線の境界点だ。今まではここが北陸新幹線の終端だったが、線路も電車線も、もうずっと先まで伸びている。

2日間にわたって取材をしたが、電気部門の施工範囲は実に広い。新幹線が、あらゆる場面で電気によって動いているということを実感した。

「電気設備は、新幹線において安全・安定輸送の根幹となる設備です」

佐々木所長が言った。

「一方で、電気には感電という危険が常にあります。現場には、さまざまな人が出入りしますし、高所での作業や狭隘な場所での施工も多いので、声かけや目印の活用など、感電対策と安全対策をしっかりとやっています」

令和5年度末（2023年度末）の開業まで2年を切った北陸新幹線。金沢開業の盛り上がりもあり、沿線の期待も大きい。

「安全着実に開業の日を迎えたいと思いますが、さらにその数年後、新幹線がトラブルなく安定的に走っていただけることが大切だと思います。安全を第一に、施工を進めていきます」

金沢の先へ電気が通じ、列車が動き出す日に向けて、カウントダウンは始まっている。令和5年度末の完成予定が待ち遠しい。



今にも列車が走ってきそうだ



ここより先が既設線で、通電している

Interview



産業はもちろん、 歴史文化も魅力的な小松を 北陸新幹線が一層元気に

一般社団法人こまつ観光物産ネットワーク
金子千尋さん

北陸地方の空の玄関・小松空港や日本を代表する建設機械メーカー・小松製作所などがある石川県小松市。一般社団法人こまつ観光物産ネットワークは、観光情報サイトや市内のアンテナショップ・カフェの運営、物産イベントの企画運営を行うなど、小松市の観光・物産情報を発信する団体だ。その職員である金子千尋さんは、生まれも育ちも小松市。大学を卒業したのち小松市役所に就職し、平成31年4月から現在の職場に出向している。物心がついた時から、小松市のさまざまな姿を見て育ってきた。

長年地元で過ごした金子さんにとって、小松市の印象は「便利なまち」。海も山も近く、買い物をする施設も、安価に楽しめる遊び場もある。金沢へは片道30分ほどでアクセスでき、市内には空港もある。冬の寒さは厳しいとはいえ、市街地なら降雪もそれほど多くない。なんでも市内でまかなえる。そんな印象だった。

「でも、こまつ観光物産ネットワークに来てみて、私が知らない小松がたくさんあることに気付かされました」

例えば、市南部の滝ヶ原地区。ここには明治時代の石橋が現存し、「石の町」と呼ばれた小松を支えた石切場が今も稼働している。

「ボランティアガイドの案内で見学ができるのですが、石切場は山の中に整然と石が切り取られた空間で、奥からカーンカーンと石を打つ音が聞こえてくるのです。石切場は知識として知っていましたが、実際に訪れてみると、このまちにこんな場所があったのかと驚きました。こうした、あまり知られていない文化を多くの方にお伝えできたらなって思います」

子育て中の金子さんは、子どもが遊べる場所が多いことも小松の魅力と感じている。

「小松空港には、無料で飛行機を見たりアスレチックで遊んだりできる“航空プラザ”がありますし、絵本の読み聞かせをしてくれる“空とこども絵本館”、駅前には小松製作所の重機に触れられる“こまつの杜”もあります。大人も子どもも楽しめる場所が多いなって思うんです」

開業がいよいよ見えてきた北陸新幹線への期待も大きい。北陸新幹線には、母親と軽井沢へ出かけた時に初めて乗車し、その速さに驚いたという。

「小松に新幹線が来れば、乗り換えなしで東京へ行けるようになるのでとても便利になります。やはり、乗り換えがあるのとないのとは、印象が全く違います。小松を訪れる方はビジネスの方が多いのですが、仕事のついでにいろいろ見ていただいたり、観光で北陸へ来られた方が小松にも訪れていただけよう、小松の魅力をしっかり伝えていきたいと思います」

新幹線の開業が、歴史文化と産業のまち・小松をさらに元気にしそうだ。



潟の姿をそのまま残す自然水郷公園

◆木場潟公園

木場潟は約5,300年前に海がせき止められて原形ができた海跡湖。随所で絶滅危惧種であるガガブタ、ヒシ類、アサザなどの水生植物の群生や野鳥の飛来を見ることができる。春には1,700本の桜並木が来園者を迎える。

●入園自由 ●無料 ●住所：石川県小松市三谷町ら之部58 ●問い合わせ：☎0761-43-3106（木場潟公園センター） ●交通：小松駅から車で約15分



「石の里」小松の歴史を感じる

◆滝ヶ原アーチ石橋群と石切場

本州では珍しい、明治から昭和にかけて架橋された5つの石橋が現存する。周辺は江戸時代からの石の産地で、滝ヶ原石切場では今も採掘が行われボランティアツアーで見学できる。

●料金500円（要予約） ●所要時間60分 ●住所：小松市滝ヶ原町ウ20 ●問い合わせ：☎080-1962-9399（9:00～18:00）里山自然学校こまつ滝ヶ原 <http://satoyama-komatsu.com/> ●交通：小松駅から車で約25分



歌舞伎十八番・勸進帳の舞台

◆安宅の関

歌舞伎の演目「勸進帳」の舞台となった場所で、日本海に面した安宅住吉神社に隣接する松林の中に關跡の碑と「智仁勇」の像がある。駐車場から見る日没は格別だ。

●見学自由 ●無料 ●住所：小松市安宅町タ140-4 ●問い合わせ：☎0761-21-6734（「安宅の関」こまつ勸進帳の里） ●交通：小松駅から小松バス安宅線で11分安宅の関前下車



加賀百万石を盤石とした前田利常の居城跡

◆芦城公園

前田利家の四男で加賀三代藩主、前田利常の居城だった小松城の三の丸跡に整備された公園。春には満開の桜とつじが美しく、2つの池には鯉が泳ぐ。博物館や美術館も併設している。

●入園自由 ●無料 ●住所：小松市丸の内公園町19 ●問い合わせ：☎0761-24-8101（小松市役所都市創造部緑花公園課） ●交通：小松駅から徒歩15分

（画像提供：こまつ観光物産ネットワーク）

地域鉄道を訪ねて



平成 22 年にデビューしたマスコットキャラクターの「しんちゃん」

【兵庫県】

神戸電鉄

都心部からすぐに急坂が続く

神戸市中心部に程近い、新開地駅。

東側から阪急電車と阪神電車、西側から山陽電車がやってくるこの地下駅には、北側からもう一つ、「神鉄」こと神戸電鉄も乗り入れる。ただし、同駅からの 1 駅間は、厳密には神鉄の路線ではない。同駅とここに乗り入れる線路などの施設は、いずれも神戸高速鉄道という会社の所有で、神鉄を含む各社は施設を借りる形で営業している。

同駅を出た下り列車はゆっくり進む



2 面ある新開地駅の神鉄ホーム。右側を有馬線系統、左側を粟生線系統の列車が使う



地上に出るとすぐに急勾配が続く(上)、50 パーミルの上り勾配を示す標識(左)



車窓から見た公園都市線。複線化も可能なように、敷地が確保されている

神戸市の中心部から Y 字状に路線を伸ばす神戸電鉄。通勤・通学や行楽輸送など、沿線の人々にとって欠かせない存在だ。利便性の高い運行本数やサービスを維持しつつ、沿線の活性化を通じて鉄道の存続を図っている。

文・写真：伊原 薫

み、わずか 1 分ほどで湊川駅に到着。ここからが真正正銘の「神鉄の路線」だ。今度は勢いよく加速し、いきなりものすごい角度の坂をぐいぐいと上り始めた。地上に出ると、周りの家々や道路の様子から、その坂のきつさがさらによく分かる。それもそのはず、しばらくは神鉄で最急となる 50 パーミル(1000m 進むごとに 50m 上る)の勾配が続く。標高差は約

1.9 km 先の長田駅で早くも 70 m、約 9.3 km 先の北鈴蘭台駅では 346 m。全国でも有数の急勾配であり、神鉄の車両はこの急坂を安全に下るため、さまざまなブレーキ装置を備えている。ちなみに、神鉄は坂を上る三田・粟生方面行きが下り列車、坂を下る新開地行きが上り列車だ。

行楽輸送から通勤輸送へ推移

鈴蘭台駅で、神鉄の路線は 2 方向に分



桜の中を走行する神鉄有馬線(湊川・長田間、令和 2 年 4 月撮影)

■ 神戸電鉄路線図



■ 神戸電鉄株式会社

〈会社概要〉

本社 〒652-0811
 神戸市兵庫区新開地 1-3-24
 設立 大正 15 年 3 月 27 日
 資本金 117 億 1,072 万 1,585 円
 代表者 代表取締役社長 寺田 信彦
 従業員数 534 名 (出向者を除く)

〈路線〉

営業区間 有馬線：湊川・有馬温泉 22.5km
 三田線：有馬口・三田 12.0km
 公園都市線：横山・ウッディタウン中央 5.5km
 粟生線：鈴蘭台・粟生 29.2km
 神戸高速線：湊川・新開地 0.4km

駅数

全 47 駅

車両数

計 155 両 ※保存車両を除く

■ 鉄道・運輸機構の助成実績

鉄道軌道近代化設備整備費補助金
 平成 16～19 年度
 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
 平成 20・21 年度
 踏切保安設備整備費補助金
 平成 28～30 年度、令和元・2 年度
 車両のワンマンカー化、レール・分岐器の重軌条化、PC 枕木化、出改札の改良、車両の更新、踏切保安設備の新設および更新等

だが、神鉄の乗客数は1990年代前半をピークに減少へと転じた。その理由については岸本和也代表取締役専務は

半減した。神鉄では粟生線の赤字を

90年代前半をピークに減少へと転じた。その理由については岸本和也代表取締役専務は

乗客数減少は、鈴蘭台駅から北西に伸びる粟生線がより深刻だ。神戸市営地下鉄の延伸や、並行道路の整備によって神戸市中心部への直行バスが登場したことで、利用者が流出。少子化も影響し、この20年で乗客は半減した。神鉄では粟生線の赤字を

かれる。この列車は北東へ伸びる有馬線に進路を取り、再び坂を上り始めた。谷上駅では、ポイントを渡って上り本線ホームに到着。同じホームの向かい側に停車している神戸市営地下鉄の列車に、何人かの乗客が乗り込んだ。この接続を便利にするための配慮というわけだ。

有馬口駅で乗り換え、有馬温泉駅へ。神鉄は、旧社名「神戸有馬電気鉄道」が示す通り、もともと日本三古泉に数えられる有馬温泉への行楽輸送が目的の一つだった。その特徴的な泉質は、今も多くの観光客を引きつけている。一方、三田線の沿線に住宅地開発が進むにつれ、通勤輸送のウェイトが増大。新開地からの列車は、その大半が三田線に直通しており、今やこちらがメインルートだ。公園都市線の開通後は、さらにその流れが加速。両線は日中も15分間隔で列車が行き交い、乗客の利便性の向上を図っている。

「沿線の就学・就労人口減少が背景にある」と話す。JR福知山線の電化・複線化による増発なども、おそらく影響しているのだろう。



岸本和也代表取締役専務

◆ 鈴蘭台駅

鉄道と地域の要となる駅

有馬線と粟生線の分岐駅であり、ほとんどの下り列車で接続がとられている。駅南側には現業部門の事務所や車両基地もあり、神戸電鉄随一の要衝。駅前広場を含む再開発事業が完了し、駅につながるビルにはスーパーやカフェに加えて区役所が入居するなど、地域の人々にとってもその存在は大きい。



4～7階には区役所も入居している

◆ 湊川駅

開業当時の終着駅

昭和3年に神戸電鉄の前身である神戸有馬電気鉄道が開業して以来、40年間にわたって終着駅として営業。当時は改札口とホームが同一階にあった。昭和43年に神戸高速鉄道への乗り入れに際してホームが地下化されたものの、駅舎はその後も使われている。神戸市営地下鉄の開業後は、乗換駅として新たな役割を果たす。



湊川駅の外観。駅舎は昭和3年開業当時のものが今も使われている



鈴蘭台駅。左奥に向かうのが粟生線、右奥に向かうのが有馬線で、左端は留置線



鈴蘭台車庫。見学会等のイベントも行われる



券売機で販売できないお得切符類は自動販売機で販売されている

削減すべく、さまざまな形で存続を模索している。

「平成21年に『粟生線活性化協議会』が設立され、平成29年には地域のバス会社も含めた『地域公共交通網形成計画』が策定されるなど、利用促進に向けた取り組みが実施されてきました。鉄道を残していくためには、利便性を向上させ、暮らしやすい魅力ある地域を作っていくことも大切です。地域の人々が使いにくい形で鉄道を残すことは本意ではありません。サービスレベルの低下につながる対策は、極力避けたいと考えています」（岸本専務）

例えば、粟生線では列車の行き先を需要に応じて細かく設定。わずか2駅間だけを走る区間列車もあり、よく工夫されている。粟生駅ではJR加古川線や北条鉄道の列車との接続を極力確保し、鈴蘭台駅では有馬

「住んでみたいまちづくり」

その粟生線に乗ってみると、末端の区間でも一定の利用があることに気が付かされる。小野駅からは学校帰りの高校生がどっと乗り込み、3両編成の車内は俄然にぎやかに。これだけの乗客がいる路線をバスに転換するのは、いささか無理があるように思えた。まずは利便性を上げ、今の利用者をつなぎとめることが、存続に向けた第一歩であろう。

同時に、魅力ある地域づくりも神鉄にとって大切な課題だ。神戸市とは連携協定を締結し、快適な駅前空間の整備や空き施設を

線と粟生線の乗り換えもスムーズだ。



令和3年11月に開催された「六甲山の深谷“逢山峡”をハイキングで満喫しよう！」の様子（画像提供：神戸電鉄）

利用した沿線の活性化といった、利用者参加型の街づくりプロジェクト「#駅活challenge」を推進。三田市とは、駅のクリスマス装飾などで、地域の盛り上げに貢献している。また、粟生線をはじめとしてイベントに合わせた臨時列車の運行やブース出店、自然豊かな沿線を巡る「神鉄ハイキング」など、沿線の魅力発信にも余念がない。

「近年はコロナ禍で働き方が多様になり、人々が住まいに求めるものも変わりつつあります。さまざまな取り組みが地域の人々の満足度を高め、また『こんなまちに住んでみたい』と思う人を増やすことで、定住人口の増加につながれば、と考えています」取材を終えた帰り道、夜9時を過ぎた粟生線の列車には、なお多くの人が乗っていた。仕事を終えたサラリーマン、制服を着た高校生、大きなリュックサックを背負ったお年寄り、旅行帰りだろうか。駅に着くたび、一人、また一人と列車を降り、家路に就く。この人々の、いつもの日常を守るべく、神鉄もまた前を向いて進むことだろう。



◆ウッディタウン中央駅 ニュータウンの中心部に位置

公園都市線の延伸に合わせて開業した、神戸電鉄でもっとも新しい駅の1つ。北摂三田ニュータウンの中心部にあり、周辺にはさまざまな商業施設に加えて映画館や公園が集まる。同線の列車は全て三田駅まで直通し、利便性を確保。神戸・大阪方面への通勤や通学に配慮し、24時台後半まで運行されている。



ウッディタウン中央駅の外観



神鉄で最も新しい駅。天井が高く開放的な雰囲気



◆谷上駅

神戸市営地下鉄 北神線との乗換駅

かつては地上駅だったが、昭和63年の北神急行電鉄（※）の開業時に一体の高架駅となった。平成13年に改良工事が行われ、両社の列車が同一ホームで乗り換えできるように。北神急行線は令和2年に神戸市営地下鉄北神線となり、利用者の動きにも変化が起っていた。現在、同線の運行業務は神戸電鉄が受託している。



ショーケースは社員が飾り付け、神鉄の「GOGO列車」が走っていた

（※）鉄道・運輸機構（旧：鉄道公団）が新神戸・谷上間のうち、北神トンネル約3.9Kmを施工。

Supporter's Voice

サポーターの声

1 本の映画を起爆剤に、粟生線を守る

●粟生線の未来を考える市民の会

代表 山本 篤さん／小西 イサオさん

令和2年9月、1本の映画が初公開を迎えた。「神さま、わたしの鉄道をまもって。」と名付けられたこの作品は、神戸電鉄粟生線を題材にしている。総合プロデューサーを務めるのは、「粟生線の未来を考える市民の会」代表でもある、山本さんだ。

「製作を思い立ったのは、平成30年のことです。この年の3月に三木駅が近隣火災の影響で焼失したことをきっかけに、住民の粟生線に対する関心が高まっていました。そこで、ローカル線を残す意義などを考えてもらうツールとして、映画の製作を思いつきました」

制作資金を募るクラウドファンディングでは、目標額を上回る127万円を達成。メガホンは幼馴染でもある映画監督の小西さんに委ねた。

「通学で使っていた頃は満員だった電車が、今はこんなにガラガラなのを見て、驚きました。

『車があるから鉄道はいらない』と言う人も多いですが、車を使えない人、特に学生はそういうわけにいきません。まずは映画を通じて鉄道に興味を持ってもらえたら、という思いで作りました」(小西さん)

主人公は、神社の宮司の一人娘。駅の火災をき

かけに地元の鉄道を守りたいと考え、神社を継がせたい父親に反発する中、神社に伝わる宝を誤ってなくしてしまい……というストーリーだ。もちろん舞台は神鉄とその沿線で、キャストやスタッフにも地元の人々が名を連ねる。脚本作りから2年以上かけて公開にこぎつけたが、もちろんゴールはそこではない。

「作品のクオリティも大切ですが、この映画が新たな動きを起こす原動力となれるよう、意識しました。映画も存続活動も、“一発屋”では意味がありません。神鉄を利用してのロケ地巡りや脱出ゲーム、グッズの製作など、次の一手につなげられるものができたと思っています」(山本さん)

「コロナ禍の今、この映画のように『当たり前にあるものが、ある日突然なくなってしまう』ということが現実となっています。映画が『本当に大切なもの

とは何か』を考えるきっかけになれば幸いです」(小西さん)

山本さんは、同様の映画を全国から集めて映画祭をしてみたいとも話す。その時はこの映画が“宝”となり、粟生線を守る力を与えてくれるに違いない。



小西イサオさん(左)と山本篤さん(右)



映画の1シーン。撮影は駅や車内でも行われた



◆有馬温泉駅

言わずと知れた名湯のお膝元

例年150万人以上が訪れる有馬温泉の北側に位置し、その標高は357mと、神戸電鉄の駅では最も高い。ここから温泉街に続く坂道には名物「炭酸せんべい」を売る土産物店などが軒を連ねている。温泉はもちろん、秋の紅葉も有名。行楽シーズンには神鉄の車窓も赤く染まり、全国から多くの人を訪れる。



モダンな造りの駅舎。2階にはカフェも併設されている



「亀甲紋」を採用したホームの柱照明



◆粟生駅

通学生も多く利用する乗換駅

国鉄(現:JR)加古川線と北条線(現:北条鉄道)に接続する形で、昭和27年の粟生線全通時に開設。当初から国鉄駅の一部を間借りするような構造だが、現在は独立したホームや改札口が設けられている。多くの列車でJRと北条鉄道に乗り換えできるダイヤが組まれており、特に朝夕は沿線住民や通学生でにぎわいを見せる。

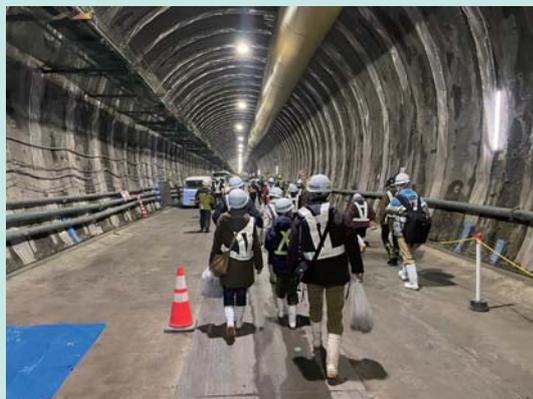


粟生駅の
外観



JRの列車と接続する神鉄の列車

見て・知って・学ぼう！北海道新幹線見学ツアーを開催



普段見られないトンネル内を見学



トンネル切羽前で記念撮影

● イベントについて

令和4年1月15日(土) から16日(日)にかけて、「見て・知って・学ぼう！北海道新幹線見学ツアー(旅行企画・実施：JR北海道、共同企画：北海道新幹線建設促進期成会)」が開催されました。

このツアーは、新幹線になじみの薄い道内在住者をメインターゲットとし、新幹線への乗車体験やトンネル工事現場の見学を通じて、新幹線に親しみを持ってもらいたいこと、札幌延伸への機運を高めることを目的として企画されました。

鉄道・運輸機構は、本ツアーの共同企画者である北海道新幹線建設促進期成会に協力する形で、現在、掘削が進められている渡島トンネル(台場山)を公開しました。

● 当日の様子

当日は、道内外から子ども4名を含む26名とマスコミア7社(新聞5社、テレビ2社)が参加し、伊藤久雄北斗鉄道建設所長の案内のもと、防水シートへの記念メッセージ記入、坑内ウォーク、切羽見学、

重機の試乗体験等を通じてトンネル工事の壮大さを実感いただきました。

また、トンネル見学後は新函館北斗駅から木古内駅まで、実際に営業中の北海道新幹線に乗車。翌日は函館新幹線総合車両所を見学し、まさに新幹線を丸ごと体験できるツアーとなりました。

参加者からは、「とても楽しかったです!」、「工事の裏側を見て、開業がさらに楽しみになりました」、「開通すれば高速で走ってしまう場所を歩きながらじっくり丁寧に説明いただきながら見ることができて本当に勉強になりました。札幌まで開通する日を本当に心から待っています」等々、うれしいご感想をいただきました。

● 今後の取り組み

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)は令和12年度末(2030年度末)の完成目標まで10年を切りました。今後も北海道新幹線建設局が丸となり、安全対策、環境保全対策、施工管理に万全を期して、無事故・無災害で工事を進めてまいります。



木古内駅では木古内町公式キャラクターのキーコがお出迎え



函館新幹線総合車両所では新幹線を間近に体験

キーコ
公式Twitter
はこちらから!



公式Twitterをはじめました

鉄道・運輸機構では、昨年7月に策定された機構改革プランの一環として、当機構の認知度向上につなげる情報発信力の強化のため、昨年12月27日より公式Twitterの運用を開始しました。Twitterの強みである拡散性と迅速性によって積極的にタイムリーな情報発信が可能になり、より多くの方に機構を知っていただくきっかけになりました。これまでは情報発信の手段が限られていましたが、Twitterによりリアルタイムの情報を発信することで、機構の現在の動きを知ることが出来ます。

●これまでの取り組み

機構の公式Twitterでは、プレスリリースやイベントの情報はもちろん、建設中にしか見られない現場の写真やあまり広くは知られていない機構の取り組み等も写真や動画を交えてご紹介しています。

運用開始から1カ月間は「スタートアップ期間」として、1日1回以上の投稿を行いました。また、全職員へTwitterのネタ出しフォームを共有することで、広報課だけではつかみ切れない各プロジェクトの最新情報の発信が可能になりました。その成果として、開設から2カ月で2800名を超える方にフォローいただくことができました。

さらに多くの方が機構を知り、身近に感じただけけるよう、今後も広報課をはじめ機構全体で一丸となってさまざまな情報を発信してまいります。

公式Twitter
はこちらから！



《プレスリリース情報》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

【プレスリリース】
#相鉄・東急直通線の工事等の状況及び開業予定時期について
jr tt.go.jp/corporate/publ...

午後2:00 - 2022年1月27日 - Twitter Web App

ツイートアクティビティを表示

423件のリツイート 12件の引用ツイート 776件のいいね

《事業の紹介》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

今年は例年に比べ雪も多く寒い日が続きますね。
#鉄道・運輸機構 では豪雪地でも #新幹線 が安全に走行できるように、散水消雪や圧縮空気で雪や氷を吹き飛ばす装置を設置するなど、様々な対策をしています。
jr tt.go.jp/construction/t...

午後0:00 - 2022年2月4日 - Twitter Web App

ツイートアクティビティを表示

《過去に整備した路線の紹介》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

【今日は何の日】
こんにちは。本日、2月1日は、#鉄道・運輸機構 が建設した #みなとみらい線（横浜・元町中華街間4.3km）の開業日です。平成16年の2月1日から17年目になります。#MM線 開業日の記録や詳細などはこちら！
jr tt.go.jp/construction/a...

午後0:00 - 2022年2月1日 - Twitter Web App

《イベント情報》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

#鉄道・運輸機構 が建設中の #西九州新幹線（武雄温泉・長崎間） #長崎駅 で建築や都市工学などを専門に学ぶ、約10名の地元大学生を対象に見学会が行われました。学生さんからは、初めて経験する地元での巨大プロジェクトに新たな発見や驚きの声が寄せられました！

午後0:00 - 2022年1月16日 - Twitter Web App

《船舶共有建造事業の紹介》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

日本には大小あわせ数千もの島々があります。鉄道・運輸機構は、船舶建造の専門家として、航路改善の協議に参画し、地域の事情に適した技術やノウハウを提供するなど、#離島航路の維持・改善に対する支援を行っています。詳細はこちら！
jr tt.go.jp/ship/outline/r...

午後0:00 - 2022年1月17日 - Twitter Web App

《進行中のプロジェクトについての情報》

鉄道・運輸機構 @JR TT_PR

令和5年度末の完成・開業を目指し工事が進む #北陸新幹線 #敦賀駅。2月1日から旅客上家工事が始まりました！500tクローラークレーンで鉄骨の柱や梁が吊り上げられていく様子をお届けします。
jr tt.go.jp/corporate/publ...

午後2:00 - 2022年2月2日 - Twitter Web App

竣工船の紹介



当機構では、令和3年11月から令和4年1月にかけて新しい共有船6隻が竣工いたしました。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

Passenger Ship

「フェリーきょうと」



令和3年12月10日、山口県下関市の三菱造船株式会社において竣工した株式会社名門大洋フェリーとの共有旅客船。

- 総トン数：15,025トン
- 船種：旅客船兼自動車渡船
- 政策目的：高度モーダルシフト船
- 旅客定員：675名
- 航路：大阪～門司

旅客船

Passenger Ship

「ニューびんご」



令和3年11月18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竣工した備後商船株式会社との共有旅客船。

- 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：90名
- 航路：常石～尾道

旅客船

Passenger Ship

「クインコーラルクロス」



令和3年11月10日、広島県尾道市の内海造船株式会社において竣工したマリックスライン株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：7,914トン
- 船種：貨客船兼自動車渡船
- 政策目的：先進二酸化炭素低減化船
- 旅客定員：655名
- 航路：鹿児島～那覇

貨物船

Cargo Ship

こうりゅうまる
「紅竜丸」



令和3年12月28日、三重県四日市市の鈴木造船株式会社において竣工した青峰海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：195トン
- 船種：油送船
- 政策目的：高度二酸化炭素低減化船
- 積荷：黒油

貨物船

Cargo Ship

だいさんえいしゅうまる
「第三栄正丸」



令和3年12月24日、徳島県鳴門市の神例造船株式会社において竣工した横浜油槽船株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：2,389トン
- 船種：油送船
- 政策目的：二重船殻構造船
(フルダブルハルタンカー)
- 積荷：白油

旅客船

Passenger Ship

「くろしお丸」



令和4年1月5日、長崎県長崎市の株式会社渡辺造船所において竣工した伊豆諸島開発株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：493トン
- 船種：貨客船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 旅客定員：250名(沿海時)、90名(近海時)
- 航路：八丈島～青ヶ島、父島～母島



[キハ40と北海道の大動脈・石勝線]



雪の中を走行するキハ40 (画像提供:PIXTA)



新得駅ホームでのキハ40 (画像提供:PIXTA)



昭和52年10月6日に行われた石勝線のレール締結式



新得駅の外観 (画像提供:PIXTA)



まさかダイナマイトをひとつずつ人の手で仕掛けていたとは。鉄道・運輸機構の工事記録アーカイブ動画シリーズの1本「北の鉄道をひらく」を視聴し、昭和40年代にタイムスリップしたような気持ちになりました。

動画に出てくる石勝線は道内の交通における大動脈の1つ。新得駅には美味しい駅蕎麦屋さんが構内にあり、真冬の季節に煙をもくもく上げて走るキハ40を乗り継いで食べにいった思い出があります。

コロナ禍の今、各地に出向き「乗って残そうローカル線」とはいかなくなっています。はからずも、新得駅で接続する根室本線の一部が廃止されることについて、地元合意がなされたというニュースがありました。

これで札幌都市圏と帯広・釧路を結ぶ鉄道アクセスは、石勝線に頼ることになります。

鉄道を守るために、いち鉄道ファンとしてさまざまな路線に乗って応援することは言うまでもありませんが、人々の交流・物流の生命線としての鉄道を維持する意義について、鉄道会社任せにせず、国民皆の関心事にせねばならない時が来たと感じています。

編集後記

▼「鉄道・運輸機構だより」2022年春季号をお届けします。いつの間にか冬の寒さが緩み、桜の蕾を膨らませる頃、春は気持ちが引き締まる新しい出会いと別れの季節ですね。

▼巻頭言では、長谷川理事より間近になった新幹線の開業準備についてご紹介しました。

▼特集では、令和3年7月の機構改革プランの総仕上げとして、茶木環氏(作家・エッセイスト)と河内理事長による対談を行いました。「未来の交通ネットワークづくりを託されるために」をテーマとして、熱意を持って語っています。ぜひご期待ください。

▼今回のワーキングレポートでは、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の小松鉄道電気建設所を取り上げました。令和5年度末(2023年度末)の開業に向けて大雪の中でも作業が着々と進められており、駅舎内や高架の上での電気工事など、建設所長の苦労話も紹介しています。

▼トピックスでは、昨年12月末から運用を開始した公式Twitterをご紹介しています。プレスリリースや事業紹介など写真や動画を交えながらこれまで以上にタイムリーな情報発信が可能となりました。SNSでの反響がダイレクトに伝わり、そのすごさを改めて感じています。公式Twitterをご覧ください。た方々に感謝します。

▼今回より、QRコードによる読者アンケートを始めました。広報誌に対するご質問や取り上げてほしい記事などがありましたら、ご意見をお聞かせいただければ幸いです。(広報課長)

鉄道・運輸機構だより
読者アンケートはこちら





鉄道・運輸機構だより No.73

令和4年3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@jrta.go.jp



ウェブサイト



YouTube
公式アカウント



Twitter
公式アカウント



古紙/プラスチック配合率80%再生紙を使用

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。