



JR TT

鉄道・運輸機構

No.
68

2021
Winter
新春号

鉄道・運輸機構だより

特集 つくばエクスプレスのその後

つくばエクスプレス沿線が進む、新しい街づくり



副理事長就任ご挨拶

鉄道・運輸機構 副理事長 水嶋 智

この度、1月6日付けで鉄道・運輸機構の副理事長に就任いたしました水嶋智でございます。

就任に当たりまして、皆様一言御挨拶申し上げます。まず、北陸新幹線（金沢・敦賀間）につきましては、これまで、国や地元自治体のご協力をいただきながら、令和4年度末の完成・開業の目標に向けて取り組んでまいりました。しかしながら、今般、工期遅延及び事業費の大幅な増高が生じることとなりました。このような事態を生じさせたことに、関係者の皆様に心からお詫び申し上げます。

昨年12月に国土交通大臣から当機構に対し「業務執行体制の強化」、「本社チェック機能の強化」、「関係自治体等との情報共有の拡充」を内容とする業務改善命令をいただきました。

当機構は、自治体等関係者の皆様の信頼のもとに、新幹線建設事業を円滑に推進することを使命としておりますが、当面の最大の課題である北陸新幹線（金沢・敦賀間）の確実な開業に向けて、関係者と密接に連携を取りながら、命ぜられた事項について早急に改善を図ってまいります。

当機構は長年、新幹線建設事業に取り組んでまいりましたが、新幹線の建設については、その整備を長年に渡り切望してこられた地域の方々の思いやご尽力、更に無数の関係者の方々の努力の上に初めて実現するものです。

地元から大きな期待を寄せられ、開業を見込んで駅周辺の再開発や観光資源開発などが進められる中で、決して当機構だけで新幹線を建設しているわけではないにも関わらず、必ずしも地域の皆様の新幹線に対する思いを

受け止めていなかったのではないかと、地域の皆様との間で大きな認識のギャップが生まれてしまっていたのではないかと、と深く反省しているところです。

当機構としましては、我々の取組のその先に地域の皆様の笑顔があることを職員の一人一人が肝に銘じ、地域の皆様のお役に立てる機構に生まれ変わらなければならぬと考えております。

今一度組織全体として認識を新たにし、しっかりと原点に立ち返り、新しい機構に生まれ変わっていく所存です。

当機構の関係者である皆様に我々の取組についてご理解いただいたためにも、今後当機構から積極的に情報共有を進めてまいりたいと考えております。皆様方とのコミュニケーションの不足を改善し、地域との結びつきを更に深めてまいります。

最後に、当機構の事業は、新幹線建設のほか相鉄・東急直通線の建設などの運輸・交通インフラの整備、鉄道の安全・防災対策に関する鉄道事業者への支援や地域公共交通への支援、国が進める新幹線技術を活かした海外高速鉄道プロジェクトへの参画、国内クルーズ船や新たな技術を採用した先進的な船舶の建造の推進、内航海運業界の更なる発展と活力の向上、JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営自立に向けた各種支援業務や年金費用等の支払業務など、多岐にわたっております。各事業とも与えられた目標を確実に実現するため、目の前の課題を一つ一つ丁寧に進める所存でございます。

これら事業を通じて地域の人々が生きがいを持って、活き活きと幸せに暮らせる社会を実現するため、職員が一丸となって取り組んでまいります。



写真提供：PIXTA



写真提供：PIXTA

表紙の写真：

北越急行 ほくほく線

新潟県南魚沼市の六日町駅と同県上越市の犀潟駅を結ぶ 59.5kmの鉄道路線。平成 27 年 3 月 14 日の北陸新幹線の長野・金沢延伸開業までは、首都圏と北陸を結ぶメインルートとして「特急はくたか」が同線を経由して運転され、時速 160kmは在来線では国内最速だった。本誌 67 号の「地域鉄道を訪ねて」で詳しく紹介している。

鉄道・運輸機構だより

No.68

2021 Winter 新春号

目次

2 ▼ 巻頭言

副理事長就任ご挨拶

鉄道・運輸機構 副理事長 水嶋 智

4 ▼ 特集 つくばエクスプレスのその後

つくばエクスプレス沿線で進む、新しい街づくり

10 ▼ WORKING REPORT

ミリ単位の精度で進められる軌道敷設。

鉄道のまち・小松に新たなレールが伸びる

大阪支社 小松鉄道軌道建設所

16 ▼ 地域鉄道を訪ねて

いすみ鉄道【千葉県】

20 ▼ 特別企画 これがお勧め！

鉄道・運輸機構が建設した路線の
全国駅弁巡り

24 ▼ JR TT TOPICS

01 第18回技術研究会を開催

02 北陸新幹線（金沢・敦賀間）、駅舎新築工事に本格着手

03 長崎大学リケジョ育成プログラムへの参加

04 札幌へ向け進むトンネル掘削

05 観光型高速クルーザー「SEA SPICA」就航！

06 竣工船の紹介

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

30 28 27 26 25 24



地域鉄道を訪ねて（いすみ鉄道）



WORKING REPORT（大阪支社 小松鉄道軌道建設所）



特集 つくばエクスプレスのその後



特集

つくばエクスプレスのその後

つくばエクスプレス沿線が進む、新しい街づくり

文：小倉沙耶〔鉄道アーティスト〕 写真：村上悠太〔鉄道写真家〕

つくばエクスプレスの開業以来、沿線地域の環境は一変しました。自然の豊かさを大切にしながら、新たな施設が次々と生まれるなど、魅力あふれる街づくりが進み、ファミリー層を中心に急激に人口を増やしています。そんな沿線を、「鉄道アーティスト」としてテレビ・ラジオ出演や執筆活動のほか、鉄道イベントの司会や企画、講演などで活躍している小倉沙耶さんに歩いていただき、同世代として目に映ったさまざまな姿を報告していただきました。

踏切がない完全立体交差化を実現

私がつくばエクスプレスに初めて乗車したのは、開業後初めての車両基地公開が行われた平成17年11月5日でした。乗り込んだTX-2158編成の前方車両はイベントへ向かう人々の熱気で溢れていて、私は比較的落ち着いていた3両目中間部の座席に腰を下ろしました。流れる景色の中に見えた、これからなんらかの建設が始まるであろう沿線の土地、そして守谷駅に降りたち、地上から見上げた長々と続く高架橋に、これから発展していく沿線への期待で胸が躍ったことをよく覚えています。



特集：つくばエクスプレスのその後



令和2年3月14日のダイヤ改正より運用が開始されたTX-3000系



全ての車両に設置されたフリースペースとUDシート



乗換案内などが分かりやすく表示される42インチストレッチ液晶

今回は、開業から15年が経過したつくばエクスプレスの現在をお伝えします。

つくばエクスプレス（以下、TX）は秋葉原・つくば間の58・3kmを、最速45分で結ぶ都市高速鉄道です。開業は平成17年8月24日で、建設を担当したのが鉄道・運輸機構。全線の約28%近くが地下区間、約72%が地上区間であり、道路との平面交差がない、つまり踏切がない完全立体交差化を実現しています。高架橋は、比較的地質の良くないところにはPCU桁式高架橋が採用されています。従来のRC桁式高架橋に代わるスレンダーな構造を目指して開発された高架橋で、断面を極力薄いU字型にして軽量化。工場製作とすることで現場での工事工程を6割程度に短縮し、経済化を図っています。施工性が良好で、急速施工にも適した高架橋

北千住駅



段差のない安全・安心な改札口



広々とした30人乗りの大型エレベーター



改札口を抜け、いざ出発

秋葉原駅



地下駅の秋葉原では多くの人がエレベーターを使用する

として一部の区間で用いられています。

一方、地盤条件の良いところでは、アーチスラブ式ラーメン高架橋を採用しています。従来のビームスラブ式高架橋と比べて景観に優れたアーチ形を取り入れたシンプルな高架橋で、地中梁を1本とすることにより、配筋の輻輳をなくして施工を省力化。新しい都市景観を創造する高架橋として一部の区間で取り入れられています。

新型車両TX-3000系に乗車

TXの起点駅は秋葉原。JR山手線、京浜東北線、総武線、地下鉄日比谷線、新宿線の乗り換え駅であり、1日の平均乗車人員が6万8955人（令和元年実績）という沿線最大の駅です。TXの地下駅は8駅あり、最も深い駅が秋葉原駅で、深さ33・2mとなります。エスカレーターや階段で改札へ向かうよりも、エレベーターを利用する方が圧倒的に早く到着するので、利用者も多数。改札前と秋葉原駅東側交通広場を結ぶエレベーターは、30人乗りの大型タイプとなっており、日々多くの利用者を運びます。

改札を抜けてホームに降りると、スピード感あふれる斜めの赤と青のラインが特徴的なTX-3000系が入線。昨年（令和2年）春から導入された新型交直流車両です。スラリとしたヘッドライトも、先鋭感が強調されているのが、42インチストレッチの大屏幕液晶車内表示器です。二つの液晶を並べている車両も多い

中、一つの液晶に大きく映し出される各種案内はとても見やすく、ドア開閉表示灯とともに分かりやすさが向上しています。そのほか、各車両に設けられたユニバーサルデザイン（UD）シート等も評価され、TX-3000系は昨年のグッドデザイン賞を受賞しました。

列車はつくばに向けて出発。動き始めてまず感じたのは揺れの少なさと音の静かさ。軌道には大半の区間に振動を低減するため比較的柔らかかなマクラギパッド（防振ゴム）と防振キャップを取り付けたPCマクラギ（弾性マクラギ直結軌道）を採用しています。また、一部のトンネル区間では防振装置にコイルばねを用いたフロートイングスラブが用いられ、振動を低減。高架区間では弾性マクラギの周囲に消音バラストを散布することで、同じく騒音や振動が低減されています。

TXで最も長い秋葉原トンネル（秋葉原・南千住間、6059m）を抜け、最初の到着駅が北千住きたせんじゅです。1日平均乗車人員が5万1540人という秋葉原に次ぐ大きな駅。改札口は広々としており、動線も分かりやすくなっています。全ての人が利用しやすい印象です。駅の表示や券売機の表示もスッキリとしていて視認性が高いほか、券売機は4カ国語に対応しており、海外の方も安心して利用できます。

子育てにやさしい流山市

北千住から約10分、次に降りたのが南流山みなみながれやま。この駅のある千葉県流山市は、人口流入数や合

南流山駅



見やすい位置に設置された案内板



沿線の地下駅は8駅ある

流山おおたかの森駅



流山おおたかの森駅は、12駅ある高架駅の1つ



流山おおたかの森ショッピングセンターの入り口



流山おおたかの森ショッピングセンターは、連絡通路で駅と結ばれている



館内にはさまざまなレストランがある

計特殊出生率の上昇幅が全国トップクラスであり、注目を集めている街です。そのキャッチフレーズは「母になるなら、流山市」。インパクトがある直球な言葉は、心にズバツと刺さります。子育てに優しい街という印象のもと、人口はTX開業の平成17年が約15万人だったのに対し、現在は約20万人弱。合計特殊出生率は平成16年の1・14から令和元年には1・59まで上昇しています。

そんなシティプロモーションを担うのが、流山市マーケティング課。課長の河尻和佳子さんも流山市への転入者です。

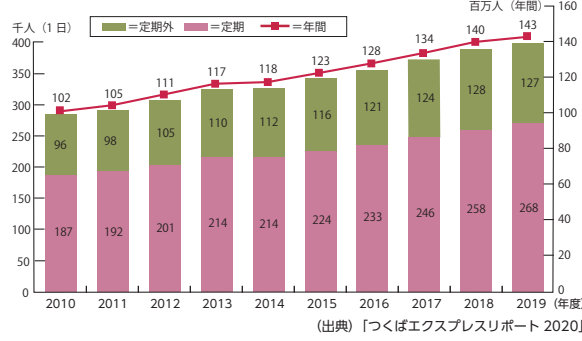
「流山に住むことは、最初は考えていなかったんです。古く、娯楽も少ない街だと思っていて」ところがご主人に、今の流山はそうでもないらしいよと勧められました。「実際に行ってみて、TXもできて勢いのある流山を知るほど、惹かれていって、ここで家を探そうということになったんです」

さらに民間募集によって、流山市マーケティング課に入職した河尻さんは、ターゲットである30代40代の子育て世代へ街を売り込むとともに、住んだ人がより流山を好きになってもらうために奔走。シビックプライドの醸成に取り組んでいます。最近では、先に転居した方が流山市に住むことを勧めるケースも増えてきたそうです。

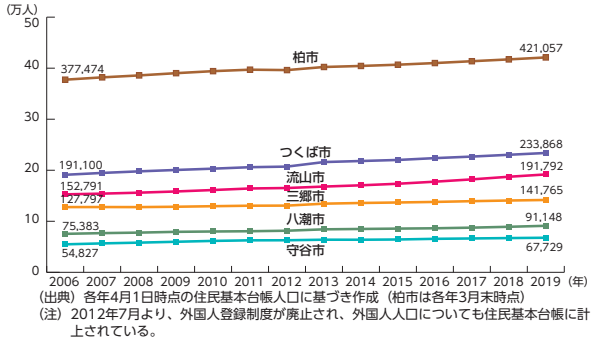
進む新しい街づくり

次に向かったのは、流山おおたかの森。駅

■ 輸送人員の推移



■ 沿線自治体人口の推移



空から見た、流山おおたかの森駅周辺。上が平成17年、下が令和2年 (写真提供：首都圏新都市鉄道株)



駅前にありながら芝生広場などが設けられ開放感のある流山おおたかの森駅南口公園に、子どもたちの明るい声が響きます。そんな公園で出会ったのが、ママ友づくりコミュニティによるものです。

駅前には平成19年に開業した流山おおたかの森ショッピングセンターがあり、連絡通路で駅と直結しています。この利便性や、東武アーバンパークラインとの接続、流山市の子育て環境の整備もあり、TXの全20駅のうち、秋葉原、北千住に次ぐ乗車人員数第3位となっています。流山おおたかの森ショッピングセンターは、低層建築で緑化を施した吹き抜けが特徴的。これは「緑の価値」づくりを認定・支援する流山市による政策「流山グリーンチェーン戦略」によるものです。



流山市総合政策部マーケティング課の河尻和佳子課長



流山市では市内の主要2駅から保育所まで子どもを送迎する「駅前送迎保育ステーション」を設置している (写真提供：流山市)



山口真梨絵さんと2人のお子さん

「Zymons (ナガラヤマ マムズ)」を立ち上げた山口真梨絵さん。山口さんは流山市の出身。結婚後、川崎市に新居を構えたのですが、長女の誕生を機に、4年前に川崎市から流山市に転居しました。

「最初の出産後、周りに相談する人も少なく、子育てを孤独に感じたのが、コミュニティを立ち上げたきっかけです」。保育所やマンションのママたちに声を掛け、現在では160名ほどが参加しています。

山口さんはご主人と4歳の長女、1歳の長男の四人暮らし。山口さんとご主人はそれぞれ約70分かけて東京都内の職場に通勤し、二人のお子さんは同じ保育所に通っています。

「流山市を選んだのは実家が近かったこと、子育ての環境が整っていることに加え、豊かな自然といった昔の良いところを残しながら、どんどん新しい街づくりが進んでいることが魅力でした。例えば、歩道ひとつとっても、段差が少なく、とっても広い。ベビーカーを押しとっても安心・安全です」

周囲も価値観が近い同世代が多く、とても住みやすいそう。街が人を育て、人もまた街を育てていく。相乗効果が、この明るい街を形作っているのだと強く感じました。

ベンチャー企業が集結する 柏の葉スマートシティ

流山おおたかの森の隣駅が柏の葉キャンパス。ここでは「環境共生」「健康長寿」「新産業

創造」という二つの街づくりテーマを掲げた「柏の葉スマートシティ」プロジェクトが進められています。

フィットネスクラブや映画館も備えた二つの街のような「ららぽーと柏の葉」といった商業施設や「東京大学柏の葉キャンパス駅前サテライト」といった建物が立ち並ぶ駅前の一角にKOIL（柏の葉オープンイノベーションラボ）があります。日本最大級のワークキングスペース、1〜2人用のブース、最大100名規模の個室オフィスを備えたインキュベーションオフィスビルです。この場所の5階に本社を構える、平成23年に設立された筑波大学発のベンチャー企業、フラワー株式会社を訪ねてみました。「20代の若者数人がつくばの一軒家でスタートさせた当社ですが、徐々にスタッフも増え、次に守谷駅近くのビルに移転、さらにもっと広いオフィスを探していた時に出会ったのがこのKOILでした」（櫻井裕基取締役副社長兼CDO）

増えるスタッフとともに問題になるのがオフィス空間。移動しようにも費用がネックとなります。「その点、KOILではビル内での移動がスムーズに行えます。当社も平成26年の入居から2度ほど変



ららぽーと柏の葉は明るい開放的な商業施設だ

柏の葉キャンパス駅



柏の葉キャンパス駅



改札脇には「ごあんないカウンター」が設置されている



20店舗から成る屋台街「柏の葉けだし横丁」



左の建物がKOIL、右は東京大学柏の葉キャンパス駅前サテライト

を目指すベンチャー企業がこの地にたくさんあるのも魅力です。ビジネスに限らず、彼らとさまざまなことを話し、大きな刺激を受けています」。フラワーのスタッフの6〜7割が、周辺地域に住んでいるそう。自然も豊かで子育てにも最適、休日には家族でキャンプを楽しむスタッフも多いといいます。



フラワー(株)の櫻井裕基取締役副社長兼CDO

「分野は違っても、成長わっています」。なるほど、フレキシブルな対応が可能なのもKOILの利点なのですね。

「街も我々もともに変わり、成長する。そんなことが実感できる街、それが柏の葉です」。良い環境は、成長を促す肥料のような存在なのだと感じました。

そんな柏の葉キャンパス駅周辺を少し歩いてみました。ベビーカーが頻繁に行き交う歩道は広々としていて段差もなく、ストレスを感じさせません。ところどころにベンチもあり、木々のざわめきを感じながらのんびりと読書をする方も。平成30年にはTX高架下に、屋台をモチーフとした小型飲食店が集まる施設、「柏の葉けだし横丁」もオープン。ベンチャー企業の方々「ちよっと二杯」にも一役買っているそうです。

ATO運転で快適走行

TXには11カ所の橋りょう区間があります。が、もっとも長いのが利根川橋りょう(897m)です。この橋を渡り、次に降りたのは守谷です。

この駅の手前で千葉県から茨城県となります。守谷市は茨城県で最も面積が小さい市ですが、市内には低炭素まちづくりの計画モデル地区があり、電線のない高い空と松並木が美しい景観をつくりだしています。また、病院や公園の数も多く、この住環境の良さから、関東圏住みたいまち2位に選ばれています（東洋経済新報社「住みよさランキング2018」）。

守谷を出ると、デッドセクション（異なる電気方式の接続点に設けられた架線に給電されない地点）。直流1500Vから交流20000Vへと電気方式が切り替わります。快速列車はここからノンストップで終点のつくばを目指します。速度はぐんぐん上がり、時速130kmに。TXは自動列車運転装置（以下、ATO）での運転を行っています。時速130kmの高速走行で列車種別が多数ある線区でのATO運転は、TXが日本初の採用です。

TXでは可能な限りロングレール（200m以上のレール）を採用し、レールの継ぎ目箇所を低減しています。最も長い区間が、みらい平の手前にある小貝川橋梁からつくばまでの18.2km。4駅超もの間が1本のレールでつながっているのだと考えるだけで興奮します。

さらなる発展に期待

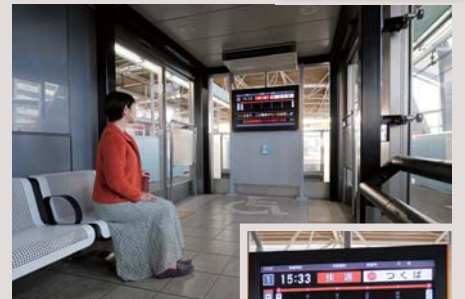
研究学園を通過すると左手に大きな山が見えてきます。そう、日本百名山の二つ「筑波山」です。男体山（標高871m）と女体山（877m）の二つの峰から成る双耳峰としても知ら



高齢者には立ち上がりやすく、子どもにも利用しやすい高さの違う2種類のベンチが設置されている



A2出口から地上へ



冷暖房が完備された待合室と分かりやすい案内表示



外気が気持ちいい、つくば市中央公園を散策



つくば駅に到着前、車窓から筑波山が見える

れ、低山でありながら、山頂からの眺望は関東平野を見渡すことのできる抜群の景色。麓と頂上付近を結ぶケーブルカー、ロープウェイが配備されているので、初級者でも気軽に頂上を目指すのも魅力です。

再びトンネルに入り、終点のつくばに到着。筑波研究学園都市の都心地区に位置し、ここから各研究所へ向かうべく、足早につくばセンターバスターミナルへ向かう方や筑波山へ向かう明るい笑顔のハイカー、沿線の方等でにぎわっています。A2出口から地上へ出ると、目の前にはつくば市中央公園が広がります。園内にある「未来への道」は、筑波研究学園都市建設の閣議了解から50周年を迎えた記念事業として整備されました。つくばゆかりの研究者たちの銅像やモニュメントが並ぶ道を歩き、その叡智に、ほんの少しだけ触れられたような気がします。

運行開始時、私の中で、最先端の研究が行われているつくばと東京都心を結ぶ、未来の鉄道という印象だったTX。開業から15年が経過し、沿線はポテンシャル高く躍動感あふれるエリアが多数育まれ、より活気を増していました。

TXのシンボルマークは、TとXが弧を描いた形。スピード感や活力のほか、この鉄道が沿線住民や利用者にとって「夢の架け橋」的存在になることを象徴しています。TXと街と人の飽くなき向上心によって、架け橋がより強固になり、さらなる発展を遂げることを期待しています。

ミリ単位の精度で進められる軌道敷設。 鉄道のまち・小松に新たなレールが伸びる

文：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急ピッチで進んでいる。石川県内では明かり区間の土木工事が最終段階。完成した路盤上では、軌道の敷設が順調に進められている。レールが敷かれた路盤上は、いよいよ鉄道らしい姿となる。気候と闘いながら全力で進められる、石川県内の軌道敷設工事取材した。



駅の建築工事もスタートした JR 小松駅に併設する北陸新幹線小松駅。世界的機械メーカー、コマツの創業の地でもある

**順調に進む
 石川県内約41km区間の軌道敷設**

石川県小松市は、かつて鉄道が栄えたまちだ。国鉄小松駅からは、北陸鉄道小松線や、国内有数の鉱山だった尾小屋鉱山に至る尾小屋鉄道が分岐していた。だが、時代の変化とともにこれらの鉄道は役割を終え、昭和50年代までに姿を消した。

その小松市を中心とした石川県南部地域に、いま再び新しいレールが敷かれつつある。それが、北陸新幹線金沢・敦賀間の軌道工事だ。石川県内では、令和元年度から、高架線など土木工事が完成した路盤に、軌道を敷設する工事が行われている。

金沢駅から約20km、手取川の南側に現れた高架橋を訪れると、20名ほどの作業員たちが真新しい路盤コンクリートの上で作業をしていた。敷かれたばかりのレールを、木製の

■ 小松鉄道軌道建設所担当区間



■ 小松鉄道軌道建設所担当範囲



仮軌道の延伸を前に、午前中に敷設された軌道の検測を行う



現段階では工事用の車両が使用する仮軌道であるため、レールは木製の台にボルトで固定する



仮軌道は、新幹線と同様の軌間1,435mmで敷設される。許容される誤差は10mmほどだ



10mの糸を通して、上下左右の誤差を測定。安全に直結するので、5mごとに慎重に検測する

「当建設所は軌道敷設、分かりやすくいえば、線路に関係する設備の製造・運搬・設置を行っています」
工事の手順を簡単に見てみよう。まず、25mレールが金沢港から陸揚げされ、各軌道基地に運搬される。軌道基地ではガス圧接による一次溶

接が行われ、200mの長尺レールとなる。土木工事が完了した区間では、構造物を測量して線形を確定。続いて、長尺レールが工所用仮軌道として敷設されると、各種工事用車両の通行が可能となる。現在行われている作業は、この部分だ。
一方、レールの下に敷かれ、まくらぎと同じ役割を果たす軌道スラブは、新潟県上越市の工場で製造され、トラックで各軌道基地に運搬される。ここでレールをいったん軌間3mに拡大し、大型のスラブ敷設車を導入して軌道スラブを設置。緩衝材となる合成樹脂やCAモルタルを注入す

松軌道敷設（約15・5km）、加賀軌道敷設（約12・7km）の3区間に分けられ、それぞれ作業の拠点となる「軌道基地」が合計4カ所設けられている。終点側に加賀トンネルがあるのは、ほとんどが地上の明かり区間であることが特徴だ。

担当区間は、起点（金沢）方から順に川北軌道敷設（約12・9km）、小松軌道敷設（約15・5km）、加賀軌道敷設（約12・7km）の3区間に分けられ、それぞれ作業の拠点となる「軌道基地」が合計4カ所設けられている。終点側に加賀トンネルがあるのは、ほとんどが地上の明かり区間であることが特徴だ。

4月、所長に就任した36歳。子ども

台に固定している。
「作業を行うための仮軌道で、新幹線と同様の軌間1435mmで敷設します。今は、先ほど敷設したレールの固定と検測を行っていて、これからさらに200mの敷設を行います」

説明するのは、小松鉄道軌道建設所の増田竜也所長だ。令和2年

の頃からの鉄道ファンで、少年時代は線路の配線を考えて、独自の鉄道を空想するのが好きだった。軌道工事のリーダーは、まさに天職だ。
小松鉄道軌道建設所は、土木工事の進捗を受けて平成30年12月に設立された。金沢市の南、白山総合



長野・金沢間の建設では長野市内の土木工事を担当した増田所長。試乗列車に乗車した時は、感慨深かったという



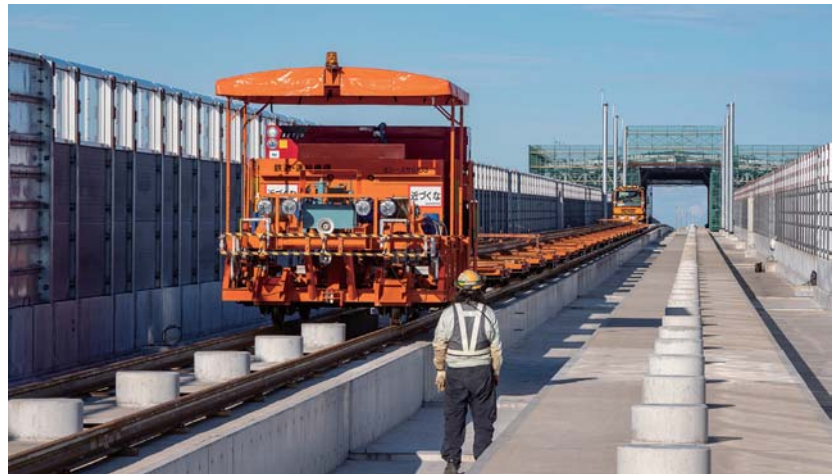
小松市街にある小松鉄道軌道建設所。駅舎等を建設する建築建設所や、電気・通信関連の工事を行う電気建設所も同居している



レールの先端には、「舟」と呼ばれる金具が取り付けられ、レールが施設を傷つけないよう養生されている



レール送込み装置車に引き込まれたレール。下のローラーが回って前方に送り出される



新造されたレール送込み装置車。運転手は最後尾のウニモグ（ドイツ製作業用車両）にいて、手前の運転指揮掛と無線でやりとりしながら動かす

最新機器と人力で 慎重に行われる、 仮軌道の送り出し・敷設作業

「はい高さ、オーライ！ 通り、よし！」
作業員が、レールに糸を渡して定

ると、レールを軌道スラブ上に載せる。レールは二次溶接されて約1kmの長さとなり、位置をミリ単位で調整するレール面整正を実施。さらに数十kmのロングレールにする三次溶接が行われ、微調整を経て完成となる。
「石川県内については、これまでにレールは4600本が各軌道基地に運搬され、軌道スラブも1万7000枚のうち6割ほどの製造を完了しています。約3000枚は既に敷設されており、軌道の敷設も順調に進んでいます」



前方に送り出されたレールは、路盤から1m弱の高さがあるため、作業員たちによって徐々に路盤面まで降ろされる



レールの進路には5mごとにローラーが置かれ、作業員が丁寧にレールを誘導していく

「あと2m、1m、やわやわ…… 停止！」
先頭に立つ運転指揮掛からの無線指示によって、仮軌道の先端にレール運搬車が停まった。積載されたレールがワイヤーで送り込み装置の中に引き込まれ、ローラーでゆっくりと前方に送り出されていく。レールは1m当たり60kg、200m

規を当てている。仮軌道が基準内に設置されているか、上下左右の精度を検測しているのだ。別の作業員は左右レールの幅（軌間）を計っている。
200m分の検測が終わると、起点方から200mの長尺レールを積んだレール運搬車がゆっくりと動き出した。新造されたレール送込み装置車を先頭に、26両の鉄製トコを連結、最後尾の動力車が押している。



路盤面までレールが降ろされると、ボールなどで進路を微調整しながら200mまで伸ばしていく



送り出しが終わると、レール最後尾を吊り上げ機で慎重に路盤面まで降ろす



川北軌道基地のストックヤードに縦置きされた平板軌道スラブ。変形を避けるため縦置きにて保管されている。軌道スラブ製造工場は、長野・金沢間建設時と同じ設備を使用しているため石川県から離れており、必要に応じていつでも現場に供給できるよう約3,000枚がストックされている



200 m長尺レール約 100 本を貯積している川北軌道基地。レールは固定式のテルハと呼ばれる装置 12 台で吊り上げる。レールは縦列で貯積されているためテルハは 24 台ある

では12tあり、安全には細心の注意が必要だ。
200mのレールを送り出す所要時間は約15分。2本のレールの送り出しが終わったら、木製の台にレールを固定する。また軌間と高さ・通りを検測し、作業完了となる。
「仮軌道が敷設されると、大型資材を載せた作業用車両の往来が可能となり、電化柱の建植やケーブルの設置など、さまざまな作業が本格化します」
手取川橋梁を渡って、川北軌道基地を訪れた。ここではレールの一次溶接を行っており、200mの長尺レール約100本が高架上に貯積されている。先ほどのレール運搬車は、ここでレールを積み込み、順次仮軌



現場責任者と作業の進め方を確認する増田所長（左）。月一度、全受注者を含めた安全パトロールも行われている



作業用車両が通過する時は手を上げて安全を確認



仮軌道が敷設された区間については、各種作業車両の通行ダイヤが日ごとに定められ作業の円滑化が図られている

道を敷設していく。
高架下を見下ろすと、たくさん軌道スラブが縦置きに並べられている。
「ストックヤードです。軌道スラブの製造工場が200km以上離れた新潟県上越市にあるため、柔軟に供給できるように約3000枚をストックしています」
鉄筋コンクリート製の軌道スラブは、長さ5m（二部4m）、幅2.2m、厚さ190mmの鉄筋コンクリート製の板だ。レールの下に敷いて、列車の荷重を受け止めるまくらぎと同様の役割を果たす。九州新幹線などでは、中央に穴がある低コストの枠形スラブを使用しているが、北陸新幹線の明かり区間では、穴のない平板スラブを使用する。枠形スラブは、北陸のような降雪地帯では穴に雪が溜まって施設に悪影響を及ぼすことがあるからだ。

空が夕焼けに染まる中、1日の作業を終えて帰ってきたレール運搬車を見ながら、増田所長が言った。
「先週末では、その工事用分岐器までしかレールがありませんでしたが、この1週間で2km延伸しました。管内の軌道工事は令和4年春の完成を予定しており、1日も早い開業に向けて、全力で軌道敷設を進めていきます」
**天候・気候と闘い
万全の品質を確保する
CAモルタル注入作業**
翌日は、小松市南部のCAモルタル注入現場を訪れた。CAモルタルとは、アスファルト乳剤にセメントと砂を混合した複合材料で、セメントの剛性とアスファルトのたわみ性を兼ね備える。路盤と軌道スラブとの間に40〜60mmの高さで注入され、緩衝材の役割を果たす。その注入方

法が興味深い。まず先に軌道スラブを路盤上に設置し、軌道スラブ上面の高さを調整して位置を決める。この時点では、軌道スラブは路盤から浮いた状態で保持棒によって支持される。そして、路盤と軌道スラブの間にロングチューブと呼ばれる袋を差し込み、左右の注入口からCAモルタルを流し込む。軌道スラブからの荷重が均等になるよう注入し、規定の高さになったところで止める。
軌道スラブは、路盤上に5m間隔で並んだ円筒状の突起コンクリートの間にはめこむ形で設置されるが、ボルトなどで固定されることはな



夕暮れ迫る川北軌道基地にレール運搬車が帰ってきた。仮軌道の敷設に続いて電化柱の建植も進んでいる。後方には手取川橋梁が見える



最新式のCAモルタル注入車。3両編成で、動力車の次位が水とアスファルト乳剤のタンク、最後尾がセメントと砂のタンクで、中央の車両でミキシングする



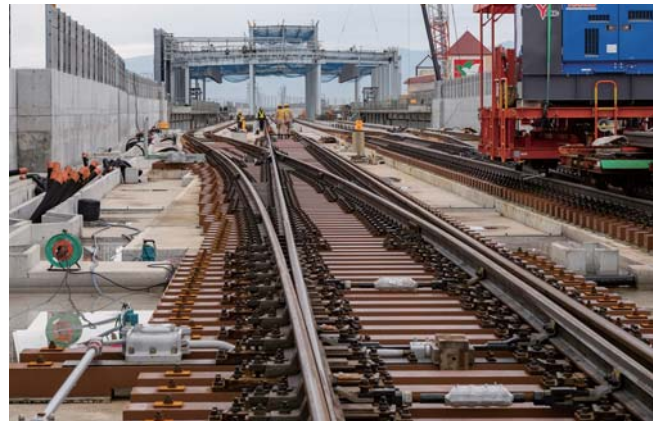
CAモルタル注入前（手前）と注入後（奥）。CAモルタルは温度管理も重要で、雨天時のほか冬季も原則として注入作業は行われない



突起コンクリートの中央に見えるのが、軌道敷設のための基準器。雪によるケーブル損傷を防ぐため、ケーブル類を通す穴が設けられている



突起コンクリートの周囲には合成樹脂が注入される。前後の荷重はここで受け止める



構造が複雑な分岐器周辺は既に敷設が完了している。強度の高い合成まくらぎが使われ、分岐器も高速で通過できるノーズ可動クロッシングだ



左の下り線はすでに軌道の本設を完了。正面の上り線は、仮軌道を3mに拡大して軌道スラブを設置した状態だ。曲線区間においても高速かつ安定に走行させるため、カントと呼ばれる傾斜がついている



2018年11月に撮影した加賀温泉駅付近（「鉄道・運輸機構だより」2019年新春号より）（上）と2020年11月に同じ場所から撮影した加賀温泉駅。ホームが姿を現し、仮軌道が敷設されている



加賀温泉駅西側に建設中の保守車両基地。除雪車や確認車、保守用のモーターカーなどの基地となる

い。言わばCAモルタルという「座布団」の上に置かれた状態で、列車からの上下方向の荷重はCAモルタルが、前後方向の荷重は突起コンクリートとの間に注入される合成樹脂が受け止める。高速で走行する新幹線の安全性と乗り心地を担保する重要な材料だ。

それだけに、品質には細心の注意が払われる。現場に到着した直後から、にわか雨が降り始めた。雨が降るとCAモルタルの注入はできない。品質に問題が生じるうえ、CAモルタルからにじみ出た水分が雨水と混ざり流出するリスクもあるからだ。この日の作業は、残念ながら中止。万全の品質と安全性を確保するためにはやむを得ない。

加賀温泉駅まで南下した。ここは

通過線を含む2面4線の駅で、終点方には保守車両の基地も建設されている。2年前に加賀鉄道建設所を取材した時（本誌2019年新春号）には橋脚しかなかった高架線がすっかり完成し、駅前後にある分岐器の敷設は完了し、その先には仮軌道が敷設された。

「地元の方に、軌道の敷設工事についてご説明する機会があるので、『もう線路を敷くところまできたんだね』とお声がけいたたくことがあり、期待をひしひしと感します。軌道は列車の安全性に直結する部分ですから、安全を心がけながら、正確な敷設作業を進めていきます」子どもの頃、線路に憧れてこの世界に入った増田所長が、プロフェッショナルの表情で語った。

Interview



出身は山口県。今ではすっかり北陸の人になった岡谷さん

豊富な観光素材に
新幹線の利便性が加わる
小松を北陸観光の柱に育てる

一般社団法人こまつ観光物産ネットワーク
観光振興マネージャー 岡谷 昭宏さん

「小松は海と山が近くて、自然がとてもきれいです。子供歌舞伎や九谷焼のような伝統文化もありますし、海鮮をはじめ食べ物も何でもおいしい。石文化のような日本遺産もあるなど、本当にさまざまな素材がありますね」

そう語るのは、一般社団法人こまつ観光物産ネットワークの観光振興マネージャー、岡谷昭宏さん(55)だ。大手旅行会社のエイチ・アイ・エスの社員として、名古屋や浜松、仙台などさまざまなまちに赴任し、北陸での暮らしは15年以上になる観光のスペシャリストだ。令和2年8月、小松市とエイチ・アイ・エスが、社員を地方自治体に一定期間派遣してその知見を地域おこしに役立てる「地域おこし企業人交流プログラム」の協定を締結。北陸地方の観光をよく知る人材として、岡谷さんが小松市に派遣された。任期は3年間だ。

「エイチ・アイ・エスで北陸団体営業所長を務めていた時は、北陸から出発するお客様をご案内していました。今は小松に多くのお客様が来ていただけるよう、旅行会社に観光素材を御案内し、バスツアーなどを計画していただいています」

小松市には多彩な観光素材がある。だが、石川県には金沢や能登など、きわめて有名な観光地がひしめいていることもあり、素材の紹介には工夫をしているという。

「例えば、安宅の関であれば、“歌舞伎の勧進帳の舞台”と言うのではなく、“弁慶と



市民ボランティアと協力し新しい観光パンフレットの制作も進む



尾小屋鉄道の動態保存も行われるなど、バラエティあふれる素材がある小松市

牛若丸に縁のある場所”という風に伝えると、多くの方に関心を持っていただけます。そうやって、小松の観光素材の魅力をストーリーとして、分かりやすく伝えられるよう努めています」

そんな岡谷さんは、北陸新幹線の延伸にもおおいに期待している。

「小松には、もともと小松空港もありますし、北陸自動車道もあります。新幹線が開通すれば、空と陸の両方が抜群に便利なまちになります」

空港と新幹線の両方があることは、海外からのインバウンド客の誘致にも強みになるという。

「海外から小松空港に来ていただければ、車で10分の所に歌舞伎の舞台である安宅の関があり、日本の伝統文化に触れていただけます。日本に到着してすぐ、小松で日本文化を存分に楽しんでいただき、それから新幹線で金沢や東京を訪れていただく、というコースが考えられます」

もちろん、国内の移動も、非常に便利になる。

「所要時間の短縮だけでなく、新幹線があるまちは心理的にもとても近く感じられます。石川県南部から福井県にかけての周遊性が高まりますから、その時小松を選んでいただき、1泊していただけるよう、素材の魅力を高めていきたいと考えています」

国内からも、海外からも便利な小松市。新幹線が、まちの性格を大きく変えようとしている。

小松
エリア
紹介

那谷寺

松尾芭蕉が独り立ち寄った古刹

創建1,300年と伝わる真言宗の寺院。四季折々の景色が楽しみ、北陸有数の紅葉の名所でもあるほか、雪景色も美しい。松尾芭蕉が「おくのほそ道」の終盤で立ち寄った寺院としても知られ、境内にはここで詠まれた「石山の 石より白し 秋の風」の句碑もある。



写真提供：石川観光連盟

●拝観時間：9:15～16:00 ●拝観料：大人600円、小学生300円 ●住所：小松市那谷町ユ122 ●問い合わせ：☎0761-65-2111(代表) ●交通：加賀温泉駅から車で約19分、加賀周遊バスCANBUS山回りで約34分(1日4便)

加賀伝統工芸村 ゆのくにの森

さまざまな伝統工芸を体験できる



写真提供：加賀伝統工芸村ゆのくにの森

13万坪の敷地を持つ、広大なテーマパークで、11の館で50種類以上の伝統工芸を体験できる。九谷焼のろくろ回しやガラス吹き体験といった本格的なものから、金箔貼り体験、友禅型染体験など手軽なものまであり、個人であれば予約不要。森を散策するのも楽しい。

●営業時間：9:00～16:30(最終入場15:30、体験受付は15:00まで) ●休業：無休(臨時休業あり) ●入場料：大人550円、中高校生440円、小人(4歳以上)330円/2日券、年間パスポートもあり ※体験料別途 ●住所：小松市粟津温泉ナ-3-3 ●問い合わせ：☎0761-65-3456 ●交通：加賀温泉駅から車で約20分、加賀周遊バスCANBUS山回りで約40分(1日4便)

土居原ボンネット広場

懐かしの国鉄特急を静態保存



国鉄時代に、特急「白山」(上野・金沢)や「白鳥」(大阪・青森)などで活躍した489系特急形電車の先頭車、クハ489-501が公園に静態保存されている。ボランティア団体の「クハ489-501 ボンネット型特急電車保存会」によって維持・管理されており、年30日前後車内の公開が行われている。

●営業時間：外部からの見学自由 ●車内公開日などの詳細 ●<https://www.facebook.com/kuha489.501.bon> ●交通：小松駅から徒歩約5分



昭和の雰囲気が漂う大原駅の改札。ほとんどの列車は1両編成だ



見た目はレトロな車両でも車内には車いすスペースがある



大原駅の売店では、さまざまなお土産品が販売されている

国鉄時代のディーゼルカーが満開の菜の花畑を行く。いすみ鉄道の自慢の風景だ



いすみ鉄道の大原駅(左)はJRの駅に並んで建てられている

新しいけど古めかしいディーゼルカーがお出迎え

いすみ鉄道の起点である大原駅は、千葉県の南東部、房総半島の太平洋側にある。県の形を模したマスコットキャラクター「チーバくん」の、ちょうどお尻あたりの位置だ。駅舎やホームは、JRの駅に隣接する形で設置されている。

JRの改札口を出て、すぐ右側にあるいすみ鉄道大原駅の駅舎に入ると、中にはさまざまなグッズが所狭し

と並んでいた。多くの第三セクター鉄道にとって、グッズ販売は貴重な収入源である。キーホルダーやクリアファイルといった定番商品に加え、「い鉄揚げ」や「キハカレー」といった食品などもあった。いすみ鉄道を訪れた人が家族や職場へのお土産として配ってくれば、それが間接的にいすみ鉄道のPRにもつながるといわけだ。

いすみ鉄道路線図



車両には沿線のゆるキャラを描いたヘッドマークを取り付け。写真は御宿町の「エビアミーゴ」

地域鉄道を訪ねて

【千葉県】



いすみ鉄道

春には桜や菜の花、秋には紅葉と四季折々の風景が広がる、いすみ鉄道。首都圏から日帰り圏内ということもあり、メディアにもよく登場する。一見ごくありふれた風景が続くローカル線。だが一度乗ってみると、人が何を求めてここを訪れ、どこに魅力を感じるのかが実感できる。

文・写真：伊原 薫



祠と色づいたイチョウの前を菜の花色の列車が通過

グッズとともに1日乗車券を購入し、ホームへ。いすみ350形と呼ばれるディーゼルカーが停車していた。一見古めかしい外観をしたこの車両は、国鉄時代に作られたキハ20形をモデルにしている。もちろん、走行機器類は最新型の車両に準拠しており、車内には車いすスペースなども完備されている。

列車は10分ほどで発車。次の西大原駅までは民家が多かったが、その先で水田地帯へと出た。この地で採れる「いすみ米」は、千葉の三大銘柄といわれ、皇室献上米に選ばれたこともあるそうだ。既に収穫は終わっていた



キハ28形と古竹孝一代表取締役社長

が、2カ月ほど前には一帯が黄金色に染まっていたことだろう。

いすみ鉄道と沿線は 疲れた心のリセットボタン

車窓にはしばらく、田園風景と森が交互に現れる。使い古された表現だが、「のどかな風景」という言葉がぴったりだ。そして、この風景がいすみ鉄道にとって大きな武器になっている。この翌日にお話を伺った古竹孝一社長も、こう語っていた。

「この沿線には、とりたててすごい風景などはありません。少しずつ減ってきてはいるけれど、言ってみればごく普通の、日本の田舎にある風景です。でも、この場所には、日常をリセットするボタンがあると思っています。とかく日本人は働き過ぎだと言われますが、毎日アクセル全開で働いていたら疲れてしまいますし、仕事や家庭のことで悩む時もあるで

■いすみ鉄道株式会社

〈会社概要〉

本社 〒298-0216 千葉県夷隅郡大多喜町大多喜264
 創立 昭和62年7月7日
 営業開始 昭和63年3月24日
 払込資本 2億6,900万円
 株主 千葉県、大多喜町、いすみ市、民間企業など
 代表者 代表取締役社長 古竹孝一
 従業員数 25名（パートを除く）

〈路線〉

営業区間 いすみ線大原・上総中野 26.8km
 駅数 全14駅うち無人駅13駅
 車両数 計7両（いすみ300形2両、いすみ350形2両、キハ20形1両、キハ52形1両、キハ28形1両）



本社外観

■鉄道・運輸機構の助成実績

〈主な助成事業〉

踏切保安設備整備費補助金 平成15・23年度
 踏切遮断機・踏切警報機の新設

しょう。そんな時はいすみ鉄道に来て、列車に揺られながらこうした風景を見て、気持ちのリセットする。そしてまた明日からがんばる。そんな風に、ここを使っていたらと思っ

て乗りに来たのだという。「いすみ鉄道のことはテレビ番組で知りました。ここなら東京から近くて、気分転換にもちょうどよいと思って」と話してくれました。

そう、いすみ鉄道には、地の利もある。首都圏から鉄道で約2時間、日帰りできる距離にあるというのは、大きなアドバンテージだ。沿線に宿泊施設が少ないこともあって、観光客



国吉駅の駅舎。併設の観光案内所は応援団の活動拠点でもあり、中には四季折々の写真が飾られている



国吉駅で上下列車が交換。まるであいさつをしているようだ



国吉駅から徒歩 20 分の第二五之町踏切は、いすみ鉄道随一の有名撮影地だ



いすみ鉄道の要となる大多喜駅



夷隅川を渡る列車。真っ赤な鉄橋に黄色い車体が映える

のほとんどは日帰りだという。

国鉄時代の車両も活躍

15分ほど走った列車は、国吉駅で反対列車と交換した。いったんホームに降り、先の女性と一緒に向こうからやって来る列車を撮影。停車した反対列車からも何人かの観光客が降り、こちらの列車を撮っていた。

交換を終えて再び走り出す。この先には有名な撮影ポイントがあり、今日もカメラマンの姿が見えた。田園風景を行く、1両編成の列車。青く澄み渡った空の下、千葉県の花である菜の花をイメージした鮮やかな車体は、さぞかし映えたことだろう。

やがて、並走していた国道から少し離れると、町の中心部をぐるりと回り込む形で大多喜駅へと到着した。ここには車両基地がある。黄色い車両に交じって、かつてJRでよく見かけた、懐かしい色の車両が停まっていた。キハ52形とキハ28形。国鉄時代に製造され、JRで廃車となった後、いすみ鉄道が引き取った。車内へ入らせてもらうと、薄緑色のレトロな雰囲気の中、青いボックスシートが並んでいた。座席にはテーブルが備え付けられ、「レストラン列車」として運行されている。田舎の風景を

見ながら、地元の食材を使った料理を味わう。これも、リセットボタンを構成するパーツの一つだ。

観光客を呼び込むことで 鉄道と地域も元気になる

大多喜駅から先は、山裾に沿ってくねくねと曲がりながら線路が続く。途中で渡った鉄橋は、鮮やかな赤色。写真映えしそうな雰囲気にも、撮り鉄の血が騒いだ。かわいらしい待合室がある駅にいくつか停まり、大原駅から1時間、終点の上総中野駅へと到着した。ここから先は、小湊鐵道が東京湾側の五井まで走っている。千葉県の北半分をぐるりと回る観光ルートを作るべく、両鉄道の列車は乗り継ぎ時間がうまく調整されている……のだが、残念ながら令和2年10月の台風被害により、小湊鐵道はここから養老溪谷駅までの1駅間が運休となっていて、代行輸送が行われていた。

10分ほど停車の後、列車は折り返す。乗客は私と、小湊鐵道側からやってきたと思われる老夫婦の観光客だけ。途中の大多喜駅でも観光客が数人乗ってきたが、地元の人の乗降はほとんどなかった。ここに、日本の第三セクター、そして過疎地域の抱える



大多喜駅に併設された車両基地。一番右の車両は元 JR のキハ 52 形



JR 西日本からやってきたキハ 28 形 (上) とキハ 52 形 (右) の車内。懐かしさを感じさせる。キハ 28 形にはレストラン列車用にテーブルが備えられている



サポーター
の
声

いすみ鉄道応援団 団長
掛須 保之 さん

10年ほど前に十数人の地元メンバーで結成した、いすみ鉄道応援団。その団長を務めるのが、国吉駅前で旅館を営む掛須さんだ。

「いすみ鉄道が国吉駅に売店を作るといふ話を聞き、駅や周辺の美化活動を始めたのがきっかけでした。いすみ鉄道が、鉄道と地域のために観光客を呼ぼうとしていることに対して、自分たちも協力したいと。駅が荒れていたなら観光客は降りてくれませんが、記念になるお土産を売れば帰宅してからも思い出してもらえ、売り上げで草刈りの燃料代もまかなえます。周辺を散策してもらいたいと考え、放置自転車を活用して無料のレンタサイクルも設置しました。当初は冷めた目で見る人もいましたが、駅がきれいになり、観光客で活気づいたのを見て、協力してくれるようになりました」

今では100人ほどの大所帯となり、うち8割ほどが沿線外に住む人だ。

「メンバーそれぞれが、本職や得意分野を活かして活動しています。さらに、活動を通じて皆で動く楽しさを知り、メンバー同士のさまざまな交流も生まれました。他の第三セクター鉄道の応援団体に所属している人も多いので、そこへ行ったりして意見を交わし、お互いの地域や鉄道をより魅力的なものにしようと努力しています」

何よりうれしいのは、ゴーストタウンのようだった我が町が、休日には多くの観光客でにぎわっていることだという。

「いすみ鉄道はこれだけの人を連れてきてくれるんだと思うと、やはりありがたいですね。赤字でも、この地域には必要なものですし、これからも鉄道が残るためにできるだけのことをやっていきたい。それと、ここに移住したいという人が増えるよう、その足掛かりを作りたいと思っています」



笑顔がまぶしい応援団のメンバー

根本的な問題が見える。「JRだった時と比べると、転換後の33年間で、乗客は約半分にまで落ち込んでいます。もはや、地元の人に乘ってもらうだけでは、経営が成り立たない。外から観光客に来てもらわなければ、いすみ鉄道は存続できません。もちろん、存続させるべきか廃止すべきかという、根本的な議論もあります。ただ、この地域を含めた南房総全体の起爆剤となりえるポテンシャルを、いすみ鉄道は持っている。この鉄道が人を呼ぶことで地域が潤い、お客様はこの地域から元気をもらってまた都会へ戻る。すべての人が幸せになれる仕組みを作りたいと思っています」(古竹社長)

鉄道マンや地域の人たちの 熱い思いを実感

公募社長として平成30年に就任してから2年間を、古竹社長は「やりがいの一言に尽きる」と話す。

「この2年は災害が多かったことも



六角形の建物と桜の花を模した窓がかわいらしい東総元駅。待合室にはおみくじもある



終着駅の上総中野駅。小湊鐵道に乗り換えて房総半島を横断できる

あり、苦難の連続でしたが、その中で鉄道マンの団結力を実感することができました。また、地域の人たちがいすみ鉄道にかけける期待の大きさも伝わってきました。こうした人たちががっちりスクラムを組み、常に新しいことを生み出しながら、前に進んでい

く。この2年間で、その準備を整えられたと思っっています。地域といすみ鉄道をともに残していくため、皆さんの力を借りながら前に進んでいきます」

インタビュを終えた帰り、国吉駅で交換する上下列車を眺めていた。田んぼの先から列車が近づき、やがて顔を合わせるように停まる。あいさつを交わすような間が少しあった後、「ファン」と短い汽笛を鳴らして、再び離れていく。この地域で元気をもらった人が再び自分のフィールドへと戻っていく、そんなシーンに見えた。

来年には経営戦略室を創設し、より長期的な視点で鉄道と地域を変えていきたいという。古竹社長が繰り出す次の一手が楽しみだ。

特別企画

これが
お勧め!

鉄道・運輸機構が建設した路線の 全国 駅弁 巡り

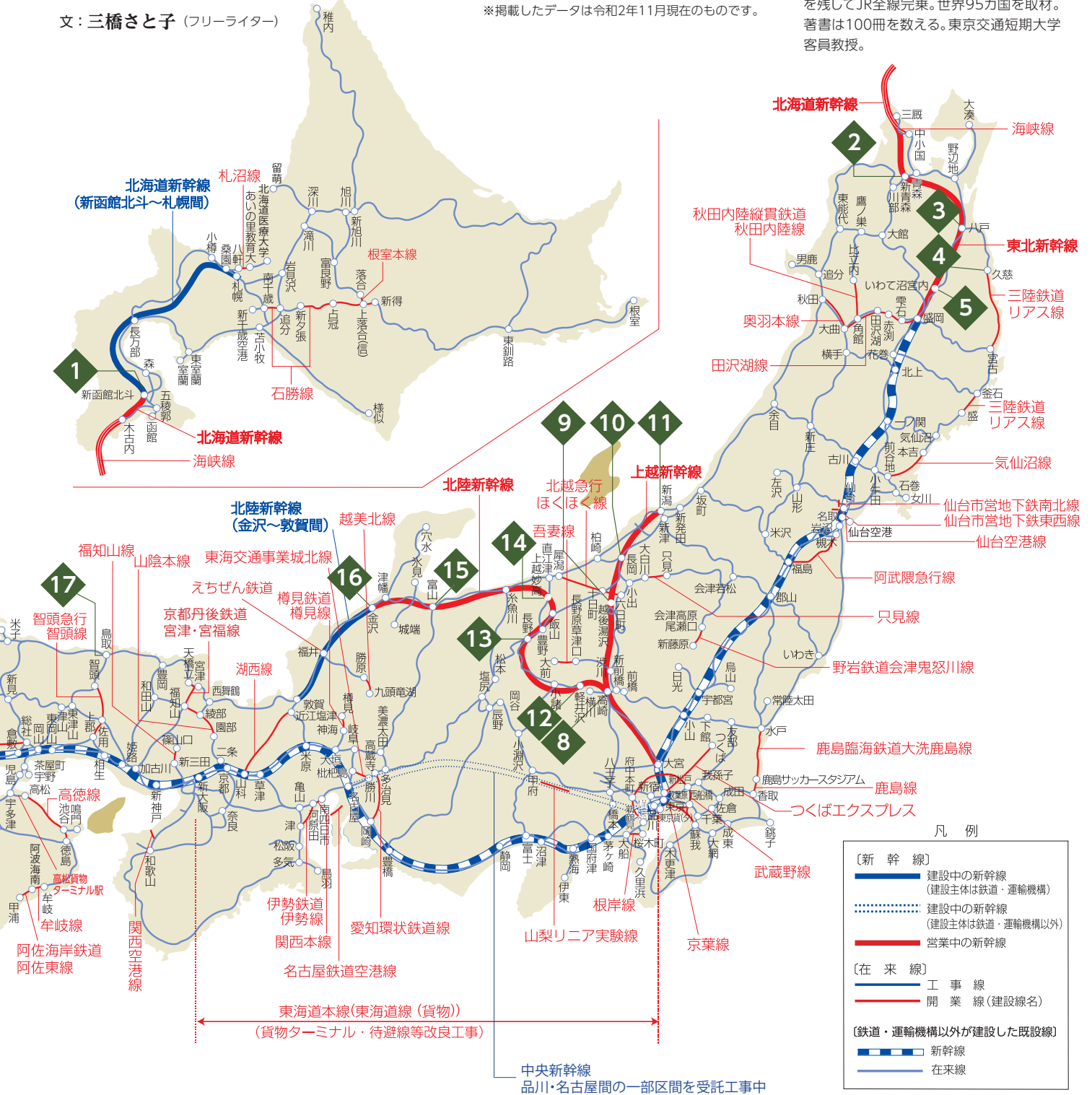


監修：櫻井 寛 (フォトジャーナリスト)
1954年長野県生まれ。昭和鉄道高校を経て、日本大学芸術学部写真学科卒業。出版社勤務の後、90年にフォトジャーナリストとして独立し今日に至る。93年、航空機を使わずに88日間で世界一周。94年、「鉄道世界夢紀行」(トラベルジャーナル)にて、第19回交通図書賞受賞。2004年に奈良県の桜井線を残してJR全線全乗。世界95カ国を取材。著書は100冊を数える。東京交通短期大学客員教授。

旅の魅力のひとつがご当地の味を楽しむこと。時間がない時でも、それを可能としてくれるのが駅弁だ。車窓に目をやりながら車内で食べる駅弁の味は格別なもの。デパートで行われている「駅弁大会」や毎日東京駅で行われている「駅弁屋 祭り」でも手軽に駅弁を楽しむことができる。鉄道・運輸機構が建設した、新幹線をはじめとする主要路線駅の駅弁から、駅弁に魅せられた達人が厳選した、路線のお勧め駅弁を紹介します。

文：三橋さと子 (フリーライター)

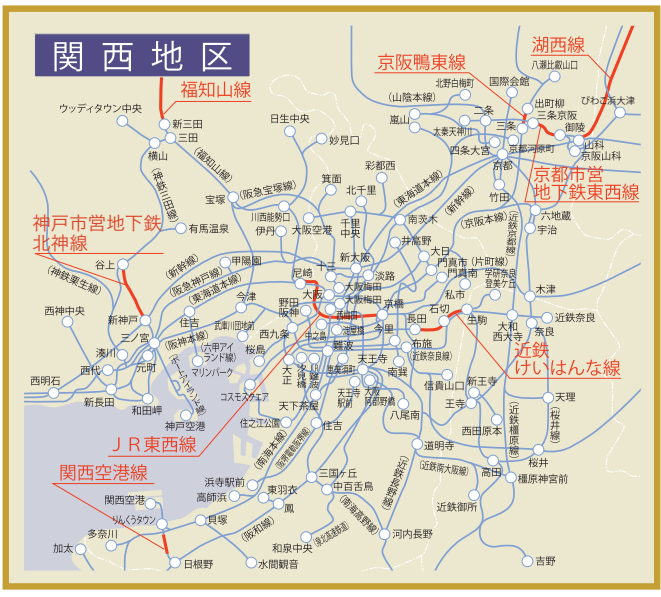
※掲載したデータは令和2年11月現在のものです。



東京地区



関西地区



3

東北新幹線 | 八戸駅 |
八戸小唄寿司

製造元：吉田屋



港町八戸を代表する海鮮寿司

八戸近海産の脂ののった鯖と紅鮭の分厚い切り身による押し寿司。塩や酢のほどよい加減が素材の旨味をギュッと凝縮している。容器は三味線の胴をイメージしたもので、バチを模したナイフでカットしていただきます！

2

東北新幹線・北海道新幹線 | 新青森駅 |
青森海鮮ちらし寿司

製造元：幸福の寿し本舗



青森自慢の海鮮五種食べ比べ

脂ののった深浦産トラウトサーモン、陸奥湾産帆立での照り焼き、歯ごたえあるほっき貝、酢漬けの鯛や鯖など海鮮オールスターによるちらし寿司。ご飯はお酢との相性も抜群の青森県産米「晴天の霹靂（へきれき）」を使用。

1

北海道新幹線 | 新函館北斗駅 |
鱈みがき弁当

製造元：北海道キヨスク



北海道伝統の鱈と数の子駅弁

白ご飯の上に黄金色に輝く大きな数の子、醤油色の光沢を放つ身欠き鱈の甘露煮、それに箸休めのタクワンと茎ワカメのみのシンプルな駅弁。数の子のコリコリとした食感と濃厚な味付けの鱈を楽しむ。これぞ北海道の味！

6

みなとみらい線 | 横浜駅 |
シウマイ弁当

製造元：崎陽軒



1日2万5,000食のミリオン駅弁

昭和29年の誕生から66年、今日では1日2万5,000食を生産するミリオンセラーに。ちなみにシウマイそのものは1日80万粒製造される。おいしさの秘密は干帆立柱柱にあり。弁当の折は昔ながらの経木という点も伝統的かつ正統派。

5

東北新幹線 | いわて沼宮内駅 |
さなえばっちゃんのおこわ弁当

製造元：肉のふがね



ばっちゃんの高級田舎料理

さなえばっちゃんとは岩手町で精肉店を営む府金早苗さんのこと。おいしいおこわ弁当を作るべく野菜で炊き込んだおこわの上に、鶏肉、椎茸、帆立、筍、南瓜の筑前煮と、焼き鮭をのせた素朴でヘルシーな高級田舎駅弁。

4

三陸鉄道リアス線 | 久慈駅 |
うに弁当

製造元：三陸リアス亭



1日20食限定のレア駅弁

ご飯がまるで見えないほど、ぎっしりかつ丁寧に三陸産のウニが盛られている。ほんわか甘い蒸しウニの下のご飯は、ウニの身と煮汁による炊き込み御飯。一口頬張れば口中一杯に磯の香とウニの旨味が広がる。

9

上越新幹線 | 越後湯沢駅 |
駒子弁当

製造元：川岳軒



大清水トンネルを抜けると越後湯沢駅

「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった」。川端康成が上越線・越後湯沢駅に降り立ったのは昭和9年のこと。それから86年、越後湯沢駅の名物は「雪国」ゆかりの「駒子弁当」。南魚沼産コシヒカリの幕の内弁当だ。

8

上越新幹線・北陸新幹線 | 高崎駅 |
鶏めし弁当

製造元：高崎弁当



名物はだるま弁当、鶏めし、どちら？

昭和9年発売の「鶏めし弁当」。古風な掛け紙を外すと香ばしい鶏肉の香りが広がる。鶏そぼろは甘すぎず辛すぎずの絶妙な味わい。海苔の上の鶏肉は照り焼きとコールドチキン。群馬県特産のこんにゃくが彩りを添える。

7

根岸線 | 大船駅 |
伝承鱈の押寿司

製造元：大船軒



100年以上愛されてきたロングセラー

鎌倉の玄関大船で大正2年に発売されて以来100年以上にわたって愛され続けてきたロングセラー。関東風に握り、関西風に押し製法による「伝承鱈の押寿司」。伝統の合わせ酢で締めたまろやかな味わいはまさに絶品だ。

12

北陸新幹線 | 軽井沢駅 |
峠の釜めし

製造元：狛野屋



峠越えが生んだ釜めし駅弁

「峠の釜めし」の峠とは群馬・長野県境の碓氷峠のこと。横川駅では補助機関車を連結するため5分ほど停車。その停車時間が傑作駅弁を生んだ。容器は釜子焼、鶏肉、椎茸、栗、杏子など郷土色豊かな釜めしの完成だ。

11

上越新幹線 | 新潟駅 |
えび干両ちらし

製造元：新発田三軒



卵焼きの下からコンニチハ!

新潟駅の駅弁は多彩だが「えび干両ちらし」がお勧めだ。理由はおいしいだけでなく楽しみだから。この駅弁、卵焼きが敷き詰められていて具が見えないのだ。卵焼きの下から、えび、いか、こはだ、うなぎがコンニチハ!

10

上越新幹線 | 長岡駅 |
越後長岡喜作辨當

製造元：池田屋



包みも懐かしい歴史ある駅弁

長岡産コシヒカリをはじめ、ご飯に合う副菜がバランスよく入った駅弁。神楽南蛮を練り込んだ鶏団子をメインに、長岡で90余年続く老舗とうぶ店「吉田屋」の長岡黒いなりなど、地元の味が満載。笹団子をデザートに。

これが
お勧め!

鉄道・運輸機構が建設した路線の全国駅弁巡り

15 | 北陸新幹線 | 富山駅 | **ますのすし**

製造元：源



駅弁販売から100余年
 ますのすしといえば「源のますのすし」。ほどよく脂ののった鱈、富山県産米を使用したすし飯、香り豊かな天然笹で包み、味と色彩が調和した富山の名産品。駅弁販売して110年、全国的に多くの方に愛される駅弁に成長した。

14 | 北陸新幹線 | 上越妙高駅 | **鱈めし**

製造元：ホテルハイマート



新潟版鱈の駅弁はお袋の味
 ホテルハイマート（ドイツ語で故郷の意）の前身は老舗旅館「山崎屋」。その4代目社長の考案で新潟版お袋の味を再現したのが全国唯一の鱈の駅弁。棒鱈甘露煮と焼きタラコなど鱈尽くしの日本海美味満載の駅弁。

13 | 北陸新幹線 | 長野駅 | **信州寺町弁当**

製造元：デリッククちくま



海なし県長野の寿司駅弁
 「信州寺町弁当」は意外なことに寿司弁当である。信州サーモンの笹寿司、信州産豚カツの海苔巻き、信州産牛煮込み、りんごのコンポートなど、海なし県長野ながら県産の食材を巧みにアレンジした秀逸な駅弁。

18 | 土佐くろしお鉄道、安田駅よりバス30分の馬路温泉前駅 | **馬路温泉前駅弁当**

製造元：うまじ温泉



馬路村特産ゆずの香の山菜駅弁
 馬路村は魚梁瀬杉の産地。杉の搬出用に明治時代に敷設されたのが魚梁瀬森林鉄道だった。昭和33年に使命は終わったが、往時を偲んで馬路村特産のゆずを用いた山菜駅弁が作られている。田舎寿司やアメゴの甘露煮がおいしい。

17 | 京都より智頭急行を經由して走る「特急スーパーはくと」の停車駅、鳥取駅 | **元祖かに寿し**

製造元：アベ鳥取堂



発売から半世紀超の元祖かに寿し
 智頭急行線の特急「スーパーはくと」の停車駅、鳥取駅。昭和27年の発売から半世紀を超えるロングセラー駅弁が「元祖かに寿し」だ。八角形の弁当箱はカニの甲羅をイメージしたもので、ハは末広がり縁起もよい。

16 | 北陸新幹線 | 金沢駅 | **利家御膳**

製造元：大友楼



天保元年(1830)創業老舗の味
 「利家御膳」製造元の「大友楼」は天保元年(1830)創業。初代の大友儀佐衛門より代々、加賀百万石前田家の料理頭という老舗中の老舗。現当主、大友佐俊氏は7代目。駅弁容器は殿様の駕籠をイメージした二段重なり。

21 | 九州新幹線 | 熊本駅 | **阿蘇赤うし弁当**

製造元：頼藤商店



千年の草原が育んだ熊本のあか牛
 阿蘇の大草原で育てられた「あか牛」はヘルシーかつ旨味と柔らかさを兼ね備えた熊本最高級牛ブランド。駅弁ではすき焼きバラ肉のしぐれ煮と、フルーツベースのタレに漬けたんだロース肉の2つの味が楽しめる。

20 | 九州新幹線 | 新鳥栖駅 | **長崎街道焼麦弁当**

製造元：中央軒



鶏(かしわ)と焼麦(しゃおまい)の饗宴
 大正2年、日本で初めて駅弁「かしわめし」(鶏めし)をロングセラー駅弁。ご飯はエビと一緒に炊き込んだ風味豊かな味わいで、その周りをえびフライ、薩摩揚げ、煮鶏、シタケとゴボウの煮物など鹿児島島の味が固める。

19 | 九州新幹線 | 博多駅 | **うまか! 博多炙りめんたい牛めし**

製造元：博多松栄軒



博多のうまか駅弁の決定版!
 博多の味覚の代表格といえば辛子明太子だが、炙るとさらに香ばしさと旨味が増す。甘辛の牛すき焼きの上に、炙り明太子が1本どーんとのった、博多でも大人気のコラボ駅弁がこちら。まさに博多のうまか駅弁だ!

24 | 九州新幹線 | 鹿児島中央駅 | **桜島灰干し弁当**

製造元：樹楽



小ぶりな容器に旨味満載
 桜島灰干しとは、魚や肉を桜島の火山灰に挟むことにより、天日にさらすことなく干物にする独特の製法。その結果「脂焼け」せず、素材本来のおいしさを保ちつつ、旨味成分のアミノ酸を熟成。これぞ、鹿児島島の味!

23 | 九州新幹線 | 出水駅 | **えびめし**

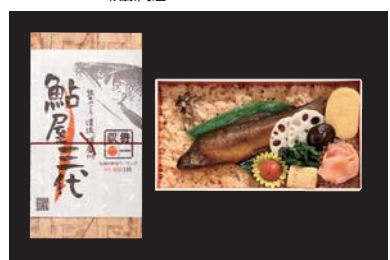
製造元：松栄軒



出水の老舗松栄軒の看板駅弁
 昭和4年に出水駅で創業した松栄軒を代表する鮎専門店を営んでいた頼藤商店3代目による駅弁。尺鮎魚拓も見事な掛け紙を外すと、大きな鮎の甘露煮または塩焼きが鎮座。球磨川の天然鮎だし汁の炊き込み御飯も美味。

22 | 九州新幹線 | 新八代駅 | **鮎屋三代**

製造元：頼藤商店



甘露煮と塩焼きの2バージョン
 球磨川河畔の八代で100余年の長きにわたり鮎専門店を営んでいた頼藤商店3代目による駅弁。尺鮎魚拓も見事な掛け紙を外すと、大きな鮎の甘露煮または塩焼きが鎮座。球磨川の天然鮎だし汁の炊き込み御飯も美味。

第18回 技術研究会を開催



講演者との集合写真

第18回技術研究会を令和2年10月7日(水)、8日(木)にメルパルク横浜にて開催しました。

本研究会では、鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していくうえで、の根幹である鉄道建設技術の維持・発展・継承のため、当機構の全国の技術者が技術開発成果、技術課題克服への取り組み等を報告しています。

用地、土木(橋りょう、トンネル)、調査、建築、機械、軌道、電気の各部門合わせて12件の講演が行われました。講演内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査し、優秀な講演に対して表彰を行いました。

また、特別講演は、「移動と都市の未来」と題して、(株)日本総合研究所創発戦略センター シニアスペシャリスト 井上 岳一様にご講演を行っていただきました。

今年度は新型コロナウイルス感染症対策の観点より、講演会場における聴講者を最小限にしました。聴講者は2日間で延べ173名であり、盛況のうちには終了することができました。当機構では今後とも、技術研究会を通じて、当機構の鉄道建設に係る取り組み等をご報告してまいります。



会場の様子



特別講演の様子

最優秀賞 フラッシュバットレール溶接の導入

本社 設備部 軌道課 宇野 裕太郎

優秀賞 相互直通運転におけるATC・ATS切替時の安全性について

—相鉄・東急直通線、新横浜駅(仮称)—
東京支社 電気第二部 信号課 中村 洋介

優秀賞 ハイブリッド構造駅におけるBIMを活用した切妻屋根の鉄骨建方

—九州新幹線、嬉野温泉(仮称)駅—
九州新幹線建設局 武雄鉄道建築建設所 平川 勇貴

優秀賞 大深度・大断面ニューマチックケーソンの工程短縮とコスト縮減

—中央新幹線、小野路非常口他—
関東甲信工事局 相模原鉄道建設所 山森 賢也

北陸新幹線（金沢・敦賀間）、駅舎新築工事に本格着手



福井駅の完成予想図



福井駅工事の様子（4点とも）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）建設工事は、現在設備工事に順次移行しており、令和2年10月より駅舎工事が本格的に着工する運びとなりました。

10月5日（月）、全6駅中最初に本格着手となった福井駅新築工事が開始され、旅客上屋の鉄骨工事の様子が報道公開されました。福井駅新築工事区間はJR在来線とえちぜん鉄道線に挟まれた狭あいな区間となっ

ており、工事関係者・報道陣等多くの方に見守られる中、営業線に接触させないよう部材が慎重にクレーンで吊り上げられ、駅の大梁・柱となる鉄骨の架設が行われました。当該区間はクレーンでの作業スペースがとれない箇所もあったため、梁・柱を所定位置へ据え付ける際には「スライド工法」といった特殊な工法も用いられるなど、施工方法にも工夫が施されています。

また、石川県内では加賀温泉駅を皮切りに駅舎工事が本格的に着手となりました。こちらは10月19日（月）より旅客上屋の工事を開始、報道関係者への公開が行われていたのは在来線駅との位置関係上、当日の作業に際しては350tクレーンおよび50tクレーンの2台を配備して大梁・柱などの鉄骨部材の架設が行われました。



加賀温泉駅の完成予想図



加賀温泉駅工事の様子（3点とも）



駅舎の外観については、福井駅は一乗谷朝倉氏遺跡の唐門をモチーフとした木調ルーバーと開放的なガラス面を組み合わせ「福井の歴史を感じさせるデザイン」に、加賀温泉駅は温泉郷や城下町に見られる伝統的な和の様式をモチーフとし「風情と歴史を感じさせるデザイン」になっています。また、福井らしさ・加賀温泉らしさを表現するため内装にはそれぞれ和紙・赤瓦といった地場産材や各県産の木材を活用しています。建設区間では小松駅および南越（仮称）駅が11月9日（月）より、芦原温泉駅が11月19日（木）より順次駅舎の工事が本格化しています。地域の皆様に愛される駅を目指して、安全に十分配慮して工事を進めてまいります。

長崎大学リケジョ育成プログラムへの参加



当日は長崎県内の女子中高生13人が保護者とともに参加し、九州新幹線（西九州）の長崎駅高架橋にて、長崎鉄道建設所長の説明を聞き、見学した

(写真提供：長崎県)



(写真提供：長崎県)



当機構女性職員のWebによる講演を聴く参加者

令和2年8月22日（土）、長崎大学教育開発推進機構生涯教育センター主催のリケジョ育成プログラムに、当機構九州局の女性職員が先輩講師として参加しました。このプログラムは、企業や大学で働く理系職の女性（リケジョ）の講話、実験・観察等の体験学習、個別進路相談会、企業訪問、研究室訪問、シンポジウムを通して、科学や理数科目への関心を高め、理系職に対する理解を深めることで、女子中高生の理系への進路選択を支援する取り組みです。

当日は、長崎県内の女子中高生13人とその保護者が参加し、九州新幹線（西九州）の長崎駅高架橋にて現場見学および長崎鉄道建設所長より事業概要等の説明を行いました。見学後は、「新しい鉄道をつくる仕事」と題し、当機構九州新幹線建設局の女性職員がWebにて講演し、参加者からは「リケジョの方々の生の声が聞けてよかった」という声が聞かれ、参加者の進路選択支援に貢献できたのではないかと思います。

札幌へ向け進むトンネル掘削



令和2年2月に掘削を完了し、昆布トンネル(宮田工区)の貫通を待つ昆布トンネル(桂台工区)終端部



令和2年3月、隣接する渡島トンネル(台場山工区)に渡島トンネル(村山工区)が到達した瞬間



札幌市内で工事が進む、札幌トンネル(札幌工区)シールド発進立坑

“YouTube”チャンネルはこちら▶

昆布トンネル(宮田工区)掘削の様子
(北海道新幹線)



“YouTube”チャンネルはこちら▶

自然由来重金属等を含むトンネル発生土の安全性
について(北海道新幹線)【フルバージョン】



北海道新幹線は、新青森から札幌まで約360kmに及ぶ路線です。このうち、「新青森・新函館北斗間」の約149kmは、平成17年に工事実施計画が認可され、平成28年3月26日に開業しました。現在、整備を進めている「新函館北斗・札幌間」は、平成24年6月に認可・着工され、新函館北斗開業のおおむね20年後までの開業が予定されておりましたが、平成27年1月の「政府・与党申し合わせ」における5年前倒しを踏まえ、令和12年度末(2030年度末)の開業を目指し工事を進めております。

新函館北斗・札幌間は、完成すると国内最長の陸上山岳トンネルとなる渡島トンネル(総延長約3万2675m)をはじめとし、線路延長約212kmのうち約8割に当たる約169kmがトンネル区間となります。

トンネル区間の発注を先行して進め、現在は、トンネル全40工区のうち39工区で契約締結済み、そのうち34工区で着工済みとなっています。掘削済み延長は約5万8872m、掘削率は約34・9%に上るほか、既に二つの工区で掘削が完了(北海道新幹線、昆布トンネル(桂台工区、L14800m)・令和2年2月28日掘削完了、「北海道新幹線、渡島ト

ンネル(村山工区、L15365m)・令和2年3月18日掘削完了)しており、まさにトンネル掘削の最盛期を迎えています。

新函館北斗・札幌間の線路延長約212kmは、整備新幹線としては長野・金沢間(約230km)に次ぐ延長であり、この延長を同時に着工するのは、整備新幹線で過去最長になります。今までの新幹線にはない豪雪・極寒地域を通過すること、札幌市内において整備新幹線では初めてシールドトンネルを採用すること、自然由来重金属等を含む発生土の対応など、難しい課題が数多くあります。

各種の課題に対し、これまで培ってきた技術力を最大限発揮して取り組むとともに、引き続き、地元住民の方々と関係自治体の皆様方のご理解、ご協力のもと、地域の活性化、北海道の発展に寄与できるように北海道新幹線を完成、開業させてまいりたいと考えております。

北海道新幹線に関する映像が当機構のYouTube公式アカウントに掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

※文章中の進捗状況は、令和2年12月1日時点のものです。

観光型高速クルーザー「SEA SPICA」就航！



「SEA SPICA」外観



STU48の2人(右から瀧野由美子さん、門脇実優菜さん)



「SEA SPICA」就航披露式のテープカット

令和2年8月20日(木)、真夏の太陽が降り注ぐ中、株式会社瀬戸内島たびコーポレーションとの共有船「SEA SPICA(シースピカ)」の就航披露式が、広島(宇品)港で執り行われました。

当日は、「SEA SPICA」および国土交通省の「C to Seaプロジェクト」のアンバサダーであるSTU48から2人(瀧野由美子さん、門脇実優菜さん)が参列し、式典と試乗会を大いに盛り上げていただきました。

本船は、瀬戸内エリアの鉄路と海路を結び付けた観光振興を目的に、西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)と瀬戸内海汽船株式会社の連携によって設立された株式会社瀬戸内島たびコーポレーションとの共有船であり、平成30年度に共有建造制度に新たに追加された「国内クルーズ船」の適用第1号船です。

高速航行性能を有した観光型高速クルーザーとして、瀬戸内海の島々を巡る効率的な周遊を可能とするほか、船内外の優れたデザインや椅子式階段昇降設備をはじめとするバリアフリー設備などを有し、乗船客にやさしく、移動そのものが楽しくなるような工夫がいたるところに散り

ばめられています。

船体デザインは、JR西日本が令和2年9月から運航を開始した新長距離列車「WEST EXPRESS 銀河」のデザインも手掛けた株式会社イチバンセンの代表川西康之氏によるもので、スタイリッシュかつ上品にまとめられた船体カラーに加え、船内もデザイン性が高く、潮風を感じながら瀬戸内海の景色をゆったり楽しめるようになっていきます。また本船は、その秀逸なデザイン性が評価され、「2020年度グッドデザイン賞・ベスト100」および「グッドフォークラス賞「地域社会デザイン」」を受賞しました。(※1)

また、船内は抗菌・抗ウイルス空気触媒施工による感染防止対策が施されており、当面の間、乗客数を定員の7〜8割程度に抑えるなど、安心な船旅ができるように配慮されています。

本船は、令和2年10月1日〜12月31日に開催された「せとうち広島デザインエキシビジョンキャンペーン」。(※2)に合わせて、広島(宇品)港と三原港の「とびしま海道・しまなみ海道エリア」を約4時間半で結ぶ航路に就航しました。

広島港から呉港を経て下蒲刈島、

(※1)
 「2020年度グッドデザイン賞・ベスト100」と
 「グッドフォーカス賞 [地域社会デザイン]」



東京ミッドタウン・デザインハブにて行われた「グッドデザイン・ベスト100」の様子

グッドデザイン賞は公益財団法人日本デザイン振興会により、かたちのあるなしにかかわらず、人が何らかの理想や目的を果たすために築いたものごとをデザインにとらえ、その質を評価・顕彰している。

今年度は4,769件の審査対象の中から1,395件の「グッドデザイン賞」受賞が決定し、さらにその中から特に優れた100件が「グッドデザイン・ベスト100」として選ばれた。

グッドフォーカス賞[地域社会デザイン]は、2020年度に選ばれたすべてのグッドデザイン賞受賞対象の中で、審査委員会により、地域社会の持続的発展や経済の活性化に特に寄与するデザインと認められたものが選ばれ、日本商工会議所会頭賞が贈られた。



本船入口脇の機構ロゴマーク

開放的な2階デッキ

1階席は海側の背もたれを低くすることで眺望に配慮し、訪日外国人旅行者にも対応できる高音質・高画質のモニターを前面に設置するなど、数々の工夫がなされている



共有建造制度を活用した船舶であることも紹介されている



椅子式階段昇降設備

契島沖、うさぎ島として有名な大久野島といった瀬戸内の島々を巡る東向きコースと、三原港/瀬戸田港発で、途中大崎下島の日本遺産・街並み保存地区を巡る西向きコースが設定され、穏やかな瀬戸内海の潮風を感じ

(※2)
 せとうち広島 destinations キャンペーン

JRグループ旅客6社と自治体、地元観光事業者等が共同で実施する大型観光キャンペーン。

令和2年10月1日～12月31日は「ミタイケンひろしま」をテーマに、広島県と近隣自治体およびJR西日本が中心となって瀬戸内の魅力を発信した。

高速クルーザー「SEA SPICA」で巡る
 瀬戸内の旅

<http://setonaikaikisen.co.jp/simatabi/>
 (瀬戸内シーライン株式会社)



ながら絶景、文化、食などを巡る「ミタイケン」な旅が用意されていました。国の「GOTOトラベル事業」も相まって、本船のツアー予約も上々でした。
 令和3年2月までは冬季休航期間となりますが、3月からは運航が再開される予定です。
 暖かな春の陽気に誘われて、皆様も「非密(⇄秘密)」で「NO密(⇄濃密)」な瀬戸内海の船旅をぜひ一度、体験されてみてはいかがでしょうか。
 詳細は左記のウェブサイトをご覧ください。

竣工船の紹介



令和2年8月から9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などの船舶となっており、地域の交通と日本の物流を支えています。



Cargo Ship

しんせんまる
貨物船「神泉丸」

令和2年8月31日、広島県尾道市の内海造船株式会社において竣工した泉汽船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：シャーシ

Cargo Ship

だいいちぎんようまる
貨物船「第一金洋丸」

令和2年8月7日、愛媛県今治市の伯方造船株式会社において竣工した多田海運株式会社および金力汽船株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：3,933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

Passenger Ship

シー スピカ
旅客船「SEA SPICA」

令和2年8月4日、広島県尾道市の瀬戸内クラフト株式会社において竣工した株式会社瀬戸内島たびコーポレーションとの共有旅客船。

- 総トン数：90トン
- 船種：高速船
- 政策目的：国内クルーズ船
- 旅客定員：92名
- 航路：広島宇品～三原

Cargo Ship

だいはちとくよまる
貨物船「第八徳誉丸」

令和2年9月16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増永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：ブタジエン

Cargo Ship

はくゆうまる
貨物船「博祐丸」

令和2年9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毛塚運輸株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：498トン
- 船種：一般貨物船
- 政策目的：高度二酸化炭素低減化船
- 積荷：鋼材

Cargo Ship

しんもんまる
貨物船「神門丸」

令和2年9月8日、愛媛県今治市の山中造船株式会社において竣工した栗林物流システム株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：498トン
- 船種：一般貨物船
- 政策目的：先進二酸化炭素低減化船
- 積荷：鋼材、飼料

* 最高の瞬間を撮るための“サイン” *



撮影：平成30年2月撮影

平成28年に新青森・新函館北斗が開業した北海道新幹線。その北海道新幹線を象徴するのが今回ご紹介する「青函トンネル」です。

青森方の出口にある「青函トンネル入口広場」は、撮影に最適な展望台もあり、トンネルから飛び出してきた瞬間を撮影することができません。ただ、列車の接近が分かりづらいため、少々難点です。そのため、ずっと緊張してカメラを構えていないといけないのですが、冬季は季節限定で列車の登場がよく分かる、「ヒント」があります。

青函トンネルは長大トンネルなので、列車が接近してくると「オーー！」という走行音が強く反響して聞こえます。それだけではまだタイミングが分かりづらいのですが、冬季はトンネル内から「もや」のようなものが漏れてきます。これは、トンネル内の温度と湿度が外気と大きく異なることで発生しているのですが、列車が出口に近づくとその量がどんどん目に見えて増えるので、走行音以上に分かりやすい目安となります。この写真の画面上部に写っているのがその「もや」です。

また、展望台は最上段までいくと、トンネルの開口部にある「青函隧道」の文字が架線柱に隠れてしまうので、若干低い場所から撮影しています。

編集後記

▼新年明けましておめでとうございます。2021年、令和3年、新しい年の始まりです。本年も皆様にとりまして、温かく輝かしい年となりますよう、心よりお祈り申し上げます。

▼「鉄道・運輸機構だより」新春号をお届けします。本号の「特集」は、平成17年8月24日に開業した、つくばエクスプレスのレポートです。秋葉原を皮切りに、北千住、南流山、流山おおたかの森、柏の葉キャンパス、守谷およびつくばの各駅やその周辺の模様が記されており、同線の開業で街並みが一変する様子がうかがえます。特に流山市の変貌ぶりは目を見張るものがあります。「母になるなら、流山市」とのキャッチフレーズはインパクト満点です。同市をはじめ沿線各市の人口も増加傾向にあり、鉄道整備による効果の大きさが証明されています。

▼「ワーキングレポート」で今回取り上げる建設所は、北陸新幹線金沢・敦賀間のうち石川県内42kmの軌道敷設を担う、「小松鉄道軌道建設所」です。筆者も初めて取材に同行する機会を得ました。工事用仮軌道としてロングレールが敷設される作業場面では、最新機器と人力で送り出しや敷設が行われていました。また、路盤と軌道スラブ版の緩衝材、いわゆる枕木の役割を担うCAモルタルの注入作業はいくくの雨で中止となっていました。この設備を含めて軌道設備全体が、開業後の電車の乗り心地に影響するため、これら一連の作業がミリ単位の精度で行われる所以です。

▼特別企画では旧公団や機構が建設した鉄道沿線の駅弁を取り上げました。全国の駅弁を巡りながら機構の建設実績に思いを馳せていただければと思います。

▼今年も、我々広報課一同、「鉄道・運輸機構だより」の内容を充実させ、皆様方と良い関係づくりの一助となるよう最善を尽くす所存でありますので、本年もよろしくお祈り申し上げます。（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

JRTT

鉄道・運輸機構だより No.68

2021 Winter 新春号(季刊) 令和3年 1月発行



編集・発行者

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

〒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



UD FONT

R30

古紙・PET配合等環境共生紙を使用

リサイクル適性(A)

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。