

鉄道・運輸機構だより

No.53

2017 Spring
春季号



「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献」する 鉄道・運輸機構

鉄道・運輸機構 理事長代理 土屋 知省

題字の括弧書きの言葉は、当機構の基本理念としているものですが、これに即して、これまでを振り返るとともに、これからについても触れてみましょう。

当機構の代表的な業務である新幹線については、昨年3月に函館まで開業した北海道新幹線が記憶に新しいところですが、鉄道公団時代以来、全国の新幹線ネットワークの3分の1ほどを建設し、現在も三つの新幹線の延伸等を建設中です。「建設」といっても、映画でいう「プロデュース」に近いもので、調査、計画、行政手続き、資金調達、用地買収、建設一連のことをし、営業運転はJRが当機構から施設を借りて行います。民鉄線についても似た仕組みで、公団時代を通じてこれまでに約210kmを整備しているほか、地下鉄や駅の整備等について助成を行っております。このような鉄道、特に新幹線の建設に係る総合的な技術力、経験、専門知識は当機構ならではのものであり、これまでも台湾新幹線建設に広く協力したほか、これまで70の国と地域に対し、専門家を派遣するなどの技術協力を実施しているところと、今後も諸外国の高速鉄道等の建設に生かされることが期待されます。

船舶業務については、我が国の産業基礎物資の大宗を輸送する内航貨物船、離島等の生活を支える国内旅客船の4

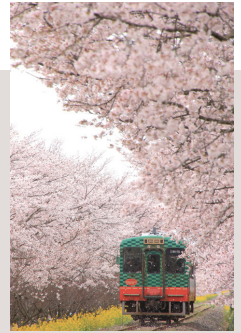
割程度を共有で建造してきていますが、ここでも技術力、総合性がキーワードです。新技術の調査研究に取り組み、省エネ・環境等に資する技術を業界に広めるとともに、建造監督を行っています。特に離島航路については、建造経験が少なく、技術力に乏しい自治体等のため、航路調査、仕様の企画など当初から支援をしています。今後も、環境対策や船員確保等、各種の政策課題に応えるとともに、建造制度を使いやすいものとするにより、国内海運のネットワークづくりに貢献していきます。

国鉄清算業務は、現在のJRのネットワークを成立させた30年前の国鉄改革の、言わば現在進行形の部分です。旧国鉄等から引き継いだ土地は9238haにも上りましたが、現在までに99.9%を処分しました。JR株式会社については、本州3社はもちろん、昨年JR九州についても上場を果たしました。今後は、年金支払い、業務災害補償等、続く業務を確実に果たすとともに、残るJRの経営自立に取り組んでまいります。

一昨年、公共交通への出資業務、そして昨年はリニア中央新幹線建設に対する融資業務を開始しました。機構は、今後とも、これまでの蓄積を生かし、明日の交通ネットワークづくりに、幅広く取り組んでまいります。

表紙の写真：真岡鐵道

茨城県筑西市の下館駅から栃木県茂木町の茂木駅に至る、全長 41.9 km の路線。栃木県と沿線自治体などが出資している第三セクターが運営する。平成 6 (1994) 年から SL「もおか号」の運転を行っており、多くの人々に親しまれている。



目次

- 2 ● **巻頭言** 「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献」する鉄道・運輸機構
鉄道・運輸機構 理事長代理 土屋 知省

4 ● **特集** 平成29年度 事業概要

- 鉄道建設 ……………4
- 鉄道助成 ……………8
- 船舶共有建造 ……………9
- 地域公共交通出資 ……………11
- 国鉄清算事業 ……………12
- 平成29年度予算[案] (主な業務経費) ……………13



- 14 ● **WORKING REPORT**
▶▶ 九州新幹線西九州ルート
風通しの良い環境作りが、
西九州に清らかな風を運ぶ
鉄道建設本部 九州新幹線建設局 武雄鉄道建設所



- 20 ● **寄稿** 地方鉄道を訪ねて
伊賀鉄道 (三重県)



- 24 ● **JRTT TOPICS**
- 01 「鉄道ホームドクター」による鉄道事業者への支援について……………24
 - 02 つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事がしゅん功……………26
 - 03 共有事業者の表彰について……………29
 - 04 竣工船の紹介……………30

- 31 ● **アンケート／編集後記**

平成29年度 事業概要

平成29年度に当機構が行う5部門、鉄道建設、鉄道助成、船舶共有建造、地域公共交通出資、国鉄清算事業にわたる事業概要を紹介します。

鉄道建設

■ 事業監理部

平成29年度の鉄道建設業務は、鉄道建設事業、新線等調査事業、貸付鉄道施設改修事業、受託事業であり、その概要は、次のとおりです。

(1) 鉄道建設事業

① 新幹線の建設

現在建設中の整備新幹線は北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の3線3区間、約403km（線路延長）となっています。

各線区の平成29年度の事業概要は、次のとおりです。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は、渡島トンネル、立野田追トンネル、立岩トンネル、昆布ト

ンネル、二ツ森トンネルおよび後志トンネルなどの工事を行います。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）は、加賀トンネルおよび新北陸トンネルなどのトンネル工事ならびに手取川橋りょうおよび九頭竜川橋りょうなどの橋りょう・高架橋工事を行います。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は、木場トンネル、久山トンネル、経ヶ岳トンネルおよび新長崎トンネルなどのトンネル工事ならびに武雄温泉駅高架橋、長崎駅高架橋および大村車両基地路盤などの工事を行います。

なお、開業している北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、昨年度に引き続き、環境対策工事などを行います。整備新幹線建設推進高度化等事業は、コスト縮減などを図るための経

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



野田追トンネルの掘削状況（八雲町）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



渡島トンネルの施工状況（北斗市）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）



加賀トンネルの掘削状況（加賀市）





北陸新幹線（金沢・敦賀間）

手取川橋りょうの施工状況（川北町）



九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

木場トンネルの掘削状況（大村市）



九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

長崎駅高架橋の杭施工状況（長崎市）



小田原線（2）（東北沢・和泉多摩川間）

写真：小田急電鉄提供
複々線化に向けて進められている軌道工事の状況（世田谷区）



神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

羽沢トンネルの施工状況（横浜市）



えちぜん鉄道高架化工事

計画線の施工が進む福井駅付近の状況（福井市）

②大都市における鉄道建設
〔民鉄線〕
小田急小田原線(2)の東北沢・和泉多摩川間(約10km)のうち、世田谷代田・和泉多摩川間の複々線化は完成しており、平成29年度は、残る東北沢・世田谷代田間について、複々線化に向けた緩行線の開業設備工事、京王井の頭線の機能回復工事

および下北沢駅舎工事などを行います。
③都市鉄道利便増進事業
神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、JR東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR直通線と、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅で東急線へ接続する相鉄・東急直通線を整備するものです。平成29年度の事業概要は、次のとおりです。
相鉄・JR直通線は、相鉄線内改修工事、西谷駅付近工事、羽沢駅(仮称)工事、横浜羽沢駅構内工事および西谷・羽沢駅間の開業設備工事(軌道・建築・電気)などを行います。

(3)貸付鉄道施設改修事業
青函トンネルは、当機構が財産を保有してJR北海道に貸し付けている鉄道施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要が

あるため、平成11年度から防災設備等の改修事業を行ってきました。平成29年度は火災検知施設、定点消火施設、排水施設、電力施設、列車制御施設および変電所施設などの改修工事を行います。
(4)受託事業
現在、鉄道事業者等から受託している事業として、福井駅付近連続立体交差事業に伴う、えちぜん鉄道高架化工事を行っています。
平成27年9月に仮線工事を完成させ、北陸新幹線の高架橋を利用した仮線の運行が開始されています。平成29年度は計画線の土木工事および開業設備工事を進めます。

済的な施工法の調査、新幹線と貨物列車が共用走行する青函トンネルで新幹線を高速走行させるための技術的検討(貨物列車走行調査)などを行うほか、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)などの整備に必要な軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発などを行います。

相鉄・東急直通線は、用地取得を進めるとともに、羽沢トンネル工事、新横浜駅(仮称)工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅(仮称)工事、綱島トンネル工事および東急東横線改築工事などを行います。

(2)新線等調査事業
平成29年度は、都心直結線の事業化に向けた検討の深度化を図るため、主要施設の構造検討に必要な地質調査などを行います。

(4)受託事業
現在、鉄道事業者等から受託している事業として、福井駅付近連続立体交差事業に伴う、えちぜん鉄道高架化工事を行っています。

(1) 鉄道建設事業

① 新幹線

線名	区間	線路延長 (km)	金額 (億円)	営業主体
北海道新幹線	新青森・新函館北斗間	149	70	北海道旅客鉄道(株)
北海道新幹線	新函館北斗・札幌間	211	360	北海道旅客鉄道(株)
北陸新幹線	長野・金沢間	228	60	東日本旅客鉄道(株) 西日本旅客鉄道(株)
北陸新幹線	金沢・敦賀間	125	1,340	西日本旅客鉄道(株)
九州新幹線	武雄温泉・長崎間	66	800	九州旅客鉄道(株)
小計	3線5区間	779	2,630	
整備新幹線建設推進高度化等事業			26	
合計			2,656	

② 民鉄線

線名	区間	線路延長 (km)	金額 (億円)	鉄道事業者名
小田原線(2)	東北沢・和泉多摩川間	10	19	小田急電鉄(株)

③ 都市鉄道利便増進事業

線名	区間	線路延長 (km)	金額 (億円)	営業主体
神奈川東部方面線 相鉄・JR直通線	西谷・横浜羽沢付近間	3	} 513	相模鉄道(株) 相模鉄道(株) 東京急行電鉄(株)
相鉄・東急直通線	横浜羽沢付近・日吉間	10		

(2) 新線等調査事業

線名	金額 (億円)
都心直結線調査	国費0.97の内数

(3) 貸付鉄道施設改修事業

線名	金額 (億円)
青函トンネルの機能保全に係る防災事業	鉄道防災事業費16.30の内数

(4) 受託事業

線名	区間	線路延長 (km)	金額 (億円)	鉄道事業者名
えちぜん鉄道	福井駅付近	2.6	54	えちぜん鉄道(株)

(注) 単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しません。

平成29年度 建設線等路線図 (民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業)



- 凡 例
- 工事線
 - 民鉄線
 - 都市鉄道利便増進事業
 - 受託事業

鉄道助成

鉄道助成部

鉄道助成部では、主な業務として国からの補助金を活用した鉄道施設の整備などに対する助成を行うとともに、平成28年度から低利の財政投融資を活用し、リニア中央新幹線の建設に必要な資金の一部の貸し付けを行っています。

445億円、借入金の償還・利子など937億円、リニア中央新幹線建設資金貸付1兆5千億円、その他6億円で、計1兆7389億円となっています。

(1) 鉄道施設の整備などに対する助成

① 整備新幹線建設助成業務

平成29年度の収入支出予算については、収入は、国からの補助金など981億円、新幹線譲渡収入724億円、財政融資資金借入金収入1兆5000億円、その他683億円で、計1兆7389億円、一方、支出は、鉄道施設の整備などに対する助成1

① 整備新幹線については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備を進めている鉄道建設本部（建設勘定）

に対して補助金を繰り入れます。

② 主要幹線鉄道等整備助成業務

主要幹線鉄道の整備については空港・都心・郊外直結鉄道の調査などとともに、地域公共交通活性化・再生法の「形成計画」に基づく利便性向上などに資する施設整備によるコミュニティ・レール化に対して補助金を交付します。

③ 都市鉄道整備助成業務

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

④ 鉄道技術開発推進助成業務

鉄道技術開発を促進し、技術水準の向上を図ることを目的として、鉄道分野に関する技術開発を実施する能力を有する法人が行う技術開発に対して補助金を交付します。環境に

優しい鉄道、安全で安定した鉄道を構築するための技術開発に対して補助金を交付します。

⑤ 安全・防災対策助成業務

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

(2) 新幹線譲渡収入に伴う繰り入れ

平成29年度においても、JR本州3社からの新幹線譲渡収入を財源として、整備新幹線整備事業資金のため建設勘定へ、国鉄年金などの給付のため特例業務勘定へ繰り入れを行います。

(3) リニア中央新幹線建設資金の貸し付け

リニア中央新幹線の全線開業前倒しを図るため、低利の財政融資資金を借り入れ、建設主体である東海旅客鉄道株式会社に対し、その建設に必要な資金の一部について長期、固定かつ低利による貸し付けを行います。

■平成29年度 鉄道助成業務関係予算 (単位：百万円)

補助金名等	区分	29年度予算額
1 整備新幹線建設助成業務		124,487
整備新幹線整備事業費補助		75,450
整備新幹線整備事業資金		46,437
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金		2,600
2 主要幹線鉄道等整備助成業務		261
新線調査費等補助金		40
幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画）		221
3 都市鉄道整備助成業務		18,421
都市鉄道利便増進事業費補助		11,568
都市鉄道整備事業費補助		4,066
幹線鉄道等活性化事業費補助（旅客線化）		1,053
鉄道駅総合改善事業費補助		1,643
譲渡線建設費等利子補給金		91
4 鉄道技術開発推進助成業務		170
鉄道技術開発費補助金		170
5 安全・防災対策助成業務		1,187
鉄道防災事業費補助		1,030
鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切）		157
合計		144,526
中央新幹線建設資金貸付金		1,500,000

(注) 単位未満四捨五入のため、計は一致しないことがある。

平成28年9月16日、山口県下関市の旭洋造船株式会社において、新日本近海汽船株式会社との共有貨物船「清安丸」が竣工しました。

本船は、総トン数9,957トン、載貨重量13,356トンのセメント運搬船で、宇部興産海運株式会社の運航のもと、宇部～苅田、京浜～名古屋でセメントの輸送に従事しています。



船旅王子

セメント運搬船「清安丸」
(高度二酸化炭素低減化船)



船舶共有建造

共有船舶企画管理部
共有船舶建造支援部

機構では国内唯一の船舶共有建造方式により、民間の金融機関のみでは調達が困難な低利かつ長期資金を供給することによって、国内海運事業者へ船舶整備の支援を行っています。

特に、国内海運事業者の99%を占める中小事業者、離島住民の方々の足となる離島航路事業者は、単なる資金供給だけでなく、担保不足・技術不足の両面を補う支援を必要としている場合が多く、資金・技術面で多様なニーズに 대응することができる点が機構の特長であり、他の金融機関とは大きく異なります。

船舶共有建造事業

平成29年度の事業予算(案)は、249億円(うち貨物船184億円、旅客船65億円)を確保し、政策効果の高い船舶の建造支援措置を講じ、共有建造を推進します。

具体的には、スーパーエコシップ(SES)をはじめとしたCO₂排出量削減などの内航海運のグリーン化、離島航路の維持・活性化、産

業競争力強化、船員計画雇用などに対する金利軽減措置を行うことにより、良質な船舶建造を強力に推進していきます。

●スーパーエコシップ(SES)

SESは、電気推進システムを採用することにより、CO₂削減、燃費改善などの環境負荷低減、物流効率化や高い静粛性による船員労働環境の改善などに寄与する船舶です。

SES一番船が竣工した平成17年度から平成28年度末までに、旅客船4隻、貨物船21隻の計25隻が竣工しています。

●先進二酸化炭素低減化船

機構では、平成21年度に「先進二酸化炭素低減化船」(1990年代初頭船と比較し、トンマイル当たりCO₂排出量を16%以上低減できる船舶)に適合する船型(499トン型一般貨物船)を開発し、これまでに5隻が竣工しています。

さらに右記船型以外にも、造船所において自主開発された船型につい

旅客船兼自動車渡船「みとよ」
(離島航路に就航する船舶)



平成28年9月1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、粟島汽船株式会社との共有旅客船「みとよ」が竣工しました。

本船は、総トン数19トン、旅客定員70人の旅客船兼自動車渡船で、香川県三豊市の須田港～粟島を結ぶ航路に就航し、地域住民や観光客の移動や物流を支えています。



離島航路姫

■ SESの概要

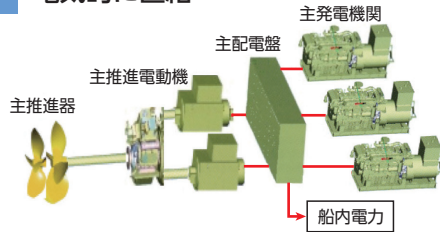
SESの概要

SESとは、電気推進システムを採用することにより環境負荷低減、物流効率化等が図られている船舶です。従来船から概念の転換を行い、省エネ効果環境負荷低減、船内環境の改善等について優れた性能を発揮しています。

概念の転換

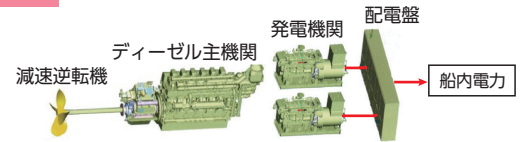
SES

発電ユニットと推進ユニットが電氣的に直結



在来船

主機関と推進器が軸で直結



- 船型の最適化や二重反転プロペラ (CRP) の採用等により推進効率が改善
- 機関室容積の縮小化に伴う有効スペースの確保
- 小型・中速機関の採用によるNOx 排出量の削減、振動・騒音の軽減
- 発電機、推進器等の多重化によるシステムの信頼性の向上

導入効果

1 経済性が高い

- 省エネ効果
約10~30% 低減

2 環境に優しい

- CO₂・SO_x
約10~30% 低減
- NO_x
約20~40% 低減

3 乗客・船員に優しい

- 振動・騒音の軽減
5~10dB 低減
(乗用車内並みの静粛さ)
- 機関部運転・保守作業等の軽減
- 電動荷役機器等の採用による省力化

4 安全性が高い

- 故障率が低い上に一部が故障しても航行可能
- 操船性能の向上
(特に港内や低速時)

(注) いずれのデータもこれまでの海上運転の結果に基づくものです。また、削減率は、在来船と比較した値です。

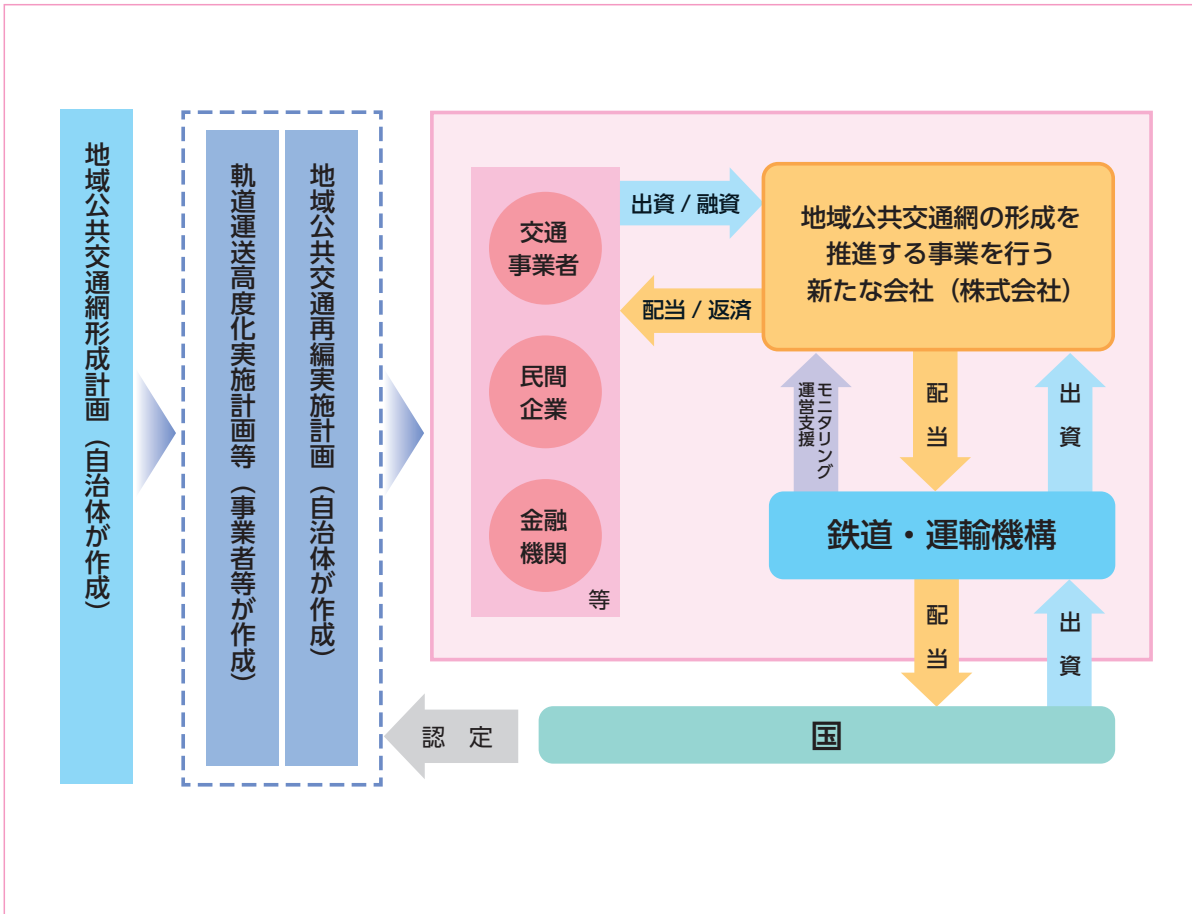


旅客船兼自動車航送船「フェリーしまんと」(先進二酸化炭素低減化船)

● **技術支援**
 機構では、共有事業者に対し、豊富な建造実績（貨物船・旅客船合計約4000隻）と技術ノウハウ、さらに調査研究などを通じて入手した情報などをもとに、設計から竣工に至るまでの各段階において技術支援を行っています。
 竣工後も、共有期間中は機構の技術者が保守整備の指導を行うとともに、保証ドック、トラブル対応等について技術支援を実施してまいります。
 今後も、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図ってまいります。

て、水槽試験結果などをもとに、先進二酸化炭素低減化船としての船型認定を行っています。これまで、499トン型一般貨物船、749トン型一般貨物船、5000kℓ型油タンカー、7000DWT型セメント船および1万3000トン型旅客フェリーの認定を行いました。

■出資制度の基本スキーム



地域公共交通出資

国際・企画部

機構では、サービスレベルの向上、路線再編等により持続可能な地域公共交通網の形成が推進され、地域全体の価値向上に貢献するものとなることが見込まれる事業に対して出資等を行うこととしています。

機構の出資等により、事業を進めるために必要となる初期投資について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等からの民間資金を呼び込むことが期待できます。

●地域公共交通網の形成に資する事業

出資等の対象は、国土交通大臣の認定を受けた軌道運送高度化実施計画等に定められている内容と整合する事業で、

- ① LRT（次世代型路面電車システム）・BRT（バス高速輸送システム）の整備・運行
 - ② 上下分離による地域鉄道の再生
 - ③ バス路線網の再編
 - ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入
- 等を実施するものを想定しています。また、出資等を受けるためには当該事業が以下の要件を満たすものであることとしており、これらの要件

を満たしているかを審査し、出資等の可否を決定します。

●新会社の設立

・実施主体は、対象事業の運営を行う株式会社であって、同事業を行うことを目的として設立されたものであること

●民業補完

・機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資が行われること
 ・三大都市圏の都心部およびこれに類する地域では、機構が単独で最大出資者とならず、これ以外では機構の出資額が民間出資額を超えないこと等

●収益性の確保

・実施主体は、対象事業を効率的・効果的かつ確実に事業を実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが認められること
 ・対象事業は客観的なデューデリリジェンスにより、中長期的な収益が見込まれること
 ・対象事業のサービス開始からおおむね10年後をひとつの目安として、機構が出資した資金の回収が可能と認められる蓋然性が高いこと

国鉄清算事業

国鉄清算事業管理部
国鉄清算事業用地部
経営自立推進・財務部
共済業務室

国鉄清算事業関係は、旧国鉄職員
年金の給付に要する費用等の支払いお
よびその支払いに充てるための土地処
分等を行うとともに、旅客鉄道株式会
社等の経営自立のための措置を行って
います。

本年度の業務の概要は次のとおりで
す。

(1) 年金費用等の支払いおよび 資産処分等の円滑な実施等

① 旧国鉄職員の年金の給付に要する 費用等の支払い

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

② 土地処分等の実施

残存する長町駅38街区の土地（仙
台市）については、関係機関との協
議・調整が整ったことから処分を進
め、梅田駅（北）の土地（大阪市）
については、土地売買契約に基づき

処分を進めます。

③ 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅 客鉄道株式会社および日本貨物鉄 道株式会社の株式処分の検討

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

(2) 旅客鉄道株式会社等の 経営自立のための措置等

① 旅客鉄道株式会社等に対する支援 措置の実施

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅
客鉄道株式会社および日本貨物鉄道
株式会社に対し、以下の支援措置を
実施します。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その
他会社の経営基盤の強化に必要な
鉄道施設等の整備に必要な資金に
充てるための無利子の資金の貸し

付けまたは助成金の交付

- ・北海道旅客鉄道株式会社および四
国旅客鉄道株式会社に対して発行
した鉄道建設・運輸施設整備支援
機構特別債券について、国土交通
大臣が定める利率に基づく利子の
支払い

② 並行在来線の支援のための措置

並行在来線の支援のための貨物調
整金に要する費用に充てるため、特
例業務勘定に係る業務の運営に支障
のない範囲内の金額として国土交通
大臣の承認を受けた金額について、
特例業務勘定から建設勘定への繰り
入れを実施します。



梅田駅（北）現況写真

平成29年度予算〔案〕（主な業務経費）

1. 建設勘定

（単位：百万円）

区 分	29 年 度	28 年 度	増 減 額
新幹線建設費	248,232	189,859	58,373
民鉄線建設費	1,900	3,600	△ 1,700
都市鉄道利便増進事業建設費	49,621	39,257	10,365
整備新幹線建設推進高度化等事業費	2,188	2,063	125
新線等調査費	33	75	△ 42

2. 助成勘定

区 分	29 年 度	28 年 度	増 減 額
主要幹線鉄道等整備事業助成費	221	605	△ 384
都市鉄道整備事業助成費	6,762	4,730	2,032
鉄道技術開発推進事業助成費	170	289	△ 119
安全・防災対策事業助成費	327	300	27
中央新幹線建設資金貸付金	1,500,000	—	1,500,000

3. 海事勘定

区 分	29 年 度	28 年 度	増 減 額
旅客船取得費	8,202	9,426	△ 1,224
貨物船取得費	13,056	17,500	△ 4,444

4. 地域公共交通等勘定

区 分	29 年 度	28 年 度	増 減 額
産業投資出資金	1,200	1,200	—
内航海運活性化事業貸付金	20,529	28,981	△ 8,452
内航海運老齢船処理事業貸付金	1,281	1,611	△ 330

5. 特例業務勘定

区 分	29 年 度	28 年 度	増 減 額
共済年金等負担金及業務災害補償費	100,297	101,161	△ 863
鉄道施設等整備支援事業貸付金	72,885	50,898	21,987
鉄道施設等整備支援事業助成費	26,229	16,143	10,086
用地対策費等	1,453	4,427	△ 2,974

（注 1）金額は人件費、一般管理費を除いた予算額です。

（注 2）単位未満の金額については四捨五入しています。

（注 3）勘定間の繰り入れについては除いています。

（注 4）28年度は当初計画予算額。29年度は概算決定時の計画予算額（案）を記載しています。

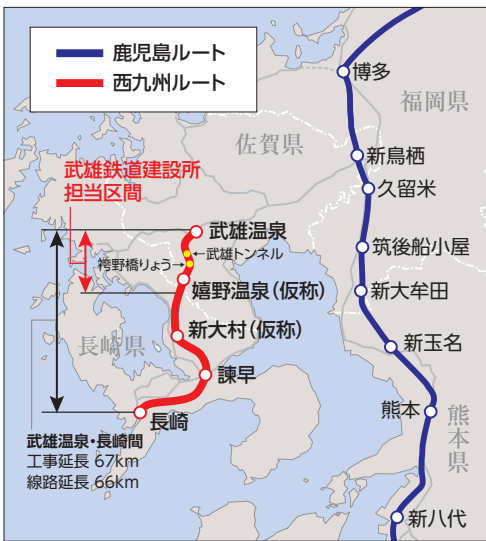
▶▶九州新幹線西九州ルート

風通しの良い環境作りが、 西九州に清らかな風を運ぶ

鉄道建設本部 九州新幹線建設局 武雄鉄道建設所

武雄温泉駅から約1.6kmの地点に建設される、武雄トンネル工区の工事風景。平成30年のしゅん功に向け、懸命な作業が続けられている

■ 武雄鉄道建設所担当区間



平成23年3月に全線開業を果たした九州新幹線鹿児島ルート（博多・鹿児島中央）に続き、平成34年度の開業を目指しているのが西九州ルート（武雄温泉・長崎間）。約67kmのうち、武雄温泉駅や嬉野温泉（仮称）駅を経由する約18kmの区間を担当する武雄鉄道建設所を訪問し、現場の様子や今後の展望などを聞いた。

目指すは平成34年度の開業

平成23年の全線開業以来、昨年までの5年間で6千万人超の利用者数を記録した九州新幹線鹿児島ルート。同様にその開業を待たれるのが、平成34（2022）年度の開業を予定している、武雄温泉と長崎を結ぶ西九州ルートだ。

今回取材した武雄鉄道建設所の担当区間は、武雄温泉駅手前から俵坂トンネル出口付近に至る、佐賀県の武雄市と嬉野市および長崎県東彼杵町の一部を含む約18・4kmである。「今日はよろしくお願ひします」。取材陣が



今回の取材でお世話になった、武雄鉄道建設所の江島武所長。的確かつ丁寧な説明ぶりに、真摯な人柄がうかがえる

建設所に到着したのとほぼ同時に、武雄鉄道建設所所長の江島武さんが出張から帰ってきた。連日、多忙なスケジュールをこなしているはずだが、疲れなど微塵も見せず、簡単な挨拶と着替えを済ませると、すぐに工事の概要などについて説明してくれた。

「武雄鉄道建設所管内は、トンネル区間が9・5km、橋りょう、高架橋、路盤などのいわゆる明かり区間が8・9kmと、ほぼ半分ずつで、トンネル・下部工事が9工区、上部工事が2工区の計11工区で構成されています。既に2工区がしゅん功しておりますので、現在は9工区の工事を行っています。工事は九州新幹線の鹿児島ルートなど、これまでに鉄道・運輸機構が培ってきた技術と経験をフルに生かして、進めています」

主な構造物としては、全長5・7kmに及ぶ俵

坂トンネル、同1・4kmの三坂トンネルなどがあるが、本取材では、起点となる武雄温泉駅へ立ち寄った後、袴野橋りょう、新設される嬉野温泉（仮称）駅、武雄トンネルの各現場を、案内してもらった。

20mを超える橋脚

西九州ルートの起点となる武雄温泉駅では、在来駅の南側に、新幹線駅の設置を計画している。駅南口の階段脇には、新幹線の中心線を示す「トンボ」と呼ばれる標柱が建っており、この場所に新幹線構造物ができることがわかる。施工中は、ロータリーの一部をヤードとして使用するため、在来線駅利用者の妨げにならないよう、駅への通路を切り替えながら工事を進めていく。

続いては、武雄市内で最初に着手された、



武雄温泉駅の南口に設置された、紅白の中心線表示杭・通称「トンボ」。この標柱の位置に九州新幹線の構造物が建設される



高速道路と国道を跨ぐように作られる袴野橋りょう。高速道路と国道の双方を跨ぐため、橋脚の高さは20mを超える

袴野橋りょうの現場へ移動した。橋脚の施工は昨年11月に完了しており、今後はPC^{*}けたや合成^{*}けたが架けられる予定だ。

^{*}PC：プレストレストコンクリートの略。大きい荷重がかかってもコンクリートにひび割れを生じさせないために、あらかじめ圧縮力を加えたコンクリート。

^{*}合成^{*}けた：鋼けたとコンクリート床版を組み合わせたけた。

こちらの橋脚は、一般的なものより高くなっているが、それについて所長は、「国道34号と、その上を交差する高速道路・西九州自動車道のさらに上を跨ぐためです。そのため橋脚の高さが20mを超えたものになっています」と説明してくれた。

こちらの現場以外にも、国道や県道の上を通る地点が数カ所あるが、けたを架ける工事は、道路関係者と連携し、深夜などの限られた時間に、一時車両の通行を止めて実施する計画だ。

次の目的地は、武雄市の隣の嬉野市にある嬉野温泉駅高架橋の工事現場。主な工事内容や進捗状況など、一通り説明を受けた後、高架橋に上らせていただいた。

上った高架橋は半径4000mの曲線で、駅周辺の一部の区間を除いて、西九州ルートで最も急な曲線になっている。その曲線に沿って、緑豊かな山々を背景に駆け込んでくる新

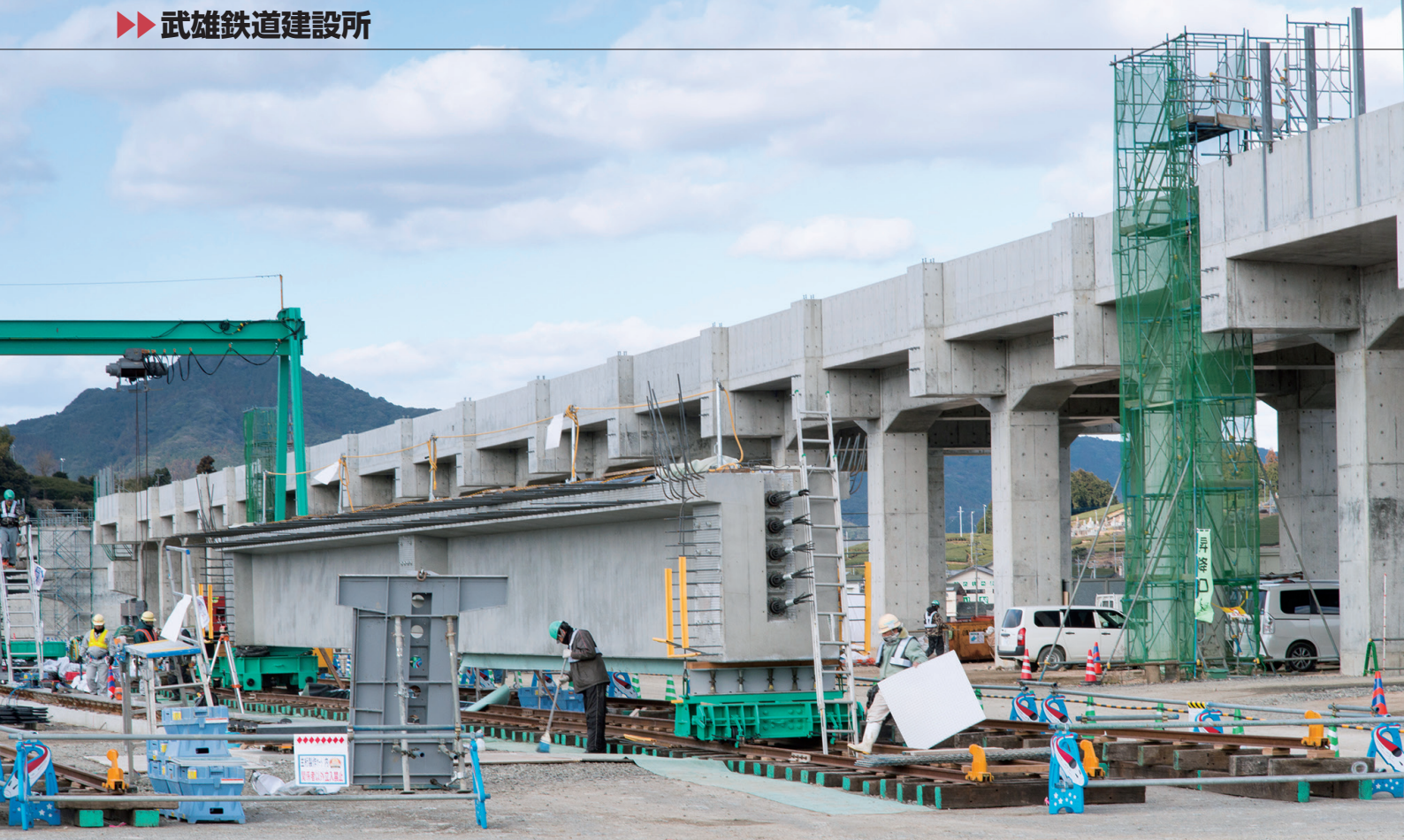
幹線の姿は、さぞ壮観なことだろう。

全員参加の「合同パトロール」

周囲を山に囲まれた風景は目には鮮やかだが、地形上、夏季は高温になりやすく、熱中症などを誘発する要因になるらしい。

それも含め、工事への安全対策について、所長に尋ねてみた。

「ここだけでなく各現場でも、作業員には徹底した注意喚起を行っていますし、体調面のチェックも常日頃から怠りません。工事中の安全対策としては、全職員および全施工業者が参加する、『合同パトロール』を実施してい



新設される嬉野温泉（仮称）駅付近の工事現場の様子。嬉野市では現在、鉄道の運行がないため、近隣住民の期待は大きい



嬉野温泉（仮称）駅の高架橋上から起点方を望む。構造物がカーブしているのが分かる

ます。三つの班に分かれて全区を巡回し、互いに見習うべき点を学んだり、改善点を指摘することで、緊張感が生まれ、モチベーションの向上にもつながっています」

万全を期す周辺への配慮

続いて向かったのが、武雄温泉駅からほど近い、全長1380mの武雄トンネルを主とした工区だ。すでにインバートコンクリートの打設まで済んでいる坑内と、重機による掘削を行っている坑内の双方を取

材したが、すぐ近くに住宅地があるためか、騒音を立てないよう慎重に作業しているのが印象的だった。
周囲環境へはどのような配慮を行っているのだろうか。

「トンネル掘削や切土工事の多い管内の現場では、重機や発破だけでなく、土砂を運搬するダンプトラックの騒音にも細心の注意を払っています。特にダンプは、振動や排気ガスなどで近隣の方々のご迷惑とならないよう、連なっているの走行や急発進を避けるといった、近隣の方々に配慮した運転を徹底してもらっています」

それらの努力だけでなく、建設所ではこれまで地元住民にトンネル坑内の掘削状況を実際に見てもらうなど、周囲の理解と協力を得るための努力をしてきたと所長は語る。

「今年春には武雄トンネルが貫通するので、ご要望があれば地元の皆さんを現場にご案内したいですね」

高まる開業への期待

最後に建設所へ戻り、西九州ルート開業に向けての抱負を改めて聞かせていただいた。

「博多と長崎を結ぶことで、九州全体の距離が近づくのは喜ばしいことです。将来的には中国地方や関西への移動も、さらに便利になることでしょう。また、嬉野温泉にはこれまで鉄道の駅がありませんでしたので、新幹線開業は間違いなく追い風になると思います。当然、武雄温泉にも相乗効果が見込めるはず



全長 1,380m のトンネルを軸とした、「武雄トンネル外 1 箇所他」工区の風景。至近距離にある住宅地への配慮か、通常の掘削現場より作業音が小さく感じられた

で、双方の駅が広域観光の拠点になることを期待しています。最近では視察も増えており、西九州ルートへの注目が高まっているのを肌で感じます。また、地元の方々から、期待の声をいただくこともあり、工事に関わる者としては、身が引き締まる思いです」

鹿児島ルートに続く、地元の九州新幹線への関心は、想像以上に大きいようだ。

最後に、工事遂行に向け、自身が心掛けていることを尋ねると、「風通しの良い、明るい職場作りです」と、即座に答えが返ってきた。

「工事は一人ではできません。関係自治体、施工業者、地元の方など多くの方々の協力が不可欠です。互いに情報を共有し、信頼し合える関係を結ぶことが、好結果を残すための最優先事項と考えています。それには、常にアンテナを張り、状況を把握することが大事ですので、所長室にもることなく、積極的に建設所の内外へ出ていき、所員や外部の声に耳を傾けるようにしています」

今回の取材は所長室の応接ソファで行ったのだが、江島所長のモットーが示すように入口のドアは終始開かれたままだった。

「そうです。まずは風通しの良い、開かれた職場から、です（笑）。残り5年に迫った開業に向けて、建設所一丸となって、精一杯頑張っていますよ」

風通しの良さをモットーとする、江島所長がけん引する武雄鉄道建設所が、5年後、西九州に清らかな風を運ぶ。

Interview

武雄に惚れ込み移住してきた、 名物広報が語る市の魅力



武雄市役所 広報課
永田 裕美子さん

— 武雄市に移住した経緯と現在のお仕事を教えてください。

東京ではTV局のディレクターをしていましたが、仕事と育児の両立など、日々の生活に疑問を感じていました。以前から、さまざまな改革に着手している武雄市に興味がありましたし、実家が九州の島原だったこともあり、4年前に移住を決意しました。移住の際に相談に乗っていただいた前市長の依頼で、当初は「地域おこし協力隊」として、現在は嘱託職員として市の広報活動を行っています。主な仕事は、ケーブルTVでの広報番組の制作です。企画・撮影・編集・出演など1人で何役もこなすので大変ですが、その分やりがいがあります。他にも、名産品の販売や起業支援なども手掛けてきました。

— 実際に暮らしてみて、武雄市はどのようなまちでしたか。

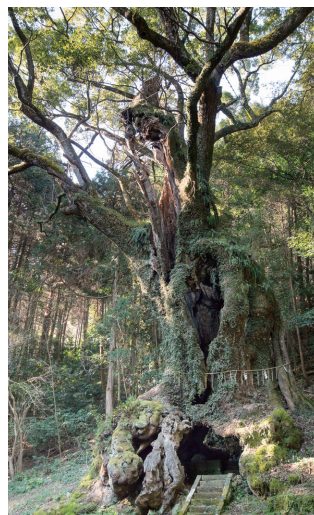
次々と変革を打ち出す武雄市には、ずいぶん尖っているな〜という印象を持っていましたが、実際に住んでみたら、皆さん普通の方だったので安心しました(笑)。ただ、市政の影響か、住民のチャレンジ精神は旺盛だと感じますね。

また、武雄ではICT教育や、官民一体型学校など、新たな教育方法にも積極的に取り組んでいます。「のんびりした田舎での子育て」が、移住を決めた理由でもあったので、豊かな自然に囲まれながらも、都会と同等かそれ以上の先端教育が受けられる、現在の環境には大変満足しています。

交通面でも、駐車場は安く武雄北方インターチェンジに近いですし、JRも九州の主要都市とつながっています。空港(佐賀・福岡・長崎)も遠くないので、日常で不便を感じることは、特にありません。

— 武雄市のお勧めは何でしょうか。

有名なのは温泉ですが、子育てをしている立場としては、武雄市図書館もお勧めです。また、市内には3本の大楠があり、中でも武雄の大楠は神々しくて、見ている



武雄の大楠(武雄神社の御神木)。推定樹齢3,000年、高さ27m、根回り26m、根元の空洞の広さは12畳敷。平成元年の環境庁の調査では、全国で6位の巨木とされる(写真提供=武雄市役所)



国指定重要文化財の武雄温泉の楼門。宮本武蔵やシーボルト、吉田松陰もその湯に浸かったとされ、古くから長崎街道の宿場町としてにぎわった(写真提供=武雄市役所)



グルメ情報

九州駅弁グランプリで優勝した、武雄温泉駅の「極上カルビ焼肉弁当」。県の名産品である佐賀牛を贅沢に使用した、永田さんも絶賛する逸品だ(写真提供=武雄市役所)

だけで力が湧いてくる感じがします。

ご当地グルメでは、武雄温泉駅構内の「カイロ堂」の駅弁は、他県からわざわざ食べにくるファンがいるほどの人気商品です。お米や野菜も、東京と比べると格安で、しかも美味しいですよ。私が以前からプッシュしている猪のお肉も、ぜひご賞味いただきたいですね。

— 九州新幹線西九州ルートへの期待をお聞かせください。

従来の自動車より移動時間が短縮され、行動範囲が広がります。個人的には、長崎へ行くのにも運転せずに済むので、お酒が飲めるようになるのがうれしいです(笑)。

大勢の観光客が訪れる長崎から、温泉目当てに武雄まで足を伸ばす方も増えるでしょうし、観光客以外にも、人や企業などの往来が活発化し、市のさらなる発展につながると思います。我々広報課も、武雄の魅力を全国に伝えるべく、今後も頑張っていきますよ。



20万冊の蔵書と“BOOK&カフェ”が楽しめる新しいタイプの図書館。10月には「子ども図書館」が開館し、より充実したスペースとなる



佐賀県立宇宙科学館(ゆめぎんが)。5つの展示ゾーン(宇宙発見ゾーン、地球発見ゾーン、佐賀発見ゾーン、科学のおもちゃ箱、こどもの広場)と、最新式の投影機器を備えたプラネタリウムや天文台がある(写真提供=武雄市役所)

伊賀鉄道



満開の桜の中を走る伊賀鉄道



三重県

伊賀鉄道伊賀線は昨年8月に開業100周年を迎えたばかり。今年4月からは経営体制を公有民営方式に移行する。三重県伊賀市は、古都・奈良に隣接していることもあって伊賀鉄道では、歴史の旅を楽しめる。

昨年に開業100周年を迎える

伊賀鉄道は三重県西部の笠置、鈴鹿、布引三山と室生火山群に囲まれた伊賀盆地内を走る伊賀上野・伊賀^い神戸間^{かんべ}16・6kmの短い単線電化路線だ。



上野市駅プラットホームに停車中の忍者列車。天井には伊賀流忍者の人形も(上)。左は上野市駅舎と松尾芭蕉像



上野市駅にある松尾芭蕉像

現地を2月初めに訪ね、まずは全線を往復した。「春は名のみ風の寒さや谷の鶯歌は思えど時にあらずと声も立てず」の「早春賦^{そうしゅんぷ}」の歌詞がぴったりの光景で、時折、雪が舞っていた。上野市・桑町間は家並みが続いたが、その先は冬枯れの田畑が広がっていた。無人駅ホームには近くの観光地案内が設置され、建物や遺跡などの観光スポットが確認できた。

伊賀鉄道の前身、伊賀軌道の設立は大正3(1914)年7月で、2年後の大正5年8月8日に現在の伊賀上野・上野市間が開業した。昨年で100年が経過したことになる。

社名は大正6年に伊賀鉄道と改称され、大正11年に上野市・名張間^{なばり}を延伸し、全線開業した。昭和19(1944)年6

伊賀鉄道株式会社

〈会社概要〉

- 本 社 〒 518-0873
三重県伊賀市上野丸之内61番地の2
- 設 立 平成 19 年 3 月 26 日
- 営業開始 平成 19 年 10 月 1 日
- 払込資本 5,000 万円
- 株 主 近畿日本鉄道 98%、伊賀市 2%
- 代 表 者 代表取締役社長 加藤千明
- 従業員数 49 名

〈路 線〉

- 営業区間 伊賀線：伊賀上野・伊賀神戸間
16.6km (全線単線)
14 駅 (うち有人駅 2)
- 車 両 数 10 両 5 編成

鉄道・運輸機構の助成実績

〈主な助成事業〉

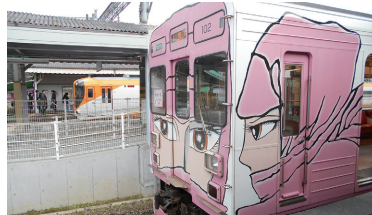
- 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
平成 21 年度
車両の更新



榎本方士代表取締役
常務



橋りょうを渡る伊賀鉄道



伊賀神戸駅に停車中の伊賀鉄道。向こうに見えるのは近鉄大阪線



伊賀神戸駅

月1日に近畿日本鉄道伊賀線となったが、利用者数は昭和41年をピークに急激な自動車普及などの影響で減少し、近鉄は平成19年3月26日に伊賀線の第一種鉄道事業廃止を届け出て伊賀鉄道を設立させた。以後、近鉄は第三種鉄道事業者となる。その年の10月1日に第二種鉄道事業許可を得た伊賀鉄道は、上下分離方式の最新

業形態で再スタートした。平成21(2009)年12月24日から人気漫画家の松本零士デザインによる「忍者列車」も運転開始している。

**今春4月から
公有民営方式に移行**

一昨年3月、三重県も交えた協議を経て伊賀市と近鉄、伊賀鉄道3者は、平成29年4月からの「伊賀線の公有民営方式移行」を決めた。

上下分離方式では、単独運賃の設定、人件費の削減などで収支改善を図ってきたが、公有民営方式では自治体が第三種鉄道事業者になり、施設使用料は無償扱いになって、さらに負担軽減が図られることになる。それによって地域公共交通の核になる伊賀線の経営を安定化させ、継続させようという試みだ。

平成30年には、利用者にも目に見える形で桑町・猪田道間に新駅を開業する予定である。伊賀線の利便性は増し、観光客誘致のPRにも新味を出せると期待感を高めている。

地域全体で魅力をアピール

伊賀線の現場で陣頭指揮をとるのは榎本方士代表取締役常務だ。鉄道営業部長も兼務している。「従業員、パ

伊賀上野城の石垣



トの方々には一人何役もこなしてもらっています。地域と協力して、安心・安全を誇る伊賀線の強みと、忍者、芭蕉などの観光資源の魅力をPRして、利用者増加を目指します。もちろん、海外からの観光客誘致にも努め、伊賀線の新しい歴史を刻みたい」と話す。

利用者の増加を図るにはどうすればよいのか。伊賀線沿線や上野市街地を探索しながら行きかう人に声を掛けてみた。中には真剣に観光客誘致を考えている人もいたが、公有民営方式移行という厳しい現実に対応を見せない人もいた。伊賀鉄道の経営環



伊賀上野城の天守閣から見た上野公園



伊賀上野城の天守閣

境を改善するには、まず住民意識を喚起させること。この課題は全国各地で共通だ。

「観光客誘致には、まず住民が住んでいる町のことを知ろうと意識することでしょう。その気持ちがあれば、他所の人になにかを伝えたいと思うものです。まさに理屈抜きの話です」と話したのは80代の老夫婦。

「田中善助（1858～1946年）を知っていますか。鉄道ばかりか開墾、窯業、金融、発電などで町を発展させた偉人ですよ」という話から、彼の菩提寺である大超寺を訪ねた。寺は電柱のない道の両側に七寺が整然と並ぶ中であつた。

上野市内の観光スポットは、主に伊賀上野城（上野公園）、伊賀流忍者、伊聖・松尾芭蕉生家とゆかりの場所、鍵屋ノ辻の決闘、伊賀組紐、伊賀焼に集約できる。いずれも城下町特有の碁盤目状の地割の中にある。しかも伊賀線から至近距離にこれらの観光スポットがそろっている。歴史・文化・民俗をまとめて巡ることのできる格好のコースとなっている。以下、簡単に触れてみよう。

◆伊賀上野城（上野市駅から徒歩5分の上野公園内）
慶長13（1608）年に藤堂高虎が徳川家康の命で築城した。本丸の



7つの寺院がある寺町通り

サポーターの声

SUPPORTER'S VOICE

伊賀鉄道友の会
会長 池澤 基善さん



池澤さんは本業の印刷業の傍ら、伊賀鉄道友の会会長として会員約120人の先頭に立って活動している。



だんじり会館。上野天神祭の際、町に繰り出す「だんじり」が3基展示されている

インタビューは、伊賀忍者の成り立ちや地元の上野天満宮だんじり祭りなどの話から始まった。池澤さんは、伊賀鉄道はもちろんのこと、鉄道を含めた地域公共交通の品質を上げていくためには、多くの賛同者との交流を重ねていくことが重要と考えているようだ。

そして今春4月から、伊賀鉄道の経営方式は公有民営方式に改められる。観光協会副会長でもある池澤さんとしては、地域全体を見据えて、話題を単に鉄道沿線の細かい活性化論で終わらせないのは自然の姿勢だろう。

伊賀市の観光シンボルは伊賀上野城だが、観光客の関心事は、大別して伊賀忍者、松尾芭蕉生誕地、荒木又右衛門の伊賀越の仇討ち（鍵屋ノ辻）などが中心だ。そのことを受け止めた上で、地域振興に活かすには、市民自身が地域の歴史を振り返り、その成り立ちを知ることが観光客誘致に必要と考えている。

加えて今年4月からの経営体制切り替えで、これまで以上に行政サイドと伊賀線の関わり合いが深まると予想される。伊賀鉄道のあり方を鉄道存廃論の視点だけで考えるのではなく、地域公共交通のあり方を既存の発想に左右されずに考えていこうとしているようだ。

鉄道開業101年目の新たな年に入り、サポーター役トップの思案のしどころであると感じた。

伊賀線は町中紹介の「観光線」



鍵屋ノ辻。信楽道との分岐点で、現在も「ひだりならへ みぎいせみち」と記された道標が残っている



伊賀流忍者博物館。屋敷のあちこちに、防衛のための仕掛けが施されている。手裏剣打ちなどを体験できる「忍術体験広場」、本物の忍具が展示される「忍術体験館・忍者伝承館」などがある



石垣の高さは約30m。全国に残る城跡の中でも最も高い。また石垣に家紋や大名の名前が刻まれていないのは、単独大名による居城普請のためといわれている。築城の名手、高虎に対する家康の信頼ぶりが伺える。

◆伊賀流忍者博物館（上野公園内）

上野公園内の伊賀流忍者博物館では忍術ショーを開演している。最近では若者や家族連れ、外国人観光客が増えている。「近頃では芭蕉生誕地巡りの人々を上回る勢いです」とは商店街の人たちの感想だ。

◆鍵屋ノ辻（西大手駅から徒歩5分）

歌舞伎などの題材で有名な「伊賀越の仇討ち」の場所だ。曾我兄弟の

仇討ち、赤穂浪士の討ち入りと並んで日本三大仇討ちの一つとされる。荒木又右衛門と義弟渡辺数馬が、数馬の弟の仇である河合又五郎を討った事件だ。宿敵を待った数馬茶屋（再建）は当時を偲ばせる風情がある。資料館には人気の浮世絵師・歌川豊國の決闘絵が展示されている。

◆伊賀くみひもセンター

（桑町駅から徒歩5分）

伊賀組紐の展示、販売のほか、プレスレットづくりなどを体験できる。業者数は器械づくり、手づくり合わせて29軒。



伊賀くみひもセンター

◆伊賀信楽古陶館（下野公園内）

窯元の作品や古信楽の世界を楽しめる。一般的には伊賀焼と信楽焼は同じ材質、技法、製陶方法であり区別しないが、茶道の世界では識別により区別されることがある。桃山時代の古田織部などの茶人は枯淡で豪快な作風を好んだ。

追記したいのは、猪田道駅から徒歩30分の勝因寺。4月2～8日の間、33年に1度のご開帳がある。秘仏本尊虚空蔵菩薩などにも接することができる。（フリーライター 平野雄司）



松尾芭蕉の生誕300年を記念して、昭和17年に建てられた「俳聖殿」



芭蕉翁生家。正保元（1644）年に生を受けた松尾芭蕉が、29歳まで過ごした

「鉄道ホームドクター」による鉄道事業者への支援について

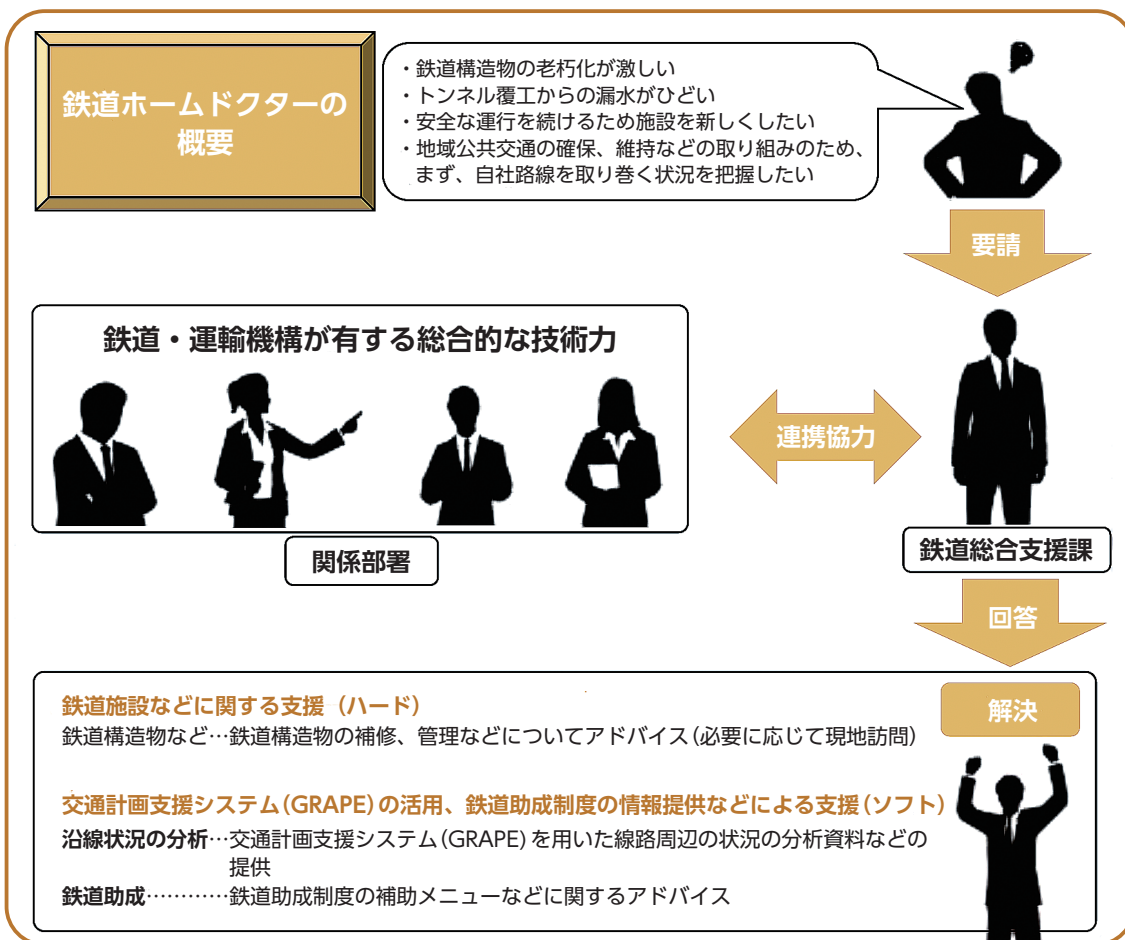
国際・企画部 鉄道総合支援課

地域鉄道を取り巻く経営環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展などに伴って厳しい状況が続いています。また、トンネルや橋りょうなどの鉄道施設の老朽化および団塊世代の退職、要員不足による鉄道技術の維持・継承も喫緊の課題となっています。

このような状況の中、鉄道・運輸機構では、これまでの鉄道建設の経験により培われた技術的なノウハウを活かして、鉄道事業者や地域鉄道を支える地方自治体の皆様が日頃抱えているさまざまな問題の解決に向けた「鉄道ホームドクター」と呼ばれる支援活動を行っています。

「鉄道ホームドクター」による支援の流れ

「鉄道ホームドクター」による支援は、下図に示すとおり、鉄道事業者や地方自治体などからの要請を受け、鉄道の建設や調査などのノウハウを有する技術関係部署および各種鉄道助成業務を通じて、地域鉄道の情報を有する鉄道助成部と連携しながら、国際・企画部鉄道総合支援課が窓口となり、さまざまな相談に対して無償でアドバイス・サポートを実施するというものです。



「鉄道ホームドクター」に関するお問い合わせ先
 鉄道・運輸機構 国際・企画部 鉄道総合支援課
 TEL : 045-222-9016 FAX : 045-222-9090



現地での対応状況

鉄道施設等に関する支援（ハード）

コンクリート構造物のひび割れ補修や耐震補強、路盤の補強計画、腐食した木まくらぎの交換計画、信号保安設備などの老朽化に伴う更新計画など、鉄道構造物の補修や管理などに関するさまざまな相談をお受けしています。

また、「鉄道ホームドクター」では必要に応じて無償で現地に出向いて調査し、状況に合った工法や材

料などを紹介するほか、条件に合う補助制度などについてもアドバイスを行っています。

交通計画支援システムを活用した支援など（ソフト）

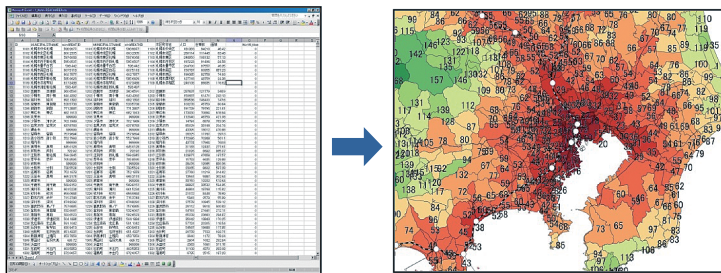
当機構で所有する交通計画支援システム（GRAPE）により、国勢調査や国、地方自治体が公表しているパーソントリップ調査などの統計情報を活用して、地域の人口や鉄道の利用状況をビジュアル化した資料の提供を行っています。

これにより、鉄道事業者の沿線地域の状況（人口分布、通勤・通学目的の流動実態）を効率的に検討・分析することができ、路線の再生・活性化の検討や経営の判断材料としても利用できます。

また、鉄道助成部が担当する鉄道助成業務とも連携を図り、助成制度の補助メニューなどに関するアドバイザーのほか、国の補助メニューの紹介なども併せて行っています。

（注）需要予測を行うなど、高度な分析については有償となります。

交通計画支援システム（GRAPE）による沿線人口の分析図



これまでの分析結果イメージ
（空間的な関係がわかりにくい）

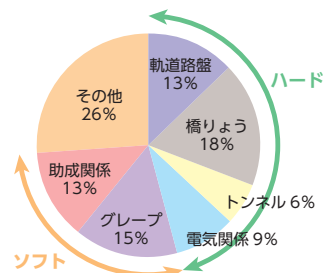
GRAPEによる分析結果イメージ
（ビジュアル化により、分析結果を把握しやすくなります）

「鉄道ホームドクター」の利用状況

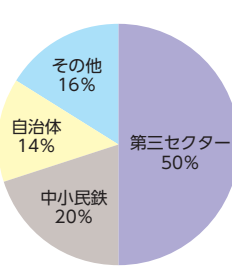
当機構では、「鉄道ホームドクター」を平成16年度から実施しておりますが、現在までの分野別の利用状況は左図のように、ハードが2分の1、ソフトとその他がそれぞれ4分の1なっております。

ハード、ソフトにかかわらず、鉄道全般にわたって何かお困りの事がありましたら、無償で支援を行っておりますので、お気軽に「鉄道ホームドクター」の窓口にお問い合わせください。

鉄道ホームドクター
分野別利用状況



鉄道ホームドクター
依頼者利用状況



つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事がしゅん功

首都圏新都市鉄道株式会社より受託し工事を進めてきた、つくばエクスプレス線の車両基地入出庫線複線化工事は、延長約1.4kmのうち起点から約1kmは、既設入出庫線と既設上り本線の構造物の間に、終点方0.4kmは、既設入出庫線構造物に並行して、新しい単線の入出庫線を建設するものです。

工事は、全線、営業線近接工事となることから、列車の運行に支障のないように、安全管理には万全を期すとともに、RCラーメン高架橋および桁式高架橋（RC桁、PCU桁、鋼桁）などの構造物を既設構造物に影響を与

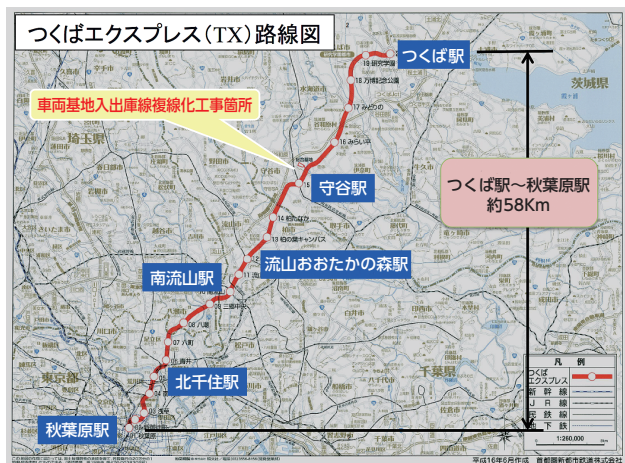
えないような各種の工法を採用し、細心の注意を払いながら施工しました。土木工事は、平成28年7月に完成し、引き続き軌道および電気工事を進めてきました。約3年半にわたる複線化工事は、平成28年12月に無事故で完成し、平成29年1月に工事にしゅん功監査を実施しました。

その後行われた、鉄道事業者による営業線との接続工事が完了し、平成29年3月19日の早朝に複線化への切り替えが行われ、無事に供用を開始しました。

つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事



入出庫線複線化工事位置



起点方高架橋



完成



着手前

第2北園架道橋



完成



着手前 (合成桁 L = 61 m)



鋼桁架設

小貝川橋りょう



鉄桁架設



鉄桁架設

弾性まくら木直結軌道



コンクリート打設

鋼管柱建植



営業線に軌陸車を配置

工事しゅん功監査



入出庫線複線化完成



車両基地方を望む（遠景）



車両基地方を望む（近景）

共有事業者の表彰について

共有船舶建造支援部 建造支援課



事業者表彰記念写真

- 受賞者** アジアパシフィックマリン株式会社
- 受賞者** 小笠原海運株式会社
- 受賞理由** 機構共有船を多数建造した共有事業者



絆永丸 (アジアパシフィックマリン株)

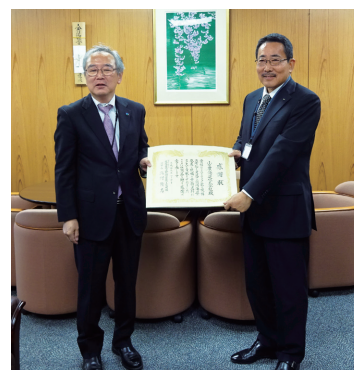


おがさわら丸 (小笠原海運株)

平成29年1月11日(水) 福山ニューキャッスルホテルにおいて、平成28年度船舶関係事業者の表彰式が行われ、土屋理事長代理より表彰対象者に対して感謝状と記念品の目録が贈呈されました。

これは、機構の業務遂行に多大な貢献、功績があると認められた共有事業者に対して毎年行われるもので、今年度は、アジアパシフィックマリン株式会社(本社：福岡県北九州市)、および小笠原海運株式会社(本社：東京都港区)の2者に対して、機構の賞罰審査委員会の答申を得て表彰を行ったものです。

また、表彰式に引き続き行われた一般社団法人船舶整備共有船主協会の西部5地区合同会員懇談会の場では、土屋理事長代理と受賞者の方々および共有事業者の皆様方と、機構への期待や共有建造事業への課題、これからの内航海運事業への取り組みなどについて活発な意見交換が行われました。



機構における表彰状の手交

竣工船の紹介

平成 28 年 12 月から平成 29 年 1 月の間に機構では新しい共有船 3 隻が竣工致しました。各船とも、国の運輸政策でもある環境にやさしい船舶や物流効率化に寄与する船舶となっており、地域の交通と日本の物流を支えています。

旅客船 Passenger Ship



「とびしま」

平成 28 年 12 月 26 日（月）、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今治市との共有旅客船。

- 総トン数：19 トン
- 船種：旅客船
- 政策目的：離島航路に就航する船舶
- 航路：岡村～今治

貨物船 Cargo Ship



「ちよ丸」

平成 28 年 12 月 26 日（月）、大分県佐伯市の株式会社三浦造船所において竣工した南西海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：498 トン
- 船種：貨物船
- 政策目的：二酸化炭素低減化船
(高度二酸化炭素低減化船)
- 積荷：コンテナ、雑貨、建設資材等

貨物船 Cargo Ship



にっぽう 「日宝丸」

平成 29 年 1 月 9 日（月）、愛媛県今治市の山中造船株式会社において竣工した朝日海運株式会社および日和海運有限会社との共有貨物船。

- 総トン数：748 トン
- 船種：薬品送船
- 政策目的：二酸化炭素低減化船
(高度二酸化炭素低減化船)
30 歳未満の女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶
- 積荷：濃硫酸、発煙硫酸

「鉄道・運輸機構だより」に関するアンケートのお願い

いつも「鉄道・運輸機構だより」をご愛読頂きありがとうございます。

今後の編集の参考とさせていただきますので、本誌に関するアンケートにご協力ください。

下記の項目にご記入の上、FAX で送信いただくか、またはホームページの広報誌「アンケート調査票」フォームに入力してください。

▶FAX番号 045-222-9089

▶ホームページ <http://www.jrtt.go.jp/>

1 今季号で面白かった・興味を持った記事を3つあげてください。〔必須〕

巻頭言

特集 平成29年度事業概要

WORKING REPORT

九州新幹線建設局 武雄鉄道建設所

寄稿～地方鉄道を訪ねて～「伊賀鉄道」

TOPICS

「鉄道ホームドクター」による鉄道事業者への支援について

つくばエクスプレス線車両基地入庫線複線化工事がしゅん功

共有事業者の表彰について

竣工船の紹介

2 上記Q1で選んだ回答に対するそれぞれの理由をお聞かせください。〔必須〕(200字程度)

3 今後とりあげてほしいテーマをお聞かせください。(200字程度)

4 全般についてのご意見・ご要望などをお聞かせください。(200字程度)

▼ご協力ありがとうございました。もし差し支えなければ、以下にもご記入ください。

貴社名	お名前	年齢	歳
-----	-----	----	---

※個人情報の保護について:個人情報につきましてはより良い「鉄道・運輸機構だより」作成のための参考とし、他の目的には使用しません。

【問い合わせ先】 鉄道・運輸機構総務部広報課 電話:045-222-9101

編集後記

「鉄道・運輸機構だより」春季号をお届けします。

心躍るさくらの季節がやってきました。4月は入学や入社などが多く、別れと出会いの季節でもあります。別れはつらいものですが、新しい出会いは成長をもたらすチャンスでもありますので、若者にはそのチャンスを逃がさず大きく成長してもらいたいと思います。

「特集」は、平成29年度に実施する事業の概要です。主な事業としては、工事の最盛期を迎えている北陸新幹線（金沢・敦賀間）と九州新幹線（武雄温泉・長崎間）に新幹線の全体事業費の8割が充てられています。また、昨年度に引き続き、JR東海にリニア中央新幹線の建設資金として、1兆5000億円の貸し付けを行うこととしています。さらに、船舶では共有建造方式により政策効果の高い船舶の建造支援措置を講じることとしています。今年度も忙しい1年になりそうです。

「ワーキングレポート」は、九州新幹線西九州ルート of 工事を進めている武雄鉄道建設所です。同建設所は、武雄温泉駅や嬉野温泉（仮称）駅を経由する約18kmを担当しており、そのうち、嬉野温泉駅高架橋は同ルートで最も急な曲線の高架橋となっています。また、安全対策として、全職員と全施工業者が参加する「合同パトロール」を行っています。双方が改善点など指摘することにより緊張感が生まれ、事故防止につながるということです。どこの所長さんも、現場をまとめるために、いろいろと苦心しながら工事を進めているのが分かります。

「地方鉄道を訪ねて」は伊賀鉄道が運行する「伊賀線」です。伊賀市は、伊賀忍者、松尾芭蕉生誕地など観光スポットが多く、伊賀線の利用者の増加を図るため、地域全体で観光客誘致に取り組んでいます。

関係者の皆様には取材にご協力をいただきありがとうございます。

「トピックス」は、「鉄道ホームドクター」による鉄道事業者への支援、つくばエクスプレス線車両基地入庫線複線化工事のしゅん功、船舶共有事業者の表彰、竣工した3隻の共有船（旅客船1隻、貨物船2隻）を紹介しています。

今後とも「鉄道・運輸機構だより」をご愛読頂きませうよう、よろしくお祈りします。
(広報課長)



明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。

鉄道・運輸機構

鉄道・運輸機構だより No.53

2017 Spring 春季号(季刊) 平成29年4月発行

編集・発行者

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(略称: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

ホームページ <http://www.jrtt.go.jp/>



UD FONT



当紙:V.O.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。