



環境への取組み

鉄道·運輸機構理事 露木 伸宏

軽減等を推進しています。その主な取組みをご紹介致します。くりへの貢献」をキーワードに、地球温暖化対策や環境負荷鉄道・運輸機構では「環境にやさしい交通ネットワークづ

◇業務の着実な実施による取組み

進めています。 進物でいます。 健雄等の事業により、機構は環境にやさしい交通体系構築を整備新幹線等の鉄道建設、鉄道整備の助成、共有船舶の建造車、航空に比べて鉄道、船舶はエネルギー効率に優れており、
山源の約2割を占める運輸部門での取組みが重要です。自動
地球温暖化対策においては、国内二酸化炭素(CO²)排

80・88㎞とほぼ同等)のCO゚吸収量に相当します。の推計では、CO゚削減量は杉人工林約78㎞(室蘭市の面積航空、バス、自動車からの旅客転移による環境負荷低減効果・水海道新幹線の新青森・新函館北斗間開業を例にとると、

> 竣工しています。 境性能を有しており、平成17年度から27年度までに計25隻が電機で発電した電力でモーターを駆動し優れた燃費性能、環進しています。特に、スーパーエコシップ(SES)は、発を国内海運のグリーン化に資する船舶と位置付け、建造を促失国内海運のグリーン化に資する船舶と位置付け、建造を促

☆オフィスにおける取組み

両へ転換を図っています。 実施や公用車等の更新時にハイブリッド型等の高燃費性能車努めています。自動車燃料削減のためには、エコドライブのの消灯やパソコン電源オフのほか、蛍光灯の間引き、エコタッによるもので、これらの使用削減が重要です。昼休み時間帯は入って活動によるCO²排出源は電気および自動車燃料

積極的に取組んでいます。 ス家具等の物品126品目で調達率100%を達成するなどを優先的に調達するグリーン調達の分野では、紙類、オフィコピー両面印刷等に努めるとともに、環境負荷が少ないものイントラネット活用等によるペーパーレス化、資料の簡素化、オフィス活動に伴う省資源推進や廃棄物削減については、

を通じて、社会に貢献してまいります。で美しい自然環境と調和した未来の交通ネットワークづくり当機構は、今後とも地球環境保全に積極的に取組み、豊か



鉄道・運輸機構だより No.54 2017 Summer 夏季号

表紙の写真: 黒部峡谷鉄道 日本三大峡谷の1つ「黒部峡谷」。 日本有数のV字峡谷を縫うように、 小さなトロッコ電車が、宇奈月駅から欅平駅までの20.1kmを走る。い くつもの橋やトンネルを走り抜け、 開放感あふれる車内から見る絶景

は、心を躍らせる。



目次

2 ● 巻頭言 環境への取組み

鉄道・運輸機構 理事 露木 伸宏

4 ● 特集 国鉄清算業務の概要と30年間の歩み











- 1 () CLOSE UP 平成29年度計画について
- 14 WORKING REPORT
 - ▶▶高速旅客船ができるまで 高速旅客船「鷹巣」の 建造過程を追う
- 20 **寄稿 地方鉄道を訪ねて** 富川地方鉄道 (富山県)





24 • JRTT TOPICS

- 01 第100回 鉄道・運輸機構債券の発行を迎えて……24
- 02 鉄道建設技術に対する受賞………26
- 03 「第18回 鉄道のある風景写真コンテスト」作品募集……28
- 04「平成29年度共有建造支援セミナー」開催報告……29
- 05 竣工船の紹介……30

31 ● アンケート / 編集後記

昭和62年、 Rグルー プが誕生しました。 国鉄が分割民営化され、

その概要とこの間の業務の歩みをご紹介します。 同時に始まりました。 国鉄改革に伴う清算業務も、

概 要

成15年10月に解散した後は、 公団 て担当 下「機構」という) 4月に発足した日本国有鉄道清算事業団 人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 玉 以下 「事業団」という)が11年半にわたっ 改革に伴う清算業務は、 特殊法人改革により 平成10年10月に日本鉄道建設 「鉄道公団」 が承継し、現在に至っ とい 独立行政法 同公団 <u>رُ</u> 昭 に引き 和 が平 62 **(**以

ています。

いて振り返ります。

匹 を売却しました。残るJR北海道、 立を図るため、 な資金として無利子資金の貸し付け 18年4月までにJR本州3社株式を売却 たり、 助成金の交付等を実施しています 国 用地のほとんどは売却が終了しており この 年、 さらに平成28年10月にJR九州株式 [およびJR貨物につい 間、 JR株式の処分については、 この間の組 国鉄改革から満30年を迎えるに 資産処分の対象とされた旧国 鉄道施設等の整備に必要 織 の流れと成果につ ては、 経 平成 およ 営自

◎特例業務勘定として区分経理

平成15年10月

昭和24年6月 国内旅客船公団 (昭和34年6月) 国鉄清算事業の係る 日本国有鉄道 組織の変遷 特定船舶整備公団 (昭和36年4月) 昭和41年12月 昭和62年4月 国鉄改革 昭和39年3月 船舶整備公団 昭和53年12月 特定船舶製造業 日本鉄道建設公団 安定事業協会 日本国有鉄道 新幹線鉄道保有機構 JR 7社等 清算事業団 平成 1年7月 平成3年10月 造船業基盤整備 事業協会 鉄道整備基金 平成9年10月 平成 10年10月 運輸施設整備事業団 ○国鉄清算事業本部設置 ◎年金支払業務・資産処分業務を承継 平成 13年3月

> 平成 20 年 4 月 国鉄清算事業本部廃止。国鉄清算事業管理部、国鉄清算事業用地部、共済業務室を設置。 平成 23 年 9 月 経営自立推進・財務部設置。JR 三島・貨物会社等に対する支援業務追加。

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

25・5兆円の長期債務等の返済に充てる 式の処分を行ってきました。 発足した事業団は、 昭 和62年4月の 旧国鉄から承継した土地やJR株 旧国鉄から承継した 国 鉄改革」により

沿革

づき、鉄道公団に「国鉄清算事業本部 りました。その後 年半にわたる歴史の幕を閉じることとな ることとなり、 理法」という)の施行により、残された 10年法律第136号)」(以下「債務等処 業務を承継しました。 支払い業務、土地やJR株式の処分等の を設置し、年金の給付に要する費用等の 長期債務は新たな枠組みにおいて処理す 業団の債務等の処理に関する法律 平成10年10月、「日本国有鉄道清算事 事業団は解散し、その11 「債務等処理法」に基 (平成

ました。 平成15年10月、鉄道公団は解散し、機構 80号)」が成立しました。これに伴って、 が発足、その業務を承継することとなり 施設整備支援機構法(平成14年法律第1 に伴い、「独立行政法人鉄道建設・運輸 さらに、平成14年12月、特殊法人改革

JR株式の処分などの業務は、 付に要する費用等の支払い業務、 機構が鉄道公団から承継した年金の給 機構の他 土地や

> 続き、 に進捗したことから、平成20年3月31日 設置しました。その後、資産処分が順調 業務)であるので、鉄道公団時代に引き に基づく特例的かつ暫定的な業務 しており、 の業務とは目的および内容を大きく異に に事業本部制は廃止されました。 機構内に「国鉄清算事業本部」を あくまでも「債務等処理法 (特例

現在に至っています。 きるよう平成23年9月に組織変更を行い に行うこととなり、これに十分に対応で の経営自立のための措置等の業務を新た (以下、 部を改正する法律が成立し、JR北海 平成23年6月、「債務等処理法」 JR四国、JR九州およびJR貨物 「JR三島・貨物会社」という) 等の

支払い業務年金の給付に要する費用等 0

(1) 共済業務

を改め、 組合」から「日本鉄道共済組合」に名称 業については、国鉄改革前の「国鉄共済 (年金)、短期給付 (医療) および福祉事 したJR各社等の職員やOBの長期給付 こととなりました。 国鉄改革時において、 運営体制が引き続き維持される 旧国鉄から移行

平成9年4月に厚生年金保険法の一部を その後、 公的年金制度の一元化に伴い、

> 施行され、長期給付は厚生年金保険に統 合されることとなりました。 改正する法律(平成8年法律第2号) が

に設立されたジェイアールグループ健康 止されました。 保険組合に承継され、 険に統合され、短期給付等の事業は新た の長期給付事業は原則として厚生年金保 これに伴い、従来の日本鉄道共済組合 その他の事業は廃

されなかった期間の長期給付事業等とし 厚生年金保険に統合されず、 して日本鉄道共済組合が引き継ぎ、統合 務員期間等に係る長期給付については その中で、昭和31年6月以前の恩給公 以下の業務を行ってきました。 存続組合と

- 昭和31年6月以前の組合期間を基礎と する年金支給業務
- 厚生年金保険との統合に伴い必要と 付(厚生年金移換金) なった追加費用の厚生年金保険への納

ます。 今後、 は終了していますが、年金支給業務は 19年2月に残額を一括償還し、 なお、厚生年金移換金については、 50年程度継続すると見込まれてい 支払い 平

(2)業務災害補償の支払い等

に対しては旧国鉄が直接補償を行って されたことから、 旧国鉄時、 職員は労災保険の対象外と 業務中に罹災した職員

こととなり、 の傷病年金、障害年金等の支払いを行う ました。国鉄改革時には事業団が旧国鉄 **ニがその業務を行っています。** 現在は国鉄清算事業関係部

で延長しました。 効救済の請求期限を平成3年3月27日ま 23年法律104号)」の制定に合わせ、 関する法律の一部を改正する法律(平成 遺族に対しても救済措置を行っています。 により遺族補償を受ける権利が消滅した 補償を開始し、平成18年3月から、時効 に関して平成15年度から旧国鉄職員への なお、「石綿による健康被害の救済に また、アスベスト(石綿)による疾病

資産処分の業務

(1) 旧国鉄等から承継した土地の処分

①土地処分の状況

かつ効率的な処分を進めてきました。そ において約292hの合計約9227ha 鉄道公団において約956haおよび機構 の結果、事業団において約7979h、 産処分審議会の意見を聴きつつ、 しつつ、 土地の需要や地域の開発の動向等を勘案 に帰属した土地約9238haについては、 昭和62年4月、旧国鉄等から事業団 具体的な処分方法等については資 できるだけ早期に処分すること 計画的

> 構が保有する土地は、 約9・7hと長町駅 hの合計約11・3 hとなっています。 (約9・9%)の処分を完了し、現在機 (38街区)約1・6 梅田駅 北 地区

②過去30年間の主な事業等

更地化工事を完了しました。 27年度末の梅田駅(北)を最後に全ての の撤去および移設等の更地化工事を実施 設が存置し、中にはJR各社が営業中の 土地が大半でした。このため、 土地もあるなど、現状では処分できない 旧国鉄等から帰属した土地には鉄道施 土地処分を進めてきましたが、平成 鉄道施設

また、

接道状況および都市計画上の制

ました。 いては、 図るなど、効果的な土地処分を進めてき の都市基盤整備を行い付加価値の向上を 約等から土地の再利用が難しい土地につ 地元自治体等と協議し、 道路等



③更地化等に係る代表事例

梅田駅(北)

び既存の百済駅の2カ所に分散移転する 協議は難航しましたが、約19年の長きに 物駅の機能移転に係る関係自治体等との の土地 (約21ha) わたる協議を経て、 JR貨物駅として営業中であり、この貨 JR大阪駅前に所在する梅田駅 は、 吹田操車場跡地およ 昭和62年当時は、



武蔵野操車場跡地 平成 22 年当時

特集: 国鉄清算業務の概要と30年間の歩み

了しました。 転工事に着手、平成25年3月に移転を完ことで関係者が合意し、平成18年度に移

また、2期開発用也(約4m)こついて活況を呈しています。(約7m)を平成19年度に売却し、当該駅移転に関係ない先行開発区域の土地上、現在「グランフロント大阪」としいが、現在「グランフロント大阪」としまり

武蔵野操車場跡地

東京都心の北東約25㎞に所在する武蔵 市と吉川市にまたがった大規模な土地で 一市が、全域が市街化調整区域でかつ吉 したが、全域が市街化調整区域でかつ吉 したが、全域が市街の書 でしたが、全域が市街の 調整区域でかつ吉 でしたが、全域が市街の でかった大規模な土地で でしたが、全域が市街の でかった大規模な土地で

30 ha)は土地区画整理事業により都市基開発行為により、また、吉川市域(約 ha)は用が可能な土地への変換に向け、自らがこのため、事業団等は、多様な土地利

は、両市域とも商業施設や住宅を主体に度に吉川市域の処分を完了しており、現在平成18年度に三郷市域、また、平成24年平成28年度に三郷市域の土地処分については、盤整備を行いました。

も、以下に紹介します。 る街づくりに貢献した代表事例についてその他、旧国鉄の土地を利用し魅力あ

汐留地区

海部を結ぶ重要な接点にある都心部に残汐留操車場跡地は、東京の都心部と臨

れ変わりました。 際的な情報・文化の発信基地として生ま 日本を代表する企業の本社が集結し、国 地に、広告会社・テレビ局・通信社など された大規模用地でした。この大規模用

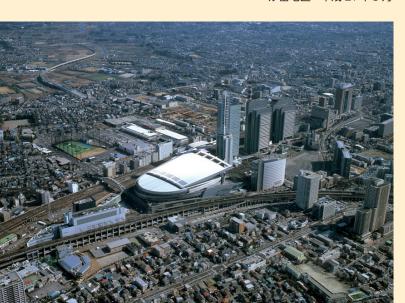
大宮地区

調和のとれた街並みが形成されています。

都心」が整備されました。大宮操車場跡地は、JR東北線・埼京大宮操車場跡地は、JR東北線・埼京



汐留地区 平成 21年3月



さいたま新都心 平成 12 年街開き後

(2) J R 株式の処分

億円の収入を得ました。 から承継したJR7社の株式については、 九州株式の売却を行い、 これまでにJR本州3社株式およびJR 昭和62年4月の国鉄改革により旧国鉄 約4兆4503

R本州3社株式の 4万株)と未上場のJR三島・貨物株式 承継された株式は、 機構が発足した平成15年10月までに亅 (95万株) の計247万株でした。 具体的には、鉄道公団が解散となり、 (88・6万株)、 J R 西 日 本 株 式 一部を売却し、 既上場のJR東海株 機構に 63 •

もって、株式の処分が完了しました。 平成18年4月のJR東海株式の売却を 既上場のJR本州3社株式については、

れました。 事証券会社の選定の基本方針等が答申さ R九州株式の売却方法、 同年9月、 部を改正する法律が平成27年6月に成立 州を「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄 完全民営化を目指すこととされ、 R九州株式については、 道株式会社に関する法律」の適用対象か つ除外すること等を内容とする同法の一 未上場のJR三島・貨物株式のうちJ (施行は平成28年4月)、これを踏まえ、 資産処分審議会において、 平成28年度中の 売却時期、 J R 九 主幹 J

早

幹事証券会社5社を選定し、 この答申を踏まえ、平成28年1月に主 できる限り

■ JR 株式の処分状況 (平成 29 年 6 月 1 日現					
発行会社	旧事業団発足時 保有株式数 (万株)	売却実績			現在
		売却株式数 (万株)	売却収入 (億円)	売却年月	保有株式数 (万株)
JR 東日本	400	250	10,759	平成 5.10	0
		100	6,520	平成 11.8	
		50	2,660	平成 14.6	
JR 東海	224	135.4	4,859	平成 9.10	0
		60	4,770	平成 17.7	
		28.6	3,290	平成 18.4	
JR 西日本	200	136.6	4,878	平成 8.10	0
		63.4	2,607	平成 16.3	
小計	824	824	40,343	_	0
JR 北海道	18	_	_	_	18
JR 四国	7	_	_	_	7
JR 九州	32	16,000 *	4,160	平成 28.10	0
JR 貨物	38			_	38
小計	95	16,000	4,160	_	63
合 計	919	16,824	44,503	_	63

※ JR九州は、平成 28 年 8 月 18 日、東京証券取引所の上場規程に従い、株式数 32 万株を 500 分割し、 発行済株式総数を1億6,000万株とした。

進め、 売却収入を得ました。 0分割) 億6000万株 価格を決定) 券取引所の上場規程に従い32万株を50 に対する需要調査の結果に基づいて売出 -期の売却・上場に向けて所要の準備を ブックビルディング方式 を一括売却し、4160億円の により、同年10月25日に1 (平成28年8月に東京証 なお、 JR九州株 (投資家

を進めているところです。 りつつ、各社の今後の経営状況の推移等 を見極めながら、 については、 岡証券取引所に上場を果たしました。 式は同日に東京証券取引所に、 また、 JR北海道・四国・貨物の株式 国等の関係機関と連携を図 適切な処分方法の検討 翌日に福

特集: 国鉄清算業務の概要と30年間の歩み



JR九州 東京証券取引所上場セレモニー 平成 28 年 10 月

等に対する追加的支援措置を実施してい さらに、前記(2)に加え、平成28年度よ JR北海道およびJR四国に対して 輸送の安全の確立のための鉄道施設

(2) JR三島・貨物会社に対して、 用除外とされた) の資金の貸し付けまたは助成金の交付 備に要する資金に充てるための無利子 営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整 JR九州については経営自立を果た した鉄道施設等の更新その他会社の経 平成27年度末をもって本支援の適 老朽化

JR 北海道、JR 四国および JR 貨物に対して、老朽化し た鉄道施設の更新や経営基盤の強化に資する鉄道施設 の整備などに必要な資金の貸し付けまたは助成を行っ ています。



(1)JR北海道およびJR四国に対して発

行した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

JR北海道261系気動車新製



JR 貨物 EH800 形式機関車新製

月)され、これらに基づき、平成23年度 以降、次の措置を講じているところです。 債務等処理法が改正 支援措置が合意され、 三島・貨物会社の経営自立を図るための 務大臣および国土交通大臣により、 平成22年12月、 国家戦略担当大臣、 (施行は平成23年8 平成23年6月には 財

経営自立のための支援措置の業務JR三島・貨物会社の

平成29年度計画について

独立行政法人通則法の規定に基づき、平成 29 年度の業務運営に関する計画を定めました。 平成 29 年度計画は当機構のホームページにおいて公表しております。

http://www.jrtt.go.jp/01Organization/Plan/pdf/h29keikaku.pdf) (平成 29 年度計画 以下、平成29年度計画の主な内容について紹介させていただきます。



「建設が進む大村車両基地施工状況」 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)

実に推進する。

整備新幹線整備事業

着実に推進する。 施に向けた準備およびトンネルの路盤工事を 予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。 北海道新幹線 建設中の新幹線の各線について、工事完成 用地取得を進めるとともに、 (新函館北斗・札幌間) 工事実

取得を進めるとともに、トンネル、橋りょう、 北陸新幹線(金沢・敦賀間)および九州新 (武雄温泉・長崎間) 高架橋等の路盤工事を着実 については、 用地

業の 関係機関との連 全かつ着実な事 小田急小田原 民鉄線工事 工程調整等 推進のた

ながら、 置を講じ、 予算確保等の処 完成予定時期を 工事

踏まえ、着実に推進する。

携・調整を図り

神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)「建設が進む新綱島 駅(仮称)施工状況」

都市鉄道利便増進事業等

期および建設費の変更を踏 横浜トンネル等の工事を着 るとともに、羽沢駅(仮称)、 調整および用地取得を進め JR直通線、相鉄・東急直 新横浜駅 (仮称)、新綱島駅 !線) については、 神奈川東部方面線 関係機関との連携 羽沢トンネル、新 開業時 (相鉄

鉄道建設業務に関する

成できるよう着実な進捗を図る。 受託工事各線について、所定の工期内で完 技術力を活用した受託業務等の支援

を実施する。 要請に対応し、 調整を図りながら、工事を着実に推進する。 る。中央新幹線については、関係機関との連携 交差事業に伴う高架化工事を着実に推進す また、鉄道事業者、地方公共団体等からの 特に、えちぜん鉄道については、 鉄道整備の計画に関する調査 連続立体

関するニーズを把握し、 鉄道施設の保全・改修、 鉄道ホームドクター 交通計画策定等に

平成29年度計画の主な内容



RAPE)

4 鉄道建設に係る 向けた取り組み 業務の質の向上に

もに、 備に係る作業を進め、その内容について講習 会等を通じて関係者に周知・徹底する。 経済性の向上を図るため各種技術基準類の整 工 事 構造 の検査を充実させる対策を進めるとと 一物の品質を確保しつつ、 施工性、

項

おい 加に加え、 おける業務研究発表会を通じて公表する。 層の活用を図るため、 に技術開発を推進する。 電気の業務分野ごとに設置している分科会に テーマの抽出から成果の活用に至るまで一 して推進するため、 テーマについて継続的にフォローアップする。 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、 て、 本社における技術研究会および支社局に 土木学会等の委員会への積極的な参 各路線に係るニーズに基づき計画的 技術開発した成果をこれらの学会 土木、 技術開発が完了した また、その成果の 軌道、 機械、 技術 建築、 開 貫 発

細やかに実施する。 支援等を適切かつきめ 機構の支援システム(G 評価等に資する 補修等 て、 を活用した 画の検討 地域にお 鉄 に係 道 る 構 に資 鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況およびそ 計 改善プロジェクトチーム会議を開催し、 建設コスト縮減に努めるとともに、 推進するため、 趣旨を踏まえつつ、 民に分かりやすい形で公表する。 効果については、 画 国の公共事業コスト構造改善の状況および (する具体的施策を着実に実施する。 設計から実施段階において、 技術開発等により、 ホームページ等において国 総合的なコスト構造改善を

造 制

物

0

度とし

け

る交通計

アドバイス、

は、 止監査により確認する。 に資する事項を工事関係事故防止の重点実施 事故防止対策委員会により審議し、 、目に盛り込み、 発生した事故の種別や原因を分析の上、 事関係事故防止に係る啓発活動につい これらの 取組状況を事故防 再発防止 7

取り組みに対する技術協力 我が国鉄道技術の海外展開に向けた

6

ド間) 連携を図りつつ、 協力するため、 体化しており、 協力に取り組む インド高速鉄道計画(ムンバイ・アーメダバー ジェクトへの技術協力を実施する。 研修員等の受け入れを実施し、 玉 [等が進める我が国鉄道技術の海外展開 は国家的な円借款案件として計画 最 国土交通省等の関係機関との 海外への専門家派遣や各国 重要案件と位置付け、 海外鉄道プ 特に、 技術 が具

0

口

高速鉄道計画等、 その 他 スウェ 各国の高速鉄道計画 デン高速鉄道計 画 夕 構 1 想

に対する技術協力を実施する。

鉄道助成業務

間を遵守する。 受払い確認を徹底するとともに、 。誤処理 定間繰入・繰戻および補助金交付業務等 なく適正に執行するとの観点から、 標準処理期

コスト縮減

また、

コスト構造

勘

工事の

一層の鉄道

映させる。 会からの改善意見を1年以内に業務運営に |者委員会| また、 「鉄道助成業務の審 助成制度に対する鉄道事業者等 を年2回開催し、 査 等に関する第 またこの委員

り 果的な実施に資するため、 る等の支援活動を行う。 巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行 解促進を図るとともに、 さらに、 その成果を鉄道事業者等に対して提供す 助成対象事業の効 鉄道事業者等を取

約定等に基づく確実な回収を図る 新幹線譲渡代金、 無利子貸付資金につ 7



JR西日本 可部線(広島市)の電化延伸(平成29年3月)



5兆円を上限とする貸し付けを行う。 当該建設に要する費用に充てる資金のうち1. 設主体である東海旅客鉄道株式会社に対し、 財政融資資金を借り入れ、 中央新幹線の建

事業の進捗状況、 する必要があることから、 が行われるまで、継続的に償還確実性を確保 本業務を行うにあたっては、 建設主体の財務状況等を把 貸し付けを行った 貸付金の償還

船舶共有建造等業務

船舶共有建造業務を通じた 政策効果のより高い船舶の代替建造促進

対策船)等〕については、政策効果のより高 二酸化炭素低減化船、 備対策等の国内海運政策の実現に寄与するた にやさしい船舶〔スーパーエコシップ、 めに政策意義の高い船舶の建造を推進する。 流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整 船舶の建造隻数比率を9%以上とする。 代替建造の促進については、 フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止 環境負荷低減等に資するため、 海運事業者や荷主に対し、スーパー 高度二酸化炭素低減化 環境対策、 環境

エコシップをはじめとする環境にやさしい船

を分かりやすく適切に周知・説明するととも 舶について、セミナー等を通じて効果・利点 設計段階から技術支援を重点的に行う。

2 船舶建造等における技術支援

二酸化炭素低減化船、 等が建造する旅客船については、 術支援を行う。 実を図る。特に、スーパーエコシップ、 に実施するとともに、 計画・設計・建造段階での技術支援を的 就航後の技術支援の充 技術力の乏しい自治体 重点的に技 先進

した技術調査を実施する。 また、事業者・有識者の意見をもとに選定

船舶共有建造業務における 財務内容の改善

3

る。 指導、 きめ細かな債権管理による回収の強化を図 への関与要請、 発生防止に努めるとともに、 適正かつ厳格な審査実施による新規未収金 未収発生事業者への支払増額要請等 経営悪化事業者への経営改善 オペレーター

越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確 進する。 題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推 防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。 1.3%以下、 高31億円以下を達成するため、 また、適正な事業金利の設定および政策課 中期目標における目標値である未収発生率 このため、 中期目標期間終了時の未収金残 平成25年度に策定した繰 未収金の発生



共有船 「おがさわら丸」 〔高度二酸化炭素低減化船 (CO2 排出量 12%以上削減)〕

保や、 未収金の発生防止、

損金の縮減を図る。 権回収の強化を実行することにより、 債権管理および債

地域公共交通出資等業務

施に必要な資金の出資および貸し付け 定に基づき、 出資等」という)を行う。 地 域公共交通の活性化および再生に関する (平成19年法律第59号) 認定軌道運送高度化事業等の実 第29条の2の規 (以 下

うか否かの決定に際し、 認可を受けた業務基準に従い、 本業務を行うにあたっては、 当該リスクを適切に 国土交通大臣 出資等を行

0)

る費用、

宮城県仙台市 「長町駅 (38街区)」(写真中央) 平成29年2月撮影

特例業務 (国鉄清算業務)

年金費用等の支払いおよび 資産処分の円滑な実施等

0

る業務災害補償費等については、 旧国鉄職員の恩給および年金の給付に要す 旧国鉄時代に発生した業務災害に係 管理を行いつつ、 適切な資金 円

を実施する。

滑かつ確実に支払

進める。 契約に基づき処分を については、 梅田駅 ことから処分を進め、 の協議・調整が整った ついては、 町駅38街区の土地に また、 北 残存する長 関係機関と 土地売買 の土地

式会社、 道株式会社および日 北海道旅客鉄道株 四国旅客鉄

> 状況の推移等を見極めながら、 関係機関と連携を図りつつ、 法の検討等を行う。 本貨物鉄道株式会社の株式については、 各社の今後の経営 適切な処分方 国等の

切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的

出資等を行った事業の進捗状況を適

使用および適切な回収を図る。

これらにより、

出資等資金の毀損ゼロを目

2

等を確認する。

評価し、

中長期的

な収益性が見込まれること

旅客鉄道株式会社等の経営自立のための

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

- 老朽化した鉄道施設等の更新その の貸し付けまたは助成金の交付 に必要な資金に充てるための無利子の資金 経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備 他会社
- 北海道旅客鉄道株式会社および四 輸施設整備支援機構特別債券について、 土交通大臣が定める利率に基づく利子の支 株式会社に対して発行した鉄道建設・ [国旅客鉄 運 玉

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

適切な実施のための取り組機構の業務の

体制等の整備」 独立行政法人の業務の適正を確保するため (平成26年11月28日総務省

0

定めた事項を確実に実施する。 行政管理局長通知) に基づき、 業務方法書に

構公表) 制を整備し、 等を通じて、 考にし、 止に徹底的に取り組むとともに、 手続きの適正な運用、 省に立ち、 備工事の入札における情報漏えい事案等の反 強化、 |の動向や他の独立行政法人の取り組みも参 引き続き入札談合等関与行為等の再発防 入札・ にある再発防止対策の内容に沿っ コンプライアンス体制やガバナンス 北陸新幹線の融雪・消雪基地 調査報告書(平成26年9月26日機 内部統制の充実・強化を図る。 業務の適正を確保するための体 契約監視機能および入札契約 情報管理の徹底等を行 研修の開催 機械 て

理業務について、 よび適正な業務運営を確保するため、 見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。 する内部統制委員会を中心に、機構のミッショ 係る内部ガバナンスの高度化を図る を専門的に点検すること等により金融業務に 舶関係リスク管理委員会を開催し、 みについて実態把握、継続的な分析、必要な ンや中期目標の達成を阻害する要因 また、 船舶関係業務については、 把握・対応を行うなど、 理事長を委員長とし、 財務状況やリスク管理状況 内部統制の取り組 財務の健全性お 全役員が参画 審査・ (リスク) 共有船

ております 国際・企画部企画課において一部要約(簡略化) 以上の文章は、 平成29年度計画の文章を抜粋の上、



建造過程を追う高速旅客船「鷹巣」の

鉄道・運輸機構だより No.54 2017 Sur

地域交通の維持に貢献している。 鉄道・運輸機構は、離島航路などの旅客船を共有建造して

そうした旅客船がどのように造られるのか、

今号は小さな船の代表として高速旅客船を取り上げ、2016年夏季号では大きな船の典型として大型フェリーの建造過程を紹介した。

今年5月末に竣工したばかりの高速旅客船「鷹巣」が建造される過程を紹介しよう。

計画

航路調査と基本計画

離島航路の多くは国、県や市町村等の補助金を受けながら運航されて等の補助金を受けながら運航されて等の補助金を受けながら運航されて等の補助金を受けながら運航されてる場合には、国・県・市町村・利用る場合には、国・県・市町村・利用の改善策や新船に関して協議が行わの改善策や新船に関して協議が行われる。鉄道・運輸機構は、この協議会に参加するなどして計画段階から技術支援を行い、安全性はもちろん経済性やバリアフリー設備などに関経済性やバリアフリー設備などに関

計画を提案する。

計画を提案する。

これらの支援を的確に行うため、
これらの支援を的確に行うため、
これらの支援を的確に行うため、

り、船内だけでなく使用する岸壁や水の輸送まで船に頼っているところすることは非常に重要だ。また多くの離島では高齢化が顕著になっているため、バリアフリー化が重要となっため、バリアフリー化が重要となるため、バリアフリー化が重要になっているため、バリアフリー化が重要となるため、バリアフリー化が重要となるため、バリアフリーとが重要を



海上試運転を待つ高速旅 客船「鷹巣」、尾道港の 岸壁にて

× (10)

■ 高速旅客船「鷹巣」の主要目

建造:瀬戸内クラフト株式会社

全長	30.6 m			
水線長	30.4 m	静止時に水に接する部分の長さ		
幅	7 m			
高さ	約 7.9 m	船底※から上部構造(操舵室)頂上まで		
深さ	約 3.4 m	主船体の船底※からの高さ		
喫水	約 1.8 m	満載時の水面から船底※までの深さ		
総トン数	124 トン	船の総容積(1トン≒100立方フィート)		
旅客定員	150名			
載貨重量	20.03 トン	最大積載重量		
軽荷重量	67.48 トン	荷物ゼロの時の船の重さ		
主機関 最大出力	1,050kw×2基	=合計 2,800 馬力		
航海速力	28 ノット	=約 52km / h		
v. W.c				

[※] 船底: 主船体の最低位置。ただし本船はプロペラの先端が船底より約10cm下にある。

〈参考比較 新幹線車両 長さ 25 m×幅 3.4 m×高さ 3.7 m〉

船が10ノットで走る方が、 た値 巨大船が20ノットで走るよりも小型 を船の長さ (水線長)の平方根で割っ な船を高速船という。 方、船舶工学的な観点では速力 (速長比、フルード数) その観点では 造船工学 が大き

はならない生活上のインフラである。 関であり、島の住民にとって、なくて 高島には橋が掛かっておらず、 王島~高島を結ぶ航路に就航する。 は島と本土を結ぶ唯一の公共交通機 なお船名の「鷹巣」は、高島の埴 鷹巣」は、長崎県の長崎港~伊 本船 ろう。 う。 乗組員で運航する。 7 両

m

と比べていただくのもよいだ

旅客定員は150名で3名の

安姫命 命名された。 お祀りする「鷹巣権現」にちなんで (ハニヤスヒメノミコト)

がある。

●本船のあらまし

港湾施設に合わせた設備とする必要

全長は約30mなので、 船の概略は別表を見ていただこ (長さ25m×幅3·4m×高さ3 新幹線の車

▼高速船とは

と呼ぶのだろうか。 そもそも、どのような船を高速船

呼ばれるのが普通だ。 では、 度で高速船という言葉が使われてい 則では船の重量 (=排水量) の形で、高速船と分類される速度が ね15ノット程度以上の船は高速船と 定義されているが、一般には別の尺 MO (国際海事機構) の高速船規 実は高速船の定義は一つではない。 鷹巣」のような小型の旅客船 船の大きさとは別に速力が概 の関数



竣工した高速旅客船「鷹巣」



滑走状態で走る高速旅客船 (共有旅客船「たかしま」)

少ない胴体を二つ持つ双胴船

(カタマ

ラン)にし、かつ胴体

の間に水中翼を設け

そこで本船は、

細くて造波抵抗

る。

的には高速であるというケースがあ

滑走する船、 しない船

かべてほしい。 高速で走るモーターボートを思い浮 なると、小さくて軽い船は滑走する。 速長比がある程度大きく(速く)

率が下がってしまう。それに大きな り心地が悪く、航路によっては就航 なってしまい燃費が悪い。 かし、滑走船は波が高いと衝撃で乗 体積が減るので、 水圧で船が持ち上げられ水に漬かる にならず、 滑走状態になると、 (重い船) では高速でも滑走状態 造波抵抗が極端に大きく 高速が出せる。 船底にかかる

げて抵抗を減らす特

船を少しだけ持ち上 て、高速では揚力で

▼アルミでできた船

胴水中翼船」と呼ぶ。 このような船型を「双 殊な船型を採用した。

高速船は船体の重量を極力軽く

48 F



水槽試験。水槽試験ではしぶきが上がらないので、 高速で走っていてもそのようには見えない



試験用の模型船を船底から見ると、両側の細い船体 と前後2組の水中翼がよく分かる

瀬戸内クラフト社の建造船台。風や天候の影響を受けないように建屋で覆われている



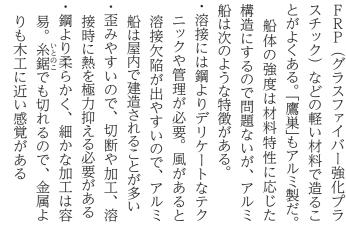
船体の全体を分割せずに建造する「一体型建造」。骨組みができ上がってく ると、裏返しになった船の形が見えてきた



最初に上甲板を裏返しに置き、その上に骨組みを立てていく



船底外板を張り終えると船体を反転させる。まず 90 度まで引き 起こす。人の大きさと比べてほしい



倒立建造

一体型建造では、船を直立した状

ない 鋼は塗装しなければすぐ錆びるが 構造用アルミ材はほとんど錆び

般的な鋼でなく、アルミニウムやG

しなければならないので、

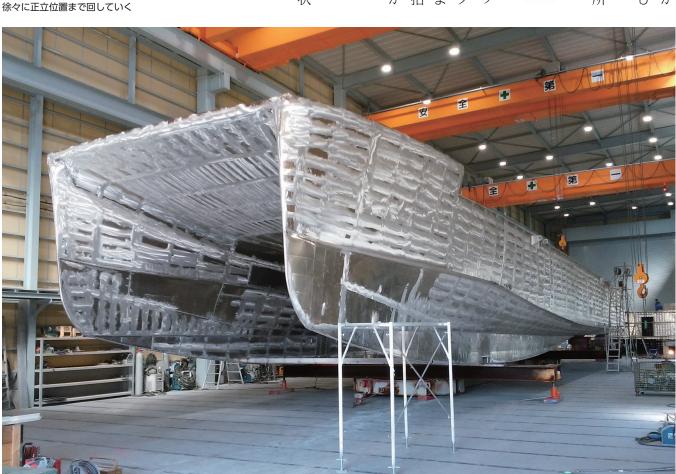
船体を

鉄や銅を使った部品との接触個所 電触に注意が必要

建 造

一体型建造

普通だ。 うなサイズの船では、 建造」が一般的だが、「鷹巣」のよ クに分割して建造する「ブロック して造り上げる「一体型建造」 大型船では、船体を複数のブロ 全体を一括



塗装前の船底外板。縦横に見える白い筋が歪み取りの跡 反転作業完了!



張っていく「倒立建造」も一般的に 行われる。「鷹巣」もこの方法で造 デッキを上下逆さまに置き、 態で造っていく方法もあるが、まず 定盤のように使いながら船底を上に た形に肋骨を立て、 船底外板を それを

ない地味な作業ではあるが、 状態にする。この反転作業は儀式も のハイライト的なイベントだ。 るとクレーンでひっくり返して直立 倒立建造では、主船体が組み上が 建造中

◆歪み取りと塗装

に骨を溶接した時に出るわずかな歪 の模様が白く見えるが、これは裏側 塗装前の写真を見ると外板に縦横



艤装と海上試運転

だの入れ物に過ぎない。

大型船では

と呼ぶ。

艤装がなければ船はた

を含む内装などの諸工事を

[種の配管や電気配線、

客室設

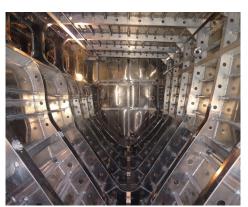
装が重要だ。 客船は一般の乗客が間近に船体を見 後で凸凹が目立ってしまう。 ていないと、ツヤのある塗装をした るので、入念な歪み取りと美しい途 みを取った跡だ。これを丹念にやっ 特に旅

進 水

げるための二つの目的で、船体がほ 進 ぼ完成して水に浮かべられる状態に を短くして建造船台の使用効率を上 くするためと、船台上での建造期間 なればすぐに進水させる。 !水させて進水作業のリスクを小さ 大型船では、 なるべく軽い状態で

状態で進水させるのが普通だ。 小型の船は、ほとんど全ての艤装 方、高速旅客船のような比較的 を船台上で済ませ、 完成に近い (後

上げて艤装工事が進められた。 度進水させ、改めて建屋の中に引き 月前に船体ができ上がった段階で 工程上の都合により、竣工の約2カ ただ「鷹巣」の場合はやや特殊で



船体内部の様子。銀色のアルミ材が美しい



主船体とは別に、上部構造(客室)の製作も進められる



進水直後の「鷹巣」。上部構造(客室)はまだ塗装されていない



建屋からレール上の台車を使い、水際まで移動させて進水準備が完了。 進水直前の記念撮影



された。

道で引き渡され、

母港の長崎に回航

船体のストライプを塗装中。手摺や係船金物類も取り付けられた



装工事が始まる。

終わって船を直立状態にしてから艤

倒立建造の場合は、反転作業が

完成してから艤装を始めるのが普通

ブロックの製作段階でも一

一部の艤装

工事を始めるが、

小型船では船体が

再び船台に引き上げられて艤装工事を行う

引き渡しとなるが、このあたりは巨 種の手続きを行って、 などの書類の発行、 大船でも小型船でも大差はない。 試運転後に、国籍証書や検査証 は、 5月30日に造船所のある尾 船舶登記など各 いよいよ竣工

竣工・引き渡し

みてはいかがだろうか。 の慣熟訓練や港での運航テストを経 した後に引き渡しを行うこともよく 皆さんも快適な高速船に乗船して なお旅客船では、 実際の営業が開始される。 どちらの場合も回航後、 母港まで回

われた。 確認なども行われる。 ると同時に、各種の安全設備の動作 試運転では検査官の立会い 海上試運転は、 所定の性能が出ることを確認す 竣工の2週間前に行 艤装工事がほぼ完

0)



艤装工事中の客室。内装の壁、天井を張る直前の状



プロペラと舵。左右の胴体にそれぞれ装備される2 つのプロペラは、左右で回転方向が逆になる。 写真 は左舷用。舵はステンレス製、プロペラは銅合金製 だ



艤装工事中の右舷側機関室内。中央は搭載された主機関で、ドイツ製の電子制御式。主機関は2台あって、 左右の船体にそれぞれ設置される

富山地方鉄道



北陸新幹線開業を機に新たな進展を見せている。戦後の、立山黒部アルペンルート開通、に加え、約100㎞に及ぶ広範な鉄道、軌道網、富山県下を「一市街化」するとの創業時の構想を、、、、、、、、、地鉄、の通称で呼ばれる富山地方鉄道は、

アルプスエ 戦後の /

創業から87年、〝地鉄〟は走る

然えた。 然えた。 然えた。 然えた。 がら87年前の昭和5(1930)年2 から87年前の昭和5(1930)年2 ト1981)は「富山県内の私鉄は国 ・1981)は「富山県内の私鉄は国 のために全県挙げて一市街化を図ろ のために全県挙げて一市街化を図ろ のために全県挙げて一市街化を図ろ のために全県挙げて一市街化を図ろ でいようとも、 中心部への移動を1時間圏内にしよう という「一県一市街化」構想の実現に 然えた。

法に基づき、富山電気鉄道を母体に、月1日、戦時下の陸上交通事業調整その後、昭和18(1943)年1

とになった。 は戦時統合という形でほぼ実現するこ道が誕生した。結果的に佐伯の理想道・バスなどが統合され、富山地方鉄富山県下の県営、市営、私営の鉄軌

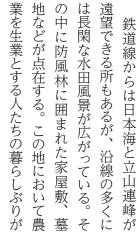
地鉄が広げる公共交通網

ただけでも、地鉄の広範な路線網が鉄道線と軌道線の営業キロ数を見



◆寄稿◆地方鉄道を訪ねて[富山県] 富山地方鉄道

業を生業とする人たちの暮ら 地などが 中に IIII TIAI TIIIT BI EHIITI 防 点在する。 風 林に 囲 ま n 0 た家 の地におい **新品等** 新黒部駅。新黒部駅か 屋 しぶり ら、新幹線が通る黒部 敷、 17 宇奈月温泉駅までは屋 7 根付きの通路がある が 墓



軸とした拠点集中型のコン 0 富 軸になるものだ。 づくりを実現する) 能 沿 Щ 市 方、 を集 1) 線 域 市 が 13 0 軌道線と多くの 、積させることで、 取り組む 動 居住や商 (公共交通 脈的存在と言える。 ゴンパ 業など を活性化 におい バス路線は 0 クト 18 公共交通 都 ても、 ク 3 市 せ、 なまち 1 現 -なま \dot{O} 在 そ そ を 諸

線()

ġ

kmį

③富山

. 駅

南北接続線0・3

前 km

大学 また

前 富

蕳

64

kmį

2

富

山 南

都 富

2 立山

Ш

軌

道

線

(1)

Ш

km の

計 7

6

km

合計すると鉄

軌

道だ

いでも

0

8

km に 及 ぶ。

これ

13

加

えてバ

ス部門が営業キロ2426

4

畑の路線を張り巡らせている。

滝線:

南富 荷町

Ш

岩岭

蕳 3

12

4

km 計

(4)

南

富山

間

kmį

③ 上

線

寺田

<u>.</u>

山間

24

-2 は、

km

0

93

<u>і</u> 分か

る。

鉄

道

線は、

1 3

本

線

電

鉄

富

かか

7がえる。

宇奈月温泉間53

kmį

② 不

越

北陸 新黒部駅 新幹線に 連 絡す

らは、

鉄道ファンならずとも

懐 がか 光客

L

のゖやきだ

V 点 資

0

ĺĤ

車

両に乗り合わ

せ

た観

か 17

運

レビを設置

たたテ

É

力

や

東急

口

ツ

コ電車

上は当

初

雷

開

発

 \hat{O}

との

声 ·奈月

が聞る

宇

泉駅 こえた。

電 ま

部

峡

道 が 0) とト

宇

奈 口

駅 コ

で 車

は が

約 走

5 が

黒部宇奈月温 から終点の 本 て京阪電鉄で人気だった車内にテ が、 線 0 特急なら所要時間は23分だ。 新 黒 泉駅 宇奈月温 部 駅 に接 は、 続 泉駅 北 して 陸 までは 新 17 . る。 幹 線 そ 0

> 駅 200 る黒

足湯

が

あ

り

玉

人観 途 月 ツ

光客に

源

車

m

0 谷鉄 温

距離

あ

る。

中

に宇奈月

문 雷

型

辞だ。 0



宇奈月温泉駅には「駅の足湯くろなぎ」がある WAZZA





黒部川電気記念 館(上)と展示さ 用鉄道電気機関



れている、黒部専 車[EB5 号型](右)



部川雷気記念館」がある

富山地方鉄道株式会社

〈会社概要〉

本 社 〒 930-8636

富山県富山市桜町1丁目1番36号 昭和5年2月11日 一設 77

■営業開始 昭和6年8月15日

15 億 5,771 万 7,000 円 ■払込資本 立山黒部貫光 11.05%、 株

富山県 3.56%

■代表者 代表取締役会長 桑名 博勝 辻川 徹 代表取締役社長

482名 (平成29年3月31日現在) ■従業員数

〈路 線》

■営業区間 〈鉄道〉

本 線:電鉄富山·宇奈月温泉間 53.3km 不二越線:稲荷町・南富山間 3.3km

上滝線:南富山・岩峅寺間 12.4km 立山線:寺田・立山間 24.2km

計 93.2km 66 駅 〈富山軌道線〉

南富山駅前・大学前間 6.4km 富山都心線 0.9 km富山駅南北接続線 0.3km

計 7.6km

〈自動車部門〉(乗合自動車) 営業距離: 2,426.4km

■車 両 数 鉄道 45 両 軌道 19 両

〈主な助成事業〉

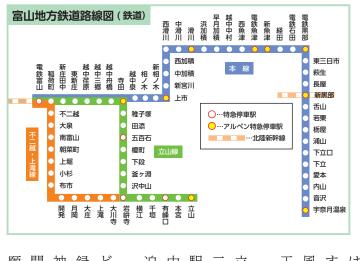
■鉄道軌道近代化設備整備費補助金 平成 15~19年度 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金 平成 20、21 年度 踏切保安設備整備費補助金

平成 15、16、18、20、21、23、24、28 年度 ATS の改良、レールの重軌条化、PC 枕木化、 橋梁・トンネルの改修、プログラム運行制御装 置の新設、ホーム上屋の新設、踏切遮断機・踏 切警報機の新設等

どが記念事業を展開 を顕彰している。 周年を迎え、宇奈月では地 先人の偉業 元団 体 な

電鉄魚津駅は蜃気楼 海底林の拠点

ずれも越中米などの農業生産に欠かせ からは常願寺川、上市川、早月川、片 る様子は心を和ませてくれる。 に入る。 km あり、 本線の富山・宇奈月温泉間は53・3 黒部川を渡る。富山名物・ます 地方鉄道の中では最長の部類 沿線には、 車窓から見える川の流れ 河川が目立つ。 富山方



寿しのマスがさかのぼる神通川は電鉄 富山駅から西側にやや離れている。 途中の電鉄魚津駅は 蜃気楼が出現す ~蜃気楼~ 見

る。 没林の不思議な世界を見ることができ 特別天然記念物に指定された海底埋 駅近くの る突然のチャンスに出合わなくとも、 物で有名な場所だ。 魚津埋没林記念館、では

立山へは岩峅寺駅経由の2ルート

あるが、

だ。 す 工場や住宅街が並んでいた。 は近くの工作機械メーカーが由来で 景が多い中で、 不二越線は稲荷町から南富山まで と教えられた。 車内の乗客から「不二越駅の駅名 南富山から岩峅寺までが上滝線 この路線の沿線には 他の路線には水田

生地でもある。

立

Щ

線は寺田

・立山間を結ぶ路

線

寺は富山地鉄創業者の佐伯宗義の誕

迫力がある。 中の車窓から見える立山連峰の姿は 駅で乗り換えて行くこともできる。 立山線を利用するのがメインだが、 一越線・上滝線を経由して、岩峅寺 電鉄富山駅から立山駅には直 通 途 不

寺川

を渡る。

続き千垣鉄橋

(全長102m)

千垣駅辺りから22‰の急勾配区間

岩峅寺・立山間は普通列車で25分。

た。

線は

かつて五百石線と呼ばれてい

だ。

寺田駅は本線から分岐する所で、

観をゆっくりと満喫できる。

終着の立山駅は、

聞こえる水音は、 神社は旧国幣小社で、 どの撮影に使われた駅で、 願寺川の水流の音だ。 録写真に見入る人も多い。 岩峅寺駅は映画 立山を源流とする常 一剣話には 木立の中から 近くの雄山駅舎内の記 点の記 な

ブル

ルカー、

口门

フウェー、

1

ロリー

ルプスを越える約90

kmの道

Ш 神社 0



して崇敬を集めている。 は祈願殿であり、 雄山神社とそこに近 神社とそこに近い芦峅寺)、本社は立山山頂の峰に 山 立山線と不二越・上滝線の接続駅「岩峅寺駅」 岳信仰の霊場と ちなみに芦峅

富山地方鉄道立山線と立山黒部貫光の立山 -ブルカーが走る「立山駅」

スなど六つの乗り物で横断する。

冨山市内は路面電車とバスの旅

としての役目は大きい。 3系統7・3 ㎞あり、平成21 年には都心線940m 状運転を開始するなど、 富山市内の軌 道線 の敷設により、 (路面電 2009 市 民の足 車 は

知られる会社の名前が由来だ。 電停・ 両基地は南富山駅にあり、 広貫堂前は、 配置家庭薬で ちなみ 途



富山駅前。北陸新幹線の高架下に富山地方鉄道の 軌道線が乗り入れる

◆寄稿◆地方鉄道を訪ねて[富山県] 富山地方鉄道



富山市都市整備部交通政策課 主事屋敷 昌範さん(右) 大坪 千恵さん (左)



若き行政マン、屋敷さんが開口一番、「公共交通を 軸としたコンパクトなまちづくり。それを目指して います」と話し始める。大坪さんがそれにうなずく。 2人は"公共交通の活性化"について、身振り手振 りを交え、熱心に説明してくれた。「そのために富山 地方鉄道との連携を大事にしています。活性化のた めに何が必要か。現場を知っている立場から積極的 な提案をしてもらえればと思います」と話す。

富山市は平成26年9月、国連の「エネルギー効 率改善都市」に国内から唯一選ばれ、同年12月に はロックフェラー財団の「100のレジリエント・シ ティ」にも選出された。国内外からの高い評価が次 世代を担う彼らに大きなパワーを与えているようだ。

富山市が推進中の富山市都市マスタープランの理



念には、「鉄軌道などの 公共交通を軸とした拠点 集中型のコンパクトなま ちづくり」が掲げられて いる。地域拠点を団子、 公共交通を串に見立てた "お団子と串"の都市構 造を目指している。その ためには規制ではなく、

誘導手法が大事だ。屋敷さん、大坪さんの2人が、 富山地方鉄道との連携を重視している背景もそこに あるのだろう。

バスについては、平成28年度から富山地方鉄道 と協力してトラベル・フィードバック・プログラム を活用した戸別訪問を新たに行っているという。「バ ス停周辺の世帯を訪ね、バスを利用しない理由や、 どうすれば利用していただけるのかなどを聞き取り 調査しています」(屋敷さん)。その際には時刻表や 路線図、バスの乗り方などの情報資料を提供し、で きるだけ関心を高めてもらうように工夫している。

公共交通に乗れば子どもは乗車マナーも身に着け られ、それが社会教育ともなる。そのため富山市は 富山地方鉄道と協力して"親子でおでかけ事業"を 進めている。今年の夏休みも市内全小学校74校を 対象に事業が実施される。大人は有料だが子どもは 事業者負担により無料で乗車できる。ちなみに昨年 使用された無料乗車きっぷ数は 1,206 枚だった。

「今年はこれを上回らせたい。マイカー利用の世 帯が家族そろって公共交通を利用したことを良い思 い出として忘れずにいてくれることを期待していま す」。どこまでも屋敷さんと大坪さんの姿勢は前向き だった。



国の登録有形文化財(建造物)に登録されている「富山城」





田屋安兵衛商店」(左) と越中売薬の歴史と文 化を紹介する広貫堂資

> を 路

> > 面

利用すれば、

富山

城

址

高志の

江

戸

時代に富山

【は胃腸

薬

巡ることができる。 富 ガラス美術 国文学館、 Щ 市 内の名所旧 富山 館 [県水墨美術館 羽 公園 を気軽 [など、

富山駅の高架下に乗り入れる富山軌道線

ンピック・パ を実 ライ 物などの生活の足となり III 現 徹社長は し ラリンピック時までに た ル 13 その 2 0 2 0 それ 相互 は 通 直通 勤、 東

乗 通

り入

61

(富

道

れ

などで、薬の富山、の評判を高め [電車やバスなどの公共交通 0 反は 魂 新たな展望開く 北陸新幹線開業

吹 街 業は地 化 陸 構 新 鉄 想 幹線富 0 に 新 県 Ш 41 駅 市 息 \mathcal{O}

富山地方鉄道の辻川徹社長

利

用者も増加するの

で、

先 機 町

たちが築き、

継 構

を活性化させる。

公共交通

配者の外

出も容易にさせ、

を吹 が、 段階を意味する。 ル 高 との相互直 そ 架下 き込ん れは 南 関に だ。 北側を走る富山ラ 「通乗り 軌 北 道 陸 線が 新 入 幹 ħ 乗 線 計 ij 1 富 画 れ 0 \vdash 山

て話す

るものになるだろう」

と期待感を込め で維持発展させ

社会環境の

中

県

市

街化

想を 承

現 てきた

在

0

ラッピン 民にも高めてもらおうと、 もつながるだろう。公共交通を軸 線では四季折々の季節を感じさせる それは富 ッ新たなまちづくりゃ グ車両が走り、 Щ 市 Ö 生 活 PRを行って 環 の関 境 市 0 内の 心を市 向 上に

京

ヘオリ

(フリーライター 平野雄司

また高

第

|輸機構債券の発行を迎えて

経理資金部 資金企画課

機構における年度別発行実績 (億円) 3,000 ■30年 2,540 2.500 20年 2,000 1,960 2,000 1,860 1,805 ■15年 1,640 1,585 1,580 1,530 1,500 ■10年 1.335 1,220 981 5年 1,000 878 700 ■4年 500 2年 H16年度 H17年度 H18年度 H19年度 H20年度 H21年度 H22年度 H23年度 H24年度 H25年度 H26年度 H27年度 H28年度 H29年度

た。 平成29年5月の起債におきまし これまで総額約2兆円を発行し て第100回目の発行を迎えまし を継続して行ってまいりました。 様への鉄道・運輸機構債券発行 6月を第1回として、 投資家の皆

できるものと思っております。 を調達させていただき、今後も当 のおかげをもちまして必要な資金 心より感謝申し上げます。 の皆様、 券をご購入いただいている投資家 トワークの発展に邁進することが 機構が鉄道、船舶などの交通ネッ これまで長きにわたり当機構債 その他関係者の皆様に、 皆様方

鉄道・運輸機構は、 平 成 16

平成 29 年度債券発行計画

0

有効活用に努めておりますが 当機構は政府資金や民間資金 推進するにあたっては、円滑な資

鉄道建設や船舶の共有建造を

金調達が必要となります。

債券で調達した資金の使途

5月・8月・11月・2月を発行月として 四半期ごとの定例起債を予定 短期、中期、長期および超長期にわたる幅広い年限で発行

発行計画

年 限	発行額	●資金需要等によ	
2年	100 億円程度	り、発行額・発	
5年	460 億円程度	行時期は変動する可能性がある	
10年	760 億円程度	る可能注がある	
15年	230 億円程度	●発行額は、財投	
20年	470 億円程度	機関債および一	
30年	520 億円程度	般公募債を合計	
合計	2,540 億円程度	したものである	

平成29年度は、鉄道・運輸機構として 初の30年債の発行を計画

ります。 意味で重要な調達手法となってお 調達は、当機構が直接的に金融 市場から資金調達を行うという

平成29年度発行計画

おり、 10年債、15年債、 新たに30年債の発行を予定して 平成29年度は、2年債、5年債 総額2540億円程度を 20年債に加え、

発行する計画となっております。

その中でも、

債券発行による資金

債券の特徴

あります。 当機構債券には、 三つの特徴

る債券です。二つの格付機関から 超長期の幅広い年限で発行してい を行っており、短期・中期・長期 券は四半期ごとに定例的に発行 格以上の格付けを取得するな 一つ目は商品性です。 当機構債

いった、社会的意義の高い業務を 東日本大震災に伴う復旧支援と 環境にやさしい交通体系の整備

> 160 140

120

100

80

60

40

20 0

鉄道・運輸機構債券の特徴

信用力 鉄道・運輸機構債券は、 投資家の皆様のさまざまな 商品性 -ズに応えることが可能

社会貢献

や離島航路の維持・発展への貢献、 の業務内容の公共性は非常に高 用力の高い組織です。 の極めて安定した収入がある、 である上、国・地方公共団体から 援といった国土交通政策の一翼を 整備新幹線の建設や国内海運支 物流の約4割を占める内航海運 担う機関であり、全額政府出資 三つ目は社会貢献です。 一つ目は信用力です。当機構は 地域経済発展への貢献や国内 当機構 機構における年度別の個別投資家訪問実施件数 (件)

117 116

ど

高い格付を付与されており、

日銀適格担保要件を満たしてい

⁻127 125

行っています。

以降は毎年100件以上実施 で1300件以上実施してきまし 度から昨年度まで13年間の合計 ナー等のIR活動を、 投資家の皆様への個別訪問やセミ 個別訪問については、平成20年度 これらの債券の特徴を踏まえ、 中央・地方投資家に対する 平 成 16

明会や、証券会社のセールス向け にも、年2回のアナリスト向け説 おけるIR動画の掲載等、 説明会、 層の拡充を図っています。その他 なIR活動を実施しています。

証券会社ホームページに

多様

家を訪問させていただき、

投資家

北海道から沖縄まで全国の投資 ており、このうち地方については、

円滑な資金調達を実施すること ができております。 家の皆様から幅広く支持を得て 事業法人など、中央・地方投資 地方銀行、 これまでの活動の結果、 公共法人、官公庁共済組合、 生命保険会社、損害保険会 地方共済組合、さまざまな 信用金庫、 地方自治 都市沿

104 91 64 43 24 H16 年度 H17 年度 H18 年度 H19 年度 H20 年度 H22 年度 H23 年度 H24 年度 H25 年度 H21 年度 H26 年度 H27 年度 H28 年度 にも、引き続き円滑な資金調達 対応して、新しい取り組みに積極 のと認識しており、社会の変化に 的に挑戦していきます。そのため に努めてまいります。 当機構の果たすべき役割は、 ますます重要になってくるも

123 121 121

願い致します。 力を賜りますようよろしくお 今後とも、 皆様のご支援とご

— 100回債の詳しい内容はホームページをご覧ください —

🎥 鉄道·運輸機構 飲品の確認 製造的幹部・都市供達で の連絡と各種調査等 映画の映成 映画に関わるさまぎまな味 をものでは実際展 SMST SALEMAN SELECT ##00##

鉄道・運輸機構ホームページに、債券発行 に関する資料や、北村理事長がご案内して おります100回債の記念動画、土屋理事 長代理のアナリストとの対談等を掲載して おりますので、そちらもご覧ください。

http://www.jrtt.go.jp/



鉄道建設技術に対する受賞

鉄道建設技術に対して、平成28年度に多くの評価をいただきました。

例として、整備新幹線の建設関連では、土木学会賞技術賞 I・IIグループを同時受賞しました。 土木学会賞は大正9(1920)年に「土木賞」として創設され、以来80余年の伝統に基づく権威ある表彰制度です。 そのうち技術賞は土木技術の発展に寄与したと認められる画期的な個別技術やプロジェクトに授与されます。

機構では、これらの知見を設計・施工に生かしていくとともに、

更なる品質向上・コスト削減を進め、技術の開発や導入に積極的に取り組んでまいります。

プロジェクトによるもの

北陸新幹線

北海道新幹線

として高く評価

れました。

展に寄与する事業 ら、地域社会の発 ものとしたことか 交流を更に強固な

利活用できる水資源に限りがあるため、

貢献し、社会・経済の発展に寄与すると評 する雪害対策の確立は、土木技術の発展に 全・安定輸送を実現させました。 害を生じることなく平常運行を維持し、 エネルギー消費量のもと、雪による輸送障 成果は、建設コスト縮減に寄与し、少ない を考慮した雪害対策を整備しました。この み合わせる手法を確立し、沿線の気象特性 れな大雪・豪雪時の対策として除雪車を組 課題でした。そこで、貯雪方式を主体に新 れな大雪・豪雪が生じた場合の雪害対策が 水方式の適用は困難でした。そのため、 たに設計した5種類の貯雪型高架橋と、ま 最小限のインフラで最大級の効果を発揮 安 ま

> 能とする技術と、厳しい冬季気象環境下に 新幹線では初となる在来線と共用走行を可 3月26日に開業した路線です。 連携の活性化に資する事業として平成28年 本州と北海道間の時間短縮を図り、 海峡線(青函トンネルを含む)を活用しつつ、 本事業の建設では、既存ストックの津軽 北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は、

走行の安全性確保並びに安定運行が可能と 幹線の整備は、鉄 踏襲した北海道新 なりました。 これらの技術を

対応するための技術を導入しており、高速

北海道間の地域間 ており、 な増加につながっ とともに、本州と 道利用実績の大幅 他モード

価されました。

土木学会 技術賞(Ⅱグループ)

北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)

を発揮する雪害対策の確立

小限のインフラで最大級の効果

土木学会 技術賞 (Iグループ)

北陸新幹線、富山・石川県内 受賞者:鉄道・運輸機構

本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代 津軽海峡線開通より28年

受賞者:鉄道・運輸機構 北海道新幹線建設局 青森工事事務所

東日本旅客鉄道株式会社 北海道旅客鉄道株式会社

沿線地域の道路散水消雪の普及率が高く、 豪雪がある気象特性がありました。また、 年の積雪量は少ないものの、まれな大雪・

散

北陸新幹線沿線の富山・石川県内は、

東北工事事務所 地域間

函館北斗場

函館総合車両基地全景

地盤工学会 技術業績賞

軟弱泥炭地盤上の

北海道新幹線函館総合車両基地の

受賞者:鉄道・運輸機構

盛土造成

の知見・技術を駆使し、 開業までの時間的制約の中で、軟弱地盤対策 線に対する厳しい変位量の制約および新幹線 例は過去にも存在するものの、近接の既存路 わせて実施し、沈下計測と沈下予測を確実に あり、各種の圧密沈下対策を効果的に組み合 盛土造成工事を完遂した点が高く評価されま 影響を最小限に抑えることに成功しました。 行うことで、圧密沈下による近接への種々の 軟弱な泥炭地盤上での大規模盛土造成工事で 泥炭など軟弱地盤に対する圧密沈下対策事 北海道新幹線函館総合車両基地は、極めて 例を見ない大規模な

鉄道建築協会 協会賞(入選)

新函館北斗駅 北海道新幹線

受賞者:鉄道・運輸機構

新函館北斗間)の終端駅であり、新幹線駅 したデザインとしました。 自然を感じながらまちとの一体感を強調 れぞれの機能の融合を図った橋上駅です。 する自由通路で構成する合築建物で、そ 北斗市施設と在来線駅および南北に連絡 北海道の新たな玄関口として、地域の 新函館北斗駅は北海道新幹線(新青森

訪れる人を温かく迎え入れる駅を表現し 価されました。 木材や煉瓦などを使用した内装も高く評 ており、空間構成の美しさに加え、道産 枝分かれの鉄骨柱をガラス越しに見せ、 トラピスト修道院の並木をイメージした ファサードは大きなゲート(門)状とし、

開発と実用化 整備新幹線、 無絶縁 DS-ATCの

電気科学技術奨励会 電気科学技術奨励賞

受賞者:鉄道・運輸機構

レール絶縁が必要な有絶縁方式 DS. DS-ATC 線区に適

用されています。 の整備新幹線の内、 従来の無絶縁方式では不可能であった有 戸・新青森間)に適用し、実用化しました。 な無絶縁方式を開発し、東北新幹線(八 としたことが評価されました。これ以降 絶縁方式と同等の軌道回路長を制御可能 ATC を基本にして、レール絶縁が不要

(新)〈無絶縁方式の軌道回路構成〉 レール絡縁不要 ZB不要 心線難減 保安器 保安器 信号ケーブル

『有絶縁方式と無絶縁方式の比較』

保安器箱

17 新丽斯北半原

(従来) 〈有絶縁方式の軌道回路構成〉

信号ケーブル

A1 タイプ三線分岐器と転換鎖錠装置

新函館北斗駅

日本鉄道電気技術協会 鉄道電気技術賞

北海道新幹線用 転換鎖錠装置の開発・ 実用化

受賞者:鉄道・運輸機構

類の三線分岐器に対応する方式を考案し、 般の分岐器と共用できる部品を精査し、 鎖錠装置を新規開発しました。また、 きました。 予備品の種類を最小限に抑えることがで 接着照査器についても本体部品を共通化 減らすために転換効率を最適化した転換 構造が複雑な三線分岐器の転換不良を 取り付け治具の変更により複数の種

新函館北斗駅(内観1) 新函館北斗駅(内観2)

北海道新幹線

照明学会 北海道優秀照明施設賞

新函館北斗駅の照明 受賞者:鉄道・運輸機構

新函館北斗駅は、「自然と共に呼吸

図りました。 具を採用することで、省エネルギー化を います。また、照明器具には、LED 灯 優れた照明器具を選定することで、まぶ ンセプトを基に、適切な配光や演色性に し、より快適な旅客サービスを演出して しさを抑えて明るさ感のある空間を実現 するモダンで温かみのある駅」のコ

日本電気協会 一澁澤賞

変圧器の開発と実用化 ルーフ・デルタ結線き電用 超高圧受電に適した

影響に関する数値解析 完成後の変状に与える

受賞者:新幹線部 新幹線第一

課

受賞者:鉄道・運輸機構

供給)用変圧器において、従来の変 のき電(変電所から電車への電気の 行いました。 デルタ結線変圧器の開発と実用化を になり、小型・軽量化できるルーフ・ る変圧器として巻線構造がシンプル 形ウッドブリッジ結線変圧器に代わ 新幹線における超高圧受電変電所

既に稼働していることが評価され 過して、その有効性を実証したもの 今回の受賞につながりました。 電の新幹線変電所にて、 デルタ結線き電用変圧器は超高圧受 が受賞の対象となります。ルーフ・ 施工部門は、実用化後3年以上を経 澁澤賞のうち発明・工夫、設計 32台以上が

個人の発表・投稿関係

地盤工学研究発表会優秀論文発表者賞地盤工学会

地盤定数算定手法に関する研究

受賞者:設計部 設計第一課

阪田暁

コーン貫入試験(CPT)による

PCの発展に関するシンポジウム優秀講演賞 PO工学会

北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)における

PC桁のたわみに関する考察 受賞者:九州新幹線建設局 技術管理課 進藤良則

TOPICS

新技術開発

JRTT

高品質な吹付けコンクリートの

第26回トンネル工学研究発表会優秀講演奨励賞

土木学会

長崎鉄道建設所受賞者:九州新幹線建設局 加藤積希

東北新幹線

新七戸変電所



年次学術講演会優秀講演者賞土木学会

インバート構造が施工時および

ピ ッ 2 ス r

年次学術講演会優秀講演者賞

土木学会

膨張性地山の評価

受賞者:北海道新幹線建設局 維持管理課

日本の四季折々の「鉄道のある風景」写真を募集中です。

表

彰 ··

グランプリ

(国土交通大臣賞)

......1点

ジュニア賞

(18歳以下)

1 点

四季賞(春・夏・秋・冬)

各1点

山崎周

青函トンネル先進導坑における

・テ

I

マ ... 援 ··

日本の四季折々の

「鉄道のある風景」

を題材とし

た作品を募集します。

後

国土交通省

「第18回 鉄道のある風景写真

催

「鉄道の日」

実行委員会/鉄道・運輸機構

そ の 他 「応募規格外の写真は、審査の対象外とします。

応募点数は一人4点までとします。

おおむね3年以内に撮影をしたものに限ります。

入賞・入選作品は、作品集への掲載等で広く紹介 成30年カレンダーなどにも利用させていただきま するほか、一部入賞作品は、鉄道・運輸機構の平

す。



伊藤 正和 (遠軽町丸瀬布森林公園 蒸気機関車雨宮 21 号)

応募規格:・応募作品は未発表のものに限ります。

カラー六切り(ワイド六切り可)、またはA4サ

応募資格:

アマチュアの方で、撮影マナーをしっかり守って

ただける方ならどなたでも応募できます。

平成29年7月3日(月)~8月31日(木) 必着

応募期間:

共有船舶建造支援部 建造促進課

|平成29年度共有建造支援セミナー| 開催報告

平成29年度共有建造支援セミ 広島・長崎・福岡の7会場にて を皮切りに、今治・松山・神戸・ ナーを開催しました。 平成29年3月23日の東京会場

本セミナーは、共有建造制度

毎年全国各地にて開催していま 度を広く理解していただくため、 をご利用いただく内航海運事業 者の皆様を対象に、共有建造制

ほか、 俊氏より「次世代船舶管理の在 株式会社常務執行役員・高尾和 の必要性と可能性および課題」と 経済学部教授・津守貴之氏より て外部有識者を迎え、岡山大学 年 いうテーマにて、また、上野興産 内航海運業界における『共同化 JRTTの技術支援」の説明の 度共有建造制度について」、 講演内容としては、「平成29 今年度は新たな試みとし

> 化は人材の有効活用から」という 盛況のうちに終了しました。 の皆様にご参加いただき、各会場 だきました。今年度も約270名 有船建造事業者向け造船関係事 整備助成制度」、日本財団より「共 より「海上交通バリアフリー施設 テーマにて、それぞれご講演いた の観点から紐解く、安全管理の強 り方を船陸間コミュニケーション テーマにて、それぞれご説明いた 業資金融資制度について」という 交通エコロジー・モビリティ財団 事局より「内航海運施策の概要」、 だきました。また、国土交通省海

度となるよう努めていきます。 運事業者の皆様から、「また参加 様に必要とされる、 とし、また、これからも業界の皆 なセミナーを開催することを目標 したい」と思っていただけるよう 鉄道・運輸機構では、内航海 共有建造制

東京会場



セミナー会場の様子



岡山大学経済学部・津守氏

松山会場



セミナー会場の様子



上野興産株式会社 高尾氏

竣工船の紹介

平成29年2月から4月の間に機構では新しい共有船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。

世いこうまる [青光丸]

平成29年2月22日(水)、広島県

福山市の本瓦造船株式会社において

竣工した光潮物産株式会社との共有

総トン数:272トン

船 種:セメント専用船

荷:セメント

政策目的:二酸化炭素低減化船

(高度二酸化炭素低減化船)

argo Ship

貨物船



たいしょうまる [大翔丸]

平成 29 年 2 月 24 日 (金)、愛媛県 今治市の株式会社新来島波止浜どっ くにおいて竣工した大窯汽船株式会 社との共有貨物船。

総トン数:4,057トン

船 種:セメント専用船

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:セメント argo Ship

貨物船



assenger Ship

旅客船



[いわい]

平成29年3月31日(金)、広島県 尾道市の株式会社木曽造船において 竣工した上関航運有限会社との共有 旅客船。

■ 総トン数:43 トン

■船 種:純客船 ■ 旅客定員:75人

政策目的:離島航路に就航する

船舶

路:祝島~柳井 航

argo Ship

貨物船



積

貨物船。



貨物船



だいじゅうななとく ょ まる [第十七徳誉丸]

平成29年4月25日(火)、広島県 豊田郡大崎上島町の佐々木造船株式 会社において竣工した岩崎汽船株式 会社との共有貨物船。

総トン数:749トン

船 種:特殊タンク船

政策目的:二酸化炭素低減化船

荷:プロピレン等

貨物船



[第一栄宝丸]

平成29年3月30日(木)、広島県 福山市の本瓦造船株式会社において 竣工した有限会社栄宝汽船との共有 貨物船。

総トン数:499トン

船 種:油送船

政策目的:二酸化炭素低減化船

(高度二酸化炭素低減化船)

荷:ケミカル製品



だいじゅうにゆうほうまる [第十二雄豊丸]

平成29年3月27日(月)、広島県 福山市の本瓦造船株式会社において 竣工した有限会社明栄汽船との共有 貨物船。

■ 総トン数:499 トン 船 種:油送船

■ 政策目的:二酸化炭素低減化船

(高度二酸化炭素低減化船)

荷:ケミカル製品

「鉄道・運輸機構だより」に関するアンケ・ トのお願い

いつも「鉄道・運輸機構だより」をご愛読いただ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〕						
	TOPICS					
□ 特集 国鉄清算業務の概要と30年間の歩み	□ 第100回 鉄道・運輸機構債券の発行を迎えて					
□ CLOSE UP 平成29年度計画について	□ 鉄道建設技術に対する受賞	_ ,_ ; _ ;				
□ WORKING REPORT ~高速旅客船ができるまで~	□「第18回 鉄道のある風景写真コンテ	ストー作品募集				
「高速旅客船『鷹巣』の建造過程を追う」	□「平成29年度共有建造支援セミナー」	_				
□ 寄稿 〜地方鉄道を訪ねて〜「富山地方鉄道	□ するこう は できます	加州田				
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。(2005)	2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)					
主政についてのと思元。と安全なとその国がとくたとい	。(200子性反)					
			.			
			.			
▼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	裁			
・ 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						
		H	<i>1</i> =			

平成18年4月までにJR本州3社の株式を売却

旧国鉄から承継したJR7社の株式については、 本年までにそのほとんどの売却が完了し、同様に、 て旧国鉄等から承継した土地(9238 ha)は ところです。昭和62年当時、資産処分の対象とし

し、更には平成28年10月にはJR九州の株式を売

却しております。

せんので、本社広報課までご連絡いただければ幸 見等があれば、何なりと、内容・様式は一切問いま り」をご愛読の皆様や鉄道・運輸機構に関心を持 皆様の中で、広報強化策等についてご提案・ご意 ざまな取り組みを検討しているところです。読者の ていただいている皆様に対し、より一層機構を知 はせ、敬意の念を覚える次第です。 の売却等業務に当たられてきた諸先輩方に思いを 情報発信力の強化を図ることを目的として、さま ていただくため、より良い情報を提供できるよう ▼さて、現在広報課では、「鉄道・運輸機構だよ き、長き年月にわたって、粛々と着実に承継資産 二昔となります。昔々、そのまた昔です。その長 一口に30年と言いますが、10年を一昔とすれば (広報課長

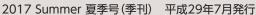
した土地やJR株式の処分も鋭意進められてきた 革に伴う清算業務、すなわち旧国鉄から承継した 本年で30年を迎えます。一方で、その間、国鉄改 してJRグループが誕生してから、早いもので、 間の歩みです。 ▼本号の「特集」は、 た。前担当者と同様、よろしくお願い致します。 長期債務等の返済に当てるため、旧国鉄から承継 昭和62年の国鉄改革により国鉄が分割民営化 本号より編集後記を担当することになりまし 国鉄清算業務の概要と30年

鉄道・運輸機構だより」夏季号をお届けし

記



鉄道・運輸機構だより №.54





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/ JRTT









