

鉄道・運輸機構だより

No.55
2017 Autumn
秋季号



船舶共有建造制度を通じた国内海運の支援

前鉄道・運輸機構理事 山口 一朗

海洋国家である我が国にとって、海運は昔から経済活動や国民生活を支える重要な輸送手段を担ってきました。内航海運は、国内貨物輸送の4割以上、産業基礎物資の8割を担う基幹的な輸送インフラであり、旅客輸送についても離島航路をはじめとして人々の生活基盤を支える重要な交通手段として必要不可欠なものです。

鉄道・運輸機構では長年にわたって船舶共有建造制度（資金的支援および技術的支援）を通して国内海運を支える役割を果たしてまいりました。平成25年度から始まった当機構の第3期中期計画においても、引き続き環境対策、物流の効率化、離島航路の整備等の国内海運政策の実現に寄与するために、老朽船の代替建造を促進し、政策意義の高い船舶の建造を推進しております。

船舶共有建造制度につきましては、国内海運業界に携わる皆様にとって、より利用しやすい制度にするため毎年度見直しを行っているほか、特に近年課題となっている船員の高齢化へ対応するため、平成27年度より若年船員等を計画的に雇用する事業者が建造する船舶に対する金利軽減措置を創設し、また、今年度よりモデルシフト推進のために積載能力をアップする船舶等を高度モデルシフト船と位置付け、金

利軽減措置の拡充を行いました。

また、本年6月、国土交通省（内航海運活性化検討会）において内航海運についての将来像、具体的施策を取りまとめた「内航未来創造プラン」が発表されました。当機構からも検討会に参画しましたが、そのプランでは内航海運が目指すべき将来像である「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の実現に向け、船舶共有建造制度による円滑な代替建造の支援が主な施策として位置付けられています。当機構としても内航未来創造プランに基づく施策の推進に取り組み、より使い勝手の良い制度を目指すほか、今後も内航海運のグリーン化、離島航路整備、船員対策等の国の政策課題、世の中の動きや国内海運業界に携わる皆様の多様なニーズにきめ細かく対応してまいります。

昭和34年6月にスタートした船舶共有建造制度は、58年目を迎え、これまで4000隻超の貨物船・旅客船を国内海運業界に携わる皆様とともに建造してまいりました。今後も時代に即した制度改正を行いつつ、制度の維持・充実を図り、国内海運業界に携わる皆様とともに、内航海運の発展および我が国の国民生活・経済活動に積極的に貢献してまいりますので、より一層のご支援、ご協力を賜りますようお願い致します。



鉄道・運輸機構だより No.55

2017 Autumn 秋季号

表紙の写真：
夕焼けに八幡浜港を航する
元共有船「あかつき2」
愛媛県八幡浜港～大分県別府港間
で運航中。四国と九州の架け橋と
して活躍しています。



目次

2 ● 巻頭言 船舶共有建造制度を通じた国内海運の支援

前 鉄道・運輸機構 理事 山口 一郎

4 ● 特集 共有船レポート

四国と九州を結ぶ 海道輸送の担い手、 宇和島運輸の「あかつき丸」

◆共有船舶建造支援部 建造促進課



10 ● CLOSE UP

平成28年度の業務実績評価と 第3期中期目標期間の評価(見込評価)について

◆国際・企画部 企画課



14 ● WORKING REPORT

▶▶ 北海道新幹線

国内最長の鉄道陸上トンネルに挑む

◆北海道新幹線建設局 北斗鉄道建設所

20 ● 寄稿 地方鉄道を訪ねて

山形鉄道 (山形県)



24 ● JRTT TOPICS

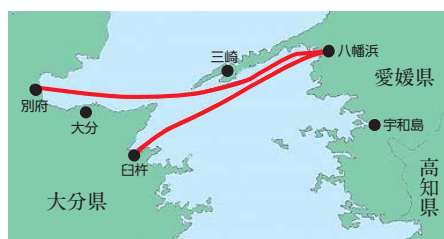
- 01 第 18 回「鉄道のある風景写真コンテスト」…………… 24
- 02 「打ち水大作戦 2017@よこはま」への参加…………… 27
- 03 海フェスタ神戸「海の総合展」への出展…………… 28
- 04 竣工船の紹介…………… 30

31 ● アンケート／編集後記



四国と九州を結ぶ海道輸送の担い手、 宇和島運輸の「あかつき丸」

共有船舶建造支援部 建造促進課



「あかつき丸」の主要目

- 全 長 / 116.5 m
- 全 幅 / 16.0 m
- 総トン数 / 2,538 トン
- 航海速力 / 20.2 ノット
- 旅客定員 / 586 名
- 車両搭載能力 / 乗用車 145 台
- 航 路 / 八幡浜～別府 (片道 2 時間 50 分)
- 旅客運賃 / 3,100 円 (2 等)

宇和島運輸の創立は明治17年で、今年12月で創立133周年となり、国内有数の老舗海運会社といえる。

同社のフェリーは昭和37年の「べつぶ丸」を皮切りに10隻目の「あかつき丸」まですべて鉄道・運輸機構（公団時代も含む）の共有建造制度を利用して建造され、現在、内海造船で建造中の「あけぼの丸」が11隻目の共有船となる。

豊後水道を結ぶ航路は八幡浜～別府、八幡浜～臼杵、三崎～佐賀関、宿毛～佐伯の4航路があるが、このうち八幡浜～別府ルート・臼杵ルートに宇和島運輸のフェリーが運航している。

今回は八幡浜と別府を結ぶフェリー「あかつき丸」に乗船し、両地域取材した。

湯は別府

別府市は大分県東部の中央に位置する大分県第二の都市である。温泉が市内各地で湧出し、「別府八湯」といわれる八つの温泉地（別府、浜脇、観海寺、明礬、鉄輪、芝石、亀川、堀田）で構成されている国際観光温泉文化都市であり「泉都」とも呼ばれている。湧出量は日本で日量12万5000ℓを誇る。泉質も他に類を見ないほど多様である。

この日、八湯のうちの別府駅近くにある別府温泉地区取材した。取材した8月末の日差しは未だ強烈で、日陰を伝い歩きしながら地図を片手に行きつ戻りつ。

まず、別府観光の父と呼ばれる万歳おじさん「油屋熊八」の像が駅前に出迎え。熊八さんは湯布院の礎も築いた人だという。

レトロな街並み

駅前の本通りを2分ほど歩くと、近代的な街並みの一角にレトロ感溢れる和洋折衷の建物がある。これが「駅前高等温泉」という名前もユニークな銭湯だ。入り口にあつ湯、ぬる湯と書かれていた。さらに海に向かって歩くと、やよい商店街に行き当たり、奥まっ



別府温泉の湯けむり



竹瓦温泉



流川通りと竹瓦温泉を結ぶ竹瓦小路アーケード



やよい商店街のシンボル「やよい天狗」

別府市

【別府へのアクセス】

- 東京より：（飛行機＋バス利用）
羽田空港→大分空港→JR 別府駅 約3時間
- 福岡より：（JR 利用）博多駅→小倉駅→別府駅 約2時間



別府駅前で出迎える「油屋熊八」像



駅前高等温泉



別府タワー

た所にあるのが迫力満点、商店街のシンボル「やよい天狗」。元々、火災厄除けの神輿として造られたもののと。と。

流川通りと竹瓦温泉とを結ぶのが「竹瓦小路アーケード」。大正10年に完成した現存する日本最古のアーケードで平成21年に近代化産業遺産に認定された。通りの両側には2階建ての棟割長屋が並ぶ。スナックが今も営業している様子で興味津々。

竹瓦温泉が明治12年に建てられた当時は竹屋根葺きで、その後の改築で瓦屋根に葺き替えられたためこの名が付いたと伝えられている。砂湯も併設されており、浴衣を着て砂の上に横たわると温泉で温めた砂をかけてくれる。平成16年に登録有形文化財として登録された。

別府タワーは名古屋テレビ塔、大



別府港にある宇和島運輸別府支店



宇和島運輸の清水荘一常務

別府国際観光港にて

阪通天閣に次いで、昭和32年に建てられた高層タワー。高さ90m。元々は100mだったが、アンテナなどを取り外したため10m縮んだ。秒速160mの台風にも耐える構造になっているとのこと。展望ラウンジから別府名物の湯けむりを眺望することができる。

市内から別府国際観光港へバスで移動。宇和島運輸別府支店に清水荘一常務を訪ねて話を伺った。共有建造制度について清水常務は「長期固定金利が魅力。ただ、建造申し込みの際の提出書類が以前に比べ少なくなった



「あかつき丸」から次々と下船する乗客と車両



「あかつき丸」の猪崎勝広船長

が、まだ銀行よりは多い。既存の共有事業者には、もう少し簡略化してほしい」とのご意見を頂いた。昨年4月に発生した熊本地震の影響については、「直後のゴールデンウィークの乗用車は例年の半分に減少。一番お客様の集中する時期だったので影響は大きかった。幸い、現在は例年並みに回復している」と語った。

午後3時50分、定刻通り「あかつき丸」が到着。乗客が次々に下船。同時に車両も一斉に目的地に向かう。早めに乗船して、猪崎勝広船長から話を聞く。「この船で3年、竣工した当初から乗っている。船員は当社4隻所有の各船をローテーションする。

船内散策

社船の仕様は船によって若干違うが、総合的にみて本船の操船性は良い。船員は「甲板部、機関部、事務部の常時13人が乗船。20代の若い船員も多い。出身は愛媛県が3分の2で九州が3分の1」。現在建造中の「あけぼの丸」の艤装工事について同船を担当する船長をはじめ甲板、機関のメンバーが約4カ月間立ち会うとのこと。

出港前に船内撮影を済ませることにした。3年前に竣工した「あかつき丸」だが、非常に手入れが行き届いており、新造船のようである。ちなみに、入港から次の出航までが長くて60分、

便によっては30分ほどしかなく、乗組員が行う清掃作業は時間との闘いとなる。

客室は2階と3階。2階にはカーペット敷きの2等客席と売店や自動販売機を設置。イートインスペースでは、うどんを楽しむこともできる。また、ソファ席が在来船に比べて増設され、女性専用席、キッズコーナーが設けられている。特に高齢者に配慮してエスカレーターを装備、バリアフリー化の充実を図った。

また、本船ではトラック運転手がゆっくり休めるようにドライバーズルームが個室化された。3階は特等客室が1部屋、1等客室が6部屋と



桟橋に着岸する「あかつき丸」

*艤装工事：船体が完成した後、航行に必要な種々の整備を船に施すこと。












船内施設

- 1 エントランスホール
- 2 ソファー席
- 3 2等客席
- 4 ドライバーズ個室
- 5 特等客室
- 6 1等客室
- 7 イートインスペース
- 8 うどんコーナー

2等客席が設けられている。客室照明はLEDを採用し、ラウンジや通路に間接照明を用いて高級感を演出している。

「あかつき丸」の旅客スペースの充実ぶりは、車両運送の割合が高い八幡浜〜白杵ルートに比べて旅客の需要が多い当ルートの特徴に対応したものの。

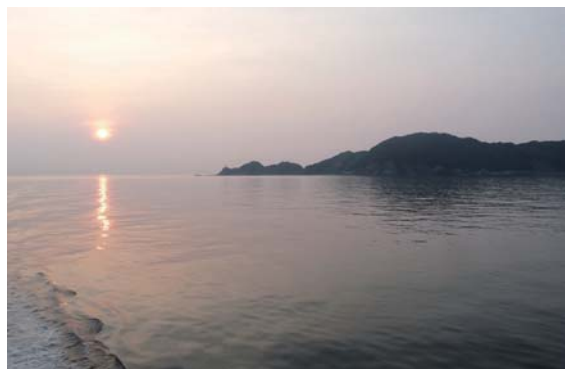
船型は双胴型船尾を採用し、船尾フィンを装備。さらに特殊装置を採用して操船性能の向上を図った。

四国に上陸

船は定刻に出港。八幡浜港まで3時間弱の船旅である。海は静かで、また船体の横揺れを軽減する装置の効果も相まって、ほとんど揺れは感じない。

別府湾を東へ向かう。左に大分空港がある国東半島、右には大分の市街地。少し進むとJXTGエネルギーの大林製油所、さらにその先に南日本造船のドックがあり、建造中の自動車専用船がかすかに確認できた。日本一細長い四国最西端の佐田岬沖をしばらく進むと日没を迎え、今まさに沈まんとする夕日に向かって懸命にシャッターを切る。

すっかり暗くなった午後7時半、八幡浜港に到着した。



日本一細長い四国最西端の佐田岬沖に沈む夕陽



八幡浜港に入港する「あかつき丸」



西日本最大の魚市場である「どーや市場」



八幡浜市にある宇和島運輸本社

恵まれた自然

宇和島運輸本社がある八幡浜市は愛媛県の南西部に位置し、北に伊予灘、西に宇和海を望む。

港には西日本有数の魚市場である「どーや市場」があり、また日本一といわれるミカンの産地としても知られる。明治時代には四国のマンチエスターと呼ばれるほど鉱業、海運業、紡績業などが栄え、四国で一番早く電燈が灯ったのも、愛媛県下で最初の銀行が開業したのもこの地であった。

まちなみミュージアム

八幡浜市は市内に残る伝統的な建造物を「八幡濱まちなみミュージアム」として保存している。白壁や羽目板を張った壁を持つ2階建ての建物が多く、この一角を散策することで往時をしのぶことができる。

まず八幡浜の地名の由来となった八幡神社へ向かう。八幡浜とは「八幡大神の鎮座する海浜の集落」を意味する。養老元（717）年に創建され、一説によると日本に約4万5000社ある八幡社の中で4番目に古いとされる。

次に向かったのが坂本歯科医院。ここは建物も趣があるが、見ものは彫塑家と和尚さんの合作で出来上がった看

板。素材は宇和檜^{ひのき}。特に歯の文字はユーモアたっぷりである。

坂本歯科医院から西に進み最初の路地を北に歩くと菊池邸がある。28歳にして八幡浜町長に就任し、大正7年の米騒動の難局を収めるなどの実績を残した菊池清治氏の自宅。この地区の古い邸宅建築の特徴として、^{ひさし}庇などの突出部分を支えるための補強材である「持ち送り」を取り付けることが多く、各家はそれぞれ意匠を凝らしている。菊池邸のそれは1枚板で作られ、彫りも凝っている。菊池邸の前を進むと鍋重商店で、元々旅館として創業した建物。ここ「持ち送り」は^{けやき}樺で、火除けと思われる水模様の彫刻が施されている。少し西の角に「舟つなぎ石」がある。かつてはこの辺りが船を係留する岸壁だったということだ。人の手で時間をかけて埋め立てていった先人の苦勞がしのばれる。

四国と九州間に飛行機も飛んでいるが、フェリーの利便性、経済性には及ぶべくもない。加えて快適性もますます向上している。今回の取材で「海道」の重要性を再認識させられた。

最後に、入出港の多忙な時間に早く取材に応じていただき、なおかつ船内を案内していただいた宇和島運輸の皆様は心より感謝申し上げます。



JR 八幡浜駅 別府連絡の表示が目立つ



懐かしい雰囲気路地を通り駅へ向かう

八幡浜市

【八幡浜へのアクセス】

●東京より：（飛行機＋バス利用＋JR利用）
羽田空港→松山空港→JR 松山駅→JR 八幡浜駅
約4時間



八幡神社



菊池邸。意匠を凝らした「持ち送り」



坂本歯科医院



舟つなぎ石



鍋重商店



ユーモアたっぷりの「歯」の文字



祝・共有船「あけぼの丸」進水！

9月7日、宇和島運輸との共有船「あけぼの丸」が、内海造船瀬戸田工場にて進水致しました。当日は、進水式見学ツアー客や地元住民、幼稚園児等、1,000人余りの方々に見守られる中、華々しく式典が行われました。

本船は、今後、同造船所にて艀装工事をを行い、本年12月18日より「八幡浜～臼杵航路」に就航予定となっています。

「あけぼの丸」の主要目

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| ■ 全長／121.4 m | ■ 航海速力／19.5 ノット |
| ■ 全幅／16 m | ■ 旅客定員／546 名 |
| ■ 総トン数／2,700 トン | ■ 車両搭載能力／乗用車 160 台 |
| ■ 航路／八幡浜～臼杵
(片道 2 時間 25 分) | |

平成28年度の業務実績評価と 第3期中期目標期間の評価(見込評価)について

国際・企画部 企画課

独立行政法人通則法の規定に基づき、機構は、平成29年6月末に「平成28年度業務実績等報告書」を国土交通大臣へ提出し、国土交通省における業務実績評価の検討を経て、このたび「平成28年度業務実績評価」の通知を受けました。

また、今年度は第3期中期目標期間（平成25年度～平成29年度）の最終年度にあたるため、「第3期中期目標期間業務実績等報告書（見込）」を国土交通大臣へ提出し、同じく国土交通省における業務実績評価の検討を経て、「第3期中期目標期間評価（見込評価）」の通知を受けました。

平成28年度評価では、「項目別評価」において「船舶共有建造業務における財務内容の改善」がA評価を受け、第3期中期見込評価では「整備新幹線整備事業」、「船舶共有建造業務における財務内容の改善」がA評価を受けましたので、ご紹介致します。

評価の結果

平成28年度業務実績評価および第3期中期目標期間（見込評価）の「項目別評価」とおよび「総合評価」の結果は、以下の通りです。

■平成28年度業務実績評価および第3期中期目標期間評価（見込評価）

	項目別評価		総合評価	
	A 評価	B 評価		
平成28年度業務実績評価	1 項目	25 項目	B：中期目標における所期の目標が達成していると認められる。	
			評価理由	項目別評価は一部がAであるものの、全般的にB評価が大多数を占めており、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。
第3期中期目標期間評価（見込評価）	2 項目	25 項目	B：中期目標における所期の目標が達成していると認められる。	
			評価理由	項目別評価は一部がAであるものの、全般的にB評価が大多数を占めており、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。

評価の方法

年度評価は、5段階評価（S、A、B、C、D）による「項目別評価」と記述および項目別評価に基づく「総合評価」（5段階評価）から構成されています。

なお、5段階評価の判断基準は、中期計画における所期の目標の達成状況に応じておおむね以下の通りとなっています。

■5段階評価の判断基準

S	A	B	C	D
法人の活動により、中期計画における所期の目標を量的および質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる。	法人の活動により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。	中期計画における所期の目標を達成していると認められる。	中期計画における所期の目標を下回っており、改善を要する。	中期計画における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。

北陸新幹線



北陸新幹線（長野・金沢間） 白山総合車両所
（施工中当時）

北陸新幹線（長野・金沢間）走行試験の状況

第3期
見込評価

A
評価

鉄道建設等業務（整備新幹線整備事業）

北陸新幹線（長野・金沢間）については、中期計画の目標としている平成26年度末（平成27年3月14日）に開業した。

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、中期計画の目標としている平成27年度末（平成28年3月26日）に開業した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、中期計画の目標としている平成27年度末（平成28年3月26日）に開業した。

幌間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議・中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図っている。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）および九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議・中心線測量・用地取得等を進めるとともに、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事の進捗を図っている。

評価理由

機構は平成26年度末に北陸新幹線（長野・金沢間）の鉄道施設、また平成27年度末には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の鉄道施設を完成させた。両新幹線とも、複数の自治体と営業主体を跨ぐ巨大インフラ事業であり、いずれも開業直後から、開業前年同時期の旅客が大きく増加するなど、国民経済の発展および国民生活領域の拡大並びに地域の

北海道新幹線



北海道新幹線（新青森・新函館北斗間） 軌道工事状況（施工中当時）



北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）走行試験の状況

振興に大きく寄与している。

しかし、建設中には東日本大震災の発生により、資材の納入が滞るなど、遅れが生じたが、代替品の使用や施行可能な工区と柔軟に調整をすることで工期の短縮を行う一方で、同震災により被災した東北新幹線の復旧工事のため、北陸新幹線で使用していた軌道工事車両等を貸し出すなど、早期復旧に協力しながらも、無事、計画通りに工事を完成させた。

また、両新幹線とも工事が極めて困難な区間があるような状況においても、機構は、難題を解決するため、創意工夫や新たな技術開発を行い、また、その建設技術等が学会等の表彰を数多く受けており、機構の対応力の高さを示しており、評価に値するものである。

また、金沢駅や新函館北斗駅については地方公共団体との調整を密にし、機能性のみならず地域の特性を生かしたデザインの駅を完成させている。

このような成果は機構の持つ高い技術力のみならず、柔軟な応用力、厳しい工程管理により初めて可能となったものであり、独立行政法人として、このような能力を高い水準で維持し、国民の要請に対して応えたことは、所期の目的を大きく上回る成果を得ているものと認められるのでA評価とした。

最近竣工した共有船



信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止および未収金発生の最小化を図った結果、未収発生率は平成28年度で0・13%、第三期中期目標期間中で0・04%となり、中期計画に定める数値目標1・3%以下を引き続き維持する結果となった。

未収金残高については、リスクジュール計画の策定および回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である31億円を下回る8億円となった。

繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、平成28年度は51億円、第三期中期目標期間中は187億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

平成28年度評価
第3期見込評価

A
評価

船舶共有建造業務における
財務内容の改善
〈平成28年度評価・第3期見込評価〉

評価理由

中期目標における未収金発生率を1・3%以下とする目標を設定していたところ、平成25年度から28年度の平均未収金発生率は0・04%となり、中期目標の目標値を大幅に上回っている。

また未収金残高に関しても、年々減少が見られ、目標額31億円を大きく下回る8億円となり、残高が抑制されている。

繰越欠損金に関しても、187億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少し、財務内容の改善が見られた。

以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が見込まれるとしてAとしたもの。

▶▶ 北海道新幹線

国内最長の
鉄道陸上トンネルに挑む

北海道新幹線建設局 北斗鉄道建設所

平成 42 年度末の完成を目指して、
いよいよ工事が本格化する北海道新幹線新函館北斗・札幌間。
先陣を切って、平成 26 年から村山トンネルの本坑掘削を開始した北斗鉄道建設所は、
新線区間の建設と開業区間の整備双方を担当している。
多種多様な作業をこなす現場を取材し、
プロフェッショナルな取り組みをレポートする。

文・写真：栗原 景（フォトライター）

最前線の切羽で、掘削した土砂を
油圧ショベルが除去。砂が多く切
羽が崩れやすい場合は、事前に砂
を固める補助工法を行う



本坑入口からは、前方の木々の向こうに新函館北斗駅の連絡通路が見える

■ 北斗鉄道建設所担当区間



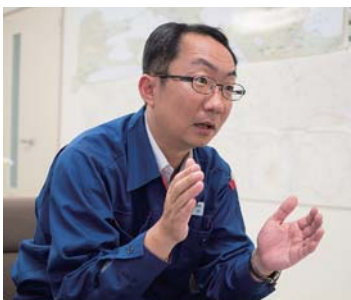
渡島トンネルと一体化が決まった 村山トンネル

木古内駅から六つめの万太郎トンネルを抜けると、北海道新幹線「はやぶさ」は平野に出た。車窓右手から、函館山が近づく。北海道に来たと実感する瞬間だ。

列車は左に大きくカーブして、現在の終着駅、新函館北斗駅に到着。連絡通路から、高架橋の向こうに工事現場が見えた。札幌へ向け、平成42年度末の完成を目指して建設工事が進む、北海道新幹線・村山トンネルだ。

村山トンネルは、新函館北斗駅を発車した列車が最初に入るトンネルだ。平成26年8月に、新設区間のトップを切って本坑の掘削が始まった。だが、平成28年7月、線路勾配が変更されて次の渡島トンネルと一体化することが決定。村山トンネルは渡島トンネルに編入され、全長3万2675mと、国内最長の鉄道陸上トンネルが誕生することになった。

「当初は、橋りょうや高架橋でつなぐ計画と



初めて北海道で暮らし、雄大な自然に驚いたという玉井所長。家族を連れていろいろな場所を訪れてみたいとのこと

初めて北海道で暮らし、雄大な自然に驚いたという玉井所長。家族を連れていろいろな場所を訪れてみたいとのこと

「当建設所は、渡島当別トンネル内の新青森起



村山トンネルの本坑入口。渡島トンネルへの編入が決まったが、発注の関係で工事中は「村山トンネル」の名前が残る



本坑の両脇には給・排水管が延びる。水抜き方法は、村山トンネル着工以来改良とコストダウンが重ねられている



切羽付近の地面は湧水でぬかるんでおり、場所によってはくるぶしまで沈み込む。この後、碎石を敷き詰めて人や重機の往来をしやすくする

水と闘う村山・渡島トンネル

取材を行った8月23日現在、本坑は全体の約半分、2823.2mの地点まで掘削が進んでいた。

点1255.10km地点から、新函館北斗駅を経て172.660km地点まで、47・150kmを管轄しています。特徴は、開業区間と新設区間にまたがっていることです。新設区間はほとんどがトンネルで、村山トンネルを含む渡島トンネルの5工区を担当しています」

早速、玉井所長の案内で村山トンネルの工事現場を訪れた。大野平野の北端に位置し、坑口からは新幹線と平野を一望できる。振り返ると、駒ヶ岳の頂上もちらりと見えた。

※きりは 切羽の少し手前で車を降り、歩き始める。歩きやすい砂利道だったのが、徐々にぬかるみ、切羽が見える頃には足首まで沈む泥になった。

「このトンネルは、とにかく水が多いのです。現在は毎分7tほどの湧水があります」

岩田地崎・熊谷・不動テトラ・相互JVの大畑雅義副所長が言った。何も対策をしなれば、トンネルが水没してしまうほどの水量だ。

「そこで、まず掘削を行っている切羽から前方にボーリングし、直径89mmの水抜き管を通して水位を下げています。しかしそれでは一定以上は下がらないので、15m間隔でパイプを2mほど縦に埋め込み、ポンプで排水するという2段階の排水を行っています」

突然水量が増えて、排水しきれなくなるといふことはないのだろうか。

「切羽よりもずっと先で縦に穴を掘って、1時間ごとの水位を測っています。切羽からの水も、水圧と水位を継続して観察し、掘削の可否を判断しています」

排水した水は、法令基準よりもさらに厳しい基準で水質を管理し、大野川と久根別川に流している。こうした慎重な湧水対策によって、村山トンネルの建設はほぼ予定通りに進行中だ。それでも、3年かけて約2800m。今後は他の工区でも並行して掘り進めるとはいえ、壮大な工事である。

ものづくりの現場で働く21歳

「泥がかかりますからこちらへどうぞ」と作

*切羽：山岳トンネルの工事現場におけるトンネル掘削の最先端の箇所。



切羽の状況をメモする佐藤香純さん。見る見るうちに大きなものができあがっていく土木の現場が好きと言う

業員から声がかかり、掘削機の上に案内された。おや、この声は……。

「この辺りは砂山なので、発破ではなく掘削機で

掘っていきます。最近水が多く、この先は土被りが薄くなるので、慎重に作業しています」

説明してくれた作業員は、21歳の佐藤香純さん。昨年建設会社就職し、村山トンネルに配属された。大昔には、トンネル工事現場は女人禁制の時代もあったと聞くが、今はやる気と努力によって、男女の隔てなく現場に立てる。

「ものづくりに興味があったんです。それも大きなダムとかトンネルとか、どうやって作るんだらうって気になったのがきっかけでした」

今はまだ駆け出しだという佐藤さん。メモ帳には、きれいな字でその日の切羽の様子や湧水状況がびっしりと書き込まれていた。夢の一つは、北海道新幹線の一番列車に乗って、村山トンネルを通過することだ。

6 kmほど先にある渡島トンネル天狗工区も訪れた。こちらはまだ本坑の掘削は始まっておらず、本坑に接続する1067・8 mの作業用斜坑を掘っている。この日までに570 m掘り進んでおり、今年度内に本坑の位置に達する予定。今年秋には、南鶉工区、北鶉工区といったまだ準備段階の工区も、本格的な建設工事がスタートする。

熟練の職人が仕上げる高架下

翌日は、開業区間の作業現場を訪れた。すでに営業列車が行き交う開業区間。こちらでは、高架下への立ち入りを防ぐ用地侵害防除柵（用侵柵）の設置や、コンクリート法面の整備作業が進められている。

「用侵柵は、道路が並行している所など、人や車両が高架下に入りやすい場所をピックアップして設置しています」

北斗鉄道建設所の生越亮さん（平成26年入社）が説明してくれた。整備新幹線の建設予算には税金が使われているため、整備は画一的には行われず、真に必要な場所から行われる。現在は北斗鉄道建設所が管轄する20 kmほどの開業区間で柵が着々と設置されている。作業は石黒建設が担当し、現在5500 m分が施工済みだ。

1 kmほど南では、高橋建設による法面の整備工事が行われている。開業当初、高架下の法面は土だったが、雨で土が崩れたり、泥が田畑に



法面工を施工する高橋建設の作業員たち。コンクリートを流し込み、手作業で丁寧に仕上げていく



二人一組で柵を設置していく。細かい作業にはチームワークが不可欠



この道40年以上の職人技が光る法面工。垂れないよう、繊細なこて裁きが必要だ



きじひき高原パノラマ展望台から眺めるR3,000の大カーブと函館総合車両基地。
きじひき高原から見える新たな名所となった



道南地方の玄関として定着しつつある新函館北斗駅



JR 北海道 H5 系による「はやぶさ 38 号」が東京へ向けて出発

流入したりするケースがあった。列車の運行には支障ないものの、周辺環境への悪影響を少しでも減らすため、調査のうえコンクリートを打設することが決まった。

作業は、隣接する地権者の一人ひとりの理解を得た上で行われる。

打設自体も、決して簡単な工事ではない。平らな場所と異なり、斜めとなる法面では塗り立てのコンクリートが重力で下がってくる。そのため、機械で流し込んで終わりというわけにはいかない。試行錯誤の末、四人の熟練左官職人に作業を依頼している。新幹線の整備でも、人の技術が活きる場面は多い。

興味深いのは仕上げだ。最後はハケを使って、故意にざらつきを出す。あまり奇麗に仕上げる

と、点検時などに滑りやすくなって危ない。あえて^{ほうきめ}掃目を入れることで、より安全なメンテナンスが可能となる。

必要な場所のみ施工して無駄を省き、地権者一人ひとりの了解を得て、更に点検時の安全と能率も考えて仕上げる……。一見シンプルに見える整備工事にも、さまざまな創意工夫が込められているのである。

北海道の交通が劇的に変わる

北海道新幹線の完成予定は13年後の平成42年度末。まだまだ先のようにも思えるが、今から13年前を振り返れば、九州新幹線新八代・鹿児島中央間が開業した年だ。それほど大昔という印象ではなく、13年後もあつという間に来るだろう。

「当建設所を見学に来る方も大勢いらっしゃいます。その時に私が必ずお話しするのが、今3時間半かかる新函館北斗・札幌間が、新幹線なら1時間13分になることです。これほどの時間短縮はなかなかなく、北海道の交通は新幹線によって大きく変わると思います」（玉井所長）

取材後、玉井所長お勤めという、きじひき高原を訪れた。新函館北斗駅からは車で15分ほどの北斗市内にある展望台だ。駒ヶ岳や函館山が見えることで知られるが、半径3000mの大カーブを経て新函館北斗駅に到着する北海道新幹線も一望できる。近い将来、札幌へ向けて新函館北斗駅を発車していく新幹線の姿が、ありありと目に浮かんだ。

Interview

マグロ女子と新幹線で 青函エリアを元気にしたい

津軽海峡を、元気なマグロたちが自由に泳いでいる。津軽海峡を囲んだ 12 市町村の女性たちが集まって結成された「マグロ女子会」、通称マグ女だ。道南と青森県の魅力を発信する地元女性たちのグループで、杉本夏子さんは、その北海道側のリーダー。松前町で、温泉旅館の若女将を務めている。

「北海道新幹線が開業して、新しい時代が来るということで作りました。20 代から 60 代まで 74 人の女性たちが参加しており、さまざまな企画を実施しています」

マグ女と北海道新幹線は縁が深い。開業 1 周年に際しても、新函館北斗駅で列車を出迎えた。

「改札口にずらりと並んで、お客様をお出迎えしました。平成 28 年夏の青函デスティネーションキャンペーンでは



北海道新幹線 1 周年を記念して、新函館北斗駅でお出迎え

旅館矢野 若女将
マグロ女子会北海道側リーダー
杉本 夏子さん



『懐かしの津軽海峡にぐ・さがな弁当』を企画し、今でも販売しています」

松前で生まれ育った杉本さんが青函地域に注目したのは、下北半島の大間に友人ができたことがきっかけだった。

「松前には、北前船の航路という歴史があり、大間にもマグロをはじめ独得の文化があります。それ以上に、人の面白さに気づきました。また訪れて、会いたいと思う人が増えたんです」

地域全体を盛り上げる杉本さんだが、やはり松前への愛情は格別だ。

「松前は桜が本当に綺麗です。桜を見ると、松前に生まれて良かったなと思います。それから、松前漬。家庭やお店ごとに味わいが違うので、ぜひ食べ比べてほしいですね」

新幹線の開業によってアクセスが良くなった松前。杉本さんは、このメリットを最大限に活かすと語る。

「将来、札幌まで開通したら、札幌からも行き来が簡単になります。新幹線を大動脈とすれば、私たちは毛細血管。活発に動いて、多くの方が松前や北海道を訪れてくださるよう、がんばります」

マグロ女子会 <http://magujyo.link/>

北斗市 紹介

北斗鉄道建設所がある北斗市は、平成 18 年に上磯町と大野町が合併して誕生した。函館市の西隣に位置し、人口は 4 万 6,390 人（平成 27 年国勢調査）。市内には、きじひき高原パノラマ展望台、トラピスト修道院など多彩な見どころがある。

選ぶ楽しさがプラス！新函館北斗駅の新名物 「BENTO CAFÉ 41° GARDEN」



新函館北斗駅の 2 階、エスカレーターを上がったところにある 41° GARDEN。カフェ・売店を兼ねたフリースペースで、食事をしたい人、ちょっと休憩したい人、待合室として利用したい人など、さまざまなニーズに利用できる。「はやぶさ」の乗車前後にひと休みしていける。



軽食やカフェなどメニューも豊富。注文しなくてもよい

懐かしの寝台特急「北斗星」に出会える！ 北斗星広場



惜しまれながら、平成 27 年に運行を終了したブルートレイン「北斗星」。クラウドファンディングによって寝台車 2 両の保存が実現し、北斗市の茂辺地地区で公開されている。敷地内には、札幌のホテルでシェフを務めていた木村広司さんが営む薬膳中華「北斗軒」もある。



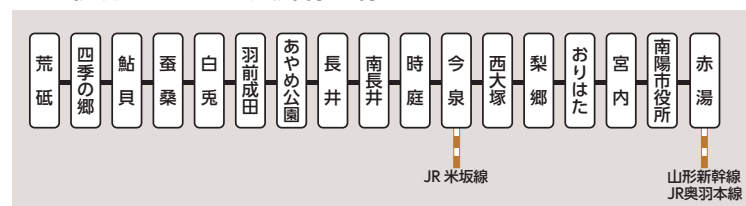
日中は車内も見学できる

山形鉄道

通学定期の利用者が7割を占める山形鉄道フラワー長井線。
観光客の利用を増やす試みとして、
これまでも動物駅長や方言ガイドなどの企画を行ってきた。
そして今、更なる誘客を目指し、関係者のみならず多くの市民が知恵を絞っている。

最上川橋りょうを走る山形鉄道フラワー長井線の列車

■山形鉄道フラワー長井線路線図



利用者数は平成2（1990）年度の約144万人をピークに右肩下がり、平成28（2016）年度は約59万人にまで落ち込んでいる。中井晃社長は「今後も少子化による高校生の減少が続き、

望でき、水量豊かな最上川の恵みを受けた平地には、水田に加え、枝豆などの田畑とサクランボ果樹園が果てしなく広がっている。今泉駅ではJR米坂線と接続し、新潟方面との利便性も良い。

今年で25周年を迎えた。山形鉄道フラワー長井線は山形県南部に位置し置賜地方の赤湯・荒砥間30.5kmを走る単線非電化路線だ。沿線は南陽市、長井市、川西町、白鷹町の2市2町にまたがっている。東西に山並みを遠望でき、水量豊かな最上川の恵みを受けた平地には、水田に加え、枝豆などの田畑とサクランボ果樹園が果てしなく広がっている。今泉駅ではJR米坂線と接続し、新潟方面との利便性も良い。

三三新幹線で東京から約2時間
山形鉄道（愛称・山鉄）フラワー長井線の起点・赤湯駅まで、東京駅からは山形新幹線を利用して約2時間20分だ。東京駅から途中の福島駅までは東北新幹線を走り、福島駅からは在来線のJR奥羽本線を走るので「ミニ新幹線」とも呼ばれている。開業は平成4（1992）年7月1日。



四季の郷駅へ向かう「べにばな号」

赤湯・荒砥間を2往復のほか、あやめ公園・羽前成田間、四季の郷・荒砥

観光誘客への期待

「観光誘客への期待」を話す。中井晃社長は「観光列車を定期的に運行させ、観光客を増加させたい」と話す。

ン列車などの観光客向けの列車を運行してきました。今後も昨年改造したシンボル車両を使って、地元の食材を活用したお弁当やワインを提供する観光列車を定期的に運行させ、観光客を増加させたい」と話す。



中井 晃社長

経営はますます厳しさを増していきます。これまで方言ガイドや芋煮列車、ワイ



四季の郷駅のプラットホーム



長井駅の駅舎



フラワー長井線の起点、赤湯駅。山形新幹線とJR奥羽本線に接続している

間など数区間を乗り降りしたが、やはり通学客以外の利用者が少ないという印象だった。

梨花郷駅からフラワー長井線を利用する女性客は、「朝夕は通学の高校生で大変混み合っており、生徒にはなくてはならない鉄道です。一方お昼の間帯は、閑散としている状況なので、沿線の観光関係者と連携して観光客を増やしてほしいですね。車両も昨年からは沿線2市2町を代表する花をデザインしたラッピング列車となり華やかになりました」と地域の観光誘客へ期待していた。

あやめ公園駅は高校生の手で

フラワー長井線には、鉄道ファンの間で話題となった地元高校生が関わる二つのエピソードがある。あやめ公園駅待合室の建築には近くの長井工業高校の生徒が携わり、四季の郷・荒砥間にある近代土木遺産・最上川橋りょうの研究には荒砥高校の生徒が関わった。ともに現地の最寄りの高校だ。

あやめ公園駅は平成14(2002)年6月9日に開業した。ホームは市民などから集まった寄付金の1120万円で作られたが、待合室は駅から180m離れた長井工業高校の生徒が実習教育を兼ねて費用を負担しながら

山形鉄道株式会社

〈会社概要〉

- 本 社 〒993-0084 山形県長井市栄町1番10号
- 設 立 昭和63(1988)年4月26日
- 営業開始 昭和63(1988)年10月25日
- 払込資本 4億7,845万円
- 筆頭株主 山形県 比率31.35%
- 代 表 者 代表取締役社長 中井 晃
- 従業員数 26名

〈路 線〉

- 営業区間 フラワー長井線：赤湯・荒砥間 30.5km(全線単線非電化)
- 駅 数 17駅(うち有人駅4、JR委託1駅)
- 車 両 数 6両



鉄道・運輸機構の助成実績

〈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
- 鉄道施設総合安全対策事業費補助(老朽化対策事業) 平成24年度
- レールの重軌条化、軌道道床硬質構造化、車両の改良、落石防止柵新設、橋梁の改修、踏切保安設備の更新



あやめ公園駅。待合室は高校生が実習を兼ねて建築した



最上川橋りょうは、明治時代に造られた錬鉄製だ

ら建築した。生徒は今でも花壇の手入れを心掛けていて、住民との交流が続いている。

荒砥高校の生徒による最上川橋りょうの研究内容は、荒砥駅構内に掲示されている。最上川橋りょうは鉄

道創成期の明治時代に造られたダブルレントラス形式の錬鉄製で、旧東海道本線の木曾川橋りょうから大正12(1923)年に長井線の最上川橋りょうに転用された。橋りょうの設計・製造などの技術面は、当時の鉄道



西大塚駅の駅舎



宮内駅の駅舎と駅前にある鶴の石像

宮内駅のうさぎ駅長

東京駅と西大塚駅の開業年は同じ

無人駅の四季の郷駅で列車待ちをしている時、大学で建築学を学ぶ男子学生に出会った。彼は最上川橋りよう

先進国であるイギリスの技術に負うところが大きかったそうだ。荒砥高校の研究では、1世紀を超えて最上川橋りようが現存する姿にとりわけ注目して解明に努力した。



荒砥駅の駅舎(上)と荒砥車両基地(下)

を見てきた帰りで、「フラワー長井線では西大塚駅(無人駅)はすばらしかった」と言う。たまたま山形鉄道の押切榮専務に同駅を案内された直後でもあったので、話が弾んだ。

1面1線の西大塚駅は大正3(1914)年に開業した。同年に東京では、建築家・辰野金吾の設計による近代駅舎「東京駅」が12月に開業し、東海道本線の起点駅となった。

「比較するレベルではないにしてもフラワー長井線にはおもしろくて楽しい話題が多いですね。そうした話題をいくつかつないでPR材料にすれば、お客さんが増えるのではないのでしょうか」。彼の話から「誘客には何が必要か」のヒントが見える気がした。例えば羽前成田駅も西大塚駅とともに登録有

形文化財に指定されている。両駅を合わせてフラワー長井線のPRに活用してはどうだろうか。

昔話「鶴の恩返し」、童謡「ないしょ話」

昔話「鶴の恩返し」

は、全国200カ所それぞれスタイルで語り継がれている。おりはた駅から程近い所に南陽市文化施設「夕鶴の里」

があり、繭蔵を改造した資料館と新築された語り部の館がある。駅名「おりはた」は織機おりはたのことで、近くを流れる川は織機川だ。地元の人々は、こここそが「鶴の恩返し」伝説の本拠地だろうと誰もが疑わない。

隣の宮内駅近くには童謡「ないしょ話」の作詞家・結城よしをの生家がある。結城は多くの童謡を作詞したが、昭和19(1944)年に24歳の若さで病死した。宮内駅前には「ないしょ話」の歌碑が建立されている。

宮内駅では近くの熊野神社に縁深い兎うさぎにちなんだ、うさぎ駅長の「もちちい」とカメの助役「カメ吉」が勤務していて、観光客の人気を集めている。駅を訪ねた時には、岩手県宮古市か



「夕鶴の里」。資料館は繭蔵を改造して造られた



「夕鶴の里」には、さまざまな物が展示されている

らうさぎ駅長に会いに訪れた母子とも出会った。フラワー長井線には白兎駅しろうさぎもあり、伝説と結び付けることで、新たな誘客材料になるかもしれない。

観光はエリア全体で計画すべき

長井市内のホテル経営者からもフラワー長井線の誘客策を提案された。彼によれば、沿線の「鶴の恩返し」、JR米坂線羽前小松駅にあるテレビ人形劇「ひよっこりひょうたん島」の脚本を手がけた井上ひさしゆかりの資料を収蔵する川西町フレンドリープラザ、山形新幹線高島駅前の児童文学「泣いた赤鬼」でも知られる浜田広介記念館、これらをつなげば民話と童話を合わせて紹介でき、新たな話題を提供できるの

サポーターの
声

**Supporters'
Voice**

羽前成田駅前おらだの会
会長 齋藤 理喜夫さん



「『おらだ』って、どういう意味ですか？」とインタビューの冒頭、会長の齋藤理喜夫さんにいきなり尋ねてしまった。「『おらだ』は山形の方で“私たち”という意味です」と齋藤さん。方言の話題が和やかな雰囲気を作ってくれた。

「^{うぜんなりた}羽前成田駅前おらだの会」の会員は、男性ばかり13人だ。前身の「生き生きボランティア」のメンバーが高齢化したため、次世代に任せたいとの意向を受けて平成8（1996）年に発足した。「羽前成田駅舎を通して地域と山鉄を元気にしたいと考えました。駅舎の改修工事では、メンバーに建築業者がいたので助かりました」

大正11（1922）年12月11日に旧国鉄長井線^{あゆかい}長井・鮎貝間^{こくわ}延伸開業に伴い同駅と^{きりつぎ}蚕桑、^{かわらぼうど}鮎貝の3駅が新設された。木造、平屋建て、切妻造り、瓦葺きの駅舎は、風雪による老朽化が進んでいた。駅舎の修理は平成23（2011）年から2年かかったが、開業当時の姿を蘇らせたことで、住民の交流を深めるきっかけともなった。

平成27（2015）年8月4日には、羽前成田駅は西大塚駅とともに国の登録有形文化財に指定され、観光パンフレットなどでも紹介される機会が増えた。知名度の高まりを受け、5年前から駅で鉄道写真家による写真展を開催する一方、今年6月からは週末の午後に駅長室を開放して、地域住民と駅を訪れる人たちとの交流の場ともなっている。

羽前成田駅にまつわるこんなエピソードも聞いた。他所に引っ越すこととなった家族連れが、土地を去る前に駅舎に立ち寄り、「母の大切な思い出の場所を守ってくださってありがとう」と礼を言い残して行ったそうだ。古い停車場が、故郷と家族をいつまでもつなぐ“ふるさとの駅”となっているのだ。

齋藤さんから頂いた「おらだの会」の名刺には、昭和19（1944）年当時の改札口風景の写真が付いている。帰京後に筆者の友人、知人たちとの間で話題となったが、その時、齋藤さんの得意顔が見えた気がした。



羽前成田駅の駅舎（上）とプラットフォーム（下）



「丈六地藏尊」（上）がある「稻荷山正念寺」（下）。地藏尊は文化年間（1800年代の初め）に貝生山産出の砂岩を用いて彫像された



「總宮神社」。今から1,200年程前、坂上田村麻呂が東征の際、郷土の平和を祈念して創建したのが始まりと伝わる



「古代の丘」のユーモラスな形をした土偶

ではと考えているという。地図上に山形新幹線、JR米坂線、フラワー長井線にある施設の位置を記すとトライアングル状になる。「観光は目的地の市町村単位で企画立案するのではな

く、周りを含めたエリア全体で計画すべきです」との提言だ。

夢の内陸循環構想

長井駅で下車すると、ディアル・モー

ド・ビークル推進協議会のポスターが眼に留まった。

フラワー長井線の終点・荒砥駅からJR左沢線までの間を道路も線路上も走行できる車両「DMV（ディアル・

モード・ビークル）」でつなぐ構想だ。南陽市から山辺町までの3市6町の間で「内陸循環」を実現させることで地域の活性化を目指している。

実際にフラワー長井線沿線からマイカーで山形市を越えて宮城県仙台市まで往復する人は珍しくなく、路線のニーズはあるのだろう。あるドライバーも「荒砥から左沢へはバスも走っていない区間もある。超高齢化社会を迎え、お年寄りの移動手段や観光の目玉としても構想で終わらせないでほしい」と語っていた。DMV構想を夢で終わらせないでほしいものだ。

（フリーライター 平野雄司）

第18回「鉄道のある風景写真コンテスト」

9月7日(木)、第18回「鉄道のある風景写真コンテスト」の審査会を開催しました。今年は393名(1,122点)の応募がございました。審査の結果、グランプリは神奈川県の市村 一男さんの作品「白い閃光」が選ばれました。各作品は当機構のホームページにも掲載するほか、下記の場所で展示会を開催しますので、ぜひご覧ください。



「白い閃光」

神奈川県 市村 一男

JR 東日本 小海線 (小淵沢・甲斐小泉間)

〈受賞・入選作品展示会〉

- 第24回鉄道フェスティバル会場 (東京・日比谷公園) 10月 7日(土)～10月 8日(日)
- つくばエクスプレス浅草駅 11月22日(水)～12月 6日(水)

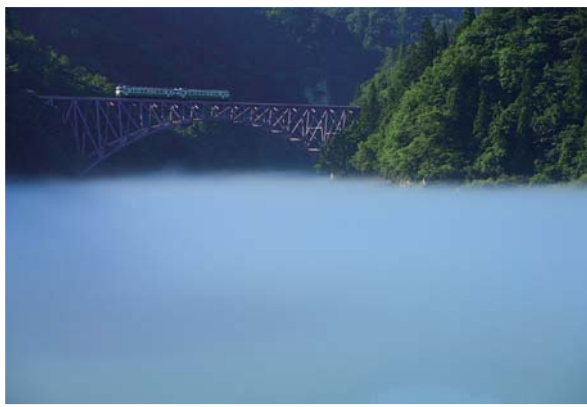
審査委員

委員長 猪井 貴志 (写真家)
 委員 中村 直美 (㈱交通新聞社取締役第2 出版事業部長)
 委員 竹内 健蔵 (東京女子大学教授)
 委員 藤井 直樹 (国土交通省鉄道局長)
 [代理: 寺田 吉道 (国土交通省大臣官房審議官(鉄道局担当))]
 委員 北村 隆志 (鉄道・運輸機構理事長)

※敬称略

夏 賞

国土交通省 鉄道局長賞



「雲上の溪谷」 富山県 石井 道之
JR 東日本 只見線（会津西方・会津松原間）

春 賞

鉄道・運輸機構 理事長賞



「爽春の光」 愛媛県 阿部 健樹
JR 四国 予土線（真土・西ヶ方間）

冬 賞

「鉄道の日」 実行委員会 会長賞



「旅立ち」 長野県 伊藤 洋
JR 北海道 釧網本線（北浜駅）

秋 賞

「鉄道の日」 実行委員会 会長賞



「初雪」 千葉県 山本 喜久夫
JR 北海道 富良野線（美馬牛・美瑛間）

ジュニア賞



「紅葉」 埼玉県 青宿 月翔
JR 東日本 飯山線（森宮野原・横倉間）

入 選



「アジサイ電車」

神奈川県 土屋 直樹

箱根登山鉄道 箱根登山電車（箱根湯本・塔ノ沢間）



「夢幻情景」

東京都 大嶋 朋子

JR東日本 磐越西線（津川・三川間）



「雪解け水の飛沫」

千葉県 月山 榮敏

JR東日本 磐越西線（喜多方・山都間）



「鱗雲いっぱい」

大阪府 栗原 正隆

近畿日本鉄道 道明寺線（柏原南口・道明寺間）



「初冬の茶園を走るSL」

静岡県 袴田 啓志

大井川鐵道 大井川本線（家山・抜里間）



「大空を往く」

福島県 斎藤 敏範

JR東日本 磐越西線（喜多方・山都間）



「けあらしの朝」

富山県 上田 邦男

JR西日本 氷見線（雨晴・越中国分間）



「駅 STATION」

北海道 山本 学

JR北海道 留萌線（増毛駅）

審査委員長総評

第18回「鉄道のある風景写真コンテスト」今年も日本全国からたくさんの力作が集まりました。回を重ねるたび、あらためて日本の美しさに触れることができ、審査員一同感謝しております。

鉄道風景写真では、「鉄道」と「風景」どちらも主役や脇役を演じることができるようになります。まずは、「撮ってみたい」と目指す撮影地に着いたらカメラをセットする前に、その場の風や音、匂いを五感で感じることです。その上で主役をどう表現するか、心を動かされる理由が必ず見つかるはずです。大切なのは、その風景の中に「いいな」と感じた主役をいかに引き立たせるかがポイントなのです。「構図」はハカリのようなものです。主役と脇役をそれぞれ左右・上下にバランスをとり、差し込む光が照らし出す鮮やかな舞台に、四季の彩りを添えれば一服の作品が完成することでしょう。現場の状況をよく観察することです。

今回もたくさんの力作を拝見させていただきました。以前も第12回の総評で「応募作品が色のコントラストと彩度が強くなりすぎる」と記させていただきました。目指す撮影地で「喜」憂しながら「撮った」と確かな手応えのある作品も、最後の仕上げのプリントでつまずいたらもったいないことです。最後の仕上げまで自身の作品を大切にしてください。撮った写真はプリントされて初めて作品として鑑賞できるのです。

第18回「グランプリ」に輝いた市村「男さんの作品「白い閃光」。雄大な山なみと高原の清らかな空気が、折り重なる峰からそよぐ季節の風にのり、まさに五感を揺さぶられるような迫力のある作品になりました。

審査委員長 猪井 貴志 写真家

「打ち水大作戦2017@よこはま」への参加

国際・企画部 企画課



打ち水をする来賓



北村理事長からのあいさつ



ちびっ子、準備完了

「打ち水大作戦」は、打ち水大作戦本部（日本水フォーラム）が主唱し、国土交通省や環境省などが後援する全国的なイベントです。鉄道・運輸機構本社のある横浜市も、九都県市首脳会議環境問題対策委員会の一員として「打ち水大作戦」を後援しており、また、横浜市自身も環境モデル都市として、平成21年より毎年、市内の数カ所で行っています。当機構では、環境行動計画において「地域の環境保全活動に積極的に参加・協力すること」としており、その取り組みの一環として、

今年の横浜市の「打ち水大作戦2017@よこはま」は、7月中旬の横浜中華街における打ち水開始式から始まり、その後、市内数カ所で行い、最後に8月1日（火）の「水の日」に横浜アイランドタワー周辺で行われた「打ち水大作戦2017@横浜アイランドタワー」まで、全部で4回行われました（うち1回は荒天のため中止）。さて、横浜アイランドタワーでの打ち水の日が近づくにつれ、雨の中止とならないか、天気予報を

見ては一喜一憂して過ごしました。当日も空と天気情報を交互に見て、曇天の空にため息をつく有様でした。打ち水を決行するの中止となるのか、ハラハラしながら主催者の横浜市からの連絡が来るのを待ち、ようやく決行するとの連絡が来たのがお昼直前でした。いよいよ打ち水の開始時刻（14時）が迫り、会場へ行くと、空には今にも雨が降りそうな黒い雲が立ち込め、風も強くなってきました。せめて打ち水が終わるまでは降らないでほしいとの願いも空しく、とうとう開始直前に雨がパラパラと降り始めてしまいました。あいにくの天候となってしまいましたが、それでも風雨に負けることなく、北村隆志理事長、小島滋副理事長をはじめ、近隣の園児、ご参加いただいた皆さんは、笑顔で参加いただいた皆さんは、笑顔で参加いただいた皆さんは、無事、当機構初参加の打ち水大作戦を終えることができました。ご参加いただいた多くの皆様にお礼申し上げます。

て、機構本社周辺の清掃活動や、夏至および七夕における本社執務室内照明の一斉消灯の呼び掛けなどを毎年行っているところです。そして、更なる「地域の環境保全活動への参加・協力」への取り組みとして、横浜市が実施する「打ち水大作戦2017@よこはま」に、当機構と同じ横浜アイランドタワーに入居している独立行政法人都市再生機構と共同で参加することとなりました。



雨の中、笑顔で打ち水

見ては一喜一憂して過ごしました。当日も空と天気情報を交互に見て、曇天の空にため息をつく有様でした。打ち水を決行するの中止となるのか、ハラハラしながら主催者の横浜市からの連絡が来るのを待ち、ようやく決行するとの連絡が来たのがお昼直前でした。いよいよ打ち水の開始時刻（14時）が迫り、会場へ行くと、空には今にも雨が降りそうな黒い雲が立ち込め、風も強くなってきました。せめて打ち水が終わるまでは降らないでほしいとの願いも空しく、とうとう開始直前に雨がパラパラと降り始めてしまいました。あいにくの天候となってしまいましたが、それでも風雨に負けることなく、北村隆志理事長、小島滋副理事長をはじめ、近隣の園児、ご参加いただいた皆さんは、笑顔で参加いただいた皆さんは、無事、当機構初参加の打ち水大作戦を終えることができました。ご参加いただいた多くの皆様にお礼申し上げます。



海フェスタ神戸「海の総合展」への出展

共有船舶企画管理部 経営企画課



神戸市消防音楽隊による「海王丸」の入港セレモニーの様子



出展ブース



海フェスタ神戸「海の総合展」会場

7月15日(土)から8月6日(日)にかけて、神戸港周辺を会場に「海フェスタ神戸」が開催されました。「海フェスタ」は、「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」という「海の日」本来の意義を再認識するための行事として、毎年、全国の主要港湾都市で「海の日」を中心に約2週間、海に関するさまざまなイベントを開催するものです。

今年は神戸開港150年記念事業として、「神戸開港150年」とともに祝い、神戸港に集積している海や港の産業や技術、文化を身近に体験しながら、海・船・港の重要性を次の世代に繋げ、多彩で豊かな地域資源の魅力を全国に発信する」を基本コンセプトに神戸市で開催されました。

そのうち、鉄道・運輸機構は7月15日(土)から7月30日(日)にかけて、メイン会場のひとつである「神戸ポートターミナルホール」で行われた「海の総合展」に船舶整備共有船主協会と共同で出展しました。

「海の総合展」は、「海フェスタ神戸」のテーマイベントとして、神戸の文化・産業の礎であるとも



来場者でにぎわうブースの様子



ピタゴラススイッチに興味津々の子どもたち



「あかね」と一緒に記念撮影



「浮かべて楽しい船の工作体験教室」の様子

に、国民生活や産業基盤を支えてきた神戸港をストーリーリー仕立てで紹介し、楽しみながら体験して学んでいただくためのイベントです。

これまで開催された「海の総合展」に当機構としては、平成21年の横浜、平成24年の尾道に続く3回目の出展となりました。

当機構のブースでは、パネルによる船舶共有建造制度などの紹介を行ったほか、特に今回は子ども

もや一般の方々に認知度の低い内航船を知っていただくことや、船を身近に感じていただくことを新たな目的として、「ピタゴラススイッチ」装置を活用した内航船の役割のクイズ形式での紹介、佐渡汽船株式会社との共有船「あかね」の船舶模型の展示、小学生以下を対象とした「浮かべて楽しい船の工作体験教室」を開催しました。なかでも、「ピタゴラススイッチ」

装置を活用した内航船の役割の紹介と共有船「あかね」の船舶模型の展示は来場者の関心が高く、「内航船が生活に密着しており、必要不可欠な存在だとわかった」、「内航船について全く知らなかったので勉強になった」といった声を頂くなど、子どもや一般の方々に「内航船」のPRが図れた様子でした。

「海の総合展」の開催期間中

は、「海の日」、そして神戸市内の幼稚園や小学校の夏休みが重なり、連日たくさん親子連れでにぎわったほか、老若男女、さまざまな方々に来場いただいたことで、「海の総合展」の最終入場者は2万3000人超となり、多くの方々に内航船や鉄道・運輸機構の業務に興味・関心を持っていただけだと思います。

竣工船の紹介

平成 29 年 5 月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。

P assenger Ship ● 旅客船



たかす [鷹巣]

平成 29 年 5 月 30 日 (火)、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長崎汽船株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：124 トン
- 船 種：高速船
- 旅客定員：150 名
- 政策目的：離島航路に就航する船舶
- 航 路：長崎～伊王島～高島

C argo Ship ● 貨物船



かみきたまる [神北丸]

平成 29 年 5 月 26 日 (金)、愛媛県今治市の株式会社新来島どつく大西工場において竣工した北星海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：12,430 トン
- 船 種：ロールオン・ロールオフ型
一般貨物船
- 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：巻取紙、雑貨、車両等

C argo Ship ● 貨物船



ちゅうんまる [長運丸]

平成 29 年 5 月 30 日 (火)、愛媛県今治市の山中造船株式会社において竣工した有限会社青崎海運との共有貨物船。

- 総トン数：396 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：ソーダ灰等

「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〕

☐ 巻頭言

☐ 特集 共有船レポート

四国と九州を結ぶ海道輸送の担い手、宇和島運輸の「あかつき丸」

☐ CLOSE UP 平成28年度の業務実績評価と第3期中期目標期間の評価(見込評価)について

☐ WORKING REPORT 北海道新幹線建設局 北斗鉄道建設所

☐ 寄稿 ～地方鉄道を訪ねて～「山形鉄道」

▼ TOPICS

☐ 第18回「鉄道のある風景写真コンテスト」

☐ 「打ち水大作戦2017@よこはま」への参加

☐ 海フェスタ神戸「海の総合展」への出展

☐ 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

後
記
編
集

「鉄道・運輸機構だより」秋季号をお届けします。

▼ようやく長雨とうだるような猛暑が終わり、さわやかな季節となりました。昨年は10月に入っても残暑が厳しかったと記憶していますが、今年は秋めいて過ごしやすくなっていきます。

▼本年10月1日で鉄道・運輸機構は、おかげさまで、創設14周年を迎えることとなりました。これもひとえに読者の皆様や関係機関等の皆様のご支援・ご鞭撻の賜物と、この場を借りて御礼申し上げます。

▼本号の「特集」は、愛媛県八幡浜と大分県別府を結ぶ共有船「あかつき丸」に乗船しての現地レポートです。

「クローズアップ」は、当機構の平成28年度の業務実績評価の結果についてですが、評価項目のうち、北海道新幹線等の鉄道建設および船舶共有建造業務における財務内容の改善が目標を上回り成果が得られているとの評価を受けています。

「ワーキングレポート」は、国内最長の鉄道陸上トンネルとなる北海道新幹線村山トンネルの本坑掘削を開始した北海道新幹線建設局北斗鉄道建設所を取り上げました。「今3時間半かかる新函館北斗・札幌間が、新幹線なら1時間13分になります。北海道の交通は新幹線によって大きく変わると思います」との所長の言葉が印象に残ります。

「地方鉄道を訪ねて」は、山形県の山形鉄道フラワー長井線の紹介レポートです。

「トピックス」では、第18回「鉄道のある風景写真コンテスト」の入賞・入選作品を紹介しています。今回は、393名の方から1122点の応募がありました。多数の応募まことにありがとうございます。

▼我々広報課一同、「鉄道・運輸機構だより」の内容を、皆様にとってますます興味深いものにしたと考えております。ぜひとも本欄上の「アンケート」等を活用していただいて、皆様のご意見・ご要望をお聞かせ願えればと思います。(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.55

2017 Autumn 秋季号(季刊) 平成29年10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/>

JRTT

検索



UD FONT

R30

出紙/印刷/配布等にも再生紙を使用

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。