



鉄道・運輸機構

JR TT

No.  
62

2019  
Summer  
夏季号

# 鉄道・運輸機構だより

特集 われらのまちに“新幹線”がやってきた  
——九州新幹線(博多・新八代間)が暮らしを変えた



# “還暦”を迎えた船舶共有建造制度

理事 木村 岩雄

去る6月16日、鉄道・運輸機構の前身の一つである国内旅客船公団が創立されて、満60年を迎えました。内航海運を支える役割を果たしてきた船舶共有建造制度は、御代替わりの今年、「還暦」を迎えたわけです。平成31年3月末時点の共有船の累計建造実績は、旅客船1032隻、貨物船3023隻の合計4055隻となり、昭和・平成の時代を通じて、老朽船の代替建造の促進や政策意義の高い船舶の建造に寄与してきました。

内航海運は、国内物流の4割強、産業基礎物資輸送の8割を担っています。例えば、鉄道建設に使用するセメント・鉄鋼・レールなどの資材は、その大半が内航船を使用して輸送されています。当機構は、荷主であるそれら資材の製造企業にとって、ユーザーである一方、資材の基幹輸送手段である内航貨物船のサプライヤーでもあります。

現在、国内の海運事業者は中小企業が99%以上を占めており、内航船を建造する造船所とともに、その大半が西日本を中心とした地方区に所在します。当機構は離島航路船や国内クルーズ船の建造も支援していますので、共有建造制度は地域の振興・活性化への貢献も期待されているといえます。

昨年立て続けに発生した自然災害の影響

により、一部が寸断・機能不全に陥った交通網の代替輸送手段として、フェリー・旅客船等が大活躍し、船舶が有事の際にも「ヒトとモノの輸送インフラ」として、世に存在感を示したことは記憶に新しいところです。

一方、そのフェリー・旅客船は、我が国が「観光先進国」の実現を目指す中で、近時就航した船を中心に、ハード・ソフト両面での快適性を格段に向上させ、船旅の魅力がより一層高まっています。「共有船がいざなう船旅」、一度いかがでしょうか。

ところで、内航海運の世界は、近い将来、環境性能と省エネ化に優れたEV船・LNG船・水素燃料電池船等が実用化される一方、自動運航船をはじめとするIOTを活用した先進的な船舶の開発・普及が進むものと思われれます。また、船員の居住環境・労働環境を改善する設備を有する「労働環境改善船」はこれからの内航新造船のスタンダードになるでしょう。これらの次世代船の建造はまさに「明日を担う交通ネットワークづくり」そのものであり、新たな時代も、当機構の技術力の存在感と必要性はますます高まるものと思われれます。

この度「還暦」を迎えた共有建造制度ですが、今後は、孔子の「論語」にある、六十

にして耳順うの姿勢で、制度のさらなる改善に取り組み、よりご利用いただきやすい制度にまいります。そして、当機構は、令和の時代においても、組織を挙げて技術力と対応力に磨きをかけ、「安全で人と環境に優しく、クリーンで快適な『良い船』」を二隻でも多く世の中にお届けすることによって、我が国の社会と経済の発展に微力を尽くしてまいります。関係者の皆様には、今後ともご支援とご協力を宜しくお願い申し上げます。



表紙の写真：京都丹後鉄道（宮舞線）  
 京都丹後鉄道宮舞線は、京都府舞鶴市の西舞鶴駅から同府宮津市の宮津駅に至る24.7km。もとは旧国鉄、JR西日本の路線であり、平成2年4月1日から北近畿タンゴ鉄道（KTR）が運営していた宮津線の一部だった。平成27年4月1日からはWILLER TRAINSを第2種鉄道事業者、北近畿タンゴ鉄道を第3種鉄道事業者とする上下分離方式によって運行されている。写真は、長さ約550m、水面からわずかに3mの高さの由良川橋りょうを、のんびりと走る列車。



写真提供：PIXTA

目次



九州新幹線（写真提供：JR九州）



スザンヌさん



フェリーニューあわしま



伊豆箱根鉄道

2 ▶ 巻頭言

“還暦”を迎えた船舶共有建造制度

理事 木村 岩雄

4 ▶ 特集 九州新幹線（博多・新八代間）開業による駅周辺の変化と開業効果

われらのまちに“新幹線”がやってきた

——九州新幹線（博多・新八代間）が暮らしを変えた………4

<インタビュー>

熊本での暮らしを支えてくれる、九州新幹線に大感謝!!

スザンヌさん（タレント）………8

10 ▶ CLOSE UP

平成31年度計画について

14 ▶ WORKING REPORT

「フェリーニューあわしま」建造レポート

～その計画から就航まで～

共有船舶建造支援部 技術支援課

20 ▶ 寄稿 地方鉄道を訪ねて

伊豆箱根鉄道（静岡県・神奈川県）

24 ▶ JRTT TOPICS

01 「サステナビリティファイナンス」による資金調達について………24

02 鉄道建設技術に対する受賞………26

03 相鉄・JR直通線レール締結式 ……28

04 第20回「鉄道のある風景写真コンテスト」作品募集 ……28

05 平成31年度共有建造支援セミナーの開催報告 ……29

06 竣工船の紹介 ……30

31 ▶ アンケート／編集後記

特集

# 九州新幹線(博多・新八代間)開業による 駅周辺の変化と開業効果

## われらのまちに「新幹線」がやってきた ——九州新幹線(博多・新八代間)が暮らしを変えた

文・写真：栗原景 (フォトライター)

今年、全線開業から8周年を迎えた、九州新幹線鹿児島ルート。最高速度260km/hの新幹線は、沿線の人々の暮らしとまちに、さまざまな変化をもたらしている。その変化を体感する、小さな旅に出かけた。

### 熊本・博多間を新幹線通勤

朝6時40分、通勤・通学者でにぎわうJR豊肥本線、東海学園前駅。熊本行き電車を待つ乗客の中に、山本祐介さん(41)の姿があった。山本



長距離通勤を難なくこなす山本祐介さん  
(© 2010 熊本県くまモン)

さんの勤め先は、福岡市内にある熊本県福岡事務所。毎朝、熊本市内の東海学園前駅から福岡まで、九州新幹線を利用して通勤している。

「平成28年6月から、新幹線で通勤しています。その年の4月に熊本地震が発生し、復興に向けた人事異動の一環として県庁の観光課から福岡事務所に異動しました」

福岡への異動辞令が出た時、山本さんは三人目のお子さんの誕生を数カ月後に控えていた。

「当時、妻の体調があまり良くなく、入退院を繰り返していました。そういう時期に引っ越しや単身赴任は難しく、九州新幹線で熊本から通勤することにしたのです」

それまで、自宅から県庁まで徒歩で通勤していた山本さんにとって、新幹



線通勤は大きな決断だった。が、家族と一緒に過ごす時間を確保しつつ、復興に向けた仕事をこなすことができた。

「新幹線がなかったら、熊本の自宅から通勤することは絶対できませんでした。九州新幹線があって、本当に良かったと思います」

通勤や通学にも活用されている九州新幹線(博多・新八代間)。定期券利用者は全線開業以来増加傾向にある(写真提供=JR九州)



熊本駅で乗り換え。連絡改札口があるので乗り換えはスムーズ(右上)  
博多行き「さくら400号」が熊本駅に到着。後方の自由席は通勤客で混雑する(上)



博多までは新聞を読む時間。普段は日差しが入らない左側が好みだとか



東海学園前駅から6時41分発の熊本行きで出発。たいてい水前寺駅で座れるとか



平成30年12月に広島駅で行われた「熊本・人吉においてよプロジェクト in 広島駅」。広島から熊本は1~2泊程度の旅に最適だ  
(© 2010 熊本県くまモン)



職場に着いたら、まずは看板を出す



熊本駅からわずか39分で博多駅に到着。東京なら立川駅・東京駅間の所要時間とほぼ同じ

## 新幹線を最大限活用して 復興する熊本をPR

6時55分、熊本駅に到着。同じ電車を降りた乗客のうち10人ほどが、山本さんとともに新幹線連絡改札口に向かった。近年、九州新幹線を通勤に利用する人は増えている。新幹線定期利用者数は、全線開業前が1日平均2700人だったのに対し、開業初年度の平成23年度は5649人に倍増。その後も増加傾向が続き、平成29年度は平均7011人を記録している。

山本さんと、熊本駅7時06分発の「さくら400号」博多行きに乗車した。九州新幹線オリジナルの、800系6両編成だ。この日は、取材の都合上指定席に乗車したが、普段は自由席を利用する。たいてい2号車に乗るそうだが、「1号車は乗降扉が1カ所しかなくて混雑しますし、2号車が空いているような気がするんです」

山本さんの判断は正しい。2号車にはトイレや車掌室がなく、座席が他の車両よりも多い(80席)のだ。この時間帯、自由席の乗客は、多くが定期利用者。よく見かける人も多い。月曜日の朝は、他の曜日よりも混雑する。週末を熊本の実家で過ごす、単身赴任の人たちが利用するのだろう。月曜朝ま

で実家でゆっくり過ごせるのも、九州新幹線がもたらした恩恵の一つだ。

車内が落ち着いてくると、山本さんは熊本の地元紙を広げた。博多までの所要時間は39分。新聞を一通り読みこなすのに、ちょうど良い。

新鳥栖駅を発車し、福岡市街に入った「さくら」は、西鉄大牟田線と交差した。

「今年のダイヤ改正まで、ここで毎日西鉄の電車が見えました。毎朝ほぼ同じタイミングで見えるので、鉄道のダイヤの正確さに感心したものです」

帰りの時間は日によって違うそうだが、普段は2時過ぎには帰宅でき、夕食は家でとる。最終の新幹線は23時10分発で、ちゃんと豊肥本線の最終列車にも接続しているので、飲み会があっても、福岡在住の人と同じように参加できるという。

7時45分、博多駅に到着。福岡市営地下鉄空港線に乗り換えて、天神駅へ。熊本県福岡事務所があるアクロス福岡は天神駅から地下通路で直結しており、8時10分、職場に到着した。自宅からの所要時間は、1時間40分ほどだ。

「東海学園前駅から職場まで、一度も外に出ずに通勤できます。県庁まで徒歩で通勤していた時よりも、雨の日のはむしろ楽になりました(笑)」



筑紫トンネルを出て新鳥栖駅に到着するN700系「さくら」



新鳥栖駅前のパーク＆ライド駐車場はほぼ満車



朝日山公園の展望台からは新幹線と佐賀平野を一望



新鳥栖駅の駅舎は鳥をイメージしたデザインで、世界的な国際鉄道デザインコンペティションであるブルネル賞を受賞した

熊本県福岡事務所での山本さんの役

職は、「くまもとセールズ担当課長」。

北九州から広島県に至る地域から県内への観光誘客促進が主な仕事だ。昨年12月と今年5月には、広島で熊本県や人吉地区の観光PRイベントを実施した。くまモン人気もあって、多くの人でにぎわった。

「広島駅から熊本駅までは最速1時間35分で、乗り換えなしで行けるといふのがとても大きなアドバンテージです。7月からは、22年ぶりとなる熊本県単独のデザインコンペティションキャンペーンが始まります。九州新幹線の便利さを最大限活用して、多くの人に熊本を訪れていただきたいと思っています」

九州新幹線の便利さを日々実感している山本さんは、九州新幹線を通じて、復興が進む熊本の魅力を多くの人に伝

えたいと考えている。

## パーク＆ライドが成功を収める新鳥栖駅

山本さんと別れ、博多駅に戻るとまだお昼前。改めて九州新幹線に熊本まで乗車し、開業から8年が経過した沿線を観察してみることにした。

まずは、博多11時41分発の「つばめ321号」に乗って新鳥栖へ。先ほど山本さんと乗った「さくら400号」と同じ、800系U008編成だ。九州新幹線鹿児島ルート全線開業時に増備された編成の一つで、博多織や久留米餅など、九州の伝統工芸品や素材が随所に使われている。自由席・指定席ともにゆったりとした4列シートなのも良い。

九州新幹線鹿児島ルートで最長となる、全長1万2115mの筑紫トンネルを抜けると、新鳥栖駅に着いた。新鳥栖駅の周囲には、コイン駐車場がたくさんある。駅前に車を止め、新幹線や在来線を利用する「パーク＆ライド」システムで、駅から徒歩3分以内の場所に4カ所、590台分の駐車場が確保されている。料金は30分まで無料、12時間まで100円、24時間まで300円。観光案内所の係員に、安いですねと話しかけると、以前は24時間

100円だったと言う。それでも利用率は高く、最も遠い第3駐車場以外満車だった。空車状況を、スマートフォンやパソコンでリアルタイムに確認できるのも便利だ。

「新幹線ができてから、この駅に車を置いて、新幹線で博多や熊本に通勤する方が増えました。佐賀のほうへ、在来線で通勤する方もいらっしゃいますよ」

新鳥栖駅は、鳥栖の市街地から一歩西へ出たところにある。パーク＆ライドを活用して渋滞を避け、福岡、熊本、そして佐賀と3方面へ移動しやすい、絶好の立地なのである。

駅の南側に見える小さな山は、戦国時代の城址が残る朝日山公園だ。駅から遊歩道があり、中腹にある配水池から新鳥栖駅を一望できる。あいにく強い雨が降り出したが、整然と駐車された多くの自動車を見ると、新鳥栖駅が大きな役割を果たしていることが感じられた。

## 新幹線がつなぐホークスファン

新鳥栖駅14時15分発の「つばめ325号」に乗って、筑後船小屋駅へ。今度は、「みずほ」にも使われるN700系S編成だ。自由席は東海道・山陽新幹線と同じ5列シートだが（指定席は



新幹線の車内からも「タマホームスタジアム筑後」はよく見える



駅前では時報とともに音楽が流れキャラクターが登場



観光案内所の横には昭和28年建立の温泉の石碑も

観光案内所の横に、「船小屋炭酸温泉」と書かれた古い石碑があった。船小屋は1824(文政7)年に開湯した老舗の温泉地。筑後

ももある。平成25年にホークスがファーム専用のホークスタウン候補地を募集した際、地元筑後市が周辺6市町と協力して誘致したもので、若きホークスの選手たちはここでウエスタンリーグを戦い、ファンは明日のスター選手を応援する。

「福岡から新幹線で応援に来るファンの方も多いです。大阪からわざわざ来てくださる方もいらっしゃるんですよ」

観光案内所の女性職員が言った。そういえば、福岡ソフトバンクホークスのルーツは、大阪の南海ホークス。今も、関西には熱心なホークスファンが大勢いる。山陽・九州新幹線が、昭和、平成、そして令和のホークスファンをつないでいる。

4列、「和」を意識したインテリアが特徴だ。

筑後船小屋駅は、駅前にプロ野球・福岡ソフトバンクホークスのタマホームスタジアム筑後(通称タマスタ筑後)がある。タマスタ筑後は、平成28年にオープンした2軍・3軍(ファーム)専用のスタジアムだ。ホークスの本拠地である福岡ドームと全く同じ広さをもち、3113人を収容できる観客席

もある。平成25年にホークスがファーム専用のホークスタウン候補地を募集した際、地元筑後市が周辺6市町と協力して誘致したもので、若きホークスの選手たちはここでウエスタンリーグを戦い、ファンは明日のスター選手を応援する。

「福岡から新幹線で応援に来るファンの方も多いです。大阪からわざわざ来てくださる方もいらっしゃるんですよ」

### 救急搬送にも対応し 地域医療に貢献

船小屋駅から15分ほど歩いた所に位置し、日帰り温泉施設の「恋ぼたる」もある。塩分と鉄分、そして炭酸を豊富に含むマグネシウム・ナトリウム炭酸水素塩泉で、茶色い温めの露天風呂に浸かると、身体の芯から温まった。

16時25分発の「つばめ329号」で、

もう一つ、新玉名駅に降りてみた。駅周辺は、家電量販店とホームセンターがあるほかは一面の田んぼで、のどかな雰囲気だ。埋蔵文化財が多いため開発に時間がかかっているといわれるが、駅の北側では、くまもと県北病院機構新病院の建設工事が始まっている。

九州新幹線は、地域医療にも大きく貢献している。福岡・熊本・鹿児島が



新鳥栖駅同様、ブルネル賞を受賞した新玉名駅



2年後の完成を目指して新病院の建設が始まった

新幹線で結ばれたことにより、医師の迅速な移動が可能になり、医師不足の改善に一役買っているのだ。また、九州新幹線の車両は、多目的室に医療器具用の電源などが装備され、患者を乗せたストレッチャーを搬入したり、新生児を保育器に入れたまま輸送したりといったことが可能になった。新玉名駅前に大規模病院が完成すれば、地域の医療体制はますます充実することだろう。

1時間後の「つばめ331号」に乗り、17時49分、熊本駅に到着した。昨年、在来線の高架化が完了した熊本駅は今年3月に新駅舎も完成し、現在は令和3年春のオープンを目指して地上12階、地下1階の熊本駅ビルが建設中だ。「パーク&ライド」による交通結節点、ホークスタウン誘致による地域振興、医療施設の充実と、九州新幹線はさまざまな形で地域に貢献している。

九州新幹線は、九州のまちを二層堅く結び付け、新しいにぎわいを作り出していくのである。



再開発が進む熊本駅。左手に駅ビルが建設される

# 熊本での暮らしを支えてくれる、九州新幹線に大感謝!!

## スザンヌさん (タレント)



### ◆熊本からとても近くなった 福岡・大阪

「4年前に生活の拠点を熊本に移して、熊本と九州の良さを改めて感じました。水はきれいだし野菜はおいしいし、海も山も近くにあつて、子育てに最高の環境です」

こんなふうに地元・熊本への愛を熱く語るのは、熊本出身のタレント、スザンヌさん。バラエティー番組やCMなどで活躍しながら、平成20年からは「熊本県宣伝部長」に就任し、熊本と九州の魅力を発信し続けている。

九州新幹線との縁も深い。平成23年

の全線開業時には、この時デビューしたゆるキャラの「くまモン」とともに、熊本駅で一番列車の見送りもした。

「あの時は、東日本大震災が発生した直後でもとても心配でしたが、鹿児島から福岡、大阪、東京まで新幹線がつながったことは、本当にうれしいことでした」

今は故郷の熊本市内で、子育てとタレント活動を両立させている。それを実現したのが、九州新幹線だ。

「九州新幹線が開業して、福岡が本場に近くなりました。以前は、福岡まではバスを使うことが多かったのですが、往復約4時間かかるので、飛行機で東京に行くのに近い感覚だったんです。それが今では『みずほ』なら片道30分。熊本に暮らしながら、いつでも福岡の仕事ができます」

東京や大阪での仕事も多い。特に、大阪までの往復はたいいてい新幹線だ。最近まで大阪でレギュラーの仕事があったというスザンヌさんは、2週間に1度、大阪に通っていた。

「乗り換えなしで熊本駅から新大阪まで1本で行けるとというのが本当に便利です。所要時間も、いちばん速い『みずほ』なら2時間59分ですから、車内

でのんびりしているうちに到着します」  
仕事だけでなく、プライベートも大きく変わった。

「私は福岡の高校に通っていたので、福岡市内に友だちが多いんです。以前でしたら、熊本から福岡まで遊びに行くのはちょっと大変でしたが、今でしたら子どもが『○○ちゃんと遊びたい』と言えば『じゃあ遊びに行こっか』と気軽に出かけられます。友だちとの距離も近くなりましたね」

### ◆快適すぎるゆえの失敗も

スザンヌさんがお気に入りの列車は、『みずほ』と『さくら』だ。

「普通車でもシートがゆつたりしていて、のびのび座れるのが大好きです。初めて乗った時は感動しました。この



くまモンとは多くのイベント等で共演している。もはや「弟のような存在」とか (©2010 熊本県くまモン)



スザンヌさんの暮らしに新幹線は欠かせない。自身のInstagramでも、新幹線車内外の写真を数多く発信している

昭和61年、熊本市(旧・植木町)生まれ。タレント、モデルとして、テレビのバラエティー番組、CM、雑誌等で活躍。平成20年から「熊本県宣伝部長」。平成27年から熊本市に在住。仕事で福岡、東京、大阪などを行き来しながら、子育てに奮闘中。

電車が、いろいろな所に連れて行ってくれるんだと思ったら、うれしくなくて。もちろん、『つばめ』も素敵なんですけど、今は子どもがまだ幼いので、少しでも早く着く列車を利用するようにしています」

仕事にプライベートにと、九州新幹線を十分に活用しているスザンヌさんだが、快適すぎるゆえに失敗した経験もあるそうだ。

「新大阪や博多から最終の『みずほ』に乗って、寝過ごしてしまっことがあるんです。最終の『みずほ』は、熊本

を発車したら次は鹿児島中央なので、大変なんです。鹿児島中央駅のホテルに泊まって、翌朝戻りますが、今までに4回くらいやっちゃいましたね……。あつ、もちろん本当に用事があつて鹿児島に行くこともありますよ(笑)」

### ◆新幹線から感じる全国の絆

平成28(2016)年4月、熊本県一帯を熊本地震が襲った。地震発生時、スザンヌさんは仕事で福岡市内にいた。

「家族の無事はすぐに確認できたのですが、公共交通が止まってしまったので、車で熊本まで9時間もかかりました。新幹線があることのありがたさと便利さを改めてかみしめました」

2度の地震によって大きな被害を受けた熊本だが、全国から救援の手が差し伸べられ、九州新幹線は4月27日から全線で運行を再開した。

「東日本大震災からしばらくした頃、九州新幹線全線開通のCM映像が東日本でも流れて、感動した。ありがとう」と言っていただけなのですが、今度私たちが全国の人に助けていただきました。熊本駅の駅員さんも、家に帰れば被災者なのに、皆のためにすごかんばってくれていて、私も、でき

ることをがんばろうって思ったんです。そんな無言の「がんばりましょう」があちこちで感じられて、励みになりました」

多くの人の努力によって、熊本は復興の道を歩んでいる。九州新幹線は、熊本の人たちの生活になくてはならない存在だ。

「熊本駅に來ると、新幹線のおかげで街が変化しつつあると感じます。以前の熊本は、限られた場所にぎわっていただけですが、今は駅周辺に新しい施設ができています。駅に有名なラーメン屋さんも開店し、熊本駅から新幹線に乗る人にお勧めできる選択肢が増えてきました」

街ににぎわいと便利を呼び込む、新幹線。スザンヌさんの願いは、新幹線の便利さが九州全体に広がることだ。

「大分とか、宮崎とか、まだ新幹線がない県にも新幹線がきたらいいなっと思っています。そうしたら、九州全体がつながって、今よりもっとひとつになれると思うんです」

新幹線が街をつなぎ、ふるさとにぎわいが生まれる。スザンヌさんは、そのうれしさを誰よりも感じているといえそうだ。

# 平成31年度計画について

独立行政法人通則法の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた「第4期中期目標（期間：平成30～34年度）」を達成するために当機構が作成した「第4期中期計画」を実施するにあたって、平成31年度の業務運営に関する計画を定めました。平成31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。（<https://www.jrtt.go.jp/01Organization/Plan/pdf/h31keikaku.pdf>）  
以下、平成31年度計画の主な内容について紹介させていただきます。



北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)「建設が進む渡島トンネル(村山区)」

## 鉄道建設等業務

### ① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費および工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

- a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
  - ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。
  - ・明かり区間の詳細設計等を実施する。
- b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）
  - ・土木工事を実施し、軌道敷設工事に着手する。

- ・電気建物の建築工事を実施し、電気工事に着手する。
- c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
  - ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
  - ・電気建物の建築工事を実施する。
  - ・電気工事の発注を完了し、電気工事を実施する。

## 平成31年度計画の主な内容

### ② 都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費および工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
  - ・開業監査等を進め、平成31年度下期に開業する。



神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）「開業を控えた羽沢横浜国大駅」

- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
  - ・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了する。また新綱島駅の躯体構築は立坑部および非開削部を除き完了する。

### ③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

・建築工事および機械工事に着手する。  
受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるように着実な進捗を図る。

中央新幹線については、関係機関との連携・調整を図りながら、非常口工事およびトンネル工事を着実に推進する。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等が



らの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

さらに、平成30年度に要請のあった南阿蘇鉄道第一白川橋りょうの設計照査を推進し、災害復旧を支援する。

鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニ

ズを把握し、鉄道ホームドクター制度を用いて、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援を実施する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

#### 4 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取り組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工管理等に係る技術基準類の継続的整備を行い、その内容について講習会等を通じ関係

者に周知、徹底する。

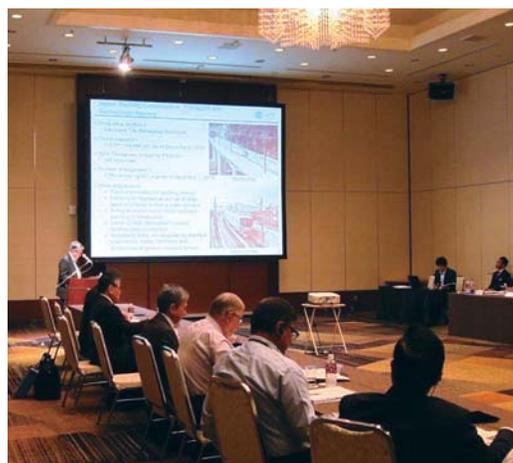
鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会および支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

#### 5 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」（平成30年法律第40号）に基づき、新幹線鉄道の技術が活用され、または活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験および研究を行う。



国際高速鉄道協会（IHRA）国際フォーラム（金沢）における当機構職員講演

インド高速鉄道計画については、設計業務について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行うとともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受け入れ、鉄道分野における国際規格への取り組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

### 鉄道助成業務等

#### 1 鉄道助成

勘定間繰入・繰戻および補助金交付業務等



また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブックおよびパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。

さらに、既設4新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部

## 2 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸し付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸し付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全および約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

## 船舶共有建造等業務

### 1 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が24隻以上となるよう取り組む。

- ・物流効率化に資する船舶
- ・地域振興に資する船舶
- ・船員雇用対策に資する船舶
- ・事業基盤強化に資する船舶
- ・グリーン化に資する船舶

### 2 船舶建造等における技術支援

計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環



共有船「第十五雄豊丸」[高度二酸化炭素低減化船(CO<sub>2</sub>排出量12%以上削減、労働環境改善船)]

境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等のさらなる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。

### 3 船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の削減を図るほか、未収金残高についても引き続き削減に努める。

## 地域公共交通出資業務等

### ① 地域公共交通出資および貸し付け

出資の申し込みがあった際には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資および貸し付けの業務を行う。

地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会を活用し、モニタリング手法の体系化を図る。

### ② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収および新規の融資を適切に行う。

## 特例業務（国鉄清算業務）

### ① 年金費用等の支払いおよび資産処分 円滑な実施等

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、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する。

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については、国等の関係者と連携を図りつつ、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う。

### ② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

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、以下の支援措置を適切に実施する。

・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  
なお、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適切に実施する。

## 資金調達

資金調達にあたっては、資金計画を策定し、

短期資金および長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達を円滑に実施するとともに、I・R活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

## 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年11月28日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取り組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取り組みを踏まえたくえで、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

以上の文章は、平成31年度計画の文章を抜粋のうえ、企画部企画課において一部要約（簡略化）しております。

# 「フェリーニューあわしま」建造レポート ～その計画から就航まで～

共有船舶建造支援部 技術支援課

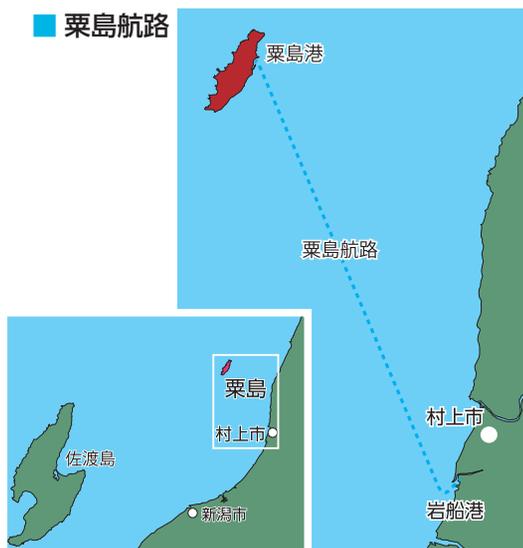


離島島民にとって船舶は、生命の綱である。  
鉄道・運輸機構は、船舶の建造に際し、多くの技術支援を行っている。  
今回は、新潟県村上市と粟島を結ぶ  
「フェリーニューあわしま」の計画から就航までの過程を紹介します。

「フェリーニューあわしま」全景

## 島民にとって生命の綱

新潟県村上市岩船港から35kmの日本海に浮かぶ、粟島。面積約10km<sup>2</sup>、人口約350人の粟島浦村。一島一村の離島である。人口約350人のうち3分の1は、粟島島外からのインターンが占めるといふ、移住者が住みやすいフレンドリーな島である。夏の日本海は、空の蒼さが水面の碧さに映る穏やかな海だが、冬は灰色の雲が低く垂れこめ、荒波で泡立つ厳しいものとなる。この島の、島民の生活、島外から島を訪れる人々の代えがたい足となっているのが、粟島汽船が運航する2隻の船舶である。1隻は高速船「awalineからん」そしてもう1隻がカーフェリー「フェ





三浦造船所外観



ブロック搭載が開始された「フェリーニューあわしま」



着々とブロックが搭載され、姿になりつつある「フェリーニューあわしま」

### ■ 旅客船兼自動車渡船「フェリーニューあわしま」の主要目

全長	／ 66.53 m	総トン数	／ 654 トン
垂線全長	／ 63 m	旅客定員	／ 400 人
全幅	／ 12.5 m	航海速度	／ 16 ノット
深さ	／ 7.28 m	航路	／ 岩船～栗島
喫水	／ 3.4 m		



組み立てられつつある船首ブロック

### 新船の検討を開始

「フェリーニューあわしま」であった。特に「フェリーあわしま」は、海が荒れる冬期（11～3月）は、高速船の運航が休止されるため、島民にとって生命の綱となる船である。

就航以来島民の足として愛されてきた「フェリーあわしま」であったが、就航してから27年を経過したため、老朽化は否めず、ダイヤの維持に不安が出てきたこと、そして何よりバリアフリー対応ではないこと等から、代替建造が検討されることとなった。

国内に多くある離島航路は、そのほとんどは経営規模から黒字経営とはなっていないが、離島住民のミニマムアクセス維持の観点から、国からの補助金によって経営が維持されている。この運航補助および代替建造を議論する場が航路改善協議会であり、新潟県の場合は、平成28年6月、「粟島浦村公共交通協議会」の第1回会合が開催され、これと並行して粟島汽船、粟島浦村役場、同議会および村民代表から成る「フェリーあわしま代替船建造委員会」が発足、次世代の「フェリーあわしま」の建造計画が議論されることとなった。



進水式



艀装工事中の「フェリーニューあわしま」

た。こうした中、粟島汽船および粟島浦村から、数多くの旅客船の建造実績、技術支援の実績のある当機構に、航路改善協議会および代替船建造委員会への協力が求められ、当機構技術支援課のスタッフがこれに対応することとなった。

### 建造計画書を策定

粟島浦村公共交通協議会では、現在の運航状況を踏まえ、より効率化し、経済性の高いカーフェリーの仕

様が議論された。しかし、当該船舶の航路は冬の日本海という過酷な海域でも、安全な運航が要求されることはもちろん、従来の航海ダイヤをキープするためより高い推進性能が要求された。また、バリアフリー設備の配置に関しては、通常の車両区域からエレベーターを経た動線だけでなく、今回の新船投入に合わせた港湾設備のバリアフリー化との接続についても議論された。

技術支援課においては、これらの相反、あるいは多重化する要求を満足すべく、航路および現行船の調査、船員からのヒアリング等を踏まえ、当機構のデータベースを活用して、建造計画書を策定した。

### 新船に対する要望

代替船建造委員会設置の目的は、新船の建造に際し、島民の意見・要望を建造計画に反映すること、および、その建造計画を基にコンペ方式により造船所およびメーカーを決定することである。検討の結果、コンペにより、造船所、主機関メーカー、客室の内装メーカーの3者を選定することとなった。

委員会から特に出された要望は、以下のとおりである



「フェリーニューあわしま」のバリアフリー設備



艙装工事中の機関室



代替された既存船「フェリーあわしま」



艙装工事中のブリッジ



後部に取り付けられたスクリュープロペラ

### ① 女性に配慮した客室配置

現行船の客室は仕切りのない座席（カーペット敷き）のため、赤ちゃん連れの利用客の授乳やおむつの交換等に支障があるという意見が出された。このため、新船では、女性専用客室を設け、客室内はカーテンで仕切れるスペースを設置し、赤ちゃん連れの利用客の利便性を向上させた。

### ② 傷病者対応

粟島には診療所があるが、テレビ診療による対応のため、症状の重い傷病者は、対岸の村上市に移送し治療を受けることになる。このため、客室内にストレッチャーの搬送

スペースを設けた。ストレッチャーは、車両区域から客室まではバリアフリー対応エレベーターによって移送されるようにした。

### ③ パソコン等の充電対応

最近の利用客の需要を踏まえ、客室内椅子席に利用者がパソコン等の充電に利用できるよう、コンセントを設けた。

### ④ 船員のことを考えたシステムの導入

これは、船員から出された意見ではなく、島民代表の委員から出された意見である。

船員がより長く新船で働けるようにしてほしいという意見が出され、評価のポイントに主機関の船陸間通信システムを加えた。これは、船でメンテナンスに最も労力を要する主機関に関する作業を軽減させるもので、船と陸上の主機関のサポートセンターを通信で結び、状態を監視できるため、船員の労力は軽減されるだけでなく、主機関を常に良好な状態に保つことに寄与できるシステムである。

### 入念な確認と手直しの指示

これらの意見を踏まえ、技術支援課では、造船所、主機関メーカー、内装メーカーを選定するための評価



岩船港に入港する  
「フェリーニューあわしま」



就航式。右上は就航式での新潟市を活動拠点とするアイドルグループとの記念写真

基準を作成、これを基にコンペが行われ、建造造船所は(株)三浦造船所が、主機関メーカーはヤンマー(株)が、客室内装メーカーは(株)長崎船舶装備が選定され、新船計画がスタートした。

建造に際しては、冬の日本海でより安定した速力が求められたため、新船の模型を製作、(株)西日本流体技研において水槽試験を行い、推進性能の確認を行った。

船舶の建造は、ブロック製作↓ブロックの船台搭載↓進水↓岸壁における艀装工事↓海上試運転による性能確認↓完成検査↓竣工という流れで進んでいく。技術支援課では、その各ステップで監督員を派遣し、各工事の進捗状況、仕上りの状態を確認し、船主サイドとその都度意見交換を行い、工程の進捗の確認および手直し等の指示を造船所に対して行った。

ブロック製作および船台搭載段階では、主として船体の構造、溶接に関する確認とブロック段階で先行して取り付けられる配管等の先行艀装に関する確認を行った。特に先行艀装に関しては、その後の工程の進捗を左右するものであるため、入念な確認が行われた。

## 無事に就航

進水式は、平成30年11月27日、多くの関係者が列席する中、執り行われ、「フェリーニューあわしま」と命名された新船は、その船体を大分県佐伯市の海に浮かべた。

進水後は、いわゆる後艀装工事というステップとなる。新船に設備する種々の機器が搭載されていくため、とりわけ船員の使いやすさや各機器の干渉等に問題が生じないかという点を中心に、監督が行われた。

海上試運転は、(株)三浦造船所の沖合、通称蒲戸沖において平成31年3月7～8日に行われ、速力試験において保証速力を満たしていること、水槽試験の推定値を満たしていることが確認された。また、このほかにも船の操縦性能を確認する、旋回試験、操舵試験、前後進試験等が行われ、操縦性の問題がないこと、機器の作動が良好であることが確認された。これ以外にも、多くの機器の作動確認が行われ、海上試運転は無事終了した。

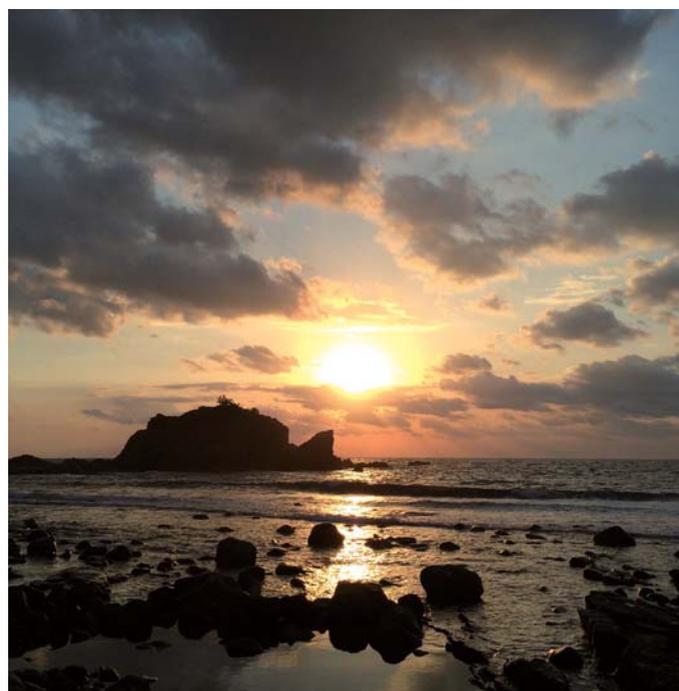
こうして平成31年3月30日、「フェリーニューあわしま」は竣工し、4月5日、建造造船所の(株)三浦造船所を出帆、関門海峡を経て、4月7日



就航披露での餅撒き風景



就航披露祝賀会



粟島浦村の夕焼け

### 継続する技術支援

粟島港に無事入港した。到着後は、4月10〜12日、技術支援課スタッフも立ち会うち、岩船港および粟島港において港湾のバリアフリー設備との調整確認を行い、4月19日、「フェリーニューあわしま」は同航路に就航した。

過ぐる6月3日、多くの列席者の下、粟島浦村制130周年記念式典と併せて、「フェリーニューあわしま」の就航披露が行われ、島内外

人々にその優美な船体を披露した。今後、14年間にわたり当機構との共有は継続され、この間も引き続き、「フェリーニューあわしま」が安全に運航できるよう、ドックの立ち合い等技術支援は継続される。

このように共有船の技術支援は、船がまだ形になる以前から始まり、その船が完成した後も継続して行われるものであり、船主が船を建造、運航するうえでの一助となっているものである。

# 伊豆箱根鉄道

伊豆箱根鉄道の鉄道路線は静岡県内の駿豆線と神奈川県内の大雄山線の2路線。それぞれ別会社による経営だったが、現在は一本化。西武グループとして観光開発と地域輸送の役割を担っている。

## ■伊豆箱根鉄道路線



桂川河畔に湧く修善寺温泉発祥の湯、独鈷（とっこ）の湯

駿豆線は三島・修善寺間19・8km、13駅。大雄山線は小田原・大雄山間9・6km、12駅。愛称は駿豆線が「いずっぱこ」、大雄山線が「だいうざん」。いずれも利用者に親しまれている愛称で、改めてその歴史的背景を追ってみたい。

伊豆箱根鉄道の前身は大正5（1916）年12月7日設立の駿豆鉄道。伊豆箱根鉄道に社名変更したのは昭和32（1957）年6月1日で、62年前のことになる。

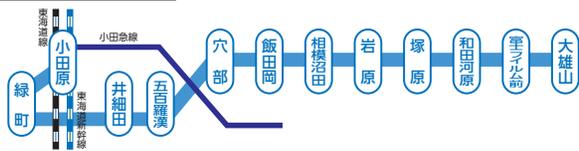
駿豆線そのものの開通は古い。明治31（1898）年5月20日に当時の豆相鉄道が開業した三島町（現・三島町）・南条（現・伊豆長岡）間でスタート。さらに修善寺まで乗り入れたのは大正13（1924）年8

## ◆古い歴史を誇る伊豆箱根鉄道



富士山をバックに走る駿豆線

大雄山線路線図



駿豆線路線図



小田原駅のホームに停まる大雄山線の列車



駿豆線の三島駅

伊豆箱根鉄道株式会社

〈会社概要〉

- 本社 〒411-8533 静岡県三島市大場 300 番地
- 設立 大正 5 (1916) 年 12 月 7 日 (駿豆鉄道株式会社として)
- 事業開始 大正 6 (1917) 年 11 月 5 日
- 払込資本 6 億 4,000 万円
- 筆頭株主 西武鉄道株式会社 84.51%
- 代表者 代表取締役社長 伍堂文康
- 従業員数 駿豆線 144 名 大雄山線 82 名 十国鋼索線(箱根十国峠ケーブルカー) 2 名 (2019 年 4 月末現在)

〈路線〉

- 営業区間 駿豆線: 三島・修善寺間 19.8km 大雄山線: 小田原・大雄山間 9.6km 十国鋼索線: (箱根十国峠ケーブルカー) 0.3km
- 駅数 駿豆線: 13 駅 大雄山線: 12 駅
- 車両数 駿豆線: 30 両、電気機関車 2 両、貨車 12 両 大雄山線: 21 両、工事専用車 1 両、貨車 4 両

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 24・25 年度
- 踏切遮断機・踏切警報機の新設



伊豆箱根鉄道株の本社

世界遺産の韮山反射炉

三島駅南口は右に J R、左に伊豆箱根鉄道の駅舎が並ぶ。J R の駅舎

月 1 日のことで、ざっと 120 年も歴史を刻んでいる。

一方の大雄山線は、大正 11 (1922) 年 6 月 2 日設立の大雄山鉄道が 3 年後に開通させた路線。昭和 16 (1941) 年 8 月 23 日に駿豆鉄道が大雄山鉄道を合併、バス事業等を継承するなどといった変遷を繰り返しながら今日に至っている。

両路線は、伊豆と小田原のエリアで観光事業をはじめ、沿線の地域輸送という役割を担っている。

は富士山と三嶋大社をイメージした緩やかな曲線の屋根。それがまちのシンボルになっている。

便利な 1 日乗り放題乗車券、旅助け、手に駿豆線に乗る。電車は大きく左カーブしながらまちの中心街を抜けていく。乗り合わせた男性が「昔の三島駅は現在の J R 御殿場線下土狩駅で、昔の駿豆線はそこへ乗り入れていた。現在の三島駅は昭和 9 年の丹那トンネル開通後に開業したのですよ」と大きくカーブしている理由を教えてくれた。こうした会話が、旅心を豊かにしてくれる。

三島は、清流のまち、でもある。三嶋大社への道筋に源兵衛川があり、



三嶋大社の本殿。春には、参道に 200 本を超える桜が咲き乱れる



清流のまち・三島を象徴する源兵衛川に架かる源兵衛橋

名物のうなぎ屋の主人は「川が小さくても、細くてもこのまちの水は全て富士山の伏流水。きれいでしょ」と自慢する。

三石神社横に駿豆線の小さな鉄橋があった。その傍に、これまた小さな道祖神がレンガの祠に守られていた。誰に尋ねても、そのいわれは分からなかったが、水辺で遊ぶ親子連れの歓声が、「そんなことはいいじゃない」と言っているように感じた。

三嶋大社、佐野美術館は三島小路駅、三島田町駅に近い。三嶋大社は源頼朝が源氏再興を祈願した伊豆一宮。秋には推定樹齢 1200 年のキンモクセイが咲き匂う。

沿線住民から駿豆線活性化に活用してはと呼び掛けられているもの一つに、世界遺産の韮山反射炉がある。韮山駅からは韮山反射炉や代官、



反射炉とは、金属を溶かし鑄造するための溶解炉。韮山反射炉は、平成 27 年に世界遺産に登録された



富士山と矢倉岳を背景に、山裾を走る大雄山線



大雄山駅



駿豆線の修善寺駅ホームと踊り子号



大雄山最乗寺にある夫婦円満を願って奉納される和合下駄(左)と本堂(右)



駿豆線の大仁駅ホーム



藤田浩行執行役員・鉄道部長

駅からも近い。

伊豆箱根鉄道の藤田浩行執行役員・鉄道部長は「沿線活性化は大きな目標です。昨秋から静岡県内の伊豆急行、大井川鐵道と協働して、鉄道むすめ、キャラクターをデザインした記念乗車券セットを発売していますが、若い観光客を中心に好評です。これからも各地へ出向いて、さまざまな方の意見を聞くとともに、同業他社や沿線市町、観光協会などとも協力し、単に鉄道にとどまらない公共交通機関としての役割を高めていきたい」と前向きな姿勢だ。

### ◆駿豆鉄道時代の名残を見る

鉄道ファンに誘われて訪れたのが大仁駅。駿豆鉄道時代の終点駅で1番線に当時の名残があった。「沿線の歴史を振り返るには格好の材料です。鉄道開通の背景を感じました」と言う。

大仁は江戸初期の幕臣・大久保長安が金山を開発した所。鉄道ファ

ンの思いがけない案内に、しばらくの経つのを忘れてしまった。

終点の修善寺駅へは毎日、JR東日本の特急踊り子号が東京から乗り入れている。修善寺を巡る歴史散歩や天城・河津方向を含む観光、名湯巡りには格好のダイヤのようだ。

### ◆18mと短い車両の大雄山線

小田原駅から酒匂川の支流の狩川沿いに大雄山駅に向かう。緑町駅付近に急カーブがあるため車両も18mと短い。三島からの駿豆線は20m車両。車長のわずかな違いからも、両線の違いがうかがえる。和天河原駅手前で富士山が見えてきた。その手前の小高い山が矢倉岳(標高870m)で、富士山を眺める展望台として知られている。電車は足柄平野の田園風景の中を走っていく。大雄山駅から曹洞宗の名刹・大雄山最乗寺へは約3kmの上り坂道。バスならわずか10分。

南足柄市観光協会の飯山滋会長は「神奈川県ではトップクラスの古いお寺です。開山は応永8(1401)年。箱根山南西部のハイキングコースにもつながっています。天狗(導了尊)と下駄の里としても親しまれている所で、健康のオアシスとして

サポーター  
の  
声紙切り作家  
みずぐち ちはる  
水口 千令 さん

いきなり刃先3 cmほどの<sup>はさみ</sup>鋏を取り出し、  
小花を手にした丸髷姿の<sup>まるまげすがた</sup>横向き女性を切り出  
した。「小さい鋏だからこそできる」と涼し  
げに言う。その明るさと腕前で静岡県文化芸  
術派遣講師の肩書を持っている。「特に子ども  
たちと接するように心掛けています。伝統  
芸を身近なものとして教えながら、郷土愛も  
育めればという思いからです」と話す。

伊豆箱根鉄道との関わり合いは長い。「生  
まれ育ちは修善寺の“<sup>とっこ</sup>独鈷の湯”の近く。高  
校時代は、愛称“いずっぱこ”の電車で起終  
点の三島・修善寺間を往復していた。それだ  
けに鉄道への関心は深いんです」。当時は油  
絵に親しんでいたが、今はその経験を生かし  
ながら紙切り絵の世界に浸かっている。

その一つが今春から大雄山線で始めた絵  
本電車『大雄山線ものがたり』の仕事。3両  
1編成の乗降ドア下部で少年を主人公にした  
創作物語を展開する。同線の成り立ちや歴史  
を紹介するもので、大雄山最乗寺への参  
詣客にも役立つ。物語は3つの時代区分で構  
成。1両目は大正・昭和初期、2両目は昭和、  
3両目が平成・令和。全編完成は来年2月  
の予定だ。「両開きドアなので本を広げる感  
じにもなる。車内空間をより楽しく良いもの  
にしたい。そうすることで、『安全・安心で  
楽しい電車に』という利用者と鉄道会社さん  
との思いが一致してくるのではないでしょ  
うか」と笑う。

さらにまた新たな意欲を駆り立てている。  
きっかけは、最近になって初めて耳にした駿  
豆線の前身・豆相鉄道の鉄道唱歌。同鉄道  
開業は明治31年5月で東海道線全線開通の  
明治22年2月から約9年後。「豆相鉄道唱歌」  
は明治33年に作られ、沿線の優れた伊豆文  
化を歌い上げている。それが水口さんの郷土  
愛を刺激したようだ。伝統の紙切り絵の技を  
通して、もっと多くの人たちに、歌の心を伝  
えたいと構想を練り始めている。



北条氏政、氏照の墓所



玉宝寺(右上)と五百羅漢像



五百羅漢駅のホーム



親しまれています」と案内する。

◆ **小さなローカル線だが  
利用客は多い**

大雄山線は全線9・6 km、12駅の  
小さなローカル線だが、利用者は  
その割には多いように感じる。会  
社設立後3年の大正14(1925)  
年10月15日に最乗寺参詣客や地域  
の足を目的に開業した。西湘地域  
の中心都市・小田原を発着駅にし、  
沿線には写真関係の大手メーカー  
工場などがあることから、通勤・  
通学の利用は多く、むしろ優良線  
区の雰囲気だ。

五百羅漢駅は近くの玉宝寺が有す

る五百羅漢像そのものの駅名。それ  
だけ周囲の人に「五百羅漢さん」は  
親しまれていたのだろう。

小田原駅で年配者から歴史話をう  
かがった。言われるままに駅横の細  
い裏道に行ってみた。そこに遠い昔、  
豊臣軍に敗れた北条氏政、氏照の墓  
所がひっそりと残されていた。「直接、  
大雄山線にかかわりのある話ではな  
いですが、ぜひ行ってごらん下さい。  
今時のように、とかく仏様のことを  
避ける気風はいかかなものでしよ  
うか」との言葉が添えられた。ゆった  
りとした旅路の締めくくりで、思わ  
ず身を引き締めさせられた。

フリーライター 平野雄司

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



「サステナビリティファイナンス」による資金調達について

経理資金部 資金企画課

はじめに

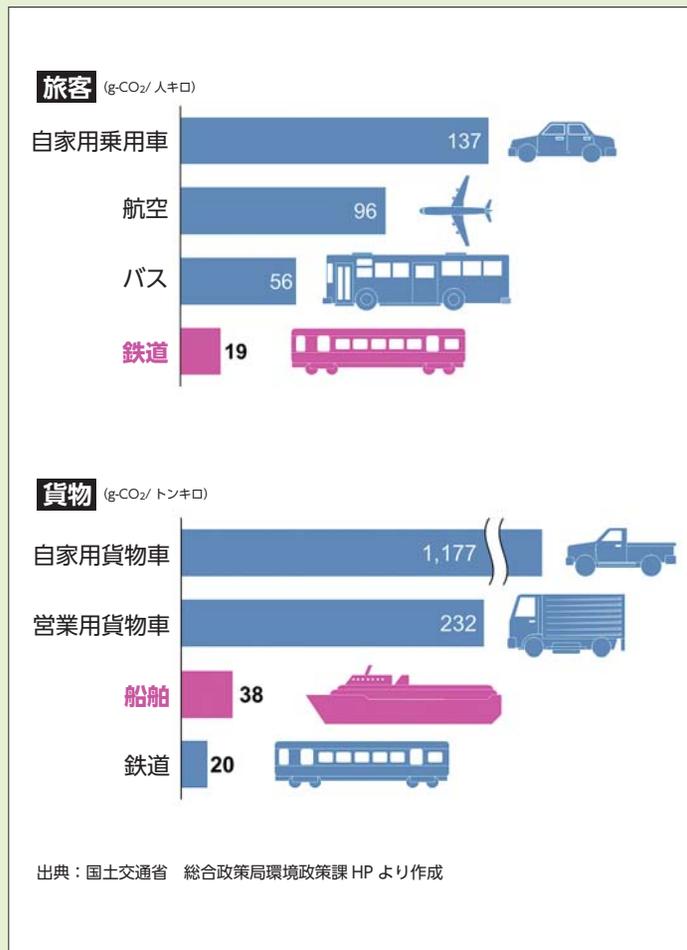
ESG投資（環境、社会、企業統治に配慮している企業を重視・選別して行う投資）やSDGs（国連の持続可能な開発目標）推進が世界的な潮流となる中、当機構は2019年から新たな取り組みとして「サステナビリティファイナンス」による資金調達を行っております。

サステナビリティファイナンスについて

「サステナビリティファイナンス」とは、地球環境への負荷低減に資する「グリーン性」と社会的課題の解決に資する「ソーシャル性」の双方の性格を有する資金調達のことです。債券とローンを包含するフレームワークです。

当機構は、本年1月に国際的な第三者評価機関から「サステナビリティファイナンス」の検証を受けるとともに、厳格な国際基準を設けるCBI（Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際NGO）のプロ

輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量（平成29年度）



グラム認証（一度の認証で継続的な資金調達が可能となる制度）をアジアで初めて取得しました。

資金用途について

「サステナビリティファイナンス」により調達した資金は、「鉄道建設業務」、「船舶共有建造業務」のファイナンスおよびリファイナンスに充当します。

人や物を1km運ぶ際のCO<sub>2</sub>排出量を見ると、鉄道は旅客輸送で自家用乗用車と比べて約7分の1、船舶は営業用貨物車と比べて約6分の1で済みます。鉄道や船舶の建設・整備等を着実に行うことで、CO<sub>2</sub>排出量の少ない環境にやさしい交通体系の整備に貢献します。

また、鉄道は移動時間の短縮や利用者の増加等による地域振興への貢献、船舶



表1 投資表明投資家一覧 (2019年5月末時点)

サステナビリティボンド (50音順)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝日生命保険相互会社</li> <li>・尼崎信用金庫</li> <li>・株式会社池田泉州銀行</li> <li>・伊豆市</li> <li>・伊豆の国市</li> <li>・AIG健康保険組合</li> <li>・株式会社大分銀行</li> <li>・亀山市</li> <li>・独立行政法人環境再生保全機構</li> <li>・株式会社かんぼ生命保険</li> <li>・岐阜県池田町</li> <li>・株式会社京都銀行</li> <li>・京都中央信用金庫</li> <li>・学校法人國學院大學</li> <li>・公益財団法人 国際環境技術移転センター</li> <li>・一般財団法人産業経理協会</li> <li>・公益財団法人 自動車リサイクル促進センター</li> <li>・城南信用金庫</li> <li>・信金中央金庫</li> <li>・住友生命保険相互会社</li> <li>・損害保険ジャパン日本興亜株式会社</li> <li>・損保ジャパン日本興亜ひまわり生命 保険株式会社</li> <li>・第一生命保険株式会社</li> <li>・大東京信用組合</li> <li>・太陽生命保険株式会社</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方職員共済組合広島県支部</li> <li>・株式会社中京銀行</li> <li>・株式会社東海理化電機製作所</li> <li>・公益財団法人 東京エムオウユウ事務局</li> <li>・東京海上アセットマネジメント 株式会社</li> <li>・東京海上日動あんしん生命保険 株式会社</li> <li>・株式会社名古屋銀行</li> <li>・一般財団法人日本不動産研究所</li> <li>・浜松磐田信用金庫</li> <li>・東松島市</li> <li>・姫路市水道事業</li> <li>・富国生命保険相互会社</li> <li>・株式会社みずほ銀行</li> <li>・三井住友海上あいおい生命保険 株式会社</li> <li>・株式会社三菱UFJ銀行</li> <li>・一般財団法人山岡記念文化財団</li> <li>・株式会社横浜銀行</li> <li>・労働金庫連合会</li> </ul>
サステナビリティローン (50音順)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・株式会社滋賀銀行</li> <li>・農林中央金庫</li> <li>・野村信託銀行株式会社</li> <li>・株式会社八十二銀行</li> <li>・株式会社武蔵野銀行</li> </ul>

鉄道・運輸機構のホームページに「サステナビリティファイナンス」の報道発表資料や調達実績等を掲載しておりますので、そちらもご覧ください。

トップ > IR 情報

<https://www.jrtt.go.jp>

は物流の効率化や離島航路の整備といった社会的要請に添える、ソーシャル性のある交通システムです。  
両業務を通じて、環境負荷の低減や地域の生活に必要な交通インフラを整備していくことにより、SDGsの達成にも貢献します。

### 資金調達実績と投資表明について

このフレームワークを活用した資金

調達として、本年3月にサステナビリティローン(553億円)による借入れ、5月にサステナビリティボンド(430億円)の発行を行いました。おかげさまで多くの投資家の皆様に関心を寄せていただき、投資家層の拡大や資金調達基盤の安定化につながる結果となりました。  
また、資金調達の意義や資金使途に共感した投資家の皆様から、2019年5

月末現在、サステナビリティローンで5件、サステナビリティボンドで43件の投資表明をいただきました(表1参照)。

### 今後の調達に向けて

当機構は、今後も継続的にサステナビリティファイナンスによる資金調達を行ってまいります。今後とも、皆様のご支援とご協力を賜りますようお願いいたします。

プロジェクトによるもの

PC工学会 技術開発賞

PC桁を用いたGRS一体橋梁

■ 鉄道・運輸機構 鉄道総合技術研究所



GRS一体橋梁における上部工には、RC構造とSRC構造が以前より適用されておりましたが、より長いスパンを有する橋梁へGRS一体橋梁を適用するため、PC構造の採用を検討し、さまざまな課題を克服して、これを実現しました。

上部工へのPC構造適用は、クリープ変形、乾燥収縮への対応、不静定力への対応が課題となっていました。架設方法の工夫や、上部工接合部の背面盛土を工夫することで、これらの課題に対処することができました。このような工夫がプレストレストコンクリート技術の発展に大きく寄与するものと評価され、技術開発賞を受賞することとなりました。

鉄道建築協会 協会賞(作品部門) 佳作

えちぜん鉄道 福井駅

■ 鉄道・運輸機構 大阪支社 えちぜん鉄道



駅舎のデザインは、福井県が設置した「えちぜん鉄道福井駅舎デザイン等検討委員会」において、委員の一人である東京大学名誉教授の内藤廣先生からの助言を受けて決定しました。「周辺と調和した人に寄り添うようなあたたかいイメージの駅舎」というコンセプトをもとに、全覆い旅客上家および駅本屋コンコースの天井・壁に地場産スギ材を全面にわたり積極的に採用しました。

東側を全面ガラス張りとする事で明るい光が差し込む開放感のあるホーム空間としたほか、コンコースは快適に待ち時間を過ごせる空調設備のあるサロンのような滞在型駅舎空間とし、「小さな路線の大きな物語」を醸し出しました。

以上の新たな街のランドマークの誕生が評価され、協会賞を受賞することとなりました。

土木学会 技術開発賞

補強土技術と橋梁技術を融合させたGRS一体橋梁の開発

■ 設計部 玉井 真一 他

橋台は、地震時に背面の盛土が沈下するなど、課題の多い構造物でした。当機構では背面盛土を面状補強材とセメント改良によって強化し、橋台と一体化させた補強土橋台を開発し、これを克服しました。しかし、橋桁と橋台の間には「支承」と呼ばれる構造が存在し、これには定期的な保守作業が必要となっています。

当機構では、これらの課題を同時に解決するため、補強土橋台と橋桁を一体化させた新たな橋梁形式、GRS一体橋梁を考案し、これを実用化しました。

これにより、耐震性の強化と維持管理コストの低減を同時に達成し、建設コストも同等か低廉であることから、各地で適用が進められております。これらの点が評価され、技術開発賞を受賞することとなりました。



土木学会 第28回映画コンクール最優秀賞

復興の道しるべ

(三陸鉄道北リアス線震災復旧工事)

■ 鉄道・運輸機構 東急建設  
鉄道総合技術研究所

2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震によって、壊滅的な被害を受けた三陸鉄道北リアス線は、当機構の前身である日本鉄道建設公団が工夫を凝らして建設した路線のひとつです。この路線の復旧工事を、当機構が中心となって行いました。

本作品は、復旧工事に関係した当機構をはじめとする土木技術者の社会的責任を踏まえた行動にスポットを当てるとともに、地域住民の方々の被災経験や復興に対する想いを伝える大変貴重な映像記録となっています。

土木技術者が市民生活の安全と安心を支えていることを広く認知してもらうために、本作品は非常に有効であり、受賞にふさわしい作品であると認められました。



鉄道建設技術に対する受賞

鉄道建設技術に対して、平成30年度に多くの評価をいただきました。当機構では、これらの知見を設計・施工に生かしていくとともに、さらなる品質向上・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。

## 個人の発表・投稿による賞

土木学会 第73回 年次学術講演会優秀講演者

### 実構造物におけるPC構造物と土構造物の一体化

■ 北海道新幹線建設局 北斗鉄道建設所  
石井 秀和

地盤工学会 地盤工学研究発表会優秀論文発表賞

### PS検層における記録波形の品質改善

■ 大阪支社 工事第四部 工事第八課  
陶山 雄介

地盤工学会 地盤工学研究発表会優秀論文発表賞

### 急勾配化した補強盛土の実大繰返し載荷試験

■ 設計部 設計第二課  
曾我 大介

日本鉄道施設協会 総合技術講演会優秀賞

### 新綱島駅非開削部の角形エレメント推進工法 —相鉄・東急直通線、新綱島駅(仮称)—

■ 東京支社 工事第二部 工事第四課  
藤川 博樹

日本鉄道施設協会 論文賞

### 新技術によりシールド工法とSENSの併用を実現 —相鉄・東急直通線、羽沢トンネル—

■ 大阪支社 計画部 調査第一課 田中 淳寛  
■ 東京支社 新横浜鉄道建設所 金子 伸生

日本鉄道施設協会 論文賞

### 土地収用法を活用し 用地協議が開始できた事例

■ 事業監理部 事業監理課  
松永 祐弥

電気学会 電気学術振興賞 進歩賞

### 誘導予測計算の高度化による経済的な 北陸新幹線 ATC 装置異周波妨害対策設備の実現

■ 東京支社 敦賀鉄道電気建設所 横田 倫一 他

平成27年3月に開業した北陸新幹線(長野・金沢間)において、電源周波数50Hzと60Hzが突き合わせとなる新高田SPと新糸魚川SPに異周波対策を行う必要がありました。また、デジタルATC化に伴い、従来の誘導予測計算では、より一層厳しい対策を図る必要がありました。

一方、従来の誘導予測計算の値は実測値よりも大きい傾向にありました。そこで、遮蔽効果が見込まれるトンネルや高架橋、スラブ等の土木構造物鉄筋の等価モデルを考案し、誘導予測計算に組み込むことで、予測計算の高度化を実現しました。

精度向上の結果、従来と同等な対策設備でよいことが証明され、新たな対策設備は不要であることが判明し、プロジェクトの経済性が向上しました。このことから、顕著な成果を評価され、電気学術振興賞進歩賞を受賞することとなりました。



日本電気協会 澁澤賞

### PHC トロリ線を用いた 新幹線用シンプル架線の開発と実用化

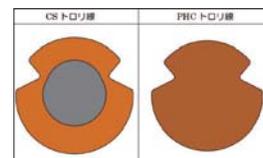
■ 東京支社 小松鉄道電気建設所 佐々木 大輔 他

従来の新幹線ではヘビーコンパウンド架線を採用していますが、整備新幹線では保守性・経済性を図ることを目的に、高速シンプル架線を開発し、採用しております。

しかし、当初の高速シンプル架線にはCSトロリ線(銅と鋼の複合構造)を採用していましたが、複合構造のため、保守性(摩擦率)やリサイクル性に欠点がありました。

そこで、これらの欠点を解消するため、銅の単一構造とするPHCトロリ線を開発・実用化しました。

実用化3年以上を経過してその有効性が実証されたことが評価され、澁澤賞を受賞することとなりました。



整備新幹線用シンプル架線

## 第20回 「鉄道のある風景写真コンテスト」 作品募集

日本の四季折々の「鉄道のある風景」写真を募集中です。  
今回は、表彰式会場である「鉄道フェスティバル」会場において、審査委員長の猪井 貴志氏(写真家)による講評会を行う予定です。

### ■表 彰

- \*グランプリ(国土交通大臣賞)……………1点
- \*四季賞(春賞・夏賞・秋賞・冬賞)……………各1点
- \*シティ・トレイン・ビュー賞……………1点
- \*ジュニア賞(18歳以下対象)……………1点
- \*入賞……………数点

■主 催:「鉄道の日」実行委員会/鉄道・運輸機構

■後 援:国土交通省

■テ ー マ:日本の四季折々の「鉄道のある風景」を題材とした作品

■応募期間:令和元年7月1日(月)～8月30日(金) 必着

■応募資格:撮影マナーをしっかりといただけるアマチュアの方

- 応募規格:
- ・応募作品は未発表のものに限る
  - ・カラー六切り(ワイド六切り可)、またはA4サイズでプリントアウトしたもの
  - ・額装、合成写真および組み写真は不可
  - ・おおむね3年以内に撮影をしたもの
  - ・応募点数は一人4点まで
  - ・無人航空機(ドローン等)により撮影した写真は不可

■そ の 他:入賞・入選作品は、全国各地の鉄道駅等で行う展示会等で広く紹介するほか、一部入賞作品は、鉄道・運輸機構の令和2年カレンダーなどにも利用させていただきます。

### ■昨年度のグランプリ作品「銀杏輝く」



川出 尚志 (JR西日本 三江線 香淀駅～作木口駅)

## 相鉄・JR直通線レール締結式

東京支社



平成31年3月28日(木)、相鉄・JR直通線の羽沢横浜国大駅構内において工事関係者を中心に総勢29名によりレール締結式を執り行いました。

式典では、整備主体である堀口知巳鉄道・運輸機構東京支社長、営業主体である滝澤秀之相模鉄道株式会社代表取締役社長が、それぞれ主催者としてあいさつを行いました。

続いて、レール締結装置のボルト締めが、竹内研一東日本旅客鉄道株式会社東京工事事務所長、吉

澤淳日本貨物鉄道株式会社関東支社長、柳下尚道東鉄工業株式会社代表取締役社長、仙頭靖夫株式会社NB建設代表取締役社長、主催者の手で行われ、建設中の相鉄・JR直通線のレールが一本につながりました。

締結の点検確認、清めの儀に続いて、鉄道事業関係者による「テープカット」、軌道施工会社による「くす玉割り」が行われ、締めくくりにしてモーターカーによる「渡り初め」を行い、盛会のうちにレール締結式が閉式致しました。

## 平成31年度共有建造支援セミナーの開催報告

平成31年3月27日の東京会場を皮切りに、全国5会場にて、平成31年度の共有建造支援セミナーを開催しました。本セミナーは、共有建造制度をご利用いただく内航海運事業者の皆様を対象に、同制度をご理解いただくため、毎年全国各地で開催しています。

講演内容としては、当機構から「共有建造制度」および「J-RTT



東京会場の様子



木村海運株式会社 木村社長による講演



福岡会場の様子

の技術支援」について説明するとともに、国土交通省海事局海洋・環境政策課から「内航海省エネルギー格付制度」、交通エコロジ・モビリティ財団から「海上交通バリアフリー施設整備助成制度」、日本財団から「共有船建造事業者向け造船関係事業資金融資制度」についてご説明いただきました。

また、内航海運業界において、



佐々木良理事長代理によるあいさつ

船員不足および高齢化が大きな課題となっている状況を踏まえ、神戸・広島・福岡の3会場では外部有識者の講演として、木村海運株式会社から「船員を求めて 苦悩する小型タンカー船の船員確保」というテーマにてご講演いただきました。代表取締役・木村美幸様は特に水産高校からの新卒採用に積極的に取り組んでおられ、「求人票を学校に出すだけではなく、ぜひとも学校訪問を多く行ってほしい。継続すれば必ず成果につながる」というご説明がありました。参加された方々も興味深く聴講され、盛大な拍手がありました。今年度も全会場合計約200名を超える皆様にご参加いただき、盛況のうちに終了し、今年度の業務に向けた手応えを感じました。来年度も内航海運業界の多くの皆様にご参加いただけるよう、セミナーの充実を図っていきます。

## 竣工船の紹介

当機構では、平成31年2月から3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



#### むつれまる [六連丸]

平成31年3月28日、長崎県佐世保市の株式会社沖新船舶工業において竣工した下関市との共有旅客船。

- 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
- 旅客定員：80名
- 航路：竹崎～六連島

### ●旅客船 Passenger Ship



#### [ゆりや]

平成31年3月18日、山口県下関市の三菱造船株式会社において竣工した萩海運有限会社との共有旅客船。

- 総トン数：273トン
- 船種：高速貨客船
- 政策目的：離島航路に就航する船舶
- 旅客定員：200名
- 航路：見島～萩

### ●旅客船 Passenger Ship



#### [くるしま丸]

平成31年3月15日、広島県尾道市のツネイシクラフト&ファシリティーズ株式会社において竣工した有限会社くるしまとの共有旅客船。

- 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
- 旅客定員：58名
- 航路：波止浜～来島～小島～馬島

### ●貨物船 Cargo Ship



#### さんこうまる [三興丸]

平成31年3月7日、愛媛県八幡浜市の株式会社栗之浦ドックにおいて竣工した三興運油株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：3,906トン
- 船種：油送船
- 政策目的：海洋汚染防止対策船  
(二重船殻構造船)
- 積荷：白油

### ●貨物船 Cargo Ship



#### かくじょうまる [鶴城丸]

平成31年2月25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佐伯汽船株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：749トン
- 船種：セメント専用船
- 政策目的：二酸化炭素低減化船  
(先進二酸化炭素低減化船)
- 積荷：バラセメント等

### ●旅客船 Passenger Ship



#### [フェリーニューあわしま]

平成31年3月30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粟島汽船株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：654トン
- 船種：旅客船兼自動車渡船
- 政策目的：離島航路に就航する船舶
- 旅客定員：400名
- 航路：粟島～岩船



# 「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うえ、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 <https://www.jrnt.go.jp/>

## 1 今季号で面白かった・興味を持った記事を3つ挙げてください。〔必須〕

- 巻頭言 “還暦”を迎えた船舶共有建造制度
- 特集  
九州新幹線(博多・新八代間)開業による駅周辺の変化と開業効果
- CLOSE UP 平成31年度計画について
- WORKING REPORT 「フェリーニューあわしま」建造レポート
- 寄稿 ～地方鉄道を訪ねて～「伊豆箱根鉄道」

### ▼ TOPICS

- 「サステナビリティファイナンス」による資金調達について
- 鉄道建設技術に対する受賞
- 相鉄・JR直通線レール締結式
- 第20回「鉄道のある風景写真コンテスト」作品募集
- 平成31年度共有建造支援セミナーの開催報告
- 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 今後取り上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

令和元年第1号の「鉄道・運輸機構だより」夏季号をお届けします。

▼巻頭言では、当機構の前身の一つである国内旅客船公団創立からこの6月が60周年目に当たり人間でいえば「還暦」を迎えたことをお伝えしました。船舶共有建造制度を利用した共有船の累積建造実績は4000隻強にも及びます。今後とも海洋国である我が国の社会や経済の発展に引き続き寄与でき、多様なニーズにもマッチした内容にも変化させるべく組織を挙げて取り組んでまいりますのでよろしくお願ひします。

▼特集では、「熊本での暮らしを支えてくれる、九州新幹線に大感謝!!」として登場していただいたタレントのズガンさんのインタビューも掲載しました。新幹線の開業で生活する場所の選択肢が増え、また、仕事場への移動に利用していただいているとこのことで建設主体の当機構としては大変うれしく感じます。

▼当機構本社がある、みなとみらい線馬車道駅構内で流れる曲名は『面影とともに』。歌手は元サーカスマンバーが結成した夫婦デュオの2 voiceです。このデュオの代表曲が『YOU』120歳のラプソディで還暦を超えたお二人の歌声が毎日流れております。馬車道といえば、歴史ある街並みと新たな開発の交わる場所。駅のデザインの円形ドームもこのようなコンセプトでできています。ぜひ音楽ともども駅舎のデザインにもご注目ください。

▼2017年に馬車道命名から150周年、この馬車道駅で毎日流れる歌声の夫婦デュオの年齢は120歳。また、明治元年から満150年の明治150年が2018年。今年には国内旅客船公団創立60周年です。鉄道開業もあと数年で150年と歴史と伝統にふさわしい周年が続きます。それにもまして大切なことは次世代につなげることでないでしょうか。持続可能な社会・経済づくりに、鉄道や船舶の交通網整備で貢献できるよう、引き続き、事業活動に取り組んでまいりますのでよろしくお願ひします。

▼本誌も皆様に親しまれる紙面づくりに努めてまいりますので、ご愛読いただきますようお願い致します。  
(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. 62

2019 Summer 夏季号(季刊) 令和元年 7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:JR TT)

〒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 <https://www.jrtt.go.jp/>



UD FONT

