



鉄道・運輸機構

JR TT

NO.  
64

2020  
Winter  
新春号

# 鉄道・運輸機構だより

特集 北陸新幹線のその後

女子鉄アナウンサー、北陸新幹線 (糸魚川・金沢間) を巡る  
1泊2日の見どころ満載ツアー





# 令和2年 年頭ご挨拶

鉄道・運輸機構 理事長 北村 隆志

新年あけましておめでとございます。

令和2年の年頭にあたり、今年の抱負と取組みについて申し上げます。

整備新幹線については、現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、国民経済の発展や地域振興に資するという整備新幹線の目的を達成できるよう、沿線地方公共団体の協力の下、着実に建設を進めてまいります。

国が進める新幹線技術を活かした海外高速鉄道プロジェクトへの参画については、海外インフラ展開法に基づき、これまで培った経験・技術力を活かし、機構として果たし得る役割の実行に向けて取り組んでまいります。

都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線については、昨年11月30日に相鉄・JR直通線を開業させたところですが、相鉄・東急直通線についても、横浜市西部および神奈川県央部と東京都心部を直結するという目的の早期実現に向け、関係地方公共団体、関係鉄道事業者との連携を密にしつつ建設を着実に進めてまいります。

鉄道助成業務では、地下鉄や駅の建設・改良、鉄道の安全・防災対策や技術開発など、さまざまな支援メニューを適正に執行することにより、広く国民の皆様方の生活の向上に役立つ鉄道施

設整備に貢献してまいります。

国鉄清算事業の分野では、本年も引き続き、JR北海道、JR四国およびJR貨物の経営自立に向けた各種支援業務や年金費用の支払業務などを着実に実施してまいります。

地域公共交通出資等業務では、地方公共団体を中心となつて推進する地域公共交通の活性化および再生に向けた取組みに対し、必要な支援を行ってまいります。

船舶共有建造については、昨年、制度創設60年を迎えました。現下の海事分野の課題であるSOX規制対応、地球温暖化対策等の環境対策や働き方改革を含む船員問題に積極的に対応するとともに、本年夏に開催される東京オリンピック・パラリンピックも見据え、新たな国内クルーズ船や大型客船の建造を推進するなど、内航海運業界に携わる皆様の多様なニーズに的確かつきめ細やかに対応することにより、内航海運のさらなる発展と活力の向上に寄与してまいります。

当機構ではこうした鉄道・船舶による持続可能で環境にやさしい交通ネットワークの整備を通じ、国連の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献してまいります。

関係の皆様方には、引き続き、ご支援とご協力をお願い申し上げます。



## 目次



特集 北陸新幹線のその後



WORKING REPORT (新横浜鉄道建設所)



寄稿 地方鉄道を訪ねて (遠州鉄道)



写真提供: PIXTA

### 表紙の写真:

#### 秋田内陸縦貫鉄道 (秋田内陸線)

秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線は、秋田県北秋田市の鷹巣駅から仙北市の角館駅に至る全長 94.2km。日本鉄道建設公団 (現・鉄道・運輸機構) 建設線 (鷹角線) のうち、既に開業していた日本国有鉄道 (現・JR) の特定地方交通線だった阿仁合線、角館線と、鷹角線の未開通区間を引き継いだ路線。平成元 (1989) 年に未開通区間が開通し、全区間開業となった。日本の里山の原風景の中を走る小さな列車は、地域にたくさんの笑顔を届ける。まさに愛称である "スマイルレール秋田内陸線" の名にふさわしい。

## 2 ▶ 巻頭言

### 令和2年 年頭ご挨拶

鉄道・運輸機構 理事長 北村 隆志

## 4 ▶ 特集 北陸新幹線のその後

### 女子鉄アナウンサー、 北陸新幹線 (糸魚川・金沢間) を巡る 1泊2日の見どころ満載ツアー

## 10 ▶ CLOSE UP

### 神奈川東部方面線、相鉄・JR 直通線開業

## 14 ▶ WORKING REPORT

### 相鉄・東急直通線

最新技術を適材適所で採用し、  
着々と建設が進む神奈川の新・大動脈

東京支社 新横浜鉄道建設所

## 20 ▶ 寄稿 地方鉄道を訪ねて

### 遠州鉄道 (静岡県)

## 24 ▶ JRTT TOPICS

- 01 第17回技術研究会を開催……………24
- 02 鉄道フェスティバル in 北海道……………25
- 03 九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) レールウォーク (嬉野市)……………25
- 04 アイランダー 2019開催……………26
- 05 共有船「さんふらわあ さつま」  
シップ・オブ・ザ・イヤヤー 2018 大型客船部門賞受賞……………27
- 06 鉄道・運輸機構と日本造船技術センターが包括的連携協定を締結……………28
- 07 2019年度内航船舶技術支援セミナーを開催……………29
- 08 竣工船の紹介……………30

## 31 ▶ アンケート／編集後記





特集

北陸新幹線のその後

# 女子鉄アナウンサー、 北陸新幹線(糸魚川・金沢間)を巡る 1泊2日の見どころ満載ツアー

文：久野 知美 写真：村上悠太



テレビ東京「なないろ日和ー」、「よじごじDays」などの情報番組や、NHKラジオ第1「鉄旅・音旅 出発進行ー」音で楽しむ鉄道旅」、BSフジ「鉄道伝説」ほか、鉄道系番組にレギュラー出演。さらに関東私鉄の自動アナウンスも担当するなど、多方面で活躍中の久野知美さん。最近では3冊目の著書『京急とファン大研究読本』を上梓しました。本誌60号での「女子鉄アナウンサー、北陸新幹線(長野・糸魚川間)のひとり旅」に続いて、糸魚川から現在の終着・金沢までの「乗車旅」に出版していただきました。

## ホームの眼下に広がる日本海

旅のスタートは、60号での「鉄旅取材」の締めを飾ったJR糸魚川駅。前回も触れましたが、現在の最先端技術を詰め込んだ北陸新幹線の中でも最大の魅力の一つは、意外とアナログ(?)な点。ホームから日本海を臨めることです。平成27年3月、営業運転を開始する直前、試乗会で乗車した時にも広報スタッフの方が、糸魚川駅以西は「ぜひ美しい日本海をお楽しみください」と繰り返しおっしゃっていたのを鮮明に覚えています。

糸魚川駅のホームに上がると、日本海の美しい水面が眼下に広がります。高速鉄道の駅ホームでありながら、あえてガラス壁を用いて眺望の良さを重要視した判断はお見事。耐震・防音はもちろん計算し尽くされていますが、降り立った瞬間に海を感じられる



そんな糸魚川駅の駅構内は、一歩足を踏み入れた瞬間から地元の魅力が溢れています。柱には地元原産のヒ

## 地元らしさ満載の糸魚川駅

新幹線駅なのです。見晴らしの良さにもこだわり抜いた、関係者の皆さんのプライドを感じます。



エレベーターシャフトはジオパークの地層・断層をモチーフとしたデザイン



糸魚川駅では役目を終えたレンガ造検修庫の一部を保存・活用している



待合室の壁面には新潟県産のスギ材が使用され、温かみを感じさせる



北陸自動車道の上を鋭角に交差する「北陸道架道橋」

**世界初の  
ニッケル系高耐候性鋼を採用**  
さて、時間がいくらあっても足りないほど盛りだくさんな糸魚川駅を

スイが用いられ、エレベーターシャフトなどにジオパークの地層・断層をモチーフとしたデザインが採用されているなど、糸魚川らしさが満載。待合室壁面には、新潟県産スギ材のレリーフ（モザイク貼り）が使用され、ここでも地域性と温かみを感じることができます。（なお、前回でもたつぷりにご紹介しましたが、お時間のある方は、ぜひ改札外にある観光案内所や複合型交流施設「糸魚川ジオステーションジオパル」をはじめ、かつて大糸線で大活躍したキハ52の静態保存車両&レンガ造検修庫の復元なども、ご堪能くださいね）

後にし、向かうは一駅先の黒部宇奈月温泉駅。わずか14分でアクセスが可能です。発車間もなくして渡るのが、北陸新幹線を支える最新技術の代表作ともいえる北陸道架道橋。

この架道橋は、日本海の海岸からわずか600mに位置します。そのため、飛来塩分の影響を考慮しなければならず、世界で初めてニッケル系高耐候性鋼を採用。さらに、市場性のある丸形鋼管に

コンクリート系材料を充填した、充填鋼管桁という構造形式で造られました。これは、3径間連続充填鋼管複合桁が道路施設直上に位置するため、桁高を低く抑える必要があったことから取られた措置です。

## 黒部川に架かる 北陸新幹線最長の 橋りょう

続けて、鉄道で初めて波形鋼板ウェブが採用された「黒部川橋りょう

う」を通ります。1級河川である黒部川を跨ぐこの橋りょうは、北陸新幹線最長の橋長761mで、15径間から成るPC桁橋です。中央の6径間・344mが、鉄道橋で初めて採用された波形鋼板ウェブ連続PC箱桁から成る区間です。

特筆すべきポイントは、大きく分けて二つ。まずは、鋼板を波形にすることにより、高いせん断座屈強度が得られ、コンクリートの上下床版に効率的にプレストレスを導入できる点。もう一つは、軽量の波形鋼板ウェブを用いることで、主桁自重を約2割減らすこ



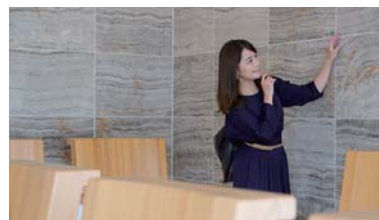
北陸新幹線で最長の黒部川橋りょう







階段踊り場のガラスには蛭谷和紙が挟み込まれている



待合室の壁面には地元下立産の大理石「オニックスマーブル」が用いられている



静態保存されている黒部峡谷鉄道の「トロッコ電車」



トロッコ電車があしらわれた柱時計

ちなみに、北陸新幹線の開業に合わせて富山地方鉄道が新設した接続駅・新黒部駅の駅前広場には、トロッコ電車の静態保存が！そう、国内外から絶大

## 見逃せない トロッコ電車

とができ、下部工を小さくすることが可能になった点です。

それにより、強度を保ちながらも下部構造がスレンダーで美しく、景観を損なうことのない新たな橋りょうが黒部川に誕生しました。ちなみに、鉄道での初採用にあたり波形鋼板と床版の接合部の疲労耐久性についての模擬試験が繰り返され、鋼板を床版に直接埋め込む方法が用いられることに。実証に裏づいた安定性は当然ながら、乗り心地も抜群です。

**鉄道アクセスを劇的に変えた駅**

黒部川橋りょうを渡って程なくして到着する黒部宇奈月温泉駅は、鉄道でのアクセス向上により、完成とともに富山にお住まいの方および富山観光に訪れる方の旅程を劇的に変えたキーとなる駅。

駅の内装は、穏やかな孤を描く天

井と富山県の新川産杉材を利用した下がり壁によって、ダイナミックで温かみのある「和」を感じさせる空間。待合室やトイレ入り口の壁面には、国會議事堂にも利用されている、地元下立産大理石「オニックスマーブル」が用いられ、階段踊り場には越中和紙の一つ蛭谷和紙を挟み込んだガラスが使われています。近未来的でありながら、昔ながらの日本家屋を彷彿させ、ホッとする空気感で旅ゆく人を包み込むように迎えてくれます。

そんな黒部宇奈月温泉駅のコンセプトは、「見えない駅・魅せる駅」。少し離れたところから眺めると、豊富な水を湛える黒部の自然が映り込んだイメージのウェーブライン<sup>①</sup>を特徴とする駅舎と、ターミナルまでもが一体となった壮大な芸術作品となっていることが分かります。

なる人気を博する黒部峡谷トロッコです。展示されている旧車両は、現役車両同様にビビッドなオレンジ色が特徴のFD凸形電気機関車とハ形客車2両。存在感たっぷりに駅前に佇んでいます。鉄道ファンなら、記念撮影を忘れずに！

トロッコといえば、新幹線駅のターミナルにある時計にもトロッコ電車のデザインがあしらわれているのをご存知ですか？ シンプルながら、それと明確に分かるキュートなミニトロッコ。女子鉄的には、SNS映える小さな



立山杉の木立と雪をモチーフにデザインされた富山駅





新幹線の改札口から、路面電車を見ることができる



柱や壁には地元産の木材がふんだんに使用されている



ユニバーサルデザインの考え方に基づいた、音声付き触知式構内案内板



天井の高い2階建車両。京阪電鉄から譲渡された際、車両限界を修正した

京都の三大祭りの1つ、「時代祭」の行列絵図を施したカラフルな車体



富山県に三つある北陸新幹線駅の中で、最も乗降客の多いのが大ターミナルでもある富山駅。多くの人々が行き交い、にぎわいを見えますが、外観のデザインコンセプトは「立山あおぎ」という間に到着です。

## 富山は北陸の「鉄道王国」

ちなみに、イチ鉄道ファンとしては、新幹線改札からダイレクトに路面電車が通せるのもうれしい！ 富山は

さらに駅改札を出てすぐ、音声付き触知式構内案内板が設置されているのも注目すべきところ。案内板にはユニバーサルデザインの考え方に基づいて、目の不自由な方でも音声や点字で分かるように配慮がなされています。

「とやマルシェ」で旬をチェック  
今後の発展にも大注目な富山駅ですが、既に北陸新幹線開業に伴って駅

北陸の「鉄道王国」と称されるほど鉄軌道網が充実しており、本年3月には南北の路面電車（南…富山地方鉄道富山軌道線、北…富山ライトレール富山港線）がつながることが決まっています。南北のレールがつながり、運賃が均一化されることでより使いやすく、地元の方だけでなく、観光客の足代わりとしてますます路面電車が進化していくことが期待されます。

## ユニバーサルデザインがうれしい富山駅

再び北陸新幹線に乗り込み、次なる停車駅・富山駅へ。乗車時間はわずか12分。富山地方鉄道でゆったり鉄旅すると約1時間20分ほどを要する区間ですが、さすがのスピード。あっという間に到着です。

心ときめく「光の舞台」。落ち着いた雰囲気、シックな駅舎が特徴です。エスカレーターの側壁には、富山県産杉材のルーバーで岩瀬地区の縦格子が表現され、踊り場には八尾和紙を挟み込んだガラスを使用。また、柱や壁に富山県産木材を積極的に活用し、主要駅ながら温もりを感じる空間演出がなされています。



幕府への献上品だった鰯寿司。駅弁としては明治45年に販売されたのが始まりとか



富山の名産品「鰯寿司」が所狭しと並んでいる



京阪特急として長年走ってきた旧3000系。現在は富山地方鉄道の「ダブルデッカーエクスプレス」として活躍している。右は元西武の特急用車両

2階席の視点は通常車両より1m以上高くなる



関連施設の充実度が格段に向上しています。

中でもオススメは、富山の名産品・特産品が勢揃いする駅構内の「とやマルシェ」。駅に寄るだけで富山の味めぐりができて、とても便利。街中に出かける時も、ここで先に旬をチェックすると失敗がありません。

富山を代表する駅弁といえば、鱒寿司！ ということで、中でも地元のお舗から人気店まであらゆるタイプの鱒寿司を取り揃えている「越中鱒寿し富乃恵」にお立ち寄り。店員さんのアドバイスを受け、今回は「青山総本舗 鱒乃寿し」を購入。昆布だしのきいたご飯と、粗塩メしたお魚を千鳥酢でまとめたホツとする味に舌鼓。お腹が満たされると、美味しい地酒が欲しくなるもので……（笑）。ここで、北陸新幹線旅も小休止。富山の街に繰り出し、今日は富山市内で1泊することにしましょう。

## 懐かしい車両に再会

さあ、最先端技術をギョツと詰め込んだ北陸新幹線の叡智を学ぶ鉄旅、2日目に突入です。早速、新幹線に乗車！の前に、富山に來たら必ず足を伸ばすあの路線に乗らなければなりません。



その施工技術が評価され、平成 25 年に PC 工学会賞を受賞した神通川橋りょう

ズバリ！「富山地铁」こと、富山地方鉄道です。中でもイチオシの列車が「ダブルデッカーエクスプレス」。私が高校生の頃から、通学でお世話になった京阪電車の車両が第2の人生を送っているのが、ここ富山地铁なのです。旧3000系特急車というカラーテレビカーを搭載した日本初の列車で、2階建車両もあることから、「階下席に乗るか、2階に乗るか、テレビカーに乗るか」といったテツのトライアングルを楽しんでいました（笑）。ダブルデッカーエクスプレスに揺られ、当時見ていた景色よりも壮大な

車窓を楽しみながら岩峯寺までのプチトリップ。不思議なもので、これだけで学生時代にタイムスリップできそうです。久しぶりに旧友に会えたような気持ちで、朝から心がホッコリ満たされ幸せな気持ちに……。

## 二つの長所を組み合わせた橋りょう

まだまだ、ノスタルジックな思い出に浸っていたところですが、ここからは北陸新幹線旅に戻ります。

富山駅を出発すると、平成25年にPC工学会賞の作品部門を受賞した

神通川橋りょうを通過します。神通

川橋りょうの最大支間長は128m。道路橋では支間長が長くなる場合、構造物を軽量化できるPC斜張橋が一般的なのですが、高速走行する新幹線では、軌道にミリ単位の精度が要求されるため、桁のたわみを抑える必要があります。そこで、道路橋でよく使われる斜張橋と、鉄道で使われるコンクリート橋（PC橋）の長所を組み合わせたPCエクストラード橋を採用し、さらに桁のたわみを抑制する技術を開発。こうした問題点を見事にクリアしたこと



新高岡駅の外観は、国宝・瑞龍寺がデザインモチーフ



内装には地元産の素材が多数使用されている



五箇山和紙を挟み込んだガラス

待合室の壁面には銅・真鍮板を使用







3,019枚ものガラスを使用した、明るく、雨にもぬれない金沢駅の「もてなしドーム」

幻想的なライトアップされた鼓門

## 駅構内で高岡の文化を実感

から受賞に至りました。

ちょうど10分ほど経過したところで、富山県最後の新幹線駅・新高岡駅に到着です。駅構内の内装は、瑞龍寺の回廊や町屋の縦格子（ささら戸）などをモチーフとし、地域の歴史や伝統を肌で感じられる空間としています。

そんな新高岡駅のデザインコンセプトは「飛越能の自然・伝統・技術が融合し、新たな時代を具現化するデザイン」。壁面は氷見産・利賀産の杉材、五箇山和紙を挟み込んだガラス、柱には能登産の珪藻土やアルミの铸件が用いられています。

とりわけ特徴的なのが、待合室の

壁に使用された高岡産の圧延発色加工した銅・真鍮板。この銅・真鍮板が用いられることで、室内の空気がグッと引き締まり、まるで美術館のような雰囲気。触れるとひんやり冷たく、駅にいながらにして高岡の文化を実感することができます。

外観は、アルミ型材の採用や色調の変化があることで、高架下施設を駅前空間のアクセントに。地場素材や伝統技術を使いながら、全体的に無駄のない端のデザインによって駅周辺の施設とのバランスが保たれています。JR城端線との接続駅でもあるため、団体利用客を意識したお手洗いの配置をふくめ使い勝手が抜群です。お客様ファーストが徹底されていて、とても好印象！

## 威厳とプライドを感じる金沢駅

そしていよいよ、本日の旅の終着駅でもあり、現在の北陸新幹線の終着駅でもある金沢駅へ。乗車時間はこちらも13分と短いですが、鉄道ファンとしての注目は、新倶利伽羅トンネルに入る直前、右手に在来線が接近してくる所。その後、金沢到着ま

で短いトンネルがいくつか続きます。

金沢駅構内は、何といてもコンコース正面に加賀友禅をはめ込んだガラスの壁が美しく、駅の中をいっそう明るくしてくれます。待合室のデザイン壁には、輪島塗、九谷焼など県内30品目236点の工芸品が取り付けられ、小さな丸窓から一つひとつを鑑賞するのも楽しい！ホーム柱にまでも、金箔の帯を巻き付けるなど、石川県で最初の「新幹線駅」であるという威厳とプライドを見せつけられます。

駅正面にはフォトスポットとしても定着した、壮大な鼓門がお出迎え。日中に見られる神々しい朱色も美しいですが、ライトアップされた姿は幻想的かつ荘厳。金沢滞在の際には、ぜひ昼夜両方の姿を愛でていただきたいです。

ということ、北陸新幹線の技術と文化を味わい尽くす各駅停車旅。いかがでしたでしょうか？ひとまず、現在の延伸区間は全線完乗。この先、敦賀へ向けての本格開通が見込まれるのが2022年度末とされています。これから3年の間に、どんな技術が開発され、どんな情緒あふれる駅が生まれるのか……！ひとりの鉄道ファンとして、その時を今から心待ちにしています！



2階コンコース正面の加賀友禅をはめ込んだガラス



ホームの柱には金箔貼りの化粧パネルが





相鉄・JR 直通線の発車式

## 神奈川東部方面線、相鉄・JR 直通線開業

令和元年 11 月 30 日、相鉄本線と JR 東海道貨物線をつなぐ連絡線が開業しました。  
これにより横浜市西部・神奈川県央部と東京都心部とのアクセスがさらに便利になります。  
その概要を紹介します。

### ●はじめに

相鉄・JR 直通線は、相鉄本線西谷駅から JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの連絡線（約 2.7 km）および羽沢横浜国大駅を新設し、この連絡線を利用して相鉄線と JR 線が相互直通運転を行う路線です。本路線は、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの連絡線を整備する相鉄・東急直通線（令和 4 年度下期開業予定）と併せて神奈川東部方面線として整備を進めてきた事業であり、令和元年 11 月 30 日に開業を迎えました。

神奈川東部方面線事業は、既存の路線を連絡させることで横浜市西部および神奈川県央部と東京都心部を直結します。これにより、所要時間の短縮や乗り換え回数の減少など鉄道の利便性が向上することに加え、新幹線へのアクセス向上、地域間の連携と活性化などが期待されます。

### ●相鉄・JR 直通線の事業概要

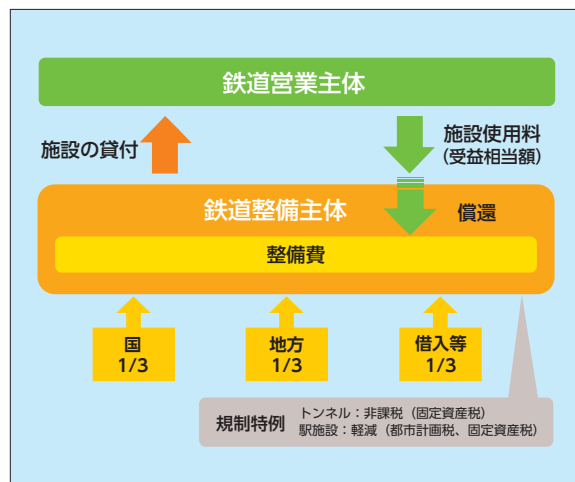
神奈川東部方面線は平成 12 年 1 月の運輸政策審議会答申第 18 号「東京圏における高速鉄道に関する基本計画について」にて、都市鉄道の混雑の緩和や速達性の向上等を目的として整備すべきとされた鉄道路線の一つです。既存ストックを活用しつつ都市鉄道の機能の高度化を図ることを目的とした「都市鉄道等利便増進法」が平成 17 年 8 月に施行されると、鉄道・運輸機構（以下機構という）は平成 18 年 8 月



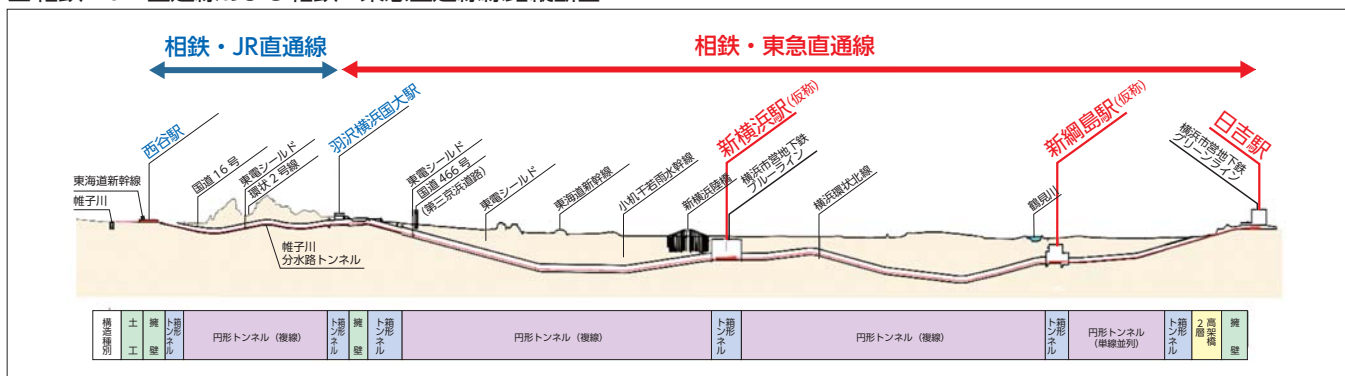
## ■相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線路線図



## ■都市鉄道等利便増進法における「受益活用型上下分離方式」



## ■相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線線路縦断面図



に同法に基づき相鉄・JR直通線の速達性向上計画を国土交通省関東運輸局へ申請、同年11月に計画が認定されました。その後、平成21年10月に営業主体である相模鉄道(株)が工事施行認可を受け、平成22年3月に都市計画決定および「横浜市環境影響評価条例」に基づく環境影響評価書の公告・縦覧が完了しました。

神奈川東部方面線は「都市鉄道等利便増進法」に基づいた「速達性向上事業」の第1号案件です。この制度では、営業主体が施設の整備主体に対し施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用しており、神奈川東部方面線の事業費は、国と地方自治体（神奈川県および横浜市）がそれぞれ3分の1ずつを補助し、機構が残りの3分の1の資金を調達しています。開業後は機構が営業主体に対して設備を貸し付け、営業主体は施設使用料（受益相当額）を機構に支払うことで事業費の償還を行っていくこととなります。

神奈川東部方面線は、機構が整備主体となり、相鉄・JR直通線は相模鉄道(株)、相鉄・東急直通線は相模鉄道(株)と東急電鉄(株)を営業主体として整備を進めています。

また、神奈川東部方面線は設計特例制度を適用した路線となっています。設計特例制度とは、鉄道事業法の一部改正（平成11年5月）により創設された認定鉄道事業者制度の一環で、工事施行認可申請等に際して当該鉄道施設の設計を機構が行った場合には、申請書類および図面の添付を大幅に省略することができる制度です。これにより、機構が設計管理者等の選任や設計基本方針の策定、竣工確認等を行う代わりに、工事施行認可時の自治体や鉄道事業者の負担を軽減することができ、本路線は、設計特例制度により実施する業務の基本的事項を定めた設計特例制度業務実施規程に基づいて設計基本方針を策定し、設計基本方針および設計基準に適合するよう、設計標準示方書および仕様書による設計を実施しています。また、令和元年6～8月にかけて行われた地上監査・総合監査と合わせて、設計特例制度に基づく竣工確認を実施しました。

### ●工事概要

相鉄・JR直通線は、沿線環境や景観など

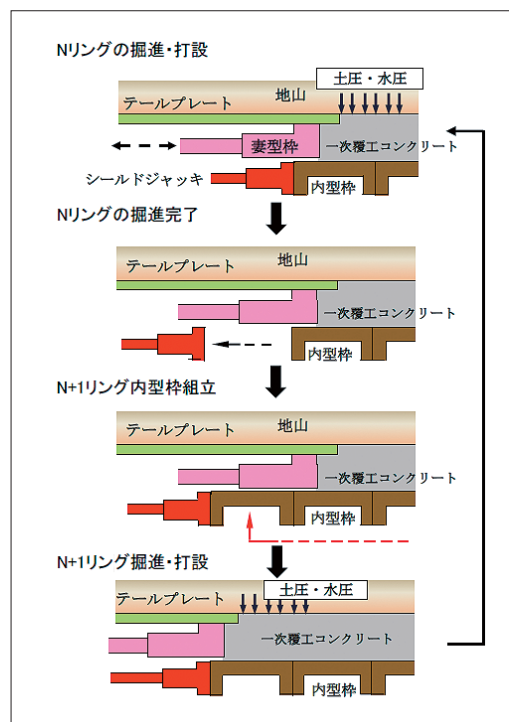


への配慮から地下トンネルを主体としており、走行ルートは安全性、利便性、速達性、経済性等に重点を置いて選定しました。地下トンネルのため、地下構造物との離隔に配慮し、速達性確保のため設計最高速度120 km/時に対応するよう良好な線形を模索した結果、現在の線形となりました。

工事は都市部で行われることもあり、用地交渉や支障移設、鉄道事業者との調整など、厳しい場面も多くありましたが、根気強い説明と交渉によって、関係者のご理解のもと着実に進めていくことができました。

相鉄・JR直通線の工事延長約2.7 kmのうち、機構は西谷トンネル(約1.4 km)と羽沢横浜国大駅の建設工事を行い、営業線と近接する相鉄本線西谷駅付近(約0.7 km)は相模鉄道(株)に、JR東海道貨物線接続部(約0.6 km)はJR東日本に工事を委託しました。

## ■一次覆工コンクリートの打設方法 (SENS)



西谷トンネルは西谷駅と羽沢横浜国大駅の間位置する延長約1446mの複線トンネルで、安定した上総層群地盤が掘削対象であることから、都市部で初めてSENSが採用されました。SENSは、密閉型シールドにより掘削および切羽の安定を図り、シールド掘進(Shield)と並行して二次覆工となる場所打ちライニング(Extruded Concrete Lining)によりトンネルを支保し、一次覆工の安定を計測により確認した後、力学的機能を付加させない二次覆工を施工(NATM)してトンネルを完成させる工法(System)で、シールド工法の安定性とNATMの経済性を併せ持つ工法です。シールド工法より安価なSENSによる施工は東北新幹線三本木原トンネル、北海道新幹線津軽蓬田トンネルに続き、本トンネルが3例目となります。なお、本トンネルのシールドマシンは西谷トンネル施工後、相鉄・東急直通線の羽沢トンネルに転用して使用されています。西谷トンネルは、多くの地下埋設物が輻輳する国道16号線直下を土被り約7mで横断する難工事でしたが、切羽土圧やコンクリートの打設圧を厳しく管理することで、道路および埋設物の変位量を最小限に抑えて施工することができました。

羽沢横浜国大駅は、相鉄・JR直通線唯一



シールドマシン (仮組立状況)



西谷トンネル





羽沢横浜国大駅（外観）



羽沢横浜国大駅（軌道階）



レール締結式

の新設駅で、相対式ホーム2面2線の地下駅です。当駅はバス等の交通機関との利便性および交通不便地域の解消を目的とし、ＪＲ東海道貨物線横浜羽沢駅付近の環状２号線側道脇に設置されました。工事の際は、施工幅員が狭く地下水位が高かったため、仮土留めにＳＭＷによる地中連続壁工法と切梁プレロードを採用しました。また、駅終端部はＪＲ東海道貨物線に近接しているため、軌道の変位を監視しながらの慎重な施工となりました。建築・機械工事では、本駅は「人と触れ合う」「自然と触れ合う」「風景と共生する」をコンセプトとして設計しており、自然光を取り入れられるよう膜屋根を採用し、内外装はレンガを基調とした流行に左右されない落ち着いたデザインとなっています。

電気設備工事では、西谷トンネル区間と羽沢横浜国大駅および信通機器室・配電所等の新設を行いました。起終点が他事業者の営業線に接続されるため、それぞれの設備仕様お

よび既設設備との接続に伴う検討や工程の調整に尽力しました。

相鉄委託工事およびＪＲ東日本委託工事においては、新設工事のほか、既存施設の改修工事等を行いました。営業線近接工事ということもあり、作業場所や時間に大きな制約がある中での複雑な切り替えなどを含む工事でしたが、調整会議等を通じて綿密に打ち合わせを行いながら施工を進め、無事に工事を終えることができました。

## ●おわりに

平成31年3月28日に相模鉄道(株)により相鉄・ＪＲ直通線にも乗り入れる新型車両「12000系」のお披露目がありました。同日午後、羽沢横浜国大駅にて相鉄・ＪＲ直通線のレール締結式が執り行われました。その後、監査・検査や訓練運転を経て令和元年11月30日に無事開業を迎えることができました。相鉄・ＪＲ直通線が整備されることにより、例えば二俣川から新宿まで移動する場合でも、乗り換えが不要になり、所要時間も約15分短縮されるなど、都心への距離が一気に縮まりました。

今後、相鉄・東急直通線が整備されることにより、東海道新幹線新横浜駅へのアクセスが改善されるなどさらに交通ネットワークが強化され、いっそう早く、便利になります。同路線につきましても、これから令和4年度下期の完成に向けて着実に工事を進めてまいります。



切羽にシェービングクリームのような気泡を注入して掘削土の流動性と止水性を確保しながら掘り進む泥土圧シールドマシン。西谷・羽沢横浜国大駅間の西谷トンネル建設で使われたマシンが羽沢トンネル建設に転用され、建設費削減に貢献した

WORKING  
REPORT  
ワーキング  
レポート

## 相鉄・東急直通線

# 最新技術を適材適所で採用し、 着々と建設が進む神奈川の新・大動脈

### 東京支社 新横浜鉄道建設所

相鉄・JR 直通線羽沢横浜国大駅と東急東横線・目黒線日吉駅を接続し、横浜市西部・神奈川県央部と東京都心部を直結させる、相鉄・東急直通線。相鉄沿線と新横浜に大きな発展をもたらす都市鉄道は、開業に向けて建設が着々と進行中だ。一足先に開業した相鉄・JR 直通線羽沢横浜国大駅とともに、横浜新都心の地下に姿を現した新しい鉄道をレポートする。

文・写真：栗原 景（フォトライター）

### 新時代を呼ぶ 相鉄・JR直通線の開業

令和元年11月30日、相鉄・JR 直通線（通称SJ線）が開業し、相鉄線とJR線の相互直通運転が始まった。これまで神奈川県内で完結していた相鉄本線が、西谷・羽沢横浜国大駅間の新線を経由してJR線に乗り入れ、渋谷・新宿といった都心に直結。二俣川・新宿間は乗り換えることなく最速44分で到達できるようになった。

「6月の総合監査で、初めて相鉄さんの新型電車に乗ってこの駅に入線した時は、我が子が独り立ちしたような気がして、心にグッと来るものがありました」

新たに開業した羽沢横浜国大駅の地下ホームで感慨深げに語るのは、新横浜鉄道建設所の金子伸生所長だ。

「自分が担当する鉄道の開業に立ち会うのは初めてです。用地をはじめとした事務、土木、建築、軌道、電気、機械といった各分野と協力しながら鉄道施設を作り、それが完成するというのは本当にうれしい経験です」

だが、新横浜鉄道建設所の業務は



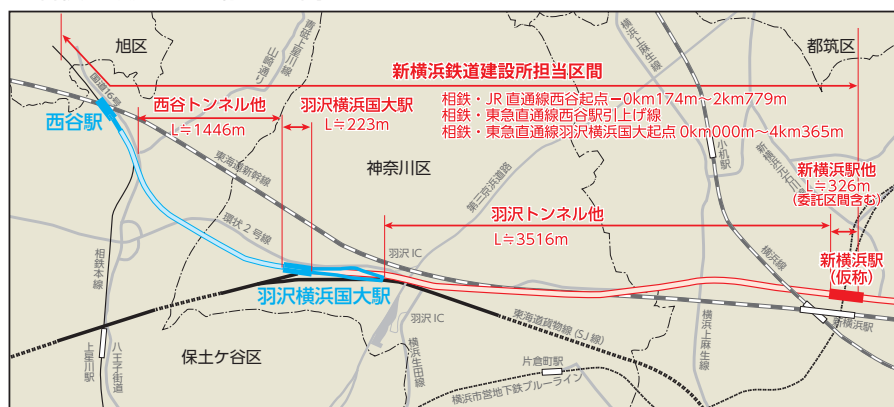


羽沢横浜国大駅に顔を揃えた相模鉄道 12000 系と JR 東日本 E233 系。これからはこの風景が日常となる



赤羽一嘉国土交通大臣や黒岩祐治神奈川県知事なども出席して 11 月 25 日に羽沢横浜国大駅で行われた発車式

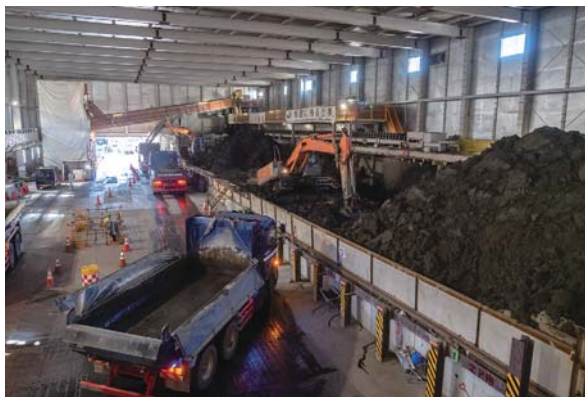
## ■新横浜鉄道建設所担当区間



平成 29 年 4 月に新横浜鉄道建設所に担当者として着任した金子所長。担当者を 1 年経てから平成 30 年 4 月に所長に就任したため、現場で作業にあたる JV の人との意思疎通も自然に図れているという



JR 貨物の横浜羽沢駅に隣接して開業した羽沢横浜国大駅。新横浜や保土ヶ谷へのバスが 1 時間に 1 ～ 2 本あるだけの不便な場所だったが、SJ 線の開業で渋谷まで最速 33 分で結ばれた



羽沢トンネル防音ハウス内の土砂ピット。約 2,000m<sup>3</sup>の収容力があるが、30 台前後のダンプが横浜市内の処理場まで 1 日 7 往復して搬出している

これで終わりではない。羽沢横浜国大駅から新横浜を経て、東急東横線・目黒線日吉駅に至る相鉄・東急直通線（通称 ST 線）の建設が、令和 4 年度下期の開業を目指して進行中だ。開業後は、新横浜駅（仮称、以下同）を境に相鉄新横浜線、東急新横浜線の名称が与えられる。

## 都心直結のまちに生まれ変わる羽沢横浜国大駅

新横浜鉄道建設所は、SJ 線西谷・羽沢横浜国大間と、ST 線のうち羽沢横浜国大・新横浜間の土木工事を担当している。ほぼ全区間が地下区間で、SJ 線が完成した今は、ST 線の羽沢トンネルと新横浜駅の建設を行っている。

羽沢横浜国大駅の乗り場は、ホームが向かい合った、2 面 2 線の相対式ホーム。機能的な内装で、駅名標や案内板は相鉄のコーポレートカラーである濃紺、「ヨコハマネイビーブルー」に統一されている。

エスカレーターでコンコースに上がると、こちらは壁面をレンガ調タイルで飾った、モダンで開放的な空間だ。屋根に東京ドームなどと同じ膜屋根が使われ、明るい雰囲気にもなっている。

「商業施設などはこれからの地域ですが、地元の催しに参加しますと、





羽沢トンネルのうち、羽沢横浜国大駅方から約 150 mは開削工法による箱形トンネルだ。現時点での線路終端部と、建築限界測定車が見える



羽沢横浜国大駅から新横浜方向を望む。中央の 2 本が ST 線、左右の線路が SJ 線だ。JR 線との接続部は、JR 東日本に委託して工事を進めた

子どもさんが大勢いるんです。S J 線も S T 線も、こうした子どもたちに喜んでもらえるような路線に育ってくれたらと思います」

実際、駅周辺には新しい家も建ち始めており、横浜市による開発計画もある。S T 線も開業すれば、都心直結の便利なまちとして、大きく成長することだろう。

二つの路線の分岐は、駅のすぐ北、地上に出た所にある。駅から直進する線路が新横浜・日吉に向かう S T 線で、その向こうに羽沢トンネルが見える。今にも列車が現れそうだが、内部では新横浜に向けて掘削が進め



羽沢トンネル内への搬入を待つセグメント。中央の黄色い開口部から天井クレーンによって立坑内へ降ろす

「羽沢トンネル最大の特徴は、セグメントを使ったシールド工法と、当機構が開発した S E N S とを使い分けていることです」

セグメントは鉄筋コンクリート製で瓦形になっており、8 ピースを組むと、直径約 10 m のリングになる。シールド工法では、工場であらかじめ製造されたセグメントを、シールドマシン内部で組み立ててトンネルを構築していく。コストはかかるが品質に優れ、設置と同時に覆工が構築される。

一方の S E N S は、セグメントの代わりに内型枠を設置して、掘進

最新の S E N S を駆使する羽沢トンネル

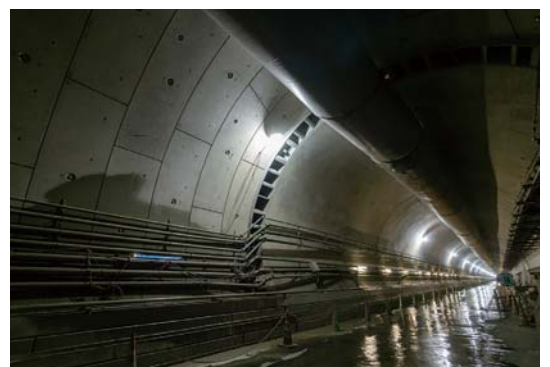
金子所長の案内で、羽沢トンネルに入る。出入口となる発進立坑は、羽沢横浜国大駅の北にある。敷地内の防音ハウスには掘削土のピットがあり、ダンプカーが次々と出入りしていた。

防音ハウスの横から、車で本坑に降りる。羽沢トンネルのほとんどの区間は、円筒形のシールドマシンの先端に取り付けられたカッタービットで掘り進む、円形トンネルだ。

られている。



SENS で使用された内型枠。セグメントと同じ 1.2m 幅のリングが 16 リング並んでおり、一番後ろのリングを前に移し替えて前進していった。なお、SENS の由来については 12 ページ参照



シールド工法（手前）と SENS（奥）の境界。2 つの工法では、使用する設備が異なるので、シールドマシンはここでマシン内設備の換装を行った





28本のジャッキが最前部のセグメントを押しつけることで、シールドマシンが推進力を得るとともに、セグメントはトンネル軸方向に固定される

シールドマシンの運転室では、二人の作業員が運転操作を行っていた。一見、事務室のように見えるが、この部屋自体、毎分20mm程度の速度で前進している。現在はS

と同時に地山と内型枠の間にコンクリートを直接加圧充填する。これを場所打ちライニングといい、場所打ちライニングによる一次覆工構築後、防水シートを巻いてさらにコンクリート打設による二次覆工を行う。作業が現場で完結するため経済性に優れる工法だ。地中深くの、地盤が堅い場所ではSENSが、重要構造物に近接した場所ではシールド工法が選択されている。

歩いてシールドマシンがある切羽へ向かう。円形トンネルは順次床面を構築していくため、車が奥まで通行できない。コンクリートはパイプで送り込み、セグメントなどの資材は仮設軌道を走るバッテリーロコで運搬、掘削土はベルトコンベアで運び出される。

シールド工法も気は抜けない。シールドマシンは外周に28本のジャッキがあり、最前列のセグメントを押し推進力を得るが、例えば曲線区間では内側と外側でジャッキ推力を変えらるという具合に、それぞれのジャッキに対してきめ細かい操作が必要となる。こうした部分は、100%人間の判断と操作に委ねられている。新横浜駅まではあと約470m(令和元年11月末現在)。令和2年2月末までに貫通する予定だ。

SENS区間が終わって再びシールド工法の区間を掘進中だ。休憩中の作業員は「SENS区間では、緊張の連続でした」と語った。「SENSではドロットした状態のコンクリートを扱うので、時間管理に気を遣いました。コンクリートが固まり始める前に、内型枠一つ分を掘進しなくてはなりません。また、シールドマシンは前胴が重く、SENSでは生コンクリートに浮力が発生して後胴が浮き上がります。その姿勢制御も重要でした」



羽沢トンネル内での資材運搬はバッテリーロコで行っている

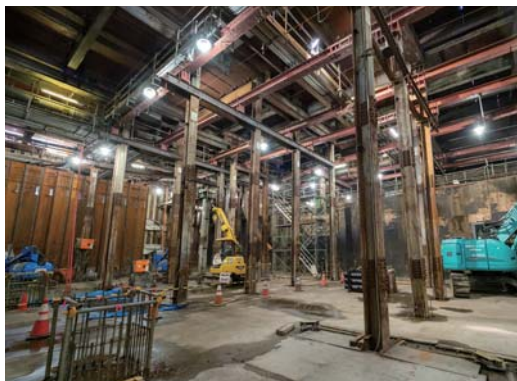


シールドマシン内部では、順次セグメントが構築されていく。幅1.2mの1リングを構築するのに、掘削を含めて約2時間かかる

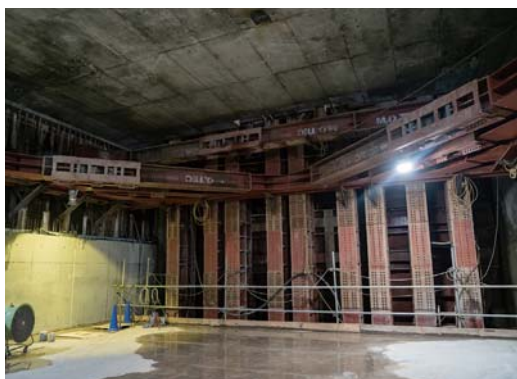


土圧やジャッキの状況などをモニターで確認しながらシールドマシンを運転する





地下1階中央部。奥に見える函が横浜市営地下鉄ブルーラインの躯体だ



ホーム階の起点方。羽沢トンネルのシールドマシンは棲壁まで到達し、この筒状の構造体を解体してカッターヘッドを搬出する。この直下に排水ピットとなる空洞があるため、構造体は横向きに支えられている



環状2号線に沿って駅の構築が進む新横浜駅前

## 市民の期待を背負う新横浜駅

地上に戻り、車で新横浜を訪れた。JR新横浜駅前では、環状2号線の下で、地下4階、総延長325.5mの新横浜駅（仮称）が建設中だ。横浜市営地下鉄ブルーライン新横浜駅と交差するため、交差部を含む中央の76.5mを横浜市交通局に委託して工事を進めている。羽沢方124mと日吉方125mを鉄道・運輸機構（以下「機構」という）が工事を進めている。現在、機構施工区間については、駅本体の土木工事は完了し、四つの出入口や、東西2カ所の換気塔の構築などが進められている。

駅は鋼製地中連続壁工法で建設されている。セメントと現地の土を混ぜたソイルセメントで作った土留壁に、お互いを継手で連結する鋼製の構造部材を建て込んで、本体壁とする工法だ。従来は仮設の土留壁を施工するため、本体と離れた位置に土留壁を施工していた。今回は土留壁を本体壁にするため、建設用地幅を縮小できる。

地下1階へ降りると、横浜市営地下鉄新横浜駅の躯体が見えた。開業時にはここが乗り換えコンコースとなる予定だ。ST線のホームは、地下4階にある。機構が発注している東西部分は、部分的ながら既に2面3線のホームが構築されている。

「やっとホームができてきて、駅らしくなってきました。横浜市交通局さんが発注されている中央部分は、地下鉄と交差するためどうしても手間がかかりますが、土木工事が完成次第、ホームを延ばします。羽沢トンネルと合わせ、ここが頑張りどころですね」

金子所長が笑った。新横浜鉄道建設所のオフィスも、ここから歩いてすぐの場所にある。市民からST線に期待する声もよく聞かれると言



駅らしい姿になってきた新横浜駅（仮称）。ホーム奥に見えるH鋼は地上の覆工板を支えており、頂版が完成次第撤去される

「ただ期待の声が、とても具体的なのです。『菊名乗り換えがなくなれば、私の通勤はこれだけ便利になるのがんばってください』というように。しっかりした鉄道を作ること、鉄道をご利用される方々が確かに便利になるのだということを実感しています」

ST線が完成すれば、相鉄沿線は都心と横浜直結の極めて便利なまちとなり、新横浜は東京・横浜・新幹線と、あらゆる方面への交通結節点となる。横浜市西部・神奈川県央部が生まれ変わる都市鉄道の完成まで、今がまさに正念場だ。





## 新横浜を、立ち寄りたくなるまちに その思いが結実したオンリーワンの「ラー博」

株式会社新横浜ラーメン博物館

社長 岩岡 洋志さん

JR 新横浜駅の改札内には、新横浜ラーメン博物館のギフトショップがある。全国各地のラーメンを飛行機に乗らずに食べに行ける「ラー博」は、今やすっかり新横浜の顔だ。

そんなラー博を作り育てた岩岡洋志さんは、生まれも育ちも新横浜。不動産業を営む家庭で、このまちの発展を半世紀以上見て来た人物である。

「26 歳で実家に戻った昭和 60 年頃、新横浜は「新幹線に乗り換える所」に過ぎなかったのが、悔しかったのです」

時はバブル期。新横浜にも続々とオフィスビルが建ち始めていたが、商店街のにぎわいといった界限性はほとんどなかった。

「その新横浜をわざわざ来たくなるまちにしたいと、地元的地権者 2 世や実業家とともに、アイデアを交換していました。その中で私は、誰もが子どもの頃から親しみ、地域性を持つ料理であるラーメンに注目したのです」

当時は、今ほどご当地ラーメンが注目されていなかった時代。各地のラーメンを食べ歩き、その多様性に驚いた。しかも、老舗といわれる店には「戦後の食糧難から、1 杯で満足できて栄養価も高い料理として行き着いた」といったストーリーがある。これは、単なるレジャー施設ではなく、文化をしっかりと

次世代に伝えていく価値があるはずだ。

そう考えた岩岡さんは、平成 6 年、新横浜駅から徒歩 5 分の立地に、日本初の本格的フードミュージアムである新横浜ラーメン博物館をオープンした。採算性を心配する周囲の声をよそに、ラー博はオープンと同時に大ヒット。電車が新横浜駅に着くたびに人の波が押し寄せ、初年度は年間入場者数 150 万人を記録した。

それから 25 年余り。これからのラー博は全国のラーメンを「紹介」する施設から、ラーメンを「語り継ぐ」施設へ進化しようとしている。令和元年には 1 階を増床し、「青竹打ち」の製麺体験スペースをオープン。全国のラーメンに関する文献資料の蒐集も進めている。ラーメンに関することならなんでも分かり、体験できて、実際に食べられもするミュージアムが目標だ。

そんな岩岡さんは、もちろん新横浜を経由する相鉄・東急直通線に期待しているが、単に便利になるだけではまちは発展しないと語る。

「便利なだけでは、最後は東京に勝てません。特に用事はないけど立ち寄りたい、お金をあまり使わなくても豊かな時間を過ごせる、そんなまちを育てたいですね」

現在は町内会とともに、まちを花と



昭和 30 年代の懐かしいまち並みを再現した地下 1 ～ 2 階。ラーメン店の多くは数年で入れ替わり、新しい味との出会いがある



オープン時には長蛇の列ができた

緑で彩り道案内の役割も果たすグリーンポールの整備に協力している。老舗の商店街に人が集まるように、相鉄・東急直通線を利用する人が、ふらりと降りて散策したくなるまち。それが、岩岡さんが思い描く次の新横浜だ。

\* \* \* \* \*

### 新横浜ラーメン博物館

アクセス：新横浜駅から徒歩 5 分

入 館 料：380 円

(小・中・高校生、60 歳以上 100 円)

営業時間：11:00 ～ 22:00

(土曜～ 22:30、日曜 10:30 ～)

休 館 日：12 月 31 日、1 月 1 日

問い合わせ：☎ 045-471-0503



写真提供：PIXTA

### 新横浜 エリア ◀ 紹介 ▶

#### 「日産スタジアム」

さまざまな運動施設が集まるスポーツの殿堂

サッカーワールドカップとラグビーワールドカップの決勝の舞台となった、新横浜公園の中核施設。Jリーグ横浜Fマリノスの本拠地としても知られる。新横浜公園内には遊具広場やドッグランなどがあり、ウォータースライダーが人気の新横浜ウォーターパークも。

アクセス：新横浜駅から徒歩 13 分

問い合わせ：☎ 045-477-5000 (横浜市体育協会・管理 JV 共同事業体)

●日産ウォーターパーク (令和 2 年 2 月 28 日まで休業中)

営業時間：9:00 ～ 21:00 (日曜・祝日～ 17 時、入館は閉館の 1 時間前まで) 季節による変動あり。休館日：第 3 火曜日、1 ～ 3 月の第 4 火曜日 (祝日の場合は営業)、年末年始

入場料：1 時間 500 円 (延長 30 分ごと 200 円)、13 歳未満 1 時間 250 円 (延長 30 分ごと 100 円)



写真提供：PIXTA

#### 「横浜アリーナ」

オープン 30 年を超えた  
総合イベントアリーナ

コンサートや式典、バレーボールをはじめとするスポーツなどさまざまなイベントが催される、最大 1 万 7,000 人収容のホール施設。200 人規模のライブハウス「新横浜 NEW SIDE BEACH!!!」と音楽スタジオ「Studio MUGIC」もあり、多彩なイベントに対応している。

アクセス：新横浜駅から徒歩 5 分

問い合わせ：☎ 045-474-4000



写真提供：新横浜プリンスホテル

#### 「KOSÉ新横浜スケートセンター」 開放的な国際規格のリンクで アイススケートを

60m × 30m の国際規格のリンクでフィギュアスケートの大会が開催されるほか、1 年を通じてアイススケートを楽しめる。

アクセス：新横浜駅から徒歩 5 分

一般滑走

営業時間／休館日：シーズンや催事などにより異なる

滑走料：大人 1,250 円 (貸靴料 650 円)、中学生以下 750 円 (貸靴料 450 円)

問い合わせ：☎ 045-474-1112 (10:00 ～ 18:00)





徳川家康が17年間在城した浜松城

# 遠州鉄道

浜松市の南北を走る遠州鉄道は、車体が赤いことから、昔から“赤電”と呼ばれている。開通から110年、その歴史は有為転変だが、17.8kmを走る単線鉄道として通勤や通学、観光などの足として利用されている。



## ■遠州鉄道路線図



◆市民に親しまれる「赤電」

新幹線浜松駅のホームから出口までの通路には、浜松の産業を象徴する河合楽器とスズキ自動車のPRコーナーが並んでいた。さらに遠州鉄道の新浜松駅まで、わずかな距離だが、林立するビルの中を歩く。高架化された新浜松駅のホームに立った時、新幹線と単線電車を結ぶ空間の雰囲気、なんとも不思議な感覚に襲われた。

遠州鉄道の愛称は遠鉄<sup>えんてつ</sup>。昔から、市民の誰からも「赤電」と呼ばれ親しまれている。車両は全てオリジナルで、その塗色は赤色が基本。最新2000形はレッドに白とグレーをあしらっているが、利用者は「あくまで「赤電」と、全く意に介さない。近ごろはフルラッピングの「青電」や



車体が赤いことから、“赤電”と呼ばれ、親しまれている





終点の西鹿島駅



JR 浜松駅前



朝のラッシュ時の新浜松駅



遠州鉄道 鉄道営業所の  
山本賢人所長

山本賢人所長は「今年度の利用  
者も1千万人以上の見込み。3年連続  
の1千万人突破です。少子高齢化の  
時代ですが、分かりやすい  
ダイヤに加え、できるだけ  
利用者の気持ちにお応えす  
ることを心掛けています。  
最近では自転車やマイカー

起点の新浜松駅から終点の西鹿島  
駅までの所要時間は32分。この間の  
駅数は18。工業都市・浜松市内を走  
る唯一の鉄道路線だ。なによりも利  
用者に評判なのは、起終点両駅での  
昼間時発車タイムが0、12、24……  
の12分おきに決まっていること。もち  
ろん、朝夕ラッシュ時は増発している。  
加えて催事に合わせて2両編成を4  
両編成に組み替えることもいとわな  
い。あくまでも利用者本位、住民が  
揃って「赤電」と親しんでいる背景だ。  
12分ヘッドというパターンダイヤ  
は、新浜松・上島付近までの区間を  
2期に分けて進めた高架化工事の完  
成によって実現した。沿線を管理運  
営するのは西ヶ崎駅構内にある遠州  
鉄道 鉄道営業所。

## ◆12分ヘッドのパターンダイヤ

「緑電」、「黄電」も登場し、華やかさ  
を増している。

## ■遠州鉄道株式会社

### 〈会社概要〉

- 本 社 〒430-8655  
静岡県浜松市中区旭町 12-1
- 創 立 昭和 18 (1943) 年 11 月 1 日
- 営業開始 明治 42 (1909) 年 3 月 3 日
- 払込資本 38 億円
- 株 主 一般 (2,576 株) 85.58%
- 代 表 者 取締役社長 斉藤 薫
- 従業員数 2,024 名  
(平成 31 年 3 月 31 日現在)

### 〈路 線〉

- 営業区間 新浜松・西鹿島間 17.8km  
(全線単線電化)
- 駅 数 18 駅 (うち無人は 9 駅)
- 車 両 数 2 両 14 編成



遠州鉄道 鉄道営業所

## ■鉄道・運輸機構の助成実績

### 〈主な助成事業〉

- 鉄道駅総合改善事業費補助 平成 28 年度
- 駅改良およびバリアフリー化



八幡駅付近の高架橋。  
左に見えるビルはヤマハ本社



ラッピングされた「赤電」と車内

からの乗り換えが多くなったよう  
です。それやこれやの施策もありま  
すが、なにより「安全・安心・快適」  
という鉄道本来の姿が見直されたの  
でしょう」と手応えを口にする。し  
かし、まだまだ満足はしていない。「高  
架化だけにとどまらず、エレベーター  
の新增設など、乗降客のサービス向  
上を急ぎたい」と気を引き締める。





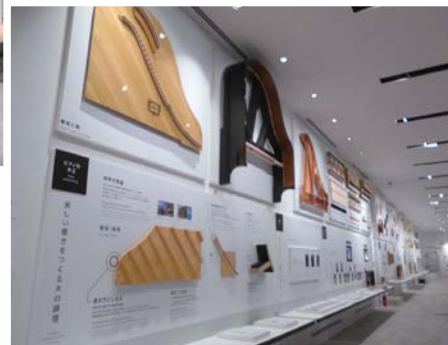
遠鉄シリコン整流器



ヤマハの「イノベーションロード」には800種類もの楽器が展示されている



「イノベーションロード」入口



岩水寺駅

安産・子育て・厄除け・開運に御利益があるとして厚い信仰を集めている岩水寺



西ヶ崎駅構内に留置されている大正14(1925)年製の電気機関車ED282

## ◆天浜線との連携で 観光客も利用

沿線に大きな観光地はない。それでも観光客の利用が目につく。終点の西鹿島駅は、観光地が散在する他社線の天竜浜名湖線（愛称・天浜線）との接続駅。そこで同線にも乗り入れてできる共通1日フリー乗車券も用意されている。

「赤電」の中には、天浜線沿線でお馴染みの女城主・井伊直虎の姿を描いたものもある。両社間の絆の一つの証だが、利用者の利便向上によって、地域活性化に役立っているに違いない。

## ◆八幡駅を挟むヤマハと八幡宮

沿線誘客の目玉になるものが、八幡駅を挟んで並んでいた。西側にあるヤマハ企業ミュージアム「イノベーションロード」と東側の浜松八幡宮だ。

イノベーションロードには、「見て・聴いて・触れて」をコンセプトに、ピアノ、バイオリンなど800種類の楽器が展示されている。楽器を分解して製作工程を示すコーナーでは、家族連れが興味津々の様子。傍らでは楽器体験で音色を楽しむ人々も。若い人たちや外国人観光客の姿が続いていた。

浜松八幡宮は、徳川家康ゆかりの神社。境内の「雲立のクス」は高さ約15m、枝張り約20m四方というクスの巨木。武田方との三方ヶ原合戦の折、家康が身を潜めて難を逃れたご神木だ。

八幡宮手前には、この辺りでは珍しい洋風建造物の遠鉄シリコン整流器がある。「これも含めて八幡駅は観光客誘致の一押し駅です」と澤井孝光鉄道営業所副所長はPRを忘れない。

## ◆沿線にも名所が

美蘭中央公園駅前に続く公園は桜の名所。岩水寺駅から徒歩15分の、駅名の由来となった岩水寺は高野山真言宗別格本山。天竜川の龍神を刻む地蔵様は国指定文化財。西鹿島駅で遠鉄グループのバスに乗り換えれば、全国に知られる秋葉山本宮秋葉神社や明治期の日本画家・秋野矩美術館（現在は休館中）も訪ねられる。

## ◆軽便鉄道王・雨宮も絡む 鉄道史

西ヶ崎駅構内に、開業110年の歴史の歩みを感じさせるホキ車と電気機関車が留置されていた。

ここで、遠鉄の歴史を振り返ってみよう。浜松の有力者が、秋葉本宮





サポーター  
の  
声

鉄道友の会静岡支部  
支部長 増田 昭 さん

1年ほど前から上島駅で友の会メンバーによる写真展を開催している。「高架化工事完成で駅コンコースが広がった。この機会にお客様に一呼吸おいていただく時間のためにどうだろうか」という提案を遠鉄から受け、それに応える形で始められた。

作品の対象は遠鉄ばかりではなく、沿線外にも及ぶ。年に4回程度のペースで続けており、着実にファンを増やしているという。写真展を目にした人は「赤電」を楽しむほかに、遠方の話題にも触れられる。増田さんたちの趣味の世界と遠鉄の利用者の思いが結ばれたに違いない。

さらに「談笑のチャンスが生まれれば、駅はもちろん、駅周辺の雰囲気にもホットなものを感じさせるようになるでしょう」と期待感を膨らませる。

遠鉄の前身の中に浜松軽便鉄道奥山線がある。バスの勢いに負けて昭和39（1964）年に廃止されたが、浜松城下の路線跡は今ではサイクリングロードを兼ねた遊歩道として残っている。増田さんたちはコース案内を幾度も重ねながら、単なる懐古趣味に終わらせず、遠鉄の歴史を通して今ある「赤電」の存在感を思い起こさせているという。



旧奥山線、亀山トンネル内にある当時の写真（上）  
旧奥山線、亀山トンネルの東側出入口（左）

そこで他の廃止線の中ノ町線、笠井線、西遠鉄道と合わせた4路線巡りツアーを企画してはどうかと話を切り出すと「どの廃止線跡もルートをはっきり見つけ出せないほど変貌してしまった。ツアーを仕組むのは不可能です」との答え。

それでも遠鉄沿線にはまだ隠れた名所旧跡や見所、楽しみどころだとかがあるはずだと、「まずはそれらをピックアップしてみてもはどうだろう」と前向きな発言が続いた。



雲立のクス



浜松八幡宮の本殿

浜松城の徳川家康像

秋葉神社や天竜川に通じる二俣街道への軽便鉄道敷設を本格的に計画したのは明治の半ば。一度挫折したが、明治40（1907）年に、あの軽便鉄道王・雨宮敬次郎が社長の浜松鉄道が設立された。同社は遠州鉄道の前身で、明治42（1909）年3月に中ノ町線、馬込・中ノ町間が開業した。次いで同年12月には現在の鉄道線である鹿島線、浜松・鹿島間が開業した。当時は蒸気機関車で片道1時間20分かかったという。翌年の3月、中ノ町線は延伸、鹿島線と板屋町で接続した。

さらに大正3（1914）年4月、西ヶ崎を起点にした笠井線が開業、折からの第1次世界大戦を背景に、産出される鉱石などの貨物輸送が盛んになった。現在、西ヶ崎駅構内にあるホキ車はその名残。大正12（1923）年4月には浜松・奥山間、翌13年7月には西遠鉄道、貴布祢・宮口間がそれぞれ開通した。それぞれの路線は企業合併などを繰り返して、やがて廃止。残ったのが遠州鉄道、新浜松・西鹿島間の単線17・8kmのみということになる。しかし、この間の鉄道とバス共存共栄をめぐるエネルギーな激しい動きは、現在の浜松市とその一帯の発展の礎になったのではないだろうか。

フリーライター 平野雄司



## 第17回 技術研究会を開催

第17回技術研究会を令和元年10月16日(水)、17日(木)にメルパルク横浜にて開催しました。

本研究会は、鉄道建設に係る全国的な唯一の公的技術者集団として、職員の技術力の維持・向上を図るため、当機構の全国の技術者が技術開発成果、技術課題克服への取り組み等を報告することを目的として実施しています。

用地、土木(橋りょう、トンネル)、軌道、調査、建築、機械、電気の各部門合わせて11件の講演が行われました。講演内容、プレゼンター

ション、質疑応答について審査し、優秀な講演に対して表彰を行いました。

特別講演は、「海外コンサルタン業務について」と題して、(株)オリエンタルコンサルタンツグローバル インド現地法人 取締役会長 阿部玲子様にご講演を行っていただきました。

聴講者は2日間で延べ672名にも及び、盛況のうちに終了することができました。当機構では今後とも、技術研究会を通じて、当機構の鉄道建設に係る取り組み等をご報告してまいります。今回の受賞者は下記のとおりです。



講演の様子



特別講演の様子

## 最優秀賞

- ◎ 弾性まくらぎ埋込形軌道スラブの開発  
九州新幹線建設局 軌道課 曾我 周作

## 優秀賞

- ◎ 有姿分譲を含む国土調査済の土地の筆界未定解消  
北海道新幹線建設局 用地第三課 佐藤 匠
- ◎ 整備新幹線の工事用機械の導入経緯と改良  
—九州新幹線、北陸新幹線—  
東京支社 設備部 機械第二課 佐藤 雄太
- ◎ 盤膨れが懸念される地山におけるインバート対策  
—北陸新幹線、加賀トンネル—  
大阪支社 工事第二部 工事第三課 今林 泰史
- ◎ 用地幅が確保困難な停車場・橋上駅部の施工計画  
—九州新幹線、諫早駅—  
九州新幹線建設局 諫早鉄道建築建設所 金澤 和誉



小島副理事長と受賞者5名



講演者との集合写真



## 九州新幹線(武雄温泉・長崎間) レールウォーク(嬉野市)

九州新幹線建設局



青空のもと、村上嬉野市長による開会のあいさつ



レールウォークへ出発！



足もとを見ながらゆっくりと…



工事用車両に興味津々

現地では参加者の方々が思い思いに写真を撮影したり、機構職員へ質問をするなど、一般市民の新幹線工事への関心の高さがうかがわれるイベントとなりました。

令和元年11月10日(日)に九州新幹線西九州ルート(武雄温泉・長崎間)において一部敷設が完了したレールの上を一般市民の方々に歩いていただく、レールウォーク

イベントが佐賀県嬉野市内にて同市主催のもと、開催されました。会場となった嬉野温泉駅高架橋上に当日集まった参加者は、小さな子どもから大人まで総勢400

名。九州新幹線建設局からも綿貫局長以下、工事を担当する武雄土木・軌道・建築建設所職員をはじめとした多数の職員が現地へと向かい、会場の案内や新幹線工事の説明等を行いました。

## 鉄道フェスティバルin北海道

北海道新幹線建設局

にぎわう機構  
ブース



北海道新幹線と機構をPR

新幹線レールの模型展示

令和元年10月12日(土)、札幌駅南口イベント広場において、「鉄道の日」北海道実行委員会主催による第26回「鉄道の日」記念イベント鉄道フェスティバルin北海道が開催され、北海道新幹線建設局もブース出展により参加しました。台風の影響により開催が危ぶまれましたが、当日は天候に恵まれ、開場前から多くの鉄道ファンや家族連れで長蛇の列ができており、機構ブースへも開場と同時に多くの方々にご来場いただきました。機構ブースにおいては、「新幹線レールの模型」や「説明パネル(機構

構紹介、北海道新幹線路線図(新函館北斗・札幌間等)」の展示と「映像(機構事業概要、青函トンネル工事記録等)」を上映するとともに、北海道新幹線パンフレットおよび機構クリアファイルを配布し、北海道新幹線と機構のPRを行いました。ご来場の方々から北海道新幹線新函館北斗・札幌間の開業時期や新駅設置場所に関する質問が数多く寄せられ、地元の方々の北海道新幹線への関心や期待を肌で感じることができました。イベント全体では、毎年人気のH5系はやぶさのミニ新幹線乗車

コーナーやふわふわ遊具コーナーが今回も設置され、多くのお子様の笑顔をみることができました。またメインステージでは、各出展者によるビンゴやクイズ大会、キャラクターとの記念撮影会などが開催され、多くの方々でにぎわいました。

令和初の開催となった今回も「鉄道の日」記念イベントは大盛況のうちに幕を閉じました。



ミニ新幹線乗車コーナー



## アイランドー2019 開催

共有船舶建造支援部 建造促進課

全国の島々が集まる祭典「アイランドー2019」が、11月23日（土）～24日（日）の2日間にわたり、池袋サンシャインシティ文化会館にて開催され、当機構も日本旅客船協会のブースの一部をお借りして出展しました。

アイランドー（主催：国土交通省／公益財団法人日本離島センター）とは、年に1度の「島の祭典」

として、全国の島が一体となって島の自然・歴史・文化・生活などのすばらしさをアピールし、交流人口の拡大、移住・定住の促進を図り、離島地域の活性化を目的とする離島と都市との交流事業であり、本年度27回目を迎えました。

当機構は、アイランドーに出展する離島の方々（地方公共団体）に、共有建造制度のPRを行うとともに

に、一般の来場者の皆様にも当機構をよりよく知ってもらうために2013年から参加しています。3年前からは毎年、共有事業者より船舶模型をお借りして展示しています。本年度は瀬戸内海汽船（船様より、7月に竣工した共有船「シーパセオ」の模型をお借りしました。本船は2019年度グッドデザイン・ベスト100を受賞するなど



にぎわうブース内



会場内の様子

デザイン性に優れており、細部にわたり忠実に作られた船舶模型の注目度は高く、お子様はもちろん、離島や船旅好きな大人の方にも大変好評で、対応する機構職員にさまざまな質問をいただきました。また、SDGsポスターを掲示する等、当機構の共有建造制度について広く知っていただく貴重な時間となりました。



共有船「シーパセオ」の模型



小学生の質問に答える機構職員



## 共有船「さんふらわあさつま」 シップ・オブ・ザ・イヤ―2018大型客船部門賞受賞

シップ・オブ・ザ・イヤ―は、公益社団法人日本船舶海洋工学会が授賞するもので、毎年日本で建造された話題の船舶の中から、技術的・芸術的・社会的に優れた船に与えられる賞です。1990年から開始され29回目となる今年は合計9隻が選考の対象となりました。

今回受賞した共有船「さんふらわあ さつま」は、大阪・志布志航路に就航したカーフェリーで、共有事業者の㈱フェリーさんふらわあ、建造造船所のジャパンマリユニテッド(株)、当機構の共同申請で、シリーズ船「さんふらわあ きりしま」とともに、シップ・オブ・ザ・イヤ―2018の大型

客船部門に応募し、昨年4月4日に学会所属の技術専門家から成る予備審査委員会を経て本選考委員会に推薦されました。

候補船の発表会・選考会は、5月13日に明治記念館(東京都港区)で開催され、一般参加者も多数聴講する中、各応募船をアピールする熱心なプレゼンテーションが行われ、その後別室にて選考委員会が開催されました。

船旅を楽しめるよう、プロジェクトシヨンマッピングを用いたエントランスをはじめ、ゆとりのあるパブリックスペースや「くつろぎのプライベート空間」を充実させていること、また、推進システムには、二重反転プロペラとハイブリッド推進システムを導入し、高い省エネ性能と操船性を両立させたことが評価され、大型客船部門賞を受賞しました。

授賞式は、7月12日に日本マリユニテッド(株)と日本船舶海洋工学会および日本航海学会の表彰とともに、海事三学会合同表彰式として海運クラブにおいて執り行われ、当機構からは佐々木理事長代理が出席し、共同申請者の㈱フェリーさんふらわあ、ジャパンマリユニテッド(株)の出席者とともに、受賞の盾および表彰状が授与されました。

シップ・オブ・ザ・イヤ―の当機構共有船の受賞は、1994年の高速カーフェリー「はやぶさ」(当時は船舶整備公団)を皮切りに、今回が11回目の受賞となります。



シップ・オブ・ザ・イヤ―受賞風景



「さんふらわあ さつま」外観

事前の予備審査委員会での審査結果(技術の獨創性・革新性、技術・作品の完成度、社会への波及効果、話題性・アピール度)やコメントを参考とし、発表会でのプレゼン内容や質疑をもとに選考が進められました。この結果、「さんふらわあ さつま」は、非日常の



## 鉄道・運輸機構と日本造船技術センターが包括的連携協定を締結

令和元年7月26日（金）に、船舶建造に関する調査および研究についての連携を強化するため、当機構と一般財団法人日本造船技術センターとの間で包括的連携協定を締結しました。

国内物流の4割強、特に産業基礎物資輸送では8割を担う内航海運にとって、昨今の環境対策、省エネ、自動化等に関する新技術の導入は重要な課題となっており、関係者においてさまざまな調査や研究が実施されています。

このような中、当機構は、共有船舶建造業務を通して実質的に日本最大の内航船主（325隻保有）

11月末現在）の立場にあることを踏まえ、関連する新技術の導入や課題の解決に資する調査研究に取り組んでいます。最近では、SOx等の環境規制や電気推進等動力源の多様化による省エネに関する調査研究を実施しており、元々有している共有船舶の実船データに加え、これらの調査研究の成果が蓄積されつつあります。

一方、一般財団法人日本造船技術センター（SRC）は、古くは通信省の付属機関として設立され、以来、船舶に関する研究開発に一貫して取り組んできていますが、特に、模型を使った水槽試験によ

る船型開発や革新的な船舶の設計に定評があります。さらには、海外への技術協力事業や船舶技術に関する総合的なコンサルティング事業等も実施しています。

当機構は、これまでも委託等によつてSRCの知見を活用した調査研究を実施してきていますが、動力源の多様化や自動化等の新技術に関して、より一層の調査研究成果が求められる昨今の状況を踏まえ、双方の強みを活かしたより効果的かつ効率的な調査研究の恒常的な実施体制を構築するため、このような包括的連携協定を締結することとなりました。

本協定が目的とする双方の強みの相乗効果により、内航海運事業者の皆様のご期待に応える調査研究成果を今後も目指して取り組んでまいります。



当機構北村理事長（左）とSRC伊藤会長による調印



包括的連携協定の締結式終了後における全体写真



## 2019年度内航船舶技術支援セミナーを開催

共有船舶建造支援部 技術企画課

## 発表内容

## ▶JRTTの技術支援

講演者：鉄道・運輸機構  
共有船舶建造支援部長 麻岡 秀行  
同部担当部長 齋藤 徳篤

## ▶2020年からのIMO規制適合燃料油について

講演者：JXTG エネルギー（株）中央技術研究所  
燃料研究所 燃料技術グループ  
リードリサーチャー 渡邊 学



渡邊 学氏

## ▶SOx規制強化の開始に向けて

講演者：国土交通省海事局 海洋・環境政策課  
環境渉外室  
国際企画第二係長 下窪 尚也



下窪 尚也氏

## ▶JRTTのSOx 規制対応

講演者：鉄道・運輸機構  
共有船舶建造支援部 技術企画課長 峰本 健正  
同部担当課長 阿部 真嗣

## ▶内航船省エネルギー格付制度

講演者：国土交通省海事局 海洋・環境政策課  
調整係長 鈴木 貴恵  
同課 環境渉外室  
国際企画第二係長 下窪 尚也



鈴木 貴恵氏

## ▶先進二酸化炭素低減化船の基準変更

講演者：鉄道・運輸機構  
審議役 石川 洋一  
共有船舶建造支援部 技術企画課長 峰本 健正

## ▶水槽試験による船型開発

講演者：(株)西日本流体技研  
専務取締役 西本 仁



西本 仁氏

## ▶海事産業に係る自動化技術

講演者：(国研)海上・港湾・航空技術研究所  
海上技術安全研究所  
知識・データシステム系  
系長 間島 隆博



間島 隆博氏

## ▶電池推進船と自動化・省力化

講演者：鉄道・運輸機構  
共有船舶建造支援部 担当部長 土屋 岳彦  
同部担当課長 小田原 勝教  
同部技術支援課 課長補佐 亀田 健輔

2019年10月から11月にかけて、「内航船舶技術支援セミナー」を全国5カ所（東京、今治、神戸、福岡、広島）で開催し、延べ227社354人が参加するなど盛況のうちに幕を閉じました。

本セミナーは、内航海運の技術に関する最新動向と当機構の技術支援全般について、幅広く情報提供を行うことを目的として毎年開催しているものです。今年度は、業界の関心が高い「SOx規制強化への対応」、「内航船舶の省エネ化」および「内航船舶の自動化・省力化技術」の三つのテーマを選定し、当

機構の最新の取組みについて紹介するとともに、外部有識者や政府当局からも最新情報を紹介いただきました。

特に、2020年1月より規制が強化される船舶からの硫黄酸化物（SOx）排出規制対策については、講演者と参加者の間で熱心な質疑応答も行われるなど、本セミナーへの関心の高さがうかがえました。

当機構では、今後とも関係の皆様に内航海運に関する最新の技術動向や、それに関連した当機構の取組みについて情報発信してまいります。



広島会場



神戸会場

▼セミナーに対するご意見・ご感想、セミナーで紹介しました議題、技術支援業務などについてのお問い合わせは下記までご連絡ください。

| お問い合わせ先              |       | お問い合わせ内容                   | 電話番号         | 電子メール           | FAX 番号       |
|----------------------|-------|----------------------------|--------------|-----------------|--------------|
| 鉄道・運輸機構<br>共有船舶建造支援部 | 技術支援課 | 計画、建造中および竣工後の<br>テクニカルサポート | 045-222-9123 | ses1@jrtt.go.jp | 045-222-9150 |
|                      | 技術企画課 | 技術調査、新技術の導入促進              | 045-222-9124 |                 |              |
|                      | 建造促進課 | 共有船の建造                     | 045-222-9138 |                 |              |



## 竣工船の紹介

機構では、令和元年8月から11月にかけて新しい共有船5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。

### ●貨物船 Cargo Ship



#### ほくゆうまる 〔北友丸〕

令和元年8月29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第一中央汽船株式会社、第一中央内航株式会社および和光海運株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：5,750 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

### ●旅客船 Passenger Ship



#### 〔しおじ〕

令和元年9月28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三洋汽船株式会社との共有旅客船。

- 総トン数：19 トン
- 船 種：旅客船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 旅客定員：75 名
- 航 路：笠岡～神島外浦～高島  
～飛島～六島

### ●旅客船 Passenger Ship



#### 〔あいほく2〕

令和元年9月17日、広島県尾道市の瀬戸内クラフト株式会社において竣工した有限会社新喜峰との共有旅客船。

- 総トン数：19 トン
- 船 種：貨客船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 旅客定員：35 名
- 航 路：安居島～北条

### ●貨物船 Cargo Ship

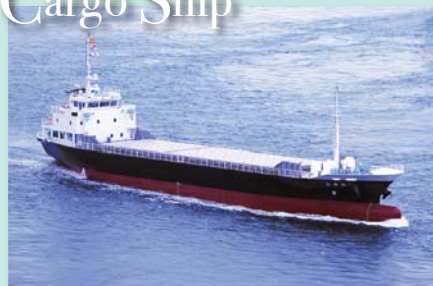


#### れいわ 〔令和〕

令和元年11月15日、愛媛県今治市の伯方造船株式会社において竣工した株式会社シークレストとの共有貨物船。

- 総トン数：499 トン
- 船 種：液体化学薬品ばら積船  
兼油タンカー
- 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：ベンゼン、トルエン、  
キシレン

### ●貨物船 Cargo Ship



#### ほくなんまる 〔北南丸〕

令和元年10月31日、愛媛県今治市の矢野造船株式会社において竣工したまるいち汽船株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：499 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：飼料、小麦等







## 「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うえ、FAX で送信いただくか、または PDF、スマホ等による撮影画像を、下記メールアドレスまで送信してください。

▶FAX番号 045-222-9089

▶eメール kouhou@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 令和2年 年頭ご挨拶
- ☐ 特集 北陸新幹線のその後  
「女子鉄アナウンサー、北陸新幹線（糸魚川・金沢間）を巡る1泊2日の見どころ満載ツアー」
- ☐ CLOSE UP 神奈川東部方面線、相鉄・JR直通線開業
- ☐ WORKING REPORT 東京支社 新横浜鉄道建設所
- ☐ 寄稿 ～地方鉄道を訪ねて～遠州鉄道

#### ▼TOPICS

- ☐ 第17回技術研究会を開催
- ☐ 鉄道フェスティバルin北海道
- ☐ 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）レールウォーク（嬉野市）
- ☐ アイランダー2019開催
- ☐ 共有船「さんふらわあ さつま」  
シップ・オブ・ザ・イヤー2018大型客船部門賞受賞
- ☐ 鉄道・運輸機構と日本造船技術センターが包括的連携協定を締結
- ☐ 2019年度内航船舶技術支援セミナーを開催
- ☐ 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

▼新年明けましておめでとうございます。本年も皆様にとりまして、温かく輝かしい年となりますよう、心よりお祈り申し上げます。2020年、令和2年、新しい年の始まりです。今年の夏はオリンピックが開催され楽しい1年になることでしょう。今からワクワクした気持ちでいっぴいになります。

▼「鉄道・運輸機構だより」新春号をお届けします。本号の「特集」は、「女子鉄アナウンサー、北陸新幹線（糸魚川・金沢間）を巡る1泊2日の見どころ満載ツアー」と題して、糸魚川駅から金沢駅までの各駅停車の旅レポートです。金沢駅までの北陸新幹線は今春開業5周年を迎え、ますますの活躍が期待されます。

「クローズアップ」は、昨年11月30日に開業した、「相鉄・JR直通線開業」です。都市部で初めて採用されたSENSの紹介など、鉄道建設技術に関する内容も盛り込まれております。やや難解かもしれませんが、読んでいただければ幸いです。

「ワーキングレポート」は、前述の相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の現場監督を担当する新横浜鉄道建設所の記事です。都市部ならではの奮闘ぶりが伝わります。

▼相鉄・JR直通線は、昨年11月30日に開業を迎えることができました。機構の存在意義である多数の利害関係を調整しながら鉄道施設として仕上げることができました。ご理解・ご協力をいただいた関係の皆様改めて御礼申し上げます。

▼我々広報課一同、「鉄道・運輸機構だより」の内容を充実させるよう最善を尽くす所存でありますので、本年もよろしくお祈り申し上げます。

（広報課長）





明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。

# 鉄道・運輸機構

## 鉄道・運輸機構だより No.64

2020 Winter 新春号(季刊) 令和2年 1月発行



### 編集・発行者

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

〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町6-50-1(横浜アイランドタワー)

TEL:045-222-9101

ウェブサイト <https://www.jrtt.go.jp/>

JRTT

検索



出紙/印刷/配布等にも再生紙を使用



この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。