



鉄道・運輸機構

JR TT

NO.
65

2020
Spring
春季号

鉄道・運輸機構だより

特集 令和2年度 事業概要



整備新幹線駅 新たな試み

鉄道・運輸機構 理事

湯山 和利

東京オリンピック開催日7月24日まで4カ月を切りました。初めて東京でオリンピックが開催されたのは1964年。この年の3月23日に当機構の前身、日本鉄道建設公団が発足しています。1964年を象徴する映像として、10月1日、東海道新幹線の開業式の映像はよく使われます。新幹線は日本の高度経済成長の象徴であり、まさに「夢の超特急」でした。

開業した10月1日、東京・新大阪間の所要時間は4時間、約1年後に所要時間は3時間10分となりました。国家公務員大卒の初任給が約1万9千円の時代に、2等車の運賃1180円、超特急料金1300円でした。開業当日の一番切符は、原鉄道模型博物館で見ることができます。

1964年に誕生した東海道新幹線は、世界の高速度鉄道の先駆者でしたが、2018年初現在、世界の高速度鉄道の営業延長は、中国2万2000kmでダントツ1位、スペイン3100km、ドイツ3038km。日本は2765kmと第4位にとどまっています。

国鉄の分割民営化後、整備新幹線

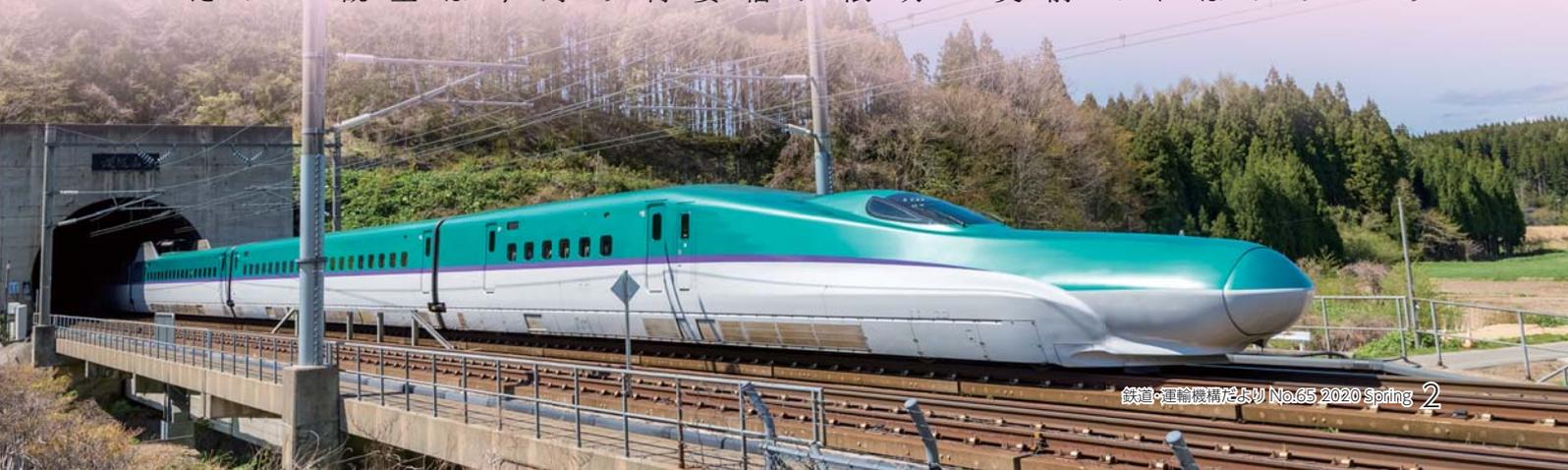
の建設は、当機構が建設主体となり、公共事業として実施しています。完成後は、機構は車両以外の鉄道施設を保有してJRに貸し付けています。現在営業中の新幹線の3分の1、約930km、10年後の2030年度末までには現在建設中の路線約400kmが完成・開業しますので、営業路線の約4割を機構が保有することになります。

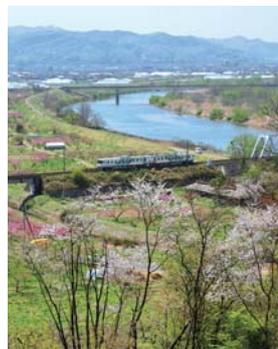
開業した路線は、JRが運営していますが、機構では開業5年目に開業した事業の事後評価を行い今後に生かすように努めています。昨年度は北陸新幹線（長野・金沢間）の事後評価を実施しました。報告書は機構ホームページで公表します。今年度は北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の事後評価を予定しています。

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）では、これまでの反省点を生かすべく、新たな試みとして自治体や有識者から構成される協議会を駅ごとに設置して、自治体の駅周辺整備計画との整合やインバウンドも考慮した駅設備計画について議論

を進めています。協議会は開業区間の視察も含め、既に6回開催しました。この協議会の設置は、大型のスーツケースを持ったインバウンド客が多い現状にホームの通路幅が階段横では1.2mと狭いこと、駅からタクシーやバス等の2次交通に乗り継ぐ際に、通路に屋根が確保されていない駅前広場など、開業した駅へのご意見が契機となりました。

従来の駅では、外部の意見が反映されるのは、駅舎の建築デザインに限られていました。駅協議会では、インバウンドにも考慮したホームの通路幅やエレベーター容量、多様化する需要に対応する待合室などの駅の空間利用、都市施設配置など、駅構造物の土木設計段階から考慮しなければ対応できない課題を議論しています。今後は次世代通信規格5Gの利用をはじめとするMaas、透明板防音壁の採用範囲拡大、土木構造物の景観設計なども議論のテーマとなるでしょう。公共事業という制約にご理解をいただきながら、新たな試みは始まったばかりです。





表紙の写真：阿武隈急行線
阿武隈急行線は、福島県福島市の福島駅から宮城県柴田郡柴田町の槻木駅に至る、全長 54.9km の鉄道路線。旧日本国有鉄道の丸森線として計画され、鉄道・運輸機構の前身である日本鉄道建設公団が建設した路線である。地元では「あぶきゅう」の愛称で親しまれている。

写真提供：PIXTA

目次

2 ▶ 巻頭言

整備新幹線駅 新たな試み

鉄道・運輸機構 理事 湯山 和利

4 ▶ 特集

令和2年度 事業概要

- 鉄道建設……………4
- 船舶共有建造……………8
- 地域公共交通出資……………10
- 鉄道助成……………11
- 国鉄清算事業……………12
- 令和2年度予算 [案] (主な業務経費)……………13

14 ▶ WORKING REPORT

九州新幹線西九州ルート

地域とともに作り上げるまちの玄関
嬉野と武雄に新たな駅が姿を見せる
九州新幹線建設局 武雄鉄道建築建設所

20 ▶ 寄稿 地方鉄道を訪ねて

伊予鉄道 (愛媛県)

24 ▶ JRTT TOPICS

- 01 鉄道ホームドクター制度による技術支援……………24
- 02 「ハザコクフェスタ」の開催……………25
- 03 相鉄・JR直通線しゅん功開業に伴う工事受注者への感謝状贈呈……………26
- 04 マンスフィールド研修第 24 期研修員を受け入れました……………27
- 05 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 幸町架道橋桁架設工事……………28
- 06 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 樫曲橋りょう桁架設工事……………28
- 07 共有事業者の表彰について……………29
- 08 竣工船の紹介……………30

31 ▶ アンケート／編集後記



WORKING REPORT (武雄鉄道建築建設所)



寄稿 地方鉄道を訪ねて (伊予鉄道)

事業概要

令和2年度に当機構が行う5部門——
 鉄道建設、船舶共有建造、地域公共交通出資、鉄道助成、国鉄清算事業にわたる
 事業概要を紹介します。

鉄道建設
 事業監理部

令和2年度の鉄道建設等業務は、鉄
 道建設事業、貸付鉄道施設改修事業、
 受託事業、国際業務であり、その概要は、
 次のとおりです。

(1) 鉄道建設事業

● 整備新幹線

現在建設中の整備新幹線は北海道
 新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸
 新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線
 （武雄温泉・長崎間）の3線3区間、
 約403km（線路延長）となっております。
 各線区の令和2年度の事業概要
 は、次のとおりです。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
 は、渡島トンネル、立岩トンネルおよ
 び後志トンネルなどの土木工事を進め
 ます。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）は、
 新北陸トンネル、足羽川橋りょうおよ
 び敦賀車両基地路盤などの土木工事
 を進めるとともに、軌道、電気、機械、
 建築などの開業設備工事も順次、並

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



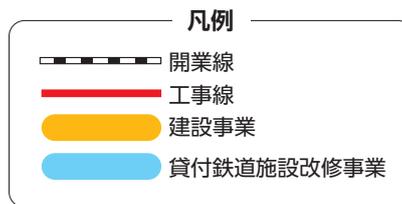
渡島トンネルの掘削状況

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）



後志トンネルの施工状況

令和2年度 建設線等路線図
 （新幹線、貸付鉄道施設改修事業）



北陸新幹線（金沢・敦賀間）



敦賀車両基地路盤の施工状況

北陸新幹線（金沢・敦賀間）



足羽川橋りょうの施工状況

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）



諫早駅の施工状況

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）



長崎駅高架橋の施工状況

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）



軌道スラブの敷設状況

行して進めます。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は、武雄温泉駅、嬉野温泉（仮称）駅、新大村（仮称）駅、諫早駅、長崎駅をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を全線にわたって進めます。また、大村車両基地路盤などの土木工事を進めます。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、コスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、新幹線と貨物列車が共用走行する青函トンネルで新幹線を高速走行させるための技術的検討（貨物列車走行調査）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価、

設計施工法調査などを実施します。

● 都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅から、J R東海道貨物線横浜羽沢駅付近に設置する羽沢横浜国大駅でJ R東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・J R直通線と、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅で東急線へ接続する相鉄・東急直通線を整備するものです。

相鉄・J R直通線は、令和元年11月に開業しました。令和2年度は、昨年度に引き続き横浜羽沢駅構内工事などを実施します。

(2) 貸付鉄道施設改修事業

相鉄・東急直通線は、羽沢トンネル工事、新横浜駅（仮称）工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事および東急東横線改築工事などの土木工事を進めるとともに、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事も順次、並行して進めます。

青函トンネルは、当機構が財産を保有してJ R北海道に貸し付けている鉄道施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があるため、平成11年度から防災設備等の改

令和2年度 建設線等路線図 (都市鉄道利便増進事業、受託事業)

■ 受託事業 (中央新幹線)



■ 都市鉄道利便増進事業



相鉄・JR 直通線



相鉄・JR 直通線 発車式

相鉄・東急直通線



新横浜トンネルの施工状況

中央新幹線



小野路非常口の施工状況

修事業を行ってきました。令和2年度は火災検知施設、先進導坑の覆工、電力施設および変電所施設などの改修工事を行います。

(3) 受託事業

現在、鉄道事業者等から受託している事業として、中央新幹線工事を実施します。

中央新幹線工事は、構造物の詳細設計を実施するとともに、立坑工事、橋りょう・高架橋工事、および山岳トンネル工事を実施します。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施します。

(4) 国際業務

① 海外の高速鉄道に関する業務

「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」に基づき国土交通大臣が定める「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針」に従い、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調査、測量、設計、工事管理、試験および研究を行います。

令和2年度は、本線工事が始まるインド高速鉄道に関し、我が国企業へ設計および施工監理を目的とした

I. 鉄道建設事業

1. 新幹線

線名	区間	線路延長(km)	金額(億円)	営業主体
北海道新幹線	新函館北斗・札幌間	212	930	北海道旅客鉄道(株)
北陸新幹線	金沢・敦賀間	125	2,750	西日本旅客鉄道(株)
九州新幹線	武雄温泉・長崎間	66	750	九州旅客鉄道(株)
小計	3線 3区間	403	4,430	
整備新幹線建設推進高度化等事業			14	
合計			4,444	

2. 都市鉄道利便増進事業

線名	区間	線路延長(km)	金額(億円)	営業主体
神奈川東部方面線			322	
相鉄・JR直通線	西谷・横浜羽沢付近間	3		相模鉄道(株)
相鉄・東急直通線	横浜羽沢付近・日吉間	10		相模鉄道(株) 東急電鉄(株)

II. 貸付鉄道施設改修事業

線名	金額(億円)
青函トンネルの機能保全に係る防災事業	鉄道防災事業費 14.92の内数

III. 海外高速鉄道業務

線名	金額(億円)
海外高速鉄道業務	34

注1) 令和2年度の概算決定額を記載しています。

そのため、部外者からの委託を受けて行う受託事業については事業費を記載しておりません。

注2) 単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しません。

人的支援や技術的支援を実施します。また、その他の海外高速鉄道に関する調査・測量・設計業務等についても受注を目指します。

② 海外技術協力
当機構はこれまで、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道等の建設工事で培った総合的な技術力と経験を生かし、国等が進める鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、職員を専門家として海外に派遣してきました。また、外国人技術者の研修を受け入れる等、積極的に技術協力を行っており、令和2年度も継続して、職員の専門家派遣、外国人研修員受入等の技術協力を行っていく予定です。

海外研修受入状況



船舶共有建造

共有船舶企画管理部 共有船舶建造支援部

機構では国内唯一の船舶共有建造方式により、民間の金融機関のみでは調達が困難な低利かつ長期資金の供給といった資金面での支援に加え、技術面での支援を実施することによって、国内海運事業者へ船舶整備の支援を行っています。

特に、国内海運事業者の99%を占める中小事業者、離島住民の方々の足となる離島航路事業者は、単なる資金供給だけでなく、担保不足・技術不足の両面を補う支援を必要とし

ており、機構の制度は資金および技術の両面で多様なニーズに応えることができる点が特長であり、他の金融機関にはないものです。

令和2年度事業の概要

令和2年度の事業計画（契約ベース）は、427億円（うち貨物船188億円、旅客船239億円）であり、物流効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の共有建造を

推進します。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、深刻な船員不足に対応するため、船員の労働負担の軽減や居住空間の改善を図る「労働環境改善船」、グリーン化に資する船舶、地域振興に資する船舶、物流効率化に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶に対する金利軽減措置を講じています。

また、今年開催される東京オリンピック・パラリンピックも見据えた国内クルーズ船や大型客船の建造を引き続き推進します。

さらに、今年度より、全没翼型水中翼船の共有期間を延長する際の条件変更が認められ、機構分担額の上



令和元年7月26日、広島県呉市の株式会社神田造船所において、瀬戸内海汽船株式会社との共有旅客船「シーパセオ」が竣工しました。

本船は、902総トン、旅客定員311名の旅客船兼自動車渡船で、広島～呉～松山を結ぶ航路に就航。2019年度グッドデザイン賞・ベスト100を受賞するなど、その優れたデザイン性も瀬戸内海を移動する観光客に楽しんでいただいております。



離島航路姫

限が45%から70%となりました。引き続き、離島住民および観光客の快適な移動手段として離島地域経済を支える重要な公共交通機関に対する支援を行います。

技術支援

共有建造を行おうとする国内海運事業者に対し、豊富な建造実績（貨物船・旅客船合計約4000隻）と技術ノウハウ、さらに調査研究などを通じて入手した情報などをもとに、設計から竣工に至るまでの各段階において技術支援を行っています。

また、竣工後も、共有期間中は機構の技術者が保守整備の指導を行うとともに、保証ドック、トラブル対応等について技術支援を実施しています。



令和元年5月24日、広島県尾道市の内海造船株式会社において、泉汽船株式会社との共有貨物船「いずみ丸」(13,038総トン)が竣工しました。

本船は、燃費性能の向上と環境に配慮した主機関を採用し、約1,500台の乗用車とトレーラーシャーシを効率的に輸送して物流を支えています。



船旅王子

特に近年では、離島航路に就航す

る船舶の高齢化が進んでいる一方、地方自治体を含む離島航路事業者の一部には、建造計画策定等のノウハウが乏しいなどの理由により、円滑な代替建造が進めにくいという現状があります。このため、基本仕様の策定等、計画段階からの技術支援についても注力しているところです。

今後とも、これらの技術支援をさらに充実させます。

内航海運業界の抱える課題解決に向けた取組み

平成29年6月に、今後の内航海運のあり方を示す「内航未来創造プラン」が国土交通省によりとりまとめら

れました。

*同プランでは、船員の働き方改革、先進船舶の開発・普及、船舶の省エネ・省CO₂化等に取り組みることとされているほか、機構の共有建造制度の維持・充実がうたわれています。

これらの政策課題に対して、次の取組みを行います。

● 船員の労働環境改善に向けた取組み

平成30年度に政策要件に導入した「労働環境改善船」は、船員の居住環境改善、労働負担軽減のための各種設備や機器を備えており、船員の働き方改革にも資する船舶となっています。これまで、3隻が竣工し、現在さらに4隻を建造しているところであ



令和元年5月30日、大分県佐伯市の株式会社三浦造船所において、大分海運株式会社との共有貨物船「宝栄丸」(504総トン)が竣工しました。

本船は、船員育成のために居住区を拡大して500総トン以上になった場合も500総トン未満の基準が適用される「船員育成船舶」の第一番船として、新たな船員の育成に寄与しています。



船旅王子

※先進船舶：船舶・船用機器のインターネット化 (IoT化) やビッグデータ解析等を活用して安全性向上・効率的な運航を実現する船舶やLNG (液化天然ガス) 等の環境に優しい燃料に対応した船舶。



令和元年11月27日、山口県下関市の三菱造船株式会社において、東海汽船株式会社との共有旅客船「さるびあ丸」が進水しました。

本船は、約6,200総トン、旅客定員1,335名の貨客船で、東京(港区竹芝)～大島～神津島を結ぶ航路に就航予定。船体デザインは、2020年東京オリンピック・パラリンピックのエンブレムを手掛けた野老朝雄氏によるものであり、「繋ぐ」をコンセプトとしています。令和2年6月の竣工に向け現在建造中です。



離島航路姫

り、今後も普及促進を図ります。

また、「船員育成船舶」は、船員の育成・確保を目的として船員室を設ける際、500総トン以上(510総トン未満)となった場合でも一部の基準について500総トン未満の船舶と同様の基準が適用される船舶となっています。これまで1隻が竣工しており、今後も活用を支援します。

● 環境負荷軽減に向けた取組み

近年、大幅な省エネ化が達成可能であり、またSOx規制強化への対応が可能な燃料として、LNGが注目されています。

平成31年度より、従来の政策要件において、スーパーエコシップ (SEE S) のみが対象であった「環境負荷低

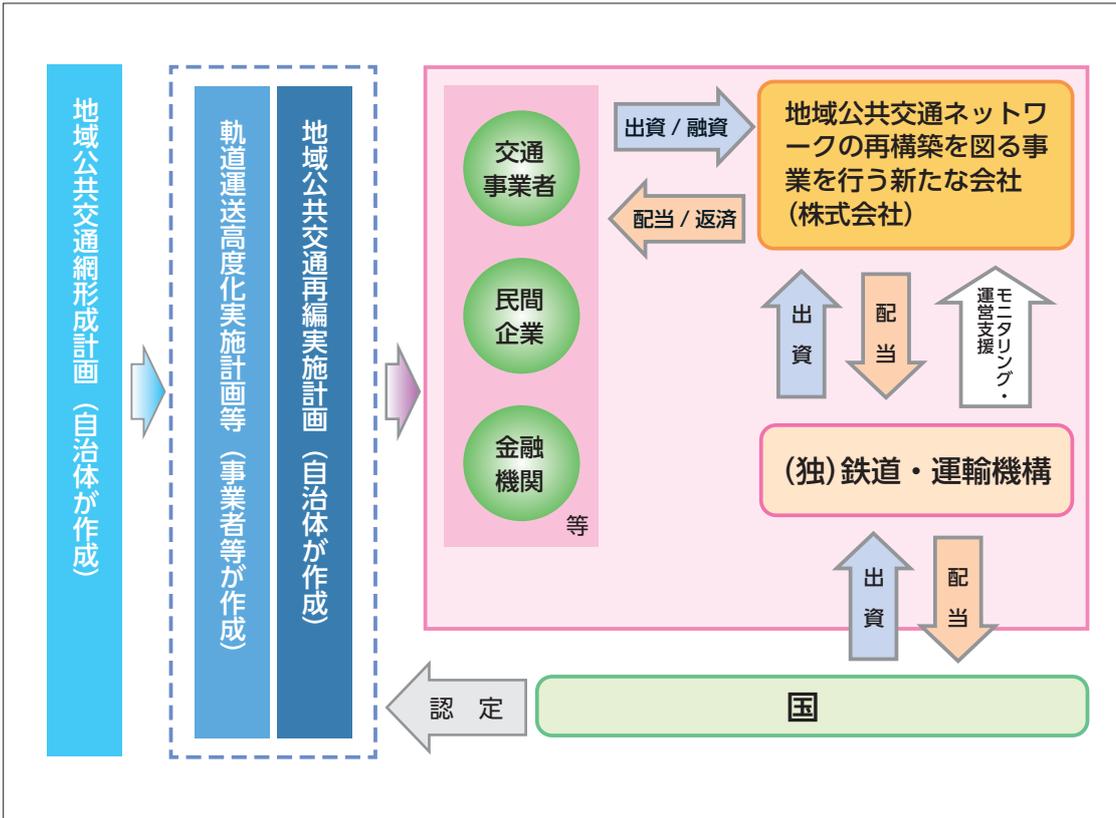
減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」にLNGを燃料とする船舶 (LNG燃料船) を追加したところであり、今後も、その普及促進を図るとともに、新技術に対応した制度の拡充を図ります。

● 研究調査の実施

新技術について共有船主に情報提供すること等を目的として、機構では調査研究を実施しています。

今年度も省エネ、代替燃料の活用、新技術の活用による船員の労働負担軽減等に係る各種調査研究を実施し、そこで得られた成果について、セミナーをはじめとしたさまざまな場において、積極的に情報発信します。

■ 出資制度の基本スキーム



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

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

● 地域公共交通網の形成に資する事業

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

- ① LRT (次世代型路面電車システム)・BRT (バス高速輸送システム)の整備・運行
- ② 上下分離による地域鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入

等を実施するものを想定しています。また、出資等を受けるためには当該事業が以下の要件を満たすものであることとしており、これらの要件

を満たしているかを審査し、出資等の可否を決定します。

● 新会社の設立

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

● 民業補完

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

● 収益性の確保

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

鉄道助成

鉄道助成部

鉄道助成部では、主な業務として国からの補助金を活用した鉄道施設の整備などに対する助成を行うとともに、中央新幹線の建設主体に対し、その建設に要する費用に充てる資金の一部の貸し付けを行っています。

令和2年度の収入支出予算については、収入は、国からの補助金など1035億円、新幹線譲渡収入724億円、その他501億円で、計2

261億円、一方、支出は、鉄道施設の整備などに対する助成1198億円、借入金の償還・利子など1057億円、その他5億円で、計2261億円となっています。

(1) 鉄道施設の整備などに対する助成

補助事業が適正に執行されているかを確認しながら、補助金に係る各

種手続きを進め、鉄道事業者等に補助金の交付を行っています。

① 整備新幹線建設助成業務

整備新幹線については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備を進めている建設勘定に対して補助金を繰り入れます。

② 主要幹線鉄道等整備助成業務

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

③ 都市鉄道整備助成業務

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

④ 鉄道技術開発推進助成業務

鉄道技術開発を促進し、技術水準の向上を図ることを目的として、鉄

道分野に関する技術開発を実施する能力を有する法人が行う技術開発に対して補助金を交付します。環境に優しい鉄道、安全で安定した鉄道を構築するための技術開発に対して補助金を交付します。

⑤ 安全・防災対策助成業務

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

(2) 新幹線譲渡収入に伴う繰り入れ

JR本州3社からの新幹線譲渡収入を財源として、国鉄年金などの給付のため特例業務勘定へ、新幹線鉄道整備資金のため建設勘定への繰り入れをそれぞれ行います。

(3) 中央新幹線建設資金の貸し付け

中央新幹線建設資金を貸し付けた東海旅客鉄道株式会社の財務状況等を確認するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の回収を行います。

令和2年度 鉄道助成業務関係予算 (単位：百万円)

補助金名等	区分	R2年度予算額
1 整備新幹線建設助成業務		98,110
整備新幹線整備事業費補助		80,372
整備新幹線整備事業費資金		16,300
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金		1,438
2 主要幹線鉄道等整備助成業務		483
幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画）		483
3 都市鉄道整備助成業務		19,973
都市鉄道利便増進事業費補助		11,568
都市鉄道整備事業費補助		6,607
鉄道駅総合改善事業費補助		1,757
譲渡線建設費等利子補給金		41
4 鉄道技術開発推進助成業務		137
鉄道技術開発費補助金		137
5 安全・防災対策助成業務		936
鉄道防災事業費補助		936
鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切）		4,189の内数
合計		119,639 + 4,189の内数

(注) 単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しません。

国鉄清算事業

国鉄清算事業管理部
経営自立推進・財務部
共済業務室

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

本年度の業務の概要は次のとおりです。

(1) 年金費用等の支払いおよび資産処分の円滑な実施等

① 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等の支払い

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

② 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社および日本貨物鉄道株式会社の株式処分の検討等

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

(2) 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

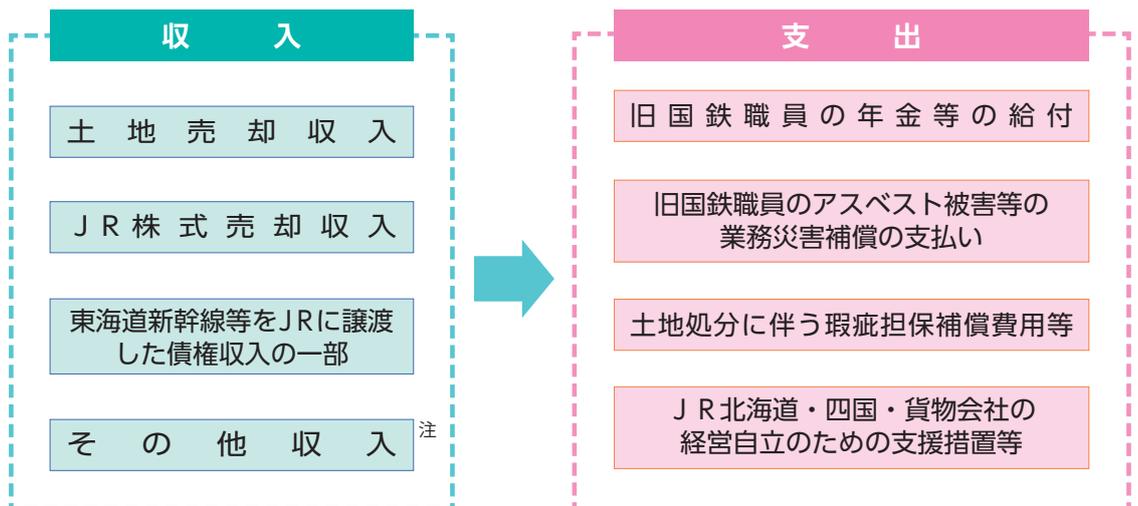
① 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置の実施

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施します。

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

株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という）の株式については、国等の関係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います。

参考：国鉄清算事業の収支構造



注 その他収入は、資産運用収入等

② 並行在来線の支援のための措置

並行在来線の支援のための貨物調
整金に要する費用に充てるため、特
例業務勘定に係る業務の運営に支
障

のない範囲内の金額として国土交通
大臣の承認を受けた金額について、
特例業務勘定から建設勘定への繰り
入れを適切に実施します。

令和2年度予算（案）（主な業務経費）

1. 建設勘定

（単位：百万円）

区 分	令和2年度	平成31年度	増減額
新幹線建設費	428,090	381,987	46,103
都市鉄道利便増進事業建設費	30,756	37,884	△7,128
整備新幹線建設推進高度化等事業費	1,126	1,307	△182
海外業務費	3,482	3,237	245

2. 海事勘定

区 分	令和2年度	平成31年度	増減額
旅客船取得費	19,023	12,406	6,617
貨物船取得費	21,011	22,720	△1,709

3. 地域公共交通等勘定

区 分	令和2年度	平成31年度	増減額
産業投資出資金	10	—	10
内航海運活性化事業貸付金	2,519	5,728	△3,209
内航海運老齢船処理事業貸付金	133	302	△169
物流施設融資（仮称）	500	—	500
都市鉄道融資（仮称）	116,600	—	116,600

4. 助成勘定

区 分	令和2年度	平成31年度	増減額
主要幹線鉄道等整備事業助成費	483	434	49
都市鉄道整備事業助成費	8,364	8,586	△222
鉄道技術開発推進事業助成費	137	152	△15
安全・防災対策事業助成費	356	377	△21

5. 特例業務勘定

区 分	令和2年度	平成31年度	増減額
共済年金等負担金及業務災害補償費	72,765	74,276	△1,511
鉄道施設等整備支援事業貸付金	4,580	16,981	△12,401
鉄道施設等整備支援事業助成費	20,200	34,941	△14,741
用地対策費等	5,642	1,017	4,624

（注1）金額は人件費、一般管理費を除いた予算額です。

（注2）単位未満の金額については四捨五入しています。

（注3）勘定間の繰り入れについては除いています。

（注4）平成31年度は当初計画予算額。令和2年度は概算決定時の計画予算額（案）を記載しています。



日に日に駅らしい姿になっていく嬉野温泉（仮称）駅。駅周辺のまちづくりも進められ、令和元年6月には嬉野医療センター（左の建物）が完成した

九州新幹線西九州ルート

地域とともに作り上げるまちの玄関 嬉野と武雄に新たな駅が姿を見せる

九州新幹線建設局 武雄鉄道建築建設所

令和4年度の完成を目指して、順調に駅舎の建設工事が進む九州新幹線西九州ルート。

佐賀県内に2つの新幹線駅が姿を現しつつある。

駅は、そのまちの顔であり、玄関となる。

最新技術を駆使し、地域の人々とともに新しい駅がつけられていく。

文・写真：栗原景（フォトライター）



1年前の同一地点。当時はようやくレールを敷き始めた段階だった（平成31年2月9日撮影）

令和2年の夏には駅全体が三角屋根で覆われる嬉野温泉（仮称）駅

土木工事が完了、 駅舎建設が始まる

茶畑が左右に連なる細い山道を車の上っていくと、やがて視界が開け、小さな展望台に着いた。佐賀県嬉野市の立岩展望台だ。

展望台からは、嬉野温泉の市街地を一望できる。ここを訪れるのは2度目だ。前は、本誌61号「WORKING REPORT」の取材だった。あれから1年、嬉野には大きく変わった景色がある。九州新幹線西九州ルートの嬉野温泉（仮称）駅だ。昨年はなかった三角屋根の駅が姿を現しつつある。この1年で、西九州ルートの建設は一段と進んだ。

山を下りて、武雄鉄道建築建設所を訪れた。平成30年12月に発足した建設所で、武雄温泉・長崎間66・7kmのうち、武雄温泉駅と嬉野温泉（仮称）駅のほか、武雄温泉駅に付属する乗務員宿泊所などの詰所建物、通信（信号通信）機器室など佐賀県内の建築工事を担当する。

「全体で約1万6500

■ 武雄鉄道建築建設所担当区間



建物種別	面積㎡	記事
駅	約12,100	武雄温泉駅、嬉野温泉(仮称)駅
諸建物	約600	軌道自転車庫、横取基地建物、対震ハット、武雄温泉駅乗務員関係建物
電気建物	約3,800	信通機器室、変電建物
合計	約16,500	



湯宿をイメージした嬉野温泉(仮称)駅の現在と完成予想図

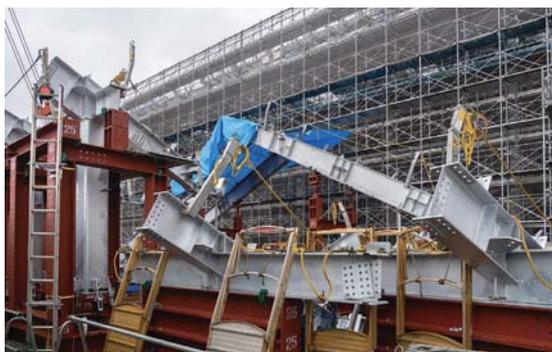
㎡の建築物を担当しています。嬉野温泉(仮称)駅は、昨年11月から鉄骨を建て始め、今は発注分の55%まで作業が進みました。武雄温泉駅は、準備工事段階で、1月22日現在、佐賀県内の建築関係の進捗状況は15%といったところです」

菊田智之所長が説明してくれた。熊本県八代市出身の50歳。これまで九州新幹線熊本総合車両基地や北陸新幹線金沢駅、えちぜん鉄道高架化事業など、さまざまな鉄道施設の建築工事に携わってきた。

菊田所長とともに、まずは嬉野温泉(仮称)駅を訪れた。嬉野市には鉄道がなく、武雄温泉駅からは国道34号で20分ほどかかる。新



ハイブリッド構造の駅では土木高架橋を左右から覆うように鉄骨の柱や梁が構築されていく



建築躯体上部での溶接作業やボルト締め付けは危険が伴うため、できる限り地上の作業ヤードで組み立てて、120 tクレーンで一気に吊り上げる

幹線が完成すれば、わずか数分で結ばれるだろう。

駅のデザインは地域の人々とともに

嬉野温泉街が近づく、新幹線の高架と建設中の嬉野温泉(仮称)駅が見えてきた。2面2線、全長

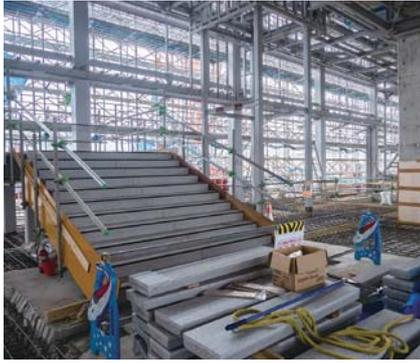


「7名の職員の中には若い人もいて、この1年でずいぶん成長した」と語る菊田智之所長

160mの相対式(向かい合わせ式)ホームを備え、6両編成の新幹線が停車できる。

「嬉野温泉(仮称)駅では、新幹線で3例目となる、ハイブリッド構造を採用しました」

鉄道駅における「ハイブリッド構造」とは、土木と建築の混成という意味だ。従来構造の駅では、駅の形状に合わせて作られた土木高架橋の上にプラットフォーム上家を乗せ、荷重はすべて高架橋が受け止めていた。一方、ハイブリッド構造の駅では、高架橋を覆うように駅建築の躯体を鉄骨で建設。駅建築自体が基礎を持ち、鉛直荷重(縦方向の負荷)は駅建築が、水平荷重(横方向の



階段は鉄骨で構築するため現場で生コンクリートは使用せず工場で製作された階段ブロックを組み上げていく



嬉野温泉（仮称）駅のコンコース付近。正面の踏み台付近が改札口で、左右の階段でホームへ上がる
右の写真と同一視点の完成予想図（上）



（負荷）は高架橋に接続された鉄骨フレームを通じて高架橋が負担する。高架橋をシンプルな設計にでき、駅建築はデザインの自由度が高まる。土木と建築で昇降設備の配置などをすり合わせる必要性が減り、駅レアウトが自由に行えることとトータルコストの削減が可能だ。

現在はホーム上家の建設が進んでいる。嬉野の山並みをイメージした三角屋根のデザインだ。外から屋根が見える構造の駅は珍しい。

「デザインイメージは『湯どこの趣のある駅』です。大屋根は軒の出が深く、ホームに立つと三角屋根の空間が見えるなど、温泉宿の装いを洗練された和の構成で表現したデザインとなります」

近年、新幹線駅のデザインは、地域の意見を取り入れるパブリックインボルブメントという手法を主に用いて決めている。まず自治体から鉄道・運輸機構に対してデザインコンセプトを提案してもらおう。嬉野温泉（仮称）駅のコンセプトは、「心とろけるおもてなし〜未来へつながる出逢いの舞台〜」だ。機構では、これをもとにデザインイメージとなるパース図を3案作成して自治体に提示。自治体は、地元の意見を集約し、

推薦案を絞って機構に伝える。機構は推薦案を軸に、付帯意見にも配慮しながら設計を深め、最終的なデザインを決定する。

「駅はそのまちの玄関ですから、地元の方々の声に十分耳を傾けてデザインを決めていくのです」

高い精度が求められるハイブリッド構造

駅本屋部分の高架下に入ると、無数の鉄骨が高架橋を囲むように張り巡らされていた。

「ここを見てください。土木高架橋と駅建築構造物とは、12・5m間隔で設置されたアンカーボルトで接続されています。この精度が非常に重要です」

菊田所長が指さした。高架橋の側面に、鉄骨フレームと3本のアーチが接続されている。

「駅の建物は直線で設計されていますが、高架橋は緩い弧を描いています。このため柱の中心と中心とを結ぶ通り芯が扇形の配列となり、ボルトの位置と角度が鉄骨の接続部に対してすべて異なるのです」

そこで、光波による三次元測量により200本以上あるボルト1本1本の位置と角度を測定し、施工図



土木高架橋の側面に12.5m間隔で鉄骨フレームを接続。横方向の応力を高架橋に伝達する



鉄骨フレームの接続部を指さして説明する菊田所長。ここがハイブリッド構造の施工管理の鍵となる部分だ



接続部には6本のアンカーボルトが準備されていた。この接続部の精度が極めて重要（平成31年2月9日撮影）



下り線ホームのエスカレーター開口部。駅とホームを結び昇降設備が高架橋の外側に建設されるので、土木高架橋とは別途に設計できる



ホームは徐々に完成形に近い姿になりつつある。右の写真と同一視点の完成予想図(上)



120トンクレーンで部材を上げ、屋根の鉄骨を組んでいく。現場は50～70人の作業員が従事している

に落とし込んでいった。鉄骨の誤差に対し、無理にボルトを締め込んで高架橋と鉄骨の接続部に計算外の応力が生じてはならない。極めて精密な構造によって、土木高架橋と建築躯体が一体化した駅を建設できるようになったのである。

作業階段を上って、ホームに上がる。1年前、軌道スラブを敷いていた高架橋にはすっかりレールが敷設され、架線柱も並んでいる。ホーム上の四角い開口部は、エスカレーター

や階段などが設置されるスペースだ。従来構造では、こうした施設の位置は土木の部署とあらかじめ綿密にすり合わせて準備する必要があった。ハイブリッド構造なら、建築設計の範疇で作ることができる。

「三角屋根の鉄骨は、4月頃までにホーム全体にわたり組み立てます。屋根の梁は垂木のような印象を演出し、ホームからは嬉野の茶畑が見えるようになります」

長年鉄道がなかった嬉野市では、九州新幹線への期待が非常に高い。駅の全体デザインは決定したが、細部についてはこれからも地元の声に耳を傾け、嬉野の玄関口としてより良い駅となるよう作り上げていく。

万全の安全体制でのぞむ 武雄温泉建設工事

翌日、菊田所長と武雄温泉駅を訪れた。九州新幹線西九州ルートの起点であり、乗客はここで博多・鳥栖方面と結ぶ在来線特急に乗り換える。その際の乗り換え利便性確保のため、在来線と新幹線が同一ホームで乗り換えられる構造としている。既存の在来線に並設した駅となることから従来構造を採用しており、現在は高架上でのプラットホーム



土木工事が完了したばかりの武雄温泉駅。従来構造のため、土木高架橋にエレベーターなどの開口部があらかじめ用意されている



九州新幹線西九州ルートの起点となる武雄温泉駅（在来線駅舎）



まだ高架上での工事は始まっていないが、列車の監視は鳥栖方・佐世保方の双方で行われている。列車の到着が近づくと旗を振って安全を確認する



現在は使用を休止している手前の3番ホームから、左の新幹線ホームへ直接乗り換えられるようになる(上)
従来構造のため、土木高架橋の柱上部にホーム上家の柱の接続部が用意されている(左)



武雄温泉駅の外観完成予想図



辰野金吾が手掛けた「楼門」



武雄温泉駅のコンコース完成予想図

ム上家工事の準備と、高架下の基礎、および床工事が進められている。端部に立地する駅なので、乗務員の宿泊施設やゴミ分別施設なども建設される。

「武雄温泉駅は、〃営近工事〃である点が特徴です」

営近工事とは鉄道営業線近接工事の略で、営業している鉄道のすぐ隣で行われる建設工事のことだ。武雄温泉駅は在来線の佐世保線が営業中で、安全性の確保には細心の注意が払われている。

「現在は準備の段階ですが、駅の両端に列車見張り員を配置し、列車が接近する1分前には作業を止めます」

佐世保線は、上下合わせて1時間当たり3〜4本の列車が発着している。1時間に15分前後、1日120分以上、作業がストップする計算だ。作業効率は悪くなるが、安全が何よりも優先されている。今後、JR九州と機構と施工会社との間で覚書が結ばれ、春から本格的な建築工事がスタートする。

「列車発着時以外にも、高架下を多数のお客様が行き交います。ポルト一本、火の粉ひとつ落とすことは許されません。土木工事の段階から通路周辺は厳重に養生して万全を期していますが、一層の緊張感を持ってこれからの建築工事にあたりたいと思います」

いつも気さくな菊田所長が、この時ばかりは硬い表情で語った。佐世保線のホームに目をやると、博多行きの列車を待つ乗客たちがこちらを見ている。高架橋の完成に伴い、武雄市でも次第に新幹線への期待が高まってきた。

「武雄温泉駅のデザインイメージは、『温泉街になじむ歴史と新しさを感ずる駅』。武雄温泉には東京駅の設計者、辰野金吾が手掛けた楼門があり、これを駅舎のデザインに活かしています」

武雄温泉駅の建築工事が本格的に始まれば、佐世保線を行き交う人々の目に触れ、西九州ルートの完成間近を感じる人も増えるだろう。

開業のおおむね1年前には施設が完成し、監査・検査、試運転を経て開業日を迎えることになる。

「九州出身の私は、九州新幹線に格別の思いがあります。駅は、その土地を訪れた人が最初に通る玄関口であり、降り立ったまちの第一印象を決める存在です。地域の方々がずっと自慢に思っていただけのような駅に仕上げていこうと、身の引き締まる思いです」

菊田所長が感慨深げに言った。九州新幹線西九州ルートは、いよいよ地域の人々の前にその姿を現そうとしている。

地域に眠る特産品を復活させて、 武雄の新たな名物「薬膳ジンジャーシロップ」を 作り出す

外尾自動車 代表取締役 **外尾 純一**さん



令和元年12月に外尾自動車山内パイパス店をオープンさせた外尾純一さん。地域密着の店舗で人々の暮らしを支える



料理や清涼飲料水、ハイボールなど汎用性が高い薬膳ジンジャーシロップ
(令和元年8月の水害のため現在は販売休止中。春以降再開の見込み)

「最初は、ジンジャーエールを作ろうとしたが、商品としてのバランスが難しく、シロップを作って市内の飲食店で使ってもらおうと考えました」

ところが、加熱処理など衛生面の課題に直面。県内の飲料会社と提携して、家庭でも使

歴史に埋もれた特産品を掘り起こし、地域興しに役立てる。そんな試みに挑戦したが、
武雄市山内地区で自動車販売・修理会社を営む外尾純一さん(38)と、外尾さんが部長を務めていた武雄市商工会青年部の人々だ。

外尾さんたちが挑戦したのは、地元山内町産の生姜を使った「薬膳ジンジャーシロップ」の商品化。生姜の風味を活かした辛めのシロップで、爽やかな味わいが特徴だ。炭酸と割ってジンジャーエールやジンジャーハイボールにするといった飲み方が人気だ。

きっかけは、今から約6年前の平成26年。武雄市長との懇談で、ジンジャーエールの話題が出た。

「調べてみると、山内町は昔、大走生姜、という生姜の産地だったんです。生姜で財を成した人もいたほど

だったのですが、当地で生まれ育った私も、知らない話でした」

知られざる地域の財産を復活させて、新しい特産品に育てたい。早速、「大走生姜復活」の試みが始まった。

「最初は、ジンジャーエールを作ろうとしたが、商品としてのバランスが難しく、シロップを作って市内の飲食店で使ってもらおうと考えました」

ところが、加熱処理など衛生面の課題に直面。県内の飲料会社と提携して、家庭でも使

える瓶入りの商品を開発することになった。

商品化の道のりも平坦ではなかった。味付けをどうするか。市販品のように甘くしたほうが飲みやすいが、生姜らしい味わいからは離れる。

「いろいろと試した結果、生姜本来の味わいを活かして、辛さを前面に出すことにしました」

苦労して作ったレシピも、飲料会社で作ってもらおうと生産環境から微妙に味が異なる。また時期によっても味は変わった。

「秋の新生姜は水分が多く、春の種生姜は味が濃くなる」といった違いがありました」

そうした課題を乗り越えて、商品化に成功したのは平成29年。道の駅や物産館で販売すると、地元紙で紹介されたこともあって早々に売り切れた。

「売れた時はうれしかったです。徐々に武雄の生姜が知られてきた実感もあって、この文化を次の世代にも伝えていきたいです」

外尾さんは、九州新幹線の開業にも期待している。

「新幹線の開業は、便利になるだけでなく、人の交流を促すと思うのです。多くの人が行き交い、武雄温泉を遠くの方にも知っていただき、気軽に立ち寄っていただく。新幹線が走れば、きっと武雄のまちも佐賀も、進化していくと思います」

現在、薬膳ジンジャーシロップは、安定的に生産・供給できる環境を検討中だ。新幹線が走り始める頃には、武雄温泉を代表する特産品に育っているかもしれない。



「武雄神社」 樹齢 3,000年の神木が待つ

武雄温泉駅の南、御船山の東麓にある武雄市で最も古い由緒ある神社で、創建は天平年間の735年と伝わる。武内宿禰(たけうちのみこと)を主神とし、重要文化財にも指定された、平安時代中期から室町時代末期にかけての古文書が残る。境内の奥には、樹齢3,000年と推定される高さ27m、根回り26mのクスノキがあり、武雄の大楠として人々の信仰を集めている。入口側にある夫婦榎は縁結びの神木と言われている。
アクセス：武雄温泉駅から車で5分(徒歩25分)
問い合わせ：☎0954-22-2976

武雄・嬉野 エリア 紹介



「黒髪山・黒髪の森温泉」 ダイナミックな景観と温泉を楽しめる

武雄市西部に位置する標高516mの山。神秘的でダイナミックな岩が連なり、古来霊場として知られている。登山道はかなり本格的で十分な装備が必要だが、車でアクセスできる乳待坊公園展望台や日帰り温泉施設もあり、手軽に絶景を楽しめる。

・黒髪の森温泉天童の湯(源泉かけ流し)
アクセス：武雄温泉駅から車で20分/※乳待坊公園展望台は天童の湯から車で約5分/営業時間：11時～19時/休館日：水曜(祝日を除く)/入館料：大人400円、小学生200円、幼児100円
問い合わせ：☎0120-870-026



「うれしの茶交流館チャオシル」 うれしの茶の魅力体験できる

日本有数の茶処である嬉野の茶文化を、さまざまな角度から体験・学習できる施設。うれしの茶の歴史や茶ができるまでを解説した展示をはじめ、お茶の淹れ方教室や茶摘み体験、製茶工場見学といった体験プログラムも実施している。
アクセス：嬉野温泉バスセンターから車で5分(徒歩25分)
開館時間：9時～17時/休館日：火曜(祝日の場合は翌平日)/入館料：無料(お茶の淹れ方教室300円、茶摘み体験600円*、釜炒り体験1000円*、うれしの温泉茶染め体験1500円*、工場見学無料*) *要事前予約
問い合わせ：☎0954-43-1991

伊予鉄道



道後温泉駅

松山といえば古事記や日本書紀にも登場し、日本最古の湯といわれる道後温泉。ミシュランガイドで1つ星に選定された石手寺、レトロ感漂う「坊っちゃん列車」と、観光スポットに事欠かない。

さらに郊外電車で巡るコースも捨てがたい。

現在、郊外電車3線の起点・松山市駅前広場の改変構想計画も進んでいる。



市内電車と坊っちゃん列車は、同じ線路を走行している。山頂に見えるのは松山城

◆伊予鉄道唱歌に伝統を見る

旅立つ前に鉄道ファンから伊予鉄道唱歌を紹介された。作詞は鉄道唱歌でお馴染みの大和田建樹。彼は宇和島の出身だった。

同社は112年前の明治41（1908）年の秋に創業20周年を迎えた。唱歌はその際に作られた。高浜線、横河原線、郡中線の鉄道3線沿線の風景などが25番まである歌詞に描かれている。全国的に見ても、地方の鉄道独自の唱歌は珍しい。

その1番の歌詞が松山市と鉄道線（郊外電車）、路面（市内）電車のつながりを伝えている。

名も常磐なる松山の

市街を中に取り巻きて

葛の如く縦横に

蔓さし延ばす伊予鉄道

この歌を知る市民の間から「路面電車とバスだけが松山の公共交通機関ではない。3本の郊外電車があることも知ってほしい」と助言された。実際に歩いてみると、松山城下十五万石を満喫するには路面電車とバスを抜きにしては考えられない。路面電車の運賃は160円均一。鉄道・路面電車・バスの乗り降り自由乗車券も評判が



松山市駅での市内電車と坊ちゃん列車



■伊予鉄道路線図

◆湯の町・道後と遍路道の石手寺
 道後温泉の開湯は3000年前とされている。温泉街入り口横の足湯場横には開湯にまつわる『白鷺伝説』の表示板がある。そばにいた名古屋から来たという温泉好きグループは「古文獻に『熟田津の湯』の名前で記

■伊予鉄道株式会社

- （会社概要）
- 本社 〒790-0807 愛媛県松山市平和通6-98
 - 創立 明治20(1887)年9月14日
 - 創業 明治21(1888)年10月28日
 - 払込資本金 1億円
 - 筆頭株主 (株)伊予鉄グループ
 - 代表取締役社長 清水一郎
 - 従業員数 312名(令和2年1月31日現在)
- （路線）
- 営業区間
 - ①鉄道：
 - 高浜線 松山市・梅津寺間 8.2km複線
 - 梅津寺・高浜間 1.2km単線
 - 横河原線 松山市・横河原間 13.2km単線
 - 郡中線 松山市・郡中港間 11.3km単線
 - 合計 33.9km
 - ②軌道線
 - 複線 4.6km
 - 単線 5.0km
 - 合計 9.6km
 - 総合計 43.5km

■鉄道・運輸機構の助成実績

- （主な助成事業）
- LRTシステム整備費補助金
 - 平成17・18年度
 - ・踏切保安設備整備費補助金
 - 平成29年度
 - ・低床車両の購入
 - ・ICカード乗車券システムの導入
 - ・踏切遮断機の新設

長い観光都市の歴史の中で、観光客も住民もそれぞれのスタイルで『語り部』の役を任じているのだ。

もう一つの名所、四国八十八ヶ所の第51番札所、石手寺には、運慶一門の仁王門をはじめ、本堂、三重塔、鐘楼などの重要文化財が立ち並ぶ。弘法大師に行状を諭された衛門三郎が遍路を開いたという伝説も残されている。

「近頃はSNSなどで情報を入手した訪日外国人観光客が目立つ」という声が多く聞かれた。

◆子規と漱石、そして秋山兄弟
 街中の至る所に句碑や文学碑を見かける。言うまでもなく松山生まれの近代俳句の父・正岡子規と子規の親友で、小説『坊っちゃん』を書いた文豪・夏目漱石を主体にしたものが多い。当然のように二人の立ち寄り先なども観光名所となっている。

加えて、松山出身で日露戦争時代に活躍した軍人、秋山好古、真の兄弟にまつわる話題も尽きない。秋山兄弟と子規の物語は司馬遼太郎の小説『坂の上の雲』に詳しい。さながら日本の近代文学の1ページをめくるようだが、道後と石手寺辺りも含めて散策するとなるとかなりの時間



萬翠荘の外観



秋山兄弟生誕地



石手寺の三重塔



松山市駅のホーム（左）と松山市の景観形成重要建造物に指定された煉瓦橋（上）



松山城（右）と松山城から見た松山のまち並み（上）



古町駅の車両基地



梅津寺駅前の公園に展示された初期の坊っちゃん列車



松山市駅構内で坊っちゃん列車の転車風景



河野智臣取締役鉄道部長

ここで大事ななのは、経営体
シテイ化が図られる。
近づけるなどしてコンパクト
車と路面電車の乗降施設を
広場の改変構想案だ。郊外電
標とする松山市による松山市駅前

「市民、観光客の利便性を高める
ことで伊予鉄道の活力を一層強めて
いきたい」と話す。その裏付けとなっ
ているのが2023年度末を完成目
間は少し離れている。松山市駅は鉄
道やバスも含めたターミナル駅で、
百貨店も隣接する。現在、ターミナ
ル一帯の整備計画を進めている。そ
の目的を河野智臣取締役鉄道部長
は「市民、観光客の利便性を高める
ことで伊予鉄道の活力を一層強めて
いきたい」と話す。その裏付けとなっ
ているのが2023年度末を完成目

◆持株会社体制に移行

を必要とする。「坂の上の雲（ミュージ
アム）」などで当時の日本と登場人物
たちが歩んだ道を学んでから散策し
たほうがよさそうだ。
旧松山藩主の子孫にあたる久松定
謨の別邸・萬翠荘は戦禍を免れ、建
築当時の様子をそのまま残す貴重な
建築物として、平成23（2011）
年に国重要文化財に指定されている。
漱石と子規が52日間暮らしをともに
した愚陀仏庵は、現在跡地を残すの
みだ。

◆まち並みに歴史を残す高浜線
高浜線の古町駅と隣接して車両基
地があり、鉄道車両と路面電車が並
んで見えた。軌間が同じ1067mm
のためで、鉄道ファンには格好の話
題のようだ。
坊っちゃん列車が最初に走ったの
は松山市・三津間。梅津寺駅前の公
園に飾られている機関車は当時のも
のだという。
三津駅前の宮前川を渡る住吉橋横
に、明治44（1911）年創業の松
山電気軌道（松電）の停留所跡がある。

伊予鉄グループは平成30（2018）
年に持株会社体制に移行した。事業
会社は現在の伊予鉄道など13社、グ
ループ関連会社は5社。タクシー、空
港ビル、船舶、地下街などが一体となっ
ての組織化だ。
そうした大きな変化に伴う刺激
からか、市民の間では高浜線、横河
原線、郡中線の郊外電車についても
熱い視線が注がれている。市街地を
走る路面電車・バス網の様子とは異
なり、住宅街を駆け抜ける3路線だ
が、沿線地域の発展と合わせて移住
者も増加しており、今後の発展が期
待される。



サポーター
の
声

株式会社修斗
社長 石丸 智仁さん

高浜線、梅津寺駅前に令和元年12月9日、“みきゃんパーク梅津寺”が開店した。1階にはジュースなど作業工程が見える加工場と、関連商品の販売スペースがあり、2階にはみかんを使ったカフェを備えている。石丸智仁さんは、この店を運営する(株)修斗の代表を務める。同店は、周辺ミカン農園約100軒の仲間たちとの共同経営だ。



みきゃんパーク梅津寺

「低迷気味の伝統の伊予柑の維持・発展と合わせて、海山に囲まれた自然環境への誘客に努めたい」と話す言葉は熱い。

「そのためにも伊予鉄グループとの協力関係は欠かせない。例えば、テレビなどで他所の電車内や駅等で沿線住民による余興の披露などで誘客宣伝を盛り上げているのを見聞きする。高浜線でも効果がありそうだ」とプランを練る。漱石の“坊っちゃん”（小説では物理学校）の後輩で、東京理科大学出身の37歳。思い切って郷里に戻っただけに、単なる生産業者ではなく、地域の発展に貢献したいという姿勢がはっきりと見えた。

「ミカン農家も高齢化が進むばかり。地方創生策を自分なりに考え、実行したい。新種ミカンに負けない伝統の伊予柑を再認識したいとの思いからの帰郷だった。そのためにも伊予鉄グループの力を借りて最大限に活かしたい」

一駅先の高浜駅は、広島や小倉への観光船が発着する松山観光港や高浜港の最寄り駅。観光客の誘致に向けて、伊予鉄グループへの期待は大きい。



松山観光港



梅津寺海岸のだるま夕日

◆横河原線は松山への生活路線

走る車体が以前に見かけたものだと思つたら、同乗していた地元の鉄道ファンから京王電鉄の3000系と教えられた。石手川公園駅は国内
同線は伊予鉄道に買収されたが、同地区の江ノ口から道後温泉までを結んでいた。三津浜地区まちづくり協議会まちづくり部長の藤岡敏明さんは「伊予鉄道に合併されたが、路面電車網拡大に貢献している。これからも先人の思いを大事にしつつ地域起こしに寄与したい」と言う。確かに、その古いまち並みには趣があり、少し前の松山を偲ぶ風情は見直されてもよいだろう。

◆行商人の足だった郡中線

高浜線と横河原線は松山市駅で相互乗り入れするが、郡中線は全て松
最古の鉄道橋（石手川橋梁）と一体化した奇妙な無人駅だった。
さらに「漱石の坊っちゃんは先生を辞めた後、東京で『街鉄の技手』になったのを知っていますか」と質問された。住民一人ひとりが、情報に精通し、地域振興に一役買っている。
終点の横河原駅までは西日本最高峰の石鎚山（標高1982m）の山容も楽しめた。道後温泉で観光客や市民が「横河原線の温泉と滑川溪谷の風景は、愛媛の新しいシンボル」と強調していたのを思い出した。

高浜線と横河原線は松山市駅で相互乗り入れするが、郡中線は全て松

山市駅を起終点駅としている。
土橋駅にはJR福知山線の前身、阪鶴鉄道の刻印付き古レールが残っており、岡田、松前など古い駅舎も目立つ。車内の老夫婦の話では「昔は郡中港から海産物を松山へ運ぶおたたさん」と呼んでいた行商人で混んでいた」という。

終点は郡中港駅。五色浜まで徒歩で約15分。まち並みの静けさの中に往時の面影を追うことができる。郡中金比羅神社の石垣修理をしていた石工の方からは海辺にまつわる五色姫伝説などの郷土自慢も聞いた。
郊外電車3線は、松山を中心とした新たな魅力を育み始めている。

フリーライター 平野雄司

鉄道ホームドクター制度による技術支援

企画部 鉄道総合支援課

地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展などに伴って厳しい状況が続いています。また、橋りょう、トンネルなどの鉄道施設の老朽化および団塊世代の退職や要員不足による鉄道技術の維持・継承も喫緊の課題となっています。さらに、近年、国内では暴風雨や集中豪雨

による河川氾濫などの風水害が頻発しています。

このような状況の中、鉄道・運輸機構では、これまでの鉄道建設の経験により培われた技術的なノウハウを活かして、鉄道事業者や地域鉄道を支える地方公共団体の皆様が抱えるさまざまな問題などのご相談をお受けし、アドバイス

このような状況の中、鉄道・運輸機構では、これまでの鉄道建設の経験により培われた技術的なノウハウを活かして、鉄道事業者や地域鉄道を支える地方公共団体の皆様が抱えるさまざまな問題などのご相談をお受けし、アドバイス

鉄道施設などに関する支援

を行う鉄道ホームドクター制度による技術支援を行っています。

鉄道ホームドクターでは、機構の総合的な技術力を活用し、鉄道施設の補修、維持管理などに関するさまざまな相談に対してアドバイスを行っています。

また必要に応じ、現地に赴いて施設などを調査したうえで、状況に合った工法などの紹介も行っていきます。なお、こうした現地調査の経費や資料の提供、アドバイスはすべて無償で行っています。

令和元年度の一例として、PCまくらぎおよびレール交換時の留意点や対応策などを、現地調査に基づいて提案しました。その他、経年による斜面崩壊に際し、付近の構造物および当該斜面に対する留意点や今後の対応方針などを、現地調査に基づいて助言しました。

GRAPEなどの支援

当機構が所有するGRAPEを

活用して、沿線地域の人口分布や鉄道の利用状況をビジュアル化した資料の提供を行っています。(注)また、助成制度の補助メニューなどに関するアドバイスのほか、国の補助メニューの紹介なども行っています。

(注) 需要予測など、高度な分析については有償となります。

地域鉄道への技術支援に係る情報発信

全国の各鉄道協会等が開催する会議等で、鉄道ホームドクター制度の紹介ならびに技術情報の提供を行っています。令和元年度は、近年の大型台風による災害の頻発を踏まえ、災害復旧に係る技術支援の事例について講義を行いました。

鉄道ホームドクターの利用状況

当機構では、鉄道ホームドクターを平成16年度から実施しており、平成29年度は19件、平成30年度は



斜面調査の状況



地方鉄道協会主催の会議での講義状況

「ハザコクフェスタ」の開催

東京支社



会場の羽沢横浜国大駅前



にぎわう鉄道・運輸機構ブース

令和元年11月30日、羽沢横浜国大駅前スペースにおいて、新駅開業と相鉄・JR直通運転開始記念イベントとして「ハザコクフェスタ」が開催されました。当日は、同駅近隣にお住まいの方や事業関係者、横浜国立大学関係者等をお招きして開業を祝いました。

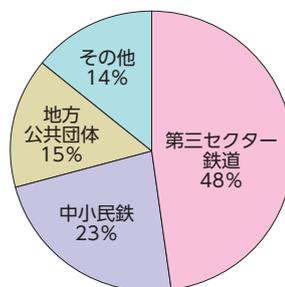
イベントでは、事業関係者によるテーパーカットや地元小中学校による合唱、吹奏楽の演奏会等のステージパフォーマンスが披露されました。また、「ハザコクマルシェ」と銘打った地元野菜や生花、加工品販売のほか、相模鉄道株式会社

のキャラクター「そっちゃん」との記念撮影会が行われ、イベントを大いに盛り上げました。

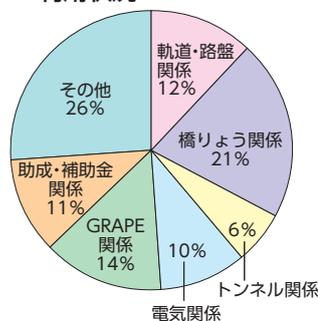
当機構からは、相鉄・JR直通線事業のPR活動の一環としてブースを設置し、パネル展示やノベルティの配布等を行い、ハザコクフェスタ来場者からは、新駅開業により都心へのアクセス向上が期待できるといった声がありました。

羽沢横浜国大駅前スペースには大勢の人が集まり、入場制限がかかるほどの混雑ぶりで大盛況でした。

■ 鉄道ホームドクター要請者別利用状況



■ 鉄道ホームドクター分野別利用状況



10件の支援を行いました。平成30年度までの要請者別および分野別利用状況は左図のとおりです。

また、令和元年度については、2月末日時点で12件の支援を実施

しました。

おわりに

鉄道ホームドクターは、鉄道事業者や地方公共団体の皆様が、気

軽に相談・利用ができる「町医者」を念頭に支援を行っています。最近では、懸案である鉄道施設の老朽化対策に関する相談が増えています。また、近年増加している災害に対する復旧支援に係る相談も承っています。

当機構では、こうした要請に对应えられるよう、きめ細かなアドバイスに心掛けています。お困りのことがございましたらお気軽に鉄道ホームドクターの窓口にお問い合わせください。

「鉄道ホームドクター」に関するお問い合わせ先

鉄道・運輸機構 企画部 鉄道総合支援課

TEL : 045-222-9016

FAX : 045-222-9090

相鉄・JR直通線しゅん功開業に伴う工事受注者への感謝状贈呈

事業監理部 監理総務課

鉄道・運輸機構では、都市鉄道等利便増進法に基づく第1号プロジェクトとして整備を進めてきた相鉄・JR直通線が令和元年11月30日に開業を迎えたことを受け、当該工事に携わり顕著な功績を上げた工事受注者に対して感謝状の贈呈を致しました。

しゅん功開業した相鉄・JR直通線は、神奈川県東部方面線整備事業のひとつとして、相鉄本線西谷駅からJR東日本東海道貨物線横浜浜羽沢駅付近までの約2・7kmをつなぎ、途中の新駅となる羽沢横浜国大駅を経て、既存の都市鉄道施設を有効活用しながら相鉄沿線と東京都心を結ぶことにより、利便性の高い広域鉄道ネットワークとなつていきます。

令和元年12月5日、鉄道・運輸機構本社において「相鉄・JR直通線しゅん功開業感謝状贈呈式」が執り行われ、当該工事にご尽力いただいた以下の工事受注者5社に対して北村理事長より感謝状が贈呈されました。

- ❖ 鉄建建設株式会社（土木工事・建築工事）
- ❖ 東急建設株式会社（土木工事）
- ❖ 株式会社NB建設（土木工事）
- ❖ 大成建設株式会社（土木工事）
- ❖ 日本電設工業株式会社（電気工事）

※受注額順



感謝の言葉を述べる北村理事長



株式会社NB建設



東急建設株式会社



鉄建建設株式会社



日本電設工業株式会社



大成建設株式会社

マンスフィールド研修第24期研修員を受け入れました

国際部 国際支援課



理事長・副理事長への表敬訪問

令和元年10月28日から11月5日まで、当機構にてマンスフィールド研修第24期研修員のリオポルド・ウエチュラ氏を受け入れられました。

マンスフィールド研修は、米
国連邦法であるマイク・マンス
フィールド・フェローシップ法
に基づくもので、米国連邦政府
職員を日本の政府機関等に派遣
し、実務経験を通じて日本の政策
や政策課題への取組みを学び、帰
国後、米国連邦政府で日本関連の
プロジェクトに参加する等、日米
両政府のより良好な関係を構築
することを目的とした研修です。
1995（平成7）年から行われ
ているものであり、当機構では初
めての受け入れとなりました。

2年6月までの間、日本に滞在し、
当機構の他、内閣府、日本経済団
体連合会、国土交通省、財務省、
運輸総合研究所および国際協力銀
行等で研修を受講する予定として
います。

当機構における研修では、初日
に理事長、副理事長を表敬訪問し
意見交換を行いました。その後、
本社にて、当機構の業務概要を説
明し、当機構における鉄道建設事
業の流れと、整備新幹線等の建設
財源や資金調達手法等を講義しま
した。また、実際に建設現場に足
を運んでいただき、高速鉄道の開
業効果を示す代表的な事例とし
て、九州新幹線（鹿児島ルート）
鹿児島中央駅と駅周辺地区の現状
把握調査を行ったほか、現在建設
中の九州新幹線（西九州ルート）
の現地調査を行い、当機構の業務
への理解をより深めてもらいまし
た。

最終日は、本社において、日米
両国における鉄道政策の差異等に
ついて意見交換を行い、相互理解
を深めました。



九州新幹線（西九州ルート）の現地調査



本社での講義（業務概要説明）

北陸新幹線(金沢・敦賀間) 樫曲橋りょう桁架設工事

大阪支社



送り出し前



送り出し後



報道陣を含む多くの関係者が見守る中で進められた工事



真下からの架設途中の様子。左下が交差する北陸自動車道

令和元年11月25日夜間から26日早朝にかけて、福井県敦賀市樫曲地内で樫曲橋りょうの桁架設工事が行われました。

北陸新幹線、金沢・敦賀間工事では初となる、高速道路上空に橋桁を架ける工事であり、北陸自動車道(武生IC↔敦賀IC上り線)を

20時から翌6時まで全面通行止めとする注目の工事でした。

施工には「送り出し工法」と呼ばれる架設工法が採用され、事前に製作された長さ48mの橋桁が約6時間かけ、ゆっくりと架設されました。架設にあたっては、NEXCO 中日本様との事前の協議・調整を念に行うとともに、使用する設備や資機材にはより一層の安全対策が施されていました。

準備期間から架設当日に至るまで、鉄道建設のプロフェッショナルとしての機構の組織力を間近に感じ取ることのできた工事でした。

北陸新幹線(金沢・敦賀間) 幸町架道橋桁架設工事

大阪支社



工事ヤード内の運搬前の桁

令和元年11月9日から10日の土日にかけて、石川県小松市幸町地内において、幸町架道橋桁架設工事が行われました。

長さ71m、幅(馬桁)38m、重さ760tの巨大な桁を、「大型自走多軸台車」と呼ばれる9軸運搬車6台を用いて国道305号線上を移動し交差点に設置するという「鉄道橋における大型自走多軸台車による桁架設としては国内最大級」の工事で、これを一晩で行うという高い技術力を求められる工事でした。終始緊張感の張りつめ

た中で作業は行われ、工事は無事完了しました。

進む距離が1分間に平均50cm程度ということ、ずつと見ていると桁が移動していることをなかなか実感しにくい作業ではありましたが、通行量の多い交差点を通行止めにしての作業ということもあり、深夜まで多くの近隣住民の皆さんに見守られての工事となりました。



工事ヤードから国道へ移動



桁架設後の様子

共有事業者の表彰について

共有船舶建造支援部 建造支援課



事業者表彰記念写真

当機構では、国内海運の発展と共有建造制度の促進に多大な貢献をされた共有事業者等に対し、毎年表彰を行っています。今年度は、共有船の建造実績が1万総トンかつ3隻以上に達した左記の4社が対象となりました。

- ・ 宇部興産海運株式会社
- ・ 第一中央汽船株式会社
- ・ 富士海運株式会社
- ・ 北星海運株式会社

令和2年1月28日、福山ニューキャッスルホテル（於：広島県福山市）で開催された「一般社団法人船舶整備共有船主協会西部5地区合同会員懇談会」において、当該共有事業者に対する感謝状贈呈式を行い、河村理事長代理より感謝状と記念品の目録を贈呈致しました。



セメント船「北友丸」第一中央汽船株



セメント船「貴興丸」宇部興産海運株



RORO 船「ぶぜん」北星海運株



一般貨物船「維新」富士海運株

竣工船の紹介

機構では、令和元年12月から令和2年2月にかけて新しい共有船3隻が竣工致しました。各船とも、国の運輸政策でもある環境にやさしい船舶や物流効率化に寄与する船舶となっており、地域の交通と日本の物流を支えています。

●旅客船 Passenger Ship



にゅーいぶきつー [NEW IBUKI II]

令和2年2月7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観音寺市との共有旅客船。

- 総トン数：113トン
- 船種：貨客船
- 政策目的：離島航路の整備に資する船舶
- 定員：200名
- 航路：伊吹～観音寺

●貨物船 Cargo Ship



[さんらいずろーど]

令和元年12月3日、三重県四日市市の鈴木造船株式会社において竣工した有限会社野口海運との共有貨物船。

- 総トン数：199トン
- 船種：潤滑油船
- 政策目的：海洋汚染防止対策船
(二重船殻構造を有する油送船および特殊タンク船)
- 積荷：潤滑油

●貨物船 Cargo Ship



はっこう [HAKKO ひなた]

令和2年2月14日、大分県佐伯市の本田重工業株式会社において竣工した有限会社三原汽船および八興運輸株式会社との共有貨物船。

- 総トン数：4,999トン
- 船種：ロールオン・ロールオフ船
- 政策目的：モーダルシフト船
(高度モーダルシフト船)
- 積荷：車両、シャーシ



「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 整備新幹線駅 新たな試み
- 特集 令和2年度 事業概要
- WORKING REPORT
九州新幹線建設局 武雄鉄道建築建設所
- 寄稿 ～地方鉄道を訪ねて～ 伊予鉄道

▼ TOPICS

- 鉄道ホームドクター制度による技術支援
- 「ハザコクフェスタ」の開催
- 相鉄・JR直通線しゅん功開業に伴う工事受注者への感謝状贈呈
- マンスフィールド研修第24期研修員を受け入れました
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)幸町架道橋桁架設工事
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)樫曲橋りょう桁架設工事
- 共有事業者の表彰について
- 竣工船の紹介

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

3 今後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2年度第1号の「鉄道・運輸機構だより」春季号をお届けします。

▼四季のうち、好きな季節の1位は「春」、2位は「秋」、3位は「夏」、4位は「選べない」、そして5位は「冬」との集計結果があるようです。暑くもなく寒くもなく過ごしやすい、新しい出会いがあり気持ちが切り替わるからなど、春が好きな季節の1位に選ばれた理由を推測してみました。皆様はいかがでしょう。

▼巻頭言では、「整備新幹線駅 新たな試み」と題して、建設中の北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の駅の建設にあたって自治体の駅周辺整備計画との整合やインバウンドも考慮した駅設備計画について自治体や有識者から成る協議会を設けるなどの新たな試みを紹介しました。特集は「令和2年度事業計画」として新年度の話題を提供させていただきました。

▼当機構も遅まきながら昨年9月から「ユーチューバー」の仲間入りをしました。これまでに約10本の動画を公式チャンネルにアップロードしました。ぜひご視聴をお願いします。また、この1月には約10年ぶりにホームページをリニューアルしましたので、ご愛顧願います。SNS、ICTなど時代に合った、新しいコミュニケーションスタイルも取り入れて、皆様へ情報発信してまいりたいと思っております。

▼表紙でお届けしているのは阿武隈急行線の橋りょう付近の沿線風景です。私事で恐縮ですが、この写真にある阿武隈川の河口付近の小さな町で生まれ育ったため、子どもの頃に河川敷で遊んだことを懐かしく思い出しました。「ふるさととは遠きにありて思ふもの」の心境です。

▼我々広報課一同、今年度も本誌が有意義な社外報となるよう一生懸命頑張りますのでよろしくお願いたします。
(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.65

2020 Spring 春季号(季刊) 令和2年 4月発行



編集・発行者

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

ウェブサイト <https://www.jrtt.go.jp>

JR TT 検索



UD FONT



この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。