

CLOSE
UP

九州エリア

鉄道と船舶 乗車&乗船

で行く！ レポート



西九州新幹線の開業に沸く九州地方。鉄道・運輸機構新幹線を建設・保有するほか、離島航路で活躍するCLOSE UPでは、JRTT が手掛けた鉄道と船に乗り、

桜島をバックに走行する「つばめ」



構（JRTT）は同じく整備新幹線である九州新幹線を建設・保有するほか、離島航路で活躍するCLOSE UPでは、JRTT が手掛けた鉄道と船に乗り、

大海原を航行する「クイーンコーラルクロス」(マリックスライン提供)

観光やビジネスに貢献する 九州新幹線

九州の中央をなぞるようにして博多と鹿児島中央を結ぶ九州新幹線は、2004年3月に新八代・鹿児島中央間が、2011年3月に博多・新八代間が開業。在来線特急「つばめ」で4時間程度かかっていた区間が、わずか1時間20分に短縮されました。また、全線開業と同時に山陽新



幹線からの直通列車も設定され、新大阪から熊本までは最短約3時間、鹿児島中央までは約3時間45分と、いずれも日帰りが十分可能に。九州内を走る列車には、それまで在来線特急だった「つばめ」の名が引き継がれたほか、山陽新幹線と直通する列車には、かつて東京と九州を結んでいたブルートレイン「みずほ」と「さくら」の名前が復活したことも話題となりました。

この九州新幹線は、JRTT が建設・保有し、JR九州が営業を行っています。最高時速260kmで安全かつ



新鳥栖駅に到着した「つばめ」

確実に運行できるよう、建設にあたってはさまざまな技術が投入されました。また、駅のデザインや設備が、利用者にとって快適さを感じられるようになっているのは、言うまでもありません。



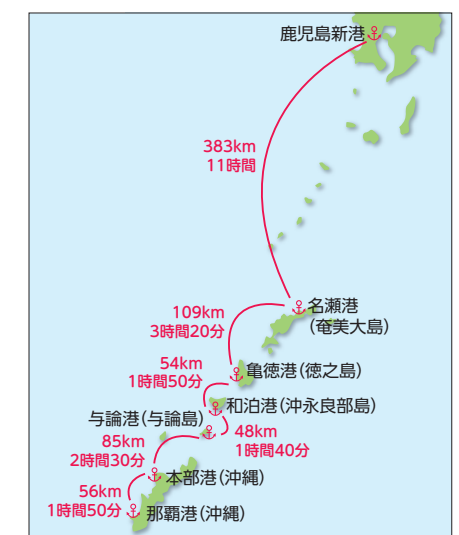
九州新幹線 川内川橋りょうの全景

島の人々の“生命線”

国土全体が海に囲まれた我が国にとって、海運は重要な物流手段です。このうち国内を航行する「内航海運」は、国内物流の約4割、鉄鋼・セメント・石油製品など産業基礎物資の輸送に至っては約8割を担っており、経済活動や国の発展に直結しています。加えて、日本には道路や空路が本土と結ばれていない離島が数多く存在しますが、一度に多く

の人や物を運ぶことのできる内航船（貨物船やフェリー）は、これらの島に住む人々にとってまさに“生命線”といえる存在です。

一方、海運事業者にとって安全面や規制強化、技術革新などに対応した新造船の導入は資金面や建造のノウハウなど、ハードルが高いのが現状です。そこで、JRTTでは計画段階から参画し、海運事業者とともに設計や建造を進める「船舶共有建造制度」により、新造船の導入時に事業者負担を軽減しています。



マリックスライン株式会社

- 設立 1959年12月21日
- 主な事業内容 一般旅客定期航路事業 (鹿児島～奄美各島～沖縄定期航路)
- <https://marixline.com/>



①「クイーンコーラルクロス」にフォークリフトでコンテナを積み込む ②ブリッジから見たコンテナの積み上げ作業の様子

乗車・乗船
レポート
YouTube 動画は
こちらから！



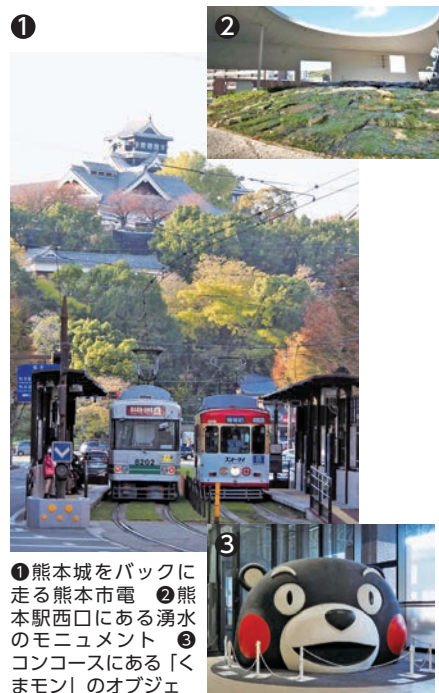


①朝日山公園から見た新鳥栖駅の全景 ②熊本駅 ③川内駅 ④鹿児島中央駅

地域性を活かした 駅舎や駅前広場のデザイン

九州新幹線の起点である博多駅から「さくら」に乗り込み、走ることでわずか13分で最初の停車駅である新鳥栖駅に到着しました。ホーム中央部には大屋根が架けられ、開放的な雰囲気。鳥の翼をイメージしたというファサードは、緩やかな曲線と3本のラインがユニークです。駅の南西にある朝日山公園に上ると、その特徴的な駅舎に列車が入り出す姿をゆっくりと見下ろすことができます。

しばらくその眺めを堪能した後、再び新幹線に乗って熊本駅へ。同駅は、新幹線開業後に在来線の高架化と白川口（東口）の再整備が行わ



①熊本城をバックに走る熊本市電 ②熊本駅西口にある湧水のモニュメント ③コンコースにある「くまモン」のオブジェ

れ、在来線新駅は熊本城の石垣をイメージした独特の駅舎となりました。駅を出て市民の大切な“足”である路面電車に15分ほど揺られ、市内随一の繁華街、通町筋電停に到着。電車を降りて振り返ると、丘の上に熊本城がそびえ立っていました。2016年の熊本地震で大きな被害を受けた熊本城ですが、2021年には天守閣の復旧が完了し、内部公開も再開されています。最上部から熊本の街並みを一望していると、はるか向こうに九州新幹線が。城から眺める新幹線……、歴史的ロマンを感じさせるシーンでした。

列車から見た海はまさに絶景！

熊本市内で1泊し、再び新幹線で南へ。新八代駅で下車し、肥薩おれんじ鉄道に乗り換えます。同鉄道は車窓から絶景が楽しめることから人気を集めています。ボックスシートの列車で約15分、日奈久温泉駅を出た所で右側の視界がぱっと開



川内川に架かる新幹線の橋りょう（右）と肥薩おれんじ鉄道の橋りょう（左）

け、八代海が目に飛び込んできました。あいにくの雨模様でしたが、晴れた日には対岸の天草諸島まで見えるそうです。

列車は肥薩おれんじ鉄道の終点である川内駅へ。到着直前には九州新幹線と並走する形で川内川を渡りますが、新幹線の橋りょうは「斜版橋」と呼ばれる珍しい構造で、横から眺めると独特の美しさがあります。新幹線の構造物は、周囲の景観に大きく影響するため、この川内川橋りょうのように工夫されているのです。

鉄道の旅もいよいよラストスパート。川内駅で新幹線に乗り換え、在来線では50分以上かかる距離をわずか12分で駆け抜けて、終点の鹿児島中央駅に到着です。線路の南端に設置された車止めが、ここが新幹線の終点であることを示しています。新幹線によってぐっと近くなった各都市。浮いた移動時間で降り立ち、そこにある景色や風土を楽しむのもよいものです。



鹿児島中央駅ホーム先端の行き止まり

九州新幹線を支える建設技術

九州新幹線の建設にあたっては、さまざまな技術が投入されました。本文で紹介した川内川橋りょうもその1つ。斜版橋とすることで橋脚を減らすとともに主塔の高さを抑え、川の流れや周囲の景観を壊さないよう配慮しています。また、斜材のケーブルが露出したエクストラード橋の大野川橋りょうは、川に対して斜めに架設するため、橋脚の頭部をひねった独特の構造です。ケーブルを熊本県の特産であるデコボンの色に塗ることで、無機質なイメージを払しょくし、景観にアクセントを与えています。



大野川橋りょう

手際よく積み込まれていくコンテナ

鹿児島中央駅で鉄道の旅を終え、次に向かったのは、駅から東へ2.5kmほど離れた鹿児島新港。対岸で桜島がうっすらと噴煙を上げるフェリーターミナルには、クリーム色と青色に塗り分けられた「クイーンコーラルクロス」が停泊していました。同船は、運航事業者であるマ

リックスライン株式会社が「船舶共有建造制度」を活用し、JRTTと共同で建造。2021年に竣工しました。総トン数約8,000トン。650人以上の旅客を一度に運ぶことができる、内航船としてはかなり大きなもの。鹿児島から奄美大島、徳之島、沖永良部島、与論島を経て沖縄本島に至る航路を、片道約25時間かけて航行し、旅客と共に生活物資を離島へと届けています。

マリックスラインの池澤彰吾海務部長に案内していただき、まずは岸壁へ。船の近くには、多くのコンテナが積み上げられていました。

「こちらは全て、今日この船で運ぶ貨物です。先ほど積み込み作業が始まったところで、3時間ほどかけて作業を行っています」と話す池澤部長の横で、フォークリフトが手際よくコンテナをすくい上げ、車両甲板に続々と運び入れます。コンテナの大きさは数種類あり、そのサイズや重さ、内容物、どの港で降ろすかによって、船員がどこに積み込むかを決めているそうです。

続いて案内されたのは、船内の最上階にあるブリッジ。船の操舵室です。中央にある舵輪は想像していたより小さく、自動車のハンドルと同じくらい。舵輪の左右にある大きな作業卓にも、多くの計器や大型ディスプレイ、通話装置が配置されてい



停泊中の「クイーンコーラルクロス」



「クイーンコーラルクロス」の船首部分



操舵室である最上階のブリッジ



「クイーンコーラルクロス」のエントランス※



特等室※

ました。

普段は見られない 船員専用区画へ

ブリッジの後方は、船員の居住区画です。船員はいわば“長期泊まり込み”での勤務となるため、個室が用意されています。一般的な部屋は、ベッドと洗面台に加えて事務机と椅子、ロッカー、そして長椅子があり、思っていたよりずっと広い印象。居室の近くには、船員用の浴場や洗濯場なども設置。ちなみに、「クイーンコーラルクロス」には船長を含む甲板部が12名、機関部が5名、そして接客などを担当する事務部が11名の、計28名が乗り組んでいます。



船員専用区画



ビューシート※

快適な船旅を満喫

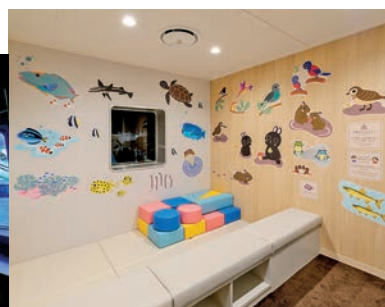
このフェリーには、生活航路として船を利用する人や作業着を着て仕事へ向かう人、観光客とみられる外国籍の家族連れなど、さまざまな人が乗船していました。あらためて離島航路としてのこの船の重要性を感じます。

船内を散策すると、まず目に飛び込んできたのは、白地にブルーが映える吹き抜け階段。広々としていて、洗練された雰囲気です。エントランスの脇にはレストランや売店もあり、船内で美味しい食事がいただけます。

共用スペースには、乗客が作業し

たりくつろいだりできる空間がいくつかもありました。共用スペースやレストランのテーブルに乗っているたまごのようなものは、デザイナーの遊び心だそうです。急に揺れた時につかまったりもできるので、デザイン性だけではなく、安心感もあります。また、船内にはキッズルームや授乳室、ペット用の部屋やパウダールームもあり、さまざまな利用者のニーズにあった設備が充実しています。さらに、体の不自由な方やお子様連れの方も安心して使用できるバリアフリートイレや、電動ベッドのある部屋など、バリアフリー化が進んでいます。

いよいよ客室へ。まずは1等室から見学します。広々とした個室



キッズルーム※



テーブル上の
たまごのよう
なオブジェ



離島航路ならではの貨物いろいろ

「クイーンコーラルクロス」が寄港する各離島にとって、フェリーは文字通り“生命線”。ありとあらゆる生活物資が、船によって届けられます。コンテナを見てみると、パンや牛乳、野菜などの生鮮食品、日用雑貨や建築資材、はては花や牛まで！郵便物や宅配便も積み込まれていました。『「私たちが島の人々の生活を最前線で支えている」という意識を常に持ち、安全で確実な航海に努めています』という池澤部長の言葉が印象的でした。



荷崩れ防止のため、コンテナや貨物が動かないように固定されている



1等室※



2等寝台A ※



2等室※



2021年、奄美大島は世界自然遺産に登録された



飛行機だけじゃない！船旅で楽しむ奄美大島

「東洋のガラパゴス」とも呼ばれる奄美大島は、鹿児島本土と沖縄本島のほぼ中間に位置します。東シナ海と太平洋に挟まれた奄美大島では、マングローブの原生林やエメラルドグリーン的大海など、美しい自然を満喫することができます。早朝に到着するフェリーを利用することで現地をゆっくりと楽しむことができ、移動中も日常から離れた旅を楽しむことができます。



※マリックスライン提供