

2023年10月1日、鉄道・運輸機構は設立20周年を迎ええました

交通インフラをつくり、ささえ、まもる 豊かな暮らしのために

鉄道・運輸機構は2003年に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合して設立された独立行政法人です。明日を担う交通ネットワークづくりを通じて、地域の人々が生き活きと幸せに暮らせる社会を実現するため、これからも取り組んでまいります。

1959 ~ 2002

JR TT 誕生前

2003 ~ 2014

1959.6 国内旅客船公団設立

船の近代化に貢献し、徐々に事業を広げていきました。

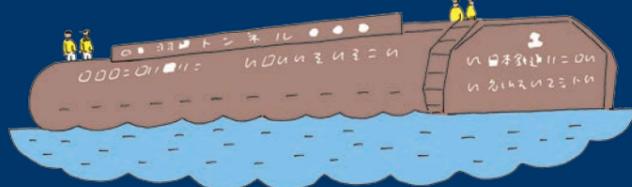


1964.3 日本鉄道建設公団設立

新線の建設を推進し、鉄道交通網の整備を図ることを目的として設立しました。国鉄だけではなく、私鉄や第三セクター鉄道の建設も行いました。

1973.12 羽田トンネル着工

貨物専用線である羽田トンネルは、鉄道用トンネルとして日本で初めて沈埋方式を本格的に採用しました。



イラストレーション：米村 知倫

1982.11 上越新幹線開業

大宮・新潟間が開業しました。豪雪地帯を走ることから、散水消雪設備を備えています。



1985.3 青函トンネル本坑貫通

この年に本坑が貫通し、線路の敷設などを経て1988年に津軽海峡線が開業しました。現在はレールが3本ある三線軌条となり、北海道新幹線と貨物列車が走行しています。



2003.10 鉄道・運輸機構設立

交通ネットワークの整備を目的として、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し設立しました。

2005.8 つくばエクスプレス開業

秋葉原とつくばを最速45分で結び、通勤通学に貢献しています。開業により沿線の新たなまちづくりが進みました。



2006.5 スーパーエコシップ1船目 「みやじま丸」就航

環境に優しいのはもちろん、静かな船内環境や広々としたバリアフリー空間が特徴です。



2010.12 東北新幹線(八戸・新青森間)開業

当区間の開通により、東北新幹線は全線開業を迎えました。三内丸山架道橋はスパン長が150mあり、新幹線の橋りょうとしては当時最長となりました。

2014.4 三陸鉄道リアス線 全線運行再開

2011年11月より復旧工事を受託していた北リアス線、南リアス線が全線復旧を果たしました。



History of JR TT

JR TT 誕生から20年 そのあゆみを振り返る

文：吉谷 友尋 (鉄道ライター)

2003年、JR TT が誕生

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JR TT）は船舶に関する事業を行っていた「国内旅客船公団」と、鉄道の建設などを使命とした「日本鉄道建設公団（鉄道公団）」をルーツとする、独立行政法人です。

1959年、老朽化した国内の旅客船の代替促進を目的として、国内旅客船公団が設立されました。その後、業務の拡大やニーズの変化に伴い、3回にわたり改編を経験します。1997年には鉄道助成を行っていた鉄道整備基金と統合し、運輸施設整備事

業団となりました。

一方、1964年に産業基盤としての鉄道網の整備や新線建設を積極的に推進することを目的として、日本鉄道建設公団が設立されました。日本国有鉄道（国鉄）から事業を承継し、輸送力の増強を図るべく鉄道建設事業を展開。上越新幹線の開業や青函トンネルの工事など、鉄道史だけではなく日本の建設史にも残る大規模かつ困難な工事を多数実現しました。

2003年、鉄道や船舶で多くの実績を上げてきた日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合され、独

立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に生まれ変わりました。これが現在のJR TTの始まりです。本社は神奈川県横浜市に置かれ、2つの事業体が行っていた鉄道建設事業や船舶の共有建造事業、鉄道助成などを1つの組織で行うことになりました。

災害や課題に対応した20年

JR TT 設立からまもない2004年、みなとみらい線の全線開業や九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の開業を実現します。みなとみらい線は

東急東横線と相互直通運転を行い、みなとみらい地区や中華街などへのアクセスが便利になりました。九州新幹線は南北に長い九州の都市間輸送に貢献し、それまで約2時間かかっていた八代市と鹿児島市を30分台で結び、所要時間が飛躍的に短縮されました。

2005年には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）や北陸新幹線（富山・金沢間）および福井駅部の建設工事に着手しました。同年に開業したつくばエクスプレスは秋葉原・つくば間を最速45分で結び、北関東

2015 ~ 2023

2016.3

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間) 開業

津軽海峡線開業から28年の時を経て、東京と北海道が新幹線につながりました。

2020.7

国内で25年ぶりのジェットfoil「セブンアイランド結」就航

東京都心部と伊豆諸島などを結ぶ航路に就航しました。国内建造のジェットfoilは25年ぶり、生活航路および観光の足として活躍しています。



2022.9

西九州新幹線(武雄温泉・長崎間) 開業

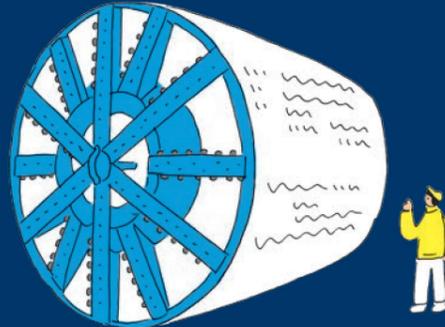
西九州新幹線の建設にあたり開発された新しい技術は各学会より高い評価を受け、数々の賞を受賞しました。



2023.3

相鉄・東急新横浜線開業

相鉄線と東急線が新横浜駅でつながり、都心へのアクセスが向上しました。



2023.7

南阿蘇鉄道全線運行再開

熊本地震で大きな被害を受けた南阿蘇鉄道に対して、2018年から支援を行いました。第一白川橋りょうの架け替え工事等に協力し、7年3カ月ぶりの運行再開を果たしています。



と東京都心部の所要時間を大幅に短縮しています。

翌2006年、船舶部門ではかねてより普及を目指していたスーパーエコシップ(SES)の第1号船が竣工し、その後の改良により、従来の船と比べて約20%の省エネ効果を達成しました。離島航路確保のため、海運事業者と船舶を共有する「船舶共有建造制度」に基づき建造された船舶は4,152隻(2023年9月末現在)に上ります。同年には仙台空港線が開業しました。

2008年、西九州新幹線(武雄温泉・諫早間)が着工し、2012年には武雄温泉・長崎間が全線着工しました。

また、2010年12月には東北新幹線(八戸・新青森間)が開業し、東京と東北を結ぶ新幹線が全通しました。

2011年には九州新幹線(博多・新八代間)が開業し、博多・鹿児島中央間が全通しました。この年に発生した東日本大震災の影響を受けた三陸鉄道北リアス線、南リアス線はJR TTの支援のもと、2014年に全線が復旧しました。2013年には山梨リアス実

験線で全線走行試験が開始されたほか、2015年に北陸新幹線(長野・金沢間)、2016年には北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業し、鉄道公団時代に決定された整備新幹線が着実に線路を伸ばしていきました。

平成から令和に変わっても、鉄道新線の話は尽きません。2019年には相鉄・JR直通線が開業し、神奈川県東部から東京都心部へのアクセスが向上しました。2022年9月には西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が開業。2023年3月には相鉄・東急新横浜

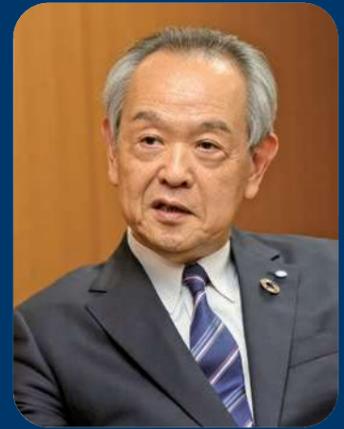
20周年を迎えて

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JR TT)は、2003年10月に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の統合により発足し、今年で20年という節目を迎えました。この間、多くの皆様から、深いご理解と温かいご支援をいただいております。心から厚く御礼申し上げます。

JR TTは、明日を担う交通ネットワークづくりへの貢献という基本理念に基づき、整備新幹線をはじめとする鉄道の建設や、内航船舶の建造に取り組んできました。近年では、地域公共交通の活性化や物流の効率化、海外鉄道プロジェクトへの支援等にも活動の場を広げています。多くのプロジェクトを通じて培ってきた技術力や経験は、JR TTの大きな財産となっています。

鉄道建設に関しては、現在、北陸新幹線(金沢・敦賀間)や北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に取り組んでいます。北陸新幹線(金沢・敦賀間)は、来年3月に開業予定です。これにより、例えば東京～福井間の所要時間は、現在の3時間15分から最速2時間50分に短縮されます。今後とも、我が国的高速鉄道ネットワークの整備を通じ、地域間の交流促進や沿線地域の発展と振興に貢献してまいります。

内航船舶の建造に関しては、船舶共有建造制度を通じ、資金および技術の両面から内航海運事業者の経営基盤を支えています。JR TTが建造した共有船は、全国の内航貨物船の36%(総トン数)を占めます。また、全国126の離島航路(国庫補助航路)のうち約6割に



理事長 藤田 耕三

当たる75航路で共有船が就航しています。これからも、我が国の物流や地域の生活・観光振興において重要な役割を担う内航海運を支えてまいります。

我が国の交通は、自然災害の激甚化等に伴う鉄道施設の被災の深刻化、利用者減少等による地域公共交通の経営悪化等の新たな課題に直面しています。JR TTは、被災路線の復旧に向けた現地調査・技術支援や地域鉄道への補助金交付等に取り組み、暮らしに不可欠な交通ネットワークの維持に一層努めてまいります。

さらには、地球環境への配慮も重要です。JR TTでは、サステナビリティボンド等を活用しながら、エネルギー効率の高い鉄道の整備を推進するとともに、CO₂低減化船の建造を積極的に支援してまいります。

今後とも、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限発揮して、社会の持続可能な発展に貢献してまいります。

線が開業し、国土技術開発賞の優秀賞や土木学会技術賞を受賞するなど、技術面で高い評価を受けました。同年9月には北陸新幹線(金沢・敦賀間)の試験走行を開始しています。

JR TTは鉄道や船舶の共有建造事業だけではなく、数多くの事業を行っています。国鉄が負っていた債務を清算する事業も、その1つです。2016年、JR九州の株式1億6,000万株を一括で売却し、同社は完全民営化を果たしました。

国鉄が保有していた用地はオフィ

スビルや商業施設などに生まれ変わり、魅力あるまちづくりに活用されています。2023年には大阪駅にうめきた改札口や新たな地下ホームが設置されています。現在も「みどり」と「イノベーション」の融合拠点としてのまちづくりが進行中です。

また、地域公共交通のネットワークの再構築に向けた支援も、JR TTの重要な役目です。なにわ筋線および有楽町線建設などの都市鉄道に対して資金の貸し付けを行っています。さらに近年の社会経済情勢の変化を背景

に、交通・物流分野のDX・GXを新たに支援対象に加え、業務の拡充に積極的に取り組んでいます。私たちに見えないところでも、JR TTは公共交通を支え続けているのです。

これからのJR TT

日本の成長を支えてきた鉄道や船舶などの運輸事業の発展は、JR TTなくして成し得なかったのかもしれませんが、JR TTは、これからのような景色を私たちに見せてくれるのでしょうか。

STATION