鉄道の日

寄稿

一般社団法人日本建設業連合会
副会長・鉄道建設本部長 押味　至一

生産性向上で多様な鉄道建設ニーズに対応

本年10月14日に32回目の「鉄道の日」を迎えますことを心よりお慶び申し上げます。

鉄道は、安全性、環境にやさしい特性、定時性、高速かつ大量の輸送能力を兼ね備えた交通機関として、広域高速交通網や地域内交通網の基幹インフラを形成してきました。また、鉄道の整備は社会・文化活動や経済活動の発展に寄与し、地域の活性化に大きな役割を果たしてきました。

近年は、地球規模での環境保全やエネルギー問題への対応が大きな社会課題となっていることから、環境負荷が小さく、エネルギー効率が高い交通機関として、カーボンニュートラルへの貢献も期待されています。

現在も、北海道新幹線やリニア中央新幹線などの高速鉄道新線、都市鉄道新線の建設、駅改良や駅設備のバリアフリー化など既存路線の改良が行われるとともに、北陸新幹線の新大阪延伸など様々な新線・改良の検討も進められております。

鉄道の重要性が高まる中、今後も鉄道建設の多様なニーズに応え、維持していくためには、建設業もまた持続可能な産業でなければなりません。日建連は、建設業が直面している担い手確保という喫緊の課題に対して、技能者の処遇改善や働き方改革、ＤＸを中心とした生産性向上等を通じ、建設業が「給与が良い、休暇がとれる、希望がもてる、かっこいい」新４Ｋの産業に生まれ変われるよう、引き続き全力で取り組んでまいります。

引き続き日建連の活動に対するご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

新線整備など利便性向上

10月14日は、「鉄道の日」。1872年の10月14日に日本初の鉄道が東京・新橋～横浜間に開業したのを記念し、その誕生と発展を願って制定された。新線建設や駅整備などを通じて、私たちの暮らしは利便性が高まっている。鉄道に関する話題を集めた。

紙面案内

8面　渡邊良首都圏新都市鉄道社長インタビュー
9面　首都圏で進む鉄道新線・延伸計画
10面　3Dプリンティングで鉄道施設を建設
11面　加速するホームドア整備
12面　地方鉄道の課題
13面　首都圏主要民鉄の本年度事業計画

広島電鉄広島駅　駅前大橋ルートの新設に伴い、広島電鉄の広島駅停留場が８月３日、20階建てのＪＲ広島駅ビルの２階に移転した。路面電車が建物２階に乗り入れるのは国内初。駅前の交通混雑の緩和が期待される。

高輪ゲートウエイ駅　ＪＲ東日本による「TAKANAWA GATEWAY CITY」再開発に伴い、設置された。2020年３月に暫定開業した後、25年３月27日の街開きに合わせて、本格開業した。

SHMZ
輝く瞳の先にあるもの。
何か大きなものができる。
何か新しいものができる。
何か素敵なものができる。
そんなワクワクを
私たちは、いつも、いつまでも
忘れないようにしたいと思う。
子どもたちに誇れるしごとを。
SHIMIZU CORPORATION 清水建設

アンダーパス技術協会
会長　坂　公博
東京都国分寺市日吉町 2-30-7 植村技研工業㈱内　電話 042(574)1180
URL https://underpass.info/

株式会社 JR東日本建築設計
https://www.jred.co.jp

株式会社 大建設計
代表取締役社長　菅野尚教
東京・大阪・名古屋・九州・札幌・東北・広島・北九州・沖縄
www.daiken-sekkei.co.jp

株式会社 復建エンジニヤリング
代表取締役社長　川村　栄一郎
東京都中央区日本橋堀留町 1-11-12　電話 03(5652)8550
URL https://www.fke.co.jp/

確かなものを　地球と未来に
一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS
会長　宮本 洋一
東京都中央区八丁堀 2-8-5（東京建設会館）
電話 03(3553)0701（代表）
URL : https://www.nikkenren.com

地球が輝き続ける、まちづくりを。
私たちは、豊かで安心・安全な「まちづくり」を通して、
サステナブル社会を実現し、地球の未来につないでいきます。
想いをかたちに 未来へつなぐ
TAKENAKA
株式会社 竹中工務店
https://www.takenaka.co.jp/
株式会社 竹中土木
https://www.takenaka-doboku.co.jp/

地図に残る仕事。
TAISEI 大成建設グループ
大成建設　大成ロテック　大成有楽不動産　ピーエス・コンストラクション　大成ユーレック　大成設備
成和リニューアルワークス　大成有楽不動産販売　大成建設ハウジング　佐藤秀　大成建設ICTソリューションズ　他

鉄道の日

つくばエクスプレス開業20周年
地域発展の礎築く

8月24日に開業20周年を迎えたつくばエクスプレス（TX）。JR常磐線の混雑緩和などを目的に構想され、1994年に着工。2005年、東京・秋葉原から埼玉・千葉両県を経由して茨城県つくば市に至る延長58・3㌔の鉄道が完成した。沿線では約3200㌶の土地区画整理事業により大量の宅地が供給され、人口集積が進んだ。今では首都圏屈指の人気郊外住宅地となっている。TXを運営する首都圏新都市鉄道の渡邊良社長に、20周年を機に発表した長期ビジョンや設備投資計画、鉄道・沿線のさらなる魅力向上への取り組みなどについて聞いた。

沿線人口が23%増加

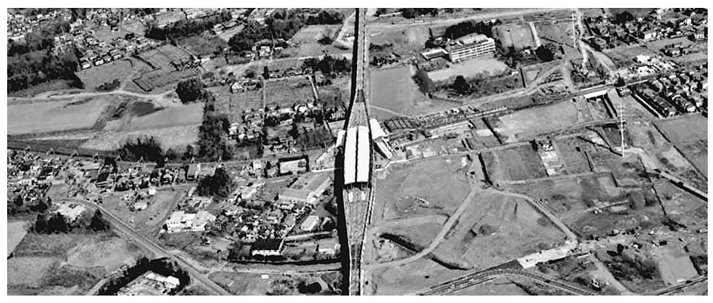
Interview

首都圏新都市鉄道社長 渡邊（わたなべ） 良（りょう）氏

開業20周年記念トレイン

29年度までに660億円設備投資
８両編成化を加速

８両編成化のためのホーム延伸工事を実施中。
写真は六町駅（東京都足立区）



流山おおたかの森駅周辺の開業当時㊤と現在の様子。流山市は20年で人口が約4割増加した

――節目を迎え、改めてTX整備の意義をどう捉えているか。

1985年の運輸政策審議会（現交通政策審議会、国土交通相の諮問機関）の答申で整備が喫緊の課題と位置付けられ、計画が具体化した。鉄道整備と沿線開発を一体的に行える仕組みが必要だろうという議論が起き、89年に「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が施行された。鉄道用地の取得が容易になったことで整備が円滑に進むと同時に、沿線自治体などが土地区画整理事業を行い、良好な住宅地が供給された。

全線が地下または高架で踏切がないため、最高時速130㌔の高速運転が可能だ。全駅にホームドアを設置し、ATO（自動列車運転装置）など当時最新鋭の技術を導入し、安全性を高めた。開業当初は野原を走る鉄道と言われたこともあるが、徐々に市街地化が進展し、今や1日の乗客数は40万人と初年度の2・5倍以上に増えている。つくばから都心まで最速45分と早く、安全で快適と評価してもらえた結果だろう。

――沿線11市区の人口は20年で約23%増加するなど、地域活性化への貢献が大きい。

特色のあるまちづくりが行われている例として、流山おおたかの森駅（千葉県流山市）や柏の葉キャンパス駅（同柏市）を挙げたい。流山市は、井崎義治市長のリーダーシップにより「子育てのまち」を打ち出した。保護者の代わりに保育園等へ子どもを送迎してくれる送迎ステーションを駅前につくるなどして共働き世帯を呼び込む施策を取った。柏の葉キャンパスは、三井不動産が産学官連携のまちづくりを主導し、産業クラスターの形成が進んでいる。こういった事例が社会的に高い評価を受け、それがTX全体のイメージアップにつながっている。

――発展のポテンシャルがある駅は。

昨年、TXの象徴的なターミナルであるつくば駅をモデルに、駅に求められる新たな役割や機能を探る「駅機能のあり方勉強会」を立ち上げた。同駅は160もの研究機関が集まる研究学園都市の玄関口であり、人気の観光地・筑波山を抱える。おもてなし感を表現したり、案内表示・動線をわかりやすくしたりするほか、駅前広場やバスターミナル、周辺施設への連続した取り組みなどが提案された。実現にはさまざまな関係者との「共創」が重要となる。7月に発表した長期ビジョンでもキーワードに挙げている。

――長期ビジョンは「共創フロンティア」と題し、2050年の方向性を示した。ビジョンのポイントを。

沿線自治体や住民、企業、教育研究機関などがつながる「TXコラボリング」を形成する。当社が事務局のような役割を担い、コラボレーションを誘発してイノベーション先導や社会課題の解決に取り組んでいきたい。まずは各駅でリングを形成し、全線に広げていくイメージだ。ありがたいことにTXは地域活性化の成功例として取り上げられることが多いが、大切なのは今後何世代にもわたって愛され続ける鉄道・沿線であることだ。住民が地域に誇りを持ち、自分たちで街を創造していきたいと思ってもらえるような「TXブランド」を確立していく。鉄道事業者単体でできることには限りがあるので、われわれが汗をかいて連携体制の構築に努める。

――開業から20年がたち、設備の更新時期を迎えている。設備投資の方針と計画を。

車両やレール、設備の更新を計画的に進めるには、今後20年で約2500億円が必要とされている。近年、落雷や突風の被害が頻発しており、これまで以上に強靱なシステムが必要だ。29年度までの5年間では、660億円の設備投資を予定している。中でも混雑緩和のための8両編成化とこれに伴う車両基地の拡充に注力する。ホーム延伸は都内の地下6駅が完了し、本年度は北千住駅が完成する。2030年代前半の全体完了を目指している。これまで設備投資は運賃収入でまかなっていたが、工事費高騰や災害対策を考え金融機関からの借り入れも視野に入れる。財務体質を強固にしていかなければならない。

――東京駅への延伸計画に地元からの期待が高まっている。どう応えていく。

16、21年の交通政策審議会の答申に、都心部・臨海地域地下鉄との一体整備が盛り込まれた。昨年、11市区が結成した期成同盟会から、延伸に向けた調査を実施するよう要望を受けた。参加自治体の多くは当社の株主であり、その声に応えていく責任がある。ただ、事業主体や整備手法など何も決まっていないのが現状。事業規模は当社の身の丈を超えており、主体となって事業費や採算性を議論する立場にない。近く機運の醸成を図るための調査を始めることにしている。臨海地下鉄との一体整備の社会経済的な意義が調査対象になるだろう。産学連携促進や住環境の改善といった効果が明らかになれば、地元の盛り上がりを後押しできる。

――茨城県側のつくば・土浦間にも延伸計画がある。

茨城県が発表した延伸構想の事業計画は承知しているが、当社としてコメントできる状況ではない。

――沿線は45年頃まで人口が増加すると見込まれる。以降を見据えて拡大していきたい事業分野はあるか。

5駅で展開している「TXアベニュー」という駅ナカ商業施設の拡大を検討している。運営を外部委託している施設もあるが、今後は自主運営を強化していく。昨年末にリニューアルした八潮は飲食店や子育て支援施設が入居し、好評を得ている。高架下活用も拡大の余地がある。以前は駅周辺が中心だったが、駅間でも需要が増えている。商業に加え防災や子育て支援など地域に貢献する機能の導入も考えられる。

（写真提供＝首都圏新都市鉄道）

鉄道の日

首都圏で進む鉄道新線・延伸計画

都市間競争の激化やインバウンドの増加、災害リスクの高まり、脱炭素化などを背景に、鉄道を取り巻く環境は大きく変化している。新たなニーズに応え、交通ネットワークをさらに充実させるため、首都圏では複数の鉄道新線・延伸計画が進められている。工事に着手している事業から構想段階の計画まで、主要なプロジェクトを紹介する。

空港アクセス・都心部延伸が始動

空港アクセスの改善は国際競争力強化に欠かせない。ＪＲ東日本は、都心と羽田空港を結ぶ新路線・羽田空港アクセス線のうち「東山手ルート」の建設に2023年着手した。ＪＲ田町駅（東京都港区）から東京貨物ターミナル（品川区）を経て空港内の新駅に至る。延長12・4㌔のうち、一部は休止中の既存線路を改修し、貨物ターミナルから空港まではシールドトンネルなどを構築する。

開業予定は31年度。東京駅から羽田まで乗り換えなしで約18分に短縮され、上野東京ラインとの接続で広域からも利便性が向上する。大崎駅（品川区）から新宿方面につながる「西山手ルート」、りんかい線東京テレポート駅（東京都江東区）と接続する「臨海部ルート」も計画中だ。

同じく羽田空港との接続性向上が見込まれる新線が、東京都大田区のＪＲ・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ新空港線（蒲蒲線）。全体構想では、東急多摩川線矢口渡駅付近から地下化し、京急蒲田駅地下を経由して大鳥居駅付近から京急空港線に乗り入れる。東急東横線との乗り入れも予定し、渋谷・新宿・池袋などから羽田へのアクセスが向上する。

京急蒲田駅までの1・7㌔を1期整備とし、東急電鉄が営業主体、同社と大田区が設立した「羽田エアポートライン」が整備を担う。今月3日に国土交通省から認可を得た。開業は38～42年頃を予定している。

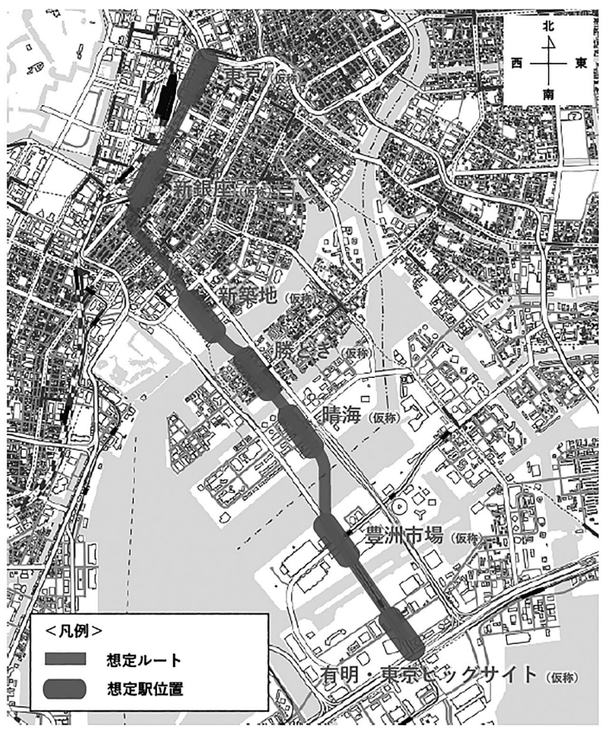
東京メトロは、有楽町線・南北線の2路線で延伸事業に取り組んでいる。有楽町線は豊洲駅（江東区）から半蔵門線・都営新宿線の住吉駅（同）まで4・8㌔を延伸する。臨海副都心と東京都東部、千葉県西部のアクセス向上に加え、東陽町駅（同）で接続する東西線の混雑緩和の効果も見込む。途中駅は東陽町を含む3駅。

延長2・5㌔の南北線延伸は、リニア中央新幹線のターミナル駅であり、基盤整備や民間の開発事業が数多く進行中の品川駅（港区）を起点とする。白金台駅（同）付近を経て白金高輪駅（同）で南北線に接続。広域交通結節点である品川と六本木・赤坂エリアとの移動時間が大幅に短縮できる。

両事業とも24年11月に着工した。完成はいずれも30年代半ばを目指している。

都内ではほかに、多摩都市モノレールの上北台駅（東京都東大和市）からＪＲ八高線箱根ケ崎駅（瑞穂町）まで約7㌔の延伸が始動している。今年5月に軌道法に基づく特許を取得。事業費は約1290億円、開業は30年代半ばの予定だ。

東京・秋葉原と茨城県つくば市を結ぶつくばエクスプレス（ＴＸ）は、構想当初、東京駅（千代田区）が始点となる予定だったが、後に変更された経緯がある。開業から20年を経て、秋葉原・東京間延伸への動きが活発化している。沿線自治体の要望に応える形で、運営事業者である首都圏新都市鉄道が調査の実施を決めた。

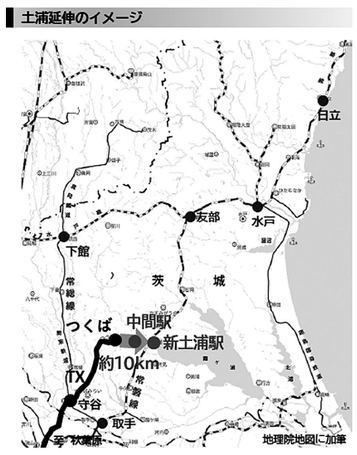


都心部・臨海地域地下鉄構想の想定ルート・駅位置。
概算事業費は約4200億～5100億円と試算。
出典：東京都の事業計画案（2022年11月発表）

つくばエクスプレス
東京・土浦延伸一体整備構想も

交通政策審議会（交政審、国土交通相の諮問機関）は、16、21年にＴＸの東京延伸と都心部・臨海地域地下鉄（東京駅～有明〈江東区〉）の一体整備・乗り入れを答申した。これにより研究機関が集積するつくばと都心、臨海部が直結し、産学連携の促進が期待できる。24年12月には、両路線の沿線自治体11区市が一体整備を目指す期成同盟会を結成している。

都心部・臨海地域地下鉄構想を推進する東京都は、22年に事業計画案を発表。東京駅から有明・東京ビッグサイトまでの約6・1㌔を整備する。途中、再開発が行われている築地市場跡地（中央区）や鉄道駅がない晴海（同）を経由する。24年に都は、整備主体を鉄道建設・運輸施設整備支援機構、営業主体を東京臨海高速鉄道とすることを決め、3者で事業計画の検討を進めている。



つくばエクスプレスの茨城県側延伸ルート
出典：茨城県ＴＸ延伸構想事業計画素案（2025年２月発表）

横浜市は、市営地下鉄ブルーライン・あざみ野駅（青葉区）と中間駅を整備し、事業費は約1320億円と見積もる。応用都市経済モデルと呼ばれる新たな手法を用いて予測したところ、費用便益比（Ｂ／Ｃ）が1を上回るとした。東京延伸との同時整備で採算性がより高まるとの結果も示された。

茨城県ひたちなか市の第三セクターが運営するひたちなか海浜鉄道は、現在の終点・阿字ケ浦駅から国営ひたち海浜公園南口付近までの延伸区間1・4㌔について、昨年工事施行認可を受けた。事業期間は29年度まで。同公園は年間200万人が訪れる人気の観光地。完成すればＪＲ常磐線勝田駅から鉄道によるアクセスが可能となり、都心からの利便性向上を見込む。公園西口までさらに1・7㌔延伸する第2工区は、第1工区の状況に応じて検討するとしている。

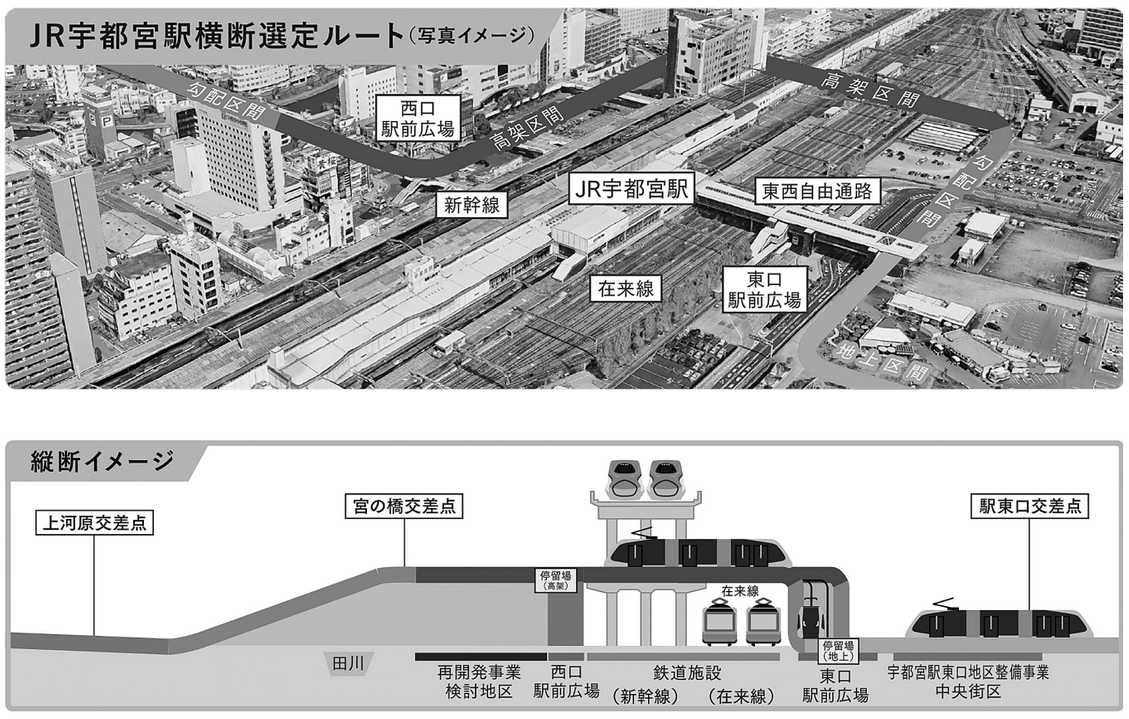
ＴＸを巡っては、つくば駅から茨城県内に延伸する構想もある。交政審の答申には位置づけられていないが、ＴＸ沿線のにぎわいを県内他地域に波及させたい県が独自に計画している。23年に、茨城空港や水戸など四つの延伸案から土浦方面を選んだ。

採算性や費用対効果の面で懸念があることから、県は需要予測のシミュレーションを実施。今年2月に公表された結果によると、つくば～ＪＲ常磐線土浦駅（茨城県土浦市）間の約10㌔の延伸を計画。23年に開業した宇都宮駅東口から栃木県芳賀町までの14・6㌔の路線は利用が好調で、渋滞緩和、中心市街地の訪問増加といった効果が表れている。駅西側へ約5㌔延伸する計画は、28年度内の着工、30年以降の開業を目指す。

茨城県ひたちなか市の第三セクターが運営するひたちなか海浜鉄道は、現在の終点・阿字ケ浦駅から国営ひたち海浜公園南口付近までの延伸区間1・4㌔について、昨年工事施行認可を受けた。事業期間は29年度まで。同公園は年間200万人が訪れる人気の観光地。完成すればＪＲ常磐線勝田駅から鉄道によるアクセスが可能となり、都心からの利便性向上を見込む。公園西口までさらに1・7㌔延伸する第2工区は、第1工区の状況に応じて検討するとしている。

と川崎市麻生区の新百合ケ丘駅間、約6・5㌔の延伸を計画している。19年に川崎市と連携して事業を推進していくことで合意し、20年に概略ルートと三つの中間駅の位置を決定した。事業費は約1720億円、30年開業を掲げていたが、近年の社会情勢の変化を踏まえ、事業費削減のための計画見直しを行っている。

1都3県以外では、宇都宮市がＬＲＴ（次世代型路面電車）の延伸を計画。23年に開業した宇都宮駅東口から栃木県芳賀町までの14・6㌔の路線は利用が好調で、渋滞緩和、中心市街地の訪問増加といった効果が表れている。駅西側へ約5㌔延伸する計画は、28年度内の着工、30年以降の開業を目指す。



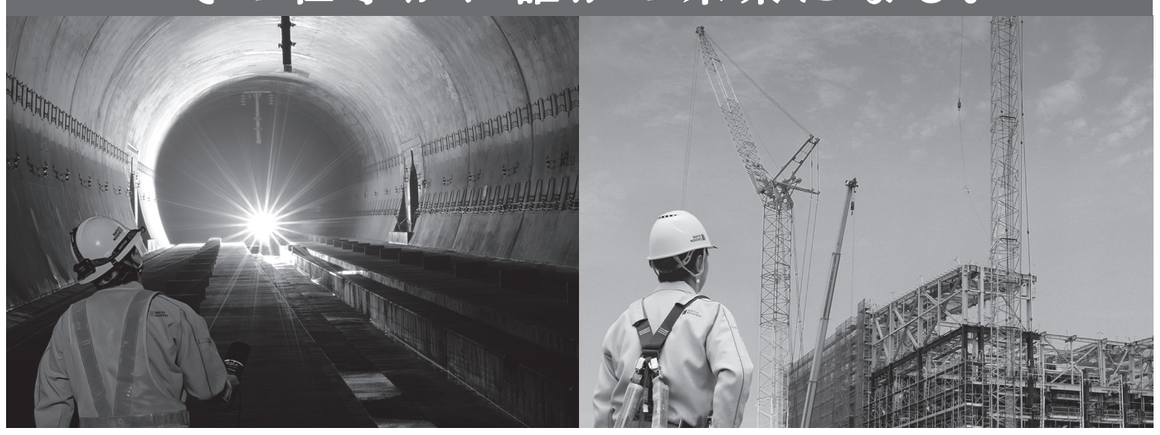
芳賀・宇都宮ＬＲＴ「ライトライン」の駅西側延伸のイメージ。駅東側から高架でＪＲ宇都宮駅を横断する。新幹線高架と在来線の間（駅舎２階部分）にＬＲＴの軌道を設置
出典：ライトライン公式ポータルサイト

今、世界は大きく変わろうとしている。
先人たちが培ってきた想いを受け継ぎながら
既成概念の壁に挑み、新しい発想や技術に
磨きをかけ明日に向かって進んでいく。
さあ、今この瞬間から超えていこう。
それこそがイノベーションを巻き起こし、
私たちを明るい世界に導く原動力となる。
新しい時代への夜明けは近い。

挑め、進め、超えろ。

TEKKEN 鉄建建設
「暁天」動画公開中

その仕事が、誰かの未来になる。



— 総合建設業／創業1862年 —
佐藤工業株式会社
https://www.satokogyo.co.jp

わくわく、どきどき

未来はどんなに楽しいことが待っているんだろう。
未来はどんなに豊かに暮らしているんだろう。
突然、現れたでっかいタマゴから
殻を破って何が生まれるのか、
想像するとわくわく、どきどきするように。
それって未来のConstructionと同じ。
まだ見えていないから、楽しく自由に思い描ける。

トビシマはイノベーションマインドをもって、
循環型社会に適応した
インフラ建設関連サービスを提供し、
100年後も人々が豊かに暮らし続けられる
社会を創造していきます。

TOBISHIMA HOLDINGS
飛島建設

鉄道の日

鉄道建設で３Ｄプリンター活用

駅舎建て替えに世界初導入

生産性向上へ 新たな選択肢

建設現場の省人化・省力化と工期短縮を可能にする新技術として、３Ｄプリンティング技術への注目が高まっている。特殊モルタルを積層し、従来は型枠や人手に頼っていた作業を自動化。コスト削減効果や意匠性の高さも強みだ。人手不足や作業時間の制約といった課題を抱える鉄道建設分野でも、駅舎建築やベンチ製作など先進事例が生まれている。

（写真提供＝ＪＲ西日本）

建設業では、就業者の減少や高齢化が進行し、担い手の確保・育成が大きな課題となっている。人材を確保するのと併せて、作業の省人化・省力化も推進。ＩＣＴ活用などを進め、建設現場の生産性向上に業界を挙げて取り組んでいる。特に、安全性の問題から施工可能な時間やスペースに制限を受けやすい鉄道建設分野では、生産性向上が急務となっている。

ＪＲ西日本は、地方の駅舎や関連施設の老朽化が進む中、人口減に伴う乗降客の減少が見られる駅では、建て替えや更新に併せて利用実態に応じた規模の適正化を推進。建て替えや更新、メンテナンスを着実に実施していくためにも、作業の省人化・省力化、工事の低コスト化などに知恵を絞っている。その一環で、２０２４年５月に、同社グループのＪＲ西日本イノベーションズと３Ｄプリンター住宅の開発・販売を手掛けるベンチャー企業のセレンディクス（兵庫県西宮市、小間裕康代表取締役兼最高経営責任者〈ＣＥＯ〉）と資本業務提携を締結。同社を含めた３者で、３Ｄプリンティング技術を活用した世界初の鉄道駅舎建設に挑むことになった。

今年３月、初弾のＪＲ紀勢本線初島駅（和歌山県有田市）で３Ｄプリンター製の駅舎を建設した。一般的にＲＣ造の駅舎では、屋根や壁など躯体の設置に１～２カ月を要するが、ＪＲ西日本鉄道本部施設部建築課の長谷川貴則課長は「終電から始発までの時間（約６時間）で、基礎部分を含めて作り上げることを施工条件とした」と説明する。セレンディクスは条件を満たすため、駅舎の部材を基礎一体型とし、一気に組み立てられるように計画した。

部材は熊本県水俣市内にある工場で製造した。建設用３Ｄプリンターを使い四つのパーツを製作。プリンターでの出力後、内部に鉄筋を配置しコンクリートを流し込み、一体化させて強度を確保した。製造に当たってはＪＲ西日本の社員が複数回立ち会い、品質を確認した。

工事は３月25日午後11時57分の終電後に開始した。部材を積み込んだ10トントラック４台を駅前ロータリーに順次搬入。荷台から25トクレーンで部材をつり上げて現場に運び入れた。26日午前３時前には組み立てを終え、固定作業などを経て同午前５時に施工を完了。「終電から始発までの６時間以内」という高い目標を達成し、工期短縮効果を証明した。工場で製作した部材を施工現場に搬入し据え付けるため、施工に必要な人員を大幅に削減でき労働力不足対策としても有効性を示した。

完成後の維持管理でも省力化が重要なため、ＪＲ西日本は駅舎建て替えでは、可能な限りメンテナンスが不要な設計を追求している。初島駅の駅舎には屋根に軒を設け、雨水による壁面への汚れの付着を防止する。

３Ｄプリンター建築は水平積層が一般的だが、層の隙間に汚れがたまる可能性がある。初島駅では世界でも珍しい縦積層を採用し、汚れ防止と美観向上を両立した。縦積層の出力は高い技術力が求められる。セレンディクスの飯田國大最高執行責任者（ＣＯＯ）は「われわれが保有している世界最先端のプリンターに、芸術品のつぼを出力できるレベルの高精細なプリンターのヘッドを組み合わせた。その造形技術によって積層を非常に美しく出すことができた」と自負する。型枠が不要の３Ｄプリンティング技術は高いデザイン性が特徴だが、最新技術と工夫を凝らしてさらに高みを目指した。「地元に愛される駅に」というＪＲ西日本の希望を踏まえ、高いデザイン性を生かして駅舎壁面に有田市名産の「みかん」と「太刀魚」のモチーフをあしらった。

ＪＲ西日本管内では、今後も駅舎など老朽施設の更新需要が見込まれている。長谷川課長は「鉄道施設を管理する当社にとってコスト削減は重要」と強調。初島駅のプロジェクトでは、同規模のＲＣ造駅舎の建設事例と比較して、１～２割程度の削減効果があったという。施工時間の大幅な短縮や省人化にも効果を発揮したことから、３Ｄプリンターの活用は「将来の労働力不足に対する打ち手になる」（長谷川課長）と見ている。

ただ、初島駅のプロジェクトでは、強度を確保するため、すべてのパーツに鉄筋とコンクリートを充填（じゅうてん）したが、その分重量は増す。「メンテナンス性を重視すれば、弱点となるパーツの継ぎ目を減らしたい」（長谷川課長）が、部材数を減らせば、その分１パーツ当たりの規模は大きくなり、搬入上の制約を受ける可能性が出てくる。今後、３Ｄプリンター建築を採用する場合は、そのバランスの見極めが求められそうだ。

ＪＲ西日本にとっては初島駅の駅舎が初めて手掛けた３Ｄプリンター建築となった。駅舎は外構や内装、改札機設置のための電気工事などを経て７月に供用を開始したばかりで、メンテナンス性の検証などは今後行われる。「３Ｄプリンター建築の管理経験はないが、ＲＣ造の建築物と考えれば、当社が蓄積してきた建物管理の経験やノウハウを生かせるはずだ」と長谷川課長。耐用年数も通常のＲＣ造の駅舎と同程度と見込んでいる。

鉄道建設分野で３Ｄプリンティング技術の研究開発や検証、実装は非構造物で先行している。ＪＲ東日本は23年、内房線太海駅（千葉県鴨川市）の駅舎建て替えに合わせ、構内に設置するコンクリート製のベンチを３Ｄプリンティング技術で製作。24年には、設置箇所に直接印刷するオンサイトプリンティングの実現に向けた検証として、災害ベンチを駅構内で印刷した。

このほか、竹中工務店が９月、ＪＲ西日本らと共創し鉄道の廃レールを活用した「ルーレベンチ」を大阪環状線弁天町駅（大阪市港区）に設置したと発表した。このベンチは金属３Ｄプリンターで製作。屋外の公共空間にある金属３Ｄプリンティング技術による製作物として、国内最大級という。

構造物、非構造物を問わず鉄道施設内の工事に多様な効果が期待できる３Ｄプリンティング技術。新たな選択肢として、活用が広がっていきそうだ。

完成したＪＲ西日本初島駅の駅舎（７月７日撮影）

部材をクレーンでつり上げて据え付けた

基礎と一体の構造で工期短縮

屋根も一つの部材で構成している

【初島駅駅舎／ＪＲ西日本】

所在地は和歌山県有田市初島町浜1395。ＪＲ紀勢本線の無人駅で、従前は1948年竣工の木造駅舎を運用していた。駅舎の老朽化に伴う保守コストや維持管理の効率化といった課題に対応するため、３Ｄプリンティング技術を活用し、新たな駅舎を整備した。新駅舎の建物規模はＲＣ造平屋9.9㎡、高さ約2.6ｍ、幅6.3ｍ、奥行き2.1ｍの規模。２人掛けのベンチのほか、券売機と簡易ＩＣカード改札機を備える。７月22日に供用開始した。

意匠設計はヌーブ一級建築士事務所（東京都世田谷区）、建築家・太田浩史氏とＪＲ西日本大阪一級建築士事務所、構造設計はＫＡＰ一級建築士事務所（東京都千代田区）とＪＲ西日本大阪一級建築士事務所。施工協力として芳輝建築（名古屋市緑区）、３Ｄプリント協力として立尾電設（熊本県水俣市）も参画している。

【セレンディクス】

兵庫県西宮市に本社を構えるスタートアップ企業で、日本初の３Ｄプリンター住宅メーカー。2022年３月に３Ｄプリンター住宅を24時間以内に完成させた。住宅を「車のように買い替えられる存在」に変える発想で、３Ｄプリンターを活用した住宅建築の省人化やコスト低減、工期短縮などに取り組んでいる。

鉄道の日

ホームドアの整備を加速

東京都が官民連携へ共同宣言

駅ホームからの転落が後を絶たず、全国で毎年2000件以上発生している（国土交通省調べ）。死亡事故につながるケースもあり、鉄道事業において対策が急がれる課題の一つとされる。東京都は昨年、ホームドアの設置をさらに加速化させようと、官民連携の協議会を発足。今年2月に「ホームドア整備の加速に向けた共同宣言」を出し、都内のJR、私鉄駅の全体で2028年度までに約6割のホームにホームドアを設置する共通の目標を掲げて整備を進める方針を示した。

都営地下鉄は全線設置済み（大江戸線築地市場駅）

都営地下鉄では、2000年に三田線、13年に大江戸線、19年に新宿線、20年に浅草線の全駅でホームドアの整備が完了。以降は転落事故は発生していないという。東京メトロもホームドアの整備率は95％に達している。一方、JRや私鉄では都内の6割の駅でホームドアが設置されていない状況にある。こうした実態を踏まえて小池百合子知事は、3選を果たした24年7月の選挙でホームドアの整備を加速させていくことを公約の一つに掲げた。

知事選後、都や都内の鉄道事業者らで構成する「ホームドアの整備加速に関する協議会」が発足。同8月23日に東京都新宿区の都庁内で開かれた初会合の後、小池知事は記者団に対して「協議会では技術面で情報共有し（整備を）加速する。使う車両や乗り入れの具合など、事業者によって事情が異なる。協議会を通じてそれらを詰めていきたい」と意欲を示した。

協議会は3回の会合を重ね、今年2月10日に発表した共同宣言で▽ホームドア整備の加速に向けた取り組み（技術および施工面、資金面）▽ホームドア整備の新たな目標▽「ホームドアの整備加速に関する協議会」の活用―という三つの柱を掲げた。これまで30年度の達成を目指した整備目標の2年前倒しを盛り込んだ共同宣言を踏まえ、官民が連携、協力してホームドアの整備を加速。駅利用者の線路への転落を防止して人命を守るとともに、鉄道ネットワークの安定的な運行を実現させるとした。小池知事は、9月の世界陸上大会、11月のデフリンピック（聴覚障害のあるアスリートの国際大会）の開催が控える中で「ホームドア設置は大きなレガシー（遺産）になる」と訴えた。

同日の協議会では、各鉄道事業者から、28年度までに中央快速線、中央総武・緩行線を中心に都内120番線程度を整備（JR東日本）、28年度までに16駅に整備する予定（東武鉄道）、都内の駅で年間8番線を目安に整備（西武鉄道）、2駅の整備前倒しも行い28年度までに5駅を整備（京成電鉄）、井の頭線を27年度までに、京王線を30年代前半に整備（京王電鉄）、28年度までに11駅27番線整備することを目指す（小田急電鉄）、25年から26年度までに8駅、27年度から30年初頭までに5駅を整備（京急電鉄）などの見通しが示された。

共同宣言を踏まえて都は、25年度から28年度までの緊急的な対策として、鉄道事業者が計画的、効率的にホームドアの整備を進めることを支援する新たな補助制度「ホームドア整備加速緊急対策事業補助金」を創設。従来の補助制度では国、鉄道事業者、市区町村が3分の1ずつ負担し、このうち市区町村負担分の半分を都が支援していた仕組みを改め、緊急対策では区市町村分を都が支払う。

緊急対策に基づく支援を受けるには、6月30日までに公表する整備計画を作成する必要があり、JR東日本、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京臨海高速鉄道、東京メトロの10社が都に提出した。

ホームドアの整備に向けて鉄道事業各社は、工期やコスト縮減につながるさまざまな工夫を取り入れている。協議会の共同宣言に基づき、工夫事例を共有して各社が応用して取り入れ、官民が協力して整備の加速を図る。

協議会メンバーで共有した工夫事例として、車両扉の数が統一されていない乗り場での大開口ドアの採用、軽量化や風圧影響の軽減を図ったホームドアの開発による改良工事の省力化などが示されている。また、都営地下鉄で開発、導入されたQRコード開閉連携システムでは、車両の改修費用を数十億円単位で削減するなどの効果を上げている。ホームドア工事を行う際に搬入路や仮設構台を設置する施工ヤードに公有地を専用して工期を短縮した事例もあり、他の事業者が事例を参考に同様の手法を検討しているという。

ほかにも、複数駅の工事を一括で発注することで総工事費用の縮減につなげたり、土木工事と通信工事を一つの部署に統合して整備を加速化したりする事例なども共有している。

小池知事（前列中央）と協議会参加者（2月11日）

事業者間で工夫事例共有も

均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅では800番線の整備を目指している。23年度末時点では、全体で2647番線（1129駅）、10万人以上駅では559番線（180駅）の整備が完了している。

26年度から30年度までの5年間を目標期間とする次の第4次目標では、全体で4000番線、10万人以上駅で900番線を整備する。目標達成に向けて国交省では、地方部の支援措置の重点化を図るために、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅での補助率（鉄道駅総合改善事業費補助、鉄道施設総合安全対策事業費補助）を最大3分の1から2分の1に拡充するなどして、鉄道駅のホームドア整備の加速化を図っている。

第4次目標

2030年度までに全国で4000番線

国交省が鉄道事業法に基づき毎年度公表する「鉄軌道輸送の安全に関する情報」によると、駅ホームからの転落は、19年度の2887件から、コロナ禍で人の往来が少なかった20年度は1338件、21年度は1429件と2000件を割り込んでいたものの、それ以降は22年度2238件、23年度2293件、24年度2390件と緩やかながら増加傾向にある。転落後の接触事故とホーム上での接触事故は、24年度に合計で126件あった。発生件数は前年度に比べて減っているものの、鉄軌道輸送における人身傷害事故の発生件数4割近くを占めている。

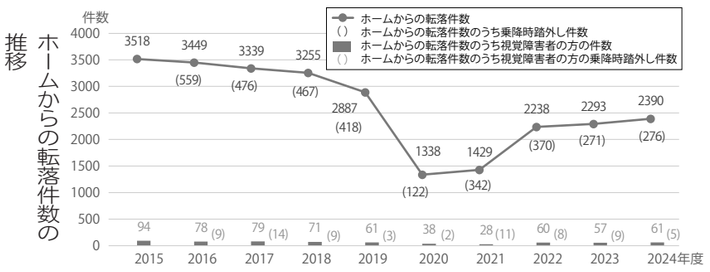
こうした事故の削減につながるホームドアの設置数を増やそうと、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく第3次目標では、25年度までに3000番線、このうち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅では800番線の整備を目指している。23年度末時点では、全体で2647番線（1129駅）、10万人以上駅では559番線（180駅）の整備が完了している。

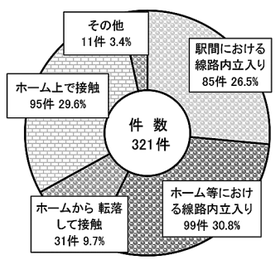
ホームドア整備促進に向けた課題への対応策と工夫事例の一覧

課題	対応策	工夫事例
列車ごとに扉位置が相違	開口部の拡大	大開口ドア等の採用 軽量化や風荷重の軽減によるホーム改良工事の省力化
	列車種別に応じた開閉システム	QRコード開閉連携システムの導入 センサーを活用した地上完結型システムの採用 AI技術を活用した画像解析による制御システム
	車両更新	車両更新で仕様を統一
通路幅の確保が困難	工夫事例の共有、国の基準運用（通路幅の確保）について技術的助言を提供	
ホームの補強が必要	ホームドアの軽量化	軽量化や風荷重の軽減によるホーム改良工事の省力化
	施工時間の短縮	仮設工事の削減 施工量の多い「盛土ホーム」における工法の工夫
正確な位置への停車が必要	運転士の負担軽減	停止位置装置がない路線でのホームドア導入の工夫
施工時間の制限	施工方法の工夫	仮設工事の削減 施工量の多い「盛土ホーム」における工法の工夫 日中帯を活用した施工の導入 列車等を活用したホームドアの一括搬入
	発注方法の工夫	施工計画検討工事の発注 早期の工事発注 複数駅の工事を一括発注
	既存人員の有効活用	専属部署の設立
資機材の確保が困難	発注方法の工夫	施工計画検討工事の発注 早期の工事発注
人手の不足	施工時間の短縮	施工量の多い「盛土ホーム」における工法の工夫 施工計画検討工事の発注
	発注方法の工夫	早期の工事発注
	既存人員の有効活用	専属部署等の設立
施工ヤードの確保が困難	公有地活用事例の共有、公有地活用を円滑にするための自治体の窓口リストを作成・共有	

東京都「ホームドアの整備加速に関する協議会」資料より

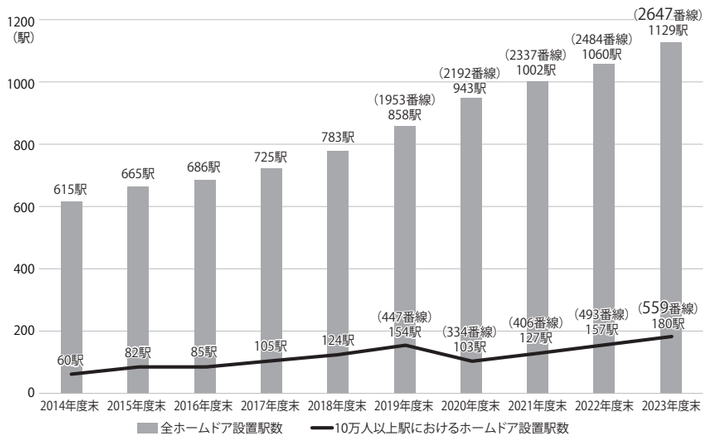
ホームからの転落件数の推移





人身事故事例の原因別の内訳（2024年度）

ホームドア設置駅数の推移



※国土交通省資料から

三井住友建設
https://www.smcon.co.jp
はしも、
まちも、
ひとも。
橋をわたり、街をあるき、大切な人とすごす。
そんな日々のくらしがいつまでも続くよう、
豊かな未来につながるものづくりに全力で取り組みます。

まじめに、まっすぐ
KONOIKE
鴻池組は、強みの環境分野を中心に価値ある技術で社会から選ばれる企業をめざします。
鴻池組

0へ挑み、0から挑み、
環境と感動を
未来へ建て続ける。

「建てる」を超え、未来を生みだす。
東急建設
東急建設は、環境・社会課題の解決に向けて挑み続けます。

鉄道の日

地方路線特有の課題に挑む――宮崎県

県民と利用促進策も

３線が経営難

宮崎県はＪＲ以外の鉄道がないことで知られる。県内を走る4路線はいずれもＪＲ九州が運営する。このうちの3線で過疎地域を走る鉄道特有の経営課題に直面している。

肥薩線（八代〈熊本県〉～隼人〈鹿児島県〉）は2023年7月の豪雨で土砂流入や築堤崩壊、橋梁流出、橋脚傾斜などの災害が発生し、宮崎県の真幸駅を含む八代～吉松（鹿児島県）が不通となった。このうち通称「川線」という八代～人吉の熊本県内区間は25年4月に沿線自治体とＪＲ九州が鉄道での復旧方針に合意した。工事期間には8年程度かかる見込みで、33年頃の復旧を目指すことになった。「山線」と呼ばれる人吉～吉松間は復旧に関する議論が進んでいないのが現状だ。熊本、宮崎、鹿児島の3県による事務レベルでの意見交換が続いている。

山線区間側の被災状況は軽く、宮崎県では「真幸駅を含む県内区間では被害がなかった」（総合政策部総合交通課）として、鹿児島県内区間での復旧工事による真幸駅までの運転再開を期待する。ただ、ＪＲ九州らは山線区間よりも川線区間の復旧を優先させる方針。真幸駅は1911年5月に、県内最初の鉄道駅として開業した。隣接する矢岳（熊本県）との区間で車内から見られる眺めが日本三大車窓の一つに数えられる山中に位置する。霧島連山を一望できる国内屈指の景観を、車窓から楽しむのはしばらく先になりそうだ。

真幸駅（宮崎県えびの市、９月29日撮影）

油津駅（宮崎県日南市、９月29日撮影）

利用促進を検討

改正地域公共交通活性化再生法が23年10月に施行したのを受け、赤字ローカル線など利用者の少ない地域鉄道を対象にした再構築協議会による議論が各地でスタートした。宮崎県では日南線（南宮崎～志布志〈鹿児島県〉）の油津以南、吉都線（都城～吉松）の2線区が対象に。日南線油津以南は24年11月にＪＲ九州や沿線自治体などとの議論がスタートした。一方の吉都線は「ＪＲ九州から話し合いの呼びかけがない」（同）状況にある。両線とも、「地域の足として重要。鉄道を存続させたい」（同）という。

日南線には、プロ野球2チームの春季キャンプ地最寄り駅が2カ所ある。宮崎県では「キャンプに連動したイベントを仕掛けるなど、鉄道利用を促したい」（同）とアイデアをこらす。油津駅は、駅舎全体がチームカラーの赤色を基調にしたデザインで装飾され、野球ファンが年間通じて訪れる。

東九州新幹線の機運醸成へ

東九州新幹線は、全国新幹線整備法に基づく新幹線計画のうち、整備計画の定められていない基本計画路線の一つ。23年6月16日に閣議決定した「骨太の方針2023」に、基本計画路線に関する調査の実施が初めて盛り込まれたことで、各地で基本計画路線の整備計画への格上げを目指す活動が活発になってきた。

宮崎県は24年にルート調査を実施したのに続いて、25年に経済波及効果調査を実施。9月18日に調査報告を発表した。小倉（北九州市）から大分県を経由して宮崎県に至る「日豊本線ルート」は年間234億円の効果を生み出すと試算した。基本計画路線に位置づけられていない宮崎県独自構想ルート「新八代ルート」は年間159億円という。

日豊本線ルートは路線延長が379キロ。新八代ルートは141キロと日豊本線ルートよりも短い上に、九州経済圏の中心都市である福岡へのアクセスも日豊本線ルートより優れているほか、「県内と新八代間のバス利用者が年間約20万人いる」（同）ことから、試算対象に加えた。

調査結果について、宮崎県では「調査そのものは、県民の皆さんとの情報共有が主眼。従来は議論のもとになるものが何もなかった」（同）と説明する。整備には膨大な費用が伴うとともに、並行在来線のＪＲからの分離などの課題も生じる。駅の設置候補地なども検討前の段階で、整備計画への格上げを目指すには県内での機運醸成も不可欠。「県内のインフラ水準は九州の中でも遅れている。次世代のためにも、国土の均衡ある発展を目指したい」（同）と話す。

東九州新幹線整備費の試算結果（宮崎県提供）

● 整備費用は過去の新幹線整備の事業費（物価調整後）を基に構造種別延長の設定を反映させて推計しました。

	整備費	路線延長	路線延長に占める各構造物の内訳（%）			
			路盤	橋りょう	高架橋	トンネル
❶日豊本線ルート	38,068 億円	379 km	18%	10%	26%	46%
❷鹿児島中央先行ルート	10,642 億円	103 km	21%	10%	29%	40%
❸新八代ルート	14,978 億円	141 km	10%	10%	21%	59%

東九州新幹線開業による経済波及効果（宮崎県提供）

		日豊本線ルート	新八代ルート
直接効果	県内で新規に発生する最終需要	155 億円/年	105 億円/年
第１次間接効果	原材料等の生産増加	57 億円/年	39 億円/年
第１次波及効果	直接効果＋第１次間接効果	211 億円/年	143 億円/年
第２次(間接)波及効果	雇用者所得の増加分のうち消費に回される分により発生する生産増加	23 億円/年	16 億円/年
経済波及効果	第１次波及効果＋第２次波及効果	234 億円/年	159 億円/年
経済波及効果倍率	経済波及効果／直接効果	1.52 倍	1.52 倍

注）端数処理のため内訳の総和が合計と一致しない場合がある

廃線敷活用し観光誘客

高千穂あまてらす鉄道

廃食用油燃料で世界から注目も

全国各地に敷設された鉄道のうち、他の輸送機関の発達や自然災害による被害からの復旧断念などさまざまな理由で、廃線にたどり着いた路線は多い。廃線敷を活用し、観光誘客につながっているプロジェクトが宮崎県にある。

日本神話の舞台の一つ、宮崎県高千穂町に国鉄高千穂線の高千穂駅が開業したのは、1972年7月。県北の中心都市、延岡と鉄道で結ばれた。そのまま熊本県方面に延伸し、九州横断路線の一つになる構想もあったが、難工事や国鉄の経営難を受け、工事は中断。高千穂線は整理対象路線になり、89年4月に第三セクターとして再スタートするものの、2005年9月6日に台風14号によって、橋梁が2カ所流出するなど甚大な被害を受けた。年間数千万円の赤字経営の上に、災害復旧費用に26億円という試算結果から、同年12月廃線が決定した。

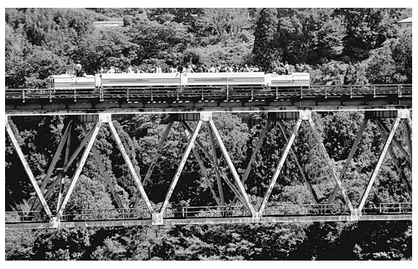
第三セクターの解散後、新会社の「高千穂あまてらす鉄道」（高山文彦社長）が設立され、観光用施設として生まれ変わった。国鉄時代からの駅や線路、橋梁などの施設を管理する町から借りて、観光用のトロッコ型車両を運行する。

当初、高千穂駅構内を手押しトロッコで往復するだけだったが、現在は、五ケ瀬川水系岩戸川をまたぐ高千穂橋梁（高千穂鉄橋）を渡り大平山トンネル入り口で折り返す往復5キロ、約30分の長距離運行に。トロッコもディーゼルエンジン駆動となり、現在は客車2両による60人乗りにサイズアップした。高千穂鉄橋は延長が353・8メートル、国鉄時代は日本一の高さだった。トロッコは橋梁上で数分間停止し、乗客に高千穂の絶景を楽しんでもらっている。

高千穂エリアは年間140万人の観光客が訪れる県内屈指の観光地だ。その一部が廃線敷を使ったトロッコに乗る。コロナ禍で落ち込んだ利用客も、近年は連日全便満席になるまでに回復。24年度の年間利用客は13・3万人で、25年度は15万人超が確実な状況だ。特に、インバウンドに人気で、「従来は3割程度だったが、近年は外国人が4割を占める」（西浦大樹執行役員運輸総務課長）という。

外国人の人気に拍車をかけたのが、トロッコの燃料をバイオディーゼルに変更した取り組みだ。22年の発表直後、国内メディアはもちろん、「ワシントンポストやアルジャジーラなどにも報道された」（同）と、世界規模の注目度に。現在は廃食用油を100％使った燃料を使う。

廃線敷を活用したプロジェクトは全国各地にあるが、高千穂あまてらす鉄道は黒字経営を続けているからか、その成功事例して名高い。「もともと観光地として知名度が高いという立地に恵まれた。一般層をターゲットにした集客戦略も軌道に乗っている」（同）と分析している。



▲日本一の高さで停車し眺望を楽しむ
◀インバウンドが人気に拍車
（いずれも宮崎県高千穂町、9月30日撮影）

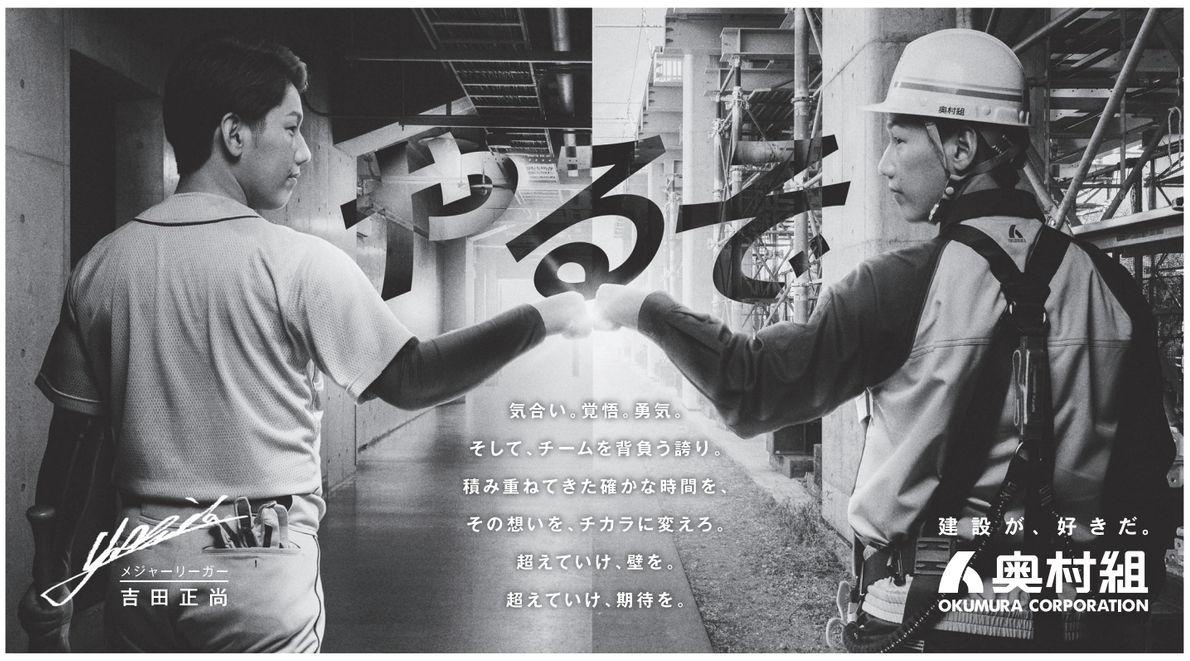
リニア実験線跡で細長いメガソーラー

リニア実験施設（高架橋）上には太陽光パネルが並ぶ
（宮崎県都農町、９月30日撮影）

宮崎県には、世界でも珍しい細長いメガソーラー発電所がある。リニアモーターカーの実験線跡地を使った発電所だ。

リニアモーターカーの実験施設は、1996年に鉄道総合技術研究所が山梨県で実験を開始するまで、宮崎県にあった。日向市から都農町にかけての日豊本線沿線約7キロに高架構造設置され、国鉄時代の77年から実験が行われた。

実験線移転後の高架橋には、現在、太陽光パネルが並ぶ。官民が出資して設立された「宮崎ソーラーウエイ」が、延長3・9キロの高架橋上に、太陽光パネルを1万2962枚設置。日照時間と快晴日数が国内有数の宮崎県の日照環境を生かして、1050キロワットを発電する。



鉄道の日　首都圏民鉄各社の設備投資計画（計画内容は報道発表時）

京成電鉄
四ツ木駅～青砥駅間で連立事業実施

京成電鉄は2025年度、鉄道事業で前年度比138億円増の約371億円を投じる。連続立体交差（連立）事業や構造物の耐震化、駅施設の改良などに注力。大規模事業として京成本線荒川橋梁の架け替えや、機能強化に向けた車両工場の建設なども予定する。

連立事業は四ツ木駅～青砥駅間（延長約2.2km）を高架化し、11カ所の踏切道を除去する。

京成佐倉駅で、ホーム上屋の耐震化が25年度に完了する予定。引き続きみどり台駅で、駅舎とホーム上屋の耐震化に着手する。千葉寺駅～ちはら台駅間は高架橋柱に耐震化を施す。京成成田駅～空港第２ビル駅間では、集中豪雨を見据えてのり面を補強する。

荒川橋梁の架け替えは22年度に起工した。国土交通省と連携し、堤防のかさ上げと橋梁の架け替えを同時に実現する。宗吾車両基地（千葉県酒々井町）では老朽化した車両工場を隣接地に移転・新築している。24年に取得できた用地で準備工事に着手した。25年度も工事を続け、29年３月の完成を目指す。

西武鉄道
沿線価値向上へ高架化推進

西武鉄道は2025年度、鉄道事業設備に424億円を投じる。

ホームドアは25年度、高架化した東村山駅の新宿線下りホームや保谷駅、新所沢駅に設置し稼働を始める。26年度は東京都豊島区にある池袋駅（７番、特急ホーム）の一部や、中村橋駅、富士見台駅、新桜台駅に配置する。

災害対策として高架橋の柱を対象に耐震補強工事にも着手。25年度は44本の補強工事を行う。27年度末までに完了する計画だ。斜面からの落石が列車に衝突するのを防止するため、25年度に西吾野駅構内と、西吾野～正丸駅間に落石防護設備を設置する。

連続立体交差事業では、東村山駅付近（東京都東村山市、事業延長約2.4km）間での高架化工事を進めている。事業が完了により５カ所の踏切が除去でき、交通渋滞の解消と地域の一体化が期待される。

東武鉄道
４駅でリニューアル工事実施

東武鉄道は2025年度に498億円を投じ、連続立体交差（連立）事業や土木構造物の防災対策、駅舎のリニューアル・橋上化などを進める。

鉄道立体化では、とうきょうスカイツリー駅、春日部駅、大山駅付近の３カ所で高架化を推進している。とうきょうスカイツリー駅付近は24年度に下り線の高架化が完了した。本年度は駅舎新設や留置線の高架化工事などを実施している。

春日部駅周辺の上り線移設も24年度に完了している。25年度は下り線の移設工事を始める。大山駅付近の連立事業は25年度に着工したばかり。25年度は設計業務や、支障物の移転工事を推進する。

自然災害に備え、地震や気候変動のリスクに強い鉄道を目指し、高架橋柱等耐震補強や法面補強なども推進する。浅草駅と谷塚・大袋両駅間、鎌ケ谷・馬込沢両駅間で高架橋柱に耐震補強を施す。北千住駅から五反野駅までの区間ではのり面の補強を計画する。

本年度は▽谷塚▽草加▽新越谷▽久喜―の４駅もリニューアルを実施する。初石駅の橋上化も推進中で、25年度中の供用を予定。バリアフリー化された東西自由通路の完成により、回遊性が高まる。

東急電鉄
桜新町駅で新たに駅リニューアル着手

東急電鉄は中期事業戦略の２年目となる2025年度、鉄道施設の整備や維持管理、設備の増設などに約482億円を投じる。

駅のリニューアルは桜新町駅で新たに着手し、田奈、宮崎台両駅で継続。トンネルや高架橋といった土木構造物の補修・防災対策も進め、武蔵小杉駅では高架橋の耐震補強に新規着手する。データ活用を通じた施設管理の高度化にも取り組む。

桜新町駅のリニューアルは田園都市線地下区間５駅（池尻大橋、三軒茶屋、駒沢大学、桜新町、用賀各駅）を対象とした、連続リニューアルの一環となる。駒沢大学駅の工事は３月に完成した。第２段として桜新町駅で内装の張り替えや空調設備の増強・新設に着手する。

田奈、宮崎台両駅ではホームやコンコースの内外装改修を続ける。工事は田奈駅で26年春、宮崎台駅で28年度の竣工を目指す。

老朽化が進む土木構造物にも手を入れる。たまプラーザ、あざみ野両駅間のトンネルや綱島、大倉山両駅間の橋梁で補修工事を実施。のり面補強（綱島、大倉山両駅間）や浸水対策、高架橋の耐震補強も進めていく。高架橋の耐震補強は25年度、武蔵小杉駅と二子新地、高津両駅間で新規着手する。

小田急電鉄
橋上化進む鶴川駅・藤沢駅

小田急電鉄は2025年度に436億円の鉄道事業設備投資を行う。

ホームドア整備では、豪徳寺駅、千歳船橋駅、祖師ヶ谷大蔵駅、喜多見駅、狛江駅の全10ホームにホームドアを設置する。25年度内の稼働を目指す。

災害対策では、世田谷代田～登戸駅と海老名～厚木駅、相模大野～東林間駅の３区間で渡線橋を耐震化する。読売ランド前、相武台前、座間、長後の各駅ではホーム上屋の耐震性能を高める。東海大学前～秦野駅間にある盛り土ののり面を補強する。

駅改良工事としては、鶴川駅と藤沢駅で橋上化に向けた工事が進む。地元自治体と連携した自由通路整備事業にあわせて、利便性と安全性の向上を図る。本年度は駅舎の基礎工事等を行うほか、鶴川駅では駅舎改良工事にあわせて、ホームドア整備に向けたホーム補強工事などにも着手している。

京王電鉄
笹塚駅～仙川駅の連立事業推進

京王電鉄は鉄道事業設備投資として434億円を投じ、京王線の連続立体交差（連立）事業やホームドア設置、駅改良、災害対策などを推進する。

連立事業は、事業主体である東京都および世田谷区・渋谷区・杉並区と共に、京王線（笹塚駅～仙川駅間）で進む。高架化で25カ所の踏切道を除去し、安全性の向上や交通渋滞の解消につなげる。引き続き用地取得を進めながら、全工区で仮線準備工・高架橋の構築など実施する。

ホームドアは井の頭線で2020年代中頃（27年度）、京王線で30年代前半にホームドアの全駅整備を目指す。本年度は永福町駅（１・３番線）や高井戸駅などの整備を行う。

京王線新宿駅では地下２階ホームを延伸し、改札口を新設する。東京メトロ丸ノ内線への乗り換え利便性を高める。31年度の工事完了を目指しており、25年度は既設躯体の解体工事を予定する。

京王多摩川駅では駅周辺開発に連動し、駅改良を実施。本年度はホームドア整備や駅事務室の改修などを進め、26年度中の供用開始を予定する。

相鉄グループ
海老名駅の改良工事進む

相鉄グループは2025年度に総額125億円の設備投資を実施する。内訳は鉄道に113億円、バスに12億円となる。

連続立体交差工事は鶴ケ峰駅付近の上下線約2.8kmの地下化が進む。これにより踏切事故と交通渋滞の解消や地域の一体化を図る。22年11月に着工。本年度はシールドマシン発進に向けた準備工事や土留め工事、掘削工事などを進めている。

海老名駅では引き続き駅舎の建て替えや北口改札および中央改札２階部分の増設などを実施している。26年度末の完成を目指す。本年度は連絡通路の整備に加えて、駅建物の内外装工事を進める。変電所や自動改札機の機器更新、環境負荷の低い新型車両の導入などにも取り組む。

東京メトロ
３カ年で4000億円の設備投資想定

東京メトロは2025年度から３カ年の中期経営計画をまとめた。計画期間内の設備投資は4000億円規模を想定する。

新線建設では、有楽町線延伸と南北線延伸を引き続き推進する。期間内の投資額は500億円を見込む。延伸の総事業費は約4000億円、30年代半ばの開業を目指す。

防災対策として870億円を投資し、ＲＣ中柱の耐震補強や駅出入り口などの浸水対策などを推進する。バリアフリー化は有楽町線・銀座一丁目、東西線・中野、日比谷線・八丁堀の各駅でエレベーターを整備。東西、半蔵門両線でホームドア工事にも取り組む。関連経費は230億円。

南砂町駅では東西線の混雑緩和解消に向けて大規模改良を実施する。ホームの２面３線化で交互発着可能な駅として「遅延吸収機能」を備えた駅とするほか、バリアフリー設備の整備を進める。輸送改善に向けて飯田橋、九段下両駅間の折り返し線整備も推進する。

京浜急行電鉄
泉岳寺駅～新馬場駅の連立事業推進

京浜急行電鉄は2025年度、370億円の設備投資を実施し、安全対策やユニバーサルで快適な輸送サービスを推進する。

品川駅付近（泉岳寺駅～新馬場駅）では事業区間約1.7kmの連続立体交差事業を引き続き実施している。３カ所の踏切道を除却するほか、品川駅の地平化および２面４線化を図り、利便性および安全性の高い駅に再編する。本年度は高架橋仮設化工事やハツ山跨線々路橋の整備を進める。

神奈川新町駅では大規模改良工事に着手。エレベーターやエスカレーターを新設する。花月総持寺駅では橋上駅舎の耐震工事にあわせて、コンコースの拡張やトイレの新設を計画する。

ホームドアの設置は24年度末までに41駅中17駅で完了した。今後は残る24駅で設置工事を進め、28年度の完了を目指す。

羽田空港第１・第２ターミナル駅では、列車の入れ替えに使う専用線の整備が進む。将来の航空旅客の増加を見据えて、羽田空港アクセスのさらなる輸送力増強、利便性向上を図る。

りんかい日産建設　代表取締役社長　永尾秀司

東鉄工業株式会社　代表取締役社長　伊勢勝巳

株式会社不動テトラ　代表取締役社長　奥田眞也

錢高組　社長　錢高久善

未来に向け信頼をかたちにのこす
京急建設株式会社　取締役社長　土屋剛
横浜市西区高島 1-2-8　電話 045(225)9056

西武建設株式会社　代表取締役社長　佐藤誠

ピーエス・コンストラクション　代表取締役社長執行役員　森拓也

青木あすなろ建設　代表取締役社長　望月尚幸

日本リーテック株式会社　代表取締役社長　久保公人
東京都千代田区神田錦町 1-6　電話 03(6880)2710

東光電気工事株式会社　取締役社長　山本隆洋
東京都千代田区西神田 1-4-5　電話 03(3292)2111

建研工業株式会社　代表取締役　重永秀彦
東京都新宿区富久町 16-6 西倉 LK ビル3階　電話 03(3359)8891

東和建設株式会社　代表取締役　重永秀彦
東京都文京区湯島 1-6-7 お茶の水 TK ビル7階　電話 03(5615)9616

新生テクノス株式会社　代表取締役社長　森厚人
東京都港区芝 5-29-11　電話 03(6899)2800

東日本電気エンジニアリング株式会社　代表取締役社長　大内敦
東京都中央区日本橋馬喰町 1-11-10 Daiwa 日本橋馬喰町Ⅱ　電話 03(5623)3210

東亜グラウト工業株式会社　代表取締役社長　山口乃理夫
本社　東京都新宿区四谷 2-10-3　電話 03(3355)3811
https://www.toa-g.co.jp/

日本電設工業株式会社
本店：〒110-8706 東京都台東区池之端1-2-23　Tel.03-3822-8811(代表)

WAKACHIKU 若築建設
〒153-0064　東京都目黒区下目黒 2-23-18
TEL.03-3492-0271　FAX.03-3490-1019
www.wakachiku.co.jp