10月14日 第33回鉄道の日

「鉄道の日」に寄せて



日本建設業連合会
副会長・鉄道建設本部長 蓮輪　賢治

多様なニーズに応える産業へ

本年10月14日に33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、定時性、高速かつ大量の輸送能力を備え、環境負荷の小さい交通機関として、広域高速交通網や都市・地域内交通網を支える基幹的な社会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、地域の発展と活性化に大きな役割を果たしてきました。

近年は、カーボンニュートラルの実現やエネルギーの効率的な利用が重要な社会課題となる中、鉄道には、その特性を生かし、社会全体の脱炭素化に貢献する役割が一層期待されています。

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、老朽化した鉄道施設の更新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います。

今後も鉄道建設の多様なニーズに応え、鉄道インフラを将来にわたり維持していくためには、建設業も持続可能な産業でなければなりません。日建連は、建設業における担い手確保という喫緊の課題に対し、適正な労務費の確保による技能者の処遇改善、働き方改革、ＤＸや新技術の活用による生産性向上等を推進し、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の産業となるよう、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。

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、1994年に制定された。今年で33回目。国土交通省やＪＲ、民鉄など鉄道関係者が、鉄道に対する理解と関心を深めることを目的に、多彩なイベントを開催している。

鉄道は、二酸化炭素（CO_2）排出量が少ない高速移動手段であるほか、観光需要を喚起する効果がある。地域住民の生活インフラであり、国内経済を支える物流網の中心的存在だ。本企画では、そうした鉄道の役割に関連する話題を取材した。



環境保全や観光需要創出を担う

ＪＲ九州「Ａ列車で行こう」運行開始15周年迎え記念出発式



ＪＲ九州のデザイン&ストーリー（D&S）列車、特急「A列車で行こう」が、運行開始から15周年を迎えた。10日、熊本駅で15周年記念出発式が開かれ、沿線地域の活性化に貢献しているD&S列車の15年を祝った。特急「A列車で行こう」は、熊本～三角間を結ぶ。阿蘇（熊本県）と島原（長崎県）を結ぶ観光ルートの一翼を担う。車両は水戸岡鋭治氏のデザイン＝写真。3点とも。

紙面案内

8面　インタビュー　工業デザイナー・水戸岡鋭治氏
9面　インタビュー　流通経済大教授・矢野裕児教授
10面　駅前広場再整備に新潮流
11面　鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道災害調査隊
12面　ＪＲ７社が電気設備・材料を共通化
13面　首都圏大手民鉄９社の本年度事業計画



撮影：Studio NEXT　黛宏幸

子どもたちの、瞳の先へ。

時代が変わっても、前を向いて歩んできた。
その瞳の先には、夢に描いた建物がある。
一つひとつの建物が、次の一歩を支え、背中を押す。
私たちは、夢に向かって歩み続けられる場所を、
つくり出していきたい。



子どもたちに誇れるしごとを。
SHIMIZU CORPORATION
清水建設

EXPO 2027 YOKOHAMA JAPAN
清水建設は、GREEN×EXPO 2027に
「シミズ 森のまち」を出展します。
©Expo 2027

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 復建エンジニヤリング
代表取締役社長　吉村　剛
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/

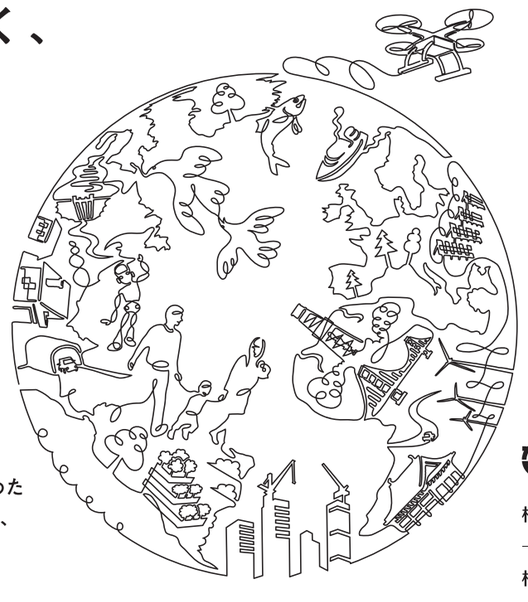
東亜グラウト工業株式会社
代表取締役社長　大岡太郎
本社　東京都新宿区四谷2-10-3　電話 03(3355)6200
https://www.toa-g.co.jp/

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
JFCC

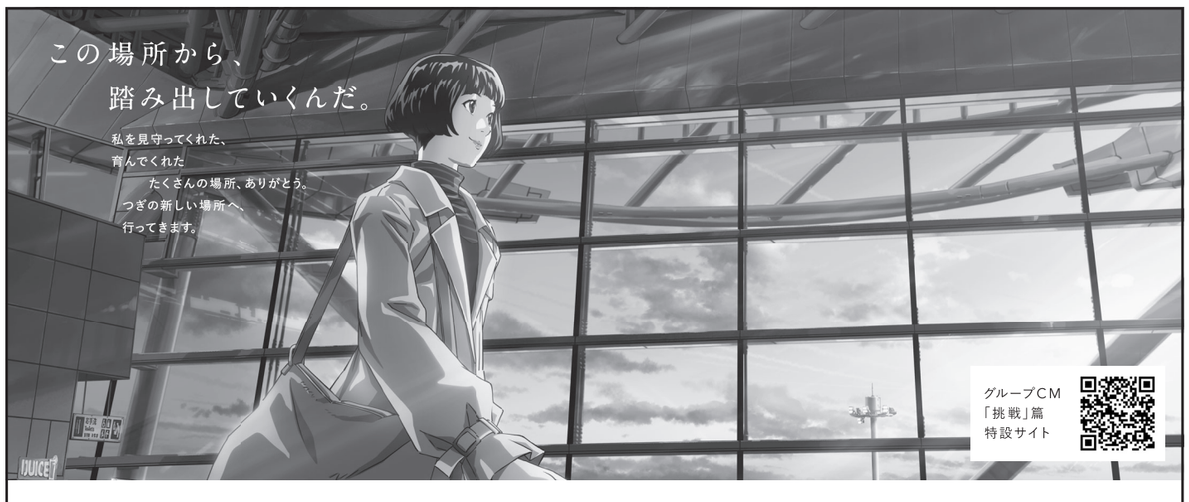
東京都中央区八丁堀2-8-5（東京建設会館）
電話 03(3553)0701（代表）
URL：https://www.nikkenren.com

地球の未来を描く、
新しいスケッチ。



私たちは
「サステナブル（持続可能）」を一歩進めた
「リジェネラティブ（再活性）」な発想で、
社会課題の解決と地球環境の向上に
ポジティブに取り組んでいきます。

TAKENAKA
株式会社 竹中工務店
株式会社 竹中土木



地図に残る仕事。®
大成建設グループ
TAISEI
EXPO 2027 YOKOHAMA JAPAN
大成建設グループは、
GREEN×EXPO 2027の
ダイヤモンドパートナーです。

大成建設　東洋建設　ピーエス・コンストラクション　大成ロテック　大成有楽不動産　大成設備　大成ユーレック
成和リニューアルワークス　大成建設ハウジング　佐藤秀　大成有楽不動産販売　NeoSphere　大成建設 ICT ソリューションズ　他
©Expo 2027

2026 鉄道の日

観光列車で地域の魅力を再発見
乗る人の心を動かすデザイン

観光列車や駅舎は、単なる移動手段や施設ではなく、その土地の文化や歴史、風景を映し出す「地域の顔」となる。九州地方を周遊する「クルーズトレインななつ星in九州」をはじめ、数々の観光列車や駅舎のデザインを手掛けてきた工業デザイナーの水戸岡鋭治氏。地域の特色をどのように捉え、色や形、素材などのデザインに落とし込んできたのか。ものづくりに対する考え方や、地域、人との向き合い方について聞いた。

ビジョンと情熱が制約を超える

Interview

工業デザイナー 水戸岡　鋭治氏



（みとおか・えいじ）1966年岡山県立岡山工業高校デザイン科卒業、72年ドーンデザイン研究所設立。88年「アクアエクスプレス」（JR九州）で鉄道デザインに進出、92年787系電車「つばめ」（JR九州）でブルーリボン賞とブルネル賞受賞、2010年交通文化賞受賞と毎日デザイン賞受賞、11年菊池寛賞受賞、13年日本鉄道賞特別賞受賞。岡山市出身、79歳。

――デザインする際に、大切にしていることは。

「車両だけでなく、建築やインテリア、照明などのデザイン、都市のサイン計画なども手掛けてきた。いずれも、設計する際には『利用者のために』ということを基本に置いている。『利益追求』を重視する発注者と意見が対立することもあるが、対話や議論を重ねてプロジェクトを前に進める。面倒、もうからないなど企業側の論理はさまざまあるが、不都合を受け入れれば受け入れるほど企業能力は向上すると考える。他者の意見や考えを受け入れる力がある企業は変化し進化することができ、プロジェクトが成功するケースが多い。また、トップがデザインを経営の基本と考えている企業との仕事では、相乗効果で新たなデザインが次々と生まれることが多い」

「『世界に一つしかないもの』を作ることも大切にしている。『オンリーワン』を求め、デザインを起こす。デザインの要素は世界中にある。洋の東西を問わず、様式やデザインを曼荼羅（まんだら）のようにさまざまな形で配し、どこにもないものを作る。そうでなければ、商品価値が生まれないし、ヒットしない。多くの人が好ましいと思わないもの、ヒットしないものは作りたくない。それを貫くために、発注者と意見が合わないときに負けずにどこまで頑張れるかが肝要だ。一般的に、鉄道車両の床材には、経済性や加工、メンテナンスのしやすさからプラスチックの長尺シートを使用する。JR九州のある観光列車では木材を採用した。それを乗客が評価し、さらにマスコミも紹介してくれることで、乗客が増えるという好循環につながった。多くの人が望み、夢見て、希望しているものを取材して正しく理解し、色や形、素材、使い勝手など、具体的なデザインに翻訳していくことがデザイナーの仕事だ。作ったものがヒットしないということは、多くの人の意見を聞き取れていなかったということでもある」

――アイデアの源泉は。

「アイデアは人から、そして時代からもらっている。テレビや雑誌、新聞、映画、本などさまざまなもの、人から得た情報を整理整頓して、デザインという形にしていく。心を動かされた体験など思い出も重要な要素だ。『楽しい』『美しい』『おいしい』といった感動が大きければ大きいほど色や形、素材、香り、空間やその場にいた人まで記憶できる。その記憶と現在の仕事をコラボレーションさせることで、懐かしくて新しい商品が生まれる」

「感性は生まれ持ったものではなく、作られていくものだ。感動が感性を、センスを、情熱を作っていく。子どもたちのセンスと感性を磨くためには大人が環境を整える必要がある。だからこそ、デザイナーには最高のものをつくる義務があり、子どもたちにはそれを享受する権利がある」

――デザインする上で、鉄道施設ならではの制約や難しさはありますか。

「鉄道以外の施設も含めて、それぞれ制約はある。鉄道の場合、線路の上を走ること、そして行き先が決められていることが前提となる。車両の幅、高さ、長さなど、空間の条件もだいたい決まっている。そうした条件の下で、『移動する街並み』をつくっていくことが車両デザインの基本だ。不燃性や難燃性の確保など特有のルールも多いが、勉強して知識を身に付け、技術や商品を研究開発すれば解決することができる」

「一般的に、予算とスケジュールが決まっていれば、その中でできるクオリティーには限界があると考える。ただ実際には、作り手に情熱があれば、予算の中ではできないからと諦めるのではなく、自分の時間を使ってでものづくりに取り組んでいく。すると、クオリティーがどんどん上がっていき、結果として、当初想定していた以上のものができることがある。その引き金になるのは、リーダーの存在だ。リーダーが『こんなものをつくりたい』という明確なビジョンを持っていれば、人は動く。ビジョンと情熱があれば、制約の中でも、より良いものをつくることができる」

――思い出に残っている仕事は。

「手掛けた作品のすべてに思い出はあるが、特に印象に残っているのは『クルーズトレインななつ星ｉｎ九州』だろう。豪華寝台列車をつくりたいと思っていたものの、日本では実現しないと考えていた。ところが、JR九州の唐池恒二社長（当時）が『日本一ではなく、世界一の列車をつくる』と唱え、私もその一員として携わることになった」

「計画当初は『そんなものはできない』『非常識だ』と批判された。クルーズトレインならぬ『クレイジートレイン』と揶揄（やゆ）されることもあった。ただ、『世界一の列車をつくる』という明確な目標の下、予算やスケジュールを決めて走り始めると、同じ思いを持つ仲間が集まってきた。社長が情熱を持って夢や希望に向かって走る姿を見て、みんなが必死についていき、それぞれが自分の役割を全力で果たした。それが自然に重なり合って、素晴らしい寝台列車ができあがったのだ。そうしたリーダーの力を強く感じた仕事だった」

――観光列車は地域の振興や魅力の再発見にも一役買っています。

「観光列車は、最初に沿線住民が乗ってどう感じるかが大切だ。乗車することで、自分が住む沿線地域を改めて見ることになる。列車が豊かでないと、景色は豊かに見えない。心地いい空間があって、心地いいサービスがあって、いい時間が流れる。その中でふと車窓を見ると、自分が住む地域もまんざらではない、美しいと再認識する。そして、沿線住民が『まちをもっときれいにしよう』と自発的に行動し、地域の魅力がさらに高まっていくという相乗効果が生まれる」

「最初から列車によって地域に貢献しようと考えるのではなく、ちゃんとしたものをつくればいい。それが結果として地域振興にもつながっていく。特に、子どもが乗って笑って喜んで車内を走り回るかを見ている。子どもたちは予算や手間などを計算せず、面白さや楽しさを直感的に感じとる。だからこそ、子どもがどう感じるかはものの価値を見る一つの基準になる」

――デザインという観点では建設業にも親和性があります。

「まちづくりは、最も難しい仕事だと思う。公共の仕事をするということは、次の世代のために、清く正しく美しく物事を決めていくことだと思う。企業の利益だけを優先するのではなく、経済と文化のバランスを取りながら判断していくことが必要だ。そのためには、会社の利益を追求すればこうなる、環境や多くの人の利益を考えればこうなるというように、それぞれのメリットとデメリットを明確にして、提案できるかどうかが重要だろう。それを言葉や数字で示し、説得していく努力を続けることで、環境も変わっていく」

「表面的なテクニックではなく、考え方や思い、夢に技術を乗せることが大切だ。経済は数字で答えが見えやすいが、文化はすぐに答えが出るものではない。だからこそ、文化について学び、知恵をつけていかなければならない」。



水戸岡氏がデザインを手掛けた車両（787系つばめ、JR九州）

RN建設株式会社
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



100年をつくる会社 鹿島
EXPO 2027 YOKOHAMA JAPAN
Village出展パートナー

©Expo 2025 ©Expo 2027



フジタと描く、未来のカタチ。

私たちフジタは、お客様や社会が想い描いている未来を想像し、
その実現に向かって、共にカタチにしていきます。
土木・建築の枠を超えて、まちづくりをサポートし、
そこに暮らす人々にとって本当に価値あるものを創り続けることが
私たちの使命だと考えます。
大和ハウスグループの一員として、
広い視野を持ち、グローバルに展開してきたフジタ。
たゆまず進む私たちに、どうぞご期待ください。

FUJITA
Daiwa House Group



TODA



Build the Culture.
人がつくる。人でつくる。

戸田建設 Build the Culture 特設サイト▶

2026 鉄道の日

サプライチェーン全体での取り組み不可欠

大量輸送や環境負荷低減に寄与

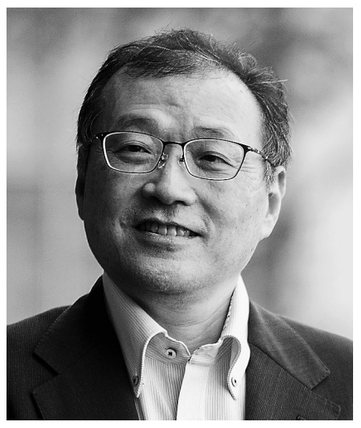
共同物流実現に活路

Interview

流通経済大学 流通情報学部 物流科学研究所 教授

（流通情報学部長、物流科学研究所長） 矢野　裕児氏

脱炭素化実現に向けて、環境負荷の小さい輸送手段に転換する「モーダルシフト」の重要性が増している。中でも貨物列車は26両分で、10㌧トラック65台分に相当し、二酸化炭素（CO_2）排出量削減に加えて時間外労働の上限規制によるドライバー不足の解消にも貢献できる。鉄道長距離輸送の現状や課題などについて、物流・ロジスティクスの専門家として活躍する流通経済大学の矢野裕児教授に話を聞いた。



（やの・ゆうじ）1980年横浜国立大学工学部卒業。82年同大学院工学研究科修士課程修了。89年日本大学大学院理工学研究科建築学専攻　博士後期課程修了。日通総合研究所、富士総合研究所、流通経済大学助教授を経て、現職。研究分野はロジスティクス、物流、流通、都市計画。東京都出身、69歳。

（顔写真提供＝矢野教授）

――鉄道貨物輸送の現状をどう見ているか。

「わが国では2030年代前半までに鉄道や内航海運の輸送量・輸送分担率を倍増させる方針を掲げている。環境負荷の削減、トラックドライバー不足への対応という観点から、長距離の大量輸送を中心として、鉄道貨物輸送にかかる期待は大きい。こうした社会情勢を踏まえて、JR貨物は3月、ダイヤ改正を実施した。近年、どちらかと言えば減便傾向で、それに伴って輸送力が低下していたが、17年ぶりに増便となった。物流の大動脈である東京―大阪間の輸送力を大幅に拡大。1日当たりのコンテナ個数を135個増の475個まで増やした。名古屋―福岡間や仙台発着も増強するなど、モーダルシフト推進に向けた取り組みが加速している。しかしながら、持続可能な物流に向けての解決策として期待されているものの、思うように進んでいないのも現状だ」

――鉄道貨物輸送の課題は。

「トラック輸送に比べて、リードタイムが長いなど利用者からするとなかなか利用しづらい部分もある。中でも大きな要因の一つは自然災害等による影響を受けやすいということだ。台風や地震、土砂崩れなどによって線路が不通になった場合、トラック輸送のように道路を迂回（うかい）するのは難しい。最近だと18年の西日本豪雨によって、山陽本線が不通となり、輸送に大きな打撃を受けたことは記憶に新しい。また鉄道は旅客を優先で復旧して、その後に貨物輸送を再開するため、長期にわたって輸送がストップしてしまう恐れがある。貨物輸送利用者から見ると不安材料の一つになりえる。そのため現在は企業内の拠点間輸送に使われるケースが多い。関東と九州の間など自社内の輸送には使いやすい。自社内であれば何か問題が発生した際にも、拠点内在庫で対応を取ることができる」

「また諸外国に比べて鉄道で国際規格の海上輸送コンテナをそのまま運べる区間が限られているのも課題だ。日本はトンネルの高さや幅、貨車などの鉄道規格が国際基準と異なる。そのため東京や東北など一部地域を除いて、海外から運ばれてきた海上輸送コンテナを鉄道貨車にそのまま積載できず、トラック輸送をせざるを得ない。モーダルシフト推進に向けて、JR貨物では床面を下げた低床貨車を開発し、実証実験や試験走行などに取り組んでいる」

――モーダルシフト推進にはトラック輸送と同等の輸送力確保も不可欠だ。

「10㌧トラックと同等の積載量を持つ『31フィート（約9・4㍍）コンテナ』の需要が高まりつつある。一方で取り扱える駅が限られることに加えて、JR貨物では順次数を増やしているものの、JR貨物が所有する31フィートコンテナは12月まで実施。三菱ケミカル、東ソーからの発荷を名古屋貨物ターミナル駅から中国地区に輸送し、三井化学からの発荷を大竹駅から東海地区に輸送した。成果として、同一コンテナによる連続運行が可能であることが確認でき、CO_2排出量57％削減などの効果を得られた」

――今後の展望を。

「長距離輸送において鉄道や船が担う役割はより一層重要になるだろう。鉄道へのモーダルシフトの推進には相手先企業側がリードタイムの延長など了承するといったことも必要になる。発荷主側だけではなく着荷主をはじめサプライチェーン全体での取り組みが不可欠だ。商慣行の変化や行動変容によって鉄道利用の可能性が広がる」

「コスト面においても、現段階で既に長距離であればトラックと同等もしくは鉄道の方がコストを抑えられる。今後トラック運賃はさらに上がることが予想される。そうなるとコスト面で鉄道の競争力が一層強まるだろう。繰り返しにはなるが、環境の観点からも鉄道輸送は優れている。鉄道網がこれだけ発達しているからこそ、鉄道輸送の利用が進むことを期待した間は25年8月から26年1月まで実施。三菱ケミカル、東ソーからの発荷を名古屋貨物ターミナル駅から中国地区に輸送し、三井化学からの発荷を大竹駅から東海地区に輸送した。成果として、同一コンテナによる連続運行が可能であることが確認でき、CO_2排出量57％削減などの効果を得られた」

――今後の展望を。

「長距離輸送において鉄道や船が担う役割はより一層重要になるだろう。鉄道へのモーダルシフトの推進には相手先企業側がリードタイムの延長など了承するといったことも必要になる。発荷主側だけではなく着荷主をはじめサプライチェーン全体での取り組みが不可欠だ。商慣行の変化や行動変容によって鉄道利用の可能性が広がる」

「コスト面においても、現段階で既に長距離であればトラックと同等もしくは鉄道の方がコストを抑えられる。今後トラック運賃はさらに上がることが予想される。そうなるとコスト面で鉄道の競争力が一層強まるだろう。繰り返しにはなるが、環境の観点からも鉄道輸送は優れている。鉄道網がこれだけ発達しているからこそ、鉄道輸送の利用が進むことを期待した」。



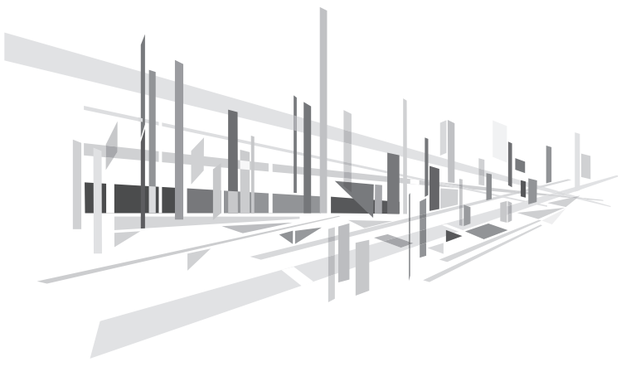
東京貨物ターミナル駅（東京都品川区）　国内最大規模の敷地面積約75万㎡を誇り、首都圏物流で重要な役割を果たす

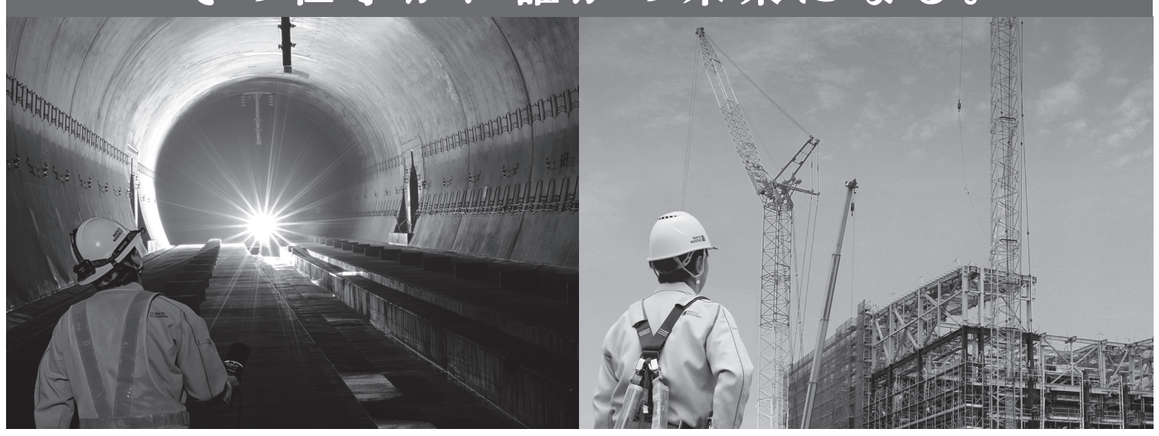
建研工業株式会社
代表取締役　重永秀彦
東京都新宿区富久町16-6 西倉LKビル3階　電話03(3359)8891

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

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　長島　勲
横浜市西区高島1-2-8　電話045(225)9056

MIRAIT ONE Group
西武建設株式会社
代表取締役社長　佐藤　誠


動き続ける街に、
進化し続ける力を
鉄道や道路、水やエネルギーといった
“人の暮らしを支える基盤”も
駅や駅ビル、住居や公共施設といった
“人が集い、過ごす空間”も
私たちは自らの手でつくり、守り続けてきました。
人々の営みが決して立ち止まらないように。
積み重ねた<信用と技術>で、
街の「あたりまえ」を支えながら、
50年、100年、その先の未来までも見据えて進化し続ける。
みんなの「安全・安心」を守り、街の「未来」を育てる。
それが、私たち鉄建建設です。
TEKKEN 鉄建建設株式会社
tekken.co.jp

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





飛び立て、前例のない未来へ。
当たりまえなんて、捨て忘れていた思い込みだ。
今のできないなんて、これからのノビシロだ。
豊富な技術開発のノウハウとイノベーションマインドで
固定観念の重力を振り切ろう。
もっと高く、想像力の遥か彼方へ。
とべ、とべ、トビシマ。
技術と挑戦で、さらなる高みへ。
TOBISHIMA HOLDINGS
飛島建設

2026 鉄道の日

駅前広場再整備に新潮流

駅と街をつなぐ駅前広場の役割が変わりつつある。交通結節点の機能に加え、人々が集い、過ごす空間へと広がりを見せる。モータリゼーションの時代のニーズに合わせて整備された駅前広場を、現代の課題に対応した新しい「まちの顔」として生まれ変わらせるプロジェクトが各地で進む。静岡市が推進する静岡駅南口駅前広場再整備事業を例に、最近の動きを紹介する。



現在の静岡駅南口駅前広場（2026年９月撮影）

駅前広場は、車道やバス・タクシーの乗降場、駐車場などの交通空間と、滞留スペースなどの環境空間とに分けられる。１９９８年に策定された国土交通省の「駅前広場計画指針」では、標準的な駅前広場全体に占める環境空間の面積比率を50％と設定しているが、近年はこの比率を拡大する動きがある。イベント開催やキッチンカーの出店などでにぎわいを創出したり、ベンチや植栽を工夫して滞在空間を設けたりといった取り組みが行われている。新モビリティーの登場や災害時の帰宅困難者受け入れなど社会情勢の変化へ対応する余地も必要とされる。

代表的な事例は、２０１５年に供用開始した兵庫県姫路市の姫路駅北駅前広場。姫路城へ続く大手前通りの一部をトランジットモール化し、歩行者中心の広場を整備した。環境空間比率は26％から67％に拡大した。

乗降客数世界一の巨大ターミナル、新宿駅でも西口駅前広場が生まれ変わる。自動車中心につくられた現在の広場から、滞留空間を大きく設けた「人のための広場」への再編をうたう。35年の概成を目指している。

こうした環境の変化を受け、国交省は駅前広場計画指針の改定に着手した。整備の際の基本理念や計画手法、設計基準を見直す。コンパクト・プラス・ネットワーク、ウオーカブルなまちづくりを推進する近年の都市政策との連携も視野に、有識者らによる検討会で議論する。

◇◇◇

国交省の調査によると、２０００年代後半以降、駅前広場の再整備が増え始め、近年は新設より再整備の割合が大きくなっている。用地が限られる再整備事業では、環境空間の充実が困難な場合がある。静岡駅南口駅前広場再整備事業でも、この課題に直面した。

ＪＲ静岡駅は、１日の乗降客数が10万人と県内最多。市民の通勤・通学利用に加え、新幹線駅として県外からの来訪者を出迎える玄関口でもある。南口駅前広場はロータリーの混雑や歩道が狭いといった課題を抱え、交通結節機能と合わせ、まちとの連続性や広場機能の充実が求められていた。静岡市は、25年に再整備基本計画を策定し、整備の方向性を示した。

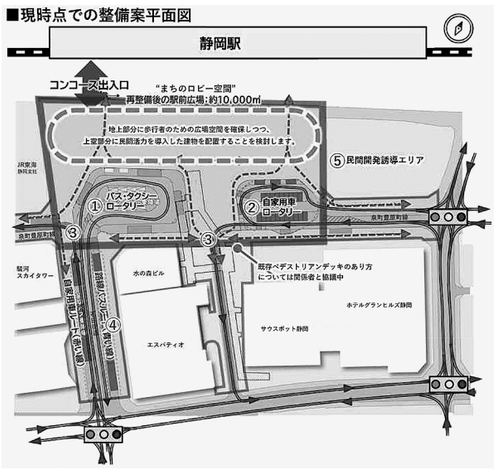
限られた敷地で環境空間を拡充するため、静岡市は既存の道路を廃止し、その用地を駅前広場に取り込むという手法にたどり着いた。市は詳細な交通シミュレーションを行い、周辺交通に大きな影響がないことを確認している。

市が取得する見込みの民間所有地を含め、駅前広場は現状の約２倍に拡大。公共交通用と一般車用の二つのロータリーを設けて進入路を分離し、混雑を緩和する。駅から離れているため低利用となっていた滞留スペースをコンコース側に置き、待ち合わせや休憩に気軽に立ち寄れる空間をつくる。前面道路が廃止されることで広場と周辺街区との連続性も高まる。

整備のコンセプトは新幹線口にふさわしい「まちのロビー空間」。コンコース側の広場上空は民活導入で建物を整備する。事業を担当する都市局都市計画部景観まちづくり課まちづくり推進係の有賀祐人係長は、「市民にとって静岡駅は目的地と自宅をつなぐサードプレイス的な存在。南口の再整備で、北側の中心市街地と物理的、心理的にシームレスにつながり、コンパクトシティー、ウオーカブルといった地方都市の目指す形を実現できると考えている」と期待を込める。現在は広場の基本設計とデザイン検討を進めており、30年代前半の供用開始を目指している。



将来の姿（静岡市提供）



静岡駅南口駅前広場の現時点の再整備案▶
（静岡駅南口駅前広場再整備基本計画から）

まちの玄関口を人が集い、過ごす空間へ進化

インタビュー　中央大学社会理工学部都市環境学科 准教授 **三浦　詩乃氏**



大都市では激しい混雑や渋滞、地方都市では拠点機能の低下と地域ごとに異なる課題を抱える駅。一方で、多様な人々が行き交う交通結節点は、まちづくりの中核となるポテンシャルを秘めている。都市デザインが専門で、静岡駅南口駅前広場再整備の検討委員会にも加わった三浦詩乃中央大学准教授に、駅前広場の在り方や駅を中心としたまちづくりの可能性などを聞いた。

サードプレイスとしての駅まち空間

――国交省は21年に、駅と駅前広場、周辺市街地を「駅まち空間」と一体的に捉え、関係者が連携してまちづくりを進めるための「駅まちデザインの手引き」を取りまとめた。駅まち空間を巡る議論の背景を。

「駅を単なる通過点とみるのではなく、目的地や居場所として捉え直すべきだという考えは以前からあったが、動きが加速するきっかけの一つがコロナ禍だ。感染リスクの低い屋外空間が注目され、市民に訴求しやすくなった。鉄道利用者数が大幅に落ち込んだことで鉄道事業者もほかの事業に目を向けるようになり、議論に勢いがついた。持続可能な鉄道事業のため、沿線人口の維持や魅力向上に向けたエリアマネジメントの重要性が高まっていることも大きい」

――「サードプレイス」がまちづくりのキーワードになっている。

「ファーストが自宅、セカンドが職場や学校で、サードプレイスはそれら以外で第三の自分でいられる場所。本来は議論が生まれるカフェやサロンを指すが、日本では多目的に一定の時間を過ごせる場所とされている。このような空間を発生させる都市デザインの手法をプレイスメイキングという。各地の駅前広場で取り組みが行われており、滞在の仕方を選べるしつらえが効果的な方法の一つ。日向市駅（宮崎県）の芝生広場は、プレイスメイキングという言葉が浸透する前に整備された先進的なプロジェクトだ。大阪・南海電鉄なんば駅前の『なんば広場』は、可動式の椅子を置いた典型的なプレイスメイキングの事例。実験しながら使い方を柔軟に探っていく方法をとっている」

――整備後の管理・運営には、何が求められるか。

「例えば椅子の置き方一つとっても、しっかり考えられる人や組織の存在が非常に重要だ。駅前広場の場合は、鉄道事業者が中心となって組織体をつくり、うまくいっている例が多い。企業や行政、地元商店街など多様な関係者が連携することが大切で、静岡駅では学生も議論に加わっているのがとてもよかった」

――プレイスメイキングの効果はどのように計るのか。

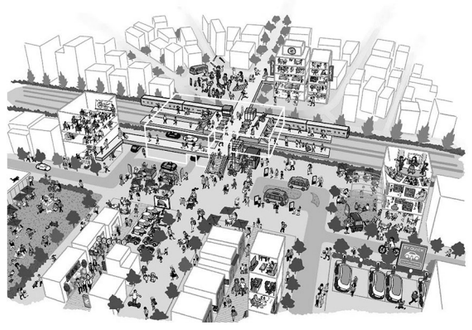
「社会実験を実施し、人数×滞在時間の測定と利用者アンケートを行うのが一般的だ。イメージ図だけ提示して意見を募ると反対の声が目立ってしまうが、一定期間社会実験を行うと当たり前の風景になり、前向きな雰囲気が醸成される。公共空間を使った社会実験は数日間のことが多いが、1カ月単位の長期で行うのが理想的だ」

――静岡駅南口駅前広場ではどのような使い方が想定されているか。

「以前調査でかかわった川崎駅東口の社会実験では、複数あるロータリーの一つを使ってにぎわいイベントが開かれた。コミュニケーションが生まれ、周辺への回遊も見られた。静岡駅でも二つのロータリーが整備されるので、同様の使い方ができるのではないか」

――地方や郊外の駅前広場の活用方法は。

「大規模な仕掛けはできなくても、木陰があるだけで居心地のよい空間はつくれる。ランドスケープは重要な要素だ。埼玉県の寄居駅前では、地場産業である園芸の植栽を利用した居場所づくりが行われた。地域の文化と関連付けた取り組みがよかった」



求められる駅まち空間のイメージ
（駅まちデザインの手引きから）

（**みうら・しの**）2010年東京大学工学部社会基盤学科卒業、12年同大学院新領域創成科学研究科社会文化環境学専攻修士課程修了、15年同博士課程修了。横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院助教、東京大学スマートシティデザイン研究社会連携講座特任助教などを経て24年から現職。博士（環境学）。長崎県出身、39歳。

空と人のあいだに
～ 金属屋根が支える豊かな未来 ～
三晃金属工業株式会社
代表取締役　青木栄一
東京都港区芝 5-34-2　電話 03(5446)5600

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
東京都中央区東日本橋 2-26-6　電話 03(5623)3210

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









2026 鉄道の日

被災鉄道の早期復旧へ助言

技術力・ノウハウ・知見を生かす

鉄道・運輸機構 RAIL-FORCE

自然災害の発生が増えている。私たちの生活や社会活動を支える鉄道の中には、運休を余儀なくされるような大規模な災害に巻き込まれることが、時折ある。仮に一部区間でも運休ともなれば、私たちの暮らしが受ける影響は大きく、一刻も早い復旧・運転再開が望まれる。ただ、技術系職員の不在や技術力の不足で、災害に迅速な対応のできない鉄道会社があるのも事実。こうした鉄道会社を支援しようと、鉄道建設・運輸施設整備支援機構は2023年に、「鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）」を立ち上げた。

国土交通省のまとめによると、2024年度の鉄道会社における自然災害での輸送障害件数は、2126件あった。運休となるほどの被害を受けた災害は少ないが、公表を開始した07年度以降で最も多い障害件数となった。

鉄道・運輸機構は、台風や集中豪雨など激甚化・頻発化している自然災害を受け、被災した鉄道路線の早期復旧を支援するRAIL-FORCEを発足させた。鉄道施設などが自然災害で被災した際、鉄道事業者からの要請を受け、鉄道・運輸機構は国交省に支援を要請。鉄道・運輸機構は国交省からの要請を受け、RAIL-FORCEを派遣する。

RAIL-FORCEは鉄道・運輸機構の職員のうち、技術系（土木、軌道、建築、電気、機械）職員を中心に事前登録した約150人の中から、支援要請の内容、災害規模、場所、職種などを勘案して5～10人程度で構成する。台風の接近など、災害発生の恐れが予測できると、予備登録された職員に連絡が入る。支援要請が入り次第、迅速に出動できる準備をしておくが、待機はしないという。

専門部署はなく、通常業務に影響を与えない範囲で隊員を選ぶ。数日～数週間、被災現場に派遣される。被災地の全体像把握や被災した鉄道施設ごとの状況調査、応急復旧の方法、本格的な復旧に向けた技術的助言といった支援を行う。助言内容は派遣対象となった鉄道事業者と国交省に報告する。

23年の発足以来、これまでに9件の被災鉄道に派遣された（表）。いずれも地域に根ざしたローカル鉄道で、地域の住民生活に欠くことのできない公共交通機関だ。災害からの復旧までに長期の日数を要すると、地域経済を支える交通インフラの機能が長期間滞る。ただ、中小事業者のほとんどは、技術系職員不在や技術力が不足しており、早期復旧を含め、災害への適切な対応が難しい。

鉄道・運輸機構は、前身の日本鉄道建設公団が1964年に設立されて以来、新幹線や都市鉄道などの建設で培った技術力・ノウハウが豊富に蓄積されている。整備を通じて、つながりの強い地域もある。こうした技術力・ノウハウを、災害時に技術者不足が原因で対応できない鉄道事業者を支援する。

こうした活動はRAIL-FORCEの発足以前から展開しており、東日本大震災では被災鉄道の復旧支援に、鉄道・運輸機構の技術力が役立てられた。19年の台風19号（東日本台風）でも、線路への土砂流入や路盤崩壊のあった三陸鉄道リアス線に職員を派遣し、現地調査や早期運転再開に向けた技術的助言などを実施。同線の早期復旧に貢献した。

近年は、蓄積された技術の活用だけでなく、建設現場を含め社会に浸透し始めている新技術も取り入れている。24年発生の災害からは、現地調査にドローンを導入。被災状況の全体把握の迅速化に役立てている。気候変動の影響による自然災害の増加、人口減少による技術系職員の減少など、RAIL-FORCEの派遣要請は増えそうだ。

これまでのRAIL-FORCEの活動内容は次の通り。

大井川鐵道は22年9月に発生した台風15号伴う集中豪雨で、大井川本線家山～千頭間（22・4㌔）が土砂流入などの被害を受けた。RAIL-FORCEは23年6月に調査を実施。復旧方法などに関する技術的助言を行った。

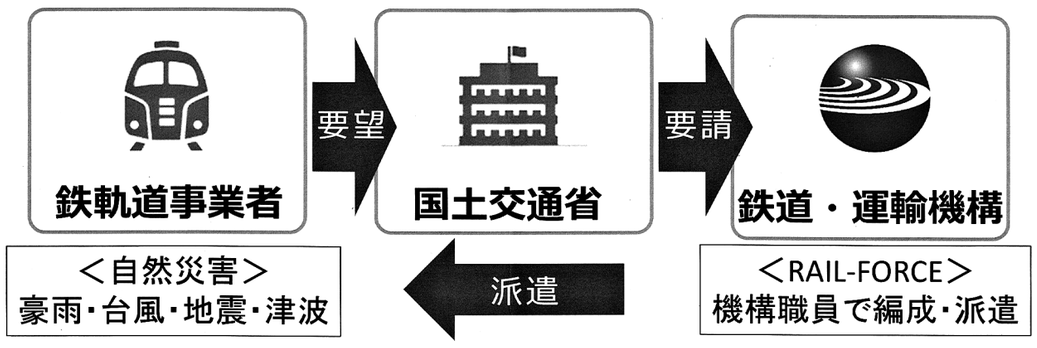
いすみ鉄道は23年9月の台風13号に伴う集中豪雨で、路盤流出などの災害が発生した。総元～上総中野間（4・6㌔）が被災し、鉄道・運輸機構はRAIL-FORCE10人を派遣し、被害状況の調査や、復旧工事計画に関する技術的助言を行った。

小湊鉄道は、23年9月の台風13号で被災した以後も、24年9月台風10号、26年台風7・8号、26年8月千葉豪雨と、自然災害が相次いだ。RAIL-FORCEは災害の都度、現地調査に入り、復旧対策の技術的助言を行った。

くま川鉄道は20年7月九州豪雨で、湯前線人吉温泉～肥後西村間（5・8㌔）で、橋梁流失や路盤流出などの被害を受けた。23年10月にRAIL-FORCEの派遣を要請し、復旧工事計画などに関する技術的助言を受けた。

このほか、のと鉄道やしなの鉄道が被災した際にも派遣されている。

調査隊派遣の流れ



RAIL-FORCEの活動実績（2026年9月末時点）

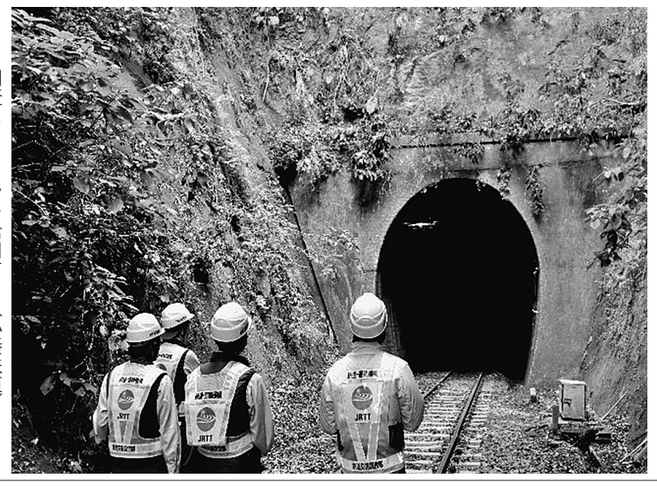
派遣日		派遣先	災害	派遣人数
2023年	6月19～20日	大井川鐵道（静岡県）	2022年9月台風15号	11人
	9月14日	いすみ鉄道（千葉県）	2023年9月台風13号	10人
	9月22日	小湊鉄道（千葉県）	2023年9月台風13号	8人
	10月10日	くま川鉄道（熊本県）	2020年7月九州豪雨	5人
2024年	1月9～10日	のと鉄道（石川県）	2024年1月能登半島地震	7人
	4月22日	しなの鉄道（長野県）	2024年4月大雨	8人
	9月6日	小湊鉄道（千葉県）	2024年9月台風10号	7人
2026年	7月10日	小湊鉄道（千葉県）	2026年6月台風7・8号	10人
	8月21日	小湊鉄道（千葉県）	2026年8月千葉豪雨	10人

（鉄道・運輸機構資料より作成）


路盤流出箇所を調査する（いすみ鉄道）


被災箇所を調査する（大井川鐵道）


橋梁被災箇所を調査する（のと鉄道）


調査にドローンを活用する（小湊鉄道）

0へ挑み、0から挑み、
環境と感動を
未来へ建て続ける。
東急建設は、環境・社会課題の解決に向けて挑み続けます。
「建てる」を超え、未来を生みだす。
東急建設



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



2026年10月1日より
三井住友建設は
アルソシア建設へ
アルソシア建設
ARSOCIA
アルソシア建設は
インフロニアグループの一員です
INFRONEER Holdings Inc.

2026 鉄道の日

ＪＲ7社 電気設備の材料・部品共通化

サプライチェーン強靱化へ

――5分野で検討会設置――

民鉄事業者らにも情報展開

ＪＲ7社（北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州、貨物）は、在来線の鉄道電気設備を対象に、材料・部品の共通化に取り組んでいる。1987年の国鉄分割民営化以降、各社は地域に密着しながら、線区の特性に応じた設備を構築してきた。電子部品の供給不足や製造業の人手不足など、鉄道事業を取り巻く環境が変化する中、共通化を通じて材料・部品の安定供給やサプライチェーン（供給網）の強靱化を目指している。

7社は2024年11月に鉄道固有の設備を対象に▽電車線▽配電▽変電▽信号▽通信―の5分野で検討会を設置した。検討会ごとに事務局会社を定め、定期的に会議を開催している。各社から提案された材料・部品について、使用状況や仕様の違い、供給上の課題などを共有した上で、対象品目の選定と共通仕様の検討を行っている。

3月に7社が共同で今回の取り組みを発表した。その時点で共通仕様書の策定が完了していたのは「電車線用ポリマーがいし」「インピーダンスボンド」など7品目だった。以降、新たに3品目が加わり、9月時点で合計10品目の共通仕様書の策定が完了した。さらに今後の検討対象として17品目が挙がっている。

国鉄民営化でＪＲ各社が発足してから27年4月で40年が経過する。この間、地域事情などを踏まえ、7社研究所（鉄道総研、芦谷公稔理事長）もオブザーバーとして参加。鉄道総研の技術支援や技術的助言を受けながら、材料・部品の共通化を進めている。

■□■□■□■□

共通化する品目は、同じ機能を持ちながら、各社またはメーカーによって仕様が異なるものや、生産停止などによって新たな仕様の整備が必要となるものなどが主な対象となっている。共通化に当たっては、ＪＩＳやＪＥＣ（電気学会規格）などの一般規格を活用しつつ、鉄道特有の仕様条件に必要な性能を確認する。その一方で、塩害や強風など、線区や設置環境に応じた性能が必要な場合には、各社が導入可否を判断する。

共通仕様が策定された品目のうち、架線と電柱を電気的に絶縁する「電車線用ポリマーがいし」は、作業性向上やメンテナンスの負担軽減が見込まれることから近年、導入が進んできた。ただ、寸法の差異や機能確認の試験項目、試験の実施方法について、各社の仕様に差があった。各社が製品に求める性能を技術的に検討し、25年11月に7社で統一した共通仕様を策定した。

26年1月に共通仕様を策定した「インピーダンスボンド」は、レールに流れる電車用電流と信号用電流を分離する、鉄道の信号用回路の一部を構成する装置。これまで電流量や接続用ケーブルの長さなどに仕様の差があった。共通化に当たっては、使用頻度の少ない製品を削減し、主要な製品に集約した。

■□■□■□■□

このように各社で異なっていた仕様を整理することで、メーカー側では設計・製造・在庫管理の効率化や生産性の向上が期待できる。また、複数のメーカーが生産可能な仕様として調達環境の多様化を図ることで、材料・部品の安定供給とサプライチェーンの強靱化にもつながる。

これらを通じてＪＲ各社は、事業者とメーカーの双方がメリットを得られる持続可能な供給体制の構築を目指している。仕様の策定においては、各社で作成した仕様案についてメーカーと意見交換・意見照会を行い、その結果を反映しながら策定に向けて調整しているという。

策定した共通仕様書については、各社が設備更新計画などに応じて導入準備を進めていく。

■□■□■□■□

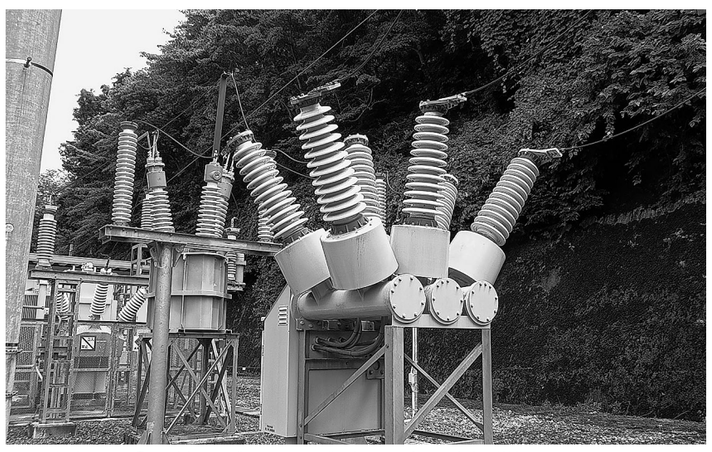
災害や大規模トラブルの発生時、各社はこれまでも材料・部品の相互融通を行ってきた。今回の共通仕様化によって、融通可能な品目の拡大が期待でき、復旧のさらなる迅速化につなげていきたい考えだ。東日本大震災（11年3月）が発生した際、ＪＲ東日本は各社から材料の提供を受けており、早期復旧に寄与した。

一方で、一部材料の仕様が異なるため、使用する上で技術的な検討が必要となるほか、適用範囲に制約を受けた。材料・部品の共通化が進めば、こうした技術検討や適用上の制約も低減できる。

7社が策定、運用する共通仕様は、他の公営・民営の鉄道事業者にも情報を展開し、活用を検討してもらい、異業種とも連携しながら、世界に誇る鉄道技術をつなげ、サステナブルな事業運営に貢献していきたいという。

鉄道事業を巡る環境変化の中で取り組む今回の材料・部品の共通化について、ＪＲ7社は、鉄道業界全体の持続可能性を高める基盤づくりであると認識している。各社の技術やノウハウを積極的に共有することで、日本の鉄道技術全体の発展につなげていきたいと考えている。グローバルな視点で技術革新を取り込さらに発展させていきたいとする。





共通化の対象となった交流用ポリマー形避雷器㊧と機器ブッシング（ＪＲ東日本提供）

電車線用ポリマーがいし

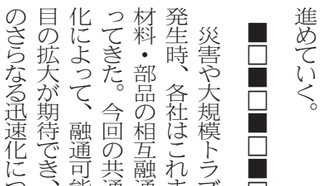
架線と電柱を電気的に絶縁する部品

【共通化の背景】
作業性向上やメンテナンスの負担軽減が見込まれることから近年導入が進んできた部品であり、JR各社がそれぞれ仕様を検討・策定しており、一部仕様に差異があった。

【共通化の方法】
各社が製品に求める性能を技術的に検討し、2025年11月にJR7社で共通仕様を策定した。

インピーダンスボンド

レールに流れる電車用電流と信号用電流を分離する鉄道の信号用回路の一部を構成する装置



【共通化の背景】
一部の線区向けの専用品や、設置場所に応じたケーブル長など、JR各社で一部材料等に差異があり、多種多様なラインナップが存在していた。

【共通化の方法】
各社の使用状況を分析し、ラインナップを主要な製品へ集約し、2026年1月にJR7社で共通仕様を策定した。

共通仕様書策定済みの材料・部品の例（7社共同発表資料から）

株式会社 浅沼組

誇れる歴史がある
創りたい未来がある

Asanuma　代表取締役社長　浅沼 誠
本社・大阪本店　〒556-0017　大阪市浪速区湊町１丁目２番３号　TEL.06-6585-5500（代表）
東 京 本 店　〒108-0023　東京都港区芝浦２丁目１５番６号　TEL.03-5232-5888（代表）



私たちの今が、社会の未来を創る
Create Value, Build the Future

社会情勢の変化に対応する「しなやかさ」、激しい時代の潮流を掴む「俊敏さ」
志を持って自身の成長を求める「自分らしさ」、地に足をつけて着実に前進する「一歩先へ」
これらは私たちが実践する行動スローガンです。
私たちは今、この時の行動ひとつひとつを大切にし、
これからの社会に新たな価値を創造し、ステークホルダーのみなさまとともに
未来の社会に貢献し続けることを約束します。



東亜建設工業
TOA CORPORATION
〒163-1031 東京都新宿区西新宿3-7-1 新宿パークタワー　www.toa-const.co.jp
CORPORATE SITE



2026 鉄道の日

首都圏民鉄各社の設備投資計画（内容は報道発表時）

京成電鉄

成田スカイアクセス新線複々線化の計画検討

京成電鉄は2026年度、前年度比62％増の総額566億円を投じ、鉄道施設の強靱化や安全対策を強化する。

連続立体交差事業では、押上線葛飾区内（四ツ木駅～青砥駅間）で仮上り線工事を進める。同事業が完了すると踏切11カ所が廃止され、道路・鉄道の安全性向上や交通渋滞の解消、市街地の一体化が図られる。国の荒川下流特定構造物改築事業である荒川橋梁架替工事も事業完了に向け引き続き推進する。

災害への対策として、京成小岩駅や京成千葉駅でホーム上家耐震補強工事が今年度完了するほか、船橋競馬場駅や京成津田沼駅で着手する。大佐倉駅やみどり台駅の駅舎・上家耐震化、千葉寺～ちはら台駅間の高架橋柱耐震化も推進。のり面補強は京成成田～空港第２ビル駅間が今年度完了し、公津の杜～京成成田駅間や京成佐倉～大佐倉駅間でも進める。

駅施設では、松戸駅のリニューアルが完了予定のほか、京成稲毛駅やみどり台駅、京成佐倉駅で工事を推進。堀切菖蒲園駅や青砥駅など８駅でホームドア設置を進める

空港アクセス強化に向け、宗吾車両基地で新工場建設を進めるとともに、スカイライナー・新型有料特急専用の成田スカイアクセス新線整備（複々線化）や成田空港周辺の複線化、空港駅機能改善の検討を行う。

西武鉄道

中井～野方地下化でシールド掘進

西武鉄道は、2026年度の鉄道事業設備投資計画として、安全性の向上、サービスの向上、環境対策などを重点に過去最大の総額464億円を投じる。連続立体交差事業は、東村山駅付近において引き続き、国分寺線、西武園線、新宿線上り線の早期高架化を目指して工事を進めていく。中井～野方間の地下化では、５月８日にシールドマシンによる掘進を開始。中井方面取付部～新井薬師前駅部の区間から、順次野方方取付部に向けた掘進を実施する。

ホームドア整備は、池袋駅（７番、特急ホーム）、中村橋駅、富士見台駅、新桜台駅で26年度に稼働を予定。以降の稼働目標は、27年度が池袋駅（１番ホーム）、東長崎駅、大泉学園駅、花小金井駅。28年度が椎名町駅、下落合駅、中井駅、田無駅となっている。その他、連続立体交差事業とあわせて、東村山駅の新宿線上り、国分寺線、西武園線の各ホームでも整備を進める。

踏切支障検知装置（２Ｄ式）の高規格化を進め、検知能力を向上させるなど安全対策の強化にも取り組む。26年度は２カ所の新設と８カ所の更新を計画している。また、災害対策として、落雪防護柵の整備も西吾野～正丸駅間で行うほか、土砂崩壊防止に向けたのり面の改良を東久留米～清瀬駅間と東吾野～吾野駅間で実施。24年度に着手した高架橋柱の耐震補強工事は、本年度52本で行い、27年度末の完了を目指す。

東武鉄道

とうきょうスカイツリー駅付近の留置線高架化

東武鉄道は2026年度、鉄道事業において総額655億円の設備投資を行う。鉄道連続立体事業として、とうきょうスカイツリー駅付近で留置線の高架化工事、春日部駅付近で東武アーバンパークライン上下線を東側に移設する工事、さらに大山駅付近（下板橋～中板橋駅間）で支障物移設工事などをそれぞれ進めていく。

踏切の安全性向上では、全方向型踏切せん光灯への更新を26踏切、また、上部・下部２層の検知が可能な踏切支障報知装置への更新を６踏切で実施。自然災害への対応では、高架橋柱等の耐震補強を東武スカイツリーラインの小菅～五反野駅間、草加～獨協大学駅前間、越谷～北越谷駅間で行う。橋梁改修は、東武スカイツリーラインのとうきょうスカイツリー～曳舟駅間の曳舟川通り架道橋などで進める。のり面改修・盛土のり面補強は、東上線の武蔵嵐山～小川町駅間や東武竹沢～みなみ寄居駅間などで予定している。

駅舎のリニューアルは、東武スカイツリーラインの浅草駅、西新井駅、東武動物公園駅、伊勢崎線の足利市駅、大師線の大師前駅、鬼怒川線の鬼怒川温泉駅、東上線の志木駅で工事を実施する。2035年度までに計86駅で整備するホーム柵（可動式・固定式）は、2026年度末までに新たに９駅での整備が完了する。

東急電鉄

災害対策など安全投資に過去最高511億円

東急電鉄は、2026年度に総額641億円の設備投資を計画し、このうち過去最高となる511億円を構造物の維持・更新や防災対策など安全投資に充てる。

田園都市線地下５駅を対象に進めるリニューアルプロジェクトでは、25年に完了した第１弾の駒沢大学駅に続き、桜新町駅が秋頃、田奈駅は12月頃の完成を予定する。宮崎台駅は28年度の竣工に向けて、ホーム・コンコースや駅前広場の工事を進める。

田園都市線鷺沼駅では、再開発事業と連動した改良工事を推進。商業施設や地域をつなぐ歩行者動線の整備や構内トイレの増設などを実施する。

災害対策として、田園都市線鷺沼～たまプラーザ駅間ののり面補強や、元住吉車庫と周辺重要施設への浸水対策工事に着手する。東横線・目黒線武蔵小杉～元住吉駅間や田園都市線二子新地～高津駅間などで高架橋の耐震補強、鷺沼駅付近などで擁壁補強工事を行う。

田園都市線たまプラーザ～あざみ野駅間、江田～市が尾駅間のトンネル補修を継続するほか、築101年を迎える東横線鶴見川橋梁で大規模な塗装改修・補修を実施。職場環境改善のため、長津田車両工場事務所棟などの老朽化した事務所のリニューアルも実施する。

小田急電鉄

新宿駅西口地区開発を推進

小田急電鉄は2026年度、586億円の設備投資を計画し、安全対策の強化や駅舎改良、新たな総合車両所整備計画などを推し進める。

安全対策の強化では、経堂駅と和泉多摩川駅の全ホームでホームドアの供用を開始する。自然災害への備えとして、海老名～厚木駅間の「ＪＲ相模線跨線橋」や梅ケ丘～登戸駅間の高架橋で耐震補強を推進。読売ランド前、相武台前、座間、新松田の４駅でホーム上家の耐震化を行うほか、藤沢本町～藤沢駅間では降雨・地震被害を防ぐのり面改修を実施する。新松田～開成駅間の「酒匂川橋梁」では塗膜塗り替え工事が26年度に完了を迎える。

新宿駅では、東京都・新宿区による「新宿グランドターミナル構想」の一環である西口地区開発計画として、列車の運行を継続しながらホーム直上建物の解体・新築工事を行う。また、鶴川駅と藤沢駅では、地元自治体と連携した自由通路整備事業に合わせ、駅舎の橋上化を実施。本年度は駅舎の建設を進める。

老朽化している「大野総合車両所」を、伊勢原～鶴巻温泉駅間へ移転・新設する計画では、用地取得手続きや詳細設計を進める。

京王電鉄

30年代前半にホームドア全駅整備

京王電鉄は、2026年度に総額438億円の鉄道事業設備投資を行う。ホームドアの整備をはじめとする安全対策や大規模災害への備え、連続立体交差事業や駅改良などの大規模事業を着実に推進する。

井の頭線は27年度まで、京王線は30年代前半にホームドアの全駅整備を行う。本年度は新代田駅、幡ケ谷駅、稲城駅など７駅で工事を進める。

笹塚駅～仙川駅間連続立体交差事業（延長約7.2km）は、事業主体である東京都や世田谷区、渋谷区、杉並区と共に、全工区で仮線準備工や高架橋の構築などを進める。仙川駅～国領駅付近の連立事業は、国から新規事業採択箇所として着工準備の採択を受け、調布市と連携して取り組んでいく。

駅改良では、京王線新宿駅で地下２階ホームを東京メトロ丸ノ内線側へ延伸し、改札口を新設する改良工事を推進。31年度の工事完了に向け、既設躯体の解体工事などを実施する。京王多摩川駅では、駅前開発に合わせ、バリアフリー機能を強化する工事を完了させる。

大規模地震への対策として、高架橋や盛土区間の耐震補強、電線を支持するコンクリート柱の鋼管柱への更新、線路脇法面の防護工事を進める。

相鉄グループ

海老名駅改良工事が完成へ

相鉄グループは、2026年度に鉄道・バス合わせて総額160億円の設備投資を計画している。このうち鉄道事業には148億円を投じ、連続立体交差事業やターミナル駅の改良、構造物の耐震補強などを予定する。

横浜市の都市計画事業として進めている鶴ケ峰駅付近連続立体交差工事は、踏切事故や交通渋滞の解消などを目的に上下線約2.8kmを地下化する。本年度は土留め工事や掘削工事などに加え、シールドマシンを発進させる計画だ。

首都直下地震などへの備えとして、万騎が原トンネルの耐震補強工事を実施。トンネル内の中柱に鋼材を取り付け、耐震性能を高める。

駅舎の建て替えを行ってきた海老名駅改良工事が竣工を迎える。北口改札や南北をつなぐ連絡通路、昇降設備などの全面的な供用を開始するほか、駅舎や連絡通路の内外装仕上げ工事を実施する。

ホームドア整備は、海老名駅の完成で全駅への設置が完了する。横浜、星川、鶴ケ峰、三ツ境、相模大塚、緑園都市、羽沢横浜国大の７駅で、列車とホームの隙間を解消するための対策工事を実施する。また、西谷駅でエレベーター・エスカレーター、相模大塚駅でエスカレーターの更新工事を進める。

東京メトロ

有楽町線・南北線延伸のシールド工事を発注

東京メトロは、2026年度に総額993億円の設備投資を行い、新線建設や輸送改善のための駅改良、防災・長寿命化工事などを推進する。

新線建設には169億円を投じ、有楽町線延伸（豊洲～住吉駅間、4.8km）と南北線延伸（品川～白金高輪駅間、2.5km）の工事を推進。本年度中にシールド工事の発注を予定している。新線整備に伴い、有楽町線豊洲駅の改良工事も進める。２事業とも2030年代半ばの開業を目指す。

東西線の混雑緩和・遅延防止に向けた輸送改善では、南砂町駅の大規模改良工事を実施。ホームの２面３線化のため、トンネルの築造や軌道敷設を行う。飯田橋～九段下駅間では、平面交差を解消し、増発が可能とするため折返し設備整備を推進中。26年度は軌道敷設と道路復旧工事を行う。

安全対策では、震災発生後の復旧性向上を目的に、大手町、永田町、霞ケ関、飯田橋の４駅で開削トンネルＲＣ中柱などの耐震補強工事を推進。浸水被害を抑える対策工事は、36年度に自社施設で完了する計画で、本年度は志茂駅と王子神谷駅が完了する。トンネルの長寿命化に向け、千代田線北千住～町屋駅間の隅田川シールドトンネル補修・補強を進め、一部区間で完了を予定している。

京浜急行電鉄

品川駅を地下化・２面４線化

京浜急行電鉄は2026年度、安全対策や連続立体交差事業、ホームドア設置を推進するため、過去最高となる総額449億円の設備投資を行う。

東京都の事業として、品川駅付近（泉岳寺～新馬場駅間）の連続立体交差事業を全域で推進。品川第１踏切道など３カ所の踏切を除却するとともに、品川駅の地平化と２面４線化を行う。本年度は泉岳寺～品川駅間の仮南行線への線路切り替えや品川駅大屋根の撤去、北品川駅部本設高架橋の構築などを進める。

災害対応では、弘明寺～上大岡駅間の高架橋耐震補強、杉田～京急富岡駅間などののり面防護工事を実施する。ホームドアの設置はこれまでに21駅で完了。28年度までに新馬場駅など20駅を対象とする。

神奈川新町駅ではエレベーターやエスカレーターの新設、歩道橋の整備を含む大規模改良に着手。花月総持寺駅は、橋上駅舎の耐震補強やトイレ新設などを行う。

空港アクセス増強に向け、国土交通省と協力して羽田空港第１・第２ターミナル駅引上線の新設・駅改良工事を推進する。泉岳寺駅では周辺の再開発事業と連携し、ホーム拡幅やコンコース拡張といった機能強化を図る。

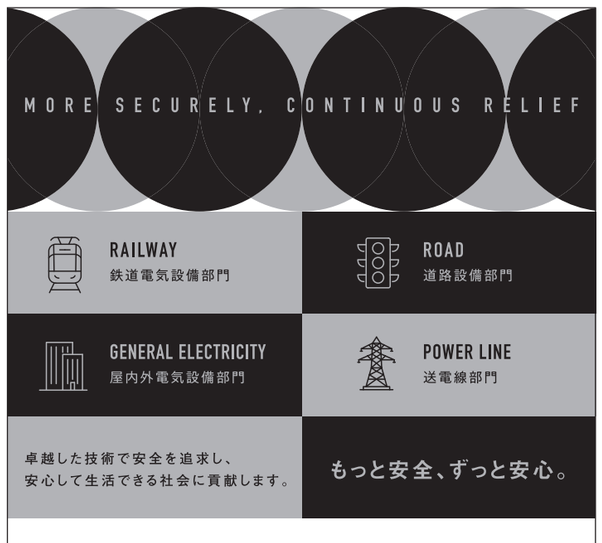


WAKACHIKU 若築建設
〒153-0064 東京都目黒区下目黒 2-23-18
TEL.03-3492-0271 FAX.03-3490-1019
若築 HP

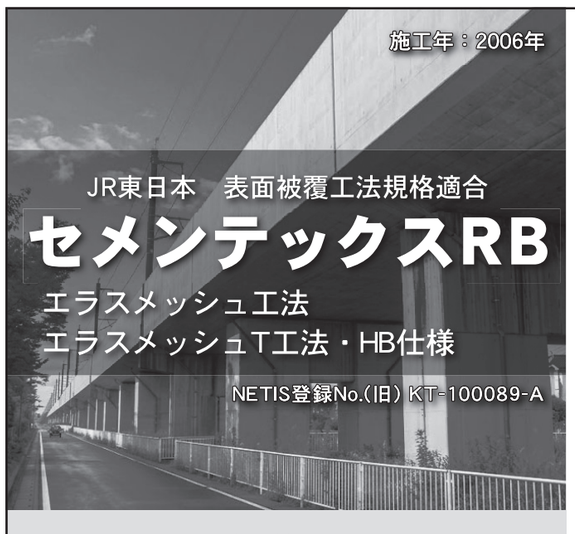


東洋建設
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-105
TEL.03-6361-5450
https://www.toyo-const.co.jp/





日本リーテック株式会社
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 1-6
TEL：03-6880-2710 代　https://www.j-rietec.co.jp/



コンクリート表面被覆・剥落防止工法
2001年～施工実績：130万㎡



おかげさまで創業109周年
オバナヤ・セメンテックス株式会社
www.o-cc.com
［東京支店］〒103-0001 東京都中央区日本橋小伝馬町 16-6 香取ビル３階　TEL：03-3663-7641
［大阪営業所］〒532-0011 大阪市淀川区西中島 4-2-26 天神第一ビル 501 号　TEL：06-6305-0371
オバナヤ・セメンテックス株式会社は「NPO杉原千畝のビザ」の協賛企業です