

# 平成 25 年度計画の実施状況



## 1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

### 1. (1) ①

#### ■中期目標

##### (1) 鉄道建設業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

##### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

#### ■中期計画

##### (1) 鉄道建設業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

##### ① 整備新幹線整備事業

高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。

#### ■平成25年度計画

##### (1) 鉄道建設業務

##### ① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。

特に、北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成26年度末の完成に向けて、軌

道工事及び設備・電気工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については、平成 27 年度末の完成に向けて、路盤工事、軌道工事及び設備・電気工事等を着実に推進する。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、建設中の各線については、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図ることとしている。このうち、中期目標期間中に開業が予定されている線区については、北陸新幹線（長野・金沢間）を平成 26 年度末、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）を平成 27 年度末までに完成させることとしている。

平成 25 年度計画においては、建設中の整備新幹線の工事完成予定を達成できるよう事業を着実に推進することとした。特に北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成 26 年度末の完成予定であることから、軌道、駅設備、電気設備等の開業設備工事の進捗を図り、設備・電気関係の諸試験及び各種監査等を実施することとした。さらに、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、平成 27 年度末の完成を目指し、路盤工事、軌道工事及び設備・電気関係工事の着実な推進を図ることとした。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、中期計画を踏まえ、引続きホームページ等で公表することとした。

■当該年度における取組み

1. 整備新幹線整備の推進

現在、建設中の整備新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。

合 計		線路延長 (工事延長)	
営業路線	東海道 (東京～新大阪)	515.4km	2,387.7km うち 整備新幹線 552.6km (黄色部分)
	山陽 (新大阪～博多)	553.7km	
	東北 (東京～盛岡)	496.5km	
	東北 (盛岡～八戸)	96.6km	
	東北 (八戸～新青森)	81.8km	
	上越 (大宮～新潟)	269.5km	
	北陸 (高崎～長野)	117.4km	
	九州 (博多～新八代)	130.0km	
	九州 (新八代～鹿児島中央)	126.8km	
整備計画 路線 (着工区間)	北海道 (新青森～新函館北斗)	148.8km (148.3km)	779.5km (772.5km)
	北海道 (新函館北斗～札幌)	211.5km (211.7km)	
	北陸 (長野～金沢)	228.0km (231.1km)	
	北陸 (金沢～敦賀)	125.2km (114.4km)	
	北陸 (福井駅部: H21.2完成)	0.8km (0.8km)	
	九州 (武雄温泉～長崎)	66.0km (67.0km)	



図 1. 1. 1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北陸新幹線（長野・金沢間）

北陸新幹線（長野・金沢間）では、トンネル、橋りょう、高架橋などの土木構造物は全て完成し、軌道工事、電気工事、機械の設備や駅舎などの建築工事の進捗を図ったほか、必要な各種監査・検査を実施した。

北陸新幹線（長野・金沢間）は、工事延長が約 230 k m と長いことや平成 25 年度に新幹線車両を使用した雪試験を実施するため、長野・黒部宇奈月温泉間については、必要な各種監査・検査の実施時期を約 1 年早める必要性が生じたことから、表 1.1.1-1 に示す工程で必要な監査・検査（雪試験含む）を実施した。監査・検査の結果、構造物の出来栄え及び諸設備の機能、また、これらを使用した実車による走行試験の結果は良好であった。

一方、黒部宇奈月温泉・金沢間及び白山総合車両所については、路盤工事及び開業設備関係工事の進捗を図ったほか、表 1.1.1-2 に示す工程で必要な各種監査・検査を実施した。



写真 1.1.1-1 上越妙高駅の施工状況



写真 1.1.1-2 試験走行の状況



写真 1.1.1-3 白山総合車両所

表 1.1.1-1 各種監査・検査実施工程（長野・黒部宇奈月温泉間）

種別	期間	備考
事前監査・検査 地上監査・検査	(平成 25 年 3 月 5 日)～ 平成 25 年 11 月 22 日	
総合監査・検査（雪試験含む）	平成 25 年 11 月 29 日～ 平成 26 年 3 月 28 日	平成 25 年 12 月 2 日より 新幹線車両を使用した 走行試験を実施

表 1.1.1-2 各種監査・検査実施工程（黒部宇奈月温泉・金沢間及び白山総合車両所）

種別	期間	備考
事前監査・検査 地上監査・検査	平成 25 年 9 月 3 日～継続	

(2) 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）では、平成 27 年度末の完成に向けて、青函トンネル等の新幹線・在来線共用区間において、引続き三線軌化工事や耐震補強工事を実施するとともに、電車線の張替等の新幹線走行への対応工事を推進した。

また、津軽蓬田トンネルを最後にトンネルの覆工工事が完了し、新設区間では、土木工事が概ね完成に近づいている他、軌道工事、電気工事、機械の設備や駅舎などの建築工事の進捗を図った。

また、平成 25 年 10 月 28 日より電気関係設備の事前監査・検査を実施した。

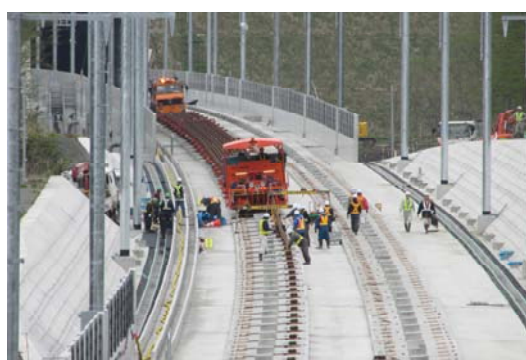


写真 1.1.1-4 新設区間の軌道工事状況



写真 1.1.1-5 函館総合車両基地の施工状況

(3) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事は、工事着手率を7%まで進め、着実な進捗を図った。

(4) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事は、工事着手率を12%まで進め、着実な進捗を図った。

(5) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めた他、トンネル等の路盤工事について、武雄温泉・諫早間では先行して着手していたこともあり、この区間のトンネルは6割程度掘削を完了させたほか、最初に発注された明かり構造物である千綿川橋りょうは写真1.1.1-6のように橋りょう部工事を進捗させるなど、平成24年度に引続き路盤工事の進捗を図った。

一方、諫早・長崎間においては地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。

以上より、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）では、工事着手率を65%まで進め、着実な進捗を図った。



写真 1.1.1-6 千綿川橋りょうの施工状況



写真 1.1.1-7 三坂トンネルの施工状況



表 1.1.1-3 各線区の進捗状況（平成 26 年 3 月末現在）

	北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)	北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間)
用地取得率	97%	73%
工事着手率	100%	7%
工事完成 予定時期	平成 27 年度末	新青森・新函館北斗間の 開業から概ね 20 年後

※ 北海道新幹線の工事延長には、新幹線・在来線共用区間を含まない。

	北陸新幹線 (長野・金沢間)	北陸新幹線 (金沢・敦賀間)
用地取得率	99%	30%
工事着手率	100%	12%
工事完成 予定時期	平成 26 年度末	長野・金沢間の 開業から概ね 10 年強後

	九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)
用地取得率	57%
工事着手率	65%
工事完成 予定時期	認可の日から 概ね 10 年後 (認可の日：H24.6.29)

※ 用地取得率＝確保済み延長／工事延長、工事着手率＝着工延長／工事延長

## 2. 整備新幹線工事の進捗状況の公表

整備新幹線の工事の進捗状況について、ホームページで公表した（年4回）。

第1回公表	平成25年4月期
第2回公表	平成25年7月期
第3回公表	平成25年10月期
第4回公表	平成26年3月期



図 1. 1. 1-2 ホームページの掲載状況（北陸新幹線の例）（平成25年10月期）

## ■中期目標達成に向けた見通し

北陸新幹線（長野・金沢間）は平成 26 年度末の完成に向けて、開業設備工事を完了させるとともに監査・検査等を実施することとしている。また、他の建設中の整備新幹線各線については、工事完成予定時期を踏まえ、引続き事業を着実に推進することとしている。整備新幹線の工事の進捗状況については、引き続きホームページで公表していく。これらのことから、中期目標を達成することは可能と考える。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### 1. 整備新幹線建設推進高度化等事業の実施

新幹線と在来線の直通運転による整備新幹線の高速化効果を他の地域へ浸透させること等を目的として、軌間可変電車（フリーゲージトレイン）について、平成 24 年度に引き続き、在来線耐久走行試験を実施するとともに、新試験車両の製作を完了させた。

### ○最近の状況

軌間可変電車（フリーゲージトレイン）新試験車両については、平成 26 年 3 月 25 日に九州新幹線熊本総合車両所に搬入して以降、車両整備及び試験を行ってきた。その後、走行試験の準備が完了したことに伴い、平成 26 年 4 月 20 日未明より九州新幹線で走行試験（性能確認試験）を開始した。



写真 1.1.1-8 新試験車両



写真 1.1.1-9 走行試験出発状況

### 2. 新線等調査事業の実施

超電導リニア方式による中央新幹線の大深度地下での安全・防災対策の検討・検証等に必要となる調査を実施した。

## 1. (1) ②

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

### ■中期計画

#### ② 都市鉄道利便増進事業等

機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方にに基づき実施する都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

### ■平成 25 年度計画

#### ② 都市鉄道利便増進事業等

相鉄・JR直通線については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。

相鉄・東急直通線については、測量等を実施し、用地取得を進めるとともに、本格的な工事着手に向けた準備工事等を進める。

民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線は、工事完成予定時期を踏まえ、関係機関との連携・調整を図り、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進するとともに、民鉄線の工事についても、小田急小田原線は工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進することとしている。

平成 25 年度においては、相鉄・J R 直通線は引続き建設工事等を実施することとし、相鉄・東急直通線は本格的な建設工事着手に向けて用地取得等に係る業務を着実に実施することとした。

また、民鉄線工事については、小田急小田原線は、引き続き、工程調整等の関係機関との連携・調整を行うこととした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 都市鉄道利便増進事業の推進

#### (1) 事業計画の変更

相鉄・J R 直通線の事業計画については、東海道貨物線横浜羽沢駅における協議の状況により、開業時期が平成 27 年度から平成 30 年度に、また、事業費については約 683 億円から約 782 億円（増加額約 99 億円）となった。

相鉄・J R 直通線と相鉄・東急直通線については、正確な事業評価や事業の効率的執行を行うため、速達性向上計画の一体化(神奈川東部方面線)を図った。



図 1.1.2-1 神奈川東部方面線(相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線)の路線概要図

## (2) 工事等の進捗状況

相鉄・JR直通線については、平成21年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成25年度は、全線の用地取得を進めるとともに、西谷駅(開削)の構築、西谷トンネル(SENS<sup>(注)</sup>)の掘進、及び羽沢駅(仮称)(開削)の構築等の工事の進捗を図った。

相鉄・東急直通線については、平成24年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成25年度は、全線の用地取得を進めるとともに、新横浜駅(仮称)(開削)の土留工、及び新綱島駅(仮称)(開削)の準備工等の工事の進捗を図った。

(注) SENSとは、密閉型シールドによりトンネルを掘削して同時に切羽の安定を図るとともに、シールドの掘進と併行してシールドテール部でコンクリートを打設し、加圧して施工する覆工(以下、ライニングという)をNATM(吹付けコンクリートとロックボルトを主な支保工とし、地山の持っている空洞保持能力を有効に活用してトンネルの安全を確保する工法)の一次支保材と同様に位置付けて、地山を保持しながらトンネルを構築する工法である。この工法は、シールド(Shield)、場所打ちライニング(ECL)、NATMを組み合わせたトンネル構築システム(System)であることから、それぞれの頭文字をとってSENS(センス)と命名された。



写真 1.1.2-1 相鉄・JR直通線  
西谷トンネルの施工状況



写真 1.1.2-2 相鉄・JR直通線  
羽沢駅(仮称)の施工状況



写真 1.1.2-3 相鉄・東急直通線  
新横浜駅(仮称)の施工状況

## 2. 民鉄線工事の推進

民鉄線については、関係機関との連携・調整を図りながら、複々線化事業の着実な進捗を図った。



図 1.1.2-2 民鉄線工事の路線概要図

小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、平成 25 年 3 月に在来線部の立体交差化（地下化）が完了したことに伴い、旧施設（駅舎、軌道、電気設備等）のてっ去、埋戻し工事を実施するとともに、複々線部（緩行線部）の掘削・躯体構築、軌道・電気工事、駅設備工事等を実施した。



写真 1.1.2-4 東北沢駅付近躯体構築及び旧駅舎撤去状況



写真 1.1.2-5 下北沢～世田谷代田間緩行線部掘削状況



写真 1.1.2-6 世田谷代田～梅ヶ丘間軌道  
工事状況

#### ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度も、相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線については、引続き建設工事等を着実に推進していくこととしている。また、小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、引続き事業の着実な推進を図ることとしているため、中期目標を達成することは可能と考える。



## 1. (1) ③

### ■中期目標

#### ② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

### ■中期計画

#### ③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。

具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。

さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

### ■平成 25 年度計画

#### ③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

特に、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、平成 26 年 4 月の全線運行再開に向けて、鉄道事業者等関係機関と連携・調整し、路盤工事、軌道工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。山梨リニア実験線については、平成 25 年末末の走行試験開始に向け、関係機関と連携・調整し、路盤工事、電気工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。

また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホー

ムドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。

さらに、地域鉄道に係る諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進することとしている。

また、受託調査について、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施することとしている。

新たな工事の受託に当たっては、機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとしたため、外部有識者からなる第三者委員会において鉄道工事の受託基準に基づき受託の可否について審議した上で、その意見を踏まえて実施することとしている。さらに、受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果についても同委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表することとしている。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施することとしている。

平成 25 年度計画においては、引続き受託工事線各線の着実な進捗を図ることとした。三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）は、平成 26 年 4 月の全線運行再開に向け、鉄道事業者及び地方公共団体等関係機関と連携・調整し、路盤工事、軌道工事等を着実に推進するとともに、各種監査等を実施することとした。また、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施することとした。さらに、新たな工事の受託要請があった場合、同委員会において当該基準に基づき審議した上で、同委員会の意見を踏まえ、受託の可否について決定することとした。また、受託工事線に係る鉄道建設コスト縮減の状況についても同委員会で検証し、その結果をホームページで公表することとした。地域鉄道事業者等への技術支援については、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関して適切な技術支援を実施することとした。

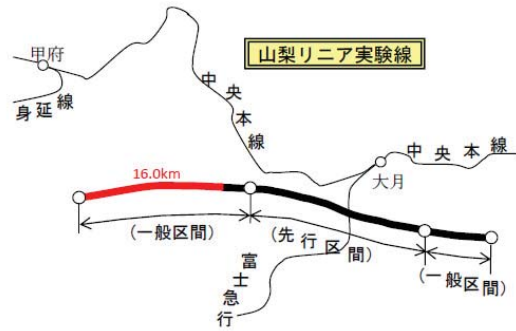


図 1.1.3-1 受託工事線の路線概要図

## ■当該年度における取組み

### 1. 受託工事線各線建設業務の推進

受託工事線各線については、工事の着実な進捗を図った。

#### (1) 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧工事）

工事を円滑に進めるため、宮古市に工事課、久慈市及び釜石市に建設所を設置し、わずか2年半という短期間で完了させ、南リアス線（吉浜・釜石間）については、平成26年3月8日、北リアス線（小本・田野畑間）については平成26年3月15日にしゅん功監査を終了させた。これにより、当初予定通り、平成26年4月5日の南リアス線、4月6日の北リアス線の全線運行再開を確実なものとした。復旧にあたって



写真 1.1.3-1 全線運行再開記念式典

は、三陸鉄道（株）からの要請により、職員を派遣した他、本社内に、各系統の担当で構成する復旧支援チームを立ち上げ、関係者との調整及び技術的検討を行った。これら全社的な取組みにより、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化を図った他、コスト縮減にも取組み、事業費の節減を行った。

以上により、復旧工事を迅速かつ確実に推進し完了させたことにより、震災復興の象徴としての役割を果たし、社会的にも高い評価を得た。

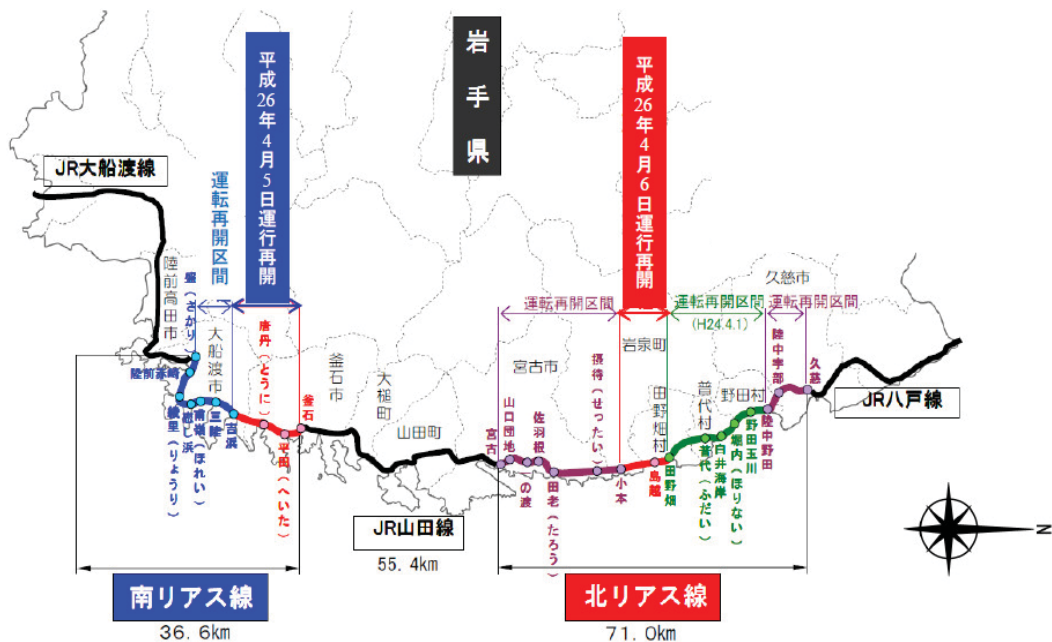


図 1.1.3-2 三陸鉄道の路線概要図

表 1.1.3-1 復旧工事区間と運行再開時期

運行再開時期	北リアス線	南リアス線
平成 24 年 4 月 1 日	田野畑・陸中野田間	-
平成 25 年 4 月 3 日	-	盛・吉浜間
平成 26 年 4 月 5 日	-	吉浜・釜石間
平成 26 年 4 月 6 日	小本・田野畑間	-

○最近の状況について（平成 25 年 5 月 1 日時点）

その後、訓練運転を経て、南リアス線については平成 26 年 4 月 5 日、北リアス線については平成 26 年 4 月 6 日に全線運行再開を果たし、当初の開業予定目標どおりに業務を完了させることができた。

上記に伴い、平成 26 年 4 月 5 日に三陸鉄道株式会社社長より、当機構理事長あてに感謝状が授与された。



写真 1.1.3-2 全線運行再開記念式典  
(感謝状受領)



写真 1.1.3-3 感謝状

(2) 仙台市高速鉄道東西線

仙台市高速鉄道東西線については、駅部・トンネル・橋りょうの路盤工事及び軌道工事の着実な進捗を図った。



写真 1.1.3-4 仙台市高速鉄道東西線  
八木山トンネル軌道工事状況

### (3) 山梨リニア実験線

山梨リニア実験線については、トンネル、橋梁等の路盤工事、電気工事、設備工事のほか、各種設備監査等を迅速かつ着実に実施したことにより、予定（平成 25 年末）よりも早い時期（平成 25 年 8 月 29 日）に山梨リニア実験線全線で走行試験を開始することができた。



写真 1.1.3-5 山梨リニア実験線  
走行試験実施状況

### (4) つくばエクスプレス線（車両基地入出庫線複線化工事）

つくばエクスプレス線については、開業以来、利用状況は順調な伸びを示しており（平成 25 年度予測：27.9 万人/日 ⇒ 平成 25 年 9 月実績：32.4 万人/日）、列車及び駅の混雑度は増加傾向にある。そのような状況のなか、守谷駅と車両基地を結ぶ入出庫線は、現在単線運転であるため、首都圏新都市鉄道株式会社は車両基地機能の充実を図る目的で、入出庫線を複線化することとし、その工事を、当機構が首都圏新都市鉄道株式会社より受託し、平成 25 年 3 月に施行に関する協定を締結した。当該年度については、躯体構築工事として杭基礎等の施工に着手し、進捗を図った。

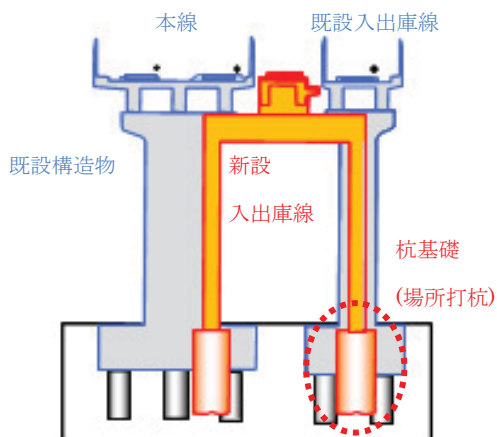


図 1.1.3-3 躯体及び基礎概略図



写真 1.1.3-6 場所打杭施工状況

(5) えちぜん鉄道（福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事）

えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事については、仮線の施行に関する協定を締結（平成 25 年 9 月）し、土木、建築、軌道工事に着手した。

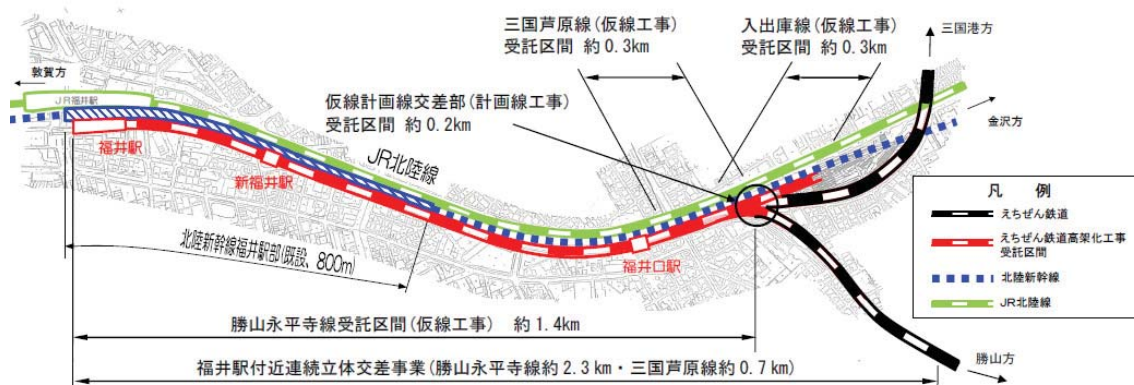


図 1. 1. 3-4 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

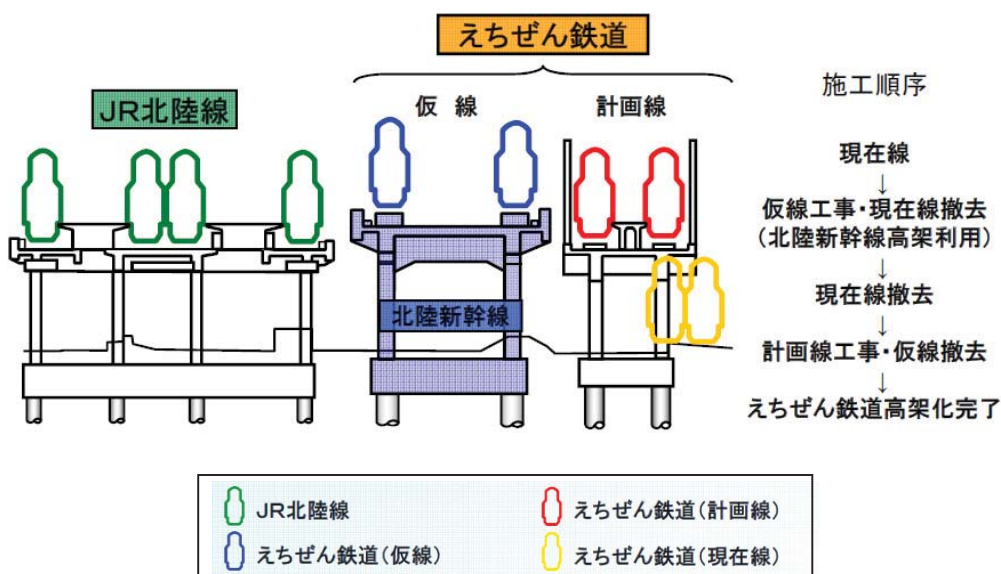


図 1. 1. 3-5 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図

## 2. 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請による鉄道整備計画に関する調査

平成 25 年度は、機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、地方公共団体等からの要請に対応し、6 件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。

表 1.1.3-2 鉄道整備の計画に関する調査等の受託

	調 査 名	委 託 者
1	小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会（神奈川県相模原市・東京都町田市）
2	新空港線「蒲蒲線」整備に伴う調査業務	東京都大田区
3	東京 8 号線（豊洲～住吉間）整備に係る調査業務	東京都江東区
4	地下鉄 7 号線延伸線基本計画に伴う調査業務	埼玉県さいたま市
5	えちぜん鉄道福井駅付近連続立体交差事業に係る調査等	えちぜん鉄道株式会社
6	中央新幹線計画の調査等業務	東海旅客鉄道株式会社

## 3. 鉄道事業者、地方公共団体等の要請を踏まえた適切な技術支援の実施

### (1) 鉄道ホームドクターの PR 及び鉄道事業者ニーズの把握

「鉄道ホームドクター」とは、鉄道施設の保全・改修、交通計画の策定等に関して、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請を踏まえて、機構が有する技術力、ノウハウ、経験等を活用し、主に現地訪問等によるアドバイスや資料の提示等を、原則として無償で行う技術支援活動を指す。

平成 25 年度は、鉄道ホームドクターを実施した鉄道事業者等へのヒアリングを通じて当該事業者等の鉄道施設の保全・改修に係るニーズの把握をした（のべ 13 回）ほか、国土交通省の各地方運輸局等が主催する諸会議におけるパンフレットの配布、地方鉄道協会が主催する技術委員会等の会議に参加して、機構における技術支援に関する講演を行うなど、様々な機会を捉えて鉄道ホームドクターの PR 等に努めた（のべ 19 回）。

また、関係機関からなる「地方鉄道支援に関する情報交換会」（鉄道事業者に対し各関係機関が行っている支援の取組みについて現状把握を行い、相互の連携をより一層深めるため平成 17 年度から継続的に開催）を開催し（平成 25 年 7 月、平成 26 年 3 月）、鉄道事業者及び地域等のニーズや支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。

さらに、機構内部においては、「地方鉄道支援に係る連絡会」を開催し（平成 25 年 12 月、平成 26 年 3 月）地方鉄道支援に係る情報の共有化、支援体制の検討等、各部が連携して技術支援業務を円滑に実施する体制の強化に努めた。



## (2) 鉄道ホームドクターの実施

平成 25 年度は、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じ、以下の 16 件の技術支援を行った。

### ① 鉄道事業者等への技術支援

鉄道事業者に対し、鉄道事業者等の要請を踏まえ、鉄道施設の修繕・補修、設備更新等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を実施した(11件)。

鉄道ホームドクターによる技術支援を表 1.1.3-3 に示す。



写真 1.1.3-7

鉄道ホームドクターの実施状況

表 1.1.3-3 支援先と技術的支援内容

支援先	支援内容
山形県	鉄道車両の更新時期の判断基準について
わたらせ渓谷鉄道	車両フランジ直耗について
智頭急行	運行管理システムの更新費用について
近江鉄道	橋りょうの架け替え費用について
福岡市	福岡市営地下鉄と西鉄の相互直通化(停車場設備改良等)について(4件)
錦川鉄道	土留壁の変状について
北陸鉄道	車両の更新基準について

### ② 交通計画支援システム「GRAPE」の活用、鉄道助成制度の情報提供などによる支援

地方公共団体等に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料の提供等の技術支援を実施するとともに、鉄道事業者に対し、鉄道助成制度の補助メニューなどに関するアドバイスを実施した(5件)。

(注) 交通計画支援システム「GRAPE」とは、機構の調査ノウハウである鉄道ネットワーク分析機能や100mグリッド分析機能等、各種分析システムと地理情報システム(GIS)とがシステムティックに連携した総合的な交通計画の策定支援システムである。需要予測等を伴う調査業務において、実際の道路・バスネットワークに基づく詳細で分かりやすい資料作成、情報提供に役立っている。「GRAPE」は『GIS for Railways Project Evaluation』の略称である。

## ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度について、受託工事線各線建設業務のうち、仙台市高速鉄道東西線は引き渡しに向け軌道工事等の進捗を図るとともに、山梨リニア実験線は、道路付替え等の残工事の進捗を図っていく。また、つくばエクスプレス線（車両基地入出庫線複線化工事）、えちぜん鉄道における連続立体交差事業に伴う高架化工事は、引続き事業の着実な進捗を図ることとしているため、中期目標の達成は可能と考える。

鉄道整備計画に関する調査業務についても、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した技術支援を実施することとしているため、中期目標の達成は可能と考える。

なお、平成 26 年度についても、新たな工事の受託要請があった場合、鉄道工事受託審議委員会において当該基準に基づき審議した上で、同委員会の意見を踏まえ、受託の可否について決定することとしている。また、受託工事に係るコスト縮減の状況等について同委員会で随時検証し、その結果をホームページで公表することとしている。これらのことから、中期目標の達成は可能と考える。

地域鉄道事業者等への技術支援について、平成 26 年度においても、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した技術支援を実施することとしているため、中期目標を達成することは可能と考える。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

三陸鉄道（南リアス線及び北リアス線）の復旧工事にあたっては、復旧工事受託（平成 23 年 11 月）から開業予定（平成 26 年 4 月）までの 2 年半の期間で、路盤工事、電気工事、設備工事、開業準備等を終えなければならない厳しい工程であったが、設計及び施工方法について検討し、所定の工期を確保しながら、地震及び津波に強い構造物として、復旧させることができた。地震及び津波に強い構造物の例として写真 1.1.3-8 及び図 1.1.3-7 に示す GRS 一体橋梁<sup>(注)</sup>がある。この橋梁の特徴として、桁と橋台を剛結させることにより津波による流失を防止するほか、桁の重量を軽減できるため、橋脚及び橋台への負担が軽減され、耐震上有利なることが挙げられるほか、残存した橋脚と橋台の基礎を再利用できたため、工期短縮及びコンクリート廃材の軽減やコスト縮減にも寄与した。



写真 1.1.3-8 GRS 一体橋梁施工状況

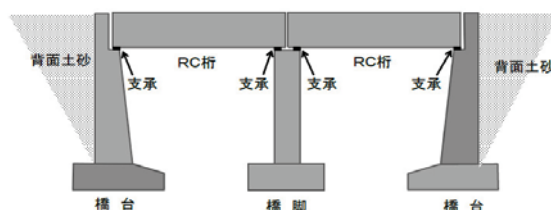


図 1.1.3-6 被災前 RC 桁橋概略図

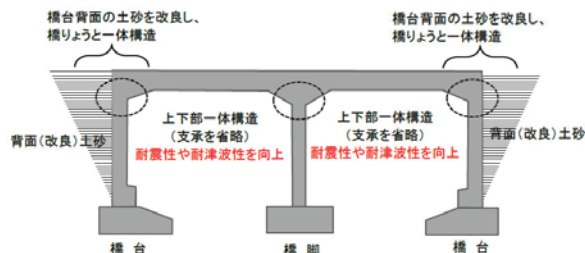


図 1.1.3-7 GRS 一体橋梁概略図

(注) GRS 一体橋梁

インテグラル橋梁（桁と橋台が一体化した橋梁）の背面土を補強土構造とし、躯体と一体化させた、より高性能なインテグラル橋梁を「ジオシンセティックス補強土（Geosynthetic-reinforced-Soil）一体橋梁」といい、本構造によりラーメン構造による断面形状のスリム化及び支承部の省略により、初期建設コストや維持管理コストが縮減可能な構造物を構築することが出来る。

北リアス線島越地区では、沿線自治体（田野畑村等）の要望に配慮し、従来の高架橋に代わり、防潮堤の機能を果たすため、地震及び津波対策（液状化防止対策のための改良杭の設置及び津波による洗掘防止対策のための浅層地盤改良の実施）を施した盛土構造として復旧させることで、地域の防災対策に貢献した他、震災で発生したコンクリート塊を原材料とする再生砕石並びに国道トンネル工事で発生した発生土（硬岩）を建設材料として使用することにより、産業廃棄物の削減にも貢献した。



写真 1.1.3-9 高架橋被災状況



写真 1.1.3-10 盛土構造復旧工事の状況

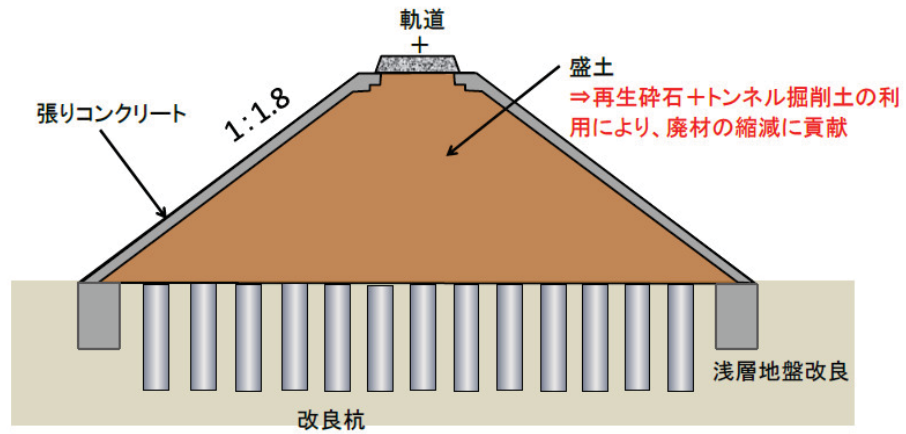


図 1.1.3-8 島越地区の盛土標準断面図

## 1. (1) ④

### ■中期目標

#### ③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

### ■中期計画

#### ④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。

### ■平成 25 年度計画

#### ④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため、「PC連続箱形桁・ラーメン橋の配筋の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫

して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。

工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、品質の向上について、良質な鉄道を建設するために、技術基準類の見直し等を図り、また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のため、毎年施工監理講習を実施するなど技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行うとともに、職員の技術力向上のため資格取得を支援することとしている。

技術開発の推進と開発成果の活用については、これまで蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表することとしている。

鉄道建設コストの縮減については、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、一層の鉄道建設コスト縮減に努めることとしている。

ひとたび事故が発生すれば、尊い人命のみならず鉄道建設事業全体の社会的評価・信頼性にも影響を及ぼすことになるとの認識のもと、工事発注機関として、発生した事故の種別や原因の分析による工事関係事故防止の重点実施項目の設定、受注者の安全意識の向上を図り、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努めることとしている。

平成25年度計画においては、鉄道建設に係る技術基準類の整備に係る作業を引続き実施し、講習会等を通じて職員への周知・徹底を図ることとした。また、施工監理講習等の、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施策を引続き実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格取得を促進することとした。

技術開発の推進と開発成果の公表については、各路線のニーズを取りまとめるとともに、調査、設計、施工技術の開発・改良に係る開発成果の一層の活用を図るため、引続

き技術開発に取り組むとともに、各種学会等の委員会へ積極的に参画し、鉄道建設技術に関する開発成果を学会等で公表することとした。

鉄道建設コストの縮減については、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、引続き鉄道建設コスト縮減に努めることとした。

工事関係事故防止活動に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析し再発防止のため、工事事務防止重点実施項目の設定や事故事例の工事事務防止に関する受注者に対し指導及び情報共有化により安全意識の向上を図ることとした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 鉄道建設に係る技術基準類の改定等

平成 25 年度は 14 件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施した（表 1.1.4-1）。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定状況（計 14 件）

系統	名称	制定/改定	制定・改定時期
土木	整備新幹線設計内規（コンクリート構造物）	改定	平成 25 年度
	鉄筋ガス圧接工事管理の手引き	改定	平成 25 年度
	「コンクリート構造物の配筋の手引き」の参考資料	改定	平成 25 年度
	PC 連続箱型桁・PC ラーメン橋の配筋の手引き	制定	平成 25 年度
	山岳トンネル事前地山改良の設計（技術資料）	制定	平成 25 年度
	土木関係構造物設計標準示方書	改定中	平成 26 年度
	山岳トンネルの覆工設計マニュアル	制定中	平成 26 年度
	鋼鉄道橋支承部設計の手引き	制定中	平成 26 年度
	活断層対策調査・設計の手引き	改定中	平成 26 年度
	トンネルデータベースシステム資料作成要領	改定中	平成 26 年度
電気	地盤改良工法（混合処理工法）設計・施工の手引き	改定中	平成 26 年度
	電気工事設計等標準仕様書	改定	平成 25 年度
建築	電気工事標準仕様書	改定	平成 25 年度
	建築工事標準仕様書	改定	平成 25 年度

また、以下に制定・改定作業を実施した技術基準類の具体例を示す。

#### （1）制定作業

土被りの小さい土砂地山のトンネルにおいて山岳工法を適用するにあたっては、切羽の安定性確保が重要であり、特に未固結地山では、地山のアーチアクション効果が期待できないため、切羽の不安定化を招き、周辺環境に大きな地表面沈下や崩壊へとつながることから十分な検討が必要である。

このような地山に対しては、補助工法を用いて地山の安定化を図るが、この一つとして、事前地山改良工法があげられる。この工法は、トンネル天端あるいは側方までのトンネル周辺を良好な地山に置換え、あるいは混合処理等で改良した後に、トンネル掘削を行う工法であり、条件が整えば経済的で安定した掘削が行えるため、施工例が増えており、さらなる適用が期待されている。

そのため、土被りの小さい未固結地山で採用した事前地山改良の施工事例から、代表的な改良体の断面を選定し、これら断面に対して、主に力学的な観点から合理的と考えられる標準パターンを設定したうえで、この標準パターンによる設計を基本に取りまとめた統一的な指針として、「山岳トンネル事前地山改良の設計（技術資料）」を制定した。

## （2）改定作業

「鉄筋ガス圧接監理の手引き」が平成 18 年に初版として発行されてから、手引きは、「鉄筋継手工事標準仕様書 ガス圧接継手工事」（日本鉄筋継手協会）に準拠した管理の要点を記したものとして活用され、これまで必要に応じて改定が行われてきた。この度、施工計画、施工管理、試験等の規定において、より高品質な鉄筋コンクリート構造物を効率的かつ確実に構築できるようにすることを目的として、「鉄筋ガス圧接工事管理の手引き」の改定作業を実施し、各作業のより詳細な管理方法の設定や管理体制の明確化を図った。

## 2. 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う鉄道建設の技術系職員を対象として、幅広い知識を身につけさせ、更には相互啓発・触発を行い、技術の承継及び直面する課題等に対応した能力向上を図るため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年次	内容	時期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4月
入社半年後	実務基礎研修〔積算、構造物の設計、施工監理等〕	10月
入社2年目	鉄道土木研修Ⅰ〔調査、予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6月
入社5年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	7月



### 3. 施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を鉄道建設本部の全国7支社・建設局及び本社において平成25年11月～平成26年2月に実施した。平成25年度は「施工監理テキスト（高架橋編）〔改訂版〕」を作成し、高架橋において設計協議などを含む工事発注段階から工事しゅん功監査までの一連の流れを踏まえたプロジェクト全体の完成を見据えた施工監理の項目や着眼点に関する講義を全国で実施し、全国で753名が受講した。

表 1.1.4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時期
東京支社	平成25年11月19日、20日、21日
大阪支社	平成25年11月11日、12日
北海道新幹線建設局	平成25年11月26日、27日、28日
青森新幹線建設局	平成25年12月4日
北陸新幹線建設局	平成26年2月6日、7日
北陸新幹線第二建設局	平成25年12月9日、10日
九州新幹線建設局	平成25年12月12日、13日
本社	平成26年2月4日

また、主に入社6年目までの若手職員を対象に、支社・建設局において、トンネル工事・橋りょう等工事に係る施工監理の留意点等について、各支社・建設局の工事の進捗を考慮した座学・現地講習を実施し、全国で495名が受講した。

### 4. 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣

(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。平成25年度は、全国6箇所ですべて計7回の講習会が開催され、243名が受講した。また、平成24年度より実施している更新講習については、平成25年度は663名が受講した。

表 1.1.4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時期	実施箇所	時期
札幌市	平成25年8月2日	名古屋市	平成25年8月27日
仙台市	平成25年8月21日	大阪市	平成25年9月4日
東京都	平成25年9月25日、30日	福岡市	平成25年9月12日