

鉄道は公共交通機関として広く社会に必要とされ、安全で安定的な運行が期待されています。その鉄道を維持管理するために、どのように工事が行われているか実際に見たことはありますか。

鉄道は毎日運行されていますが、途中で停止する場合や運転を打切ることがあり、また長期間運転を見合わせる場合もあります。これは気象条件が基準に達した場合や、設備が故障した場合などに起こります。大きな災害が発生した場合は長期間運転を見合わせますが、東日本大震災のあと東北新幹線が全線運転を再開した時や、昨年3月に三陸鉄道がリアス線一本になって全線開通した時は、全国から祝福を受けたことを思い出します。このような災害復旧工事は時々報道されていますが、通常の設定維持管理・更新や改良でも工事が連日休むことなく行われているのです。

線路にはレールやマクラギがあり、砕石や橋桁などに載って列車を支えます。またトンネルや雪覆いなどは列車が走る空間を確保します。電化区間では電柱と電線などもあります。そのほかにも駅の設備や様々な設備によって、安全で安定的な運行が支えられています。それらに対して、列車が走っている時には工事は行えませんが、一般的に工事の様子を見る機会はほとんど無いのが現実で、「中々見られない工事」と表現することもできると思います。

では、いつどのように工事を行っているのかと言いますと、列車が走らない夜などに工事区間に列車が入らないように手続きをとって、安全を確保した上で工事を行っているのです。鉄道を維持管理することは安全に直結しますし、お客さまが安心してご利用できる「信頼」につながるものです。特に列車に乗り降りするホームには、ホーム柵、警告・誘導ブロック等があり、舗装の不陸（凹凸）整正と合わ

せて設備整備を推進しています。

そしてこれらの工事のみならず新しい「サービスの一部」として、大雨等が予想される場合の計画運休等も話題になっていますし、車両基地の浸水対策や車両の避難が検討課題となっていることも付け加えたいと思います。

先に「中々見られない工事」と表現しましたが、身近に工事の跡が見られる場所がありますので、言わば「見られる工事」として4件の例を紹介します。

①東北本線矢幅駅

自由通路の窓から北側（盛岡方面）のホームを見ると、以前はホームだった部分が削り取られていて、ホーム短縮の工事をした跡が見え、現在使っているホームからは出られないように安全柵が設置されています。

②田沢湖線大釜駅

昨年「こまち号」の床下融雪設備が上り線に設置され、何回か報道もされています。冬にしか稼働しませんが、設備の一部はホームから見る事ができます。

③田沢湖線雫石駅

ホームの警告ブロックが改良・整備されて、自由通路の窓からそのホームを見ることが出来ます。

④IGRいわて銀河鉄道斗米駅

ホームの床（桁式ホームのコンクリート床板）を張り替え、合成材のものが使われていて歩きやすいホームに整備されています。

このように身近なところで鉄道を維持する工事が行われています。機会がありましたら「見られる工事」として確かめてみるとともに、従事した方々の姿も現地で想像してみたいはいかがでしょうか。