九州新幹線　開業10周年

きょう13日、JR九州の九州新幹線が、2004年3月13日の新八代―鹿児島中央での「つばめ」の開業から数えて10年の節目の日を迎えた。九州新幹線は10年の間に「九州を代表する顔」にまで成長。西日本を中心に国内はもとより、東アジアまでを視野に入れた広域な地域からの顧客誘致に成功しており、観光利用を筆頭に九州地区全体の経済活性化に、大きな役割を果たす存在となった。同社は「長崎ルート」での延長工事を進めており、九州新幹線のさらなる利便性と安全性向上に向けた努力を不断に続けている。

観光客に高い人気
経済活性化 大きな役割

九州を南北に直結する大動脈である九州新幹線の「胎動」は、旧国鉄当時の1973年11月に整備計画決定、運輸相（現国土交通相）が建設の開始を指示したことにまでさかのぼる。

86年には国鉄が博多―鹿児島中央までの鹿児島ルートの認可申請を提出。その後同社の分割民営化を経て、87年4月にJR九州が発足。同社が運行管理することで、建設事業費4450億円に関する国・地元それぞれでの負担調整作業が決着した後、91年8月に正式に着工認可が下りた。同年9月に起工式が鹿児島県内で行われ、13年間の工事を経て、2004年3月13日に新八代（熊本県）―鹿児島中央（鹿児島県）で「つばめ」が走る部分開業でスタートした。全線開業当時の盛り上がりは、地元九州各地で乗客が在来線に乗り換える新幹線リレー号も話題を呼んだ。

この部分開業当時から利用者からの人気は高く、開業1カ月で30万3000人、1年で322万人に達したほか、開業から1101日目の07年3月には「つばめ」の累計利用数が1000万人を突破した。

11年3月13日には博多―新八代までが開通したことで、博多―鹿児島中央間（総延長＝256キロメートル）が新幹線でつながった。全線開業当時の盛り上がりは、地元九州各地の人々が大変な規模で出演したことで話題となったCMからもうかがわれる。（このCMは東日本大震災の影響で、すぐに残念ながらお蔵入りとなった。）

この全線開業時、九州新幹線の新型800系の名称に、新たに「さくら」が加わった。最高時速が260キロメートルで、所要時間は上り・下りとも時間で結ばれている。

疾走する九州新幹線の新型800系

また全線開業と同時にJR西日本とJR九州が共同開発したN700系「さくら」「みずほ」がデビュー。関西圏と九州最南部まで、新大阪駅から鹿児島中央駅までの直通乗り入れが実現した。「みずほ」による、新大阪と鹿児島中央での所要時間は最速ならば3時間45分、新大阪と熊本は同2時間59分。その速さと快適さから観光客のみならず、ビジネス・ユースでの需要も強い。

沿線各地に点在する多くの、九州ならではの観光地の魅力も大きい。熊本城や桜島は、その代表的な事例だろう。前者は400年を超える歴史を誇る名城。建立した加藤清正の令名は今も高く、「武者返し」と呼ばれる独特な作りの石垣りも人気。後者は、今なお噴火が絶えない活火山。その雄大な姿から鹿児島を代表する景勝地である。その名前の通りもともとは島だったものが、1914年に起きた噴火で大隅半島と陸続きとなっており、錦江湾に浮かぶ東西約12キロメートル、南北約10キロメートルの半島である。

ほかにも熊本県ならば、沿岸風景に秀でている八代海も人気が高いという。

また、博多―鹿児島中央間の全線開業に使用したことも、産業界からは注目された。この木製パーツの採用は見た目にもすぐわかるように優しく、柔らかな色彩基調となり、新幹線では従来一貫して、機能性追求が主流と見ていた鉄道関係者へ大きな影響を与えた。

例えば座席シート。伝統の織り技術による布地と本革の構成で乗客を飽きさせないシート展開。シートは6種類を用意しどのシートに座っても、くつろぎの空間を味わえる。窓にあるブラインドにも注目したい。九州山地の山桜の模様が陽光を和らげる木製ロールブラインドを採用。窓下テーブルはブライウッド製、木製のラゲッジラックもあり、木が本来持っているぬくもりを十分に生かしたエコロジー（環境配慮）なデザインとなった。

デッキ部も見逃せない。そのデザインでは、九州の大地が照葉樹林がかがやく地域であることや、その海は東シナ海の波が打ち寄せることを背景に、そこに暮らす人々の営みが創る伝統の技を生かしている。洗面室にあしらわれた八代い草の「縄のれん」は、ほんの一例だ。

さらにJR九州では31日までの1カ月、開業10周年記念した春のキャンペーンとして、車両に「さくら」の花びらと「卒業式」をイメージしたデザインを施した「さくらラッピング新幹線」を、1編成（6両）を運行中。九州での春の到来にふさわしい企画イベントとして、利用者へアピールしている。

長崎ルート 延長へ
感性に訴える新型車両800系

九州新幹線は現在の、博多から鹿児島中央に至る鹿児島ルートだけではない。これは整備新幹線として佐賀県から長崎県までの「長崎ルート」の工事が進行しているもので、2014年度の政府当初予算案の中にも310億円が盛り込まれている。

この「長崎ルート」は、新鳥栖から、佐賀・武雄温泉・新大村・諫早などを経て、最終的には長崎までを結ぶ計画だ。このうち武雄温泉と長崎の間は08年から着工されており、22年度に開業する予定だ。これで九州は「東西」も新幹線で結ばれることになる。既に全線開業した博多―鹿児島中央間が好調に推移して地元に根付き、経済効果も高いところから、地元を中心に関係者の早期開業への期待は大きい。

新幹線の車両といえば東海道新幹線N700系や東北新幹線E4系・E5系などに代表されるように、さらなる高速化に向けた機能的な外観デザインがすぐに浮かぶ。しかし九州新幹線が採用した「800系」車両は、外観部の基本カラーである赤と白から明らかなように、ひと味もふた味も違い、乗客の感性に訴えたデザインで人気が高い。

JR九州は800系の製作に当たり、アート・ディレクターとして、プロダクト・デザイナーでイラストレーターの水戸岡鋭治氏を起用。インテリア部では、新幹線車両で初めて木製パーツを採用したことも、産業界からは注目された。この木製パーツの採用は見た目にもすぐわかるように優しく、柔らかな色彩基調となり、新幹線では従来一貫して、機能性追求が主流と見ていた鉄道関係者へ大きな影響を与えた。

例えば座席シート。伝統の織り技術による布地と本革の構成で乗客を飽きさせないシート展開。シートは6種類を用意しどのシートに座っても、くつろぎの空間を味わえる。窓にあるブラインドにも注目したい。九州山地の山桜の模様が陽光を和らげる木製ロールブラインドを採用。窓下テーブルはブライウッド製、木製のラゲッジラックもあり、木が本来持っているぬくもりを十分に生かしたエコロジー（環境配慮）なデザインとなった。

デッキ部も見逃せない。そのデザインでは、九州の大地が照葉樹林がかがやく地域であることや、その海は東シナ海の波が打ち寄せることを背景に、そこに暮らす人々の営みが創る伝統の技を生かしている。洗面室にあしらわれた八代い草の「縄のれん」は、ほんの一例だ。

さらにJR九州では31日までの1カ月、開業10周年記念した春のキャンペーンとして、車両に「さくら」の花びらと「卒業式」をイメージしたデザインを施した「さくらラッピング新幹線」を、1編成（6両）を運行中。九州での春の到来にふさわしい企画イベントとして、利用者へアピールしている。

伝統の織り技術を座席シートに採用

3月いっぱい運行中のさくらラッピング新幹線

速達性、利便性に磨きかけて

ごあいさつ

JR九州会長
石原　進

平素よりJR九州をご利用いただき誠にありがとうございます。

九州新幹線は本年3月13日をもちまして開業10周年を迎えました。ひとえに、お客さまをはじめ地域の皆さまのご支援ご愛顧のたまものと、心より感謝申し上げます。

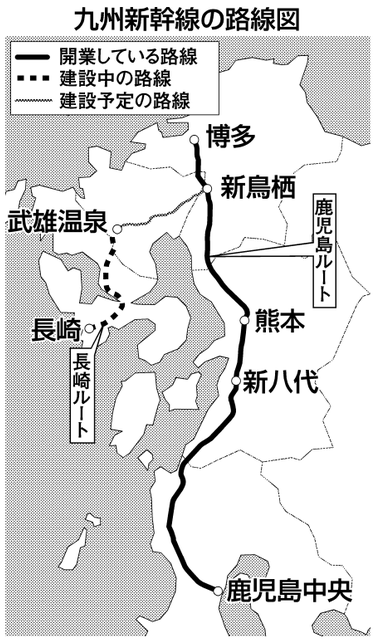
九州新幹線は、1973年11月に整備計画が決定されてから30年の月日を経て、2004年3月13日に新八代―鹿児島中央間が開業しました。これにより、博多―鹿児島中央間の所要時間は3時間49分から2時間10分に短縮され、新八代―鹿児島中央間の一日平均乗車人員は、開業前の3900人が開業後には8800人と約2・3倍となりました。さらに、11年の全線開業後は所要時間が1時間19分となり、一日平均乗車人員は、開業前の3・6倍の1万4000人となりました。このように、新幹線開業は当社のみならず地域の発展に大変大きな効果をもたらしました。

九州新幹線の効果を在来線にも波及させるため、開業と同時に南九州において「いさぶろう・しんぺい」（人吉―吉松間）「はやとの風」（吉松―鹿児島中央間）などの新たな観光列車の運行を開始し、その後は熊本―人吉間に「SL人吉」を新設しました。これらの列車は現在でも人気の高い観光列車であり、多くのお客さまが九州にお越しになる動機にもなっています。沿線では、その土地ならではのおもてなしに取り組んでいただいており、誠にありがたいことです。

九州新幹線は当社の鉄道事業を大きく成長させ、九州各地を元気にしてきました。今後も安全安定輸送を心がけ、新幹線の持つ速達性、利便性に磨きをかけ、より魅力的な新幹線となるよう努めてまいります。

皆さまにおかれましては今後とも九州新幹線をご愛顧くださいますようよろしくお願い申し上げます。

九州新幹線の路線図

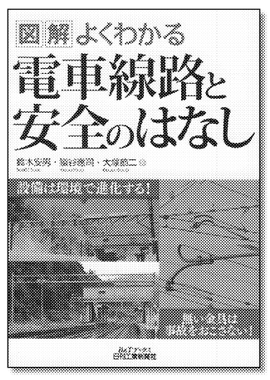


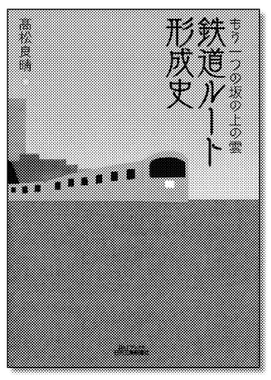
九州新幹線の関連年表

1970年	4月	九州新幹線建設促進期成会が発足
73年	11月	北海道、東北（盛岡以北）、北陸、九州の4線の整備計画が決定。運輸大臣が建設の指示
86年	8月	国鉄が鹿児島ルートの認可申請提出
87年	4月	九州旅客鉄道株式会社（JR九州）が発足
91年	5月	鹿児島ルートの総事業費と地元負担額が発表される。総額4450億円に占める地元負担率は13%
	8月	鹿児島ルート八代ー西鹿児島間、本格着工の認可が下りる
	9月	西鹿児島駅で起工式
		八代ー西鹿児島間本格着工
2003年	8月	2004年3月13日の開業決定
04年	3月13日	新八代ー鹿児島中央間が開業
	4月	開業1カ月で30万3000人乗車
	7月	「つばめ」乗客100万人突破
07年	3月	開業1101日目、「つばめ」の累計利用数が1000万人突破
10年	9月	2011年3月の全線開業を発表
	10月	最速列車の名称「みずほ」、新大阪ー鹿児島中央直通3時間45分とJR九州が発表
11年	2月	九州新幹線切符発売、「みずほ」一番列車は15秒で完売
	3月	博多ー鹿児島中央が全線開業
14年	3月	全線開業から10周年

鉄道車両用
非常脱出ハシゴ
タラップタイプ・伸縮・折たたみ・軽量ハシゴ
1.2.3で装着、
3分で脱出
Technoace 株式会社 テクノエース
〒652-0881 神戸市兵庫区松原通4−4−21 TEL.078(652)7385 FAX.078(652)7386
E-mail office@technoace.co.jp

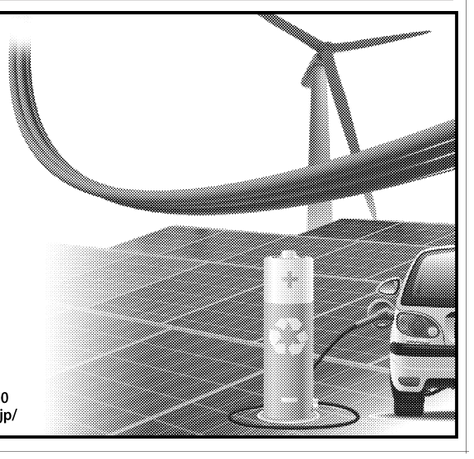
好評！日刊工業新聞社の本


図解よくわかる
電車線路と安全のはなし
鈴木安男・猿谷應司・大塚節二著
●A5判　●定価1,890円(税込)
屋外で、あれだけのスピードで動くものに、安全に安定的に電気を供給するという点で、電車には至る所に深い技術的な工夫があり、しかもここには、人を守るため、電車を安全に動かすための知恵がたくさんある。本書では、これらの技術を一般読者にもわかる形で解説していく。


もう一つの坂の上の雲
鉄道ルート形成史
髙松良晴著
●A5判　●定価2,520円(税込)
鉄道のルート選定、および形成に尽力した人たちの活躍を、史実とその中核にいた経験を元に書き下ろした本。線路を敷設していく困難と、立ちはだかる数々の問題、住民運動、そしてそれを乗り越えてまでつくる意義を、ポッポ屋（鉄道事業者）たちを代表して執筆したもの。鉄道網形成のすべての秘密がここにある。

今日からモノ知りシリーズ
トコトンやさしい
鉄道の本
佐藤建吉監修　日本技術史教育学会著
●A5判　●定価1,470円(税込)
鉄道は日常生活に欠かせないインフラであり、安全、スピード、輸送量、コストなど要求事項も多い。そのため、鉄道の歴史は各種の技術開発と事故との闘いからなる苦闘の歴史である。本書は、鉄道の歴史、技術的発展などをわかりやすく見開き2ページで解説していく。

◆お求めは書店または弊社出版局販売・管理部まで
日刊工業新聞社　出版局販売・管理部　〒103-8548東京都中央区日本橋小網町14-1　TEL03(5644)7410　http://pub.nikkan.co.jp/　FAX03(5644)7400

FURUKAWA ELECTRIC GROUP
世界のオンリーワン技術に
挑戦
卓越した古河電工の
ケーブル技術を継承した
信頼の電線ケーブル

古河電工産業電線株式会社　〒116-0014 東京都荒川区東日暮里6-48-10　TEL. 03-3803-1151　http://www.feic.co.jp/