

ざいそう

みなとみらい線が開業して

高橋 厚雄



当機構は昨年10月に運輸施設整備事業団と私が所属していた日本鉄道建設公団が統合された新しい法人で、鉄道公団の本社は統合前の3月に東京都千代田区永田町の赤坂見附駅近くから、現在の横浜市中区の桜木町駅近くにある横浜アイランドタワーに移転しました。

さる1月30日に仕事が終わっていつものように東急東横線桜木町駅に向かい電車に乗ろうとしたら、券売機の前は長蛇の列でホームの内も外もカメラや携帯で「桜木町」という駅名が入った駅名板や車両の行先表示器などを写す人達でごった返していました。

この日は72年の歴史を持つ東急東横線横浜-桜木町間が最終電車を最後に廃線となる日で、この混雑は駅の最後の日付の入った記念の入場券や切符を求めたり、色々思い出のある人たちが最後の別れを惜しんでいたものでした。私も1年弱ですがトラブルもなく快適に通勤に利用させてもらった駅で、最後となる上り電車の乗って少し感傷的になりました。

この線が廃止になったのは、横浜と横浜中華街や元町間を結ぶ「みなとみらい線」が2月1日に開業し、渋谷と桜木町を結んでいた東急東横線が横浜駅で相互に乗り入れ直通運転を開始したためでした。

この新線は、当機構が鉄道公団時代から10年以上にわたり建設を進めてきたもので、都市の道路直下や河川下を横断する難工事でしたが、工事が所定どおり完成し全ての施設を鉄道事業を営む横浜高速鉄道(株)に引き渡し、同社が無事開業させたものです。

路線を簡単に紹介させていただくと、図のように地下5階の横浜駅を出てすぐ左にカーブし、区画整理事業で開発が進められているみなとみらい21地区の新高島駅、みなとみらい駅、馬車道駅、県庁等があるビジネス街の日本大通り駅を経由し、中華街、元町、山下公園に近い元町・中華街駅に至る延長4.1kmの路線であり、8両編成の電車が渋谷駅～元町・中華街駅

間を最速35分(日中、特急利用)で結んでいます。

私の担当した設備部門は、その中で軌道、各駅の建築工事、機械設備工事です

各駅は、駅周辺の歴史や特徴を駅空間に取り込み、街と一体化することによって、より地域に密着、愛されるよう配慮しています。構造、意匠も個性的で、船をモチーフとしたみなとみらい駅ではホームの一部が吹き抜けになっていて駅上部の商業ビルと一体となっていたり、通常は天井裏に隠蔽され人の目に付かない空調ダクトが青や赤に塗られてデザインの一部になっています。馬車道駅は赤煉瓦、旧横浜銀行の一部を使ったレリーフや直径20mの大ドームが、日本大通り駅は全体が落ち着いた色のタイルと石材、アーチが、元町・中華街は開港当時の風物を織り込んで焼いた大判陶板の壁面などが特徴です。

各駅には空調・排煙設備、昇降機設備、出改札設備等が設置されており、移動円滑化やバリアフリーのため、ホームのエスカレータは原則として上下運転専用機とし、速度は従来の毎分30mから平成12年の建築基準法で緩和された45m運転にも対応できる可変速タイプを駅としては初めて導入しました。

エレベータはカゴ内で車いすが180度回転できる11人乗りです。出改札設備は当面磁気カードのパスネット対応とし、将来はICカードを導入できるように考慮しています。

機構の役割は、建設完了後は駅、線路、トンネル、橋梁、変電所など全ての施設を鉄道事業者に譲渡または貸し付けという形で引き渡して終了するもので、建設した鉄道を運営することはありません。また、営業開始と時を同じくして建設に関わった職員たちは他の建設地に転勤になり自分が建設した線区を利用することはあまりありませんでした。しかし、機構の本社事務所が馬車道駅近くにあり地下でもつながるため、この線区は開業後も通勤の足などとして毎日利用できる最初の線区となります。大変うれしい限りですが、営業状態や利用者の評判等が毎日気になることになりそうです。皆様も是非ご利用していただきたいものと思います。

——たかはし あつお 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道建設本部設備部長 ——

