

2014年11月13日：足立区議会宛て
「日暮里・舎人ライナーの終列車時刻の繰下げについての意見書提出を求める陳情」

2014年11月13日

足立区議会議長 せぬま 剛 様

〒 [] 東京都足立区 []
自宅電話 []
半沢一宣（印）

日暮里・舎人ライナーの終列車時刻の繰下げについての意見書提出を求める陳情

【陳情の趣旨】

日暮里・舎人ライナーの土曜・休日ダイヤでの終列車時刻を繰下げよう、東京都交通局他関係先へ意見書を提出してください。

【陳情の理由】

現在、日暮里・舎人ライナーの終列車のダイヤは、平日が日暮里駅0:38発 見沼代親水公園駅0:58着、土曜・休日が日暮里駅0:00発 見沼代親水公園駅0:20着とされています。

このため沿線住民は、土曜・休日の深夜に帰宅する際、東海道新幹線の最終列車である「のぞみ64号」（東京駅23:45着）からでは間に合わないなど、平日と比べてかなりの不便を強いられています。

今年8月22日に開かれた交通網・都市基盤整備調査特別委員会での質疑における交通対策課長の答弁によれば、日暮里・舎人ライナーを運営する東京都交通局は、土曜・休日ダイヤの終列車の時刻を繰下げられない理由について、軌道設備の点検・修繕作業を行うために必要な、列車を全く運行しない時間帯（保守間合）を確保するためだと説明しているとのこと。

しかし、東京都交通局のこの説明には、おかしい点があります。

保守間合とは、終列車が終着駅に到着してから翌朝の初列車が発車するまでの時間に、ほぼ等しいと言えます。

この時間を計算すると、日暮里・舎人ライナーでは、平日ダイヤでは上記0:58から翌朝の初列車が見沼代親水公園駅を発車する5:13までの4時間15分ですが、土曜・休日ダイヤでは0:20から5:13までの4時間53分です。

一方、軌道構造が日暮里・舎人ライナーと同じ「ゆりかもめ」では、平日・土休日とも、新橋駅発の終列車が有明駅に到着する0:54から豊洲駅行きの初列車が有明駅を発車する5:25までの4時間31分です。

「ゆりかもめ」で保守間合が4時間31分あれば安全確保上の問題が無いのであれば、軌道構造が同じ（必要な点検・修繕作業の項目が同じ）日暮里・舎人ライナーでも保守間合を4時間31分確保できていれば、安全確保上の問題が無いはず。

ましてや、日暮里・舎人ライナーの営業キロ（起点から終点までの距離）は9.7kmなのに対して「ゆりかもめ」のそれは14.7kmなのですから、日暮里・舎人ライナーの保守間合を「ゆりかもめ」より長く必要とする理由は存在しません。

これらのことは、鉄道工学の専門知識が無い部外者でも、容易に理解できます。

したがって日暮里・舎人ライナーの場合、初列車の見沼代親水公園駅の発車時刻を5:13のまま据置く前提でも、終列車の時刻を日暮里駅0:22発 見沼代親水公園駅0:42着まで繰下げることが可能なはずだと計算できます。

にも関わらず東京都交通局が、保守間合確保のためこれ以上の終列車時刻の繰下げはできないと主張しているのは、例えて言えば、学校で放課後に教室を掃除する際、隣のクラス（ゆりかもめ）では147名収容の広い教室の掃除が4分31秒で終わるのに、自分たち（日暮里・舎人ライナー）は97名収容の狭い教室の掃除に4分53秒が必要だ、と言っているのと同じです。

つまり東京都交通局は、自らの軌道保守技術の水準が「ゆりかもめ」よりも劣っていることを暗に認めている一方で「文句を言うな」と開き直っている理屈です。

こういう場合は、日暮里・舎人ライナーの軌道保守担当者を「ゆりかもめ」へ派遣し、より高水準な軌道保守技術を習得させた上で、保守間合の短縮ひいては運行時間帯の拡大を目指すのが、東京都交通局の取るべき姿勢ではないでしょうか。

以上の理由から私は、東京都交通局が日暮里・舎人ライナー沿線住民の交通権（移動の自由）を最大限に尊重すべき責務を軽んじている姿勢を改めるよう、東京都交通局への働き掛けを強める一環として意見書を提出してくださることを区議会に求めたく、陳情いたします。

参考資料

- 1．平成24年9月14日付「24区民の声収第1176号」文書
（本件陳情に係る問題を提起した2012年9月5日付「区長へのメール」に対して、当時の交通対策課長様からメールで届いた回答を、書面の体裁に整えた物）
- 2．交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第54号掲載記事
「日暮里・舎人ライナーの現状と課題」
- 3．同・第56号掲載記事
「（続報）日暮里・舎人ライナーの終列車時刻にまつわる疑問」

以上