

2015年7月1日

足立区議会議長 高山のぶゆき様

〒[] 東京都足立区 []
自宅電話 []
半沢一宣（自筆署名・捺印）

日暮里・舎人ライナーの輸送サービスの改善についての意見書提出を求める陳情

【陳情の趣旨】

日暮里・舎人ライナーの輸送サービスの改善を求めるため、以下の2点について、東京都交通局他関係先へ意見書を提出してください。

1. 現行の5両編成から6～7両編成に増結を行い、平日朝ラッシュ時の混雑を緩和すること。
2. 土曜・休日ダイヤにおける終列車の日暮里駅発車時刻を、平日ダイヤ並みに繰り下げること。

【陳情の理由】

1. 平日朝ラッシュ時の混雑緩和について

日暮里・舎人ライナーでは、開業後に沿線で住宅の供給が進んだ結果、平日の朝ラッシュ時には輸送力不足が深刻化し、扇大橋駅付近から南の各駅では、車いすの人やベビーカーを連れた人が乗車できる余地が無く、ラッシュが終わるまでホームで延々と待ちぼうけを強いられるのが常態化しています。

これは明らかに、車いすの人やベビーカーを連れた人の交通権（移動の自由）が侵害された状態です。

日暮里・舎人ライナーは現在すべての列車が5両編成で運行されていますが、日暮里駅では開業時から、7両編成まで対応可能な長さのホームと6両編成分のホームドアが設置可能な壁とが用意されています。また日暮里以外の各駅でも、10両編成程度までホームの延伸が可能な空間が、あらかじめ確保されています（【参考写真1・2】を参照）。

これらの設備を有効活用し、全列車を6～7両編成に増結することで、ラッシュ時でも途中の駅から車いすの人やベビーカーを連れた人が乗車できるよう、混雑を緩和する必要があります。

私がこれらの点について2014年1月に日暮里・舎人ライナーを運行する東京都交通局へ問い合わせたところ、東京都交通局からは「舎人公園の地下にある車両基地の留置線が5両編成までしか対応できない構造になっているため増結できない」旨の回答がありました（【添付資料1】を参照）。

しかしそれが本当だとしたら、各駅を将来の増結に備えた構造で建設したこととの整合性が取れなくなる理屈であり、東京都交通局の説明には矛盾があります。

2. 土曜・休日ダイヤでの終列車時刻の繰り下げについて

日暮里・舎人ライナーの最終列車の日暮里駅発車時刻は、平日ダイヤでは0:38なのに対して、土曜・休日ダイヤでは0:00とされています。このため、土曜・休日には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。

私が昨年提出した「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」(26 受理番号24)の審査の際の区の報告によれば、東京都交通局は、土曜・休日ダイヤで終列車時刻の繰下げを行えない理由として、終列車後に行う軌道の保守点検作業に必要な時間(保守間合)を確保するためであること、そしてこの保守間合は日暮里駅付近で保守作業を行う場合に舎人公園の車両基地から作業用車両を往復させるのに必要な時間を基準に設定する必要があること、などを挙げています。

しかし、日暮里・舎人ライナーと軌道構造が同じ「ゆりかもめ」では、有明駅付近にある車両基地から最も遠い新橋駅付近で保守作業が必要な場合に備えて、汐留駅の近くに保守作業専用の留置線を設置し、前日に作業車をあらかじめ回送しておくことで、終列車の時刻が平日も土曜・休日も同じでありながら、必要な保守間合を確保できています。

日暮里・舎人ライナーでも、西日暮里駅ホームの日暮里方に、保守作業専用の留置線を設置するのに十分な空間があります(【参考写真3・4】を参照)。ですから、東京都交通局の「必要な保守間合が確保できなくなるから終列車時刻の繰下げはできない」という説明に、合理性が無いことは明らかです(【表】を参照)。

上記2点に共通しているのは、東京都交通局が、実際には可能な対策を不可能だと嘘をつき改善を怠る不作為によって、日暮里・舎人ライナーの利便性が損なわれ、沿線住民に不利益を及ぼしている点であると言えます。

以上の理由から私は、東京都交通局が、日暮里・舎人ライナーの沿線住民の交通権を最大限に尊重すべき責務を軽んじている事実があることに鑑み、これを改めるよう促す目的で、標記の意見書を提出していただけるよう区議会に求めたく、関係資料を添えて再度陳情いたします。

添付資料

1. 東京都交通局からの回答のメールの写し
(2014年1月31日付)
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. 交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第56号掲載記事
「日暮里・舎人ライナーの終列車時刻にまつわる疑問」
4. 新幹線各方面の最終列車から日暮里・舎人ライナーへの接続時刻表
(2015年3月14日現在)

以上

記事 本状は2015年7月1日に足立区議会事務局議事係職員へ直接手渡し。

参考写真



【写真1】西新井大師西駅の南側に設置されている、将来のホーム延伸に備えた基礎と思われる部分。他の各駅にも同様の設備がある。
(2014年1月22日に日暮里行き列車の最後部から撮影)



【写真2】日暮里駅の1番線に停車中の車内から見た、列車の停止位置から車止め方向へ車両1両分多く設置されているホームドア設置用の壁。建設時に将来の増結＝ホームドア増設を想定していなかったのだとしたら、わざわざこのような建設費が割高となる準備工事を行うのはおかしい(奥の車止め付近に見える簡易な柵で十分なはず)。画面右の稲妻形の標識は饋電(きでん＝送電)線の終端部を示す。(2014年1月22日に撮影)

2015年7月1日：足立区議会宛て
「日暮里・舎人ライナーの輸送サービスの改善についての意見書提出を求める陳情」



【写真3】西日暮里駅のホームから日暮里方の軌道を見たところ。上り線と下り線との間には軌道保守作業車用の留置線を設置するのに十分な空間がある。空間の中央に見えているのは信号ケーブルを収容したU字溝で、左右にずらす移設は容易。列車は下り見沼代親水公園行き。(2015年2月18日に撮影)



【写真4】ゆりかもめ汐留駅のホームから見た、軌道保守作業車用の留置線（新橋行き列車の右側に見えている行き止まりの部分。2015年1月7日に撮影）

2015年7月1日：足立区議会宛て
 「日暮里・舎人ライナーの輸送サービスの改善についての意見書提出を求める陳情」

【表】土曜・休日の終列車後に軌道保守作業を行う場合のタイムスケジュール

東京都交通局の説明（注1）		陳情者の提案（注2）			
時刻	作業内容	時刻	舎人公園の車両基地から 作業車が出動する場合	時刻	西日暮里駅構内の留置線から 作業車が出動する場合（注3）
0:00	終列車が日暮里駅を発車	0:15	終列車が日暮里駅を発車	0:15	終列車が日暮里駅を発車
0:20	終列車が見沼代親水公園駅に到着	0:35	終列車が見沼代親水公園駅に到着	0:35	終列車が見沼代親水公園駅に到着
	舎人公園車両基地内入出庫点検線到着		舎人公園車両基地内入出庫点検線到着		舎人公園車両基地内入出庫点検線到着
0:40	営業線饋電停止 車両点検（車内清掃・点検、異常修理等） 終了後に留置線移動完了	0:55	営業線饋電停止 点検（車内清掃・点検、異常修理等）終了 留置線移動完了	0:55	営業線饋電停止 車両基地内が饋電中でも 作業車は営業線を走行可能
1:20	車庫線饋電停止	1:35	車庫線饋電停止	1:00	モーターカー（保守作業車）留置線出発
1:25	モーターカー車庫出発	1:40	モーターカー車庫出発		
1:55	日暮里駅付近到着・作業開始 ・走行路の保守・点検作業 ・電気設備・信号保安設備等の保守点検作業 実作業時間帯（125分間）	1:55	扇大橋駅付近到着・作業開始 実作業時間帯（140分間）	1:15	扇大橋駅付近到着・作業開始 実作業時間帯（180分間）
4:00	モーターカー日暮里駅付近出発	4:15	モーターカー扇大橋駅付近出発	4:15	モーターカー扇大橋駅付近出発
4:30	モーターカー車庫入庫完了	4:30	モーターカー車庫入庫完了	4:30	モーターカー留置線収容完了
4:40	車庫・営業線饋電開始	4:40	車庫・営業線饋電開始	4:40	車庫・営業線饋電開始
	車庫から始発列車の出発		車庫から始発列車の出発		車庫から始発列車の出発
5:13	見沼代親水公園駅始発	5:13	見沼代親水公園駅始発	5:13	見沼代親水公園駅始発

- 注1 2015年1月22日（木曜日）の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で配布された報告資料から転載。保守作業車用の留置線が沿線のどこにも無い現状では、作業車は舎人公園の車両基地から出動する。本表では舎人公園の車両基地から最も遠い、日暮里駅付近で保守作業を行う際のモーターカーの往復所要時間を考慮したタイムスケジュールを記載している。
- 注2 西日暮里駅ホームの日暮里方の上下線の間保守作業車用の留置線を新設し、ここから作業車を出動させる場合のタイムスケジュールを、陳情者がシミュレーションしたもの。この場合、モーターカーの往復所要時間が最も長くなるのは、舎人公園の車両基地と西日暮里駅との中間に当たる扇大橋駅付近で保守作業を行うときである。
- 注3 このケースでは実作業時間帯を180分間確保できているため、これを現行の125分間で十分と考えれば、更なる終列車時刻の繰り下げや、朝の初列車時刻の繰り上げも可能なはずである。

【添付資料 1】**Kazunori Hanzawa**

差出人: <koe-support@koe.kotsu.metro.tokyo.jp>
日時: 2014年1月31日 10:55
宛先: <[REDACTED]>
件名: [No.201401230162]東京都交通局:ご連絡いたします。

半沢 様

この度は、交通局ホームページにご投稿いただきましてありがとうございます。
半沢様のお申し出内容につきまして、以下のとおり所管部署より回答させていただきます。

回答にお時間がかかりまして申し訳ありません。

平成26年1月31日 都営交通お客様センター 古谷

いつも都営交通をご利用いただき、ありがとうございます。

お客様からお問い合わせのありました日暮里・舎人ライナーにおける通勤時間帯の混雑状況については、東京都交通局としても認識しており、その対策として、平成23年度に2編成を増備するとともに、車内の座席配置についても順次改修を行ってきたところです。

また、今後、さらなる混雑率の緩和に向けて新たに1編成を増備する予定にもなっておりますので、何卒、ご理解賜りますよう、お願い申し上げます。

なお、軌道や信号システムなどの運行管理に関するご質問については、一般に公開していない情報であり、ご回答いたしかねますので、何卒、ご容赦下さい。

次に、日暮里駅のホーム延伸が困難な構造になっていることが、日暮里・舎人ライナーの増結(長編成化)を困難にしている最大の理由になっているのではないかとのご意見についてですが、日暮里・舎人ライナーの各駅は、5両編成の列車が運行できる構造となっており、日暮里駅と同様にホーム延伸は困難となります。

また、車両基地においても、留置スペースを含めた基地の能力は5両編成に対応した構造となっています。

このような状況により、増結(長編成化)が困難であることをご理解していただくようお願いいたします。

東京都交通局では、お客様からいただきましたご意見を今後の事業運営に反映するよう努めてまいりますので、引き続き都営交通をご利用いただきますようお願い申し上げます。

担当部署:東京都交通局 車両電気部 信号通信課
東京都交通局 建設工務部 保線課

このメールにお心当たりが無い場合、お手数ですがその旨を明記の上、ご返信いただきますようお願いいたします。

また、恐れ入りますが本メールに返信する場合は、件名をそのままにしてご返信ください。

電話でのお問い合わせは、以下の番号にて受け付けております。

都営交通お客様センター

電話:03-3816-5700(受付時間 9時~20時)

【添付資料 2】

日暮里・舎人ライナーの現状と課題

半沢一宣 会員

1. はじめに

2008年3月30日に開業した「日暮里・舎人(にっばり・とねり)ライナー」は、東京都足立区・荒川区と、足立区に隣接する埼玉県草加市・川口市の住民の生活路線として定着している。

ところがここ2~3年、通勤時間帯の混雑(輸送力不足)が問題になってきている。

本稿では、筆者が足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会の傍聴(注1)で得た情報と実際の利用経験に基づいて、日暮里・舎人ライナーの現状と通勤通学輸送の課題などについて報告したい。

2. 日暮里・舎人ライナーの概要

日暮里・舎人ライナーは、JR・京成日暮里駅の東口を起点として、JR西日暮里駅、都電荒川線熊野前駅と連絡しながら都道放射11号線(尾久橋(おぐばし)通り)沿いに北上し、埼玉との都県境に近い見沼代親水公園駅に至る、全長9.7km、全線高架の案内軌条式新交通システムである。

運営主体は東京都交通局、すなわち公営である。

駅員が常駐しているのは日暮里駅と西日暮里駅だけで、他はインターホン対応の無人駅である。このため、乗客同士のトラブルや暴力行為が発生した場合など、治安上の安全には問題を抱えている。

3. 日暮里・舎人ライナーのダイヤ

全列車が各駅停車で、見沼代親水公園駅を起点に日暮里駅まで往復する運行パターンが基本である。

始発は平日・土休日とも、見沼代親水公園 5:13 発 日暮里 5:33 着、日暮里 5:38 発 見沼代親水公園 5:58 着である。

終電は、平日は日暮里 0:38 発 見沼代親水公園 0:58 着だが、土休日は日暮里 0:00 発 見沼代親水公園 0:20 着である。このため、土休日には東海道新幹線の最終の「のぞみ64号」(東京 23:45 着)からでは間に合わないとの指摘が上がっている。

日中は昨年(2013年)12月14日のダイヤ改正で、平日・土休日とも、改正前の7分30秒間隔から6分00秒間隔に増発された。

全線の営業キロ9.7kmに対し、所要時間は20分なので、表定速度は29.1km/hである。

4. 平日朝ラッシュ時の輸送力と混雑状況

(1) 日暮里・舎人ライナーの輸送力

日暮里・舎人ライナーの車両は「ゆりかもめ」と同じタイプで、5両編成の定員は座席87+立席216=303名である(注2)。

乗降扉は各車両2ヶ所で、座席は車端部が4人掛ボックスシート、扉間部は片側が1人掛クロスシート、もう片側がロングシートまたは2人掛クロスシートである。1人掛クロスシートの窓側には荷物置

1) 筆者が同委員会を毎回傍聴し続けているのは、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化事業に関する最新情報を入手するためである。

http://www.geocities.jp/hnzwkznr/rittaika/rittaika_index.html

2) 車いすスペースは3号車に2台分が設置されている。

場のようなデッドスペースがあるが、これは設計ミスで軸重オーバー(=高架橋に過負荷がかかる)のおそれがあるため、わざと立席乗車面積を狭くするための措置である。

この車両が平日朝ラッシュ時には、日暮里着6:48から8:53までの間は4分10秒(250秒)間隔で運行されている。したがって、ピーク1時間(3600秒)の運行本数は(3600÷250=)14.4本であるから、日暮里・舎人ライナーのピーク1時間の輸送力は(303×14.4=)4,363名と算出できる。

この輸送力を路面電車と比較すると、広島電鉄宮島線の平日朝ラッシュ時のその約6割増しに相当する(注3)。

なお平日夕方ラッシュ時の運行間隔は、日暮里発16:34から18:56までの間の5分15秒が最短である。



【写真1】日暮里・舎人ライナーの先頭車の車内。1人掛席の右側の荷物置場のような場所が、立席乗車面積調整用のデッドスペース。

(2) 利用者数の推移

東京都交通局のホームページおよび足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会での報告資料によれば、2010年度の1日平均乗降人員(全駅分の合計)は59,034人、2011年度は60,844人、2012年度は62,602人となっている。

毎年3%前後の伸び率で漸増を続けていることがわかる。

ただ、沿線には大型商業施設や大学などが無いため、都心方面への通勤通学輸送に特化した、典型的な片輸送路線になっている。このため、ラッシュと逆向きの輸送力を有効活用した採算性の向上も、課題となっている。

(3) 平日朝ラッシュ時の混雑状況と混雑緩和策

日暮里駅へ7:30~8:30頃に到着する上り列車では、扇大橋駅付近から、ホームドアさえ無ければ「尻押し」が欲しいほどの混雑となる。また無人運転のため、ドアを閉めるときの安全確保(荷物が挟まった際の再開閉など)にも不安がある。

しかし混雑緩和のための輸送力増強には、既に限界が見え始めている。

まず増発(運転間隔の短縮)については、日暮里駅

3) 広島電鉄の市内~宮島線直通連接車の定員は、車種によって130~156名とバラツキがあるが、宮島線を担当する荒手車庫で在籍編成数が最も多い5000形(超低床車グリーンムーバー)の編成定員153名に、宮島線平日ダイヤ(2013年11月11日改正)の西広島着7:30~8:30の運行本数18本を乗じると、153×18=2,754名と算出できる。

構内の平面交差支障時分上は 3 分 00 秒間隔程度まで短縮可能と思われるが、車両基地が都立舎人公園(桜の名所)の地下に建設されているため拡張が困難なことから、あと 1 編成しか車両を増備できないとされている(注4)。

また増結(長編成化)についても、起点の日暮里駅でホーム延伸が構造上困難であることから、実現の可能性は低い(注5)。

そこで東京都交通局では、平日朝のオフピーク推進対策として、2014 年 1 月 20 日から「早起きキャンペーン」と銘打ち、概ね 6 時台(時間帯は駅によって微妙に異なる)に駅の改札を入場した IC カード定期券利用者を対象に、商品の抽選に参加できるポイントをプレゼントするサービスを始めることにした(注6)。

しかし、このキャンペーンが実際にピークの分散 = 混雑緩和にどの程度寄与するかは、未知数である。



【写真 2】日暮里駅のホーム終端部から、2 番線(画面右側)から下り列車が出発するための渡り線を見る。渡り線がホーム終端のすぐ近くに設置されているため、ホーム延伸の障害になってしまっているのがわかる。上り列車が 1 番線(画面左側)に到着するための渡り線は、左折した先のビルの陰に設置されている。



【写真 3】日暮里駅 1 番線の車止めから見た、列車の停止位置。車止めから列車停止位置までの過走余裕距離は約 25m。この部

- 4) 某足立区議会議員からの情報(東京都交通局に照会中だが未回答)。
- 5) 日暮里以外の各駅には、将来のホーム延伸を想定した、ホームの基礎の準備工事と思われる部分が設けられている。
- 6) 東京都交通局プレスリリース 日暮里・舎人ライナー早起きキャンペーン!
http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/newsevent/news/nippori_toneri/2013/ntl_p_201312244454_h.html

分をホーム延伸に使うと、列車到着時の速度制限をより厳しくする必要があり運転間隔を広げなければならないため、輸送力増強につながるかは微妙である。

5. その他の課題

(1) 駅前駐輪場の不足

日暮里・舎人ライナーの各駅の近くには、開業当初から区営や民間の駐輪場が整備されている。

しかし利用者数の増加により、駐輪場が不足する駅が目立ってきた。

各駅とも尾久橋通りの東西両側に駐輪場が設置されているが、駅によっては例えば東側では空きに余裕があるのに西側では定期利用のキャンセル待ちがなかなか解消しないといった、需給のアンバランスが発生しているケースもある。

(2) 将来の他路線との連絡

東京都足立区など関係自治体には、都道環状 7 号線(環七通り)に地下鉄を走らせる構想、通称「メトロセブン」の建設促進運動がある。

ところが、日暮里・舎人ライナーが環七通りと交差する「江北陸橋下」交差点部分には駅が無い。このため、仮にメトロセブンが開通したとしても日暮里・舎人ライナーとの乗り換えが不便という、名古屋の「城北線」と同じ問題が生じてしまうことになる(注7)。

環七通りとの交差点に新駅を設置しようとしても、幹線道路の直上を高架で走る日暮里・舎人ライナーでは、今から軌道設備を改変するのは極めて困難である。

6. おわりに

かつて新交通システムは、普通鉄道と路面電車との中間の輸送力と速度とを持つ軌道系交通機関として、鳴り物入りで登場した。

しかし日暮里・舎人ライナーの事例は、設計時に輸送需要を過少評価してしまうと、開業後の輸送力増強が困難であるという欠点があることを物語っている。

その意味では、路面電車の発展形である LRT のほうが、事後の設備改変の柔軟性に富んでいて有利だと言える。

もっとも日暮里・舎人ライナーの規模の需要がある所では、LRT は輸送力不足で対応しきれない。LRT も万能ではない。そこが悩ましい。

ただ、筆者が日暮里・舎人ライナーの高架橋を仰ぎ見るたびに考えさせられるのは、自動車道路や地面を優先的に使うことを当然の既得権として位置づけている、国民主権ならぬ自動車主権的な交通行政への疑問である。

クルマに道路使用の最優先権を与えるのを当然視し、歩行者を歩道橋や新交通システムなどの上空(や地下)に追い出したり、自転車を歩道に押し込んで歩行者と自転車との接触事故を誘発(自転車レーンを作らず自転車の交通マナーに責任を転嫁)したりしてきたことが、本当に当然で公共の福祉に叶っていたのか?ということである。

- 7) これは同様に足立区内を通る「つくばエクスプレス」でも同じで、同線は青井～六町駅間の地下で環七通りと交差しているが、この部分の駅間距離が他の駅間と比べて短いため、新駅設置の可能性はかなり低いと考えざるを得ない。

更に新交通システムは、コンクリート軌道とゴムタイヤとの間の摩擦が大きいことや、全線高架ゆえバリアフリー化のためエレベーター等の設置が欠かせないことなどにより、単位輸送人員当たりの電力消費量が多くなりがちな交通機関であることも、忘れてはならない。

ともかく、日暮里・舎人ライナーの沿線では、人口増加の伸びしろがまだ多く残っている。それを踏まえて抜本的な輸送力増強をどのように実現すべきか、日暮里・舎人ライナーは新交通システムの改良の先駆的ケースとなることが試されている。

西日暮里～日暮里間を一定期間運休しての日暮里駅の改良(渡り線の移設によるホーム延伸)や、路線を埼玉県内へ延伸した先での留置線の増設など、あらゆる可能性を模索すべき段階に来ていることだけは確かである。

また通勤時間帯を中心に各駅を警察官の巡回立ち寄り場所に組み込み、利用客同士のトラブルに起因する暴力行為などの犯罪を未然に抑止する対策も望まれる。

(2014年1月25日・記)

8. 会員著作物紹介

大塚良治『「通勤ライナー」はなぜ乗客にも鉄道会社にも得なのか』東京堂出版, 1,700円



- 第1章 通勤ライナーとは
- 第2章 通勤輸送向け着席保証列車
- 第3章 着席保証のない通勤ライナー
- 第4章 鉄道会社の利益獲得モデル
- 第5章 通勤ライナーの採算性と着席価値・速達価値
- 第6章 グリーン車の通勤・通学利用
- 第7章 通勤ライナー・豪華列車が鉄道を活性化させる!

「ホームライナー」的性格の列車が格段に増えました。また、満席にならない特急列車・グリーン車を格安にすることによって、乗客が飛躍的に増やすなど、旅客の着席ニーズに応じてサービスを提供することによって収益がさらに確保できる例と、失敗してしまう例があります。経営分析の目から見た、適切な優等券の料金体系を導く公式を出すなど、著者独自の視点と研究で、通勤事情の向上と鉄道会社の収益拡大への提案を行います。(出版社ホームページ紹介欄より)

上岡直見『原発避難計画の検証 このままでは住民の安全は保障できない』合同出版, 1,800円



- 第部 避難計画の検証
- 第1章 福島での避難実態
- 第2章 防災計画と避難の考え方
- 第3章 避難に関する問題点
- 第4章 交通工学から避難を考える
- 第5章 これから始まる「最悪」シナリオ
- 第部 各原発別の避難の分析
- 泊 / 東通 / 女川 / 福島第1 / 福島第2 / 東海第2 / 柏崎刈羽 / 浜岡 / 志賀 / 敦賀・もんじゅ・美浜 / 大飯・高浜 / 島根 / 伊方 / 玄海 / 川内

交通権学会では「交通権」に盛り込むべき提案として1998年に『交通権憲章』を策定した。その第2条の「安全性の確保」では「人は...災害時には緊急・安全に避難し救助される」と記述されている。本書は2011年3月の福島第1原発事故を省みて、各地の原発の再稼働が推進されようとしている現状に鑑み、原子力緊急事態の際に周辺住民が安全に避難できるのかを交通工学的な観点から検証した。その結果、すべての原発サイトにおいて、住民が被曝を避けうる現実的な時間内に避難することは不可能であるとの結論を得て、原発再稼働に対する疑問を提起するものである。

交通権学会ニューズレター
『トランスポート21』第54号
2014年1月31日発行
発行者 西村弘(交通権学会事務局長)
編集担当者 上岡直見, 森すぐる
交通権学会事務局
e-mail : XXXXXXXXXX
〒569-1098 高槻市白梅町 7-1
関西大学社会安全学部 西村研究室
TEL / FAX 06-6922-9174
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

7. 会員投稿

(続報) 日暮里・舎人ライナーの終列車時刻にまつわる疑問

半沢一宣

『トランスポート21』第54号所収の拙稿「日暮里・舎人ライナーの現状と課題」で触れた標記の問題について、その後の動きを紹介し、会員各位のご意見を頂戴したく思う。

1. 事実経過

筆者は上掲の拙稿で、土曜・休日ダイヤでは日暮里発の最終列車(日暮里0:00発)には東海道新幹線の最終列車「のぞみ64号」(東京23:45着)からでは間に合わない問題があることを指摘しておいた。

この件のそもそもの発端は、筆者が2012年9月5日に足立区の公式ホームページから投稿した「区長へのメール」である。筆者が上記の問題を指摘し、土曜・休日ダイヤの終列車時刻を繰り下げるよう、東京都交通局(以下「交通局」と略記)へ働きかけて欲しい旨を要望したものである。

これに対して同月14日付で、足立区交通対策課から回答が届いた。その要旨は「交通局へ照会したところ『必要な保守間合が確保できなくなるため終車延長はできない』という回答だった」というものであった。

この件に関して足立区議会議員の金沢美矢子氏(公明党)が、2013年12月17日と2014年8月22日の足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会、この問題を取り上げた。このうち後者の委員会では、区交通対策課の担当者が、上記の「保守間合云々」という交通局の見解を紹介する答弁を行っていた(注¹)。

2. 保守間合を「ゆりかもめ」と比較することで判明した疑問点

筆者は2014年8月22日の委員会を傍聴した後、交通局が言う保守間合の問題が本当なのかどうか気がなり、調べてみた。

筆者が比較対象として着目したのは、軌道・電気設備などのインフラの構造が日暮里・舎人ライナーと同じ「ゆりかもめ」である。

日暮里・舎人ライナーの営業キロ(≒軌道延長キロ)は9.7km、「ゆりかもめ」のそれは14.7kmである。したがって「ゆりかもめ」の保守間合と同等

以上の時間を確保できていれば、日暮里・舎人ライナーでも保守作業に支障を及ぼすことは無いはずだと言える。

この保守間合時間には、近似値として、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を採用した。軌道の保守作業を行うには送電を止める必要があるため、列車を1本も走らせない時間帯であることが必要条件だからである。

こうした前提条件で現行ダイヤでの保守間合を調べた結果は、以下のとおりである。

日暮里・舎人ライナー(注²)

平日 終列車の見沼代親水公園着0:58
初列車の見沼代親水公園発5:13
＝保守間合4時間15分

土休日 終列車の見沼代親水公園着0:20
初列車の見沼代親水公園発5:13
＝保守間合4時間53分

ゆりかもめ(注³)

全日 新橋発終列車の有明着0:54
豊洲行初列車の有明発5:25
＝保守間合4時間31分

「ゆりかもめ」で保守間合が4時間30分で問題ないのであれば、日暮里・舎人ライナーでも保守間合は4時間30分あれば十分だと言える。

すると、初列車の見沼代親水公園発時刻5:13を動かさない前提で4時間30分の保守間合を確保しようとする、日暮里・舎人ライナーの終列車は、土休日ダイヤでも日暮里0:25発→見沼代親水公園0:45着まで繰り下げることが可能と算出できる(注⁴)。この場合の保守間合は、0:45から5:13までの4時間28分である。

この計算結果から、交通局には、保守間合確保は土曜・休日ダイヤでも終列車の繰り下げが可能なのに「繰り下げはできない」と主張しているのはなぜか?という疑問が浮上してきたと言える。

注² 日暮里・舎人ライナーでは終列車を舎人公園地下の車庫へ回送せず見沼代親水公園駅のホームに留置し、そのまま翌朝の初列車に充当している。

注³ 有明は「ゆりかもめ」の車庫の最寄り駅である。

注⁴ 車いすの人が東京23:45着の「のぞみ64号」から山手・京浜東北線へ乗り換える場合、車いす対応座席がある11号車から新幹線南乗換口につながるエレベーターまでの移動距離を考慮すると、23:58発の山手線内回り電車には間に合わない可能性が考えられるため、0:08発→日暮里0:20着の京浜東北線電車の利用を想定し、この電車から日暮里駅で乗り換えるのに必要な時間を5分と見積もり、日暮里・舎人ライナーの終列車を0:25発に設定した。ただし、東京駅の山手・京浜東北線ホームのエレベーターは電車の進行方向の後寄り、日暮里駅では同じく前寄りに設置されているため、ホーム上の移動に必要な時間の見積もり方によっては、0:25発よりも遅くしなければならない可能性も考えられる。

注¹ 当該委員会の会議録は足立区議会のホームページで検索・閲覧できる。

<http://gijiroku.gikai-adachi.jp/voices/index.asp?Sflg=61>

3. 交通局の説明の矛盾点に沿線住民はどう反駁すべきか

筆者は、上記の算出結果を踏まえ、日暮里・舎人ライナー沿線の自治体・議会が一体となって、交通局に、

「必要な保守間合を確保できなくなるから終列車の繰り下げができないという説明は『ゆりかもめ』のケースと矛盾しているとおかしい。沿線住民が納得できる理由を説明できないなら土曜・休日ダイヤでも終車を延長すべきだ」

と働きかけを強めるべきだと考えている。

そこで筆者は2014年8月24日付で、上記の保守間合時間の算出結果を、足立区交通対策課と金沢議員へ情報提供し、次回の交通網委員会で再び取り上げるよう要請しているところである(注⁵)。

その際、単に終車延長を求めるだけでなく、保守間合の件で不合理な説明をしたことについて交通局に質すことも必要だと、筆者は考えている。

交通事業者が沿線住民に正確な情報を伝えなかったために、沿線住民の反感を買い沿線住民との信頼関係を破壊することとして、足立区内では竹ノ塚踏切事故における東武鉄道の前例がある(注⁶)。

交通局にしても、自らの営業施策(終列車時刻の繰り下げの拒否)を正当化するため、沿線自治体や住民に正確な情報を伝えていないとしたら、それは公的機関として一番やってはいけないことである。

また、もしも保守間合に関する筆者の指摘に誤りがあると言うなら、交通局には筆者の指摘のどこがどう間違っているのかを、具体的に説明する

責任があろう。

いずれにせよ、交通局が初めから素直に「要員確保や人件費の問題があるため」と説明していれば、筆者が行動を起こすことによって沿線自治体との間でいたずらに(必要以上に)対立を深める事態は回避できたと思われる。

交通局にも一旦決めたことを変えたくないという思いがあるだろうから、保守間合云々の説明は「ゆりかもめ」と比較したときおかしいではないかと指摘されても、終車延長に素直に応じるとは考えにくい。そういう交通局を相手に、沿線自治体・住民が終車延長を勝ち取るにはどんな行動手法を取るのが適切で効果的かについて、皆様の忌憚の無いご意見を拝聴させていただければ幸いである。

(2014年8月25日・記)

注⁵ 足立区交通対策課宛て要望書など関係資料は筆者のホームページで公開中。

http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/nitto-liner/nitto-liner_index.html

注⁶ 竹ノ塚駅の東西の町会自治会連合会は、開かずの踏切解消のため東武伊勢崎線の高架化を求める運動を、1980年代から展開していた。これに対して、竹ノ塚在住の当時の東武鉄道専務取締役は、1985年発行のタウン誌『竹ノ塚百景』第9号に「地下鉄の車庫(現在の東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室。ここには東京メトロ日比谷線の車両しか出入りしない)に出入りする線路の勾配が急になりすぎるから高架化できない」旨を寄稿していた。しかし2005年の竹ノ塚踏切事故発生後に筆者が行った検証によって、既存の勾配率(東京メトロ日比谷線南千住～三ノ輪間の39%)を前提としても竹ノ塚駅付近の高架化は可能であること、つまり東武鉄道専務の説明は事実と即していないことが判明している。すなわち東武鉄道は、実際には高架化が可能なのに「高架化はムリ」と事実と反する理由を掲げ、開かずの踏切の解消を怠った挙げ句に、踏切事故で沿線住民の命を奪ったことになる。筆者はこの点についての説明を求める公開質問状を送ったが、東武鉄道は回答を拒否した。詳細は筆者のホームページ『東武鉄道の踏切問題』を参照。

http://www.geocities.jp/hnzwkznr/FUMIKIRI/FUMIKIRI_index.html

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 56 号
 2014 年 9 月 5 日発行
 発行者 交通権学会事務局長
 編集担当者 上岡直見, 森すぐる
 交通権学会事務局
 〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
 湘北短期大学総合ビジネス学科
 大塚良治 気付
 メールアドレス: XXXXXXXXXX@kotsuken.jp
 学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

【添付資料4】

新幹線各方面の最終列車から日暮里・舎人ライナーへの接続時刻表（土曜・休日ダイヤ、2015年3月14日現在）

JR東日本および東京都交通局のホームページを基に、23時00分頃から終電までの全列車を掲載した。

作成 半沢 宣一（2015年6月）

各方面からの 新幹線の 最終列車	方面	秋田から の最終列車	青森から の最終列車					注1 北陸から の最終列車	注2	注3 長野から の最終列車	注4 こだま号 の最終列車	山形から の最終列車		注5 金沢から の最終列車	ひかり号 の最終列車	
	列車番号	3038M	3038B						536A	284B	630E	684A	160B		3518E	538A
	列車名	こまち 38号	はやぶさ 38号						ひかり 536号	なすの 284号	あさま 630号	こだま 684号	つばさ 160号		かがやき 518号	ひかり 538号
	始発	秋田発 19:11	新青森発 19:44						新大阪発 20:26	郡山発 21:44	長野発 21:46	名古屋発 20:29	新庄発 19:57		金沢発 21:00	新大阪発 20:37
	東京着または 上野着	上野着 22:58	上野着 22:58						東京着 23:10	上野着 23:14	上野着 23:18	東京着 23:16	上野着 23:22		上野着 23:26	東京着 23:26

山手線 京浜東北線 常磐快速線	線区	京浜東北	常磐	山手	京浜東北	山手	常磐	京浜東北	山手	常磐	京浜東北		山手	京浜東北	常磐	山手
	行先	大宮	常磐 勝田	内回り	大宮	内回り	常磐 取手	大宮	内回り	常磐 取手	南浦和		内回り	大宮	常磐 土浦	内回り
	列車番号	2132B	475M	2216G	2222C	2250G	2395H	2236B	2304G	2385H			2358G	2220C	2477M	2314G
	東京	発 23:02		23:07	23:10	23:12		23:18	23:21		23:25		23:31	23:32		23:37
	上野	発 23:09	23:12	23:15	23:17	23:21	23:21	23:25	23:29	23:29	23:32		23:39	23:40	23:42	23:46
日暮里	着 23:13	23:15	23:19	23:20	23:24	23:24	23:29	23:33	23:32	23:36		23:43	23:43	23:45	23:50	

日暮里・ 舎人ライナー	日暮里	発	23:22			23:30			23:37	23:45					23:52	
	見沼代親水公園	着	23:42			23:50			23:57	0:05					0:12	

各方面からの 新幹線の 最終列車	方面	注6 新潟から の最終列車	注7 仙台から の最終列車		博多から の最終列車												
	列車番号	352C	60B		64A												
	列車名	Maxとき 350号	やまびこ 60号		のぞみ 64号												
	始発	新潟発 21:33	盛岡発 20:29		博多発 18:58												
	東京着または 上野着	上野着 23:34	上野着 23:38		東京着 23:45												

山手線 京浜東北線 常磐快速線	線区	常磐	京浜東北	山手	京浜東北	山手	常磐	京浜東北	常磐	山手	常磐	京浜東北	常磐	山手	山手	京浜東北
	行先	常磐 取手	大宮	内回り	大宮	内回り	常磐 取手	大宮	常磐 取手	内回り	常磐 取手	大宮	常磐 我孫子	内回り	池袋	赤羽
	列車番号	2365H	2202B	2300G	2226C	2308G	3461H	2234C	2441H	2316G	2431H	2322B	2404G	2458G	2318B	
	東京	発 23:49	23:43	23:46	23:56	23:58		0:08		0:12		0:23		0:26	0:37	0:40
	上野	発 23:52	23:50	23:55	0:03	0:06	0:00	0:16	0:11	0:21	0:23	0:30	0:34	0:34	0:46	0:47
日暮里	着 23:52	23:54	23:59	0:07	0:10	0:03	0:20	0:14	0:24	0:26	0:35	0:37	0:38	0:49	0:51	

日暮里・ 舎人ライナー	日暮里	発	0:00	0:07		0:15										
	見沼代親水公園	着	0:20	0:27		0:35										

新設案 新設案

- 注1 ひかり536号 = 福井付近から米原乗り換えで東京への最終列車。
- 注2 なすの284号 = 新白河～小山間の各駅から上野への最終列車。
- 注3 あさま630号 = 上田～軽井沢間の各駅から東京への最終列車。
- 注4 こだま684号 = 三河安城～熱海間の各駅から東京への最終列車。
- 注5 ひかり538号 = 浜松・静岡・小田原から東京への最終列車。
- 注6 やまびこ60号 = 新花巻～古川間の各駅と福島・郡山・宇都宮から上野への最終列車。
上野駅地下新幹線ホームから地上へのエスカレーターの混み具合によっては常磐線2365H列車～日暮里・舎人ライナーの終電に間に合わないおそれがある。
- 注7 のぞみ64号 = 日曜と連休最終日は主に遠距離恋愛の人たちで毎週満席になる。

- 【参考】
中央本線の甲府・松本方面からの最終列車は「スーパーあずさ36号」新宿22:37着。
新宿からは山手線外回り「2211G」新宿22:47発 日暮里23:08着。
常磐線いわき方面からの最終列車は「ひたち30号」上野22:37着。
水戸以南からの最終列車は普通列車「474M」日暮里23:38着。
成田空港からの最終列車は京成電鉄の「アクセス特急」日暮里23:33着。

上野駅・日暮里駅とも、山手・京浜東北線よりも常磐快速線を利用したほうが両駅で乗り換えで歩く距離が短くて済む。