

## 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で、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<sup>1</sup>)。

### 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<sup>2</sup>)

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<sup>3</sup>)

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<sup>4</sup>)。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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> 有明は「ゆりかもめ」の車庫の最寄り駅である。

注<sup>4</sup> 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<sup>1</sup> 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. 交通局的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<sup>5</sup>)。

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<sup>6</sup>)。

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<sup>5</sup> 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](http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/nitto-liner/nitto-liner_index.html)

注<sup>6</sup> 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\\_in dex.html](http://www.geocities.jp/hnzwkznr/FUMIKIRI/FUMIKIRI_in dex.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  
 学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>