

東武鉄道の2006年3月18日ダイヤ改正の問題点

2006年1月27日
(2006年9月28日・加筆修正)
文責・半沢一宣

もくじ

はじめに

1. ワンマン運転の拡大による、不正(無賃)乗車客の増加の懸念
2. ワンマン列車内でのトラブル(迷惑行為や暴力行為など)への対応=秩序保持の放棄
3. 長距離一般列車の大幅なサービス低下

まとめ - 今回のダイヤ改正の裏テーマは「増収増益」では？

はじめに

今年3月18日に実施された東武鉄道のダイヤ改正は、伊勢崎・日光線系統の全線(東上線と野田線を除く)で実施された大規模なものでした。

このダイヤ改正の目玉は、浅草発着の「準急」中心だったそれまでのダイヤ構成を、東京メトロ半蔵門線直通の「急行」中心のダイヤに変更することでした。半蔵門線直通列車の増発による同ルートの活性化と、6両編成が基本の「準急」を全列車10両編成の「急行」に立て替えることによる混雑緩和などを目指しているのが特徴です。

しかしその一方で、今回のダイヤ改正には、利用者の視点からは首をかしげたくなる、看過できないサービス低下の問題点も多数含まれています。

本稿では、東武鉄道がダイヤ改正内容についてのプレス発表で言及を避けている、ダイヤ改正の影の部分にあたる問題点を、指摘したいと思います。

1. ワンマン運転の拡大による、不正(無賃)乗車客の増加の懸念

東武鉄道では、2006年1月現在、以下の線区でワンマン運転が行われています。

大師線 全線(8000系2両編成、2003年3月19日から)

小泉線 太田～東小泉間(太田～西小泉間直通列車の東小泉～西小泉間を含む)
(8000系2両編成、2003年3月19日から)

亀戸線 全線(8000系2両編成、2004年10月19日から)

東上線 小川町～寄居間(8000系4両編成、2005年3月17日から)

今回のダイヤ改正を機に、さらに以下の各線区で新たにワンマン運転が開始されました。いずれの線区でもワンマン化は普通列車のみが対象で、特急「りょうもう号」は除きます。

伊勢崎線 太田～伊勢崎間(800・850系3両編成)

佐野線 全線(800・850系3両編成)

桐生線 全線(8000系2両編成)

さらに2006年9月28日からは、

小泉線 館林～西小泉間(8000系2両編成)

でもワンマン運転が開始されました。

一方、東武鉄道には2006年1月現在、以下の数の駅員無配置駅（無人駅）があります（駅名は省略）。

伊勢崎線	館林～伊勢崎間に5駅
大師線	大師前
佐野線	4駅
小泉線	3駅
桐生線	1駅
日光線	8駅
鬼怒川線	3駅

このうち、西新井駅の乗り換え口に自動改札機を設置している大師前駅はいいとして、それ以外の各駅では、車掌は従来から下車客からの集札を行っていません。かつては専門要員が不規則に各駅を巡回して集札をしたり、2人1組で抜き打ち的に車内改札を行っていましたが、リストラでもあったのか、後者はこの2～3年まったく見かけません。

さらに、東武鉄道のワンマン運転対応改造車には、運賃箱が設置されている車両は1両もありません。つまり、ワンマン化後も（運転士による）集札は行わないことを意味しています。現に、早くからワンマン運転が実施されていた小泉線では、当初からそのような実態を目の当たりにすることができました。

つまり東武鉄道のワンマン運転方式では、駅員無配置駅で下車する利用者は、不正乗車（無賃下車）が簡単にできてしまうわけです。

この対策として東武鉄道は、今回のダイヤ改正に合わせて館林駅と太田駅の当該線区専用ホームの入り口に「ご案内カウンター」を設置し、ここで乗車券の確認を実施することにしました。ところが、カウンターに常駐する係員は1～2名であるため、通勤通学時間帯や沿線でのイベント開催時などの多客には対応し切れないという問題が生じています。そうでなくてもこの方法では、単一線区内相互発着で無賃乗車をしたり、実際には遠方の無人駅で下車する旅客がそれより手前の駅で下車すると虚偽の申告をして運賃の差額をごまかしたりするのを、防ぐことはできません。これでは東武鉄道は、まじめに運賃を払っている利用者にはばかを見させる、鉄道の秩序を自ら破壊する不作為さえ正当化しているようなものです。

それとも東武鉄道は「不正乗車による減収額よりも、正しい運賃を収受するためのコスト（ワンマン運転車両への運賃箱の設置・維持管理費や抜き打ち改札要員の人件費）のほうが高つく」とでも考えているのでしょうか。もし本当にそうだとしたら、東武鉄道は法治国家の秩序よりも自社の金銭的利益を優先させる、反社会的拝金主義者の集団として非難されるのを、免れることはできないと思われます。

東武鉄道が竹ノ塚踏切惨事の社内調査報告書の6頁でその重要性を強調していた「コンプライアンス（法令順守）精神」の中身とは、その程度のものでしかないということなのでしょう。

2. ワンマン列車内でのトラブル（迷惑行為や暴力行為など）への対応＝秩序保持の放棄

上記のワンマン運転実施線区のうち、大師線は1駅、2分足らずですから、ワンマン運転で問題が生じることは、まずなさそうです。また亀戸線と、東上線の末端区間も、駅間

距離が比較的短いうえ全駅に駅員がいますから、まだ罪が軽いと言えるでしょう。

しかし、問題なのはそれ以外の線区でのワンマン運転です。

今年新たにワンマン運転が開始された線区は、駅間距離が比較的長いうえ、途中駅に無人駅もあるのが共通した特徴です。したがって、これらの線区のワンマン車内で利用者同士のトラブルその他の事件が発生してしまった場合に、迅速な対応が取れない懸念が生じるわけです。

現実問題としても、ワンマン列車の運転士が、走行中にたとえば「車内でたばこを吸っているやくざに注意した乗客が逆に因縁をつけられ、暴力行為を受けているから助けに来てほしい」などと通報を受けたとしても、次の駅に着くまではどうすることもできません。その駅が無人駅であればさらに次の駅まで、運転士は問題のトラブルや事件（とその当事者）を放置したまま、列車を走らせ続けなければならないわけです。

国土交通省鉄道局監修の『注解鉄道六法』（年刊、第一法規出版）をひも解くと、「鉄道係員職制」（昭和62年3月2日運輸省令第13号）の第11条に「車掌は、車掌区長の命を受け、列車の運転取扱い、旅客及び荷物の輸送並びに車内の秩序保持の業務に従事する。」とあります。つまり、車内の秩序保持を任務の1つとする車掌の乗務を省略した列車の運転すなわちワンマン化とは、鉄道事業者が列車内の秩序・治安の保持に係る責任の放棄を正当化するという一面もあることを意味しています。

具体的には、ワンマン列車内で現実に暴力行為などの事件が起きてしまったとき、東武に限らない鉄道事業者が、被害を受けた利用者に対して「ワンマン運転であること、つまり車内でのトラブルに対応する要員がないのを承知で利用していたのだから、被害を未然に防げなかったとしても鉄道会社には一切責任がない」と突き放し、開き直ってしまう可能性が考えられるわけです。

実際、東武鉄道は、各線区でワンマン運転を開始する際に掲出した駅貼りポスターに「お客様のご理解とご協力をお願いします」と記していました。ここで東武鉄道が「お客様のご理解」と記しているのは「今後はお客様が列車内の治安保持に係る要員がないことを承知のうえでご利用されているものとみなしますので、万一ご利用中に暴力事件などに巻き込まれても当社は一切責任を負いません」ということの遠回しな表現ではないかと、私には思われてなりません。

一昔前までの、社会全体の治安が比較的よかった時代には、まだこういう問題を考える必要はなかったかもしれません。しかし、日々治安が悪化しつつある今日の社会状況で、黒字経営である東武鉄道が鉄道施設内の治安の問題を置き去りにしてワンマン化や無人駅化を推進するようでは「東武鉄道は利用者の（治安上の）安全を犠牲にして利益を優先させている」と非難されて当然ではないでしょうか。

東武鉄道に限らず、鉄道事業者が自らの都合（人件費削減目的）で秩序や治安の低下を伴う合理化を進め、それで事件が起きてしまったら「迷惑行為はお客様のマナーの問題です」と被害者を突き放し泣き寝入りを強要するのは、被害者に対する人権侵害に他なりません。ましてや、「全列車に車掌を乗せるよりも、事件が起きたときだけ別途対応するコストのほうが安上がり」などと考えているのだとしたら、コンプライアンス云々を通り越し、モラルハザード（倫理観欠如）の問題と言うべきでしょう。

3. 長距離一般列車の大幅なサービス低下

今回のダイヤ改正には、各区间ごとの利用者数に見合った輸送力の適正化のために運転系統を細分化したり、速達列車と普通列車の統合によって速達列車の到達時分が延びるといった、一般列車のサービス水準の大幅な低下も含まれています。

前者の代表は、伊勢崎線列車の運転系統の3分割です。これは半蔵門線直通列車の増発と、太田～伊勢崎間でのワンマン運転開始との関係で、日中には久喜と太田で2回の乗り換えが必要となってしまったものです。

同じことは日光線でも、南栗橋での運転系統分割として行われることになっています。

東武鉄道は、久喜と南栗橋では同一ホームで乗り換えができるよう配慮していると説明しています。しかし、太田ではホームの移動を伴う乗り換えとなるケースが、現実には相当数発生しています。

この結果、太田～伊勢崎間の各駅と北千住・浅草方面とを乗り換えなしで結ぶ列車は、現行ダイヤでは「準急」が毎時1往復あるのが、改正後は1日1往復の特急「りょうもう号」だけとされてしまいました。

東武鉄道にしてみれば「浅草～伊勢崎間の全線を通して乗車する利用者はきわめて少ないから、運転系統を3分割しても影響は軽微」と考えたのかもしれませんが。事実、久喜や栗橋（南栗橋の東武日光寄りの隣駅）ではJR宇都宮線（東北本線）との乗り換え客が多く、半数程度の乗客が入れ替わる状況にありますから、系統分割に理解できない部分がないわけでもありません。しかし、乗り換えという行為は、利用者にとっては鉄道事業者が考える以上に心理的に大きな壁（負担）となるものです。とくに座席の確保が必須である高齢者などにとっては、鉄道離れの原因にさえなりかねません。

半蔵門線直通運転との関係を考えれば、久喜や南栗橋での系統分割はやむを得ないかもしれませんが。東京メトロ半蔵門線と東急田園都市線には、10両固定編成の車両しかないからです。しかし久喜～伊勢崎間については、分割併合設備がある館林で一部車両の切り離し・増結を行うことで輸送力を調整することとして、直通運転を行うことは可能なはず（一例として、久喜～館林間は6両、館林～伊勢崎間は3両など。この場合、800・850系車両に10000系車両と同様の自動連結・解放装置を取り付ければ、分割併合作業の簡略化が図れます。ダイヤ構成上可能であれば、久喜～館林間の3両は佐野線か小泉線に直通させればよいでしょう）。また日光線の場合でも、宇都宮線の列車を南栗橋まで直通運転させることで、栃木または新栃木での乗り換えを解消することが可能なはずで

一方、後者の問題としては、日光線の「快速」の大部分が「区間快速」に変更される問題が挙げられます。現行ダイヤの「快速」は全線で主要駅のみ停車（鬼怒川線内は各駅停車）とされていますが、改正後の「区間快速」では東武動物公園以北が各駅停車となります。この関係で、現行ダイヤの「快速」では特急列車（スペーシア）に抜かれるのが新大平下での1回だけだったのが、改正後の「区間快速」では南栗橋と新鹿沼での2回に増えることになりました（いずれも下り列車での比較）。この結果、浅草～東武日光間の平均所要時間は、現行ダイヤの「快速」が約2時間5分なのに対して、改正後の「区間快速」では約2時間40分と、大幅に延びることになってしまいました。これは「区間快速」より停車駅が多いにもかかわらず特急の通過待ちがない、早朝の「区間急行」（改正前の「準急」）

の2時間35分よりも長い所要時間です。

東武鉄道が「区間快速」なる列車種別を新たに設定したのは、改正前のダイヤで毎時2往復しかなかった南栗橋～新栃木間の各駅に停まる列車を、増発なしで毎時3往復として利便性を向上させるのと、日中の利用者が極端に少ない新栃木～東武日光間の普通列車を廃止するのが目的だったと見られます。従来「快速」が通過していた駅の利用者にとっては改善に違いありませんが、浅草～東武日光間の平均所要時間が30分以上も延びるというのは、「快速」の本来の使命である長距離輸送の視点から見ると、後退が過ぎる印象を免れません。乗車距離（時間）がさらに長くなる野岩鉄道～会津鉄道方面への直通客にとっては、なおさらです。「区間快速」は、長距離輸送の機能を残してはいるものの、どちらかといえばローカル輸送に重点を移した列車と考えるべきなのかもしれません。

うがった見方をすれば、東武鉄道では近年、特急列車（スペーシア）の利用状況が長期低落傾向にあることから、一般列車のサービス水準を落とすことで日光・鬼怒川方面への長距離客を特急列車に誘導し、特急料金収入を増やそうという思惑があるのではないのでしょうか。伊勢崎線での一般列車の運転系統細分化にしても、今回のダイヤ改正で特急「りょうもう号」の増発が同時に行われたことを合わせて考えると、同様の思惑が垣間見えるように思われます。

まとめ - 今回のダイヤ改正の裏テーマは「増収増益」では？

以上のように、今回のダイヤ改正の問題点を概観してみると、すべての施策に共通しているキーワードが「増収」または「効率化」であるということ、つまりいずれも「利益」のためという構図が浮かび上がってきます。

東武鉄道も利潤追求を至上目的とする私企業である以上、増収増益を目指すのは当然のことでしょう。私は、そのこと自体が悪いと言っているわけではありません。たとえば、モーダルシフト（人や物の輸送手段を、自動車や飛行機よりもエネルギー効率が良い、ひいては環境負荷が小さい鉄道に代えていこうとする取り組み）やバリアフリー化など、社会の一員としての貢献が認められるしかるべき実績に対して、東武鉄道がそれに見合った社会的報酬（利益）を得ることには、私も異論はありません。

しかし、それはあくまでも、東武鉄道が社会のルール（法令）や人としての道を守ったうえでの話です。私は、東武鉄道がまじめに「正しい」とされる運賃を払っている利用者にはばかを見させ（損をさせ）たり、社会の公器としての鉄道施設内の秩序や治安すなわち利用者の安全を二の次にしてまで、利益優先の姿勢を貫こうとしている現状には問題があるのではないかということ、指摘しておきたいのです。

以上