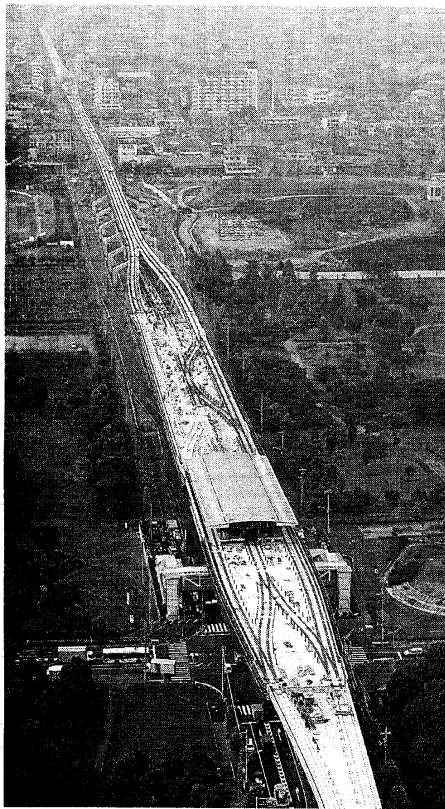


新交通「日暮里・舎人線」

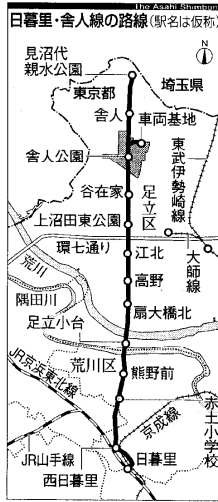
来年度開業へ けた全線完成



日暮里・舎人線の舎人公園駅（仮称）付近。軌道工事が一部始まっている＝足立区で、本社へりから

足立区の舎人地区を丁字R日暮里駅を結ぶ新交通「日暮里・舎人線」の高架のけたが全線完成した。24日には完成を祝う式典がある。建設が始まって10年近くたち、2度の開業延期を経た。07年度の開業へ向け、今後は車両が走るための「軌条」や駅舎などの本格建設に入る。一方、開業後の運営主体が正式に決まっていなかったため、料金や収益の見通しが立たない。開業に伴い、バス路線が縮小、廃止されることも見込まれ、「陸の孤島」と呼ばれてきた足立区西部地域の足回りがどうなるか、なほはつきりしない。

運営主体 まだ調整中 料金見通し立たず



新線は総延長約9.8キロの複線高架式の新交通システム。新橋と豊洲を結ぶ「ゆりかもめ」と同じ方式で、電気を動力とし、遠隔自動運転で案内軌条に沿って走る。ゴムタイヤの小型車両なので、騒音、振動が少ない。

日暮里駅から、埼玉県の見沼代親水公園まで、約20分を結ぶ。

20年前から都心と舎人地区を結ぶ路線をつくる構想があった。97年に当時の運輸省と建設省から新交通建設計画の認可が

下り、同年工事が始まった。当初の見積もりでは、事業費1670億円、乗客は1日10万人と予想していた。ところが不景気が長引くと、当初想定にした沿線開発の遅れや公共事業の縮小で、見直しを余儀なくされた。結果として、最初の開業予定が99年から03年に延期、さらに07年に先延ばしになった。利用者予測も1日4万2千人と大幅に下方修正されている。それに伴い、車両台数や施設の縮小で総事業費も1270億円に抑えることになった。

また、現在事業主である第三セクターの東京都地下鉄建設株式会社から、運営主体を都交通局へ移譲する方向で調整している。地下鉄、バス、路面電車などのネットワークが確立している都交通局が運営することによる「スケールメリット」が得られる一からだと、ただ、運営主体が決まらなければ料金や既存の主な交通手段であるバス路線がどう整理されるかも分からない。

足立区選出の都議の一人は「これまでは一日も早く完成することが議論の主体だったが、今後は料金が問題になる」とどみる。開業に向けては、料金体系と深層のバランスをとることが、焦点になりそうだ。