

日暮里・舎人ライナー

葛飾区立上平井中学校 小島 徹

はじめに

筆者は、この日暮里・舎人ライナー（以下「ライナー」と略記。都営交通）の開通以前、足立区舎人地区のA中学と足立区小台地区のB中学を1週間に幾度も移動する勤務を2年間続けていた。少しでも道路が混雑したり、天気の良いときなどはあせってしまい、事故を起こしそうになったこともある。とくに鉄道系公共交通の整備が遅いといわれる足立区西部の南北の移動はどのように整備されたのだろうか。そんなことも考えながら実際に乗ってみることとした。

建設の経緯

鉄道系交通機関の整備が遅く、最寄りの東武伊勢崎線・大師線とのバス路線も充実とは言い難かった足立区西北部（舎人・入谷地域）とJR山手線・京浜東北線を結ぶため、1985（昭和60）年7月の運輸政策審議会答申「東京都における都市高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」で計画が位置づけられる。しかしながら、鉄道事業特許は10年後の1995（平成7）年、工事施工認可はさらに2年後の1997（平成9）年と、財政状況等の事情から計画は大幅に遅れる。開業も当初計画の1999（平成11）年から2002（平成14）年に、さらに2008（平成20）年へと2度延期されている。この経緯からは「さまざまな障壁を克服して」開通にこぎつけた鉄道ということがいえる。

舎人の由来 ～難読地名雑記～

路線名および駅名に「舎人」という名称が使われている。「とねり」と読むこの難読地名はなぜつけられたのだろうか？

「舎人」の由来は諸説あるが、一説には、戦国時代の古文書に足立区舎人にあった舎人城を拠点とした舎人氏の活躍が記録されており、地名の由来とされている。江戸時代には広域地名「舎人領」が成立、その中に舎人領舎人町、舎人領入谷村、舎人領古千谷村、他7村が存在した。その後1889（明治22）年に「舎人村」が成立し、江戸時代の3つの町村（舎人、入谷、古千谷）は大字となった。1932（昭和7）年に足立区ができ、舎人町が成立した。

その他の説には、舎人親王由来説、聖徳太子命名説もあるが、伝承の域を超えていない。

ライナーの構造

ライナーは5両編成、1編成定員257（座席定員95）名で、日暮里～見沼代親水公園間の9.7kmを20分で運行する（全区間複線）。最高運転速度は60km/h、乗降扉は片側2か所で全駅にホームドアが設置されている。運行方式は「ゆりかもめ」と同じく「案内軌条式鉄道[新交通システム]」で、自動列車運転装置（ATO）で舎人公園の北側にある車両基地から遠隔操作で運行され、車内放送は自動放送装置でおこなわれる。車両はゴムタイヤなので騒音・振動は小さい。尾久橋通りを立体的に利用した高架専用軌道を走る。

子どものつぶやき ～乗車してみて～

JR日暮里駅で乗り換えて「ライナー」コンコースへ通じるエスカレーターへ。たくさんの人が降りてくることに驚く。私が乗った平日の午前11時台の5両編成の先頭車両は、ほぼ満席状態だった。隣の席の親子連れ。「見沼代の方は人口が多いんだよ。だってマンションが多いもん」。そうか、小さい子どもでも人口の集中要因がわかるのか。小さな驚きとともに、「鉄道好きには地理好きも多い」ことに改めて気づく。先頭車両最前列をゲットし、いよいよ出発。日暮里駅をゆっくりと出ることには違和感を覚えながらも、その後の急加速にさらにびっくりし「ライナーの旅」が始まった。

ライナーの車窓から ～車窓観察雑記～

鉄道の楽しみの一つは「車窓からのながめ」である。日暮里を出発したライナーは「高層マンションの間を縫うように」隅田川・荒川までを走行する。眺望の絶好のポイントは「足立小台～扇大橋」付近の隅田川～荒川の上だろう。首都高速の上を越えるため橋脚が上昇する（ライナーの橋脚高度の最高点）。筆者の乗車時には、晴れていたため遠く新宿・池袋の高層ビル群までを見ることができた。季節が巡り「冬の晴れた日」には富士山が見えること請け合いの地点である。また荒川を超えていくと住宅地の合間に農地が見え、戸建て住宅の割合が増えてくる。このように土地利用の変化の視点で車窓を見ると、東京郊外の地域性について多くのことを感じられる。

舎人ライナーと沿線の街の変貌

帝国書院編集部

日暮里・舎人ライナー開通に伴い、沿線の街はどのように変わったのか。少し歩いてみた。

「日暮里」駅前の駄菓子屋一長屋から高層ビルに

3年前の駅前再開発が始まる前、JR日暮里駅前には駄菓子の間屋街があった。昭和30年代以降駄菓子専門の間屋街として知られるようになり、昭和40年代には最盛期、160軒以上がひしめいていたが、昭和50年代には経営者も年をとり激減してしまった。「昭和の下町」として活気を取り戻した時期もあったが、2004年11月に駅前再開発計画によって間屋街は取り壊されてしまい、最後まで残ったのは7軒、新しい高層ビルに移転したのはわずか3軒だった。

日暮里駅前に建設された高層ビルの一つ「ステーションガーデンタワー」の2階に開店した「大屋商店」を訪ねてみた。お店の中には昔ながらの駄菓子やおもちゃがいっぱい積まれていた。まだ午前11時なのにたくさんのお客さんでにぎわっていた。「若いお客さんが増えた。学校の行事や地域のお祭りなどがあるとたくさん来てくださる。今までより多いかもしれない」というご主人の話だった。

脇に百軒近くの商店が並んでいる。商店街の中に小学校があり、子どもたちは、商店街での「お店体験」「朝市体験」で職場体験をしている。その先には道は細くなるが、「おぐぎんざ」が続いている。こちらからは自転車で来る客も多く、活気づいている。



「はっぴーもーる熊野前」



「おぐぎんざ」

低層住宅街に高層マンションが出現

終点の「見沼代親水公園」駅近くには、低層住宅が建ち並ぶ中に高層マンション3棟が建設され、2棟は分譲を開始している。この駅から20分で日暮里駅に着くという「新交通システム」の開通により、この3棟以外にも沿線に多くのマンションが建っている。かつて農業用水として区の農業を支えてきた見沼代用水は1984年に親水公園に生まれ変わり、区民に親しまれている。駅前のロータリーにはバスも乗り入れている。舎人ライナー開通によって、バスの運行本数は激減し、乗客もお年寄り中心になっているという。



見沼代親水公園駅前

©大屋商店

長屋が連なっていた昭和63(1988)年の大屋商店



高層ビルの2階に開店した大屋商店

3つ目の駅「熊野前」の商店街

都電熊野前駅に近い商店街は「はっぴーもーる熊野前」。日暮里・舎人ライナー開通記念のペナントが街灯ごとに飾られている。車も通れる広い道の両