

8. 東京都日暮里・舎人線（建設中）

日暮里・舎人線の沿線は、東武鉄道伊勢崎線と埼玉高速鉄道の計画路線とに挟まれた軌道系交通機関の空白地域である。足立区はこの地域を南北に縦貫する軌道系交通機関の建設を計画した。そして昭和 60 年の運輸政策審議会答申で初めて日暮里～舎人間への新交通システムの導入が盛り込まれ、61 年の第 2 次東京都長期計画で計画事業として認知されることになった。

インフラは道路管理者である都が国庫補助事業として整備するが、インフラ外については、建設省のインフラ補助の適用基準に即して、東京都が主として出資する第三セクター「東京都地下鉄建設」が建設にあたり、完成後は東京都交通局が運営することになる。平成 3 年 7 月国庫補助事業として採択され、7 年末には、日暮里・舎人線日暮里～見沼代親水公園間 9.7km の新交通システムの軌道特許を取得した。

採択当初の建設費の見込み額は、総額 1,170 億円、うちインフラ部 630 億円、インフラ外 540 億円であった。（『道路鉄道交差及び新交通・地下鉄等に関する事務要覧』第 3 次改訂版、平成 7 年、ぎょうせい）平成 9 年の段階で総工事費を約 1,548 億円の見込みとしていた。そのうち都が施行するインフラ部が 810 億円、第三セクターが実施するインフラ外部が 738 億円であるという⁽³⁾。

*

平成 9 年 12 月、街路整備として都の建設局が実施するインフラ部の工事が始まった。

当初は平成 11 年の開業を計画していたが、平成 9 年の段階で 15 年の開業予定に変更された。遅れの理由として、日暮里駅への JR との接続方法について JR との協議を要したこと。車両基地を設ける舎人公園の造成のための用地買収が必要であったこと。途中荒川をわたる部分では扇大橋の下流側に橋脚を立てることになるが、この取り付け部で用地の取得が必要となったことが挙げられる。

さらに、平成 13 年 11 月になって、東京都は、用地買収の遅れから開業時期を平成 19 年に延期することを発表した。この時点での総工事費は 1,320 億円。需要予測も、平成 11 年に、1 日あたり約 10 万人から 7 万 4 千人に下方修正した。

【注】

1. 『都市モノレール計画』58、昭和 54 年 11 月 29 日、愛知県企画部交通対策室主幹志水貞治氏談話。
2. 『新交通システム』1979.7、20 頁。
3. 岩崎貞二（東京都計画局）「東京都の新線計画について」『モノレール』89 号、1997 年。