

つくばエクスプレス試乗記

近藤 節夫

8月24日から営業開始となる‘つくばエクスプレス’（略称TK）試乗の機会を得た。鉄道施設がない科学技術先端都市、つくば市は年々人口が増加（18万7千人、16.3.31現在）して、いまや首都圏への通勤者も急増し早くから鉄道開通が望まれていた。近年沿線都市人口の膨張もあり、沿線3千ヘクタールの開発計画と相まって、沿線自治体挙げて待ちに待った嬉しい開業である。

全線20駅はすべて高架橋とトンネルで、1都3県（秋葉原⇄つくば、58.3km）を最速45分で走る。乗車定員930人の全車両6両で編成され、先頭車と最後部車はロングシート、中央4両はボックスシートである。駅本体施設や付属施設、車輛、高架橋、軌道等にも最新のハイテク技術が導入されているため振動は意外に少ない。思わぬ発見は、車窓からどこまでも筑波山を見渡せ、田園地帯の中の沿線風景に緑地が多く、広告看板も少なく、乗客の目にも優しいことである。利用者の便を考慮したバリアフリー、多機能トイレ、採光面にも工夫が見られる。ただ、駅内のトイレ施設では便器数が足りず、特に女性用トイレ不足は明らかで、女性試乗者からも指摘されていた。車輛は実用性重視のため、ことさら目を惹くような設備やカラーデザインは施されていないが、ATC（自動列車制御装置）やATO（自動列車運転装置）はしっかり設置されており、安全性の点で大きな問題点は見当たらない。

即座にお金を落としてくれて経済的に都市が潤う観光路線とは異なり、通勤路線としては住民の利便性の向上と、都心と沿線都市を結ぶネットワーク、特に情報と文化を結ぶチャンネルとして、長い目で見て都市発展のために果たす役割が大きい。そえゆえにこそ、地域経済を発展させていくために、長期的に沿線住民、自治体、鉄道会社が一体となって自分たちの鉄道である「つくばエクスプレス」を堅実に自立させることが肝要であろう。

いくつかの課題はあるが、ひとつは地下深く34mに秋葉原駅を建設しなければならないような莫大の建設資金を投入して、果たして予定通り40年で償還することが可能か。その点でJRに比べて20%以上の割高運賃は、通勤路線運賃としては高過ぎやまいか。さらに、当初一日28万5千人と目論んだ乗降客を、開業直前になって13万5千人と大きく下方修正した乗降客を実際に獲得し、目算通り償還することができるのか。お祭り行事が一段落して冷静に現実を直視した時、先行きの展望において、まさに運営会社「首都圏新都市鉄道」と、沿線自治体それぞれにとって真価が問われることになるに違いない。