

首都圏を走る通勤ライナー

増加の背景と今後の展望を考える

皆さんこんにちは。旅行・鉄道研究部、路線研究課です。さて、今回は近年本数が増えたり、列車を新設したりと拡大傾向にある通勤ライナーについて調べました。ご覧になっている方の中にも、毎日通勤ライナーで通勤されている方も多いのではないのでしょうか。今回は、首都圏の私鉄・JRの通勤ライナーの紹介だけでなく、通勤ライナーが増加している背景や通勤ライナーのこれからについても述べていきます。

文 路線研究課

写真 路線研究課



▲185系湘南ライナー。東京～小田原間を結ぶ。



▲2017年3月から運転を開始した西武鉄道 S-TRAIN。平日と土休日では全く違う顔を見せる。



▲京急電鉄モーニング・ウィング号。2015年に運行を開始した。



▲近年増発された、東武鉄道 TJ ライナー
 ◀京王電鉄は 2018 年から通勤ライナーの運転を開始する
 (写真=東洋経済オンライン)

通勤ライナーとは

通勤ライナー（ホームライナー）とは、着席を提供することを主な目的とし、料金徴収型の普通（快速）列車である。基本的に、朝ラッシュ時は郊外のベッドタウンから企業などが集中する都心方面に向かって運行され、帰宅時間帯となる夜間は湘南ライナーなど都心から郊外に向かって運行されることがほとんどだが、地方都市においては静岡地区（ホームライナー静岡 浜松～静岡間など）や新潟地区（らくらくトレイン信越 新潟～直江津間など）のように、都市間を比較的長距離にわたって運行される列車もある。

JR の通勤ライナー

JR の通勤ライナーは、国鉄末期から JR 各社発足後の 1990 年代にかけて、各都市圏で設定された。これまでに JR 東日本に継承された首都圏をはじめ、同社の新潟・長野・仙台地区、JR 北海道に継承された札幌地区、JR 東海の静岡・名古屋地区、JR 西日本（近畿圏）、JR 九州の福岡・北九州・宮崎・鹿児島地区で設定されてきたが、その後、特急列車や追加料金不要の快速列車・普通列車への置き換え、さらには首都圏においては一般の快速・普通列車へ

のグリーン車連結による利用者の減少などによって、数を減らしていくこととなる。近畿圏や九州からは 2011 年 3 月までに全廃され（近畿圏ではんわライナーとやまとじライナーが消滅）、また首都圏や名古屋地区においても本数が減少傾向となっている。

私鉄の通勤ライナーが増加している背景

一方近年では S-TRAIN や京王電鉄初の通勤ライナーの運行開始など首都圏の通勤ライナーの本数の増加や列車の新設などが相次いでいる。その背景には、鉄道会社にとって死活問題である、通勤客の減少が関係している。つまり通勤客の数が減少し、一昔前に比べれば、それほど混まなくなったのだ。実は 1980 年代には南海電鉄は通勤客の減少に気付き始めていた。その後、京阪電鉄など関西圏の私鉄で通勤客が減少し始めた。そして南海電鉄が気付き始めてからおよそ 30 年後の今、首都圏の私鉄にも通勤客減少の波が来ている。通勤客が減れば、当然、収入が減り、稼ぎたいと考える鉄道会社は乗車券＋座席指定券で稼ぐことのできる、通勤ライナーを増やすという訳だ。通勤ライナーは「座って通勤したい」という通勤客にとっても、稼ぐことのできる鉄道会社にとっても、利点がある列車なのだ。



▲各駅停車所沢行き。40000系のS-TRAIN以外の運用にも就いている。
▶京急2100系モーニング・ウィング2号泉岳寺行き。



好調の東武鉄道 TJ ライナー

運行区間…池袋～小川町

2008年6月より運行開始。平日は上り2本、下り13本が運転され、土日は下り9本が運転される。下り列車に池袋から乗車する場合・上り列車に乗車する場合は、乗車の際に着席整理券が必要となる。この券は座席指定のできるものではなく、1号車あたりの乗車人数が決められていて、自分の好きな座席に座る自由席のような席だ(満席になった時点で販売終了)。森林公園・東松山・坂戸・川越から上り列車に乗車する場合は410円、下り列車に池袋から乗車する場合・上り列車にふじみ野から乗車する場合は、310円となる。下り列車にふじみ野以北から乗車する場合は、着席整理券は必要ない。着席整理券はふじみ野～森林公園間の各駅・池袋・小川町の自動券売機で乗車日の前日から発売される。また、2009年から開始されたチケットレスサービスを使用すると、インターネットを通じて着席整理券を購入することができる。チケットレスサービスの場合、乗車日の1週間前から発売される。使用車両の東武50090系は、クロスシートからロングシートに切り換えることができるマルチシートを装備している。平日のラッシュ時には8～9割ほどの乗車率でラッシュ時から外れた列車も徐々に乗車率が上がっているようだ。

早くから活躍する京急電鉄ウィング号

運行区間…品川～京急久里浜・三崎口

この列車は京浜急行電鉄が、「座って帰宅」できる電車として、他社より一足先の1992年に京急2000形で運行を開始した列車で、現在は座席が転換クロス、車端部はボックスシートの京急2100形で平日に運行されている。1～3・11号は京急久里浜行き、4～9・10号は三崎口行きとなっている。ウィング

号に乗るためには、乗車券(定期券も可)の他に、300円の座席指定券であるWing Ticketが必要だ。品川から上大岡までノンストップで運転し、上大岡からは快特停車駅に停車する。また、上大岡から乗る際はWing Ticketは必要ない。Wing Ticketは品川駅(京急)構内にあるWing Ticket発券機またはスマホ・パソコンでの会員制サイト「KQuick」で発売している。券売機での発売時間は当日の列車発車時刻の3分前まで発売している。ウィング号は特急・快特を途中追い抜かさないが、1～3・11号の京急久里浜行は京急久里浜駅で三崎口行の特急に連絡する。なお所要時間は品川～三崎口間で快特より5分ほど早い。またウィング1～7号は品川を20分おきに、7～10号は品川を30分おきに出発している。また朝に2本、三浦海岸～品川・泉岳寺間でモーニング・ウィング号を運転している。ウィング号・モーニング・ウィング号ともにラッシュ時の乗車率は8～9割とこちらも好調のようだ。

今年から運行を開始した西武 S-TRAIN

運行区間…平日：豊洲～所沢

土休日：元町・中華街～西武秩父

平日の通勤や土休日のお出かけに使える全席指定の直通列車として今年3月25日に運転開始した列車。西武40000系で運転されている。運行区間は平日は豊洲～所沢(上り降車専用・下り乗車専用駅：石神井公園・保谷・所沢)、土休日は元町・中華街～西武秩父だ(西武秩父行き乗車専用・元町中華街行き降車専用駅：元町・中華街・みなとみらい・横浜)。また、東京メトロ副都心線の池袋駅を通るが西武秩父行き・元町中華街行きともに降車専用駅で乗車はできない。また乗車方法は乗車券(定期券も可)と座席指定券があれば乗ることができる。指定券発売箇所は各鉄道会社の特定の駅窓口と指定券発券機だ。平日はどの区間も大人510円均一で、土



▲指定席券売機はホームの1つ上の階にありわかりづらい



▲S-TRAIN の車内。S-TRAIN 以外での運用時はロングシートにも変身する。



▲座席指定券。一部のメンバーは途中の石神井公園で降車した。

▲右：10号車「パートナーゾーン」。広く取られている。

▶豊洲駅の電光掲示板。S-TRAINの部分だけフルカラーLEDだ。



休日は乗車区間によって料金が変わる。

平日夜の S-TRAIN 103 号に乗車

2017年3月28日火曜日、S-TRAIN103号所沢行きに豊洲～所沢間で乗車した。早速、豊洲駅で指定席券を自動券売機で買おうと思ったが券売機の間所がわかりづらく手間取った。乗車率は、窓側がすべて埋まる程度で、1号車あたり10人程度といったところ。決して多いとは言えない。指定された座席に座ってみると少し窮屈に感じた。またリクライニングもできない。座席は柔らかいとは言えず、平日は乗車時間は短いためありとしても、土休日に元町・中華街から西武秩父まで2時間以上乗車すると

なるとこれはきついのではないかと感じた。コンセントは窓側のみで、通路側は利用できない。座席の前にはドリンクホルダーが1つあったがテーブルはないため、充電しながらノートパソコンを利用する際は苦勞する。上を見れば、普通列車での運用のためのつり革がぶら下がっている。4号車のバリアフリータイプのトイレや、10号車の「パートナーゾーン」など、車いすやベビーカーの利用にも配慮していた。有楽町・飯田橋（乗車専用駅）から数人ずつ乗車し20人ほどになった。待避できる駅がないためか有楽町線内はノロノロ運転だった。池袋は乗降ができない。小竹向原で乗務員交代をして、西武線に入り、速度が上がる。石神井公園で降車はほとんどなく、保谷・所沢で多くが降車した（いずれも



▲300系はダイヤ改正後引退した。かつては特急りょうもうで活躍していた。

◀500系リパティ。併結運転のために貫通路も装備している。



▲300系きりふり 283号の車内。昭和の雰囲気漂う。



▲新型車両 500系の座席の色は外国人を意識した江戸紫だ。

降車専用駅)。今回それほど乗車率が良くなかったのは、やはり運行から3日後だったため、それほど認知されていなかったのかもしれない。今後の利用促進が課題となる。永田町や池袋、小竹向原を停車駅に加え、チケットレスサービスを導入するなどすれば、さらなる利用客増加につながるかもしれない。

新設された 東武 500系通勤ライナー

東上線の TJ ライナーが好調の中、伊勢崎線・野田線にも今年4月のダイヤ改正で多くの通勤ライナーが誕生している。平日上りに特急スカイツリーライナー2本、下りに特急スカイツリーライナー3本と特急アーバンパークライナー3本が新たに設定された。すべての列車に同改正から運転を開始した新型車両 500系が使用されている。特急料金は特急スペーシアやりょうもうなどと違い、下りは410円均一、上りも510円～と安価に設定されている。また、500系は全座席にコンセントやテーブルがあり、リクラ

イニングができ、車内は快適だ。スカイツリーライナーは浅草～春日部間で運行される。実は浅草19:30発のスカイツリーライナー5号はダイヤ改正前、300系で特急きりふり 283号として運転されていた。筆者はきりふり 283号に乗った経験があるが、300系は座席がリクライニングできず、コンセントもついていなかったため決して快適とは言えなかった。乗車率は北千住を出た時点で4～5割ほどと利用客はそれほど多くはなかった。今は、500系に変わり快適さが増した。乗車率は増えたのだろうか。ちなみに300系はダイヤ改正とともに引退した。また、アーバンパークライナーは途中の春日部で分割する浅草～大宮・野田市間の1・3号と大宮～運河間の2号の設定がある。野田線初の通勤ライナーとなり、今後の利用客増加に期待がかかる。スカイツリーライナーやアーバンパークライナー1・3号はせんげん台まで特急券が必要で、せんげん台以降は乗車券のみで乗車できる。アーバンパークライナー2号も春日部以降は乗車券のみで乗車できる。



◀ 185系湘南ライナー ▲ホームライナー千葉



◀おはようライナー新宿26号に使用される251系

▶高崎線を走る通勤特急であるスローあかぎ



首都圏のJRの通勤ライナー

東京～小田原間の通勤ライナーである、湘南ライナーは185系・215系で運転される。ライナー券は510円でグリーン券を買えばグリーン車も乗車できる。金曜日の夜、東京19:30発の湘南ライナーを見たところ15両編成で1～3号車以外はほぼ満席で利用客は多かった。また新宿～小田原間には、上りにおはようライナー新宿、下りにホームライナー小田原が運転されている。おはようライナー新宿26号にはスーパービュー踊り子に使用される、251系で運転される乗り得列車だ。おはようライナー新宿26号にも乗車したが、8割ほどの乗車率でこちらも利用客は多かった。また上記の3列車は横浜・大船に停車せず、貨物線を通る。総武本線や中央本線にも通勤ライナーがある。ホームライナー千葉は下りのみの設定で、1・3・7・9号は東京～千葉間、5号は新宿～千葉間で運転される。使用車両は全てE257系500番台だ。中央ライナーは東京～八王子・高尾間で運転される。上りは朝に2本、下りは夜に5本で、使用車両はE257系およびE351系だ。また東京～青梅間に上り1本、下り3本で青梅ライナーが運転されている。また高崎線の通勤特急であるスローあかぎは上野・新宿～熊谷・本庄・高崎・前橋間で運転されている。使用車両は全て651系1000番台で、上りは朝に4本、下りは夜に8本運転されている。座席の指定を受けなくて、空席に座ること

ができる、座席未指定券の設定があるのが特徴だ。

通勤ライナーのこれから

通勤ライナーが増えた原因は、前述のとおり通勤客の減少だ。しかしこれから日本は、ますます人口が減少していく。今年、2017年から23年後の2040年。総人口は1億728万人と今より15%ほど減少、2078万人も減る見込みである。60歳以上の人口はまだ増加が続き、2040年には今より374万人多い4646万人になる。一方で、生産人口であり、通勤客でもある15歳から65歳までの人口は、2017年は7616万人であるが、2040年には5787万人までに減少する。以上からわかるように、一層の通勤客の減少が予想される。このまま何もしなければ、鉄道会社は利益が減っていく一方である。やはり今から20年、30年後を考えて、通勤ライナーのみならず何らかの対策をする必要がある。

おわりに

通勤ライナーが増えた背景とこれから、日本社会の抱える人口減少と関連づけて述べてきました。まさに鉄道は「社会の縮図」でもあるということがご理解いただければ幸いです。最後まで読んでいただきありがとうございました。