

あの決断の舞台裏 乙武洋匡が「歩く」理由 | 通勤ライナーでVIP気分  
日産ゴーンと西川社長 男の子がプリキュアに

# AERA

'18.12.24 No.61

アエラ定価 390円

俳優・タレント・歌手

滝沢秀明

【大特集】  
滝沢秀明の挑戦







### 京王電鉄 京王ライナー

新宿～京王八王子と橋本(神奈川県)の2方面に向け、計1日10本運行。1編成10両で座席数は438。追加料金400円。平日は午後8時～午前0時台に新宿を出発

# 料金ちょい足し 気分はVIP

## 座って通える「通勤ライナー」が続々誕生

「痛勤」はもうイヤ。座りたい。ささやかで切実な夢をかなえてくれる「通勤ライナー」が続々デビュー。各社の経営を支える勝負手でもある。

編集部 野村昌二

平日の午後8時前。京王線新宿駅は帰宅のラッシュアワーを迎えていた。電車がホームへ滑り込みドアが開くと、乗客は殺気立ち、我先にと車内になだれ込む。だが、2番ホームに、殺気はない。8時ちょうどの「京王ライナー」は、400円の追加料金でチケットを手に入れば、必ず座れるのだ。「400円でVIP気分です」

「変身」車両に100億 この京王ライナーは、京王電鉄が約100億円を投じて新型車両50両を導入し、今年2月に運行を開始した。鉄道事業本部計画管理部企画担当課長の川島洋祐さんは言う。「座って帰りたいというお客さまの満足度と、沿線価値の向上を図るのが目的です」

「私は気にしない」と話し、座席で目を閉じた。 そう話すのは、都内の不動産会社に勤める男性会社員(42)。終点の京王八王子まで40分かけて帰る。以前は立って帰ることが多かったが、年齢もありつらいので、週に2、3回は座って帰るようになった。月5千円近くの追加料金は自己負担だが、「私は気にしない」と話し、座席で目を閉じた。



ライナー用チケットはウェブや新宿駅に設けた券売機で購入できる。車内はフリーWi-Fi環境が整い、各座席には電源コンセントもついている



型車両「6020系」の7両編成のうち1両を、ロングシートからクロスシートに転換する。平日の夜19〜23時台に大井町駅を出発して、田園都市線の長津田駅まで直通運転する。無料のWiFiが使える、座席には電源コンセントやカップホルダーも。車内の照明は心地よさと暖かみを感じられるよう暖色系のLEDにした。

「当時ノンストップだった新宿〜小田原間のロマンスカーのうち、夕方の下り列車を新原町田駅(今の町田駅)に停車させたのが通勤ロマンスカーのスタート



**東武鉄道 TJライナー**  
池袋〜小川町。追加料金上り410円、下り310円。ロング・クロス転換シートの導入は関東初



**京浜急行電鉄 ウイング号**  
品川〜三崎口。追加料金300円。1カ月の座席を確保する定期券(5500円)もある



**JR東日本 湘南ライナー**  
東京〜小田原。追加料金510円、ライナー券がセットになった「ライナーセット券」も販売(日数×510円)



**東京急行電鉄 Q SEAT**  
大井町〜長津田。追加料金400円。座席に電源コンセントやカップホルダーを設置



**西武鉄道 拝島ライナー**  
西武新宿〜拝島。追加料金300円。平日はほぼ全列車満席に近い乗車率



**京成電鉄 モーニングライナー**  
成田空港〜京成上野。追加料金410円。車両は世界的デザイナー・山本寛斎氏のデザイン



**小田急電鉄 ホームウェイ号**  
北千住・新宿〜片瀬江ノ島・本厚木・箱根湯本(北千住〜新宿は東京メトロ千代田線乗り入れ)。追加料金410〜1090円

にして並ぶ座席)で走っているが、夕方以降はクロスシート(進行方向に向けて並ぶ座席)の通勤ライナーに「変身」する。運行開始から約9カ月。この日の午後8時発の一番列車は、出発の5分前には完売した。会社員を中心にリピーターが多く、平日は8割、23時台までだと9割近い乗車率だと言う。

乗りたくなくても乗らなければならぬのが朝晩の満員電車だ。2年前、小池百合子都知事は「満員電車ゼロ」を公約に打ち出したが、通勤に余裕ができたとは思えない。公約に掲げた「2階建て通勤電車の導入促進」は、「進展はない」(東京都)といい、具体的な検討課題にすらなっていない。

率1位の東京メトロ東西線は19.9%にもなる。国土交通省によれば20.0%は「体が触れ合い相当圧迫感がある」状態だ。東京一極集中が加速する中、今日も「痛勤族」はギューギューの満員電車でつり革にさえずりかまされず、ヨレヨレになって会社や家にたどり着く。しかも都心に近い不動産は高騰する一方、せめて座って通勤したい……。そんな切なる願いをかなえてくれるのが通勤ライナーだ。

**各社参入で群雄割拠に**

通勤ライナーに法定的な定義はないが、朝夕の通勤ラッシュの時間帯に数百円の追加料金を払って「必ず座れる」列車をいう。チケットは座席定員分しか発売しないので確実に座れ、所要時間がほぼ特急並みなのが売り。昨年から今年にかけては、首都圏に相次いで通勤ライナーが登場して群雄割拠の時代を迎えている。

冒頭で紹介した京王ライナーのほか、西武鉄道は昨年3月に西武池袋線の所沢と東京メトロ有楽町線の豊洲を結ぶ「S-TRAIN」を、今年3月には西武新宿と拝島を結ぶ「拝島ライナー」を投入。12月14日には東京急行電鉄が「Q SEAT」の運行を始めた。

トです」(小田急) 80年代以降、首都圏の鉄道各社は次々と通勤ライナーを投入する。85年、京成電鉄が早朝の成田空港発京成上野行き「モーニングライナー」を、86年には国鉄(現JR東日本)が東海道線で「湘南ライナー」を開始。92年から京浜急行電鉄が「ウィング号」を、08年からは東武鉄道が池袋と埼玉県南西部を結ぶ東武東上線に通勤ライナー「TJライナー」を走らせている。

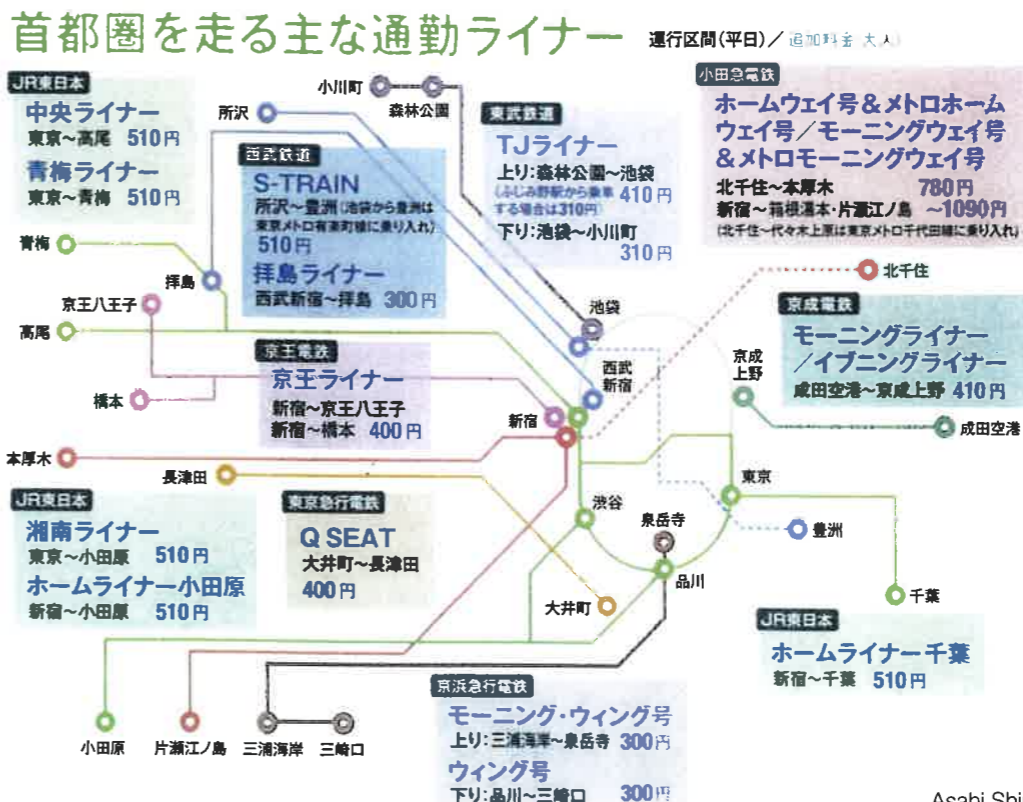
**競合路線への対抗意識**

各社が通勤ライナーを走らせる背景にあるのは、鉄道会社間の熾烈な競争だ。例えば、ともに東京西部の多摩地域と新宿駅を結ぶ「ドル箱路線」を抱える京王と小田急。鉄道ジャーナリストの松本典久さんは、前出の京王ライナーには小田急への対抗意識がうかがえると話す。

両社が競合する多摩センター〜新宿間は、京王が319円、若千距離が長い小田急は370円(共にICカード利用時)と運賃に差があることもあって、多摩センター駅の16年度の1日当たりの乗降客数は、京王8万7551人、小田急5万5855人と京王の圧勝だった。だが今年3月、小田急は複雑な線化工事完了にともなうダイヤ

**【首都圏以外】**

JR北海道	手稲〜札幌	100円
JR東海	沼津〜浜松	320円
JR(名古屋地区)	名古屋〜大垣	320円
	ホームライナー大垣	320円
	ホームライナー中津川	320円
	ホームライナー瑞浪/瑞浪(多治見)	320円
	ホームライナー多治見	320円
京成電鉄	出町柳〜淀屋橋	300〜380円
南海電鉄、京北高速鉄道	和泉中央〜難波	510円
JR東日本	新潟〜直江津	310円
	新潟〜村上	310円
あいの風とやま鉄道、伊吹川鉄道	泊〜金沢	300円
	あいの風ライナー	



改定で所要時間を短縮し、新宿まで最大14分縮めラッシュピーク時最速36分と、京王と互角に近い状態となった。「京王には、手をこまねいていと小田急に乗客が流れるとの危機感がある」(松本さん) 沿線の人口減少への危機感も、競争に拍車をかける。「東京都の人口は25年にピークを迎えるが、京王沿線の自治体では25年を待たずに人口減少に転じると予測されているところもある。京王にとって京王ライナーの導入は、小田急との競争力強化といった意味合いが大きい」(同)

**沿線人口増加にも期待**

各社が通勤ライナーに期待するのは、単に乗客数を増やすことだけではない。鉄道各社は鉄道事業以外に、沿線の都市開発や不動産事業、商業施設の運営なども手がけている。利便性を高めることで沿線に移住する人が増え、不動産の価値が上がれば、グループ全体の収益を押し上げられる。S-TRAINなどを走らせる西武鉄道は言う。「近い将来、少子高齢化による通勤・通学需要の縮小が確実に訪れます。座席指定列車を運行することで、沿線にお住まいのお客さまの満足度を向上させる

こと、住んでみたいとお客さまに選ばれる沿線になることを期待しております」 不動産調査会社「トータルブレイン」(東京都港区)取締役専務執行役員の杉原禎之さんはこう分析する。「共働き世帯の増加により、いま住宅でもっとも重視されるのは利便性。通勤ライナーによって都心へのアクセスの利便性が増せば、沿線の不動産価値が高まる可能性がある」

通勤ライナーが停車するような主要駅にはグループで手がける不動産や商業施設が集中している。鉄道各社にとって、利便性アップによる効果が見込みやすいとみられる。 「近い将来、「通勤ライナー」に頼らずとも快適に通勤・通学できる時代が来ると思われる。着席できるだけでない付加サービスの模索も必要になる。車内の喫茶や食事、新たな魅力になるのではないかと」 ゆったり座り、コーヒーと美味しい食事を楽しみながらの通勤——「痛勤列車」が死語となる日は来るだろうか。