

## 第1章 はじめに



図表 1-1-1

2019年10月9日、水曜日。この日も八王子駅では多くの通勤客が列を作り、都心へ向かう中央線快速電車の到着を待つ、いつもの「通勤ラッシュ」の光景が展開されていた。

そんな中、通勤型車両ばかりが通る駅でひととき異彩を放っている列車があった。6時48分発の特急「はちおうじ4号」である。

この特急はちおうじ号は郊外から都心への通勤に際し、特別料金と引き換えに快適さと速達性を提供するいわゆる「通勤ライナー」の1つである。八王子～東京間で朝ラッシュ時の上りに2本、夕ラッシュ時の下りに6本運転され、全席指定制であるため、乗客は指定券を購入すれば東京都心のターミナル駅である新宿・東京(夕ラッシュ時はその逆で、郊外の立川・八王子)まで座っていくことができる。そのため通勤客にとって非常に使い勝手のいい列車となっており、実際この列車も毎日のように満席となっている。

6時40分、この列車が発車する八王子駅3番線ホームで調査を開始した。この時点ですでに当日のはちおうじ4号は満席となっていたため、まずはホーム上の特急券券売機で「座席未指定券」を購入。この切符は着席を保証しない代わりに指定席が満席の際でも購入することができ、空席のある区間では空いた座席を利用することができるため、指定券を購入していなかった客の駆け込み需要にも応えるものとなっている。実際、筆者のほかにも何人か座席未指定券を購入する乗客が見受けられた。

切符購入が済んだところで6号車の車内に乗り込み、このまま終点の東京まで乗車しながら調査を続ける。発車数分前になると一気に乗客が乗り込み始め、最終的に6時48分の発車時点でこの号車の64席中26席が埋まった。残りの38席にも次の区間、つまり立川から乗客が乗ってくることを示す黄ランプが点灯したことで、少なくとも立川～新宿間で満席となっていることが裏付けられた。

八王子を定刻で発車した列車は中央線を順調に進み、6時57分に立川に到着。ここでは八王子駅以上に乗客が乗り込み、6号車の空席だった38席全席が埋まるとともに、デッキにも号車ごとに2～4人の立ち客が出た。この特急に使用されるE353系車両には1両につきドアが1つしかなく、多くの客が乗車するには時間がかかるが、停車時間が2分と通常の列車より長く確保されていることで、乗客全員が難なく乗車することができていた。

6時59分、立川を定刻で発車。高架区間に入ると列車はスピードを上げ、次の停車駅の新宿までの間に国分寺・東小金井・三鷹・中野でそれぞれ1本、計4本の快速電車を追い抜いた。立川をこの特急の11分前に発車した快速よりも新宿に先着するダイヤとなっていることから、朝ラッシュ時であっても速達性が維持され、特急列車としての役割も十分に果たしていることが分かる。

7時27分、新宿に到着。ここでも2分の停車時間が確保され、6号車からは10人が降車していった。朝ラッシュピーク時には、日常的に7・8番線ホームは快速電車の到着時には通勤・通学客でごった返し、ホームからコンコースに上がるのもままならないような状況が見受けら

れる。しかし、はちおうじ号の到着時には降車客もそれほど多くなく、心なしかスムーズに移動できているように感じられた。車内での快適性だけでなく、列車を降りてからのスムーズさを得られることもまたライナーを利用する利点なのかもしれない。

7時29分に新宿を発車し、都心の高層ビル街を走り抜けていくと、あっという間に東京駅の到着放送が鳴り始める。御茶ノ水で総武線と別れ、神田を通過して東京へ向かう高架線を上り始めたところで乗客は降車の準備を始め、7時42分に定刻で東京に到着すると、スーツ姿の通勤客は足早にホームへ降り立ち、それぞれの目的地へと向かっていった。

はちおうじ号が到着した1番線にも、わずか3分後には次の快速電車が入線してくる。はちおうじ号は乗客を降ろすとすぐにドアを閉め、回送列車として足早に新宿へと走り去っていった。

この「特急はちおうじ」号は2019年3月のダイヤ改正で新規設定された列車であり、それまでは同じ時間帯の八王子・高尾発の「中央ライナー」がその役割を担っていた。筆者は中央ライナー時代の2019年2月27日にも同じような時間帯の上りライナー号に乗車したことがあり、当時からライナーは毎日ほぼ全列車が満席となっていたため、中央線におけるライナー列車への需要の大きさは十分に実感していた。しかし、実を言うとはちおうじ号には前身の中央ライナー号と比較すると以下に述べるような3つの欠点、また状況の変化があり、特急化されることで正直なところ利用客は減少するのではないかという予想を立てていた。

① (廃止時点での)中央ライナーの普通席料金は510円、グリーン料金は720円であったのに対し、はちおうじ号の普通指定券・座席未指定券は750円、グリーン料金は1260円と大幅に値上げされている。

② 中央ライナー時代は大半の席が当日発売だったため、当日の朝駆け込みでも席を確保しやすかったが、はちおうじ号では指定券が前日以前に完売してしまう場合が多く、また特急券の車内購入には追加料金が必要となっているため、当日の飛び乗りで着席することが困難になった。

③ (京王)八王子～新宿間で中央線と競合する京王線において運転されていた「京王ライナー」号が、2019年2月22日のダイヤ改正で中央ライ

ナー・はちおうじ号と同じような役割の列車として朝の上りにも新設された。

ところが、実際には調査した日のように、はちおうじ号も変わらず毎日のように満席、それどころか使用される車両の両数が中央ライナーと比べて11両→12両と1両増えているため、その分乗客が増えているということになる。今回の調査によって、日本有数の混雑路線である中央線においては、多少不便になろうともライナー列車に対する需要は依然として大きいということを実感させられた。

一方で、ライナー列車の運転は良い影響ばかりをもたらすと一概には言えないのもまた事実である。実際、筆者はかつて上りの中央線快速を利用して通学していたが、ライナー通過直後、列車間隔が空いた後の快速電車は特に混雑しており、ライナーが少しでも遅延しようものなら後続の快速では積み残しが出るということも珍しくなかった。ライナー列車の運転が前後の列車に少なからず悪影響をもたらすということは否めないだろう。

ここで取り上げたはちおうじ号はあくまで「通勤ライナー」の一例に過ぎないが、以降の章ではこのような例を切り口として、「通勤ライナー設定の意義」、「通勤ライナーと一般列車の共存」という点について考えていきたい。