

第3章 『通勤ライナー』の定義

一口に『通勤ライナー』と言っても、それがどういった列車を指すかは曖昧である。例えば種別がライナーであるもの、あるいは列車の名称にライナーとついているものだけを『通勤ライナー』とするならば、第1章で紹介した特急はちおうじは『通勤ライナー』ではないということになる。しかしながら第1章で言及したように、特急はちおうじを利用する客の大半は通勤客であると思われ、まさしく『通勤ライナー』としての役割を果たしている。では、どのように『通勤ライナー』を定義すればこのような問題を解消できるだろうか。

大塚(2013)によると、『通勤ライナー』とは、主に着席サービスまたは速達サービスのいずれか(あるいは、着席サービスおよび速達サービスの両方)を提供することを目的として、定期券+料金券(特急券、乗車整理券、ライナー券等)で乗車可能な、通勤・通学時間帯(概ね平日7時~9時および18時以降)に「別建て」で運行される旅客列車のことである¹。

これをもとに、本研究では、都心とその近郊を結ぶ路線にて、朝上り(東京都23区内の駅に9時台までに到着)、および夕方下り(東京都23区内の駅を18時以降に発車)に別建てで走っている追加料金の必要な列車を広義の『通勤ライナー』と定義する。「別建て」というのは、JR東日本が運行している普通列車・快速列車グリーン車のような、編成の一部に、乗車するために追加料金が必要な座席を持つ列車を除外するということである。こういった列車は、一般列車と『通勤ライナー』との共存の問題を考える今回の研究の目的に適していないため、除外した。また一般列車とは完全に別の線路を走行する新幹線についても、今回の研究の目的にはそぐわないため、除外する。

なお、先ほどの定義では夕方の『通勤ライナー』についても定義はしたが、朝の時間帯のほうが通勤の時間帯が重なり、それに伴ってラッシ

¹ 大塚良治(2013)『「通勤ライナー」はなぜ乗客にも鉄道会社にも得なのか』東京堂出版,p.22

ユも余裕のないものになっているため、本研究では主に朝の『通勤ライナー』のみを扱うこととする。また、首都圏以外でも『通勤ライナー』が運行されている地域がある。しかしながら、各地域の最混雑時間における主要区間の混雑率の平均(平成 29 年度)は、東京圏が 163%なのに対して、名古屋圏では 131%、大阪圏では 125%となっており²、首都圏の通勤ラッシュは他の地域と比較しても突出している。そのため、本研究では首都圏の『通勤ライナー』のみを考えることとする。

² 国土交通省「東京圏で混雑率 180%超の路線が 12 路線から 11 路線へ～都市鉄道の混雑率調査結果を公表します～」

https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000068.html