

第4章 『通勤ライナー』の歴史

以下では、そもそも今日各地で走っている『通勤ライナー』はいつ誕生し、どのような経緯で広まってきたかについて論じる。歴史的に見て、『通勤ライナー』は①ライナー型車両を用いて運行するもの(TJライナー、京王ライナーなど)、②特急型車両を用いて運行するもの(湘南ライナー、中央ライナーなど)、③特急型車両を用いて特急として運用するが、実質的には『通勤ライナー』の役目を担うもの(小田急「ホームウェイ」、西武「むさし」など)の3タイプに大きく分類される。

『通勤ライナー』の先駆けとされているのは③のタイプのもので、1966年のダイヤ改正における小田急電鉄の施策が挙げられる³。それまでは箱根・江ノ島エリアへの観光輸送に焦点を当てて特急ロマンスカーを運用していたが、沿線の宅地開発や通勤利用人員の増加に伴い、通勤時間帯にそれまでは通過していた郊外住宅地の諸駅に停車する特急を設定した。翌年には定期券による特急利用が可能となり、このことから郊外と都心を結ぶ着席保証型優等列車がすぐに好評を博したことがうかがえるだろう。

1969年には西武鉄道がこの動きに続く。都心と秩父エリアを結ぶ観光特急としての意義を当初は想定していたが、所沢や入間市といった途中主要駅への停車によって通勤輸送の需要にもこたえられるようにし、1973年には通勤時間帯のみに運行され、池袋～飯能間を往復する特急「むさし」号を新設した。

一方、国鉄ではそのように通勤時間帯を特別に取り上げて優等列車を都市・郊外輸送に使うという策には乗り出さなかった。あくまでも通勤型車両による大量輸送を主眼に置いており、着席が保証される快適な通勤輸送形態を導入するには至らなかった。

³ 電気車研究会(2014)「鉄道ピクトリアル」2004年6月号、44-51収録
斎藤幹雄『「通勤ライナー」その生い立ちと現状』

しかし、民営化直前の1984年6月に大きな転機が訪れる⁴。東北本線の上野～大宮間において、特急「あさま」号の車両の東大宮操車場への回送列車を客扱い列車とし、「ホームライナー大宮」号として下りの夕・夜時間帯に2本設定した。国鉄内部では賛否両論が飛び交った試作プランではあったが、思いの外利用者からは高い評価を受け、同年9月には3本へ増発、翌年3月に5本へ、1987年6月には6本へと着実に本数を増やしていった。従来から運用されていた特急車両を用いつつ、初めて明確に「ライナー」という名を冠した点において、この事例は②の発端といえよう。なお、「ホームライナー大宮」の成功で軌道に乗った国鉄はその後常磐線や総武本線などにおいて、それぞれ「ホームライナー土浦」や「ホームライナー津田沼」などを展開していく。

その中でも特筆すべきは、1986年11月から東海道本線で運行される「湘南ライナー」であろう。当初は185系などの特急車両のみによる運行であったが、さらなる輸送力増強のために1992年からオール二階建て・普通車全車ボックスシートの215系車両を新造して導入した。当初は昼行の快速「アクティイ」への導入も兼ねて投入されたが、通勤型でも特急型でもないライナー型車両という系統を新たに作った点で非常に興味深い



図表 1-4-1 JR215系電車

⁵。215系による「湘南ライナー」は、上の3類型では①の先駆けと言えるだろう。現在では、いずれも平常運行時はロングシート、ライナー運行時はクロスシートと切り替えられる東武50090系、西武40000系、京王新5000系がこのタイプの代表例として挙げられる。

そして近年では、都市・郊外への距離的・物的なハンデによるライナー列車の投入のみならず、都心部から比較的に近い位置でも「着席保

⁴ 同誌10-15収録 脇幸広『JR各社のライナー輸送歴史と概況 JR東日本東京圏』

⁵ 同誌52-63収録 猪口信『首都圏の国鉄～JR 通勤ライナー運転変遷史』

証」という質的なセールスポイントを掲げて導入されるライナー列車が増えている。東武鉄道の「TJ ライナー」や西武鉄道の「S-Train」「拝島ライナー」、京王電鉄の「京王ライナー」、南海・泉北高速の「泉北ライナー」などが典型例だろう。本稿では、こうした近代型のライナー列車にも焦点を当て、無料列車との比較などからその意義をこれより分析していく。