

# 通勤輸送向け着席保証列車の可能性

## —企業価値向上と利用客の満足度向上の両立に向けて—

大塚 良治<sup>a</sup>

<sup>a</sup> 湘北短期大学総合ビジネス学科

### 【抄録】

本論は、鉄道事業者が通勤輸送向け着席保証列車を運行する意義を明らかにし、今後の通勤輸送向け着席保証列車の新規運行の可能性を展望することを目的とする。通勤輸送向け着席保証列車の意義および運行可能性について、全国の事例および東武鉄道東上本線TJライナーの採算性分析を踏まえ検討する。利用客の着席ニーズが高い場合、鉄道事業者は、通勤輸送向け着席保証列車を運行することで、収益を確保することができる。しかし、鉄道事業者にとって、通勤輸送向け着席保証列車の運行は、企業価値向上と着席機会の提供を通じた利用客の便益確保を両立する手段として位置付けることが重要である。利用客に着席という「選択肢」を提供する通勤輸送向け着席保証列車を運行することで、鉄道の魅力を向上させ、環境に優しい鉄道の利用促進につなげることができれば、自動車の利用者を減らし、CO<sub>2</sub>削減、交通事故防止および道路渋滞の抑制を図ることも可能となる。

### 【キーワード】

通勤輸送向け着席保証列車    企業価値    利用客の満足度

### 1. はじめに

東京圏、大阪圏、および名古屋圏の通勤・通学時間帯において、都心部へ向かう列車が満員（「満員電車」）になる光景が平日の毎日繰り返されていることは、今さら言うまでもないことであろう。阿部 [2008] によると、そもそも満員電車とは、電車に乗りたい人の数が、快適に運べる適正人数を大幅に上回っていることから起こる現象であり、つまり需要が供給を圧倒している状況で

あるとされる<sup>1</sup>。あるテレビ番組におけるりんかい線70-000形を使用した検証実験によると、定員の247%の386名まで乗車することが可能との結果が紹介されていた<sup>2</sup>。実際、東京圏では乗車率200%前後の路線・区間が存在し、まさに「痛勤・痛学」を余儀なくされているのが現状である。

こうした「痛勤・痛学」を避けて、着席を保証する通勤輸送列車（以下、「通勤輸送向け着席保証列車」と呼ぶ）が、JR旅客会社（北海道旅客鉄道（JR北海道）、東日本旅客鉄道（JR東日本）、東海旅客鉄道（JR東海）、西日本旅客鉄道（JR西日本）、四国旅客鉄道（JR四国）、九州旅客鉄道（JR九州））および私鉄各社で運行されてきた。特に首都圏に

---

<連絡先>

大塚 良治 r-otsuka@shohoku.ac.jp

において、東京都心と周辺地域の間を運行している通勤輸送向け着席保証列車では、高い乗車率を誇っている列車が多い。激しい混雑を避けて、少しでも快適に通勤する目的で着席を求める利用者からの少なからぬニーズがあることが分かる。

東京圏、大阪圏、および名古屋圏における鉄道の主要区間の混雑率（平成21年度）は、次の通りである。東京圏では、JR東日本総武線（緩行）錦糸町→両国203%を筆頭に、同京浜東北線上野→御徒町198%、東京地下鉄東西線木場→門前仲町197%と続き、31区間の平均混雑率は167%となっ

ている。大阪圏でも、大阪市御堂筋線梅田→淀屋橋144%を筆頭に、阪急宝塚線三国→十三143%、同神戸線神崎川→十三141%と続き20区間の平均混雑率は127%となっている。また、名古屋圏では、名古屋市東山線名古屋→伏見148%を筆頭として、8区間の平均混雑率は137%と大阪圏のそれを上回っている。このように、東京・大阪・名古屋の三大都市圏では、最混雑時間帯に都心へ向かう列車では、すし詰め状態での「痛勤・痛学」を強いられているのである。

表1 東京圏における主要31区間（注1）中の混雑率上位10区間（平成21年度）

順位	事業者名	線名	区間	混雑率(%)
1	JR東日本	総武(緩行)	錦糸町→両国	203
2	JR東日本	京浜東北	上野→御徒町	198
3	東京地下鉄	東西	木場→門前仲町	197
4	JR東日本	中央(快速)	中野→新宿	194
5	JR東日本	東海道	川崎→品川	190
6	東急	田園都市線	池尻大橋→渋谷	187
6	小田急	小田原	世田谷代田→下北沢	187
8	JR東日本	横須賀	新川崎→品川	181
9	東京地下鉄	千代田	町屋→西日暮里	178
10	JR東日本	総武(快速)	新小岩→錦糸町	180
31区間の平均混雑率				167

(注1) 31区間は、上位10区間の他、東武伊勢崎線小菅→北千住140%、同東上線北池袋→池袋138%、西武池袋線椎名町→池袋172%、同新宿線下落合→高田馬場159%、京成押上線曳舟→押上160%、同本線大神宮下→京成船橋149%、京王京王線下高井戸→明大前167%、同井の頭線神泉→渋谷139%、東急東横線祐天寺→中目黒174%、京急本線戸部→横浜152%、東京都浅草線本所吾妻橋→浅草122%、同三田線西巢鴨→巢鴨139%、同新宿線西大島→住吉154%、東京地下鉄日比谷線三ノ輪→入谷156%、同銀座線赤坂見附→溜池山王161%、同丸の内線新大塚→茗荷谷157%、同有楽町線東池袋→護国寺167%、同半蔵門線渋谷→表参道170%、JR東日本総武線（緩行）代々木→千駄ヶ谷91%、同常磐線（快速）松戸→北千住176%、同常磐線（緩行）亀有→綾瀬176%。路線名は国土交通省ホームページ記載の名称をそのまま転載している。

(出典) 国土交通省ホームページより引用（表2と表3も同じ）。

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/03\\_03.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/03_03.html)

表2 大阪圏における主要20区間（注2）中の混雑率上位10区間（平成21年度）

順位	事業者名	線名	区間	混雑率(%)
1	大阪市	御堂筋	梅田→淀屋橋	144

通勤輸送向け着席保証列車の可能性

2	阪急	宝塚	三国→十三	143
3	阪急	神戸	神崎川→十三	141
4	近鉄	京都	桃山御陵前→丹波橋	140
5	近鉄	奈良	河内永和→布施	138
6	近鉄	大阪	俊徳道→布施	137
7	近鉄	南大阪	河堀口→大阪阿倍野橋	136
8	JR西日本	片町	鳴野→京橋	135
9	JR西日本	大阪環状	鶴橋→玉造	128
9	阪急	京都	上新庄→淡路	128
20区間の平均混雑率				127

(注2) 20区間は、上位10区間の他、南海高野線百舌鳥八幡→三国ヶ丘124%、同南海本線湊→堺122%、京阪京阪本線野江→京橋116%、阪神本線出屋敷→尼崎113%、大阪市谷町線谷町九丁目→谷町六丁目114%、同四つ橋線難波→四ツ橋98%、同堺筋線日本橋→長堀橋117%、JR西日本東海道線(快速)茨木→新大阪111%、同東海道線(緩行)新大阪→大阪111%、同阪和線(快速)堺市→天王寺123%。

表3 名古屋圏における主要区間の混雑率(平成21年度)

順位	事業者名	線名	区間	混雑率(%)
1	名古屋市	東山	名古屋→伏見	148
2	名古屋市	名城・名港	金山→東別院	142
3	近鉄	名古屋	米野→名古屋	138
4	名鉄	本線(西)	栄生→名鉄名古屋	135
4	名鉄	本線(東)	神宮前→金山	135
4	JR東海	中央	新守山→大曽根	135
7	名古屋市	鶴舞	川名→御器所	138
8	JR東海	東海道	枇杷島→名古屋	126
8区間の平均混雑率				137

東京圏、大阪圏、および名古屋圏では、JR旅客会社および私鉄各社が通勤輸送向け着席保証列車を運行している。また、東京圏、大阪圏、名古屋圏およびそれ以外の地域(以下、地方圏)でも、JR旅客会社によって通勤輸送向け着席保証列車が運行されている。

本論は、鉄道事業者による通勤輸送向け着席保証列車運行の意義を明らかにし、今後の通勤輸送向け着席保証列車未運行路線における新規運行の可能性を展望することを目的として、以下の順序で議論を進める。第2節では、通勤輸送向け着席保証列車の定義を確認しJR旅客会社および私鉄

の通勤輸送向け着席保証列車の事例を紹介することで、通勤輸送向け着席保証列車のそれぞれの特徴を浮き彫りにする。第3節では、通勤輸送向け着席保証列車未運行路線における運行の検討材料とするために、東武鉄道東上本線TJライナーの事例紹介と採算性分析を行う。第4節では、鉄道事業者による通勤輸送向け着席保証列車の運行を正当化するための視点について考察する。第5節では、第4節までの議論に立脚して、通勤輸送向け着席保証列車未運行路線での運行可能性を検討する。そして、第6節でまとめと通勤輸送向け着席保証列車の今後の展望を示すことにする。

## 2. 通勤輸送向け着席保証列車の意義と現状

混雑を避けて、ゆったりと着席できる通勤輸送向け着席保証列車がJR旅客会社および私鉄各社で運行されている。ここで、通勤輸送向け着席保証列車とは、通勤・通学時間帯（概ね平日朝7-9時および平日夕方18時以降）に、定期券のほかに料金券を別途購入することで、着席が保証される有料列車を言う。主としてJR旅客会社における座席定員制の「ホームライナー」ならびに定期券で利用可能な普通列車の普通車指定席・グリーン車指定席、および私鉄各社の座席指定制特急や座席定員制列車が該当する。本論において、「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てJR旅客会社において運行されている料金徴収形の普通（快速）列車を指すことにする（また便宜上、JR信越本線時代に運行されていたホームライナーを引き継ぐ形で、現在まで運行されているしなの鉄道しなのサンライズ・しなのサンセットも含めることにする。なお本論では、私鉄のライナー列車は「ホームライナー」には含めず、私鉄の「座席定員制列車」に分類し説明することとする）。なお、JR旅客会社の特急自由席および主にJR東日本首都圏エリアで運行されている普通列車グリーン車自由席も、通勤・通学時間帯に混雑を避けるために通勤利用客によって利用されているが、着席は保証されていない。また、「ホームライナー」の中にも、座席定員制を採用せず、着席保証のない全車自由席の列車もある。

例えば、山手線池袋7時09分発湘南新宿ライン横須賀線直通<sup>3</sup>大船行き（列車番号：1100Y）15両編成（資料1）の場合、グリーン車自由席4号車・5号車および普通車自由席1号車-3号車・6号車-15号車ともに池袋で多数の下車があるものの、普通車自由席のみならず、グリーン車自由席4号車・5号車の客室およびデッキに大勢の立ち客がおり、

グリーン車であっても池袋からの着席は困難である（資料2）。JR東日本首都圏エリアでは、一部を除いて、普通列車のグリーン車は自由席であり、着席保証がないことから、朝の通勤時間帯に郊外から都心へ向かう普通列車のグリーン車自由席、および夕方以降に都心から郊外へ向かう普通列車のグリーン車自由席それぞれにおいて、立ち客が発生していることが多い。

資料1 湘南新宿ライン横須賀線1100YE231系



資料2 湘南新宿ライン横須賀線1100YE231系  
4号車グリーン車2階席の様子

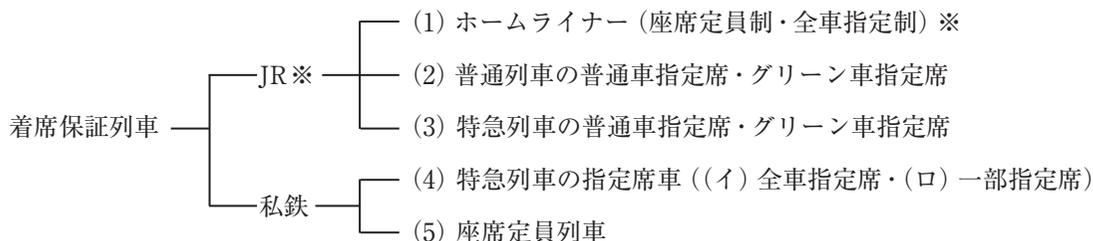


本論は通勤輸送向け着席保証列車に焦点を当てるため、原則として、着席保証のないJR旅客会社の特急自由席、普通列車グリーン車自由席、およ

通勤輸送向け着席保証列車の可能性

び私鉄の指定席・座席定員列車以外の料金徴収列車は検討対象から除外することとする。ただし、ホームライナーについては、着席保証付きのホームライナーとの比較に資するため、一部事例の紹介を行う。

図 1 通勤輸送向け着席保証列車（定期券＋料金券で利用可能な列車）の分類



※しなの鉄道しなのサンライズ・しなのサンセットも含む。

表 4 JR 旅客会社における定期券＋特急券等での特急利用許可状況一覧

JR 旅客会社	特急普通車自由席	特急普通車指定席	特急グリーン車指定席
JR 北海道	全列車可。	原則不可。 ※ただし、特急定期券（かよエール）を所持する場合、別途指定料金券購入で普通車指定席利用可。	原則不可。 ※ただし、特急定期券（かよエール）を所持する場合、別途グリーン料金券購入で利用可。
JR 東日本	一部の列車で可。	不可。 ※ただし、「しおさい」、「あやめ」、「わかしお」、「新宿わかしお」、「さざなみ」、「新宿さざなみ」、および千葉と成田の両方に停車する「成田エクスプレス」の池袋・新宿・品川⇄成田間および同38号以降の品川→大船間下り列車では、別途特急券購入で利用可。	利用不可。
JR 東海	全列車可。 ※ただし、定期券の券面の特急列車停車駅間で特急列車を利用可。	原則不可。 ※ただし、新幹線「こだま」については、新幹線定期券（フレックス・フレックスパル）を所持する場合、「フレックス用こだま号指定席回数券」購入で利用可。	原則不可。 ※ただし、新幹線「こだま」については、新幹線定期券（フレックス・フレックスパル）を所持する場合、「こだま号専用フレックスグリーンパス」、「フレックス用こだま号グリーン回数券」、「フレックス用こだま号eグリーン変更券」購入で利用可。
JR 西日本	全列車可。	原則不可。 ※ただし、「指定席特急料金定期券」を併用することで、利用可能な列車がある。	原則不可。 ※ただし、「グリーン特急料金定期券」を併用することで、利用可能な列車がある。
JR 四国	全列車可。	原則不可。 ※JR 四国については、JR 四国電話案内センター、松山駅、高松駅に問い合わせたが、いずれの回答も正確性を欠くと判断されたので、原則不可とのみ記載しておく。	原則不可。 ※左に同じ。
JR 九州	全列車可。	全列車可。	全列車可

（出典）交通新聞社『JR 時刻表』2011 年（平成 23 年）2 月号および JR 旅客会社への電話調査等を基に作成。

(1) JR 旅客会社およびしなの鉄道の「ホームライナー」

JR東日本・JR東海のホームライナーは、原則として、1列車の座席数と同数の着席整理券(ライナー券)しか発売しないので、必ず着席できる点をセールスポイントとしている<sup>4</sup>。JR東日本中央本線の「中央ライナー・青梅ライナー」やJR東海のホームライナーのように全席座席指定制のホー

ムライナーもあるが、他はすべて座席定員制(自由席であるが、着席が保証されている)の形態で運行されている。2011年(平成23年)3月12日(土)現在、JR旅客会社で運行されているホームライナーは表5の通りである。

以下、JR旅客会社およびしなの鉄道のホームライナーの事例を首都圏地区、京阪神地区、名古屋地区、および地方圏に分類し紹介する。

表5 JR 旅客会社におけるホームライナー一覧(運転日で特に記載なきものは土曜・休日運休)  
(2011年(平成23年)3月12日(土)現在)

JR旅客会社	列車名	運行区間・運転日	着席保証の形態
JR北海道	ホームライナー	函館本線小樽→札幌, 手稲→札幌	自由席。※着席保証なし。
JR東日本	湘南ライナー	東海道本線東京-平塚・小田原	座席定員制自由席
	おはようライナー逗子・ホームライナー逗子	東海道本線・横須賀線東京-逗子	座席定員制自由席
	中央ライナー	中央本線東京-八王子・高尾	座席定員制指定席
	青梅ライナー	中央本線・青梅線東京-青梅	座席定員制指定席
	ホームライナー古河	東北本線上野-古河	座席定員制自由席
	ホームライナー鴻巣	東北本線・高崎線上野-鴻巣	座席定員制自由席
	ホームライナー千葉	中央本線・総武本線東京・新宿-千葉	座席定員制自由席
	おはようライナー	篠ノ井線塩尻→長野	座席定員制自由席
	らくらくトレイン村上	白新線・羽越本線新潟→村上 ※毎日運転。	座席定員制自由席
らくらくトレイン長岡	信越本線新潟→長岡 ※土曜・休日・年末年始以外の日。	座席定員制自由席	
JR東海	ホームライナー豊橋	東海道本線大垣→豊橋 ※一部列車は毎日運転。	座席定員制指定席
	ホームライナー大垣	東海道本線豊橋→大垣, 大垣→名古屋 ※下りは夜, 上りは朝に運転。 ※一部列車は毎日運転。	座席定員制指定席
	ホームライナー関ヶ原	東海道本線名古屋→関ヶ原	座席定員制指定席
	ホームライナー中津川	中央本線名古屋→中津川	座席定員制指定席
	ホームライナー瑞浪	中央本線瑞浪→名古屋	座席定員制指定席
	ホームライナー多治見	中央本線多治見→名古屋	座席定員制指定席
	ホームライナー太多	中央本線・太多線名古屋-美濃太田 ※一部列車は土曜日も運転。	座席定員制指定席
	ホームライナー沼津	東海道本線静岡→沼津	座席定員制指定席
	ホームライナー浜松	東海道本線沼津・静岡→浜松	座席定員制指定席
ホームライナー静岡	東海道本線沼津→静岡, 浜松→静岡	座席定員制指定席	

(出典) 交通新聞社『JR時刻表』2011年(平成23年)4月号およびJR旅客会社への電話調査, 現地取材等を基に作成。

(イ) 首都圏地区のホームライナー—JR東日本中央本線・青梅線青梅ライナー (全車指定席)

JR東日本中央本線のライナー列車は、JR首都圏エリアの他路線のホームライナーとは異なり座席指定制を採用している。その理由としては、中央本線の列車本数が過密であるため、途中駅で乗車改札のための停車時間を確保できないためであると思われる。

筆者は、2011年(平成23年)2月10日(木)に、東北本線(中央本線)東京21時30分発東北本線・中央本線・山手線・中央本線・青梅線経由青梅行き青梅ライナー5号7号車に乗車した<sup>5</sup>。JR東日本長野支社松本車両センター所属のE257系0番台9両基本編成による運行である(資料3)。中央ライナー・青梅ライナーのライナー券は普通車500円、グリーン車700円で、グリーン車の人気が高い。私が15分前に東京駅中央本線ホームのライナー券売機を見たときには、既にグリーン車は満席で、普通車のみ発売していた。

青梅ライナー5号は満席となって東京を定刻に出発した。7号車は座席定員56名中4割程度が乗車していた。そして、デッキにはライナー券を入手できなかったと思われる利用客が数人立っていた。新宿では29名が乗車してきた。その後車掌がハンディ端末で販売済の座席と着席状況を照合しながら巡回してきた。車掌はデッキの立ち客と座席に座っている1名の利用客に対してライナー券を発行していた。立川では半数弱が下車し、代わりに数名が乗車してきた。当駅から青梅線に入り、拝島と河辺でそれぞれ10名程度が下車した。終着の青梅まで乗りとおした利用客は7号車では私を含め5名であった。利用の大半は東京・新宿→立川間で、特に着席が困難な新宿からの需要が根強いようである。

資料3 中央本線・青梅線青梅ライナー E257系0番台



(ロ) 京阪神地区のホームライナー—JR西日本阪和線はんわライナー (廃止)

筆者は、2011年(平成23年)1月28日(金)に、阪和線天王寺20時40分発はんわライナー5号和歌山行き1号車に乗車した。JR西日本近畿統括本部日根野電車区所属の381系6両編成(座席定員416名)による運行であった(資料4)。

天王寺1番線ホームには、はんわライナー乗車整理券うりばが設置され、利用客が次々と乗車整理券を買い求めていた。JR西日本のホームライナーの乗車整理券には、座席の列番号が指定されているが、同じ列であればどの席にも着席することができた。

天王寺出発時点で、1号車(座席定員60名)は38名が着席していた。5号車についてもざっと見たところでは6割程度の乗車率であった。

列車は、鳳、和泉府中、東岸和田、熊取、和泉砂川と停車したが、東岸和田と熊取での下車はそれぞれ10名前後であったもの、その他の駅での乗り降りは若干名であった。そして、終着の和歌山では1号車からは17名が下車した。はんわライナーの乗車率は6割程度で、そのうちの半数程度が和歌山まで乗り通していた。

はんわライナーは、2011年(平成23年)3月12

日(土)のダイヤ改正で廃止された。

#### 資料4 阪和線はんわライナー 381系



#### (ハ) 名古屋地区のホームライナー

##### ① JR東海東海道本線ホームライナー豊橋

JR東海の名古屋地区では、朝および夕方・夜間の通勤・通学時間帯に東海道本線、中央本線、太多線で着席保証列車「ホームライナー」を運行している。また、中央本線の「セントラルライナー」は、朝および夕方・夜間時間帯だけでなく日中時間帯にも運行されている。JR東海の「ホームライナー」および「セントラルライナー」は原則として、座席指定制を採用している<sup>6</sup>。

2010年(平成22年)12月24日(金)に、東海道本線大垣6時11分発ホームライナー豊橋2号豊橋行き3号車に乗車した。JR東海東海鉄道事業本部静岡支社静岡車両区所属の373系3両編成(座席定員179名)による運行である(資料5)。大垣出発時点で3号車の利用客は筆者を含めて7名に過ぎず、穂積、岐阜からも若干名の乗車しかなかったものの、尾張一宮から20名程度のまとまった乗車があった。名古屋では20名程度の下車があったが、入れ替わりに30名程度が乗車し、さらに金山からは5名の下車に対して20名程度の乗車があり3号車はほぼ満席となった。大府では若干名の

入れ替わりがあり、刈谷で20名程度の下車があった。安城で若干名の入れ替わりがあり、岡崎で19名の下車と7名の乗車があった。蒲郡でも若干名の入れ替わりがあり、終着の豊橋での3号車からの下車は27名であった。乗車整理券は、豊橋到着前に車掌が車内で回収した。

#### 資料5 東海道本線ホームライナー豊橋373系



##### ② JR東海中央本線セントラルライナー

JR東海中央本線名古屋-中津川間に、セントラルライナーが運行されている。名古屋-多治見間は全席座席指定制で、同区間の乗車には310円の乗車整理券が必要である。なお、JR東海の他のホームライナーとは異なり、セントラルライナーは日中時間帯も運行されているのが大きな特徴である。従来運行されていた中央本線の快速列車の代替列車として運行を開始した経緯があり、セントラルライナー専用車両としてJR東海東海鉄道事業本部神領車両区所属の313系8000番台が使用されている(資料6)。しかし、座席は料金不要の一般列車と同じ転換クロスシートであり、車内設備の高級化が図られているわけではない。

筆者は、2011年(平成23年)2月15日(火)に、中央本線名古屋18時00分発セントラルライナー19号中津川行き2号車に乗車した。313系8000番

台3両+3両の6両編成（座席定員310名）による運行である（資料6）。名古屋出発時点では、2割程度の乗車率であったが、金山と千種で大勢の乗車があり、座席が全て埋っただけではなく、ドア付近に7名の立ち客が発生した。高蔵寺で若干名の下車があり、多治見で半数程度が下車した。多治見－中津川間は乗車整理券不要となるためか、多治見から多くの乗車があった。途中駅から乗車整理券不要となる点は、京浜急行電鉄京急ウイングや東武鉄道東上本線TJライナーと同様であるが、セントラルライナーでは上下線に列車の設定があることと、朝および日中時間帯にも列車運行がある点が異なる。平日夕方・夜間時間帯には、着席を求める通勤利用客に多く利用されているようである。

資料6 中央本線セントラルライナー 313系8000番台



## （二）地方圏のホームライナーおよびしなの鉄道 しなのサンライズ・しなのサンセット

### ①JR九州鹿児島本線ホームライナー（着席保証なし）（廃止・特急へ格上げ）

JR九州鹿児島本線では、朝の時間帯に川内→鹿児島中央間において「さわやかライナー」が、夜の時間帯に鹿児島中央→川内間において「ホームライナー」がそれぞれ運行されていた。JR九州

のホームライナーは、全席自由席で着席保証はなかった。

2010年（平成22年）11月25日（木）、筆者は鹿児島本線鹿児島中央20時40分発、ホームライナー川内行きに乗車した。JR九州鹿児島総合車両所所属の485系3両編成（定員200名）による運行であった（資料7）。都城始発の特急さきしま91号鹿児島中央行きが、鹿児島中央から川内までホームライナーとしてそのまま運行される。したがって、鹿児島中央でさきしま91号の利用客の下車を待ってから、ホームライナーの利用客が乗り込むことになる。鹿児島中央出発時点での利用客は47名であった。途中停車駅の伊集院、湯之元、市来、串木野、隈之城の各駅ではそれぞれ若干名の下車があった。夜間に駅員が無配置となる駅では、車掌が乗車券・整理券の回収を行っていた。終着の川内では、19名が下車した。利用客層としては、新幹線が止まらない各駅の利用客が半分強であり、残りは鹿児島中央から川内まで乗りとおす利用客であった。これは、新幹線の恩恵を受けない駅の利用客ばかりでなく、新幹線停車駅である川内への利用客も一定数いたことを意味する。同区間の在来線定期券の値段が新幹線定期券の半額程度で、300円の乗車整理券を購入しても、新幹線よりも安く移動できるからかもしれない。鹿児島本線鹿児島中央－川内間の場合、普通列車の本数は1時間当たり2本程度であり、特急列車をそのままホームライナーとして延長運転する形をとることで列車本数を増やし、利便性の向上を図っていた。乗車率は20%台前半と決して高いとはいえないが、特急列車をそのままホームライナーとして延長運転する形をとることで多額の追加費用をかけずに、推定で年間700万円程度の収入（＝300円×50名×平日20日／月×12ヶ月×上下2本）を確保できることの意義は地方路線では小さくなかったと思われる。

なお、2011年（平成23年）3月12日（土）のJRダイヤ改正により、鹿児島本線および日豊本線のホームライナー・さわやかライナーは、特急に格上げされる形で廃止された。

資料7 鹿児島本線ホームライナー 485系



②JR東海東海道本線ホームライナー浜松

2011年（平成23年）2月14日（月）、東海道本線静岡19時13分発ホームライナー浜松1号浜松行きに乗車した。JR東海東海鉄道事業本部静岡支社静岡車両区所属の373系（資料5）3両+3両の6両編成（座席定員358名）による運行である。静岡ではホームライナー浜松1号と同じホームの反対側に停車中の普通列車は多くの立ち客で混雑しており、ホームライナー券売機には20名程度が列を作っていた。静岡地区でも通勤時間帯には一定の着席需要がある様子であった。ホームライナー浜松1号の静岡出発時点での6号車の乗車率はおおよそ4割程度であった。空席がある場合には、車内でも乗車整理券を発売しており、実際に私を含め数名が車掌より乗車整理券を購入していた。どの停車駅でも数名ずつの下車があり、浜松まで乗り通した利用客は座席定員の1割程度であった。

③JR東海関西本線ホームライナー四日市（廃止）

2011年（平成23年）3月3日（木）、関西本線四日市8時10分発ホームライナー四日市2号名古屋行き3号車に乗車した。JR東海東海鉄道事業本部名古屋車両区所属のキハ85系特急形ワイドビュー気動車4両編成（座席定員234名）による運行であった（資料8）。ホームライナー四日市は上り1本のみ運転で、下りの運転はなかったため、列車番号として1号はなく、2号のみとなっていた。普通車は乗車整理券（310円）が、グリーン車はグリーン券（750円）が必要であった。

四日市出発時点で、3号車には15名が乗車していた。途中で車掌が乗車整理券の確認に来た際に、乗車整理券を所持しない利用客に乗車整理券を発行していた。唯一の途中停車駅桑名では、3号車に20名を迎え入れた。桑名からの利用客の多くが乗車整理券を所持しておらず、車掌はこまめに乗車整理券の発券を行っていた。名古屋到着直前に1号車から4号車を見て回ったが、全体の利用客数は90名程度（うち、グリーン車は2名）で、全体の乗車率は4割弱であった。並走する近鉄名古屋本線の朝ラッシュ時の上り特急は8両編成で乗車率7割～8割程度（利用客数330名から380名程度）という盛況ぶりと比較すると、ホームライナー四日市2号の乗車率の低さが際立っていた。

ホームライナー四日市2号は、2011年（平成23年）3月12日（土）のJRダイヤ改正に伴い廃止された。ホームライナー四日市2号廃止後は、快速みえ2号が増発された。なお、同日に、JR西日本管内の関西本線木津→JR難波（朝）・大阪→加茂（夜）の「やまとびライナー」も廃止され、関西本線からホームライナーは全滅した。

資料8 関西本線ホームライナー四日市キハ85系



資料9 白新線・羽越本線快速らくらくトレイン村上  
485系3000番台



④JR東日本白新線・羽越本線らくらくトレイン村上

2011年(平成23年)2月18日(金),白新線新潟20時03分発快速らくらくトレイン村上村上行き2号車に乗車した。JR東日本新潟支社新潟車両センター所属の485系3000番台6両編成(座席定員380名)による運行である(資料9)。1号車半室グリーン車を含む全車両が普通車扱いである。なお、6号車は女性専用車両となっている。全体の平均乗車率は3割程度に留まり、どちらかと言えば、着席需要に応えた列車というよりも、収益確保のために運行されているという印象を受けた。当列車は村上到着後、1号車半室グリーン車を含む全車料金不要の折り返し快速新潟行きとして運転され、利便性の向上が図られている。

⑤JR北海道函館本線ホームライナー(着席保証なし)

2011年(平成23年)2月25日(金),函館本線札幌20時30分発ホームライナー手稲行き2号車に乗車した。JR北海道札幌運転所所属の785系3両+2両の5両編成(座席定員279名)による運行である(資料10)。札幌発手稲行きのホームライナーでは切符としての乗車整理券を発売しておらず、手稲の駅改札口で待ち構えている駅係員に料金100円を直接支払うシステムとなっている。座席は全て自由席である。座席定員制を採用しておらず着席保証がないが、他のホームライナーとの比較に役立つため、本列車の事例を掲載しておくことにする。

札幌出発時点で2号車には27名が乗車していた。1号車から5号車全体では、80名強が乗車していたので、全体の平均乗車率は3割強ということになる。2号車は自由席車両よりも座席が豪華なuシートのためなのか、他の号車よりも多くの利用客がいた。乗車率が低いのは、札幌-手稲間の営業キロが10.6km、乗車時間もわずか14分であるためであるからかもしれない。しかし、JR北海道函館本線のホームライナーは札幌-札幌運転所間の回送列車を有効活用した列車で、乗車率が

低くても、さほど問題とはならないと思われる。

なお、平日朝の小樽発札幌行きホームライナーの場合 小樽・南小樽・小樽築港・銭函の各駅からの利用客は券売機で乗車前に乗車整理券を購入し、手稲から乗車の場合は駅ホームの係員に100円を支払って乗車する。小樽発のホームライナーについても、乗車整理券の発売枚数に上限はなく、着席保証はない。

資料10 函館本線ホームライナー 785系



⑥しなの鉄道しなのサンライズ・しなのサンセット (着席保証なし)

2011年(平成23年)2月18日(金)、しなの鉄道線小諸7時11分発快速しなのサンライズ1号車に乗車した。169系湘南色3両編成+同じなの鉄道色3両編成×2の9両編成(1編成当たり座席定員176名3編成合計528名)による運行であった(資料11)。しなの鉄道では、2008年(平成20年)9月13日(土)より169系しなの鉄道色のS52編成を湘南色に復元塗装し運行していたが、2009年(平成21年)3月末をもって一旦はしなの鉄道色に戻されていた。その後、2010年(平成22年)9月18日(土)に再びS52編成が湘南色に復元されている。ちなみに、169系湘南色は、時折鉄道ファン向けのイベント列車としても使用されている。

小諸出発時点で1号車には15名が着席していた。小諸を出発し、滋野(0名下車1名乗車)、田中(0名下車17名乗車)、大屋(0名下車11名乗車)、信濃国分寺(2名下車13名乗車)と停車し、上田に到着した。上田では40名以上が下車したが、入れ替わりにまた40名程度が乗車し、1号車で着席している利用客は47名となった。小諸→上田間は乗車券または定期券のみで利用できるが、上田→長野間は乗車券または定期券の他にしなのサンライズ券(200円)が必要となる。また、平日の毎日しなのサンライズを利用できる「快速一箇月平日定期券」も発売している(夕方のしなのサンセットにも同定期券の設定あり)。上田を出発し、頃合いを見計らって他の号車を視察した。後ろの号車に行くほど乗車率は低くなっていて、9号車では若干の空席もあったが、全号車の平均乗車率は7割程度であった。JR信越本線との接続駅である篠ノ井も通過し、上田からわずか26分で終着の長野に到着した。なお、篠ノ井→長野間のJR線区間についても、しなの鉄道の運転士・車掌が通して乗務する。

しなのサンライズ・しなのサンセットは、JR信越本線時代に運行されていたホームライナーを引き継ぐ形で、現在まで運行されている。ただし、しなのサンライズ・しなのサンセットは全席自由席で、しなのサンライズ券・しなのサンセット券ともに座席数に関係なく発売されるため、着席保証はない。

資料11 しなの鉄道快速しなのサンライズ169系



(2) JR 旅客会社の普通列車の普通車指定席・グリーン車指定席

①JR西日本・JR四国瀬戸大橋線快速マリナー普通車指定席

JR西日本とJR四国は、瀬戸大橋線（岡山－高松間71.8km）（正式路線名称、JR西日本宇野線岡山－茶屋町間・同本四備讃線茶屋町－児島間、JR四国本四備讃線児島－宇多津間・同予讃線宇多津－高松間）で快速マリナーを運行している。

JR四国高松運転所所属5000系3両＋JR西日本岡山支社岡山電車区所属223系5000番台2両の5両編成を基本として運行されている（ただし、7両編成、3両編成、または2両編成で運行される列車もある）。そのうち、JR四国5000系3両のうち高松寄り先頭1号車（資料12）は2階建て車両で、運転席後ろ4席と2階席はグリーン車指定席、1階席と岡山寄り平屋部分2席は普通車指定席である。

2010年（平成22年）12月24日（金）に、宇野線岡山19時12分発快速マリナー57号高松行き1号車1階普通車指定席（定員36名）に乗車した。岡山出発時点で、普通車指定席の利用客は26名で、ほとんどが新幹線から乗り換えてきた利用客と推察された。妹尾、早島、茶屋町では1号車

普通者指定席の乗車下車はともにゼロで、児島で2名の下車があった。児島で乗務員の担当がJR西日本からJR四国へと変わり、列車は瀬戸大橋へと進入する。なお、瀬戸大橋線には、オープンデッキを有するアンパントロッコも運行され、瀬戸大橋から瀬戸内海の多島美を楽しむことができる。マリナー57号は、四国最初の停車駅坂出に到着し、ここで1号車普通者指定席からは6名の下車があった。そして、終着の高松では18名が下車した。

夜の高松行きマリナーは、新幹線からの乗換利用が主体で、通勤客の利用は、それほど多くはないという印象を受けた。岡山出発時点で着席できない場合でも、茶屋町か児島で相当数の下車があるので、児島までの30分程度我慢すれば着席できる可能性が高いからだと推察される。

資料12 瀬戸大橋線快速マリナー5000系



②JR東海関西本線・伊勢鉄道伊勢線・JR東海紀勢本線・同参宮線快速みえ普通車指定席

2011年（平成23年）2月15日（火）、筆者は関西本線名古屋20時30分発関西本線・伊勢鉄道伊勢線経由快速みえ23号伊勢市行き1号車普通車指定席に津まで乗車した。JR東海東海鉄道事業本部名古屋車両区所属のキハ75形気動車2両編成によ

る運行である(資料13)。快速みえ普通車指定席(座席定員24名)は、1号車の鳥羽寄り半分の座席で他は普通車自由席となっている。名古屋出発時点で、指定席には24名中11名が着席したが、自由席は満席で立ち客が多く発生していた。

通勤利用客は自由席に着席できない場合は立っており、通勤利用客による指定席の利用は少ないようであった。その理由としては、名古屋から桑名までの乗車時間は20分強で、混雑もさほど激しくはないためであると思われる。

資料13 関西本線・参宮線快速みえキハ75形



### ③ JR北海道千歳線・同函館本線快速エアポート

2011年(平成23年)2月25日(金)、函館本線札幌19時10分発快速エアポート190号新千歳空港行きに乗車した。エアポート190号は、721系6両編成による運行である(資料14)。また、旭川-札幌間をL特急スーパーカムイとして運行される789系1000番台(資料15)と785系も札幌-新千歳空港間を快速エアポートとして直通運転している(785系については、118ページの資料10を参照のこと)。721系、789系1000番台、および785系はいずれも、JR北海道札幌運転所の所属である。今回は、4号車uシート(座席定員48名)に乗車した。札幌出発時点で4号車札幌寄り半室では

20名中17名が着席していたが、そのうちのほぼ全員が空港へ向かう利用客であった。デッキや他の自由席は大勢の立ち客で混雑していた。

資料14 千歳線・函館本線快速エアポート721系



資料15 千歳線・函館本線快速エアポート(L特急スーパーカムイ)789系1000番台



### (3) JR旅客会社の特急列車の普通車指定席・グリーン車指定席

#### ① JR東日本総武本線・同成田線特急成田エクスプレス普通車指定席

成田エクスプレスは、大船・横浜・高尾・大宮・池袋・新宿・品川-成田空港間で運行しているJR東日本の特急列車である。成田空港と東京都心部およびその周辺都市を結ぶ同空港利用客のための

列車で、全席座席指定制である。原則として、定期券では利用できないが、朝および夕方・夜間の時間帯に千葉と成田の両方に停車する列車において池袋・新宿・品川－成田間および夕方・夜間の時間帯において品川→大船間に限って、別に特急券を購入することで乗車する特例が設けられている。なお、池袋・新宿・品川－成田間については、値引切符として「房総料金回数券」も利用可能である。

2011年（平成23年）2月16日（水）に、山手線池袋19時33分発特急成田エクスプレス53号成田空港行き2号車普通車指定席に乗車した。東京まではE259系6両編成（座席定員290名）による運行である（資料16）。E259系は全車両がJR東日本横浜支社鎌倉車両センターの所属である。途中、新宿、渋谷に停車し、東京で先着していた大船始発の6両編成と連結し、東京から終点の成田空港までは12両編成で運行される。今回は、定期券での利用が認められている成田まで乗車してみた。池袋出発時点では2号車の利用客は筆者1名だけで、新宿で5名が乗車、渋谷では乗車はなく、東京でも1名が乗車しただけであった（池袋から東京までの各駅の下車はゼロ）。東京出発後に全ての車両を見て回ったが、全体の乗車率は3割程度で、通勤利用客は全体の1割程度に過ぎなかった。

乗車率低迷の要因としては、予め駅のみどりの窓口や指定席券売機で指定席特急券を購入しなければならないことが考えられる。指定席券売機が停車駅のホーム上にほとんど設置されていないことから、乗りにくい列車となっている感は否めない。乗車率を向上させるために、ホームにあるグリーン券売機や自由席特急券券売機を改良し、成田エクスプレスの立席特急券を発売するようにして、「衝動買い」の促進を検討してみるのも一案であろう。

資料16 総武本線・成田線特急成田エクスプレスE259系



②JR西日本東海道本線・同大阪環状線・同阪和線・同関西空港線特急はるか

はるかは、米原・草津・京都－関西空港間でJR西日本が運行している特急列車である。主要ターゲットは、関西空港利用客であるが、朝および夕方・夜間時間帯には着席を求める通勤利用客の利用も当て込んでいる。

2011年（平成23年）2月15日（火）、阪和線和泉府中8時15分発特急はるか6号京都市行き1号車グリーン車指定席に乗車した。JR西日本近畿統括本部日根野電車区所属の281系6両編成（座席定員248名）による運行である（資料17）。和泉府中3・4番線ホームでは、駅係員によって、予めマルス発券された自由席特急券の手売りが行われていた。私が和泉府中からはるか6号に乗車した時点では、1号車グリーン車指定席の利用客は夫婦連れの2名だけであった。4号車－6号車の普通車自由席および3号車の普通車指定席は乗車率4割程度で通勤利用客と空港利用客が半々くらい、2号車の普通車指定席は乗車率4割程度で空港利用客がほとんどであった。日根野に停車するはるか2・4・6号には、通勤・通学定期券と併用することで、同一列車の同一座席を1ヶ月間（各月1日～月

末) 利用可能な特急料金定期券「はるかマイシート」および「はるかグリーンマイシート」が発売されている。はるかについては通常、通勤・通学定期券では普通車自由席のみ利用可能なところ、これらの特急料金定期券に限って通勤・通学定期券による指定席の利用が認められている。天王寺で1号車グリーン車指定席に1名だけ乗車したのみで、新大阪では1号車の乗降はなく、京都まで1号車の利用客は私も含めて4名だけであった。「はるかマイシート」には一定の通勤利用があるようだが、「はるかグリーンマイシート」の利用は少ないとの印象を持った。

資料17 阪和線・関西空港線特急はるか281系



#### (4) 私鉄の特急列車の指定席

大手私鉄7社(東武鉄道・西武鉄道・京成電鉄・小田急電鉄・名古屋鉄道・近畿日本鉄道・南海電気鉄道)では、古くから座席指定制の特急列車を運行している。これらの座席指定制特急列車は、運行当初は主に観光輸送を目的としていたが、後に定期券所持者も特急券を購入すれば利用できるように規定が改められて、通勤利用客にも多く利用されるようになった。私鉄各社では増大する通勤利用客の着席ニーズに応えるべく、通勤・通学時間帯に通勤利用客をターゲットとした特急を増

発するようになったのである。それゆえ、例えば、小田急電鉄の特急ロマンスカーでは、夕方・夜間時間帯下り方面の特急の列車名を「ホームウェイ」と命名し、多くの通勤利用客を取り込んでいる。小田急ロマンスカーの年間利用客は1,300万名で、新宿発21時までの「ホームウェイ」では、新宿発の小田急線を使う利用客の約30%が利用しているとされる<sup>7</sup>。

#### (イ) 全車指定席

##### ①小田急電鉄小田原線・江ノ島線・多摩線特急ホームウェイ

小田急電鉄(小田急)は、東京都と神奈川県において営業キロ120.5kmの路線網を運営する大手私鉄である。小田急では、小田原線・江ノ島線・多摩線で座席指定制の有料特急「ロマンスカー」を終日にわたって運行している(多摩線では夕方・夜間時間帯の下りのみ)。新宿発の特急ロマンスカーは概ね1時間に2~3本程度の運行である。ホームウェイの主な使用車両は30000形EXE(10両編成時座席定員588名)(資料18)であるが、10000形HiSE(座席定員432名)(資料19)や7000形LSE(座席定員454名)等も使用される。

2010年(平成22年)11月12日(金)、小田急小田原線新宿18時00分発特急ホームウェイ1号箱根湯本行きに乗車した。30000形EXE基本6両+付属4両の10両編成により運行される。小田急では、発車15分前に会員制特急券予約サービス「ロマンスカー@クラブ」のキャンセルが出る関係で、駅ホームの特急券券売機では空席分の特急券が出発15分前から発売される。この日のホームウェイ1号の場合も、出発15分前の時点で、既に30名ほどが特急券券売機の前でキャンセル待ちの列を作っていたが、キャンセル分の発売はわずかで、列に並んだ多くの人が特急券を買えずに終わった様子であった。

資料18 小田急電鉄特急ホームウェイ30000形EXE



ムウェイ1号の終着である箱根湯本では、主に、1号車から4号車のドアから60名程度の利用客がホームに降り立った。仕事帰りに、週末を箱根の温泉宿で過ごすと思われるグループの利用客が主体であった。「ホームウェイ」のうち、新宿18時00分発1号、同18時30分発3号、および同19時00分発5号は箱根湯本行きとなっており、箱根への観光輸送も兼ねている。

②小田急電鉄小田原線・多摩線特急メトロホームウェイ（東京地下鉄千代田線直通）

資料19 小田急電鉄特急ホームウェイ10000形HiSE



小田急電鉄は、東京地下鉄千代田線直通用特急形車両60000形MSEを製造し、2008年（平成20年）3月15日（土）より同線直通特急の運行を開始した。地下鉄事業者での有料特急運行としては、初めての事例である。霞ヶ関の官庁街や大手町のオフィス街の通勤利用客を主要な対象として見込んでいるものと思われる。

2011年（平成23年）2月2日（水）、東京地下鉄千代田線北千住18時33分発特急メトロホームウェイ71号唐木田行き6号車に乗車した。通常、メトロホームウェイ71号は60000形MSE基本6両+付属4両の10両編成（座席定員578名）による運行であるが、この日は60000形MSE60252F6両編成による運行であった（資料20）。

ホームウェイ1号は満席の状態、新宿3番ホーム（2号線）を定刻に出発した。私は5号車に乗車したが、5号車はほぼ全てが通勤利用客であった。最初の停車駅である町田では、5号車は半分以上の利用客が下車した。次の本厚木では座席定員の2割ほどの利用客が下車し、乗車率は座席定員の3割程度となった。秦野で座席定員の2割程度の下車があった。小田急小田原線の終着である小田原ではさらに5名が下車し、5号車の利用客は筆者と中年男性の2名だけとなった。当駅からは座席券200円を購入すれば、箱根湯本行きの特急ロマンスカーに乗車可能となっている。当駅で付属4両を切り離し、箱根登山鉄道線へ乗り入れる。ホー

北千住出発時点では各車両平均5名程度が乗車していたが、6号車の利用客は筆者1名だけであった。しかし、大手町で23名、霞ヶ関で21名、そして表参道では15名がそれぞれ乗車し、6号車は表参道で満席となった。大手町や霞ヶ関からの利用客はほとんどが企業や官庁の勤め人と見受けられた。ほぼ狙い通りの客層に利用されているようである。

代々木上原で東京地下鉄から小田急電鉄への乗務員交代のための運転停車を行った後小田急小田原線に入り、同線内で最初に停まる成城学園前で

は6号車からは2名のみが下車した。しかし、次の新百合ヶ丘では6号車から実に43名が下車した。小田急多摩線内では、小田急永山と小田急多摩センターで若干名が下車し、終点の唐木田に到着した。1号車から6号車の全体（座席定員352名）のうち、40名程度が当駅で下車した。メトロホームウェイ71号に乗車してみて、大半の利用客は大手町・霞ヶ関・表参道→新百合ヶ丘間を利用していることが分かった。東京地下鉄千代田線北千住・大手町発および新宿発の多摩線直通特急の利用客の大半は新百合ヶ丘で下車するようである。一方、メトロホームウェイ71号の乗車率は6両編成でようやく満席になる程度に留まっている。その要因としては、地下鉄千代田線直通特急の本数が上下合計平日4本・土曜休日6本と少なく、利用しづらい点が考えられる。増発による利便性向上を期待したい。

資料20 小田急電鉄特急メトロホームウェイ60000形MSE



### ③西武鉄道新宿線特急小江戸

西武鉄道は、東京都と埼玉県において営業キロ176.6kmの路線網を運営する大手私鉄である。西武鉄道では、池袋線・西武秩父線・新宿線で座席指定制の有料特急「ニューレッドアロー（NRA）」を終日にわたって運行している。10000系7両編

成が使用される（資料21）。NRAは、秩父、川越への観光輸送と、朝および夕方・夜間時間帯の通勤輸送を担っている。

2011年（平成23年）1月25日（火）、筆者は、西武新宿線西武新宿21時00分発特急小江戸39号本川越行き6号車に本川越まで乗車した。朝の上り特急および夕方・夜間時間帯の下り特急は、多くの通勤利用客に利用されている。西武新宿2番ホームでは、小江戸39号の車内清掃終了を待つ利用客が列をなしていた（資料21）。

西武新宿出発時点で、6号車には27名が着席していた。列車は3分ほどJR山手線と並走して、高田馬場に停車した。当駅で6号車は36名を迎え入れ、1席分だけを除き満席となった。高田馬場は、JR山手線と東京地下鉄東西線との接続駅であり、2009年度（平成21年度）の1日平均乗降人員は299,736名と西武鉄道の駅の中では第2位、新宿線では第1位を数える一大ターミナルである。高田馬場は都心側の実質的なターミナル駅であるが、始発駅ではないことから、着席を求める通勤利用客が特急に乗り込んでくる。高田馬場から20分強の所沢では36名の下車があった。下り列車の場合、高田馬場は事実上乗車専用の駅であり、実際には高田馬場から20分強の所沢が最初の下車駅となっている。所沢からは3名が乗車してきた。所沢から狭山市や本川越へは20分にも満たない乗車時間しかないにもかかわらず、夕方・夜間時間帯には所沢からも一定の着席需要があるようである。狭山市では20名が下車し、6号車の残り人数は11名となった。結局、西武新宿・高田馬場から本川越まで乗りとおした利用客は、座席定員の1割程度であった。小江戸39号の利用状況としては、西武新宿・高田馬場－所沢間6割、西武新宿・高田馬場－狭山市間3割と推定される。西武新宿・高田馬場－所沢間が、西武新宿線特急の最大のドル箱区間となっているようである。

資料21 西武鉄道新宿線特急小江戸10000系NRA



車から5号車の5両（座席定員264名）である。

北千住では2号車には19名が乗車してきた。料金不要列車の場合、中間駅である北千住から乗車する場合着席を望めないため、一定の着席需要がある。北千住の次は終着の春日部で、浅草から34分、北千住からはわずか28分の行程である。春日部では2号車からは筆者を含めて25名が下車した。同じホーム向かい側の3番線には南栗橋行きが停車中で一定数の利用客が乗り換えた。けごん39号の乗車率は5割程度であった。

④東武鉄道伊勢崎線特急けごん

東武鉄道は、東京都・埼玉県・群馬県・栃木県・千葉県において関東私鉄としては最長の営業キロ463.3kmの路線網を運営している大手私鉄である。伊勢崎線・日光線等の「本線系統」では「りょうもう」、「けごん」、「きぬ」、「きりふり」、「しもつけ」、「ゆのさと」の愛称で有料特急を運行している。本線系統の特急は、両毛地域へのビジネス輸送や日光・鬼怒川方面の観光輸送を主に担ってきた。1997年（平成9年）3月25日（火）のダイヤ改正より本線系統の特急の全列車が、定期券に特急券を買い足すことで乗車可能となっている。また、2006年（平成18年）3月18日（土）よりJR新宿－東武日光・鬼怒川温泉間でJR東日本・東武鉄道の特急相互直通運転が開始されている。

2011年（平成23年）2月3日（木）に、東武伊勢崎線浅草22時30分発特急けごん39号春日部行き2号車に乗車した。100系スペーシア6両編成による運行である（資料22）。

けごん39号は、途中北千住のみに停車する春日部止まりの短距離特急である。2号車は浅草出発時点で私も含め6名で、6号車以外の他の号車も平均6名程度であった。6号車は別料金が必要な個室車であるので、実質的に利用可能なのは1号

資料22 東武鉄道伊勢崎線特急けごん100系スペーシア



⑤近畿日本鉄道奈良線阪奈特急

近畿日本鉄道（近鉄）は、大阪府・奈良県・京都府・三重県・愛知県の2府3県において営業キロ508.2kmの路線網（第3種鉄道事業者区間を除く）を有する大手私鉄である。JRグループ以外の鉄道事業者の路線長としては、最長である。このように長大な路線網を有する近鉄では、定期運行特急として、名阪特急、阪伊特急、名伊特急、京伊特急、京橿特急、京奈特急、阪奈特急、吉野特急を運行している。これらの特急は都市間輸送、伊勢志摩等への観光輸送のほか、朝および夕方・夜間時間帯には通勤輸送も担っている。中でも近鉄奈良線大阪難波－近鉄奈良間を結ぶ阪奈特急は、朝夕

の通勤時間帯に限り運行されることから、通勤輸送向け特急としての性格が色濃い。

2011年(平成23年)1月28日(金)に、筆者は畑中則宏氏(大阪市交通局)とともに、近鉄奈良線大阪難波18時40分発阪奈特急近鉄奈良行き3号車に乗車した。22600系Ace4両(1-4号車)(資料23)+22000系ACE2両(5-6号車)の6両編成による運行(座席定員316名)であった。22600系の回転リクライニングシート後部には、モバイル電源用コンセントが一個設けられており、ノートパソコン利用等に便宜を図っている。

大阪難波出発時点の乗車率は座席定員の4割程度で、近鉄上本町で5割程度、そして大阪府最後の停車駅鶴橋では6割程度の乗車率となった。

奈良県最初の停車駅生駒で座席定員の2割程度が下車して乗車率は座席定員の4割程度に、学園前で1割程度が下車して乗車率は3割程度に、そして大和西大寺では2割程度が下車して乗車率は1割程度となった。そして、列車は大阪難波から35分で近鉄奈良に到着した。乗車時間は短いですが、近鉄奈良線でも一定の着席需要があるようである。

資料23 近畿日本鉄道阪奈特急22600系Ace



#### ⑥近畿日本鉄道名古屋線・山田線名伊特急

2011年(平成23年)2月16日(水)に、近鉄名古屋線津7時47分発名伊特急近鉄名古屋行き7号車に乗車した。12200系4両+12200系2両+22600系Ace2両の8両編成(座席定員476名)による運行であった。

津から相当数の利用客が乗車した。その大半は、通勤利用客または近鉄名古屋で新幹線へ乗り換えるビジネス利用客である。途中白子、近鉄四日市、桑名に停車したものの利用客の入れ替わりは若干名に留まり、大多数が近鉄名古屋まで乗り通していた。ざっと見たところでは、近鉄名古屋到着直前の時点で、先頭車両ほど乗車率が高く、全体の乗車率は8割弱程度であった。近鉄名古屋線では、8両もの長大編成による特急が運行されている他、料金不要の急行・準急・普通も頻繁に運行されているため、輸送量で、並行するJR東海関西本線を圧倒している。朝の名伊特急は、首都圏の大手私鉄特急並みの長大編成で、需要に応じている。

#### ⑦南海電気鉄道南海本線・空港線特急ラピート

南海電気鉄道は、大阪府・和歌山県の1府1県において営業キロ154.8kmの路線網を有する大手私鉄である。定期運行特急として、南海本線・空港線の「ラピート」、南海本線・和歌山港線の「サザン」、高野線の「りんかん」・「こうや」が運行されている。「ラピート」「こうや」「りんかん」は全車座席指定、「サザン」は一部座席指定(自由席車両併結)である。

2011年(平成23年)2月15日(火)、筆者は南海空港線関西空港6時52分発ラピートβ22号難波行き1号車に新今宮まで乗車した。50000系6両編成(レギュラーシート(一般席)座席定員198名+スーパーシート座席定員44名=合計252名)による運行である(資料24)。

## 通勤輸送向け着席保証列車の可能性

関西空港出発時点で1号車は筆者1名だけであつたが、泉佐野と岸和田で10名強ずつが乗車し、乗車率は6割弱となつた。天下茶屋で10名弱が下車し、新今宮でも若干の下車があつた。利用客の半数程度は難波まで乗り通しているものと思われる。ラピートβ22号では通勤利用客が多くを占めていたが、乗車率はそれほど高いものではなかつた。

### 資料24 南海電気鉄道特急ラピート50000系



### (ロ) 一部指定席一名古屋鉄道名古屋本線快速特急・特急一部特別車(指定席)

名古屋鉄道(名鉄)は、愛知県・岐阜県において444.2kmにおよぶ路線網を運営する大手私鉄である。名鉄では、名古屋本線、西尾線、常滑線、河和線、津島線、広見線、豊川線、空港線、知多新線、尾西線で、全車特別車のミュースカイ、および一部特別車の快速特急・特急を運行している。

2011年(平成23年)1月28日(金)、名鉄名古屋本線豊橋7時36分発特急新鵜沼行き8両編成に乗車した。初めは、豊橋で7時09分発の特急岐阜行きの特別車に乗る予定であったのであるが、7時09分発と7時24分発がともに満席で、7時36分発まで待つことを余儀なくされたのである。

今回は、パノラマsuper1000系の1号車特別車

展望席を利用した(資料25)。新鵜沼行き特急は、4両+4両の8両編成のうち、豊橋寄り2両が特別車で、他の6両は料金不要の一般車(自由席)である。

豊橋出発時点で、1号車展望席には20名中9名が乗車していた。その後、伊奈、国府、東岡崎、新安城、知立に停車し、神宮前到着直前の時点では1号車(座席定員56名)と2号車(座席定員52名)は満席で、しかも2号車のデッキには4名の立ち客がいた。JR東日本首都圏エリアの普通列車グリーン車自由席も2両が連結されているが、朝および夕方・夜間時間帯には、同様に多くの立ち客が発生する状況はよく似ている。朝の名鉄名古屋本線では、根強い着席需要があるようである。

### 資料25 名古屋鉄道特急パノラマsuper1000系



### (5) 私鉄の座席定員制列車

#### (イ) 特急形車両を活用したライナー列車—京成電鉄イブニングライナー

京成電鉄(京成)は、東京都と千葉県の1都1県を地盤として153.8kmの路線網を有する大手私鉄である。同社では、AE形特急形車両による成田空港線(成田スカイアクセス線)経由の有料特急スカイライナーを運行している。また、京成本線経由で、通勤・通学時間帯に、スカイライナーで

使用されているAE形を活用した通勤輸送向け着席保証列車「モーニングライナー」・「イブニングライナー」を運行している。朝は成田空港・京成成田発京成上野行き上り列車モーニングライナーが4本、夕方以降は京成上野発京成成田・成田空港行きの下り列車イブニングライナーが8本運行されている。モーニングライナー・イブニングライナーのライナー料金は400円の全区間均一料金である。同じく京成本線経由で運行されるシティライナーの料金920円（京成上野・日暮里－京成船橋間、または京成船橋－空港第2ビル・成田空港間利用の場合は500円）よりも安価に設定されている。なお、京成電鉄の花田力社長（当時）は、利用の減少を理由にシティライナーの廃止または減便を検討することを表明した<sup>8</sup>。

2010年（平成22年）10月29日（金）、筆者は、京成本線京成上野17時59分発イブニングライナー61号2号車に乗車した。使用車両はAE形8両編成である（資料26）。

資料26 京成電鉄イブニングライナー AE形



京成上野からの利用客は2・3・4号車を利用する。乗車口は2号車ドアと3号車ドアのみになっており、駅係員による乗車改札が行われる。乗車改札開始までに、2号車ドアと3号車ドアの前に

はそれぞれ30名くらいずつの列が出来ていた。

京成上野出発時点で、2号車の乗車率はおよそ8割程度で、通勤利用客が多くを占めていたが、中にはトランクケースを携えて乗り込んできた利用客も見受けられた。京成上野発成田空港線経由の成田空港行きスカイライナーは、スカイライナー51号（平日17時45分発・土曜休日17時40分発）を最後に終了し、以降の成田空港行き有料特急は全て京成本線経由のイブニングライナーとなるため、イブニングライナーは通勤輸送だけでなく、空港アクセスも担うことになる。

イブニングライナー61号利用客の9割は通勤利用客であった。八千代台までの需要が一番多く、2号車では半数以上が下車した。京成佐倉では数名が下車、京成成田では残りの利用客のほとんどが下車した。結局、2号車で空港第2ビルまで乗り通したのは5名、成田空港（第1ターミナル）までは、筆者だけであった。イブニングライナーは、空港輸送にはあまり利用されていないのが現状のようである。イブニングライナーは、通勤輸送向け着席保証列車として機能していると言える。

(ロ) 通勤形車両を活用したライナー列車－京浜急行電鉄京急ウイング

京浜急行電鉄（京急）は、東京都と神奈川県において営業キロ87.0kmの路線網を運営している大手私鉄である。京急では、品川－京急久里浜・三崎口間で、平日夕方・夜間時間帯に転換クロスシートを備えた2100形8両編成を使用した座席定員制の着席保証列車京急ウイングを運行している（資料27）。2100形は平日朝・日中および土曜休日は主に料金不要の快特に使用されるが、平日夕方・夜間の時間帯は一部区間を除いて下り方面の京急ウイングに充当される。

資料27 京浜急行電鉄京急ウイング2100形



2010年（平成22年）12月27日（金）、京急本線品川18時45分発京急ウイング1号京急久里浜行き1号車に乗車した。2100形の座席定員は補助席を含めて556名であるが、着席整理券（200円）は補助席を除いた席数分が発売される。しかし、車内では補助席のロックも解除されているので、補助席にも着席することが可能となっている。駅発売の着席整理券は乗車日当日に品川でのみ購入可能である。なお、パソコンまたは携帯電話からも乗車日当日分の着席整理券を購入することができる。京急ウイングは出発時刻の10分程度前に品川3番線に入線する。入線後直ちにドアが開き、利用客は係員に着席整理券を渡して車内に入り、各自好みの座席に着席するシステムになっている。車内は自由席であるが、着席整理券は座席の数しか発売されないため、品川からの利用客には着席が保証される。

京急ウイング1号は8割程度の乗車率で品川を出発した。途中、警備員の車内巡回があったほか、車内は極めて静かであった。京急ウイング1号は横浜を通過し、最初の停車駅上大岡に着いた。1号車では11名が下車し、入れ替わりに多数の利用客が乗車し立ち客が発生した。上大岡からは着席整理券なしで乗車できる自由乗車区間となる

ため、着席保証はなくなるものの、品川から乗車している利用客は引き続き着席したままでよい。京急ウイングの乗車システムは、東武鉄道東上本線TJライナーにも取り入れられている。TJライナーの場合も、始発の池袋から乗車する場合のみ着席整理券（300円）が必要で、最初の停車駅ふじみ野からは自由乗車区間となる。京急と同じく芙蓉グループに属する東武が、京急ウイングの乗車システムを真似たのは興味深いところである。その後、金沢文庫、金沢八景、横須賀中央で若干の利用客の入れ替わりがあった。横須賀中央を出発した後、優先席では身体の不自由な席を譲るよう呼びかける通勤電車で聞きなれたアナウンスがあった。京急ウイングの着席保証区間は上大岡までであり、上大岡からは一般列車（快特）と同じ扱いになるので優先席も「復活」するわけである。堀ノ内では4割程度が下車し、同じホームの反対側に停車中の浦賀行きへ多くの利用客が乗り換えていく。新大津と北久里浜でも若干名の下車があり、終着の京急久里浜では、1号車から40名弱が下車した。同じホームの反対側に停車中の三崎口行きに乗り換える利用客も多く見られた。

全ての利用客を降ろした2100形は、回送列車として品川まで送り込まれ、品川から再び京急ウイングとして営業運転につく。この送り込み回送列車には運転士・車掌とも乗務しているにもかかわらず、原則として京急久里浜→品川間では営業扱いをしていない。TJライナーの上り送り込みの快速急行のように、京急ウイングの上り回送列車も営業扱いをすれば、品川方面の利用客も快適な転換クロスシート車の恩恵に浴することができる。京急には是非とも改善を要望するものである。

以上本節では、全国の着席保証列車（着席保証のないライナー列車を含む）の事例を概観した。次節では、東武鉄道東上本線TJライナーの事例を概観し、TJライナーの採算性分析を試みる。

### 3. 東武鉄道東上本線 TJ ライナーの事例紹介と採算性分析

#### (1) TJ ライナーの概要と事例紹介

東武鉄道東上本線は、池袋－寄居間75.0kmを結ぶ東武鉄道の路線である。東武鉄道では、伊勢崎線・日光線・鬼怒川線・宇都宮線等の「本線系統」で有料特急を運行しているが、「東上線系統」では1962年(昭和37年)の「フライング東上」廃止以降、長らく有料列車の運行がなかった。しかし、「座って帰りたい」との利用客からの要望に答えて<sup>9</sup>、2008年(平成20年)6月14日(土)、50090系通勤形車両を利用した着席保証列車「TJライナー」(資料28)の運行を開始した。「TJライナー」に使用される50090系は、クロスシートとロングシートに相互に変換可能な「マルチシート」を備えた車両であり、「TJライナー」とその送り込み列車である快速急行および一部の普通ではクロスシートモード(資料29)で運用され、普通・準急・急行では原則としてロングシートモード(資料30)で運用される。

資料28 東武鉄道東上本線50090系TJライナー



資料29 東武鉄道東上本線50090系クロスシートモード



資料30 東武鉄道東上本線50090系ロングシートモード



「TJライナー」の運行開始は、東京地下鉄副都心線に対する競争力強化の手段という側面もあるとされる<sup>10</sup>。TJライナーは、池袋→森林公園・小川町間の下りのみ平日および土曜休日の夕方・夜間時間帯に運行されている。途中、ふじみ野、川越、川越市、坂戸、東松山、森林公園、つきのわ、武蔵嵐山に停車する。池袋から乗車する場合のみ着席整理券(300円)が必要であるが、ふじみ野以降の停車駅から乗車する場合は、着席整理券は不要である。

筆者は、2010年(平成22年)12月10日(金)に、東武鉄道東上本線池袋18時00分発TJライナー1号森林公園行き10号車に乗車した。50090系10両編成による運行である。TJライナーのりばは5

番ホーム（着線3番）で、5番ホームの入口には係員立会いの下でのQRコード改札がある。TJライナーの利用客は、着席整理券をQRコード改札機にかざして5番ホームへと入場する。

TJライナー1号は、池袋を時刻通りに出発した。平日には多くの列車が満席となることが多い。2010年度（平成22年度）は50090系が2編成増備され、合計6編成となった。「東武グループ中期経営計画2010～2013」でTJライナーの増発が明記され、2011年（平成23年）3月5日（土）からTJライナーの増発が実現した。

最初の停車駅ふじみ野での10号車からの下車は2名だけであった。しかし、大勢の利用客が乗車し立ち客が発生した。当駅からは着席整理券なしで乗車できるためである。しかし、池袋からの利用客は着席し続けたままでよいので、実質的に目的地まで着席が保証されるのと同じである。川越と川越市でも若干名の乗降があった。川越市では各駅に停車する急行小川町行きと接続し、TJライナーから急行へ乗り換える利用客が見られた。

越生線との接続駅である坂戸では、10号車に着席している利用客の半数程度が降りた。当駅は池袋から40.6km地点にある。例えば、この距離に相当する小田急ロマンスカーの特急料金は550円であるが、TJライナーは全区間を乗り通しても300円の均一料金である。

その後、東松山で若干名が下車し、終着の森林公園1番線には若干遅れて到着した。10号車からの下車は20名程度であった。2番線には各駅に停まる準急小川町行きが待機しており、一部の利用客が乗り換えた。また、駅前から出発する森林公園のライトアップイベント「紅葉見ナイト」への無料シャトルバスへ向かう利用客も見られた。

TJライナー1号としての運用を終えた50090系は一旦小川町方面へと引き上げた後、森林公園3

番線へ入線し19時00分発快速急行池袋行きとして折り返す。この快速急行は料金不要であるにもかかわらず、TJライナーと同じくクロスシートモードで運転され、サービスアップに貢献している。また、平日日中および土曜休日についても、川越や秩父方面への観光輸送のために、クロスシートモードでの運転を期待したいところである。

TJライナーは運行開始から2年以上が経過し、東武鉄道東上本線の長距離利用客の間ですっかり定着しているようである。TJライナーは、東京地下鉄副都心線開業に伴う利用客減（＝減収）を補う意味もあるが、それでは、TJライナーの採算性はどの程度なのであろうか。

## (2) TJライナーの採算性分析

TJライナーの運行開始前の段階でのTJライナーの運行可能性を検討するという前提で、採算性の評価を試みよう。そこで、2008年（平成20年）6月までに公表されているデータ等を手がかりとして、TJライナーの採算性を正味現在価値法（NPV法）により推算してみる（ただし、TJライナーの乗車効率のデータは、2009年（平成21年）5月19日公表の「2008年度決算説明会『東武グループ中期経営計画』の推進」の数字を利用する）。NPV法は、投資プロジェクトの期待キャッシュ・フローの現在価値から投資額を控除し、投資プロジェクトの余剰額を測定するコーポレート・ファイナンスの手法である<sup>11</sup>。したがって、投資プロジェクトのNPVが正の場合は企業価値を増加させ、反対にNPVが負の場合は企業価値を減少させることになる<sup>12</sup>。

2011年（平成23年）3月5日（土）ダイヤ改正より前の運行本数は、平日6本、土曜日4本であったので、1年間の運行本数は、平日列車総本数1,428本、土曜日列車総本数508本となる（ただし、2008年度（平成20年度）は6月14日から運

行を開始したため、平日1,170本、土曜休日384本で計算)。1列車当たりの座席数408席、着席整理券料金300円、平日乗車率98%、土曜休日乗車率72%である。また、50090系の製造費用は12億円であるが、一般通勤形車両の製造費用10億円との差額である2億円をTJライナーのための追加投資とする<sup>13</sup>。10億円は旧型車両置き換えのための投資であるので、TJライナーへの純粋な投資額は1編成当たり2億円とし、4編成が製造されたので追加投資額は8億円となる。池袋の駅構内に設置されているTJライナー着席整理券発売機は7台で、1台当たり500万円と仮定すると、7台で3,500万円となる。これらの投資額合計(8億円+3,500万円=8億3,500万円)を2008年度(平成20年度)末から2017年度(平成29年度)末の各年度の収入

額の現在価値合計(ただし、2017年度(平成29年度)はTJライナー50090系4編成の未償却額を売却見込額として収入額に加算している。)割引率は、2008年(平成20年)3月期の自己資本利益率(ROE)9.87%および2009年(平成21年)3月期の9.12%を考慮して9%とする。なお、売却見込額は、追加投資額8億円から2008年度(平成20年度)末から2017年度(平成29年度)末の減価償却費の合計額を控除した未償却額2.46億円とする。減価償却費は定額法、耐用年数13年、残存価値ゼロとして算定する(計算の単純化のため、2008年度(平成20年度)末の減価償却費も月割計算をせず、年額とする)。その結果、正味現在価値は約6.17億円となり、TJライナーの事業採算性は黒字と判定されることとなる。

表6 TJライナーの採算性分析(NPV法)

平日列車本数	土曜休日列車本数	座席数	整理券料金(円)	平日乗車率	土曜休日乗車率
1,428	508	408	300	0.98	0.72

2008年度	平日収入(円)	休日収入(円)	収入合計(円)
	140,343,840	33,841,152	174,184,992

2009年度以降	平日収入(円)	土曜休日収入(円)	収入合計(円)
	171,291,456	44,769,024	216,060,480

現在価値(単位:円)

2008年度末	2009年度末	2010年度末	2011年度末	2012年度末	2013年度末	2014年度末	2015年度末	2016年度末	2017年度末
159,797,312	181,858,106	166,841,903	153,057,244	140,417,706	128,836,864	118,185,083	108,440,755	99,474,245	195,239,331

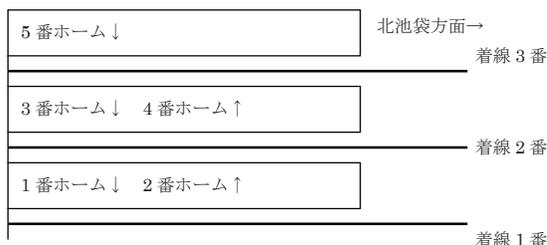
現在価値合計(円)	投資額(円)	券売機7台(円)	NPV(円)
1,452,148,548	800,000,000	35,000,000	617,148,548

以上、本節の検討結果から、TJライナーの運行は東武鉄道の企業価値を高めることが明らかとなった。2010年度(平成22年度)には、TJライナー用に50090系が2編成増備され、2011年(平成23年)3月5日(土)からは、平日に3本のTJライナーが増発された。ただし、TJライナーの運行による問題点も浮き彫りとなっている。

2011年(平成23年)3月5日(土)ダイヤ改正より前(2011年(平成23年)3月4日(金)以前)、平日のTJライナーは池袋毎時00分(6号のみ22時50分)発であったが、毎時50分発の急行の次の急

行は08分であったため、急行・準急のりばである1番・2番ホームの混雑が激しくなってしまったのである。池袋は3本しか線路がないにもかかわらず、着線3番(5番ホーム)にTJライナーが停車中は、急行・準急を着線1番と2番(1番・2番ホーム)に、普通を着線2番(3番ホーム)に停車させることでやりくりせざるを得ないからである。

図2 東武鉄道東上本線池袋駅配線略図（北池袋方の配線・改札口・階段などの情報は省略）



ここで、2011年（平成23年）3月4日（金）以前の東武鉄道東上本線池袋駅の時刻表（平日19時50分～20時20分）を表7に示す。なお、2011年（平成23年）3月5日（土）のダイヤ改正以前の平日19時50分～20時49分の間の池袋駅出発列車本数は18本（TJライナー3号を含む）である。

表7 東武鉄道東上本線池袋駅時刻表  
（平日19時50分～20時20分）  
（2011年（平成23年）3月4日（金）以前）

19時50分	急行森林公園行（着線2番）
19時55分	普通志木行き（着線2番）
20時00分	TJライナー3号森林公園行き （着線3番）
02分	準急森林公園行き（着線1番）
03分	普通成増行き（着線2番）
08分	急行小川町行き（着線2番）
09分	普通志木行き（着線3番）
13分	準急川越市行き（着線1番）
20分	急行小川町行き（着線2番）
23分	普通志木行き（着線3番）

表7によると、平日20時前後の急行利用客は、19時50分発を逃すと20時08分まで急行の運行がないため、実質的には18分もの待ち合わせを余儀なくされた。そして、2番ホームで急行を待つ利用客が1番ホーム側にも広がり、1・2番ホーム上を歩いて移動する場合に1番ホーム側の端ぎりぎりの部分の歩行を余儀なくされ、大変危険であつ

た（資料31）。東武鉄道東上本線池袋駅は3線しかない上に、ホームの拡幅も事実上困難であるため、TJライナーの出発時刻前後には、1・2番ホームに急行・準急利用客が集中する状況を招いていた。

資料31 平日20時前後の東武鉄道東上本線池袋駅1・2番ホーム（2011年（平成23年）3月4日（金）以前）



2011年（平成23年）3月5日（土）のダイヤ改正以降の池袋駅の時刻表（平日19時50分～20時20分）を表8に示す。このダイヤ改正により、平日18時台～20時台に毎時30分発のTJライナーが増発され、さらに急行の出発時刻も改善された。TJライナー出発直後の時間において、混雑する急行と準急の出発順序を入れ替えたのである。なお、2011年（平成23年）3月5日（土）ダイヤ改正以降の平日19時50分～20時49分の間の池袋駅出発列車本数は19本（TJライナー5号・6号を含む）とダイヤ改正以前と比較して1本増発されている。

表8 東武鉄道東上本線池袋駅時刻表  
 (平日 19時50分～20時20分)  
 (2011年(平成23年)3月5日(土))  
 ダイヤ改正以降)

19時51分	急行森林公園行(着線2番)
19時56分	普通志木行き(着線2番)
20時00分	TJライナー5号森林公園行き (着線3番)
03分	急行小川町行き(着線2番)
05分	普通志木行き(着線3番)
08分	準急森林公園行き(着線1番)
11分	普通成増行き(着線3番)
15分	急行森林公園行き(着線2番)
16分	普通志木行き(着線3番)
21分	準急川越市行き(着線1番)
23分	普通成増行き(着線3番)

ダイヤ改正前と比べて、20時00分前後については、TJライナーを挟んだ時間帯の急行の待ち時間が18分から12分へ短縮されたこと、その代わりに1番ホームの準急の出発時刻が20時08分へ繰り下げられ、同03分発の急行の補完列車の役割を果たすようになったことが功を奏し、1・2番ホームの混雑は相当程度改善しているように見受けられる。

#### 4. 収益の確保と交通権の両立の視点—着席という選択肢の提供

交通権学会が公表している『交通権憲章(1998年)』によると、「交通権とは「国民の交通する権利」であり、日本国憲法の第22条(居住・移転および職業選択の自由)、第25条(生存権)、第13条(幸福追求権)など関連する人権を集合した新しい人権である。(中略)もちろん交通権の行使には、交通事故や交通公害など他者の権利の侵害を含まないし、長距離通勤などの苦役の移動からの解放も含まれる。」と記載されている(下線部大塚)。長距離通勤において、長時間混雑している列車で

立ったままの移動を強いられる状況は、交通権の観点からも問題があると言わざるを得ない。『交通権憲章(1998年)』第3条は、「人は、連続性と経済性に優れた交通サービスを快適・低廉・便利に利用することができる。」と記している(下線部大塚)。現在の大都市部の通勤ラッシュは、快適どころか「痛勤」であるのが現状である。

通勤輸送向け着席保証列車は、料金を徴収することで、快適な移動を実現する。こうした列車は、料金を支払う利用客だけを優遇するものであるが、反対に追加料金を支払う意思を有する者には誰にでも「着席」という選択肢を提供する。始発駅であれば、ラッシュ時間帯であっても、列車の出発前にホームで列に並ぶことで着席することが可能であるが、中間駅の場合はラッシュ時間帯に着席することは困難またはほぼ不可能な場合が多い。

利用客の着席ニーズが高い場合、鉄道事業者としては、通勤輸送向け着席保証列車を運行することで、収益を確保することができる。鉄道事業者は、次のような理由で、通勤輸送向け着席保証列車を運行していると思料する。

- (1) 回送列車を活用するため：特急発着駅と車両基地の間の回送列車を有効活用して、追加の収益確保を狙う。この場合、それほど高い乗車率が見込めなくても差し支えない。
- (2) 主に既存の観光輸送目的の着席保証列車を活用するため：観光目的等で既に運行されている特急列車について通勤利用客のニーズに応じて、定期券での利用を認めている場合。小田急電鉄特急ロマンスカーや西武鉄道特急レッドアローは、定期券利用客に多く利用されている。
- (3) 着席ニーズに応えるため：着席保証列車の運行が従来はなかったが、利用客の着席ニーズに応じて、通勤輸送向け着席保証列車を新規

に運行する場合がある。主に、ラッシュ時間帯の通勤利用客の利用を見込んで新設されたと思われる着席保証列車としては、西武鉄道新宿線特急レッドアロー（同線初の定期特急として新設）や小田急電鉄メトロホームウェイ（東京地下鉄千代田線直通特急として新設）、東武鉄道東上本線TJライナー等がある。

(4) 遊休車両を有効活用するため：これは、扉数や座席数が少なく、ラッシュ時の運用には不適の車両をラッシュ時に有効活用するために考案された列車である。京浜急行電鉄京急ウィングは、ラッシュ時の運用に難がある2扉転換クロスシート車を、料金を徴収する列車として活用することで、夕方・夜間時間帯にも活用している。なお、東武鉄道東上本線TJライナーは上記(3)に該当するが、京浜急行電鉄京急ウィングの乗車システムを参考にしている。

(5) 実質値上げによって収益を確保するため：運賃を値上げすることは、国土交通大臣への届け出（鉄道事業法第16条第3項）等手続き上の煩雑さや利用客減少の可能性を伴う。その場合、運賃を値上げせずに、料金不要の一般列車を有料列車に変更することで、増収を図る場合がある。この場合、一般列車の代わりに有料列車が運行されることで、利用客にとっては当該有料列車を利用せざるを得なくなることから、実質的な運賃値上げと見られる場合がある。JR東海中央本線セントラルライナーは、運行当初一般列車を間引く形で新規に運行を開始したため、実質的な運賃値上げ列車に該当するとの批判も見受けられる<sup>14</sup>。セントラルライナーの場合、一般列車と同じ転換クロスシートの車両が使用されるため、料金を支払って利用する列車としての「プレミアム感」に欠ける点も批判を生む要因に

なっているものと推察される。セントラルライナーの事例は、運賃を値上げすることは難しいが、一般列車乗車の選択肢を事実上排除することで実質値上げを実現している典型的な事例とみなしてよいと筆者は考える。なお、堀内重人氏（運輸評論家・交通権学会会員）は、セントラルライナーは特急よりも安価な料金設定とすることで、利用客に快適な移動を保障する点で、旧国鉄時代に多く運行されていた急行と類似していると指摘している<sup>15</sup>。

鉄道事業者にとっては、路線網の持続的運営のために収益確保・増収策が極めて重要であることは言うまでもない。株式市場に上場している鉄道事業者の場合には、企業価値の向上が重要な経営目標となっている。しかし、鉄道事業者にとっては、利用客の便益を確保することもまた重要な使命であるはずである<sup>16</sup>。通勤輸送向け着席保証列車の運行は、企業価値向上と着席機会の提供を通じた利用客の満足度向上とを両立する手段であると思料するものである。筆者は、次の条件が全て充足される場合には、通勤輸送向け着席保証列車の運行を検討する余地が生まれると考えている。

- (1) 過度に高額でなく、乗車距離と乗車時間に見合った適正な料金で利用することが可能—利用客の視点。
- (2) 着席保証列車を運行することで、料金不要の一般列車の著しい混雑度の増加が発生しない—利用客の視点。
- (3) 着席保証列車の運行により、企業価値を向上させられるだけの収益確保が期待できる—鉄道事業者の視点。

鉄道事業者にとって、企業価値向上だけでなく、利用客の視点を重視することが、社会的責任

(CSR) を果たすことにつながる。混雑した列車で長時間拘束された中での移動を強いられる状況は利用客にとって決して好ましいものではなく、むしろ「苦役的移動」にすらなっていると言っても過言ではない。鉄道事業者には、利用客の視点に立って、利用客の通勤をより快適にする努力が求められる。とは言え、現時点で、大量輸送を担う大都市圏の鉄道事業者が、全ての利用客に着席機会を提供することは不可能である。そうであるならば、料金を徴収する着席保証列車を運行することで、着席を強く求める利用客に着席機会を提供することで、着席希望の利用客の満足度を向上させる方策は検討に値する。普段は健康でも体調の悪い日などには着席を求める利用客も確実に存在するはずである。着席保証列車を運行することによって、着席を求める利用客のニーズに応えることができる。しかし、着席保証列車の運行によって、料金を徴収しない一般列車の混雑を著しく増加させないことが重要である。着席保証列車の運行によって、一般列車の利用客の不満を著しく高める結果を招くならば、利用客の視点に立った改善とはならないからである。着席保証列車の運行を検討する際には、企業価値向上と利用客の満足度向上とが両立可能であるのかどうかを吟味するとともに、一般列車の利用客の不満が高まらないよう配慮することが肝要である。

## 5. 通勤輸送向け着席保証列車未運行路線での運行可能性

とりわけラッシュ時間帯における東京都心のターミナル駅の混雑は激しい。夕方・夜間時間帯において、急行・準急・快速等の一般速達列車が発着する東京都心のターミナル駅のプラットホームでは、次の列車を待つ利用客で溢れかえる光景が日々繰り返り広げられている。京王線新宿駅やJR

埼京線新宿駅等の始発列車のある駅のホームでは、着席を求めて1番目の列車を見送り、2番目の列車を待つ利用客が列をなしている。ラッシュ時間帯において、始発列車がない中間駅からの乗車では着席はまず望めない。

それでは、「着席」という選択肢を提供するために、着席保証列車の運行が可能な路線があるとしたら、どの路線になるだろうか。東京都内に乗り入れている大手私鉄で、着席保証列車を運行していない鉄道事業者は、京王電鉄(京王)と東京急行電鉄(東急)の2社である。両社とも、30km～40km程度の単独路線を有する。これらの路線で着席保証列車の運行を検討する場合には、短距離の利用客をどの程度取り込めるのかがカギを握る。例えば、小田急電鉄小田原線・多摩線特急ホームウェイは、新宿→唐木田間32.1kmで運行されるが、利用客の大半は途中の新百合ヶ丘(新宿から21.5km)で下車または小田原方面の一般列車に乗り換える。小田急電鉄特急ホームウェイの利用状況を鑑みると、適正な料金設定次第で、20kmの比較的短い距離の利用客も取り込むことは可能であると思慮する。以下、京王電鉄および東京急行電鉄での通勤輸送向け着席保証列車の運行可能性の評価を試みよう。

### (1) 京王電鉄

京王電鉄京王線・相模原線は、小田急小田原線・多摩線と、新宿-多摩センター間で競合関係にある。同区間で通勤輸送向け着席保証列車を運行している小田急電鉄への対抗策として、京王電鉄も通勤輸送向け着席保証列車の運行を検討する余地があるように思われる。しかし、小田急電鉄は箱根や江ノ島等の観光輸送の特急として運行している車両を、朝および夕方・夜間時間帯に通勤輸送向け着席保証列車として有効活用できるのに対して、京王電鉄沿線にも有名観光地として高尾山が

## 通勤輸送向け着席保証列車の可能性

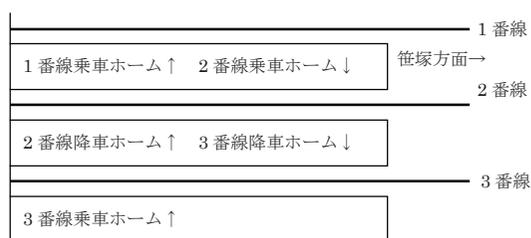
あるが、高尾山への輸送のために特急形車両を用意するだけの採算性があるのかが問題となる。しかし、高尾山へ出かけるのにオールロングシートの通勤形車両では行楽気分も盛り上がらないのではないだろうか。そこで、東武鉄道東上本線TJライナーのような、クロスシートとロングシートの両方に変換可能な車両（以下、LCカー）を投入した上で、平日および土曜休日の夕方以降はクロスシートモードで通勤輸送向け着席保証列車として運用し、それ以外の時間帯はロングシートモードで一般列車として運用する方策が最も実現可能性が高いと思量する。なお、土曜休日の朝および日中時間帯はクロスシートモードの一般列車または着席保証列車として運行すれば、高尾山等への観光地に向かう行楽利用客へのサービスアップにもつながる。

それでは果たして、京王線で平日夕方以降通勤輸送向け着席保証列車を運行するだけの着席ニーズはあるのだろうか。本小節では京王電鉄が平日夕方・夜間時間帯における下り方面の着席保証列車を運行することが可能かどうか検討する。

平日夕方以降の京王線新宿駅3番線乗車ホームでは、準特急を待つ利用客であふれている。資料32に見られるように、着席できない場合は、着席を求めて1番目の列車を見送り、2番目の列車を待つ利用客も多数おり、着席ニーズは十分にあると推察される。仮に、京王線新宿始発の着席保証列車を運行する場合には、(a) 2番線ホームに発着させて、降車ホーム側を着席保証列車ホームとする方法、または (b) 1番線ホームに発着させて、列車の乗車口を特定の号車に限定する方法のいずれかで対応する必要があるだろう。京王線新宿駅の配線略図については図3をご覧ください。 (a) の場合、2番線・3番線降車ホームが手狭なため当該降車ホームを着席保証列車専用ホームとせざるを得ないと思われることから、3番線に到着

した列車の利用客を3番線乗車ホーム側に降車させる必要が生じ、3番線乗車ホームの混雑が悪化する可能性が高い。(b) の場合には、やはり1番線・2番線乗車ホームの混雑が悪化する恐れがあるが、主に準特急・特急の利用客が待機する3番線乗車ホームより、主に快速・各駅停車の利用客が待機する1番線・2番線乗車ホームの方が混雑の度合いは小さい。よって、京王線で着席保証列車を運行する場合には、(b) の方法を採用することが望ましいと予想される。

図3 京王電鉄京王線新宿駅1・2・3番線配線略図  
(笹塚方の配線・改札口・階段などの情報および京王新線4・5番線は省略)



そして、京王電鉄における通勤輸送向け着席保証列車の運行区間としては、すでに通勤輸送向け着席保証列車が運行されている小田急多摩線およびJR東日本中央本線への対抗上、新宿→橋本間および新宿→高尾山口間が想定される。橋本行き列車の途中停車駅は京王永山・京王多摩センター、高尾山口行き列車の途中停車駅は府中・聖蹟桜ヶ丘・高幡不動・北野とすればよいだろう。北野では京王八王子へのアクセス列車に接続させることで、京王八王子に向かう利用客の需要を取り込むことも可能になると思われる。あるいは、京王八王子行き列車を運行することでも良い。そして、運行形態としては、新宿から乗車の場合是一律に着席整理券の購入を求めることで着席を保証し、京王永山または聖蹟桜ヶ丘からの利用客は着席整

理券不要とするTJライナー・京急ウイング方式を採用すればよいのではないだろうか。紙幅の関係で詳細な計算過程は省略するが、TJライナーの採算性分析と同じ前提（設備投資額、着席整理券料金等）を用いて、乗車率だけ変えてシミュレーションしてみたところ、平日乗車率50%、土曜休日乗車率30%でもかろうじて採算が取れる（NPVが正）との結果を得た。また、仮にこの乗車率を達成できなくても、LCカーの導入によって土曜休日の高尾山への行楽輸送のサービス向上とイメージアップを図ることができるのであるから、決して無駄な投資とはならないと思量する。むしろ、高尾山への行楽輸送でJR東日本中央本線に対して競争力を高める意味で検討に値するものと思われる。

資料32 平日20時前後の京王電鉄京王線新宿駅3番線乗車ホーム(2011年(平成23年)2月3日(木))



## (2) 東京急行電鉄

東京急行電鉄で20km超の路線は、田園都市線渋谷－中央林間間31.5kmと東横線渋谷－横浜間24.2kmの2路線である。田園都市線は渋谷で東京地下鉄半蔵門線と接続し、両路線ではほぼ完全な相互直通運転を実施している。したがって、渋谷は実質的には中間駅となっている。資料33に見るように、夕方以降に中央林間方面へ向かう場合、渋

谷からの着席はまず見込めないのが現状である。田園都市線は首都圏でも屈指の混雑路線であり、少なからぬ着席ニーズがあるものと推測される。列車を1本見送れば着席可能な東武鉄道東上本線池袋駅でさえ、TJライナーが高い乗車率を誇っていることを鑑みれば、田園都市線でも平日夕方以降の時間帯において、渋谷→中央林間方面の着席保証列車の運行可能性を検討する余地は十分にありそうである。本小節では、平日夕方・夜間時間帯における田園都市線下り方面の通勤輸送向け着席保証列車の運行可能性について議論する。

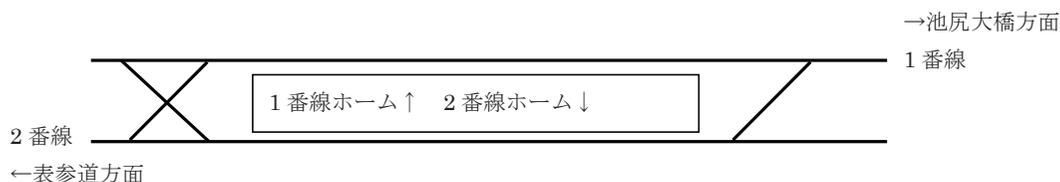
資料33 平日19時台の東急田園都市線渋谷駅1番線ホーム(中央林間方面)(2011年(平成23年)3月1日(火))



しかし、田園都市線での平日夕方・夜間時間帯における下り方面の通勤輸送向け着席保証列車の運行を考える上での課題として、(a) 渋谷始発の列車の設定が困難、(b) 途中停車駅での乗車改札実施のための停車時間の確保が困難なことから座席指定システム構築が必要、(c) 田園都市線沿線に有名観光地が乏しいことから特急形車両の導入は困難、といった点があげられる。

まず、(a) から考えよう。渋谷には池尻大橋方および東京地下鉄半蔵門線表参道方の両方に折り返し列車運行のための渡り線があるものの(図4参照)、夕方・夜間時間帯の列車運行密度を考える

図4 東京急行電鉄田園都市線渋谷駅1・2番線配線略図



と、渡り線を使用した渋谷始発の列車の設定は、列車運行本数確保の支障となる可能性がある。また、同じく夕方・夜間時間帯の列車運行密度を考えると、渋谷始発の通勤輸送向け着席保証列車を渋谷で長時間停車させることも現実的ではない。したがって、田園都市線で通勤輸送向け着席保証列車を運行する場合、折り返し用の引き上げ線が設備されている東京地下鉄半蔵門線清澄白河始発とすることが現実的であると思量する。夕方・夜間時間帯にも多くの清澄白河始発列車が設定されていることから、現状の清澄白河始発田園都市線直通の一般列車を中央林間行き通勤輸送向け着席保証列車に振り替えればよい。途中停車駅は大手町・永田町・渋谷・たまプラーザ・青葉台・長津田とすることで、渋谷からの利用客だけでなく、大手町のオフィス街の通勤利用客の需要を取り込むことも可能となるだろう。

次に (b) については、途中停車駅では乗車改札を行うだけの停車時間を十分に確保することは困難であると予想されることから、全席座席指定制とする必要が生じるものと思量する。東急では全列車が料金不要の一般列車のみの運行であり、着席保証列車を新たに運行する場合には座席指定システムの構築が必要となり、そのためには多額の費用が必要である。

そして、(c) を考慮すると、やはり通勤輸送向け着席保証列車運行時間帯以外にも使用できる、東武鉄道東上本線TJライナーのような、LCカーを投入する案が最も現実的であるだろう。しかし、料金設定として、仮に東京地下鉄区間で200円、

田園都市線区間で300円を徴収とするならば、合計料金が500円にも上り、割高感が生じてしまうことは否めない。この場合、500円もの料金を徴収するにもかかわらず、車両は通勤形電車の転用でしかないとなれば、サービス面でも十分とは言えないかもしれない。東京地下鉄千代田線に直通する小田急電鉄60000形は有料特急にふさわしいインテリアを備えている。田園都市線の場合は、特急形車両を用意しても、観光列車として使用できる見込みは乏しいことから、通勤輸送向け着席保証列車の運行を検討する場合には、やはりLCカーに留まらざるを得ないと思量する。あるいは、東京地下鉄区間で100円、田園都市線区間で200円の料金設定とした場合には、利用客にとっては割安感が出るものの、東京急行電鉄および東京地下鉄にとっては収益上のうまみが少なくなってしまう。

このように、田園都市線での着席保証列車の運行を実現するためには、乗り越えなければならぬ大きな課題があると評価せざるを得ない。

以上、京王電鉄と東京急行電鉄田園都市線を取り上げて、着席保証列車の運行可能性を検討したが、京王電鉄での着席保証列車の運行は比較的実行可能性が高いと予想されるが、東急田園都市線では運行を実現するためには越えるべき課題があることが明らかとなった。

## 6. まとめ

本論では、通勤輸送向け着席保証列車の意義および運行可能性について、全国の事例および東武鉄道東上本線TJライナーの採算性分析を踏まえ検討した。

通勤輸送向け着席保証列車は、料金を徴収することで、快適な移動を実現する列車であり、「着席」という選択肢を提供する列車である。始発駅であれば、ラッシュ時間帯であっても、列車の出発前にホームで列に並ぶことで着席することが可能であるが、途中駅の場合はラッシュ時間帯に着席することは困難またはほぼ不可能な場合が多い。

利用客の着席ニーズが高い場合、鉄道事業者は、通勤輸送向け着席保証列車を運行することで、収益を確保することができる。鉄道事業者にとっては、路線網の持続的運営のために収益確保・増収を図ることが極めて重要であることは言うまでもない。しかし、鉄道事業者においては、通勤輸送向け着席保証列車の運行は、企業価値向上と着席機会の提供を通じた利用客の便益確保を両立する手段として位置付けることが重要である。企業価値向上と利用客の満足度向上の両立を図ることができる場合に、初めて通勤輸送向け着席保証列車の運行を検討する余地が生まれることを強調しておきたい。

なお、東京急行電鉄（東急）東横線は2012年度（平成24年度）に渋谷を介して東京地下鉄副都心線・西武鉄道池袋線・東武鉄道東上本線との相互直通運転を開始し、渋谷は実質的な中間駅となる予定である。JR東日本湘南新宿ラインのグリーン車自由席の盛況ぶりを見ると、東京地下鉄副都心線・東急東横線経由の池袋・新宿－横浜間における一定の着席需要も見込めるのではないだろうか。2012年度（平成24年度）に向けて、東京地下鉄副都心線・東急東横線の更なる飛躍と両線を直

通する着席保証列車の運行可能性に関する検討がなされることを期待したい。

鉄道は自動車に比べて二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量が少なく環境に優しい交通機関である。自動車排出ガスは大気質を低下させるだけでなく、自動車による死者および負傷者は世界レベルで見てさらに増加すると予想されている<sup>17</sup>。通勤輸送向け着席保証列車を運行することで、鉄道の魅力を向上させ、環境に優しい鉄道の利用促進につながる如果能够できれば、自動車の利用者を減らし、CO<sub>2</sub>削減、交通事故防止および道路渋滞の抑制を図ることも可能となる。鉄道事業者による更なるサービス向上を念願するものである。

## 参考文献

- Anthony=Govindarajan [2004], *MANAGEMENT CONTROL SYSTEMS 11<sup>th</sup> EDITION*, McGraw Hills, 2004.
- Damodaran, A. [2002], *Investment Valuation 2<sup>nd</sup> Edition*, Willy & Sons, 2002.
- Black, W.R. [2010], *Sustainable Transportation: Problems and Solutions*, The Guilford Press, 2010.
- 阿部等 [2008] 『満員電車がなくなる日—鉄道インベーションが日本を救う』角川書店, 2008年。
- 交通権学会 [1998] 「交通権憲章（1998年版）」『交通権学会ホームページ』, 1998年。  
<http://www.kotsuken.jp/charter/preamble.html>

【付記】2011年（平成23年）3月11日（金）、マグニチュード9.0の東北地方太平洋沖を震源とする巨大地震が発生した。その後余震は長野県にも及んだ。東北地方および北関東の鉄道各線だけでなく、首都圏のJR・私鉄各線も、巨大地震に伴う東京電力の計画停電の影響で、運休や減便を余儀なくされた。そのあおりを受けて、各路線の有料特急は長期にわたって運休した。その後、首都圏の鉄道は徐々に通常運行を取り戻

し、有料特急についても本数を限定して運行が再開された。首都圏の有料特急が運休したことで、観光地への入り込み客も減少した（『MSN産経ニュース』2011年（平成23年）4月8日付。<http://sankei.jp.msn.com/affairs/news/110408/dst11040818580060-n1.htm>）だけでなく、通勤利用客にも大きな影響を及ぼした。改めて、社会における鉄道の重要性を再認識するとともに、有料特急が果たしている役割の大きさを思い知らされた次第である。今回の巨大地震では日本のみならず、世界各国から義援金等の支援が寄せられたが、鉄道事業者も被災地への義援金を利用客から募る試みを始めてみてはいかがだろうか。例えば、携帯電話・インターネット特急券予約サイト上で、通常の特急料金で利用できるメニューに加えて、震災義援金を上乗せした特急料金も選択できるようにして、有料特急の利用客から義援金を預かる施策を実施するのも一案である。駅の自動券売機等での実施は料金表の書き換え等で手続きが煩雑になるが、インターネット上だけなら単純にプログラムの変更だけで対応可能ではないだろうか。そして、こうした取り組みについては、国土交通大臣への届け出も簡略な手続きのみで実施が認められるようお願いしたい。今はただ、被災地の一日も早い復興と東京電力福島第1原子力発電所の事態収束を願うばかりである。なお、本論文の作成に当たって、取材にご協力いただき貴重なアドバイスを与えられた堀内重人氏（運輸評論家・交通権学会会員）および取材にご同行いただいた畑中則宏氏（大阪市交通局）に御礼申し上げたい。

## 注

- 1 阿部 [2008], 3頁。
- 2 テレビ朝日『シルシルミシル』2010年（平成22年）9月22日放送分。  
<http://www.tv-asahi.co.jp/shirushiru/>
- 3 正確には、大崎－品川間は山手線を、品川－大船間は東海道本線（新川崎経由）を走行するが、品川－大船間（新川崎経由）の各駅に停車する普通列車は旅客案内上「横須賀線」と呼称しているため、ここでは旅客案内上の呼称に合せて

いる。

- 4 ただし、東海道本線の湘南ライナー・おはようライナー新宿・ホームライナー小田原のグリーン車自由席は、利用可能区間のグリーン券またはグリーン定期券を所持していれば座席定員を超えている場合でも乗車できるので、立席が発生する可能性がある。
- 5 中央本線列車が走る区間のうち、国土交通省監修『鉄道要覧』においては、東京－神田間は東北本線、代々木－新宿間は山手線となっているので、鉄道要覧上中央本線の起点は神田ということになる。
- 6 JR東海テレフォンセンターに確認したところ、JR東海管内の「ホームライナー」は全て座席指定制を採用しているとのことであった。
- 7 『読売ウィークリー』2007年（平成19年）3月4日号。  
<http://www.yomiuri.co.jp/atmoney/special/yw/yw07030401.htm>
- 8 『日本経済新聞』首都圏経済面、2010年（平成22年）11月12日付朝刊。
- 9 「アスキーホームページ」  
<http://ascii.jp/elem/000/000/142/142769/>
- 10 『フィナンシャルジャパンホームページ』  
<http://www.financialjapan.co.jp/200807/0807fukutoshin.html>
- 11 Damodaran [2002], p.865.
- 12 *Ibid.*, p.865.
- 13 大野雅人「沿線住民悲願の東武東上線・座席定員制列車－いいとこ取りの『TJライナー』が公開」『マイコミジャーナル』。  
<http://journal.mycom.co.jp/articles/2008/03/21/tj/index.html>
- 14 「ここがヘンだよ！『セントラルライナー』」『広隆堂ホームページ』。  
<http://www.geocities.jp/kouryudo758/clindex.html>
- 15 堀内重人氏への聞き取り調査より。
- 16 Anthony=Govindarajan [2004], p.53の記述を参照されたい。
- 17 Black [2010], p.7.

A Study of the Trains with Reserved Seats for Commuters  
-Perspectives of Managing Improving Firm Value and Increasing Customer Satisfaction-

OTSUKA Ryoji

**[abstract]**

This paper discusses significance and feasibility of the trains with reserved seats for commuters based case studies of the trains with reserved seats for commuters in Japan and analysis of profitability for “TJ Liner” on the Tobu Tojo line. The trains with reserved seats for commuters are trains for providing comfortable traveling by charging additional fee. Anyone who pay additional fee enjoy comfortable traveling. There is a greater need from commuters for reserved seats, by operating the trains with reserved seats for commuters, railway companies enjoy greater revenue. For sustainable operations of railway network, it is important to ensure and improve revenue. But in case that railway companies kick around feasibility of operating the trains with reserved seats for commuters, railway companies must mull managing improving firm value and increasing customer satisfaction. Railway companies can discuss operating the trains with reserved seats for commuters, in case that attaining managing improving firm value and increasing customer satisfaction.

**[key words]**

the trains with reserved seats for commuters, firm value, customer satisfaction