

## 1.はじめに

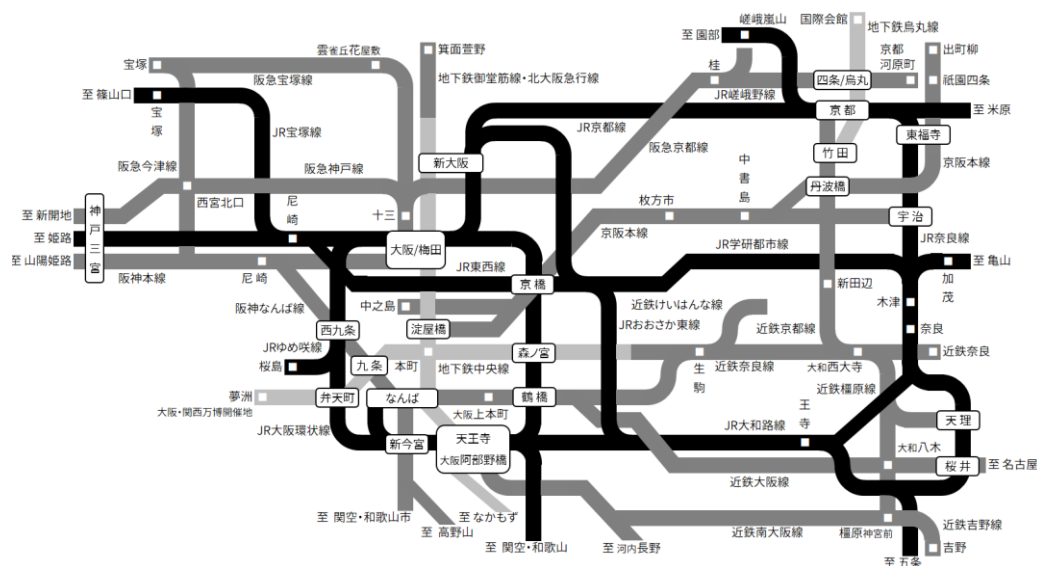
皆さんこんにちは、今号から高校二年生として部誌に寄稿させていただく○○です。引退までに残された時間がいよいよ短くなってきたので、悔いのないように部誌執筆に励んでいこうと思います。

さて、2025 年 4 月に大阪・関西万博が開幕したわけですが、今回の研究は「関西圏の鉄道」にフォーカスを当てて執筆していこうと思います。近年の関西圏の鉄道では真新しい取り組みが多く見られます。この研究では近年の関西圏の鉄道のトピックを 3 つ挙げてそれぞれについて考察していきたいと思います。

## 2.関西圏の鉄道網の概要

読者の皆様の中には関西圏の鉄道についてよく知らない方も多いかと思います。本題に入る前に、まずは関西圏の鉄道網について軽く紹介していきます。なお、関西圏の鉄道路線、特に JR 線の中には正式名称とは別に愛称が設定されている路線が存在します。この研究では個々の路線名を表記する場合、正式名称(「JR 東海道本線」など)ではなく旅客案内上の名称(「JR 京都線」など)を用いることとします。

関西圏の鉄道網は主に JR 線と近鉄・南海・京阪・阪急・阪神の大手私鉄 5 社によって構成され、それに加えて準大手・中小私鉄が点在する形となっています。大阪・京都・神戸の 3 都市には地下鉄が存在します。



関西圏のおもな路線の路線図(主要路線・主要駅のみ記載)

※「大阪/梅田」「なんば」「丹波橋」「神戸三宮」は駅名の異なる複数駅の総称

首都圏と異なる点としては、環状線(＝関西圏では JR 大阪環状線、首都圏では JR 山手線)の内部まで私鉄線が乗り入れている点が挙げられます。大阪市内の各社のターミナル駅を結ぶのが Osaka Metro 御堂筋線で、大阪の大動脈として機能しています。さらに京都・大阪・奈良・神戸といった各都市間で JR 線と私鉄線が並行しており、各社の間で激しい競合関係にあるのも特徴です。



関西圏の JR 線の例 (JR 神戸線)



関西圏の私鉄線の例 (近鉄奈良線)



関西圏の地下鉄路線の例 (Osaka Metro 中央線)

同線は大阪・関西万博輸送の基幹を担っている

また、2025 年 4 月から半年間開催される大阪・関西万博の輸送も鉄道が担っています。メインルートとなるのは会場最寄り駅の夢洲(ゆめしま)駅に乗り入れる Osaka Metro 中央線です。このほか各社では万博開催に合わせて列車の増発などの対応が行われています。

### 3.近年のトピックをまとめる

まずは今回扱う関西圏の鉄道のトレンドを紹介していきます。

#### ◇変化するダイヤと利用状況

関西圏の鉄道で近年大きく変化しているのが列車のダイヤです。コロナ禍の影響やインバウンドの増加などを背景に各線のダイヤは目まぐるしく変化しています。2025 年 2 月には各社でダイヤ改正が実施されましたが、その内容は様々です。阪神や近鉄では利用客の回復を踏まえて輸送力の増強が図られた一方で、阪急や神戸電鉄など一部の事業者では輸送力の削減が進められました。1 つ目のトピックとしてはこうしたダイヤの変化の背景や今後の展開について考察していきます。これについては第 4 章で扱っていきます。



阪神本線・阪神なんば線の快速急行

コロナ禍を経て平日日中に減便が行われたが、2025 年 2 月に再び増便された

#### ◇有料座席サービスの拡大

近年関西圏の鉄道各社で広がっているのが「有料座席サービス」の導入・拡充です。これは主に着席通勤の実現を念頭に置いたライナー列車や指定席などのサービスを指すものです。かねてより関西圏では JR 西日本・近鉄・南海の 3 社が有料特急を設定していましたが、首都圏など他地域と比較して通勤や日常利用を目的とした有料座席サービスはあまり定着していませんでした。しかし 2010 年代後半から各社で有料座席サービスの導入は急速に広まり、利用客にも定着しつつあります。

近年では 2024 年 7 月に阪急電鉄が初の有料座席サービス「PRiVACE」を導入したほか、JR 西日本の各線では有料座席サービス「快速 うれしーと」が 2023 年の導入以降急速に拡大しています。さらに 2025 年 3 月には、関西大手私鉄で唯一有料座席サービスを導入していなかった阪神電車が 2027 年春の新型車両導入と同時に有料座席サービスを導入することを明らかにしました。このほか Osaka Metro 御堂筋線と直通する北大阪急行線でも導入が検討されているなど、有料座席サービスは関西圏で広がりを見せています。



「PRiVACE」を連結する阪急京都線の特急

このように有料座席サービスの導入・拡充は近年の関西圏の鉄道においてトレンドになっていると言えます。この有料座席サービスの現状と将来について、第 5 章で考察していきます。

### ◇観光輸送に関する取り組み

ダイヤ改正や有料座席サービスと並んで動きが活発なのが観光輸送に関連する施策です。コロナ禍が終息に向かい観光需要が回復したことも相まって、各社では観光客をターゲットにした様々な取り組みがなされています。

近年の事例としては、2025 年春に行われた JR 西日本の特急「まほろば」の定期運行化・リニューアルが挙げられます。「まほろば」は大阪駅・新大阪駅と奈良駅の間を結ぶ観光客向けの特急列車です。2019 年から臨時列車として設定されていた「まほろば」は 2025 年 3 月のダイヤ改正で土休日運転の定期列車となり、同年 4 月には専用の「リニューアル車両」が投入されました。こうした奈良方面の観光振興のための施策は「まほろば」に限らず、2025 年 4 月・5 月の一部の土休日には通常は特急列車の設定がない京都駅～奈良駅間において臨時特急「いにしへ」が運転されました。このようなことから、JR 西日本が奈良エリアへの観光輸送にこれまで以上に力を入れていることがうかがえます。



「まほろば」に投入された 683 系「安寧」編成

JR 西日本以外の事業者でも観光輸送に関する取り組みが活発になっており、関西圏の鉄道におけるトレンドの一つとなっています。これについては第 6 章で触れていきます。



## 4.変化するダイヤと利用状況の今後

まずはダイヤの変化について考察していきます。ここでは「コロナ禍を経て関西圏の鉄道のダイヤはどう変わったか」という観点から列車ダイヤの変化を考えていこうと思います。

### ◇コロナ禍におけるダイヤの見直し

2020 年からのコロナ禍は鉄道利用客の大幅な減少を招きました。これに伴って 2021 年から 2023 年の前半にかけては各社で減便など輸送力の削減が行われました。主な事例は以下の通りです。

2021 年 3 月	JR 嵯峨野線	日中時間帯の減便
2021 年 5 月	南海本線・空港線	空港急行の編成両数削減・減便
2021 年 9 月	京阪線	終日にわたる減便
2021 年 10 月	JR 西日本の一部線区	日中時間帯の減便
2022 年 3 月	JR 西日本の一部線区	平日朝および日中時間帯の減便
2022 年 12 月	阪急京都線・宝塚線	平日朝の 10 両運転を廃止
	阪神本線・阪神なんば線	平日日中の快速急行を減便
	京都市営地下鉄烏丸線・東西線	日中時間帯の減便
2023 年 8 月	京阪本線	平日 13～14 時台の準急を削減

【表 1】2023 年上期までに実施された減便・編成両数削減などの変更

このように、利用客の減少を受けて各社で輸送力を削減する対応が取られたことがわかります。特に JR 西日本や京阪電車などでは大規模な減便が行われました。



JR 西日本の各線(左)や京阪線(右)では大規模な減便が行われた

しかしコロナ禍の終息とともに鉄道利用客は回復し、コロナ禍に改正されたこれらのダイヤは見直されつつあります。具体的な内容について次の項で紹介していきます。

## ◇2024 年以降の対応を見る

鉄道利用客は行動制限が緩和された 2023 年頃から回復しており、それに伴い輸送力の削減が中心であったダイヤ改正の内容も変化しています。

まずは増便や編成両数の増強といったポジティブな変化から見ていきましょう。主な事例としては以下のようなものが挙げられます。

2023 年 10 月	南海本線・空港線	空港急行の編成両数増強
2024 年 3 月	JR 嵯峨野線	日中時間帯の普通を増便
	近鉄京都線	日中時間帯の急行を増便
2024 年 12 月	南海本線・空港線	空港急行の編成両数増強・増便
2025 年 2 月	阪神本線・阪神なんば線	平日日中の快速急行を増便
	近鉄京都線・橿原線・天理線	日中時間帯の普通を増便
	京都市営地下鉄烏丸線・東西線	日中時間帯の増便 烏丸線で平日朝に 1 往復増発

【表 2】2023 年下期以降に実施された増便・編成両数増強などの変更

先ほどコロナ禍にダイヤの見直しを行った路線として紹介した路線が多く含まれていることがわかります。需要回復に合わせて輸送力がコロナ禍以前の水準まで回復したと考えることができます。一方で近鉄京都線・橿原線・天理線や平日朝の京都市営地下鉄烏丸線ではコロナ禍に伴う減便は行われていませんでしたが、近年のダイヤ改正で増便が図られています。結果的にこれらの線区ではコロナ禍以前よりも運行本数が増加しており、全国的に輸送力が削減傾向にある昨今においては珍しい内容となっています。



2025 年 2 月に増便を実施した京都市営地下鉄烏丸線

このように輸送力の増強が行われた路線がある一方で、コロナ禍が終息した現在でも輸送力が回復していない、あるいは輸送力がさらに削減されたという路線も存在します。JR 西日本では嵯峨野線など一部の路線を除きコロナ禍に減便した路線でも復便が行われておらず、コロナ禍に改正されたダイヤが現在でもそのまま使用されています。さらに 2024 年 3 月には近鉄大阪線で、2025 年 2 月には阪急神戸線で平日朝ラッシュ時に行われていた 10 両編成での運転が廃止されています。これより前の 2022 年 12 月には阪急京都線・宝塚線においても 10 両運転が廃止されており、ラッシュ時の増結運転はコロナ禍以前に比べ大幅に縮小しています。



2025 年 2 月に全廃された阪急電鉄の 10 両運転

### ◇なぜ各社の対応は異なるのか

ここまで紹介してきたように、コロナ禍が終息して以降の列車ダイヤに対する方針は各社により大きく異なります。コロナ禍に各社が輸送力の削減を図ったことは自然ですが、その後の対応が各社で分かれていることを不思議に思う方も多いかもしれません。輸送力の回復・増強が行われた路線と輸送力の削減が進む路線の違いは何なのか、という観点で考えていきましょう。

まずは輸送力の回復・増強が行われた路線の特徴について考えていきます。これらの路線に共通する点として、観光輸送や空港輸送といった需要が大きな比重を占めることが挙げられます。

例えば 2023 年 10 月と 2024 年 12 月に大幅な輸送力の増強が行われた南海本線・空港線は関西空港へのアクセス路線として機能しており、インバウンド(外国人観光客)の増加も相まって利用が好調となっています。これを裏付ける取り組みとして、2024 年 12 月のダイヤ改正で空港急行の輸送力増強とあわせて行われた特急「ラピート」の速達化が挙げられます。特急「ラピート」には停車駅の少ない「ラピート α」と停車駅の多い「ラピート β」の 2 種類が存在します。南海では空港輸送以外の多様なニーズに応えるために長らく停車駅の多い「ラピート β」を主体としたダイヤを組んでいましたが、近年では空港輸送の需要増加に伴い満席となる列車が増加していました。これを受けて 2024 年 12 月のダイヤ改正において通過駅の多い「ラピート α」の割合が大幅に増やされ、大阪市内の各駅と関西空港駅の間で特急券を購入しやすくなることが図られました。これは輸送力の増強が難しい中での苦肉の策と言えますが、ここから現在の南海本線・空港線が旺盛な需要に恵まれていることがうかがえます。



難波駅と関西空港駅を結ぶ特急「ラピート」

近年は増便や停車駅の削減により輸送力の確保が図られている

京都市・奈良市相互間の都市間輸送を担う近鉄京都線や京都市内の輸送を担う JR 嵯峨野線なども同様で、インバウンドをはじめとする旺盛な観光需要が存在することが輸送力増強の背景となっています。さらに阪神本線・阪神なんば線の快速急行については、増便の理由として大阪・関西万博開催に伴う需要増が挙げられています。このように、空港輸送や観光輸送のような定期外利用が多い路線においては利用客の回復が早く、それを受けて輸送力の増強が行われていると言えます。

次に、現在でも輸送力の回復が行われていない路線や輸送力の削減が続く路線の特徴についても考えていきましょう。前提となるのがコロナ禍以前から関西圏の多くの路線で進行していた慢性的な利用客の減少です。ここではそれが顕著な例として大手私鉄の京阪電車を例示したいと思います。表は京阪電車における輸送人員や運行本数などの推移を示したものです。輸送人員は約 30 年で大きく減少しており、コロナ禍以前からラッシュ時の減便が進んでいたこともわかります。



	1996 年度	2023 年度	減少率
京阪全体の年間輸送人員	約 4.0 億人	約 2.6 億人	△35%
京阪本線 ピーク時の輸送人員	64,181 人	33,558 人	△48%
京阪本線 ピーク時の運転本数	毎時 45 本	毎時 32 本	△29%

【表 3】京阪電車の輸送人員・運転本数の推移

利用減の背景にあるのは沿線人口の減少です。特に京阪本線の沿線は高度経済成長期に急速に開発が進んだため高齢化率も高くなっており、他の路線の沿線と比べても沿線人口の減少は顕著です。さらに京阪本線の場合、Osaka Metro 谷町線や JR 学研都市線など競合する他社線の延伸開業や輸送改善によって利用客が他社線に流出したことも背景として挙げられます。

また、これらの路線は通勤通学などの定期利用に支えられている場合が多く、コロナ禍の影響を強く受けた上にインバウンドをはじめとする観光客の利用も期待できません。実際に輸送力の回復が行われていない路線を訪れると、コロナ禍を脱して賑わいを取り戻している路線とは対照的に閑散とした印象を受けます。



京阪中之島線 なにわ橋駅の様子

駅構内は閑散としており、エスカレーターは閉鎖されている

まとめると、各社におけるコロナ禍以降の対応の違いは「利用客がどれだけ回復しているか」に依存していることがわかります。空港輸送や観光輸送など定期外利用が大きな比重を占める路線では利用客の回復に応じて輸送力の増強が行われているのに対し、そういった需要が見込めない路線では沿線人口の減少も相まって利用客の減少に歯止めがかからない状況なのです。

## ◇今後の方針を考える

では、列車ダイヤに対してどのような方針を取っていくのがベストなのでしょう。

まず言えることとして、これからの人口減少時代においては多くの路線で輸送力の削減が進むと考えられます。コロナ禍に削減した運行本数の回復は検討しても良いでしょうが、やはり将来的な沿線人口の減少を鑑みると輸送力は削減方向に進むのが自然です。利用客の減少を食い止めるのは不可能に近いため、将来的に輸送力を適正化していく必要があることは間違いないでしょう。

しかし、輸送力の削減がサービスの低下につながってしまうことは言うまでもありません。実際に京阪線や JR 西日本の一部線区では日中時間帯の運行本数が大幅に削減され、著しい利便性の低下を招きました。利便性の大幅な低下は利用客の流出に直結するほか、沿線の居住地としての魅力が低下するなどデメリットは大きいものとなります。利用客の減少に伴って輸送力を削減するのは自然なことです、それに伴う利便性の低下は極力避けなければなりません。

そこで考えられるのが、列車の「本数」ではなく列車の「両数」を削減するという方法です。列車本数の減少は利便性の低下に直結してしましますが、列車の本数がそのままに両数が短くなるだけであれば、利用客の利便性にはさほど影響しないと言えます。もちろん輸送力を維持することが最善なのは確かですが、将来的に利用状況を踏まえて輸送力の削減を進める場合は、列車の両数を減らす方が利用客への影響は抑えられると考えられます。

これを行っているのが京阪線です。京阪線では 2025 年 3 月のダイヤ変更においてダイヤの抜本的な見直しが行われました。その中心となるのが「京阪本線・中之島線における 4 両編成の導入」です。これは今まで主に 6 両～8 両で運転されていた区間急行・普通について 4 両編成を主体とした運転とし、代わりに増便を行うというものです。1 列車あたりの定員が大幅に減少する代わりに日中の普通電車の運行本数は 15 分間隔から 12 分間隔に短縮され、朝夕についても輸送力の確保を目的に普通および区間急行が朝夕 5 本ずつ増発されています。

京阪線と同様の取り組みは首都圏の東武アーバンパークライン（野田線）でも行われています。同線での取り組みは従来 6 両編成で運転されていた列車をすべて 5 両編成に短縮するというものです。ただし京阪線とは異なり 2025 年 4 月現在では 5 両化に伴う増便は行われていません。



4 両編成で運転される京阪本線の区間急行



5 両編成の東武アーバンパークラインの列車

京阪線における短編成化の背景には、「輸送力はそのままに利便性向上を図りたい」という意図があったと考えられます。京阪線ではコロナ禍の影響で2度にわたる減便を行っており、特に日中時間帯においては以前と比べて利便性の低下が顕著になっていました。利用客の回復率が低く以前と同水準の輸送力は求められない一方で、本数が少なく使いづらいコロナ禍のダイヤからは脱却する必要があったわけです。4両運転は「輸送力の適正化」と「利便性の向上」を両立するための折衷案として導入されたと言えます。

列車の短編成化のためには車両の組成変更や案内の整備といった準備が必要になるため、事業者目線で考えると相応の労力とコストを要する点がデメリットとなるでしょう。しかし路線の使いやすさは沿線価値にも影響するものなので、安易に減便は実施せず短編成化によって輸送力を削減していくべきだと考えます。新型車両の投入にあわせて短編成化を進めるなど効率化を図りつつ、利用客の動向を注視しながら中長期的に短編成化を進めていくのが良いでしょう。

#### ◇最適な形で短編成化を考える

このように利用客にとっての影響が小さく済む「短編成化による輸送力削減」ですが、輸送力が減少する以上は悪影響をゼロにすることはできません。ここからは短編成化による利用客への影響を抑える方法について考えていきます。

短編成化による利用客への悪影響として、特に懸念されているのがラッシュ時をはじめとする混雑の悪化です。日中時間帯は空いていても朝夕のラッシュ時は混雑する、という路線は少なくありません。先述の通り京阪本線ではラッシュ時においても一部の列車が4両編成に短縮されており、混雑の悪化やそれによる列車の遅延増加が懸念されています。車両運用を考えるとラッシュ時に短編成の列車を運転しないというわけにもいかないため、短編成化を行いつつ混雑緩和を図ることが必要になります。

混雑緩和のための最も単純な対応はやはり列車の増便でしょう。京阪本線でも4両運転の開始と同時に平日朝夕各5本の増便が行われており、輸送力の確保が図られています。しかし列車の本数が多いラッシュ時に増便できる本数には限界がありますし、列車本数が増える分列車に乗務する乗務員も増員する必要があります。

このように増便といった対応を取るためにはいくつかの障壁があることから、可能な限り輸送力は増やさずに混雑を緩和することが考えられます。そこで考えられるのが、「混雑の平準化」、つまり列車の運行形態を変更することで列車ごとの混雑のばらつきを解消するというものです。列車による混雑率の差が小さくなることで、輸送力を増やさずとも全体的な混雑の緩和が図られます。このような利点から、混雑の平準化を目的とするダイヤ改正は全国の鉄道事業者においてトレンドとなっています。短編成化とあわせて混雑の平準化を図ることで、混雑悪化の影響を抑えつつ短編成化を行うことができると考えられます。

輸送力の削減とともに混雑の平準化を図った事例として、ここでは阪急神戸線で 2025 年 2 月に実施されたダイヤ改正を紹介します。阪急神戸線ではこのダイヤ改正において平日朝の通勤特急で実施していた 10 両編成の運転が廃止されました。しかし混雑する平日朝に単純に輸送力の削減を実施してしまえば混雑の著しい悪化につながるのはい言うまでもありません。10 両運転の廃止による影響を抑えるため、列車種別や運転パターンの変更により混雑緩和が図られました。

ここからは具体的な混雑平準化の方法を述べていきます。そもそも平日朝の通勤特急で 10 両運転が行われていた理由は通勤特急の乗客が他列車と比較して多かったためです。そこでこのダイヤ改正では通勤特急の乗客を他の列車にシフトさせるべく、従来は西宮北口駅から終点まで通勤特急の直後を走っていた通勤急行を通勤特急に先行して運転させることにしました。これにより通勤特急利用客の多くは通勤急行に転移するものと考えられますが、今度は通勤急行に乗客が集中してしまいます。そこで通勤急行に代えて塚口駅を通過する新種別「快速」を設定しました。利用客の多い塚口駅の利用客には通勤特急を利用してもらうことで、両種別の混雑平準化を図ったわけです。



混雑の平準化を目的に導入された阪急神戸線の新種別「快速」



阪急電鉄はダイヤ改正後に神戸線朝ラッシュ時の混雑状況を調査・公表しています。それによると優等列車（通勤特急・準急・快速）に乘客が集中しているものの優等列車間での混雑のばらつきは比較的少なく、ダイヤ改正がある程度の効果を挙げていることがうかがえます。阪急神戸線は関西圏で最も混雑率が高い（2023 年度のデータ）路線ですが、このような混雑平準化のための施策を講じることで輸送力の削減に踏み切れることができたのです。

このように、各種別の停車駅や運転パターンを工夫することで増便などの対応を行わなくとも混雑緩和を図ることができます。単純に短編成化を行うだけでは混雑の悪化を招いてしまいますが、阪急神戸線のように混雑の平準化を進めることで影響を抑えることはできるでしょう。とはいえ列車間での混雑の差がなくなったとしても全体の輸送力が足りなければ混雑緩和にはつながりません。短編成化の程度にもよりますが、ラッシュ時においても短編成の列車を運転する場合には列車の増便もある程度行っていく必要があると考えます。

#### ◇第 4 章 まとめ

- ・コロナ禍以降の列車ダイヤに関する対応は各社で大きく異なる。
- ・輸送力の回復・増強が進む路線は空港輸送や観光輸送の需要が大きく、利用客の回復が早い傾向にある。
- ・一方で輸送力の削減が進む路線は定期外利用の割合が少なく、沿線人口の減少に伴って利用客が減少傾向にある。
- ・今後の利用客減少に向けた対応としては列車の短編成化による輸送力削減が考えられる。利用客への影響が小さいというメリットがあるが、ラッシュ時には混雑緩和の対応を取る必要がある。

## 5.有料座席サービスの拡大と今後

次に考察していくのは有料座席サービスについてです。

### ◇関西圏の鉄道における有料座席サービス

2015 年以降に各社が導入している(導入を発表している)有料座席サービスをまとめると以下ようになります。

事業者	サービス名	提供路線	対象	使用車両
JR 西日本	「A シート」	新快速(野洲駅～網干駅間)	一部	専用
	通勤特急	JR 神戸線・大和路線など	全車	他の特急と兼用
	「快速 うれしー ト」	大和路線などの快速	一部	一般列車と兼用
阪急	「PRiVACE」	京都線の特急系種別	一部	専用
阪神	詳細未発表(2027 年春導入予定)			
京阪	「プレミアムカー」	京阪本線の特急など	一部	専用
	「ライナー」	京阪本線	全車	一般列車と兼用
南海	「泉北ライナー」	高野線・泉北線	全車	専用

【表 4】2015 年以降に導入された各社の主な有料座席サービス

近年増加している有料座席サービスの先駆けとなったのが、南海電鉄・泉北高速鉄道(現:南海泉北線)が 2015 年に運行開始した特急「泉北ライナー」です。この「泉北ライナー」の導入以降京阪電車など従来は有料列車や有料座席を設定していなかった事業者でも導入が進み、関西大手私鉄で唯一有料座席サービスを導入していなかった阪神も 2027 年春の新型車両導入にあわせて有料座席サービスが導入される予定となっています。



関西圏における通勤向け有料座席の先駆けとなった「泉北ライナー」

## ◇近年の傾向

さらに、近年では新たなサービスの導入ではなく、増発や設定路線の拡大といった既存のサービスの拡充も活発になっています。

ここでは実例として JR 神戸線を紹介します。JR 神戸線では 2019 年 3 月に通勤特急「らくらくはりま」が 1 往復新設され、加えて大阪と山陰地方を結ぶ特急「はまかぜ」「スーパーはくと」も夕通勤時間帯において停車駅の追加が行われました。さらなる利便性の向上を図るため、2023 年 3 月に「A シート」を連結する新快速が通勤時間帯に増発され、さらに 2025 年 3 月には「らくらくはりま」が 2 往復へと増発されました。これらの施策により JR 神戸線における夕通勤時間帯の有料座席サービスの設定時間帯は 21 時台まで拡大され、19 時台以降は約 30 分間隔で有料座席サービスが提供されるようになりました。



JR 神戸線で夕通勤時間帯に設定されている有料座席サービスの停車駅と大阪駅発時刻  
(★の列車は 2023 年 3 月以降に追加された列車)



「A シート」の増発にあたって増備された  
225 系「A シート」車両



通勤特急「らくらくはりま」

このほか近年の傾向として、従来よりも短距離での着席通勤を可能にするために有料列車の停車駅追加が進んでいることが挙げられます。2023 年 8 月には京阪の全車座席指定制列車「ライナー」のうち一部の列車が寝屋川市駅・香里園駅に停車を開始したほか、2025 年 3 月のダイヤ改正では JR 西日本の特急「こうのとり」および通勤特急「らくラクやまと」において停車駅が追加されました。これらの新規停車駅の共通点として、いずれも大阪都心から比較的近距離にある駅であることが挙げられます。有料座席サービスの需要は乗車時間が長ければ長いほど高まるため、乗車時間が 20 分前後となる区間において有料座席サービスが提供されることはあまり多くありません。さらに追加停車駅の寝屋川市駅・香里園駅(京阪「ライナー」)や八尾駅・柏原駅(JR「らくラクやまと」)は最速達種別の通過駅であることも特筆されます。

	新規停車駅	大阪方面への所要時間(※)
京阪本線 「ライナー」	寝屋川市駅	18 分～19 分
	香里園駅	21 分～23 分
JR 宝塚線 特急「こうのとり」	川西池田駅	17 分～18 分
	中山寺駅	21 分～22 分
JR 大和路線 通勤特急「らくラクやまと」	八尾駅	15 分～19 分
	柏原駅	19 分～24 分

【表 5】「ライナー」「こうのとり」「らくラクやまと」の新規停車駅と大阪方面への所要時間

※京阪は淀屋橋駅、JR 西日本は大阪駅までの所要時間

これらの事例からは短い乗車時間においても「座りたい」というニーズが存在し、有料座席サービスの需要があることがわかります。また、JR 西日本の「こうのとり」「らくラクやまと」はこれまで乗車率がそれほど高くなく、以前から利用促進のために様々なキャンペーンが実施されていました。停車駅を追加することで短距離の着席需要を満たすとともに、列車の利用促進を図ったものだと考えられます。



川西池田駅に停車する「こうのとり」



「こうのとり」「らくラクやまと」で使用される



## ◇なぜ有料座席サービスは拡大するのか

このように拡大が進む有料座席サービスですが、背景にはどのような事情があるのでしょうか。

まず利用客にとっての利点ですが、有料座席サービスを利用することで確実に座って移動できることが挙げられます。こういった利用客にとってのメリットは言うまでもありませんが、有料座席サービスには事業者目線でも様々な導入効果が存在します。例としては追加料金による増収や沿線価値の向上などが挙げられます。沿線人口の減少が見込まれるこれからの時代において収益源の確保や沿線価値の向上は一層重要になっていくでしょう。

さらにコロナ禍を経て有料座席サービスの価値が高まったことも背景にあります。利用客からは混雑を避けて確実に着席したいというニーズが高まったとともに、事業者目線では減収を補うために客単価の向上を図る必要が生じました。コロナ禍以降の各社が有料座席サービスを重視しているのにはこのような理由があるのです。

こうした有料座席サービスの成功例としては京阪の「プレミアムカー」が挙げられます。2017 年に京阪初の有料座席として導入されたプレミアムカーは以降順調に利用を伸ばしており、京阪の鉄道事業における収入の柱となりつつあります。近年では約 9 割という高い稼働率を維持しており、平日朝夕を中心に満席になるケースも多いようです。2017 年の導入当初は 8000 系にのみ連結されていたプレミアムカーですが、好調な利用状況を受けて 2021 年に 3000 系にもプレミアムカーを導入しており、さらに 2025 年秋には 3000 系のプレミアムカーを 2 両に増結することが予定されています。



プレミアムカーを連結する 3000 系車両

3000 系では 2025 年秋頃にプレミアムカーの 2 両化が行われる予定

京阪の「プレミアムカー」のように有料座席サービスの導入が成功すれば大きな利益を生むことが想像されます。このような成功例を踏まえて各社は有料座席サービスの導入に積極的になっていると考えられます。

## ◇有料座席サービスのさらなる拡大を考える

ここまで述べてきたように有料座席サービスは利用客と事業者の双方にとってメリットが大きく、今後も拡大していくことが想像されます。需要の大きい区間や時間帯においては既に有料座席サービスが十分に提供されていることから、今後は需要がそこまで大きくない区間や時間帯においても有料座席サービスを拡充していくことになるでしょう。対象としては現在有料座席サービスが提供されていない路線や従来よりも短距離の区間、土休日や平日夜間など、平日のラッシュ時ほどではないもののある程度の着席需要が存在する区間・時間帯などが考えられます。

しかし、有料座席サービスの拡大にあたってはいくつかの障壁が存在します。その中でも最大の障壁となるのがコスト面の課題です。有料座席サービスの導入には設備投資のほか、案内の整備や検札等を行う係員の確保などにもコストを要します。特に「プレミアムカー」や「A シート」のように専用の車両を使用する有料座席サービスでは拡充のために車両の増備をはじめとする多額の設備投資が必要となります。例えば京阪が 2025 年秋に実施する「プレミアムカー」2 両化に伴う設備投資は約 15.5 億円となっています。コロナ禍を経て経営環境が悪化した各社にとって、これほど大規模な投資を簡単に行うわけにはいきません。こうした理由から需要が少ない区間・時間帯への拡充にはなかなか踏み切れていないのが実情なのです。

つまり、今後有料座席サービスを拡充していくためにはコストや需要の面でのハードルを低くする必要があります。

## ◇今後の方針を考える

ここまで述べてきたように、有料座席サービスのさらなる拡大にあたっては導入コストの低減や需要の掘り起こしが求められます。ただし路線に需要の掘り起こしは簡単ではないため、導入コストや運行コストの低減が重要になるでしょう。有料座席サービスの形態は様々ですが、最もコストが低くきめ細かな需要に応えられるサービスを模索していく必要があると考えられます。

では、導入や運行にあたってのコストを抑えるためにはどのような方法があるのでしょうか。ここからは先例をもとに最適な有料座席サービスの形態を考えていきたいと思います。コストを抑えるためにはやはり有料座席サービスをどのような形態で提供するかが重要でしょう。低コストで導入可能な有料座席サービスのモデルとして、ここでは近年急速に拡大している有料座席サービスを紹介します。それが JR 西日本の有料座席サービス「快速 うれシート(以下「うれシート」)」です。

「うれしーと」は JR 西日本が 2023 年 10 月から開始した有料座席サービスで、平日朝夕を中心に京阪神・広島地区の全 9 路線の快速列車で設定されています。サービスの内容は編成最後部を有料エリアとして”のれん”で区切り、約 20 席を指定席として提供するというものです。指定席料金はチケットレス指定席券の場合 300 円です。このサービスは 2023 年 10 月に大和路線・おおさか東線の快速列車で導入されましたが、わずか 1 年半の間で増発や設定線区の拡大が進み、さらに 2024 年度のグッドデザイン賞を受賞するなどその評価は非常に高いものとなっています。



大和路線やおおさか東線の快速列車で  
使用される 221 系



「うれしーと」の有料エリア  
有料エリアは “のれん” で区切られる

「うれしーと」の急速な拡大の背景には、既存のリソースを最大限活用するサービスの方式があります。車両は「うれしーと」専用のものを用意せず既存の車両をそのまま活用し、有料エリアを区切る方法としては低コストで取り外しが容易な“のれん”を採用し、柔軟なサービスの提供を可能にしています。さらに指定席は原則として編成最後部に設けられ、検札などの業務を既存の車掌が行うことで人件費を抑制しています。このように専用の車両や係員を用意する必要がないために導入までのコスト・時間を抑制でき、300 円という低価格でも投資を回収することができるのです。

このように、「うれしーと」は低コストで導入可能な強みを生かして各線で導入され、着席需要の掘り起こしに成功したと言えます。着席需要がそこまで大きくない区間・時間帯においても、「うれしーと」のような小規模なサービスであれば利益を生むことができると考えられます。他社においても「うれしーと」のように既存の設備を最大限活用することで有料座席サービスの導入コストを抑えることができると考えられます。

## ◇第 5 章 まとめ

- ・有料座席サービスは利用客・事業者双方にとってメリットが大きく、拡大が続いている。
- ・有料座席サービスは今後も拡充が進むと考えられるが、導入や運行にあたってのコストが障壁となる。
- ・今後有料座席サービスを拡大する場合、JR 西日本の「快速 うれしーと」のような低コストで導入できる小規模なサービスが適している。

## 6.観光輸送に関する取り組みと今後

最後に観光輸送に関する取り組みについて考えていきます。

### ◇現状

先ほどは JR 西日本の特急「まほろば」について触れましたが、大手私鉄においても観光輸送への取り組みは積極的に行われています。例えば近鉄・南海・阪急の 3 社では観光列車が運行されています。南海では 2026 年春に高野山となんばを結ぶ新たな観光列車の導入が予定されているほか、近鉄においても「近鉄グループ中期経営計画 2028」において新型観光列車などの「コンセプトやテーマ性の高い列車の導入検討」が掲げられているなど、観光列車の導入は今後も増加していく見込みです。加えてラッピング列車の運行やフリー乗車券の発売など、観光に関する取り組みには様々なものがあります。



近鉄の観光特急「あをによし」



近鉄のラッピング列車「ならしかトレイン」

近年の特筆すべき取り組みとしては、大阪・関西万博を契機に沿線の観光振興を図る動きが挙げられます。この例としては JR 西日本の掲げる「プラスワントリップ」が挙げられます。これは大阪・関西万博への来訪を機に西日本各地への周遊旅行をプラスし、万博開催の効果を広域に波及させることで西日本の活性化につなげるという取り組みです。この「プラスワントリップ」を促進するために観光列車や特急列車を活用した取り組みも行われています。万博期間中には先述した特急「まほろば」は 1 往復から 2 往復に増発されるほか、観光列車「はなあかり」「WEST EXPRESS 銀河」についても京都駅・大阪駅を起点に様々な方面へ運行されます。これらの取り組みにより大阪・関西万博の効果を沿線各地域に波及させることが図られています。



## ◇観光輸送を重視する背景

各社が観光輸送を重視する背景として、真っ先に挙げられるのはインバウンドを含む観光客の増加でしょう。先程も述べたように関西圏の各社では定期利用客の減少が深刻になっています。輸送力適正化などの合理化や沿線価値向上のための取り組みを進めるとともに、通勤・通学需要の減少を埋め合わせるために観光需要の掘り起こしに積極的になっていると言えます。

この他にも、鉄道事業者による観光需要の喚起には社会的な意義があるとされています。以下は 2025 年 1 月の JR 西日本の社長会見のうち、「プラスワントリップ」について言及している部分を引用したものです。

「プラスワントリップ」とは、大阪・関西万博にお越しいただくことを機会として、西日本各地への周遊旅行をプラスし、万博開催の効果を広域に波及させることで、西日本の活性化につなげる取り組みです。プラスワントリップにより、万博開催期間中の大阪エリアの宿泊ニーズの集中を緩和すると同時に、宿泊施設数の制約を解消することで、旺盛な旅行需要に対応するとともに、課題である一部エリアでのオーバーツーリズムの解消にも寄与できるものと考えています。

ここからは観光振興に関する取り組みを通して沿線の活性化やオーバーツーリズムの解消が期待されていることがわかります。特にオーバーツーリズムの問題は鉄道路線においても混雑の悪化といった形で表れており、改善が急務となっています。例えば京都駅から嵐山や京都鉄道博物館へのアクセス路線である JR 嵯峨野線は、改札口の位置に偏りがある京都駅の構造上の問題も相まって混雑緩和が課題となっています。JR 西日本は輸送力の増強や分散乗車の推進といった対策を行っているほか、抜本的な改善策として京都駅の改札口増設も予定されています。利用客の増加は喜ばしいことですが、このような混雑緩和のための投資は事業者にとって大きな負担になっていることが想像されます。



JR 嵯峨野線(山陰線)の列車

同線では観光客の増加による混雑悪化が問題視されている

このように一部の観光地でのオーバーツーリズムの解消は懸案となっています。観光客の一極集中を解消しつつインバウンド等の効果を広域に波及させるために観光振興のあり方も変化しているのです。

### ◇今後の取り組みを考える

ここからは今後の取り組みについて考えていきます。

今後の観光輸送に関する取り組みにあたっては、観光振興とオーバーツーリズム等の対策を両立する必要があるでしょう。単に観光客を呼び込むだけでなく、観光客・日常利用客の双方にとってメリットの大きい施策が求められます。そこで考えられるのが、観光輸送に特化した列車の設定です。

実例としては京阪の快速特急「洛楽」が挙げられます。この列車は大阪市内の京橋駅と京都市内の七条駅の間をノンストップで結ぶ列車で、沿線の観光創造を目的に 2016 年から土休日を中心に設定されています。「洛楽」の設定により京阪間の速達性を高め、京阪間輸送における京阪の存在感を高めることが意図されているものと考えられます。こういった列車を設定することで沿線の観光振興にも大きな効果が期待できるでしょう。



3000 系による快速特急「洛楽」

こういった観光輸送に特化した列車の設定は混雑緩和にも寄与すると考えられます。観光客を観光輸送に特化した列車に誘導することで観光客と沿線利用客とを分離し、一般列車の混雑緩和につなげることができるでしょう。こうした観光客と沿線利用客の分離を図る取り組みは既に一部の事業者で見られています。関西圏の鉄道における例としては JR 嵯峨野線で行われている「嵯峨嵐山駅への特急臨時停車」が挙げられます。これは嵐山エリアの玄関口である嵯峨嵐山駅に有料特急を臨時停車させるとともに割安なチケットレス特急券を発売し、観光客を特急に誘導することで普通列車の混雑緩和を図るというものです。

さらに鉄道以外の公共交通機関に目を向けると、混雑緩和に効果をあげている取り組みとして京都市バスの運行する「観光特急バス」が挙げられます。観光特急バスは土休日に運行されている運行系統で、通常より割高な運賃や定期券などの利用制限により観光輸送に特化した設定となっています。2024 年 6 月のダイヤ改正から観光客の利用が特に多い区間で導入され、既存系統の混雑緩和に一定の効果があったとされています。このような考え方を応用して観光客と日常利用客を分離することができれば、観光利用のみならず日常利用においても大きなメリットがあると考えられます。



嵯峨野線の特急列車で使用される車両



京都市の「観光特急バス」

一口に「観光輸送に特化した列車」と言っても様々な形態が考えられますが、特急「まほろば」のように有料列車として運転する、あるいは専用の車両を用いる観光列車として運転するといった形態でも良いでしょう。特に観光列車は長期にわたって高い人気を維持しているケースも多く、導入コストは大きいものの高い効果を得られると考えられます。また、そうした列車を導入する場合も一般列車の本数は維持するなど、日常利用客ができるだけ不利益を被らない形で設定する必要があるでしょう。観光客向けの列車を適切な形で導入することができれば、事業者・観光客・日常利用客のいずれにとってもメリットの大きいものになるのではないかと思います。

## ◇第 6 章 まとめ

- ・各社は増加する観光客に対応するとともに、通勤通学などの定期利用の減少を埋め合わせるために観光需要の掘り起こしを図っている。
- ・観光輸送の強化は増収や沿線の活性化につながるが、混雑の悪化などの問題もみられる。
- ・観光輸送に特化した列車を設定することで、日常利用客への影響を抑えながら観光輸送の強化を図ることができる。

## 7.おわりに

いかがだったでしょうか。正直言って長く書きすぎました、すみません…。事実上 3 つのテーマについて研究したようなものなのであまりまとまりがなかった気がします、もう部誌に寄稿できる回数もわずかなのでこういう形にしてみました。ちなみにこの研究は大体 17,000 字(!)となっています。長いですが一切手は抜いていません。文章というのはその気になればいくらでも書けるものですからね。

まあ、せめて最後くらい簡潔にと終わらせたいと思います。最後になりましたが、この研究を読んでくださった皆様、

**本当にありがとうございました！**

## 8.参考資料

- ・JR 西日本 <https://www.westjr.co.jp>
- ・近畿日本鉄道 <https://www.kintetsu.co.jp>
- ・京阪電車 <https://www.keihan.co.jp>
- ・京都市交通局 <https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu>