

第2章

(3) 新快速における継続的投資

1. 新快速への投資の背景

JR西日本が管轄する地域は、採算の取れる路線があまりなく、中国・北陸地方では極端な経費削減が為されなければならないほどのローカル路線も多数存在している。そのようなJR西日本にとって大きな収入が見込めるのは、京阪神区間であった。この地域の利用者の支持を得ないと経営の根幹にかかわるJR西日本は積極的に京阪神区間への投資を行うことになった。

しかしこの区間は、阪急、阪神、京阪等の大手私鉄がひしめく地域である。国鉄時代においては、主に私鉄が各都市圏内の輸送、国鉄が都市間輸送を担うというすみ分けがなされていた(現に国鉄が1970年に「新快速」を京都～西明石間に設定したとき、途中停車するのは大阪、三ノ宮、明石のみだった)。しかし1987年の国鉄分割・民営化以降、JR西日本は都市圏内輸送において本格的に私鉄に挑み始める。そしてその手始めとして京阪神間を短時間で結ぶために国鉄時代から設定されていた新快速の改善から始めることとなった。

2. 概観

新快速が走る大半の区間(草津～西明石間)は、元々国鉄時代から複々線化されていたため、JR西日本は私鉄より優位に立てるダイヤを組むことができた。緩急接続や支線区連絡の最適化を念頭に置いた巧みなダイヤ構成、全列車での最高速度130km/h(特急料金不要の列車としては日本最速)による高速運転の実施、また転換クロスシートを装備した車両の使用など、今日までソフト面・ハード面ともに非常に高品質なサービスを提供し続けてきている。次の表は現在(今年10月現在)、大阪(梅田)から三ノ宮までのJR、阪神電鉄、阪急電鉄の最短所要時間と運賃、平日昼間の1時間当たり運転本数を示したものである。

	所要時間	運賃	1時間当たりの 運転頻度
JR新快速	19分	390円	4本
阪神特急	29分	310円	6本
阪急特急	27分	310円	6本

表 2-2-7 JR新快速、阪神特急、阪急特急比較表

(各社ホームページ時刻表から作成)

10分おきに運転している私鉄特急に対して、新快速は15分おきに運転されているが、特急列車や貨物列車との兼ね合いで、私鉄特急より運転頻度が落ちてしまうのは仕方がないところである。また運賃もJRの方が高いが、所要時間では他2社と圧倒的な差をつけている。

こうした新快速の目覚ましい台頭によって、かつて私鉄王国と呼ばれていた関西圏も徐々にJRが優勢となっていく。さらに1995年に起こった阪神大震災の後は、阪神間を結ぶ鉄道路線の中でJRが最も早く復旧した事もあり、それまでの私鉄利用者たちが、ますますJRへと移行していった。そして今日新快速は日中でも混雑するほどの盛況振りを見せることとなったのである。

また新快速の発達に伴って、JR西日本の新快速以外の種別や関西圏内路線のフリークエンシーも充実していき、一大アーバンネットワークが構築された。

3. 評価

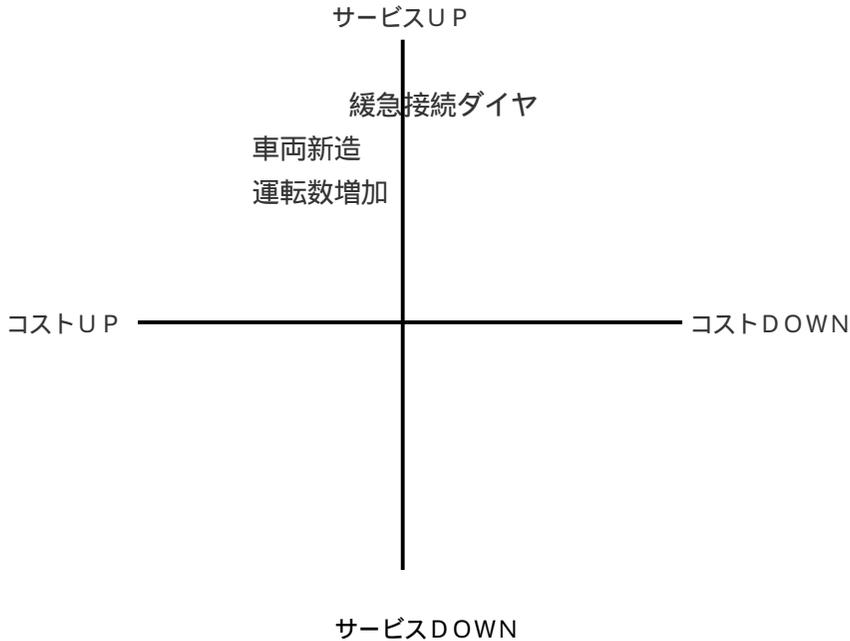


表 2-2-8 新快速における投資傾向分布図

車両新造

民営化後、JR西日本は真っ先に新快速に221系を投入した。221系は完全な新製車両であり、室内は転換クロスシート、車内案内表示器を標準装備とし、また最高速度も120km/hとするなど大幅なサービス向上を行った。その効果はすぐに現れ、221系は新快速人気の火付け役となった。しかし徐々に利用者が増加していったため、6両編成を基本としている221系では混雑が起りやすくなった。また新快速の補完的役割で運転されている快速には、新快速がすべて221系に置き換えられた後も、以前として国鉄時代からの在来車が使われておりサービスの差が大きかったことから、JR西日本は阪神大震災の復興も兼ねて、221系に次ぐ新たな新型車を投入することにした。同時に、快速にも221系を回すことで、新快速、快速ともにサービスの向上を図ることとなった。先に関西空港へのアクセス用に223系を新快速仕様にした223系1000番台は、もともと完成度の高かった221系をベースとしながらも、最高速度を130km/hに引き上げるなど、さらなる改良が加えられた。

2000年3月のダイヤ改正から、新快速に運用される車両はすべて223系に統一され、在来線において優等列車以外で初めての最高速度130km/hによる高速運転が開始されている。また新快速がすべて223系となったことで、ほとんどの快速列車は221系や223系で運用されることとなった。

このようにJR西日本が常に新快速に最新車両を投入しているのは、当然サービスを上げるためではあるが、利用者にとっても視覚的にサービスが向上しているということが分かりやすい。JR西日本の本社があり、管内で最も利用者の多い京阪神間にて運転されている新快速には、JR西日本のシンボルとして常に斬新なイメージを利用者に持たせておく事が重要である。運用される車両を新型にするということは、それ相応のコストがかかっている分、効果は十分に現れていると考え、表のように配置した。

運転本数増加

先程も述べたとおり、新快速が運転されている区間はもともと国鉄時代からの複々線であり、これにより新快速はフリークエンシーなダイヤを組むことが出来ている。しかし同時にこの区間には、大阪や京都からJR西日本の各地方都市を結ぶ特急や貨物列車も数多く運転されており、新快速の運転頻度もさすがに限度がある。

そんな中でもJR西日本は、新快速の運転数を増加するための努力を行い続けてきている。先程も述べた223系の増備により車両運用に余裕を作り、朝夕のラッシュ時間帯や深夜に運転される新快速の数を増加させた。大阪駅を基準点に上下線合わせた平日に運転されている新快速の本数は1990年3月では117本だったのが、2004年10月では136本となっている。より増加していく利用者に対しての新快速の運転数増加であるが、新型車投入など相応の費用もかかっていると考え、表のように配置した。

緩急接続ダイヤ

新快速のサービスのみを引き上げていても、新快速が停車しない駅の利用者にとっては意味がない。やはり各駅停車との接続をうまく取らなければ利用者を増やすことは出来ない。

そこで新快速は各停車駅において、スムーズな緩急接続ダイヤが取られている。また新快速が停車する駅の大半では、短時間接続で方向別同一ホームにおいて緩行列車と乗り換えられるようになっている。

設備費用そのものはそれほどかからず、ダイヤの設定で利用サービスが向上していると判断し、表のように配置した。

4. 提言

今まで述べてきたとおり、新快速はJR西日本における「目玉商品」であり、多くの収入が見込める列車として恒常的に投資が行われてきた。そしてその分の投資は、今日まで着実に成果を出したといえるだろう。

しかし関西の鉄道利用者自体は減少してきている。これまでは私鉄よりも利便性を良くすることをメインに投資が行われてきたが、これから長期的に新快速の利用者を維持するためには、今までのサービスを常に維持しつづければ、せっかくの努力も水の泡になってしまう。「速くて快適」が売りの新快速であるが、そのあまりもの盛況ぶりに日中でも混雑しており、またその高い運転頻度による余裕のないダイヤで遅れも恒常化しつつある。対応策としては新快速の増発、長編成化が考えられるが、線路容量上、新快速のキャパシティを極端に増やすことは難しいであろう。確実に座りたいという客をターゲットにして、グリーン車のような特別料金を払うことで確実に着席できる席を設定してみるというのも一つの手であるが、根本的な解決にはならない。

今日、一つの頂点にたどり着いたといえる新快速にとって、これからは現状のサービスを維持し続けることが重要であろう。先程述べた混雑率の増加や遅れの恒常化を解消するための努力が望まれる。

そしてもう一つ、JR西日本はこれまで新快速を始めとする関西圏鉄道網（アーバンネットワーク）を中心に改善を進めてきたが、管内の他の人口集積地域（広島、岡山等）の路線にも目を向けるときが来ているのではないだろうか。やはり理想的なのは分け隔てなく、各地域に合わせたサービスが行われていることなのであり、これまでJR西日本が積極的に行ってきた関西地区への投資が一通りの充実をみた以上、他地域のサービス向上のための積極的投資を行う時が来ているのではないか。



図 2-2-9 姫路駅に停車する新快速

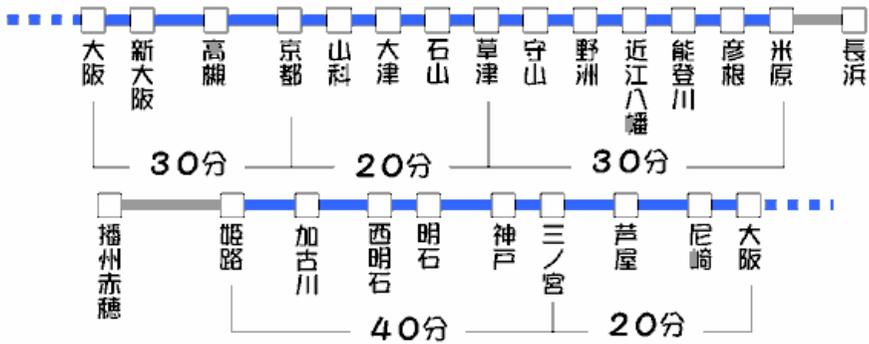


図 2-2-10 新快速停車駅

米原～長浜間、姫路～播州赤穂間は各駅停車。
また山科より湖西線に乗り入れて運用されるものもある