

ニューノーマル・ ウィズコロナの 鉄道輸送とサービス

— 新しい取り組みに果敢に着手する鉄道事業者の「いま」 —

コロナに端を発した社会環境の変化の中で、「移動」の価値が問い直され、鉄道会社を取り巻く現状も大きく変容している。

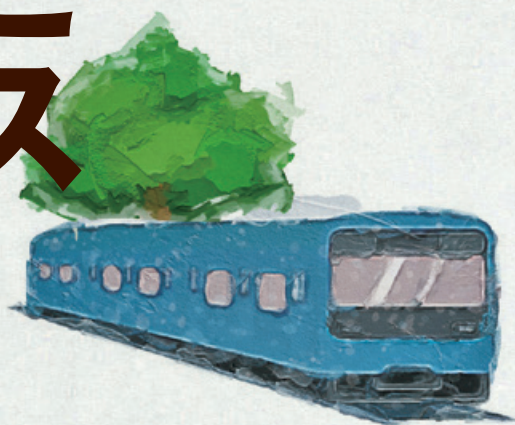
首都圏に線路をもつ都市鉄道は、通勤・通学という特定区間の定期的な移動を行う人々を核にしてビジネスモデルが成立していたが、コロナ禍での移動自粛により利用が大きく減少した。

従前より、中長期的な視野において、人口減少をはじめテレワークの普及や車の自動運転など、外因による利用の減少を予測した展望や構想はあったが、

パンデミックに直面した人々の生活様式が変化したことで、それらが具現化されるようになった。そうした中、都市鉄道では鉄道を起点とするサービスから、

人を起点とするサービスへの転換が図られている。鉄道の根幹として安全性を確保しながら、DX等の取り組みにより事業の効率化や働き方改革を進め、

多様化した人々の生活やニーズに対応する新たなサービスを提供している。今号では構造変革の中でさまざまな形で事業に取り組む都市鉄道の現在を伝える。



取材・文
作家／エッセイスト

茶木 環

Tamaki CHAKI

報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。東京都事業評価委員、日本鉄道賞選考委員、『土木施工』編集委員などの社会貢献活動や各種取材を通じて、国土やインフラを考え、さまざまな視点から執筆活動が続ける。2020年より(一社)計画・交通研究会 理事・広報委員長。

撮影◎織本知之

西武鉄道株式会社



S-TRAIN

S-TRAIN・拝島ライナー（ほか一般有料特急）

【導入路線】 S-TRAIN：池袋線・西武秩父線・西武有楽町線、
拝島ライナー：新宿線・拝島線

【導入時期】 S-TRAIN：2017年3月、拝島ライナー：2018年3月

【運行本数】 S-TRAIN：平日7本 拝島ライナー：平日6本

【利用料金】 300円～

【列車の特徴】 池袋線ではS-TRAINとして直通運転の利便性を活かし、平日は小手指～豊洲駅間、土休日は西武秩父～元町・中華街駅間を運行。新宿線では拝島ライナーとして西武新宿～拝島駅間（下りのみ）を運行し、主に特急運行路線以外の着座ニーズに応えている。

【今後の課題】 通勤型有料列車には人々の生活スタイルが多様化する中、特急列車とは異なるニーズに応えられるポテンシャルがある。これまでの鉄道輸送の概念にとらわれることなく、通勤型有料列車だからこそできる新たな価値提供の可能性を模索していきたい。

（広報部課長 内田智則、課長補佐 佐藤大介）

（2021年9月30日現在）

Progress Report

有料着席サービス列車の現状と展望

1984年に京成電鉄が開始した通勤型有料着席サービスは近年、都市鉄道各社で導入されている。混雑ピーク時間帯でも着席が確保され、乗客同士の近接ストレスが少ない移動は通勤時間を有効に活用でき、時間管理を重視する通勤客に好評だったが、コロナ禍で密を避ける意味でさらにニーズが高まっている。

沿線価値向上の取り組みの一つとして、各社が拡充を進める通勤型有料着席サービス列車の現状と展望を紹介する。

【凡例】

導入路線：代表線区を記載

運行本数：平日の運行本数を記載

利用料金：大人の最低料金を記載。別途利用区間の運賃が必要

京成電鉄株式会社



モーニングライナー・イブニングライナー

モーニング / イブニングライナー（ほか一般有料特急）

【導入路線】 京成本線

【導入時期】 モーニングライナー（朝上り）：1985年10月、イブニングライナー（夜下り）：1984年12月

【運行本数】 モーニングライナー：平日4本、イブニングライナー：平日7本

【利用料金】 420円、モーニングライナーのみ1カ月券発売8,150円

【列車の特徴】 成田空港アクセスで活躍するスカイライナー車両を使用。ゆったり広いシートと開放的な車内空間で、快適な着席サービスをお手頃な料金で提供している。

【今後の展望】 快適な着席輸送サービスはもとより、新型コロナウイルス感染対策の点でも車内消毒・換気を徹底しており、3密回避の安心・安全な列車であることを一層PRしていく。

（経営統括部 広報・CSR 担当課長 清水圭介、課長補佐 伊藤 裕）

東武鉄道株式会社



TJ ライナー

TJ ライナー・TH ライナー（ほか一般有料特急）

【導入路線】 TJ ライナー：東上線、TH ライナー：東武スカイツリーライン

【導入時期】 TJ ライナー：2008年6月、TH ライナー：2020年6月

【運行本数】 TJ ライナー：平日18本 TH ライナー：平日7本

【利用料金】 TJ ライナー：370円～、TH ライナー：580円～

【列車の特徴】 当社では座席がクロスシートとロングシートに転換可能な「マルチシート」を関東東鉄で初めて採用し、東上線にてTJ ライナーを運行している。また、東武スカイツリーライン・東京メトロ日比谷線相互直通運転区間においてTH ライナーを運行している。

【今後の展望】 今後もピーク時の混雑回避や新しい生活様式への対応など多様なニーズに応えていくとともに、さまざまなシーンにおいて着席サービスを提供できるよう、ライナーのほか有料特急を活用し、さらなる輸送サービスの向上を図っていく。

（広報部課長 小林秀一、広報部 喜屋武盛真）

東急電鉄株式会社



Q SEAT

Q SEAT

【導入路線】 大井町線

【導入時期】 2018年12月（7両編成の3号車を座席指定サービス車両として運用開始）

【運行本数】 平日6本

【利用料金】 400円

【列車の特徴】 平日夜の座席指定サービスとして導入され、大井町線から田園都市線に直通する急行列車（大井町発・長津田行き）7両編成のうち、3号車を座席指定サービス車両にし、ロング・クロスシート転換車両を使用して運用している。

【今後の展望】 社会環境が大きく変わる中、今後もより多くのお客さまに快適にご乗車いただけるサービスを引き続き検討していく。

（CS・ES推進部 広報CS課 主査 杉浦竜太、奥野裕真）

京王電鉄株式会社



京王ライナー

京王ライナー

【導入路線】 京王線・京王相模原線

【導入時期】 2018年2月

【運行本数】 平日24本

【利用料金】 410円

【列車の特徴】 朝間・夕夜間の新宿と多摩エリアの快適な移動ニーズに応え、暖色照明を採用するほか、空気清浄機や無料公衆無線LAN、電源コンセントなどの各種設備を搭載している。新宿一府中間最短17分と速達性も兼ね備えた列車となっている。

【今後の展望】 行楽シーズンに合わせ、臨時座席指定列車を運行するほか、2022年度にはリクライニング機能を搭載した車両を1編成導入する予定。今後もお客さまの快適・スピーディーな移動ニーズにかなう取り組みを推進していく。

（広報部 広報担当課長 加藤潔英、広報担当課長補佐 武田阿沙美）

京浜急行電鉄株式会社



モーニング・ウィング3号

モーニング/イブニング・ウィング号・ウィング・シート

【導入路線】 京急本線・久里浜線

【導入時期】 イブニング・ウィング号：1992年4月、モーニング・ウィング号：2015年12月、ウィング・シート：2019年10月

【運行本数】 イブニング・ウィング号：平日9本、モーニング・ウィング号：平日3本、ウィング・シート：土休日、上下17本

【利用料金】 300円

【列車の特徴】 平日朝、品川・都心方面にモーニング・ウィング号、平日夕方から夜、品川ー上大岡駅以南へのお勤め帰りにイブニング・ウィング号、土休日には都心や三浦半島にウィング・シートを運行、用途に合わせた着席指定サービスを展開している。

【今後の展望】 2021年5月からはモーニング・ウィング3号を12両編成化し、座席数を128席拡充した。今後もお客さまのご利用状況を踏まえ、さらなるサービスの向上を検討していく。

（広報・マーケティング室 報道担当 課長 山本真裕、報道担当 関根拓郎）

小田急電鉄株式会社



特急ロマンسカー・モーニングウェイ号

モーニング/ホームウェイ号（ほか一般有料特急）

【導入路線】 小田急小田原線・小田急江ノ島線

【導入時期】 1967年6月（定期券での特急列車乗車開始時期）

【運行本数】 平日102本

【利用料金】 420円（新宿ー町田）

【列車の特徴】 特急ロマンسカーの車種は複数あるが、通勤時間帯には座席数の多いEXE・MSEを中心に運行しており、東京メトロ千代田線とも直通運転を行っている。また、多くの方にご利用いただきやすいよう幅広く停車駅を設定している。

【今後の展望】 座席指定、フリーWi-Fiを利用しながら移動できる特急ロマンスカーには、高いニーズがあると考えている。引き続き、通勤時間帯には、一般列車とのバランスを取りながら、多くのお客さまに快適な輸送を提供していきたい。

（CSR・広報部課長 藤田雄介、課長代理 池田侑樹）

南海電気鉄道株式会社*



特急サザン

特急サザン

【導入路線】 南海本線・和歌山港線

【導入時期】 1985年11月

【運行本数】 なんば - 和歌山市間：平日62本、なんば - 和歌山港間：平日6本

【利用料金】 520円

【列車の特徴】 自由席車両4両、指定席車両4両の計8両で運転している。指定席車両は1985年から導入した10000系車両20両、2011年に導入した12000系車両8両の総勢28両となっている。和歌山港駅では、徳島港行きの南海フェリーと連絡している。

【今後の展望】 通勤でご利用のお客さまにさらにご利用いただくための仕掛けづくり（例：南海チケットレスサービスを活用した企画等）はもちろんのこと、普段当社線をご利用されないお客さまに「乗りたい!」と思ってもらえる仕掛けづくり（例：HYDE サザンの運行等）に取り組んでいる。

（社長室 総務広報部 課長 三好将史、主任 吉岡頌平）

名古屋鉄道



1200系

特別車（ミュースカイ・快速特急・特急ほか）

【導入路線】 名古屋本線・常滑線・空港線・犬山線ほか

【導入時期】 1961年7月

【運行本数】 ミュースカイ（全車特別車）：平日65本（※）、快速特急・特急（一部特別車）：平日247本、急行（一部特別車）：平日2本 ※現在は一部運休を実施中。

【利用料金】 360円

【列車の特徴】 特別車の座席は折り畳みテーブル付きで、リクライニング機構と連動する「座面チルト機構」により乗り心地向上を図っているほか、洋式トイレ・洗面台や大型荷物置場などを設け、快適な車内環境を提供している。

【今後の展望】 特別車両券をWeb上で購入できる「名鉄ネット予約サービス」の利便性を向上させるなど、きめ細やかなサービスを提供できるよう努めていく。

（広報部 広報担当課長 森下 喬、サブチーフ 野田あゆ子）

京阪電気鉄道株式会社



ライナー

ライナー・プレミアムカー

【導入路線】 京阪本線・鴨東線

【導入時期】 2017年8月

【運行本数】 ライナー：平日9本、プレミアムカー：平日180本（ライナーに連結された分を含む）

【利用料金】 ライナー：300円～、プレミアムカー：400円～

【列車の特徴】 平日の朝・タラッシュ時のみ運行するライナーは全車両座席指定。大きな側窓と2人掛けクロスシートが特徴となっている。プレミアムカーは特急やライナーなどに1両のみ連結された座席指定の特別車両で、2+1の3列のゆったりとした座席配置が特徴。

【今後の展望】 2021年1月、プレミアムカーを3000系車両（全6編成）に新たに連結したほか、9月のダイヤ変更によりライナー列車も6本から9本に増発。座席指定サービスを拡充し、より便利に、安心して京都・大阪間の移動を楽しんでいただくことを目指している。

（広報部課長 石川真吾、広報部 川原田留可）

近畿日本鉄道株式会社



22000系 ACE

特急

【導入路線】 奈良線・大阪線・名古屋線・京都線ほか

【導入時期】 1947年10月

【運行本数】 平日366本

【利用料金】 520円～

【車両の特徴】 約450両ある特急車両のうち、連結運転を行う汎用特急車で、当社特急の中で最多両数（86両）を誇る22000系ACEは、特急車両の標準型として省エネルギー、省メンテナンス等を考慮して製造。2015年からは、サービス向上のため全面的にリニューアルを行い、外観カラーリングやシートなどを変更した。

【今後の展望】 全席指定の特急で主要路線をネットワークしており、都市間輸送・観光輸送とともに、大都市圏の通勤・通学、ビジネスや日常のお出かけにもご利用いただいている。引き続き、快適性、速達性など、お客さまのニーズに応えるサービスを提供していく。

（広報部課長 高橋豊廣）