

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」】



特別車両としての品格が漂う「プレミアムカー」

「特急の京阪」がつくる特別車両

「特急の京阪」とも言われるように、京阪電車は進取の精神でロマンスカやテレビカー、ダブルデッカーなど、民鉄の先駆けとなる特急専用車を開発してきた歴史がある。

プレミアムカーが連結された特急用車両8000系は、1989年、京阪本線の三条駅から叡山電鉄と接続する出町柳駅までを結ぶ鴨東線開業を契機にデビューした車両である。開放的な大きな窓と落ち着いた車内空間から「ELEGANT SALOON」の愛称が付けられている。現在は撤去されているが、かつてはテレビカーとしても運用されていた。1997年、1998年に新造した2階建てのダブルデッカー車両も増結している。

また、同区間では3000系も主に特急・快速急行として走行している。この車両は2008年の中之島線開業を機に導入されたもので、京阪電車ではこの時点より新世代車両のデザインコンセプトとして「風流の今様」を打ち出した。沿線のブランドイメージである「文化・風情」とモダンな日本美、歴史を持ちつつ新しい時代へと進んできた京阪電車の「現代的感覚」を融合させたものである。

こうした特徴ある特急車両がすべて、乗車券のみで利用できる

というのが、京阪電車が選ばれる理由であり、強みだった。そうした中で着席保証とはいえ有料としたのは、京阪電車にとって、これまでの常識を覆すサービスへと大きく舵を切った証しとも言える。

「特急車両は看板列車だ」という意識は社員にも強い。京阪特急のイメージをさらに高める新しい特急サービスをつくりたいという思いが強かった」と井上取締役も語る。

2014年から本格的な検討が始まったが、プレミアムカーの形式にたどり着くまでにはさまざまな議論を要したという。不特定多数が利用する鉄道のサービスは、年齢など利用者の大きな属性によるだけではなく、個人が持つ嗜好や価値観によっても評価が分かれる。また、観光客や高齢者の中には追加料金を払ってでも着席保証を希望する乗客が存在することも、自社のリサーチだけではなく他社線の先行事例を検討して見えてきた。

では、着席需要はどのぐらいあるのか。京阪線の特急が走行する大阪・淀屋橋駅―京都・出町柳駅間は約1時間



京阪電気鉄道株式会社
取締役 営業推進部長

井上欣也

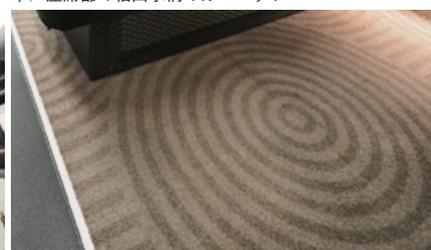
Kinya INOUE



上／乗降部は扉近くの仕切りで客室と隔てている
左／プライベート感を高めるヘッドレスト
下／コンセントは全席に配備している



上／扉横の行先表示には出発時間も表示
左／客室は読書にも適した白色の照明
下／座席部の枯山水柄のカーペット



京橋駅ホームに停車する特急 8000 系

弱と乗車時間もそれほど長くはない。

「1編成すべてか、1両か。1編成すべてが有料座席指定では、ラッシュ時は満席になっても昼間は埋まらない。一方、既存車両のまま1両のみ着席保証して有料化する手法は、ご利用者に受け入れられるとは思えない」とプロジェクト

当時は営業推進部運転課に所属していた山口淳経営企画部長は説明する。

そこで出たのが1両を有料座席指定の特別車両として改造する案だった。しかし、8000系には、特別車両としてダブルデッカーが連結されている。

「ダブルデッカーを有料座席指定の車両に充てるという案も出たが、ダブルデッカーは京阪特急ならではの『運賃だけで利用できるエクストラ車両』として20年以上、特急サービスを提供してきた。さらにワンランク上のはっきりとした「差」を打ち出す車両にすべきと考えた。コストも重要だが、効率だけでは測れないものを提供してこそ、新たなサービスにつながる」(山口部長)

車両の改造という当初予定よりもはるかに大きな投資に、経営陣からの了承はすぐには得られなかったが、幾度も事業計画を練り直していく中で、プロジェクトは実現に向けて動き出した。「インバウンドの増加のほかに、アクティブシニアの活発な行動や働き方



京阪電気鉄道株式会社
経営企画部長

山口 淳
Atsushi YAMAGUCHI

改革、女性の社会での活躍によって、定期・定期外ともに復調の兆しに転じていたことも、成功を確信させる一因となった」と井上取締役は語る。

8000系の10編成に、順次ではなく一気にプレミアムカーを連結して運行する。車両の改造以外にも、オペレーションや座席予約システムの構築など、時間との闘いが始まった。それぞれの担当者は日常業務と並行しての激務となったが、2017年8月20日、プロジェクト発足から2年8カ月を経て、プレミアムカーは運行を開始した。

風雅をモダンにアレンジしたデザイン

京阪電鉄社員や関係者の熱い思いで実現したプレミアムカーに乗車してみよう。8両編成の6号車がプレミアムカーで、ホームには専用の乗車位置が指定されている。そこで待っていると、やがて赤と黄色のツートンカラーの8000系が入線してくる。プレミアムカーは京阪電車初の1扉車で、赤を基調に扉回りには金を配色、豪華な雰囲気

特集：鉄道旅客サービスの進化

[京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」]



リクライニングシートでゆったり快適に過ごせる広い座席。回転可能で対座にもできる

ように確保したという。内装は漆黒と生成りを基調に、金をアクセントカラーに配した落ち着き感のあるモダンな空間で、「風流の今様」を継承しつつ、くつろぎ感をより高めた「静寂の月夜」をイメージしたデザインとなっている。

「扉回りには『月』の意匠を、座席やカーペット、内壁には『霧の山稜』や『霞』枯山水を表現するなど、妥協なくこだわりながら、一から京阪電鉄や素材メーカーとつくりあげた。色や柄からもモダンさと雅やかさを感じてもらいたい」と鈴木デザインディレクターが語るように、外観・内装ともに風流な「花鳥風月」の世界観が広がる。

プレミアムカーは京阪電車の車両部で設計されているが、車両部とGKデザイン総研広島が快適性とデザイン性の両面において、最もこだわったのは座席である。まず座席数だが、通常の車両では2列+2列の58席であるのに対し、プレミアムカーでは2+1の3列で40席とした。

「8000系車両のシート前後間隔は920mmだが、プレミアムカーは新幹線並みの1020mm間隔に拡大してゆとりを持たせ、上質感を出した。民鉄の中でも当社の車両は大きい方ではないので、この数字が収益とのぎりぎりの均衡だった」と井上取締役は語る。

ゆとりある空間に加え、京阪電車では初のリクライニングシート



株式会社GKデザイン 総研広島
プロダクトデザイン部
デザインディレクター

鈴木スバル
Subaru SUZUKI

プレミアムカーのチケット発売は、特急停車駅窓口、インターネット予約専用サイト「プレミアムカークラブ」で行っている。「プレミアムカークラブ

気を醸し出している。
デザインは3000系も手掛けたGKデザイン総研広島によるもので、プロダクトデザイン部の鈴木スバルデザインディレクターは「8000系車両は2扉車で、当初はそのままの予定だったが、プレミアムカーを選択して乗っていただくためには、乗降口から

他の車両とは異なる特別感が必要だと考えた」と語る。
プレミアムカー専用乗務員であるアテンダントの案内でその扉に入ると、乗降部が広く取られ、スモークガラスで区切られた向こう側に客室がある。客室をよりくつろげる空間とするために、あえて乗降部のスペースを玄関の

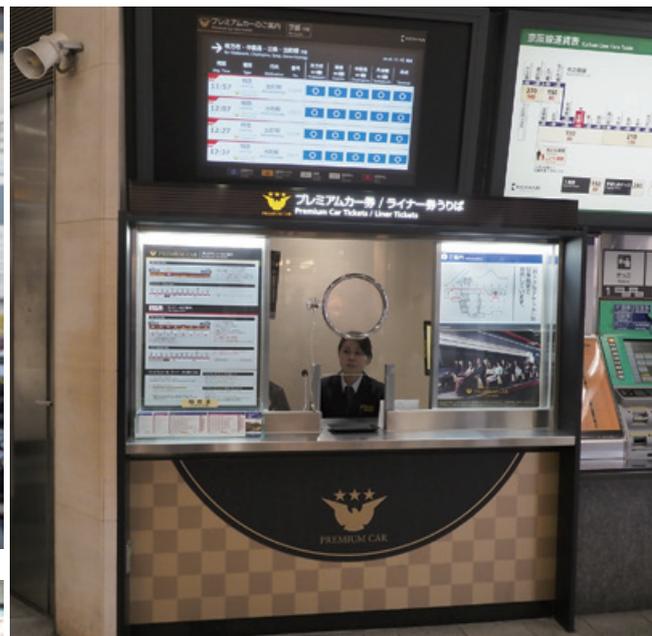
を確保し、広いひじ掛けや大きなヘッドレストを装備することで、座席のプライベート感も実現させた。また、最長でも1時間未満という利用時間に合わせ、敢えて身体が沈みこまない固めのクッションを採用したという。

GKデザイン総研広島は、駅サインのデザイン、3000系以降の車両デザインを手掛けている。長らくのパートナーシップの中から生まれたのがプレミアムカーであり、2018年には叡山電車の「ひえい」を誕生させている。

2020年度には10分ごとの運行に
プレミアムカーの利用料金は500円。山口部長は、「関西は値段にシビアなので、料金設定には慎重になったが、淀屋橋→出町柳の運賃が470円で、合計で1000円未満であればご利用いただけるのではないかと考えて決定した」と話す。



プレミアムカーには専属のアテンダントが乗務。きめ細やかなサービスを提供する



パソコン利用や小物置きに便利な大型テーブルを配置（左）。外国人観光客に対するサービス向上としてラゲージスペース（中）も装備している



プレミアムカーのチケットは予約専用サイト「プレミアムカークラブ」または特急停車駅のインフォメーションで事前に購入する

「現在、朝ラッシュ時のプレミアムカーの運行は淀屋橋発で7時台に3本、8時台に1本となっている。3000系は2列+1列の座席配置で、ラッシュ時などさまざまな列車運用への対応

となる。」「現在、朝ラッシュ時のプレミアムカーの運行は淀屋橋発で7時台に3本、8時台に1本となっている。3000系は2列+1列の座席配置で、ラッシュ時などさまざまな列車運用への対応

間を大事にしたいという人が増えている。ニーズの多様化とパーソナル空間がキーワードになると思う」と井上取締役は、新たな都市鉄道のあり方の一つに「パーソナルな移動」を提示する。利用率も想定よりも高く、平日は6割、土休日は8割に上るといふ。

「移動時間であっても自分だけの空間を大事にしたいという人が増えている。ニーズの多様化とパーソナル空間がキーワードになると思う」と井上取締役は、新たな都市鉄道のあり方の一つに「パーソナルな移動」を提示する。利用率も想定よりも高く、平日は6割、土休日は8割に上るといふ。

平日の昼間、乗車した車内では、海外からの観光客や中高年のグループ客、ビジネスマンなど、多様な人々が思い思いの時間を過ごしていた。

「ライナー」の存在を認知していただくこと、また周知するまでの誤乗回避が重要と考え、一部の扉から乗車するよう車両も改造した。アテンダントも1編成につき3人乗車している」と井

「ライナー」の存在を認知していただくこと、また周知するまでの誤乗回避が重要と考え、一部の扉から乗車するよう車両も改造した。アテンダントも1編成につき3人乗車している」と井

利用客の着席ニーズに応えるサービスとしては、ほかにも混雑する朝・夕の通勤通学時間帯に運行する全車両座席指定の「ライナー」がある。プレミアムカーのサービスを開始した翌日の2017年8月21日に導入された。

当初は、朝の大阪方面行き（枚方市発と樟葉発）のみだったが、ニーズもあつたため、朝の出町柳発、夕方の京都方面行き2本を加えた。現在は、平日、朝の大阪方面行き3本、夕方の京都方面行き2本を運行している。利用料金は300円（または380円）である。

が可能な車両。3000系用のプレミアムカーを新造して全6編成に組み入れれば、大半の特急列車にプレミアムカーが導入できることになり、朝ラッシュ時にもプレミアムカーをご利用いただける。現在、仕様を設計中だが、8000系の赤のプレミアムカーと3000系の青のプレミアムカーが走行することになる」（井上取締役）

全車両座席指定の「ライナー」

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と 叡山電車「ひえい」】



祇園四条駅に停車するプレミアムカー。アテンダントが乗客を迎える

上取締役は語る。

ライナーは、従来の列車に置き換えるのではなく、増便する形の運用としている。こうした点にも、京阪電車が特別な電車を利用する人だけではなく、利用しない人にも配慮していることが伺える。

駅を拠点とする沿線都市再生へ

有料座席指定という新たな特急サービスを始めた京阪電車だが、今後、鉄道利用を一層推進していくためにはどのような努力をしていくべきか。

「鉄道の優位性をさらに発揮させることが重要。定時運行や着席、また国内外を問わずお客さまの多くはネット上の検索で最短時間のルートを探されるので、接続や特急のスピードアップなど選んでいただけるダイヤにしている。今後もしそうしたニーズに添えていくことが必要」と井上取締役は話す。

また山口部長も「鉄道は大量輸送が強みだが、その中で細やかなサービスやこれまでの常識では意外にも思えるようなサービスで、移動のストレスをなくし、スムーズにしていける。そうした中でMaasへの対応も必要になってくると思う」と抱負を語る。

インバウンドの急増により、観光輸送という面がさらに大きくなり、車内放送やディスプレイ表示、各駅の案内表示などの多言語化も進めている。HPも多言語で対応し、「駅案内や切符

の買い方などのほか、沿線の主な名所なども案内しており、特にインバウンドの個人旅行者にとっても重宝されている」（井上取締役）という。

インバウンド対応における課題としては、「日本人の利用者であれば、暗黙知で分かり合っている情報でも、海外からのお客さまには伝わらないこともある。海外からのお客さまの対応には、『想像力』やきめ細やかさがより必要になってくると思う」と山口部長は語る。

例えば、輸送障害があった時、なぜ運転を見合わせているのか、振替輸送はどうやって利用するのか、そうした情報を迅速に分かりやすく伝えることも必要になってくる。

また、駅自体への集客も重要だ。一例を挙げれば、中之島駅ではホームに停車した電車を店舗に見立てて飲食するイベントを開催。枚方市駅では「えきから始まるまちづくり」として、駅リニューアルを実施するなど駅自体の魅力を上げる取り組みが行われている。さらに大きな計画としては、都市再生緊急整備地域に指定された中之島・淀屋橋・天満橋・京橋地区では、駅を含めた再開発が予定されている。冒頭にも述べた大阪の数々のビッグプロジェクトに伴い、市内交通ネットワークの拡充も大きな課題となっている。中之島線延伸も含め、鉄道を軸に大阪の進展を加速させていく京阪グループと京阪電鉄の役割は大きい。

※マース：複数の移動手段を連動して利用できるサービス