



コスパいいね！京阪プレミアムカー

ふちんかん

時間対費用で比較してみた

唐突だが関西の主な着席サービス列車について、乗車に必要な料金と乗車時間を調べてみた。そして除算して1分あたりの費用を求めてみた（右ページ一覧）。

この原稿では時間対費用の値（1分あたりの費用）が小さいものを「コスパが良い」という表現で語ることにする。

結果コスパが一番良かったのは、18円/分の京阪の「プレミアムカー」である。

2着は阪急の「プライベース」で21円/分である。直近にサービスを開始したこの2社は、コスパ調査もした上で料金を設定したのだろうか。

続けて3着には近鉄の「さくらライナー」のレギュラーシートで22円/分、4着には南海の「こうや」で23円/分、5着には24円/分で近鉄の「青の交響曲」、同点でJRの新快速「Aシート」がランクインしている。



逆にコスパが悪いのは、新幹線である。新幹線だけは自由席特急券で計算しているにもかかわらず104円/分と唯一の3桁台を叩き出した。まったく勿体ない…。

次にコスパが悪いのがJR「はるか」で55円/分。ワースト3が南海の「ラピートβ」のスーパーシートで44円/分。外国人観光客を狙い撃ちしたような価格設定である。まあ着席サービスとともに速達が目的であるから、この辺の列車のコスパが悪くなることは当たり前前といえば当たり前か。



関西鉄道贅沢旅



関西圏の主な着席サービス列車 (列車の始発/終着区間を抜粋)

(新幹線のみ自由席特急券)

近畿日本鉄道

発駅	大阪難波				大阪難波		
	近鉄名古屋				賢島		
着駅	アーバンライナー		ひのとり		一般	伊勢志摩ライナー	しまかぜ
列車名	レギュラー	デラックス	プレミアム	レギュラー	レギュラー	デラックス	特別料金
特別料金		520	900	200		420	1050
特急料金	1930	1930	1930	1930	1640	1640	1640
乗車賃	2860	2860	2860	2860	2770	2770	2770
合計	¥ 4790	¥ 5310	¥ 5690	¥ 4990	¥ 4410	¥ 4830	¥ 5460
時間(分)	139分	139分	132分	132分	162分	148分	143分
時間 対 費用	¥ 34	¥ 38	¥ 43	¥ 38	¥ 27	¥ 33	¥ 38

近畿日本鉄道

発駅	大阪難波			大阪阿部野橋			
	近鉄奈良		近鉄京都	吉野			
着駅	特急	あをによし	あをによし	特急	さくらライナー	さくらライナー	青の交響曲
列車名	レギュラー	特別料金	特別料金	レギュラー	レギュラー	デラックス	デラックス
特別料金		210	210	レギュラー	レギュラー	210	210
特急料金	520	520	790	520	520	520	520
乗車賃	680	680	1140	1170	1170	1170	1170
合計	¥ 1200	¥ 1410	¥ 2140	¥ 1690	¥ 1690	¥ 1900	¥ 1900
時間(分)	33分	33分	75分	78分	78分	78分	79分
時間 対 費用	¥ 36	¥ 43	¥ 29	¥ 22 	¥ 22	¥ 24	¥ 24

南海電鉄

発駅	なんば		なんば		なんば	なんば
	極楽橋	橋本	関西空港		和歌山市	和泉中央
着駅	こうや	りんかん	ラピートβ		サザン	泉北ライナー
列車名	特急	特急	レギュラー	スーパー	座席指定券	特急
特別料金			520	730	520	
特急料金	790	520	520	730	—	520
乗車賃	930	740	970	970	970	590
合計	¥ 1720	¥ 1260	¥ 1490	¥ 1700	¥ 1490	¥ 1110
時間(分)	76分	44分	39分	39分	59分	32分
時間 対 費用	¥ 23	¥ 29	¥ 38	¥ 44	¥ 25	¥ 35

JR

発駅	網干	京都	新大阪
着駅	野洲	関西空港	京都
列車名	新快速	はるか	新幹線
特別料金	Aシート 840	指定席 730	自由席
特急料金	—	1200	870
乗車賃	3080	1910	580
合計	¥ 3920	¥ 3840	¥ 1450
時間(分)	163分	70分	14分
時間 対 費用	¥ 24	¥ 55	¥ 104

阪急電鉄

発駅	大阪梅田
着駅	京都河原町
列車名	特急
特別料金	PRIVACE 500
特急料金	—
乗車賃	410
合計	¥ 910
時間(分)	43分
時間 対 費用	¥ 21 

京阪電鉄

発駅	淀屋橋
着駅	出町柳
列車名	特急
特別料金	プレミアムカー 500
特急料金	—
乗車賃	490
合計	¥ 990
時間(分)	54分
時間 対 費用	¥ 18 



Challenge 21



プレミアムカーの中でもさらにコスパいいやつ

さて、最もコスパの良い京阪のプレミアムカーであるが、1989年デビューの8000系に加え、2008年デビューの3000系も運用に当たっている。そして新しい3000系の方が若干シートピッチが長く、窓の間隔と座席もマッチしているので、快適性は3000系の方が上とされている。

そして大事なことだが、この3000系は快速急行にも運用されている。通常の特急が淀屋橋～出町柳間を54分で結ぶのに対し、快速急行は停車駅が増えるため61分を要する。つまり快速急行の方が時間がかかる分コスパは良くなるのである。コスパファンが乗るならズバリこちらであろう。



ということで3000系の快速急行に乗ってきた

あらかじめネットで座席と窓枠の関係を調べ、前日の夜に予約サイトにアクセス。ガラガラであった。淀屋橋8:18発の快速急行、中央の一人席8cを予約した。

当日は、梅田到着が予定よりも早かったので、淀屋橋まで歩き、乗車10分前に淀屋橋に到着。先行する8000系の特急を見送って、ほどなく入線した3000系を迎えた。

始発から乗ったのは私一人だったので写真撮り放題である。



北浜・天満橋でもほとんど乗車はなく、京橋で少し乗り込み合計10人くらいになった。そのあとも出入りが少ないまま、守口市・寝屋川市・枚方市と進む。

途中でアテンダントさんから京都や大河ドラマ関連の観光パンフを受け取る。

さて京阪本線といえば複々線区間！である。しかし一人席は進行右側だったので、列車の追い抜きを見ることはできなかった。以前仕事で京阪本線に乗る機会が多くあり、当時は運転席後ろのパノラマシートに陣取っていた。そのときは広い前方視界から対向列車が迫り来る様子や先行する普通列車に追いつき・追い抜く様子もよく見えていたのだが、今回は中間車なのでその光景は見ることはできなかった。

京阪さんをお願いだがプレミアムカーを先頭車両にしていだけないだろうか。そうすれば今まで以上に鉄分の濃い方の集客が捗ることだろう。

不覚にも居眠りをしてしまった。枚方市駅までは覚えているのだが、そのあたりから先の記憶がない…。気がつけば木津川・宇治川の鉄橋を渡り終えていた。朝から歩いた疲れと加齢が重なっただけではなく、なんととっても快適な空調に快適な座席、そして静粛な車両と、条件が揃いすぎている。これはもう居眠り致し方なしなのである。そしてまだ少しウトウトしているあいだに、快速急行は淀・中書島・丹波橋と進み、地下に潜ってしばらくするともう終着・出町柳に着いてしまった。

せっかく安い料金で長時間乗れる列車を選んだというのに、居眠りをしてしまいコスパを堪能するという本懐を遂げることができなかった。これは実に悔やまれる。しかしこれは京阪のプレミアムカーが、それだけ快適な旅を提供してくれたということの裏付けでもあるのだ。うん、そういうことなのだ。



快適な旅を演出してくれたプレミアムシート
(向こうでアテンダントさんがこちらを覗んでいるようで怖い)

(おわり)