

京美人（JR 221系）

またの名を『民鉄キラ』といわれていますが、『京美人』などの美しいあだ名をもらったのは、この車両くらいでしょう。その理由は、目がパッチリしたような、前面大型曲面ガラスの採用。明るいイメージの側面の大きな窓ガラス洗練され垢抜けした雰囲気の車内（近鉄5000系転換シートを踏襲）などが挙げられていますが、国鉄民営化後、JR西日本が、東京主導から離れて、はじめて独自デザインを採用し、独自設計の車両を導入したことに好感をもたれたのが大



きいといわれています。

民営化後、この221系が導入され、アーバンネットワークのもと、多頻度、高速運行の『新快速』を定着させ、京阪神間では私鉄に奪われていた乗客をJRに呼び戻したとして、高い評価をうけたもののようです。

このように**JR西日本の、『新快速』は日本一の優れものである。**

しかも、増結切放はあるが、最長運転区間は敦賀～播州赤穂間275.5 kmであり、大阪基点として東は浜松の手前、西は三原の先まで運転していることとなります。単に長距離だけでなく、最高時速は130 kmで、JRの普通列車としては最高運転速度を維持している。加えて、日中15分間隔の定時運転サービスを行っており、米原～相生間は新幹線を利用するより利便性が高い。しかも、特別料金なしで運営されています。

JR西日本の『新快速』に対抗して、JR東日本では、『特別快速』を設定しているが、一部には、座席指定料金が設定されているものがある。

JR東海も、JR西日本に準じて『新快速』を設定しているが、運行環境は物足りなさを感じるし、JR東日本同様に、一部には、座席指定料金が設定されている。

JR西日本の『新快速』の名をブランド化し、130 km運転の基礎をつくった『京美人』221系は、残念ながら、223系に取って替われ、現在は、快速電車で格下げされて活躍している。