

食堂車の歴史と展望

The History of Japanese Dining Cars and its Business Prospect in Japan

茂木信太郎*・影山浜名**

MOGI, Shintaro/KAGEYAMA, Hamana

はじめに

第1章 食堂車の誕生

- (1) 山陽鉄道における食堂車の導入
- (2) 山陽鉄道の以後

第2章 食堂車の普及

- (1) 食堂車の普及
- (2) 食堂車の運営体制

第3章 食堂車の再興と盛衰

- (1) 食堂車の再興
- (2) 食堂車の盛衰
- (3) 東海道本線全線電化と食堂車の電化
- (4) 新幹線開通とビューフェ車輛
- (5) 食堂車終焉の時代へ

第4章 食堂車の現在と今後

- (1) JR 経営下での試行錯誤
- (2) 寝台特急列車の食堂車

第5章 観光列車と食堂車

- (1) 「成田鉄道汽車中・喫茶室」
- (2) 「クルーズトレイン」の可能性

はじめに

鉄道は、近代社会の動力である。近代社会を實體化した産業革命の総括として世界史は19世紀に鉄道の時代をつくりあげた。1830年リヴァプール—マンチェスター鉄道の正式開業が大型機械の日常的大量輸送機関としての鉄道の嚆矢とされる。わが国では、明治政府による1872（明治5）年の新橋—横浜間の鉄道開業が鉄道時代の、すなわち近代の幕開けとなる。

鉄道そのものの運転動力上の区分は蒸気鉄道と電気鉄道とが大きな区分であるが、近年は後者が圧倒的に優勢で、日常的には鉄道という言葉の使用頻度よりも電車という言葉の使用頻度の方が断然多いように思われる。

それはともかく、鉄道の登場は、大量の人々の長距離移動を現実のものとした。しかしながら、人々の長距離の移動にはそれなりの時間がかかる

* 本学経営学部教授

** クノール食品(株)開発工業化センター（フードアナリスト）

のであり、その間の人々の食事需要はどのように適えられ満たされるかということがそもそもの課題として内包されている。この課題に鉄道そのものが応えたものが食堂車の設置である。もちろん現実的には、乗車顧客自らの食料の持込とか、わが国では外部からの弁当（駅弁）の供給とか、後年では車内販売による弁当提供とかの手立ても開発され追加されていくのではあるが。それにしても、現在の時点で食堂車の存在はすっかり影を潜めてしまった感がある。臃げな記憶を辿ると、戦後の経済発展期には、鉄道網も全国に拡充されそれにともない特急電車も全国に増設され食堂車の魅力も広く知れ渡っていたように思う。それが改めて現在の時点で食堂車の存在を求めようとするに食堂車はすでに私たちの周辺からはほとんど消え失せていて、定期路線では上野一札幌間の寝台特急「北斗星」に残るのみである。

そこで、本稿では、この食堂車のわが国での始まりとその後の盛衰を眺めて、食堂車がどのようなものとして存在し、なにゆえに減少し、そしてこれからも存続しうるものなのかどうかということを探ってみたいとするものである。

なお、食堂車の歴史や車輛の特徴、提供メニューなどの諸知識は、主に次の文献による。以降本文で一々の引用を示さないものは基本的にこれらによるものである。①岩成政和『食堂車ノスタルジー』（2005年、イカロス出版）、②宇都宮照信『食堂車乗務員物語』（2009年、交通新聞社）、③かわぐちつとむ『食堂車の明治・大正・昭和』（2002年、グランプリ出版）、④鉄道友の会・客車気動車研究会編『日本の食堂車』（2012年、ネコ・パブリッシング）、⑤三宅俊彦編著『特殊仕様車両「食堂車」』（2012年、講談社）^(注1)。

第1章 食堂車の誕生

(1) 山陽鉄道における食堂車の導入

食堂車とは「車内で調理できる設備と飲食ができる設備を持ち合わせた車輛である」（⑤2頁）と規定される。鉄道車両は機能的には、機関車、貨物車（貨物専用車、荷物車、郵便車）、客車（寝台車を含む）、貨客混載車、食堂車などに区分される。列車というからには、これらが複数車両連結されて運行される。

食堂車が連結され運行が開始されるのは、わが国では1899（明治32）年5月25日、民営の山陽鉄道の京都—三田尻間（現・府府）の急行列車をはじめとされている（③9頁）。

京都と三田尻の間は5百余km離れており、現在の新幹線移動時間で推すならば2時間半程度に見込まれよう。当時のこの急行列車は、京都—三田尻間を片道約13時間で繋いでいる。平均時速に均すと時速約40kmである。13時間の移動時間であるならば乗車中に通常の食欲なら2食分が確保されなければならないことになろう。

ところで、現在のJRの客車両は、グリーン車と普通車の2区分に分かれているが、当時の鉄道は、官営民営問わずにおおむね1等車、2等車、3等車という区分であった。3等車の乗車運賃料金を基準とすると、2等車はそれの1.5倍から2倍程度、1等車は2倍から3倍程度であり、1等車に乗車することは、現在のグリーン車に乗る料金よりもさらに相当な割高料金の感覚であり、したがって、1等車の乗客もそれなりに限定された客層であった。

さて山陽鉄道で運転された食堂車は、1等座席室と食堂部が内部で一体となった「1等食堂合造車」であった。つまり食堂車は、1等車の乗客限定の車両であり、その利用顧客は当然ながら1等

車乗客のみのものであった。1等車乗客とは、当時の上流階級や富裕層であり、食堂車の営業もこれらの顧客へのサービス提供装置としてのものであった^(注2)。

この最初に運営された食堂車の客席レイアウトは、長テーブルに相対5人ずつの10人掛けで定員10名あったが、これはまもなく（2年後）四人掛けのテーブル2つ、二人掛けのテーブル2つ、一人掛けのテーブル1つの定員13名の配置に改められたようである。前者では、見知らぬグループと相席となる可能性があり使用上具合が悪く、少人数のグループや家族客には不向きであったからとされる。

食堂車開業時のメニューは不明であるが、いわゆる洋食主体のものであったと推測される。開業9年目のメニューの詳細が分かるので、紹介する。

「定食料理 朝食、昼食、夕食、一品料理（スープ、フライド フキッシュ、ハムエンドエッグス、オムレット、エッグス ツー オーダー、ビーフ ステーキ チキンカツレツ、コールドミート、カレー エンド ライス、プディング、サンドウキッチ 紅茶又ハ珈琲 菓子 果物 パン及びバター アイスクリーム一人前 チーズ 以下略）」^{(3)13頁}

みられるように、一品料理として当時の一般の人々の日常生活範囲には出現しそうなカタカナのメニュー単語で埋め尽くされている。「フライド フキッシュ」、「チーズ」など一般の人々には想像もできないメニューであろう。

ところで、そもそも民鉄である山陽鉄道で全国に先駆けていち早くに食堂車の営業を実現させた理由としては、次のことが考えられる。

第一に、同鉄道創業者中上川彦次郎の経営方針によるところが大きい。中上川は、明治時代を牽引した開明思想家であり実業家でもあった福沢諭

吉の甥である。中上川は、叔父である福沢諭吉の進めで、当時の超大国であり鉄道の最先進国であるイギリスに留学して、鉄道業を学んだ。のみならず、山陽鉄道社員をイギリスへ派遣し、鉄道の技術・サービス・運営を学ばせている。その成果として、多くの先進的なサービスを導入した。食堂車の設置はその一例であるが、それ以外にも例えば、急行列車の運行、寝台車の導入、運賃の割引制度の導入、列車ボーイの乗務、赤帽の採用、といったことがわが国の鉄道史のなかで山陽鉄道からはじまるとされている。

第二に、食堂車運営の経営採算の問題がある。山陽鉄道は、明治政府の殖産興業の掛け声とともに新興産業が活発化した地域を繋ぎ、沿線人口も多く所得も豊かな地域に敷かれた鉄道である。1等車への食堂車併置という冒険を企てるに際して想定される顧客層が見込まれて、ある程度の成算があると踏むことができたものと思われる。

また、同路線と競合する瀬戸内海航路においては、蒸気船による大型化をベースに蒸気豪華客船が就航して、これとの旅客争奪戦が激化しつつあったという事情があり、これへの対抗策として食堂車が有効だと位置付けられたようである。

(2) 山陽鉄道の以後

山陽鉄道の食堂車運行に続いて、その後数年のうちに各鉄道会社は競うようにして食堂車を導入していく。この場合、本格的な洋食提供を目指した食堂車だけではなく、相対的に装備軽微となる喫茶室や車内販売などとの組み合わせなども増えていく。また1等車乗客限定のものから各等車客の制限をなくしたものも登場する。さらに食堂車のメニューも洋食主体のものだけでなく、和食メニューを主体とするものも導入されるようになる。

以下に食堂車の各路線への波及の様子を伝えてみよう。

1901（明治34）年、官設鉄道で、新橋―神戸間に食堂車の連結を開始した。各窓際に4人掛け食卓4列、2人掛け食卓4列の配置であった。

1901（明治34）年、関西鉄道（名古屋―湊町）で、1等食堂合造車を運行開始した。食卓が窓に向かっていて車窓を眺めながら食事が出来るレイアウトであり、この客席仕様は日本で最初のものであった。

1901（明治34）年の「鉄道時報」では、讃岐鉄道（多度津―高松）での喫茶室の利用記事がある。乗客は特等並等を問わずに自由に喫茶室を利用でき、茶、コーヒー、ビール、菓子、簡易な和定食を低廉に販売する旨、記述されている。

1902（明治35）年に成田鉄道が、上野―成田間に喫茶室付き一等客車を連結した。これは「風俗画報」274号の石版画に残されており、家族が丸テーブルを囲み、果物や飲み物を喫食している様子がわかる。現存する同絵（鉄道博物館蔵）をみると、いかにも高尚なつくりワインの栓を抜きかけている給仕や果物皿を置いたテーブルで上品に振舞う親子連れなどが描かれていて、余所行きのお出掛け然とした特別感が漂う。

1903（明治36）年、日本鉄道（半官半民）が、上野―青森間において、「1等寝台車（定員12名、寝台4名）と「2等（定員20名）食堂（定員5名）合造車」とを2両連結するというパターンを運行した。2両の全体としては中央の食堂を挟んでその前後に1等室と2等室を配置するものであり、このようなレイアウトは、従者を伴う上流階級の家族や一族での利用あるいは高級官僚などの利用を目論んだレイアウトであろう。

1906（明治39）年、南海鉄道（難波―和歌山）では、1等喫茶室の営業を開始した。美人女給のサービスで、洋食、珈琲、日本茶、菓子、果物、たばこを提供した。女給の採用にあたっては、容姿端麗、教養のある婦人を社長自らが直接面接した。人気を博したとのことであるが、1910（明治

43）年に事業停止している。

1908年（明治41）年、九州鉄道が、貸切用豪華食堂車を導入した。この食堂車はアメリカの車輛メーカーに特注したもので、二重屋根に半円形のステンドグラスの側窓を有した豪華な車輛であった。

1906（明治39）年に明治政府は鉄道国有法を制定し、全国各地の有力私鉄をほぼ2年かけて次々と国有化していくこととなる。わが国はすでに日清戦争（1894（明治27）～1895（明治38）年）、日露戦争（1904（明治37）～1905（明治38）年）を遂行している。この過程で、鉄道は、国土を縦横に大量の物資および人間（兵士）を一度に機能的組織的に移動しうる装置であることを実証して、後進資本主義国である日本の近代国家としての屋台骨であるという位置付けを共有したのである。

そして、鉄道駅とその周辺にも、中央政府ならびにその地域の拠点施設が構えられた。郵便局、地方の迎賓館たる料亭、役所支所などがそうである。必然的に鉄道駅構内もそうした周辺施設と連携する要人たちの行き交う場としての役割があったので、駅構内にも食堂が設けられていくことになる。ある関係の文献ではこうした「駅の構内食堂の概念」は、「主として高級人士の宴会、集合、引見等の利用の場として、又、社交上の権威ある場所として誕生した」と記している^(注3)。

その点では、初期の食堂車のメニューが洋食とされていたことにも、たんに上流階級向けのハレの日の食事メニューだという以上の理由があったとみることができる。以下の引用は、同じ文献からの駅構内食堂を評したものであるが、そのまま初期の食堂車についての評だともみなしうるのである。

「初期の駅食堂の発足は大衆利用の為とすることに主眼を置くものでなく明治文化の華として

市中一般より高級な純洋式社交場として存在したもので、大衆は為に近寄りがたく羽織袴をはかざれば駅食には行けぬと云う地方的権威を持って居たものであり、又、提供する食事も洋式なる食事作法を云々されて近寄り難いものとされていた。」(③12-13頁)

第2章 食堂車の普及

(1) 食堂車の普及

上述のように日露戦争終結の翌年1906(明治39)年に鉄道国有法が制定されている。これ以降、主な有力私鉄が国有化されていくことになる。鉄道そのものは、社会的なインフラストラクチャーとして国家事業、商用ビジネスにとどまらずに、国民の足としてすでに近代国家に不可欠な社会装置となっている。

この段階で、食堂車も、一部特権階級や富裕層のための施設にとどまらずに、鉄道を一般的な移動手段として利用する多くの国民大衆の便益としての役割が追加され、そしてその後者のウエートが次第と大きくなっていくことになる。

前章でみた初期の頃の食堂車のあり方に対してこの時期の食堂車の顕著な特徴として挙げられることは、第一に、食堂車の利用対象が1等車乗客にとどまらずに各等車乗客全体へとひろがったことである。第二に、このことと関連するが食堂車のメニューが和食メニューの積極的導入という方針を持ったことである。そして、こうした動きと相俟って、食堂車の造り(レイアウト)の試行錯誤や食堂車運営のための専門業者が登場するなどのことが起こってくる。

1906(明治39)年の鉄道国有法制定のいわば元年、東海道線(新橋―神戸間)に3等列車の食堂車が登場した。そして、この3等列車の食堂車のメニューは、和食を特徴としていた。

前章で指摘したところであるが、当時の洋食は一般庶民にとっては敷居が高く、食具にナイフ、フォークの使用が強いられることも嫌がられて、手軽な利用は憚られるものであった。食堂車のもうすこし手軽な利用意向に応えるためには、和食の採用は当然のことであったと思われる。

たとえば、この東海道線の食堂車で評判を呼んだメニューに、琵琶湖の「瀬田しじみの汁」があったという。

同食堂車は、窓際に縦列の食卓を設けて、窓からの動く景色を眺めながら食事を楽しんでもらうという設計であったとのことである。これは一見、顧客の居心地を考慮しての演出のように思えなくてもないが、一定の空間により多数の顧客を収容するための合理的な造りともみえる。客の背面から料理を提供する方式となるので、配膳サービスの簡素化ができたからである。

また実際のところ、ここでは乗客の食堂利用時間は「30分以内」という制限を設けていたということであるから、かつての優雅な食堂風景とはコンセプトを異にする詰め込み優先の大衆食堂のようだという見立てになろう。当時の同食堂車の写真を見ると、1等食堂車や2等食堂車では、食堂の装飾や調度には高級感を醸し出していることが確認できるが、3等食堂車は簡易な造りのようであり、その利用実態は今日のファストフード店舗の硬質感で統一された店舗空間とサービスに近いといえよう。

こうした官設鉄道の下での3等車食堂車の和食堂車コンセプトは、その後十数年間にわたり保持されるようであり、1922(大正11)～1924(大正13)年に製造された和食堂車においても、窓側に沿って長手の食卓(カウンター)で食事をする座席配置であった。この方式は乗客からの評判はよろしくなかった。「同伴者と食事しながら会話をするには不便」「食事中何か追い立てられるように感じる」という利用客からの苦情が絶えな

った。

もちろん、これらは大衆化を余儀なくされた3等車食堂車でのごとであり、1等車には従前のコンセプトを継承する洋食主体で給仕の付く食堂車の営業があった。

ところで、これら評判のよろしくなかった和食堂の基本設計が直ちに變更されないでしばらく維持されてきたのは、車輛全体の構造問題があったようである。車幅が約20cm拡大できたことで車両の大型化が実現した1925（大正14）年からは、それまでの窓側縦列方式の和食堂車の新造製は廃止されて、食堂車はすべからく洋食堂のレイアウトに準じて變更されることとなった^(註4)。

また、そのことと相俟って、和食洋食の提供区分があいまいとなり、和食堂車でも洋食メニューの提供がいわば自然発生的に広まっていったようである。

(2) 食堂車の運営体制

1923（大正12）年9月に関東大震災が起こる。

この直前のところで、食堂車を擁する路線は23路線（往復）であった。この全路線での食堂車利用者調査（鉄道省運輸局）がある。これによると、全体での一人当たり利用金額（客単価）は60銭以上となる。当時の市中の蕎麦屋でのかけそば1杯の値段が8銭の時代である。今の貨幣感覚で食堂車利用客の客単価は5千円以上であろうか。表1では、和食堂と洋食堂とが一体となってしまったので平均なので荒い見当ということになるが、和食堂での平均客単価は、30銭前後から40銭程度であり、これに対して洋食堂は80銭から1円以上である。洋食堂利用は今日の1万円前後となろうか。

同表には、食堂車運営業者として8社の名前がある。23路線をこの8社で運営していた。8社とは、みかど、精養軒、東松軒、東洋軒、共進亭、仙台ホテル（伯養軒）、松葉館、浅田屋である。

この時期は、戦前の鉄道における食堂車運営の

ほぼ完成期と見ることができる。というのも、1917（大正6）年に、鉄道当局は「食堂車営業に関する命令書」を通知して、業務遂行上の運営方針を明確に示して、日常的に鉄道局が指導・監督・管理できる体制を構築して、その命令書による実績が数年間かけて積みあがってきていたからである。

同通知では、「生鮮な材料などを吟味しつねに衛生保持のために清潔に保ち、保管上も十分留意する」ことの義務付け、「提供飲食物のメニュー表示を明確に行い、見やすい個所に備える」こと、「必ず領収証を交付する」こと、を命じている。さらには、利用客に対して、料理、食器、給仕の態度等についてアンケートを取ることも行っている。表1のような当時のデータが確認できるのも、こうした鉄道当局による責任体制の故である。

ところで、食堂車では実際にどのようなメニューがよく売っていたのであろうか。

関東大震災の少し後になるが、東京一下関間の洋食堂車（東京早朝出発、下関に翌早朝着）と和食堂車（東京夜間出発、下関に翌日夜間着）を請け負っていた「みかど」の和食堂車、洋食堂車それぞれの売上皿数ベストファイブを挙げてみた。（飲み物を除く）（③85頁）

洋食堂車では、1位から順に、ビーフステーキ（55銭）、チキンカツレツ（50銭）、ロースチキン（50銭）、ハムサラダ（45銭）、ローストビーフ（40銭）である。

和食堂車では、チキンカツレツ、ビーフステーキ、ピーツカツレツ（40銭）、カレーライス（30銭）、ハムサラダである。

なんのことはない、和食堂車、洋食堂車どちらでも「ビーフステーキ」と「チキンカツレツ」と「ハムサラダ」という3品が共通である。

もちろん取り合わせや飲み物で客単価は変わるが、食堂車を利用したいとする指向性としては、顧客層の如何にかかわらずそれなりにハレの日の

表1 1923（大正12）年6月の食堂車連結列車一覧 運輸局資料より抜粋

営業者	区間	食事の別	食堂座席数	食堂車乗務員数計	利用人員	利用料金単価
みかど	東京一下関	洋	30	9	182	74銭
	東京一下関	和	30	8	306	
	東京一神戸	洋	26	8	150	
	京都一下関	洋	18	5	73	
	門司一鹿児島	和	12	5	33	
	門司一鹿児島	和	12・18	5	40	
	門司一都城	和	18	6	44	
精養軒	東京一下関	洋	30	8	241	69銭
	東京一神戸	洋	30	8	149	
	東京一下関	和	30	8	213	
	京都一下関	和	17	6	83	
東松軒	東京一神戸	和	30	7	661	52銭
	東京一神戸	洋和	21	7	522	
	京都一下関	和	30	7	434	
	京都一下関	和	30	7	384	
東洋軒	東京一下関	和	31	8	297	38銭
共進亭	門司一鹿児島	洋	12	4	31	1円6銭
	門司一長崎	洋	12	4	26	
仙台ホテル	上野一青森	洋	24	7	62	85銭
	上野一青森	洋	24	7	83	
松葉館	上野一青森	和	11	6	201	28銭
	上野一青森	和	12	6	219	28銭
浅田屋	函館一稚内	洋	12	4	33	95銭

資料：文献③82頁（一部筆者調整）

食事機会を期待しているということであろう。日常食としての和食では物足りずに、せっかくの列車“旅”なのであるから、普段味わえない珍しい洋食を普段とは違う環境で体験してみたいとする動機は大きいものと推量できるのである。

利用客の鉄道による移動と食堂車への期待という観点と並んで、この時期に提案されたもう一つの有力な新商品に展望車がある。

1912（明治45）年に、新橋一下関間の最急行列車に展望車が連結される。これは当時としては「欧亚連結国際急行列車」を展望する気宇壮大な野心があったようである。食堂車付き1・2等寝台車の最後部1等車に展望車を設けたもので、列

車進行中四辺の風向を観望する弁を備えた。全席指定事前予約制であり、いまなら「カシオペア」（後述）を想起するような観光列車である。

1929年（昭和4）年になると第1・2列車「富士」が運行開始した。「富士」の展望車は、洋風装飾で3両、和風仕立てで2両の豪華インテリアの車輛を繋ぐ。車室の一隅に茶菓の進所を設けたとあり、酒類・飲料ほかをサービスした。

つまりこの時代は、一方では鉄道の普及による利用客層の大衆化が進むとともに、他方では、本格的な鉄道旅行の演出に応えようとするハイグレードな観光列車の試みも実体化していくのである。

とはいえ、この後においては、1923（大正12）

年の関東大震災の3年後となる1926年に年号が昭和と改まり、このあと次第に戦争経済への傾斜を大きくしていくことになる。

鉄道は、軍事体制の基幹インフラである。食堂車の付属と整備は、軍人利用にも好都合であり、戦時体制が強まるほどに統制経済となり、食堂車へは食料の優先割り当ても行われる。1941（昭和16）年ころには、食堂車は37路線に及んでいる。しかしながら、戦争の激化に伴い、旅客列車が減らされ、軍事輸送のための貨物列車が増発されるようになる。

食堂車の運営事業者も、上掲8社から松葉館（伯養軒が事業継承）、浅田屋（みかどが継承）が抜け、1938（昭和13）年には6社が合併して、日本食堂となる。他の諸産業と同じように統制経済化の最終局面を迎えるのである。そして、1944（昭和19）年4月には、1等車、寝台車とあわせ、食堂車も廃止となった。

第3章 食堂車の再興と盛衰

(1) 食堂車の再興

1945（昭和20）年、日本は第二次大戦で敗戦国となり、連合国軍（アメリカ軍）の占領をうけることになる。鉄道も占領アメリカ軍の支配下におかれ、一義的にはアメリカ軍の指揮のもとに運行が再開されることになり、一般民間利用が再開されても、常にアメリカ軍の優先権の下に運行されていた。

食堂車は、占領が開始されるや直ちに占領軍軍人とその家族の輸送のために再開されることとなった。食堂車で扱う食品、食材は、1945年末まではそれまでの政府備蓄物資が充てられ、翌1946（昭和21）年からは占領軍から提供を受けたので、ある意味、物資不足に難儀していた市中の生活感とはかけ離れた状態であった。

ただ、一般には1947（昭和22）年までは、全列車から食堂車の連結が廃止となっていて、遠距離の旅客のためには、車内立ち売り営業により鉄道パン、五日弁当、湯茶が販売されたのみである。

やがて、1949（昭和24）年になると、一般国民の食堂車利用が再開されて、東京—大阪間の特急「へいわ」（GHQの指定名称）および東京—鹿児島間の急行「霧島」に連結された。特急「へいわ」には、食堂車だけでなく、展望車も連結され、試運転されたとのことである。

しかしながら、このころはまだ国民は米穀通帳による食料の配給制度の時代であるので、一般乗客が食堂車を利用するためには「外食券」が必要であり、手元に現金があっても利用できるものではなかった。

なお、特急「へいわ」は、1950（昭和25）年には特急「つばめ」に改称された。

1953（昭和28）年には、食堂車は、占領軍向けに8列車、一般旅客向けに26列車となっていた。また同年、東京—大阪間の特急「つばめ」の食堂車の運営には、日本食堂の独占体制を廃して、帝国ホテルが参加するようになる。

そうはいつても、3等食堂車内は、大衆食堂のような椅子、テーブルであり、簡素なものであった。

(2) 食堂車の盛衰

わが国の経済は戦後復興期に続き1950年代後半（昭和30年代）から奇跡とも評せられる高度経済成長期に突入する。GDP（国民総生産）が毎年2桁の増加を続けるのである。その渦中では、1964（昭和39）年東京オリンピック開催を経験し、また1970（昭和45）年には大阪で万国博覧会を開催する。

エネルギー政策も1950年代からはエネルギー資源を石炭から石油へと急速に変更していく。鉄道は、それに伴いそれまでの石炭投与に頼る蒸気鉄

道から電気鉄道へ次々に移行することになり、いわゆる車輛の電化が急速に進むのである。

東京オリンピックは、国際社会に向けて日本の戦後復興と先進国入りをアピールするナショナルイベントであり、この開催に合わせて様々な国家プロジェクトが仕組まれた。東京—新大阪間を結ぶ東海道線新幹線の開業もその一つであった。

その後も新幹線路線は大阪以西にへと延長が繰り返され、在来線でも長距離急行列車が次々と増加されることになり、これらには食堂車両の連結は当然のこととされた。また実際、国内観光需要も本格的な大衆化と拡大の途を辿った。こうした現象は、今日の時点で振り返ると、いわば食堂車の黄金時代の到来でもあった。

1973（昭和48）年、新幹線の岡山開業もしくはこの前後が食堂車の全盛ピークであったと目される。このころからあとになると新幹線の延長の度に在来線特急が増設されても、そのダイヤ編成は高頻度で短距離化という方向となり、それにとまって食堂車連結は急速に減少していくこととなるのである。

食堂車の全盛ピークからわずか10余年後の1985（昭和60）年のダイヤ改定において在来線電車特急の食堂車は全廃となったのである。そして、国鉄最後のダイヤ改定といわれる翌1986（昭和61）年には、昼行で最後まで残っていた北海道の気動車（ディーゼル）特急の食堂車営業が終了した。ここに、客車寝台特急「北斗星」を例外とすれば、通常の定期運行に伴う昼間の食堂車の歴史はわが国に登場以来1世紀を待たずしてすべて姿を消すことになったのである。

以下では、この戦後の三十数年間における食堂車の盛衰を概観しておく。

(3) 東海道本線全線電化と食堂車の電化

先にも述べたが、わが国のエネルギー政策の転換によって、鉄道も一部の例外を除いていわゆる

蒸気鉄道から電気鉄道へと全面的に切り替わっていった。このことは、戦後の鉄道の大革命であったと総括できよう。

わが国最大の大動脈である東海道本線の全線車両電化が完成するのは、1956（昭和31）年である。これに対応した食堂車（両側4人掛けテーブル）車両が製作され、特急「つばめ」「はと」に連結された。食堂車の調理システムでは電化対応の様々な技術革新に取り組んだ成果が実りは始めている。この年、36列車に食堂車が連結されている。いわゆるオール電化の調理室は、2年後の1958（昭和33）年の東京—博多間列車「あさかぜ」で実現している。

同年、東京—神戸間および東京—大阪間の電車特急「こだま」が、ビジネス特急として運行され、ビュッフェ合造車が連結された。調理室には、電気冷蔵庫、電気冷水器、珈琲湯沸かし器など最新の電化製品が装備された。食堂車営業者は、日本食堂と帝国ホテルであった。

さらに、1961（昭和36）年、東京—大阪間の客車急行「なにわ」の電車化では、ビュッフェ車が連結された。ビュッフェでは、立食形式のカウンターが設けられ、3等座席室寄りのコーナーではにぎり寿司の営業が行われた。運営は、日本食堂と新大阪ホテルが担った。この寿司職人によるにぎり寿司の提供というユニークな試みは、実際に営業してみると、寿司ネタの鮮度や仕入れ価格の変動問題、寿司職人の確保など当時の状況では問題の解消が難しくしばらく後に廃止に至っている。

電気鉄道による全国路線網の拡充は、食堂車需要の拍車をかけるものであった。1960年代前半には、長距離特急路線で、食堂車、ビュッフェ車が続々進出した。

1962（昭和37）年、東京—大阪間の急行「彗星」に連結されたビュッフェ車には、初めて電子レンジが搭載された。電子レンジは、実用化までには短くない道のりであったが、関係者の技術革

新への取り組みが実った国産品である。電子レンジの採用により、調理の簡素化、調理時間の短縮、積み込む材料の軽量化が図られるところとなった。このビュッフェ車は、カウンターとボックス席のバー形式の洒落た構造で、赤黄色の照明が灯り、沿線のネオンを眺めながらスタンドバー気分を味わえるといわれて、サロンカーとも呼ばれた。

1961（昭和36）年時点で、ビュッフェ車輛を含む食堂車は、都合110列車に連結されていたとされる。しかしながら、長距離を旅行ないし移動する乗客の需要にこたえるには、客席回転数（客席滞在時間）を斟酌するとなお圧倒的に供給過少の状態であった。食堂車の営業時間内に利用できなかった乗客からの苦情も多かったようである。

そのために、弁当やお茶などの車内販売サービスが積極的に導入されるようになった。この車内販売サービスのシステムは、食堂車を連結していない列車にも採用がひろまった。弁当やお茶などは、それまでは駅々での停車時間を利用しての売り子によるホーム上での立ち売りやデッキ前あるいは車窓での相対販売が主力であったが、このホーム立ち売り方式はこのころがピークであり、その後は列車の運行パワーの拡充により、停車時間の短縮化、ダイヤ全体の高速化、窓が開かない車輛の増加、売り子人手の確保難、などの事情が相乗して減少の一途を辿ることになるのである。ホームでの車外からの弁当販売が車内販売にシフトするがごとくといえよう。

(4) 新幹線開通とビュッフェ車輛

1964（昭和39）年、東京オリンピックが開催された。これに合わせて、東海道新幹線東京―新大阪間が開通した。当時夢の超特急といわれ、その居住性もさることながら、世界最速を豪語するスピードがウリで、それまで特急で13時間以上を要した行程を5時間ほどで結んだ。

このときの新幹線には、食堂車の連結は見送ら

れて、相対的に簡易なビュッフェ車輛の登場となった。合計60両が用意されたビュッフェ車輛は、東西に走る新幹線の北側（山側）にカウンターを、南側（海側）にスタンド（立ったままで飲食するスタイル）を設置した。調理はオール電化で、この技術は、新幹線運行技術と同様に世界最先端であると自負された。ただ、ビュッフェ車輛では、配膳サービスを伴うコース料理提供は叶わず、かつてのような寛いだ食堂車の雰囲気とはいかないであろう。また、当時の電子レンジ対応の経験値の浅い加熱料理レシピの制約下での料理提供であったので、本格的な料理の品質を訴求するものとはいえなかった。そして、実際の利用では珈琲・紅茶といった飲み物だけの利用客も増え、その分の客の滞在時間と客単価の見合いとして、営業を圧迫していくことになるのである。

こうしたビュッフェ営業と対の関係になるが、弁当などの車内販売と、駅構内売店での駅弁販売である。これらは増加の一途を辿り、新幹線開通後2年を経過しての1966（昭和41）年では、1ヵ月当たりビュッフェ利用実績が52万食であったことに対して、駅構内駅弁販売が約52万食と拮抗し、これに弁当などの車内販売が約17万7千食であったと記録されている。そして、駅弁そのものも、乗客が車窓を眺めながら食するというシーンを想定するものから、お土産利用という想定を加味したものとという工夫が追加されていくことになる。

華やかな新幹線開通の賑わいと全国での長距離急行の増便に隠されていたのであるが、やがて訪れる食堂車需給の急減と、代替競合する駅弁需要の開発の時代が始まっていたのである。

(5) 食堂車終焉の時代へ

1969（昭和44）年、国鉄は、1、2、3等車を廃止し、グリーン車営業を開始した。グリーン車は、乗客1人当たりの占有面積が広く、設備が豪華であるなどの理由で別途料金がかかる特別車両

であり、軽食・飲み物の車内販売が随伴する。

この翌年1970（昭和45）年には、大阪で万国博覧会が開催されている。この年は、ファミリーレストランのすかいらーく1号店が誕生した年であり、その翌年にはマクドナルド1号店が開店するなど、フードビジネス業界では外食産業元年といわれている。すなわち、鉄道駅周辺はいうに及ばず市中には次々と新奇のレストランが追加供給されていくのであり、もはや消費者は、鉄道の乗り降りの度に勞せずして食事需要を賄える時代となりつつあったのである。

おそらく時代の転換期にはその象徴とも思える出来事が生じることがある。

1972（昭和47）年、北陸トンネル内で急行「きたぐに」の食堂から出火し、ガス中毒などで死者30名、負傷者714名という大惨事が発生した。関係者が受けた衝撃は察するに余りある。もちろん防燃対策などその後に食堂車輛の改良が進んだことは間違いのないことであるが。

その翌年1973（昭和48）年、食堂車は全国で531列車を数えて連結車両数の最高を記録する。この頃までは、ダイヤ改正ごとに長距離の特急が新設・増設されて、いわばその目玉として食堂車連結が当然とされたのである。しかしながら、ここからは新幹線の拡大と交代に在来線の減便や長距離の特急そのものが減便されるようになっていく。また、市中での外食産業の発展も加わって、乗客の食堂車へ需要喚起が相対的に弱まるようになった。そしてなにより、それまでの食堂車のままでは、限られたメニュー構成、簡便な調理とならざるを得ない提供料理の質、当然のことながら振動するテーブル、制約のある居住空間など、街場の新興の飲食施設に対抗できるような大きな魅力を開発するには足りなかったと評されよう。

あるいはもっと端的に、累積赤字が嵩んで経営難に苛まれていた当時の国鉄経営からすると、食堂車輛を連結することで得られる経営上のメリッ

トが無くなり、さらには、ダイヤ編成の点からも経営効率優先が求められて、食堂車を必須とする長距離路線の増便よりは、より短編成あるいは短距離の営業効率のよい特急の増発を狙うようにベクトルが変わっていくのである。

1985（昭和60）年、東海道新幹線に2階建て車両がデビューし、食堂車が2階に設営された。2階の食堂車は、見晴らしも良く、人気を博した。この展望食堂の運営は、日本食堂、帝国ホテル、都ホテル、ビュッフェとうきょうの4社で、各社こぞって特色あるメニューを展開した。しかしながら、実際に運行が始まると、採算があわずに問題となった。この2階建て食堂車が新幹線の食堂車としては20世紀最後の食堂車であり、やがてこの営業は2000（平成12）年で終了した。

同じ1985（昭和60）年には、在来線電車特急の食堂車が全廃されている。また、翌1986（昭和61）年には、北海道で気動車（ディーゼル）として最後まで残っていた特急の食堂車も廃止されたことで、国鉄在来線の昼間の食堂車営業はすべて無くなったのである^(注5)。

翌年1987（昭和62）年、国鉄はJRへと分割民営化されることになる。

第4章 食堂車の現在と今後

(1) JR 経営下での試行錯誤

鉄道は新幹線の時代となり、自動車の普及とともに地方での移動手段は自動車に押されて、多くの在来線が衰退の事態を呈していく中で、長距離長時間移動する乗客に便益を提供してきた食堂車は、今日その社会的な使命を終えてしまって、歴史のかなたに遠ざかってしまったかのようである。食堂車の復権は果たせぬ夢なのであろうか。あるいは、どのような条件が得られれば食堂車の再登場はありうるのであろうか。

上述のように国鉄における食堂車の復権は、経営採算の点で現実化を構想する手立てを欠いていた。しかしながら、政府の行政改革の強力な展開の中で、それまでの国鉄という経営母体がJR 7社に切り変わった。いわゆる民営化という新しいうねりの中で異なった視点からの食堂車の構想と実現はありうるのだろうか。

以下では、JR 下での食堂車の導入例などを概観するとともに、現在運行中の事例を確認し、今後の食堂車の可能性ないしその新たな役割を考察してみたい。

1987（昭和62）年、国鉄はJR 7社へと分割民営化された^(注6)。

分割民営化されることで、特別列車の運行がそのいわば目玉の一つとなった。鉄道は国民の足であるという呪縛からいささか解放されて、様々な目的などに対応する行楽列車、観光列車、イベント列車などが試みられるようになるのである。また、路線ごとに目的別のコンセプトが描かれるようになり、一様に安全性と効率性を第一にして脇目を振らずに堅実運行を確保するだけではなく、それぞれの路線が経済の成熟に対応した消費社会のなかで新しい役割を見出そうとする方向が少しずつ稼働していくようになる。

例えば、1991（平成3）年に運行を開始するJR 東日本の成田エクスプレスは、成田空港直結の特急として登場するが、その車両デザインや内装などは、海外旅行客向けの嗜好が随所に生かされた斬新なもので評判を呼んだ。JR のホーム上に立っていて入線してくる成田エクスプレスの車体に遭遇すると、一瞬ここはヨーロッパかと錯覚させるようなデザイン車体である。すなわち、海外旅行に出かけようという人たちにとっては、成田エクスプレスへの乗車こそが海外旅行の入り口であり出発点なのだというメッセージ性を強烈にアピールするデザインとしたもので、おそらく、国鉄時代には実現し得なかったものであろう。だ

がしかし、それでも同特急電車に食堂車が用意されることはない。東京―成田間を1時間で結ぶのであるから、時間距離が短すぎるのである。

成田エクスプレスは、定時路線であるが、不定期、臨時、あるいは限定日運行の特別列車では、食堂車連結の試みが繰り返されている。

1988（昭和63）年からは、上野―札幌間の青函トンネル経由ブルートレイン寝台特急「北斗星」が営業開始した。これは、上野駅19時出発翌朝11時札幌駅到着の直行便（途中の停車駅がない）で都合16時間の乗車となる観光列車である。そのため、客室の豪華さと食堂車でフルコースでの食事が乗車客への訴求ポイントとなっている。現在も毎日運行されていて、結構人気である。翌1989（平成1）年には、同じコンセプトで大阪―札幌間の日本海側を経由する「トワイライトエクスプレス」が運行開始した。

同年これのプロモーションも狙って、JR 東日本は、次世代豪華客車と銘打った「夢空間」と命名された列車を上野―尾久（埼玉県）間という近距離で臨時運転させた。列車の最後部である車端部（非貫通）に食堂車を配置し、前位側より厨房、個室、ダイニングフロアの順で構成した。食堂を車端部に設置することで車内が有効に活用でき、利用客も通路を通過する人がいないので落ち着いて食事ができ、展望も良好なことなど利点が多い。PRとして、桜木町駅前（神奈川県）と海浜幕張駅前（千葉県）でも展示され、その後は、北斗星や臨時列車に組み込まれて2009（平成21）年まで車輛運行の実績がある^(注7)。

JR 九州では、1992（平成4）年特急「つばめ」号の運行開始に伴ってビュッフェ営業を付帯させた。当初の計画では、食堂車連結の構想もあったようだが、経営採算を詰める段階で諦めざるをえなかったようである。このビュッフェ車も2003（平成15）年で営業を終了している。

他方で新幹線運行を手掛けるJR 東海、JR 西

日本でも、新幹線の食堂車は廃止の一途であった。2000（平成12）年には、東海道新幹線、山陽新幹線での食堂車が姿を消した。2003（平成15）年には、名古屋―博多間「ひかり」のカフェテリア営業が停止された。

要するに国鉄民営化すなわち JR 経営になっても、時間距離の短時間化という時代の要請への対応は強化されているのであり、その意味では食堂車の本格復権ないし再興は無い物強請りの夢物語ではないかという烙印を押されそうな様相ではある。

(2) 寝台特急列車の食堂車

現在、食堂車を体験できるのは、寝台急行列車の「北斗星」（定期運行）と特別列車の「トワイライトエクスプレス」、「カシオペア」だけである。これらの食堂車の様子を概観しておこう。

「北斗星」は、JR 発足の翌年である1988（昭和63）年に運行が開始されているので、すでに4半世紀の運行実績がある。同車が企画された経緯は、青函トンネル（津軽海峡線）の開業に合わせたもので、東京と北海道（上野―札幌）を乗り換えなしの直行で繋ぐということを目指して実現させたものである。

当初は、臨時扱いも含めて一日3往復の運行であったが、その後若干の調整変更があり、2008（平成10）年からは、北海道新幹線工事の関係区間の工事時間確保という理由で毎日1往復の運行となり、現在にいたっている。繁忙期には、1ヵ月前に寝台指定券が発売開始となるやいなや個室寝台を中心に直ちに売り切れることも多いという。根強い人気なのである。

「北斗星」は7号車に食堂車が組成されている。この食堂車は「グランシャリオ」（Grand Chariot、フランス語で“北斗七星”の意）と名付けられており、フランス料理や和食、軽食類などが用意されている。

ディナータイムは、事前予約制であり、乗車日3日前までにみどりの窓口で食事券を購入し、フランス料理コース（7,800円）か懐石御膳（5,500円）のいずれかを選択する。A寝台では、懐石御膳のルームサービスが可能である。上り列車は2タームで営業するが、下り列車は発車が19時台と遅いため、1タームのみとなる。

ディナータイム終了後は、予約は不要で全ての乗客が利用可能なパブタイムとなり、ビーフシチューやハンバーグなどのアラカルト、軽食類、おつまみ・デザート・アルコール類などが用意されている。

早朝6時30分からはモーニングタイムで、1,600円の和食と洋食が用意される。予約不要で全ての乗客が利用できる。

「トワイライトエクスプレス（Twilight Express）」は、大阪と北海道（大阪―札幌）の直結を目論み、JR 3社（JR 西日本、JR 東日本、JR 北海道）の共同により1989（平成1）年に開業した。「北斗星」運行開始の翌年である。ただし、定期運行ではなく、臨時便での寝台特別急行列車である。開始当初は団体専用列車で、一般販売はなかったとのことであるが、同年末から一般販売の臨時列車となった。

日本列島の日本海側を路走し、下り上りで多少異なるが、約1千5百kmの距離を約22時間～23時間かけて繋ぐ。運転日限定の臨時列車扱いとなる。

食堂車は3号車に連結されており、レストランカー「ダイナープレヤデス（Diner Pleiades）」と呼ばれる。大阪発は正午前の発車となるため、食堂車では13時から16時までランチメニューを提供する「ランチタイム」となる。ランチメニューはオムライス、カレーライス、スパゲッティなどの軽食が中心である。この大阪発は、日本の列車の中で唯一朝昼夕3食を提供する列車だということになる。ディナータイム、パブタイム、モーニングタイムは、ほぼ上述「北斗星」と同じであるが、

朝食は45分刻みの定員制で、希望者は乗車後に車内で利用時間を予約する。

「トワイライトエクスプレス」には、4号車に「サロンデュノール (Salon du Nord)」と名付けられた展望サロンカーも連結されている。

なお、「トワイライトエクスプレス」の車両は、イベントや旅行会社主催のツアー用に団体専用臨時列車として使用されることがあるので、大阪駅以西の山陽本線や四国や九州にも入線することがある。

寝台特別急行列車「カシオペア」(上野—札幌)の運行開始は、1999(平成11)年である。「北斗星」「トワイライトエクスプレス」の登場からほぼ10年後である。

先行した両寝台特急列車の実績を踏まえての登場で、全客室を2名用A寝台個室として一層の高水準のサービスを提供しようと企図したいわばフラッグシップトレイン(旗艦車)である。投入車両はJR東日本がこのために新規製造したE26系客車である。1編成しかないため、下り上りでそれぞれ週3日の運行となる。

基本は12両編成で、10両が全て2階建寝台車両であり、これにダイニングカー(食堂車)が1両、ハイデッカー(high decker, 座席からの眺望を良くするために床を高い位置に配置した車両)構造の12号車がラウンジカーとして1両加わる。

1号車には、展望室タイプの「カシオペアスイート」が1室のみ設けられており、利用料金は2名で5万円を超える。これに、運賃と特急料金が加わる。ただし、これの券の確保は特に難しいとされる。同料金でメゾネットタイプの「カシオペアスイート」もある。また、平屋構造の「カシオペアデラックス」なる個室など、幾つかの特別仕様室が用意されている。

食堂車の運営利用システムは、「北斗星」とほぼ同様といえる。

現在、私たちが利用できる食堂車は、以上がす

べてである。

つまり、かつて特急電車に乗ることで体験できた食堂車は潰えたが、10数時間から20時間を超える列車での長時間移動には、豪華な食堂車が依然として用意されているのだということもできる。そもそも、飛行機を利用すれば、国内移動はほぼ3時間内で可能となり、またその料金も新幹線移動よりも格安なチケットが簡単に入手できるような現代において、1昼夜の列車移動を覚悟し、飛行機よりも断然高額な寝台急行列車を利用しようというからには、その列車乗車体験そのものが目的であるとする場合がほとんどだといわざるをえないのであろう。

第5章 観光列車と食堂車

(1) 「成田鉄道汽車中・喫茶室」

これまでも本稿がかなりの拠りどころとしてきた著作のひとつに「鉄道友の会」の「客車気動車研究会」が編纂した『日本の食堂車』(2012年、ネコ・パブリッシング)という書籍がある(④)。この書籍は、「明治時代から現在に至るまで、「シ」という記号の付いた車両、末尾に5~8の付いた新幹線の食堂車を紹介」する目的で編纂されたもので、膨大な写真、図面を収録している。ここに「シ」とあるは、「食堂車両」をさす車種番号である。

同書の収録された食堂車の写真は、概観、内装、実際に客が利用している情景など豊富である。これらを眺めていて感じたことがある。それは、どの食堂車も、仕上がった内装を映したものの、営業開始前にスタッフが勢揃いしているものなどは、例外なく如何にも素敵であり、乗車欲が誘われるのであるが、他方で、乗客がテーブルに肘をつけて談笑していたり、ワイシャツを腕捲りして料理に挑んでいたりするなど、乗客が屈託なく食堂車

を利用している風景のものでは、途端に日々の日常が再現されるようで魅力をなくして、乗車欲が萎える思いがしたりするのである。

そういえば、先にも紹介した有名な「成田鉄道汽車中・喫茶室」の絵をみると、いかにも余所行きのお出掛け着で、やや取り澄ました風の乗客とサービススタッフの掛けあいが漂ってきて、行楽気分を高揚させるようである。当時の成田鉄道は上野―成田間を乗り換え無しで2時間で運行していたとのことであり、本格的な食事を提供する食堂車ではなく「喫茶室」であったわけだが、この時代の鉄道列車に乗るという行為は、今日の「カシオペア」乗車と同じような遠出感覚と高額な料金負担を伴う特別行事であったということであろう^(注8)。

同絵（縦150mm×横220mm）は、鉄道博物館（東日本鉄道文化財団）所蔵であるが、しばしば各地の展示会に貸し出される。著者（茂木）は、2012年11月の成田アート博覧会期間に成田観光館でみる事ができた。大野屋旅館での諸展示とあわせて、往時の成田詣でが河川を多用した水運（乗合船）が中心であり、陸路では乗合馬車と人力車が持みの1泊旅行圏であったことが分かる。ゆえに、この時代に忽然と登場した快適快速な鉄道の威容は現代人の想像を遙かに凌ぐ衝撃的な出来事で、今日に例えれば東京スカイツリータワーの登場にも似た“事件”であったように思われる。「喫茶室」付き1等客車への乗車は、乗合船の居心地とは、全く別の期待を喚起させたに違いない。

けれど、食堂車がより魅力的に乗客に利用されるためには、乗客の側の思い入れやそのための振る舞いが必要条件なのではないだろうか。したがって、食堂車の復興を求めるならば、食堂車そのものを提案する以前に、日常移動とは気分や雰囲気異にする旅情の鉄道旅行を提案することが重要だと思われるのである。

では、そのような取り組みはありうるのである

うか。

(2) 「クルーズトレイン」の可能性

2011（平成23）年のJR九州は、「クルーズトレイン」と呼称する「ななつ星 in 九州」の計画を発表した。それは、九州各地を巡り、自然・食・温泉・歴史などを楽しむ観光寝台列車である^(注9)。

「ななつ星」というのは、九州の7県（福岡県・佐賀県・長崎県・大分県・熊本県・宮崎県・鹿児島県）と、7つの観光素材（自然・食・温泉・歴史文化・パワースポット・人情・列車）と7両編成の客車を、掛け合わせた表現であるという。7両の構成は、寝台車5両と食堂車（ダイニングカー）1両とラウンジカーと1両で編成される。

2013（平成25）年10月15日からの運行開始が告知された。翌2014（平成26）年3月までのコースは、1泊2日コースと3泊4日コースをそれぞれ週に1回ずつで運行するとのことである。前者の料金は1人15万～40万円で、後者は38万～95万円である。前者（1泊2日）はもちろん車中泊だが、後者（3泊4日）は初日と3日目が車中泊で中日は高級旅館泊とされている。2012（平成24）年10月から予約受付を始めたが、初年開始期2013年10～12月期募集への応募数の平均倍率は7.27倍だったという。海外からの応募がどのくらいあったかは不明であるが、顧客対象としては国内のみならずアジアを想定していることはいわずもがなであろう。

食堂車（ダイニングカー）に関しては、同列車を案内するホームページで、「自然が香る九州の美食が、テーブルを彩る」というキャッチフレーズのもとに、「まばゆい太陽、そびえる山々、かがやく海。自然に恵まれた九州は、まさに食の宝庫。ダイニングカーでは、四季折々の旬の食材をお召し上がりください。」と案内されているが、

詳細はまだ不明である。

同車輛のコンセプトを造形したデザイナーである水戸岡鋭治の半生記を綴った志治夫『幸福な食堂車』（2012年、プレジデント社）の書籍カバーに、美しいイメージパースがある。木目板で覆われた食堂車内部のカウンターには、地元の採れた野菜などが彩りよくプレゼンテーションされたブッフェコーナーがあり、純白のテーブルクロスが掛けられた食卓には、洋食セットが揃えられた銘々皿が料理を載せて静かに置かれている。

このイメージパースを見て乗車する人たちは、自ずとその佇まいに相応しいそれなりの服装と立ち居振る舞いを心掛けるのではないだろうか。

「ななつ星 in 九州」は、九州各地を廻るといってもこの列車だけの乗降はできない。1泊2日ないし3泊4日のパッケージとしての観光コースの一環なのである。だから「クルーズトレインななつ星 in 九州」なのであって、クルーズ船が公共交通機関としての乗客利用を想定しないことと同様である。

そうしてみると、「カシオペア」も、その前継である「北斗星」も「トワイライトエクスプレス」も、公共交通機関としての乗客の乗り降りを装いながらもそれを度外視するところのそれ自体が目的的な観光列車だと看做すことができる。

観光列車あるいは鉄道観光ということなら、じつは全国で多くの取り組みがあり、今日では地域振興の中心コンテンツとして今後の商品開発が大いに期待されているところでもある。しかしながら、これら地域振興を目論む観光諸商品に食堂車が組み込まれることは見られない。食堂車そのものが重装備であるため、食堂車はちょっとしたアイデアレベルの観光商品のエレメントとしては挿入できない代物なのである。

「クルーズトレインななつ星 in 九州」は、九州の観光資源を束ねたきわめて大型の観光商品である。例えていえば、かのハウステンボスに匹敵す

るという見立てでもできよう。単なる移動手段でないことはいうに及ばず、観光列車としても破格の企画商品なのである。

ただ、今日は、観光客が国内外を自在に行き来する時代である。海外からの観光客も同様である。そうであるならば、「ななつ星 in 九州」に続く「クルーズトレイン」の開発の可能性は小さくないとみるべきであろう。そして、「クルーズトレイン」には、地域食材を駆使した食の魅力が観光商品の価値として盛り込まれるのであるから、食堂車は必須アイテムと位置付けられよう。ゆえに、かような新しい時代における食堂車の役割を想定するならば、引き続き食堂車に注目をしていくことは必要なことであると思料される。

(注1) 鉄道のフードサービスとしては、食堂車の他に、駅弁、車内販売、駅構内食堂などがあるがこれらについての考察ならびに海外の食堂車事情についての言及は、他日を期すこととし本稿では立ち入らないこととする。

(注2) 山陽鉄道は、当初食堂車を直営していたが、1901(明治34)年に神戸の「自由亭ホテル」(後の「ミカドホテル」)に営業委託した。その後、ホテルは廃業するが、「みかど」として食堂、駅弁を営業している。

(注3) 「みかど」広報誌『営構内営業に従事せる頭初より今日に至る沿革報告』1956年であるが、文献③12-13頁よりの再引用である。

(注4) 洋食堂車の車幅(内心)は2400mmほどであり、和食堂車は2300mmほどであったが、これがいずれも2600mmに改められた。

(注5) 東京一博多間を繋ぐ特急寝台「あさかぜ」は、1958(昭和33)年に食堂車営業を開始しているが、この営業はJRへの移行以後も1993(平成5)年まで継続されている。

(注6) JR 7社とは、九州、西日本、四国、東海、東日本、北海道の旅客6社とJR貨物である。

(注7) 「夢空間」は、現在、新三郷ららぽーと(埼玉県)に展示されている。

(注8) 文献④の巻頭頁に同絵がカラー刷りで収録されている。

(注9) 専門誌『鉄道ジャーナル』第550号(2012年8月、鉄道ジャーナル社)の「RAILWAY TOPICS」欄(145-153頁)による。

参考文献

〈食堂車に関するもの〉

一志治夫『幸福な食堂車』2012年，プレジデント社
 岩成正政和『食堂車ノスタルジー』2005年，イカロス出版
 宇都宮照信『食堂車乗務員物語』2009年，交通新聞社
 かわぐちつとむ『食堂車の明治・大正・昭和』2002年，グ
 ランプリ出版
 鉄道友の会客車気動車研究会『日本の食堂車』2012年，ネ
 コ・パブリッシング
 三宅俊彦編著『特殊仕様車両「食堂車」』2012年，講談社
 〈鉄道全般に関するもの〉
 江澤隆志『徹底解析 最新鉄道ビジネス』2012年，洋泉社
 唐池恒二『JR九州唐池恒二のお客さまをわくわくさせる
 発想術』2011年，ぱる出版
 佐藤正樹『グリーン車の不思議』2012年，交通新聞社
 〈駅弁，車内販売など〉

小林祐一・小林裕子『駅弁革命』2010年，交通新聞社
 林順信・小林しのぶ『駅弁学講座』2000年，集英社新書
 斎藤泉『またあなたから買いたい』2009年，徳間書店
 〈海外の鉄道など〉
 櫻井寛『ヨーロッパ鉄道 夢紀行 ユーロスターからオリ
 エント急行まで』1997年，東京書籍
 平井正『オリエント急行の時代 ヨーロッパの夢の奇跡』
 2007年，中央公論社
 マイケル・バースレイ（河合伸訳）『旅愁 オリエント急
 行』1978年，世紀社
 『週刊 地球旅行』2008年5月7日号，講談社
 〈雑誌〉
 月刊『鉄道ジャーナル』鉄道ジャーナル社
 月刊『鉄道ファン』交友社
 隔月刊『旅と鉄道』天夢人（朝日新聞出版）