



JR RST

研究誌

2023

目次

第1章 はじめに

- 1.部長挨拶 p.2

第2章 序章

- 1.研究の目的 p.3
- 2.観光列車の定義 p.4

第3章 調査

- 1.調査対象の選定 p.4
- 2.ラ・マル・ド・ボア p.5
- 3.DL やまぐち号 p.12
- 4.SL パレオエクスプレス p.16
- 5.小田急 VSE p.17
- 6.北九州レトロライン p.25
- 7.特急踊り子 p.27
- 8.特急サフィール踊り子号 p.33
- 9.DMZ 観光列車 p.37

第4章 考察

- 1.鉄道事業者にとっての観光列車の存在 p.38
- 2.本研究中の観光列車の存在 p.40
- 3.観光客にとっての観光列車の存在 p.41

第5章 提言

- 1.理想的な観光列車とは p.43

第6章 あとがき

- 1.バックナンバーの紹介 p.43
- 2.活動紹介 p.44
- 3.編集後記 p.44



1

はじめに

1. 部長挨拶

この度は2023年度一橋大学鉄道研究会研究誌をお手に取っていただき、ありがとうございます。私は本年度会長、稲垣佑一と申します。部を代表してご挨拶申し上げます。

今年度私たちは研究のテーマに「観光」を取り上げます。これは単純にコロナ禍で一番影響を受けたことだけを理由とするものではありません。同じくコロナ禍で活動が止まり、そしてやっと活動を再開できた私たちと重ねるものとして部会で私が提案し、採択されたものにございます。私たちの活動は趣味を起点に仲間を作ることでした。しかし、鉄道旅行では一人でも行えること、メインの活動であった部の旅行と一橋祭での展示が取りやめになったことで集まる機会そのものが失われました。されど、良くも悪くも社会は変化するものです。ようやく私たちは通常通りの活動を再開することができました。私たちのこの研究誌は対外的には連綿と続く一橋大学鉄道研究会と如水鉄路クラブの伝統の1ページにすぎません。しかし、私たちは活動再開の証としてこれをお披露目できたことを嬉しく思います。

改めて、この研究誌のテーマを申し上げますと「観光」です。コロナ禍で始まったもの、消えたもの、今の観光のトレンドをいくつかの観光列車や観光地に赴いて観察させていただきました。観光地や鉄道会社の戦略とそれに対する市民の動向まで分析できたら至上の喜びですが、果たしてどこまで考察できましたでしょうか。私たちの見聞のまとめとしてこの研究誌を残します。もし分析不十分な点がありましたら、是非とも議論致しましょう。

この研究誌の構成は以下の通りとなっています。第1,2章において目的定義と実際の様子について説明し、第3章にて文献と第2章を参照しながら観光地や鉄道会社における観光列車の価値を分析し、第4章の提言に繋げていこうとするものにございます。多種多様に広がる観光地とそれを支える観光の価値という1本の太い幹を描き出すことができたら幸いです。

末筆ながら、本研究や一橋祭の展示、活動の再開にお力添えをいただいた如水鉄路クラブの皆様、そしてこの研究誌をお読みいただく皆様に篤く御礼申し上げます。

2023年度 一橋大学鉄道研究会 会長
社会学部4年 稲垣佑一

2

序章

1. 研究の目的

本稿では、2023 年度一橋大学鉄道研究会研究誌における、研究の目的を説明したい。巻頭挨拶でも述べたように、本年の研究のテーマは「帰ってきた観光と観光列車戦略」と決定された。研究誌の筆者の一人として、このテーマに沿って研究を行う目的を3点挙げたい。

まずは、新型コロナウイルス感染症による「コロナ禍」からの脱却に注目することである。現在の4年生が本学に入学した2020年4月、未知のウイルスCOVID-19が日本中を襲った。授業開始が延期、学内への入構禁止、課外活動の禁止など、思い描いていた大学生活のすべてが失われた。一時は東京でロックダウンが行われるのではないかという憶測も広まり、筆者自身も地元へと戻った。「移動」そのものが厳しい目で見られ、社会生活上必要な仕事でさえリモートでの実施を余儀なくされるなか、娯楽に過ぎない旅行や「観光」は当然のように自粛ムードが漂った。あれから3年と少し。徐々に日常が戻りつつあり、鉄道を使った旅行にも支障がほとんど無くなった。このタイミングで、列車の運行の一形態として、娯楽要素が強い観光列車に着目することは、研究として意義があるのではないかと考えた。

次に、運行される観光列車の多様化が挙げられる。ひとことで「観光」を目的とする列車といっても、いくつかの形態が考えられる。詳細はあとの頁に譲るが、速達性を重視した特急列車、SLのような珍しい車両を利用した列車、高級感を味わうための列車などがある。前者のような列車は「移動手段としての観光列車」¹といえ、人々のレジャー需要に応えてきた。一方で、2010年代になって、「列車そのものを観光資源化する試み」¹が各社で行われるようになり、後者2つのような列車が各地で運行を開始した。コロナ禍により、その試みは中断を強いられたものの、感染症対策を行ったうえで観光列車の運行は再開され、需要も回復しつつある。そこで本年度の研究では、可能な限り異なるタイプの列車を取り上げ、車両の特徴や利用者の状況から、各社の観光列車の戦略に迫ろうとしている。

最後に、私たち一橋大学鉄道研究会の活性化である。新型コロナウイルス感染症による課外活動制限のもとでも、一定の部員数を保ちながら鉄研は存続してきた。しかしながら、サークルとしての活動には限界があり、過去と比較して活発であるとはとても言えなかった。昨年度までは、一つの大きなテーマに従い、各自が自らの小テーマを設定する形で研究を行った。今年度からさまざまな制限が緩和・撤廃されるなかで、部員が集って鉄道を楽しむ経験をしようという想いが生まれた。そこで「観光」のテーマのもと、実際に観光地に足を運び、利用者の年齢層や、各駅の乗降の程度を調査しつつ、部員間の親睦も深めることを中心に据えた。したがって、例年よりも事例研究が多くなっていることをご容赦いただきたい。

(4年 井上)

¹ 日本民営鉄道協会「鉄道用語事典 観光列車」※2023年11月6日最終閲覧
(<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16351.html>)

2.本研究における観光列車の定義

「観光列車」の定義に関しては、日本民鉄協会の説明が良くまとまっているので、本研究誌においてもそれに従う。

「観光列車」とは一般に、『旅行をするための移動手段として鉄道を利用するのではなく、鉄道に乗ること自体が旅行の目的となるような、通常の列車とは異なる魅力的な外観や内装をもつ列車のこと』（鉄道総合技術研究所「鉄道技術用語辞典」）、『内外装を凝らし、味覚を楽しみながら旅行ができるなど、乗ること自体を目的にした列車』（JTB総合研究所「観光データベース用語集」）などと説明されています。

(日本民営鉄道協会 HP より引用)

<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16351.html>

(院3年 中島)

3

研究

1.調査対象の選定

本研究誌では、前に定義された観光列車のうち、東京近郊で調査可能なもの及び2023年度夏旅行等で各部員が乗車したものに関して研究する。そこで、①ラ・マル・ド・ボァ(JR西日本)、②DL やまぐち号(JR西日本)、③SLパレオエクスプレス(秩父鉄道)、④VSE50000形(小田急電鉄)、⑤北九州レトロライン(北九州市)、⑥特急踊り子号(JR東日本)、⑦サフィール踊り子号(JR東日本)を調査した。この選定は観光列車といえども多様であることを踏まえ、様々な列車をバランスよく選出した結果である。観光列車の分類は、観光性と移動手段性それぞれの大きさを考慮すると、第一に、専ら観光地に向かうことを目的としつつ、乗車体験をも考慮したタイプ(⑥が該当)、第二に、主に観光地への輸送がその目的であるが、乗車体験が主軸におかれているタイプ(④、⑦が該当)、第三に特殊の設備を備え乗車自体が主要な目的となるタイプの(①、②、③、⑤が該当)の3通りがあるといえるところ、本研究誌ではそのすべてをカバーした。また、本年度は韓国からの留学生の方が研究に参加していただいているため、国外における観光列車の一例として⑨DMZ観光列車についても言及する。(なお、海外の列車であるため、第4章以降で考察が加えられなかった点に関してはご容赦いただきたい。)

(2年 佐野)

2. ラ・マル・ド・ボア

1. はじめに

本節では、JR西日本が運行する観光列車「La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）」を紹介するとともに、筆者が2023年8月に乗車した記録を示す。



(La Malle de Bois)

2. 運行の概要

「La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）」は、岡山駅から宇野・三原・日生・琴平の4方面へ、せとうちエリアを旅する特別な観光列車として運行されている車両の愛称である。「晴れの国おかやまデスティネーションキャンペーン」（2016年4月から6月）および「瀬戸内国際芸術祭 2016」の開催に合わせて、2016年春から運行されており、会期終了後も引き続き運行している。※瀬戸内国際芸術祭は、3年に1度瀬戸内の島々で行われるアートの祭典。

列車は行き先別に愛称がつけられ、数ヵ月前に発表される運転日（土日祝日）に、いずれか1往復ずつ運転されている。各列車の運行区間は以下の通り（2023年11月現在）。

- ・「ラ・マル せとうち」：岡山-宇野（約1時間）
- ・「ラ・マル しまなみ」：岡山-三原（停車駅：倉敷、福山、尾道＝約1時間50分）
- ・「ラ・マル 備前長船」：岡山-日生（停車駅：東岡山、長船、伊部＝約1時間）
- ・「ラ・マル ことひら」：岡山-琴平（停車駅：児島、多度津、善通寺＝約2時間）

2023年度上半期の運転計画によれば、おおむね隔週で「せとうち」と「しまなみ」が運行され、「ことひら」が祝日の運転となり、「備前長船」は運転本数が少なくなっている。一方、下半期には「備前長船」の運転が増加し、「せとうち」の運転が減少する予定である。

乗車にあたっては、乗車券の他に普通列車の指定席グリーン券が必要であり、青春18きっぷを使用して乗車することはできない。グリーン券は、JR駅窓口のほか、JR西日本ネット予約「e5489」でも購入することができる（児島-琴平のJR四国区間でも購入可）。

3. 車両の特徴

2両編成の列車は、各車両にリクライニング座席（32席）に加え、窓向きのカウンター席（19席）があり、より景色を楽しみやすい構造となっている。なお、車いす対応座席が1台分設けられている。車内は床などに木を使用して全体的に落ち着いた内装としており、高級感のあるフローリングデッキや、瀬戸内にまつわる本が並べられた棚などのインテリアが、印象的である。

この列車の大きな特徴の一つは、いわゆる「サイクルトレイン」として運行されていることである。車両の端に自転車を4台積み込めるスペースがあり、自転車をそのまま列車に乗せて、ともに移動することができる。列車の座席指定を受けた乗客は無料で利用することができ、対象列車のグリーン券との同時購入またはグリーン券を既に持っている場合に、サイクルスペースの利用券「ラ・マルサイクル」の発行を受けることができる。さらに、ラ・マル・ド・ボアが発着する岡山駅5番のりばには、自転車組立場が設置されており、自転車の組立・解体に使うことができる。なお、専用サイクルスペースを設けていない列車を利用する時や、駅構内を移動する時に折りたためるよう、輪行袋に収納可能な自転車のみが対象となる。また、スペースの利用は「ラ・マル せとうち」に乗車する場合と、「ラ・マル しまなみ」を岡山駅で乗車し尾道駅で降車する場合に限られている。

瀬戸内国際芸術祭 2016 に合わせて運行を開始したことと関連して、ラ・マル・ド・ボアは「せとうちのアートな観光列車」としての側面も強い。内外装のデザインを、瀬戸内国際芸術祭で総合ディレクターを務める、アートディレクターの北川フラム氏が担当している。また、外装デザイン・ロゴを大黒大悟氏、企画デザインを小平悦子氏がそれぞれ担当している。車体は白と黒のコントラストが印象的であり、「黒い太線によって、車窓をかばんのように見立て、旅にまつわる旅情を誘う絵柄や言葉の数々を、白い車体に大胆にデザイン」しているという。一方で車内には、蓮沼昌宏作「連絡船の物語」、角文平作「旅の道具の旅」といった旅をイメージするアート作品が飾られており、観光地への道中でも、アートの瀬戸内を楽しむことができる。また、日本を代表するアルパ奏者の上松美香氏が手がけたオリジナル BGM が流れ、旅の気分を盛り上げる。

これらに加えて、車内販売カウンターが設置され、お土産や飲食物（「ええもん・うめえもん」と呼ばれている）を販売している。「旅するせとうちスイーツ BOX」（要予約）や「岡山ばら寿司 旅の小箱」は、岡山の特産品を楽しむことができる食事となっている。



（内装）



(蓮沼昌宏作「連絡船の物語」)

4. 沿線の特徴

本節では、ラ・マル・ド・ボアで行くことのできる、沿線の観光地をあげ、観光列車としての役割を確認する。

「ラ・マル セとうち」は、宇野駅（岡山県玉野市）へ向かう。駅近くの宇野港が瀬戸内国際芸術祭の開催地となったことから、多くのアート作品が周辺の屋外に設置されている。空き缶などを使って作られた「宇野のチヌ」が目を引きほか、宇野駅自体もアート作品として生まれ変わっている。海とアートを見て楽しめる観光地となっている。

「ラ・マル しまなみ」は、倉敷・福山・尾道を経由して、三原駅（広島県三原市）へと向かう。倉敷美観地区（倉敷駅）、景勝地・鞆の浦（福山駅）、海と山の街並み・尾道（尾道駅）といった、全国的にも有名な観光地がいくつも並んでいる。観光地へと乗客を運ぶ列車としての役割を存分に発揮できるだろう。

「ラ・マル 備前長船」は、日本刀の産地・長船、備前焼の里・伊部を経由して、港町・日生（岡山県備前市）へと向かう。伝統的な名産品を知り、海産物を楽しむことができる。岡山県、そして瀬戸内海の魅力を感じることができるルートとなっており、観光地へのアクセスに適している。

「ラ・マル ことひら」は、鉄道道路併用橋として有名な瀬戸大橋をわたり、善通寺駅、琴平駅（香川県仲多度郡琴平町）へ向かう。こんぴらさんの愛称で親しまれる金刀比羅宮や、その周辺の温泉郷は、終点の琴平駅が最寄りとなる。海の神様として、多くの観光客が参拝に訪れる。

5. 乗車の記録

【概要】

2023年8月11日(金・祝) ※3連休およびお盆(=8/11~8/16) 初日

「ラ・マル ことひら」

岡山 10:11ー児島 11:02ー多度津 11:29ー善通寺 11:38ー琴平 12:00 (時刻表上)

2号車 11D席 (カウンター席：進行方向右側：ドア横)

筆者が乗車したのは、岡山駅(岡山県)と琴平駅(香川県)の間を走る、「ラ・マル ことひら」である。4つある行き先のうち琴平を選んだのは、瀬戸大橋をわたるからである。カウンター席から海を向いて列車に乗り、景色が楽しめることを期待した。

乗車当日は、快速マリンライナーで香川県内から岡山駅へ向かった。グリーン券は「e5489」で事前に入手していたものの、岡山から琴平までの乗車券は(クレジットカード払いにすべく)「みどりの券売機」で購入する予定でいた。しかし、連休初日となった8月11日は、山陽新幹線や四国・山陰方面の特急列車が発着する岡山駅は、多くの旅行客で非常に混雑しており、券売機には長い行列ができていた。結局みどりの券売機での購入をあきらめ、近距離用の券売機で(現金で)乗車券を購入した。主題からは逸れるが、連休のターミナル駅の混雑を実感した次第である。

「ラ・マル ことひら」は、岡山駅5番のりばから発車する。ホーム上の電光掲示板には「臨時 ラ・マル・ド・ボア」と表示されていた。ホーム上の柱は旅行カバンのデザインに「La Malle de Bois」「Have a nice trip!」「Bon voyage!」と書かれた専用のデザインとなっているほか、柵には「La Malle de Bois」の幕が張られている。また、専用の自転車組立場が確認できた。なお、これらの装飾物は、別日に快速列車を利用した時にもあったことから、ラ・マル・ド・ボアの運行がない日でもそのまま設置されているようである。

車内の利用状況は、正確な数は把握していないものの、当日の写真を含めて確認すると、2号車よりも1号車のほうが混雑していた。特に、1号車のカウンター席は、進行方向左側にあり、より景色を楽しむため、人気だった。2人1組のリクライニングシートは、窓側を一人客が利用しているケースが多く見られた。子ども連れの利用は少なく、乗客の年齢層は高めだった。また、大きなキャリーケースを持った利用者もいた。一方で、鉄道ファンと見られる利用者は数名程度だった。なお、自転車を置くスペースは、ホームページの案内とは異なり、この区間でも利用者がいた。

列車は、岡山到着が遅れた特急列車の折り返しの出発を待ち、岡山駅を4分の遅れで出発した。発車時には、ホーム上に設置された大きな鐘が数回鳴らされ、ラ・マル・ド・ボアの出発を知らせた。鐘が設置されていないこの先の駅では、乗務員が手元の鐘で同様に列車の出発を知らせている。なお、この日は前日の高知県内の大雨による影響が続いたことに加え、お盆による利用増加により、四国方面の特急列車に10~20分程度の遅れが発生しており、その影響でそのほかの快速列車等にも影響が出ていた。



(車内の自転車置き場)

短い2両で走るラ・マル・ド・ボアは、瀬戸大橋線へと向かった。途中の妹尾駅では、列車待ち合わせのため、数分の停車があったが、扉は開かなかった。一方、その先の茶屋町駅では、停車駅としての設定はないものの、扉が開きホームへ出ることができた。この駅では高松方面の快速列車と、岡山方面の特急列車との行き違いがあり、両方の列車の遅れも伴って10分以上の停車時間となった。この時間は記念撮影の時間となり、「La Malle de Bois / 2023.08.11」と書かれた日付入りの記念ボードを持って列車と写真を撮ることができた。乗務員さんの協力があり、1人での利用でもしっかり思い出を残すことができる。また、家族連れにとっても良いサービスである。

筆者はこの区間で車内販売を利用し、「恋するジャージーPremium おかやまバナナ」を購入した。この商品は、酪農が盛んな岡山県真庭市で育てられたジャージー牛のミルクを使用したジェラートで、列車の運行地域の特産品が意識されている。なお、当初購入予定だった「白桃ネクター」（岡山県産清水白桃を使用）は、出発後すぐに売り切れたようだった。また、車内では以前別の区間でラ・マル・ド・ボアを利用した乗客が、乗務員との再会を喜ぶ様子が見られた。



(恋するジャージーPremium おかやまバナナ)

次に停車した児島駅では乗降の扱いがあるが、すぐの出発となった。瀬戸大橋をわたる際には、車内放送で瀬戸大橋の紹介があった。このような案内は、児島駅周辺の名物であるシーズや、瀬戸内海に浮かぶ島の灯台、その形状から「讃岐富士」の名で親しまれる飯野山を見ることができるときにも、車内放送によりなされた。乗車当日は夏空が広がる比較的良い天候で、瀬戸内海の景色を楽しむことができた。なお前述のとおり、2号車のカウンター席は進行方向右側を向いているため、線路を1本挟んでおり若干距離を感じる。早めの予約で1号車のカウンター席を利用したほうが、より車窓を楽しむことができるかもしれない。



(瀬戸大橋から見る瀬戸内海)

「ラ・マル ことひら」は、瀬戸大橋を渡ると多度津駅まで停車しない。観光列車としての特徴ではないが、途中の宇多津駅・丸亀駅ホーム（ともに予讃線）を通過する定期列車はほとんどないため、珍しい乗車体験ができるともいえる。多数の留置線が広がり、車両工場もある多度津駅では、短時間の停車となった。

列車は土讃線へと入り、善通寺駅に停車した。四国霊場第75番札所・善通寺の最寄り駅であり、乗務員に善通寺までの徒歩時間を聞く乗客の姿が見られた。この駅では、15分近い遅れをもって運行されている特急列車や普通列車との待ち合わせを行うため、長時間の停車となった。筆者はこの日、1駅先の琴平駅で折り返し、別の用事へ向かう予定であったが、遅れの影響で時間通りに移動できなくなったため、善通寺駅で急遽下車することとなった。

6. まとめ

本稿では、岡山県・広島県・香川県で運行されている観光列車「La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）」について記してきた。車内の特徴などを知ったうえで、実際の乗車を通して、瀬戸内の観光地へと乗客を運ぶ観光列車としての役割を果たしているのかについて検討した。なお、以下のまとめの内容は、乗車した「ラ・マル ことひら」に基づく記述に限られてしまうことをご容赦いただきたい。

利用者の客層を振り返ると、一人旅もしくは高齢夫婦での利用が多く、連休にもかかわらず子ども連れの家族が少なかったことが印象的だ。これには、同区間を走る別の列車の影響が大きい。JR四国

は、岡山-琴平（もしくは）高松間で、「瀬戸大橋アンパンマントロッコ」を運行している。途中の児島駅から終点の琴平駅までの間で、トロッコ車両に乗車することができるほか、列車名の通り2両編成の車両すべてがアンパンマンの世界に彩られている。祝日運転が多い「ラ・マル ことひら」とは運転日が重なるため、客層によって需要のすみわけが生じている。ラ・マル・ド・ボアの観光列車としての落ち着いた雰囲気、これによって保たれていると言うことができるかもしれない。

観光地への輸送という観点からは、途中駅の児島駅や多度津駅で下車する人が少なかったことから、その役割を果たしていると考えられる。終点の琴平駅まで乗りとおす人がほとんどのようで、金刀比羅宮参拝目的の乗客が多く、列車名の「ことひら」が表しているターゲットから妥当といえる。一方で、車内放送で案内された、いくつかの見どころに、直接アクセスすることには向いていない点が少し気になった。瀬戸大橋を近くで見ることができる「瀬戸大橋記念公園」の最寄りである宇多津駅と、飯野山に近い丸亀駅は、いずれも通過駅である。もちろん、この列車のメインターゲットは、金刀比羅宮や善通寺へ参拝する人々だと考えられるので、これらの駅に停車する必要性は高くない。

岡山駅から琴平駅までのアクセスとしては他に、特急列車「南風」を利用する方法と、坂出駅で快速列車を乗り継ぐ方法が考えられる。その中で、特急よりも時間がかかり、快速よりもお金がかかるラ・マル・ド・ボアが、利用者に訴求できている点はどこにあるのだろうか。それは、車内外の装飾や音楽にあるといえる。車両そのものは213系の改造車であり、SLが引っ張る、旧型客車で運行される、トロッコ車両であるといった特徴はない。そこで、瀬戸内で展開されるアートと結びつけ、旅行カバンをモチーフにしたかわいらしい外装と、落ち着いた雰囲気の内装で乗客を惹きつけている。展示されているアート作品と、流れるBGMが旅情をかきたて、目的地までの時間を単なる移動時間ではなく、楽しい時間へと変化させている。

「La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）」は、4つの行き先へ向けて、土休日を中心に運行されている。車両の中身やサービスは同じでも、目的地が異なれば、見える景色も、乗っている人も、それぞれであろう。本研究の限界は、他3つの列車に乗車できていないことである。今回利用した「ラ・マル ことひら」以外にも乗車し、その違いを確かめてみたいところである。読者の皆さんにも、ぜひラ・マル・ド・ボアに乗車して、瀬戸内の魅力を発見していただきたいと思う。

(4年 井上)

＜参考ページなど＞※いずれも2023年11月5日最終閲覧。

- ・交通新聞社/トレタビ「『La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）』4列車を徹底ガイド」
(https://www.toretabi.jp/railway_info/jikoku2207.html), 2022年6月20日.
- ・同上「『ラ・マル 備前長船』誕生！ 観光列車『La Malle de Bois』（ラ・マル・ド・ボア）赤穂線ルートを鉄道写真家・村上悠太が実乗レポート」
(https://www.toretabi.jp/railway_info/entry-5591.html), 2021年8月10日.
- ・玉野市観光協会/宇野港ポータルサイト「宇野のチヌ」「JR宇野みなと線アートプロジェクト」
(<https://tamano-art.jp/>).
- ・鉄道ファン「快速“ラ・マル しまなみ”運転開始」
(<https://railf.jp/news/2016/10/02/203000.html>), 2016年10月2日.
- ・西日本旅客鉄道株式会社「せとうちエリアのアートな観光列車 『La Malle de Bois』運転計画につ

いて」,2023年1月30日.

- 西日本旅客鉄道株式会社/JR おでかけネット「La Malle de Bois (ラ・マル・ド・ボア)」
(https://www.jr-odekake.net/railroad/kankoutrain/area_okayama/lamalledebois/) .
- 西日本旅客鉄道株式会社/ふるさとおこしプロジェクト「La Malle de Bois (ラ・マル・ド・ボア)」
(https://www.jr-furusato.jp/train/train_la-malle-de-bois/) .
- 乗りものニュース「旅行かばんがモチーフ 岡山の観光列車『La Malle de Bois』」
(<https://trafficnews.jp/post/47001/2>) 2015年12月18日.



(快速マリンライナーと)

3.DL やまぐち号

1. はじめに

本会では、2023年8月17日から21日にかけて夏旅行が行われた。昨今のコロナ禍により、本会での夏旅行は3年間ほど行われておらず、筆者にとっても初めての夏旅行であった。

本稿では3日目に乗車したDL やまぐち号について、その運行形態や車両の特徴や客層について概観したした上で、乗車していて気づいた点や乗車した感想について述べていきたいと思う。



DL やまぐち号(新山口駅にて)

2. 運行の形態

筆者が乗車した2023年8月19日時点での運行形態について紹介する。「SL やまぐち号」の名称の方が聞き馴染みがあるという方も多いと思われるが、筆者が乗車した時点においてはSL やまぐち号の牽引機であるC57 1号機とD51 200号機の両方とも不具合で運用には入っていなかったためSL やまぐち号の運転はなく、DD51 または DE10 の牽引によるDL やまぐち号として運転されている状況であった。

DL やまぐち号は35系客車をDD51 単機またはDE10 重連のいずれかで牽引する形で運行されており、いずれの牽引機で運行されるかは運行日によって異なる。また、運行日は基本的に土休日であるが、土休日であっても運行されない場合もあるため乗車するには公式HPの運行カレンダーを参照されたい。運行区間は山口線の新山口～津和野であり、停車駅は湯田温泉、山口、仁保、篠目、長門峡、地福、鍋倉、徳佐となっている。特に仁保と地福では10分ほどの停車時間が設定されているため、列車から降りて写真撮影をすることができる。ただし上り新山口行は、仁保と地福には停車しないので注意されたい。運行日には当該区間を一往復するダイヤが設定されており、筆者が乗車した時点では下り津和野行が新山口10時50分発、津和野12時58分着に、上り新山口行が津和野15時54分発、新山口17時38分着に設定されており、約2時間の旅程となっている。



列車を降りて写真撮影(仁保駅にて)
同駅では跨線橋に登り上からの撮影ができる



列車を降りて写真撮影(地福駅にて)
同駅では構内踏切に降り真正面から撮影できる

3. 車両の特徴

ここではこのDL やまぐち号で用いられている客車を持つ特徴について紹介する。この列車で用いられているのは新潟トランス製造の35系客車であり、この35系客車は2018年度のブルーリボン賞を受賞している。¹下図の通り、5両編成となっており1号車はグリーン車となっている。

まず、外観について見てみると、車両は旧型客車にも使用された国鉄ぶどう色2号によって全体がカラーリングされており²、1号車のオロテ-35のみ白い1本の帯の塗装がある。また、「新山口↔津和野」や「指定席」などが書かれた銘板が側面にはめ込まれているのも客車らしいものであるといえる。

また、内装についてもさまざまな工夫がなされている。車内に入ってまず目に飛び込んでくるのは旧

¹ SL やまぐち号公式HP

² <https://response.jp/article/2017/06/04/295701.html>

型客車を再現した木製のボックス席と丸形の照明である。これらの席と照明によって、車内に入るとあたかも客車列車全盛の時代にタイムスリップしたかのような印象を乗客にあたえ、この列車での旅を特別なものとして楽しむことができるようになっている。しかし、レトロな内装だけがこの客車の特徴ではない。さまざまな属性を持つ乗客が各々快適な旅を楽しめるような工夫も随所になされている。まず、車両のデッキ部分には大きな荷物棚があり、ベビーカーを使う家族連れや大きな荷物を持って移動する旅行客なども利用しやすいようになっている。また、客車内に設置されているトイレは多機能トイレであり、高齢者や障害のある方の利用にも配慮がなされている。車椅子対応ドアも同様の配慮のものといえよう。また、3号車には蒸気機関車の運転シミュレーターや石炭をくべるシミュレーションゲームがあり子供が楽しめるアクティビティも備えられている。3号車には他にも蒸気機関車の構造の説明やSLやまぐち号の歴史などの展示スペースやグッズ販売所が設けられており¹、大人も楽しめる工夫がなされている。

このように35系客車は旧型客車をイメージした外装・内装を有しつつも、現代の技術を用いて年齢・属性を問わず旅を楽しんでもらえるような工夫が随所に施された客車であるといえる。



オロテ-35 側面の白帯が特徴的



丸形の照明カバーや網棚が旧型客車を想起させる

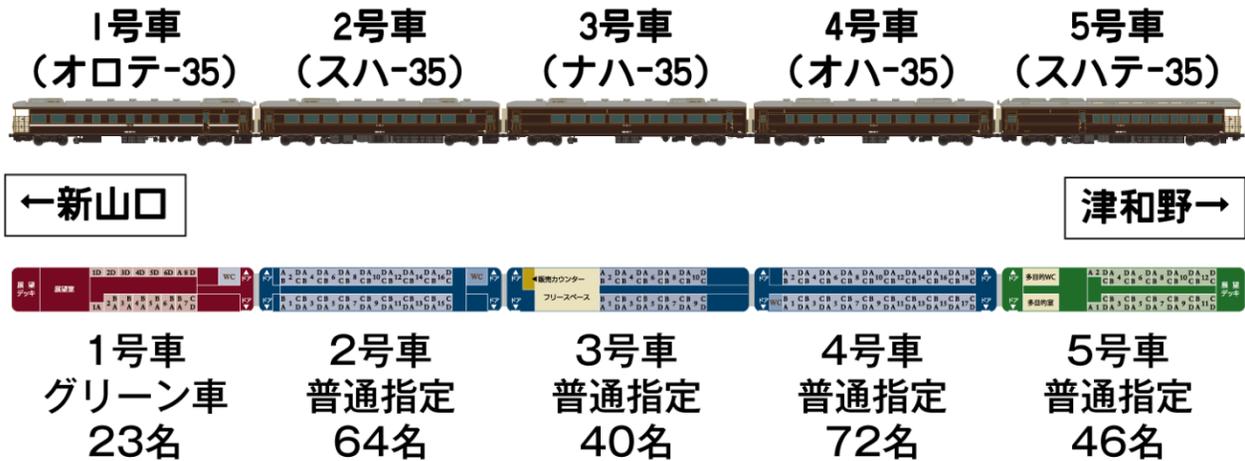


石炭をくべるシミュレーションゲーム

¹ <https://www.c571.jp/sinfo/passenger.html>



さまざまな鉄道グッズも展示されている



35系客車編成図(SL やまぐち号公式HPより)

4. 客層

ここでは、筆者が乗車した際に観察された乗客の客層について述べていきたいと思う。特に目についたのは子供連れの家族が多かったという点である。お盆の期間ということもあり、家族で一つのボックス席をとり風景を見たり車内を見て回ったりする親子の姿が多く見られた。また、列車に乗ったり、列車を撮ることを目的に乗車している中年の男性グループや夫婦や友人同士で乗っている高齢者のグループも見られた。このような多様な客層の背景には前述のような現代の技術を多数導入した客車の設備がそれを可能にしているといえる。

5. まとめ

DL やまぐち号はディーゼル機関車が客車を牽引する列車という運行形態そのものが日本では珍しいものといえる。また、35系客車は旧型客車をイメージした外観や内装で特別感を演出し、それと同時に年齢や属性に関係なく、さまざまな人が列車を楽しめるような設備を備えている。したがって、DL やまぐち号は旧型客車での旅というテーマをより多くの人々に提供できるよう工夫された列車であるといえるだろう。

(3年 細川)

参考資料：

SL やまぐち号公式 HP <https://www.c571.jp/index.html>

4. SL パレオエクスプレス

SL パレオエクスプレスは秩父鉄道が1988年から運行している観光列車で、熊谷駅から秩父鉄道の終着駅である三峰口駅までを結んでいる。今回は研究の一環として実際にSL パレオエクスプレスに全区間で乗車した。

SL 発車時刻の数十分前から、三峰口駅は多くの乗客で賑わっていた。三峰口駅と併設されている転車台公園では、給油や給水などの整備作業や蒸気機関車の向きを回転させる転車作業を見学することができるためである。特に転車作業は人気で多くの鉄道ファンがカメラを構えていた。SLの人気の底堅さを感じられる。転車作業が終了して蒸気機関車が客車に連結されると、大半の乗客は転車台公園や線路脇から三峰口駅へと引き上げて行った。駅のホーム上でも、雨にも関わらず多くの乗客が記念撮影を楽しんでいた。客車として使用されているのは旧国鉄の12系である。約半世紀前から製造されている12系客車であるが、パレオエクスプレスで使用されている客車は綺麗に整備されており、古さはあまり感じられない。外装に合わせて赤を基調とした内装となっており、温かみのある落ち着いた雰囲気となっている。座席は全てボックスシートで、窓側にのみ簡易的なテーブルがついており、窓側の座席が確保できないと少し不便かもしれない。また、国鉄時代から変わらず全ての車両で窓を開けることができ、蒸気機関車の煙の匂いや風を感じることができる。パレオエクスプレスは全席指定となっており、自由席の設定はない。休日ということもあり乗車率は高く、ほとんどの座席が埋まっている状態で車内はとても賑やかであった。三峰口を発車したパレオエクスプレスは普通列車と比べてもかなり遅い速度で走行した。普通列車が1時間40分ほどで走行する区間をパレオエクスプレスはおよそ2時間半で走破する。その分、武甲山や荒川の風光明媚な景色をじっくりと楽しむことができると言える。車内では秩父市出身の落語家林家たい平師匠によるアナウンスが流れており、車窓の見どころや地域に関する情報などの案内がなされていた。また、パレオエクスプレスは車内販売が非常に充実している。乗車中何度も車内販売担当の乗務員の方が回ってきて、一度買い逃してしまってもすぐに買うチャンスがあった。販売商品のラインナップも豊富で、パンやジェラート、お菓子などの食べ物や、ジュースやアルコール類などの飲み物に加え、SLグッズなどのお土産品も取り揃えられていた。終点の熊谷駅でも多くの乗客が折り返しの作業を見るためにホーム上に残っており、パレオエクスプレスが車庫に向けて発車するのを見送った。

パレオエクスプレスは、秩父鉄道が「東京から一番近いSL」と宣伝しているように、都心からのアクセスの良さが最大の強みではないかと考えられる。パレオエクスプレスが停車する駅では、御花畑駅で西武秩父線と、寄居駅で東武東上線と、熊谷駅では JR 高崎線と上越新幹線とそれぞれ接続しており、3つの駅で都心へのアクセス路線と乗り換えることができ、それぞれの駅には都心から90分ほどでアクセスすることができる。また、秩父鉄道線は埼玉県を東西に横断する形で路線が伸びており、東京から一方的に遠ざかる形ではないため、東京方面から来た乗客は折り返すことなく東京へ帰ることができる。例えば、西武線で御花畑駅まで行き、パレオエクスプレスで熊谷駅まで乗車し、JR 線で東京に戻ることができ、わざわざ御花畑駅まで折り返す必要はない。鉄道ファンはもちろん一般の観光客にも SL には根強い人気があり、SL を利用した観光列車には一定の需要があるものと思われる。日本ではパレオエクスプレス以外でも 10 路線以上で SL が運行されているが、大半はかなり都心から遠い地方での運行となっている。景観の美しさでは劣るかもしれないが、都心から気軽に、快適に乗車できる点ではパレオエクスプレスに勝るものはないであろう。

(1 年 中川)



SL の転車作業の様子

使用される 12 系客車

5. VSE50000 形

1. はじめに

ロマンスカーVSE こと 50000 形は、定期運用から退いた現在でも鉄道ファンから相当の人気を有しており、先日の 50002F のラストランの際にも、それを一目見ようとたくさんの人が小田急沿線を訪問した。では、この人気のある車両は本誌の趣旨である「観光列車」の文脈で捉えようとするとうなるであろうか。VSE50000 形に先立って登場した EXE30000 形では、ビジネス・通勤通学需要の増加を受けて専ら客室内の快適性を確保するような設計が行われた。しかしながらこの設計思想は、従来の NSE3100 形、LSE7000 形、HiSE10000 形が展望席を備え、また RSE20000 形が 2 階建て車両を連結していたことと比して、乗車体験という点で劣っているという指摘がしばしばなされた。その反省から、箱根観光のテコ入れをも図るべく、旅の楽しさを体現するような車両として制作されたのが VSE5000 形である。すなわち、観光列車の定義たる「乗車することそれが旅行の目的になる列車」から考えれば本誌における研究対象としての価値は高い。幸いにも、2022 年 2 月と 2023 年 8

月に本車両を利用した列車に乗る機会があった。これらの体験をも含めつつ、VSE50000形に関する考察をしていきたい。



LSE7000形

EXE30000形

2.小田急 VSE 登場の経緯・コンセプト

1991年に訪問客数が最大となって以来、他の観光地との競争、経済停滞の影響を受けて箱根の需要は低下した。さらに2001年に湘南新宿ラインが誕生し、新宿～小田原間に重大な競争相手が生じた。このような状況において、箱根の活性化のための交通整備として、また他事業者との対抗策として2002年に基本戦略が策定され、その中で新型ロマンスカーの製造が企画された。これによって誕生したのがVSE50000形である。この際、「これまでの「ロマンスカー」が培ってきたブランドイメージを継承しつつ、日常を離れた「旅」の楽しさや快適さ、「ときめき感」を演出」（青田、2011、204頁）することが確認されたため、まずはロマンスカーのイメージを確認すべく市場調査が行われた。調査の結果、利用者は展望席などの特徴に特別感を感じていることが分かった。また、同時期の別の調査では箱根が地理的に東京から近いことから非日常感が軽薄であるという結果も得られた。すなわち、ロマンスカーの伝統及び箱根に求められている物は共通して「非日常感」なのであった。これに加えて様々な調査が行われた結果、車内で決定された理念は「箱根に行かれるお客様に『ときめき』を与え、新宿から乗った瞬間に『箱根が始まる』リゾートホテルのような空間を創造する。そのために小田急の新たな『フラッグシップ(旗艦)』として話題のある車両」（青田、2011、211頁）というものになった。ここで、箱根の特別感や、旅の快適さ、ときめき感が意識されていることは車両製造の経緯から当然である。一方、「フラッグシップ(旗艦)」とはどのような意味を持つのであろうか。前述のように、新型ロマンスカーにはロマンスカーの歴史を引き継ぐことが求められている。これに関して、開発チームの中にロマンスカーは小田急を代表するものであるという認識があり、技術、サービスすべての面においてそれを反映した言葉こそ「フラッグシップ(旗艦)」なのであった、とされている。

3.運用

2005年から運用を開始した50000形は、代走などを除けば、専ら新宿～箱根湯本の観光輸送に充当された。(新宿駅を17時以降に発車するロマンスカーは「ホームウェイ」を名乗るため、ホームウェイ号に充当されることはあった。また、江ノ島線系統のホームウェイ号の運用も存在した。)2018年

ダイヤ改正までは、50000形が充当されうる運用は2運用存在しており、その一方はVSE車の固定運用であり、もう一方はVSE車とLSEやMSE等の他の特急車との共通運用となっていた。2018年改正でGSE70000形が登場して以降は、2022年度改正での引退まで、VSE車が充当されうる運用は4又は3運用存在しており、GSE車及びMSE車との共通運用となっていたようである。

2022年度改正で定期運用を離脱して以降は、臨時団体列車に利用され、小田急トラベルによって一般に向け貸切プランの実施が行われたほか、退役に向け各種のツアー・イベントが行われている。

4.外観

まず全体構造としては、素材はアルミニウムでダブルスキン構造が採用されている。また騒音対策で下部に防音カバーが設けられている。次に前面を見ると、展望席部の大きなガラスが目につく。ここには大型の三次曲面のガラスが用いられており、高級感の演出が意図されている。そして、VSE(Vault Super Express, Vault: アーチ状の天井)と略称の由来にもなっているように、高い車高と丸い屋根が特筆すべきである。これは、車内の居住性を高めるべく屋根を高くするのに、建築限界を限りなく効率的に利用しようとした結果である。一方、その反面パンタグラフ・空調機を置くスペースが不足したため、前者はカフェ・トイレ等のある3・8号車の屋根を低くしたうえで設置することで、後者は空調機を床下に、室内機を車端部に設置するセパレート型を採用することで対応した。(なお、3・8号車の空調機は一体型である。)側面部の特徴としては大きな連続窓が注目に値する。VSE50000形のトータルデザインを担当した岡部憲明氏が、「ロマンスカーの沿線に絶景はない。…唯一素晴らしいのが…丹沢山系だ」(青田, 2011, 222頁)と考え、横方向のパノラマを実現すべく採用したものである。構造上の問題で4メートルの連続窓となったが、それでも十分に開放的である。最後に塗装もVSE車の重要な特徴の一つといえる。当初、白は新幹線になってしまうため車体色の候補ではなかった。しかし、老若男女に親しまれる柔らかさと、光の反射のエッジを両立されるのは白しかないという結論に至り、シルキーホワイトが採用された。それに加えて、ロマンスカー伝統のバーミリオンオレンジのラインが入り、更にその下のグレーのラインによってその存在が引きだてられている。



外観

グレーのラインが入る

5.車両設備(走行機器)

基本的な走行機器は以下のとおりである。(小田急公式 HP VSE Technical Guide 「50000 形特急車主要諸元表」から抜粋。)

主電動機	かご形三相誘導電動機(全密閉形自己通風式)
制御装置	IGBT2 レベルVVVF インバータ制御(1C4M 制御)
駆動装置	平行カルダン、WN カップリング継手
制動装置	電気指令式、応加重、電空演算装置、遅れ込め方式
集電装置	シングルアーム式
台車	積層ゴム軸箱片支持式ボルスタレス・高位置ばね車体支持方式台車

台車は本形式の主要な特徴であるものの、他の項目に関しては同時期の電車にしてみれば極めて一般的に見える。しかしながらそのいずれにも快適な車内空間実現のための工夫が凝らしてある。

まず、全体としては、制御装置、制御装置、駆動装置、空気圧縮機全てに密閉型などを用いるなどして騒音軽減を図っている。

まず、制動装置に関しては、最高速度が 130km/h というのもあってか、ユニットブレーキが用いられている。また、従来の EXE30000 形(更新前)で採用された回生ブレーキでは 20km/h で失効し空気制動になっていたのに対し、本系列は全電気ブレーキに対応している。電空協調制御では電気制動・空気制動の切り替え時の揺動が避けがたいところ、乗り心地に配慮した結果なのであろうか。

集電装置は一般的なシングルアーム式パンタグラフにも見えるが、後述のように本系列は車体傾斜制御を行うため、擦り板の長さが 500mm から 750mm へ長くなっているのが特徴である。

最後に、VSE50000 系の最も顕著な特徴と評価することもできる台車について言及する。本系列の台車の大きな特徴は接続構造、車体傾斜、台車操舵制御があり、そのうち前者 2 つは専ら乗り心地のため、後者に関しては騒音対策として採用された。まず、接続構造については従来の小田急ロマンスカーでの採用があったため、復活という形になった。扉が増え、客席が減るなどのデメリットがあるものの、高速域での安定性、乗り心地の面から採用された。次に、車体傾斜に関しては、新宿～箱根では 1 時間程度の乗車であり、かつ乗車自体に価値を見出すというコンセプトがあるため、通常この装備が用いられる際の目的の速度向上のためではなく、専ら乗り心地向上を主眼において採用された。最後の台車操舵に関しては、世界初となる台車枠操舵機能が採用されており、曲線通過時に台車の向きを変え騒音を減らしている。この 3 点の特徴を持つ車両は世界初とされており、乗り心地の向上を目的として多分に新機軸を取り込んだ車両となっている。(なお、国鉄の試作車であるクモハ 591 形は、接続構造、振り子式(自然振り子)、舵取り方式(現在の自己操舵台車に相当)を採用し、偶然にも本形式と特徴が酷似しているが、残念ながら実用化には至らなかった。)



(左)車体傾斜装置 (右)3・8号車は屋根が低くなっている

6.車両設備(車内設備)

客室内は、木目調を多用するなどして全体的に上品なデザインとなっており、まさに設計思想の思惑通りホテルのような雰囲気を感じるものとなっている。車内設備としては、3・8号車にトイレ、カフェ、喫煙スペース(後に喫煙不可)、がまとめて設置されており、更に3号車にはサルーン席と呼ばれる個室座席が3室設置されている。また、かつてはシートサービスと称してカフェで調理したものを各座席で提供するサービスを実施していたようであるが、のちにワゴンサービスに切り替えられている。



客室内の様子

カフェの設備

7.乗車体験(2022.2.12)

乗車列車ホームウェイ5号(小田原行) 乗車区間町田～小田原

先行する普通電車で町田駅に着くと、既にホームには列車を待つ人がおり、小田急でよく見られる光景ではあるが、駅員の方が「特急ロマンスカーのご案内」をしきりに行っていた。そう時間が経たないうちに列車は到着したが、予想外に降車客が多かった。新宿～町田での通勤需要が多いのであろう。自

分の座席は「4号車2A」だった。

列車の停車駅は海老名、本厚木、秦野、小田原で各駅ともにそれなりの降車客があった。車内での乗客の様子は、通勤を念頭に置いた列車であることもあってか、他の車両を用いた列車とあまり変化はなかった。しかしながら、少々引退を惜しむ鉄道ファンの乗車もあり、またある親子連れは天井の高さをはじめとする車内環境に目を引かれており、子供が楽しそうにはしゃいでいた。

私自身の感想としては、やはり通常のロマンスカー車両とは一線を画すものであるし、何よりも他に見られない特徴の多い車両であるな、というところが大きい。先にも触れたが、やはり丸みの帯びた高い天井を有しておりそこに更に凹凸の意匠がこしらえてあることに対する所見でのインパクトは強烈なものであった。一方で、座席に関しては、確かにやや窓側に傾いているという特徴はたとえ暗い中の運行でも開放感があり独特であるように思えたが、それに対して座席自体は、確かに座り心地は特急車たりうるに十分であるように感じるもののあまり通常のものとは大差ないように感じた。VSEのトータルデザインを担当した岡部憲明氏は、関西空港のデザインを手がけたときに事務椅子が一番機能性でよいことに気づいた(青田, 2011, 218頁)、という経験があるため、座席に関しては、デザイン面では相当の工夫をこらした上で、機能性を重視し、あえて平凡なものを採用したのではないかと考えることができる。

小田原到着後、一般の乗客の方でも写真を撮る方が散見された。やはり人気の車両であり、何より当時の小田急沿線に住む人々にとってホットな話題だったのだろう。



特急券には(VSE)の文字

小田原到着後カメラを向ける人も

8.乗車体験(2023.8.13)

高校同期の友人N君のお誘いにより、2023年8月、関東学鉄連の主催するVSEの貸し切り列車に乗車することができた。前もって、N君及び関東学鉄連の皆様には御礼申し上げたい。前パートで車内設備等に関する所感を述べたので、本パートでは主に貸切列車として利用された場合の特徴を通じてVSE50000形の「観光列車」性を探っていきたい。

今回私が乗車したのはVSE貸切プランのうちの「B.小田急線周遊プラン」であって、経路は新宿～秦野～新百合ヶ丘車庫線～唐木田車庫～新宿となっていた。お昼前、定期のロマンスカー発車後に

50000形50002Fは新宿駅の特急ホームに到着した。入線時は、各大学の鉄道研究会が集まっている為、沢山の人がカメラを構えていたが、臨時列車ということもあり余裕時間は少なく、撮影もつかの間忙しい発車となった。

新宿駅を発車してしばらくは、主催者側などの挨拶などが車内放送で行われた。参宮橋通過のあたりからは希望者へのお弁当(東華軒 鯛めし)の配布が開始したが、これは3ないし8号車に設置された売店及びそのマイクを用いてなされ、イベント列車としての使い勝手の高さがうかがわれた。この点に関しては、主催者側がサルーン席と呼ばれる個室席を運営用途で使っていたことも指摘できる。

この日は、「小田急線・千代田線 相互直通運転開始 45周年記念ツアー」でMSE60000形を用いた別の臨時団体列車も運行されていたため、千歳船橋駅からしばらくの間、乗車したVSEと並走し、車内の乗客のみならず、沿線でカメラを構えていた人々を楽しませた。複々線という設備を生かして、臨時列車にさらなるエンタメ性を追加させたのは、なかなか興味深いところであった。

しばらくすると、車内放送で「餃子の王将」並びに「チャーシュー」の販売がある旨のお知らせがなされた。臨時列車ならではのイベントであるが、これもまた3・8号車の売店を用いて行われ、カフェが実際の営業をしていたころを想起させた。一方、これを行っていない売店では、備え付けられたマイクを用いた車内放送体験が行われており、各鉄道研究会の方が各々自由に体験を行った。

列車は相模大野で運転停車をしたほかは、特に待避などなく秦野駅に到着した。折り返し作業に際して、運転士の方が上部にある運転室に入る必要があったが、その際に先頭部にある自動で降りてくる乗務員用の梯子が注目を集めた。VSE特有の設備であるため当然であるが、GSE70000形からは手動式になったことから、VSEの設計の豪華さが伺われた。

折り返した後は、新百合ヶ丘まで小田原線を走行した。先頭部にいると、窓が大きく自然が車窓に広がって爽快感があった。運転士の方の粋な計らいかはわからないが、鶴巻温泉～伊勢原間では列車が速度を下げ、左手に大山、右手には広大な田園を望み、小田原線らしさをひしひしと感じた。伊勢原駅は上り副本線に到着し、定期列車の待避を行った。臨時列車なので当然ではあるが、特急車両で待避するのは新鮮であったし、なにより停車中にもたくさんの人がVSEにカメラを向けており、本車両の人気を感じた。

その後は新百合ヶ丘車庫線(新宿方にある引上線)に入って折り返し、多摩線を走行した。唐木田駅の奥にある車庫に入り、そのまま折り返し新宿までの走行となった。本イベントでは小田原方の10号車は座席がラウンジモードになっていたが、新宿方1号車は通常の座席となっていたため、両方の座席を楽しむことができた。多摩線を新宿に向けて走行しているときには、やはり本来的に座席が前を向いているほうが前面の眺望が良いように感じたものの、ラウンジモードも、とりわけ今回のようなイベント列車に利用する場合には、参加者同士の対話が容易になるし、何より収容性が向上し前面展望を多くの人が楽しめるという点でメリットがあるように感じた。

新宿駅は各駅停車の発着する地下ホームに到着した。折り返しの回送列車の発車までしばらく時間があったため、車両とともに写真撮影をする人も多くみられ、また参加者のほとんどが回送列車の発車を見守った。



「特別団体専用」表示

緩行線の臨時列車との並走

9.総括

VSE50000 形は、やはり「フラッグシップ」たるような装備を備えているように思えた。やはり、小田急としては箱根に向かう特急に相当の価値を与えたかったのであろう。この2列車の乗車を通じて、私はこの小田急の戦略は大成功であると感じた。ホームウェイ号では人々は帰宅に快適な車内空間を満喫し、団体列車の際には参加者は特徴的な車内設備に注目していた。これはまさしく、小田急の想定した「旅の快適さ」や「ときめき感」に他ならないように思えるためである。よって、乗車自体に価値を見出す観光列車という視点から見れば、本形式はまさしく観光列車としての完成度が高いと評価できる。残念ながら、50002F はすでに引退し、また残る 50001F も 2023 年 12 月 10 日に引退することが発表された。本記事で検討したように構造の特殊性からやむを得ないことではあるが、車両としての完成度の高さから、惜しいところが多い。しかし、集客の面を考慮すると、観光列車は常に新しくなければその役目が果たせないと考えることも不可能でない。ただ、展望席を備えた 70000 形も登場し、また VSE のロマンスカーミュージアムでの展示も検討されていることから、小田急にとって価値があり重要な車両であることは、今後も変わらないであろう。

(2 年 佐野)

10.参考文献

青田孝. (2011). 箱根の山に挑んだ鉄路. 交通新聞社.

富田松雄. (2024). 先を見すぎた鉄道車両たち. イカロス出版.

小田急電鉄. (2005, March). VSE Catalog. ODAKYU ROMANCECAR.

https://www.odakyu.jp/thanks/assets/vse/pdfjs/web/viewer.html?file=vse_catalog.pdf

小田急電鉄. (2005, March). VSE Technical Guide. ODAKYU ROMANCECAR.

https://www.odakyu.jp/thanks/assets/vse/pdfjs/web/viewer.html?file=vse_technicalguide.pdf

小田急トラベル. (n.d.). 特急ロマンスカー・VSE (50000 形) 貸切プラン. 小田急トラベル.

https://www.odakyu-travel.co.jp/special/oer/vse_charter.html

日本車両. (2005, March). 小田急電鉄殿向け 50000 形. 日本車両. <https://www.n->

sharyo.co.jp/business/tetsudo/pages/oda50000.htm.pdf

6.北九州レトロライン

1:門司港エリアの観光と鉄道

北九州市が2008年に発行した「門司港レトロ観光まちづくりプラン」(1)ならびに門司港レトロHP(2)を参照しながら、門司港・和布刈両地区の課題とそれを解決する北九州レトロラインがどんな役割を担うことを願われたかについてまとめる。

門司港地区は明治以前、他の瀬戸内海諸地域と同じく塩田を主産業とする魚村であった。しかし、産業革命により石炭が文明の主力となると後背の筑豊エリアの石炭産業と併せ、原材料の輸入と製品の輸出を担う重要な貿易港として1998年に特別輸出港に指定された。また、対岸の下関(当時は馬関と呼ばれていた)地域とともに中国や欧州など他国との玄関口を担うようになった。そのため、門司港地区には経済力的にも対外的にも、格式高い建物が集積するようになったのである。

門司港地区の発展と鉄道はそれだけでもかなりの関わりがあるが、趣旨と外れるため北九州レトロラインの構想がはじまった1985年ごろまで時の針を進めよう。工業都市北九州はエネルギー革命と航空機の台頭によりその役割を縮小するが、その転換先として観光に北九州市は力をいれることになる。工業都市北九州から観光都市北九州への変貌を計画したのが1987年から開始された「門司港レトロ」計画であり、その発展形が2008年の「門司港レトロ観光まちづくりプラン」である。

この「門司港観光まちづくりプラン」で課題として指摘されたのは左記の資料のとおりである。このうち課題2の解決方法として導入が目指されたのが、「門司港レトロ観光ライン」である。日本貨物鉄道が所有していた貨物専用線を市が買い取り、2000年に新設された鉄道事業法の「特定目的鉄道」¹として観光客向けに再整備されたのだ。この地に廃線があったのは港湾地区の専用線であることから、意図的であるかは読み取れないが、門司港の遺産の再利用といえる。門司港レトロ観光ラインは「門司港地区」と「和布刈地区」の回遊性向上を担う二次交通として整備された鉄道路線である。

課題1 観光客の増加策

大型観光施設の整備が一段落した平成15年以降、観光客が伸び悩んでいる。民間活力を導入したハード面の推進、集客イベントの強化等により安定的で持続的な集客を図る施策が求められる。

課題2 回遊性の向上・滞在時間の長時間化

観光客の訪れる場所が第一船だまり周辺にかたよっている。観光エリアの拡大、滞在の長時間化を図るためにも和布刈地区や商店街への回遊性の強化が求められる。

課題3 観光消費額の増加策

魅力ある食の提供、ユニークな土産品の開発など飲食・物販・宿泊機能やサービス機能の充実を図ることにより、観光消費額の増加を図り、地域の活力を高める必要がある。

課題4 地域資源の発掘・伝承

地域の歴史、文化、まちづくりのノウハウを次世代に伝承する環境づくりや、住民参加によるホスピタリティ精神の醸成等が求められる。

課題5 観光と暮らしの活性化

観光客と地域住民との交流を活性化し、観光振興と地域振興が一体となった住みよいまちづくりを推進する必要がある。

(図1)門司港レトロ地区の課題 (北九州市2008)より引用

¹ 特定目的鉄道とは2000年に鉄道事業法改正によって設定された「景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の運送(第6条の2)」に当てはまるもので、従来の鉄道よりも採算性・利便性の事業認可基準が下げられている(出典：e-Govポータル (<https://www.e-gov.go.jp>))

2:門司港レトロ観光ライン乗車記録



(左から 門司港駅舎 門司港レトロ観光ライン 関門海峡 (いずれも著者撮影))

実際の利用状況は以下の通りである

乗車日：8月18日(金曜日)

乗車区間時刻：潮騒号 No.20 関門海峡めかり駅 16:10 発 九州鉄道記念館 16:20 着

天候：晴れ

乗車人数：15グループ

客層：自分を除いて家族連れ

前述の通り門司港レトロ観光ラインは門司港地域での回遊性向上も目的に観光列車化された路線である。そのため、利用者の動向としては始発の関門海峡めかり駅乗車時点で全利用者が乗車しており、途中駅からの利用はなかった。しかし、降車においては門司港レトロエリアである出光美術館駅と終点の九州鉄道記念館で半々の人が降車した。この点において、目的とされた関門海峡エリアと門司港エリアを結ぶ需要の創出を行えていると結論付けてよいであろう。

この列車に乗車して驚いたことは、車や自転車に乗っていない人が当列車に向けて手を振っていたことだ。並行している歩道を歩く人も、踏切待ちの人も、果ては関門海峡めかり駅隣接のプールで泳いでいた人も泳ぐのをやめてこちらに手をふっていた。なぜトロッコ列車に手を振ったのだろうか。考えられるのは、窓がなく低速であることからコミュニケーションが取りやすいことと、山手線のように5分置きに来たり、ビジネスマンが乗っているわけではなく、家族連れ観光客という楽しむことを目的に乗っている人が多いからであろう。門司港レトロ観光ラインを楽しんでほしい、手を振り返してもらえると嬉しいという気持ちが多くの人に自発的に手を振るという行動を促しているものと分析できる。その点においてトロッコ列車という選択はうまくいったといえるだろう。そしてそれ以上にトロッコ列車が観光地「門司港レトロ」の舞台装置として大きな役割を果たしているといえるのだろう。

以上の点を考慮すると、北九州レトロラインが2009年に日本鉄道賞表彰選考委員会 廃線文化観光賞を受賞したことも納得できる。この事例は遺産と観光地の魅力向上を同時に達成した事例と広く認められているのだ。

参考文献

(1)北九州市(2008)「門司港レトロ観光まちづくりプラン」

<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000027773.pdf>(最終閲覧：2023年11月9日)

(2)門司港レトロ公式HP. <https://mojiko-retoro9.jp/> (最終閲覧：2023年11月9日)

7.特急踊り子

1.はじめに

本会では、秋の研究旅行として10月28日(土)に伊豆方面へと足を運んだ。その旅路の中で乗車した特急「踊り子」および特急「サフィール踊り子」を次節にかけて紹介する。まず本節では、実際に「踊り子」に乗車して感じられた点を報告する。それに先立ち、今回の旅行に快くお金を出してくださったOB・OGの方々には感謝申し上げたい。



伊豆急下田駅構内で留置中のE257系2000番台(10月28日 本人撮影)

2.運行形態

都心と伊豆方面を結ぶ特急列車で、伊豆急行線に乗り入れて東京ー伊豆急下田を走る系統(えきねっと等では「伊東編成」として案内)と、伊豆箱根鉄道駿豆線に乗り入れて東京ー修善寺を走る系統(えきねっと等では「修善寺編成」として案内)に分かれる。修善寺を発着する列車は全て、東京ー熱海間で下田発着列車に併結して走り、下田発着の列車と号数を同じくする。定期列車は下田発着が4往復、修善寺発着が2往復あるが、毎土休日には下田発着便・修善寺発着便、さらに池袋ー伊豆急下田を走る列車が増便される他、繁忙期にはさらなる増発がなされる。例として、2023年の9月20日から11月末までの時刻表は以下の通りである。

伊豆方面特急列車主要駅時刻表（下り） 2023年9月20日～11月30日運転分

列車名	東京発	池袋発	新宿発	渋谷発	品川発	川崎発	横浜発	大船発	小田原発	湯河原発	熱海発	伊東発	伊豆高原発	伊豆熱川発	伊豆箱根発	河津発	伊豆急下田発	三島発	伊豆長岡発	修善寺発	記事（運転日）
踊り子 1号	-	-	8:30	8:36	-	(武蔵小杉9:49)	9:03	→	→	→	9:56	10:16	10:37	10:50	10:57	11:02	11:16	-	-	-	10/7・8、11/3・5運転
踊り子 3号	9:00	-	-	-	9:08	9:16	9:24	9:37	10:01	10:13	10:20	10:44	11:06	11:16	11:23	11:29	11:40	-	-	-	毎日運転
踊り子 5号	-	9:14	9:25	9:30	-	(武蔵小杉9:45)	9:59	→	→	→	10:55	11:18	11:35	11:46	11:53	11:58	12:12	-	-	-	9/29～11/28の土曜・休日運転
踊り子 5.5号	9:30	-	-	-	9:38	→	9:59	→	→	→	10:55	11:18	11:35	11:46	11:53	11:58	12:12	-	-	-	11/24運転
踊り子 7号	10:00	-	-	-	10:08	10:16	10:24	10:37	11:01	11:14	11:20	11:46	12:04	12:13	12:20	12:27	12:39	-	-	-	毎日運転
踊り子 9号	10:30	-	-	-	10:38	10:46	10:54	11:07	11:31	11:44	11:51	12:13	12:40	12:54	13:04	13:10	13:24	-	-	-	9/29～11/28の土曜・休日運転
サフィール踊り子 1号	11:00	-	-	-	11:08	→	11:24	→	→	→	12:17	12:36	12:55	13:05	13:12	13:18	13:29	-	-	-	毎日運転
踊り子 11号	11:30	-	-	-	11:38	11:46	11:54	12:07	12:30	12:43	12:49	13:16	13:41	13:53	14:00	14:05	14:17	-	-	-	10/7～8、11/9～6、11、12、18、19、25、29運転
踊り子 13号	12:00	-	-	-	12:08	12:16	12:24	12:37	13:00	13:13	13:20	13:46	14:09	14:18	14:25	14:31	14:42	-	-	-	毎日運転
サフィール踊り子 3号	12:30	-	-	-	12:38	→	12:58	→	→	→	13:51	14:16	14:47	15:02	15:12	15:18	15:31	-	-	-	9/21、22、25、29、30 10/2、8、10、12、18、19、26、29、30、31、30 11/2、8、9、10、12、18、19、25、29、30 運転
サフィール踊り子 5号	-	-	12:25	12:30	-	(武蔵小杉12:44)	12:58	→	→	→	13:51	14:16	14:47	15:02	15:12	15:18	15:31	-	-	-	9/29～11/28の土曜・休日運転
踊り子 15号	13:00	-	-	-	13:08	13:16	13:24	13:37	14:00	14:13	14:20	14:41	15:07	15:19	15:27	15:32	15:43	-	-	-	毎日運転

伊豆方面特急列車主要駅時刻表（上り） 2023年9月20日～11月30日運転分

列車名	修善寺発	伊豆長岡発	三島発	伊豆急下田発	河津発	伊豆箱根発	伊豆熱川発	伊豆高原発	伊東発	熱海発	湯河原発	小田原発	大船発	横浜発	川崎発	品川発	渋谷発	新宿発	池袋発	東京発	記事（運転日）
踊り子 4号	-	-	-	10:09	10:20	10:25	10:32	10:42	11:08	11:30	11:35	11:47	12:10	12:23	12:32	12:41	-	-	-	12:49	毎日運転
踊り子 6号	-	-	-	11:32	11:47	11:54	12:02	12:18	12:37	13:01	13:06	13:18	13:44	13:56	14:04	14:12	-	-	-	14:19	10/7・8、11/3・5運転
踊り子 8号	-	-	-	12:05	12:17	12:26	12:36	12:46	13:05	13:32	13:37	13:49	14:13	14:25	14:34	14:42	-	-	-	14:49	毎日運転
踊り子 10号	-	-	-	13:02	13:18	13:24	13:33	13:44	14:05	14:30	14:35	14:48	15:13	15:26	15:34	15:42	-	-	-	15:49	毎日運転
踊り子 12号	-	-	-	13:42	13:53	14:00	14:08	14:21	14:41	15:08	15:14	15:26	15:53	16:06	16:14	16:22	-	-	-	16:30	9/29～11/28の土曜・休日運転
サフィール踊り子 2号	-	-	-	14:18	14:31	14:36	14:44	14:53	15:10	15:31	→	→	→	16:27	→	16:42	-	-	-	16:49	毎日運転
踊り子 14号	-	-	-	14:34	14:48	14:54	15:02	15:13	15:31	16:00	16:05	16:18	16:44	16:56	17:04	17:12	-	-	-	17:19	10/7～8、11/9～6、11、12、18、19、25、29運転
踊り子 16号	-	-	-	15:08	15:21	15:27	15:34	15:46	16:02	16:29	16:34	16:47	17:13	17:26	17:34	17:42	-	-	-	17:49	毎日運転
踊り子 18号	-	-	-	16:01	16:14	16:19	16:27	16:38	17:05	17:27	→	→	→	18:24	(武蔵小杉18:36)	-	18:52	18:58	19:05	-	9/29～11/28の土曜・休日運転
踊り子 5.8号	-	-	-	16:01	16:14	16:19	16:27	16:38	17:05	17:27	→	→	→	18:24	→	18:42	-	-	-	18:49	11/24運転
サフィール踊り子 4号	-	-	-	16:39	16:52	16:57	17:06	17:15	17:35	18:00	→	→	→	18:56	→	19:11	-	-	-	19:19	9/21～25、29～30 10/1、2、6～10、12～18、19～21、29～30 11/2～6、9～13、16～21、30 運転

伊豆方面特急列車主要駅時刻表（JR 東日本横浜支社 特急「踊り子」公式 HP より）

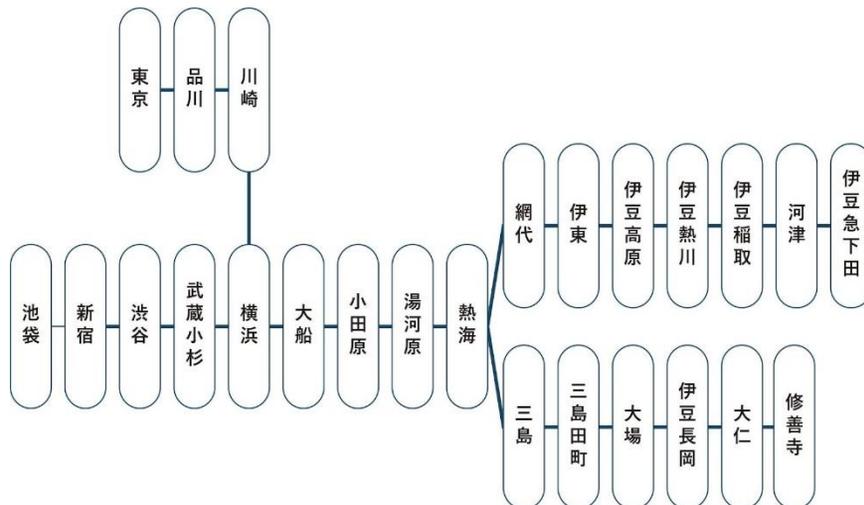
東京～下田間が約2時間30分、東京～修善寺が約2時間となっており、おおよそ熱海付近が時間的な中間地点となっている。より早く移動するために、都心からは新幹線で熱海や三島まで向かい、そこから先で踊り子を用いるという使い方も考えられるだろう。

185系時代は池袋からの延長で大宮発着、東京からの延長で我孫子発着の臨時列車が存在していたが、現在は踊り子号としての運行はなくなった（※注1）。

※注1 現在でも、下田水仙まつり号等の臨時列車としては稀に運行される。

3. 停車駅・沿線概況

停車駅は下図のように、都心から小田原までは主要乗換駅、そこから先は主に新幹線停車駅および有名観光地の最寄駅に止まっている。網代は2往復4列車のみが停車する以外は通過となっているが、これを除けば停車駅は固定化されている。ところで両系統とも会社線内での停車駅の多さが目立つが、これは各所に観光地が遍在していることの表れだろう。



停車駅（JR東日本横浜支社 特急「踊り子」公式HPより）

小田原（箱根湯本温泉へも）、湯河原、熱海、網代、伊東、伊豆高原、伊豆熱川（熱川温泉、北川温泉へも）、伊豆稲取（稲取温泉）、河津（河津郷温泉）、伊豆急下田（下田温泉、下賀茂温泉・弓ヶ浜温泉へも）、伊豆長岡、大仁、修善寺のように、ほとんど全ての停車駅が温泉地の玄関となっている。また、伊豆半島に話を限っても、春は河津を中心とした桜の名所があり、夏は白浜海岸などの海水浴場があり、秋は修善寺などの紅葉の名所があり、冬は伊豆高原の冬景色が見られるなど、1年を通していつでも楽しめるという点こそ、通年で観光需要が途絶えない大きな理由だろう。他にも伊豆長岡の韮山反射炉や下田の黒船来航などといった歴史的観光地も沿線にある。

こうしたことから、本章第1節で述べた通り、踊り子が観光地への輸送が主目的である列車だということが分かる。とはいえ、小田原以西で見られる海側の景色は絶景であり、貴重な乗車体験ができる場として機能していることも確かである。

4.車両

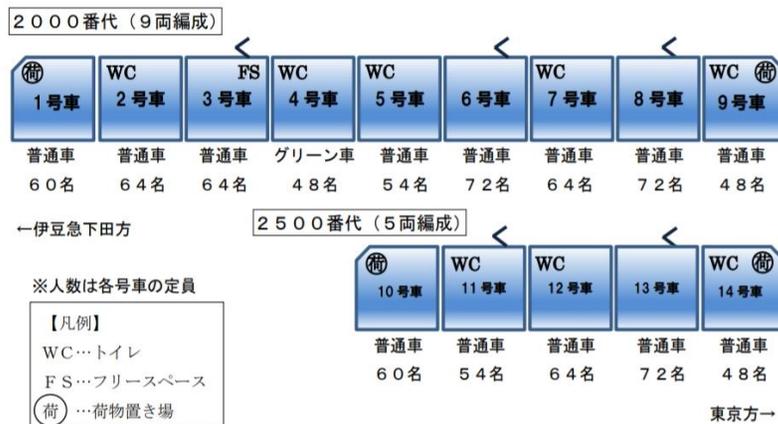
数年前まで国鉄型の185系で運行されていた踊り子だが、同系の老朽化に伴って徐々にE257系への置き換えが進み、コロナ禍下の2021年3月のダイヤ改正で置き換えが完了した。2020年に同じく老朽化で引退した251系（スーパービュー踊り子用特急列車）の一部を置き換えた分も含め、2023年現在、E257系は踊り子の全列車の運用に充てられている。

踊り子に使用されているE257系は、9両編成の2000番台および5両編成の2500番台の2種類あるが、見た目には大きな違いはほとんど無い。内外装ともに伊豆らしさを出した色を採用しており、外装は伊豆の海や空をイメージした「ペニンシュラブルー」を基調とし、内装も同様な青色が用いられている。普通車は「スタンダードでありながら奥行き感のある現代的な空間」、グリーン車は「リッチで高品質感のある現代的な空間」を目指したデザインになっているとのことだ。その一環としてであろうか、窓側の座席には全席コンセントが完備されている。また、各先頭車には荷物置き場が設けられており、スーツケースなどの大きな荷物が置けるようになっている。

2000番台は、中央本線（「あずさ」「かいじ」など）で活躍していた武田菱の0番台を改造したものであり、伊豆急下田を発着する基本編成となっている。伊豆急下田方から1号車であり、東京方の9

号車まで続く。1号車は非貫通扉で、9号車は貫通扉だが、両先頭車とも前面にLED行先表示器が付いている。全車指定席で自由席は無く、グリーン車は4号車の1両で全48席、普通車は残りの8両で全498席ある。3号車には机と腰掛けが置かれたフリースペースがあり、大きな窓から車窓を楽しみながら広々とくつろげる場所となっている。トイレは5箇所があり、その内の5号車のものはバリアフリーに対応している。

一方の2500番台は、房総方面（「さざなみ」「しおさい」など）で使用されていた500番台を改造したもので、こちらは付属編成として修善寺を発着する3・8・13・16号のみに用いられている。基本編成の東京方に連結し、修善寺方の10号車から東京方の14号車まで続く。こちらは全車普通車指定席で定員は298名となっている。トイレは3箇所があり、11号車のものがバリアフリー化してある。10号車および14号車の両先頭車とも貫通扉となっているが、連結時の9号車と10号車間の往来はできない。



E257系2000番台・2500番台の編成図 (JR東日本ニュースより)

5.乗車記録

下り伊東編成

乗車日：2023年10月28日(土)

乗車列車：踊り子15号 伊豆急下田行

乗車区間：大船(1337)→伊東(1441)

座席場所：6号車10番D(普通車)

料金：920円(チケットレス)

本来ならば部の旅行に組み込まれていた修善寺行きに乗る予定だったが、恥ずべきことに大寝坊してしまい、追いかける形で伊豆半島へと向かうこととなった。

時刻的に都合のよかったのが当列車だったのだが、土曜日の下り最終踊り子ということもあってか、特急券を購入しようとした13時頃には既に満席に近い状態であった。特に海側のA席およびB席が横並びで空いている席が全く無く、隣に人が乗車しないことを優先させて山側のD席で妥協した。なおこの列車は始発の東京駅を13時ちょうどに発車しているため、購入時点で始発駅発車後だったという

ことになる。このことから、都内の駅から多くの客が乗車していた、あるいは多くの客が事前に座席指定していたことが窺えるだろう。

当時、午前中に発生した宇都宮線内で信号確認による遅延が、直通先の東海道線にも波及していた。踊り子の先を行く、高崎始発の上野東京ライン小田原行も10分程度遅れていた（※注2）ため、踊り子も5分程度遅れての入線となった。ホーム上を見渡す限り、大船駅から乗車する客はかなり少なく、数えられる程度であった。比較的高齢な方が数名乗っていたように思われる。

※注2 先行列車は大船所定13:29発のところ、実際には13:40頃に発車した。



大船駅3番線に入線する踊り子15号（10月28日 本人撮影）

大船を発車してしばらくは加速したが、すぐに先行の普通小田原行に追い付いてノロノロ運転となった。しかしその列車を平塚で追い越すと、再び加速を開始して快走するようになった。だが国府津を過ぎたあたりで、さらにその前を走る普通熱海行に追い付き、小田原までそのままゆっくりと走った。小田原に到着すると、乗っていた号車で乗客が数名入れ替わった。編成全体では20~30名程度の乗降があったのだろうか。主観的にはほとんどの乗客がそのまま乗車していたように思われた。都内方面から小田原や箱根に向かう人が降りたとともに、都内から新幹線に乗ってきた人や相模線・小田急線沿線から来た人が乗車したのだろう。

国府津あたりから所々で進行方向左手に海が見えていたが、小田原を出ると太平洋を見渡せる機会がさらに増えてきた。特に根府川では視界が一気に開け、相模湾がよく見えた。海側の座席が埋まっているのも納得の絶景である。しばらくして湯河原の到着案内が流れた。降りる準備をする方は少なく、小田原と同程度の降車量だと思われた。しかしドアが開くと、目的地に到着したことにやっと気付いたのか、慌ただしく降りていった4名の若者女性グループが記憶に残っている。踊り子の主目的は伊豆への観光客輸送だが、湯河原温泉への輸送も担っていることに気付かされる一場面であった。

湯河原を出発するとすぐに静岡県に入り、長い泉越トンネルを抜けると熱海の街並みが現れてきた。熱海に着くと、車内の2~3割が降りていった。ついに“伊豆への輸送”を実感できる区間に入ってきた。熱海では始発の普通伊豆急下田行および浜松行に接続を取る。熱海で改札を出る方が多いだろうが、伊東線の各通過駅や東海道線の三島・静岡方面へ向かう方も一定数いただろう。新幹線からの乗り換え客がいるかと思われたが、少なくとも6号車に乗車してくる者はいなかった。

熱海を出ると、トンネルと海が交互に見える。伊東線内はほぼ各駅で対向列車と交換するために運転停車する。そのため、線形の良さの割にあまり速度を出さず、加速と減速を繰り返すような走りだっ

た。宇佐美を通過して国道 135 号と並走し始めると、一面に海が広がって各所からシャッター音が聞こえてきた。間もなくして伊東到着の案内放送が流れると、かなりの人が降車の準備を始めた。到着すると 50~60 名近くがホームに降り立ち、後続の普通への乗り換え待ちする人と改札へ向かう人とは分かれた。

結局最後まで遅延は続いたものの、乗客が不満を感じている様子はなかった。目的地を想像しながら友人との会話を楽しんでいたのだろうか、常に多方面から談笑が聞こえてきたのである。彼らはただ旅先に向かっているだけで、「踊り子」に乗ること自体が目的の方はいなかったかもしれない。しかし、踊り子という列車が至福な時間・空間を創り出していたのは事実であり、楽しい旅の一部だと（少なくとも無意識的には）捉えられていたはずだ。

最後に客層について触れる。乗車前は外国人が多いだろうと考えていたが、その想像に反してほぼ全員が日本人であった。シーズンの外国人が少なかったのかもしれないが、意外であった。出張と思われるスーツ姿の方も数名見受けられたが、乗客の 95%ほどは観光客だった。2 人組や 4 人グループが多く、1 人で旅している方はあまりいなかった。また、家族旅行よりも同世代の友人との旅行である場合が多く、中でも女子旅が大きな割合を占めていたように感じられ、その次に高齢の方同士での旅行が多かったように思える。席がゆったりとしていることを活かして、おつまみと共にお酒を嗜んでいるグループもあった。

6.まとめ

踊り子が担っている基本的な役割は、人口の多い東京や横浜から数多くの観光地がある伊豆へと観光客を輸送することである。実際、湯河原以西での停車する各駅には有名温泉地を筆頭に魅力的な場所がたくさんあり、観光地が均等に存在することが分かる。しかし、それと同時に踊り子に乗ることも貴重な体験となるのである。185 系時代の踊り子は、単に乗客を輸送することだけが目的だけだったかもしれない。だがリニューアルされた E257 系の登場が、踊り子自体に乗車価値をもたらすことに繋がり、踊り子を観光列車たらしめた。JR 特急の中でも乗り心地の良さが評価されていた E257 系だが、踊り子・湘南用への改造を通じ、それまで以上に居心地のよい空間を作り出しているように感じられた。綺麗な海の風景を見ながら、一緒に旅をしている人とのトキを楽しめる空間。これこそ、今の踊り子がくれるものなのである。

(1 年 岡野)

7.参考文献

JR 東日本横浜支社, 「特急「踊り子」 - JR で行く、伊豆の旅 - JR 東日本」, JR 東日本,

<https://www.jreast.co.jp/yokohama/izu/train/odoriko.html>, (2023-11-08 参照)

JR 東日本横浜支社(2023), 「伊豆方面特急列車主要駅時刻表 2023年9月20日~11月30日運転分」, JR 東日本,

https://www.jreast.co.jp/yokohama/izu/train/pdf/express_timetable_izu_doc.pdf, (2023-11-08 参照)

JR 東日本横浜支社(2019), 「JR 東日本ニュース『特急「踊り子」にリニューアル車両を順次投入します』」, JR 東日本, https://www.jreast.co.jp/press/2019/yokohama/20191128_yO1.pdf, (2023-11-08 参照)

8.特急サフィール踊り子

1. はじめに

本節では、「踊り子」につづき、秋の研究旅行で乗車した「サフィール踊り子」について紹介する。この列車は、JR 東日本が掲げる「グループ経営構想V（ファイブ）～限りなき前進～」のもと、2020年3月14日に運行を開始した特急列車である。この列車名称は、宝石のサファイヤのような青く輝く美しい伊豆の海と空をイメージさせ、上質・高級で優雅な旅を楽しんでもらいたいという願いからつけられた。同様に車体の列車ロゴマークも、「宝石のサファイヤ」をイメージして制作されたという。



サフィール踊り子号(伊豆急下田駅)

2. 運行形態

サフィール踊り子は、前節の踊り子と同様に、東京駅から東海道本線、伊東線、伊豆急行線を経由して、伊豆急下田駅まで運行されている。2023年11月現在の運行本数は、定期列車の1日1往復である。また、火曜・水曜以外は臨時列車として1日1往復増発され、土日祝日の伊豆急下田行のみ新宿始発となる（東京・品川に代わり渋谷に停車）。時間帯は伊豆急下田方面が11時頃と12時半頃、東京方面が14時頃と17時頃の発車となる。東京から伊豆急下田までの所要時間は約2時間半（3号のみ約3時間）となっており、踊り子号との差はあまり無い。なお、詳細な時刻は、前節引用の「伊豆方面特急列車主要駅時刻表」を参照されたい。また、踊り子とは異なり、定期列車の修善寺方面への乗り入れは行われていない。

3. 停車駅・沿線概況

東京発着便の停車駅を以下に示す。

東京・品川・横浜・熱海・伊東・伊豆高原・伊豆熱川・伊豆稲取・河津・伊豆急下田
前節の踊り子と比較すると、JR線内で川崎・大船・小田原・湯河原に停車しない。停車駅が少ない

ことは、サフィール踊り子の多くの利用者が、伊豆急線内まで利用することを想定しているからだと思われる。全車グリーン車で設定され、特別感あふれる車両で運行されることを考えると、短区間での利用は想像しにくい。停車駅が少ない一方、所要時間には差がないことから、サフィール踊り子のデビューにより、当該区間の速達性が向上したとまではいえない。

沿線の概況については、運行区間が重複する前節の記述を参照してほしい。

4. 車両

サフィール踊り子は、E261系8両×2編成で運行されている。編成の内訳は、1号車（伊豆急下田方）がプレミアムグリーン車(1+1列)、2～3号車がグリーン個室、4号車がカフェテリア、5～8号車がグリーン車であり、定員は164名となっている。

1号車のプレミアムグリーン車は、JR東日本初の試みである。シートピッチ1250mmの大きな座席は、窓に向けて回転させることができる仕様となっている。また、収納スペースを頭上ではなく座席下に設置することで、ダイナミックな車窓を楽しめるという。

2～3号車のグリーン個室は、4名用と6名用があり、いずれも窓が海側（伊豆急下田方面の進行方向左側）に設置されている。仲間や家族と利用することを想定したこの座席は、落ち着いてくつろげるカフェをイメージしているという。

4号車のカフェテリアでは、中国料理「美虎-Miyu-」の五十嵐美幸氏監修した、サフィール踊り子限定の食事を楽しむことができる。落ち着いたあるブラウンを基調としたデザインの車内にはカウンター席とテーブル席、そしてオープンスタイルのキッチンが設置されている。

5～8号車のグリーン車は、2+1列でシートピッチ1160mmのゆったりとした座席となっている。全座席にはコンセントと読書灯が付いている。他の車両と共通して天窓が設けられており、空の色や太陽の光を感じることができる。

デザインプロデュースおよび車両デザインは、奥山清行氏が代表を務める「KEN OKUYAMA DESIGN」が担当している。E261系の外観は、伊豆の圧倒的で雄大な自然を表現した「エクステリアデザイン」となっている。ベースカラーの紺碧色は「伊豆の海と空」、車両前面から屋根上にかけてのホワイトは「伊豆の砂浜が太陽の光を受けて金色に輝く様子」、車体側面のグレーは「溶岩地形である城ヶ崎海岸の黒々とした岩石」をそれぞれイメージしていると説明されている。

そのほかの車両設備としては、トイレが5か所（うち1か所に身障者用設備あり）、車いす対応座席が2席設置されており、バリアフリーにも配慮がなされている。また、男女兼用トイレにはベビーチェアおよびベビーベッドが設置されており、子ども連れの旅行でも安心であろう。荷物置場は、個室とカフェテリアを除く1号車と5～8号車に設けられており、大きなキャリーケースなどを持った旅行客を想定していると思われる。

(4年 井上)

5.乗車記録

乗車列車 8004M 特急サフィール踊り子4号

乗車区間 伊豆急下田(16:39)→横浜(18:56)

座席 個室:3号車1番(6名) 座席:6号車4AB

充当編成: E261 系 RS1 編成

伊豆急下田駅では列車改札を行っているので、発車前から改札口に多くの人が並んでいた。客層は若干年齢層が高いようにも感じたが、専ら運動に用いる服を着ている人も散見され、伊豆の観光と組み合わせられて利用されていることが推察された。

乗り込むと、まずは車内の観察を行った。まず、座席を見ると、やはり通常の座席車よりも大幅にグレードアップがなされていることが感じられた。座席にはレッグレスト(電子)、読書灯、コンセント(各座席)など通常の特急列車のグリーン車で用いられている装備が当然に備えられているほか、質感もよく、天窓が設置され開放感を創出していた。一方、個室に関しては、海側を向いてソファーが並び格好になっているが、車内には様々な装飾品がおかれ独特の雰囲気を出しているほか、コンセントが多数設置され機能性も考慮されている。



個室の様子

座席の様子

伊豆稲取駅付近では列車は海岸線付近を走行し、更に伊豆大島が見える旨の案内放送がなされ、徐行運転も行われた。伊豆急線の名所を利用し観光客を楽しませる良い施策であるように感じた。

列車は伊豆急線・伊東線内では河津・伊豆稲取・伊豆熱川・伊豆高原・伊東に停車したが、どの駅でも乗降は少なかった。一方、熱海(17:58 着)ではそれなりに乗降客があり、18:10 発のこだま 745 号名古屋行き、18:07 発の浜松行きの普通列車に乗り換えたのであろうか。(なお、上りの新幹線は 18:02 発、18:35 発となり、接続が考慮されているようには思えない。) 熱海を発車すると横浜まで停車はない。

この間、私を含め部員 2 名がカフェテリアに行き、食事を体験した。私は、「肉厚あぶりチャーシュー丼～魚の旨味ダレ～」(1950 円)を選択した。食事前はチャーシューを魚醤で味付けるのはいかなものか、と思っていたが、食べてみるとなかなか出汁の聞いた和風の味のように感じられ、また厚切りの肉も柔らかくクオリティはなかなかであると感じた。他方の部員は、「豚の角煮入り魚出汁復興つけ担々麺」(1900 円)を食べていたが、感想としては、味は良いが、量が少なく、割高に感じる、とのことであった。確かに、私も客観的に食事を見れば割高であると思った。確かに、乗車時間、予定されている客層、車内で調理をするコストを踏まえれば妥当であるようにも感じるが、結局のところ、理由はともかく、「今日は特別だから」で済まされてしまうのだろう。



担々麺

カフェテリア内部

列車は小田原で上野東京ライン前橋行き、平塚で上野東京ライン宇都宮行き、大船で上野東京ライン籠原行きを追い抜いた。本列車は 8004M とあるように臨時列車であるが、このように速達性が確保されていることはなかなか興味深い。本列車の運行のない平時から毎日運行の普通列車が時間調整をする所謂「予定臨」の形式をとっているわけだが、乗客の需要に応じて列車を運行させつつ、速達性もある程度維持するという姿勢が伺える。列車は順調に横浜駅に到着した。案外にも横浜駅での乗降は多く、やはり新横浜駅が離れた位置にあることが影響しているのであろうか。

(2年 佐野)

6. 考察～観光列車と「個室」～

近年、観光客向けに投入される列車に個室がつくことが多くなっている。わかりやすいのは近畿日本鉄道で、運行開始が 2013 年のしまかぜや 2022 年のあおによしには個室を備えているのに対して、運行開始が 2020 年のひのとには個室の設定がない。同社が観光とビジネスではっきりターゲットと行動原理を分けていることが推察される。このように、個室はグループで楽しみを共有することもある観光において、彼らだけの空間をとって用意されるのだ。構造上個室しか作れなかった黎明期の鉄道からオープン客室へと進化し、今度はオープン客室でも個室でも作れるようになったから個室が再度注目されたのは面白い変化である。事実、客車列車をのぞけば、個室は絶滅した存在であったのだ。

今回乗車したサフィール踊り子にも個室が備えられていた。個室と普通の席で異なったことは、車内検札の確認とヌードルバーの利用方法であった。グリーン車プレミアムグリーン車では車掌端末により空き情報が共有され、その席にいる限りにおいて検札は行われなかったが、個室では車掌により確認が行われた。これは個室はプライベート空間のためカーテンを閉め切る人が多いからだと推察される。実際他の個室利用者はカーテンを閉めて、完全なプライベート空間で移動を楽しんでいた。それ自体は推奨された行為だが、不正利用が外から確認できないため都度検札しているのであろう。ヌードルバーを利用する際にはグリーン車プレミアムグリーン車では 4 号車のスペースを利用するが、個室ではルームサービスという形での注文であった。多くの人にヌードルバーを利用してもらうための策でもある。

このようにサフィール踊り子は普通の、熱海や伊豆という観光需要の大きい地域で何本も特急を走らせる環境にあるからこそできる多様な楽しみ方の提供であった。

(4年 稲垣)

7.参考文献

東日本旅客鉄道株式会社「伊豆エリアへ新たな観光特急列車を運行します」,2018年5月8日.

同上「伊豆エリアの新たな観光特急列車の名称等の決定について」,2019年5月8日.

同上「2020年3月ダイヤ改正について」,2019年12月13日.

同上「サフィール踊り子」(<https://www.jreast.co.jp/saphir/>) ※2023年11月9日最終閲覧.

乗りものニュース「新型特急E261系、伊豆方面に投入へ JR東日本初『プレミアムグリーン車』設定」(<https://trafficnews.jp/post/80384>) ,2018年5月8日.

9.DMZ 観光列車 平和を望みながら、再び走る列車

2023年は韓国と北朝鮮が休戦協定を結んでから70年が経過した年である。KORAIL社はそれを記念するため一時的に今年の6月から10月まで月に2回‘DMZ 平和列車’を運行した。この列車は元々定期運行していたが、2020年コロナ禍によって3年間運休になっていた。

この列車の料金は5,000ウォン（往復基準）であり、水原駅から出発し韓国の軍事境界線の中に位置する唯一の駅である都羅山駅まで運行する。この列車の終着駅である都羅山駅には、‘南の終着駅ではなく、北側への始発駅です’というフレーズが書かれている。



(写1) 都羅山駅の風景 (写2) 都羅山駅に書かれているフレーズ

この列車の再運行に対し、キョンギ道の関係者は‘DMZが持っている平和的な価値、そしてキョンギ道が追求しているもっと大きい平和に関する広報を行うと共にDMZが持つ生態と平和の価値をより拡散させるためにDMZ 平和列車の運行を再開することになった’と述べた。

DMZ 平和列車はまだ定期運行が始まっていないので、今すぐ行ってみることはできない。しかしウクライナとイスラエルなどで起きっている戦争から平和の大切さを学んだ方がいたら、いつか韓国に来た時平和の象徴であるDMZ 観光列車に一度乗ってみるのも悪くない経験かも知れない。

(3年 金慧圓 / キム ヘウォン)

4

考察

1. 鉄道会社にとっての観光列車の存在

1. 鉄道会社にとっての観光列車の存在

日本の鉄道には JR、私鉄問わず様々な観光列車が走っている。なぜ鉄道会社は観光列車を走らせるのか、また地域にどれだけ貢献しているのか考察していきたい。

2. 観光列車

JTB 総合研究所により観光列車とは「内外装を凝らし、味覚を楽しみながら旅行が出来るなど、乗ること自体を目的にした列車」と定義づけている。

3. 歴史

初めて現在の意味の「観光列車」の呼称を用いたのは、1990年にJR東日本に登場した「ノスタルジックビューートレイン」である。この列車はそれまでの「ジョイフルトレイン」と違い、ほぼ五能線でのみ運行された。しかし好評だったためその後「リゾートしらかみ」として引き継がれ、2000年代に入るとJR東日本の他路線でも「きらきらうえつ」「きらきらみちのく」といった追従例が生まれたほか、JR北海道やJR西日本などでも同様の列車が運行され始めた。2010年代には利用客の増加や沿線観光地の振興を目的に、地方私鉄でも相次いでこうした列車が数多く誕生した。また、JRでは「伊豆クレイル」や「伊予灘ものがたり」など全車グリーン車の列車が複数登場し、豪華寝台列車「四季島」が登場するなど、進化し続けている。

4. 観光列車の役割とは

鉄道やそれに関連する施設は次のような魅力がある。まず車窓風景である。変化に富む自然景観や田園景観等を愛でるに相応しい風景、普段の通勤電車ではできない乗車体験そのものなどの非日常的な列車に乗車すること自体が希少な観光体験でもある。地域の産業・暮らしを支えてきた長い歴史を持つ地域鉄道は、近代化の面影を残す文化資源としても価値が高い。鉄道ファンだけでなく一般観光客にとっても、地域の産業・暮らしの文化等をテーマとする観光において、魅力ある体験の場となる。これらの非日常的な要素を強く生かせるのが観光列車である。

観光列車は以下のような点で鉄道会社や地域振興に役立っている。

1. 駅舎の観光魅力や集客力の創出・向上／駅・車両基地機能の観光活用
2. 車両自体の観光魅力や集客力の創出・向上
3. 接客サービス向上
4. 観光利用目的の輸送サービスの創出・向上
5. 観光利用目的の運賃割引
6. 特産品開発
7. 鉄道および地域のイメージ向上
8. 沿線地域の観光魅力や集客力の創出・向上
9. 沿線地域の観光魅力の情報発信
10. 観光乗継交通との連携
11. 地域の多様な主体との連携による観光振興の取組
12. ファン取込

■観光列車化・車両内イベントのタイプ

テーマ	概要	具体的なイベント列車
飲食	運行している車両内で飲食をふるまう。	シチュー列車、ほろ酔い列車、けの汁列車(弘南鉄道)、しし鍋列車(樽見鉄道)・おでん列車、ビール列車、ワイン列車、酒蔵開放列車、薬膳列車、朝市列車、グルメ列車
音楽や演芸	音楽を奏でたり、演芸を披露する。	ジャズトレイン(三陸鉄道)、復興歌声列車(三陸鉄道)、落語列車、シアター列車等
季節の祭事	季節毎の祭事・節句を車両内で実施する。	サンタ列車・クリスマス列車、節分豆まき列車、おひな様列車、鯉のぼり列車、七夕列車、鈴虫列車、風鈴列車、お月見列車、ハロウィン列車等
宴会	冠婚や男女の出会いに関するイベント	結婚式列車、独身交流会列車・お見合い列車等 会議列車
学習	大人、子どもがそれぞれの立場で学ぶ	俳句列車、クイズ列車、夏休み自由研究列車、絵本読み聞かせ列車等
その他		ファッションショー列車、コスプレ列車

また次の図で鉄道観光事業だけでなく実際に鉄道会社を取り組み会社の収益向上につながっている事例を紹介したい。

■特産品開発・販売が地域鉄道経営の収益向上に大きな役割を演じている例

地域鉄道名	特産品等の概要	事業効果																					
銚子電気鉄道	地域の名物菓子である「ぬれ煎餅」や、「たい焼き」「たこ焼き」等。特に「ぬれ煎餅」は、駅売店で販売するだけでなく、全国のデパート等様々な場所で売っている。	「電車修理代を稼がなくちゃ、いけないんです」という売文句とその取組姿勢が話題を呼び、販売したぬれ煎餅が全国的なブームになる。一時は本業の運輸収入以上の売上を計上																					
和歌山電鐵 資料) 小嶋光信: 日本一のローカル線をつくる～たま駅長にまなぶ公共交通再生, 学芸出版社	イメージシンボルとなるスーパー駅長たまや、ユニークないちご電車、おもちゃ電車等を、訴求力ある興味対象、観光対象として登場させるとともに、これらをキャラクター化した、多くのグッズを開発し、通販を含めて広く販売している。	<table border="1"> <caption>2005年～2010年の売上収入の推移 (単位: 倍)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2005年</th> <th>2006年</th> <th>2007年</th> <th>2008年</th> <th>2009年</th> <th>2010年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>グッズ売上収入等</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>34</td> <td>73</td> <td>77</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>運輸収入</td> <td>303</td> <td>334</td> <td>331</td> <td>351</td> <td>348</td> <td>395</td> </tr> </tbody> </table>	年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	グッズ売上収入等	0	6	34	73	77	109	運輸収入	303	334	331	351	348	395
年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年																	
グッズ売上収入等	0	6	34	73	77	109																	
運輸収入	303	334	331	351	348	395																	
遠州鉄道	地元農家との契約や独自加工品開発により、静岡県浜松、遠州地方のお土産を充実させ、「遠鉄マルシェ」として商品化。高速道路SAやグループ会社店舗等で販売している。	人気商品として、ブランドとなりつつある。																					

鉄道会社の観光列車に関する取り組みについてまとめてみたが上記のことからもわかるように、近年の鉄道会社の観光の取り組みを語るうえで列車そのものだけで語ることは困難である。各鉄道会社が事業の拡大、多角化を進めるだけでなく政府などの地域創生などの取り組みによって非常に複雑なものになっているからだ。今後もどのような観光列車や事業が登場するか注目していきたい。

(2年 長谷田)

5.参考文献

日本観光振興協会調査 <https://www.mlit.go.jp/common/000991950.pdf>

2. 本研究中の観光列車の存在

1. ラ・マル・ド・ボア

この列車は JR 西日本が各地で運行している観光列車の 1 つであり、213 系の改造車両によって運行されるが、全車グリーン車というハイグレードな仕様となっている。JR 西日本が運行する観光列車はキハ 40 などの古い車両を改造した車両で運行されるものが多いがこの列車も同様である。JR 西日本においては各地で運行している観光列車の岡山・瀬戸内地区バージョンといった位置付けであると考えられる。他に同様の観光列車として広島県では etSETORA、山口県では〇〇のはなし、山陰 2 県ではあめつちが挙げられる。

2.DL やまぐち

SL/DL やまぐちは SL 北びわこ廃止以来、JR 西日本管内唯一の SL であり、SL が故障や整備等で走らない時でも DL での牽引で運転されており旧型客車での旅の人气が伺える。定期的に運行されている臨時列車の中では JR 西日本唯一の客車列車であるため同様の位置付けと言える列車はなく唯一無二の存在と言える。また、特に重連や特別なヘッドマークを掲出する時など、沿線の撮影地のマナーが度々問題となっており、運賃・料金収入の増収にならないにも関わらず、沿線警備のコストが嵩む点は問題であると考えられる。

3.パレオエクスプレス

パレオエクスプレスは東京から最も近い SL であることを PR しており、秩父鉄道の代名詞とも言える観光列車である。以前事故の影響により SL が長期の運用離脱を余儀なくされた時にも牽引機を電気機関車に切り替えて運行するなど重要な存在であることが窺える。秩父鉄道の HP を開いても鉄道情報や長瀬などの観光情報と同列でパレオエクスプレスの専用ページが用意されており、同社の代表格と言える観光列車にして唯一の観光列車と言えるであろう。

4.VSE

VSE はロマンスカーの名で有名になった小田急の特急列車の人气が、展望席のない通勤向け特急車両の登場により低迷していた時期に観光需要に対する起爆剤として投入された車両であり、登場以来ロマンスカーの代名詞とも言える存在である。VSE は 2023 年 12 月 10 日にツアー運行を含めたすべての運行を終えることが発表されている。定期運行終了の発表以来、その人気の高さからツアーなどはほとんど満席となっており、また昨今は毎週のように臨時運行のツアーが企画されており、小田急内での重要度も窺える。

5.北九州レトロライン

北九州レトロラインは平成筑豊鉄道の一路線という扱いではあるが、トロッコ車両での運転であり、

運行日が季節限定であることからして完全に観光目的のみで運行される路線と言える。路線自体も平成筑豊鉄道の他路線とは隔絶されている。

6.踊り子

踊り子は定期旅客列車であり、料金体系もB特急料金に位置付けられている。一方、始発列車は定期便では下りの始発は東京駅を9時出発、上りの最終は東京駅に17時49分到着であること、現在の料金体系に改定された際に熱海や小田原の乗継割引適用対象から除外されたことを踏まえると観光列車としての側面が強いことが窺える。東京を起点とする特急と比較すると中央方面のあずさかいじ、常磐方面のひたちときわは都市間輸送を主体として早朝から深夜まで運行されており性格が異なる。他方、高崎方面の特急である草津・四万とは、かなりの部分で新幹線と並行するにも関わらず運行されている点、温泉地向け特急である点、運転時間帯などで酷似しており、同様の目的で設定されている特急であると考えられる。

7.サフィール踊り子

サフィール踊り子は伊豆方面の特急列車である踊り子のハイグレードバージョンとして、同車の登場前に同様の位置付けであったスーパービュー踊り子に代わりデビューした車両である。全車グリーン車であるのみならず、通常のグリーン車より格や高いプレミアムグリーンに加え、車内で食事できるカフェテリアや多くの個室を備え、JR東日本の観光特急の中でも特にグレードの高い車両と言える。JR東日本において現在、全車グリーン車の観光特急列車は存在せず、異色の存在と言える。

(院3年 中島)

3. 観光客にとっての観光列車の存在

観光客にとって、観光列車はどのような存在なのだろうか。

一つ目は、「自分たちが行きたい観光地に向かうための交通手段の一つとしての存在」というのが考えられる。観光列車は、旅行客が観光地で行動しやすい時間に合わせた運行などが行われているため、観光客としては非常に使いやすいと思われる。踊り子号など、都心から観光地に向かう列車は特にこの要素が大きいと言える。

二つ目は、「旅行先を移動しながら感じられる存在」たることである。観光列車では、車内にその土地の観光スポットを紹介する広告を掲示されている、その地の特産物が車内で提供されている、乗務員による地域のガイドが行われるなど、移動中でありながら現地に行った気分を味わうことができる。さらに、観光地では速度を落として運行することで、列車に乗っているながら観光地を充分に見ることが出来るような工夫もなされている。こういったサービスを提供することで、観光客はその地についての理解が深まり、現地での観光をより充実したものとすることができる。

三つ目は、「非日常を感じられる空間としての存在」である。サフィール踊り子など、高級観光列車では特にこの傾向は強いと思われる。このような列車では客層を見ても、学生やファミリー層よりも社会人の方が多く、普段の仕事疲れを癒すための旅行をされている方々が主なターゲット層であると考えられる。しかし、リラックスをするための旅行でも、旅行疲れをしてしまうこともある。そういった時

に、前述の地域を感じさせる工夫に加えて、観光列車がゆとりのある空間を提供することで、観光客は旅行の余韻を残したまま、ゆったりとくつろぐことができるだろう。

以上のように、観光客にとって観光列車は観光における足となるだけでなく、その旅をさらに実りのあるものとして享受できる、旅の一つの軸になり得る存在であると言える。

(3年 肥田)

5

提言

1.理想的な観光列車とは

今日、列車は単なる移動手段ではなく、それ自体が高い付加価値を持った観光資源としても機能している。JR九州の豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」は3泊4日で一人当たり最高170万円とかなりの高価格となっているにも関わらず、現在も抽選倍率4倍と非常に高い人気を誇る。ななつ星の例は極端かもしれないが、実際に近年の鉄道各社は豪華な設備や質の高いサービスを売りにした観光列車を多く登場させている。例えば、JR東日本は全座席がグリーン車またはさらにグレードの高いプレミアムグリーン車で構成される観光特急列車「サフィール踊り子」を、東武鉄道は展望室やラウンジなど豪華な設備を備えた特急列車「スペーシアX」をデビューさせた。受け入れる観光客の人数を抑えてサービスの質を向上させることで、観光客の満足度を上げると同時に、価格をそれに見合った水準に引き上げることで単価の向上も実現できる。このような戦略は日本に根強い低価格ビジネスからの脱却を促進し、労働者の待遇改善や生産性の向上を期待できる。今日において、観光産業は「量より質」を追求することで、受け入れ側の負担を軽減し、より大きな経済効果を生むことができるだろう。また、最近の傾向として一つの地域の魅力をじっくり味わいたいというニーズが増加している。そのため、特に地方路線の観光列車には地域の特色を盛り込むというアプローチも重要になってくる。例えば、地域の特産品を取り入れた内装、その地域の名物を使用した食事の提供、観光情報の案内などが挙げられる。特に外国人観光客は地域の住民との交流を楽しむ人も多く、観光列車が沿線の地域と一体となって観光を盛り上げていく姿勢はますます重要になっていくだろう。

また、最近では観光においても環境への配慮が求められており、その点でも列車が果たせる役割は大きい。環境省によると、鉄道が排出する単位輸送量(人キロベース)あたりの二酸化炭素は、自家用乗用車の約9分の1、航空の6分の1に過ぎないというデータもある。観光で飛行機を使うかわりに鉄道を利用すれば、環境負荷をかなりの程度抑えることができる。実際に、環境への配慮で先進的なヨーロッパでは環境負荷の低い夜行列車が再び注目されているという。日経新聞によると、スウェーデンの長距離国際列車の運行会社スネルトゲットがスウェーデンのマルメからドイツのベルリンをつなぐ路線を、ストックホルムーベルリン間の夜行路線に転換したところ、乗客数は過去の6倍の水準まで増加したという例もある。確かに飛行機を利用した方が目的地に圧倒的に早く着くことができるのは事実だが、ビジネス利用客と異なり観光客は必ずしもそこまで急いで行くことを求めているとは限らない。現代の移動は何かと速達性が重視されるが、「ゆっくり行く」需要も確かに存在するのではないだろう

か。より長い所要時間やより高額な料金が発生するとしても、それに見合う価値を提供することができれば、需要は生まれるのではないかと考える。日本全国に張り巡らされた在来線のネットワークを活用し、夜行観光寝台列車を運行する余地があるのではないだろうか。このような列車によって全国の地方都市や観光地が結ばれば、新幹線駅や空港などが無い地域にも観光客を呼び込む足掛かりになるだろう。もちろん実現に向けて課題は山積しているだろうが、観光業の振興だけでなく日本社会全体に好ましい効果が期待できるのではないだろうか。

(1年 中川)

6

あとがき

1.バックナンバーの御案内

この度は当会研究誌をお読みいただきありがとうございます。

当会は毎年一橋祭に向けてテーマを設けた研究誌を発行しています。本年度は印刷したものを一橋祭で展示するほか、インターネット上でも公開を行いました。過年度の研究誌に関しては、一部を当会のホームページで全文を公開しています。

■ホームページで全文公開されている研究誌（2023年11月現在）

1993年「整備新幹線構想を問う～その実像と虚像～」

1994年「検証国鉄改革」

1995年「地方分権化時代の鉄道整備」

1996年「岐路にたつ地方公共交通」

1997年「パークアンドライド」

1998年「地域開発と交通整備」

1999年「利用しやすい交通機関を考える」

2000年「合理化とサービス」

2001年「モーダルシフト」

2002年「通学と交通」

2003年「鉄道における情報マネジメント」

2004年「鉄道事業に対する投資のあり方」

2005年「第三セクター鉄道と地域の未来」

2006年「人口動向の変化と都市鉄道」

2007年「鉄道事業におけるCSR」

2008年「都市間輸送ネットワーク」

2009年「鉄道貨物輸送の今」

2010年「『鉄道趣味』を旅する」

2011年「災害と鉄道」

2012 年「地域公共交通を考える」
2013 年「観光と地域鉄道の活性化」
2014 年「日本の高速鉄道輸出を考える」
2015 年「人口減少社会における鉄道多角化経営」
2016 年「直通運転の利便性を考える」
2017 年「JR 路線廃止問題を考える」
2018 年「鉄道と『統合』 - メディアの役割を考える」

■現在公開に向けて調整中の物(2023 年 11 月現在 公開のめどが立ちましたら公式 X(旧 Twitter)などで告知いたします)

2019 年「『通勤ライナー』と一般列車の共存」
2020 年「コロナ禍と鉄道」
2021 年「鉄道の『競合』と『共存』」
2022 年「鉄道の発展と省人化」

2.活動紹介

私たち鉄道研究会は、定期的な旅行、一橋祭への出店、部誌の作成、部会での部員同士の交流を主な活動内容としています。旅行は新歓期、夏休み、冬休みの計 3 回を基本としていますが、部員の要望次第でそれ以外にも実施する場合があります。一橋祭では、部にある鉄道模型を展示し、各部員が執筆した記事をまとめた部誌を配布しています。テーマはそのときどきによって変わります。その他の部会については、適宜、LINE などで日程調整をして、部員同士の交流を図っています。また、前述した内容でない活動であっても、部員の意見があれば実現できるように心がけています。

3.編集後記

本年度の研究誌を最後までお読みいただきありがとうございます。

新型コロナウイルスの影響でなかなか活動ができていませんでしたが、昨年度の一橋祭、春季休業中の水戸旅行を皮切りに部会や旅行などを徐々に復活させ、本年度は夏旅行を行うこともできました。また、対面となった新入生歓迎会の結果、2 人もの一年生に入会していただきました。

そのような状況において、やはり個人研究ではなく伝統である個人研究を復活させたいという部の思いが出てきました。コロナ禍前の研究をよく知る部員はほぼおらず、また部会なども順調にできなかったため、相当な苦勞が生じましたが、何とかこのような形になったことを大変喜ばしく思います。

表紙、本文部分のデザインを担当しましたが、昨年度の物の設計を踏襲しつつも、個人的にアレンジを加えました。来年度以降につなげるため、ご意見をいただけると幸いです。

最後になりますが、本誌をお読みいただいた読者の方、そしてなにより私の不慣れな計画によって苦勞を強いたのにもかかわらず原稿を提出していただいた部員の皆様に感謝を述べて、研究誌 2023「帰ってきた観光と観光列車戦略」の編集後記とさせていただきます。

(2 年 佐野)



いっ きょう てっ けん
一橋鉄研
IKKYO-TEKKEN
東京都国立市

たちかわ TACHIKAWA	こくぶんじ KOKUBUNJI
-------------------	--------------------



研究誌 2023

発行 一橋大学鉄道研究会

発行日 2023年11月22日

執筆 一橋大学鉄道研究会 部員一同

メール ikkyotteken@yahoo.co.jp

X(旧Twitter) @ikkyo_tekken