

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