

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目玉に値する。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立てられている。



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->

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>))