

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して用意されるのだ。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.

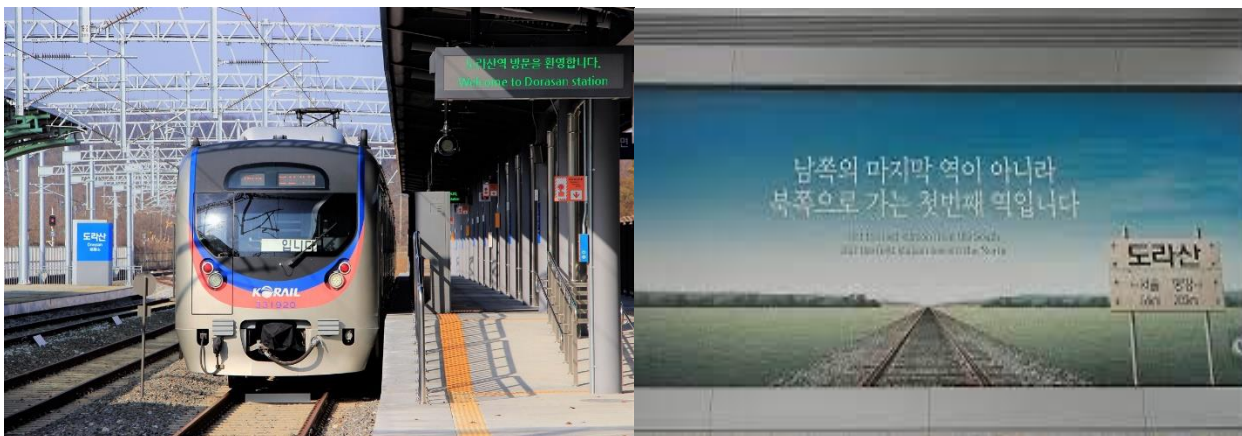
同上「サフィール踊り子」(<https://www.jreast.co.jp/saphir/>) ※2023年11月9日最終閲覧.

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つつあ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)