

論文『食堂車の歴史とこれからの展望』要旨  
(社)日本フードアナリスト協会「特別研究会」

フードアナリスト1級 影山浜名

1. フードアナリスト協会「特別研究会」活動概要

1) 指導者：(社)日本フードアナリスト協会 検定試験委員 茂木信太郎教授

(亜細亜大学経営学部 ホスピタリティ・マネジメント学科 )

2) 活動内容

- ①『書評』の作成による、食文化に関する歴史から現代に至る情報・知識の習得による理解力、文章力、表現力の育成
- ②『テキストクリティーク』による問題意識・批判的思考の醸成
- ③『論文』作成における、個人テーマ探索、文献調査、問題提起、論理展開など、①②により訓練した成果とした。

2. 論文『食堂車の歴史とこれからの展望』要旨

1) 緒言

現代の鉄道における食事提供サービスは、食堂車、駅弁の構内販売・車内（ワゴン）販売・ホーム立ち売り、および構内食堂などが挙げられる。1872（明治5）年、明治政府による新橋－横浜間の鉄道が開業し、その後の鉄道網の発展にともない、より多くの人々の長距離移動が可能となり、食堂車は、長時間の乗車における食事提供の施設とし設置された。明治時代は、駅弁の構内販売や立ち売り営業をしている駅、そして車内販売する弁当屋は極僅かであり、弁当を持参するほかは、食堂車を利用することとなり、重要な役割を担った。

その食堂車であるが、「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」と定義される。わが国の食堂車のはじまりは、1899（明治32）年とされ、ホテルを営む企業がその営業に携わった。第二次世界大戦中には、複数の食堂業者が合併して日本最大の外食産業となり、戦後の経済発展期には、特急電車には必ず食堂車が連結された。1972（昭和47）年の最盛期には、531列車に食堂車が組み込まれたが、2012年時点では、定期路線の上野－札幌間の寝台特急「北斗星」、臨時列車として上野－札幌間の寝台特急「カシオペア」、大阪－札幌間の寝台特急「トワイライト」の三列車に残るのみである。

2) 研究目的

現在、定期路線、臨時路線含めて三列車だけの連結となった食堂車に、今後、新たな展望はあるのだろうか。食堂車の衰退の理由として、文化・文明の発達にともなう外的要

因の視点では「鉄道的高速化にともなう乗車時間の短縮による食堂車利用の減少」「自席で飲食できる車内販売・駅構内販売・ファーストフード持ち込み乗客の増加」などが考えられる。しかし、食堂車の盛衰と今後の展望を推察するにあたり、食堂車自体の本質的な必要性や魅力、利用者層、利用目的を中心とした内的要因も重要である。

そこで、本稿では、食堂車の歴史とその後の盛衰を時代背景とともに俯瞰し、食堂車がどのようなものとして存在し、何故減少し、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索した。

### 3) 研究方法

食堂車に関する文献を調査し、①食堂車の誕生について、「どのような必要性があったのか」「どのような客層が利用したか」「どういう時に利用されたか」という視点で捉まえ、②時代の変化とともに食堂車の「利用目的、利用者層、サービス内容」は、どのような変遷を遂げたのかたどった。そして、誕生時の食堂車と、現在わずかに存在する食堂車のあり方の共通点を見いだすとともに、食堂車を連結した観光列車の今後の導入プラン例（JR九州）を探りつつ、食堂車の展望を考察した。

### 4) 結果

①1899（明治32）年5月25日、山陽鉄道（民営）の京都～三田尻間（山口県防府駅）にてわが国初の食堂車が開業した。食堂車は、上流階級層や富裕層、高級官吏のみが利用できる、高価なイメージをもつ洋食や酒とともに、相互交流、親交を目的として集う重要な場、あるいは、日常とは異なる豪華な旅を楽しむ数少ない施設の一つであった（図1）。山陽鉄道が、いち早く食堂車営業を導入出来た理由として、周辺地域が新興産業の活発化により比較的裕福であったことや同鉄道創業者中川彦次郎が叔父の福沢諭吉の進めで、鉄道の最先進国であるイギリスに留学し、その後日本へ鉄道技術・サービスを導入したことが挙げられる。

②1906（明治39）年には、鉄道国有法が制定され、食堂車の普及期に入った。鉄道は、主な有力私鉄が国有化され、国家事業、商用に留まらずに、国民の足として不可欠なインフラとなった。3等客車用に対しても和食堂車が用意され、食べ慣れた和食メニューが提供された。この時期には、展望車が連結された全席指定の事前予約が必要な列車も運行し、現在の観光列車である「カシオペア」を想起する。この普及期は、利用層の大衆化の一方で、鉄道旅行を楽しむ観光列車が実体化していった。

戦後、国民が食堂車を利用できるようになったのは、1949（昭和24）年からである。高度成長期には、エネルギー政策の転換の一成果として、1956年（昭和31）年、東海道本線の全線電化車両の完成、2年後には、東京―博多間列車「あさかぜ」にオール電化の調理室を導入、そしてビジネス特急「こだま」では、商用の乗客が、短時間での食事提供と食事時間を享受できるビュッフェ車輛を利用するようになり、1961（昭和36）年には、ビュ

ッフェ車輛を含む食堂車は 110 列車まで増加した。1964（昭和 39）年、オリンピックの開催に合わせ、東海道新幹線が開通、1970（昭和 45）年には、大阪万国博覧会が開催され、行楽客の増加にともない食堂車の利用も増加し、1973（昭和 48）年、食堂車は全国で 531 列車に連結されピークを迎えた。

その後、新幹線の拡大にともない在来線、特急列車の減便、また、1970（昭和 45）年のすかいらく 1 号店の開業を機に進展したチェーンレストランやファーストフードの台頭により、乗客の食堂車への需要が減少していった。予約無しで利用できる食堂車は、日常の外食と同様の感覚となり、特別感も薄れ次第に大衆化していった（図 2）。メニュー数の限界や市場より割高となるビュッフェ車輛も、次第に飲み物だけという利用者が現れ、カフェテリアに変容した。さらに自席で手軽に食べられる駅弁の需要と競合し、1986（昭和 61）年、国鉄在来線の昼間の食堂車営業はすべて終了した。

③1987（昭和 62）年の国鉄民営化後も食堂車を連結する列車は減少し、現在では、寝台特急「北斗星」「トワイライト」「カシオペア」の 3 列車が、予約制の観光列車として運行されている（図 3）。これらの列車は、食堂車のはじまりである明治後期の成田鉄道の喫茶室の石版画にみられるような洒落た車輛内風景と重なり、大衆化した食堂車とは質を隔てるように感じられる（図 4）。

④多額の投資と運営コストを必要とする食堂車の導入は実現されにくいなか、本年 2013 年秋、JR九州は、「クルーズトレインななつ星 in 九州」という寝台観光列車の運行を開始する。寝台車、食堂車、ラウンジカーで編成され、3泊 4 日で九州を一週するという時間を贅沢に使った豪華列車であり、申し込みに当選した乗客達が、食堂車で九州名産の食事を味わい、そして、ラウンジカーに集い交流を楽しむであろう（図 5）。

## 5) 結論

食堂車のはじまりは、上流階級や高級官吏の交流の場として利用され、美しい内装、洋食を中心とした豪華な食事を楽しむ非日常的な施設であった。しかし、普及期、高度成長期において、鉄道が次第に日常の足へと発展していくとともに、食堂車は、商用や行楽の目的で、一般層の利用が増加していった。そして、大衆化、非日常感の希薄化によりハレの日の楽しみとしての利用が減少してしまったことが、衰退の一因と推測される。

これからの食堂車は、寝台特急「北斗星」「トワイライト」「カシオペア」そして、2013 年秋運行開始予定の「クルーズトレインななつ星 in 九州」の計画にみられるように、事前に予約をし、観光や記念日の思い出として利用されていくであろう。まさに、明治後期に導入された食堂車が、上流階級層の交流を楽しむ場として利用されたのと同じように、現代においても、食堂車は観光列車に繋がれ、非日常的な食事を楽しむ特別な場として存続していくであろう。



図1 山陽鉄道 食堂車開業当時 (1989年)



図2 特急「白山」 さよなら営業 (1978年)



図3 寝台特急「トワイライト」食堂車 (2013年)



図4 成田鉄道 喫茶室 石版画 (1902年)



図5-1 クルーズトレインななつ星 in九州 (2013年) 食堂車



図5-1 クルーズトレインななつ星 in九州 (2013年) ラウンジカー