

昼行特急「おおとり」と 食堂車

函館市医師会

みずせき
水関

きよし
清

調理設備を備えた鉄道車両のことを、食堂車と呼ぶ。新幹線での食堂車営業が全盛期の時代には、日本食堂、帝国ホテル、都ホテル、ビュッフェ東京の4つの業者がそれぞれ自慢の料理を競っていた。時刻表には列車ごとに食堂車の担当業者が明記されており、乗客は自分の好みの業者を選ぶことができた。帝国ホテルのステーキ定食、日本食堂のビーフシチュー定食の人气が高かったものだ。

こうした、乗客が予約なしで出向いて料理を注文できる、市中の食堂ならどこにでも見られる形態は、国内では2000年3月の東海道・山陽新幹線「グランドひかり」での営業終了によって消滅してしまった。法規の面から言えば、食堂車にも、それら飲食店と同様に、食品衛生法に基づく営業許可が必要であり、所属する車両基地や、食堂車の営業を担当する拠点を管轄する保健所から営業許可を取得しなければならない。特に2021年以降は「HACCPに沿った衛生管理の義務付け」や「食中毒対策強化」が求められるようになったため、以前のように、乗客が予約なしで食事を摂ることができる大衆食堂的イメージの食堂車の営業再開を望むことは、さらに困難となった。

2023年現在でも、ローカル線の車窓と食事を楽しむことを目的にした『レストラン列車』や、調理室はないものの、調理済み食品を完全予約制で提供する『観光列車』では、食事をしながら車窓風景を楽しむことができるほか、各地を定められたコースで周遊する『クルーズ列車』を予約して、その車内の「ダイニング・カー」でコース料理などの提供を受けることはできるが、先の「グランドひかり」の時代のように、列車の旅の最中に空腹を覚えた時はもちろんのこと、長時間乗車で固まってきた姿勢や雰囲気を変えるために、食堂車を訪れて、メニューと財布の中身を見比べながら、気ままに注文した料理を、車窓を流れる景色をおともに、こころゆくまで楽しむ、という、列車ならではの愉しみは、もはや思い出の中だけになってしまった。

日本の鉄道に食堂車がお目見えしたのは、1899(明治32)年5月25日のこと、現在の山陽本線の前身・山陽鉄道が、京都と三田尻(現・防府)との間に走らせた急行列車のうちの1本に連結したのが初めとされる。官営鉄道も追随し、1901(明治34)年12月15日に、食堂車を導入したが、機関車の牽引能力の制約のために区間連結となって、東海道線の新橋・国府津間と沼津・馬場(現・膳所)間、さらに京都・神戸間という区間で、3分割してサービスを提供し

たという、珍しい歴史が残されている。先の「グランドひかり」のようなサービスは、約100年の歴史をもって、その営業を終えたことになる。

昭和40年代後半の東京・札幌間における鉄道と航空機の輸送シェアを、鉄道は約8,000席、航空機は約5,100席とされた、当時の総座席数から推測すると、鉄道優位の状況は明らかであった。昭和47年3月の時刻表を例にとれば、前日の午後から夜にかけて上野などを出発した特急から青函連絡船を経て、函館から札幌方面へ向かう列車として、特急が7本・急行が6本、計13本の定期列車が設定されていた。上野から函館までに約12時間、函館からの直通特急が設けられていた札幌・旭川・網走・釧路までの所要時間は、各々おおよそ4時間・6時間・10時間・10時間という長時間の乗車が求められた時代であった。上野～網走間の移動を例にとれば、乗車中に夜・朝・昼・夜の4食を摂らねばならず、すべてを駅弁で済ませることに抵抗があったと思われる、札幌および札幌以遠の道内各地と函館との間を結ぶ列車にはいずれも食堂車が連結されていた。最盛期には1日10往復の列車で、約4,000人の空腹を満たしたという。

昭和50年代になると、東京・札幌間における鉄道と航空機の輸送シェアは逆転し、新千歳空港と札幌を核とした路線網に改変されたことにともなって車両の高速化が図られて走行時間が短縮し、特急列車からは食堂車が姿を消していった。

道内で最後まで残った、食堂車を連結した昼行特急のひとつ、函館11時38分発の特急「おおとり」に乗車したことが思い出される。当日朝になって急に決まった出張で、函館駅に駆け付けたのは11時過ぎだったが、かろうじて禁煙車両の4号車に座席を確保できた。当時は喫煙車両の割合が高く、9両編成の「おおとり」のうち2両が禁煙車、5両が喫煙車で、グリーン車と食堂車も喫煙可能であった。出発時刻間際の乗車だったため、食堂車の営業開始の放送を聞いてすぐに6号車に向かった。おりしも、さような「食堂車」フェアが催されていた。うなぎ定食・北海道定食・かに飯定食が各200円引きで、3本以上のビール注文で1本サービス、コーヒーおかわりサービス、という心づくしのもてなしであった。

昼食時ではあったが空席が多く、喫煙者と同席することもなく、780円の「かに飯定食」をいただいた。箸休めに目をやる車窓には、小沼の静かな湖面と、山麓をS字カーブを連ねて下っていく間に断続的に現れては、その稜線の姿を変えていく駒ヶ岳の佇まいが展開していった。本来なら主となるべき、食卓に置かれた料理を口に運ぶことを、ひと時忘れるほどの、道南の秀峰による車窓の演出であった。

駒ヶ岳の姿は今も変わらないが、この「おおとり」食堂車における隠し味ともいえるべき、移り行く車窓の愉しみは、翌月のダイヤ改正によって失われてしまった。