

日本のクルージングトレイン

～「走るホテル」豪華寝台列車デビュー～



TRAIN SUITE 四季島 | JR 東日本(左上)

クルーズトレイン『四季島』(response.jp/article/2016/10/15/283623.html)より引用

TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE | JR 西日本(右上)

日経新聞(www.nikkei.com/article/DGXLASHD23H4A_T20C17)より引用

ななつ星 in 九州 | JR 九州(下)

ななつ星撮影テクニック(<https://ptl.imagegateway.net/contents/original/arc>)より引用

1. はじめに

クルージングトレインとは鉄道輸送の本来の目的である旅客輸送とは異なり、列車そのものを観光資源・宿泊施設として有名観光地を巡る列車のことをいいます。皆さんにおかれましては2013年に運行開始した「ななつ星 in 九州」、そして本年度の5月から運行開始した「TRAIN SUITE 四季島」や6月から運行開始した「TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE」が記憶に新しいと思います。

本稿では「走るホテル」と謳われる豪華寝台列車の魅力をお伝えするとともに、「四季島」、「瑞風」、「ななつ星」を徹底比較していきたいと思います。

2. TRAIN SUITE 四季島

(1) 概要

「TRAIN SUITE 四季島」は2017年5月1日から運行を開始しました。コンセプトは「深遊・探訪」という四季によって様々な表情を見せる日本の奥の深さと出会い、人生の今までにない体験と発見を鉄道の旅で味わうというものです。日光・函館・登別・青森などを訪れる3泊4日コース、冬限定の白石・松島・青森・鳴子温泉などを訪れる2泊3日コースや山梨・姨捨・会津若松を訪れる1泊2日コースなど豊富な旅プランがあります。また、「四季島」のお出迎え・お見送り募集を募るなど訪れる地域とのつながりを重視し、地方の魅力を発信する役割も担っています。

(2) 特徴

「四季島」をデザインしたのは北陸新幹線 E7/W7 系、秋田新幹線 E6 系のデザインを手がけた奥山清行氏です。「四季島」は今までに例を見ない突き出した先頭部、上質感にあふれるゴールド色といった特徴的なデザインが施されています。「四季島」は新たな鉄道車両デザインの形として先陣を切りました。そして私が紹介したいのは窓のデザインと配置です。かつては車両製造、また航空機の機体製造において大きな課題であったのが窓の形状でした。窓は運転席の見通しや客席の見晴らしをよくするために大きくすることが必要とされていましたが、窓を大きくすることは製作費用を要し、空気抵抗を減らすために流線形にすることが必要となるため、それらを実現するための技術と費用が課題となっていました。そのため、窓の形状は単純なものが多く、規模も大きくはありませんでした。しかし、「四季島」では大きな運転席のフロント窓・運転席天井部の窓を取り入れ、今までにない列車の形となりました。また、窓を大きくすることは強度にも影響し強度向上や車両のメンテナンス性にも配慮しなければなりません。こうしたデザインの大幅な変化から列車のデザイン性を重視する乗客のニーズの変革がうかがえます。「四季島」を他の車両と比較すると車両側面にも特徴があります。先頭車両側面には三角窓、中間車両には正方形の小窓があり複雑な形状があります。一般的に大きな窓を取り入れることが景色を美しく見せる工夫なのですが、「四季島」では小窓や三角窓といった個性的な窓が見られ、このような形状から「四季島」から新たな視点で美しい日本の景色を楽しむという価値観の取り入れが感じられます。このように、今までとは大きく異なったデザインの「四季島」ですが、乗車することでしか体験することができない発見があると思います。是非とも今までの列車との相違点を見つけるというこ

とと共に、この「四季島」の空間自体を新しい旅の目的の一つにしてみてもいいのではないでしょうか。

(左)「四季島」先頭部

乗り物ニュース(trafficnews.jp/special/cruise-train/)より引用



(右)窓が個性的な車両側面 毎日新聞ニュース(mainichi.jp/graphs/20160824/hpj/00m/040/00/)より引用



(左)ユニークな窓配置 トラベル Watch(travel.watch.impress.co.jp/docs/news/105720/)より引用



(右)窓が特徴的な食堂車

日本経済新聞ニュース(www.nikkei.com/article/DGXLASDZ16HGI_W7A310/)より引用

3. TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE

(1) 概要

「TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE」は2017年6月17日から運行を開始しました。コンセプトは「上質さの中に懐かしさを」です。京都をはじめ、山陰の松江、出雲、山陽の宮島の豊かな歴史、日本海、瀬戸内海、大山といった雄大な自然に触れて、この国の素晴らしさを再発見することが挙げられています。この列車でしか味わうことができない特別な鉄道の旅をすることをスローガンにしています。また、この列車の魅力のひとつが食事です。食の権威として名高い門上武司氏の監修の下、その他7人の職の巨匠が食事を手がけるという、食を通して文化・伝統・を発信するということにも力を入れています。

(2) 特徴

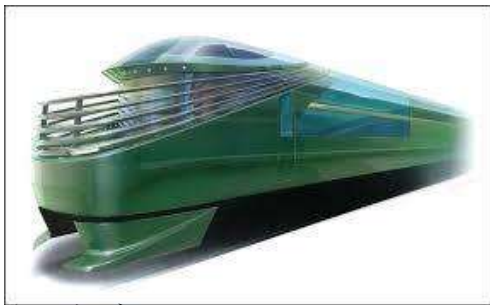
皆さんは2015年3月12日に引退した「寝台特急トワイライトエクスプレス」を覚えていますでしょうか。大阪・札幌間を結び、日本海・北海道の大自然や夕食の高級フレンチ料理を食べるといふ今となってはクルージングトレインの原点となる列車です。しかし、北陸新幹線開業、車両老朽化といった原因から引退を余儀なくされました。その後、JR西日本はトワイライトエクスプレスの伝統と誇りを受け継ぐ列車として「TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE」の運行を計画しました。

「瑞風」の魅力は何と言っても食事ではないでしょうか。食事は門上武司氏、村田吉弘氏、米田肇氏といった有名料理人をはじめとする合計8人の料理人がプロデュースするという事で料理には大きな力を注いでいることがうかがえます。代表の門上氏によりますと“西日本の香り”を存分に味わっていただきたいとのこと。門上氏は「この香りは“懐かしさ・優しさ・爽やかさ”を感じる重要なものです。」と語られていました。食というものはその風土の食材を使うということからその土地を味覚で楽しんでいるということがいえると思います。私はこの「瑞風」を通して鉄道クルージングにおいて、旅の味わい方が多様化してきたように感じられました。言い換えますと、人間の持つ五感で旅を楽しめるようになったということです。人間の五感は視覚、聴覚、触覚、味覚、嗅覚です。「瑞風」で旅をすることによって視覚によって美しい景色を眺め、聴覚によって「ガタン、ゴトン」という時の刻みを味わうという味わい方に加え、触覚によって下車した場所のものに実際に触れて感じ、味覚、嗅覚によって郷土の食事を楽しむというすべての感覚を最大限に利用して土地、郷土のものを味わうことができるようになったのです。「瑞風」は食事、観光を通して後者の触覚、味覚、嗅覚でも旅を感じてもらおうという新たな旅の形を提供する先駆者でもあります。

そして、「瑞風」の車両デザインは前章で紹介しました「四季島」の車両にも劣りません。建築家である浦和也氏、寝台特急サンライズエクスプレスや新幹線N700系のデザインを手がけた福田哲夫氏によって手がけられました。初代トワイライトエクスプレスの上質なグリーンを受け継ぎ、先頭車は運転席が2階で1階を展望車にするという個性にあふれたフォームとなっています。

「瑞風」の立ち寄り観光地は大原美術館、錦帯橋、城崎温泉、出雲そして萩といった有名観光地があります。また、ツアーでは一般非公開の場所も訪れる機会があり、「瑞風」の旅でしか味わえない体験をすることができます。コースは主に山陽コース、山陰コース、山陽・山陰コースの3種類があり、同じコースでも訪れる観光地が異なり、好きなツアーを選択することができます。このように豊富な種類のコースがあるのは出来るだけ多くの観光地を発信できるようにするためなのでしょう。

う。「瑞風」に乗車したことのある方でも次回はコースを変えてまた違った「瑞風」の旅を楽しむことができます。



(左)展望デッキ JR 西日本ニュースリリース(www.westjr.co.jp/press/article/2015/09/pag)より引用

(右)特急トワイライトエクスプレス 朝日新聞デジタル(www.asahi.com/articles/photo/AS201502010012)より引用



(左)豪華料理 トラベル Watch(travel.watch.impress.co.jp/docs/news/748676)より引用

(右)「瑞風」食堂車 JR 西日本 TWILIGHT EXPRESS 瑞風 MIZUKAZ



余部橋梁 香住町香住観光協会(kasumi-kanko.com/play/sightseeing/amarube2.)より引用

4. 「四季島」「瑞風」「ななつ星」徹底比較！

(1) 3つの列車の動力は？

「四季島」、「瑞風」、「ななつ星」の様に多路線を走る列車はローカル線沿線の近くにある観光地を訪れることも多く、「四季島」は磐越西線、「瑞風」は山陰本線、「ななつ星」は久大本線など電化されていない路線を走ることも多いです。よって、車両は電化区間、非電化区間、交流区間、直流区間といった幅広い路線に対応しな

ければなりません。

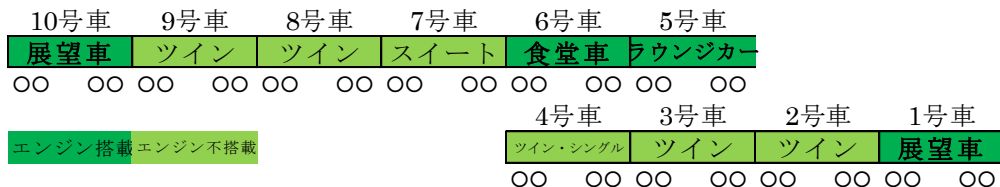
「四季島」は電化区間では電車として走行し、非電化区間ではディーゼル発電機を利用しています。発電機は 10 両編成を動かすための大きさでなくてはならないため、先頭車 2 両に搭載しています。そのため、機関車並に重くなってしまいます。重量が重い列車を走らせるためにはそれを支えるための線路が必要となります。しかし、「四季島」が走る路線は主要幹線であるため、重量に対応できるようになっており、また、ローカル線である磐越西線では「SL ばんえつ物語」が走っており、機関車が走行可能である路線であることから重量の問題を乗り越えることができました。「四季島」は北海道へも訪れるため、青函トンネルを走行する必要があります。青函トンネルは北海道新幹線が乗り入れたことから架線の電圧は交流 2 万 5000 ボルトとなっています。在来線は 2 万ボルトであるため、幅広い電圧に対応しなければならなかった。また、新幹線区間を走行するため「デジタル ATC」(従来の地上に設置されている地上装置からの速度制御信号により列車を制御する現行 ATC システムに加え、地上装置から自らが停止すべき点までの距離情報信号により、車上装置が最適な速度パターンを計算し、スムーズな列車の運行を生み出すことを実現した装置)が採用されています。結果的に、全ての運行路線に対応しなくてはならなくなった結果、直流 1500 ボルト、交流 2 万ボルトと 2 万 5000 ボルト、ディーゼル発電という 4 つの性能を持つ珍しい列車になりました。また、交流 2 万ボルトには関東甲信地方で使われている周波数 50 ヘルツはもちろんのこと、西日本、中部地方で使われている 60 ヘルツにも対応しています。現在あるコースで 60 ヘルツに対応することはありませんが、将来的に中部地方への延伸も考えられます。

「瑞風」においてはハイブリッド方式を採用しています。しかし、「四季島」と異なる点は電化区間においてもディーゼル発電を使用している点にあります。そのため、「四季島」にはパンタグラフが搭載されていますが「瑞風」には搭載されていません。

しかし、ディーゼル発電には大きな欠点があります。ディーゼルカーのエンジン音は電車のモーターより騒音があり、静かさを求める寝台列車には不向きです。JR 西日本では寝台列車として 583 系やサンライズエクスプレス 285 系などの寝台電車の前例がありますが、ディーゼル寝台の前例はありません。この問題を解決するため、ディーゼルエンジンを展望車の両端、食堂車、ラウンジカーの 4 ヶ所に設置しています。この 4 両は個室を備える車両のように静かさをあまり必要にしないために設置されました。

「ななつ星」はこの前者と比べて、画期的なアイデアで克服しました。機関車が客車を牽引する昔ならではの方式を採用したのです。従来のブルートレインの方式を採用しているため客車への騒音の心配はなくなりました。しかし、国鉄から JR

になって以降、機関車を製造することが無くなったので新たに機関車を開発することは容易ではありませんでした。そのため現存の DF200 形というディーゼル機関車を基に水戸岡鋭治氏がデザインをし、「ななつ星」専用の「DF200-7000」を制作しました。



「瑞風」エンジン搭載車図(自己作成)



(左)DF200 形改装前

wikipedia DF200 形ディーゼル機関車(ja.wikipedia.org/wiki/JR%E8%B2%A8%E7%89%A9)より引用

(右)DF200-700 形改装後

日本を走る鉄道車両図鑑(www.uraken.net/rail/alltrain/df200.html)より引用

(2)東の「四季島」西の「瑞風」料金・倍率比較

まず、両者を料金の視点から比較します。ここでは1人料金における比較をします。まず、最高料金の違いを比較してみます。「四季島」の最高級スイート「四季島スイート」では1人95万円となっています。対して、「瑞風」では最高級タイプ「ザ・スイート」は1人当たり最高125万円と破格の価格となっています。最高料金においては「瑞風」の方が料金において大幅に上回っています。

次に一般のスイートでの比較です。「四季島」では一般的なスイートでは74万～77万円となっています。対して「瑞風」ではロイヤルツインで27万円と「四季島」の方で大幅に高額となっています。また、最低料金を比較すると「四季島」では1泊2日のコースで一人当たり32万円、「瑞風」では25万円となっています。つまり、「瑞風」の方では幅広いプランで旅を楽しむことができるといえます。ただ、「四季島」の方では宿泊する宿や観光コースを選べるという点では豊富なバリエーショ

ンがあるといえます。

次に倍率で比較していきます。「四季島」は2016年5月に2017年5～6月分の予約を受け付け、応募件数は1234件で平均倍率6.6倍、最高で76倍でした。「瑞風」では2016年12月に2017年6～9月分の予約を受け付け、応募件数は2022件で平均倍率5.5倍、最高で68倍となりました。応募件数で見ると「瑞風」の方で多く、倍率で見ると「四季島」の方で高いです。但し、「瑞風」の方で募集人数が多いので「四季島」に劣ったのは無理もないことでしょう。このように考えると、「四季島」と「瑞風」では同じほどの割合で人気があることがいえます。

5. 最後に

目的地へ移動手段だけの鉄道ではなく、鉄道自体が観光、旅をする目的となった今、JR九州の「ななつ星」から始まり、「四季島」、「瑞風」と続々と豪華寝台列車が誕生しています。近年では九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が開通し、在来線の特急列車、寝台特急・急行の移動手段としての利便性が重要視されなくなり、ゆっくり時間をかけて旅をするという旅の本質的なものが失われつつありました。これも利便性を追求した今の時代では仕方のないことかもしれません。しかし、日本の名所を巡る豪華寝台列車が登場したことで、また新たな形で旅を楽しみ、日本を知ることができるという、今までにない価値観が生まれました。高嶺に花の豪華寝台列車ですが、機会があれば列車でしか味わえない旅を味わってみてはいかがでしょうか。

6.参考文献

東洋経済 「豪華列車が続々、JR 東西対決の勝者は？」

toyokeizai.net/articles/-/133286

TRAIN SUITE 四季島 | JR 東日本公式ホームページ

www.jreast.co.jp/shiki-shima/

TWILIGH EXPRESS 瑞風 MIZUKAZE | JR 西日本公式ホームページ

twilightexpress-mizukaze.jp/