

展望車・食堂車小史

一等展望車

最初にオープンデッキの一等展望車が登場したのは、1912年（明治45年）6月15日、新橋・下関間に新設された1・2等だけで編成された特別急行1・2列車である。この列車は、下関から関釜航路と接続して、釜山から鮮満鉄道、シベリア鉄道と乗り継いでヨーロッパに至る欧亚連絡の一翼を担う国際列車であった。

1929年（昭和4年）9月15日：時刻改正に伴い東京・下関間の1・2等特急1・2列車、3等特急3・4列車の愛称名が公募された。「富士」が1位、「燕」が2位、「桜」が3位であった。1・2列車に1位になった「富士」、3・4列車に3位になった「桜」の愛称が冠されることになった。

これをうけて、「富士」用として初の鋼製一等展望車スイテ37000形3輛（37000、37001、37002）が、1930年（昭和5年）3月、鉄道省大井工場で落成した。スイテ37000の展望室内装は、日本橋の白木屋デパートのモダンな洋風の内装に似ていたため、「白木屋式」と呼ばれた。引き続き、展望室内のデザインを和風とした「桃山式」と呼ばれるスイテ37010形2輛（37010、37011）が1930年（昭和5年）12月に落成した。37000、37001、37010、37011の4輛を「富士」で運用し、37002は1930年10月1日に運行を開始した「燕」に転用のため、一部を改造し、スイテ37030となった。

1930年（昭和5年）10月1日：東京・神戸間に超特急「燕」運行開始。1931年8月：「燕」用として、スイテ37020形2輛（37020、37021）が落成。前述のスイテ37030を含めて、「燕」用一等展望車は3輛となり、9月より「燕」は最後尾のマイネフ37200をはずし、一等展望車を連結した編成を整えた。「燕」用の新製37020の概要を図1に示す。「燕」に関しては拙著「特急つばめ小史」をご参照ください。

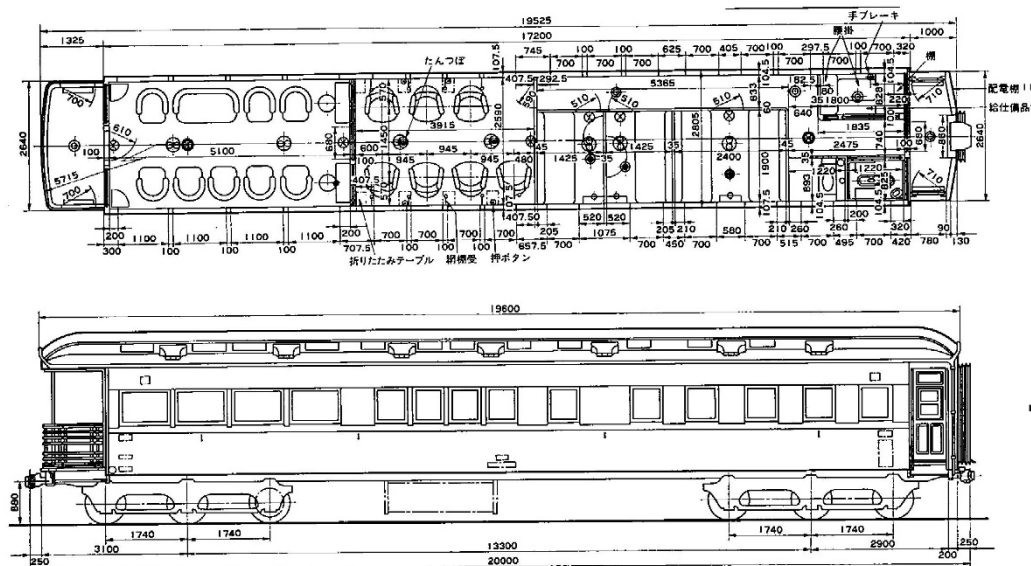


図1 スイテ37020

1937年（昭和12年）7月1日：東京・神戸間に「燕」の姉妹特急「かもめ」運行開始。「かもめ」は、当初、最後尾にマイネフ37260を連結していた。

1938年（昭和13年）9月：スイテ37040形2輛落成。「富士」に充当。37000、37001は東京・下関間の急行7・8レに充当。7・8レで運用していたオイテ27000の台枠を流用して、スイテ37050、37051落成、東京・神戸間の「かもめ」に充当。

1943年（昭和18年）戦況悪化により、2月「かもめ」廃止、10月「燕」廃止、1944年（昭和19年）4月「富士」廃止。

1949年（昭和24年）8月：東京・大阪間に特急を復活させる計画が進められていた。特急と言えば、最後尾に展望車という時代であった。終戦当時、状態の良かった展望車は進駐軍に接収されていたので、特急復活に必要な3輛の展望車を調達する必要があった。その頃、東鉄管内で休車状態となっていた客車の中にスイテ391、392、382が含まれていた。これらはいずれも1930年（昭和5年）製のWループの旧型車輜ではあったが、なんとか改修工事をして使うことになった。その中で、スイテ391は車内の損傷が著しいため、桃山式展望車をスイテ392にまとめて復活させ、スイテ391の展望室は新しく簡素な洋風のデザインで改修を行った。改修工事は大井工場で行われ、冷房工事が行われたために重量記号が「ス」から「マ」にかわり、スイテ391はマイテ391（洋式）、392はマイテ3911（和式）、382はマイテ3921（洋式）として、とまかく3輛の展望車が完成した。「へいわ」用マイテ39の概要を図2に示す。

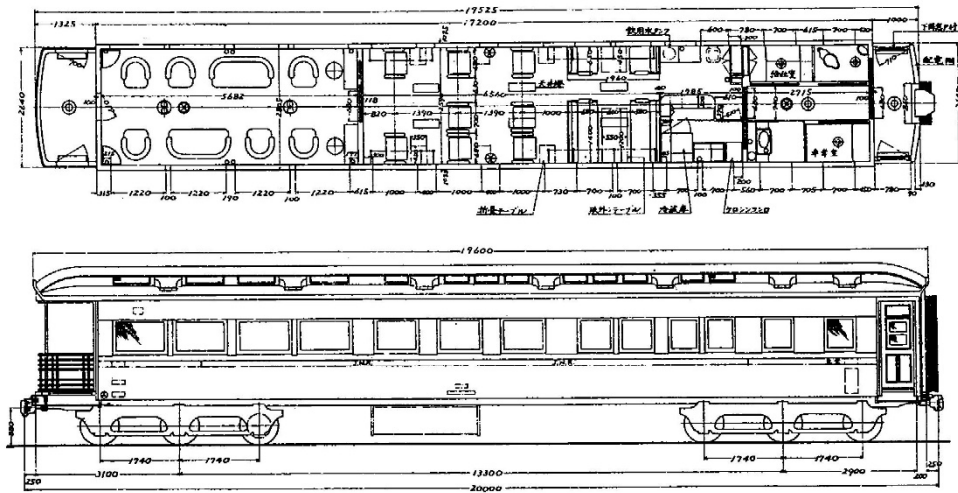


図2 マイテ 39

1949年（昭和24年）9月15日：東京・大阪間に特急「へいわ」運行開始。車両は大ミハソ（大鉄局，宮原操車場）の所属，乗務員は大阪車掌区が担当。

1950年（昭和25年）1月1日：「へいわ」を「つばめ」に改称。

1950年（昭和25年）5月11日：進駐軍から返還された1938年製のSルーフのスイテ492→マイテ492，スイテ371→マイテ581，372→582などを使用して，「はと」運行開始。「はと」の車両は東シナ（東鉄局，品川車両区）所属，乗務員は東京車掌区が担当した。一等展望車輻の変遷を表1に示す。

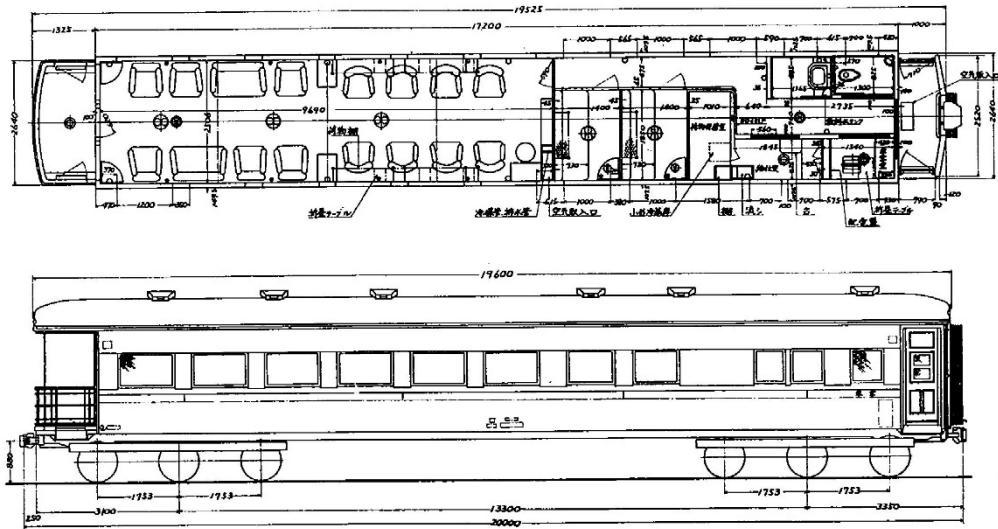


図3 マイテ 58

表1 一等展望車輻の変遷

型 式	落成	造	用途	称号改正	戦後の改修	用途	造	
スイテ 37000	1930.3	白木屋	D 富士	スイテ 381	進		→オシ 174	
スイテ 37001	1930.3	白木屋	D 富士	スイテ 382		マイテ 3921	つばめ 洋	
スイテ 37002	1930.3	白木屋	D 富士→燕	37030	スイテ 471	進	マイ 981	→オシ 172
マイテ 37010	1930.12	桃山	D 富士	マイテ 391		マイテ 391	つばめ 洋	
マイテ 37011	1930.12	桃山	D 富士	マイテ 392		マイテ 3911	つばめ 和	青梅→鉄博
スイテ 37020	1931.8		D 燕	スイテ 481	進	マイテ 481	はと	→オシ 175
スイテ 37021	1931.8		D 燕	スイテ 482	進			→オシ 173
スイテ 37040	1938.9		S 富士	スイテ 491	進	マイテ 491	予備車	
スイテ 37041	1938.9		S 富士	スイテ 492	進	マイテ 492	はと	梅小路
スイテ 37050	1939.3		S かもめ	スイテ 371	進	マイテ 581	はと	
スイテ 37051	1939.3		S かもめ	スイテ 372	進	マイテ 582	はと	

進：進駐軍接收車輻

食堂車

1899年（明治32年）5月25日：山陽鉄道が神戸・三田尻（現在の防府）間の急行列車に食堂車を連結，食事の提供を始めた。車輛は1等との合造車で，中央にテーブルを配置し，4人づつ向かい合わせに座る形式で，これが日本における列車食道の始まりである。食堂の営業は山陽鉄道直営の後，神戸の「自由亭ホテル」（後の「みかど」）が請負った。

1901年（明治34年）12月15日：官鉄も新橋・神戸間の急行列車2往復に食堂車を連結。しかし，国府津・沼津間，馬場（現在の膳所）・京都間に25%の急勾配区間があるため，通しでは連結できなかった。第一区間は新橋～国府津，第二区間は沼津～馬場，第三区間は京都～神戸の営業であった。室内レイアウトは（4人掛+2人掛）×4列：定員24名と2等客室の合造車。食堂の営業は東京築地の「精養軒」が請負った。

1923年（大正12年）：東京・下関間の特急1・2列車用としてオシ27700形5輛が大宮工場で落成。室内レイアウトは（4人掛+2人掛）×5列：定員30名。

1928年～1935年（昭和3年～10年）：初の鋼製食堂車スシ37700形とその増備車スシ37740形，スシ37780形7輛が落成。
1941年（昭和16年）：車輛称号改正でスシ37に改称。

1943年（昭和18年）：戦況悪化により，2月「かもめ」廃止，10月「燕」廃止，1944年（昭和19年）4月：「富士」廃止。

1949年（昭和24年）9月15日：東京・大阪間に特急「へいわ」運行開始。食堂車は丸屋根のスハシ4814，4821が，それぞれ，吹田工場と大宮工場で冷房付きのスシ471，473に生まれ変わり，進駐軍から変換されたスシ3764が大宮工場で整備され，スシ472となった。

1950年（昭和25年）1月1日：「へいわ」を「つばめ」に改称。食堂車のメニューに関しては拙著「列車食堂メニュー」をご覧ください。

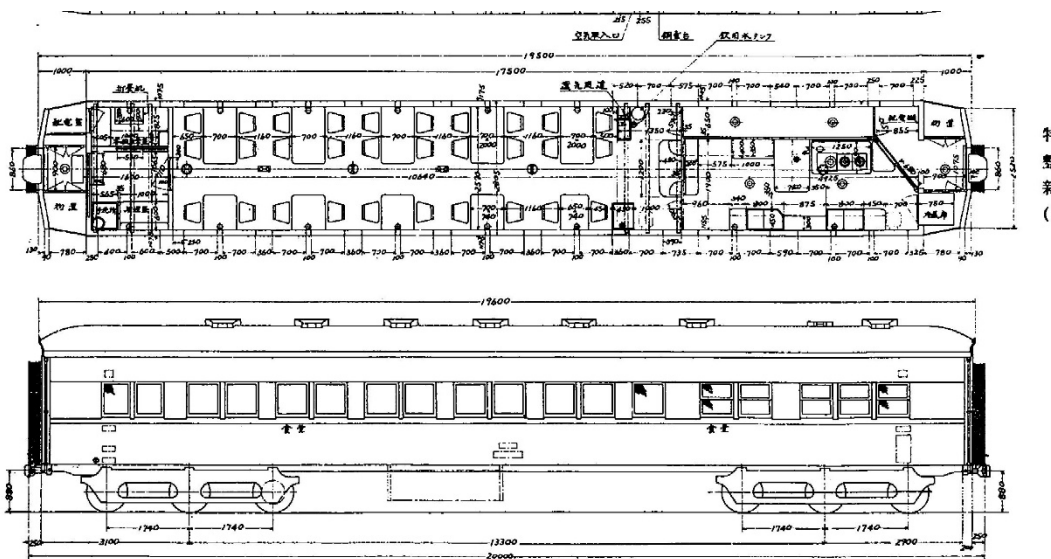


図4 スシ47

マシ35

1950年（昭和25年）秋：特急「つばめ」「はと」用の食堂車マシ35形3輛が日本車輛製造，カシ36形2輛が川崎車両で新製された。基本構造は両形式ともオシ27700形の室内レイアウト（4人掛+2人掛（調理室に向かい右側が2人掛。））×5列：定員30名，を踏襲。従来通り石炭レンジと氷冷蔵庫を搭載したマシ35に対し，カシ36は完全電化の厨房をめざし，電熱コンロ，電気レンジ，電気冷蔵庫を試作的に搭載した。マシ351,2は「はと」用として東シナ，カシ36は「つばめ」用，マシ353は予備車として大ミハソに配備された。

マシ35は戦前から実績のある，車軸から歯車駆動される川崎重工製KM形冷房装置が搭載された。一方，カシ36には車軸から歯車駆動する30kW発電機を搭載し，料理室電熱用，冷蔵庫および三菱製のCAC12形冷房装置に電力を供給した。しかし，駆動装置や発電装置に研究の余地があり，1953年（昭和28年）3月までに，石炭レンジと氷冷蔵庫に交換，カシ361,2→マシ3511,3512に改造編入した。

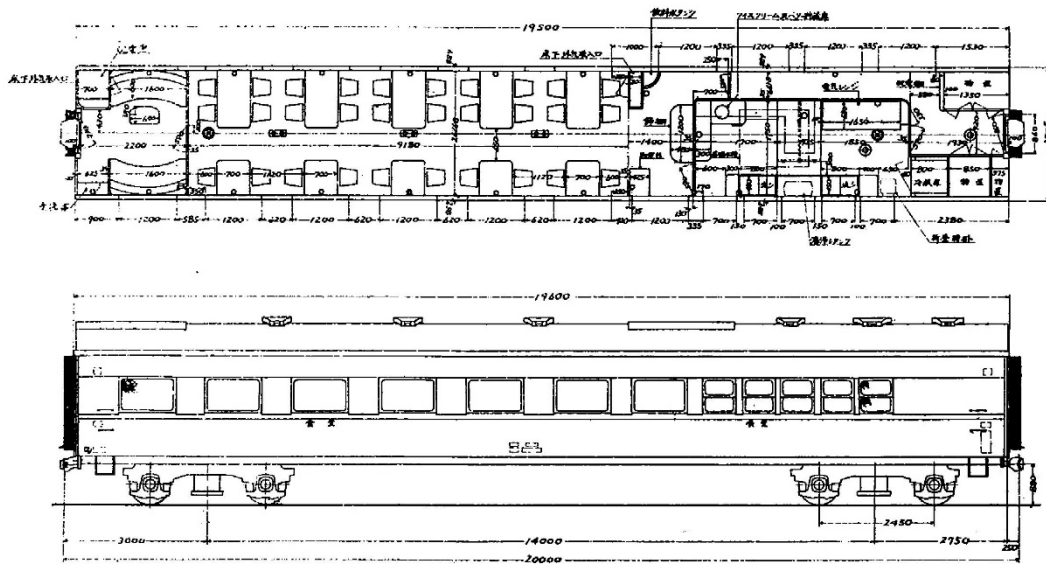


図5 マシ35

その後のマシ 351~3

1956年（昭和31年）11月19日：東海道全線電化完成に伴い、「つばめ」「はと」は淡緑5号（青大将塗装）に塗り替えられ、食堂車はナシ17に換装。マシ351~3は新設の特急「あさかぜ」に転用。

1957年（昭和32年）10月：「あさかぜ」運用はナシ17に換装。運用を外れる。

1958年（昭和33年）10月10日：マシ351~3は冷房装置をオシ17に準じたディーゼル機関駆動式に改修し、東オクに転籍、「はつかり」運用に充当。「あさかぜ」20系に換装。

1959年（昭和34年）5月：「あさかぜ」20系に換装で余剰となったナシ20を「はつかり」に充当。

1959年（昭和34年）9月：上野・青森間に新設された寝台急行「北斗」運用に充当。

1960年（昭和35年）：函ハコに転属，1965年（昭和40年）まで「まりも」，1968年（昭和43年）まで「ていね」運用に充当。

1968年（昭和43年）10月：「ていね」「ニセコ」に改称，食堂車は廃止「ていね」廃止により運用終了。

1969年（昭和44年）用途廃止・解体。

その後のマシ 35 11, 12

1957年（昭和31年）1~3と同様の冷房装置に変更，「つばめ」「はと」の予備車となった。「さくら」，東京・大阪間の急行「なにわ」に充当。「なにわ」が1961年（昭和36年）3月に153系に換装されるまで大ミハで運用された。

1961年（昭和36年）東オクに転属，1964年（昭和39年）10月のダイヤ改正までは上野・青森間の「北斗」「北上」，それ以降は上野・青森間の「十和田」の運用に充当。

1970年（昭和45年）10月，「十和田」の特急格上げに伴い運用終了，用途廃止・解体。

オシ 17

1956年（昭和31年）11月19日：東海道本線全線電化完成に伴い、「つばめ」「はと」は淡緑5号（青大将塗装）に塗り替えられ，食堂車は，スイテ47，48などの戦前製3軸ボギー客車の台枠を流用して，高砂工場で車体を新製した，オシ17に換装された。オシ17は車体幅を車両限界いっぱいの2950mmとし，裾を絞った車体断面とし，室内レイアウトを（4人掛+4人掛）×5列：定員40名とした。この車内レイアウトは，その後のナシ20，サシ151，サハシ80などの標準となった。

オシ17の改造後の自重は30.7tでナシ17とすべきであったが，床下にディーゼル発電機を電源とする冷房装置を搭載すると34tとなる見込みだったため，最初からオシ17とした。カシ36で試みた完全電化の厨房の失敗から，マシ35以前の石炭レンジを搭載し，冷蔵庫も従来の氷冷蔵庫とした。オシ17は1~25，2051~2055の合計30両が製造された。

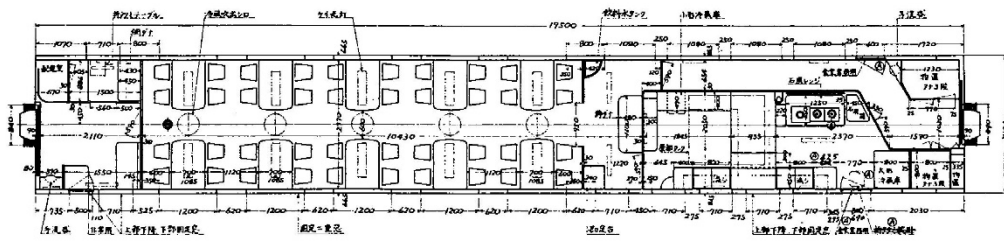
オシ17の種車は以下の通り。

オシ171←マイフ293（旧マイネロフ373，1931年製）大ミハ配属

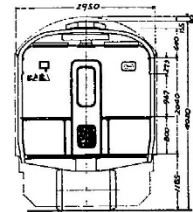
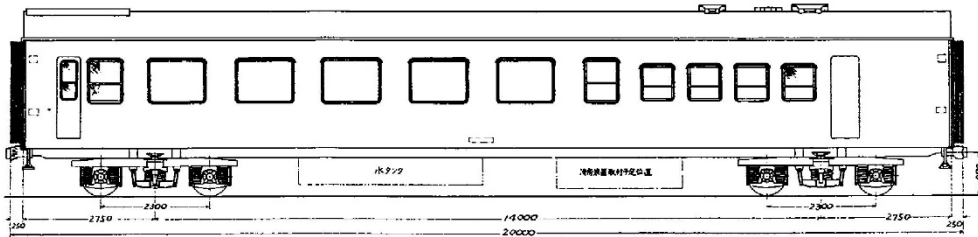
オシ172←マイ981（旧スイテ471，1930年製）大ミハ配属

オシ173←スイテ482（1931年製）東シナ配属

オシ174←スイテ381（1930年製）東シナ配属



初めての
大形食堂車 オシ17
(定員40)



210

図6 オシ17

その後のオシ17

- 1957年(昭和32年)10月1日:東京・博多間の特急「あさかぜ」運用に充当.
- 1958年(昭和33年)10月1日:特急「あさかぜ」20系に換装. 運用を外れる.
- 1959年(昭和34年)5月:上野・青森間の特急「はつかり」運用に充当.
- 1960年(昭和35年)6月1日:「つばめ」151系に換装.
- 1960年(昭和35年)12月10日:「はつかり」キハ81系に換装.

「つばめ」「はつかり」が電車化, 気動車化された後, オシ17は全車が, 急行列車運用に転じ, 増備車を含め, 戦前製の3軸ボギー台車の食堂車の淘汰に充てられた. しかし, 1964年(昭和39年)10月1日, 東海道新幹線の開業に伴う夜行急行の廃止, あるいは特急格上げに伴う20系への換装により余剰車が出始めた.

1972年(昭和47年)11月6日:北陸トンネル内を走行中の大阪発青森行き急行「きたぐに」の11号車食堂車(ナシ17-2018)から火災が発生. 乗客乗員に多数の死傷者を出す大惨事となった. ナシ17が出火元となったことから, 事故後は直ちに全車の使用が停止され, オヤ17に改造された2輛以外は全て用途廃止・解体. 現在, 碓氷峠鉄道文化むらに保存中のナシ17はオヤ17に改造されたうちの1輛である.

火災は, 当初, 調理室の石炭レンジあるいは喫煙室の煙草の火の不始末などが疑われたが, 喫煙室の長椅子の下に設置された電気暖房装置の配線の基準違反によるショートが原因であることが明らかになった. すなわち, 火災事故は他の車輛でも発生する可能性があった.

- 1958年(昭和33年)10月1日:東京・博多間に20系特急「あさかぜ」運行開始.
- ナシ20 オシ17の(4人掛+4人掛)×5列:定員40名室内レイアウトを踏襲.

ビュッフェ

1958年（昭和33年）11月1日：モハ20系（後の151系）「こだま」運行開始。

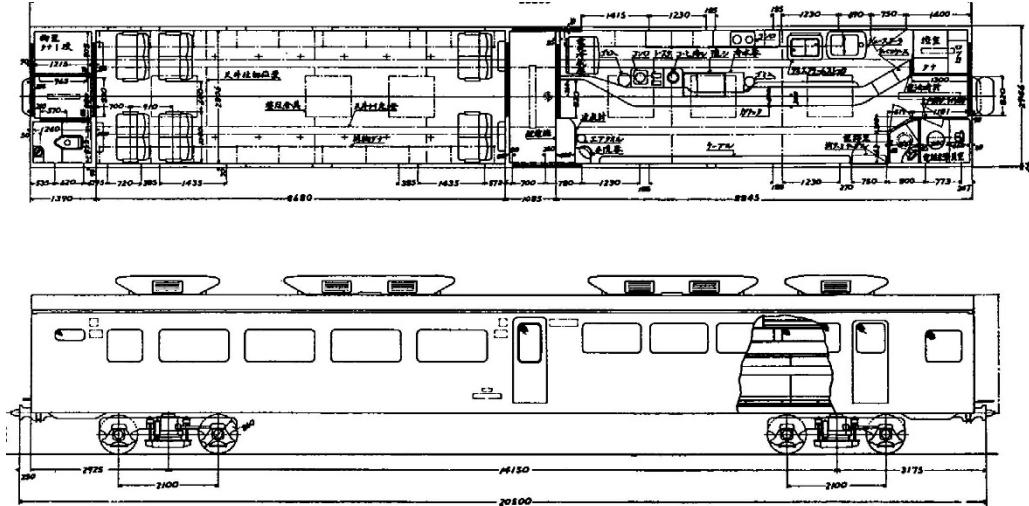


図7 モハシ21

ビジネスマンの旅行なら軽いお食事で結構でしょう。ご馳走を召し上がるのは、東京や大阪のレストランでごゆっくりどうぞというわけで、「こだま」の車輛計画には最初から食堂車を入れず、代わりに売店で軽食を販売する程度で計画された。

気軽に利用できる息抜きの場所を作ろうと考えて設計されたのが「こだま」の8輛編成の中に半車づつ2か所のビュッフェであった。アイスクリームフリーザを設置、トーストやホットケーキは電熱器で調理、紙箱入りのサンドウィッチなどを弁当と一緒に積み込み、販売する計画であった。ところが、「第2こだま」の運転時間は夕食～夜（1600発、2250着）にかかるため、夕食後の「バー」も兼務する事とし、常時「コーヒースタンド兼バー」として営業する事になった。新たに電熱コンロの上でお酒の燗をする新案容器を作った。

呼び名は「簡易食堂」では安っぽく、「軽食堂」や「軽食センター」も変だし、結局カナ書きでビュッフェ（Buffet）に決まり、あまり知られてないこの言葉を「こだま」を通じて広めることとなった。東京駅発着列車は帝国ホテルが、神戸駅発着列車は日本食堂が営業を請け負った。

1960年（昭和35年）6月1日 「つばめ」151系に換装に伴い、サシ151誕生

これに伴い展望車としてクロ151、食堂車サシ151が誕生した。サシ151には、最大容量の冷蔵庫をはじめ、電気レンジなど最先端の電化キッチンが装備された。しかし、石炭レンジの火力に執着を持つ職人気質のコックから「電気ではピフテキが焼けねえ」と言われ、製造元の京都電機が苦労を重ねて開発、ようやく職人達の満足の得られる電気レンジが完成した。食堂車の入り口開戸には自動ドア、車端部には、時計仕掛けで動く列車位置表示装置が設置された。

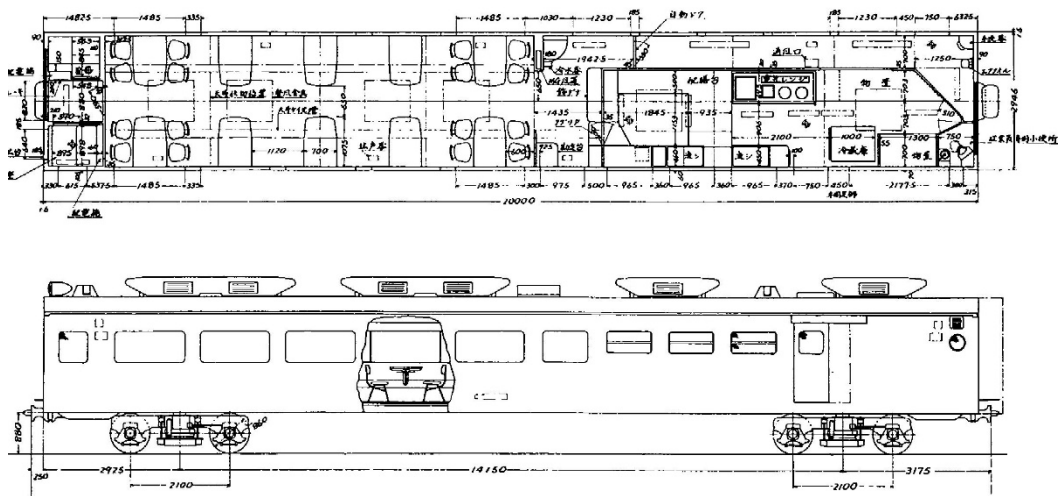


図8 サシ151

1961年（昭和36年）3月：東京・大阪間の急行「なにわ」153系に換装に伴い、サロ152、サハシ153誕生。

従来の習慣として、食堂車は1等と2等の間に連結し、2等客が1等車内を通らずに食堂車に行けるように配慮されていた。電車列車の編成は前後にクハやモハがあり、サロ2輛が編成の中間に入るため、食堂車を1等車の両隣に分割することとなり、なおかつ、多くの旅客に気軽に利用してもらうために、立席カウンター形式のビュッフェとして、半車食堂車とした。一番の特

徴は約 4m の長さの「にぎりずしコーナー」を設けたことであった。

寿司種を陳列する電気冷蔵庫を三菱電機に特注した。この冷蔵庫は、幅 1.7m、奥行き 47cm で、上面に冷却配管されたガラス張りの陳列ケースが設けられた。現在では当たり前になっている電気式の寿司種冷蔵庫であるが、サハシ 153 のビュッフェが先駆けとなったのである。カウンター内にはシャリを炊くための電気釜、「あがり」を出すための湯沸かし器、モハシ 150 で実用化した電熱式の酒燗器が配置された。ビュッフェの運営は、4 号車は新大阪ホテル、7 号車は日本食堂が担当した。寿司の調理技術を持つ職人は両社には居らず、両社と契約した組合の寿司職人が乗務した。

「寿司コーナ」は、たこやマグロなどの「にぎり」は概ね 20~30 円、「盛合せ」も 150~200 円という大衆価格で、好評を博し、下り列車では岐阜付近で品切れしてしまうほどの盛況であった。

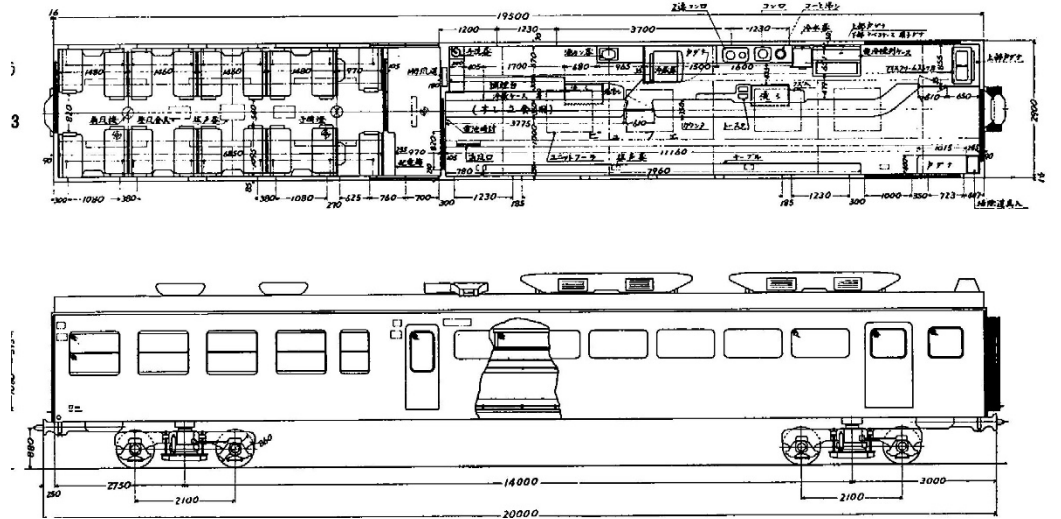


図 9 サハシ 153

1961 年（昭和 36 年）10 月 1 日（サン・ロク・トオ）のダイヤ改正で 153 系電車急行は昼行 6 往復に大增発されるが、給料の高い寿司職人の補充が追いつかなくなり、2 輻のうち 1 輻の寿司スタンドは営業休止して、車内販売の基地となってしまった。

1962 年（昭和 37 年）10 月：東北本線の 451 系交直電車急行「みやぎの」運行開始

50Hz 用 451・60Hz 用 471 系に組み込まれるビュッフェは、庶民的な食物でなおかつ調理に熟練を要しない「そばコーナー」にしたいと営業サイドから要望されて実現した。

電子レンジが設置され、温かいカツ丼や天丼、うな丼などが提供されるようになった。電子レンジの実用テストは、これより以前、東海道本線でサハシ 153-23 に仮設して行われていたが、451・471 系交直急行での実用化を基にして、東海道新幹線にも採用された。国産電子レンジの開発のパイオニアは国鉄と言って良い。

東海道・山陽本線の電車急行のビュッフェに設置された「寿司コーナ」は、山陽新幹線岡山開業に伴い営業区間が岡山～下関に短縮されるために、1972 年（昭和 47 年）3 月を以て営業休止となった。最後まで残った中央急行「アルプス」のビュッフェも 1976 年（昭和 51 年）10 月に営業を休止し、電車急行におけるビュッフェの営業は 15 年 8 ヶ月の歴史に幕を下ろした。

参考文献

- 1) 星 晃, 回想の旅客車, 交友社, 1985
- 2) 原口隆行, 時刻表でたどる特急・急行史, JTB キャンプックス, 2001
- 3) 鶴田浩三, 栄光の超特急「つばめ」物語, JTB, 2004
- 4) 福原俊一, 国鉄急行電車物語, JTB パブリッシング, 2006
- 5) 福原俊一, 国鉄特急電車物語, JTB パブリッシング, 2010

最後までお読み頂き、ありがとうございます。ご意見、ご感想は jfurukawa@apost.plala.or.jp まで、