

JIRON KOHRON I

1泊2日95万円のスイートも登場 豪華観光列車へと一斉に走る

鉄道会社の胸の内

国際ジャーナリスト

泉 洋海

利用客減対策の切り札に

JR旅客6社や各地の私鉄が豪華観光列車の導入に力を入れている。JR東日本が今年5月に「トランススイート 四季島」を運行させる他、JR西日本も6月に「トワイライトエクスプレス 瑞風」を投入。東西に



JR東日本の「トランススイート四季島」

加えJR九州の「ななつ星 in 九州」で豪華寝台列車が出揃う。

背景には、列車の高速化で従来の寝台列車が廃止されるなど旅行スタイルが変化したことや、少子化や人口減による運賃収入の低下もありそうだ。

深緑色に上品な金色のラインをまとった「瑞風」が悠然と走る。2月、保護用の黒いラッピングシートが外され、モダンな姿が初めて大阪市内の網干総合車両所宮原支所で報道陣にお披露目された。

瑞風は懐かしさを感じさせる「ノスタルジックモダン」をテーマに、一面総てを使ったスイートルームや、匠のシエフが腕を振るう食事、風を感じることができるデッキを備えているのが特徴だ。京都・大阪から下関をつなぎ、山陽―山陰地方を巡る1泊2日と2泊3日の計5コースがある。城崎温泉や宮島、東浜などの名所に

立ち寄り、観光や食事をする。

6～9月の第1期は応募多数で抽選を実施。最高倍率は6月21日発売・2泊3日の「ザ・スイート」で68倍、平均倍率は5・5倍だった。

シャンパンゴールドの車体が美しい「トランススイート 四季島」も3月に内装を公開。最高級の部屋となる「四季島スイート」には2層のメゾネットタイプの部屋をしつらえ、掘りごたつやヒノキ風呂も備えた。列車の先頭と最後尾には展望車もある。北海道や東北を周遊する1～3泊のコースで、お値段は1泊2日のスイート（2名1室）で1人当たり32万円、四季島スイートは95万円（同）となっている。

なぜ、こんなにも豪華寝台列車が注目されるのか。

一つには、新幹線の普及や延伸による列車の高速化や飛行機の低価格化で、長距離の交通手段として親し

まれた寝台列車が次々と姿を消したことがある。

2016年3月のダイヤ改正で、上野と札幌を結んでいた「カシオペア」が北海道新幹線開業に合わせて廃止され、現在、定期運行している寝台夜行列車は「サンライズ瀬戸・出雲」（東京―高松・出雲市）だけになった。そして今年、瑞風、四季島のような豪華寝台列車が取って代わる。

瑞風のデザインを手掛けたインテリアプランナーの浦一也さんは「寝る間も惜しんで移動するのが寝台列車だった。今は列車の旅そのものが目的になった」と分析。その上で「車内でしか味わえない食事やアートを楽しんでほしい」と話す。

さらに少子化と人口減少がこの流れを後押しする。鉄道会社の収益基盤は通勤・通学の定期券などの運賃収入だが、労働人口の減少で右肩下がりになっているからだ。



豪華な「ななつ星 in 九州」の車内（JR九州）

JRの豪華寝台列車と同列とはいかないが、関西の私鉄では近畿日本鉄道が昨年9月、同社2つ目の観光特急「青の交響曲（シンフォニー）」を走らせた。大阪阿部野橋と吉野を結ぶこの列車は、通勤列車を改装したものの、車内はシックなグリーンでまとめられ、座席は幅広のデラックスシート。沿線の日本酒やスイーツが楽しめるサロンカーもあり、「手頃な値段でちょうど豪華な大人旅ができる」と人気を呼ぶ。

その近鉄では、ここ20年で管内の輸送人員が3割減った。同社幹部は「少

子化、人口減少の流れが続く、運賃収入だけでやっていくのは厳しい。観光に力を入れようというのは各社の共通した思い」と指摘する。

JR西日本も在来線の運輸収入は1995年をピークに減少傾向にある。訪日外国人（インバウンド）が好調なこともあり、「シニア層や訪日外国人など観光に目を向けざるを得ない」と言う。

一歩先を行く「ななつ星」

その際、参考になるのは、JR九州が先行して2013年10月に運行を始めた「ななつ星 in 九州」だ。ななつ星は当時、JR九州の社長だった唐池恒二氏が企画し、長年、鉄道のデザインに関わってきたカリスマデザイナーの水戸岡鋭治氏が手掛けた。

豪華さに加え地元食材や特産品の提供、住民のもてなしなど広く沿線を巻き込んだ運営が話題を呼び、今も高倍率の人気を誇る。

瑞風や四季島は、列車のデザインや地元食材を使った食事など、ななつ星を参考にしている部分も多いが、ユニークなのは、地域を活性化させる視点だ。

多くのローカル線を抱えるJR九州は、ななつ星のような豪華列車を運行させる以前から、博多―由布院・別府をつなぐ「ゆふいんの森」や熊本―三角の「A列車でいこう」など次々と観光列車を手掛け、今では約10本が走っている。地域活性化にひと役買っており、「観光列車で顧客を送り込んで交流人口を増やし、地域を元気にしたい」と言う。

地域重視の姿勢はJR西も同じだ。例えば、瑞風の立ち寄り駅となる城崎温泉駅を温泉街の街並みに合わせてリニューアル。地元の特産品や工芸品を集めた店舗も新設した。

また、同じく立ち寄り駅となる東浜駅（鳥取県）についても、地元の岩美町などが中心となつて駅舎を改装。世界ジオパークに認定されている富浦海岸の景色を堪能してもらおうと、遊歩道やレストランも整備する。

沿線各地の工芸品やアート作品を列車内に配置するのも地域活性化の工夫の一つだ。JR西は社内を中心に「いいもの探偵隊」といった組織を作り、山陰・山陽の各地で地域の産品や芸術作品を探して歩いた。

その結果、山口・萩の切り子グ

スや岡山・備前焼の花入れ、兵庫・城崎の麦わら細工など7府県の20産品が選ばれ、車内を彩る。また、京都で数百年にわたり三千家の茶道具を制作してきた「千家十職」の作品も展示される。

JR西の来島達夫社長は「瑞風は沿線の豊かな歴史や文化、産品や食材、伝統技術を発信し、地域を元気にする新たな役割を担う」と強調し、沿線の活性化を狙う。

疎化や高齢化で地域が細れば、鉄道にも跳ね返る。それを何とか食い止めたいという鉄道会社の思惑もありそう

近鉄の「青の交響曲」（近鉄）

