

本書刊行の経緯

本書は、2002 年 12 月 9 日に弊社より刊行した『食堂車の明治・大正・昭和』の内容の再確認を実施して刊行する新装版です。

初版刊行以来、日本国有鉄道に勤め、食堂車などの部門に実際に携わった著者ならではの視点で、その歴史をわかりやすく解説する書籍として、版を重ねてきました。その後、しばらくの間品切れの状態が続いておりましたところ、再刊のご要望を頂戴するようになり、このたび新装版としての刊行を決定いたしました。

新装版の刊行にあたっては、著者のかわぐち つとむ先生のご了解をいただき、内容の修正は最小限に留めつつ、編集部で内容の再確認を行いました。

日本で初めての食堂車が登場したとされる 1899 年 5 月 25 日から、食堂車が本来の役目を終えるまでの歴史は、鉄道史の観点からも重要なものであると考えます。ご活用いただければ幸いです。

はじめに

列車食堂営業については、1899年に開始されている(太平洋戦争前後ほぼ10年間は休業)にもかかわらず、その全貌を詳述した記録はありませんでした。その背景には、日本人が古来食事について語ることを避ける心情と傾向があることと無関係でないかも知れません。明治30年代に外食産業の花形として生まれた列車食堂営業も、またその例にもれないと思われます。

一方で、同じように鉄道とともに生きている駅売り弁当は、ポピュラーな存在と認められ、コンパクトな、郷土食の延長としてもてはやされ、時代とともにマスメディアにとりあげられ、多くの出版物が発刊されて興味ある記録が綴られています。これに対し、列車食堂についてはなおざりにされてきました。その理由のひとつに、鉄道当事者が直接に旅行者への食事サービスを行わなければならない性格の業務でありながら、その道のエキスパートでもないのに、単に営業代行技能者の指導・監督・管理を間接的に行い、企業の経営と運営の実態を把握できないまま、世間に向かってのアピールや前向きな問いかけをすることがないからかもしれません。

列車食堂営業者もまた、鉄道みずからが直接行うべき業務を鉄道に代わって行っているという意識から芽生える遠慮があるのか、マスコミにとりあげられることは本家の鉄道に迷惑をかけるおそれはないかという心配をしたりして、その実態・実像を示すことをはばかってきたようです。

その結果、世界的にもたぐいまれなサービス機能を発揮し、世界的にも誇ることのできる日本の列車食堂営業——それを支え長きにわたってこの業に専念・従事し生活の場を重ねてきたのべ100万人に達する就労者の汗の歴史は、固く閉ざされたままなのです。

私は1963年(昭38)から1989年までの27年間にわたる列車食堂営業にかかわり、その体験とその間に集めた資料などをベースに列車食堂営業史の記述にいたしました。本書は1994年7月～97年5月まで、鉄道の将来を考える専門誌『鉄道ジャーナル』に連載したものをもとに書き直したものです。食堂車で働いた多くの人のたちへの労苦をしのぶと同時に、外食産業のリーダーシップを担ってきた列車食堂営業のこれまでの姿をみなさんに知ってほしいのです。また、各章で引用した文献は時代的に古いものが多く、原則的には原文を尊重していますが、読みにくいと思われる所に関しては一部わずかに修正を加えていることをお断りしておきます。

なお、この営業史にかかわる資料提供者である多くの先人、諸兄弟には深い謝意をささげるとともに編集作業でお世話になった鶴通孝、塚本雅啓氏にお礼を申し上げます。

かわぐち つとむ

目次

1.明治時代	9
1-1.事始めは山陽鉄道(山陽本線)	9
●「みかど」の成り立ち	11
●みかどの営業開始日のこと	13
●当時の食堂車の設計	14
●明治時代の食堂車に関する随筆	16
1-2.官設鉄道の列車食堂の始まり	18
●営業開始のいきさつ	18
●営業許可会社の選定と食堂車の様子	21
●料理の内容と従業員の服装など	22
●食堂車に使用された車両	22
●直営制の導入とその失敗	24
●3等急行車で和食を採用	25
●有力食堂車営業企業の活動	26
1-3.明治の民営鉄道における列車食堂	28
●讃岐鉄道(土讃線)	28
●関西鉄道(関西本線)	35
●北越鉄道(信越本線の一部)	40
●成田鉄道(成田線)	43
●南海鉄道(南海電気鉄道)	45
●北海道炭礦鉄道(室蘭・函館本線の一部)	50
●北海道鉄道	51
●九州鉄道(鹿児島本線ほか)	52
●日本鉄道(1)東北本線	53
●日本鉄道(2)奥羽本線	59
1-4.国有化鉄道の列車食堂	60
●明治終わり近くの食堂車の様子	60
●食堂車に関する取扱手続の制定	61
1-5.明治時代の列車食堂営業者の経歴	64
2.大正時代	67
2-1.鉄道省運輸局のころ	67
2-2.大正時代の食堂車両	71
●食堂車連結列車の編成	71
●大正時代の新製食堂車	72
2-3.食堂営業に関する様々な制約と命令	78
●公報通報解説について	78

2.4.食堂経営の収支と価格の設定.....81

- 食堂車の消費単価.....81
- 食堂車の営業料金額算出.....82
- 大正末期の収支.....83

2.5.進む和食化と大衆化.....84

- 洋食から和食化へのあゆみ.....84
- 食堂車利用大衆化への兆し.....87
- 定食の価格変動(和食を中心として).....89
- 食堂車の販売価格値下げと営業実態.....92

2.6.世相を反映する食堂車の様子.....94

- 食堂従業員の違反行為.....94
- 凶暴なボーイ事件の顛末.....95
- 多忙を極めた乗務記録の例.....97

3.昭和時代初期—————100

3.1.不況の中での営業活動.....100

- 販売価格の変動(〈燕〉設定の前後).....100
- 食堂車の設備改善.....103
- 列車食堂からの撤退と新規参入.....104

3.2.昭和初期における営業活動.....106

- 列車内営業の取扱手続と販売品.....106
- 食堂車案内票と車内放送設備.....107
- 展望車の飲料サービス.....110
- 車内販売の様子.....111
- 食堂車女子乗込み従業員の採用と食堂車連結列車群.....113
- 営業収入の上昇と食堂営業列車の増加.....115
- 戦時色を強める世情の中で.....118

3.3.「日本食堂」の誕生と戦時体制への突入.....120

- 新会社「日食」創業の経緯.....120
- 新会社・日本食堂の誕生.....123
- 日本食堂創業直後の動き.....125
- 戦時体制の中での営業休止.....127

4.昭和時代中期—————130

4.1.戦後の窮乏の中での営業再開.....130

- 終戦後の列車供食の復活.....130
- 営業再開前後.....132
- 〈へいわ〉の誕生直後の食堂車.....133
- 〈つばめ〉の運行開始と食堂車.....135
- 列車食堂に対する不満の声.....136

4.2.列車食堂営業の複数営業の時代の始まり.....137

- 独占打破の機運が高まる.....137
- 相次ぐホテル企業の参入.....139

●列車食堂の継続経営条件	141
●列車食堂営業の営業料金制度改正	143
●食堂車の連結増強	144

4.3.電化・電車化のさきがけのころ

●相次ぐ新型車両の投入	146
●収支内容と人件費	149
●にぎり寿司提供のビュフェの失敗	151
●上越線に〈とき〉誕生と急行列車運転	153

4.4.食堂車からビュフェ車へ

●ビュフェ車量産化へ	158
●列車内食事サービスと弁当車内販売会社	160
●車内販売会社などの列車食堂営業進出	164
●鉄道弘済会の参入	165
●電車ビュフェの多様化	167
●走るレストラン風景など	169
●中央・上信越線サハシ165・169形	170
●新幹線開業直前の列車食堂	173
●青函連絡船内の食堂営業	175

5. 昭和時代後期

5.1.東海道新幹線開業直後の営業

●東海道新幹線の開業と列車食堂	177
●新幹線ビュフェの問題点と駅弁ブーム	179
●新幹線開業にともなう設備投資など	181
●駅売弁当の車販とビュフェ営業の対抗	183
●列車食堂営業の発展と消長	186
●列車内サービス体制の整備	187

5.2.日本万国博のころの営業活動

●経済成長と旅行の大衆化	188
●食堂車乗務の女子サービス係の声	191
●食堂・ビュフェ車連結列車増強の波紋	193
●食堂車販売品のレシピ研修	194
●外食産業のはざまで	196
●東海道・山陽新幹線食堂車への取組み	197
●列車内食事サービス対応の変遷	199
●新幹線本格的食堂車開業とその実績	202
●新幹線岡山開業から博多開業のころ	203
●昭和50年代の列車別売上高等の分析	204
●食堂車・ビュフェ車非営業の増加	206

5.3.新幹線博多開業以降の列車食堂営業の衰退

●サービス体制見直しの具体化	207
●駅売弁当の社会的位置	209
●列車食堂営業の衰退	210
●営業者複数制の問題点	213
●低調な列車食堂営業成績	214

5.4.1980年代・東北地方を中心にした営業活動	216
●めし屋兼飲み屋ふうの大衆メニュー	218
●新幹線開業前の東北・上越方面食堂営業	219
●夜行特急〈さくら〉の列車内営業内容	221
●東北・上越新幹線のビュフェ営業	223
5.5.新幹線における新しい試み	225
●西へ伸びる東海道・山陽新幹線	225
●100系電車2階食堂車	227
5.6.消えゆく食堂車	230
●ブルートレインの食堂営業廃止へ	230
●昭和60年代の外食産業事情	231
●カフェテリア車の出現	233
●〈北斗星〉〈トワイライトエクスプレス〉の誕生	236
●平成時代に歩み始める列車食堂営業者	241

1. 明治時代



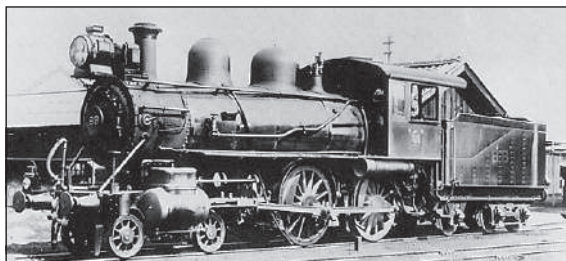
1-1. 事始めは山陽鉄道(山陽本線)

日本における食堂車の創設・創業の時日については1899年(明32)以前とする説もあるが、確たる史実も証拠もない。ここでは定説にしたがって、日本の鉄道に初めて食堂車が登場したのは1899年5月25日、当時の民鉄では最も規模が大きく、斬新な企画を進め革新の気運がみなぎっていたといわれる山陽鉄道であるという説にしたがうこととする。

山陽鉄道は、開業当初から瀬戸内航路の汽船との競争にさらされていたので、旅客サービスの向上、運転速度の上昇を図ることで経営を安定させたいという考えをもっていた。食堂車ないしは食堂つき車両の誕生も、そうした競争意識から生まれたものといえる。

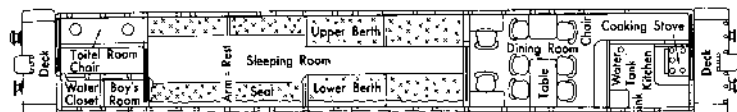
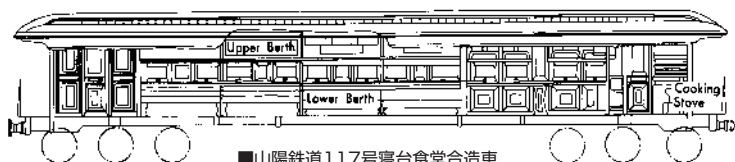
同社は1894年(明27)6月10日から神戸―広島間に「急行」と名づけた列車を初めて運行したが、機関車を除く車両はすべて自社の兵庫工場で製造した3軸ボギー車(自重18～21.6t)で、うち1等寝台食堂車(一般的名称では、寝台つき1等客車)の客室は、寝台縦列上下2段16人、食堂室8人対応のいわゆる合造車であって、調理室らしい体裁をととのえているとはいえなかった。

車両は、史実にあるように日本人の設計(野上八重治)による独創的な純国産であり、アメリカの車両を参考にしてつくられたようだった。1903年(明36)に発刊された『帝国鉄道協会報第1号』の53ページにこの車両に関する記述がある。



■1900年頃山陽鉄道で活躍した機関車

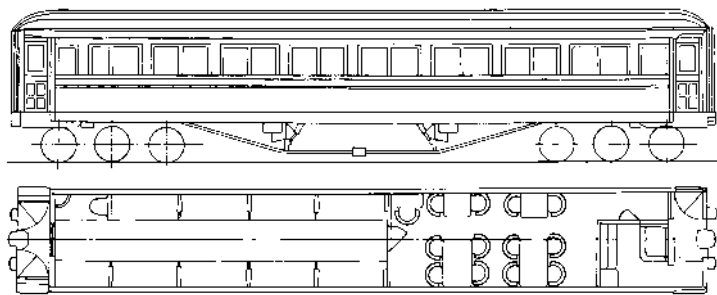
(スケネクタディ製89号機)



記事のタイトルは『SLEEPING CARS OF SANYO RY.CO』とあり、山陽工場製寝台車と読みとれる。車体寸法の記載につづいて記述された『FRAME』の項には「車体も同じようにアメリカの一例をとり……」ということで、車両の区画をみると中央部には食堂車にとって必要不可欠な給水槽が設けられている。初期の食堂車としては十分な配慮で、食事サービスの万全を期す設計にしたものといえる。

車両史を調べると、この食堂室をもつ車両があくまでも寝台車という分類であること、さらに驚いたことにSLEEPING CARは形式符号が117号であって、1等合造車1227号と1229号をあわせた3両がセットで列車運用に入っていたことなどが分かった。

一方、営業面では、当初の食堂車経営は山陽鉄道の直営であった。しかし、汽船会



■山陽鉄道
1227・
1229号
寝台食堂合造車

●表1 山陽鉄道下り列車時刻表

(1903年=明治36=4月1日)

1953年4月27日																
	混 213	215	急行 *305 大阪発 京都発	混 227	混 225		急行 ◎311 大阪発 京都発	313 京都発	急行 ◎319 京都発	急行 ◎525 大阪発	209 大阪発	左記のほかに次の区間列車が運転されていた				
												列車 番号	神戸発	行先		
神戸	戸発	5.20	7.10				11.08	14.00	15.30	19.20	23.20	23.55	217	6.10	明石	
明石	石	6.12	8.02	↓			11.58	14.35	16.23	19.58	23.54	0.52	219	8.10	姫路	
姫路	路	7.21	9.08	11.32			13.08	15.33	17.32	20.50	0.40	2.09	221	9.45	明石	
岡山		5.40	7.37	9.18	11.39		13.18	15.43	17.44	20.59	0.47	2.23	229	10.40	姫路	
岡山		9.18	10.46	12.16	13.20		16.24	18.13	20.40	23.15	3.01	6.25	239	12.40	明石	
		9.30	11.10		13.28	14.05	16.34	18.23	20.55	23.25	3.11	6.50	*309	12.20	姫路	
福山		12.00	14.55		14.39	16.46	混	18.30	20.00	22.56	1.02	4.41	8.51	231	13.10	明石
糸崎		13.12	16.07		15.14	18.06	207	19.23	20.43	23.58	1.43	5.23	9.49	233	14.17	明石
		13.32	混		15.23	18.15	6.50	20.53	0.12	1.52	5.33	9.59	混235	14.55	姫路	
広島		16.41	203	211	17.13	21.28	9.55	23.15	3.24	4.04	7.53	12.49	237	16.35	姫路	
		5.15	15.00	17.21	混	19.00	10.13	23.25	3.37	4.14	8.03	13.02	239	17.20	明石	
		8.40	18.15	18.52	223	22.20	13.08	混	1.24	6.58	6.14	10.07	315	17.47	姫路	
柳井津		混	8.58		18.57	19.25	13.18	205	1.30	7.10	6.12	10.12	317	18.31	姫路	
徳山		201	10.23		19.38	21.01	14.48	11.35	2.23	8.46	7.19	11.09	16.50	241	19.50	明石
三田	山	5.00			20.14	22.01	15.55	12.50	3.12	9.45	8.18	11.56	17.55	321	20.50	姫路
下関	門	着			22.00		19.54	16.47	5.35	12.51	10.49	14.24	21.03	323	22.10	明石

(注) 215列車は岡山以遠は混合列車 *食堂車連結列車 ◎寝台食堂車連結列車

社から招いた調理技術や旅客へのサービス対応が末端まで行きわたるまで時間がなかった上に、赤字であったため、のちの営業者となる「みかど」に任せたのである。

当時「自由亭ホテル」と称した、のちの「みかど」が正式に列車食堂営業者となるのは1901年(明治34)4月からである。

●「みかど」の成り立ち

駅構内のレストラン営業で知られる「みかど食堂」がこの「みかど」の前身である。同社が1956年(昭和31)に作成した広報誌をかねた『構内営業に従事せる頭初より今日に至る沿革報告』に創業当時のことが記されている。少し長文ではあるが、明治の空気に接してみよう。同社はもちろん列車食堂の営業の草分けであり、貴重な資料である。原文に沿って紹介することにしよう。

(1)創業した年月日

明治22年3月、自由亭ホテルとして神戸市宇治川筋に創業し内外人貴顕の利用する純粋なる洋式ホテル形態をもって営業を開始する。

明治31年6月、山陽鉄道株式会社が直営して居た列車食堂部を委託経営するに当り洋式ホテル業者の資格をもって選考せられ自由亭ホテルの兼営で鉄道の列車食堂を営業開始し、国有鉄道に移りても創業者として引続き経営に当った。

(2)営業開始を許してくれた役所または会社

イ)列車食堂認可業者として認許されたのは山陽鉄道株式会社であり、当時、我国の鉄道に於いて列車食堂を有するのは山陽鉄道株式会社のみであった。

尚、明治39年当時の国有鉄道法に依る買収に依り、鉄道院としての食堂車営業許可

ならっての軍備拡張の国是に従った兵員輸送という目的も持っていた。国営の官設鉄道に加えて主要幹線網の国家買収は国土防衛策にもとづくもので、1906年(明39)鉄道国有法による大規模な国有化が進められていくのである。

明治時代における主要各鉄道で列車食堂を経営した営業者、あるいは食堂車に準じた列車内食事サービスについて紹介していくこととするが、明治から大正にわたる営業者の創業一覧を17頁表2に示しておく。

1-2.官設鉄道の列車食堂の始まり

官設鉄道(後の東海道本線)の列車食堂営業が始まったのは1901年(明34)12月15日である。明治政府の国家指標の「富国強兵」の旗じるしに呼応して、鉄道建設もまた、進展の道を走るのである。

軍と官僚によって運営された鉄道が全国にひろがっていく一方で、鉄道の明治30年代はそれまでの好況期を過ぎて少しずつ企業にかげりが見え、反省期に入っていく。官設鉄道においての、当時の有名な関西鉄道との並行区間である名古屋―大阪間での無駄なサービス合戦や運賃割引競争も、やはり経営悪化がその尾を引いたもので、経営不安の打開策として旅客サービスに努めていることが多くの鉄道史によって語られている。

こうした時代的背景下にあって明治の官設鉄道も、政府の庇護から脱皮しようと、

■1901年に営業開始した官鉄(鉄道作業局)の食堂車内

(のちのホワシ5070号／鉄道作業局作成の海外向け英文絵葉書より)



1897年3月民部大蔵省のまゐるが、かえから27年後に、逓信省鉄道作業局として衣替えを図ろうとしたようである。

参考までに当時(1902年期、明35)の官設鉄道は、1,227マイル、民鉄は3,010マイルで、官1民3の割合で路線が確保されていた。

●営業開始のいきさつ

列車食堂の営業に関し

われて罷める訳にもゆかず、随分苦しい思いをした。その内、上野駅、青森駅等の各構内に出店を、又仙台駅楼上には食堂を許可して、若干の利益を得られるようにして呉れた。

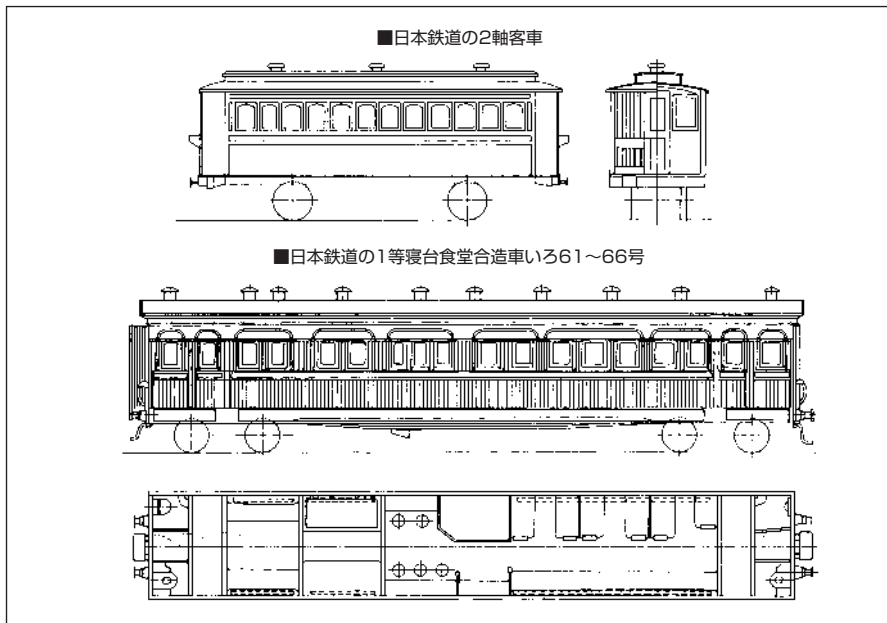
其後、鉄道は国有となり、時代の進運に伴って、食堂を利用する乗客も漸次増加し経営方針も亦大衆向きに力めた結果、商売も大に繁盛するようになり、後年鉄道省から表彰される丈の実績を挙げるようになったのである」

「範を欧米に採り」の意について、取材時の仙台ホテル社長はこう説明する。

「食堂車でお客さまに提供申し上げたお料理の基礎習熟につきましては、伝承ではございますが、明治30年(1897)初期に仙台港を築営する明治政府の計画にそって、事前に牡鹿半島の萩の浜に出張所を設けていた日本郵船さんから手ほどきを受けたそうです。曾祖父からのまた聞きですが、関西・東京を離れて遠隔の地、仙台では西洋料理習得は意のままにならなかったようで、当時の仙台ホテルが列車食堂営業以前に技術指導を日本郵船さんからいただいたことは確かのようにございます」

経営面についても「……そのために商い高が少なく、使用人や其他の雑費が嵩み毎月欠損を免れなかった。そこで……」とあるように営業料金の免除にいたるらしい。

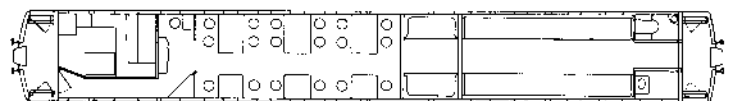
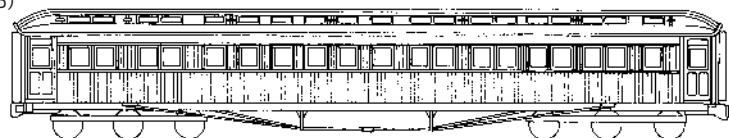
なるほど特定高級将官、貴紳、大商人がわずかな食堂利用者であってみれば、コスト高はさけて通れるはずもなく、当初の食堂車経営受託の形式がどうであれ、日本鉄



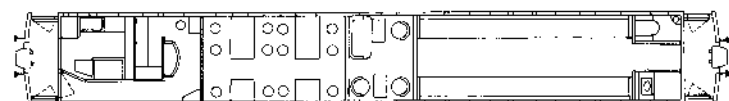
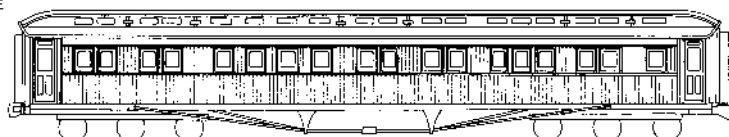
■“みかど”の営業品目・価格と品目別原材料の量目

洋食堂車			和食堂車		
品目	量目	価格	品目	量目	価格
スープ	ハ匁	金二十銭	刺身	十六匁(鯛ナレバ十正匁)	金四十五銭
フライ・フィッシュ	十八匁	金三十五銭	酢の物	十二匁(魚ナレバ)	金二十銭
ハムエッグス	卵十四・五匁ノモノ 二個、ハム七匁	金四十五銭	吸物	六匁(魚ナレバ)	金二十銭
オムレツ	卵十四・五匁ノモノ二個	金二十五銭	漬飯	一合二匁(白米)	金十銭
ビーフステーキ	二十五匁	金六十銭	味噌汁	三洲三匁 赤二匁、鰻又は地ノモノ	金十銭
チキンカツレツ	生鳥六十匁	金五十銭	親子丼	カシハハ八匁飯六十匁	金四十銭
カレーライス	汁及肉二十五匁	金三十五銭	カツ丼	豚肉十匁白味噌十匁 並スープ五匁、干、大根、 人参、葱各一匁	金三十銭
シチュー・ド・フ	十七匁	金四十五銭			
コールドチキン	生鳥六十匁	金五十五銭			
コールドビーフ	十五匁	金四十五銭			
ハムサラダ	十匁	金十銭			
ブーイング		金二十五銭			
サンドウィッチ	パン三分ノ一、ハム ナレバ十匁、チーズ ビーフナレバ五匁	金四十銭			
アイスクリーム		金二十銭			
紅茶又は咖啡		金十銭			
パン及バター	パン五分ノ一 バター二匁五分	金十銭			
但、定食ノ方ハ御高ニヨリ再提供ス					
果 物					
時 代					
定食用料理			(和)家庭用料理		
品目	量目	品目	量目	品目	量目
スープ	ハ匁	挽肉鶏クロビネツク	二十五匁	味噌汁	鰻、フカメ、ハマグリ、アゲ、(トウフ、日本ネギ、アゲ)
ビーフカツレツ	十五匁	メダイ・ド・ノ	二十匁	煮込物	(丸むきワタ、チンゲン菜玉、青葱) (牛蒡、芋、落葵) (高野豆腐、ユバ、シヒタケ、青ミ) (マキヤキ、ハジカミ、大根オロシ) (ミツバ、キリミ、木ノ芽) (ジュンサイ、シンジヨ、木ノ芽)
ベコンニックス	卵二個 ベコン十匁	サシズ	二十五匁	カツ丼	サツマ汁(大根、鶏肉、玉ネギ、人参、牛蒡、芋) 玉子汁(浅草ノリ、アンカケ、干子) (十六豆)
ブ・ブレド	十七匁	ドドッキベコン共	二十五匁	中付	酢ノモノ・魚身、胡瓜、大根 草煎茶、人参、牛蒡、コンニャク、昆布、青ミ (長又はハルのシグレ煮)
コロッケ	二十五匁	ハン・ブルグメター	二十五匁	向付	(魚ノアリヤキに守口大根又はハジカミ) (魚のダマ焼に酢蓮) (魚の煮に鰻、たけのこ、芋) (魚のオロシ煮にミツバ、キミチオロシ) (焼魚、ハス) (魚のクシヤワ焼にカノワのアチャラ) (鶏肉のチリヤワ煮に丸ムキワタ、青ミ) (卵の丸山煮にタケノコ、人参、牛蒡、青ミ) (エビのマサゴ上げにワタ、ハリコベヤ)
コキエー	二十匁	覆書込	十匁		
クロンスキー	二十匁	ガラシ	十五匁		
リゾット	二十匁	トルネド・フ	十匁		
フィッシュボール	二十匁	ゲ・ムバイ	二十五匁		
豚カツ	二十匁	フランドベコン	十匁		
豚カツ	二十匁	オートミール	五匁		
右以外ノ料理モ量目ハ 進之					
洋定食			酒類定価		
朝食	一果物	金九拾銭	ビール	キリン、サクラ	中瓶 金四拾五銭 小瓶 金三拾八銭
	一オートミール			〃	〃
	一鮮魚又は魚のノリ			〃	〃
	一ハムエッグス			〃	〃
	一トースト			〃	〃
昼食	魚又は 麵類料理	金十四圓五拾銭		〃	〃
	一肉又は鳥		台葡萄酒	佛國製産	金五圓五拾銭
	一野菜		赤	〃	金五圓
	一果物		ワキスキー英製産	〃	金五拾銭
	一紅茶		ブランデー佛國製産	〃	金四拾銭
晩食	一スープ	金十四圓五拾銭	ペパーミント	〃	金五拾五銭
	一魚又は鳥類		ポートワイン英製産	〃	〃
	一肉又は鳥類		ベルモント伊太利、佛國産	〃	金五拾銭
	一野菜料理		ジン	〃	金五拾五銭
	一プリン		スタウト英製産	〃	金七拾五銭
	一果物		和酒	桜、白雪	中瓶 金五拾八銭 小瓶 金四拾四銭
	一珈琲又は紅茶		〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃
			〃	〃	〃

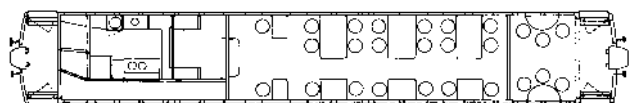
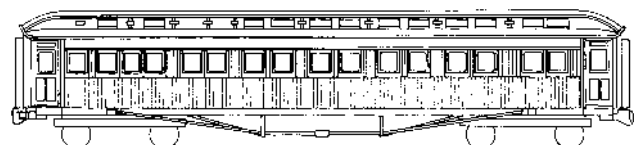
■ナロシ17770形
1912年(明45)



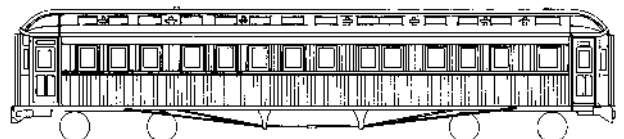
■オロシ17750形
1912~13年
(大1~2)



■ナシ10370形
1918年(大7)



■ナロシ10400形
1919年(大8)



傾向有之候趣ヲ以テ之ガ値下方営業人ヨリ申出有之候ニ付テ之ヲ認メ」とあって、不況の余波を素直に認め、高価な販売価格の改訂(値下げ)について重い腰を上げざるをえなくなっている。

さらに、1929年(昭4)9月9日にいたって、食堂車の取扱い品目およびその価格体系について洗い出しを行った結果、洋食堂車では一品料理10品目について各5銭までの値下げと、和定食の価格を朝・昼・夕食の全品均一の40銭に改め、翌10日から実施された。

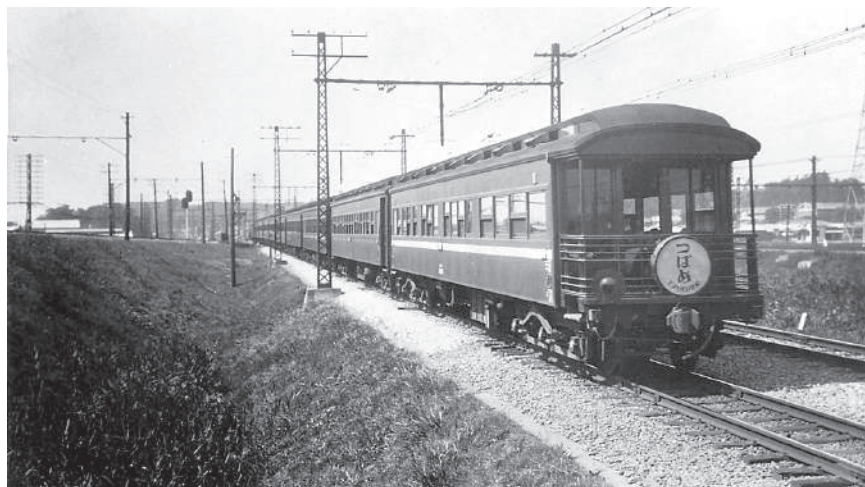
市価にくらべて割高に設定されてきた食堂車の販売価格が、改められたのであるが、運輸省が発した改訂事由は、「業者別又ハ線別ニ依リ其ノ料金ヲ異ニセル為メ往々旅客ニ迷惑ヲ及ボセルノミナラズ定食内容ノ如キハ徒ラニ形式・体裁ニノミ囚ハレシ嫌有之候ニ就テハ旅客ノ便宜上之ガ料金ノ統一ヲ計ルト共ニ低廉ナル料金ニテ大衆向ナル実質本位ノ定食ヲ提供スルハ最モ時宜ニ適シタルモノト思考被致候ニ付」と達第698号で弁明している。

昭和の幕開きである1927年(昭2)の列車食堂営業収支を運輸局資料から拾い、表24に、92頁の表20と同様にまとめたので参考に供したい。

鉄道収入もまた、それまでの好調な歩みから一転して減収となって、さまざまな打開策が講じられた。そのひとつに快速性を目玉とした愛称名つき優等列車群の設定があった。1929年(昭4)9月15日時刻改正のときである。〈富士〉〈桜〉〈燕〉などと命名された昭和初期を代表する列車は、不景気巻き返しの鋼製化(正確には1930年4月以降)車両組込みであった。鉄道省苦肉の料金収入増加策でもあった。

編成車両はミキ20+スハニ31+スハ32+スハ32+スシ28+スロ32+スロ34+マイネ

■旅客への知名度徹底のため愛称が付けられた特別急行列車は昭和初期に誕生(交通博物館提供)



●表34 営業者別支出額

		単位：円		
費目	営業者別	日本食堂	帝國ホテル	都ホテル
	期間	1962.1~1962.6	1961.9~1962.7	1962.2~1962.7
材料費	食料品	536,575.443 (39.2)	63,742.002 (37.6)	44,812.033 (27.4)
	飲み品	237,742.938 (17.4)	22,786.436 (13.5)	20,180.937 (12.3)
	その他	55,931.452 (4.1)	28,951.469 (17.1)	34,186.942 (20.9)
	計	830,249.833 (60.7)	115,479.877 (68.2)	99,179.907 (60.6)
営業費	人件費	291,823.998 (21.3)	32,490.310 (19.2)	36,536.119 (22.3)
	物件費	60,205.533 (4.4)	2,442.493 (1.4)	4,310.902 (2.6)
	諸経費	32,950.973 (6.8)	2,297.584 (1.4)	6,865.390 (4.2)
	減価償却費	21,964.728 (1.6)	2,050.000 (1.2)	2,401.454 (1.5)
	管理費	68,732.927 (5.0)	12,043.888 (7.1)	14,433.678 (8.8)
	その他	2,975.529 (0.2)	2,538.970 (1.5)	
合計		1,368,993,516 (100%)	169,343,122 (100%)	163,727,250 (100%)

新大阪ホテルと大日本食堂は略 期間は各社の決算期 ()内は比率、単位=%

		単位：円				
経費別	営業者	日本食堂	帝國ホテル	都ホテル	新大阪ホテル	大日本食堂
給料	料	8,666	15,600	13,894	10,424	11,996
諸手当		5,284	360	670	3,833	4,889
賞与	企	7,963	6,670	5,000	6,090	3,057
職務旅費		2,074	1,200	2,302	4,695	1,972
厚生費		2,145	936	1,553	3,840	2,905
被服費		385	1,300	1,000	1,930	2,750
その他経費		2,224	2,400	2,000	1,900	2,500
計		28,741	28,466	26,419	32,627	30,069
総て人員		1,867人	267人	251人	130人	25人

経費は列車関係乗務員の1人平均経費

●表35 1961年(昭36)度の営業者別1ヵ月平均人件費

食堂車の営業収入は、1959年(昭34)をベースに対1961年の営業係数は例のない上昇を見せ、じつに1.4倍となっている。1962年(昭37)上期では6月10日に加わった大日本食堂(のちの聚楽)の20日間のみの営業成績を加えて、3年後には2倍に達する驚異的な売上増を示すにいたる。

■食堂車が最も成長した時期のナシ20のにぎわい



当時の支出を各営業者の決算期で洗い出してみると、次のような結果となっていた。経費の費目別では、材料費が47.2%から68.2%、人件費が19.2%から31.1%となり、事業内容の性格から材料比率は一般飲食業にくらべて高く、全般的には収益性は高くなかった。

費目別でみる人件費率は、他

●列車内サービス体制の整備

新幹線網の計画と実施は、全国路線網に幾多のひずみを生じさせていた。路線網がふくれあがっていく過程で、旅客への食事サービス体制は、線区別には営業体系に混乱をみせざるを得なくなった。列車内営業のあり方に具体的な調整を行うべく、国鉄は将来方向について、次のような見解を地方機関に指示している。

「構内営業の承認に関する標準について、旅事第632号昭和43年9月30日施行(前文)昭和43年10月、列車ダイヤの大改正が行われ、特急・急行などの増発により対象列車が増加したが、経済の高度成長に伴い、労働市場における要員需給のアンバランスがしだいに増大し、車内販売員の確保も困難になった。このため、営業分野の一部調整をとまうとともに上記タイトルの指示を行い、安定した業務の円滑化をはかりたい」として、下記を制定するのであるが、「対象列車」という字句は食事サービス等を行うべき列車のことで、要員需給のアンバランスについて解説すると、当時中央本線急行ビューフェが3月採用で4月から実働という体制にあったものが、沿線精密工業に十数名がコンバートされてしまうという事態があり、一部列車でビューフェ休業までひき起こすような場面となったことをいう。

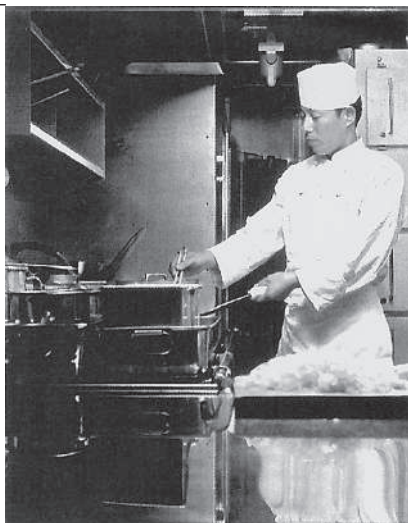
(以下、本文抜粋)

「1. 列車内立売営業の承認をする場合

(1)次に掲げる時間帯の1を通して運転する急行列車については、営業分野の定めるところにより、弁当及び茶類の販売を行わせること。

■昭和40年代の在来線481形食堂車の光景

始発駅出発時の車内整列(下)と厨房(右)日本食堂広報誌から。





■寝台特急<北斗星>のゴージャスな室内
食事利用は予約制とし、利用時間も一定として入れ替え制にした。

に改め、組織の改革を行った。J.Dの呼称としてスタートする目的は、従来イメージからの脱却、より高度な統一された新しいサービスへの挑戦、新しい車内サービスの取組、呼びやすさと使いやすさの追求——であった。

こうしてJRおよびJ.Dがスタートした翌年、1988年(昭63)3月13日、青函トンネル開業日にJRはダイヤ改正を行った。このとき、青函トンネルの前途を祝賀する方向で、首都圏と北海道を結ぶ上野―札幌間寝台特急<北斗星>3往復が登場する。同列車は国鉄時代には類を見ることのないアコモデーションをもつ豪華列車である。

同列車の食堂車営業にさいして、同区間内にデポ数施設をもち、営業遂行が可能な営業者は日本食堂をおいてほかになく、計画を煮詰めるだけの経験と技能を有していたのも、また同社であった。

当初計画が具体的な形として提案されたのは1987年6月2日のことで、JR東日本の構想を受けとめる形で計画が進行する。計画段階の名称「青函ブルトレ」は、列車番号1・2列車の車両配属をJR北海道、3・4列車および5・6列車をJR東日本受け持ちとしている。なお、3・4列車は当初、多客期運転の季節列車で、食堂車も不連結であった。したがって、食堂車連結の2往復列車について記述すると、10両の編成中、特殊車両として5号車にシャワー室2室を設けたロビーカー、6号車に食堂車を連結する方針とした。

食堂車営業については、食事利用をすべて予約制とし、旅客任意の利用は食事時間

著者紹介

かわぐちつとむ(川口 力)

1931年浜松市生まれ。1955年駒沢大学卒業、日本国有鉄道に入職。主として食堂車を初めとし、関連事業管理・開発部門に従事。1987年に退職。鉄道ジャーナル、旅と鉄道などの鉄道誌、中部日本新聞、タウン誌にいがたなどに旅や駅弁、花、食堂車について執筆する。共著『うまい駅弁めぐり』『西日本駅弁紀行』がある。

食堂車の明治・大正・昭和	
著 者	かわぐち つとむ
発行者	山田 国光
発行所	株式会社グランプリ出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418 振替 00160-2-14691
印刷・製本	モリモト印刷株式会社