

フランスにおける鉄道食の変遷

— フランスにはなぜ駅弁が存在し得なかったか？ —

社会マネジメント学科 湧 口 清 隆

1. はじめに

フランスでは19世紀半ばの「ジャポニスム」以来、日本文化が紹介され、一つのモードとして人気を集め、フランス社会のなかにとり入れられてきた。近年ではコミックをはじめ、伝統文化から新しい流行まで多岐にわたっている。食の世界でも、和食に加え、弁当、さらには駅弁にまで及んでいる。

駅弁に関しては、2015年2月10日にパリ西郊のIssy Val de Seine駅（RER C線、T2）のトラム2号線ホームにフランス人Esther Miquel氏が経営する駅弁店Koedoがフランスで初めて開店した。その後、JR東日本グループがパリのリヨン駅において2016年3月1日～5月26日、2018年10月30日～11月30日の2度にわたり、駅弁の臨時売店を出店した¹。さらに、この2度目のイベントに参加した大館駅（秋田県）の駅弁事業者の花善が2021年11月5日～2022年5月に独自にパリのリヨン駅ホール2に常設店舗を出店した（写真1、2）。1993年に制定された「サ



写真1 パリ・リヨン駅での花善店舗
写真提供 花善

¹ JR東日本ウェブサイト「JR東日本グループニュース2018年9月6日『～駅弁文化の魅力を伝える～ フランス国鉄パリリヨン駅で期間限定の駅弁売店をオープンします！』」（<https://www.jreast.co.jp/press/2018/20180905.pdf>）、2025年1月23日閲覧。



写真2 パリ・リヨン駅での花善店舗にて
弁当に添えられたメッセージ
写真提供 花善

パン法」(汚職の防止並びに経済活動及び公的手続きにおける透明性に関する法律)に基づくフランス国鉄との賃貸契約の関係で、現在はリヨン駅での販売も、パリ市内の店舗での駅弁の製造、販売も終了しているが、2025年2月6日～27日には姫路駅(兵庫県)のまねき食品、名古屋駅の松浦商店とともにチューリッヒ駅地下で駅弁の試験販売を行い、将来的には冷凍駅弁を使った欧州での駅弁販売をめざす動きとなっている。

このように欧州にも駅弁が進出しつつあるが、海外には駅弁は存在しないのであろうか。基本的には駅弁は日本文化圏にあった諸国(台湾、韓国、中国)にしか存在しないと言われるが、それは駅弁の定義による部分もある。現在の「臺鐵便當」に見られるように、中華圏では、わが国に見られる冷たい駅弁ではなく、熱々の駅弁である。また、タイにも駅弁が存在すると言われる²。アジア圏における駅弁については今後の研究としたい。それでは、フランスをはじめとする欧米諸国では駅弁は存在しないのだろうか。結論を先に言うと、少なくともフランスにおいては、日本的な意味での「駅弁」は存在し得なかったと断言できるであろう。

本稿では、フランスにおける鉄道食の変遷を鉄道史、料理史、社会文化史の観点から検証し、駅弁が存在しなかったことを明らかにしたい。

2. 「駅弁」の定義

まず、「駅弁」の定義を明確にしておきたい。「駅弁」という言葉は駅売弁当の略称として古くから用いられているが、実は明確な定義は存在しない。例えば、おなじみの駅弁マークを制定している一般社団法人日本鉄道構内営業中央会(以下、「中央会」)のウェブサイトを見ても定款を見ても、その定義は書かれていない。中央会のホームページには、「その土地、土地の歴史を背景に、特産品や地のものを使って作られてきた『駅弁』Ekibenは日本の食文化がいっぱい詰まった食べ物なのです」と書かれ

² 京王百貨店駅弁大会2006年ウェブサイト (<https://www.keionet.com/info/shinjuku/ekiben2006/>)、2025年1月23日閲覧。

ているのみである³。地域の特産品を用いた駅売弁当であれば、駅構内にあるエキナカの店舗でも温かい弁当として売られていたり、同じく駅構内のコンビニエンスストアでも期間限定等の形でご当地飯が販売されたりすることもある。

一方、名古屋駅のホーム、コンコースで駅弁を販売しているJR東海リテーリング・プラスは中央会会員ではないので、「駅弁」を駅弁マークのついている駅弁に限定するとその駅弁は「駅弁」ではなくなってしまう。中央会は1946年に旧国鉄駅構内で駅弁を販売する事業者の団体として成立していることから、例えば東武日光駅のように私鉄の駅で販売される駅弁もやはり「駅弁」ではなくなってしまう。

戦前から今日に至る駅弁の実態を踏まえると、鉄道事業者や食材（米飯弁当か否か、ご当地産食材をメインに使用しているかなど）によらず、駅構内での販売であることと鉄道事業者との関係のみで定義する方が現実的であろう。そこで本稿では、「駅弁とは、鉄道事業者の直接的な認知、承認、管理、監督のもと製造され、鉄道駅構内において常時販売されるパッケージ化された弁当」と定義する。

この場合、エキナカに出店する弁当事業者が販売する弁当は、店舗そのものは鉄道事業者のもとで設置されているとは言え、そこで販売されている個々の商品の品質や価格を鉄道事業者が直接的に管理、監督している訳ではないので、駅弁からは除外される。しかし、上記の名古屋駅の駅弁は、JR東海リテーリング・プラスというJR東海のグループ企業が製造、販売している弁当であるから、中央会に所属する松浦商店の駅弁と同様、「駅弁」となる。かつては鉄道当局が、駅弁事業者が製造販売する駅弁の分量も内容も価格も統制し、さらに販売員の服装や業務まで事細かに規制していたし、今日でも鉄道事業者が保健所とは別に衛生確認を実施している。また、米飯弁当に限定していないので、大船軒のサンドウキッチも「駅弁」として位置づけることができる。

以上のように定義すると、鉄道事業者の公認、非公認を問わず、近隣の住民がホーム上で立売りする弁当やその他食品（例えば、えちごトキめき鉄道の観光列車に合わせて能生駅で販売される笹寿司や、タイでのホーム上での物売り）は、鉄道事業者自身が直接衛生確認を実施したり、販売価格を規制したりしている訳ではないので「駅弁」ではなくなる。

この定義に基づけば、Koedoやリヨン駅の花善（1899Torimeshi）が販売する／し

³ 一般社団法人日本鉄道構内営業中央会ウェブサイト（<http://www.ekiben.or.jp/main/>）、2025年1月23日閲覧。

た弁当は「駅弁」になる。なぜなら駅構内の施設賃借にあたり、鉄道当局が各施設での営業内容を細かく規定し、審査のうえで営業許可を付与しているからである。花善のリヨン駅での営業が半年間にとどまった理由の一因はまさにそこにあり、フランス国鉄が駅構内店舗での営業内容を細かく分類し、その分類に合致した製造販売業者のみを許可する体制のなかで、花善が出店していた施設の営業分類が変わってしまったためである。

逆にフランスの駅構内のキオスク（Relais）の冷蔵庫で販売される寿司やサンドウィッチについては、フランス国鉄が冷蔵庫で販売される商品1種類ごとに販売の許可を付与している訳ではないので、「駅弁」とは言えないことになる。同様に、駅弁と認識されがちな台湾における駅周辺部の飲食店が提供する「火車便當（汽車弁当）」「鐵路便當（鉄道弁当）」も「駅弁」とは言えない。

3. フランスにおける鉄道食：先行研究

本稿では、前節に定義した「駅弁」も含む鉄道における食事、すなわち鉄道施設（駅構内、列車内）の食事を「鉄道食」と定義して、フランスにおける鉄道食の変遷を検討し、「駅弁」が存在しなかったことを明らかにする。

私はこれまでの研究において「鉄道食」という言葉を用いず「道中食」という言葉を用いてきた。わが国では、駅弁事業者が「空弁」（空港で販売される弁当）や「速弁」（高速道路のサービスエリアで販売される弁当で、中日本高速道路などの登録商標）、「道弁」（サービスエリアや道の駅で販売される弁当）を供給しているケースも見られるし、ANAが国内線プレミアムクラスで提供する弁当形式の食事も駅弁事業者によって供給されていたこともあるため、食堂車や観光列車での供食や機内食も含めた概念の方が好都合である。駅弁や鉄道の栄枯盛衰は他の交通機関の栄枯盛衰とも密接な関係があることを踏まえると、「道中食」という括りの方が交通市場全般からの広範囲な視点で駅弁を分析できる。

さて、フランスにおける鉄道食の学術研究状況を紹介する。わが国同様、駅弁や食堂車の学術的研究は少ないが、ここ10年で飛躍的に進歩した。背景には1995年にフランス国鉄がルマンにアーカイブ・センターを開設し、ここ10年で資料のデータベース化が進んだことが挙げられる。この研究は主に鉄道史、経済史を専門とする歴史家が担ってきた。キーパーソンは、どちらもソルボンヌ大学教授のFrançois Caron（1935年生－2014年没）とJean-Pierre Williotである。

Caron（2010）はフランス鉄道史協会が発行する『鉄道史誌』第41巻に「作業開幕：

フランス国鉄の供食の歴史、最初のオリエンテーション」と題する論文を執筆した。この巻の特集のテーマは「鉄道供給と都市生活者の食生活」で、Williotが編集を務めた。

Caron (2010) は冒頭 (pp.227-228) で、利用可能な全資料をまだ特定できていないこと、1976年以降の活字化された資料は目録を作成しなければならない状況であることを理由に、まだ不完全な研究であると断ったうえで、1954年～1994年のフランス国鉄の供食の変遷を技術的、組織的観点から論じた。ただし、供食における文化的、社会的観点の重要性は認めつつも、この研究がそれらに踏み込んでいないことを言及している。そして、供食の外部委託契約の40年間を1954年～1961年、1961年～1972年、1972年～1994年の3つの時代に区分してその特徴を論じつつ、フランス国鉄にとって車内供食が技術上、組織上の困難を抱え、経営合理化の観点から頭痛の種であったことを明らかにした。その要因として、①財務上、契約関係上の困難、②供食組織内で顧客のニーズに対応するための技術上の困難、③顧客のニーズに対応するための食事供給上の選択の困難を挙げている。

一方、Williot (2021) はCaron (2010) の試論を発展させる形で1837年の旅客営業開始以来のフランス鉄道史全般における鉄道食の変遷を明らかにしてきた。Williot(2021) は「旅の空腹、1830年代から1920年代」「イノベーションの推進力、1920年代から1970年代」「移動中に食べる人、1970年代から2020年代」の3部構成で鉄道食の変遷を論じている。最初の時代は鉄道食の必要が生じ、まずは駅構内のbuffet、食堂車、駅構内でのワゴン販売、自動販売機での販売が登場してきた時期である。第2の時代はモータリゼーションが進むなかで鉄道食の模索が進む時期、第3の時代は鉄道食の簡素化、合理化が進む時期である。社会経済史や料理史の視点も盛り込まれている。

これらの研究をもとに欧州最大級の鉄道博物館の1つであるフランス・ミュールーズのCité du Trainが2023年4月から10月に企画展「LA CITÉ DU TRAIN se met à table! Histoires gourmandes de 1850 à nos jours」(CITÉ DU TRAINの食卓：1850年から今日に至るグルメの歴史)を開催した。この企画展のカタログ(Cité du Train (2023))がフランスの鉄道食の歴史と現状を簡潔にまとめている。

なお、本稿では参照していないが、Williotには鉄道食関係の著作がいくつかある(Williot (2017)、Mettetal, Williot & Nolan (2024) など)ほか、栄養学の創始者である佐伯矩に関する研究書(Barona et al. (2021))もあり、わが国との接点もありそうである。また、駅弁に関するフランス語の論文として早稲田大学教育・総合科学学術院教育学部の野澤丈二准教授(現職)による研究が挙げられる。高級レストランから庶民向け食堂まで世界のレストランを紹介する書籍(Pitte & Moriniaux (2012))

のなかに「駅弁、鉄道における地方料理のガストロノミー」という章が見られる(Nozawa (2012))。以上がソルボンヌ大学の歴史学つながりである。

4. 鉄道食を捉える視点

本稿では、先行研究やCité du Trainにおける展示も参考にしつつ、わが国におけるフランス料理史の研究の視点も加えながら、独自にフランスにおける鉄道食の変遷を考察し、「駅弁」の不存在を証明していく。

鉄道食を考察していくなかで重要な視点は、①鉄道の総延長、②車両、③食文化である。

まず、①鉄道の総延長に関しては、そもそも鉄道食は鉄道利用に対する派生需要として誕生した。現在の観光列車や駅弁フェアのように、列車内での食事や駅弁を目的とする本源需要としての鉄道食であれば、移動距離や移動時間は大きな問題とならないが、派生需要としての鉄道食であれば、移動中に食事をとらなければならない事情、すなわち食事時間帯の乗車を含んでいることが必須であろう。しかも初期の鉄道は揺れも大きく、食事をするという雰囲気ではなかった。それにもかかわらず敢えて車内で食事をとらなければならない、駅停車中や乗降車時や乗換え時に喫食することができない事情の存在、すなわち途中下車なしの数時間以上に及ぶ乗車時間の存在が必要である。

次に、②車両に関して、さまざまな要素を考慮する必要がある。第一に旅客が乗車する車室の構造がある。走行中に車室間を移動可能か否かは重要な要素である。走行中に食堂車に移動できるのか、車内販売は可能であるか、トイレを利用できるのか、これらは喫食可否と密接につながってくる。開放型のアメリカ大陸と異なり欧州ではコンパートメント（区分室）が主流であったことに加え、線形の違いから3軸車、ボギー車の発達が遅れたことから、車両長が短い2軸車を中心であった。このことは食堂車の導入を遅らせる一因となった。第二に機関車の牽引力も鍵になる。食堂車は水、食料、石炭などを積み込むことから重量が重く、勾配のある路線では牽引力の関係で食堂車を連結しづらいという状況もあった。また、石炭コンロから電気コンロに変わると、電気容量にも配慮が必要になる。

最後に、③食文化も大きな視点である。乗客たちがどのような食事を好み、実際にどのようなメニューが供食されたのかという点である。経営学的観点からCaron (2010) も、社会経済史的観点からWilliot (2021) も考慮している。温製・冷製など温度管理が必要なメニューか、常温で一定期間保管可能なメニューか、あるいは、郷土食・地方料理なのか、全国的に標準化された料理なのか、食事の提供方法はどのよ

うになっているのかなどの要素が重要になってくる。また、当時の気候も重要かもしれない。19世紀には現在に比べ数度気温が低かった点を考慮すると、現在であれば常温でも（言い換えると、冷たくても）構わないメニューでも、当時は温度管理が必要であった可能性もある。

以上のような点を考慮して、鉄道食を考察していく。

5. フランスにおける鉄道の発展と鉄道食の進化（1830年代～1920年代）

（1）鉄道の発展

蒸気機関車が牽引するフランス初の鉄道は1832年にサン・テティエンヌ～リヨン間で開業したとされる。この路線は鉱山用に馬車が牽引する貨物鉄道として1827年に開業した。1837年にはパリ最初の鉄道がサン・ラザール駅～サン・ジェルマン・アン・レー間で開業し、パリ～ヴェルサイユ間の2本の路線がこれに続いた。「初期のフランス鉄道は国会の承認なしに免許が与えられる20km未満の民営鉄道が多く、国会の承認を要する長距離鉄道の建設は遅れた」（菅（2010）p.102）とされる。一方、パリの3路線のうち、経営的にサン・ジェルマン線は成功したものの、2本のヴェルサイユ線は失敗したことから、「思索の段階」に入り、「国有私営制」という、英国ともベルギーとも違う運営形態が編み出された（丸茂（1972）pp.15-16）。

1842年にいわゆる「鉄道憲章」と呼ばれる法律（「幹線鉄道の敷設に関する1842年6月11日の法律」）が制定され、国及び地方自治体による用地補償費や駅、路盤建設費の全額補助の枠組みができたことにより、民営鉄道による長距離鉄道の整備が進んだ（菅（2010）p.104）。一方、当初はモノクラスであった鉄道もまもなく収入増加目的で等級制が導入され、価格差別の時代が到来した。湧口（2014）は、鉄道が平等主義を実現するというペクール（1839年）とデュピュイ（1849年）の差別運賃理論を紹介して、価格差別と等級によるサービス差の本質が2等運賃を払い得る富裕者が偽って3等車を利用しないようにするための方策であることを説明している（pp.19-24）。このように鉄道会社側でも増収策に手を尽くした。

しかし、産業基盤の弱さや政情不安により鉄道建設は遅々としか進まず、第二帝政（1852年～1870年）に入ってから、政府は鉄道会社の経営統合による経営基盤の強化を図り、6大鉄道会社の独占のもとで幹線鉄道の建設が進んだ。戦争における鉄道の役割が評価されることになる普仏戦争（1870年～1872年）を経て、第三共和政（1870年～1940年）下で政府は不採算路線の国有化や、補助政策によるネットワーク整備を進め、フランスの鉄道網は1900年には38,000kmを超える総延長に達した（菅（2010）p.108）。

(2) 駅構内のbuffet

このような鉄道の発展のなかで、常設的な鉄道食として、まず駅のbuffetが登場する。1847年8月に北部鉄道会社とパリ北部のポントワーズ駅で建物のリース契約が締結されたことをきっかけに、アミアン駅、アラス駅、リール駅などでbuffetが開設された。北部鉄道会社自体も1850年にカレー駅に直営のbuffetを設け、英国人旅客の獲得を始めた（Williot（2021）p.36）。さらに、1870年代になると駅舎の標準化が進むなかで、各都市の中心駅には駅開業時からbuffetが設置されていた（Cité du Train展示解説）。

当時の駅には等級別の待合室も用意されていたが、buffetの利用者は主に富裕層（旧貴族階級、ブルジョワ階級）であった。当初は質素な食器で簡素な冷製料理を提供するだけだったが、次第にフランスの伝統的なブラスリー形式の温かい食事を提供するようになった（Cité du Train（2023）p.8）。

この背景には、市民革命前、王侯貴族や高位聖職者のお抱えだった調理人たちの多くが革命で雇用主を失い、市民向けに料理を提供することで生計を立てるようになり、レストランが登場したという事情から、レストランやbuffetで提供する食事やそのメニューは基本的に富裕層向けであった点が挙げられよう（辻（2009）pp.89-90）。しかも19世紀中頃から後半にかけて、一度に出された大皿料理を取り分けて食べるフランス式サービスに代わり、温度管理され一人用にあらかじめ盛りつけられた料理がコース式に出されるロシア式サービスが普及した（料理人デュボワの功績とされる）。そのため、配膳の効率化が進み、時間を気にする旅行者に対するサービスとして適当であったことも指摘できるのではないだろうか。

それに対し、徒歩や川船、乗合馬車で移動していた庶民は宿屋や居酒屋、肉屋の店頭などで食事をしていた。例えば、ヴィクトル・ユーゴの『レ・ミゼラブル』（1860年）やアルフォンス・ドーデの『風車小屋だより』（1866年）の「二軒の宿屋」を見ると、庶民はふだんパンにハム、チーズ、一日中火をかけたままのスープやシチューなどを食べていたことが垣間見られる。したがってパンにハムやチーズ類であれば小売店や市場で手に入れた食材をサンドウィッチ（フランスパンを縦に切ってハムやチーズを挟んだもので、今日でも一般的な食事である）にして携帯することは可能であったであろうし、スープやシチューなどの煮込み料理はパンを浸して食べる習慣上も温かくなければ食べられなかったから飲食店に行く必要があったであろう。しかし、駅構内のbuffetでは富裕者向けに前菜、メイン、デザートとコース料理が供されたから、庶民が温かいスープやシチューを食べるのであれば、駅前旅館か居酒屋、カフェに

行っていたと推測される。

もう一つの要因として、車内では飲食が事実上禁じられていた点も挙げられよう。1846年の「鉄道一般規則」には「酩酊状態にある者、または、他の旅行者に不快感を及ぼし得るような大容量物や臭いのする物を携帯する者の乗車を禁ずる」(Cité du Train (2023) p.7) と規定されていた。したがって、1880年代に入って食堂車が登場するまでは、駅か駅前での食事に頼らざるを得なかったのである。

19世紀後半になり、産業革命の進展とともに中産階級が誕生し、その層が増すと、印象派の絵画に描かれたようなピクニックやバカンスに出かける人たちが増加し、ブッフェも繁栄した。Williot (2021) によれば、1870年には駅のブッフェは約100、1914年には445、最多の1938年には488軒を数えた。ただし、ブッフェの数は地方ごとに濃淡があり、観光客の多い北部鉄道やパリ・リヨン・地中海鉄道では他の鉄道会社に比べて多い傾向があった (p.49)。

(3) 食堂車

早くからボギー車が導入され、1860年代後半には食堂車が導入されていた米国と異なり、2軸車の小型客車中心の欧州では食堂車の導入は1880年代まで遅れた。ベルギー人実業家ナゲルマケールスは1867年～1868年の米国旅行から帰国後、欧州にも米国のような快適な寝台車、食堂車を導入しようと、1872年にリエージュに寝台車運行会社を設立し、パリ～オステンド間、パリ～ケルン間、パリ～ウィーン間で寝台車の運行を始めた。1876年にブリュッセルに国際寝台車会社 (CIWL) を設立すると、1880年代初めには食堂車の運行を始めた。1883年6月5日にはパリ～コンスタンティノーブル (現イスタンブール) 間でオリエント急行の運行を開始、以後、欧州の主要都市間にCIWLによる寝台車や食堂車のサービスが拡大した。これらの車両は1等車のみに限られていたから、食堂車もまた富裕層向けサービスとなった。

ナゲルマケールスがめざしたサービスは、「ヨーロッパではリッツとエスコフィエ、アメリカではエルモニコとプルマンによって作り上げられた水準」(Quinzio (2014) p.94) であった。1939年にはCIWLは寝台車806両、食堂車661両、プルマンカー133両、貨車138両を所有し、欧州、アフリカ、中東の24か国で営業を行い、1938年には寝台車の利用者数は135万人、食堂車で供食数は350万食に達した⁴。その結果、サービ

⁴ Wagons-Lits Diffusion社のウェブサイト (<https://www.wagons-lits-diffusion.com/en/pages/un-peu-d-histoire/page-ciwl-bis.html>)、2025年1月23日閲覧。

スの標準化が進むことになった。

(4) 地方料理とフランス料理

以上のように、19世紀末から1920年代にかけて富裕層を相手に駅構内のbuffetや食堂車を中心とする鉄道食は黄金時代を迎えた。

その中で、buffetや食堂車では地方料理が提供されたことが指摘されている。Williot (2021) は、旅行サークルであるLe Touring Clubがその土地の特産品を用いた地方料理や調理法を高く評価し、旅行者に対し地方料理の魅力を宣伝していたことを伝えている (p.103)。また、Cité du Train (2023) は駅の売店で販売されていたガイドブックが各地の特産品を紹介し、buffetでの食事やお土産としての購入を勧めていたことを明らかにしている (pp.10-11)。これらは都市の富裕層を旅行に誘う大きな要因となったと考えられる。一方でWilliot (2021) の第4章のタイトル「駅のbuffetのローカリズムと地域主義の茶番劇」が示すように、特産品もメニューに含まれるが基本は標準化されたフランス料理という側面が、鉄道食の供給者側にも需要者側にも存在したことは事実である。しかも、そのような風潮を導いた大きな要因が鉄道自体であった点も見逃せないであろう。

鉄道は旅客輸送だけではなく貨物輸送にも大きく貢献した。パリには1854年に中央市場(レアル)が誕生し、地方の特産品がパリに輸送されるようになった。その結果、地方旅行で美味しいものを見つけたブルジョワたちは、地方ではなくパリにおいて自らの料理人に地方の特産品を使った料理を作ってもらい、味わうこととなった(廣田(2006) pp.57-58)。廣田(2006)は、19世紀後半から20世紀初めにかけて、①国際的に高級料理としてのフランス料理の名声が定着するとともに、その過程でエスコフィエが食堂車やbuffetも含む主要大都市のホテル・レストランをつなぐネットワークの形成に大きな功績を残したことと、②交通手段の発展や異国趣味に伴い、フランス各地の地方料理に加え、海外の食材や調理法がとりいれられ、フランス料理に同化されたことを指摘する(廣田(2006) p.57)。

このような同化の背景には、1815年のウィーン会議におけるフランスの外交官タレーランとその料理人カレームの功績によって、フランス料理が料理外交の手段として国際化したことに加え、1800年代後半の国民国家形成の流れの中で、フランスの地方文化がパリにとり込まれ、「フランス文化」として発信されていった点もあるであろう。その結果、「フランス料理が国際主義と地域主義の性格を強め」(廣田(2006) p.57)、国際的に移動する旅行者の増大の中で逆に地方料理が強調されなくなったのではあるまいか。

(5) 駅構内での販売

19世紀後半にフランス経済が発展し、国民所得が上昇するようになると、外食したり、旅行したり、肉や「19世紀末までまだ贅沢品に属していた牛乳，砂糖，野菜，果物の消費が労働者世帯の食事にも本格的に登場し始めた」（廣田（2006）p.62）。また、女性が担い手であった「ブルジョワ料理」が、簡素化された形で「家庭料理」として労働者世帯にも普及していった。そこでは「とろ火」の煮込み料理が典型であった（廣田（2006）p.61）。廣田（2006）は、キュルノンスキーやコルドン・ブルーの社会的階級に基づく料理の4区分の存在を紹介しつつも、区分間の境界線が厳密なものではなかったとして、一例として1884年の第2回料理博覧会の際にポトフが「国民的ポタージュ」に選ばれた点を指摘する（p.61）。しかし、このような区分が存在していたこと自体、中産階級の人たちはたとえ経済力があってもbuffetではなくつろげず、別の鉄道食を求めたことの証左となろう。

長距離移動する旅行者層が拡大する中で、時間的事情や経済的事情で必ずしもbuffetを利用できない人たちへの対応も急がれた。駅構内でのワゴンによる飲食物販売は、1860年、北部鉄道会社がbuffet事業者に、駅で食事をする時間が確保できない旅行者向けに車内持ち込み用の完全包装の食事を提供するように依頼したことから始まった。3.5フラン前後で、冷製家禽肉、ローストビーフ、ハム、飲み物、温製料理などが販売された（Cité du Train（2023）p.30）（写真3）。

また、米国から輸入された自動販売機により、お土産としてチョコレートや飴などの地方菓子を駅構内で販売された（写真4）。1894年には北部鉄道会社の管内において464台の自動販売機があったとされ、buffetで食べる時間がない



写真3 構内販売用ワゴン
Cité du Trainにて筆者撮影
2024年12月28日



写真4 菓子の自動販売機
Cité du Trainにて筆者撮影
2024年12月28日

旅行者のみならず、あまり裕福ではない旅行者にも地方の特産品を楽しめるということと、旅行者の注目を集めた（Cité du Train（2023）p.28）。

6. 鉄道の斜陽化と鉄道食の簡素化への動き（1930年代～今日）

第1次世界大戦と第2次世界大戦間の戦間期、自動車が急速に普及するとともに、航空旅客輸送も始まり、富裕層向けサービスとして徐々に発展した。欧州全体が戦場となり、都市や鉄道も破壊された第1次世界大戦が終結し復興する中で、1929年に始まる世界大恐慌は富裕者層たちにも大きな打撃を与えた。このような経済状況は、鉄道の利用者数にも鉄道食にも大きな悪影響を及ぼした。1938年には6大鉄道会社が統合して、フランス国鉄（SNCF）が誕生した。市中のレストランとの競合に伴い、鉄道食の価格競争力が低下するとともに、移動を急ぐ旅行者の増加に伴い、駅構内のブッフェや食堂車の需要も落ち込んできた（Cité du Train（2023）p.31）。

CIWLは従来1等車のみだったサービスに2等車を追加したり、食堂車サービスを維持しながらコスト削減を図るさまざまな方策をとったりしたほか、鉄道会社はバスとの競合を意識して、食堂車の品質や利便性をさかんに宣伝した（Quinzio（2014）p.94）。しかし、経営改善は進まず、1939年、フランス国鉄は高コストの食堂車サービス維持のために赤字補てん分を寝台車料金に転嫁する協定をCIWLと締結した（Caron（2010）p.229）。

第2次世界大戦後、鉄道と航空機との競争が激化すると、富裕層の鉄道離れが進み、寝台車の運行も厳しくなったことから、1950年代半ばには、CIWLからの車両の購入と、食堂車と寝台車間の会計分離が模索されたが失敗し、1972年まで、フランス国鉄からCIWLへの老朽化した機器の更新や食堂車サービスに対する援助が続けられた（Caron（2010）p.229）。

1960年代半ばになると、食堂車は廃止され、収益率の高いスナック・バー車両やセルフ・サービス方式の食堂車（機内食のようなトレーに複数の皿を載せたコース料理）に置き換えられた（Cité du Train（2023）p.31）。

競争による経営効率化を促すために、1972年になるとCIWLによる食堂車営業の事実上の独占が廃止され4社が新たに参入することになり、一部の地域・路線に限りCIWLが食堂車の営業を実施することになった（Caron（2010）pp.230-231）。

鉄道の旅客サービス面では、富裕者層に代わる新たな顧客としてビジネス客を狙い、航空機との競争に対し、列車の高速化で対抗した。1957年には昼行の国際特急列車として1等車のみを連結するTEE（Tran Europe Express）が誕生したほか、フラ



写真5 アキテーヌ号の食堂車
Cité du Trainにて筆者撮影
2024年12月28日



写真6 バー車両
Cité du Trainにて筆者撮影
2024年12月28日

ンスではパリ～ボルドー間のアキテーヌ号、パリ～トゥールーズ間のキャピトル号、パリ～ニース間のミストラル号など、国内の主要都市間で1等車のみを連結する特急列車が設定された。これらの列車では高速化に加え、極力停車駅、停車時間を少なくすることで所要時間の短縮を図ったため、食堂車による供食が必要であり、食堂車では伝統的なコース料理が提供された（写真5、6）。

しかし、1970年代に入るとこのような1等客のみを相手にするビジネスは限界となり、1975年には新たな顧客層獲得のために2等車（2等級制）も含む快適性をウリにしたコラージュ客車を導入した。それに伴い、新たにbuffet車両が導入され、低価格のファーストフードとして、立食でサンドウィッチや飲料、包装された料理を提供する形態に変化した（Cité du Train（2023）p.32）。この流れは、1981年に開業したTGVにも引き継がれ、立食形式のバーで軽食を販売したり、1等車では予約式でビジネスクラスの機内食的なトレイに載せた温度管理されたコース料理を提供したりする方式に変化した。1994年に登場した国際列車のEurostarやThalysでは、欧州域内の航空機のビジネスクラスに対抗して、特等や1等車では無料で温度管理されたトレイ式の食事が提供された時期もあった。

1968年の「5月危機」前後から、若者たちを中心に世界的に既存の価値観からの脱却が進み、女性の社会進出と合わせ、フランス料理も伝統的なソース主体の重い料理から素材を活かした軽い料理へ、2時間かけるフルコースのランチから短時間で済ませるワンプレート・ランチへと転換する中で、食堂車の食事も簡素化が進んだ。同様に、buffetの食事も20世紀初めのように富裕者層を対象としたメニューから、戦争や騒乱を経て、幅広い層を対象としたメニューに次第に変化してきたと考えられる。この変化については今後の研究上の課題である。

最近では、TGV のブランド変更（「TGV INOUI」）に合わせ、プラスチック削減という環境問題への対応や食事のコンセプトの変更（「より責任を持った高質で革新的な顧客志向の食」）（Cité du Train（2023）p.34）を進めており、旬を意識したメニューや料理のバリエーションの拡大（「日替わりメニュー」の導入）にも力を入れている（写真7）。



写真7 TGV INOUIのバーの食事「日替わりセット」
ミュールーズ〜パリにて筆者撮影
2024年12月29日

7. おわりに

以上のようなフランスの鉄道食史の中で、フランスの鉄道食は駅構内のbuffetや食堂車を中心に展開されたことが確認される。ホームなどでのワゴン販売や自動販売機での販売も存在したことは事実であり、英国同様、高いわりにおいしくないという意味で、「サンドウィッチSNCF」「サンドウィッチTGV」という言葉も存在していた。

しかし、富裕者層の食事が温度管理された食堂車やbuffetで食べるコース料理で、庶民の食事が煮込み料理主体の中で、日本的な「駅弁」は生まれ得なかったことがわかる。さらに、フランス料理が内包していた国際主義と地域主義のうち、国際主義が強調される中で、わが国の駅弁（特殊駅弁）に見られる郷土食性の強調も見られなかった。

最近始まったフランスでの駅弁販売が定着、普及するか、興味深いところである。弁当箱にさまざまな料理が詰められることでコース料理としての側面もある一方で、すべての料理が冷たいということはソース主体のフランス料理では致命傷となる。和食ではなく、フランスの地方料理が駅弁として発売されるか、今後の展開を見守りたい。

参考文献

- 菅建彦 (2010):「第3章 フランス ベネルクス」、小池茂・青木栄一・和久田康雄【編】(2010):『鉄道の世界史』、悠書館、pp.95-134。
- 辻静雄 (2009):『フランス料理の学び方 特質と歴史』、中公文庫。
- 廣田功 (2006):「19世紀におけるブルジョワ料理の展開—ブルジョワ料理から国民料理へ」、『Revue japonaise de didactique du français』1 (2)、pp.48-66。
- 丸茂新 (1972):『鉄道運賃学説史』、所書店。
- 湧口清隆 (2014):『食べればわかる交通経済学』、交通新聞社。
- Josep Lluís Barona Vilar, Jean-Pierre Williot, Antonella Campanini & Peter Scholliers (2021): *Nutritional Policies and International Diplomacy The impact of Tadasu Saiki and the Imperial State Institute of Nutrition (Tokyo, 1916-1945)*, Peter Lang.
- François Caron (2010): 'Un chantier à ouvrir : l'histoire de la restauration à la SNCF. Premières orientations,' *Revue d'histoire des chemins de fer* 41, pp.227-241
- Cité du Train (2023): *LA CITÉ DU TRAIN se met à table! Histoires gourmandes de 1850 à nos jours*, Livret de visite.
- Arthur Mettetal, Jean-Pierre Williot, Géry Nolan (2024): *Wagon-bar, une petite histoire du repas ferroviaire*, Textuel.
- Joji Nozawa (2012): 'Ekiben, gastronomie régionale sur les rails. Ou Dis-moi ce que tu manges dans le train, je te dirai où tu es !,' dans Jean-Robert Pitte et Vincent Moriniaux (dir.), *Les établissements de restauration dans le monde*, Paris, Harmattan, pp.229-240.
- Jean-Robert Pitte et Vincent Moriniaux (dir.) (2012): *Les établissements de restauration dans le monde*, Paris, Harmattan
- Jeri Quinzio (2014): *Food and the Rails The Golden Era of Railroad Dining*, Rowman & Littlefield、大槻敦子【訳】(2021):『鉄道の食事の歴史物語』、原書房。
- Jean-Pierre Williot (2017): *La Restauration Ferroviaire entre Representations et Consommations*, Peter Lang.
- Jean-Pierre Williot (2021): *Mobilités alimentaires*, Éditions de la Sorbonne.

