





上/ロゴマークは翼を広げて飛翔する金色の美しい鳥 左/デビュー初日の大阪難波駅。駅長らが一番列車を見送った 下/2021年ブルーリボン賞受賞決定



深みのあるメタリックレッドの車体が輝く

「ああ、旅がしたい……」

自粛生活も2年目となると、正直、ウンザリしてくる。いつまで続くのかと、鬱々とした気分にもなる。でもこんな生活もいつかは終わる。コロナが収束したら、旅だ！

そんな訳でわたしはここ数カ月、コロナ明けの旅について妄想を膨らませていた。そんな折、「みんなでつ」編集部から声が掛かった。

「近鉄の新型特急『ひのとり』に体験乗車してみませんか？」

聞けば「ひのとり」とは2020年3月14日に運行開始したばかりの近鉄の最新鋭特急列車で、プレミアムな乗り心地が評判なのだとか。旅の妄想でアタマがパンクしそうだったわたしは二つ返事でOKした。

とはいえ列車に長時間閉じ込められるというのは、少々気掛かりだ。しかし、みんてつ75号（2021年春号）の「基調報告」によると、新型コロナウイルス対策が徹底されている鉄道など公共交通機関では、これまで感染拡大は起きていないとのこと。心配する必要はなさそうだ。ありがたいと思うとともに、関係各位のご努力には頭が下がる。

しかも今回の旅の目的の一つは、近鉄が行っている車両清掃整備の様子を観察し、レポートするというものだ。疑い深いわたしでも、実際の清掃の様子を見たら納得できるだろう。

あふれる「いいもの感」

7月某日の9時半ごろ、取材スタッフとともに近鉄名古屋駅に着いた。10時発の「ひのとり」に乗車する。車両清掃整備の取材の前に、「ひのとり」のプレミアムな乗り心地をご堪能くださいという近鉄さんのご配慮である。

ホームに着くと「ひのとり」は既に待っていた。掛け値なしに美しい。深みのあるメタリックレッドで彩られた車体が輝いている。ツヤと透明感が感じられるが、メタリックレッドの上にクリア塗装が厚く施されているのだろう。10時発車の5分ほど前にホーム天井の照明が追加で点灯し、車体の輝きはさらに増した。なかなかの演出だ。

期待を胸に乗り込む。先頭のプレミアム車両である。入ってすぐ横に階段が4段あり、その先のガラス製の自動ドアの向こうが客室だ。先頭と最後尾のプレミアム車両は床が高いハイデッキカー構造になっているのだ。

自動ドアが開いたとたん、気付いたことがある。ほのかに漂う革の香り。そして、目の前に広がる展望。「いいもの感」に満ちている。プレミアム車両のシートはベージュ色の本革製で、しっとりとした感触。表面がスムーズな革と小さい穴がパンチングされた革が使い分けられた凝った仕様だ。左右のガラス窓はとて広く、シートの腰のあたりから展望が広がる。シートに座る。ゆったりとした造り



左/本革製のプレミアムシートは包み込まれるような心地良さ 上/ベンチスペースでの眺めも格別



左/ほとんどの乗客が座席をフルにリクライニングしてゆったりくつろいでいた 上/カフェスポットで挽きたてのコーヒーを楽しむ

で、身体がすっぽりと包み込まれるような心地良さ。3列シートなので左右に余裕があるのだろう。

肘掛けが左右にあり、その片方に小さなテーブル。スライドさせるとカップホルダーが現れる。すつと開き、止まる。節度のある動きが心地よい。もう片方の肘掛けには操作パネル。電動の背もたれとレッグレスト、シートヒーター、読書灯の操作ができる。操作パネルの横には折りたたみ式のテーブルが仕込まれていて、引き出して展開させると膝の上にジャストサイズの空間が広がる。しっかりと造りで、ノートPCを載せてタイプングしてもグラグラしない。ここでも質の高さを実感できる。他にも、コンセントや電動カーテンのスイッチ、可動式ヘッドレスト(上下させられるだけでなく、左右を起こして首を支えることも可能)も備えるなど、シートは非常に多機能。各席に配備されている説明書を見れば、誰でも難なく使いこなせる。

ここまでシートのディテールを紹介してきたが、「ひのとり」のシートで最も特徴的なのはバックシェルをレギュラー車両も含めて全席で採用したことだろう。バックシェル内で背もたれが動くので、気兼ねすることなくリクライニングできる。また座席の前後間隔が、プレミアム車両で130センチ(国内最大級とのこと)、レギュラー車両で116センチと広いのもい

い。試しに前席に座った編集者にフルリクライニングしてもらったが、全く気にならなかった。むしろ倒してくれた方が前方の景色がよく見えるようになる。ハイデッカー構造で運転席に視界を遮られることなく左右の窓も広い「ひのとり」は、パノラミックな展望が魅力だ。

### さまざまな工夫で旅を豊かに

シートに座って乗り心地を楽しんでいたら、あまりの気持ち良さに寝てしまった。とにかく走行が安定している。いかんいかん。他の設備もチェックしなければ。

先頭車両の後部に行くと「カフェスポット」を見つけた。1杯ずつ豆を挽いて抽出するレギュラーコーヒーが買える。漂うコーヒーの香りがいい。お菓子や「ひのとり」グッズを購入できる自動販売機、無料ロッカーもある。

レギュラー車両に入るとインテリアは一新。グレイ基調の爽やかな配色となる。4列シートなのでプレミアム車両のシートよりも若干狭く、電動リクライニングなどの装備はないが、高さ調整が可能な足置きと相まって、リラックスできる設えだ。全席にコンセントが装備されているのも嬉しい。

奥にずんずん進む。現れるのは「ベンチスペース」だ。コの字型のベンチで、座ると腰の辺りから上が窓。シートからとは違う景色が新鮮だ。こうい



左/先頭車両から洗車機をゆっくり通り抜ける 上/運転席側から見ると、こんなあんばいだ 下/レギュラー車両。掃除機とモップで清掃する



うスペースが旅を豊かにする。ここでなら見知らぬ人との会話が弾むこともあるだろう。お母さんが赤ちゃんをあやしていたが、車窓の景色と相まって、一幅の絵画のようだった。

次の車両には多目的トイレ。着替えに便利なチェンジングボードやベビーベッドがあり、オストメイト対応の設備もある。広いので車椅子を利用する人も安心して使えるだろう。この車両には車椅子対応の席がある。

### 「くつろぎのアップグレード」

そうこうしているうちに大阪難波駅着の時刻が迫ってきた。乗車時間は約2時間。ちなみにJR東海の新幹線なら50分程度と半分以下だ（とはいえ新幹線は新大阪着なので、そこからのアクセス時間と手間が加わる）。しかし、「ひのとり」なら長い乗車時間はむしろメリットと考えられる。もっと乗っていたいと思えるほど快適な乗り心地だからだ。近鉄はかねてからスピードよりも快適性を追求しており、その姿勢によって熱心なファンを獲得してきた。「くつろぎのアップグレード」

をコンセプトに開発された「ひのとり」は、快適性をひたすら追求してきた近鉄特急の最新鋭車両である。2020年度「グッドデザイン・ベスト100」に選出され、2021年の「ブルーリボン賞」にも輝いているが、ダブル受

賞はダテではないのだ。

近鉄は2021年2月13日をもって、大阪難波と近鉄名古屋を毎時0分に出発する名阪特急のすべてを「ひのとり」に変え、旧式の特急車両を引退させた。「ひのとり」の登場によって特急のラインナップが底上げされたのだ。

### 乗客の気持ちに寄り添って

さて、続いて車両清掃整備の取材である。われわれが乗車した「ひのとり」は大阪難波駅で乗客を降ろした後、一旦引き上げ線に入り、奈良方向に向かった。東花園検車区がある東花園車庫に向かうのだ。30分ほどで東花園車庫に到着する。入庫後すぐに清掃業務が始まった。

近鉄車両エンジニアリング株式会社の内藤史昭区長によると、手順はこうだ。

1..粗ゴミの回収。弁当の空き箱やビールの空き缶などを回収していく。背もたれとバックシエルの間のチェックも欠かせない。ちなみに運行開始前



近鉄車両エンジニアリング株式会社  
車両事業部 工事第一部 整備課  
東花園整備区 区長

**内藤史昭**  
Fumiaki NAITOU



「あの特急の運転士になりたい」子どもたちにとっては憧れの運転席

はここにゴミが溜まるのではないかと心配していたが、杞憂だったそうだ。  
 2…テーブルを水拭き。コーヒーカーップが残っていた場合、テーブルに跡がついていることが多いという。  
 3…シート周りを水拭き。網棚、壁、窓ガラスも同様に水拭き。プレミアム車両は前方に大きなガラス窓があるので大変だ。  
 4…床に掃除機をかける。さらに、プレミアム車両は

いわる「コロコロ」で絨毯のゴミを取り、絨毯敷きではないレギュラー車両はモップをかける。  
 その作業を2人の作業員で一つひとつこなしていく。ご迷惑かと思いつつぶさに観察させていただいたが、丁寧の上ない。シートは隅々まで、テーブルなどの可動部はすべて動かし、奥の奥まで拭いている。さらに、トイレ、ベンチスペース、喫煙室、ロッカーなどの清掃もある。  
 シートの向きの統一や、リクライニングを戻すこと、ヘッドレストを揃えることは当然だろうが、空調のルーバーの向きまで揃えていたのには驚いた。こういう細かいところが積もり積もってハイレベルな快適さとなるのだ

## 折り返し運転の車内清掃

折り返し運転では、近鉄ファシリティーズ株式会社のスタッフにより、車内清掃が行われている。



1

大阪難波駅。清掃作業員が「ひのとり」に乗り込む。人数は作業内容と時間によって変わる。



2

「ひのとり」はいったん大阪難波駅が桜川駅の引き上げ線に向かい、折り返す。その間に車内清掃が行われるのだ。



3

シートの向きを進行方向に。リクライニングやヘッドレストは定位置に戻す。



4

シート周りを拭き上げる。手指や整髪料で曇っていることが多いガラス窓は濡らしたウエスと、から拭き用ウエスの2枚を使う。



5

多目的トイレの清掃には1カ所あたり5分程度かかる。



6

別のスタッフが乗り込み、指さし確認。



7

大阪難波駅に戻って作業員下車。これにて清掃活動完了。



近鉄特急史の新しい物語「ひとりの」が始まった。新しい未来が切り開かれていく

ろう。内藤区長は「お客さまの身になって考えて掃除するという気持ちを作業員みんなが持っています」と話します。

これだけの作業を1車両あたり15分〜20分で済ませてしまう手際の良さにも感心した。

気になる新型コロナ対策についても聞いてみる。鉄道本部東花園検車区の奥永学助役が教えてくれた。

「近鉄は昨年夏に全車両の抗ウイルス・抗菌加工を終えました。その効果については継続的に確認していますので、お客さまには安心してご利用いただければと思います」

### 安心と快適を支えるのは人

この車内清掃は1編成で1時間30分〜2時間ほどかかるが、検車区では洗車機で車両の洗車も行う。自動車用のトンネル型洗車機とは異なり、架線の接触を避け、線路の左右に洗浄装置が置かれている。この洗車機に車両を2回通す。洗浄液の後に水洗いを行うが、全体の汚れを落とすには、それ相応の苦勞があるようだ。

特に先頭車両正面は、ブラシを使って手洗いしなければならぬ。奥永助役は「冬場は寒さと水の冷たさで大変です」と話す。夏は夏で、正面に羽虫が大量にこびりついていたりもする。

「大きなガラス窓からの展望が

『ひとりの』のセールスポイントの一つです。手はかかりますが、やりがいも感じますよ。何より、お客さまに気持ちよく乗っていただきたいですからね」

近鉄では、今回、見学させてもらった「入庫整備」の他に、45日に1度の「月整備」、3〜6カ月に1度の「周期整備」など、車両清掃整備を定期的に行い、すべての車両を美しく清潔に維持している。

また、実際に車両清掃整備を見学して、その丁寧な仕事ぶりには大いに感銘を受けた。車内清掃では行程の途中で何度もチェックを繰り返し、また清掃内容に合わせて手袋を取り替えるなど手間を惜しまず進めている。作業員が改善点について話し合っている場面も目にした。

わたしは翌日また「ひとりの」に乗車したが、大阪難波駅で車内清掃を終えたスタッフが事務所に向かうのに出くわした。彼を背後から見ていると、階段に落ちていたゴミを当然のように拾っていた。「安心して旅を楽しめる」。そう思ったわたしである。



近畿日本鉄道株式会社  
鉄道本部 大阪統括部 工機部 検車課  
東花園検車区 助役

**奥永 学**  
Manabu OKUNAGA