

# 夜行列車はどこへゆく

## ～ 衰退の原因と今後の展望 ～

3年 イシなんとかささん



2009年ダイヤ改正で消えた、東京～大分の九州直通寝台特急「富士」  
今も尚走り続ける、583系電車を使用した大阪～新潟の夜行急行「きたぐに」

### 1.はじめに

ここ数年、3月のJR各社による一斉ダイヤ改正が行われると、毎年のように何らかの夜行列車が廃止される、という悲しい知らせが届くようになりました。2005年の「さくら」(東京～長崎)「あさかぜ」(東京～下関)「彗星」(京都～南宮崎)の廃止を皮切りに、2006年には「出雲」(東京～出雲市)「利尻」(札幌～稚内)「オホーツク」(夜行便のみ、札幌～網走)、2007年には「まりも」(札幌～釧路)、2008年は「銀河」(東京～大阪)「なは」(京都～熊本)「あかつき」(京都～長崎)、2009年に「富士」(東京～大分)「はやぶさ」(東京～熊本)、そして今年・2010年は「北陸」(上野～金沢)...。これはまだ不確定な情報ですが、来年のダイヤ改正では「日本海」(大阪～青森)が消える、という噂も耳にします。ざっと挙げるだけでもこれだけの列車が、ここ5・6年の間になくなっているのです。しかもこれは列車として完全に廃止となったものだけで、他にも「能登」(上野～金沢)「ムーンライトな

がら」(東京～大垣)「ムーンライトえちご」(新宿～新潟)が臨時列車化の憂き目に遭い、「北斗星」(上野～札幌)が減便、先述の「日本海」も既に減便・区間短縮(青森～函館)となっているなど、ここ数年で夜行列車の本数はまさに激減しており、もはや退潮の色は隠せないようになってきました。この文章では、副題の通りその原因と今後の夜行列車の展望について考察していきたいと思います。

補足:「夜行列車」の定義は難しいのですが、この場では一応終電以前に出発地を出て、初電以降に目的地に着く列車の総称、としておきます。これでも多方面から突っ込みを受けそうですが、そこは皆さんの常識の範囲内で。

因みに「寝台特急」とは夜行列車の中で、寝台車が主体として組まれている特急列車のことで、例えば、今年廃止された2列車の場合でも、特急でなおかつ寝台車のみで編成が組まれている「北陸」は「寝台特急」、座席車のみによって編成が組まれている「能登」は夜行列車ではありませんが区別上はただの「急行」です。急行であっても寝台車のみで編成が組まれている「銀河」は寝台急行になります。

## 2・夜行列車の歴史

夜行列車は元々、長距離移動の花形でした。飛行機や新幹線による移動がまだ一般的な国民には高嶺の花だった時代には、「あさかぜ」を筆頭にブルートレインと呼ばれた青い客車の寝台特急から、「津軽」「八甲田」などの大衆的な急行列車、果ては「大垣夜行」「長岡夜行」など長期休暇には登山客や学生を詰め込んで走った長距離鈍行まで、沢山の夜行列車が日本全国ほとんどの幹線を走っていました。

ところが1980年頃になると夜行列車群に暗雲がたちこみ始め、まず急行と鈍行が姿を消していき、寝台特急でも食堂車の連結や各列車の末端区間(宮崎・熊本～西鹿児島など)が次々と廃止されるようになりました。JR移行後、各社による寝台の個室化・ロビーカーの連結などの集客努力や離島との直結による新列車の設定(「北斗星」「トワイライトエクスプレス」、「瀬戸」高松延伸)、90年代後半に相次いだ新型車両の投入(285系「サンライズ瀬戸・出雲」E26系「カシオペア」)など、明るい話題もちらほら見られたものの、夜行列車全体の退潮傾向を留めることはできず、現在へと至っています。

## 3・衰退の要因

夜行列車が廃止される時、その理由としてJR各社が必ず挙げるのが、「車両の老朽化」「ご利用率の低下」です。しかし、普通なら車両が老朽化すれば更新し、利用率が低

ければ改善するように努力するものです。ではなぜ夜行列車に限ってはそうならないのでしょうか。夜行列車の大半は古い客車で運転されている(最近はそうとも言えなくなってきましたが) バブル期以降の生活水準の向上に伴い、古い客車の設備が一般の感覚からすると不十分に 速達化や大衆化を遂げた新幹線や飛行機・安価な都市型ホテルに客を奪われる 利用率の低下 JR 各社が改善に乗り出してももはや流れは変えられず 先細りの夜行需要に対する JR 側の車両更新(投資)意欲の低下 時代に合わない客車そのままに...という悪循環が、夜行列車が次々と廃止される原因と言われてきました。

もちろん、これも大きな要因であることも間違いありません。しかし、近年の廃止ラッシュには、違う意図も入ってきているように感じます。それはどういうことかと言うと、JR 側の夜行列車の廃止意図が、夜行列車の廃止そのものから、夜間帯の省エネ・省人化や寝台列車以外に使い道のない客車・機関車の処分などの効率化に重点が変わりつつある、ということです。夜行列車を走らせるとなると、列車が停車する駅(特に中間駅)は真夜中でも上下の停車列車とその乗降客のために明かりを煌々と照らし、改札に人員を配置しなければなりません。その昔どの線区にも夜行列車が大量に走っていたときは問題にはならなかったのですが、昨今の一線区多くて夜行は二・三本という時代には、これは非常に非効率です。もちろん夜行列車がなくなっても貨物列車がありますから、完全に全ての夜間人員を削ることはできません。しかし、旅客列車がいるのといないので比べれば、保安作業員や駅員の負担は大きく減るのです。

また、夜行列車は長距離を運転するためしばしば JR 各社をまたいで運行することになります。そうすると各社が自由にダイヤを変えたりすることが難しくなるため、それだけで煙たがられるという事情も多分にあります。国鉄時代はそのような問題は起こり得なかったわけですから、これはある種国鉄の分割民営化の隠れた弊害とも言えると思います。ただ、分割民営化がもたらした効能を考えれば、それは責められるべきものでもないでしょう。

端的に結論を言ってしまうと、JR にとって夜行列車事業は、通常の営業努力の域では到底これ以上の客層の拡大が望めない、一部の例外的な列車を除いてはお荷物でしかない事業であり、なるべく理由をつけて削減したいものになりつつあるということです。

## 4・これからの展望

では多くの需要を持つ例外的な夜行列車とは何か。それは今なお安定医的に高い利用率を誇る「カシオペア」「北斗星」「トワイライトエクスプレス」などの東京・大阪対札幌夜行、そして 285 系「サンライズ」です。これらの列車には、いくつか共通する点があります。列車の設定目的がはっきりしていることなどがその一つです。



E26系「カシオペア」



285系「サンライズ瀬戸」

一般の人が夜行列車を利用する場合、その目的は大きく「観光利用」と「ビジネス利用」の二つに分けられます。従来主流だったの九州直通特急の場合は、どちらの需要にも手を伸ばそうとして、結果的に設備や運行時間がどちらの目的で使うにしても中途半端になり、どちらからも敬遠されることになってしまいました。ところが札幌夜行の場合は、ターゲットの客層を観光利用に絞り込み、食堂車を連結するなど、寝台特急を使うことそのものを旅の目的としてもらえるようにすることに主眼が置かれています。一方、サンライズの場合に想定されているのは、ビジネス利用が主で、横になることが可能ながら指定席特急料金のみで乗れるノビノビシートを連結していることは特筆されるべきでしょう。

そしてまた、これらのどちらにも共通しているのが、寝台のほとんどが個室化されていることだと言えます。九州寝台特急と同じ古い24系客車を使った北斗星・トワイライトでも、2/3以上が個室寝台であり、サンライズではノビノビシートを除く全ての寝台車両が個室、カシオペアに至っては全ての車両が個室寝台で統一されています。もはや、開放式B寝台の設備を現状の値段で提供していたのでは、どんな客層でも掴むことは難しいのです。B寝台メインで走っていた or 走っている寝台特急の衰勢はまさに必然だったと言えます。

以上で述べた点について念頭おいて考えれば、全ての車両が開放式寝台で構成されている寝台特急日本海の廃止などはいずれにせよ時間の問題だということが分かるでしょう。

現段階で定期列車として運転されている夜行列車は以下の10本です。

- ・カシオペア(上野～札幌)
- ・北斗星(上野～札幌)
- ・はまなす(青森～札幌) 急行
- ・あけぼの(上野～青森)
- ・トワイライトエクスプレス(大阪～札幌) 正確には季節列車
- ・日本海(大阪～青森)
- ・きたくに(大阪～新潟) 急行
- ・サンライズ出雲・瀬戸(東京～出雲市・高松)
- ・ドリームにちりん(博多～宮崎空港)

この中で、今後廃止される可能性が高い列車としてはまず日本海が挙げられます。また2014年の北陸新幹線前面開業時(=並行する北陸本線の第三セクター化時)には急行きたぐにも廃止されることになるでしょう。新幹線関連で言えば、急行はまなすも長くて北海道新幹線新函館開業時までの命でしょう。この時には、北斗星の存続も危ういことになるかも知れません。あけぼのは、夜行需要の高い津軽地方を結んでいるため利用率がそれなりにあり、また東北新幹線新青森開業時にも引き続き運行されることになったので、しばらくは廃止されることはないと思われます。ただ、その状況も車両の寿命を考えれば長くは続かないでしょう。ドリームにちりんは大分以南・以北の最終・始発列車としての役割を担っている上、車両も他の列車と共通であるため、すぐになくなることは無いでしょう。ただ、将来的に大分の以南・以北で分断して別々の列車とする可能性もあるかも知れません。

## 5・終わりに

こうして並べて見てみると、やはり先行きの長くない列車がとても多いことが分かります。最終の新幹線(or 特急,飛行機 etc)より遅く出て、始発の新幹線(同左)より早く着くという夜行のスタイル自体にはまだニーズが残っているということは、夜行バスの需要が衰えていないことから明らかです。ただ、現状として夜行列車はそのニーズを受け止めることができていません。夜行列車は巻き返すのか、それともそのまま衰退してやがて消えて行くのか。今の状態を見ると後者と判断せざるを得ないでしょう。私としては夜行列車で味わえる旅情がとても好きなので、当然無くなって欲しくはないのですが、こればかりは時代の趨勢として受け入れなければならないものなのかも知れません。せいぜい、「カシオペア」や「サンライズ」の未永い存続を願いながら、機会があればできるだけ「きたぐに」「はまなす」や「ムーンライトながら」などに乗って、乗車率の向上に少しでも寄与して廃止を一日でも遅らせる...そのぐらいのことしか私たちには具体的な行動はとれないでしょう。

皆さんも夜行列車が走っている今を大切に、是非乗ったり撮ったりに励んでください。

## 参考文献

- ・「ブルートレイン廃止」の必然性について考える
- 変化に対応できない金食い虫の老兵の末路とは? -

<http://www.geocities.jp/daijitek/koramu/071121.html>

- ・ほどちゃんの島 - 寝台列車

<http://hodo.travel.cocan.jp/s/sleeper/>