

# 夜行列車

## ～夜に駆ける列車たち～



↑現在唯一定期運行を行う夜行列車「サンライズ瀬戸・出雲」

### 1.はじめに

みなさんは「夜行列車」と聞いてどんなイメージを思い浮かべますか？かつてのブルートレインを想像する方もいれば、そもそもそんな言葉聞いたことないよという方もいると思います。「夜行列車」とは読んで字のごとく夜に運行する列車、夜中の街を駆け抜けてお客さんを目的地へ運ぶ列車のことです。

今年はその「夜行列車」について、鉄道研究部はさまざまな観点から1年間かけて調べましたので、最後までお読みいただくと幸いです。

### 2.夜行列車とは？

夜行列車とは先ほども述べたように夜に運行する列車のことですが、厳密に定義しますと列車が起点を出発した日から次の日以降まで走る列車のことを指します。ただこの「次の日」という定義も鉄道では一般認識と少し差があり、夜行列車以外の最終電車の運行が完全に終了し、始発電車の運行が開始すると基本的には「次の

日」となります。つまりは0時台や1時台に走っている最終電車などは夜行列車には含まれません。

また12月31日から1月1日にかけて各社で運行される終夜運転(2、3、4時台にも電車が走る)なども一見すると「夜行列車」のように思えますが、ここではそれらを除外して書いていくこととしております。「夜行列車」以外の列車のことは以下では「昼行列車」と呼ぶことにします。

### 3.夜行列車の軌跡

#### ①夜行列車のはじまり

日本における夜行列車は明治22年、1889年に新橋～神戸間で運転されたものがはじまりです。その当時は今とは違い、鉄道も電車ではなく汽車で性能も悪く遅いスピードのために出発した日のうちにたどり着かないためにやむなく夜行の形態をとっていました。その後は現在の東海道本線、山陽本線を中心に夜行列車が運転され、1900年には山陽本線に当たる区間にて寝台列車(寝る設備を備える列車)の運行が始まりました。

最初に夜行列車に愛称が付けられたのは「富士」、「さくら」で、もともと名前のなかった列車に1929年に公募を通して命名したのが始まりとなっています。

#### ②夜行列車の拡大

戦後の交通網拡大で、夜行列車は多くの地域へ向かうようになり、主に三大都市圏と呼ばれている東京、大阪、名古屋から地方へ向かう列車がこのころ多く運転を開始しました。

#### ③衰退の開始

ただ、1964年の東海道新幹線の開業を皮切りにして、山陽新幹線、東北新幹線などが相次いで開業、さらには航空機の大衆化、路線拡大により徐々に夜行列車は数を減らし衰退期に突入しました。

#### ④現在とこれから

そして1987年になると国鉄が民営化し長距離を走る夜行列車は更に減少の一途を辿り、2000年代になると「あさかぜ」、「さくら」などの東京、大阪から九州を結ぶ寝台特急がすべて廃止になりました。

また2010年代に入ると青函トンネルの新幹線転用も加わり、東北および北海道方面に向かう夜行列車も全て廃止となり、定期運行をする夜行列車が東京～高松・出雲市間の「サンライズ出雲・瀬戸」のみとなりました。

ただ悲しい話ばかりではなく、2013年には九州でクルーズトレインの「ななつ星 in 九州」が運転を開始、これに続いて同じくクルーズトレインが西日本では「トワイライトエクスプレス瑞風」、東日本では「TRAIN SUITE 四季島」がそれぞれ運転を開始しました。さらに昨年、大阪と西日本各地を臨時で結ぶ夜行特急の「West Express 銀河」が運転を開始して、夜行列車は新たな時代に入っていると言えるでしょう。

#### 4.夜行列車の種類

夜行列車と一括りに言っても夜行バスのように椅子に寝るような列車から豪華ホテルのような設備を持つ豪華寝台列車(クルーズトレイン)まで多種多様です。

ここではそんな夜行列車を3種類に分けて述べていきたいと思います。

##### ①寝台特急・寝台急行



東洋経済 寝台夜行列車は、こうすれば再生・活躍できる([toyokeizai.net/articles/134546](http://toyokeizai.net/articles/134546))より引用

まず1つ目は、乗車のために乗車券以外に特急券や急行券、寝台券を必要とする列車である「寝台特急」、「寝台急行」です。そのため運賃が高いです。ブルートレインの多くや大阪と北海道をかつて結んでいた「トワイライトエクスプレス」、東京と北海道を結んでいた「カシオペア」や現在唯一定期運行をしている「サンライズ出雲・瀬戸」はこれに該当します。

ただ寝台券が必要な分、設備は充実しています。車両にもよりますが、シャワーを備えていたり、後述するクルーズトレインほどではありませんが、高級ホテル顔負けのベッドを備えていたりします。



←「北斗星」に備えられていたシャワー

wikipedia (ja.wikipedia.org/wiki/ロビーカー)より  
引用

その多くは三大都市圏を起点として九州、中四国、北陸、東北、北海道の各都市を結んでいます。かつては大阪駅からも九州方面に向かう「なほ」や「彗星」、日本海方面に向かう「日本海」や「きたぐに」などひっきりなしに夜行列車が来ていたといいます。その中でも最近まで三大都市圏から飛行機や新幹線を使っても時間のかかる北海道や九州地方へ向かう寝台列車は数多く運転されました。

戦後、交通網が拡大したことをきっかけにして1960年代から1980年代にかけては非常に多くの寝台特急、寝台急行が走っており、同じ区間であっても何本も寝台列車が走るという状況もありましたが、先ほども述べましたように飛行機や新幹線の高速化、輸送網の拡充、また車両維持コストの増加や少子化の影響も相まって1990年代以降に大きくその数を減らしはじめ、現在では東京から島根県の出雲市および香川県の高松を結ぶ寝台特急「サンライズ出雲・瀬戸」と臨時ではありますが昨年営業を開始した大阪から西日本各所を結ぶ「West Express 銀河」の2つだけとなっています。

代表的な寝台特急・寝台急行の一覧 ※区間は定期運行での最長

※最近まで走っていた列車、関西を発着とする列車を中心に

	愛称名
北海道方面	トワイライトエクスプレス(大阪～札幌間) カシオペア(上野～札幌間) 北斗星(上野～札幌間)
東北方面	日本海(大阪～青森間) あけぼの(上野～青森間)
北陸方面	北陸(上野～金沢間)
中四国方面	サンライズ出雲(東京～出雲市間) サンライズ瀬戸(東京～高松間)
九州方面	さくら(東京～長崎間) はやぶさ(東京～西鹿児島間) 彗星(京都～南宮崎間)
三大都市圏間	銀河(東京～大阪間)

## ②夜行普通列車(寝台設備なし)



「ムーンライトながら」 マイナビニュース([news.mynavi.jp/article/20210122-1666486/](https://news.mynavi.jp/article/20210122-1666486/))より引用

2つ目ですが、快速列車や各駅停車などの普通列車の形態で運行される夜行列車です。これの例としては快速「ムーンライト」などが挙げられます。他にも「ムーンライトながら」の前身である「大垣夜行」や紀勢本線などでもこのような列車が

走っていました(寝台列車と違い愛称がない場合がほとんどでした)。

この特徴としては普通列車であることから先述の寝台特急・急行のように指定券や寝台券を支払う必要はなく、JR 全線乗り放題の「青春 18 きっぷ」でも乗車可能な点です(全車指定席の場合は指定券分の費用が必要)。

ただその分寝るための寝台はなく大半の夜行普通列車はクロスシートと呼ばれる阪急京都線の特急でも見られるような席(下の写真)で寝る必要がありあまり寝心地は良くないと思われます。



←「ムーンライトながら」の 185 系の車内

ウィキペディア([ja.wikipedia.org/wiki/185系](http://ja.wikipedia.org/wiki/185系))より引用

### ③豪華寝台列車(クルーズトレイン)



「トワイライトエクスプレス瑞風」(左)と「ななつ星 in 九州」(右)

Wikipedia([ja.wikipedia.org/wiki/トワイライトエクスプレス瑞風](http://ja.wikipedia.org/wiki/トワイライトエクスプレス瑞風))より引用

JR 九州 ななつ星 in 九州([www.cruisetrain-sevenstars.jp/train](http://www.cruisetrain-sevenstars.jp/train))より引用

3つ目ですが、これは最近登場してきたもので「豪華寝台列車」と呼ばれるものです。JR 九州の「ななつ星 in 九州」、JR 西日本の「トワイライトエクスプレス瑞風」、JR 東日本の「TRAIN SUITE 四季島」という列車が挙げられます。

この列車は先ほどの寝台列車、夜行普通列車とは異なり沿線の観光地を巡ったり

美しい景色を楽しんだり、これまでの鉄道の主目的「移動すること」ではなく「観光すること」が目的となっています。

列車の乗車には多額のお金が必要であり、また抽選制であり倍率も高いことから乗車できるのは非常に限られた人数となっています。

この豪華寝台列車は2010年代に入ってJR各社が次々と導入しはじめ、現在は3列車が運行されています。



←「トワイライトエクスプレス瑞風」の豪華な内装

乗りものニュース 豪華寝台列車  
「トワイライトエクスプレス瑞風」運行開始 その特徴は？ 「瑞風」だけの楽しみも

([trafficnews.jp/post/73605/4](http://trafficnews.jp/post/73605/4))より引用

活躍時期を表にしますと、

	戦後			2000年代		現在
寝台特急・急行	黎明期	全盛期	衰退期		ほぼ消滅	
夜行快速(ムーンライト)	なし		黎明期	全盛期	消滅	
豪華寝台列車	なし				黎明期	

各列車とも誕生や全盛期が異なり、その時代の夜行列車は何が主流であったかわかるかと思われます。

## 5.夜行列車のメリット・デメリット

ここで夜行列車の良い点と悪い点を挙げて航空機や新幹線との競争に負けた理由を考察したいと思います。

### (1)寝台列車の良い点

- ・寝ている間に移動しているので目的地にすぐ着いている
- ・朝早くにつく
- ・横になることが出来る(寝台付きに限る)

### (2)寝台列車の悪い点

- ・JR 民営化以降乗務員の管理が煩雑に
- ・画一的な運賃のために価格面で高速バスに太刀打ち出来ない

かつては新幹線の路線網も小さくなく、また飛行機のスピードも遅かったことか

ら、夜行列車が「高速交通機関」となれていましたが、その優位性は次第に薄れました。また、高速道路の整備が進んで、運賃の安い夜行高速バスが各地で相次ぎ登場したこともあり、価格の優位さは失われていきました。これに加えて近年は低運賃の航空便(LCC)も登場し、夜行列車にとどめを刺したといえます。

## 6. 今後の展望・まとめ

いかがでしたでしょうか。このように一口に「夜行列車」と言ってもそれぞれ目的は異なっており、時代の流れとともにその形も変化してきました。現在では寝台特急や「ムーンライト」が廃止されていく一方で豪華寝台列車の台頭により夜行列車が遠い存在になりつつあると言えるかもしれません。しかしながら豪華寝台列車と比べると安価に乗れる「West Express 銀河」も誕生していますし(乗車券は取りにくいですが)、この列車が成功すれば他にも「身近な夜行列車」が誕生するかもしれません。

このコロナ禍で夜行はおろか移動の自粛が呼びかけられている今の状況ですが、このコロナ禍が終われば一度夜行列車に乗って遠くへ行ってみたいはどうでしょうか。

拙い文章でしたが最後までお読みいただきありがとうございます。

これより先にある記事は今の内容を詳しくしたものを書いているので、そちらもあわせてご覧ください。

## 7. 参考文献

JR 西日本 [www.westjr.co.jp/](http://www.westjr.co.jp/)

JR 東日本 [www.jreast](http://www.jreast)

鉄道コム 東海道本線のムーンライトながら、廃止に

[www.tetsudo.com/news/2398](http://www.tetsudo.com/news/2398)

JR 九州 ななつ星 in 九州 [www.cruisetrain-sevenstars.jp/](http://www.cruisetrain-sevenstars.jp/)

Business Journal JR 九州、なぜ赤字必至の「ななつ星」導入？不祥事、苦しい経営続く JR 北と分かれた明暗 [biz-journal.jp/2013/11/post\\_3385](http://biz-journal.jp/2013/11/post_3385).

TRAIN SUITE 四季島 [www.jreast.co.jp/shiki-shima/](http://www.jreast.co.jp/shiki-shima/)

1978年 時刻表

DATA FILE 鉄道 優等列車の系統 1・2

なぜ消えた？ 夜行列車が衰退した理由 毎日運転は2本だけ

[trafficnews.jp/post/80504/3](http://trafficnews.jp/post/80504/3)

※写真は特記なければ筆者撮影