

# 夜行列車の設備変遷

## 1. はじめに

本稿では国鉄時代の旧型客車からここ数年で新たに登場したクルーズトレインまでの夜行列車の歴史を車内設備の変化という観点で説明したいと思います。

## 2. 夜行列車の設備変遷

### (1) 夜行列車の登場～ブルートレインの登場以前まで

日本における夜行列車の誕生は明治時代中期以降ですが、当初は座席車のみでの運行でした。しかし1900年に山陽鉄道(現在のJR山陽本線を運行していた鉄道会社)が神戸～三田尻(現・防府)間の急行列車に初めて寝台車が導入されたことでここからいわゆる寝台列車と呼ばれる列車が登場しました。この当時は寝台の種類を等級制で分けており最高級の客車から順に1等車、2等車、3等車となっていました。車両に付けられる形式記号は1等車がイ、2等車はロ、3等車はハとなっていました。この由来は日本語の「いろはにほへと」に由来しています。しかし1等車の利用が低迷したことや電車特急の登場も影響して1等車が廃止され2等車を1等車、3等車を2等車とする2等制に、その後ブルートレインが誕生するころにA寝台、B寝台と名称が変更されます。等級制だった当時は現在と運賃の制度が異なり、特急・急行料金に加えて乗車券の料金が1等車は2等車の2倍でした。また、急行券の場合1等なら通行税という税金も課せられました。長らくこの等級制を使用する寝台車はありませんでしたが、2013年にJR九州の「ななつ星 in 九州」で使用される77系客車で再び「イ」の記号が当てられ話題となりました。これは恐らくクルーズトレインとしての豪華さのアピールがあったのでしょう。また同様のクルーズトレインで「ななつ星 in 九州」の後に登場したJR西日本の「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」も「イ」の記号が車両についています。一方JR東日本のクルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島」は「イ」の記号ではなくE001系となっています。これは恐らく四季島の車両は電車(架線から電気を得て走る列車)で、電車の形式には「イ」の記号がないからだと考えられます。寝台車が登場して以降、しばらくの間は座席車と寝台車を連結したり、形式の異なる客車を組み合わせた編成でした。



↑ 10系客車(左)と寝台車(右) 中日新聞

(plus.chunichi.co.jp)、書庫(mickie.smile.tc)より引用

10系は当時の最新技術を使い軽量化が図られた代表的な旧型客車で車体の側面を少し湾曲させて車体の強度を上げるなどの工夫が施されました。また右の写真で下段の座席の背ずりを倒すと下段寝台となりました。この10系客車の軽量構造は、次に紹介する20系客車などの新系列客車に引き継がれます。

## (2)ブルートレインの登場から廃止まで

### \*固定編成客車の登場

#### ①20系客車

20系客車は1958年に固定編成の客車として初めて登場しました。編成の固定化により、設計が自由になり、車内で使用する電源は編成端に連結した大容量の電源車から供給するようになり、客室に冷暖房を完備できるようになりました。これ



により、窓を固定窓にすることができました。(固定窓にする目的は騒音の関係などももちろんですが、速度に伴う空気抵抗を減らすためでもあります。新幹線が固定窓なのもそうです。)また、空気バネ付き台車を使用して振動を軽減することで、乗り心地も改善されました。1967年には等級制が廃止され、名称は寝台車がA寝台、B寝台、座席車は今も使用されているグリーン車、普通車へと名称が変わりました。

ジオ・アーカイブ! by デゴイチよく走る! (geo.d51498.com)より引用

## \* A 寝台と B 寝台について

両者は最初開放式寝台と呼ばれるカーテンのみで仕切られた構造になっていて寝台も A 寝台が多少一人当たりのスペースを広くした 2 段式、B 寝台の場合は当時 3 段式寝台でした。というのも当時は終電よりも遅く出発し、始発より早く目的地に着くことができる夜行列車はとても人気で、輸送力重視のためにこれらの構造になっていました。しかしその後新幹線の登場による鉄道の高速度化やより安く移動できる夜行バスとの競合が始まり、また開放式寝台はプライバシー面で問題があったため個室寝台車が登場しました。個室寝台車が登場したことで様々な種類の寝台が登場しました。以下の表は A 寝台、B 寝台別の個室寝台の種類です。

## \* A 個室寝台の種類

定員	名称	現行設定列車	備考
1 人	シングルデラックス	「サンライズ出雲・瀬戸」	A 個室寝台車の最も基本的なタイプ
	ロイヤル	なし	「北斗星」・「トワイライトエクスプレス」に設置された
2 人	DX スイート	「ななつ星 in 九州」	同列車内で最高額個室。最後尾の車両の 2 室のうち 1 室のみ展望席
	スイート		
		なし	「トワイライトエクスプレス」では一部展望室
	カシオペアデラックス		メゾネットでない以外スイートと異なる点はない
	カシオペアスイート		メゾネットタイプで一部展望室

	スーパーリアツイン	なし	JR 東日本が製作した・「夢空間」に2室設定
	エクセレントスイート		「夢空間」に1室のみ導入した最高額個室
	ツインデラックス		A寝台2人用としてデラックス同様の汎用的名称だが、「北斗星」のみ設置された
	カシオペアツイン		メゾネットタイプでリビングと寝室を兼用できる(ソファをたたむとリビングに、倒すと寝室になる)
	カシオペアコンパート		車椅子利用客専用

### \* B 個室寝台の種類

定員	名称	現行設定列車	備考
1人	ソロ	「サンライズ出雲・瀬戸」	基本的な1人用寝台。サンライズの場合、床下にモーターを積み完全二階化出来ない車両にこの個室を設置。2段式

	シングル	「サンライズ出雲・瀬戸」	サンライズにのみ設定され同列車においては最も設置数が多い。ソロより室内高さは高い
2人	デュエット	なし	基本的な二人用寝台
	ツイン		二人用のうち、唯一寝台がソファに変化する。「トワイライトエクスプレス」に設定されていた。二人利用を常に見越し室内は広い
	サンライズツイン	「サンライズ出雲・瀬戸」	「サンライズ出雲・瀬戸」では唯一の二人用寝台
4人	カルテット	なし	日本初の個室B寝台
	Bコンパート		簡易式個室寝台。開放B寝台に簡易扉とパーティション(板状の仕切り)を付けて個室としても利用できるようにしたもの。4人で利用するときのみ扉を閉めて個室として利用できるようにしていた



のぶペーす(butti15.com), プレミアムライフ(gourmetlog.com)より引用

↑「サンライズ出雲・瀬戸」のB個室ソロ(左)とA個室シングルデラックス(右)。シングルデラックスには洗面台がある一方でソロは二段式であることから両者の広さの違いは歴然としている。

#### ・ 20系以降の客車や寝台列車

### ②14系客車の登場

ウィキペディア([ja.m.wikipedia.org/wiki/国鉄14系客車](http://ja.m.wikipedia.org/wiki/国鉄14系客車))より引用



1970年代になると20系客車も老朽化が目立つようになり、また編成を固定して使用すると、途中駅での列車の分割、併合時に別途電源車を用意する必要があるなど運用上の制約が指摘されるようになりました。そこでこれらの問題を解決する

べく、車両の床下に発電機を搭載することで電源車連結を不要とした分散電源方式を採用して誕生したのが14系客車になります。発電機は、編成中のスハネフ14系の床下に搭載され、これにより自車を含む5両への電力供給が可能となりました。また、車内設備においてはB寝台の幅が20系のときの52センチから70センチへと大幅に広がりました。というのも52センチ幅だと、日本人の体格の向上や幅の広い寝台列車の登場によって見劣りするためにこのような改善が行われました。さらに、寝台のセットも従来の手動式から電動式となり、係員の負担も軽減されました。しかし、運用を開始してからわずか半年後に北陸トンネル火災事故が発生します。この事故で30名が死亡、714名が負傷しました。この事故の原因は食

堂車での何らかの電気配線の不備とされていますが(タバコの不始末など他にもいくつか説がある)、客車の床下に発電機を搭載することの危険性が指摘されたため、この分散電源方式を採用した14系客車は短命に終わりました。その後、再び集中電源方式を採用して誕生したのが24系客車でした。しかし、24系客車は営業運転開始の7か月後に改良型の24系25形客車が登場することにより短命に終わります。このころになると、高速バスや飛行機などの対抗する交通手段が目立ち始め、より一層の客室設備改善が必要となりました。そこで24系までで採用されていた3段式ベッドを2段式ベッドへと改め、幅を105センチに拡幅されて登場したのが24系25形客車です。乗客当たりの居住空間を増やすことは車両の定員減につながり、収益性の低下を招くことを意味しますが、利用客獲得のためにはやむを得ないものとされました。24系25形は1974年に運転を開始しますが415両の製造にとどまりそれ以上の増備がなされることはありませんでした。翌年の1975年には山陽新幹線が岡山～博多間で延伸されています。鉄道がスピード重視の時代



となり速度の遅い寝台列車は徐々に輸送の第一線から外れていきます。

↑24系客車 ウィキペディア([ja.m.wikipedia.org/wiki/国鉄24系客車](http://ja.m.wikipedia.org/wiki/国鉄24系客車))より引用

ここまではいわゆる「ブルートレイン」と呼ばれる列車に使用された客車を紹介してきましたがこのころに客車とは異なる寝台電車と呼ばれるものもいくつか登場しました。それについて紹介します。

### ③583系電車



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

583系電車は1968年に登場しますが、ここでは前年に登場した581系電車と一緒に説明します。両者の違いは581系電車が直流電化区間と西日本の交流60Hzに対応しており、583系電車はさらに東日本の交流50Hzにも対応しているという点です。この2種類の車両の最大の特徴は「昼夜両用」であることです。昼間は4人掛けボックスシートの座席車、夜間は3段ベッドの寝台車として運用されました。1972年には581系・583系合わせて434両となり当時では他の特急用電車と比べて最も多く製造されました。なぜ、寝台と座席を変換させる車両が大量に製造されたかといいますと、当時の日本の背景に関係があります。戦後の日本では通勤ラッシュ対策のため電車の導入が進み、混雑区間に乗り入れる長距離列車も電車の運用が増えました。電車での運用の方が客車特急より所要時間が短縮されたため人気となりました。駆動方式も新しく騒音もありませんでした。よって寝台電車でも音は静かだろうと考えられたことで寝台電車の開発が始まりました。高度経済成長期に入り、鉄道の需要は急増し(高速道路の整備は進まず航空運賃も高額でした)、昼間だけでなく夜行列車を走らせないと需要に追い付かなかったのです。ところが新たに寝台電車を増やしても、日中の保管場所が足りないという問題が生じました。国鉄はこのころ赤字経営で列車を増やす反面、設備投資は抑える必要がありました。そこで車両の増加、複線化を優先し列車を走りっぱなしにする方針を決めました。これにより昼間は座席車、夜間は寝台車として運行する583系が誕生しました。向かい合ったボックスシートの座面を引き出して下段ベッドとし、天井に格納した中段ベッド、上段ベッドを組み立てて3段ベッドとします。ボックスシートのため、座席転換ができませんでしたが、寝台で使うため足下がグリーン車より広く、客車の寝台と違い区画ごとの壁をなくし天井も高いため広々とした車内でした。





乗り物ニュース「「世界初の「寝台座席可変列車」583系なげ生まれ、消えて行ったのか」(trafficnews.jp)より引用

581系電車は博多発の夜行特急「月光」として新大阪へ、折り返し昼行特急「みどり」として大分へ向かうという昼夜ともに大阪と九州を行き来していました。一方の

583系電車は上野～青森間で昼行特急「はつかり」、折り返し夜行寝台特急「ゆうづる」として走りました。その後関西と九州を結ぶ特急も583系化が進み、以降毎年のように既存列車の583系への置き換えが進みました。このときの国鉄の新製車両575両中175両が583系でした。その後の583系は2013年の「きたぐに」廃止までスキー客向け「シュプール」などの臨時列車として晩年運用されました。「きたぐに」は、関西と北陸、新潟間を結んでいたことで高速バスや航空機との競合が緩やかだった為に最も長い間定期列車で運行されていました)。また、583系の寝台における特徴として全車両で進行方向向きに就寝できるプルマン式の採用やJR西日本車における3段ベッドの上段ベッドと中段ベッドを取り除いて新たに上段のみの2段式としてA寝台車サロネ581の連結がありました。

#### ④285系電車 レイルラボ (railab.jp/carset/13794)より引用



285系電車は、現在唯一定期運行を行っている寝台特急「サンライズ出雲・瀬戸」号専用として1998年に製造された車両で、583系以来30年ぶりに製造された寝台電車です。またこの車両は583系と異なり寝台に特化しており、またプライバシーを考慮してすべて個室になっています。先程の表で紹介した通りシングルデラックス、サンライズツイン、シングル、ソロの4種類の

個室で構成されており車両の内装設計は住宅メーカーのミサワホームが参画した木の温かみを活かした上質なインテリアが施されています。また、個室のほかに座席指定料金のみで(寝台券なしで)利用できる「ノビノビ座席」という設備も有してい

ます。この「ノビノビ座席」のような寝台券不要の座席は他にもかつて上野～青森間を運航していた寝台特急「あけぼの」のゴロンとシートや、青森～札幌間でかつて運航していた夜行急行「はまなす」のノビノビカーペットカーなどがありました。 ↓順にサンライズのノビノビ座席、「はまなす」のドリームカー、ノビノビカーペットカー

じゃらんネット([www.jalan.net/news/article/459231/](http://www.jalan.net/news/article/459231/)),電車に乗ってどこ行こう!?([chikuma.fc2web.com](http://chikuma.fc2web.com)),ヒロシプロジェクト ([hiroshi-project.jp/2015/09/jr-hamanasu-dream-car-2.html](http://hiroshi-project.jp/2015/09/jr-hamanasu-dream-car-2.html))より引用



いずれの座席も寝台券がいらずリーズナブルだったため、人気がありました。また、「あけぼの」は女性専用のレディースゴロンとシートという車両がありました。急行「はまなす」は最後の定期夜行急行列車で、ノビノビカーペットカーに限らず急行「まりも」で使用されていたドリームカーを連結するなど座席のバリエーションが豊富

で、当時青函トンネルを通る青春 18 きっぷで乗れる優等列車だった為にこちらも人気がありました。

サンライズの個室は暗証番号によるロック式でセキュリティ面でも安全です。また、A寝台シングルデラックスには利用客専用のシャワールームが他の共用のシャワールームとは別に用意されています。(6分間 330円でシャワーカードを購入)

下の表にサンライズの個室ごとの合計料金を東京～出雲市間でまとめました。

寝台の種類	料金(一人当たり)	料金の内訳
シングルデラックス	29490 円	乗車券+特急券+寝台券
シングルツイン	25110 円	乗車券+特急券+寝台券
シングル	23210 円	乗車券+特急券+寝台券

ソロ	22110 円	乗車券+特急券+寝台券
サンライズツイン	23210 円	乗車券+特急券+寝台券
ノビノビ座席	16040 円	乗車券+特急券

\*東京～出雲市間の乗車券+特急券が 16040 円で、寝台を利用する場合乗車券+特急券の値段から 530 円割引したものに寝台券が加算される。

もっとも寝台券の安いソロの場合 6000 円ほどなので、ビジネスホテルと比べても終電より遅く出発でき始発の飛行機より早く移動できると考えると妥当な値段設定です。

### (3)豪華寝台列車の台頭～クルーズトレインの登場から現在まで～

2000 年代に入ると、多くのブルートレインが廃止されていきました。その一方で列車での移動そのものを楽しむ豪華寝台列車が多く現れるようになりました。ここからはそのような豪華寝台列車の設備について述べたいと思います。

#### ①「北斗星・夢空間北斗星」

ウィキペディア 北斗星

([ja.m.wikipedia.org/wiki/北斗星\\_\(列車\)](http://ja.m.wikipedia.org/wiki/北斗星_(列車)))より引用

「北斗星」は 1988 年の青函トンネルおよび津軽海峡線の開業と同時に誕生したブルートレインですが、そ



れまでとは一線を画した豪華な設備が注目されました。車両は後で紹介する「トワイライトエクスプレス」と同様に 24 系 25 形客車を改造したのですが、シャワー完備の A 寝台ロイヤルは当時史上最高の寝台と称されました。また B 寝台も個室化でグレードアップされました。食堂車ではフランス料理のフルコースディナーを堪能できるなどの、豪華寝台列車としての基礎を築きました。そして「北斗星」の登場から一年後に、横浜博覧会で展示後運行された「夢空間」という車両があります。これは 1988 年、「オリエント急行」が山陽本線、東海道本線を走るイベントが行われ、それに触発された JR 東日本が製造したいわゆるバブル経済を象徴する豪華列車でした。この車両は主に「北斗星」に連結され、「夢空間北斗星」として運行されました。この車両は内装を大手百貨店数店舗が担当しました。



バブル期に生まれた JR の高級客車「夢空間」  
20年の生涯で残したもの 内装担当は百貨店  
乗り物ニュース

([trafficnews.jp/post/96809/3](http://trafficnews.jp/post/96809/3))([tetsudo-shimbun.com/article/trivia/entry-449.html](http://tetsudo-shimbun.com/article/trivia/entry-449.html))より  
引用

右上が「夢空間」のラウンジで、左  
下が「北斗星」のラウンジ。「北斗星」  
が元祖豪華寝台列車とはいえラウン

ジまではこだわっておらず、「夢空間」の車両への百貨店ならではのこだわりが見える。

## ② 「トワイライトエクスプレス」



この「トワイライトエクスプレス」は、  
北斗星の上を目指して作られ、A 個室の  
スイートを日本で初めて導入しました。  
この列車は大阪～札幌間約 1500km と  
いう日本一長い距離を当時走っており、  
始発駅を昼間出発し、沿線の景色を楽し  
むことができたのが魅力でした。この  
「トワイライトエクスプレス」は、以後  
のクルーズトレインの基となりました。

JR おでかけネット([www.westjr.co.jp/press/article/2014/12/page\\_6590.html](http://www.westjr.co.jp/press/article/2014/12/page_6590.html))より引用



贅沢に景色を楽しむことができた A 寝台スイート  
鉄道新聞([tetsudo-shimbun.com/article/topic/entry-181.html](http://tetsudo-shimbun.com/article/topic/entry-181.html))より引用

### ③「カシオペア」



カシオペア車両でクルーズトレイン運行 車窓に日本海 乗り物ニュース([trafficnews.jp/post/42598](http://trafficnews.jp/post/42598))より引用

「カシオペア」は「北斗星」と同じ上野～札幌間を結んでいた豪華寝台列車なのですが、決定的な違いは、「カシオペア」の場合、専用の E26 系客車を使用していたことです。

「カシオペア」の客車はオール二階建て構造とし、すべて 2 人用 A 個室としました。また、「トワイライトエクスプレス」と同様 1 室のみの展望スイートを導入するなどして「北斗星」との差別化を図りました。また、14 系 15 形以来の新製客車だったため、21 年間培った電車ならではの衝撃緩和対策を施すなど乗り心地も非常に改善されました。「北斗星」、「トワイライトエクスプレス」は、北海道新幹線の開業により廃止されましたが、「カシオペア」は現在も団体向けクルーズトレインとして使用されています。

#### (4)クルーズトレイン、並びに新たな寝台列車

そもそもクルーズトレインとは、観光目的に特化させた周遊型豪華寝台列車の総称です。これらは日本においては、先程紹介した「カシオペア」や「トワイライトエクスプレス」から始まり、現在の「TWILIGHTEXPRESS 瑞風」や「TRAIN SUITE 四季島」、「ななつ星 in 九州」に引き継がれています。これら3つのクルーズトレインの値段はなんと1泊2日で12万円～110万円となっています。また一方で2020年9月から「気軽に鉄道の旅を楽しめる列車」として「WEST EXPRESS 銀河」が運行されています。



↑「WEST EXPRESS 銀河」の個室 昼行列車としても運行するので、寝台より個室の要素が大きい JRおでかけネット([www.jr-odekake.net/railroad/westexginga/](http://www.jr-odekake.net/railroad/westexginga/))より引用

このように、夜行列車はかつての「移動の手段」から現代は「移動を楽しむもの」へと変化しており、設備面でもクルーズトレインは豪華さをより一層重視し、一方でリーズナブルな新しい寝台列車も出始めていることがお分かり頂けたかと思います。最後までご覧いただき、ありがとうございました。

### 3.参考文献

レイルラボ [raillab.jp/carset/13794](http://raillab.jp/carset/13794)

JR九州「ななつ星 in 九州」で63年ぶり復活の「イ」とは？マイナビニュース [news.mynavi.jp/article/trivia-222/](http://news.mynavi.jp/article/trivia-222/)

寝台列車の歴史と「クルーズトレイン」について知る

[www.nikkei4946.com/knowledgebank/visual/detail.aspx?value=137&search=1](http://www.nikkei4946.com/knowledgebank/visual/detail.aspx?value=137&search=1)

いつか乗りたい寝台列車！「サンライ瀬戸・出雲」きっぷ料金や乗り方など徹底ガイド [www.jalan.net/news/article/459231/](http://www.jalan.net/news/article/459231/)

バブル期に生まれたJRの高級客車「夢空間」20年の生涯で残したもの 内装担当は百貨店 乗り物ニュース [trafficnews.jp/post/96809/3](http://trafficnews.jp/post/96809/3)

豪華寝台列車&郷愁の夜行列車のすべて 洋泉社