

## 7

## 夜行列車乗車記

社会学部 2 年

小川 真科

## はじめに

日本から「ブルートレイン」が消滅して、今年で早や5年が経った。新幹線路線網の拡充・夜行高速バスの台頭による相次ぐ夜行列車の廃止により、日本国内では2020年現在において定期夜行列車は「サンライズ出雲・瀬戸」のみとなり、気軽に夜行列車に乗車することのできる時代は過去のものとなりつつある。

本稿においては、筆者がかつて乗車した夜行列車について「乗車記」という形で記録するとともに、それを基に夜行列車が衰退した原因、および夜行列車の魅力について自分なりに検証を行うこととする。

## 寝台特急あけぼの 青森→上野 2013/8/??

筆者が人生で最初に乗車した夜行列車は、上野 - 青森間を上越線・羽越本線経由で結んでいた寝台特急「あけぼの」号であった。

2013年当時、東北地方を発着する定期夜行列車は既にあけぼの号のみとなっており、そのあけぼのも2014年3月のダイヤ改正で定期運行が終了となることがほぼ確定的となっていた。そんな中、中高の鉄道研究部の合宿の締めとしてあけぼのに乗車できることが決まり、それまで夜行列車に乗車したことのなかった筆者は胸を躍らせながら乗車当日を待った。

夏合宿最終日、青森駅に周辺の路線や観光地から戻ってきた鉄道研究会一行が集結し、いよいよあけぼのへの乗車となる。今回乗車するのはゴロンとシートという座席で、全区間において寝台料金が不要となるため、首都圏と東北との間を安く移動したい乗客に重宝されていた。

18時23分、定刻に青森を発車したあけぼの号は、新青森・秋田といった主要駅だけでなく、特急列車の停車駅のほとんど全てに停車していく。青森から羽後本荘までの区間内であればゴロンとシートだけでなくB寝台も指定席特急料金での利用が可能となっていたため、乗客の中には途中駅で降りていく者も少なからず見受けられた。

秋田を出るあたりまでは各々が会話に花を咲かせていたが、時間が進むにつれてそれまで歓談

.....

していた部員も1人、2人と眠りに落ちていく。筆者も新津付近で眠気に耐え切れなくなり、次に目覚めたのは終着の上野の1つ手前の停車駅、大宮を発車したところであった。上野に到着したのは翌日の6時58分、乗車時間は12時間以上ということになるが、体感的にはあっという間の到着であった。

当時から7年が経ち、細かな記憶は大分薄れてきてしまっているが、それでもこれが夜行列車なのだという感覚は今でも脳裏に焼き付いている。今思えば、あけぼの号への乗車が私の夜行列車に対するイメージの原点だったのかもしれない。

## ムーンライトながら 東京→大垣 2016/3/21

春・夏・冬の長期休暇、いわゆる「18きっぷシーズン」に幾度となくお世話になっていたのが、東海道本線の臨時夜行快速列車「ムーンライトながら」である。

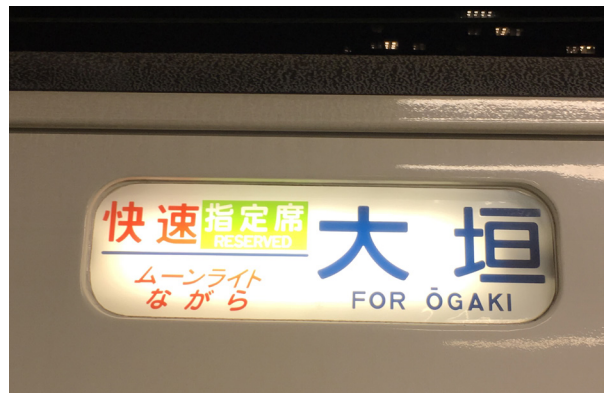
この列車はかつて東京 - 大垣間で運転されていた夜行普通列車、通称「大垣夜行」に端を発しており、1996年の快速列車化と愛称「ムーンライトながら」の設定、2009年の臨時列車化を経て現行の運転形態となった。現在は繁忙期のみの運転、また全車指定制となっており、JR東日本の185系車両が使用されている。

23時過ぎ、終電時間帯が徐々に迫る東京駅の東海道線ホームに、品川方からムーンライトながら号が回送列車として入線してきた。ドアが開き乗車可能となった時点ですでに発車5分前、乗客は足早に車内に乗り込み自らの座席に着席していった。

23時10分、定刻で東京を発車。この時点での乗車率は6割程度だが、ここから日付が変わるまでの間に品川・横浜の2駅に停車し、徐々に乗客が増えていった。横浜を発車した後に車内改札が行われるが、翌日の大垣到着は早朝であるため、車内改札が済むとすぐに眠りにつく乗客も目立った。

日付が変わり、0時30分に小田原に到着。青春18きっぷは乗車日の0時から有効となることから、小田原までは小田急小田原線など他の路線を利用し、小田原から18きっぷを利用しムーンライトながら号を利用する乗客も多く、多数の乗客が乗り込んできた。小田原発車時点で乗車率はほぼ100%となり、乗客のほとんどが就寝体勢に入るが、車内は防犯の観点から一切減灯されず、また走行音もお世辞にも静かであるとは言い難いため、熟睡するのは困難であった。今後ムーンライトながらに乗車される方には、アイマスクと耳栓を持参されることを強く推奨したい。

小田原発車をもって車内放送が一旦打ち切りとなるが、その間にも列車は沼津・静岡・浜松の



3 駅に停車する。このうち浜松では 30 分弱の停車時間があるため、乗客の中にはホームに降り車両を撮影する者、また駅構外で買い出しをする者も見受けられた。浜松の次の停車駅である名古屋到着前のタイミングで車内放送が再開され、名古屋と次の岐阜ではそれなりの数の乗客が下車していった。

岐阜を発車すると、終点の大垣はすぐそこである。5 時 45 分、定刻で大垣に到着。乗客のほとんどは大垣から先の米原方面へ向かう列車に乗り換えることとなるが、2016 年 3 月までは大垣からの接続列車が 4 両編成での運転であり、かつ大阪方面に直通していたため（もっとも、当列車は平日は京都まで、土休日は高槻まで普通列車としての運転で、米原で接続する新快速に乗り換えた方が大阪方面に先の到着となるため、当列車を米原以遠まで乗り通す乗客はそう多くなかったが）、座席を確保するために駅構内を走る「大垣ダッシュ」と呼ばれる光景がしばしば見られた。しかし、2016 年 3 月のダイヤ改正で接続列車が 8 両編成となり、かつ米原行となったことで、駅構内の混雑は以前よりは緩和されている。

接続列車が発車すると、ムーンライトながら号も大垣車両区へと回送される。筆者は後続の列車に乗車するためホームでしばし待っていると、乗り換えが完了し人気の消えたホームから回送列車がゆっくりと走り去っていった。

長らく首都圏と中京・京阪神地域間を安価で移動する手段として機能してきた「ムーンライトながら」だったが、臨時列車化以降は年々運転日が減少し、今年新型コロナウイルス感染拡大の影響から夏期・冬期の設定が中止となってしまった。かつての夜行列車の面影を残す列車が完全に消滅してしまう日も、そう遠くないのかもしれない。

## ムーンライト信州 新宿→松本 2017/8/5

ムーンライトながら号が東海道本線で運転されていたのに対し、こちらは中央本線・大糸線で運転されていた列車である。

この列車の前身は新宿 - 松本 / 白馬間で運転されていた急行「アルプス」で、名前の通り白馬方面への登山客の輸送を主としていた列車であった。その名残からか、ムーンライトながらが下り・上りともに設定されているのに対し、当列車は原則として下りのみの設定となっていた（ただし、諏訪湖花火大会の開催日には上諏訪発の上り列車が設定されることがあった）。車両は JR 東日本長野車両センターの 189 系 6 両編成が使用され、ムーンライトながらと同じく繁忙期のみの運転かつ全車指定席となっていた。

乗車当日は中学・高校の鉄道研究部の合宿初日で、新宿に集合しムーンライト信州号に松本または白馬まで乗車する行程となっていた。筆者は松本で下車する班に所属していたため、終点の白馬までは乗車せず松本で下車することとなった。

乗車当日の 23 時 30 分過ぎ、鉄道研究部一行はムーンライト信州号が発着する新宿駅の 9・10 番線ホームへと降り立った。このホームは原則として中央本線の特急・ライナー列車専用となっ

ており、つい数十分前まではライナー列車の到着を待つ通勤客が長蛇の列を作っていたが、23時15分に最後のライナー列車が発車してからは客層が一変し、旅行者やハイキング客が中心となっていた。

23時45分頃、ムーンライト信州号が回送列車として入線すると、乗客は一斉にドアの前に列を作り客扱いが行われるのを待つ。自らの座席に腰を下ろし、ホームの自動販売機で飲み物の買い出しを済ませて部員としばし歓談しているといつの間にか発車時刻となり、23時54分、新宿の高層ビル街を横目にゆっくりと列車が動き出した。



新宿を発車したムーンライト信州は、まず立川・八王子に停車し、各線からの乗客を拾っていく。立川で接続を取る予定の南武線の列車が遅延し、接続待ちのために長時間停車を行うというハプニングはあったものの、それ以外は概ね順調に進み、気付けば八王子を発車していた。高尾を過ぎるととくに他の列車の運転も終わっており、ここから早朝まで途中駅は全て通過してしまっても良いように思えるが、列車は律義に主要駅に停車し、ときには途中駅で下車する乗客も見受けられた。本来であれば高尾以东から大月以遠へ直通する列車は新宿23:00発の特急が最終であり、この列車は言わば臨時の最終列車としての役割も果たしていたのかもしれない。

そうこうしているうちに夜が明け、4時35分に松本に到着。松本での乗り換えは基本的に1時間以上待たなければならないが、松本電鉄のみムーンライト信州の運転日に限って臨時快速列車を設定しており、上高地方面に向かう乗客は松本電鉄ホームへと向かっていく。そのまま白馬へと向かう部員を見送り、6時18分発の長野行普通列車に乗車して長野方面へと向かった。

中央本線最後の夜行列車として最後まで生き残ってきたムーンライト信州だったが、夜行列車削減の動きに逆らうことはできず、2018年冬をもって「ムーンライト信州」としての運転が終了となってしまった。伝統ある中央本線系統の夜行列車の歴史にも、いよいよ終止符が打たれようとしている。

## 寝台特急北斗星 札幌→上野 2014/12/25

当時まだ中学生だった筆者にとって、憧れの対象だったのが「ブルートレイン」である。その最後の生き残り、寝台特急「北斗星」が廃止となるという一報を聞き、私は居ても立ってもいられず北斗星への乗車計画を立てた。なんとか指定券を確保し、片道1回だけではあるが念願だった「北斗星」への乗車が叶った。

寝台特急「北斗星」は原則として24系客車11両編成での運転であり、札幌-函館間では

DD51 形機関車、函館 - 青森間では ED76 形電気機関車、青森 - 上野間では EF510 形電気機関車による牽引と区間によって牽引機が異なっている。寝台の種類としては大きく分けて個室の「A 寝台」「B 寝台」、非個室の「開放 B 寝台」の 3 種類があり、このときの乗車では B 寝台の 1 人用個室「ソロ」を確保した。

また、北斗星は車内に食堂車が残っていた最後の寝台特急でもあった。夕食は予約制となっていたが、夕食後のパブタイムおよび朝食は予約せずに利用することが可能であり、食堂車での食事を気軽に体験することができた。



2014 年 12 月 25 日、17 時 05 分、札幌駅。北海道の冬は文字通りの「厳

冬」で、陽もとっくに沈んでいるなか、ホームには冷たい風が容赦なく吹き込んでくる。そこへ、DD51 形機関車が 24 系客車を引き連れて堂々と姿を現し、我々乗客を上野への長旅へと誘う。これから半日以上お世話になる客車へと乗り込み、自分の座席を確認し寝台に荷物を下ろすと、17 時 12 分にゆっくりとドアが閉まり、汽笛一声、定刻で札幌駅を発車した。

まずは寝台に腰を下ろし、移り行く景色を眺めながら札幌駅で購入した駅弁を味わうこととした。できれば食堂車で夕食を取ってみたいだったが、夕食メニューのうちフランス料理は 7800 円で最も安い懐石御膳でも 5500 円、とてもではないが中学生の筆者が簡単に出来る金額ではなかった……。

食事の後に車内を一通り見学し、シャワーカードを購入してシャワーを浴びる。自室に帰り景色を眺めていると、列車はいつの間にか青函トンネルを渡り終えていた。翌朝も朝食のためにある程度の時間には起きなければならないため、寝台の布団に潜り込みしばし睡眠を取ることとした。

翌朝、宇都宮の手前で目が覚めた。目覚めて最初に向かったのは食堂車、ここで念願だった朝食を楽しむこととする。朝の車窓を眺めながら食堂車の料理に舌鼓を打つ経験は、生涯忘れられない思い出となった。

朝食が終わり自室へ戻ると眠気に襲われ、再び目が覚めたのは列車が荒川を渡り東京都へ突入する頃であった。程なくして、「ハイケンスのセレナーデ」の車内チャイムとともに最後の車内放送が始まる。

「長らくのご乗車、大変お疲れ様でした。列車はまもなく終点の上野駅に到着いたします。……乗り換えのご案内をいたします。この先、JR 各線で池袋・新宿方面にお越しのお客様は 2 番線の山手線内回り電車、東京・品川方面へお越しのお客様は 3 番線・4 番線の山手線外回り・京浜東北線の電車に、……」

聞き慣れた路線への乗り換え案内が、寝台特急の旅に終わりを告げる。やがて列車は上野駅の 13 番線ホームに滑り込み、静かに所定の位置に停車して、16 時間 26 分の旅に終止符が打たれた。

## 急行津軽 83 号 秋田→青森 2019/7/27

2016年の「はまなす」の定期運行廃止によって日本から定期客車夜行列車が消滅してから3年後、久々に設定された客車夜行列車が急行「津軽」である。

この列車はかつて上野-青森間を東北本線・奥羽本線経由で結ぶ夜行列車として設定されており、リバイバル運転となった今回は運転区間が秋田-青森間へと大幅に短縮されたが、客車列車での運転を再現するため高崎支社の12系客車が1日かけて秋田まで送り込まれるという力の入れようであった。運転形態としては、7月27日から28日にかけて昼行の81・82号と夜行の83号が設定されたが、夜行列車としての運転は27日の83号1本のみであったため、鉄道ファンによる事前申し込みが殺到し、指定券は発売開始から数分で即完売となった。筆者自身も乗車1カ月前に「10時打ち」のために駅のみどりの窓口に出向き、なんとか指定券を確保することができた。

乗車当日、秋田駅には発車30分前からすでに大勢の鉄道ファンが集結していた。この日は昼行列車としてすでに81・82号が運転されていたため、(筆者を含めて)先に82号に乗車して青森方面から秋田まで向かい、改めて夜行の83号に乗車する者も少なくなかったようである。



発車10分前になろうかというころ、酒田方から急行津軽83号が入線してきた。

秋田駅のホームは当列車に乗車する者、および撮影する者で溢れかえり、乗客もほぼ全員が鉄道ファンであった。そのため、22時30分の秋田発車も大勢の鉄道ファンに見送られながらのものとなった。

当列車の時刻は秋田22時30分発、青森に翌日の6時3分に到着であることから、全区間の所要時間は7時間33分となるが、秋田～青森間は普通列車でも4時間30分程度で走破してしまうような区間であり、必然的に途中駅で長時間停車を行うこととなる。秋田発車後、しばし車内の雰囲気を楽しんでいるとすぐに最初の停車駅である八郎潟に停車となったが、八郎潟でも30分程度の停車時間が設けられたことから、ほとんどの乗客が駅のホームに出て撮影を行っていた。八郎潟駅での撮影も終わり、翌日の青森到着も早朝であるため、自らの座席に戻って睡眠を取ることとした。……が、高崎の12系客車は座席がボックスシートであり、それゆえ座席の角度がほぼ直角であるため、思うように寝付くことができない。加えて車内の減灯も一切行われなかったことも睡眠の妨げとなり、結局日の出直前になってようやく眠りに落ちた。

そこから青森到着まではわずか2時間程度、気が付けば終点の青森に到着する直前であり、そのままホームに叩き出される格好となった。まだ眠気も覚めないなか回送列車の発車を見送り、結局青森で乗り換えたリゾートしらかみ号で爆睡することとなってしまった。

先述の通り、2016年3月をもって定期の夜行客車列車は全廃となっていることから客車自体の廃車も進んでおり、乗車した2019年7月時点でこの急行「津軽」が日本で最後の夜行客車列車の設定になってしまうのではないかと噂さえもあった。そのため、この列車に乗車でき、久々に夜汽車の雰囲気を楽しむことができたこと自体は貴重な経験となったが、車内の環境はどうして睡眠に向いているとは言い難く、乗車後の感想として第一に出てくるのは「虚無感」であった。図らずも、夜行列車が衰退した理由の一つを実体験することができたと言えるのかもしれない。

## 急行はまなす 青森⇄札幌 2015/12/16,2015/12/20

筆者にとっての青春の1ページ、いや青春そのものと言い切ってしまうても良いほど思い出深い夜行列車が、青森-札幌間を結んでいた寝台急行「はまなす」である。

末期の下り急行「はまなす」は本州側の青森を22時42分に発車し、札幌に翌朝6時7分に到着するというダイヤで運転されていた。この時間設定が絶妙で、上野を始発の東北本線で出発し、ひたすら普通列車を乗り継いでいくと青森に20時48分に到着し、スムーズにはまなすに乗り継ぐことができたのだ。おまけにははまなすの列車種別は「急行」であり、格安きっぷである「北海道・東日本パス」を利用していても急行券を購入すれば乗車することができたため、友人と東京から北海道へ向かう際には必ずと言っていいほどこの列車にお世話になっていた。もちろん、北海道からの帰りも青森まではまなす、そこから普通列車を乗り継いで深夜に帰京というものになった。

さらに都合の良いことに、はまなすには通常の座席車・B寝台の他に「はまなすカーペット」という現在のサンライズ出雲・瀬戸号のノビノビ座席とほぼ同等の設備のある車両が確保されており、それでいてカーペットカーの指定券料金はわずか510円であった。当然繁忙期には鉄道ファンの間でカーペットカーを巡ってすさまじい競争が行われ、乗車1カ月前の早朝に指定券の事前予約に回ることが恒例行事となった。

そんな事情から数え切れないほどの回数お世話になってきた急行「はまなす」にも、いよいよ終焉の時がやって来た。北海道新幹線の開業に伴い急行はまなすが廃止となることが確定した2015年末、最後にもう一度はまなすに乗っておこうということで、友人と北海道へ惜別乗車に向かった。

2015年12月16日、午前中に次のダイヤ改正で廃止となる特急「白鳥」を撮影した筆者は、夕方の白鳥で函館から青森へと向かった。青森には20時14分着、はまなすへの乗り換えにはうってつけの時間だ。

東京方面から来た友人と合流し、乗り込むのは先述した「はまなすカーペット」である。実ははまなすカーペットには上段と下段があり、



このうち上段はB寝台並みのスペースが確保されているのだが、ただでさえ席数が少ないうえに一部が女性専用席となっていたため、残る上段の席を巡る競争は熾烈なものとなっていた。今回の乗車は下段、結局引退までカーペット上段には乗れずじまいであった……(もちろん、下段でも居住性は十二分に高いのだが)。

22時42分、青森を発車。次の函館には翌1時着、函館では23分の停車時間があり機関車の撮影もできるため、函館までは頑張っただけという乗客は結構多い。深夜の函館駅のホームは、いつ見ても鉄道ファンでごった返していた記憶がある。

函館を過ぎるとさすがに深夜帯も深夜帯ということもあり、睡眠を取る乗客も多い。筆者も函館出発後すぐに眠りに落ち、結局札幌到着前の車内チャイムで起こされることとなった。

札幌到着後、4日間かけて宗谷本線の除雪車両(いわゆる宗谷ラッセル)や石北本線の列車を撮影し、12月20日夜に再び札幌へと戻ってきた。はまなすに乗車する際、普段は料金の安いカーペットカーやドリームカーを利用するのだが、この日は人生最後のはまなす乗車になるかもしれないということで、奮発してB寝台に乗車することにした。それだけ、我々にとってははまなすは思い入れの深い列車だったのである。

安価ゆえに終始賑やかで乗客の入れ替わりも激しい他の車両に対し、B寝台には落ち着いた空間が保たれている。加えて、このときは4人での乗車であったため、ちょうどB寝台の1ボックスを占有することができ、最後の乗車時間を存分に味わうことができた。列車は北の大地を疾走し、やがて青函トンネルを抜けて、気付けば青森到着はすぐそこまで迫っていた。

5時39分、終着の青森に到着。荷物をまとめ、はまなすに永遠の別れを告げて、青森駅の津軽海峡線ホームへと降り立った。

## おわりに

ここまでの人生で、筆者は計7列車、延べ25回にわたって夜行列車に乗車してきた。正直なことを言ってしまうと、乗車した列車の全てに良い思い出があるわけではないし、とりわけ「ムーンライト〇〇」に関してはあえて乗りたいと言われるとそうではないのだが、少なくともその毎回において何らかの形で夜行列車の魅力というものを実感してきたことは間違いない。

もちろん、夜行列車という移動手段にはメリットばかりがあるわけではなく、むしろ他の交通機関と比較してしまうとそのデメリットが浮き彫りになることは否めない。長距離を走る夜行列車であれば、とりわけ所要時間の面で新幹線・飛行機といった交通機関に圧倒的に劣っているし、短距離を走る夜行列車であれば安価な夜行バスとの競争に晒されることとなる。居住性の面でも、どうしても旧型車両に頼らざるを得ない夜行列車が最新の技術を導入した他の交通機関と同等以上のサービスを確保できているとはお世辞にも言い難い。

しかし、それでもなお夜行列車に乗車すること、あるいは「夜行列車」という概念そのものには特別な意味があるように思われる。夜行列車に乗車する前の独特な高揚感、寝台から見える多種多様な景色、シャワールームで浴びるシャワーの感覚、来たことのない街で目が覚めたときの感動、……このような感覚は、他のどんな列車においても味わうことができない特別なものと言っ



ても言い過ぎではないかもしれない。

たとえ日本から夜行列車が完全に消滅する日が来てしまったとしても、あの日乗車した夜行列車の記憶は決して色褪せることはない。