

寝台列車の今後を考える

2013.4 作成 2013.10 再編集

Toyo2000

0. 本原稿に関して

この原稿は、学院を卒業して6年も経ってしまった後に、とある企画でまとめた4ページの原稿を、その時には書ききれなかった内容も含めてホームページで公開しよう、という趣旨の文章です。学院時代の部誌と比べると、随分偉くなったなあってような文章書いてしまっていますが、まだまだ未熟であるなあと感じる部分も多いです。ともあれ、この歳の頭で精いっぱいまとめましたので、最後までご覧いただければ幸いです。

1. はじめに

現在、長らく鉄道旅行の代名詞的な地位を確立していた「寝台列車」が、消滅の危機にさらされている。その昔、「寝台列車の走行区間を書くと、ほぼ日本地図を再現出来る」と言われていたほど、寝台列車は日本各地の路線を走っていた。しかし、2013年現在、毎日運転の寝台列車は北斗星・あけぼの・サンライズ瀬戸・サンライズ出雲・はまなすの5列車を残すのみとなっている。臨時列車を含めれば、「カシオペア」や、2013年10月から運転を開始する「ななつ星」などもある。また、これは寝台列車ではないのだが、「ムーンライトながら」に代表される夜行列車の指定席は、ピーク時には入手困難であることが有名であり、また時刻表には乗らない「東京ディズニーランド向け臨時列車(通称 TDR 臨)」なども健在である。これらの例を見ていけば、寝台列車などの廃止にはまだ猶予があるように見える。しかし、ダイヤ改正の度に何らかの夜行列車が廃止や臨時列車化されるなど、縮小方向にある事には変わりがない。

そこで本レポートでは、寝台列車が今後も日本の鉄道に残っていくために何が必要なのかを、現在も走る寝台列車をヒントにしてまとめていく。短いレポートとなるがお付き合い頂きたい。

2. 現在走る寝台列車の個人的分類

ダイヤ改正の度に廃止される寝台列車がある中で、今まで残されてきた列車には、残っている理由が必ずあると考えた。そこで、現在走っている寝台列車・夜行列車をその特徴で分類し、現在寝台列車に求められている需要とは何なのか考えていく。

2.1 指定席料金で横になれる「ノビノビ座席」「ゴロンとシート」の存在

代表例：あけぼの(上野～青森)・サンライズ瀬戸(東京～高松)・はまなす(青森～札幌)

まず取り上げたいのは、ノビノビ座席を始めとする指定席料金で乗車可能な車両をつなげている列車である。JRの寝台列車に乗る場合、乗車距離に応じて徴収される特急料金とは別に

寝台特急料金が必要となる。その負担を抑えるため、寝台車で提供される毛布や浴衣などのサービスを省略した車両が、ノビノビ座席やゴロンとシートと呼ばれる車両である。

ここで東京～大阪を例に、寝台車でも最も安い B 寝台と、ノビノビ座席の料金を比較する。なお、現在東京→大阪で乗車可能な寝台列車はなく、辛うじて大阪→東京でサンライズ瀬戸・出雲が乗車可能であるのみである。

B 寝台車 乗車券 8820 円 + 特急料金 2830 円 + 寝台料金 6300 円 = 17950 円

ノビノビ座席 乗車券 8820 円 + 指定席特急料金 3340 円 = 12160 円

比較すれば一目瞭然であり、ノビノビ座席であれば寝台料金が不要となり、費用負担はかなり少なく済む。以下に、寝台車とノビノビ座席の様子を比較した写真を示す。寝台車が、カーテンなどで仕切れる、床が硬くない、座っていても快適である、などの良さはあるが、この違いのためだけに 5000 円以上余計に払い寝台車に乗る人は、少ないと考えられる。

何より、車両の老朽化などで廃止が危ぶまれている「あけぼの」が、東北新幹線開業から 2 年経った 2013 年現在でも廃止を免れている理由の一つに、安価な価格設定の「ゴロンとシート」の連結が大きく寄与していると考えられる。青森行の寝台列車でありながら、主要な目的地が山形・秋田県であることも理由になっていると考えられるが、寝台列車の最大の欠点である「価格」の問題を解消し、横になって夜を明かせるこれら列車の役割は大きいのではないだろうか。



↑ 今は廃止された寝台急行銀河で使われていた、24 系客車の B 寝台車内。

↓ 急行銀河(2008.02.19 at 米原)



↑ 現在も運行されるサンライズ瀬戸で使われる 285 系電車のノビノビ座席車内。

↓ サンライズ出雲(2012.12.03 東京)



2.2 観光需要向けにハイグレード車両を設定している列車

代表例:カシオペア(上野～札幌)・トワイライトエクスプレス(大阪～札幌)・ななつ星(九州一帯)

次に取り上げたいのは、カシオペアを始めとする「豪華」を売りにした寝台列車である。寝台車には、寝台のサイズなどを基準として、A寝台とB寝台の2種類が設定されている。また、仕切り方として、上で紹介したような「開放型」と、鍵を掛けることが可能な「個室型」にも分けることができ、部屋の大きさによって様々な価格が設定されている。これまで廃止された寝台列車の多くは、同一列車内にA寝台とB寝台、さらに開放型と個室型を組み合わせ、観光客からビジネス利用客までの需要に対応させていた。

これを変えた先駆的な寝台列車が、1989年に登場したトワイライトエクスプレスである。この列車は、通常の寝台列車が夜発で朝～昼着と設定するのに対し、出発時間を昼12時台に設定している。また、ハイグレードな個室・設備を備え、観光客にターゲットを絞った設定とした事で話題となり、登場から25年経った今でも根強い人気を誇っている。

1999年に運行を開始したカシオペアは、トワイライトエクスプレスの成功を受け、全寝台をA寝台二人用個室とすることで、さらに観光需要に特化させた列車である。13年以上たった現在でも高い人気を誇っている。特に、列車の末端部に設定されたカシオペアスイートは、寝台料金として一人25940円必要な部屋であるが、末端の車窓を独り占めし、数多くのサービスが受けられるとあって、今なお予約が困難な状態が続いているという。

これらの成功例に目を向け、全寝台を「スイート」に設定した寝台列車が、2013年10月から運行が開始されたJR九州の「ななつ星」である。これは、JR九州に4年半ぶりに設定される寝台列車となる。団体専用でありツアーに組み込まれての販売であり、他の列車に対して敷居は高いが、ツアーが即日完売となるなど、非常に注目される列車である。また、この盛況ぶりを受けて、JR東日本・西日本でも同様のコンセプトの観光列車の開発が決定されるなど、今後数十年に渡る寝台列車のメインランナーはこれらの列車になると考えられる。



カシオペアに使用される牽引機関車 EF510
(2012.11.10 at 東京車両センター)



JR九州 ななつ星の完成イメージ
(JR九州ホームページより引用)

2.3 特定目的のために臨時運行される列車

代表例：ムーンライト信州(新宿～白馬)・尾瀬夜行 23:55(浅草～会津高原尾瀬口)

これも重要と考えているのが、主に登山客向けに運転される上記の夜行列車を始めとした、特定目的のために設定されている列車である。上記以外にも、TDR 臨等のテーマパーク利用者向け列車など、時刻表に乗らない列車もいくらか存在している。朝早くから行動したい目的が明確である人に対して、こうした夜行列車は非常に利便性が高い。15 年前までは各地で走行していたシュプール号などのスキー列車は、現在では夜行バスツアーにその需要を取られてしまったが、夜行バスの需要が大きいことを踏まえれば、夜行列車が担うべき役割も無くなったわけではない。このように、夜行列車の潜在的な需要はまだ消えているわけではなく、登山以外でもまだ需要はあるのではないか。

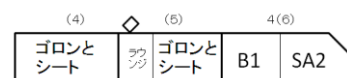
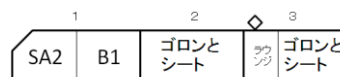
3. JR「最後」の寝台車両 585 系の提案

現状をまとめの中で気付いた事は、寝台列車自体には需要が存在すること、一方で現在までに廃止された寝台列車のほとんどが、求められている需要と違うものを提供している事である。ここまでのまとめから分かる需要としては、主に開放型寝台には需要がなく、ビジネス客などを中心にゴロンとシートの需要が高いこと、さらに観光客に対しては個室寝台の需要が強く存在している事である。私は、これらの需要を満たす新たな寝台電車 585 系の提案をしたい。車両の簡単な構成は以下の通りである。

- ①交直流型の特急車両。また、一部車両には非電化区間対応の設備も組み込む。
- ②先頭車には、A 寝台 2 人用個室「スイート」1 室と、B 寝台 1 人用個室「ソロ」を 10 室配置。ソロは寝台利用しない場合、2 人用個室として使えるようにベッド(座席)を工夫する。
- ③中間車は、1 両に電車三段の「ゴロンとシート」を 6 列 36 人分とラウンジ・シャワーを整備。もう 1 両には同じくゴロンとシートを 8 列 48 人分設置。これを 1 ユニットとして、4 両編成に 1 ユニット、6 両編成に 2 ユニット組み込む。これにより、6 両編成で定員 192 人を確保。また、ゴロンとシートは、583 系電車と同様、寝台をしまうことで座席としての使用も可能とする。
- ④JR 各社で共同開発し、現存する寝台列車だけでなく、臨時列車用として使われている車両も、カシオペアなどの一部列車を除きこれで全て置き換える。また、ムーンライト信州他の夜行列車にも使用し、高速バスに対抗できる価格・快適性を持った列車とする。
- ⑤それまでに夜行列車が走行しており、ある程度の需要が見込める東京～大阪、博多～宮崎空港、上野～山形などの区間にも新たに定期 or 臨時の夜行列車を設定し、需要を調査する。



←583 系。この車両の後継車としての 585 系を提案します。



※括弧内数字は 6 両編成。

→編成表(仮)

SA2:スイート B1:ソロ

ゴロンと:電車 3 段

東京ディズニーランドへ行くための臨時列車や甲子園向けに設定されている臨時列車など、時刻表に乗らない夜行列車に関しても、車両の老朽化などの問題が生じている。それらの需要も満たすような寝台兼特急車を作り、「JR最後の寝台列車」の覚悟で、寝台列車の需要がもはや存在しないのかを考えることが必要だと考えた。

一方で、これらの車両の投入は、583系などの国鉄型特急やブルートレインを廃止に追い込むものとなる。しかし、車両の老朽化と寝台列車の需要低下の中では、この程度の効率化がなければ新車の導入は非常に厳しい状態だと考える。こうした結果、需要が見込めなければ、文字通り寝台列車は「最後」となり、廃止の方向に進まざるを得ないだろう。しかし、日本の良き鉄道文化の一つである、寝台列車・夜行列車が次世代にも残るよう知恵を絞ってほしいと、私は切に願っている。

4. 最後に

今回の原稿は4ページと制約されていたため、新規に走らせる寝台列車に関すること等をまとめる事は出来なかった。少し心残りではあるが、臨時列車化・廃止が相次ぐ寝台列車に対する思いを形にすることができ、一人満足しています(…)。この思いが少しでも日本の寝台列車を良い方向に進んでくれることを祈ってやみません。最後に、ここまで読んで頂き、ありがとうございました。