

私の子ども時代から大学生の頃までは、東京駅からも上野駅からも、夕方から夜にかけて、寝台特急列車（ブルートレインや電車寝台列車）、寝台急行列車（東京～大阪間の「銀河号」など）が次々と発車していました。私も上野～青森間の「ゆうづる号」、上野～金沢間の「北陸号」、そして東京～九州間の「あさかぜ号」「さくら号」「富士号」「はやぶさ号」、長崎～新大阪間の「あかつき号」など、主要な寝台特急にはほとんど乗車しています。北海道内の寝台車付きの夜行急行列車にも、ほぼ全部乗りました。驚くべきことに、当時は普通列車でも寝台車を連結している列車も存在しました。しかし、航空網の充実、新幹線の高速化、夜間勤務の乗務員や途中停車駅の駅員不足などで、次々と廃止されてしまいました。

そんな中、まさに「孤軍奮闘」しているのが寝台特急「サンライズ号」です。現在、定期寝台列車としても、夜行の定期旅客列車としても、日本唯一の存在となりました。14両編成の列車には、「出雲市行（サンライズ出雲号）」と、「高松行（サンライズ瀬戸号）」が、それぞれ7両ずつ連結されています。実はこの列車があるおかげで、東京駅は「北海道・本州・四国・九州の4島に、乗り換えなしで行ける日本唯一の駅」という「栄誉」を保ち続けているのです。

先日、東京駅でたまたまサンライズ号の出発に出くわしました。この日は琴平（香川県）までの延長運転日で、東京駅9番線の表示も「出雲市・琴平」という珍しい表示になっていました。日本唯一の寝台特急ということもあって、寝台券の入手は非常に困難で、この日も満員のようでした。私もまだ乗ったことがないので、夏休みあたりに何とか切符を確保して、友人のいる四国まで列車で行きたいと思っています。

（2025年4月中旬／JR 東京駅）

