「ムーンライトながら」の定期運行を維持しよう！

2009 年　　月　　日

国土交通大臣　　殿
東日本旅客鉄道株式会社　代表取締役　殿
東海旅客鉄道株式会社　　代表取締役　殿
西日本旅客鉄道株式会社　代表取締役　殿

現在、東海道本線に「ムーンライトながら」号という夜行列車が毎日運行されています。
この列車は東京駅を 23 時 10 分に出発し、名古屋駅に 6 時 06 分、終点の大垣駅(岐阜県)には 6 時 52 分に到着します。大垣駅からの上り列車も同様に毎日運行されています。東京と東海エリアのみならず、大垣駅で乗り継ぐことにより、東京と京阪神をも結んでいます。
この「ムーンライトながら」号が、来る 3 月 14 日のダイヤ改正で廃止の危機に瀕しています。

この列車を利用している人々の声を集めてみました。
【東京都在住・Ａさん】「夜の間に走るので、直前まで仕事して、寝ているうちに移動できるので便利です。翌日は朝から京都観光をたのしんでいます。」
【愛知県在住・Ｂさん】「東京出張で、最終の『のぞみ』号に乗り遅れて途方にくれていたところ、駅の人にこの列車を教わりました。これで明日の出社に間に合います。」
【静岡県浜松市在住・Ｃさん】「楽しく飲んでいたら、最終電車が行っちゃいました。そしたら、友達が『ながらがあるよ』と言うんで、夜中の静岡駅に行ってみたら、ホントに電車が来た！高いタクシー代を払わずにすんで助かりました。」
【静岡県静岡市在住・Ｄさん】「成田空港からの格安チケットって、早朝集合が多いんですけど、この列車なら前泊しなくても間に合うので便利です。欲を言うなら、成田空港駅まで直行してくれると楽なんですけどね。」

明治 22 年に東海道本線が全線開通して以来、東京と京阪神を結ぶ夜行列車が運行され続けていました。
しかし、昭和 43 年、東京～大阪間に運行されていた夜行普通列車(143 列車・144 列車)が廃止されると報道されて以降、多数の投書が新聞社や当時の国鉄本社に寄せられ、それを見た国鉄総裁の「ツルの一声」で生まれたのが、のちに大垣夜行と呼ばれる夜行列車（現在の「ムーンライトながら」）です。

さて、この「ムーンライトながら」が毎日走らなくなってしまったら、どのような問題が発生するでしょうか？

新幹線で出掛けたのでは早朝からの会議やイベント、フライト時間に間に合わない場合、前日から出発して宿泊しなくてはならなくなる。
最終の新幹線に乗り遅れてしまうと、始発の新幹線(東京駅 8:20 着、名古屋駅 7:29 着)では会社や学校に遅刻してしまう。
仕事や終演時間などの制約があると、最終の新幹線に間に合わない。
最終電車が行ってしまった後に活用していた人には、高額なタクシー代や宿泊費が必要となってしまう。
現実の問題として、最終の新幹線に乗り遅れる乗客は多く、これまでは夜行列車を案内することができたＪＲの駅員にとっても切実な事態となる。
夜行列車のみならず。東海道エリアにおけるトータルな輸送サービスが提供できなくなり、ＪＲ東海の「新幹線というブランド」への安心感を損ねてしまうことになる。

昔から、夜行列車は「親が危篤に……」といった事態に飛び乗れる、最後の公共交通機関として頼れる存在だった。夜行列車を失うということは、鉄道がもつ公共性を失うことにならないだろうか？

ここにあげた問題は、たしかに毎日毎日発生するとは限りません。しかし。現在発表されている「臨時列車化」が現実のものとなってしまった場合、「えっ！ながら無いんですか？？」と、駅のホームで立ちつくしてしまうのは、あなたかも知れません。

毎日走っているから安心性が高まる「ムーンライトながら」。
新幹線と一体となることで役割が高まる「ムーンライトながら」。
だからこそ、私たちの声を届けたいのです。

==**要請項目**==========

「ムーンライトながら」をはじめとする夜行列車の定期運行維持を求めます。

==========

氏　　名	住　　所

署名取扱い【　　】　署名呼びかけ者：デイリームーンライト
http://nagara.ne.jp/