

ひろしプロジェクト Presents  
夜行バス紀行シリーズ別刊

# *The King of Night Coach*

夜行高速バス「はかた号」30年のあゆみ  
(Sample)



編集・発行 ひろしプロジェクト

西日本鉄道「はかた号」 8代目専用車  
三菱エアロクイーン (QRG-MS96VP)



---

# 目次 ～ Introduction ～

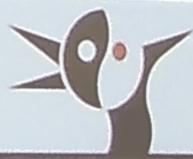
---

<b>第1章 「はかた号」30年のあゆみ ～歴史編～</b>	6
1-1 「はかた号」の礎「ムーンライト号」の誕生	7
1-2 国内初「3列独立シート車」の誕生	8
1-3 3代目「ムーンライト型」車両と「はかた号」初代専用車	9
1-4 「はかた号」運行開始までの長い道のり	10
1-5 人気路線からの凋落 廃止の危機に	11
1-6 痛ましい事故とライバルの台頭	12
1-7 差別化、そしてハイグレード路線への進化	12
「はかた号」の補完的役割？「ライオンズエクスプレス」	16
<b>第2章 「はかた号」30年のあゆみ ～車両編～</b>	18
2-1 初代専用車（京王・西鉄）	19
2-2 2代目専用車（京王・西鉄）	22
2-3 3代目、4代目専用車（西鉄）	25
2-4 5代目、6代目専用車（西鉄）※ここからメーカー純正車両	27
2-5 7代目専用車両&予備車（西鉄、三菱エアロキング&三菱エアロクイーン）	29
2-6 8代目専用車両&予備車（西鉄、三菱エアロクイーン）	32
2-7 9代目専用車（西鉄、三菱エアロクイーン 2019年モデル）	35
あの車両が東京に？繁忙期の「はかた号」	37
<b>第3章 「はかた号」乗車記集</b>	39
3-1 初代専用車 乗車回想記（西鉄 SD- II / 京王 三菱エアロクイーン M）	40
3-2 2代目専用車 乗車回想記（西鉄 92MC SD- II）	43
3-3 7代目専用車 乗車記（西鉄 三菱エアロキング）	50
3-4 9代目専用車 乗車記（西鉄 三菱エアロクイーン 2019年モデル）	55
「はかた号」と「水曜どうでしょう」	62
<b>第4章 「はかた号」関連資料</b>	64
4-1 歴代「はかた号」車両一覧	65
4-2 「はかた号」年表	68
4-3 「はかた号」歴代時刻表	72
4-4 「はかた号」歴代運賃表	74
「はかた号」路線概要	76
<b>編集後記</b>	79

# 第1章

## 「はかた号」30年のあゆみ ～歴史編～

路線バス



TOKYO <<<< HIGH WAY >>>> FUKUOKA

HAKATA

東(新宿西口)京  
TOKYO

福冊22  
か45-22

## 1-1 「はかた号」の礎「ムーンライト号」の誕生



今や、日本を代表する長距離夜行高速バスのひとつとして知られている「はかた号」であるが、当然のことながら、「はかた号」の礎になった高速バスも存在している。いや、厳密には”存在していた”という表現が正確であろう。その路線とは、1983（昭和57）年3月24日に運行を開始し、2017（平成29）年3月31日をもって運行を終了した、大阪梅田～福岡間夜行高速バス「ムーンライト号」である。

「ムーンライト号」は、中国自動車道が全通した1983年3月24日に、阪急バス（→阪急観光バス）と西日本鉄道（以下：西鉄）が共同で運行を開始した。運行開始にあたっては、長期間に渡り綿密な計画を立てて運行にこぎ付けたともいわれ、「ムーンライト」という愛称は、当時の阪急バス社長が命名している。

「ムーンライト号」については、注目すべき点が2つある。ひとつは、それまで日本最長距離を誇っていた東京～大阪間夜行高速バス「ドリーム号」（当時の国鉄、現在はJRバス関東と西日本JRバスが運行）の547kmを抜いて全長646kmとトップに踊り出、10時間にわたる長時間運行を実現したことである。車両の居住性も夜行を前提に大幅に高め、車内は4列シート32人定員のゆったり仕様を採用。フットレスト、レッグレスト、マルチステレオ、テレビ、VTRを装備していた他、トレイの横にはカーポット、温蔵庫、冷蔵庫、自動車電話などを設置。乗客へのサービスとして、毛布、スリッパ、おしぼり、ジュースの提供も行っており、これらのサービスは飛行機を意識したものであった。また、運行に際しては2名の乗務員が交代で行うため、車内最後部には乗務員用の仮眠室も設けられていた。そしてもうひとつは、日本の夜行高速バスでは初めて、起終点のバス運行事業者が同条件で相互に営業施設を提供し、収入を配分する「共同運行方式」を採用したことである。当時の高速バスは、一事業者による単独運行もしくは複数事業者による相互乗り入れ方式が大半で、車両の仕様もカラーも統一して利用者へ事業者によらない同じサービスを提供するという現在の夜行高速バスでは一般的な仕組みは、「ムーンライト号」が確立したといわれている。

今でこそ「各種車内サービス」や「共同運行方式」は当たり前のように行われているが、「ムーンライト号」の開業が無ければ、今日においてこれら運行方式やサービスは実施されていなかったかもしれない。今日の高速バス路線網の形成にも繋がらなかったであろう。いわば「ムーンライト号」は日本の高速バスの礎、ひいては「はかた号」の礎を築いたといっても過言ではない。そして、「ムーンライト号」の運行開始は、のちの「はかた号」運行開始へと繋がっていくのである。因みに、「ムーンライト号」運行開始直後から、西鉄では既に福岡～東京間夜行高速バスの開業を視野に入れていたともいわれている。

続きは、  
本編にて  
お楽しみ  
下さい。



第2章

「はかた号」30年のあゆみ  
～車両編～

京王帝都電鉄「はかた号」K59004 三菱エアロクイーンM (U-MS729S)



## 2-1 初代専用車

### 【京王帝都電鉄（京王）】

京王帝都電鉄は、三菱エアロクイーン M をベースにした「はかた号」専用車を 3 台導入し、運用に充てていた。社番は K59003 ~ K59005。型式は U-MS729SA で、フルエアブレーキを搭載していた。

客席定員は 23 名。シートは天龍工業製のスリーピングシートを採用し、足置き台（フットレスト）、レッグレスト、4ch マルチステレオを完備していた。通常の夜行仕様車よりもシートピッチが広く、ゆったりと脚を伸ばせられるのが特徴であった。車内最後部には、パーテーションで区切られたサロン席を設置し、喫煙や気分転換に活用出来るようになっていた。尚、当時の運輸局の認可の関係で、京王の車両にはプライベートカーテンが装備されていなかった。

京王帝都電鉄「はかた号」K59005 の車内



撮影：三箭 哲志 様

### ■設備&サービス

- トイレ ●足置き台（フットレスト） ●レッグレスト
- マルチステレオ ●サービスコーナー ●毛布 ●スリッパ ●おしぼり ●後部サロン席



西日本鉄道「はかた号」4531 三菱U-MS729S (西工SD-II)



西日本鉄道「はかた号」4577 三菱U-MS729S (西工SD-II)



■設備&サービス

- トイレ ●足置き台 (フットレスト) ●レッグレスト ●マルチステレオ ●サービスコーナー
- プライベートカーテン ●毛布 ●スリッパ ●おしぼり ●後部サロン席

続きは、  
本編にて  
お楽しみ  
下さい。

### 第3章

## 「はかた号」乗車記集



## 3-1 「はかた号」 初代専用車 乗車回想記



### 【往路】東京新宿→福岡天神 後発便（西日本鉄道担当）

#### 最長ランナーを一目見て

1991（平成3）年4月1日、私は約1年ぶりに東京の地に降り立ちました。今回の目的は、1990（平成2）年10月12日に運行を開始した（当時の）日本最長距離夜行高速バス「はかた号」に乗車するためであります。

千歳空港から全日空52便で東京羽田空港に着き、その足で京王帝都電鉄（以下：京王）の永福町営業所へ直行。職員の方から「はかた号」についての様々な話を伺うことが出来ました。その後、新宿高速バスターミナルで17時00分発の「はかた号」先発便（京王担当）を撮影したり、東京駅へ移動して「ドリームふくふく号」JRバス関東便を撮影したりと、しばしの時間を過ごします。

19時10分発の松山行き夜行高速バス「オレンジライナー」京王担当便の発車から10分後の19時20分、3台のバスが入線します。福岡行き夜行高速バス「はかた号」の後発便です。

「はかた号」は夜行のみの1日2往復の運行となっており、先発便が発地側の会社が運行を担当し、後

発便はその逆となります。つまり、東京側では、17時00分発を京王が運行し、19時45分発を西日本鉄道（以下：西鉄）が運行します。

本日の車両の内訳は次の通り。1号車が初代専用車の1次車、2号車が今年導入された初代専用車両の2次車となっています。ここまでが専用車による運行で、最後の3号車は、同じく今年導入された「ムーンライト号」の最新車両でした。3台とも車両は、西日本車体工業製のスーパーハイデッカー「SD-II」（シャーシは三菱MS729S）。日本最長距離を走る夜行バスだけに、今までの夜行バスとはまた違った迫力があります。



## 日本最長夜行バスの車内とは？

乗務員の改札を受け、車内に入ります。筆者の座席は1号車2C席。車内は3列独立シート23人乗りとなっており、後部には喫煙スペースというベキサロン席を完備しています。喫煙や気分転換に使っていただくという主旨で設けられたものですが、発車後の乗務員の肉声案内でも、喫煙はサロン室でするように案内していました。

シートは、杉本工業が西鉄と共同開発したスリーピングシートを採用。足受け台（フットレスト）、レッ

グレスト、下降式の肘掛けはもちろんのこと、スリッパ、テーブル、マルチステレオ、シートヒーターを完備しています。また、西鉄便の特徴として、プライベートカーテンを全席に採用していることが挙げられますが、実はこれ、九州運輸局の認可であって運輸省の認可ではありません。よって、京王便の車両にはプライベートカーテンを装備していないので注意しましょう。

車内中央部には、トイレや洗面台、公衆電話、給湯器がコンパクトにまとめられていて使いやすいです。テレビは車内前方と中央部、そしてサロン席に合計3台設置されていますが、「どんたく号」専用車（2次車）で試験採用された座席液晶テレビの採用は見送られています。最後部のサロン席には、テーブルと灰皿が設置されていて、4人程がくつろげるスペースになっています。

以上、西鉄「はかた号」車内の様子を簡単に紹介しましたが、私が今まで見た夜行バスの中でも群を抜いて豪華な夜行バスだと感じました。余談になりますが、実は「はかた号」乗車の前に、東京駅で「ドリームふくふく号」の車内を少しだけ見させてもらうことが出来ました。実際に車内を見た感想ですが、室内高が低いのと装備の点で詰めの甘い点が見られ、この車両で一晩を過ごすには相当の慣れが必要だと感じた次第です。

## 「はかた号」、福岡へ向けて発車

19時45分、バスは定刻に新宿高速バスターミナルを発車。早速、交代乗務員が自己紹介を行い、続いてビデオを使った車内設備の案内が行われます。この案内ビデオ、京王側のフォーマットで作成されたものですが、見ていて楽しい構成になっているのが印象に残りました。

ビデオによる車内設備の案内が終わった後、改めて交代乗務員から到着時刻、車内設備などの案内が行われ、最後に車内を回って質問がないかどうかを確認めます。この辺りのフォローは、さすが西鉄であることを思わせると同時に好感が持てます。全ての案内が終わった頃、バスは既に中央自動車道を走行しており、車内もなんとなく静かなムードになります。予め座席に置かれていた軽食をつまむ人、マルチステレオでビ

デオや音楽を楽しむ人、シートを深く倒して眠る人など様々です。中央自動車道からの夜景も美しく、日常の疲れを和らげてくれます。

因みに、この日の乗車は、定員 23 人に対して 19 人で、乗車率は 82%。17 人が採算ラインということなので、この便に関しては採算ラインをクリアしていることとなります。

1 本目の娯楽ビデオ放送が終了した頃の 22 時 15 分、バスは最初の休憩場所である長野県の諏訪湖サービスエリアに到着しました。ここで 15 分間の休憩となります。殆どの乗客がバスを降りて、トイレや洗顔、買い物などを済ませますが、中にはバスの写真を撮影したり、乗務員と直接話をする熱心なバスファンもいました。

## 寝心地抜群！西鉄のスリーピングシート

22 時 30 分、乗客が全員揃ったところで、バスは諏訪湖サービスエリアを発車。これから翌朝の 07 時 00 分頃までおやすみタイムとなります。諏訪湖サービスエリアを発車後、同サービスエリアで交代したもう一人の乗務員が消灯の案内を行い、その後、車内を回って西鉄独自のプライベートカーテンをセットします。

22 時 40 分、消灯。と同時に、乗客がシートを倒し始めます。先述の通り、このシートは西鉄と杉本工業が共同開発したスリーピングシートで、最大約 60 度リクライニングしますが、車内が満席近い状態ではフルリクライニングするのは難しく、どうしても膝とシート背面がぶつかってしまいます。とはいえ、寝心地という点では数多い夜行バスの中でも一番のシートといっても良いでしょう。枕のずれ落ちやプライベートカーテンによる圧迫感は多少あったものの、よく眠ることが出来ました。

翌朝 07 時 00 分、起床です。この間、殆ど目を覚ますことはありませんでした。起床後、乗務員がプライベートカーテンを片付けた後に、おしぼりとジュースの配布を始めます。天気も良く、目覚めのジュースが美味しく感じられました。

3 台で 60 人程の乗客を乗せたバスは、深夜の中央自動車道、東名高速道路、名神高速道路、中国自動車道を走行し、07 時 23 分、山口県の鹿野サービスエリアに到着。定刻より早く到着したとのことで、こちらでは 08 時 00 分まで停車することになりました。

## 九州福岡へ向けてラストスパート

鹿野サービスエリアの天候は快晴。前日の東京が小雨模様で気分がすぐれませんでした。山々が連なる土地の空気はさすがに美味しいです。ほぼ全員の乗客がバスを降り、トイレや洗顔済ませたり、食事をとったりしていましたが、中にはバスを背にして記念撮影をする家族連れやカップルも見受けられました。

08 時 00 分、乗客が全員揃ったところで、バスは鹿野サービスエリアを発車。暫くは中国山地の中を走破します。暫くして、2 本目の娯楽ビデオ放映が始まります。あの有名な「男はつらいよ」で、殆どの乗客がビデオに目をやっていました。その間、筆者は後部のサロン席でしばしの間くつろぎます。いくら豪華な車内とはいえ、長時間座席に座りっぱなしはさすがに飽きるだけに、この様なくつろぎの場があるのは乗客としてもありがたい限りです。サロン席は 4 人程が座れるスペースになっており、サロン席には小型テーブルと灰皿を設置。マガジンラックには冊子版「西鉄高速バス時刻表」が置かれていました。欲をいえば週刊誌なども置いて欲しいですね。

自席に戻り、前日座席に置かれていた軽食をいただきます。軽食の内容は、普通サイズのラスクに缶入りポテトツナサラダ、そして起床時に配られたオレンジジュース。小腹を満たすのに丁度良い量であり、美味しくいただきました。

09時21分、関門橋を通過。「やっと九州に来た！」という実感がこみ上げて来ます。九州に入り「はかた号」を迎えたのは、ひっきりなしに走る西鉄の福岡～北九州間高速バス「福北ライン」でした。

関門橋から九州自動車道を走行し、1時間程で福岡インターを通過します。ここまでの高速道路料金は31,000円。改めて遠くに来たことを実感します。

福岡インターから福岡都市高速道路貝塚ランプまでは一般道を走行。途中で渋滞に巻き込まれるものの、貝塚ランプからは流れもスムーズになり、博多駅東ランプを流出したバスは、10時30分に博多駅交通センターに到着。こちらでは12人が下車し、JR線や大分、熊本方面行き高速バスに乗り換えていきました。そして10時45分、定刻より10分早くバスは終点の福岡天神バスセンターに到着しました。到着するや否や、乗務員が乗客に「ありがとうございました」と声を掛けながら、手際良く手荷物を渡します。乗客を降ろしたバスは、バスの出入りが多い福岡天神バスセンターから、車両基地である西鉄福岡高速自動車営業所へ回送されるのであります。

#### 【乗車データ】

- 乗車日:1991/04/01
- 乗車区間:新宿高速バスターミナル→福岡天神バスセンター
- 運行会社:西日本鉄道
- 車両:三菱/P-MS729S(西工SD-II)
- 年式:1990年式
- 所属:福岡高速自動車営業所
- 社番:4505



続きは、  
本編にて  
お楽しみ  
下さい。

## 第4章

# 「はかた号」関連資料

(車両一覧・年表・歴代時刻表・歴代運賃表)



## 4-1 「はかた号」 歴代車両一覧

### ■京王帝都電鉄（→京王電鉄）

車番	所属営業所	塗装	車体形式番号	陸運局登録番号	旧登録番号	備考
【初代専用車】						
K59003	永福町	京王高速	U-MS729SA	練馬 22 か 54-67		エアロクイーン M 除籍済み
K59004	永福町	京王高速	U-MS729SA	練馬 22 か 54-68		エアロクイーン M 除籍済み
K59005	永福町	京王高速	U-MS729SA	練馬 22 か 54-69		エアロクイーン M 除籍済み
【2代目専用車】						
K59501	永福町	京王高速	U-MS821PA	練馬 22 か 66-76		エアロクイーン I 除籍済み
K59502	永福町	京王高速	U-MS821PA	練馬 22 か 66-77		エアロクイーン I 除籍済み
K59503	永福町	京王高速	U-MS821PA	練馬 22 か 66-78		エアロクイーン I 除籍済み

### ■西日本鉄道（その1）

【凡例】 西鉄高速：西鉄高速バス福岡支社 三交伊勢：三重交通伊勢営業所  
VI：にしてつグループ VI ロゴ付

車番	所属営業所	塗装	車体形式番号	陸運局登録番号	旧登録番号	備考
【初代専用車】						
4500	福岡高速	HAKATA	P-MS729S	福岡 22 か 43-93		SD- II 除籍済
4501	福岡高速	HAKATA	P-MS729S	福岡 22 か 43-94		SD- II 除籍済
4505	福岡高速	HAKATA	P-MS729S	福岡 22 か 43-92		SD- II 除籍済
4531	福岡高速	HAKATA	U-MS729S	福岡 22 か 45-22		SD- II 除籍済
4576	福岡高速	HAKATA	U-MS729S	福岡 22 か 46-69		SD- II 除籍済
4577	福岡高速	HAKATA	U-MS729S	福岡 22 か 46-70		SD- II 除籍済
【2代目専用車】						
4924	福岡高速 →亀の井 →福岡高速	HAKATA → ZONDAG →火 VI	U-MS821P	福岡 200 か 16-29	福岡 22 か 53-34 →大分 200 か 219	92MC SD- II 除籍済
4966	福岡高速 →北九州高速	HAKATA →白夜行	U-MS821P	北九州 200 か 22	福岡 22 か 53-95	92MC SD- II 除籍済
4967	福岡高速 →北九州高速 →福岡高速	HAKATA →白夜行	U-MS821P	福岡 200 か 10-09	福岡 22 か 53-96 →北九州 200 か 23	92MC SD- II 除籍済
4968	福岡高速 →北九州高速	HAKATA →白夜行	U-MS821P	北九州 200 か 22	福岡 22 か 53-97	92MC SD- II 除籍済
3040	福岡高速 →北九州高速 →福岡高速	HAKATA →白夜行	U-MS821P	福岡 200 か 10-10	福岡 22 か 55-71 →北九州 200 か 20	92MC SD- II 除籍済
3144	福岡高速 →博多 →西鉄高速 →福岡高速	HAKATA →火 VI	KC-MS822P	福岡 22 か 57-31		92MC SD- II 除籍済
3145	福岡高速 →博多 →福岡高速	HAKATA → HAKATA VI	KC-MS822P	福岡 22 か 57-32		92MC SD- II 除籍済

続きは、  
本編にて  
お楽しみ  
下さい。

ひろしプロジェクト Presents  
夜行バス紀行シリーズ 別刊

## *The King of Night Coach*

夜行高速バス「はかた号」30年のあゆみ

■発行日

2021年8月1日 初版発行

■編集・発行

ひろしプロジェクト Hiroshi Project

(<http://hiroshi-project.jp/>)

代表：須田 浩司 Koji Suda

■連絡先（Eメールアドレス）

[bus@hiroshi-project.jp](mailto:bus@hiroshi-project.jp)

■印刷所

ちよ古っ都製本工房

※本書の一部または全部の無断転載を禁じます。  
本書の発行にあたっては、可能な限り調査を  
しておりますが、データ等の絶対的な正確性を  
保証するものではありません。

※本書掲載の文章及び写真の一部または全部を  
発行者の許可なく転載・電子化及び配信する  
ことを固く禁じます。