

各 位

2023年6月 19 日
株式会社天夢人

本州と北海道を結んだ2つの豪華寝台特急の記憶が蘇る
『寝台特急「北斗星」「トワイライトエクスプレス」の記憶』を刊行

インプレスグループで鉄道・旅・歴史メディア事業を展開する株式会社天夢人(本社:東京
都千代田区、代表取締役社長:勝峰富雄)は、2023年6月19日に、旅鉄BOOKS067『寝台
特急「北斗星」「トワイライトエクスプレス」の記憶』を刊行いたしました。



2015年3月に惜しまれながら引退した豪華寝台特急の「北斗星」と「トワイライトエクスプレス」。その「北斗星」に50回以上、「トワイライトエクスプレス」に9回の乗車経験のある著者の乗車記を年代ごとに掲載しています。特に寝台特急「北斗星」は上野～札幌間の定期列車のほか、函館山線経由で運転された「北斗星ニセコスキー」、豪華客車「夢空間」を連結した「北斗星トマムスキー」といった臨時列車の乗車経験もあり、これらの列車の乗車体験も盛り込んだ1冊です。また、「北斗星」と「トワイライトエクスプレス」の乗車記のほかに、それぞれの列車の歴史や運転開始時から廃止までの編成図、牽引した機関車、客車なども紹介しています。

旅行ライター植村 誠氏が体験した
「北斗星」と「トワイライトエクスプレス」の乗車記

1989年にはじめて「北斗星」に乗車したのをきっかけに、寝台列車フリークとなった著者の乗車体験のうち、とくに印象に残るものを年代ごとに紹介しています。各乗車記の最後には、当時の乗車列車の時刻表も掲載しています。

#1★ 寝台特急「北斗星」との出会い
1989~1992

ついに入手した「ロイヤル」の寝台券。



1991
12/30



豪華の的だった「ロイヤル」。写真はJR東日本の寝台車で、ベッド下に収納されたエキストラベッドを引き出してダブルベッドに、車窓より夜景が異なる姿も見どころだった。

◆ ついに憧れの「ロイヤル」に！ ◆

「北斗星」への憧れ。その中心的存在だったのが1人用A寝台個室「ロイヤル」ではないだろうか。個室内にシャワーと洗面台、トイレを備えるなど、ホテル並みの設備を揃え「北斗星」のランドマークであるとともに、最先端の寝台列車の象徴でもあった。しかし、その最高の寝台個室は1列車にわずか4室。「北斗星」人気が続くなか、その乗券入手はまさに狭き門。初乗車からまる2年後、私もその狭き門に挑むことになったのだが……。

◆ 駅懐の上野駅徹夜行列 ◆

「故郷に帰る汽車のきつぷを買いたんですよ」
1991年11月30日深夜26時ごろの池袋駅である。
すでに冬の寒波が到来し、明治通りに面したシャツターを背に過ごすにはキツイ。夜となった。周囲には同じように1カ月前のJRの指定券を求める人たちが数人。さらに駅付近を根城にしているらしいホームレスが数人集っていた。

そんなひとりから「どこ行くんだ？」と訊かれ、道案で乗る豪華寝台特急の乗券を買おうとは言いづらいので帰る足と距離化すのだが、流石のいい受けこたえを聞けば、ウソなのが見えやう。もともと、訊いてきた本人にとってはどうでもよいところらしく「そうか」と短く答えると、冷えたシャツターに寄り掛かって目を閉じてしまった。

池袋駅でこうして夜を明かすのははじめての体験だったが、これまで同様に通じたほかの駅と異なる世界がここにはあった。ホームレスのおじさんたちのなかには馴れた人もいて和んだが、一目見てアパナイと避けたくなるような男たちもチラホラ。シャツターが閉じられる前の深夜には、劇画のなかのヤクザ者よろしく白のスーツと赤シャツにサンダラスをかけた男が第分と思しき男を連れてコ

#5★ はじめての寝台特急「トワイライトエクスプレス」
1989~2001



大阪まではまだ8時間以上の猶予がある。
「みなさまおはようございます」
6時25分着の直江津を前に、「トワイライトエクスプレス」は朝を迎えたようだ。日の出まではまだ間があるが、車内放送が再開され、食堂車ではモーニングタイムがスタート。私たちが起きるでもなしに、半分うつらうつらしたまま次第に夜が明けてゆく。北西本線の車窓を眺める。この先も開け付や視界が未知な日本海の展望が待っている。一方でトンネルが続出し、その出入口付近で通り過ぎてゆく警告音が、この路線らしい旅情を刺激する。

7時30分を過ぎたところで、朝食の予約時間に合わせて食堂車に繰り出す。里田川橋梁を経て富田湾へと進む車窓の反対側には白馬岳などを擁する後立山連峰が望まれる。日本海の展望が強調される「トワイライトエクスプレス」だが、北陸本線から望む北アルプスなどの山容もまた素晴らしい。

列車は、富山、高岡、金沢と個人的にも馴染みのある駅に停車してゆく。それとともに旅の終わりが感じられてくる。
10時31分着の敦賀で20分間停車し、機関車交換。列車が湖西線に入ったところで、サロンカーを捨ててみた。シート1席とは違わぬながら、高架から降りゆく琵琶湖の風景はいいものだ。「あと10分ほどで京都に到着いたします」
終点まであと5駅。この放送もいよいよ終盤かと思いつつ、たぶんだれもが耳を傾けているのではないだろうか。
「……またのご乗車をお待ちいたしております」
と、お決まりの挨拶が流れてくる。
「またのご乗車といったって、きつぷが取れないやないか」
それがかのボヤキが、サロンカーに笑いをもたらした。
それを沙に白室に戻り、大阪まで残されたわずかな時間を楽しむ。
新大阪を発車してはとなく流川を渡り、「トワイライトエクスプレス」は終点の大阪駅に到着した。

1992年1月時刻表

列車名	トワイライトエクスプレス(上り)
発車番線	⑥
札幌	1416
千歳空港	1451
苫小牧	1511
登別	1540
東室蘭	1557
沼田	1626
函館	
青森	レ
秋田	レ
高田	
新潟	
新潟	
長野	
松崎	
直江津	⑥
糸魚川	レ
魚津	レ
富山	レ
高岡	レ
金沢	レ
加賀温泉	レ
福井	レ
敦賀	レ
永野	レ
新大塚	レ
大塚	レ
到着番線	⑤

車両ガイドでそれぞれの列車を解説

「北斗星」と「トワイライトエクスプレス」の歴史や運転開始時から廃止までの編成図、牽引した歴代機関車、客車なども紹介しています。

「北斗星」列車ガイド

「北斗星」クロニクル

栄光の歴史と数々の思い出を背せて走り続けてきた「北斗星」。ここでそのデビューから終焉までの足跡を辿ってみよう。

「北斗星」のデビューは1988年3月13日。青函トンネルの完成を受け、開業を遂げた津軽海峡線とともに産声を挙げた。当初は定期2往復および季節列車1往復でスタート。上野～札幌間の走行距離1,214.9km、運行時間おおよそ16時間というスケールを誇る長距離列車の誕生だった。

車両は24系と26系25形を完備。定期2往復のうち、1・2号をJR北海道が、5・6号をJR東日本が車両を受け持った。北海道向けに耐寒対策を実施したほか、1号用A寝台個室「ロイヤル」を筆頭とするハイグレード寝台車を

連結し、食堂車「グランシャリオ」で予約制フルサービスを提供するなど新機軸のサービスを打ち出し、日本の鉄道界を代表するあがれの列車に祭りあげられた。しかし、「北斗星」誕生を取り巻く環境は揚々としたものではなかったという。本州～北海道間の旅客輸送で空路利用が有利を越えていた時代である。「北斗星」誕生の土行となった青函トンネルからして無用論すら語られる有り様だったのである。折しも当時の国鉄は財政問題などから分割民営化問題の渦中であった。

しかし、ワタを開けてみれば予約もままならない人気列車となった。「北斗星」誕生ダイヤはJR最初の全国改正である。ほぼひとしおの4月10日に瀬戸大橋が開業したことによって4高の路線が開通したが、こうした明るい材料も「北斗星」にとって追い風になったといえる。好評に支えられた「北斗星」は翌年3月11日ダイヤ改正で定期3往復体制が確立。開放型B寝台のみの特設列車「エルム」が設定された。さんなながJR東日本が前回のな寝台列車用車両を登場させた「夢空間」である。89年1月19日から運転されていた「北斗星トワイライトエクスプレス」をリニューアルする形で91年1月10日から横浜～トワイライト間で営業を開始した。レギュラー編成のグレードアップもはかられ、90年から翌年にかけて1・

2号用編成に「ロイヤル」とB寝台個室が補充されたほか、97年には同編成に特設個室「Bコンパクト」を導入。翌98年3月に完備された。この時期よりわが90年代前半は「北斗星」が黄金期にあったといっていいたい。しかし、一方ですかたな陰りも窺えてきた。94年12月3日ダイヤ改正において、3・4号が季節列車へと格下げされたのである。折しもバブル経済崩壊を経て、振替えないで新ダイヤに接したファンも少なくなかったのではないだろうか。こうした徐々に姿を変えてきた「北斗星」ファミリーに姿を変えてきた。99年7月16日、折からの開発がウツサされていた新型寝台列車「オアシスパ」が誕生と登場したのである。「夢空間」車両を除けば、従来のブル



105



105



104

1988年のデビューからしばらくの間は、標準色のDD51形編成が牽引。標準色に合わせた青い専用色となつたのは同年6月からであった。

「北斗星」列車ガイド

「北斗星」の車両図鑑&編成表

多くのバリエーションがあったが、代表的な車両を紹介する。

おもな客車

 <p>オロハネ24-500 JR東日本に在籍したロイヤル・デュエットノロ合造車（身長はロイヤル・デュエット）でオロハネ24形とオロハネ24形からの改造で誕生。当初からロイヤル編成バスを搭載。</p>	 <p>カハ24-500 寝台車や食堂車のサービス用電源を充電する電気車で、カハ24形0・100番台を改造して針車側面構造を採用。「北斗星」系統のほか「あけぼの」などで運用もあった。</p>
 <p>オロハネ25-500 ツインデラックス用の車両で、オロハネ25形からの改造で投入された。タネ車の違いにより、客室側窓の高さに違いがみられた。</p>	 <p>スハ24-500 485・489系電車の食堂車サシ481・489形からの改造で、調度およびテーブル配置や調理室高さなどにいくつかのバリエーションがあった。</p>
 <p>オハネ25-560 JR北海道に在籍したデュエット車で、1991年にオハネ25形97年にオハネ25系からの改造で投入された。「北斗星1・2号」の観望シアタ最大に貢献。</p>	 <p>オハネ25-500 JR東日本在籍のロビーカーとしてスハネ25形からの改造で誕生。同形形の550番台はJR北海道のロビーカーとしてスハネ14形からの改造で投入された。</p>

おもな機関車

 <p>EF81形 交流両用電気機関車で本州各地で活躍。「北斗星」では2010年7月まで上野～青森間の牽引にあつていた。</p>	 <p>DD51形 重連で併走し機関車を牽引。満星をあらわした北斗星色をまとい、本州～北海道間寝台特急などの先頭をつとめた。</p>
 <p>EF510形500番台 旧貨物車が2001年に0番台を導入後、JR東日本が2009年に「北斗星」と「カシオペア」の牽引機として投入し、EF81形を置換した。</p>	

109

108

【目次】

1章／寝台特急「北斗星」との出会い 1989～1992

憧れが現実になった夢の寝台特急
B寝台個室「デュエット」の乗り心地
ついに憧れの「ロイヤル」に！

2章／特別な寝台車を堪能した時代 1993～1998

夢にまで見た(?)「夢空間」を体験！
大幅遅延に遭遇した「北斗星2号」

3章／もやは人生の一部と化した「北斗星」 1999～2007

「北斗星」と「カシオペア」を乗継いだ冬旅
「北斗星」個室で楽しむ「山線」経由の旅

4章／「北斗星」との別れ 2008～2015&「北斗星」列車ガイド

予定していなかった最後の「北斗星」乗車
「北斗星」クロニクル
「北斗星」の車両図鑑&編成表

5章／はじめての寝台特急「トワイライトエクスプレス」1989～2001

「トワイライト」への出会いから初乗車へ
友人と1室ずつ「ロイヤル」を確保した緩すぎる贅沢旅

6章／雑誌取材と寝台特急「トワイライトエクスプレス」2002～2015&

「トワイライトエクスプレス」列車ガイド
「トワイライトエクスプレス」を巡る雑誌取材の思い出
「トワイライトエクスプレス」クロニクル
「トワイライトエクスプレス」の車両図鑑&編成表

【著者紹介】

植村 誠(うへむら・まこと)

1965年埼玉県生まれ。どん行と夜汽車の旅を愛して数十年。日本国内のほか東南アジアや韓国、台湾などの鉄道の旅を取材・執筆中。おもな著書に『知っておくと便利鉄道トリビア集』『えちごトキめき鉄道の挑戦』(ともに天夢人)などがある。

【書誌情報】

書名：旅鉄BOOKS067『寝台特急「北斗星」「トワイライトエクスプレス」の記憶』

仕様：A5判・160 ページ

定価：2,200 円(本体 2,000 円+税 10%)

発売日：2023 年 6 月 19 日

全国書店、オンライン書店の Amazon などで発売中。

<https://amzn.to/3nLmYzF>

【株式会社天夢人】 <https://www.temjin-g.co.jp/>

2007年設立。隔月刊雑誌『旅と鉄道(奇数月21日発売)』をはじめとする、鉄道・旅・歴史・民俗・カルチャーをテーマとした雑誌や書籍を発行し、人生を豊かにするための情報を発信しています。

【インプレスグループ】 <https://www.impressholdings.com/>

株式会社インプレスホールディングス(本社:東京都千代田区、代表取締役:松本大輔、証券コード:東証スタンダード市場9479)を持株会社とするメディアグループ。「IT」「音楽」「デザイン」「山岳・自然」「航空・鉄道」「モバイルサービス」「学術・理工学」を主要テーマに専門性の高いメディア&サービスおよびソリューション事業を展開しています。さらに、コンテンツビジネスのプラットフォーム開発・運営も手がけています。

以上

【本件に関するお問合せ先】

株式会社天夢人 担当:北村

Tel: 03-6837-4680 / E-mail: info@temjin-g.co.jp

URL: <https://www.temjin-g.co.jp/>