

この夜行列車がすごい！ 2011



2011 年を走る夜行列車を 13 選！！

豪華特急部門

カシオペア	上野～札幌
北斗星	上野～札幌
トワイライトエクスプレス	大阪～札幌

旅情列車部門

あけぼの	上野～青森
サンライズ出雲・瀬戸	東京～出雲市・高松
日本海	大阪～青森
きたくに	大阪～新潟
はまなす	札幌～青森

格安列車部門

能登	上野～金沢
ムーンライトながら	東京～大垣
ムーンライトえちご	新宿～新潟
ムーンライト信州	新宿→白馬・上諏訪→新宿
尾瀬夜行(スノーパル)23:55	浅草→会津高原尾瀬口



カシオペア 上野～札幌間



北斗星 上野～札幌間



トワイライトエクスプレス 大阪～札幌間

この部門では、今日まで走り続けている夜行列車の中で豪華なものをあげていく。

内装はもちろん、サービスや価格設定、指定席の倍率などが主な焦点となる。

普段の生活では味わえない夜行列車の雰囲気、そしてホテルにも劣らない車内。

今からあげていく3列車は、どんな人でも一度は乗ってみたいくなる列車である。

昔から走り続けてきた夜行列車というものに、豪華列車という新たなジャンルを生み出した

この3列車は、まさに夢の列車とも言える。

夜行列車の需要が減っていく中で、この3列車だけは客が減るということを知らない。

新しくなった電気機関車とともに、列車は北へ走る。

北の大地へ思いを馳せた、人の夢を乗せて。

カシオペア 白銀に輝く豪華特急



2011年5月20日 尾久～赤羽間にて

概要

カシオペアは、上野(JR東日本)～札幌(JR北海道)間で運行する寝台特急である。

経由は東北本線・IGRいわて銀河鉄道・青い森鉄道・津軽海峽線・函館本線・室蘭本線・千歳線。

運行開始は、1999年7月16日。

同じ区間を走る北斗星の臨時1往復をE26系に置き換える目的で設定された。

使用されるE26系は、国鉄民営化後初の新製寝台客車となる。

E26系は現状1編成しかないために毎日1往復の運転ができない。そのため、下りは火・金・日曜、上りは月・水・土曜に発車する。

なお、ゴールデンウィークや夏季、年末年始は曜日関係なしに2日に1回のペースで運行される。

そのため定期的に運転してはいるが、臨時列車扱いとなっている。

編成

使用客車は、尾久車両センター所属のE26系の12両編成。すべての車両が2階建て構造になっている。

牽引はEF510形電気機関車500番台(田端運転所所属)・ED79形電気機関車(函館運輸所青函派出所所属)・

DD51形ディーゼル機関車(函館運輸所所属)の3形式で行われる。

上野～青森信号所間がEF510形電気機関車、青森信号所～函館間がED79形電気機関車、函館～札幌間がDD51で牽引される。

2010年6月24日までは、上野～青森間はEF81形電気機関車(田端運転所所属)が牽引していた。

EF81時代から、上野～青森間を牽引する機関車は「カシオペア」塗装の機関車が牽引している。

車内設備

よく夜行列車などで見る開放型のB寝台車は一切なく、すべて二人用A寝台個室で統一されている。

最上級の車両が、上野寄り最後尾に連結されているカシオペアスイート。展望室タイプの個室で、なかなか指定を取ることができない。

カシオペアで一番多い個室が、カシオペアツイン。車端部にある部屋は平屋構造で、2階建ての部屋より広い。

車いす用にカシオペアコンパートという部屋も4号車に存在する。車いすの方のみの利用になるが、寝台料金が他の部屋より安い。

いまだき珍しくなった食堂車も3号車に連結されており、フランス料理か懐石御膳か、どちらか選ぶことができる。

すべての部屋にトイレ・洗面所・浴衣・テレビモニターが設置されており、ウェルカムドリンクなどのサービスが受けられる。

寝台特急 カシオペア ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 尾久操車場→上野入線

【回 8059 レ】

尾久 15:24→井堀信号所 15:28→15:35 上野

下り 上野→札幌

【8009 レ】

上野 16:20→16:43 大宮 16:45→17:48 宇都宮 17:50→19:12 郡山 19:13→19:50 福島 19:52→20:57 仙台 20:59→22:06 一ノ関
一ノ関 20:08→23:14 盛岡 23:16→1:50 青森 2:47→3:12 蟹田 3:13→5:02 函館 5:08→5:52 森 5:53→6:18 八雲 6:19→6:43 長万部
長万部 6:43→7:13 洞爺 7:13→7:25 伊達紋別 7:25→7:44 東室蘭 7:46→8:00 登別 8:01→8:33 苫小牧 8:34→8:55 南千歳
南千歳 8:56→9:32 札幌

回送 札幌→手稲

【回 8110 レ】

札幌 9:41→9:55 手稲

<復路>

回送 手稲→札幌入線

【回 8010 レ】

手稲 15:49→16:03 札幌

上り 札幌→上野

【8010 レ】

札幌 16:12→16:45 南千歳 16:46→17:06 苫小牧 17:06→17:37 登別 17:37→17:54 東室蘭 17:57→18:22 伊達紋別 18:28→18:42 洞爺
洞爺 18:42→19:15 長万部 19:15→19:29 北豊津 19:34→19:50 八雲 19:51→20:17 森 20:18→21:05 函館 21:12→21:26 上磯
上磯 21:30→23:08 蟹田 23:15→23:40 青森 23:50→2:19 盛岡 2:21→4:33 仙台 4:35→5:36 福島 5:38→6:15 郡山 6:17→7:50 宇都宮
宇都宮 7:52→9:00 大宮 9:02→9:25 上野

回送 上野→尾久操車場

【回 8060 レ】

上野 9:42→井堀信号所 9:48→9:52 尾久

※ダイヤの見方

時刻駅名時刻(例:16:43 大宮 16:45)は、大宮到着が 16 時 43 分、発車が 16 時 45 分ということ。発車・到着時刻のみの場合あり。
駅名または信号所が四角で囲ってある場合は通過、下線が引かれているのは運転停車する駅の時刻。

運賃

乗車券 上野～札幌				17930 円
特急料金 上野～札幌				2940 円
寝台料金	カシオペアスイート(A寝台二人用個室、一人当たり)	25490 円	合計	46360 円
	カシオペアツイン(A寝台二人用個室、一人当たり)	13350 円	合計	34220 円
	カシオペアデラックス(A寝台二人用個室、一人当たり)	17180 円	合計	38050 円

北斗星 津軽海峡を越えて北の大地へ...



2010年7月30日 上野にて

概要

北斗星は、上野(JR東日本)～札幌(JR北海道)間で運行する寝台特急である。

経由は東北本線・IGRいわて銀河鉄道・青い森鉄道・津軽海峡線・函館本線・室蘭本線・千歳線。

運行開始は、1988年3月13日。

津軽海峡線の開通と同時に3往復(うち、臨時1往復)の運行が開始された。

「北斗星」の由来は、北斗七星・北極星からきている。「北斗星」の名は一般公募で決められたもので、公募順位は108位だった。

ちなみに、1位はかつて北海道内で運行されていた特急の名である「北海」であった。

長らく臨時列車を含む3往復で運行していたが、2008年3月15日のダイヤ改正で現行の1往復のみとなった。

列車番号は下りが1、上りが2で、2009年3月の富士・はやぶさ廃止以来、在来線唯一の1桁列車番号となる。

編成

使用客車は、1～6号車が札幌運転所所属、7～11号車・電源車が尾久車両センター所属の24系12両。

牽引はEF510形電気機関車500番台(田端運転所所属)・ED79形電気機関車(函館運輸所青函派出所所属)・

DD51形ディーゼル機関車(函館運輸所所属)の3形式で行われる。

上野～青森信号所間がEF510形電気機関車、青森信号所～函館間がED79形電気機関車、函館～札幌間がDD51で牽引される。

2010年7月14日までは、上野～青森間はEF81形電気機関車(田端運転所所属)が牽引していた。

また、2008年のダイヤ改正まで、1・2号がJR北海道所属、3・4号、5・6号がJR東日本所属の24系車両で運行されていた。

車内設備

一般的な開放式B寝台車は2号車と11号車のみで、1号車のBコンパート以外はすべて個室になっている。

A寝台一人用個室「ロイヤル」は、テレビ・シャワー室・トイレを完備しており、ウェルカムドリンクなど各種サービスが受けられる。

他にも、A寝台二人用個室「ツインデラックス」や、B寝台二人用個室「デュエット」など、さまざまなタイプの部屋がある。

国内唯一の定期列車で運行される食堂車「グランシャリオ」は、夜どきのディナータイム、ディナー後のパブタイム、

朝のモーニングタイムと、三つの時間に分けられ、各時間に異なった料理を楽しむことができる。

ディナーの料理はフランス料理コースと懐石御膳のどちらかを選ぶことができる。ディナーは予約制のため事前に予約が必要。

寝台特急 北斗星 ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 尾久操車場→上野入線

【回1レ】

尾久 18:39→井堀信号所 18:43→18:50 上野

下り 上野→札幌

【1レ】

上野 19:03→19:28 大宮 19:30→20:27 宇都宮 20:29→21:52 郡山 21:53→22:27 福島 22:29→23:28 仙台 23:30→0:37 一ノ関
 一ノ関 0:39→1:43 盛岡 1:45→4:10 青森信号所 4:20→4:45 蟹田 4:46→6:35 函館 6:43→7:27 森 7:27→7:42 落部 7:51→8:05 八雲
 八雲 8:05→8:29 長万部 8:29→8:59 洞爺 8:59→9:11 伊達紋別 9:12→9:32 東室蘭 9:34→9:48 登別 9:49→10:19 苫小牧
 苫小牧 10:19→10:41 南千歳 10:41→11:15 札幌

回送 札幌→手稲

【回2レ】

札幌 11:32→11:44 手稲

<復路>

回送 手稲→札幌入線

【回1レ】

手稲 16:49→17:03 札幌

上り 札幌→上野

【2レ】

札幌 17:12→17:45 南千歳 17:46→18:05 苫小牧 18:06→18:35 登別 18:35→18:49 東室蘭 18:51→19:10 伊達紋別 19:10→19:23 洞爺
 洞爺 19:24→19:55 長万部 19:55→20:20 八雲 20:20→20:46 森 20:46→21:36 函館 21:48→23:38 蟹田 23:39→0:04 青森信号所
 青森信号所 0:14→2:38 盛岡 2:40→3:41 一ノ関 3:43→4:54 仙台 4:56→5:58 福島 6:00→6:38 郡山 6:39→8:10 宇都宮 8:13→9:10 大宮
 大宮 9:12→9:38 上野

回送 上野→尾久操車場

【回2レ】

上野 9:51→井堀信号所 9:57→10:01 尾久

運賃

乗車券 上野～札幌				17930 円
特急料金 上野～札幌				2940 円
寝台料金	ロイヤル(A寝台一人用個室)	17180 円	合計	38050 円
	ツインデラックス(A寝台二人用個室、一人当たり)	13350 円	合計	34220 円
	ソロ(B寝台一人用個室)	6300 円	合計	27170 円
	デュエット(B寝台二人用個室、一人当たり)	6300 円	合計	27170 円
	B寝台(開放型)	6300 円	合計	27170 円

トワイライトエクスプレス 深緑の日本一走行距離が長い旅客列車



申し訳ありません、写真が入手できませんでした…………orz

概要

トワイライトエクスプレスは、大阪(JR西日本)～札幌(JR北海道)間で運行する寝台特急である。
経由は東海道本線・湖西線・北陸本線・信越本線・羽越本線・奥羽本線・津軽海峡線・函館本線・室蘭本線・千歳線。
運行開始は、1989年7月21日で運行開始当時はツアーのみの団体臨時列車であった。
通常の寝台客車である24系を大改造し、それまで青一色であった車体を深緑色に塗り替えて運行開始した。
その奇抜なデザインと物珍しさに、関西圏だけでなく全国から人がトワイライトエクスプレスを見に訪れた。
トワイライト編成は3編成存在し毎日の運転が可能ではあるが、毎日運行は繁忙期のみで通常は2日に1回の運行となっている。
そのため、カシオペアと同じく定期的に運転してはいるが臨時列車扱いとなっている。
関西から北海道までの長距離を運行するため、日本一走行距離が長い旅客列車となっている。最長走行距離は1508.5km(上り)。

編成

使用客車は、宮原総合運転所所属の24系25形客車10両。内装・外装ともに改造してある専用編成が使われる。
牽引はEF81形電気機関車(敦賀地域鉄道部所属)・ED79形電気機関車(函館運輸所青函派出所所属)・DD51形ディーゼル機関車(函館運輸所所属)の3形式で行われる。
大阪～青森信号所間がEF81形電気機関車、青森信号所～函館間がED79形電気機関車、函館～札幌間がDD51で牽引される。
大阪～青森信号所間のEF81はトワイライト塗装と呼ばれる専用機が使用される。
たまに一般色(ローズピンク)のEF81が使用されることがある。

車内設備

開放型B寝台車はなく、すべての車両が個室または簡易個室となっている。
1号車のA寝台二人用個室「スイート」は展望タイプの部屋になっており、指定席の倍率は非常に高い。
1・2号車に4室ずつある「ロイヤル」は一人用個室だが、セミダブルベッドのため2人での利用も可能。
3号車は「ダイナープレヤデス」という食堂車になっており、ディナーはフランス料理コースが日本海懐石御膳になっている(要予約)。
4号車は展望サロンカーになっており、日本海の景色を眺望できるようになっている。自販機、共用シャワー室が設置されている。
5～9号車がB寝台車で、2人用個室「ツイン」、1人用個室「シングルツイン」、簡易個室「Bコンパート」で構成されている。

寝台特急 トワイライトエクスプレス ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 宮原操車場→大阪入線

【回 8001 レ】

宮原操車場 11:01→11:07 塚本→11:11 大阪

下り 大阪→札幌

【8001 レ】

大阪 11:50→11:55 新大阪 11:56→12:24 京都 12:25→12:59 近江塩津 13:04→13:46 敦賀 13:48→14:22 鯖江 14:28→14:40 福井
 福井 14:40→15:37 金沢 15:40→16:14 高岡 16:14→16:30 富山 16:31→17:57 直江津 17:59→18:56 長岡 18:58→19:37 新津
 新津 19:39→22:07 酒田 22:09→22:33 女鹿 22:39→23:51 秋田 23:55→0:13 大久保 0:14→1:24 大館 1:27→2:05 弘前
弘前 2:07→2:39 青森信号所 2:55→3:19 蟹田 3:21→5:05 五稜郭 5:18→7:18 洞爺 7:18→7:52 東室蘭 7:54→8:11 登別 8:12→8:50 苫小牧
 苫小牧 8:50→9:10 南千歳 9:11→9:52 札幌

回送 札幌→手稲

【回 8002 レ】

札幌 10:02→10:17 手稲

<復路>

回送 手稲→札幌入線

【回 8001 レ】

手稲 13:36→13:49 札幌

上り 札幌→大阪

【8002 レ】

札幌 14:05→14:39 南千歳 14:39→14:59 苫小牧 15:00→15:33 登別 15:34→15:48 東室蘭 15:50→16:04 稀府 16:05→16:23 洞爺
 洞爺 16:33→18:43 五稜郭 18:54→20:38 蟹田 20:39→21:04 青森信号所 21:46→21:56 津軽新城 22:00→22:27 弘前 22:28→23:04 大館
 大館 23:06→0:13 大久保 0:14→0:34 秋田 0:36→2:04 酒田 2:06→3:29 越後早川 3:32→4:33 新津 4:40→5:17 長岡 5:29→6:25 直江津
 直江津 6:27→8:01 富山 8:03→8:18 高岡 8:18→8:49 金沢 8:51→9:34 芦原温泉 9:39→9:54 福井 9:56→10:36 敦賀 10:52→11:59 大津京
 大津京 12:04→12:15 京都 12:18→12:47 新大阪 12:48→12:52 大阪

回送 大阪→宮原操車場

【回 8002 レ】

大阪 13:02→塚本 13:06→13:22 宮原操車場

運賃

乗車券 大阪～札幌				16170 円
特急料金 大阪～札幌				3150 円
寝台料金	ロイヤル(A 寝台一人用個室)	17180 円	合計	36500 円
	スイート(A 寝台二人用個室、一人当たり)	25490 円	合計	44810 円
	シングルツイン(B 寝台一人用個室)	9170 円	合計	28490 円
	ツイン(B 寝台二人用個室、一人当たり)	8160 円	合計	27480 円
	B 寝台コンパート(準 4 人個室、一人当たり)	6300 円	合計	25620 円



普段乗る通勤電車の車窓から見る寝台特急。

今度はその寝台特急に乗ってみてはどうだろうか。

どんなに豪華な列車でも、列車は見るものではなく乗るものなのだから。



あけぼの 上野～青森間



サンライズ出雲・瀬戸 東京～出雲市・高松間



日本海 大阪～青森間



きたぐに 大阪～新潟間



はまなす 札幌～青森間

毎年のように夜行列車が廃止されていき、かつての活気はなくなってしまった。

しかし、それでも夜行列車は走り続ける。明日に人を届けるために。

この部門では、そんな旅情あふれる列車をあげていく。

あけぼの 首都圏と東北を結ぶ「出世列車」



2010年8月6日 大宮にて

概要

あけぼのは、上野(JR 東日本)～青森(JR 東日本)間で運行する寝台特急である。

経由は東北本線・高崎線・上越線・信越本線・羽越本線・奥羽本線。

「あけぼの」の名前の列車が運行開始されたのは、1970年10月1日。

運行開始当時は福島まで東北本線、福島からは奥羽本線経由で運転された。

しばらくは福島経由で運行されたが、山形新幹線直通工事に伴い、1990年9月に陸羽東線経由に変更。

これは、小牛田まで東北本線、小牛田から陸羽東線、新庄から奥羽本線に入るものであった。

そして1997年に、現行のルートで運行されていた寝台特急「鳥海」に統合され、今日に至る。

2002年に東北本線経由の寝台特急「はくつる」が廃止されて以来、唯一の首都圏-東北間の夜行列車となる。

編成

使用客車は、青森車両センター所属の24系客車。通常は9両だが、多客期は2両増結される。

牽引機関車はEF64形電気機関車1000番台(長岡車両センター所属)と、EF81形電気機関車(青森車両センター所属)。

上野～長岡間がEF64形電気機関車、長岡～青森間がEF81形電気機関車で牽引される。

2009年3月ダイヤ改正までは上野までEF81で牽引されていたが、上越線内で空転が多かったため、EF64に変更された。

過去には車両不足のために長岡車両センターに転属したEF64-0番台が運用に入ったこともあった。

車内設備

一般的な開放式2段B寝台が3両、B寝台一人用個室「ソロ」が2両、A寝台一人用個室「シングルデラックス」が1両。

「ゴロンとシート」車が2両連結される。

「ゴロンとシート」は、特急料金のみで乗れる車両である。車両設備はB寝台車そのものだが、普通のB寝台のように浴衣・枕・掛け布団・シーツがない。ただ、ベッドだけとはいえ特急料金だけで乗車できるため指定の倍率は常に高い。

1号車の「ゴロンとシート」は女性専用車となっている。

7号車の「シングルデラックス」は室内にビデオモニターが設置され映画が放映されていたが、

老朽化に伴いこのサービスは9月30日に終了してしまった。

寝台特急 あけぼの ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 尾久操車場→上野入線

【回 2021 レ】

尾久 20:40→井堀信号所 20:43→20:51 上野

下り 上野→青森

【2021 レ】

上野 21:15→21:38 大宮 21:40→熊谷 22:10→22:44 高崎 22:48→23:42 水上 23:46→1:06 長岡(機関車交換)1:44→2:21 新津
新津 2:27→3:19 村上 3:20→4:07 あつみ温泉 4:08→4:34 鶴岡 4:37→4:51 余目 4:51→5:04 酒田 5:06→5:17 遊佐 5:17→5:40 象潟
 象潟 5:41→5:51 仁賀保 5:52→6:06 羽後本荘 6:07→6:44 秋田 6:46→7:11 八郎潟 7:11→7:17 鯉川 7:21→7:33 森岳 7:34→7:39 北金岡
北金岡 7:43→7:50 東能代 7:52→8:07 ニツ井 8:07→8:19 鷹ノ巣 8:19→8:36 大館 8:37→8:57 碓ヶ関 8:58→9:05 大鰐温泉
 大鰐温泉 9:06→9:17 弘前 9:18→9:48 新青森 9:49→9:56 青森

<復路>

上り 青森→上野

【2022 レ】

青森 18:25→18:32 新青森 18:33→19:02 弘前 19:03→19:14 大鰐温泉 19:14→19:23 碓ヶ関 19:23→19:44 大館 19:45→20:01 鷹ノ巣
 鷹ノ巣 20:02→20:13 ニツ井 20:13→20:28 東能代 20:29→20:39 森岳 20:39→20:55 八郎潟 20:55→21:21 秋田 21:23→22:00 羽後本荘
 羽後本荘 22:01→22:13 仁賀保 22:14→22:24 象潟 22:25→22:48 遊佐 22:48→22:59 酒田 23:01→23:12 余目 23:12→23:27 鶴岡
 鶴岡 23:28→23:53 あつみ温泉 23:53→0:37 村上 0:38→1:06 新発田 1:07→1:32 新津 1:34→2:11 長岡(機関車交換)2:42→4:12 水上
水上 4:14→4:57 新前橋 5:03→5:12 高崎 5:18→熊谷 5:51→6:29 大宮 6:31→6:58 上野

回送 上野→尾久操車場

【回 2022 レ】

上野 7:13→井堀信号所 7:19→7:23 尾久

運賃

乗車券 上野～青森				10500 円
特急料金 上野～青森				3150 円
寝台料金	シングルデラックス(A寝台一人用個室)	13350 円	合計	27000 円
	ソロ(B寝台一人用個室)	6300 円	合計	19950 円
	B寝台(開放型)	6300 円	合計	19950 円
	ゴロンとシート(乗車券+指定席特急料金)	510 円	合計	14160 円

サンライズ出雲・瀬戸 夜明けを瀬戸内海と共に……、現代版 583 系



2008年12月21日 東京にて

概要

サンライズ出雲・瀬戸は、東京(JR 東日本)～出雲市(JR 西日本)・高松(JR 四国)間で運行する寝台特急である。

経由は東海道本線・山陽本線・伯備線・山陰本線・(宇野線・本四備讃線・予讃線)。()内はサンライズ瀬戸。

「サンライズ」は、それまで運行していた寝台特急「出雲」・「瀬戸」を置き換える目的で登場。

「サンライズ」登場前、「出雲」は2往復あり片方が伯備線経由、もう片方が京都から山陰本線経由で出雲市まで結んでいた。

1998年に伯備線経由の方を「サンライズ」に置き換え、同時に東京～高松間の「瀬戸」も「サンライズ」に置き換えられた。

しばらく東京～出雲市間は「サンライズ出雲」と「出雲」の二往復だったが、2006年に山陰本線経由の「出雲」が廃止された。

2009年に3月14日の「富士・はやぶさ」廃止以来、東京駅を発着する唯一の定期寝台特急となった。

編成

使用車両は、後藤総合車両所(JR 西日本)または大垣車両区(JR 東海)所属の285系寝台特急形電車7両×2。

583系以来の寝台電車であり、現代版の583系とも言われている。

東京～岡山間は「出雲」・「瀬戸」の併結14両、岡山で切り離され、「出雲」は出雲市へ、「瀬戸」は高松へ向かう。

現存する夜行列車の中で東京～岡山間のこの14両編成が夜行列車で最も長い編成となっている。

予備車を使用して東京～下関間で「サンライズゆめ」という列車が運行されたことがある。

車内設備

開放型B寝台車の設定はなく、個室車で構成されている。また、全車が2階建て構造になっている。

3号車と10号車には指定席特急券で乗車できる「ノビノビ座席」がある。

「ゴロンとシート」と似ていてこれも指定席料金だけで横になれる。ただし、枕・布団はついていない。

また、「ノビノビ座席」車の車端部にはミニサロンがあり、よく中年男性グループによる宴会が開かれていることがある。

個室はA寝台一人用個室「シングルデラックス」、B寝台「サンライズツイン」「シングルツイン」「シングル」「ソロ」がある。

無料シャワーやアメニティセットなどのサービスはA寝台限定だが、車掌からシャワーカード・アメニティセットは購入可能。

シャワー室は3・4・10・11号車にあり、3・10号車はA寝台利用者専用となっている。

2009年まで車内販売が行われていたが現在は一切行っておらず、3・10号車のミニサロンに自販機があるだけである。

寝台特急 サンライズ出雲・瀬戸 ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

下り 東京→高松

【5031M】

東京 22:00→22:23 横浜 22:24→23:21 熱海 23:23→23:39 沼津 23:40→23:53 富士 23:54→0:19 静岡 0:20→1:11 浜松 1:12→1:36 豊橋 1:37→2:20 名古屋 2:22→3:18 米原 3:20→4:27 大阪 4:29→5:25 姫路 5:26→6:27 岡山 6:31→6:52 児島 6:53→7:08 坂出 7:09→7:27 高松

下り 岡山→出雲市

【4031M】(岡山で切り離し)

岡山 6:34→6:46 倉敷 6:47→7:42 新見 7:43→8:08 上石見 8:11→8:42 江尾 8:42→9:03 米子 9:05→9:13 安来 9:14→9:30 松江 9:31→9:45 宍道 9:46→9:58 出雲市

<復路>

上り 出雲市→岡山

【4032M】(岡山で連結)

出雲市 18:55→19:07 宍道 19:08→19:17 玉造温泉 19:17→19:24 松江 19:26→19:35 揖屋 19:36→19:45 安来 19:46→19:54 米子 19:56→20:06 岸本 20:07→21:09 布原 21:14→21:19 新見 21:20→22:12 倉敷 22:13→22:29 岡山

上り 高松→東京

【5032M】

高松 21:26→21:44 坂出 21:45→22:00 児島 22:01→22:22 岡山 22:33→23:34 姫路 23:35→0:12 三ノ宮 0:13→0:32 大阪 0:34→1:41 米原 1:43→2:32 名古屋 2:34→3:17 豊橋 3:19→3:43 浜松 3:45→4:38 静岡 4:40→5:09 富士 5:10→5:26 沼津 5:27→5:43 熱海 5:45→6:44 横浜 6:45→7:08 東京

運賃

乗車券	東京～出雲市			11660円
	東京～高松			11010円
特急料金	東京～出雲市・高松			3150円
寝台料金	シングルデラックス(A寝台一人用個室)	13350円	合計	28160円
		(瀬戸の合計)	合計	27510円
	ソロ(B寝台一人用個室)	6300円	合計	21110円
		(瀬戸の合計)	合計	20460円
	シングル(B寝台一人用個室)	7350円	合計	22160円
		(瀬戸の合計)	合計	21510円
	サンライズツイン(B寝台二人用個室、一人当たり)	7350円	合計	22160円
		(瀬戸の合計)	合計	21510円
	ノビノビ座席(乗車券+指定席特急料金)	510円	合計	15320円
		(瀬戸の合計)	合計	14670円

日本海 昔ながらの編成で日本海沿いに北へ



2010年12月22日 大阪にて

概要

日本海は、大阪(JR西日本)～青森(JR東日本)間で運行する寝台特急である。
経由は東海道本線・湖西線・北陸本線・信越本線・羽越本線・奥羽本線。
大阪～青森での運行開始は、1947年7月。当時は急行列車で、「日本海」の名前が付けられたのは1950年11月のこと。
当時、まだ湖西線が全通しておらず、米原経由での運行だった。1975年の湖西線開通に伴い、2往復に増発。
1988年に青函トンネルが開通すると、うち1往復が函館に乗り入れるようになった。
しかし、2006年3月に函館乗り入れを中止し青森止まりとなり、2008年3月には1往復が廃止され、今のような1往復となる。
2008年まで、大阪～青森間を走る臨時列車「あおり」や、ねぶた祭り開催に合わせて「東北夏祭り号」などが運転されていた。
あまり関係ないが、富士・はやぶさの廃止以来、東海道本線を走る唯一の定期ブルートレインとなる。

編成

使用客車は、青森車両センター所属の24系客車。通常は電源車を含めた9両、繁忙期は2両増結される。
牽引機関車は、全区間EF81形電気機関車(福井地域鉄道部敦賀運転派出所所属)。
通常は一般色(ローズピンク)のEF81で牽引されるが、たまにトワイライトカラーのEF81が牽引することもある。
2008年に廃止された1・4号にはJR西日本の宮原総合運転所所属の24系客車が使われていた。
1986年から1998年まで、最後尾にマニ50形荷物車を連結して「日本海モトとレール」という名でオートバイ搬送もしていた。

車内設備

日本海には個室が連結されておらず、現存する寝台特急の中で唯一である。
一般的な開放型B寝台車が7両、開放型A寝台が1両、電源車1両。増結される2両は開放型B寝台である。
廃止された1・4号には1両だけA寝台個室「シングルデラックス」が連結されていた。
個室がない分、他の寝台特急より多く人数が入るため、修学旅行の団体などが使う場合が多い。
下りの東能代→青森間は立席特急券で2～4号車が、上りの青森→秋田は指定席特急券で6号車が利用可能。
今では死語となっているがこれは「ヒルネ」というもので、人が減った寝台特急を通勤用に利用可能にしたもの。
廃止された富士・はやぶさや、あけぼの(羽後本荘～青森)でもこの「ヒルネ」が行われている。

寝台特急 日本海 ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 宮原操車場→大阪入線

【回4001レ】

宮原操車場 17:31→塚本 17:36→17:41 大阪

下り 大阪→青森

【4001レ】

大阪 17:47→17:52 新大阪 17:53→18:20 京都 18:22→19:21 近江塩津 19:27→19:41 敦賀 19:43→20:25 福井 20:26→21:29 金沢 21:31→22:02 高岡 22:03→22:18 富山 22:20→22:39 魚津 22:40→23:20 糸魚川 23:20→23:50 直江津 23:57→1:28 新津 新津 1:33→3:35 鶴岡 3:36→3:59 酒田 4:01→4:55 羽後本荘 4:55→5:32 秋田 5:36→6:06 鯉川 6:07→6:27 東能代 6:28→6:53 鷹ノ巣 鷹ノ巣 6:54→7:03 早口 7:06→7:17 大館 7:18→7:47 大鱒温泉 7:47→8:00 弘前 8:02→8:21 大釈迦 8:22→8:38 新青森 8:39→8:45 青森

<復路>

上り 青森→大阪

【4002レ】

青森 19:31→19:37 新青森 19:38→19:42 津軽新城 19:46→20:13 弘前 20:14→20:25 大鱒温泉 20:25→20:54 大館 20:55→21:12 鷹ノ巣 鷹ノ巣 21:13→21:38 東能代 21:40→22:28 秋田 22:31→23:08 羽後本荘 23:08→0:01 酒田 0:03→0:26 鶴岡 0:27→2:26 新津 新津 2:28→3:58 直江津 4:00→4:29 糸魚川 4:30→5:08 魚津 5:08→5:28 富山 5:29→5:45 高岡 5:45→6:16 金沢 6:19→7:17 福井 福井 7:19→8:02 敦賀 8:21→9:11 近江舞子 9:15→9:51 京都 9:53→10:21 新大阪 10:22→10:27 大阪

回送 大阪→宮原操車場

【回4002レ】

大阪 10:37→塚本 10:41→10:47 宮原操車場

運賃

乗車券 大阪～青森				12290円
特急料金 大阪～青森				3150円
寝台料金	A 寝台上段(開放型)	9540円	合計	24980円
	A 寝台下段(開放型)	10500円	合計	25940円
	B 寝台(開放型)	6300円	合計	21740円

きたぐに 国鉄時代の姿をそのままに残す 583系最後の定期列車



2010年12月22日 大阪にて

概要

きたぐには、大阪(JR西日本)～新潟(JR東日本)間で運行する夜行急行である。

経路は東海道本線・北陸本線・信越本線。

「きたぐに」という名前は北陸地方の別称である「北国」(ほっこく)からきていとされている。

元は1947年に大阪～青森間で運行開始した急行「日本海」である。1968年10月に大阪～青森間で寝台特急「日本海」が新設され、それまでの急行「日本海」が「きたぐに」に改称された。

ちなみに、「きたぐに」の名前が最初に使われたのは1961年に金沢～新潟間で設定された急行列車である。

当初は食堂車を連結していたが、1972年11月6日の北陸トンネル火災事故により連結しなくなった。

運行開始からしばらく14系などの客車列車であったが、1985年に583系寝台電車になった。

編成

使用車両は、京都総合運転所所属の583系電車。通常は10両編成だが、多客期にはB寝台車2両が増結される。

きたぐには583系が定期運用される唯一の列車でもある。

自由席が4両、グリーン車1両、B寝台車が4両、A寝台車が1両と、バランスの良い編成となっている。

B寝台は昔ながらの3段寝台のため、団体などで乗ると軽く修学旅行気分を味わえる。3段寝台は現存する列車できたぐにが唯一。

下りの新津～新潟間は快速列車となるためこの区間のみ自由席は乗車券だけで乗れる。

また、単区間ながら寝台車を連結する唯一の快速列車とも言える。

車内設備

個室はなく、寝台車はすべて開放型となっている。

自由席が多いため利用率は非常に高く、大阪発車の時点ですでに満席になっていることも多い。

その分、寝台車の利用率が低く、自由席やグリーン車は満席なのに寝台車だけ空席があるということもある。

3段寝台のうち上段は特に天井が低く、座高がそれほど高くない人でもつかえるほどである。

ただ、B寝台にも2段になっている箇所があり、その場所は指定の倍率が高いとのこと。

これはちょうどパンタグラフの機器の真下にある場所で、広さはA寝台と同じくらいらしい。

夜行急行 きたぐに ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 向日町操車場→大阪入線

【回 501M】

向日町操車場 22:26→塚本 22:59→23:03 大阪

下り 大阪→新潟

【501M～3527M】新津から 3527M

大阪 23:27→23:31 新大阪 23:32→0:00 京都 0:03→0:54 米原 1:08→1:14 長浜 1:15→1:40 敦賀 1:41→2:04 武生 2:04→2:17 福井
福井 2:19→2:50 小松 2:51→3:11 金沢 3:47→4:14 高岡 4:15→4:28 富山 4:30→4:42 滑川 4:43→4:49 魚津 4:49→4:54 黒部
黒部 4:55→5:03 入善 5:04→5:08 泊 5:08→5:28 糸魚川 5:29→5:56 直江津 6:17→6:30 柿崎 6:30→6:44 柏崎 6:45→7:04 来迎寺
来迎寺 7:05→7:14 長岡 7:28→7:37 見附 7:38→7:47 東三条 7:48→7:55 加茂 7:55→8:10 新津 8:13→8:21 亀田 8:22→8:29 新潟

回送 新潟→上沼垂信号所

【回 3527M】

新潟 8:43→8:48 上沼垂信号所

<復路>

回送 上沼垂信号所→新潟入線

【回 502M】

上沼垂信号所 22:23→22:27 新潟

上り 新潟→大阪

【502M】

新潟 22:58→23:13 新津 23:13→23:27 加茂 23:27→23:33 東三条 23:34→23:42 見附 23:43→23:52 長岡 23:56→0:05 来迎寺
来迎寺 0:06→0:26 柏崎 0:27→0:41 柿崎 0:42→0:55 直江津 0:57→1:23 糸魚川 1:25→1:59 魚津 1:59→2:17 富山 2:22→2:35 高岡
高岡 2:36→3:04 金沢 3:10→3:30 小松 3:30→4:01 福井 4:06→4:19 武生 4:19→4:43 敦賀 4:44→5:13 長浜 5:13→5:20 米原
米原 5:22→6:16 京都 6:18→6:43 新大阪 6:44→6:49 大阪

回送 大阪→向日町操車場

【回 502M】

大阪 6:55→塚本 6:58→7:57 向日町操車場

運賃

乗車券 大阪～新潟			9030 円
急行料金 大阪～新潟			1260 円
寝台料金	A 寝台上段(開放型)	9540 円	合計 19890 円
	A 寝台下段(開放型)	10500 円	合計 20790 円
	B 寝台上・中段(開放型)	5250 円	合計 15540 円
	B 寝台下段(開放型)	6300 円	合計 16590 円
	グリーン席	5150 円	合計 15440 円
	自由席	0 円	合計 10290 円

はまなす 札幌と青森を結ぶ最後の客車急行



2009年3月30日 札幌にて

概要

はまなすは、青森(JR 東日本)～札幌(JR 北海道)間で運行する夜行急行である。

経由は千歳線・室蘭本線・函館本線・津軽海峡線。

運行開始は1988年3月13日の青函トンネル開通の時である。

「はまなす」の名前が最初に使われたのは1955年のことで、当時は札幌～網走間などで運行された準急列車であった。

運行開始当時より1往復のまま、区間も変わることなく走り続けている。「銀河」廃止以降は最後の客車急行となった。

1990年から1996年の間、秋田まで延長運転していた実績がある。

運行開始から2002年12月1日まで、はまなすを補完する形で函館～札幌間で夜行快速「ミッドナイト」が運行されていた。

急行列車であるため乗車券のほかに急行料金がかかるが、特急を使うより安いため人気がある。

編成

使用客車は、札幌運転所所属の24系・14系客車。通常は7両だが、多客期は2～5両ほど増結される。

牽引機は、DD51形ディーゼル機関車(函館運輸所所属)・ED79形電気機関車(函館運輸所所属)。

札幌～函館間がDD51、函館～青森間がED79での牽引となる。

自由席が2両、指定席(ドリームカー)が2両、カーペットカーが1両、B寝台車が2両。

春・夏・冬などの多客期には青森・札幌の両駅で自由席車停止位置に発車2時間前から列ができていたこともある。

「北陸」廃止以来、14系客車が使われる唯一の定期列車である。

車内設備

5・6号車にあるドリームカーは、座席がグリーン車用に改良されたリクライニングシートとなっている。

この車両は乗車券・急行券のほかに指定券で乗れるため、乗る人は多い。

4号車のカーペットカーは、「ゴロンとシート」のように横になって寝られる車両であり、布団がついている。

この車両も、指定券だけで乗れるため倍率はかなり高い。

4号車の車端部には更衣室が設置されている。

また、自由席である3・7号車には自動販売機が設置されている。

夜行急行 はまなす ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

下り 青森→札幌

【201レ】

青森 22:42→23:07 蟹田 23:09→0:19 木古内 0:21→1:00 函館 1:23→3:07 長万部 3:08→4:15 東室蘭 4:17→5:01 苫小牧
 苫小牧 5:01→5:24 南千歳 5:25→5:29 千歳 5:30→5:55 新札幌 5:55→6:07 札幌

回送 札幌→手稲

【回 202レ】

札幌 6:20→6:33 手稲

<復路>

回送 手稲→札幌入線

【回 201レ】

手稲 21:22→21:38 札幌

上り 札幌→青森

【202レ】

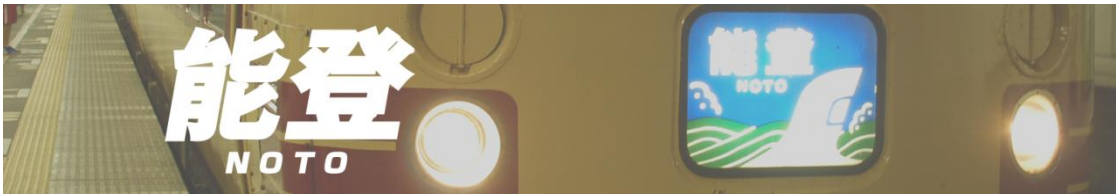
札幌 22:00→22:11 新札幌 22:11→22:36 千歳 22:36→22:40 南千歳 22:41→23:03 苫小牧 23:04→23:34 登別 23:35→23:50 東室蘭
 東室蘭 23:52→0:17 伊達紋別 0:17→1:03 長万部 1:03→2:52 函館 3:22→5:14 蟹田 5:15→5:40 青森

運賃

乗車券 青森～札幌				7980円
急行料金 青森～札幌				1260円
寝台料金	B寝台(開放型)	6300円	合計	15540円
	カーペットカー	510円	合計	9750円
	ドリームカー	510円	合計	9750円
	自由席	0円	合計	9240円



高速バスの速さとサービスの高さ、そしてその安さは夜行列車のメリットをすべて抜いていると言える。
しかし、それでも夜行列車にしかない楽しみはあるのだ。



能登 上野～金沢間



ムーンライトながら 東京～大垣間



ムーンライトえちご 新宿～新潟



ムーンライト信州 新宿→白馬・上諏訪→新宿間



尾瀬夜行(スノーパル)23:55 浅草→会津高原尾瀬口間

夜行列車は寝台特急だけではない。座席だけの夜行列車も存在する。

乗車券だけで乗れる夜行列車はなくなってしまったが、料金の高い寝台特急ではなく座席だけの夜行列車を利用する人も少なくない。

この部門では、高速夜行バスに対抗するために登場した格安列車をあげていく。

能登 ボンネット時代とは変わり果ててしまった、首都圏最後の夜行急行



2010年8月7日 高崎にて

概要

能登は、上野(JR東日本)～金沢(JR西日本)間で運行する臨時夜行急行である。

経由は東北本線・高崎線・上越線・信越本線・北陸本線。

「能登」の愛称は東京～金沢間を東海道本線・北陸本線(米原)経由で運行する夜行急行に使われた。

その後、東海道新幹線の開業により廃止されたが、1975年に現在のルートで走っていた急行「北陸2号」を「能登」とした。

これにより、上野を発着する北陸方面の列車は「北陸」「越前」とともに「能登」が加わるようになった。

1982年11月から1997年10月まで、高崎～直江津間は信越本線を経由し、あの碓氷峠を越えていた。

1993年3月まで、寝台車を連結する14系客車で運行されていたが、93年からはボンネットの489系特急電車に置き換えられた。

利用客減少、車両の老朽化に伴い、2010年3月13日にて定期運行を終了、臨時列車化され車両も485系に置き換えられた。

編成

使用車両は、新潟車両センターに所属する485系特急形電車6両。

これは2010年3月まで、ムーンライトえちご(新宿～新潟)で運用されていた車両である。

塗装は国鉄色のままで、姿は普通の国鉄形特急電車そのものである。

検査時などで旧「はくたか」用の485系電車が使われることもある。

489系時代には、自由席とラウンジカーが連結されており、国鉄時代の夜行急行を想像させるものだった。

車内設備

一般的な国鉄形特急電車と内装に全く変化はなく、リクライニングは簡易のものが使用されている。

1号車が半室グリーン車で、半室が指定席となっている。2～6号車が指定席だが、6号車は女性専用車となっている。

489系時代のように自由席とラウンジの設定がなくなり、列車そのものの利用価値は下がってしまったと言える。

また、車内の灯りを暗くする減光装置が申し程程度にしか減光しないため、眠れない人が続出している。

長岡で方向転換するため、距離的に半分くらいの場所で向きを逆にして発車するため、注意が必要である。

夜行急行 能登 ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 尾久操車場→上野入線

【回 8611M】

尾久操車場 23:06→23:13 上野

下り 上野→金沢

【8611M～8601M】(長岡から 8601M)

上野 23:33→23:59 大宮 0:01→0:32 熊谷 0:32→1:03 高崎 1:09→1:56 水上 1:58→3:16 長岡 3:22→4:16 直江津 4:21→4:45 糸魚川
糸魚川 4:45→5:04 泊 5:04→5:08 入善 5:08→5:17 黒部 5:18→5:23 魚津 5:23→5:29 滑川 5:30→5:42 富山 5:48→5:56 小杉
小杉 5:57→6:03 高岡 6:04→6:15 石動 6:15→6:25 津幡 6:26→6:37 金沢

<復路>

上り 金沢→上野

【8602M～8612M】(長岡から 8612M)

金沢 22:29→22:39 津幡 22:29→22:49 石動 22:49→23:00 高岡 23:00→23:06 小杉 23:07→23:15 富山 23:16→23:28 滑川
滑川 23:28→23:34 魚津 23:35→23:40 黒部 23:40→23:48 入善 23:49→23:53 泊 23:53→0:12 糸魚川 0:13→0:38 直江津
直江津 0:40→1:35 長岡 2:12→3:06 越後湯沢 3:16→3:48 水上 3:51→4:36 新前橋 4:38→4:46 高崎 4:50→5:22 熊谷 5:23→5:53 大宮
大宮 5:55→6:19 上野

回送 上野→尾久操車場

【回 8612M】

上野 6:38→6:45 尾久操車場

運賃

乗車券 上野～金沢				7980 円
急行料金 上野～金沢				1260 円
料金	グリーン席	5150 円	合計	14390 円
	指定席	510 円	合計	9750 円

ムーンライトながら 東海道本線を南下する「大垣夜行」



2010年12月22日 浜松にて

概要

ムーンライトながらは、東京(JR東日本)～大垣(JR東海)間で運行する臨時夜行快速である。

経由は東海道本線。

「ながら」という名前は岐阜の近くを流れる長良川からきていとされている。

「ムーンライトながら」として名前が使われるようになったのは、車両がJR東海の373系電車で置き換えられた1996年3月。

それまでは東京～大垣間を運行する夜行普通列車だったため、名前こそなかったが「大垣夜行」と呼ばれた。

この夜行普通列車の歴史は長く、1889年に新橋～神戸間で運行された東海道本線夜行列車が起源とも言われている。

1996年3月に373系電車で置き換えと同時に快速に格上げ、座席は基本的に指定席となった。

定期の「ムーンライトながら」に加え、一時期は臨時の「ムーンライトながら91・92号」などが運転されることもあった。

しかし、高速バスなどにより利用客が低迷し、2009年3月について臨時化、車両も183・189系電車で格下げされてしまった。

編成

使用車両は、田町車両センターに所属する183・189系特急形電車10両。

この車両は主に団体・臨時列車用の車両である。

東京寄りの先頭車(10号車)はグレードアップ車となつてはいるが、それほど人気があるわけでもない。

座席は全席指定席のため乗車券の他に指定券が必要となるが、乗車券と指定券で乗れるため人気は高い。

夏と冬に有明で開催されるコミックマーケットの時期には発売後1分で売り切れることもあるらしい。

1996年の373系置き換え前まで、165系急行形電車や113系近郊形電車が使われていた。

車内設備

全席指定の10両編成、普通指定席以外に設定はなく、グリーン車もない。

トイレと洗面所が各号車のデッキにあり、夜行列車ということもあってか洗面所の電源コンセントの争奪戦は激しい。

373系時代は特急形電車ということもありリクライニングもちゃんとしたものであったが、現在使われている183・189系は簡易のものが使われているため乗り心地は良いとは言えない。

また、夜行列車としては珍しく減光しないため、眠れない人は多い。

夜行快速 ムーンライトながら ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 田町操車場→東京入線

【回 9391M】

田町操車場 22:47→22:55 東京

下り 東京→大垣

【9391M】

東京 23:10→23:17 品川 23:18→23:35 横浜 23:36→0:30 小田原 0:31→0:50 熱海 0:51→1:08 沼津 1:09→1:48 静岡 1:50→2:45 浜松 3:11→3:38 豊橋 3:42→4:18 共和 4:50→4:59 熱田 5:15→5:21 名古屋 5:24→5:43 岐阜 5:43→5:53 大垣

<復路>

上り 大垣→東京

【9390M】

大垣 22:49→22:58 岐阜 22:59→23:18 名古屋 23:20→0:14 豊橋 0:17→0:45 浜松 0:55→1:52 静岡 1:55→2:23 富士 2:50→3:05 沼津 3:19→3:35 熱海 3:37→4:40 横浜 4:41→4:57 品川 4:58→5:05 東京

回送 東京→田町操車場

【回 9390M】

東京 5:15→5:23 田町操車場

運賃

乗車券 東京～大垣				7140 円
料金	指定席	510 円	合計	7650 円

ムーンライトえちご 「ムーンライト」シリーズの元祖



2010年8月7日 高崎駅にて

概要

ムーンライトえちごは、新宿(JR東日本)～新潟(JR東日本)間で運行する臨時夜行快速である。

経由は湘南新宿ライン・高崎線・上越線・信越本線。

元は上野発長岡行きの夜行快速であった。

高速バスに対抗するため1986年に「ムーンライト」という名前の臨時列車を国鉄新潟鉄道管理局が企画。

当初の編成はEF64形電気機関車と14系客車3両だったが、充分な利用需要が見込めるということで1987年に定期化された。

これが各地で運転されてきた「ムーンライト」シリーズの元祖である。

車両はシートの幅やリクライニングなどをグリーン車並みに換装した上沼垂電車区の165系急行形電車が使用された。

2003年に165系の老朽化による廃車に伴い、同じく上沼垂電車区の485系特急形電車に置き換え。

利用客低迷で2009年3月に臨時化、2010年3月には使用車両が幕張車両センター所属の183系に変更された。

編成

使用車両は、幕張車両センターに所属する183系特急形電車6両。

この車両は主に団体・臨時列車用の車両である。

塗装は旧あずさ色と呼ばれるもので、中央本線の特急あずさで使われていた塗装である。

春・夏・冬に発売される青春18きっぷが発売される時期に運転されるため、利用客は青春18きっぷを利用する人が多い。

なお、この列車で新潟に行きそのまま羽越本線・奥羽本線を普通列車だけで北上するとその日のうちに函館まで行くことができる。

上下列車とも大宮～長岡間では車内放送はない。

2010年3月まで使用されていた485系にはグリーン車が連結されていた。

車内設備

全席指定の6両編成、普通指定席以外に設定はなく、グリーン車もない。

座席も簡易リクライニングで、減光装置が付いていないため車内が暗くなることはない。

そのためか、高速バスに年々客を取られているのが現状である。

下りは長岡、上りは新津・長岡で15分ほど停車するため、ホーム上にある自販機で菓子や飲料を購入する人が目立つ。

夜行快速 ムーンライトえちご ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 東大宮操車場→新宿入線

【回 8760M】

東大宮操車場 21:59→22:05 大宮 22:06→22:35 新宿

下り 新宿→新潟

【8763M】

新宿 23:10→23:16 池袋 23:17→23:40 大宮 23:42→0:59 高崎 1:13→1:21 新前橋 1:23→2:04 水上 2:07→2:34 越後湯沢 2:44→3:39 長岡
長岡 3:55→4:04 見附 4:05→4:14 東三条 4:14→4:21 加茂 4:21→4:36 新津 4:37→4:51 新潟

回送 新潟→上沼垂信号所

【回 8763M】

新潟 5:23→5:27 上沼垂信号所

<復路>

回送 上沼垂信号所→新潟入線

【回 8720M】

上沼垂信号所 23:20→23:24 新潟

上り 新潟→新宿

【8720M】

新潟 23:36→23:51 新津 0:07→0:21 加茂 0:22→0:28 東三条 0:29→0:38 見附 0:39→0:48 長岡 1:00→1:58 越後湯沢 2:07→2:39 水上
2:41→3:23 新前橋 3:25→3:32 高崎 3:33→4:26 大宮 4:29→5:02 池袋 5:03→5:10 新宿

回送 新宿→東大宮操車場

【回 9390M】

新宿 5:20→5:55 大宮 6:00→6:06 東大宮操車場

運賃

乗車券 新宿～新潟			5460円
料金	指定席	510円	合計 5970円

ムーンライト信州 アルプスへ向けて信州を駆け抜ける



2011年3月26日 立川にて

概要

ムーンライト信州は、新宿(JR東日本)～上諏訪・白馬(JR東日本)間で運行する臨時夜行快速である。

経由は中央本線・篠ノ井線・大糸線。

下りは81号(新宿→白馬)、上りは90号・92号(上諏訪→新宿)。

81号が多客期に運行されるのに対し、上りの90号・92号は夏に上諏訪駅近くで開催される花火大会の日のみ運転される。

この「ムーンライト信州」は実は歴史が浅く、現存する夜行列車の中で一番若い。運行開始は2002年12月である。

「信州」という名前は、国鉄時代に上野～長野間を信越本線経由で運行していた急行の名前である。

中央本線を走る夜行列車は新宿～長野間などで運行していた急行「アルプス」が基本であった。

2002年12月にこの急行「アルプス」が廃止されたため、代替としてこの「ムーンライト信州」が登場した。

1993年12月まで新宿→上諏訪間で運行していた夜行普通列車(441M)「上諏訪夜行」の復活とも言われている。

編成

使用車両は、長野総合車両センター所属の183・189系特急形電車。

この車両は主に団体・臨時列車用の車両である。

塗装はあさま色と呼ばれるもので、かつて上野～長野間を信越本線経由で結んでいた特急「あさま」に使われていた塗装である。

白馬や信濃大町など、山登りに向かう人で夏場は賑わう。

しかし、最近では高速バスに客を奪われる一方で登場時ほどの賑わいは見せていない。

上りの90号には松本車両センター所属のE351系特急形電車、92号には同じく松本車両センター所属のE257系が使用される。

90・92号は通常の特急「あずさ」と同じ編成が使われるため、グリーン車が連結されている。

車内設備

81号(183・9系)は全席指定の6両編成、普通指定席以外に設定はなく、グリーン車もない。

冬場はスキー客などの道具等で車内が乱雑していることもある。

座席も簡易リクライニングで、減光装置が付いていないため車内が暗くなることはない。

90・92号(E351系・E257系)は全席指定、90号(E351系)は12両、92号(E257系)は9両編成で座席は普通のリクライニングである。

夜行快速 ムーンライト信州 ダイヤ(2011年8月現在)

<往路>

回送 豊田→新宿入線

【回 9421M】

豊田 22:35→23:34 新宿

下り 81号 新宿→白馬

【8721M】

新宿 23:54→0:28 立川 0:29→0:39 八王子 0:40→1:26 大月 1:27→1:59 塩山 2:00→2:21 甲府 2:23→3:09 小淵沢 3:10→3:19 富士見
富士見 3:25→3:30 青柳 3:34→3:41 茅野 3:42→3:48 上諏訪 3:50→3:55 下諏訪 3:55→4:00 岡谷 4:01→4:11 塩尻 4:21→4:32 松本
松本 4:35→4:47 豊科 4:48→4:53 穂高 4:54→5:11 信濃大町 5:13→5:34 神城 5:34→5:40 白馬

回送 白馬→豊田

【回 9458M】

白馬 5:52→5:57 神城 6:00→6:17 信濃木崎 6:19→6:24 信濃大町 6:25→6:38 安曇追分 6:41→6:48 豊科 6:53→6:57 一日市場
一日市場 7:00→7:04 島内 7:17→7:23 松本 7:33→7:46 塩尻 8:04→8:13 岡谷 8:21→8:29 上諏訪 8:34→8:49 富士見 8:58→9:42 甲府
甲府 9:47→10:50 猿橋 11:12→高尾 11:48→11:55 八王子 12:06→12:11 豊田

※長野からの送り込み回送・白馬から長野への返却回送は省略しています

<復路>

回送 松本→上諏訪

【回 9424M】(上り 90号)

松本 23:20→23:32 塩尻 23:38→23:47 岡谷 23:50→23:53 下諏訪 23:55→23:59 上諏訪

【回 9426M】(上り 92号)

松本 23:30→23:43 塩尻 23:44→23:55 岡谷 0:00→0:03 下諏訪 0:04→0:09 上諏訪

上り 90号 上諏訪→新宿

【9420M】

上諏訪 0:01→0:26 小淵沢 0:27→1:00 甲府 1:02→1:23 塩山 3:45→4:12 大月 4:13→4:46 八王子 4:46→4:57 立川 4:57→5:30 新宿

上り 92号 上諏訪→新宿

上諏訪 0:15→0:36 小淵沢 0:37→0:57 韮崎 0:58→1:05 竜王 1:06→1:10 甲府 1:15→1:23 石和温泉 1:24→1:29 山梨市 1:30→1:35 塩山
塩山 1:36→1:45 甲斐大和 4:01→4:17 大月 4:18→4:51 八王子 4:52→5:05 立川 5:06→5:40 新宿

※90・92号のダイヤは8月16日に運転された際に使用されたダイヤです。9月4日に運転されたダイヤとは異なります。

また、新宿から松本への返却回送は省略しています。

運賃

乗車券	新宿→白馬			5250円
	上諏訪→新宿			3570円
料金	指定席		510円	合計 5760円
			(上りの合計)	合計 4080円
		グリーン席(上りのみ)	1900円	合計 5470円

尾瀬夜行(スノーパル)23:55 会津へ向けて都会を抜ける、私鉄唯一の夜行列車



2010年3月30日 梅島にて (写真は尾瀬夜行と同じ車両の列車)

概要

尾瀬夜行(スノーパル)23:55は、浅草(東武鉄道)～会津高原尾瀬口(野岩鉄道)間で運行する臨時夜行特急である。

経由は東武鉄道伊勢崎線・日光線・鬼怒川線・野岩鉄道鬼怒川線。

下りのみの運行で、夏季は尾瀬夜行 23:55、冬季はスノーパル 23:55 として運行される。

夏は尾瀬高原に向かう観光客、冬はスキー客で車内は埋まる。

東武トラベルのツアーと乗車券がセットになっているため、一般乗車券と特急券では乗車できない。

運行開始は1987年で、当時は快速列車であった。

夏季の運行は、尾瀬高原が開放される5月から10月中旬の金・土曜と休日の前日に運行する。

冬季の運行は、12月末から3月中旬の金・土曜と休日の前日に運行する。

両列車とも、終点の会津高原尾瀬口で夏季は尾瀬(沼山峠)行き、冬季は会津高原の各スキー場行きのバスに接続する。

2011年現在、JR以外の路線で運行する唯一の夜行列車となっている。

編成

使用車両は、東武鉄道の300系特急型電車。

この車両は普段、東武鉄道の特急「ゆのさと」「きりふり」「しもつけ」で使用されている。

長らく使用されてきていることから、昔ながらの特急としてリバイバル運転を行うこともある。

ただし、やはり老朽化が進んでしまい定期的特急で使用されることは少なくなりました。

一部の編成は改造されて普通列車として運行している。

車内設備

車両は6両編成で、座席は全席指定となっている。

古いためリクライニングはなく、乗り心地が良いとはいえない。

春日部を過ぎると車内が減光し、眠れるくらいの暗さにはなる。

毛布と空気枕のサービスがあるため、JRの夜行列車よりはサービスがいいとも言える。

6号車は女性専用車となっている。

夜行特急 尾瀬夜行(スノーパール)23:55 ダイヤ(2011年3月現在)

<往路>

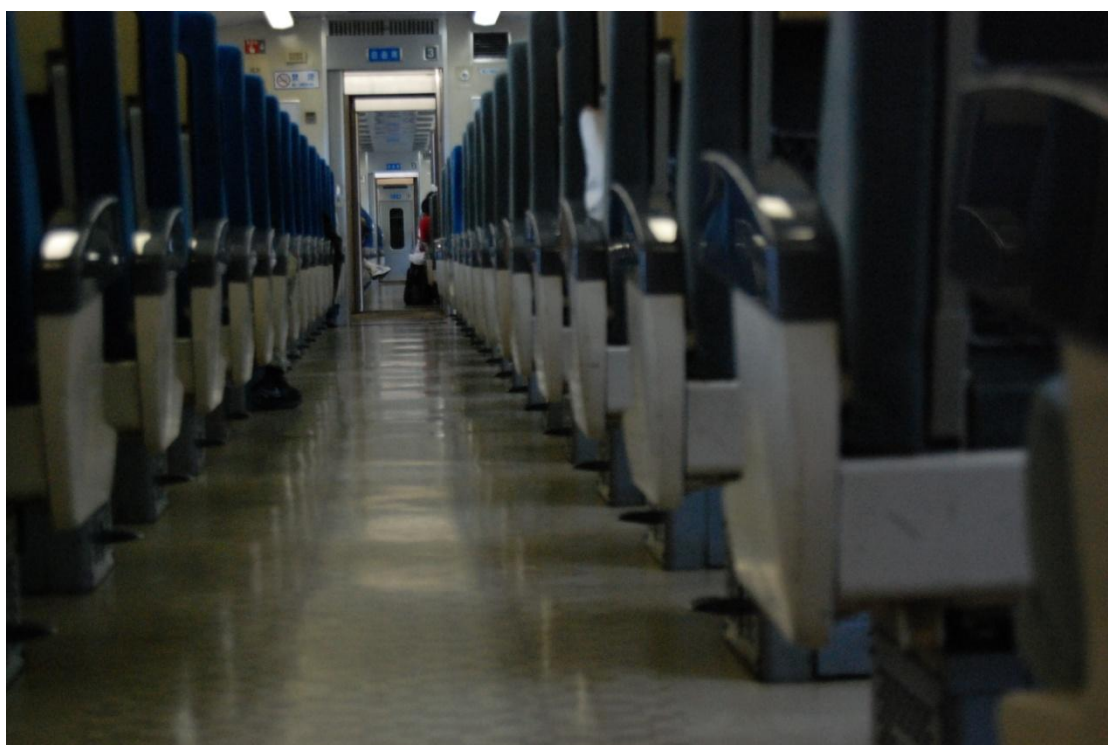
下り 浅草→会津高原尾瀬口

【5163】()内はスノーパールの時刻

浅草 23:55→北千住 0:08→新越谷 0:22→春日部 0:36→3:18(5:33)会津高原尾瀬口

運賃

東武トラベルなどで最新の料金をお確かめください。



あとがき

2009年3月、東京から出発する九州行特急として昭和時代から名を馳せた

寝台特急「富士」「はやぶさ」が廃止され、東京駅からブルートレインが姿を消した。

新幹線や高速バス、飛行機が充実しその日のうちにどこへでも行けるようになったこの時代、

もはや夜行列車の需要はその存在意義を失ってきている。

それでも、やはりいつまでも走り続けてほしい。

夜行列車があるからこそできる旅というものがあるのだ。

さあ、夜行列車で出かけよう。

参考文献「鉄道ダイヤ情報 2011年9月号」・「wikipedia」・「2011年3月東京時刻表」

最後に、文章が意味わからないものをただ並べてるだけになってしまったこと心からお詫び申し上げます…