

各 位

2018年1月22日

株式会社天夢人

<http://temjin-g.com/>

雑誌『旅と鉄道』が贈る、ビジュアル豊富な鉄道本シリーズ「旅鉄 BOOKS」
第四弾となる、夜行列車の歴史と記録をまとめた
『夜行列車よ永遠に』を刊行

インプレスグループで鉄道・旅・自然メディア事業を展開する株式会社天夢人(本社:東京都港区、代表取締役社長:唐島夏生)は、2018年1月19日に『夜行列車よ永遠に』を刊行しました。



闇夜を貫いて走る夜行列車は人々の旅情を誘います。かつての日本列島は夜行列車が網の目のように行き交っていました。

様々な人の思いを乗せ、終着駅へとひた走る夜汽車——ブルートレイン全盛期の人気列車から、記憶に残る名列車まで、鉄道史における夜行列車の歩みとその魅力をクローズアップ。寝台特急全列車紹介、車両・機関車図鑑などの資料も充実。時間をより贅沢に使う鉄道旅行の代名詞、夜行列車の旅にあなたを誘います。

往年の名夜行「トワイライトエクスプレス」や「日本海」・「あけぼの」ルポ、今乗れる唯一の寝台特急「サンライズ出雲」のルポ&解剖、北斗星クロニクル、食堂車の記憶、夜行列車アーカイブス、列車カタログ、車両カタログなど完全保存版となる一冊です。

● CONTENTS

【第1章】 往年の名夜行列車ルポ

- ・「トワイライトエクスプレス」最後の冒険へ 島尾伸三
 - ・「日本海」「あけぼの」大阪から青森、上野へ 島尾伸三
- COLUMN 1 さらば「日本海」栄光の歴史を振り返る

「日本海」「あけぼの」 大阪から青森、上野へ

大阪 17:47
21:19 金沢

「開放式B寝台」のすがすがしき

「日本海」の始発駅、大阪駅はおおむね改良工事を終えていました。リベットが吹出物のように鉄柱にこびりつき、古い駅舎のどこもが歌舞伎役者の厚化粧のようにペンを塗られてくれています。その旧駅舎全体を真新しい巨大な貝殻が覆い被さっています。これを美しいと思うのか、グロテスクと感じるのか……。

「日本海」は大坂駅10番ホームに17時19分入線。すでに鉄道ファンがホームのあちこちから待つかまえていました。ここで忘れてならないのは車内の食事です。今は車内販売がないので、同行カメラマン・金盛正嗣さんと弁当を買い込みました。「日本海」から直営車が外されたのは1970年代半ば。買えば約14時間30分は食べ物にありつけないのです。駅弁の「栗・松茸・牛肉・漬物詰めし」

「おかめ弁当」「昔ながらのおむすび」、水、お茶、ビール、日本酒……。どっさり買い込みました。

僕の寝台は最後尾の1号車B寝台。上下2段のベッドが向き合っている。通路との仕切りがなく、開放的な開放感。昔ながらの寝台車という感じが、病院の病室でも早朝、看護婦さんが相部屋のカーテンを開けて来ると、何だかすがすがしい気持ちになります。ですから僕は個室よりも「開放式B寝台」が好き。

出発して、写真評論家で旅ちゃんだった平本取さんから聞いていた、撮影ポイントの「サントリーカーブ」を気にしている。早くも外は夕闇に沈み、山崎駅手前の暗がりには床屋の灯りがポツンと光っています。彼は数年前に突然他界。関西の鉄道の盛衰を聞く楽しみがなくなり、さびしくなりました。京都駅までの時間がやけに長く感じたのは、新幹線のスピードに慣れていただけではありません。故人の思い出がそうさせたのでしよう。

1号車は禁煙車で空いていて、ほかは混んでいるのかと思っていたら、列車内を探検してきた金盛さんの報告によると、全車両とも乗客がまばらなよう。やがて調子の起点で、0キロポストもある山崎駅に停車。特急「サンダーバード37号」に追い抜かれると聞いていたのですが、気がつきませんでした。西大津駅あたりから琵琶湖の西岸を走り、琵琶湖が途切れると間もなく近江塚津駅、湖西線はこまです。停車をしている。「日本海」の左側、小田急線の新型特急「ロマンスカーVSE（3000形）」のような白っぽいシルエットの「サンダーバード」が通過していきます。ん？山崎駅で追い抜かれる予定だった列車？



島尾伸三
しげみしんすう



025 第1章 往年の名夜行列車ルポ

024 撮影、特記以外すべて/金盛正嗣

【第2章】 今乗れる夜行列車ルポ

- ・神話の響きを訪ねる「サンライズ出雲」の旅 森ミドリ
 - ・「サンライズ瀬戸」「サンライズ出雲」客室設備探訪
- COLUMN 2 サンライズエクスプレス乗車の心得

【第3章】 「北斗星」クロニクル

- ・「北斗星」栄光の軌跡

【第4章】 食堂車フォーエバー

- ・ブルトレ食堂車と共に 宇都宮照信
 - ・夜行食堂車の魅力 白土貞夫
- COLUMN 3 食堂車のあゆみ

ブルトレ食堂車と共に

元チーフが語る食堂車全盛期

調理で使っていたのは石炭レンジ

1969（昭和44）年3月、日本食堂博多営業所に入社しました。見習いとして職上の調理場で野菜の洗浄、米の磨き方、包丁の扱い、メニュー材料、ソース類の仕込みなどを覚えるつもりになりましたが、そこには調理には関係のない珍しい知識がありました。何のためなのか、その時は分からなかったのですが、やがて見習いも終わる5月には乗務することになりました。列車は京都―長崎間を運行する夜行急行「雲仙」、夜明けからの博多―長崎間の乗務でした。

その日、出勤してまずコートに着替え調理場に入ります。その後、野菜、肉類、消耗品など1行路で使うすべての材料を検品、準備します。点検では衛生や季節のメニューなど細かい注意事項があります。その後、身だしなみチェックがあり朝の博多駅ホームへ7番乗りばに京都からの「雲仙」がED77形に引かれて入線。5分停車の間に京都からのクルミと交換です。それまでの材料降ろし、私たちの材料を積み込むと直ぐに発車。引籠ぎの材料を使いながら、朝食から昼食へとメニューを変えていきます。調理場に目をやると「新選」の意味が分かります。調理で使っていたのは石炭レンジだったのです。

列車は、私の大好きなSLの機関区がある島根で電気機関車ED77形からディーゼル機関車D51形に交換します。その間に食堂車オシロ形に給水を行います。レンジ用の石炭もよくこの機関区からもらってました。

やがて発車時間がきて、列車は長崎本線に乗り入れますが、このあたりからは昼食の時間帯です。佐世駅までの分岐にある前山口発車後に車内放送で昼食の案内をします。テーブルはほとんど満席に、私たちはカレーライスやポークカツのAランチ、魚のBランチ、お肉の内うなぎ定食などお客様40人分の料理を作ります。車窓は最高の景色である明海沿いで、お客様は外を見ながら美味しくいただきます。車窓は最高の景色である明海沿いで、お客様は外を見ながら美味しくいただきます。車窓は最高の景色である明海沿いで、お客様は外を見ながら美味しくいただきます。

営業が終わると、次は乗務員の昼食

昼の食事も終わりに近づくと、調理場に到着します。ここを急車する営業は終了となり、次に乗務員の昼食を作ります。急行列車食堂車乗務員は名前、そのほか

元チーフが語る食堂車全盛期



1970年代の急行「雲仙」の食堂車内。スタッフは夏の制服を着用している



1970年代の急行「雲仙」の食堂車内。スタッフは夏の制服を着用している



1970年代の急行「雲仙」の食堂車内。スタッフは夏の制服を着用している

【第5章】夜行列車アーカイブス

・時代を映した夜行列車

- 1956 元祖ブルトレイン「あさかぜ」デビュー 三宅俊彦
- 1961 空前の旅行ブーム到来 原口隆行
- 1968 ダイヤ改正で登場したみちのく寝台列車 塚本雅啓
- 1972 夜行列車の頻繁運転で大阪駅は不夜城に 松本典久
- 1987 分割民営化で姿を消した夜行列車たち 恵知仁

【第6章】夜を駆け抜けた名列車たち

- あかつき 安芸
- あけぼの あさかぜ
- 天の川 出雲
- いなば エルム
- カシオペア 紀伊
- 銀河 さくら
- 新星 彗星
- 瀬戸 鳥海
- つるぎ 出羽
- トワイライトエクスプレス 十和田
- なは 日本海
- はくつる はまなす
- はやぶさ 富士
- 北星 北斗星
- 北陸 みずほ
- 明星 ゆうづる

COLUMN 4 愛しきヘッドマーク概論



特急

あさかぜ

Asakaze



東海道線三島～沼津間をゆく「あさかぜ」。王者の風格があった。(写真/秋野和仁)

区間
東京～博多 (1174.9km)
走行期間
昭和31年11月～ 平成17年3月

ブルートレインの元祖
ブルートレイン第1号として高い「あさかぜ」1956(昭和31)年11月、経後初の夜行特急として誕生。いち早く「走車ホテール」と呼ばれた20系客車が投入された。72(昭和47)年7月には3往復中1往復で博多駅を含むA線台5両やグリーン車、食堂車が走る豪華編成を披露。山陽新幹線の博多開業後も旅客需要変化の影響を受けつつも2005(平成17)年3月にその後継を終えてしまった。



特急

あけぼの

Akebono



東武線のスターとして活躍を続けてきた「あけぼの」は旅人にも人気が高かった。(写真/黒川潤 写真/松尾謙)

区間
上野～青森 (上越・羽越線経路) (772.6km)
走行期間
昭和45年10月～ 平成26年3月

出世列車として歴史に残る
かつて「故郷に帰る」帰郷列車として「速報」が活躍したが、「あけぼの」もまた格別の思いを伴って運用されてきた。1970(昭和45)年7月、急行「ワカ」の格上げで20系寝台特急でデビュー。最盛期には3往復の所帯を誇っていた。その後、「東海」への分家などを経て1往復「A/B」へはかられ、上野1番線管理1のブルートレインとして命脈を保ってきたが、2014(平成26)年3月に定期列車から消えた。

【第7章】夜行列車の名コンビ 客車寝台と機関車 ブルトレの主演 客車寝台図鑑 20系と14系・24系の寝台比較 ブルトレを牽いた名機関車たち COLUMN 5 ブルトレを牽いたその他の機関車リスト

ブルトレを牽いた 機関車たち

直流電気機関車の名機

EF65

EF65

1965(昭和40)年に誕生した直流電気機関車で、東海道・山陽本線をはじめとする幹線を中心に寝台列車や貨物列車などの牽引に活躍してきた。仕様の違いにより、0番台から100番台までのおまかには4世代にわたるグループを形成。ブルトレ用としてはP形ないしF形と呼ばれる50番台や100番台(P・F形)が充ちてきた。P形は20系牽引用として開発、列車の高速化に貢献。F形は高速貨物列車牽引を前提としたが、一時的にブルトレの牽引にもあたっていた。一方、P・F形はF形に耐雪耐

寒対策を強化したタイプで、東北本線などでも活躍している。旅客・貨物双方に対応する形で設計され幅広い運用をみせていた。
一時は九州行きブルトレを顔役的存在として、ならしたEF65形は、JR化後も「出雲」や「あけぼの」など広範な運用が引き継がれてきたが、後進のEF66形への切り替えや客車列車の削減などで次第に勢力が縮小。2008(平成20)年の「銀河」を最後に定期旅客列車の牽引から撤退している。
国鉄の電気機関車史上最多の308両が製造された機関車牽引列車の高速化に貢献した同機は、ブルトレのみならず日本を代表する電気機関車。



『富士』のヘッドマークを掲げEF65が引く。1970年代ブルトレチームの人気者だった

旅鉄BOOKS004

『夜行列車よ永遠に 人気ブルートレインから記憶に残る名列車まで』

「旅と鉄道」編集部 編

2018年1月19日発売

定価1500円（税込）

A 5判 160ページ

発行：天夢人 発売：山と溪谷社

全国書店、オンライン書店のAmazonなどで発売中。

<http://amzn.asia/1GHGNFv>

◎旅と鉄道の最新情報はこちらからも発信中

『旅と鉄道』公式Facebook <https://www.facebook.com/tabitotetsudo/>

『旅と鉄道』公式Twitter @tabitetsu_web

【株式会社天夢人】<http://temjin-g.com/>

2007年設立。現在『旅と鉄道』（発売：山と溪谷社）と『SINRA』（発売：新潮社）の2誌を発行しています。歴史や民俗、鉄道や文化遺産、食文化や音楽などを見聞し、伝える雑誌や書籍を発行・編集し、豊かな人生をおくるための生活情報を発信していきます。

【インプレスグループ】 <http://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：唐島夏生、証券コード：東証1部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」「モバイルサービス」を主要テーマに専門性の高いコンテンツ+サービスを提供するメディア事業を展開しています。2017年4月1日に創設25周年を迎えました。

以上

【本件に関するお問合せ先】

株式会社天夢人 『旅と鉄道』担当 長谷川

Tel: 03-6413-8755 / E-mail: hasegawa@temjin-g.com

URL : <http://www.tabitetsu.jp/magazine/>