

## 13 寝台特急パーフェクトガイド

昭和40～50年代、新幹線、L特急と並んで国鉄長距離輸送の大黒柱であった星の寝台特急も、航空機の発達、新幹線のスピードアップ、ビジネスホテルの普及など社会情勢の変化や、旅行スタイルそのものの変化などから衰退を余儀なくされ、平成20(2008)年9月現在、定期列車はわずか8往復にまでその数を減らしてしまった（併結列車が存在するので実質は定期6往復。これに毎日運転ではないため臨時列車扱いとされる準定期2往復が加わる）。もはや、絶滅危惧種と呼べる存在である。

しかし、本数を減らすにつれ、人気を回復しつつあるのは確かだ。なにかと効率ばかりが優先されるご時世への庶民の反抗の一端なのかもしれない。

ここでは、残る寝台特急のすべてについて、その横顔を覗いてみることにしよう。

※記載データは平成20年9月1日現在のものであり、その後のダイヤ改正などにより変更される場合もある。

※「運転キロ」は走行路線の「営業キロ」から算出した。したがって、「営業キロ」の設定がない短絡線などを通過する列車については、実際の走行距離と若干異なる場合がある。

※「車内設備」欄に寝台料金(寝台券の値段)を示しているが、実際の乗車には、これに加えて乗車区間に応じた運賃(乗車券)と特急(急行)料金(特急券[急行券])が必要となる。

特急「はやぶさ」	
運転区間(経由線区)	東京～熊本(東海道本線・山陽本線・鹿児島本線)
運転キロ	1315.0キロ(柳井経由の営業キロ)
運転時分(起終点差着時刻)	下り1列車～41列車:17時間46分(東京18時03分発→熊本11時49分着) 上り42列車～2列車:18時間01分(熊本15時57分発→東京9時58分着)
車両(所属基地)	14系14形・14系15形客車6両編成(JR九州・熊本支社熊本鉄道事業部熊本運輸センター[熊クマ])
車内設備(寝台料金)	A個室<1人用>「シングルデラックス」(13,350円)／B個室<1人用>「ソロ」(6,300円)／客車2段式B寝台(6,300円)
牽引機関車(所属基地)	東京～下関:EF66形(JR西日本・広島支社下関地域鉄道部下関車両管理室[関]) 下関～門司:EF81形400番台(JR九州・大分支社大分鉄道事業部大分車両センター[大]) 門司～熊本:ED76形(JR九州・大分支社大分鉄道事業部大分車両センター[大])
車掌	東京～下関:JR西日本・広島支社下関地域鉄道部下関乗務員センター 下関～熊本:JR九州・北部九州地域本社博多車掌区 ※下りは博多で車掌交替
沿革	<ul style="list-style-type: none"> <li>●昭和33年10月、東京～鹿児島間特別急行として誕生。車両は旧「あさかぜ」用一般型客車を使用。</li> <li>●昭和35年7月、運転区間を東京～西鹿児島間に変更。合わせて20系固定編成客車化。付属編成は博多回転(基本の編成は東京～西鹿児島間の運転だが、付属となる編成は博多で切り離された後、上りの同列車に連結され東京に戻するという意味)。</li> <li>●昭和43年10月、運転区間を東京～西鹿児島・長崎間に変更。付属編成が長崎へ乗り入れ。</li> <li>●昭和50年3月、運転区間を東京～西鹿児島間に変更。合わせて24系24形客車化。付属編成は熊本回転。</li> <li>●昭和51年10月、24系25形客車化。</li> <li>●昭和60年3月、寝台特急初の「ロビーカー」を連結。</li> <li>●平成9年11月、運転区間を東京～熊本間に変更。</li> <li>●平成11年12月、東京～鳥栖間が「さくら」との併結運転となる。</li> <li>●平成17年3月、「さくら」廃止に伴い、東京～門司間が「富士」との併結運転となる。合わせて14系14形・14系15形客車化。</li> </ul>

### 【特徴・見所・乗る楽しみ】

昭和31年11月登場の東京～博多間特別急行「あさかぜ」に端を発し、「さくら」「みずほ」など次々と仲間を増やして一大勢力を築いていった九州特急(東京～九州間ブル