

# 北陸本線を 走った電車

滋賀県の米原駅から石川県の金沢駅までを結ぶ北陸本線(路線距離176.6km)を走った電車を紹介しよう。  
すでに廃止となった電車、滋賀県内では湖西線経由となる電車もあるため、その姿を見かける機会がないものもあるが、雪深い冬を力強く走る雄姿、びわ湖や日本海を車窓に映して快走する様子が目に浮かんでくる。



## 特急雷鳥

1964(昭和39)年12月、「しらすぎ」と共に、485系(当時は481系)誕生時にスタートした記念すべき列車。今も継続使用され、まさに485系の歴史そのものと言える。

愛称は、立山連峰に棲息する特別天然記念物「ライチョウ」が由来。大阪↔富山で運転を開始し、のちに一部は大阪↔新潟などで運転されるようになった。



(写真ともに撮影/坂口恒一)

## 特急スーパー雷鳥

JR移行後の1989(平成元)年3月の改正で、485系を大胆にイメージチェンジして登場。特筆すべきはパノラマグリーン車の存在で、塗装変更と合わせて485系に新しい風を吹き込んだ。

運転区間は大阪↔富山だが、当初は週末の1往復を中心に、神戸↔富山↔長野で運転されることもあった。また、七尾線が電化されると7両+3両の分割可能な編成が登場し、大阪↔和倉温泉、大阪



(撮影/坂口恒一)

## 特急きらめき

金沢↔米原で運転された列車で、東海道新幹線に接続する特急のグレードアップを図って1988(昭和63)年4月改正で登場した。同時に誕生した特急「かがやき」(上越新幹線と長岡で接続)の兄弟分といえ、基本的には同一塗装の編成が用いられた。

「きらめき」の登場時には金沢↔米

原を特急「加越」も走っており、差別化のため福井のみの停車、4両全て指定席としていた。しかし、次第に停車駅の拡大と自由席の連結が実施され、グレードアップ車両を必ず使用する列車を「きらめき」と呼ぶに過ぎなくなりました。

1997(平成9)年3月改正で、「かがやき」は越後湯沢で上越新幹線に接続する特急「はくたか」へと発展的解消。同時に「きらめ



「きらめき」は「加越」さらに「しらすぎ」と統合された(写真ともに撮影/坂口恒一)

## 特急サンダーバード

湖西線を経由して関西と北陸エリアを結ぶ特急列車で、JR西日本の交直流特急形電車681系・683系を使用。速くて快適な乗り心地とゆったりと落ち着いた雰囲気の内空間が楽しめる。

大阪駅を発車した列車は山科駅から湖西線へと入り、右手車窓に琵琶湖の風景を眺めるうちに北陸本線と合流。新正田駅↔敦賀駅間にあるループ線(上り線のみ)を通過。下り線は真つすぐに進むが、トンネル内で左右の位置関係が逆になる珍しい現象に出合う。

敦賀駅の先で北陸トンネルを抜



上りのループ線と下り電車が交差する瞬間(撮影/坂口恒一)

## 特急トワイライトエクスプレス

大阪↔札幌間で運転していた長距離寝台特急。2015年春に廃止となった。

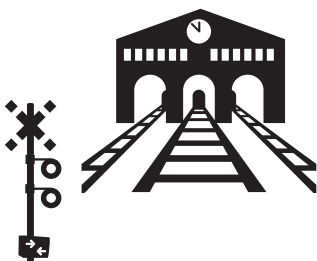
本州と北海道を結ぶ青函トンネルの開通から1年後の1989(平成1)年7月21日、大阪↔札幌間を日本海沿いに結ぶ団体臨時列車として運転を開始。同年12月2日からは毎週数回運転される一般の臨時列車となった。全体の走行距離は約1500km、所要時間は22時間台で、臨時列車を含めた場合は日本一長い距離を走る旅客列車となっていた。

旧国鉄時代に製造された24系寝台客車などを改造した車両を使用して



(撮影/石黒義章)

いたが、展望室付きのA寝台2人用個室「スイート」やサロンカー「サロン・デュ・ノール」なども設けられており、豪華な寝台列車として人気が高かった。





## 特急白鳥

1961(昭和36)年に登場。通称「日本海縦貫線」と呼ばれる大阪〜青森を結んで運行した。2001年のダイヤ改正で廃止となるまで、1000kmを超える日本一の長距離として君臨していた。愛称の由来は、白鳥の飛来地である新潟県水原付近を通ることから。ヘッドマークにも白鳥が描かれる。



(撮影/坂口恒一)

## 急行くずりゅう

米原〜金沢を結ぶ急行列車として活躍。主に米原駅での東海道新幹線接続を目的とした。登場は1966(昭和41)年12月1日。交流電区間の急行電車のスタンダードである455系、475系を使用する列車だった。特急加越号への格上げが完了した1985(昭和60)年3月14日に廃止。現在の特急しらさぎ号に至る源流の一つと言える。愛称の由来は、福井県を代表する水資源である九頭竜川・九頭竜湖。



(撮影/坂口恒一)

1964(昭和39)年10月1日から1年間、敦賀〜金沢区間で設定されていた準急くずりゅう号は、新幹線接続列車ではなかったため全く性格の異なる列車だった。

## SL北びわこ号

西日本旅客鉄道(JR西日本)が北陸本線米原〜木ノ本間で運行する蒸気機関車(SL)牽引による臨時列車。湖北地域の観光振興とSLの動態保存運転を目的とした列車である。牽引機の蒸気機関車はC57-1号機、D51-200号機がある。運行日には米原駅を出発し、木ノ本駅まで12系客車を牽引するが、2020年度は一度も運転されなかった。2021年度の運行も同年4月現在未定となっている。



(撮影/石黒義章)

## 北陸本線の貨物列車

北陸本線の貨物列車は、現在、EF510電気機関車が力強く長いコンテナ貨物を牽引して走っている。機関車の色は赤、青、銀の3色だが、銀色は数が少ないため見られずから貴重。青色は寝台特急「北斗星」を牽引していた機関車、銀色は寝台特急「カシオペア」を牽引していたこともあり、貨物列車を牽引する現在でも人気がある。EF510電気機関車が牽引する以前は、昭和の時代に誕生したEF62電気機関車が北陸本線の貨物列車を牽引していた。



(撮影/石黒義章)

## 普通電車(食パン電車) タウントレインマーク付

元寝台特急電車を改造した419系や715系電車。北陸本線でも交流電化が進められたが、直流区間を走る必要もあり、交流両用機能のある寝台特急電車が改造された。元は長い編成だったが3両程度に短く編成、中間車を先頭車とし

て改造したため食パンの切り口のような姿で登場した。1996(平成8)年までは金沢所属だったため、北陸線の全線や湖西線の近江今津以北で幅広く運用されていたが、その後敦賀へと移ったため福井以南と富山以東での運用が主にになり、敦賀〜直江津間(特に富山〜糸魚川〜直江津)で目撃されやすくなった。



(撮影/石黒義章)



(撮影/石黒義章)

## 現在の新快速



(写真ともに撮影/坂口恒一)

## 特集に写真を提供くださった方 (敬称略 順不同)

石黒義章 (いしぐろ よしあき)

1972年岐阜市生まれ。鉄道写真家・真島満秀氏のポスター写真に感銘し、鉄道写真家の道を進む。撮っているのは「鉄道風景写真」。人物や風景を入れて温かみのある写真をめざす。岐阜県本巣郡在住。デザイン制作&写真撮影事務所「Yoshi ヨシ」主宰

坂口恒一 (さかぐち こういち)

中学生の時、友人に誘われて鉄道写真の世界に入る。車の免許取得後、各地の鉄道と沿線の風景を撮るようになる。2013年1月より地方紙「洛タイ新報」に「鉄道のある風景」を毎月連載するほか、雑誌掲載や受賞歴多数。京都府在住

丹羽勝彦 (にわ かつひこ)

1976年生まれ。小3年の夏、初めての北陸本線で一瞬室内灯が暗くなって驚いた思い出がある。社会人になってからは青春18きっぷ片手に電車に乗り続けた。FUJIFILM "Photo is" 想いをつなぐ50,000人の写真展にて選出、雑誌掲載など多数。愛知県北名古屋市長在住

浅野康子 (あさの やすこ)

ジャンルを問わず、近畿から北陸、長野などで撮影を楽しむ写真愛好家。幅広く評価された作品は広告や誌面への掲載も多々。写真グループでの写真展も時々開催している。岐阜市在住

高見幸司 (たかみ こうじ)

神奈川県在住。鉄道写真は趣味の域をはるかに超え、機関車や貨物列車、寝台列車などを北海道から九州まで出かけて撮影している。誌面掲載の実績もあり

