

2010年度**第二**大学祭あおば

～東北の鉄道 1968～



研究テーマ：仙台駅を発着した東北本線優等列車

東北大学鉄道研究会
Tohoku-University Railway Fan Club

CONTENTS

大学祭研究発表

仙台を発着した 東北本線優等列車 後編

列車

- ・ 仙台を通った優等列車(特急編) P. 3
- ・ 東北本線急行列車列伝 P. 18
- ・ 東北本線の特急、急行(常磐線経由) P. 55
- ・ 仙台駅を発着した急行列車(その他各方面) P. 83

東北大学鉄道研究会機関誌「青葉」のご案内 P. 110

第一学祭あおば

はじめに～東北の鉄道 1968～

活動内容紹介

入場券製作記

平成 22 年度 模型レイアウト各セッション紹介

展示写真紹介

大学祭研究発表

仙台を発着した 東北本線優等列車 前編

巻頭特別付録 鉄道車両の形式を読み解く

沿革

- ・ 国鉄から見た東北本線の近代化
- ・ 定点観察“43・10”後の仙台駅

車両

- ・ 電車・電気機関車編
- ・ 東北を走った気動車
- ・ 写真に見る客車の記憶
- ・ 「近代化」の陰で

大学祭研究発表

仙台駅を発着した 東北本線優等列車 後編



「ふくしま花見山号」として東北本線を走る 583 系特急形電車

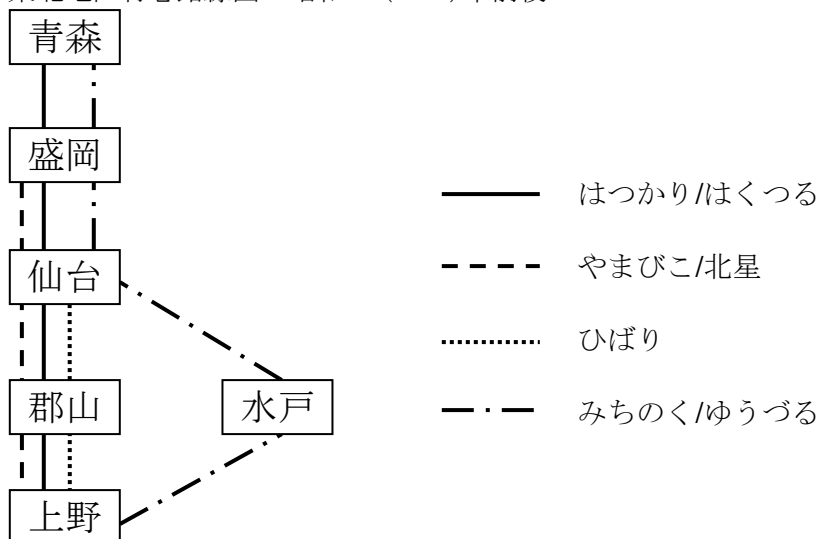
仙台を通った優等列車(特急編)

匿名

はじめに

戦後から東北新幹線開業までの仙台を通った優等列車を調べることで、東北本線の旅客輸送の変遷を明らかにした。

東北地区特急路線図・昭和 52(1977)年前後

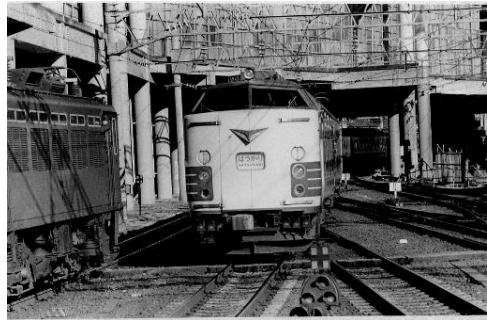


※編成例は昭和 52(1977)年の物を使用

説明についてはリバイバル運転を除く。

編成例表記の見方：指定＝指定席、自由＝自由席、G 車＝グリーン車

はつかり



主な運転区間：上野-仙台-青森

運行期間：昭和 33(1958)年-平成 14(2002)年

主な使用車両：スハ 44 系客車、キハ 80 系気動車、
583 系電車、485 系電車

名前の由来：雁(北方から飛来する渡り鳥)

編成例：583 系青森運転所 13 両編成もしくは 485 系青森運転所 12 両編成

上野←

→青森

583 系はつかり 1・3・5 号

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	指定	指定	指定	指定

485 系はつかり 2・4 号

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	指定	指定	指定

特急「はつかり」は昭和 33(1958)年 10 月 10 日に誕生した特急列車である。当時東北本線は部分的にしか電化されておらず、非力な蒸気機関車・気動車にとっては勾配がきつかったため、比較的勾配が緩やかな常磐線経由で結ばれた。蒸気機関車牽引(上野-仙台が C62 形、仙台-青森が C61 形、但し盛岡-青森で C60 形が補機として牽引)の客車列車で登場したが、1935(昭和 60)年 12 月キハ 80 系気動車を使用した列車に変更された。しかし同年 12 月 10 日には車両火災を引き起こすなど、初期故障に度々悩まされた。昭和 36(1961)年 10 月 1 日のダイヤ改正では東北本線の最高速度向上、信号増設、分岐機改良の工事の結果、高速化され、時間の短縮が図られた。また当時、北海道への移動手段は鉄道利用が主であった。青函連絡船や北海道内の特急「おおぞら」(函館-旭川)などが整備されていたが、それでも東京から札幌まで 21 時間かかるなど、長い道のりであった。昭和 42(1967)年 10 月のダイヤ改正からは東京駅に乗り入れる列車も設定されるようになった。昭和 43(1968)年 8 月 22 日には盛岡-青森が電化され、東北本線全線電化が完成した。9 月 9 日から使用車両が 583 系に置き換えられた。しかし 583 系はつかりが常磐線を走ったのはこの時だけであり、

同年 10 月 1 日のダイヤ改正で「はつかり」は常磐線経由から東北本線経由に変更された。東北本線は全区間複線電化工事が完了したこともあり、更にスピードアップを成し遂げることができた。ちなみにこの時不要になったキハ 80 系は奥羽本線経由の上野-秋田の気動車特急「つばさ」に転用された。昭和 48(1973)年 3 月 24 日には「はつかり」にも 485 系も投入され、座席の向きが自由に変えられるようになるなどのサービスアップが図られた。また、昭和 48(1973)年東北新幹線工事のため、東京駅への乗り入れが廃止された。昭和 53(1978)年 10 月のダイヤ改正(通称ゴオサントオ)では、自由席も連結され、L 特急(※注)となった。しかし、昭和 57(1982)年 6 月 23 日に東北新幹線が大宮-盛岡で暫定開業したため、同年 11 月 15 日のダイヤ改正で、東北新幹線とほぼ同じ区間を走る特急「はつかり」の上野-盛岡間は廃止され、盛岡-青森間に短縮された。青森に行くには盛岡駅で新幹線から乗換しなければならなくなったが大幅な時間短縮(大宮-青森が約 4 時間、在来線経由だと 8 時間かかるので 4 時間の短縮)を達成することができた。昭和 63(1988)年の青函トンネル開通により、特急「はつかり」は函館駅まで営業区間を伸ばした。しかしこの時期になると、北海道への交通手段はほとんどが飛行機となっており、北海道(特に札幌や道東地区)との連絡手段という意味合いは薄れ、青函トンネル不要論もあった。そのため全列車「はつかり」として函館まで運転するのではなく、青森-函館間は快速「海峡」という特別料金不要の列車も「はつかり」と並行して走っていた。やがて平成 14(2002)年 12 月の東北新幹線八戸開業により「はつかり」は廃止され、運転区間を八戸-函館と短縮した特急「白鳥」が新設された。

ひばり



主な運転区間：上野-仙台

運行期間：昭和 38(1962)年-昭和 57(1982)年
(定期特急列車として走った期間)

主な使用車両：キハ 80 系気動車・483 系電車・485 系電車・583 系電車
名前の由来：鳥類、雲雀(ひばり)より

編成例：485 系仙台・青森運転所 12 両もしくは 13 両編成
583 系青森運転所 13 両編成

上野←

→仙台

485 系ひばり 1・3・5・7・9・11・13 号/8・10 号の下り/4・6 号の上り

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	自由	自由	自由

485 系ひばり 2・12 号/6 号の下り/8 号の上り(上野方先頭はクロ 481)

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
G車	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	指定	自由	自由	自由

583 系ひばり 4 号の下り/10 号の上り

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	指定	自由	自由	自由

特急「ひばり」は上野-仙台間を結ぶ不定期特急列車として昭和 36(1961)年 10 月に登場した。しかし当時は車両のやりくりがつかず設定のみ存在し、実際に運転開始したのは昭和 37(1962)年 4 月 27 日であった。当初はキハ 80 系を使用して運転された。当時仙台まで、東北本線の電化は完成していたが交直両用特急電車が完成しておらず、そのため気動車での運転になった。需要が多かったため、昭和 38(1963)年には定期列車化された。昭和 40(1965)年 10 月のダイヤ改正からは交直両用特急車両 483 系が導入され、時間短縮が図られた。昭和 42(1967)年 10 月のダイヤ改正では東京駅乗り入れ列車が 1 本設定されるようになった。年々増えてくる需要に応えるため、昭和 43(1968)年 10 月のダイヤ改正では増発がなされたのに加え、東北本線軌道改良の結果、時速 120 キロ運転が可能になり、大幅なスピードアップ(上野-仙台が約 4 時間 30 分程度だったのが最速 4 時間以内へ)が実現した。その結果当時の国鉄の在来線では表定速度が最速となる

列車も登場した。昭和 45(1970)年 10 月のダイヤ改正では L 特急(※注)として設定された。昭和 48(1973)年 10 月のダイヤ改正からは間合い運用として青森運転所の 583 系で運転される車両も登場した。しかし昭和 57(1982)年 6 月 15 日の東北新幹線大宮暫定開業により、「ひばり」は新幹線と同じ区間を走っていたため大幅に減便された。更に同年 11 月 15 日のダイヤ改正で、定期列車としての「ひばり」の運転は終了した。但し東北新幹線上野開業までは臨時列車として存続した。

やまびこ

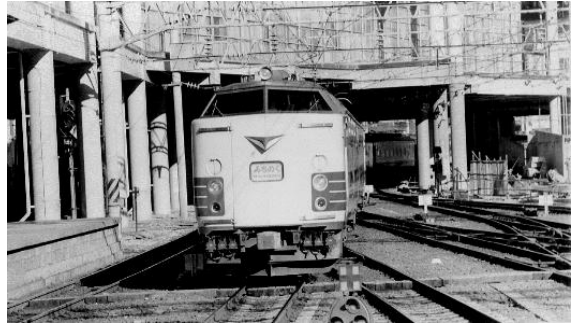


主な運転区間：上野-盛岡
 運行期間：昭和 40(1965)年-昭和 57(1982)年
 主な使用車両：485 系電車 など
 名前の由来：行っては帰るやまびこ(自然現象) より
 編成例：485 系青森運転所 12 両編成

上野←											→盛岡
1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	自由	自由	自由

昭和 40(1965)年 10 月上野-秋田・盛岡(奥羽本線経由)の気動車特急「つばさ」のうち、盛岡行の編成を特急「やまびこ」に改称し、同時に電車化された。充当形式は 483(485)系であった。昭和 42(1967)年 10 月のダイヤ改正からは東京駅発着の列車も登場した。昭和 48(1978)年 10 月のダイヤ改正では全列車 485 系で運転されるようになった。しかし昭和 57(1982)年 6 月 15 日東北新幹線大宮暫定開業の結果「ひばり」同様、新幹線と同じ区間を走るため、在来線特急「やまびこ」は廃止となった。ただし「やまびこ」の愛称は東北新幹線の列車名として引き継がれ、今でも東京と盛岡を結ぶ列車で見られることが出来る。

みちのく



主な運転区間：上野-仙台-青森
 運行期間：昭和 47(1972)年-昭和 57(1982)年
 主な使用車両：583 系電車
 名前の由来：東北地方の旧名より
 編成例：583 系青森運転所 13 両編成

上野←

→青森

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
指定	G車	指定	指定	指定	指定	食堂車	指定	指定	指定	指定	指定	指定

昭和 47(1972)年 3 月、常磐線経由で上野-青森を結ぶ昼行特急として、特急「みちのく」は登場した。列車は一日一往復しか走らなかった。使用車両は 583 系であった。かつて常磐線経由特急「はつかり」が走っていたが、東北本線の複線・電化が完成したため、「はつかり」が東北本線経由になり、常磐線沿線から北東北・北海道へ向かう手段がなくなってしまった。そのためその足を復活させるために「みちのく」は誕生した。停車駅は水戸、日立、湯本、平(現いわき)、原ノ町と絞られており、時間短縮をはかっていた。昭和 53 年(1978)年 10 月のダイヤ改正からは自由席も 3 両連結されるようになり、利便性が向上した。しかし昭和 57(1982)年 11 月 15 日の東北新幹線開業によるダイヤ改正により、仙台以北の東北新幹線並行区間が廃止、それに合わせ常磐線内を走る特急は「ひたち」と改められ、上野といわき・仙台を結ぶ特急に生まれ変わった。

はくつる



主な運転区間：上野-(東北本線経由)-仙台-青森
 運行期間：昭和 39(1964)年-平成 14(2002)年
 主な使用車両：20 系客車/583 系電車/24 系客車
 運行本数：最大 2 往復
 名前の由来：北方へ飛来する白い鶴より
 編成例：20 系寝台客車 13 両編成

上野←

→青森

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
B寝台	G車	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	食堂車	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台

昭和 39(1964)年 10 月 1 日、急行「北上」を格上げする形で特急「はくつる」は登場した。当初から東北本線経由で運転された。また、使用車両は 20 系客車であった。当初牽引機は上野-黒磯が EF58 形、黒磯-仙台が ED71 形もしくは ED75 形、仙台-青森が C61 形、盛岡-青森は C60 形が補機として牽引であったが後に非電化区間の牽引は DD51 形に変更された。昭和 43(1968)年の東北本線全線電化完成に伴う同年 10 月のダイヤ改正では 583 系に使用車両が変更され、速達化が図られた(上野-青森は約 11 時間→約 9 時間)。「はくつる」で使われている 583 系は、昼夜両方走れる特急という開発理念を生かし、昼は「はつかり」夜は「はくつる」と一日中活躍していた。この列車は「はつかり」「ゆうづる」同様東京と北海道方面を結ぶ列車という色が濃く、終点青森では青函連絡船と連絡、函館では特急「おおとり」と接続し、空路が一般的でない時代の北海道輸送の任を担っていた。昭和 47(1972)年のダイヤ改正からは東京駅に乗り入れる列車も現れた。昭和 57(1982)年 11 月 15 日の東北新幹線開業によるダイヤ改正では昼行列車はほぼ全て廃止・区間短縮されたのに対し「はくつる」は夜行列車ということであまり影響を受けなかった。これは当時、寝台利用も一般的であり、まだまだ十分需要があると考えられたからだ。また、東北新幹線開業に伴い夜間の東北本線の線路容量に空きが見られたので一部の「ゆうづる」が「はくつる」とされ、東北本線経由にされるものもあった。昭和 63(1988)年青函トンネルの開業により、北海道連絡という役目を新幹線乗り継ぎや寝台特急「北斗星」に明け渡し、以後「はくつる」は東京と東北を結ぶと

いう役割に特化した。平成 6(1994)年 12 月のダイヤ改正から使用車両が 24 系化されるなど、時代に合わせたサービスアップ(583 系電車は 3 段寝台であったのに対し、24 系客車は 2 段式であり寝台が広く快適、またゴロンとシートを連結し低価格で寝台に乗れるようにした等)をしながら、平成 14(2002)年 12 月 1 日ダイヤ改正(東北新幹線八戸開業)まで存続した。

ゆうづる



主な運転区間：上野-仙台-青森

運行期間：昭和 40(1965)年-平成 6(1994)年

主な使用車両：583 系電車・20 系客車・24 系客車

運行本数：最大 7 往復

名前の由来：北方へ飛来する鶴、夕焼けの鶴として(「はくつる」と区別)

上野←

→青森

583 系ゆうづる 1-3 号の下り/5-7 号の上り

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車	12号車	13号車
B寝台	G車	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	食堂車	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台

24 系ゆうづる 4-7 号の下り/1-4 号の上り(客車)

荷物	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車
荷物車	A寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台

昭和 40(1965)年 急行「北斗」を格上げする形で特急「ゆうづる」は登場した。当初より常磐線経由であった。東北本線経由の「はくつる」は、東北本線は奥羽本線経由などの夜行列車のダイヤが立て込んでいたため増発が困難であったので、夜間の線路容量に余裕があった常磐線経由の「ゆうづる」が主に増発された。なおこの「ゆうづる」は、終点青森駅で青函連絡船に接続し、函館駅では特急「北斗」と連絡するダイヤを取っていた。当時は東京と北東北・北海道を結ぶ移動手段はほぼ鉄道であり、需要も多かったため、昭和 45(1970)年、昭和 47(1972)年 3 月、同年 10 月、昭和 50(1975)年のダイヤ改正において増発が重ねられた。昭和 51(1976)年に客車のみ車両を変更しサービスアップを図り、昭和 55(1980)年一往復が季節列車になった。また客車初の 2 段式 B 寝台が組み込まれた。昭和

57(1982)年11月15日の東北新幹線開業によるダイヤ改正では「はくつる」に変更される便があり、2往復減便されたが、まだまだ健在であった。昭和45年10月のダイヤ改正からはA寝台が連結されるなどテコ入れがされるようになった。昭和62(1987)年からは試験的にゆうづるにA寝台個室ツインドラックスを連結するようになった。しかしこの時代になると北海道への移動手段はほぼ飛行機となっており、青函連絡船に接続する「ゆうづる」の需要は年々低下していった。また、新幹線乗り継ぎが一般化し、さらに高額な寝台料金がかかる寝台列車の利用も年々減少し、敬遠されるようになっていた。そのため減便が続き、平成5(1993)年には臨時列車に格下げになり、平成6(1994)年には遂に廃止された。

北星



主な運転区間：上野-仙台-盛岡

運行期間：昭和50(1975)年-昭和57(1982)年
(特急として運転された期間)

主な使用車両：20系客車・14系客車

運行本数：1往復

名前の由来：北へ行くことを連想させる北極星より

上野←

→青森

荷物	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	9号車	10号車	11号車
荷物車	A寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台	B寝台

上野から東北方面へ急増する需要に応えるため、昭和38(1963)年3月10日、上野-仙台間で走っていた夜行準急「あぶくま」を格上げ、更に盛岡まで延長して急行「北星」は登場した。当時も東北方面へ夜行列車は多く走っていたが、北海道連絡を伴う青森行ばかりであり盛岡行は設定はなく、そのために設定された。しばらくの間急行「北星」として運転されていたが、昭和50(1975)年10月に関西地区で余剰になっていた20系を充当することでサ-ビスアップし、それと同時に特急に格上げされた。また、その頃はワサフ8800形貨車を連結し、新聞輸送も行っていた。しかし昭和57(1982)年11月15日、東北新幹線大宮暫定開業のダイヤ改正で、「北星」は東北新幹線と同じ区間を走っていたことを理由に廃止された。なお、「北星」用の客車は特急「ゆうづる」や「北陸」と共通して運用されていた。

た。

注：「L 特急」

L 特急とは自由席連結、きりのいい時間に発着、多くの本数などの特徴を持った特急に付けられた呼称である。当時は特急列車は大衆化しておらず、全席指定で運転ダイヤがパターン化されていないものがほとんどであったため、L 特急のような気軽に乗れる列車は歓迎された。しかし JR 化後、特急列車の統廃合などの結果 1 往復しか走っていないのに L 特急という呼称があるものもある一方、多くの本数がありながら L 特急に指定されていないものがあるなど現実との乖離が多く見られたため、混乱を避けるため JR 東日本では L 特急の名称は平成 14(2002)年に廃止、その他の旅客各社でも特に「L 特急」と「特急」を区別して案内するということが事実上なくなっている。

総括

東北地区の特急列車は東北方面のみならず北海道方面への急増する需要に応じて増発されていった。時代が進むにつれ乗客はサービスの向上を期待し、さまざまな急行列車が特急に格上げされていった。しかし東北新幹線開業により、乗客は時間短縮ということに重点を置くようになり、昼行特急は廃止、夜行列車を残すのみとなった。しかし北海道連絡という意義が薄れ、さらに利用者の夜行列車離れが進んだため、夜行列車も相次いで廃止となった。

コラム-特急列車の運用について-(昭和 48 年 10 月当時)

東北地区の特急列車は列車名こそ分かれているが共通で運用される列車が多かった。以下に例を紹介する。

1. 仙台運転所の 483 系・485 系で運用が共通だったもの(関係分のみ)

- ・ひばり(上野→仙台) 12 両もしくは 13 両
- ・ひたち(上野→(常磐線経由)→仙台) 12 両
- ・やまばと(上野→福島→山形) 12 両

例

- ・上野→(1001M ひばり)→仙台→(1014M ひばり)→上野→(1037M やまばと)→山形
- ・平→(4004M ひたち)→上野→(1009M ひばり)→仙台(1022M ひばり)→上野など

2. 青森運転所の 485 系で共通して運転された列車

- ・ はつかり (上野→東北本線経由→青森)
- ・ やまびこ (上野→東北本線経由→盛岡)
- ・ いなほ (上野→羽越本線経由→秋田)
- ・ ひばり (上野→東北本線経由→仙台)

青森運転所の 485 系は 7 日間でローテーションを組んで運用されていた

- 1 日目 22M はつかり 2 号 (青森→上野)
- 2 日目 35M やまびこ 3 号 (上野→盛岡)
- 3 日目 32M やまびこ 1 号 (盛岡→上野)
2043M いなほ 2 号 (上野→秋田)
- 4 日目 2042M いなほ 1 号 (秋田→上野)
37M やまびこ 4 号 (上野→盛岡)
- 5 日目 34M やまびこ 2 号 (盛岡→上野)
39M やまびこ 5 号 (上野→盛岡)
- 6 日目 36M やまびこ 3 号 (盛岡→上野)
1021M ひばり 11 号 (上野→仙台)
- 7 日目 1002M ひばり 1 号 (仙台→上野)
27M はつかり 4 号 (上野→青森)

3. 青森運転所 583 系

青森運転所の 583 系は、昼間は電車特急、夜は寝台特急と内装を変更することで使い分けが出来るので、昼夜を問わず運転された。

使用列車

- ・ ゆうづる
- ・ はくつる
- ・ みちのく
- ・ ひばり

例

青森→(24M はつかり 3 号)→上野→(15M ゆうづる 3 号)→青森
上野→(1007M ひばり 4 号)→仙台→(1020M ひばり 10 号)→上野→
(13M ゆうづる 2 号)→青森

など

出典

鉄道ジャーナル(鉄道ジャーナル社)1978, vol. 12 第 1 号, 通巻 No, 131
鉄道ジャーナル(鉄道ジャーナル社)1978, vol. 12 第 2 号, 通巻 No, 132
東北ローカル線パスパンフレット(ヘッドマーク)
当会資料(写真)

付録-当時の時刻表-

次ページ以降に当会に保存されていた時刻表から当時の時刻表を転載する。昭和 52(1977)年 6 月現在の時刻表から下り特急列車のみを抜き出した。※平は現在のいわき、北福岡は現在の一戸、浅虫は現在の浅虫温泉である。※東北新幹線工事のため一部夜行列車は宮城野貨物線を経由している。

東北本線經由特急時刻表 1・昭和 52(1977)年 6 月現在

列番	31M	1001M	21M	1003M	1005M	23M	1007M	1009M
經由	東北	東北	東北	東北	東北	東北	東北	東北
列車名	やまびこ1号	ひばり1号	はつかり1号	ひばり2号	ひばり3号	はつかり2号	ひばり4号	ひばり5号
上野	630	700	730	800	900	931	1000	1100
大宮	652	722	753	824	922	953	1022	1122
宇都宮	レ	813	843	レ	1013	レ	レ	1213
黒磯	レ	レ	レ	945	レ	レ	1145	レ
白河	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1302
郡山	858	928	958	1029	1129	1158	1231	1328
福島	931	1002	1031	1103	1201	1233	1303	1401
白石	レ	1027	レ	レ	1227	レ	レ	レ
水戸	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥
平	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥
原ノ町	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥	∥
仙台	1030	1058	1130	1158	1258	1330	1358	1458
小牛田	1100		レ			レ		
一ノ関	1134		1232			1432		
水沢	1151		レ			レ		
北上	1204		レ			1501		
花巻	1214		1308			レ		
盛岡	1238		1335			1535		
一戸			レ			レ		
北福岡			1426			レ		
三戸			レ			レ		
八戸			1452			1651		
三沢			1508			1706		
野辺地			レ			1727		
青森			1601			1801		
記事			1545 浅虫発	1045 二本松発		1745 浅虫発	1220 須賀川発	

東北本線經由特急時刻表 2・昭和 52(1977)年 6 月現在

列番	1011M	27M	1013M	35M	1015M	11M	1017M	37M
經由	東北	東北	東北	東北	東北	常磐	東北	東北
列車名	ひばり6号	はつかり4号	ひばり7号	やまびこ3号	ひばり8号	みちのく	ひばり9号	やまびこ4号
上野	1200	1230	1300	1330	1400	1448	1500	1530
大宮	1222	1252	レ	1352	1422	〃	レ	1552
宇都宮	レ	1343	1413	1443	1513	〃	レ	レ
黒磯	レ	レ	レ	レ	レ	〃	1645	レ
白河	レ	レ	レ	レ	レ	〃	レ	レ
郡山	1426	1500	1531	1557	1628	〃	1729	1758
福島	1501	1533	1616	1631	1701	〃	1804	1832
白石	1526	レ	レ	レ	1727	〃	レ	レ
水戸	〃	〃	〃	〃	〃	1616	〃	〃
平	〃	〃	〃	〃	〃	1828	〃	〃
原ノ町	〃	〃	〃	〃	〃	1826	〃	〃
仙台	1558	1630	1658	1730	1758	1925	1858	1930
小牛田		レ		1800		1955		2000
一ノ関		1732		1833		2028		2033
水沢		1749		1849		レ		2050
北上		レ		1902		レ		2104
花巻		レ		1912		レ		2114
盛岡		1833		1938		2129		2138
一戸		レ				2214		
北福岡		レ				レ		
三戸		1936				レ		
八戸		1954				2244		
三沢		2009				2259		
野辺地		レ				レ		
青森		2101				2348		
記事	1437 本宮発		1530 須賀川発			1639 日立発 1719 湯本発	1746 二本松発	

東北本線經由特急時刻表 3・昭和 52(1977)年 6 月現在

列番	1M	1019M	39M	1021M	1023M	1025M	1025M
經由	東北	東北	東北	東北	東北	東北	常磐
列車名	はつかり 5号	ひばり 10号	やまびこ 5号	ひばり 11号	ひばり 12号	ひばり 13号	ゆうづる 1号
上野	1600	1604	1630	1700	1800	1900	1950
大宮	レ	1626	レ	1722	レ	1923	〃
宇都宮	1713	レ	1742	1813	レ	2012	〃
黒磯	レ	1751	レ	レ	1945	レ	〃
白河	レ	レ	レ	レ	レ	レ	〃
郡山	レ	1834	1858	1928	2028	2129	〃
福島	1901	1906	1930	2002	2101	2202	〃
白石	レ	1931	レ	レ	2126	レ	〃
水戸	〃	〃	〃	〃	〃	〃	2117
平	〃	〃	〃	〃	〃	〃	2234
原ノ町	〃	〃	〃	〃	〃	〃	レ
仙台	1959	2003	2030	2058	2158	2255	036
小牛田	レ		2100				レ
一ノ関	レ		2133				レ
水沢	レ		2150				レ
北上	レ		2203				レ
花巻	レ		2214				レ
盛岡	2159		2238				レ
一戸	レ						レ
北福岡	レ						レ
三戸	レ						レ
八戸	レ						レ
三沢	レ						レ
野辺地	レ						レ
青森	015						503
記事				1939 本宮発		2118 須賀川発	

東北本線經由特急時刻表 4・昭和 52(1977)年 6 月現在

列番	13M	15M	5007	7	5M	31	5017	17
經由	常磐	常磐	常磐	常磐	東北	東北	常磐	常磐
列車名	ゆうづる 2号	ゆうづる 3号	ゆうづる 4号	ゆうづる 5号	はくつる	北星	ゆうづる 6号	ゆうづる 7号
上野	2000	2140	2150	2210	2220	2235	2300	2305
大宮	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
宇都宮	〃	〃	〃	〃	2350	004	〃	〃
黒磯	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
白河	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
郡山	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
福島	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
白石	〃	〃	〃	〃	レ	レ	〃	〃
水戸	2121	2314	2334	2354	〃	〃	040	054
平	2240	レ	レ	レ	〃	〃	レ	レ
原ノ町	レ	レ	レ	レ	〃	〃	レ	レ
仙台	042	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
小牛田	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
一ノ関	レ	レ	455	519	レ	504	レ	レ
水沢	レ	レ	レ	レ	レ	524	レ	603
北上	レ	レ		レ	レ	540	レ	619
花巻	レ	レ	538	レ	レ	552	レ	レ
盛岡	レ	レ	607	639	454	620	652	700
一戸	レ	レ	レ	733	レ		レ	801
北福岡	レ	レ	705	レ	レ		757	レ
三戸	レ	レ	レ	751	レ		レ	820
八戸	レ	レ	734	809	607		828	839
三沢	レ	レ	752	827	レ		846	856
野辺地	レ	レ	レ	850	レ		910	レ
青森	508	705	849	927	710		950	955
記事								

東北本線急行列車列伝

乗鞍

(1) 序

東北新幹線開業前、東北本線には多くの優等列車¹が走っていた。本章ではその中でも上野 - 仙台間²を東北本線経由で走った急行を取り上げる。本章を総論、各論、結びの三部構成とし、総論では各急行列車についての概略を時代の変遷とともにまとめる。各論では、急行列車を登場の背景、愛称の由来、運行小史の三つの観点からまとめる。結びでは総論、各論を踏まえ東北本線での急行列車の存在意義について個人的見解を示す。

なお、本章で取り上げる急行列車には同一の愛称で運行区間や時期が異なるものが少なからず存在する。同一愛称の列車が存在するものには適宜注釈を付け対応した。

(2) 総論

戦後、東京と北海道を連絡する優等列車は勾配が少ない常磐線を経由するようになった。これによって東北本線の上野 - 仙台間に優等列車の設定は上野 - 青森間直通急行一往復のみとなり、そのため東北本線経由で上野 - 仙台間を走る急行列車が誕生した。これがのちに急行「青葉」と名付けられた。その後、上野 - 仙台間には「松島」などの急行が設定されていた。

「サンロクトオ」と呼ばれる昭和 36 (1961) 年 10 月のダイヤ白紙改正では東北本線経由で上野 - 青森間に急行「八甲田」が新設され、上野 - 青森間の急行のほとんどが常磐線経由のなかで異彩を放った。また、上野 - 仙台間には急行「みやぎの」が新設され、上野 - 盛岡間には不定期急行「ひめかみ」が設定された。「みやぎの」は翌昭和 37 (1963) 年 10 月に電車化され、日本初の交直流電車による急行列車となった。その後、電車の増備に伴い「青葉」「松島」も随時電車化されていった。また、昭和 39 (1964) 年には上野 - 仙台間に寝台急行「新星」が設定された。

昭和 40 (1965) 年 10 月の仙台 - 盛岡間電化完成に伴い電車急行の運行範囲は上野 - 盛岡間に拡張され、「青葉」「松島」の運行区間を延長する形で急行「いわて」「きたかみ」が誕生した。また、翌 41 (1966) 年 10 月の時刻改正では、上野と三陸の各方面を結ぶ急行として「三陸」が設定された。

「ヨンサントオ」こと昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻改正では上野 - 仙台間急行や、上野 - 盛岡間急行が増発された。その一方で、この改正では特急列車が増発され、以後増発されるのは主に特急で急行は現状維持もしくは特急増発に伴い本数を削減されることもあった。

そして、昭和 57 (1982) 年 11 月の東北新幹線大宮 - 盛岡間開業に伴い

¹ 一般に乗車にあたって運賃以外に特別料金を支払う必要がある列車を指す。この定義に従えば準急列車も紹介しなければならないが、本誌では急行と特別急行に絞って紹介する。

² 正確には日暮里 - 岩沼間

上野 - 盛岡間急行や上野 - 仙台間寝台急行などが廃止された。その一方で上野 - 仙台間昼行急行「まつしま」は東北新幹線上野開業までは存続した。東北本線に最後まで残った急行列車は「八甲田」で、平成 10（1998）年に廃止され、東北本線から急行列車は全て姿を消した。

(3) 各論

各列車の紹介の前に、本章で紹介する急行列車を列挙する。

上野 - 仙台間の昼行急行

青葉
みやぎの
松島
コラム 第二の人生

上野 - 仙台間の夜行急行

新星
コラム スシ、ソバ、カツドン

上野 - 盛岡間の昼行および夜行急行

ひめかみ
いわて
きたかみ
コラム ビジネス準急「やまびこ」

上野 - 青森間の昼行および夜行急行

三陸
八甲田
コラム カブトムシとゴハチ

(3 - 1) 上野 - 仙台間の昼行急行

青葉 (あおば³)

運行期間 昭和 22 (1947) 年 6 月 29 日 - 昭和 40 (1965) 年 9 月 30 日

運行区間 上野 - 仙台 - (青森)

充当形式 旧型客車⁴、451 系電車

登場の背景

戦前、東京から北海道への連絡の使命を帯びていた急行列車は東北本線経由で運行されていたが、戦後スピードアップのために常磐線経由⁵とされ、東北本線経由の急行は上野 - 青森一往復のみとなった。そこで、昭和 25 (1950) 年 10 月の時刻改正時に東北本線経由で上野 - 仙台間を走る急行が設定された。この急行 101, ⁶102 レ⁷が「青葉」の前身となった。

愛称の由来

昭和 25 (1950) 年 11 月 2 日、利用客に一層の便宜をはかるために、これまで特急にしかなかった愛称名が急行にも付けられることになった。前出の急行 101, 102 レは終着駅の仙台にある仙台城の別称である青葉城に因み、昭和 25 (1950) 年 11 月 8 日⁸に「青葉」と命名された。

運行小史

急行「青葉」のルーツは昭和 21 (1946) 年 10 月の時刻表に見られる上野 - 青森間急行 101, 102 レにまでさかのぼることができる。この 101, 102 レは、北海道への連絡という使命を帯びていたが、その使命は常磐線経由の急行へと移行するようになった⁹。

昭和 25 (1950) 年 10 月の時刻改正で急行 101, 102 レは仙台止まりとされた。当時の運行形態を表 1 に示す。

表 1 昭和 25 (1950) 年 10 月改正時の「青葉」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
101 レ	青葉	上野	8:45	→	仙台	15:44
102 レ	青葉	仙台	13:36	→	上野	20:42

牽引機は C59 や C61 形蒸気機関車が充当されたと推察される。当時の編

³ 気動車特急「あおば」は、急行「青葉 (あおば)」とその出自を異にするので本章では取り上げない。特急「あおば」については、本誌内の「仙台駅を発着した急行列車 (その他各方面)」に詳しい。

⁴ 本章での「旧型客車」とは、主にスハ 32 系とスハ 43 系を指す。

⁵ この急行列車が、後の常磐線経由 11, 12 レ急行「みちのく」である。

⁶ 列車番号は、偶数が上り、奇数が下りである。

⁷ 「レ」とは列車の略号。機関車に牽引されているものを示す。

⁸ 同年 10 月 23 日であったという説もある。どちらが正しいかは今回の調査では詳らかにできなかった。

⁹ その理由については本誌内の拙著「国鉄から見た東北本線の近代化」内のコラム「はつかり常磐線経由の真意」に詳しい。

成の詳細は今回の調査では詳らかには出来なかったが、二等車（現、グリーン車）には図1のスロ43形などが用いられていた。



図1 スロ43形¹⁰（当会蔵）

また、「青葉」編成のうち青森側2両は仙台駅からは常磐線経由青森行き急行201レに連結され、東北本線沿線の諸都市から青森、北海道方面へ乗り換えなしで行けるように便宜が図られた。

昭和28（1953）年2月1日の時刻改正からは11両編成となった、そのうち郡山で磐越西線経由会津若松行きの車両1両を切り離し、また、福島で奥羽本線経由院内¹¹行きの車両1両を切り離していた。さらに仙台に到着した9両のうち4両は仙台から急行「みちのく」に連結されて青森まで直通していた。

その後、昭和38（1963）年6月1日に昭和38（1963）年度第一次時刻改正が行われ、これに合わせて急行「青葉」は451系急行型交直流電車によって電車化された。表2-5に電車化前後の運行形態および編成を示す。

表2 昭和37（1962）年6月改正前の「青葉」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
33レ	青葉	上野	9:20	→	仙台	15:28
34レ	青葉	仙台	13:35	→	上野	19:50

表3 昭和37（1962）年6月改正前の「青葉」編成¹²

号車		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
備考	荷	1	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2	2

※9号車は青森まで、10号車は盛岡までの直通車両。11 - 13号車は上野 - 福島間で連結されていた。

¹⁰ 図1は称号改正後（巻頭付録参照）のもので表記が一等車になっている。

¹¹ 奥羽本線の秋田県南部にある駅。

¹² 本章内の編成表備考欄で便宜的に用いる略号は次の通り。

2…二等車（現、普通車）1…一等車（現、グリーン車）食…食堂車（もしくはビュッフェ車）一寝…一等寝台車 二寝…二等寝台車 荷…荷物車

表4 昭和37（1962）年6月改正後の「青葉」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
33M	青葉	上野	9:20	→	仙台	14:50
34M	青葉	仙台	14:00	→	上野	19:30

表5 電車後の「青葉」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
備考	2	2	2,食	1	1	2	2	2	2	2

※表5中の「2,食」は二等車と食堂車（ビュッフェ）の半室合造車。

昭和39（1964）年3月の時刻改正では上野 - 仙台間の昼行急行全面電車化に伴い、「青葉」の名称はそれまで「第二松島」を名乗っていた上野 - 仙台間夜行急行の愛称となった。夜行急行の頃の「青葉」の運行形態と編成は下の表6,7の通り。なお、夜行急行だったので6号車のビュッフェは営業していなかった。

表6 夜行急行「青葉」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
39M	青葉	上野	23:30	→	仙台	6:22
40M	青葉	仙台	23:00	→	上野	5:38

表7 夜行急行「青葉」の編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2	2	2	1	1	食,2	2	2	2	2	2	2

昭和39（1964）年10月1日の時刻改正では、東北本線上野 - 仙台間に客車夜行急行「新星」が新設されたため、下り急行「青葉」の運行形態が以下の表8のように変更された。なお、急行「新星」が表6における下り「青葉」に準じた運行形態となった。

表8 昭和39（1964）年10月改正後の「青葉」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
39M	青葉	上野	22:55	→	仙台	5:30

そして、昭和40（1965）年10月の東北本線仙台 - 盛岡間電化完成に伴う時刻改正では夜行急行「青葉」は運行区間が上野 - 盛岡間となり、愛称も「きたかみ¹³」と改称され「青葉」の名は列車愛称から消えた。

補

当会が発行している会誌「青葉」はこの急行「青葉」に因んでいる。

¹³ この急行「きたかみ」は、本章内で急行「いわて」と共に取り上げている「きたかみ」である。

みやぎの

運行期間 昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日 - 昭和 40 (1965) 年 9 月 30 日

運行区間 上野 - 仙台

充当形式 旧型客車、451 系電車

登場の背景

急行「みやぎの」は当初、昭和 34 (1959) 年 9 月 22 日に誕生した常磐線經由上野 - 仙台間の気動車急行で、キハ 55 系 (図 2) が充当されていた。



図 2 常磐線經由時代の急行「みやぎの」(当会蔵)

その後、俗に「サンロクトオ」と称される昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日の時刻改正で常磐線經由の急行「みやぎの」は急行「陸中」と改称し、代わって東北本線經由で上野 - 仙台間に新設された客車急行列車が「みやぎの」と命名された。

愛称の由来

仙台市東部にある原野に因む。現在も地名として残っており当該地区が属する行政区名も「宮城野区」である。「みやぎ」という地名が入っていたのも採用の理由だったのかもしれない。

運行小史

新設当時の「みやぎの」は表 9 の様な運行形態だった。また上野 - 福島間では奥羽本線經由上野 - 秋田間客車急行「鳥海」と併結していた。表 10 では 1 - 6 号車までが「みやぎの」で、7 - 14 号車が「鳥海」である。当時、上野 - 仙台間はすでに電化が完成していたので、牽引機は直流区間の上野 - 黒磯間が EF56 形など、交流区間の黒磯 - 仙台間は ED71 形だったと推察される。

表 9 新設時の「みやぎの」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
31レ	みやぎの	上野	7:00	→	仙台	13:03
32レ	みやぎの	仙台	15:10	→	上野	21:10

表 10 新設時の「みやぎの」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
備考	2	1	2	2	2	2	2	1	1	食	2	2	2	2

昭和 37 (1962) 年に「みやぎの」は 451 系急行型交直流電車で電車化され、日本初の交直流電車による急行列車となった。また、この時急行「鳥海」との併結は解消された。電車化後の「みやぎの」の運行形態を表 11 に示す。電車化後の「みやぎの」は 10 両編成とされ、そのうち一等車 (現、グリーン車) 2 両とその両側にビュッフェ車 2 両が連結されていた。(表 12 参照)

表 11 電車化後の「みやぎの」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
31M	「みやぎの」	上野	7:45	→	仙台	13:07
32M	「みやぎの」	仙台	15:50	→	上野	21:10

表 12 電車後の「みやぎの」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
備考	2	2	2,食	1	1	食,2	2	2	2	2

※表 12 において 6 号車の記述を「食,2」としたのは、当時の編成が一等車の乗客に便宜を図るためにビュッフェを一等車側に連結していたため、それを示すためにこのような表記とした。

昭和 39 (1964) 年 3 月 20 日の時刻改正からは、両数が 12 両に増車された上で一往復増発され二往復となった。二往復体制となった「みやぎの」の運行形態を示したのが下の表 13 である。

表 13 二往復体制の「みやぎの」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
35M	第 1 みやぎの	上野	12:40	→	仙台	18:00
37M	第 2 みやぎの	上野	15:00	→	仙台	20:20
34M	第 1 みやぎの	仙台	13:40	→	上野	19:07
32M	第 2 みやぎの	仙台	15:50	→	上野	21:18

あわせて 12 両編成となった後の「みやぎの」の編成を表 14 に示す。表 12 と見比べると、ビュッフェ車が 1 両に減車されたのが分かる。

表 14 昭和 39 (1964) 年当時の「みやぎの」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2	2	2	1	1	食,2	2	2	2	2	2	2

その後、東北本線仙台 - 盛岡間電化完成に伴う昭和 40 (1965) 年 10 月 1 日の時刻改正で急行「まつしま」に統合され、「みやぎの」の名は消滅した。

松島（まつしま）

運行期間 昭和 24（1949）年 9 月 15 日 - 昭和 60（1985）年 3 月 13 日

運行区間 上野 - 仙台

充当形式 旧型客車、451, 453, 455 系交直流急行型電車

登場の背景

戦後、東北本線の仙台以南では優等列車が上野 - 青森直通急行一往復という状態が続き、仙台以南での輸送力不足が顕在化した。そこで、昭和 24（1949）年 9 月の時刻改正で上野 - 仙台間準急 105, 106 レが誕生した。これがのちに急行に格上げされ「松島」となった。

愛称の由来

昼行急行の命名基準は、その列車にゆかりの旧国名か旧街道名、著名な観光地、山、川。とされた。「松島」は日本三景の一つであるから正に「著名な観光地」と言える。余談ながら残りの日本三景「天橋立」「宮島」もそれぞれ急行「はしだて」、急行「宮島」として急行名に採用されている。

運行小史

準急 105, 106 レは昭和 29（1954）年 10 月改正で急行に格上げされて「松島」と命名された。表 14 に昭和 31（1956）年当時の「松島」の運行形態を示す。

表 15 昭和 31（1956）年 11 月当時の「松島」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
103 レ	松島	上野	13:40	→	仙台	20:18
104 レ	松島	仙台	9:00	→	上野	15:40

牽引は C59 形蒸気機関車（図 3）などが担当していたが、電化が進み昭和 36（1961）年に上野 - 仙台間の交流電化が完成し牽引機も ED71 形電気機関車となった。また、「松島」は準急時代から会津若松、山形（新庄）行きの付属編成を併結していた。このうち、山形行きの付属編成は昭和 35（1961）年 5 月からは急行「蔵王」となった。



図 3 C59 形蒸気機関車

昭和 38 (1963) 年 10 月 1 日に行われた昭和 38 (1963) 年度第二次時刻改正では夜行急行「第二松島」が新設された。「第二松島」は先に紹介した「青葉」「みやぎの」と共通運用とされた¹⁴。「第二松島」の運行形態を下の表 15 に示す。

表 16 新設時の「第二松島」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
39M	第2松島	上野	23:30	→	仙台	6:22
40M	第2松島	仙台	23:00	→	上野	5:37

一方、既存の「松島」は「第一松島」と改称されたが急行「蔵王」との併結の関係¹⁵から電車化されず、依然として客車急行として運行されていた。新製の電車急行と旧態依然とした客車急行ではスピード、設備、快適性などでその差は歴然としており、利用客からは客車急行の電車化が望まれるようになった。「第一松島」の電車化は 453 系電車の新製を待って昭和 39 (1964) 年 3 月の時刻改正で行われた。同時に表記が平仮名書きに改められて「まつしま」となり、上野 - 仙台間の昼行急行は上野、仙台発とも午前には発車する列車に「まつしま」と名付けられた。当時、午前発は二往復あったので、発車順に「第一まつしま」「第二まつしま」を名乗った。

その後、「まつしま」は昭和 40 年 10 月の時刻改正では「みやぎの」を統合して三往復となり、「ヨンサントオ」こと昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻大改正では五往復に増発された。五往復体制の「まつしま」運行形態を示したのが表 16 である。また、表 17 に昭和 43 (1968) 年 10 月当時の「まつしま」編成を示す。

表 17 昭和 43 (1968) 年 10 月当時の「まつしま」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
1101M	まつしま 1 号	上野	9:45	→	仙台	14:31
6103M	まつしま 2 号	上野	12:25	→	仙台	17:16
6107M	まつしま 3 号	上野	15:15	→	仙台	20:02
1103M	まつしま 4 号	上野	15:47	→	仙台	22:17
6109M	まつしま 5 号	上野	23:28	→	仙台	5:45
1104M	まつしま 1 号	仙台	8:36	→	上野	13:44
6102M	まつしま 2 号	仙台	11:30	→	上野	16:06
1106M	まつしま 3 号	仙台	13:40	→	上野	18:22
6104M	まつしま 4 号	仙台	15:10	→	上野	19:52
6108M	まつしま 5 号	仙台	22:25	→	上野	5:03

表 18 昭和 43 (1968) 年 10 月当時の「まつしま」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
備考	2	2	2	1	2	2	2	食, 2	2	2	1	2	2

¹⁴ 共通運用なので編成は表 6 に示したものと同一である。

¹⁵ 昭和 38 (1963) 年当時、奥羽本線の電化は板谷峠のある福島 - 米沢間のみ直流で電化されていた。奥羽本線の福島 - 山形間の交流電化完成は昭和 43 (1968) 年 10 月であった。

「まつしま」は東北急行の代名詞的存在の一つとなり、特急列車が停車しない駅にも停車して、増大する輸送量を確実に補完し続けた。昭和 40 (1965) 年度からは 455 系 (図 4) が投入され、昭和 47 (1972) 年 3 月改正では六往復体制となった。



図 4 455 系電車 (当会蔵)

しかし、同一区間には特急「ひばり」や「やまびこ」「はつかり」といった特急列車が走行しているため中・長距離利用客の急行離れは明らかで、先に紹介した昭和 47 (1972) 年 3 月改正では特急「ひばり」は七往復から十一往復に増発されたのに対し「まつしま」は一往復増発されたものの上野まで直通する両数は 13 両から 7 両に減らされるなど、急行の地位の低下は否めなくなってきた。昭和 52 (1977) 年には前年 10 月に営業を廃止したビューフェ車が編成から外され、結果として編成は 1 両短くなった。さらに、昭和 55 (1980) 年 10 月 2 日の時刻大改正 (通称ゴオゴオトオ) では六往復のうち下り 2 本、上り 1 本が廃止となった。

このまま東北新幹線開業と共に全廃されるかに思われた「まつしま」だったが、昭和 57 (1982) 年 6 月 23 日の東北新幹線大宮暫定開業、および同年 11 月 15 日の東北新幹線本格開業に伴う時刻改正では、在来の昼行特急が軒並み廃止、あるいは本数を削減されたのとは対照的に、若干の時刻修正はあったものの五往復体制は維持された。これは、東北新幹線は大宮まで開業したものの上野までは開業していなかったため、時間はかかっても乗り換えなしで上野まで行けるという利点があったためと思われる。

その後も、「まつしま」は東北上越新幹線上野開業まで活躍を続け、上野開業に伴う昭和 60 (1985) 年 3 月 14 日の時刻改正で廃止された。

吾妻

運行期間 昭和 33 (1958) 年 10 月 1 日 - 昭和 39 (1964) 年 3 月 19 日

運行区間 上野 - 仙台

充当形式 旧型客車¹⁶

登場の背景

上野 - 仙台間準急を格上げし誕生。

列車名の由来

福島県にある吾妻連峰にちなんだもの。吾妻山とは福島県北部、山形県境にある火山群の総称である。

運行小史

急行「吾妻」の前身となる上野 - 仙台間準急 109, 110 レは昭和 29 (1954) 年 10 月 1 日の時刻改正で誕生した。誕生時の運行形態を下の表 17 にしめす。

表 19 新設時の準急 109, 110 レの運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
109 レ	なし	上野	10:00	→	仙台	17:32
110 レ	なし	仙台	11:00	→	上野	18:35

この準急 109, 110 レは奥羽本線經由新庄行きと磐越西線經由喜多方行きの編成を併結していた。

やがて、昭和 33 (1958) 年 10 月 1 日に急行に格上げされ「吾妻」と命名された。また、同時に準急時代にはなかった食堂車が連結された。

昭和 39 (1964) 年 3 月 20 日の時刻改正では上野 - 仙台間昼行急行の全面電車化が行われ、「吾妻」は急行「まつしま」「みやぎの」に統合された。

仙台駅発着の優等列車からは「吾妻」の名は消えたが、昭和 39 (1964) 年 3 月 20 日からは上野 - 福島間を走る昼行電車急行の愛称として採用され、同時に平仮名書きに改められて「あづま」となった。急行「あづま」はその後昭和 60 (1985) 年 3 月 14 日の東北新幹線上野開業まで活躍を続けた。「吾妻」の由来となった吾妻連峰は福島県にあるのだから、福島止まりの列車愛称として使われた方がふさわしかったのかもしれない。

¹⁶ この充当形式は、「吾妻」が上野 - 仙台間急行として活躍していた時のものである。急行「あづま」には 451, 453, 455 系交直流急行型電車が充当された。

コラム 第二の人生

451、453、455 系交直流急行型電車は、昭和 57（1982）年東北新幹線大宮暫定開業後も急行仕業を続けたが、昭和 60（1985）年 6 月の東北新幹線上野開業に伴う時刻改正で東北本線の電車急行は全廃された。これによって当時仙台運転所に配置されていた急行型電車 455 系は“失業”してしまった。これに対処するため 455 系は普通列車に転用されることとなり、455 系は近郊列車として“第二の人生”を歩むこととなった。

仙台地区の 455 系は 457 系とともに当初は東北本線や常磐線だけでなく奥羽本線や仙山線、磐越西線でも近郊輸送に従事したが、719 系や 701 系といった後継形式の登場で奥羽本線、仙山線からは撤退した。最後は東北本線、常磐線、磐越西線で活躍したが E721 系の増備により、平成 20（2008）年 3 月に東北地区からは姿を消した。下の図 5 は、さよなら運転時の 455 系である。現在は北陸本線に 455 系の 60Hz 対応版の 475 系が現存し、活躍を続けている。



図 5 さよなら運転時の 455 系

補 たとえ姿は変われども

東北新幹線の上野開業で、東北本線はローカル輸送を主体とした路線になったが、急行型の 455 系では、扉が片開きのためラッシュ時の近郊輸送には不向きとされた。そこで、東北地区に近郊型電車と投入することになったが、当時の国鉄の財政状況は新車を投入できる状態ではなかった。そこで、車体のみを新製し台車や電気機器といった足回りは 451 系から流用して近郊型電車を製造することになった。こうして誕生したのが図 6 の 717 系である。717 系は東北本線や常磐線に投入されたが、改造元となった 451 系が抑速ブレーキ¹⁷を搭載していなかった関係から勾配線区は不向きとされ、主に常磐線の運用に充当されるようになった。こうして 455 系と共に常磐線で活躍した 717 系も、E721 系の投入で平成 19（2007）年 10 月に引退した。

¹⁷ 下り勾配走行時に速度を一定に保つため停止用発電ブレーキによって速度制御できるようにしたブレーキのこと。



図6 717系電車

また、平成2（1990）年3月の時刻改正から仙台地区に投入された719系（図8）はラッシュの乗降時間短縮を図るために両開き3つドアの車体を新製したが、台車とパンタグラフ¹⁸は455系の廃車発生品を使用している。455形は抑速ブレーキを搭載していたので、719系も東北本線のほかに仙山線や磐越西線といった勾配線区にも投入され、現在も活躍を続けている。なお、磐越西線に投入されている編成は図8のように特別色をまとっている。



図7 719系電車



図8 719系磐越西線色

¹⁸ 電車や電気機関車の屋上に取り付ける菱形の集電装置。

(3 - 2) 上野 - 仙台間の夜行急行

新星

運行期間 昭和 39 (1964) 年 10 月 1 日 - 昭和 57 (1982) 年 11 月 14 日

運行区間 上野 - 仙台

充当形式 10 系寝台車¹⁹、20 系客車

登場の背景

昭和 39 (1964) 年当時、上野 - 盛岡間には寝台急行「北星²⁰」が設定されており仙台までの利用客を考慮して郵便車を除く 12 両編成のうち 6 両が仙台止まりとなっていた。しかし、仙台以北への利用客が予想以上に多く、一等寝台車 1 両と二等寝台車 5 両の 6 両編成では対処できなくなった。そこで、「北星」の 12 両を全て盛岡まで直通させることになり、それに際して誕生したのが急行「新星」であった。

愛称の由来

前出の通り、昭和 25 (1950) 年 11 月からは急行にも愛称をつけることになり、愛称名の基準が定められた²¹。この中で夜行急行には天体名を使用することとなった。この時夜行急行の愛称として、東海道筋では「明星」「彗星」が採用され、常磐線経由上野 - 青森間夜行急行にも「北斗」と命名された。その後も全国の夜行急行には「月光」「あかつき」「金星」「すばる」「北星」「天の川」といった天体にまつわる愛称がつけられることが多かったが、列車の愛称としてふさわしい天体名が無くなりつつあったのも事実であった。上野 - 仙台間の夜行急行は新設だったので「新しい夜行急行」ということで「新星」と命名された。というのが定説である。

運行小史

「新星」は当初は 10 両編成で 10 系寝台車が充当されていた。新設当時の「新星」の運行形態は表 19 の通りであった。また、編成は表 20 の通り。なお、9 号車は当分の間欠車とされた。

表 20 新設時の「新星」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
35レ	新星	上野	23:30	→	仙台	6:22
36レ	新星	仙台	23:20	→	上野	5:59

¹⁹ 10 系客車には座席車と寝台車があるため、この様な表記とした。

²⁰ 寝台急行「北星」は、寝台特急「北星」の欄で取り上げているので、本章では概略を記すにとどめる。

²¹ 基準制定以前の昭和 24 (1949) 年 9 月 15 日に東京 - 大阪間夜行急行に「銀河」と命名されている。

表 21 新設時の「新星」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
備考	2 寝	1 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝

また、早く寝たい利用客に便宜を図るため、上り「新星」の寝台車は 21 時 30 分から利用できるようにされており、時刻表にも「仙台での寝台車は 21 時 30 分から利用できます。」と注記されていた。当時の東京から仙台へのビジネス客は、往路は昼行の特急「ひばり」で、復路は夜行寝台急行で、という使い分けが浸透していたようで、利用客は多かったようである。

また、昭和 51（1976）年 10 月からは寝台特急「ゆうづる」24 系客車化で捻出された 20 系客車（図 9）が「新星」に充当されるようになった。下の表 20 に、20 系客車を用いた「新星」の編成を示す。

表 22 20 系客車を用いた「新星」編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8
備考	業 ²²	1 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝



図 9 20 系客車（当会蔵）

牽引機は、上野 - 黒磯間が EF57 や EF58、黒磯 - 仙台間は ED75 が担当した。ビジネス客に重宝された急行「新星」も、東北新幹線本格開業した昭和 57（1982）年 11 月 15 日に廃止された。

²² 「業」は業務用車カヤ 21 形を指す。カヤ 21 形は、元は荷物車カニ 21 形で、その荷物室を撤去した車両である。

コラム

スシ、ソバ、カツドン 食堂車とビュッフェ²³

はじめに

タイトルを見て読者諸兄諸姉は何を連想しただろうか。実は、スシ、ソバ、カツドンはいずれもかつて優等列車の食堂車やビュッフェ車で実際に食べられたものである。今日、食堂車は「カシオペア」や「トワイライトエクスプレス」といった一部の寝台特急列車に連結されているだけで、昼行の特急列車には連結されていない。だが、列車紹介の各欄を読むと昔の優等列車にはそのほとんどに食堂車やビュッフェ車が連結されていることが分かる。本節では食堂車やビュッフェ車について簡単に振り返る。

東北本線と食堂車 前編

昭和 25 (1950) 年、戦時中は連結および営業を中止していた食堂車が営業を再開することとなった。東北本線系統では急行「十和田」「北斗」「みちのく」そして「青葉」に食堂車が連結され営業を開始した。この時の営業者は日本食堂²⁴であった。昭和 33 (1958) 年には急行「吾妻」にも食堂車が連結された。下の表 21 に昭和 36 (1961) 年 10 月の時刻改正時における仙台駅発着優等列車の食堂車連結状況を示す。

表 23 昭和 36 (1961) 年 10 月当時の食堂車連結状況

種別	列車番号	列車名	連結区間	充当形式
特急	1D, 2D	はつかり	上野 - 青森	キサシ 80
	1003D, 1004D	ひばり	上野 - 仙台	キシ 80
急行	11レ, 12レ	みちのく	上野 - 青森	スシ 28
	13レ, 14レ	北上		マシ 35, もしくは オシ 17
	15レ, 16レ	十和田		スシ 28
	17レ, 18レ	北斗		マシ 35, もしくは オシ 17
	31レ, 32レ	みやぎの・鳥海	上野 - 秋田	オハシ 30
	35レ, 36レ	吾妻・ぼんだい	上野 - 仙台	オシ 17
	37レ, 38レ	松島・蔵王		

表 21 を見ると、当時上野 - 青森間を走っていた急行のうちそのほとんどに食堂車が連結されていたことが分かる。当時、急行「北上」や「松島」等に連結されていたのが図 10 のオシ 17 形食堂車である。オシ 17 形は昭和 31 (1956) 年に誕生した食堂車で、昭和 36 (1961) 年 10 月当時、東北

²³ 国鉄での正式名称は「ビュフェ」だが、実際には「ビュッフェ」と言う方が広く浸透しているため、本節では表記を「ビュッフェ」で統一する。

²⁴ 戦前に設立された食堂会社で、設立に当たっては当時、東北本線系統の食堂車で営業していた「仙台ホテル伯養軒」(現、伯養軒)も参加している。

急行の他にも大阪 - 青森間急行「日本海」などに連結されていた。現在、オシ 17 2055（図 11）が群馬県安中市の碓氷峠鉄道文化むらに静態保存されている。



図 10 現役時代のオシ 17 形（当会蔵）



図 11 オシ 17 2055

車内でスシバー

昭和 36（1961）年には東海道本線昼行急行のビュッフェ車にユニークなサービスが登場する。何と、ビュッフェ車でにぎり寿司が食べられたのである。このサービスは寿司ネタの品質管理や寿司職人の確保などの問題からわずか七カ月で幕を閉じてしまうが、寿司屋では値段が明示されていないのが当たり前だった当時、値段が表示されているというのも人気の理由の一つだったようで、気軽に食べられるという点では今日の「回転寿司」のルーツといえるかもしれない。参考までに寿司ビュッフェの値段の例を以下に示す。

にぎり寿司

たこ、とり貝、いか、こはだ、あなご…各 15 円
まぐろ、ヒラメ、玉子、鯛…各 20 円
赤貝、ミル貝、シャコ…各 25 円
鉄火巻…60 円
きゅうり巻…50 円

東北本線と食堂車 後編

その後、客車急行は相次いで電車化され、電車急行には食堂車に代わってビュッフェ車が連結されるようになった。下の表 22 に昭和 43（1968）年 10 月当時の仙台駅発着優等列車における食堂車連結状況を示す。

表 24 昭和 43（1968）年 10 月当時の食堂車連結状況

種別	列車番号	列車名	連結区間	充当形式
特急	1M, 2M, 2021M, 2022M	はつかり 1 - 2 号	上野 - 青森	サシ 581
	3M, 4M	ゆうづる 2, 1 号		
	5M, 6M	はつくる		
	11M-22M	ひばり 1 - 6 号	上野 - 仙台	サシ 481
	15M, 16M	やまびこ	上野 - 盛岡	
急行	201, 202	十和田 1 号	上野 - 青森	オシ 17
	203, 208	十和田 4, 6 号	上野 - 青森	マシ 35
	205, 206	十和田 5 号	上野 - 青森	オシ 16
	207, 204	十和田 7, 3 号	上野 - 青森	オシ 17
	101M-106M	いわて 1 - 4 号	上野 - 盛岡	サハシ 451, もしくはサハシ 455
	1101M-	まつしま 1 - 5 号	上野 - 仙台	
	111M, 112M	あぶくま	郡山 - 盛岡	

当時、東北本線のビュッフェ車では「天井」や「そば」が食べられた。以下に昭和 43（1968）年 10 月当時の東北電車急行ビュッフェのメニューの例を示す。

そば

天ぷら…150 円 月見…100 円 たぬき…80 円 ざる…80 円 かけ…60 円

ご飯もの

カレーライス、チキンライス、カツ丼、天井…各 180 円 ご飯…50 円

一品料理

ハンバーグステーキ…240 円、ハムサラダ…240 円、スパゲッティ…200 円
サンドイッチ…150 円 等

また、平成 22（2010）年 10 月現在において仙台駅で営業している立ち食いそば屋 3 店で、先に示したメニューと同一の品目の価格は次の通りだった。

そば

天ぷら…390 円 月見…320 円 たぬき…310 円 かけ…270 円

ご飯もの

カレーライス…400 円

両者を比較してみると、昭和 43（1968）年当時は今の 2 - 3 分の 1 の価格でソバなどの購入が可能だった。勿論ここには、貨幣価値の変動も鑑み

なければならぬ。

下の表 23 には、昭和 47 (1972) 年 10 月当時の仙台駅発着の優等列車における食堂車連結状況を示す。

表 25 昭和 47 (1972) 年 10 月当時の食堂車連結状況

種別	列車番号	列車名	連結区間	充当形式
特急	1M-	はつかり 1-3号	上野 - 青森	サシ 581
	5M, 6M	はくつる		
	13M-16M	ゆうづる 1-4号		
	11M, 12M	みちのく		
	31M-36M	やまびこ 1-3号	上野 - 盛岡	サシ 481
	1001M-1022M	ひばり 1-11号	上野 - 仙台	サシ 581
	1007M, 1016M	ひばり 4, 8号		
	11D, 12D	あおば	仙台 - 秋田	キサシ 180
急行	101M-106M	いわて 1-3号	上野 - 盛岡	サハシ 451, もしくは サハシ 455
	1101M-1112M	まつしま 1-5号	上野 - 仙台	

表 23 をみると、昭和 43 (1968) 年 10 月当時は急行「十和田」など客車急行列車にも連結されていた食堂車が、昭和 47 (1972) 年になると仙台駅では見られなくなっていることが分かる。当時、食堂車が連結されていた客車急行は「きたぐに」などが残っていたが、昭和 47 (1972) 年 11 月 6 日に北陸トンネル内で列車火災が発生し、その火元が食堂車オシ 17 形であったため同形式は全車廃車となった。当時の客車急行用食堂車で両数最多であったのがこのオシ 17 形で、この北陸トンネルでの事故が、客車急行からの食堂車撤退を早めたとも言われている。

かつては優等列車に必ずといっていいほど連結されていた食堂車やビュッフェ車も次第に営業を休止するようになり、代わって車内販売が重視されるようになった。昭和 51 年 (1976) 年 10 月には東北急行のビュッフェ車の営業が廃止された。ビュッフェ車や食堂車はその用途の特殊性ゆえに座席車への改造が困難で、同一形式でもいち早く廃車解体の運命をたどった。本節でビュッフェ車の写真を紹介できないのもそれに起因するところが大きい。

(3-3) 上野 - 盛岡間の昼行および夜行急行

ひめかみ

運行期間 昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日 - 昭和 41 (1966) 年 9 月 30 日

運行区間 上野 - 盛岡

充当形式 旧型客車

登場の背景

昭和 30 (1955) 年代の東北本線系統では、北海道への連絡急行でもあった常磐線經由上野 - 青森間急行「みちのく」が人気列車で、繁忙期には混雑が激しかった。そこで、急行「みちのく」の本州内利用客を救済する目的で「サンロクトオ」に登場したのが、臨時急行「ひめかみ」であった。

列車名の由来

「ひめかみ」とは、岩手県にある姫神山（標高 1,125m）にちなんだものである。

運行小史

昭和 36 (1961) 年 10 月の列車新設時は旧型客車 12 両編成であった。昭和 40 (1965) 年 10 月の時刻改正時点では、「ひめかみ」と同じく東北本線を経由する定期昼行急行「いわて」と比べると一時間近く所要時間が長かった。特に上野 - 仙台間では、「いわて」は「ひめかみ」の停車駅に加えていくつかの駅に停車するが、所要時間はむしろ「いわて」の方が 30 分近く長い。これは「いわて」が電車急行であるためで、客車列車の「ひめかみ」との性能の違いに起因するものである。昭和 40 (1965) 年 10 月の時刻改正時点での「ひめかみ」の運行形態は下の表 24 の通り。

表 26 昭和 40 (1965) 年 10 月当時の「ひめかみ」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
3101	ひめかみ	上野	10:00	→	盛岡	19:25
3102	ひめかみ	盛岡	9:15	→	上野	18:35

表 25 に昭和 40 (1965) 年 10 月当時の編成を示す。食堂車の連結はない上、不定期列車であるためか荷物車もなく全車座席車であった。

表 27 昭和 40 (1965) 年 10 月当時の「ひめかみ」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2

※10号車から12号車は上野 - 福島間の連結

その後、昭和 41 (1966) 年 10 月の時刻改正で後述の急行「いわて」に統合され、「ひめかみ」の名は一度消えた。だが、昭和 45 (1970) 年の時刻改正で「ひめかみ」は仙台 - 盛岡間を結ぶ昼行急行列車として復活した。二代目「ひめかみ」については「仙台駅を発着した急行（その他各方面）」に詳しい

いわて²⁵、きたかみ²⁶

運行期間 昭和 40 (1965) 年 10 月 1 日 - 昭和 57 (1982) 年 11 月 14 日

運行区間 上野 - 盛岡

充当形式 453 系電車、455 系電車

登場の背景

昭和 40 (1965) 年 10 月、東北本線仙台 - 盛岡間の電化が完成した。これにより、東北本線経由での上野 - 盛岡間の電気運転が可能となり当該区間に電車急行が設定された。これが、急行「いわて」であった。また、同一区間での夜行急行が「きたかみ」であった。

愛称の由来

「盛岡行きの急行」をアピールするために県名にちなみ「いわて」の名が採用されたと考えられる。また、夜行急行も、同じく岩手や盛岡を連想できるもの。ということで、すでに急行名として採用実績があった「きたかみ」の名が採用されたと考えられる。

運行小史

「いわて」は盛岡電化完成に合わせて実施された昭和 40 (1965) 年 10 月の時刻改正で上野 - 仙台間急行の運行区間を延長して誕生した。新設当時の「いわて」の運行形態は下の表 26 の通り。

表 28 新設時の「いわて」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
101M	第1いわて	上野	7:00	→	盛岡	15:10
103M	第2いわて	上野	14:30	→	盛岡	22:30
104M	第1いわて	盛岡	7:00	→	上野	15:06
102M	第2いわて	盛岡	10:40	→	上野	18:39

また、当該区間の夜行電車急行は「きたかみ」と命名された。表 27 に「きたかみ」の運行形態を示す。

²⁵ 同一の愛称で常磐線経由上野 - 盛岡間を走っていた急行が存在する。こちらの急行「いわて」は本誌内の「東北本線の特急、急行（常磐線経由）」に詳しい。

²⁶ 同一愛称の急行は、他にも昭和 27 (1952) 年から昭和 39 年 9 月 30 日まで常磐線経由で上野 - 青森間を走っていた夜行急行と、昭和 43 (1968) 年 10 月から昭和 57 (1982) 年 11 月 14 日まで北上線経由で仙台 - 青森間を走っていた昼行気動車急行がある。前者は本誌内の「東北本線の特急、急行（常磐線経由）」に詳しい。後者は本誌内の「仙台駅を発着した急行列車（その他各方面）」に詳しい。

表 29 新設時の「きたかみ」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
105M	きたかみ	上野	23:05	→	盛岡	8:25
106M	きたかみ	盛岡	19:03	→	上野	5:11

「いわて」と「きたかみ」は「まつしま」や「あづま」と共通運用だったので、編成も同じだった。なお、「きたかみ」は夜行列車ながらビュッフェ車の営業も行っていただいようである。表 28 には新設時の「いわて」および「きたかみ」の編成を示す。

表 30 新設時の「いわて」「きたかみ」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2	2	2	1	1	食, 2	2	2	2	2	2	2

昭和 41 (1966) 年 10 月の時刻改正からは「いわて」は三往復体制となった。これは仙台運転所に 455 系電車が増備され、これによって上野 - 盛岡間不定期急行「ひめかみ」を電車化して定期列車に格上げして「いわて」に統合したからであった。

昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻大改正では前出の夜行急行「きたかみ」を統合して「いわて」は昼行三往復、夜行一往復の四往復体制となった。なお、「きたかみ」時代に営業していた夜行でのビュッフェは、「いわて」となってからは営業を取りやめた。

昭和 47 (1971) 年 3 月 15 日の時刻改正では昼行が一往復削減された。これは同年 10 月の時刻改正で同一区間を走行する特急「やまびこ」がそれまでの一日三往復から五往復になることへの処置と思われる。

昭和 53 (1978) 年 10 月 2 日に行われた時刻大改正 (通称ゴオサントオ) では、季節特急「やまびこ」一往復が定期化の上で青森まで延長され特急「はつかり」が一往復増発されるなど、特急が増発されたので「いわて」一往復が仙台止まりとされ、結果的に「いわて」は昼行夜行各一往復となった。こうして上野 - 盛岡間で特急「やまびこ」を補完していた急行「いわて」は、東北新幹線大宮 - 盛岡間全面開業による昭和 57 (1982) 年 11 月 15 日の時刻改正で廃止された。

コラム

ビジネス準急「やまびこ」

「やまびこ」という愛称は今も東北新幹線で使用されている。その元となったのは上野 - 盛岡間特急「やまびこ」なのは言うまでもないが、特急「やまびこ」が登場する前にも「やまびこ」を名乗っていた準急列車が存在した。本節では“元祖”「やまびこ」こと準急「やまびこ」を紹介する。

準急「やまびこ」は昭和 34（1959）年 2 月 1 日に福島 - 盛岡間準急として誕生した。当時、東北本線は上野から北上するに従って列車本数は減少し沿線諸都市の相互連絡は良好とはいえず、上野発着にとらわれない優等列車が要求された。そこで準急「日光」などに充当されていたキハ 55 系（図 12）を用いて準急列車が設定されることになった。これが準急「やまびこ」であった。



図 12 キハ 55 系気動車

新設時の準急「やまびこ」の編成と運行形態をそれぞれの表 29 および表 30 に示す。

表 31 新設時の「やまびこ」編成

号車	1	2	3	4
備考	2	2	2	2

表 32 新設時の「やまびこ」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		途中駅	発車時刻		着駅	到着時刻
505D	やまびこ	福島	6:20	→	仙台	9:22	→	盛岡	12:40
506D	やまびこ	盛岡	15:40	→	仙台	19:00	→	福島	20:35

表を見ると、福島 - 盛岡間の日帰り旅行が可能となっており、また実際に車両の運用も一日で福島 - 盛岡間を往復していた。このことから「やまびこ」と命名されたとされている。また、前年の昭和 33（1958）年 11 月 1 日には東海道本線東京 - 神戸間に東京 - 大阪間の日帰り出張を可能にした特急「こだま」が設定され、実際には 2 時間ほどしか大阪には滞在できないものの「ビジネス特急」ともてはやされていた。「やまびこ」のダイヤ設定および「やまびこ」という愛称からは当時の国鉄の看板列車「こだま」を意識した意図をうかがわせる。いわば「やまびこ」は「ビジネス準急」だったのである。「やまびこ」の運行開始は沿線都市から好評を博し、

昭和 35 (1960) 年 6 月改正では郡山 - 盛岡間、昭和 36 (1961) 年 10 月改正からは郡山 - 青森間に運行区間が延長された。

その後、昭和 38 (1963) 年 10 月改正で、「やまびこ」は郡山 - 仙台間が次に紹介する準急「あぶくま」になり、仙台 - 青森間は急行「むつ」に格上げされた。そして、「やまびこ」の名は昭和 40 (1965) 年 10 月の時刻改正で上野 - 盛岡間特急列車の愛称として採用され、東北新幹線開業後も愛称として使われ続けている。東北から東京への日帰りを可能にした新幹線「やまびこ」は今や「東北のビジネス特急」になったといっても過言ではない。

補 つばめとひばり

余談ながら、昭和 36 (1961) 年 10 月の時刻改正で誕生した上野 - 仙台間の不定期特急の愛称として採用された名は「ひばり」であった。すでに鳥の名前を採用していた特急は「つばめ」「はと」「はやぶさ」「かもめ」「白鳥」が存在していたが、愛称の由来はいずれも明白だった。愛称の由来は以下の通り。

1. 昭和 4 (1929) 年 8 月行われた特急列車愛称の一般募集で応募数が多かったもの。
「つばめ (燕)」「はやぶさ (隼)」「はと (鳩)」「かもめ (鷗)」
2. 運行区間にゆかりのあるもの。
「白鳥」

その一方で、「ひばり」は先に挙げた由来のいずれにも当てはまらないと思われる。上野 - 仙台間を走行するから、仙台 - 宮城 - 穀倉地帯と連想すれば、主に麦畑などに生息するひばりに結び付かないとも言い切れないが、それでもまだ説得力は今一つである。そこで鳥類のヒバリについて図鑑で調べてみると、ヒバリはスズメ目鳴きん類ヒバリ科に属する鳥で、同じスズメ目鳴きん類にはツバメも属していることが分かった。つまり、ツバメとヒバリは分類学的には近い種だったのである。

ここからは筆者の推測になるが当時の国鉄関係者は上野 - 仙台間の特急列車に「東北本線の“つばめ”になってほしい。」という願いを込めて「ひばり」と命名したのではないだろうか。それが功を奏したのか、当初は不定期特急だった「ひばり」は、その後定期化され、始めはキハ 80 系 (通称キハ 82 系) が充当されていたがやがて 483 (485) 系によって電車化された。そして、昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻改正では東北本線の軌道強化完成をうけて 120km/h 運転を開始し、最速の「ひばり 6 号」は上野 - 仙台間を 3 時間 56 分で走破し、表定速度は 89.7km/h となった。この表定速度は当時の国鉄在来線特急では最速で、速度という観点からみれば「ひばり」は戦前、国内列車最速を誇った超特急「燕 (つばめ)」に肩を並べたといっても過言ではないのかもしれない。

(3-5) 上野 - 青森間の夜行急行

三陸 (さんりく²⁷)

運行期間 昭和 41 (1966) 年 10 月 1 日 - 昭和 43 (1968) 年 9 月 30 日

運行区間 上野 - 青森・久慈・盛

充当形式 キハ 58 系

登場の背景

急行「三陸」は、上野 - 盛・宮古間気動車急行「陸中²⁸」が、昭和 41 (1966) 年 10 月の時刻改正に伴う行先と名称の変更により登場した。

列車名の由来

「三陸」とは、宮城、岩手、青森の三県、すなわち陸前、陸中、陸奥の三国を指す総称である。三県全てを通り、かつ複数の編成で三県を幅広く網羅するこの列車にふさわしい愛称だといえる。

運行小史

登場時は気動車を用いた 12 両編成で、このうち 1 号車から 3 号車が上野 - 盛間、4 号車、5 号車が上野 - 久慈間、6 号車から 12 号車が上野 - 青森間の運転である。このように複数の行先を持つ“多層建て列車²⁹”は東北本線の最盛期にしばしば見られた。「三陸」の前身といえる“初代”「陸中」も、盛行編成と宮古行編成の 2 編成を連結した“多層建て列車”だった。

下り「三陸」の場合、上野を出発した後、一ノ関で盛行編成を、尻内で久慈行編成をそれぞれ切り離していた。登場時の編成を下の表 31 に示す。

表 33 登場時の「三陸」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
備考	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2

※12 号車以降の 3 両は、盛岡 - 花巻間で上りのみ連結される準急「五葉³⁰」

盛行編成の東北本線内の表定速度は 64.4km/h、大船渡線内の表定速度は 42.9km/h と、幹線である東北本線から地方交通線に入ると明らかに表定速度が下がっている。これは地方交通線の線形の悪さと、交換駅のポイントによる速度制限に起因していると考えられる。「三陸」の走行線区ではな

²⁷ 気動車急行「さんりく」には、「三陸」より運行時期が古いものと、「三陸」より運行時期が新しいものの二通りがある。どちらも、本誌内の「仙台駅を発着した急行列車（その他各方面）」に詳しい。

²⁸ 「東北本線の特急、急行（常磐線経由）」に詳しい。

²⁹ 「東北本線の特急、急行（常磐線経由）」内のコラム「複雑怪奇、多層建て急行」に詳しい。

³⁰ 本誌内では取り上げないが、この列車は盛岡→花巻→宮古→盛岡と、反時計回りに循環する形の運行形態だった。なお、同じ経路を時計回りに走る準急「そとやま」も運行されていた。

いが、ある気動車列車の運行表の一部を図 13 に示す。

組 785 仕業
8/5
会津若松運転区所

列車番号	列車名	最高速度	速度種別	けん引定数	
9329D		65 KM/H	種別 F1		
運転時刻	停車場名	着	発(通)	制限速度	記事
6:30	会津若松	18.28	18.32	2.5	
6:15	七日町			2.0	
1:45	西若松	18.38 ³⁰	39	3.0	
2:15	門田				
2:45	上三寄	18.55 ¹⁵	55 ⁴⁵	3.0	
1:4	舟子				
1:4	桑原				
1:4	湯野上	19.17 ³⁰	19.29	2.5	×
1:7	弥五島				
1:7	檜原	19.43 ³⁰	44	2.5	
	落合			2.5	
	長野				
	田部原				
	田島	20.01			

図 13 気動車列車の運行表 (当会蔵)

右から二列目の“制限速度”の欄を見れば分かるように、停車駅の前後に低速の速度制限が掛かっていることが読み取れる。これは当時交換駅に設置されていたポイントの曲線部分の半径が小さいためである。▲や■の記号はタブレット閉塞³¹に用いる通標の形を指している。

下の表 32 に登場当時の運行形態を示す。「八甲田」に名称変更された後の運行形態と比べて、所要時間が長いことが分かる。これはヨンサントオの直前に完成した東北本線の全線複線化に拠るところが大きい。

表 34 「三陸」登場時の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
103D	三陸	上野	7:00	→	青森	19:28
2603D					久慈	19:10
2303D					盛	16:30
104D	三陸	青森	8:50	→	上野	21:41
2604D		久慈	9:10			
2304D		盛	11:50			

その後「ヨンサントオ」こと昭和 43 年 (1968) 年 10 月のダイヤ改正で「三陸」は急行「八甲田」に統合されて消滅した。

³¹ 路線をいくつかの区間に区切り、各区間にそれぞれ異なる形状の通標を 1 つだけ配置することで、各区間に複数の列車が走行しないようにしている閉塞方式のこと。

八甲田

運行期間 昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日 - 平成 10 (1998) 年 8 月

運行区間 上野 - 青森 (・久慈・盛)

充当形式 旧型客車、12 系客車、14 系客車、(キハ 58 系気動車)

登場の背景

「サンロクトオ」と呼ばれる昭和 36 (1961) 年 10 月の時刻改正では全国規模で優等列車の増発が行われ、上野 - 青森間では優等列車による夜間輸送力強化が行われた。その一環として常磐線経由の上野 - 青森間急行「北上」が寝台列車となった。それまで「北上」は座席車も連結していたので、座席車利用客救済策として同区間に座席急行が一往復設定されることとなり、「八甲田」と名付けられた。

列車名の由来

八甲田とは、青森県中央部にある火山の総称で八甲田山という山はない。もともと「八甲田」の名は、昭和 34 (1959) 年 7 月 1 日に誕生した青森經由盛岡 - 大鰐³²間準急に付けられた愛称だった。当時、準急愛称の命名は各鉄道管理局³³に一任されており、“元祖”「八甲田」は八甲田山系の周りをぐるりと回るような経路だったのでこの名がついたのかもしれない。その後、「サンロクトオ」でこの名称は上野 - 青森間の急行名として採用され、盛岡 - 大鰐間準急は「しもきた」と改称した。

運行小史

新設当時の「八甲田」は上野 - 青森間を 14 時間 6 分で走破した。新設時の「八甲田」の編成例を表 33 に示す。

表 35 新設時の「八甲田」編成例

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
備考	2	2	2	2	2	2	2	2	2 寝	1	1	1 寝	荷

二等車にはスハ 43 系客車や 10 系客車に属するナハ 11 形 (図 14) などが充当されていた。

³² 現、大鰐温泉 (奥羽本線)

³³ 国鉄時代に鉄道車両や列車の運行を管理していた部局のこと。当時、車両の配置は管理局の管轄だった。

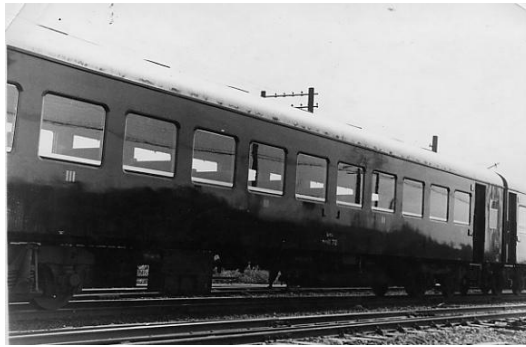


図 14 ナハ 11 形客車 (当会蔵)

「ヨンサントオ」こと昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻改正では客車列車に加え上野 - 青森・盛・久慈間気動車急行「三陸」が「八甲田」と改称し、「八甲田 1 号」を名乗った。これは、本改正において急行列車の名称が全国的に整理され、上野 - 青森間の急行列車は東北本線経由が「八甲田」常磐線経由の客車急行が昼行夜行ともに「十和田」に統一されたからであった。これによって「八甲田」は夜行客車一往復、急行気動車一往復の二往復体制となった。下の表 34 に「八甲田 1 号」の編成を示す。なお、充当形式はキハ 58 系だった。

表 36 「八甲田 1 号」編成表

号車	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
備考	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2

表 29 を見ると、「八甲田 1 号」は先頭が 10 号車となっているが、これは 1 - 9 号車は奥羽本線経由上野 - 秋田間急行「おが 1 号」が連結されているからである³⁴。「八甲田 1 号」も総勢 12 両編成だが上野駅を 12 両で出発するのではなく、上野駅出発時は 10 - 12, 14-19, 号車の 9 両編成で出発する。途中一ノ関で 10 - 12 号車を切り離しこの 3 両は一ノ関からは大船渡線に入り終点盛を目指す。盛岡では 13 号車を連結する。次に尻内³⁵ (現、八戸) では、先に盛岡で連結した 13 号車を含む 13 - 15 号車を切り離す。この 3 両は尻内からは八戸線に入り終点久慈を目指す。また、尻内では 20, 21 号車を連結し 16 - 21 号車の 6 両編成となった「八甲田」は終点青森を目指す。という複雑な運行形態だった。つまり、上野 - 青森間を直通するのは 16 - 19 号車の 4 両だけだったのである。表 35 に「八甲田 1 号」の運行形態を示す。

³⁴ 上野発車の時点で「おが 1 号」には 1 - 3 号車は連結されていない。

³⁵ 尻内が八戸と改称されたのは昭和 46 (1971) 年 4 月 1 日。

表 37 昭和 36 (1961) 年 10 月当時の「八甲田 1 号」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
101D	八甲田 1号	上野	6:55	→	青森	18:25
					盛	16:21
					久慈	18:30
102D	八甲田 1号	青森	10:05	→	上野	21:38
		盛	12:10			
		久慈	10:00			

また、既存の「八甲田」は「八甲田 2 号」を名乗った。下の表 36 に「八甲田 2 号」の編成を示す。

表 38 「八甲田 2 号」の編成

号車		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
備考	荷	1	2 寝	2 寝	2	2	2	2	2	2	2 寝	2 寝	2

表 31 のうち、13 - 15 号車は仙台 - 青森間のみの連結だった。表 37 には「八甲田 2 号」の運行形態を示す。

表 39 「八甲田 2 号」の運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
101レ	八甲田 2号	上野	19:00	→	青森	6:15
102レ	八甲田 2号	青森	19:00	→	上野	6:15

昭和 45 (1970) 年 10 月の時刻改正で急行「三陸」と改称し、「八甲田」は再び客車一往復となった。昭和 54 (1979) 年 4 月からはそれまでの 10 系客車に代わって 12 系客車 (図 16) で統一され、寝台車の連結が無くなった。牽引機は上野 - 黒磯間が EF58 (図 17) や後述する EF57、黒磯 - 青森間は EF75 形 (図 15) であった。下の表 38 に 12 系充当による「八甲田」の編成を示す。

表 40 12 系客車充当による「八甲田」編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9
備考	荷	普 ³⁶	普	普	普	普	普	普	普	普

³⁶ 昭和 44 (1969) 年 10 月 10 日に等級制の廃止が行われ、それまでの一等車がグリーン車になり、二等車は普通車と改称された。



図 15 ED75 形電気機関車と 12 系客車



図 16 12 系客車

急行「八甲田」は東北新幹線全面開業に伴う昭和 57（1982）年 11 月 15 日の時刻改正でも廃止されることなく、昭和 60（1985）年 3 月 14 日からは 12 系客車に代わって 14 系座席車が充当されるようになった。昭和 61（1986）年 11 月 1 日の時刻改正からは編成が 7 両に減車されるも廃止されることはなかった。その後も「八甲田」は東北本線経由急行列車の孤塁を守り続けることになるが平成 10（1998）年 8 月に廃止された。なお、直流区間の牽引機について末期は老朽化した EF58 形(図 17)に代わって EF65 形 1000 番台が担当した。



図 17 EF58 形電気機関車

コラム

カブトムシとゴハチ 主な直流電気機関車

東北本線は上野 - 黒磯間が直流電化、黒磯 - 青森間が交流電化されている。本節では直流区間で活躍した主な電気機関車を紹介する。

EF57 形電気機関車

EF57 形電気機関車は、東海道本線の優等列車牽引用に昭和 15（1940）年から昭和 18（1943）年までに 15 両が製造された直流電気機関車である。戦後、後述する EF58 の登場により上越線に転じ、最後は事故廃車となった 1 両を除く全 14 両が宇都宮機関区に集められ、急行「八甲田」など東北本線の客車列車牽引の任にあたった。この機関車は、パンタグラフが車体前部から飛び出しているため（図 18）、「かぶと虫」という愛称で親しまれた。



図 18 飛び出したパンタグラフ

現在、栃木県宇都宮市にある宇都宮駅東公園に EF577 号機（図 19）が静態保存されている。この 7 号機が現存する唯一の EF57 形である。



図 19 EF577 号機

EF58 形電気機関車

EF58 形電気機関車（図 20）は、昭和 21（1946）年 10 月に誕生した旅客用直流電気機関車で、当初生産された車両は前出の EF57 形のような箱型ボディーにデッキ付きのスタイルだったが、32 号機以降は図のような流線型ボディーとなった。新製時には茶色一色（図 17 参照）だった車体色も次第に青に前面クリーム色（図 21 参照）に改められるようになった。国鉄電機の中でもほかに類を見ないその流麗なボディーは多くのファンを魅了し、「ゴハチ」の愛称で親しまれた。また、昭和 27（1952）年³⁷にはお召列車牽引専用機として特別装備を搭載した EF58 60, 61 号機³⁸（図 20）が製造され、以降の直流電化区間におけるお召列車の牽引のほとんどを担当した。EF58 は当初は東海道山陽本線で特急列車牽引の任に当たっていたが、次第にその任を後継機に譲り、上越線や東北本線の直流区間で活躍するようになった。



図 20 EF5861 号機（当会蔵）



図 21 EF58172 号機

³⁷ 発注は昭和 27（1952）年で落成は翌昭和 28（1953）年。

³⁸ 60 号機は予備機、61 号機が本務機と定められ、61 号機は日立で、60 号機は東芝で製造された。

図 21 の EF58 172 号機は現在、群馬県安中市にある碓氷峠鉄道文化むらに静態保存されている。この 172 号機は、昭和 57 (1982) 年 5 月の栃木県植樹祭の折日光線でお召列車牽引という栄誉ある経歴を持っている。

EF58 形には、先に紹介した塗装の他にもさまざまな塗装が存在した。図 22 は 20 系客車の配色に合わせて塗装された「ブルトレ³⁹色」と呼ばれる EF58 形とそれに牽引される 20 系客車 (客車の先頭はナハフ 20 形) を写したもので、寝台特急「はくつる」でもこのような姿が見られた。(図 22)



図 22 ブルトレ色の EF58 と 20 系客車 (当会蔵)

補 なぜ黒磯駅が交直切替駅なのか

戦後、国鉄では幹線「3,400km 電化計画⁴⁰」が立案された。また、交流電化⁴¹についての研究がなされ、昭和 31 (1956) 年 5 月「交流電化調査委員会」は「今後電化を進めるに当たって交流方式の採用は有利である⁴²。(原文ママ)」と答申し、それ以降電化された区間では大部分が交流を採用した。昭和 31 (1956) 年当時、東北本線は上野 - 大宮間しか電化されておらず、先の答申を元にすれば大宮以北は交流で電化されても不思議ではない。

ところが、東北本線は大宮以降も直流で電化されていった。昭和 33 (1958) 年 3 月 14 日、大宮 - 宇都宮間、同年 12 月 15 日には宇都宮 - 宝積寺間がそれぞれ直流電化され、昭和 34 (1959) 年 5 月 22 日には宝積寺 - 黒磯間の直流電化が完成した。そして、黒磯駅が交直流の切替駅とされ、黒磯以北は交流で電化されていった。黒磯まで直流で電化し、そこを切替駅とした根拠について、「国鉄電化の歩み」では次のように書かれていた。

1. 黒磯付近までが東京からのローカル電車運転区間であると考えら

³⁹ ブルトレインの略称。

⁴⁰ 電化計画については本誌内の拙著「国鉄から見た東北本線の近代化」に詳しい。

⁴¹ 我が国における交流電化の概略については本誌内の拙著「国鉄から見た東北本線の近代化」内のコラム「日本交流電化小史」に詳しい。

⁴² 「国鉄電化の歩み」より引用。

れていた。

2. 急行列車の停車駅で構内は割合に簡単であった。

だが、これだけでは根拠が足りないと思われる。以下に当会会員と筆者が考えた黒磯まで直流電化した理由についての見解を示す。黒磯駅は当時、天皇陛下が御静養のために那須御用邸へと行幸される際の最寄り駅だった⁴³。また、前出の通り昭和 28 (1953) 年にはお召列車牽引専用機として EF58 61 号機が落成した。当然那須御用邸への行幸の際にも 61 号機が担当することになるが、黒磯以南から交流電化してしまうと途中駅で機関車の付替えの必要が生じる。だから、黒磯まで機関車の付替えなしで運行できるように上野 - 黒磯間は直流で電化されたのではないだろうか。実際、黒磯まで電化が完成した直後の昭和 34 (1959) 年 8 月 1 日に、天皇陛下が那須御用邸へ行幸された際には原宿の宮廷ホームから黒磯まで 61 号機が牽引を担当している⁴⁴。もちろん、これはあくまで筆者の推察にすぎない。なぜ黒磯が交直流の切替駅なのかを当会会員とともに熟考したうえでたどり着いた結論である。

かつては少なくとも春の植樹祭、秋の国体の年二回は必ず運行されていたお召列車も、新幹線と国内航空網の整備で次第に運行されなくなり、牽引機の EF58 61 号機も老朽化で引退した⁴⁵。現在は一号御用車に代わって登場した E655 系 (図 23) とその中間車の「特別車」がお召列車の任にあたっている。余談ながら、この E655 系は交直両用車両である。



図 23 E655 系電車

⁴³ 現在、那須御用邸へ鉄道で行幸される際は、東北新幹線那須塩原駅を利用されている。

⁴⁴ 黒磯電化完成までは那須御用邸への行幸の際には、尾久機関区所属 (当時) のお召専用機 C57 126 号機がお召列車牽引の任にあたった。

⁴⁵ 現在は保留車として、東京の大井工場内で保管されている。

(4) 結び

各論では、東北本線を経由し東京と東北あるいは東北の都市間輸送に従事した急行列車を見てきた。本節では東北本線経由の急行列車の存在意義について個人的見解を示す。

「サンロクトオ」と称される昭和 36 (1961) 年 10 月の時刻改正以降、全国の幹線で優等列車が増発されていった。東北本線もその例外ではなく「ヨンサントオ」改正以降、急行以上に特急の増発が相次いだ。特に上野 - 仙台間特急「ひばり」の増発が顕著で、「ヨンサントオ」以降時刻改正のたびに増発され、最大で一日十五往復の設定があった。それほど特急が増発されても急行が廃止されなかったのはなぜだろうか。

まず両者の価格を比較してみると、昭和 43 (1968) 年 11 月当時、特急での上野 - 仙台間片道料金は特急料金 600 円、運賃 1,300 円の合計 1,900 円であったのに対し、急行での上野 - 仙台間は急行料金 300 円、運賃 1,300 円の合計 1,600 円であった。つまり料金はわずか 300 円しか変わらないのである。だから、上野 - 仙台間を乗車する旅客は特急を利用したと考えられる。では、利用客はどのような目的をもって乗車していたのだろうか。

筆者は昼光急行の主たる利用客は全区間に乗車するのではなく、例えば仙台 - 福島間などの都市間に乗車していたと考えられる。昭和 43 (1968) 年 11 月当時の仙台 - 福島間料金を調べると、特急が特急料金 400 円、運賃 290 円の合計 690 円に対し、急行の場合は急行料金 100 円、運賃 290 円の合計 390 円であった。また、仙台 - 福島間の所要時間は特急「ひばり」が 56 分に対し急行「まつしま」は 1 時間 6 分と、10 分の違いしかなかった。だから、急行の利用者は都市間で乗車していたと考えられる。

今日、都市間輸送は高速バスにとって代わられつつあるが、仙台 - 福島間には快速「仙台シティラビット」が設定され、土休日に運転される速達便は、仙台 - 福島間を 1 時間 6 分で走っている。充当形式は先にコラムで紹介した 719 系 (図 24) が主に運用されている。この「仙台シティラビット」は快速とはいえ、かつての昼行急行の走りを今に伝える貴重な存在と言えるかもしれない。



図 24 快速「仙台シティラビット」に充当される 719 系

参考資料

書籍

- 鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1960, vol. 10, No. 12, 通巻 No. 113
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1968, vol. 18, No. 2, 通巻 No. 206
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1969, vol. 19, No. 4, 通巻 No. 222
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1977, vol. 27, No. 9, 通巻 No. 338
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1984, vol. 34, No. 2, 通巻 No. 428
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1985, vol. 35, No. 3, 通巻 No. 444
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1987, vol. 37, No. 8, 通巻 No. 483
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1989, vol. 39, No. 5, 通巻 No. 511
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1990, vol. 40, No. 10, 通巻 No. 533
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1991, vol. 41, No. 10, 通巻 No. 549
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1992, vol. 42, No. 8, 通巻 No. 563
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1999, vol. 49, No. 4, 通巻 No. 667
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 1999, vol. 49, No. 6, 通巻 No. 670
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2002, vol. 52, No. 6, 通巻 No. 718
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2004, vol. 54, No. 5, 通巻 No. 746
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2005, vol. 55, No. 2, 通巻 No. 757
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2006, vol. 56, No. 5, 通巻 No. 775
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2006, vol. 56, No. 7, 通巻 No. 777
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2006, vol. 56, No. 8, 通巻 No. 778
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2007, vol. 57, No. 1, 通巻 No. 784
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2007, vol. 57, No. 10, 通巻 No. 794
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2009, vol. 59, No. 4, 通巻 No. 817
鉄道ピクトリアル (電気車研究会) 2010, vol. 60, No. 5, 通巻 No. 833
鉄道ファン (交友社) 1976, vol. 16, No. 4, 通巻 No. 180
鉄道ファン (交友社) 1976, vol. 16, No. 11, 通巻 No. 187
鉄道ファン (交友社) 1976, vol. 17, No. 6, 通巻 No. 194
鉄道ファン (交友社) 1980, vol. 20, No. 2, 通巻 No. 226
鉄道ファン (交友社) 1980, vol. 20, No. 6, 通巻 No. 230
鉄道ファン (交友社) 1981, vol. 21, No. 5, 通巻 No. 241
鉄道ファン (交友社) 1981, vol. 21, No. 6, 通巻 No. 242
鉄道ファン (交友社) 1982, vol. 22, No. 6, 通巻 No. 254
鉄道ファン (交友社) 1983, vol. 23, No. 3, 通巻 No. 263
鉄道ファン (交友社) 1987, vol. 27, No. 12, 通巻 No. 320
鉄道ファン (交友社) 1990, vol. 30, No. 3, 通巻 No. 347
鉄道ファン (交友社) 2004, vol. 44, No. 2, 通巻 No. 514
鉄道ファン (交友社) 2004, vol. 44, No. 5, 通巻 No. 517
鉄道ナビ vol. 1 (学習研究社)
時刻表 (日本交通公社) 1968年11月号
昭和43年10月改正時刻表を愉しむ本 (洋泉社)
国鉄・JR列車名大事典 (中央書院)
日本鉄道旅行地図帳2号 東北 (新潮社)
日本鉄道旅行歴史地図帳1号 北海道 (新潮社)

日本鉄道旅行歴史地図帳 2号 東北（新潮社）
日本鉄道旅行歴史地図帳 3号 関東（新潮社）
日本鉄道旅行歴史地図帳 4号 東京（新潮社）
のりもの選書 13 食堂車ノスタルジー（イカロス出版）
新・名列車伝シリーズ 2 東北線の名列車電車篇（イカロス出版）
国鉄懐かしの特急列車（新人物往来社）
鉄道小事典（誠文堂新光社）
国鉄電化の歩み（鉄道電化協会）
国鉄形車両事故の謎とゆくえ（東京堂出版）
東北・常磐線 120年の歩み（グランプリ出版）
食堂車の明治・大正・昭和（グランプリ出版）
戦後日本の鉄道車両（グランプリ出版）
ポスターにみる鉄道のあゆみ（鉄道博物館）
Railway mapple 東北（昭文社）
小学館の図鑑 NEO 鳥（小学館）
学習ずかん百科 5 けもの・とり（学習研究社）

小冊子

仙鉄の概況（仙台鉄道管理局）

東北本線の特急、急行 (常磐線経由)

ことでん

この章では、昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日から昭和 57 (1982) 年 11 月 15 日までの間に東北本線を走った、仙台駅を通った急行列車のうち、常磐線を経由する以下の列車を取り上げる。掲載列車の前身、同名で運転区間の異なる列車、あるいは格上げによって誕生した特急列車が別に掲載されている場合、名称と掲載している項を示してある。

いわて 同名「いわて」：急行（東北本線経由）

おいらせ

北上 格上げ特急「はくつる」：特急

同名「きたかみ」：急行（その他各方面）

十和田

北斗 格上げ特急「ゆうづる」：特急

コラム マイネ 40 形一等寝台車

みちのく 格上げ特急「みちのく」：特急

コラム 複雑怪奇、多層建て急行

もりおか

陸中 (1) 同名「陸中 (2)」：急行（その他各方面）

名称変更「三陸」：急行（東北本線経由）

紹介している各列車の内容は、

列車名

①運転期間（命名された時点から、急行であった期間）

②運転区間

③使用車両

～本文～

となっている。なお、名称は同じでも、命名の経緯上関連がないと考えられる列車は異なる列車として扱っている。編成は、紙面左側が上り方、右側が下り方として示す。編成の表記で用いている略号は次の通り。

表 1：車両種別略号の対応表

略号	意味	略号	意味	略号	意味
1	一等車	寝	寝台車	自 ⁴⁶	自由席
2	二等車	食	食堂車	指	指定席
B	B寝台	荷	荷物車	グ	グリーン車

⁴⁶ 指定席と自由席の合造車の場合のみ明記。

いわて

- ①昭和 31 (1956) 年 11 月-昭和 40 (1965) 年 9 月 30 日
- ②上野-盛岡 (昭和 31 (1956) 年 11 月 15 日-昭和 33 (1958) 年 9 月 30 日)
上野-青森 (昭和 33 (1958) 年 10 月 1 日-昭和 40 (1965) 年 9 月 30 日)
- ③一般型客車⁴⁷

昭和 31 (1956) 年に不定期列車として設定された「いわて」は、既存の急行が北海道連絡と本州内の輸送を同時に担っていた当時の状況を改善するため、上野-盛岡間を常磐線経由で結び本州内の輸送を担った。「いわて」の登場により、北海道に向かう利用者の増加に対応でき、青森以南から首都圏に向かう利用者は着席機会が増え、どちらの利用者にとっても利便性の向上となった。ところが昭和 33 (1958) 年には運転区間が青森まで延長されたため、当初の役割は薄れてしまった。

この後、昭和 36 (1961) 年 10 月のダイヤ改正 (通称：サンロクトオ) で定期化された。「いわて」という名前であるから岩手県内を目的地とする列車という印象が強い。しかし、その名の由来は岩手県ではなく、沿線から見える岩手山であるから、運転区間が延長され、青森行の列車となっても名称は変わらなかった。

サンロクトオ当時の編成には寝台車も連結されたが、その数は 4 両と決して多くはなく、食堂車もなかった。運転区間の延伸後とはいえ、東北夜行の主役ではなく、より停車駅の少ない「北上」や「北斗」のような速達列車の補完列車として、輸送力を確保したかった国鉄の意図がうかがえる。車両運用の都合から、2 等寝台車の一部が確保できず、登場当初は欠番となっている号車が存在した。サンロクトオ当時の編成は次の通り (表 2)。

表 2：サンロクトオ当時の「いわて」の編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	荷	1 寝	1 指	1	2 寝	2 寝	2 寝	2	2	2	2	2	2

停車駅を見ても、先述の「北上」や「北斗」が通過する駅以外にもいくつか停車し、補完の責を果たしていることがわかる。サンロクトオ当時の停車駅は次頁に示す (表 3)。

本務機は上野-仙台間が C62、仙台-青森間が C61、補機は中山平の勾配を越える盛岡-戸間は D51 と、常磐線、東北本線が非電化だった時期の東北夜行としては標準的だが、尻内-青森間の補機が C57 となっていた点が特徴である。

この後昭和 40 (1965) 年 10 月の改正で電車急行となり、東北本線経由で上野-盛岡間を走った。電車化以降の「いわて」は東北本線経由の「いわて」の項を参照のこと。

⁴⁷ 本項では主にスハ 32、スハ 43などを指す。

⁴⁸ 改正当初は車両運用の都合で 6 号車は連結されなかった。

表3：「いわて」サンロクトオ時点の停車駅と発着時刻

停車駅	下り	上り
上野	22:00	6:54
土浦	22:59	5:39
水戸	23:47	4:57
日立	0:15	レ
平 ⁴⁹	1:15	3:32
桃内	2:25	レ
原ノ町	2:45	2:11
仙台	3:57	1:02
小牛田	4:42	0:11
一ノ関	5:35	23:20
北上	6:17	22:31
花巻	6:33	22:17
盛岡	7:21	21:40
好摩	7:55	21:10
沼宮内 ⁵⁰	8:07	20:53
一戸	9:00	20:09
尻内 ⁵¹	9:52	19:15
三沢	10:16	18:46
野辺地	10:51	18:11
浅虫 ⁵²	11:18	17:43
青森	11:37	17:25

おいらせ

- ①昭和31（1956）年11月19日-昭和43（1968）年9月30日
- ②上野-青森
- ③一般型客車⁴⁷

この列車はもともと準急209、210列車で、昭和31（1956）年に急行格上げとなり、青森県南部を流れる清流、奥入瀬川にちなんで「おいらせ」と命名された。このとき常磐線内は準急時代と比べて停車駅を若干減らしたものの、仙台以北はこれまで準急を利用して客に配慮して停車駅の変化はあまりなかった。このため所要時間は常磐線経由の急行では最も長く、停車駅も最も多かった。

もともと所要時間の長い準急のダイヤをあまり変えずに運行したため、仙台以南は夜行、仙台以北は昼行というまったく異なる二つの面を持つダ

⁴⁹ 現いわき

⁵⁰ 現いわて沼宮内（IGRいわて銀河鉄道所管）

⁵¹ 現八戸

⁵² 現浅虫温泉

イヤだった。このような変則的なダイヤの影響もあり、寝台車を含む下り方5両は盛岡で折り返していた。盛岡折り返しの車両に座席車も含まれているのは、盛岡を境に輸送需要に差があったためだと推測される。つまり、青森県内や北海道など遠方に向かう客は所要時間の短い「北斗」や昼行の「みちのく」を主に利用し、「おいらせ」は岩手以南に向かう客が主に利用したため、盛岡以北の利用者が他の列車より少なかったのだろう。そのため盛岡-青森間では荷物車を除くと一般型客車6両と、他の列車に比べれば短い編成で、準急出身ということもあってか食堂車の連結はなかった。「いわて」と異なり登場時から青森発着だが、「いわて」同様看板列車の補完を主目的としていたことがうかがえる。サンロクトオ当時の編成は次の通り（表4）。なお、本務機は「いわて」と同様上野-仙台間C62、仙台-青森間C61である（図1）。補機については明らかにできなかった。

表4：サンロクトオ当時の「おいらせ」の編成と運転区間

号車		1	2	3 ⁵³	4	5	6	7	8	9	10	11
備考	荷	1 指	1	2	2	2	2	2	2	2 寝	2 寝	1 寝
区間	上野-青森						上野-盛岡					

そのことを裏付けるかのように、昭和40（1965）年10月のダイヤ改正では臨時列車となり、昭和43（1968）年10月のダイヤ改正（通称：ヨンサントオ）で「十和田」に吸収されてその歴史の幕を閉じた。運転期間の末期には、東北本線の仙台以北の複線化が進んでいたため、停車駅が整理され、所要時間が大幅に短縮されている。サンロクトオとヨンサントオ直前のダイヤは次頁（表5）。



図1：仙台-青森間で「おいらせ」などを牽引したC61（当会蔵）

⁵³ 改正当初は車両運用の都合から3号車のみ欠番だった。

表5:「おいらせ」サンロクトオ、ヨンサントオ直前の発着駅と発着時刻
サンロクトオ

停車駅	下り	上り
上野	23:00	6:00
土浦	0:07	5:00
水戸	1:03	4:16
平 ⁴⁹	2:52	2:49
久ノ浜/夜ノ森 ⁵⁴	3:14	1:58
小高	4:14	1:25
原ノ町	4:34	1:09
相馬	5:04	0:44
浜吉田	5:40	レ
仙台	6:15	23:44
塩釜	6:30	23:24
新松島 ⁵⁵	6:49	レ
小牛田	7:10	22:52
瀬峰	7:23	22:37
石越	7:39	22:21
一ノ関	8:10	21:55
平泉	8:19	レ
前沢	8:30	21:31
水沢	8:42	21:20
北上	8:59	21:03
花巻	9:15	20:49
日詰	レ	20:31
盛岡	10:05	20:06
渋民	レ	19:35
一戸	11:21	18:29
北福岡 ⁵⁶	11:29	18:16
三戸	11:48	17:55
尻内 ⁵¹	12:20	17:29
三沢	12:44	17:00
野辺地	13:25	16:24
浅虫 ⁵²	13:55	15:56
青森	14:15	15:35

昭和43(1968)年9月

停車駅	下り	上り
上野	16:00	6:05
土浦	17:10	4:59
水戸	18:04	4:16
日立	18:31	3:41
平 ⁴⁹	19:32	2:37
原ノ町	20:48	0:58
仙台	22:02	23:38
小牛田	22:44	22:49
一ノ関	23:36	22:01
花巻	レ	21:24
盛岡	1:15	20:45
一戸	2:38	19:22
尻内 ⁵¹	3:36	18:32
三沢	4:01	17:58
野辺地	4:35	17:27
浅虫 ⁵²	5:04	16:58
青森	5:25	16:40

⁵⁴ 左欄の列車が久ノ浜に、右欄の列車が夜ノ森に停車することを表す。
以下、スラッシュを用いた表記は同様。

⁵⁵ 現松島。当時は利府経由の旧線と仙石線沿いの新線が並存していた。

⁵⁶ 現二戸（IGRいわて銀河鉄道所管）

北上

- ①昭和 27 (1952) 年 9 月 1 日-昭和 39 (1964) 年 9 月 30 日
- ②上野-青森
- ③一般型客車⁴⁷

この列車の前身である「きたかみ」の運行開始は、意外なきっかけによるものだった。

昭和 26 (1951) 年頃から朝鮮戦争で朝鮮半島沖に設置された機雷が、固定が緩んだために海流に乗って津軽海峡を漂っているのが発見された。この浮遊機雷は夜間のみならず、天候によっては日中でさえも発見が難しかったため、青函連絡船の運航に大きく影響を与えた。特に深夜便が運行できなくなったため、当時の「みちのく」のダイヤでは接続できなくなった。青函連絡船の運行時間のずれに合わせて、「みちのく」が仙台以南夜行となったため、当初の「きたかみ」はこれを補完するために仙台以北夜行で運行した。このような経緯から、ピンチヒッター的な役割を任された「きたかみ」は不定期列車として運行を開始したが、翌年 11 月に定期列車に昇格し、昭和 31 (1956) 年には「北上」と名前を改めている。

「北上」は「北斗」にやや遅れてサンロクトオの時点で寝台化され、「北斗」とともに東北急行の夜の顔として活躍する。当時の編成には、「北斗」と共通運用されている 11 両の中に一等寝台車が 2 両あった。これに加えて、上野-仙台間では最後尾に一等座席車を 1 両独自に連結していたことから、「北斗」よりやや客層が高かったと考えられる。このこともあってか、「北斗」より一足先の昭和 39 (1964) 年に特急格上げとなり、名称も「はくつる」となった。サンロクトオ時点での編成は次の通り (表 6)。

表 6：サンロクトオ時点での「北上」の編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 ⁵⁷
備考	荷	1 寝	1 寝	食	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	2 指	2 指	1 指

停車駅も「北斗」同様他の列車と比べて少ないが、「北斗」とは停車駅がやや異なる。特にサンロクトオの時点では北上も通過する。列車名と同名の駅を通過したことになるが、名前の由来は沿線を通れる北上川で、地名の北上とは関係がない。サンロクトオの時点でのダイヤは次頁 (表 7)。

「北上」は上野-仙台間を、当時試験的に製造されて運行試験を行っていた DF90 形ディーゼル機関車が牽引することもあったのが特徴で、盛岡以北は補機として C60 が任務に就いた。

⁵⁷ 12 号車のみ上野-仙台間での連結。

表7：サンロクトオ改正時点と格上げ直前の停車駅と発着時刻
サンロクトオ

停車駅	下り	上り
上野	16:30	12:48
水戸	18:16	11:07
日立	18:44	10:35
平 ⁴⁹	19:44	9:41
原ノ町	21:07	8:17
仙台	22:19	7:05
花泉/小牛田 ⁵⁴	23:39	6:12
一ノ関	0:02	5:21
石鳥谷	1:14	レ
盛岡	1:48	3:46
一戸	3:06	2:16
尻内 ⁵¹	3:54	1:22
三沢	4:18	0:53
野辺地	4:50	レ
浅虫 ⁵²	5:21	23:52
浦町 ⁵⁸ /野内 ⁵⁴	5:40	23:44
青森	5:47	23:25

昭和 39 (1964) 年 9 月

停車駅	下り	上り
上野	16:30	12:48
水戸	18:14	11:05
日立	18:41	10:34
平 ⁴⁹	19:46	9:42
原ノ町	21:07	8:17
仙台	22:23	7:05
小牛田	レ	6:12
一ノ関	23:57	5:21
盛岡	1:48	3:52
一戸	3:06	2:16
尻内 ⁵¹	3:55	1:20
三沢	4:18	0:52
野辺地	4:51	レ
浅虫 ⁵²	5:21	23:52
浦町 ⁵⁸ /野内 ⁵⁴	5:40	23:44
青森	5:47	23:25

十和田

- ①昭和 29 年 (1954 年) 10 月 1 日-昭和 60 年 (1985 年) 3 月 14 日
- ②東京-青森 (昭和 29 (1954) 年 10 月 1 日-昭和 31 (1956) 年未明)
上野-青森 (昭和 31 (1956) 年未明-昭和 60 年 (1985 年) 3 月 14 日)
- ③一般型客車⁴⁷
 - 12 系客車
 - 14 系客車
 - 20 系客車

この列車の前身は、横浜-札幌間の進駐軍専用列車で、昭和 27 (1952) 年に特殊列車として東京-青森間で一般に開放された。その出自からか、駅の規模の小さいが近辺に駐留軍の施設がある陸奥市川にも停車した。昭和 29 (1954) 年には、青森県と秋田県に跨って広がる十和田湖に因んで「十和田」の名前を与えられ、昭和 31 (1956) 年には他列車と同様に運転区間を上野-青森とした。元来一等寝台を連結した東北夜行の花形列車だったが、サンロクトオの時点では全車座席車で、一等車と食堂車を備えるとはいえ、寝台車だけの「北上」や「北斗」に比べれば夜行列車としてはやや格下であった。なお、所要時間がほぼ同じ不定期運行の臨時「第 20 和田」も設定されていたが、客車だけの 10 両編成で、下り方 2 両は盛岡止まりだった。当時の編成は次頁 (表 8)。

⁵⁸ 旧線上の駅。現在は廃駅。

表8：サンロクトオ当時の定期「十和田」の編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	荷	1	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2	2

停車駅は「北斗」、「北上」に比べれば多く、所要時間の長い列車だった。急行の少なかった命名時点より、列車数が増えて速達急行の増えたサンロクトオの時点の方が停車駅の数は多くなっているが、特に下り列車の場合、所要時間が2時間ほど短縮されている。命名時点とサンロクトオの時点でのダイヤは次の通り（表9）。

表9：「十和田」命名時点、サンロクトオ改正時点の停車駅と発着時刻
昭和29（1954）年10月

停車駅	下り	上り
東京	19:05	9:50
上野	19:35	9:25
土浦	20:36	8:16
水戸	21:29	7:27
日立	21:59	6:51
湯本	22:49	レ
平 ⁴⁹	23:05	5:53
原ノ町	0:32	4:26
仙台	2:00	3:11
小牛田	2:58	2:11
一ノ関	3:58	1:12
北上	4:44	0:21
花巻	5:01	0:06
盛岡	5:47	23:28
一戸	7:06	22:03
金田一 ⁵⁹	7:25	レ
三戸	7:36	レ
尻内 ⁵¹	8:03	21:09
陸奥市川	8:17	20:53
古間木 ⁶⁰	8:43	20:33
野辺地	9:15	19:47
浅虫 ⁵²	9:42	19:19
青森	10:00	19:00

停車駅	下り	上り
上野	19:10	11:11
土浦	20:09	10:06
水戸	20:57	9:23
日立	21:25	8:50
湯本	22:12	8:01
平 ⁴⁹	22:28	7:53
原ノ町	23:52	6:23
仙台	1:03	5:10
品井沼	レ	4:29
小牛田	1:49	4:07
一ノ関	2:42	3:15
北上	3:26	2:22
花巻	3:44	レ
日詰/岩手飯岡 ⁵⁴	4:07	1:36
盛岡	4:34	1:22
好摩	5:00	レ
一戸	5:54	23:59
北高岩	6:37	レ
尻内 ⁵¹	6:49	23:01
向山	7:12	レ
三沢	7:24	22:23
野辺地	7:56	21:48
浅虫 ⁵²	8:27	21:20
青森	8:46	21:00

⁵⁹ 現金田一温泉（IGRいわて銀河鉄道所管）

⁶⁰ 現三沢

この後昭和 40 (1965) 年 10 月には 4 往復となった。最速ダイヤは下り「第 1 十和田」、上り「第 4 十和田」で、荷物車 2 両と食堂車を連結した 11 両編成であった。食堂車は下り「第 2 十和田」、上り「第 3 十和田」には連結されなかった。また、下り「第 4 十和田」、上り「第 1 十和田」は下り方の二等座席車、二等寝台車 1 両ずつの計 2 両が上野-尻内間の連結で、上り方に郵便車を連結していた。

この後「十和田」はヨンサントオでさらに増便された。正確には列車名称の統合で他の列車が「十和田」に名称変更された。これは国鉄の近代化が深く関わっている。同じ区間を走行するにも関わらず、名称の違う列車が乱立していると、開発中の電子発券システム“マルス”で対応できる名称の数を超える可能性があった。このため、サンロクトオの直前には 3 種類あった、常磐線経由で上野-青森間を走る急行が同一名称にまとめられることになった。この時選ばれたのが「十和田」で、これまで昼の顔として活躍していた「みちのく」も取り込んで一挙に 1 日 7 往復の看板列車に発展した。

上下の「十和田 1 号」は「みちのく」のダイヤを受け継いだ「十和田」唯一の昼行便だった。残り 6 往復は夜行列車で、このうち下り「十和田 3 号・6 号」、上り「十和田 2 号・4 号」は季節列車として設定された。下り「十和田 2 号」、上り「十和田 7 号」は時刻表に記載されておらず、詳細を明らかにできなかった。昼行便「十和田 1 号」と、夜行便の中で所要時間の最も短い下り「十和田 4 号」、上り「十和田 5 号」の編成を下表 (表 10) に、ダイヤを次頁に示す (表 11)。

表 10：昭和 43 (1968) 年 11 月時点の「十和田」の編成 (一部)

上下 1 号

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2	2	2	2 指	2 指	1 指 自	食	2	2	2	2	2

下り 4 号

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
備考	2 指	B 寝	1 指 自	2 寝	2 寝	2 寝	2 寝	食	2 指	2	2	2	2

上下 5 号

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	荷 ⁶¹	2 指	B 寝	1 指 自	2 寝	2 寝	食	2 指	2	2	2	2	2

表 11：昭和 43 (1968) 年 11 月時点の「十和田」のダイヤ (一部)

⁶¹ 上りのみ連結

停車駅	下り 1 号	下り 4 号	上り 1 号	上り 5 号
上野	12:10	20:35	16:18	6:53
土浦	13:15	21:46	15:33	5:38
水戸	14:00	22:35	15:05	4:56
日立	14:26	23:02	14:35	レ
湯本	15:11	レ	13:49	レ
平	15:28	23:57	13:42	3:25
浪江	16:21	レ	12:42	レ
原ノ町	16:43	1:06	12:24	2:01
相馬	17:03	1:43	12:02	レ
岩沼	17:36	レ	11:31	レ
仙台	17:58	2:57	11:16	0:55
塩釜	18:11	レ	10:52	レ
小牛田	18:37	3:34	10:28	0:13
石越	19:02	レ	10:02	レ
一ノ関	19:23	4:20	9:42	23:30
水沢	19:44	4:42	9:19	23:08
北上	20:00	4:58	9:05	22:53
花巻	20:12	5:10	8:54	22:42
盛岡	20:45	5:45	8:25	22:05
好摩	レ	6:05	レ	レ
沼宮内	レ	6:17	レ	21:34
一戸	21:43	6:51	7:23	21:01
北福岡	レ	6:57	7:15	レ
三戸	レ	7:13	レ	20:42
尻内	22:20	7:35	6:45	20:25
三沢	22:40	7:55	6:22	20:02
野辺地	23:05	8:19	5:58	19:38
浅虫	23:26	8:41	5:36	19:16
青森	23:45	8:30	5:20	19:00

大増便された「十和田」だが、その隆盛も長くは続かず、特急の増便に伴って減便を重ねていく。昭和 50 (1975) 年 3 月のダイヤ改正時には、ヨンサントオの改正時点と比べて半数以下の昼行便 1 往復、夜行便 2 往復の計 3 往復となっていた。なお、昼行便の 1 往復は臨時列車として設定されていた。

東北新幹線が大宮まで暫定開業した昭和 57 (1982) 年 11 月 15 日のダイヤ改正では、ついに全車座席車の夜行便 1 往復まで減便された。このときの編成 (表 12) とダイヤ (表 13) は次頁を参照のこと。客車は当初の一般形客車から、12 系客車、20 系客車など、何度か変更されている。牽引機も電化を機に ED75 形、ED80 形電気機関車などが使用された。

そして昭和 60 (1985) 年、30 年の長きに亘りみちのく路を駆け抜けてきた急行「十和田」は、その歴史の幕を閉じた。

表 12 : 昭和 58 (1983) 年 10 月、東北新幹線開通後の「十和田」の編成

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	2 指	2 指	2 指	2 指	2	2	2	2	2	2	2	2

表 13 : 昭和 58 (1983) 年 10 月、東北新幹線開通後の「十和田」のダイヤ

停車駅	下り	上り
上野	20:50	7:24
土浦	21:45	6:20
水戸	22:34	5:40
日立	23:00	5:04
湯本	23:45	レ
平	0:11	4:13
原ノ町	1:23	2:49
相馬	1:55	レ
仙台	3:13	1:27
小牛田	レ	0:48
一ノ関	4:32	0:05
水沢	4:52	23:43
北上	5:07	23:29
花巻	5:19	23:18
盛岡	6:00	22:50
沼宮内	6:27	22:16
一戸	6:58	21:44
北福岡	7:04	21:37
三戸	7:18	21:23
八戸	7:39	21:07
三沢	7:58	20:47
野辺地	8:25	20:23
小湊	8:40	20:09
浅虫	8:49	20:00
青森	9:08	19:44

北斗

- ①昭和 25 (1950) 年 10 月 23 日-昭和 40 (1965) 年 9 月 30 日
- ②上野-青森
- ③一般型客車⁴⁷

この列車のルーツをたどると、昭和 22(1947)年の上野-青森間急行 207、208 列車までさかのぼる。途中、列車番号の改番を経て、昭和 25 (1950) 年に「北斗」の名称を与えられる。この時車両が「みちのく」と共通運用になったため、一等寝台車マイネ 40 形が連結されていた。しかし運用開始後すぐに事故によりマイネ 40 形の廃車が発生し、車両の確保ができなくなったため、マイネ 40 形の「北斗」への連結はわずかな期間のみとなってしまう。一方、「みちのく」への連結は、青函海峡で浮遊嫌いが発見されたために翌年中止された。

「北斗」は他の東北夜行急行に先駆けて昭和 34 (1959) 年に寝台専用列車となり、昭和 40 (1965) 年に名称を「ゆうづる」と改め特急格上げされた。

牽引機は上野-仙台間は C62、仙台-青森間は C61 と、東北夜行としては標準的なものだった。補機は通常、盛岡以北で C60 や D51 が就くが、「北斗」は尻内-青森間は C57 が補機として牽引していた。また上り列車のみ、週 2 回上り方にオハニ⁶²を連結していた。1 号車との間に荷物車を挟んで連結されたため、客室部分は締め切ったの運行だった。この荷物車の増結は当時の国鉄の貨物事情が関係していると考えられる。詳しくは、“国鉄から見た東北本線の近代化”の項を参照のこと。またサンロクトオ時点と格上げ直前の編成については次の通り (表 14)。サンロクトオの時点ではわずかに残っていた座席車が、格上げ直前では完全に寝台車に置き換わっている。

表 14：サンロクトオと格上げ直前の編成

サンロクトオ

号車			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
備考	2 ⁶²	荷	1	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2
	荷		寝	寝		寝	寝	寝	寝	寝	寝	指	指

昭和 39 年 2 月

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
備考	荷	1	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		寝	寝		寝	寝	寝	寝	寝	寝	寝	寝	寝

⁶² 二等座席車と荷物車の半室合造車。連結位置の問題から、客室部分は締め切り、荷物室部分のみ使用していた。

いち早く特急格上げされただけあって、停車駅は他の急行より少ない。特に昭和 31 (1956) 年 11 月の改正時点では、他の列車が古間木、野辺地、浅虫の 3 駅に必ず停車する中、「北斗」のみ尻内-青森間無停車で、看板列車にふさわしい速達ダイヤだった。サンロクトオの改正で古間木、浅虫に停車するようになったが、速達性を重視した看板列車であるためか、今度は「北上」とともに土浦を通過。やはり他の急行とは一線を画した存在だった。命名時とサンロクトオ時点でのダイヤは次の通り (表 15)。命名時点から既に少ない停車駅が、サンロクトオの改正でより絞り込まれたことがわかる。

表 15 : 「北斗」命名時、サンロクトオ改正時の停車駅と発着時刻
昭和 25 (1950) 年 10 月

停車駅	下り	上り
上野	18:35	11:15
土浦	19:39	10:12
水戸	20:32	9:21
日立	21:04	8:46
平 ⁴⁹	22:07	7:47
小高	23:29	レ
原ノ町	23:46	6:12
山下	レ	5:25
仙台	1:06	4:46
小牛田	1:55	3:50
一ノ関	2:54	2:52
黒沢尻 ⁶³	3:44	2:04
花巻	4:02	1:49
盛岡	4:49	1:11
一戸	6:09	23:45
尻内 ⁵¹	7:03	21:47
向山	レ	22:21
古間木 ⁶⁰	7:28	22:08
野辺地	8:01	21:29
浅虫 ⁵²	8:29	20:57
青森	8:47	20:35

サンロクトオ

停車駅	下り	上り
上野	19:50	10:04
水戸	21:38	8:23
日立	22:06	7:49
平 ⁴⁹	23:06	6:49
原ノ町	0:25	5:26
仙台	1:40	4:15
小牛田	2:28	3:18
一ノ関	3:25	2:26
北上	4:11	レ
花巻	4:30	1:25
盛岡	5:14	0:47
一戸	6:33	23:24
目時	6:56	レ
尻内 ⁵¹	7:29	22:29
三沢	7:53	21:58
浅虫 ⁵²	8:51	20:52
青森	9:10	20:30

⁶³ 現北上

コラム

マイネ 40 形一等寝台車

急行「みちのく」や「北斗」には、当初マイネ 40 形という一等寝台車が連結されていた。このマイネ 40 形は昭和 23 (1948) 年、当時の GHQ (連合軍最高司令官総司令部 General Headquarters of the Supreme Commander for Allied Powers) 一機関である CTS (連合軍総司令部民間運輸局 Civil Transportation Section) からの要求で製造された戦後初の一等寝台車であった。寝台は 2 人用区分室 (コンパートメント) 4 室と、プルマン式⁶⁴解放 2 段寝台 8 組を併設したものであった。

昭和 25 (1950) 年 10 月 1 日の時刻改正で誕生した常磐線経由の上野 - 青森間急行 201 列車と 202 列車は、同年 11 月 8 日に急行「みちのく」と命名された。この「みちのく」には前身の急行 201 列車と 202 列車時代の昭和 23 (1948) 年 12 月 15 日から、マイネ 40 が連結されていた。マイネ 40 は青森からは青函連絡船に積載されて函館に行き、函館からは別の急行列車に連結されて札幌まで直通していた。しかし、青函海峡で浮遊機雷が発見されたため青函連絡船は夜間運航を昭和 26 (1951) 年 5 月 18 日から中止した。この時マイネ 40 の連結も中止され、夜間運航再開後も連結されなかった。

一方、急行 203 列車と 204 列車を前身とする急行「北斗」は前出の昭和 25 (1950) 年 10 月 1 日の時刻改正で急行「みちのく」と共通運用となったためマイネ 40 が連結されることになった。しかし、同年 12 月 14 日に東北本線清水原信号所で急行「みちのく」が脱線事故を起こし、マイネ 40 1 両が廃車となってしまった。このため「北斗」のマイネ 40 はマロネ 38 形二等寝台車に置き換えられた。

図 2 のマイネ 40 11 は昭和 30 (1955) 年の称号改正によってマロネ 40 形となり、その後昭和 43 (1968) 年には工所用宿泊車オヤ 41 形に改造された。現在は、群馬県安中市の碓氷峠鉄道文化むらに静態保存されている。



図 2 : マイネ 40 11

⁶⁴車両の左右側面に線路方向に寝台を並べ、中央に通路を通す解放式寝台車の一種。米国で寝台車会社を経営したジョージ・モーティマ・プルマンと彼が創業したプルマン社から出来た言葉。

みちのく

- ①昭和 25 (1950) 年 10 月 23 日-昭和 45 (1970) 年 9 月 30 日
 ②上野-青森 (昭和 25 (1950) 年 10 月 23 日-昭和 43 (1968) 年 9 月 30 日)
 上野-鳴子⁶⁵・大鰐⁶⁶
 (昭和 40 (1965) 年 10 月 1 日-昭和 41 (1966) 年 9 月 30 日)
 上野-鳴子・宮古・弘前
 (昭和 41 (1966) 年 10 月 1 日-昭和 45 (1970) 年 9 月 30 日)
 ③一般型客車⁴⁷
 (昭和 25 (1950) 年 10 月 23 日-昭和 43 (1968) 年 9 月 30 日)
 キハ 58 系 (昭和 40 (1965) 年 10 月 1 日-昭和 45 (1970) 年 9 月 30 日)

この列車のルーツは東北本線経由の 101、102 列車で、昭和 25 (1950) 年 1 月に常磐線経由 201、202 列車となる。同年 11 月に「みちのく」の名前を与えられ、東北急行の昼の看板列車となる。しかし、常磐線経由になったことで東北本線経由の青森直通列車が消えてしまった。このため昭和 38 (1963) 年まで、東北本線経由で上野-仙台間運行の急行「青葉」から、一部客車を「みちのく」に繋ぎかえる措置が取られていた。当時の編成は次の通り (表 16)。

表 16：サンロクトオ当時の「みちのく」の編成

号車		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	9	10
備考	荷	1	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
区間	上野-青森									上野-仙台			※	

昭和 40 (1965) 年 10 月の改正では、多方面に向かう列車を連結した、「多層建て」急行として下り「第 1 みちのく」、上り「第 2 みちのく」の気動車運用 1 往復が追加された。この気動車「みちのく」の詳細については後述する。昭和 43 (1968) 年 10 月のダイヤ改正 (以降ヨンサントオ) で 1 往復あった客車列車が「十和田」に統合され、残る気動車急行 1 往復が首都圏と東北各地の連絡に当たった。

「みちのく」登場当時の東北の優等列車は北海道連絡を重視したため、効率的な移動ができるように夜行急行が多かった。その中で「みちのく」は貴重な昼行列車として昼間の速達輸送を一手に引き受けた。しかし急行の割に、現在は止まらないような小駅に停車することもあった。これは当時の路線状況を考えると実態が見えてくる。当時の東北本線の仙台以北は複線化率が低く、対向列車とすれ違うためにたびたび停車せざるを得なかった。また交換駅ではポイントを操作する必要があるため、駅員が常駐していた。停車する必要がある駅には必ず駅員がいて深夜でも営業ができるため、客扱いをしたのだと考えられる。登場当時の停車駅は次頁 (表 15)。

登場当時の「みちのく」は、荷物車、食堂車を含む一般型客車 14 両と

⁶⁵ 現鳴子温泉

⁶⁶ 現大鰐温泉

※ 上野-仙台間の急行「青葉」の車両。仙台-青森間での連結。

いう堂々たる編成であったが、サンロクトオの時点では基本編成が8両となっている。上野-仙台間は基本編成に2等座席車3両を下り方に連結した11両編成だが、仙台以北では前述した「青葉」からの2等座席車2両を入れ替わりに連結し、10両で青森に向かった。さすがに時間をかけて走る東北急行の昼の顔とあってか、食堂車を連結している。サンロクトオ当時の停車駅は次頁（表17）。

表17：「みちのく」登場時とサンロクトオ当時の停車駅と発着時刻
昭和25（1950）年10月

停車駅	下り	上り	停車駅	下り	上り
上野	9:35	20:15	上野	9:50	19:09
土浦	10:39	19:07	土浦	10:47	18:08
水戸	11:32	18:16	水戸	11:35	17:24
日立	12:04	17:41	日立	12:03	16:51
平 ⁴⁹	13:08	16:42	湯本	12:50	16:03
原ノ町	14:39	15:03	平 ⁴⁹	13:06	15:54
鹿島	レ	14:48	原ノ町	14:29	14:32
仙台	16:02	13:27	仙台	15:42	13:23
小牛田	16:51	12:31	塩釜	15:57	12:57
一ノ関	17:50	11:33	小牛田	16:29	12:25
水沢	18:19	11:01	一ノ関	17:22	11:34
六原	18:37	レ	水沢	17:49	11:02
黒沢尻 ⁶³	18:47	10:43	北上	18:07	10:45
花巻	19:04	10:28	花巻	18:24	10:31
日詰	レ	10:08	盛岡	19:14	9:54
盛岡	19:51	9:38	一戸	20:39	8:29
一戸	21:10	8:06	尻内 ⁵¹	21:32	7:33
尻内 ⁵¹	22:01	7:06	三沢	21:56	7:04
野辺地	23:00	6:02	上北町	22:11	レ
浅虫 ⁵²	23:29	5:34	野辺地	22:35	6:28
青森	23:50	5:15	浅虫 ⁵²	23:04	5:57
			青森	23:23	5:35

その後仙台以南では常磐線沿線の発展により停車駅が増え、反対に仙台以北では複線化の進展により単線区間が減ったことで、行き違いの回数が減ったため停車駅が整理されていく。編成も昭和39（1964）年10月の改正から一般型客車13両編成に増結されるも、昭和42（1967）年10月の改正で一般型客車12両編成に落ち着いている。

昭和33（1958）年から3年間、上野-盛岡間の運行となり、盛岡-青森間は臨時の延長運転となっていた。これはこの時登場した東北初の特急「はつかり」の利用を促す狙いがあったのだと考えられるが、実際は延長期間が切れる度に延長期間が繰り返され、ほぼ毎日の運転となっていたため、

その効果については疑問が残る。

多客期には、既に多数の列車が行き交う既存のダイヤの隙間を縫って、上野-青森間臨時「みちのく」も設定された。

気動車での多層建て編成は当初 8 両だったが、昭和 41（1966）年に 11 両となった。この運用は編成長に自由の利く気動車の強みを活かし、従来の急行のような、長編成の列車を運行させるほど需要のない地方交通線にも短編成で乗り入れることが可能だった。複数の行先を持つ編成が入り混じっているため、乗り間違える恐れはあったものの、地方交通線沿線の住民にとっては乗り継ぎなしで大都市へ行けるので重宝された。気動車「みちのく」は、奥州街道沿いでありながら東北本線の経路から外れている陸前古川⁶⁷駅付近の住民にとって、待望の優等列車だったに違いない。陸羽東線内は東鳴子⁶⁸のような規模の小さい駅にも停車しているが、この駅の周辺には温泉街があり、観光利用を見込んでの停車だと考えられる。使用車両はキハ 58 系であった（図 3）。

ヨンサントオの改正では青森行の客車編成が「十和田」に編入され、上下の「十和田 1 号」としてダイヤを継承した。青森行編成のヨンサントオまでのダイヤは次頁（表 18）。



図 3：「みちのく」などに使用されたキハ 58 系（当会蔵）

⁶⁷ 現古川

⁶⁸ 現鳴子御殿湯

表 18 : 青森行「みちのく」消滅直前までの停車駅と発着時刻
 昭和 40 (1965) 年 10 月

停車駅	下り 第 2 みちのく	上り 第 1 みちのく
上野	9:30	19:10
土浦	10:38	17:58
水戸	11:24	17:17
日立	11:51	16:46
湯本	12:36	15:59
平 ⁴⁹	12:51	15:51
四ツ倉	13:02	15:28
浪江	13:54	14:38
原ノ町	14:20	14:18
相馬	レ	13:54
仙台	15:39	13:05
塩釜	15:53	12:43
小牛田	16:26	12:13
一ノ関	17:18	11:22
水沢	17:44	10:48
北上	18:00	10:30
花巻	18:15	10:13
盛岡	19:00	9:40
小鳥谷	レ	8:22
一戸	20:27	8:13
剣吉	レ	7:30
尻内 ⁵¹	21:22	7:12
三沢	21:47	6:39
上北町	22:04	レ
野辺地	22:29	6:03
浅虫 ⁵²	23:00	5:23
青森	23:20	5:05

昭和 43 (1968) 年 9 月

停車駅	下り 第 2 みちのく	上り 第 1 みちのく
上野	9:40	18:43
土浦	10:49	17:39
水戸	11:36	16:58
日立	12:03	16:26
湯本	12:47	15:40
平 ⁴⁹	13:03	15:32
浪江	13:54	14:32
原ノ町	14:18	14:15
相馬	14:38	13:51
仙台	15:39	13:05
塩釜	15:53	12:42
小牛田	16:21	12:14
一ノ関	17:11	11:24
水沢	17:33	10:56
北上	17:49	10:39
花巻	18:02	10:25
盛岡	18:45	9:55
一戸	19:57	8:32
尻内 ⁵¹	20:46	7:35
三沢	21:09	7:04
野辺地	21:46	6:30
浅虫 ⁵²	22:17	6:03
青森	22:38	5:45

一方、多層建ての気動車編成は当初、上野-鳴子・大鰐間の運転だったが、登場後わずか1年後の昭和 41 (1966) 年 10 月に運転区間を上野-鳴子・宮古・弘前と変更した。多層建て「みちのく」登場当時のダイヤは次頁を参照のこと (表 19)。

ヨンサントオの時点で、気動車「みちのく」は小牛田で鳴子行編成を、花巻で宮古行編成をそれぞれ切り離し、代わりに盛岡から山田線経由の「陸中」と花輪線を通して大館まで併結していた。この後昭和 45 (1970) 年 10 月までみちのく路を駆け抜けた。

表 19 : 昭和 40 年 10 月、多層建て「みちのく」登場時のダイヤ

停車駅	下り第1みちのく		上り第2みちのく	
上野	7:40		21:14	
水戸	9:26		19:33	
日立	9:51		19:05	
湯本	10:36		18:21	
平 ⁴⁹	10:48		18:13	
浪江	11:49		17:19	
原ノ町	12:10		16:54	
相馬	12:27		16:34	
仙台	13:15		15:43	
塩釜	13:28		15:25	
松島	13:37	↓	15:14	
小牛田	13:57	14:00	14:57	↑
陸前古川 ⁶⁷	∥	14:11	∥	14:26
岩出山	∥	14:27	∥	14:06
東鳴子 ⁶⁸	∥	14:47	∥	13:48
鳴子 ⁶⁵	∥	14:51	∥	13:44
一ノ関	14:45		14:10	
平泉	14:52		13:51	
水沢	15:09		13:33	
北上	15:24		13:19	
花巻	15:41		13:08	
盛岡	16:20		12:35	
好摩	16:44		12:03	
沼宮内 ⁵⁰	16:56		11:49	
一戸	17:40		11:07	
北福岡 ⁵⁶	17:47		10:59	
三戸	18:05		10:39	
尻内 ⁵¹	18:37		10:20	
陸奥市川	18:44		10:06	
三沢	18:59		9:51	
上北町	19:09		9:40	
野辺地	19:33		9:19	
浅虫	19:59		8:55	
浦町 ⁵⁸	レ		8:36	
青森	20:25		8:28	
浪岡	20:52		7:51	
川部	21:02		7:42	
弘前	21:12		7:35	
大鰐 ⁶⁶	21:25		7:23	

コラム

複雑怪奇、多層建て急行

東北地方に限らず、国鉄の優等列車を語る上で欠かせない要素の一つが、多層建て列車の存在である。そもそも、多層建て列車とは、異なる起点駅、終点駅を持つ複数の列車が連結、分離し、その編成を様々に変化させながら運行する列車のことで、横方向に各列車が層のように重なっている様子を見立てて名付けられた言葉である。連結されている列車の本数によって、2 階建て、3 階建てなどと呼ばれていた。多層建て列車は客車列車が主流だった頃から既に運行されていたが、その数が増えたのは気動車の性能が上がってからだ（図 4）。



図 4：今まさに連結しようとしているキハ 10 系。
これも多層建て列車だろうか。（当会蔵）

昭和 40 (1965) 年 10 月のダイヤ改正から約 1 年間運行された上野-鳴子・盛・宮古・大鰐間運転の下り「第 1 みちのく・陸中」、上り「第 2 みちのく・陸中」を例に見てみよう。下り「第 1 みちのく・陸中」は、上野を 13 両という長編成で出発する。常磐線を抜けて仙台を越え、小牛田に到着すると上り方 2 両が切り離されて鳴子に向かう。残った 11 両は一ノ関で下り方 2 両を切り離し、2 両は盛に向かう。9 両で花巻に着くと上り方 3 両を切り離し、盛岡-宮古間運転の準急「はやちね 2 号」と連結して宮古を目指す。残った 6 両は東北本線を北上し、盛岡で下り方に盛岡-久慈間運転の準急「うみねこ」を連結し、8 両で盛岡を発車。八戸で「うみねこ」と別れて東北本線の北の果てを目指す。青森に到着した 6 両のうち、上り方 4 両は青森終点となり、切り離されて残った 2 両が青森から奥羽本線に入り、終着駅の大鰐に向けて発車していく。編成の変遷を次頁に示す（図 2）。

I. 上野-小牛田間の編成

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
みちのく 鳴子発着		陸中 宮古発着			みちのく 青森発着			みちのく 大鰐発着		陸中 盛発着		

II. 小牛田-一ノ関間の編成

③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
陸中 宮古発着			みちのく 青森発着			みちのく 大鰐発着		陸中 盛発着		

III. 一ノ関-花巻間の編成

③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
陸中 宮古発着			みちのく 青森発着			みちのく 大鰐発着		

IV. 花巻-盛岡間の編成

⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
みちのく 青森発着			みちのく 大鰐発着		

V. 盛岡-尻内間の編成

⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
みちのく 青森発着			みちのく 大鰐		うみねこ 盛岡-久慈		

VI. 尻内-青森間の編成

⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
みちのく 青森発着			みちのく 大鰐発着		

VII. 尻内-青森間の編成

⑩	⑪
みちのく 大鰐発着	

図5：昭和40（1965）年10月、気動車「みちのく」・「陸中」の編成変化

こうした運用は、編成の増解結を行うために停車時間が長くなることから、非効率的に感じられる。しかし多層建て列車が短期間で消滅しなかったのは何故だろうか。東北新幹線が開通していなかった当時、東北本線には昼行・夜行問わず数多くの優等列車が運転されていた。さらに当時の貨物輸送は鉄道が主役だったこともあり、東北本線は旅客列車や貨物列車が行きかう一大幹線であった。昭和43（1968）年10月のダイヤ改正と同時に東北本線は全線で電化複線化され、輸送量は向上した。日本が戦災復興を遂げ、幹線の近代化が進むとともに、幹線から外れた地方交通線沿線からも優等列車の運行が要望されるようになった。

とはいえ、需要量の小さいローカル線区から東北本線に直通する優等列車を運行することは、限られた線路容量の浪費であり、国鉄は運行に前向きではなかった。複数の列車を連結して幹線を走行させれば、幹線を走る

列車の増加を抑えられるのだが、客車列車では編成の組み替えに時間がかかり、機関車を複数使用するために今度は機関車の運用を圧迫してしまう。

しかし技術の進歩によってエンジンの出力が上がったことで、気動車は線形の悪い支線内でも力強い走行が可能になり、幹線内では他の列車を邪魔しない運転が可能となった。急行用、一般用問わず性能が統一され、各車両にエンジンが搭載された気動車は、需要に応じた柔軟な編成の分割・併合が可能で、複数の線区を走る列車を連結させて運行する多層建ての考え方が生まれるきっかけとなったのである。

急行型気動車には、1両で運転できる両運転台の車両はなかったものの、準急型や一般型の気動車にはそれがあったため、1両で運行する準急が存在した。また、急行「いなわしろ」は、会津線⁶⁹内直通の1両を一般型気動車で運行していた。当然、急行型気動車に比べれば車内設備はグレードが下がるものの、これまで時間のかかる普通列車と急行列車の2本を乗り継いで大都市へ出ていた当該線区の沿線からは、乗り継ぎが不要になったと好評だったようだ。

しかし、歓迎の声ばかりではなかった。たとえば昭和40(1965)年10月の時点で、準急「うみねこ」は、盛岡-尻内間は急行「みちのく」と連結していたが、この区間は急行として運転していた。このため、これまで運賃と準急料金のみで盛岡-久慈間を移動できていたのが、新たに急行料金も必要になり、一部の利用者にとっては運賃の値上がりとなった。昭和41(1966)年には運賃法の改正により準急のほとんどが急行に格上げされたため、運賃体系の煩雑さは解消された。

また、一繋ぎの編成内に、様々な行き先の列車が混在しているため、誤乗車してしまう恐れがあった。実際、青森-盛岡・大畑間運転の準急「なつどまり」で青森から八戸に行く予定が、混雑のため誤って大畑行編成に乗車し、陸奥横浜で下車したという話を聞いたことがある。

こうした欠点もありながら、多層建て列車は東北本線や分岐する様々な線区で運行された。しかし東北新幹線の開業、延伸とともに新幹線乗り継ぎが主流となり、次第に多層建て列車の運行は廃止され、単独運転の複数列車に分割された。

しかし多層建て列車は今なお運行を続けている。特に東北・秋田・山形新幹線で運行されている、「はやて・こまち」や、「Maxやまびこ・つばさ」などは、多層建て優等列車の代表例である。また、寝台列車ではJR東海・西日本が運行する「サンライズ出雲・サンライズ瀬戸」が、在来線特急列車ではJR九州の「ハウステンボス・かもめ・みどり」など、編成が分割・併合される例は各地に残る。今冬、東北新幹線が青森まで延長され、E5・E6系の運転も追って開始される見込みである。蒸気機関車による牽引から始まった多層建て列車は、ついに時速300kmの壁を超えようとしているのである。

⁶⁹ 昭和46(1971)年の只見線全通まで、現在の只見線只見以東と会津鉄道線の両方を会津線と呼んでいた。

もりおか

- ①昭和 47 (1972) 年 3 月 15 日-昭和 57 (1982) 年 11 月 14 日
- ②上野-盛岡
- ③453 系電車

名称の示す通り、この列車は上野-盛岡間の運転である。行先の地名が名称の由来となる列車は珍しい。昭和 47 (1972) 年 3 月のダイヤ改正で、上野-仙台間を常磐線経由で結んでいた急行「そうま」のうち、2 往復を盛岡まで延長運転した際に命名された。

車両は 453 系が使用された (図 5)。今回、登場時の編成を特定することができなかったため、東北新幹線の暫定開業に伴う廃止が迫りつつあった昭和 56 (1981) 年の編成のみ示す (表 20)。

表 20 : 昭和 56 (1981) 年 9 月の「もりおか」の編成と運転区間

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
備考	2 指	グ	2	2	2	2	2	2	グ	2	2
区間	上野-盛岡							上野-勝田			

常磐線、東北本線の特急が行きかうようになったヨンサントオ以降に登場し、運転区間が盛岡までだったという経緯もあってか、「もりおか」は当時東北本線経由で上野-盛岡間を走っていた急行「いわて」とともに特急の間を補完する役割が強かった。このため停車駅が多く、他の優等列車が止まらないような駅にもたびたび停車した。上野-盛岡間の所要時間は約 8 時間と、常磐線経由の特急「みちのく」と比べると 1 時間近く長かった。登場当時のダイヤは次頁 (表 21)。

「もりおか」は東北新幹線の開業とともに廃止された。10 年という運転期間は、常磐線経由で仙台以北まで直通した急行列車としては短命である。廃止 1 年前のダイヤは次々頁に示す (表 22)。



図 6 : 「もりおか」に使用された 453 系電車 (左) (当会蔵)

表 21：登場時（昭和 47 年 3 月 15 日）の「もりおか」のダイヤ

下り	1号	2号	上り	1号	2号
上野	8:00	13:00	上野	14:30	20:30
我孫子	8:28	13:26	我孫子	14:04	20:03
土浦	8:52	13:50	土浦	13:40	19:39
石岡	9:05	14:03	石岡	13:27	19:27
水戸	9:32	14:32	水戸	13:00	19:00
勝田	9:40	14:40	勝田	12:54	18:53
常陸多賀	9:57	14:55	東海	12:43	レ
日立	10:03	15:01	常陸多賀	12:33	18:33
磯原	レ	15:19	日立	12:28	18:28
勿来	レ	15:29	高萩	12:16	レ
植田	レ	15:35	植田/勿来 ⁵⁴	11:54	17:58
泉	10:41	15:41	泉	11:48	17:48
湯本	10:47	15:47	湯本	11:42	17:42
平 ⁴⁹	11:03	16:00	平 ⁴⁹	11:35	17:35
四ツ倉	11:11	16:09	四ツ倉/久ノ浜 ⁵⁴	11:24	17:20
富岡	11:44	16:32	富岡	10:59	16:56
大野	11:53	16:41	大野	10:50	16:44
双葉	レ	16:47	双葉	10:44	レ
浪江	12:03	16:56	浪江	10:39	16:25
小高	レ	17:04	小高	10:30	レ
原ノ町	12:22	17:15	原ノ町	10:22	16:10
相馬	12:38	17:33	相馬	10:04	15:45
亘理	12:59	17:54	亘理	9:42	15:20
岩沼	13:07	18:02	岩沼	9:35	15:13
仙台	13:28	18:20	仙台	9:20	14:57
塩釜	13:39	18:31	塩釜	8:56	14:36
松島	13:47	レ	松島	8:47	14:27
小牛田	14:03	18:55	小牛田	8:24	14:12
瀬峰	14:13	19:05	瀬峰	8:13	14:02
石越	14:26	19:17	石越	8:01	13:50
一ノ関	14:45	19:37	花泉	7:53	レ
平泉/前沢 ⁵⁴	14:51	19:49	一ノ関	7:42	13:33
水沢	15:05	19:57	平泉	7:33	13:24
北上	15:19	20:11	前沢	7:26	レ
花巻	15:29	20:22	水沢	7:18	13:10
日詰	レ	20:34	北上	7:04	12:56
仙北町	レ	20:47	花巻	6:54	12:46
盛岡	15:55	20:51	日詰	6:41	レ
			仙北町	6:28	レ
			盛岡	6:25	12:20

表 22 : 昭和 57 年 9 月時点の「もりおか」のダイヤ

下り	1 号	3 号	上り	2 号	4 号
上野	8:00	13:00	上野	14:35	21:16
我孫子	8:29	13:28	我孫子	14:07	20:47
土浦	8:52	13:51	土浦	13:44	20:24
石岡	9:04	14:03	石岡	13:32	20:12
友部	9:18	14:16	友部	13:19	19:58
水戸	9:32	14:31	水戸	13:05	19:46
勝田	9:42	14:41	勝田	12:58	19:39
常陸多賀	9:58	14:57	常陸多賀	12:38	19:17
日立	10:03	15:02	日立	12:33	19:12
高萩	レ	15:13	高萩/磯原 ⁵⁴	12:21	18:52
勿来	レ	15:30	植田/勿来 ⁵⁴	12:00	18:42
植田	10:35	15:35	泉	11:53	18:32
泉	10:42	15:42	湯本	11:47	18:26
湯本	10:48	15:48	平 ⁴⁹	11:40	18:19
平 ⁴⁹	11:03	16:00	四ツ倉	11:30	18:09
四ツ倉	11:13	16:08	富岡	11:06	17:38
富岡	11:40	16:32	大野	10:57	17:28
大野	11:49	16:41	双葉	10:51	レ
双葉	レ	16:47	浪江	10:46	17:18
浪江	11:59	16:52	小高	10:37	レ
小高	レ	17:00	原ノ町	10:28	16:56
原ノ町	12:19	17:10	相馬	10:10	16:35
相馬	12:37	17:27	亘理	9:48	16:10
亘理	12:58	17:48	岩沼	9:40	16:02
岩沼	13:07	17:56	仙台	9:25	15:47
仙台	13:27	18:14	塩釜	9:02	15:29
塩釜	13:40	18:29	松島	8:53	15:21
松島	13:48	18:39	小牛田	8:37	15:05
小牛田	14:04	18:59	瀬峰	8:26	14:54
瀬峰	14:14	19:11	石越	8:14	14:42
石越	14:27	19:25	花泉	8:07	レ
一ノ関	14:47	19:47	一ノ関	7:53	14:26
平泉/前沢 ⁵⁴	14:55	19:59	平泉	7:44	14:15
水沢	15:09	20:08	前沢	7:37	レ
北上	15:23	20:22	水沢	7:28	14:01
花巻	15:43	20:33	北上	7:05	13:47
日詰	レ	20:51	花巻	6:54	13:37
仙北町	レ	21:04	日詰	6:41	レ
盛岡	16:10	21:08	仙北町	6:28	レ
			盛岡	6:25	13:10

陸中 (1)

- ①昭和 36 (1961) 年 10 月 1 日-昭和 41 (1966) 年 9 月 30 日
- ②上野-盛岡 (昭和 36 年 10 月 1 日-昭和 36 年 12 月 25 日)
上野-盛岡・宮古 (昭和 36 年 12 月 26 日-昭和 40 年 9 月 30 日)
上野-盛・宮古 (昭和 40 年 10 月 1 日-昭和 41 年 9 月 30 日)
- ③キハ 55 系、キハ 58 系

この列車は常磐線経由で上野-仙台間を走っていた急行「みやぎの」が、サンロクトオの改正で運転区間を盛岡まで延長したのを機に「陸中」と改名した。「みやぎの」時代は気動車 4 両で運転されていたが、改名と同時に 5 両編成となった。5 両のうち下り方 3 両は盛岡・大畑⁷⁰-大鰐間の準急「しもきた」と共通運用で、上り方 2 両は仙台で折り返していた。登場当時の編成は次の通り (表 23)。

表 23：登場当時の「陸中」の編成と運転区間

号車	1	2	3	4	5
備考	2	2	2	1	2
区間	上野-仙台		上野-盛岡		

目的地である盛岡や盛、宮古が属している地域を指す「陸中」の名前の通り、本州内の輸送が主目的であったため、停車駅の中には上野-青森間の他の優等列車が止まらない駅が多かった。登場時のダイヤは次頁に示す (表 24)。

運行開始後すぐに仙台折り返しの編成が釜石線経由の宮古行となり、花巻～宮古間は準急として走った。昭和 40 (1965) 年になると盛岡行編成が青森経由で大鰐まで延長運転を始めたが、大半を「みちのく」と同じ経路で走るため、大鰐行編成の列車名が下り「第 1 みちのく」、上り「第 2 みちのく」となった。かわりに盛行編成を新たに連結し、運転区間が上野-盛・宮古となる。このときは改名された元盛岡行編成とともに気動車「みちのく」と併結し、4 つの行き先、2 つの名称を持つ複雑な列車として運行していた。宮古行「陸中」は花巻-宮古間は準急として運行し、下りの宮古行は花巻-宮古間を盛岡-盛間運転の準急「はやちね 2 号」と連結して走行していた。昭和 41 (1966) 年のダイヤ改正では行先と名称の組み換えが行われ、これまでの「陸中」は上野-青森・久慈・盛間を東北本線経由で結ぶ「三陸」と名前を変えたため、「陸中」の歴史には一度ピリオドが打たれた。このとき新たに設定された新生「陸中」については“急行 (その他各方面)”の項に詳しい。

⁷⁰ 国鉄大畑線の終着駅。大畑線が民間移管後廃止されたため、現在は廃駅。

表 24 : 「陸中」 登場時と昭和 40 (1965) 年 10 月当時の停車駅と発着時刻
 昭和 36 (1961) 年 10 月 昭和 40 (1965) 年 10 月

停車駅	下り	上り	停車駅	下り		上り	
上野	7:40	22:38	上野	7:40		21:14	
水戸	9:21	21:00	水戸	9:26		19:33	
日立	9:46	20:31	日立	9:51		19:05	
湯本	10:30	19:49	湯本	10:36		18:21	
平 ⁴⁹	10:43	19:41	平 ⁴⁹	10:48		18:13	
四ツ倉	10:52	19:30	浪江	11:49		17:19	
浪江	11:41	18:42	原ノ町	12:10		16:54	
小高	11:58	レ	相馬	12:27		16:34	
原ノ町	12:08	18:23	仙台	13:15		15:43	
相馬	12:26	18:02	塩釜	13:28		15:25	
山下	レ	17:45	松島	13:37		15:14	
岩沼	12:58	17:25	小牛田	13:57	↓	14:57	
仙台	13:19	17:10	一ノ関	14:45	14:47	14:10	↖
塩釜	13:32	16:50	陸中松川	∥	15:12	∥	13:31
小牛田	14:01	16:21	摺沢	∥	12:56	∥	13:18
一ノ関	14:44	15:37	千厩	∥	15:41	∥	13:05
平泉	14:53	15:29	気仙沼	∥	16:11	∥	12:32
水沢	15:09	15:12	陸前高田	∥	16:43	∥	12:02
北上	15:25	14:58	大船渡	∥	17:10	∥	11:38
花巻	15:40	14:44	盛	∥	17:14	∥	11:34
盛岡	16:12	14:07	平泉	14:52		13:51	
			水沢	15:09		13:33	
			北上	15:24		13:19	
			花巻	15:44		13:08	
			土沢	15:58		12:42	
			宮守	16:15		12:26	
			遠野	16:42		12:01	
			上有住	17:06		レ	
			陸中大橋	17:17		11:24	
			釜石	17:38		10:59	
			大槌	17:54		10:42	
			陸中山田	18:18		10:21	
			宮古	18:53		9:46	

参考文献

- 時刻表（日本交通公社）1950年10月号
時刻表（日本交通公社）1954年10月号
時刻表（日本交通公社）1961年10月号
時刻表（日本交通公社）1965年10月号
時刻表（日本交通公社）1968年9月号
時刻表（日本交通公社）1968年11月号
時刻表（日本交通公社）1981年9月号
時刻表（日本交通公社）1983年10月号
JR時刻表（交通新聞社）2010年8月号
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）1965, vol. 15, No. 6, 通巻 No. 171
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）1991, vol. 41, No. 10, 通巻 No. 549
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2000, vol. 50, No. 6, 通巻 No. 686
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2002, vol. 52, No. 6, 通巻 No. 718
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2004, vol. 54, No. 5, 通巻 No. 746
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2004, vol. 54, No. 7, 通巻 No. 748
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2007, vol. 57, No. 1, 通巻 No. 784
鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2008, vol. 58, No. 11, 通巻 No. 811
東北・常磐線 120年の歩み（グランプリ出版）
形式455系（イカロス出版）
日本鉄道旅行歴史地図帳2号（新潮社）
鉄道ナビ（学研）vol. 1
青函連絡船（朝日イブニングニュース社）
新課程用日本史B用語集（山川出版社）

仙台駅を発着した急行列車 (その他各方面)

京葉快速

この章では、仙台駅発着の急行列車のうち、主たる経由路線が東北本線・常磐線ではない、東北地方の各方面へ向かう列車を取り上げる。列車ごとの項目は、

(列車名)

- ① 運転期間 (格上げ、格下げがあった場合は、それも含む)
- ② 運転区間
- ③ 充当形式
- ④ 当時のダイヤ(発着時刻・停車駅)
- ⑤ 特筆すべき事項

となっている。

※運転区間、充当形式は急行であった時のものである。

※列車の並びは50音順になっている。

※一部列車には「編成表」も記載してある。

※「さんりく」については2項目に分かれているが、これは一度名称がなくなり、再度使用されたもので、両列車間に関連が見られないと判断したためである。

あいづ

- ① 昭和34(1959)年9月22日-昭和43(1968)年9月30日
(昭和41(1966)年3月4日までは準急)
- ② 喜多方・会津川口・会津田島-仙台
冬季以外は、会津川口発着列車は只見まで延長運転
- ③ キハ20系、キハ55系、キハ58系
キハ20系は、会津川口・会津田島発着列車に使用
- ④ (昭和43(1968)年9月30日当時：廃止直前)

上り

仙台(発)	喜多方(着)	会津田島(着)	只見(着)
16:20	20:40	21:49	22:53

仙台-郡山間で「いわき」2号と併結

下り

喜多方(発)	会津田島(発)	只見(発)	仙台(着)
7:27	6:20	5:12	11:44

郡山-仙台間で「いわき」1号と併結

〈停車駅〉

喜多方発着:喜多方・会津若松・猪苗代・川桁・磐梯熱海・郡山・本宮・二本松・松川・福島・伊達・白石・大河原・船岡⁷¹・岩沼・長町・仙台

只見発着:只見・会津川口・会津宮下・滝谷・会津坂下・新鶴・会津高田・会津本郷・西若松・会津若松
会津若松-仙台間は喜多方発着に同じ。

会津田島発着⁷²:会津田島・会津長野・檜原⁷³・湯野上⁷⁴・上三寄⁷⁵・西若松・会津若松
会津若松-仙台間は喜多方発着に同じ。

- ⑤ 廃止翌日の昭和 43(1968)年 10 月 1 日改正から、「あいづ」は上野-会津若松間の特急の名称に使用された。そのためこの列車は、ダイヤはそのままで「いなわしろ」に名称変更される。詳しくは後述の「いなわしろ」の項を参照していただきたい。

あがの

- ① 昭和 34(1959)年 9 月 22 日-(現在)
(昭和 41(1966)年 3 月 4 日まで準急、昭和 60(1985)年 3 月 14 日改正で快速に格下げ)
- ② (設定当時)新潟-郡山-仙台(磐越西線経由)
(昭和 57(1982)年 11 月 15 日改正から)新潟-郡山-福島・藤田(磐越西線経由)
(昭和 60(1985)年 3 月 14 日改正から)郡山・会津若松-新潟
(平成 20(2008)年 6 月 2 日改正から)会津若松-新潟
- ③ キハ 55 系、キハ 58 系
- ④ (昭和 41(1966)年 3 月 5 日改正時:急行格上げ時)

仙台行

	新潟(発)	郡山(着/発)	仙台(着)
1号	8:25	12:18/12:21	14:40
2号	15:55	20:04/20:07	22:20

新潟行

	仙台(発)	郡山(着/発)	新潟(着)
1号	7:00	9:16/9:19	13:11
2号	12:50	15:05/15:11	19:07

1号は仙台-福島間で「いわき」1号と併結

2号は福島-会津若松間で「いなわしろ」1号と併結

⁷¹ 不定期運転の「あいづ」は通過

⁷² 会津田島-西若松間は現在会津鉄道所管

⁷³ 現会津下郷

⁷⁴ 現湯野上温泉

⁷⁵ 現芦ノ牧温泉

〈停車駅〉

新潟・新津・五泉・津川・鹿瀬・野沢・喜多方・会津若松・猪苗代・川桁・磐梯熱海・郡山・本宮・二本松・松川・福島・伊達・白石・大河原・岩沼・長町・仙台

- ⑤ 両方向ともに2本ずつ運行していたが、そのうち仙台行きは、昭和45(1970)年10月改正と昭和47(1972)年3月の改正により、2本とも福島-仙台間が普通列車になり、また新潟行きも2号が、昭和53(1978)年10月改正から新津-新潟間が普通列車に格下げされた。現在は急行から快速列車に格下げされ、運転区間も会津若松-新潟間と大幅に短縮されている。

あけぼの

- ① 昭和37(1962)年7月15日-昭和43(1968)年9月30日
- ② 仙台-秋田-青森(横黒線⁷⁶経由)
- ③ キハ58系
- ④ (昭和43(1968)年9月30日当時:廃止直前)

上り

青森(発)	秋田(着/発)	北上(着/発)	仙台(着)
6:25	9:38/9:52	12:20/12:23	14:38

青森-秋田間は「しらゆき」と併結

下り

仙台(発)	北上(着/発)	秋田(着/発)	青森(着)
14:25	16:33/16:36	19:09/19:20	22:35

秋田-青森間は「しらゆき」と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・一ノ関・平泉・北上・陸中川尻⁷⁷・横手・大曲・秋田・土崎・八郎潟・森岳・東能代・二ツ井・大館・碓ヶ関・大鰐⁷⁸・弘前・浪岡・青森

- ⑤ 当列車は、仙台-秋田間を田沢湖線経由で運転していた準急「たざわ」の利用客が多かったため、「たざわ」の増発目的で設定された。当列車が田沢湖線経由でなく横黒線経由とされたのは、その経路が仙台-秋田間の最短経路であったからである。

廃止翌日の昭和43(1968)年10月1日改正から、当列車は「きたかみ」に名称変更される。現在も運行している同名の寝台特急「あけぼの」は、その後新たに設定されたため、ここで取り上げた「あけぼの」との関連性はない。

⁷⁶ 現北上線。昭和41(1966)年に改称された。

⁷⁷ 現ほっとゆだ

⁷⁸ 現大鰐温泉

あさひ

- ① 昭和 35(1960)年 11 月 1 日-昭和 57(1982)年 4 月 30 日
(昭和 41(1966)年 3 月 4 日まで準急)
- ② 仙台-米沢-新潟 (仙山線・米坂線経由)
- ③ キハ 55 系、キハ 58 系
- ④ (昭和 41(1966)年 3 月 5 日改正時：急行格上げ時)

仙台行

	新潟(発)	米沢(着/発)	仙台(着)
1 号	7:25	10:07/10:23	12:37
2 号	15:30	18:22/18:26	20:54

新潟行

	仙台(発)	米沢(着/発)	新潟(着)
1 号	7:25	9:42/9:48	12:34
2 号	16:23	19:08/19:11	21:54

2 号は仙台-山形間で「月山」、山形-米沢間で「千秋」「もがみ」と併結

〈停車駅〉

仙台・北仙台・作並・山寺・山形・上ノ山⁷⁹・赤湯・糠ノ目⁸⁰・米沢・西米沢⁸¹・羽前小松・今泉・羽前椿・小国・越後下関・坂町・中条・新発田・葛塚⁸²・新潟

- ⑤ 仙台-新潟間の急行は、前述の「あがの」が当列車よりも早くから運行されていたが、当列車は仙山線・米坂線を経由し、仙台・山形・新潟の三都市間をほぼ直線状に結んだことから人気を博した。実際に「あがの」と「あさひ」の時刻を見比べていただくと分かるが、「あさひ」は「あがの」よりも約 1 時間も時間短縮を果たしている。

廃止翌日の昭和 57(1982)年 5 月 1 日改正から、当列車は「べにばな」に名称変更される。現在、「べにばな」は米沢-新潟間の快速列車に格下げされている。

昭和 57(1982)年 11 月 15 日の上越新幹線開業時には、速達列車の名前に抜擢されたが、平成 9(1997)年 10 月 1 日に開業した長野(北陸)新幹線「あさま」と間違えやすいとの理由から、平成 14(2002)年 12 月 1 日改正で「とき」に変更され、「あさひ」は再度姿を消してしまった。

⁷⁹ 現かみのやま温泉

⁸⁰ 現高畠

⁸¹ 新潟行 2 号は通過

⁸² 現豊栄

あぶくま⁸³

- ① 昭和 41 (1966) 年 3 月 5 日 - 昭和 57 (1982) 年 11 月 14 日
 ② (設定当初) 白河 - 仙台
 (昭和 47 (1972) 年 3 月 15 日改正から) 白河-盛岡
 ③ 451 系電車、455 系電車
 (昭和 43 (1968) 年当時の「あぶくま」編成)

号車	1	2	3	4	5	6	7
備考	2	食, 2	2	2	1	2	2

- ④ (昭和 41 (1966) 年 3 月 5 日改正時：運行当初)
 上り

仙台(発)	福島(着/発)	白河(着)
19:15	20:41/20:43	22:04

下り

白河(発)	福島(着/発)	仙台(着)
6:20	7:45/7:47	9:17

〈停車駅〉

白河・矢吹・須賀川・安積永盛・郡山・本宮・二本松・松川・福島・伊達・白石・大河原・船岡・岩沼・仙台

- ⑤ 愛称の由来は、福島・栃木県境の三本槍書岳に発源し、仙台湾に注ぐ阿武隈川(全長 239km) にちなむ。

昭和 38 (1963) 年 10 月の時刻改正で、それまでの郡山 - 青森間気動車準急「やまびこ」が仙台で系統分割され、仙台 - 青森間は気動車急行「むつ」に格上げされ、白河 - 仙台間は電車準急「あぶくま」となった。昭和 41 (1966) 年 3 月 5 日には、運賃法の改正により 100km 以上の距離を運転する準急列車は急行列車に格上げされることから、この「あぶくま」も急行に格上げされた。当初は準急時代と同じ 451 系急行型交直流電車 8 両編成が充当されたが、昭和 43 (1968) 年の時刻改正からは 7 両編成となり急行「まつしま」と共通運用とされた。また、白河 - 郡山間は普通列車扱いとなった。

昭和 47 (1971) 年 3 月 15 日の時刻改正からは運行区間が白河 - 盛岡間に延長されたものの、東北の都市間輸送に活躍した「あぶくま」は完全に東北新幹線とルートが重複してしまうため、昭和 57 (1982) 年 11 月 15 日の東北新幹線全面開業に伴い廃止された。

⁸³ 同一の愛称で昭和 33 (1958) 年から昭和 36 (1961) 年まで上野 - 福島間を走っていた準急が存在するが、本章では取り上げない。

いなわしろ

- ① 昭和 43(1968)年 10 月 1 日-昭和 57(1982)年 11 月 14 日
- ② 喜多方・会津川口・会津田島-仙台
- ③ キハ 20 系、キハ 45 系、キハ 55 系、キハ 58 系
- ④ (昭和 43(1968)年 10 月 1 日改正時：運行当初)

上り

	仙台(発)	福島(発)	喜 多 方 (着)	会津田島 (着)	会津川口 (着)
1 号		14:15			18:53
2 号	16:36	19:03	20:42	21:49	22:03

1 号は、不定期列車で福島-会津若松間で「あがの」2 号と併結

2 号は、仙台-郡山間で「いわき」2 号と併結

下り

	喜 多 方 (発)	会津田島 (発)	会津川口 (発)	福島(着)	仙台(着)
1 号	7:27	6:20	5:52	10:04	11:45
2 号			8:49	13:02	

1 号は、郡山-仙台間で「いわき」1 号と併結

2 号は、不定期列車で会津若松-福島間で「あがの」1 号と併結
(停車駅)

喜多方発着：喜多方・会津若松・猪苗代・川桁・磐梯熱海・郡山・
本宮・二本松・松川・福島・伊達・白石・大河原・
岩沼・長町・仙台

只見発着：只見・会津川口・会津宮下・滝谷・会津坂下・新鶴・
会津高田・会津本郷・西若松・会津若松
会津若松-仙台間は喜多方発着に同じ。

会津田島発着：会津田島・会津長野・檜原²・湯野上³・上三寄⁴・
西若松・会津若松

会津若松-仙台間は喜多方発着に同じ。

- ⑤ 前述のように、「あいづ」から名称変更された。

途中で併合を繰り返す、下り 1 号の順序は以下の通りである。まずは、会津川口・会津田島の両駅からキハ 20 系の 1 両編成がそれぞれ出発し、西若松にて両者が併合する。続いて会津若松では、喜多方からのキハ 55・58 系の 4 両編成と併結し、郡山まで 6 両で運転する。さらに郡山では、平⁸⁴から来た、5 両編成の「いわき」1 号と併結し、福島まで 11 両の長編成で運転する。福島では、「いわき」1 号のうち 3 両が切り離され、その後仙台まで 8 両で運転する。逆方向となる上り 2 号は、これと全く逆の順序となる(図 1 参照)。

また、不定期列車であった下り 2 号・上り 1 号は、キハ 45 系によって運行された。

⁸⁴ 現いわき

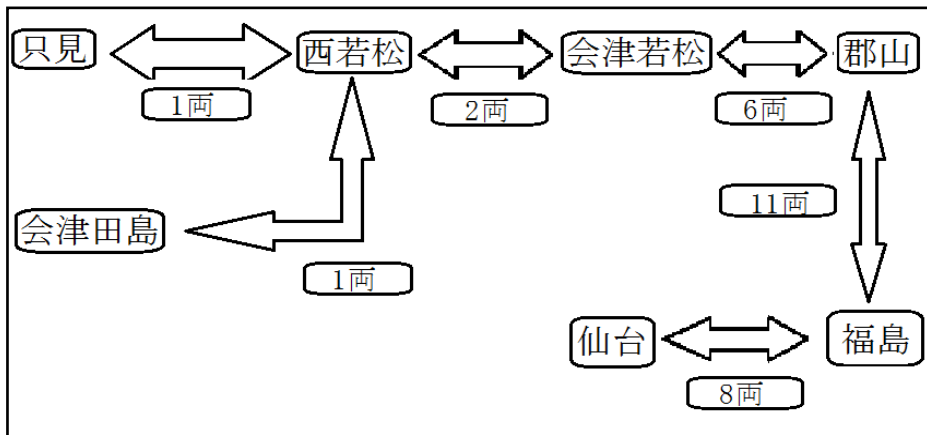


図1 「いなわしろ」の運行概略図

コラム

遜色急行 準急「あいづ」と急行「いなわしろ」を見る

「遜色」という単語を「広辞苑」で調べると、「他と比べておとるようす。見劣り。」とある。標題にある「遜色急行」とは、本来その列車に使用されるべき車両より下のグレードの車両を使用して運転される優等列車のことを指す。ここでは、遜色急行の例として急行「いなわしろ」を紹介する。

急行「いなわしろ」の前身にあたる喜多方 - 仙台間準急「あいづ」に、当時の会津線⁸⁵の会津川口ならびに会津田島発着が設定されたのは昭和 40 (1965) 年 10 月の時刻改正のことであった。このとき新設された会津線発着便への充当形式はキハ 52 形 100 番台 (図 2) だった。このキハ 52 形による運行形態は昭和 43 (1968) 年 10 月の時刻改正により準急「あいづ」が急行「いなわしろ」に格上げされた後も続けられ、最終的には昭和 57 (1982) 年 11 月 15 日の時刻改正で急行「いなわしろ」が廃止されるまで存続した。キハ 52 形 100 番台は、キハ 20 系⁸⁶と呼ばれる一般形気動車に属し、昭和 37 (1962) 年から昭和 41 (1966) 年まで製造された。「一般形」と呼ばれるキハ 52 形が準急とはいえ優等列車への充当形式に抜擢されたのはなぜだろうか。

⁸⁵ 昭和 46 (1971) 年の只見線全通までは現在の只見線只見以東と現在の会津鉄道線の両方を会津線と呼んでいた。

⁸⁶ キハ 20 系とは、キハ 20 形やキハ 52 形を総称する際に用いた便宜的な呼称で、正式な呼称ではない。



図2 キハ52形100番台⁸⁷

それには複数の理由が推察される。第一に、キハ52形はエンジンを1両に2台搭載しており勾配区間も走行できたことが挙げられる。準急「あいづ」はその走行区間に最大25%の勾配を抱えていた。ゆえに併結する車両も必然的に強力な気動車でなければならなかったと思われる。

第二に、キハ52形はどちらの車端にも運転台を備えており1両で運転できることがある。つまり、会津線内はキハ52形1両で運転できた。会津線は当時からローカル線であるから、複数の車両を連結して走らせるほどの需要はなかったと考えられ、たとえ1両でも乗り換えなしで仙台もしくは会津川口、会津田島方面に行けることが優先されたと思われる。

第三に、直通する車両は会津線内ではほぼ各駅停車となっていることに注目すると、直通する列車は会津線内では地元の旅客輸送も担っていたとも考えられる。当時、同一の列車に複数の行き先の車両を連結する「多層建て急行」と呼ばれる急行で幹線からローカル線に直通する列車は、ローカル線内に入ると各駅停車となることが多かった。東北地方以外をみても、東海中部地方を走っていた高山本線経由の名古屋 - 富山間急行「のりくら」に併結していた越美南線⁸⁸直通列車「おくみの」など枚挙に暇がない。

これらの理由から、キハ52形が準急「あいづ」、のちの急行「いなわしろ」に充当されたと考えられる。

⁸⁷ 図1のキハ52115は、実際に急行「いなわしろ」に充当されたことはない。

⁸⁸ 現長良川鉄道

いわき

- ① 昭和 34(1959)年 9 月 22 日-昭和 57(1982)年 11 月 14 日
(昭和 41(1966)年 3 月 4 日まで準急)
- ② (急行格上げ時)仙台・福島-郡山-水戸(磐越東線經由)
(昭和 43(1968)年 10 月 1 日改正から) 仙台-郡山-勿来・水戸(磐越東線經由)
(昭和 45(1970)年 10 月 1 日改正から) 仙台・福島-郡山-勿来・水戸(磐越東線經由)
(昭和 50(1975)年 3 月 10 日改正から) 仙台・福島-郡山-平・水戸 (磐越東線經由)
- ③ キハ 55 系、キハ 58 系
- ④ (昭和 45(1970)年 10 月 1 日改正時：最盛期)
下り

	仙台(発)	福島(着 /発)	郡山(着 /発)	平(着/ 発)	水戸(着)
1号	7:00	8:17 / 8:20	9:11 / 9:14	11:08 / 11:12	11:42 (勿来終着)
2号		13:42	14:36 / 14:48	16:35 / 16:40	18:23
3号	16:36	17:51 / 18:01	18:45 / 19:00	20:42 / 20:51	22:42

1号は、仙台-郡山間で「あがの」1号と併結

2号は、季節列車

3号は、仙台-郡山間で「いなわしろ」2号と併結、平-水戸間は普通列車

上り

	水戸(発)	平(着/ 発)	郡山(着 /発)	福島(着 /発)	仙台(着)
1号	5:49	7:20 / 7:23	9:14 / 9:19	10:04 / 10:21	11:50
2号	8:17	9:48 / 9:57	11:55 / 12:21	13:07	
3号	(勿来始 発) 15:33	16:02 / 16:07	17:56 / 18:00	18:50	

1号は、水戸-平間で「そうま」1号と、郡山-仙台間で「いなわしろ」1号と併結

2号は、季節列車で郡山-福島間で「あがの」1号と併結

〈停車駅〉

水戸・東海⁸⁹・常陸多賀・日立・高萩・勿来・植田・泉・湯本・内郷・平・小川郷・小野新町・大越⁹⁰・磐城常葉⁹¹・船引・三春・郡山・本宮・二本松・松川・福島・伊達・白石・大河原・岩沼・長町・仙台

- ⑤ 仙台発着列車ではあるが、主な使命は福島県の浜通り地域と中通り地域を結ぶことであった。

なお、同名の急行列車として「岩木」があったが、こちらは青森県の岩木山から名づけられた、奥羽本線を中心に走った列車なので、当列車との関連は全くない。

月山

- ① 昭和 35(1960)年 11 月 1 日-平成 11(1999)年 3 月 11 日
(昭和 41(1966)年 3 月 4 日まで準急、平成 4(1992)年 7 月 1 日で快速格下げ)

- ② (急行格上げ時)仙台・山形-酒田・鶴岡
(昭和 47(1972)年 10 月 2 日改正から)

仙台・山形-酒田・鼠ヶ関・温海⁹²

(昭和 57(1982)年 11 月 15 日改正から)山形-酒田・鼠ヶ関

(昭和 61(1986)年 11 月 1 日改正から)山形-酒田・吹浦

- ③ キハ 58 系

- ④ (昭和 41(1965)年 3 月 5 日改正時：急行格上げ時)

山形・仙台行

	鶴岡(発)	酒田(発)	新庄 (着/発)	山形 (着/発)	仙台(着)
1号		7:23	8:27 / 8:40	9:53	
2号	8:21	8:35	9:40 / 9:42	10:51 / 11:07	12:37

2号は、山形-仙台間で「あさひ」1号と併結

酒田行

仙台(発)	山形 (着/発)	新庄 (着/発)	酒田(着)	鶴岡(着)
16:23	17:49 / 17:58	19:03 / 19:05	20:02	20:10

仙台-山形間で「あさひ」2号と併結

⁸⁹ 上り 2 号は停車

⁹⁰ 上り 1 号は通過

⁹¹ 上り 1 号は停車

⁹² 現あつみ温泉

〈停車駅〉

酒田発着:酒田・余目・狩川・新庄・舟形・大石田・楯岡⁹³・東根・
神町⁹⁴・天童・山形・山寺・作並・北仙台・仙台

鶴岡発着:鶴岡・藤島・余目

余目-仙台間は、酒田発着に同じ。

- ⑤ 準急だった時代は仙台・山形-酒田間 1 往復と、準急「むらやま」を取り込んだ新庄→山形間 1 本の変則的な運転だった。急行に格上げされた昭和 41(1966)年 3 月 5 日改正以降、山形-酒田間 1 往復と山形-温海(山形-新庄間は急行「こまくさ」と併結)間 1 往復が増発され、この時期が、「月山」の最盛期であったといえる。しかし、このときでも仙台まで来るのは酒田行き 1 本のみで、仙台との交流は非常に薄かった。

昭和 57(1982)年 11 月改正で全列車が山形発着となり、仙台発着は完全になくなった。同時に、酒田発着列車が羽越本線の鼠ヶ関まで延長され、さらに全 3 往復中 2 往復は陸羽西線内で後述の「もがみ」と併結されるようになった。

その後、「月山」は衰退の一途をたどり、昭和 61(1986)年 11 月改正では、山形-酒田間 2 往復に減便され、平成 4(1992)年 3 月 14 日の山形新幹線山形開業時には快速へ格下げされ、平成 11(1999)年 12 月 4 日の新庄開業時に、ついに廃止されてしまった。

きたかみ

- ① 昭和 43(1968)年 10 月 1 日-昭和 57(1982)年 11 月 14 日
- ② 仙台-秋田-青森(北上線経由)
- ③ キハ 58 系
- ④ (昭和 50(1975)年 11 月改正時:最盛期)

上り

	青森(発)	秋田(着 / 発)	北上(着 / 発)	仙台(着)
1号		8:02	10:32 / 10:34	12:26
2号	6:50	9:45 / 9:54	12:20 / 12:28	14:33
3号		17:25	19:42 / 19:44	21:38

1号は、秋田-大曲間で「たざわ」1号と併結

2号は、北上-仙台間で「陸中」1号と、青森-秋田間で「しらゆき」と併結

⁹³ 現村山

⁹⁴ 山形行 1号は通過

下り

	仙台(発)	北上(着／ 発)	秋田(着／ 発)	青森(着)
1号	7:50	9:41／9:43	12:03	
2号	14:12	16:14 16:30	19:08 19:24	22:15
3号	17:20	19:17 19:19	21:45	

2号は、仙台-北上間で「陸中」2号と、秋田-青森間で「しらゆき」と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島⁹⁵・小牛田・瀬峰・花泉・一ノ関・平泉・水沢・北上・陸中川尻・横手・大曲・羽後境⁹⁶・秋田・土崎・八郎潟・森岳・東能代・二ツ井・鷹ノ巣・大館・碓ヶ関・大鰐⁹⁷・弘前・浪岡・青森

- ⑤ 前述の「あけぼの」で述べた通り、昭和43(1968)年10月1日改正以前は「あけぼの」として運行していた列車である。当初は「あけぼの」の時と同じ1往復のみだったが、昭和47(1972)年3月改正で仙台-秋田間の1往復が、さらに昭和50(1975)年11月改正で更に1往復が増発された。後に増発された列車については、奥羽本線の特急「つばさ」の使用車両がキハ181系から485系に変更される時、その間合いで運転されていた特急「あおば」が廃止され、その分を吸収した形になったが、使用車両が急行型車両のキハ58系となるため、「特急が急行に格下げされた」という唯一の事態が存在した。特急「あおば」を含めたこの事態の詳細は、本章末に番外編として取り上げているので参照されたい。

くりこま

- ① 昭和35(1960)年6月1日-昭和57(1982)年11月14日
(昭和41(1966)年9月30日まで準急)
- ② 仙台-盛岡-青森
- ③ (設定当時)キハ58系
(昭和47(1972)年3月改正から)455系
- ④ (昭和43(1968)年10月1日改正時)

上り

盛岡(発)	花巻(着／ 発)	一ノ関(着／ 発)	仙台(着)
18:30	19:04／19:11	20:03／20:09	21:40

花巻-仙台間で「陸中」と、盛岡-一ノ関間で「さかり」と併結

⁹⁵ 上り2号、下り2号のみ停車

⁹⁶ 下り2号のみ停車

⁹⁷ 現大鰐温泉

下り

仙台 (発)	一ノ関 (着／ 発)	花巻 (着／発)	盛岡 (着)
7:30	9:04／9:12	10:10／10:18	10:53

仙台-一ノ関間で「むろね」1号と、仙台-花巻間で「陸中」と、一ノ関-盛岡間で「さかり」と、花巻-盛岡間で「はやちね」1号とそれぞれ併結。

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・花泉・一ノ関・平泉・前沢・水沢・北上・花巻・盛岡

(昭和47(1972)年3月改正時：電車化時)

上り

	青森 (発)	盛岡 (着／発)	仙台 (着)
1号	12:45	15:28／15:30	17:54
2号	16:30	18:58／19:00	21:15

下り

	仙台 (発)	盛岡 (着／発)	青森 (着)
1号	7:00	9:13／9:15	11:45
2号	10:00	12:23／12:25	15:10

〈停車駅〉

仙台・塩釜⁹⁸・松島⁹⁸・小牛田・石越・一ノ関・平泉⁹⁹・水沢・北上・花巻・盛岡・好摩¹⁰⁰・沼宮内¹⁰¹・一戸・北福岡¹⁰²・三戸・八戸・三沢・上北町・野辺地・浅虫¹⁰³・青森

- ⑤ 仙台-盛岡間の準急として1往復のみ設定され、一時期は3往復まで成長し、そのまま急行に格上げされたが、昭和42(1967)年10月改正で1往復に戻された。

昭和43(1968)年10月改正では、後述の「むつ」のうち、仙台-青森間が分離され、「くりこま」はその分も吸収し2往復となるも、昭和45(1970)年10月改正で、増発された1往復は早くも特急「はつかり」に格上げされ、再び1往復に戻った。

昭和47(1972)年3月改正から455系電車で運行されるようになり、本数も1往復増え、さらにその1往復は全車指定席とされた(昭和55(1980)年10月改正からは自由席も連結されるようになる)。翌年10月改正では、急行「いわて」の仙台-盛岡間を統合し、3往復となった。

ちなみに、「くりこま」に関する特徴的な話題として、昭和48(1973)

⁹⁸ 下り1号・上り2号は通過

⁹⁹ 上り2号のみ通過

¹⁰⁰ 下り2号のみ停車

¹⁰¹ 現いわて沼宮内

¹⁰² 現二戸

¹⁰³ 現浅虫温泉

年 10 月改正で上り 2 号が瀬峰で、先行する急行「たざわ」2 号を追い越すダイヤとなり、「急行が急行を追い越す」といったものがあつた。これは「くりこま」は 455 系電車だったのに対し、「たざわ」は気動車で運行されており、性能の差があつたことや、後述するように、「たざわ」は花巻や一ノ関で分割・併合を繰り返すことで、大きなタイムロスをとらざるを得ないなどの理由がある。

さんりく (1)

- ① 昭和 40(1965)年 3 月 5 日-昭和 41(1966)年 9 月 30 日
- ② 仙台-花巻-釜石-盛岡-陸中花輪¹⁰⁴-弘前
- ③ キハ 58 系
- ④ (昭和 41(1966)年 9 月 30 日当時：廃止直前)

上り

弘前(発)	盛岡(着/発)	釜石(着/発)	仙台(着)
8:47	12:42/12:54	16:41/16:50	21:40

大館-盛岡間で「よねしろ」1 号、花巻-仙台間で「くりこま」2 号、花巻-一ノ関間で「さかり」、一ノ関-仙台間で「むろね」2 号と併結

下り

仙台(発)	釜石(発)	盛岡(発)	弘前(着)
7:30	12:35/12:37	16:17/16:30	20:16

仙台-花巻間で「くりこま」1 号、仙台-一ノ関間で「むろね」1 号、一ノ関-花巻間で「さかり」、盛岡-大館間で「よねしろ」2 号と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・花泉・一ノ関・平泉・前沢・水沢・北上・花巻・土沢・宮守・遠野・岩手上郷¹⁰⁵・陸中大橋・釜石・大槌・陸中山田・宮古・茂市・陸中川井・盛岡・好摩・大更・荒屋新町・湯瀬¹⁰⁶・陸中花輪・十和田南・大滝温泉・扇田・東大館・大館・陣場¹⁰⁷・碓ヶ関・大鰐・弘前

- ⑤ 廃止翌日の昭和 41(1966)年 10 月 1 日から、「陸中」へ名称変更された。これについては、後述の「陸中(2)」を参照されたい。

この列車は東北地区を走った急行列車の中でも 1、2 を争うほどの奇異な運転経路をとっていた(図 3 参照)。そのため、この列車が併結していた「くりこま」に乗ると、盛岡へは「くりこま」の方が 5 時間 35 分も早く着いた。

¹⁰⁴ 現鹿角花輪

¹⁰⁵ 下りのみ停車

¹⁰⁶ 現湯瀬温泉

¹⁰⁷ 上りのみ停車

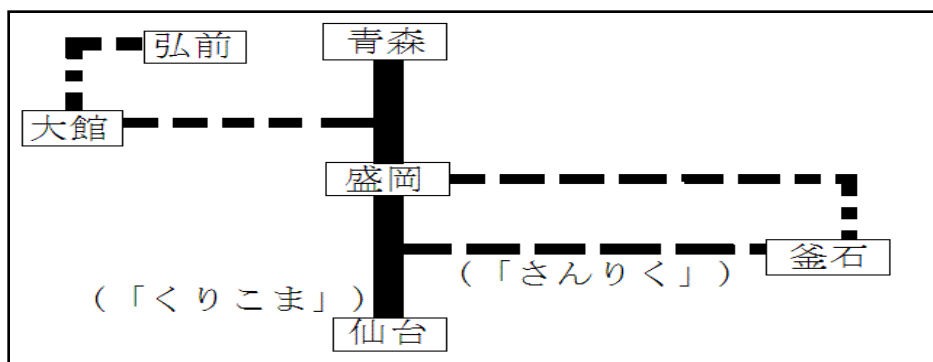


図3 「さんりく」と「くりこま」の運行概略図

さんりく (2)

- ① 昭和 45 (1970)年 10 月 1 日-昭和 47(1972)年 3 月 14 日
- ② 仙台-花巻-宮古 (釜石線経由)
- ③ キハ 58 系
- ④ (昭和 45 (1970)年 10 月 1 日改正時：運行当初)

上り

宮古(発)	花巻 (着/発)	仙台(着)
9:40	12:56/13:10	15:28

一ノ関-仙台間は「むろね」2号、花巻-仙台間は「よねしろ」とそれぞれ併結

下り

仙台(発)	花巻 (着/発)	宮古(着)
13:17	15:35/15:53	19:00

仙台-一ノ関間は「むろね」2号、仙台-花巻間は「よねしろ」、花巻-釜石間は「はやちね」2号とそれぞれ併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・一ノ関・平泉・前沢・北上・花巻・土沢・宮守・遠野・上有住¹⁰⁸・陸中大橋・小佐野・釜石・大槌・陸中山田・宮古

- ⑤ 常磐線経由で運転されていた急行「みちのく」のうち、宮古発着便を分離する形で設定された。

仙山

- ① 昭和 37(1962)年 7 月 15 日-平成 16(2004)年 9 月 30 日
(昭和 43(1968)年 9 月 30 日まで準急、昭和 54(1979)年 11 月 15 日改正で快速へ格下げ)
- ② 仙台-山形
- ③ (設定当時)キハ 58 系
(昭和 43(1968)年 10 月 1 日以降)455 系

¹⁰⁸ 下りのみ停車

④ (急行格上げ時)

山形行

	仙台(発)	山形(着)
1号	10:01	11:13
2号	14:36	15:45
3号	19:37	21:14

仙台行

	山形(発)	仙台(着)
1号	7:38	8:48
2号	12:41	13:49
3号	16:33	18:21

〈停車駅〉

仙台・北仙台¹⁰⁹・作並・山寺・北山形¹¹⁰・山形

- ⑤ 準急列車であった時は北仙台-作並間は直流電化、作並-山形間は交流電化されており、交直流電車として 451 系電車も作られていたが、仙台-北仙台間が非電化であり、また特急や急行に比べて格下だったこともあり、3 往復とも奥羽本線の急行「ざおう」と同じキハ 55 系で運行された。その後「仙山」が急行へ格上げされたと同時に、「ざおう」が 455 系電車になり、「仙山」もその間合い運行として朝・昼の 2 往復は普通車のみ 3 両編成の 455 系となった。その後昭和 47(1972)年 3 月改正で、455 系の列車編成はそれまでの普通車のみ 3 両編成からグリーン車付きの 6 両編成にグレードアップされ、昭和 53(1978)年 10 月改正では、残っていた 1 往復も 455 系化された。

千秋

- ① 昭和 40(1965)年 10 月 1 日-昭和 57(1982)年 11 月 15 日
(昭和 41(1966)年 3 月 4 日まで準急)
- ② 仙台・米沢-秋田・青森(奥羽本線経由)
- ③ キハ 55 系、キハ 58 系
- ④ (昭和 41(1966)年 3 月 5 日改正時：急行格上げ時)

下り

	米沢(発)	仙台(発)	新庄(着 / 発)	秋田(着)
1号	7:49	7:25	10:00 / 10:08	13:10
2号		16:40	19:20 / 19:23	22:18

1号は、米沢・仙台-新庄間で「もがみ」と併結

¹⁰⁹ 山形行き 2 号のみ通過

¹¹⁰ 山形行き 1 号・2 号、仙台行き 2 号は通過

上り

	秋田(発)	新庄(着／ 発)	仙台(着)	米沢(着)
1号	6:31	9:26／9:30	12:13	
2号	13:50	16:42 16:52	19:29	19:08

2号は、新庄-米沢・仙台間で「もがみ」と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・陸前古川¹¹¹・西古川¹¹²・岩出山¹¹³・川渡¹¹⁴・東鳴子¹¹⁵・鳴子¹¹⁶・羽前赤倉¹¹⁷・羽前向町¹¹⁸・瀬見¹¹⁹・新庄・真室川・横堀・湯沢・十文字・横手・大曲・神宮寺・秋田

- ⑤ 「千秋」は「せんしゅう」と読み、秋田市内にある千秋公園から名づけられた。設定時から急行に格上げされて3年ほどは秋田までの運行であったが、昭和44(1969)年10月改正より、下り1号と上り2号が青森まで延長された。

しかし「千秋」の伸びもここまでで、昭和47(1972)年3月改正で下り2号と上り1号は秋田-院内間が普通に格下げされ、昭和50(1975)年11月改正では、普通区間が秋田-新庄間に広がった。

この列車は非常に特異で、仙台・米沢-新庄間で後述の「もがみ」と併結し、新庄で両方向からの「千秋」「もがみ」をそれぞれ分割し、秋田行きを「千秋」、酒田行きを「もがみ」として運行していた(図4参照)。また、米沢発着列車は、号数が見つからない「千秋」として運行しており、新庄-秋田間は「千秋」と「千秋1号」が併結しているという、非常に複雑な事態となった。

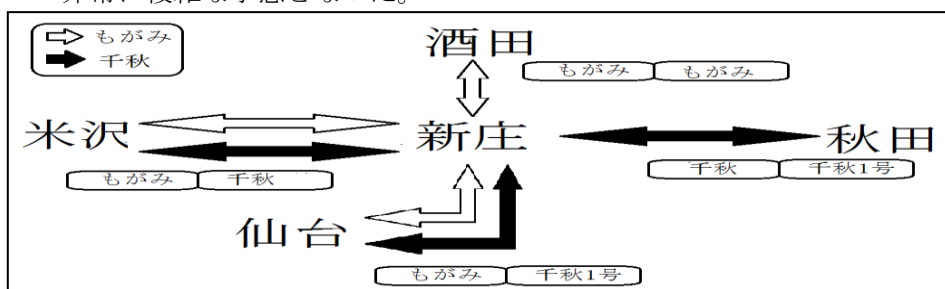


図4 「もがみ」と「千秋」の運行概略図

たざわ

- 111 現古川
 112 下り1号のみ停車
 113 下り2号のみ通過
 114 現川渡温泉、下り2号のみ停車
 115 現鳴子御殿湯
 116 現鳴子温泉
 117 現赤倉温泉
 118 現最上
 119 現瀬見温泉

- ① 昭和 43(1968)年 10月 1日- 平成 9(1997)年 3月 22日
(昭和 57(1982)年 11月 15日改正で特急へ格上げ)
- ② 仙台-盛岡-秋田(田沢湖線経由)
- ③ キハ 58系
- ④ (昭和 43(1968)年 10月 1日改正時:運行当初)

下り

	仙台(発)	盛岡(着/発)	秋田(着)
1号	7:03	10:07/10:23	13:02
2号		16:33	19:08

1号は、大曲-秋田間で「千秋」1号と併結

2号は、大曲-秋田間で「きたかみ」と併結

上り

	秋田(発)	盛岡(着/発)	仙台(着)
1号	6:37	9:12	
2号	13:50	16:20/16:27	19:10

1号は、秋田-大曲間で「千秋」1号と併結

2号は、秋田-大曲間で「千秋」2号と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・一ノ関・平泉・水沢・北上・
花巻・盛岡・小岩井・雫石・田沢湖・角館・羽後長野・大曲・秋田

(昭和 48(1973)年 10月 1日改正時)

下り

	仙台(発)	盛岡(着/発)	秋田(着)
1号	7:25	10:20/10:27	12:53
2号		16:36	19:08

1号は、仙台-一ノ関間で「むろね」1号、仙台-花巻間で「陸中」

1号、一ノ関-盛岡間で「さかり」、花巻-盛岡間で「はやちね」

1号、大曲-秋田間で「もがみ」「千秋」1号と併結

2号は、大曲-秋田間で「きたかみ」1号と併結

上り

	秋田(発)	盛岡(着/発)	仙台(着)
1号	8:07	10:27	
2号	15:28	18:06/18:23	21:36

1号は、秋田-大曲間で「きたかみ」1号と併結

2号は、一ノ関-仙台間で「むろね」2号、花巻-仙台間で「陸中」

2号、盛岡-一ノ関間で「さかり」、盛岡-花巻間で「はやちね」

3号、秋田-大曲間で「こまくさ」と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・一ノ関・平泉・前沢・水沢・北上・花巻・盛岡・小岩井・雫石・田沢湖・角館・羽後長野・大曲・秋田

- ⑤ ここで取り上げている「たざわ」は3代目の列車である。初代「たざわ」は仙台・米沢-秋田を奥羽本線経由で結んだ準急で、前述の「千秋」の前身であり、2代目は上野-秋田間を奥羽本線経由で結んだ急行で、こちらは後に「おが」に名称変更される。

ここでの「たざわ」は、最初は「南八幡平」だったものから名称変更された列車である。前述の「くりこま」で述べたように、昭和48(1973)年10月改正で、上り2号が瀬峰で後発の急行「くりこま」2号に追い越されるダイヤとなり、「急行が急行を追い越す」という珍しいエピソードを持つ。

ひめかみ(2)

- ① 昭和45(1970)年10月1日 - 昭和47(1972)年3月14日
② 仙台 - 盛岡
③ キハ58系
④ (昭和41(1966)年3月5日改正時：運行当初)
上り

盛岡(発)	一ノ関(着/発)	仙台(着)
15:10	16:25/16:27	17:50

下り

仙台(発)	一ノ関(着/発)	盛岡(着)
10:00	11:23/11:25	12:42

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・一ノ関・平泉・水沢・北上・花巻・盛岡

- ⑤ 昭和41(1966)年10月の時刻改正でその名が一度消えた初代「ひめかみ」だが、その四年後の昭和45(1970)年の時刻改正で「ひめかみ」は仙台 - 盛岡間を結ぶ昼行急行列車として復活を果たした。この“二代目”「ひめかみ」は気動車急行でキハ58系(図5)が充当された。当時東北本線はすでに全線複線電化を完了していた¹²⁰が、急行列車の増発に交直流急行型電車の製造が追いつかなかったために気動車が充当されたと思われる。

この“二代目”「ひめかみ」も昭和47(1972)年3月15日の時刻改正で急行「くりこま」に統合され、「ひめかみ」の名はまたしても列車から消滅してしまった。

¹²⁰ 東北本線の全線複線電化完成は昭和43(1968)年10月のことであった。



図5 キハ58系気動車

むつ

- ① 昭和38(1963)年10月1日-昭和61(1986)年10月30日
(昭和60(1985)年3月14日改正で特急格上げ)
- ② (設定当初) 仙台・鮫-青森
(昭和40(1965)年10月1日改正から) 仙台・鮫-青森-秋田
(昭和43(1968)年10月1日改正から) 青森-秋田
- ③ キハ58系
- ④ (昭和40(1965)年10月1日改正時)

下り

鮫(発)	仙台(発)	青森(着/発)	秋田(着)
14:40	10:30	17:27/17:37	21:12

青森-川部間で準急「岩木」と、大館-秋田間で「よねしろ」2号と併結。青森-秋田間は準急で運転。鮫-尻内⁴⁴間は普通列車

上り

秋田(発)	青森(着/発)	仙台(着)
7:50	11:21/11:35	18:19

秋田-大館間で「よねしろ」1号と併結。秋田-青森間は準急で運転

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・石越・一ノ関・平泉・水沢・北上・花巻・盛岡・好摩・沼宮内・一戸・北福岡・三戸・尻内¹²¹・三沢・野辺地・浅虫・青森・浪岡・川部¹²²・弘前・大鰐・碓ヶ関・大館・鷹ノ巣・二ツ井・東能代・森岳・八郎潟・追分・土崎・秋田

- ⑤ 昭和38(1963)年10月1日改正で、それまで郡山-青森間を東北本線経由で結んでいた準急「やまびこ」のうち、仙台-青森間が系統分離して誕生した列車である。

昭和40(1965)年10月1日改正で、青森-秋田間を結んでいた準急「岩木」を統合し、運転区間を仙台-青森-秋田とした。ここでの特徴は、統合した区間をそのまま準急として運転したことである。つまり、青森で列車種別を変えていたのである。この変則的な事態は、昭和

¹²¹ 現八戸

¹²² 下りのみ停車

41(1966)年3月改正で解消され、全区間急行として運転されるようになった。なお、鮫発の列車は下りのみ併結した。

昭和43(1968)年10月改正で、もともとの運転区間である仙台-青森間を分離し青森-秋田間の運転となったため、ここで仙台発着はなくなった。分離された区間は、前述のように「くりこま」に吸収された。残った「むつ」はその後3往復まで成長し、昭和60(1985)年月改正では1往復に減便されたものの、念願の特急格上げを果たした。しかし、それからわずか1年半後の昭和61(1986)年11月改正で、時間帯が重なる寝台特急「日本海」3号・4号が存在するため、運用の合理化を図られ、廃止されてしまった。

もがみ

① 昭和34(1964)年12月1日-昭和61(1986)年5月1日
(昭和41(1971)年3月4日まで準急)

② 仙台・米沢-羽後本荘(陸羽西線経由)

③ キハ58系

④ (昭和43年10月1日改正時)

下り

仙台(発)	米沢(発)	新庄(発)	羽後本荘(着)
7:25	8:00	10:12	12:30

仙台-新庄間は「千秋」1号、米沢-新庄間は「千秋」と併結

上り

羽後本荘(発)	新庄(着)	仙台(着)	米沢(着)
14:20	16:38	19:30	19:07

新庄-仙台間は「千秋」2号、新庄-米沢間は「千秋」と併結

(停車駅)

仙台発着：仙台・塩釜・松島・小牛田・陸前古川・西古川・東鳴子・
鳴子・羽前赤倉・羽前向町・瀬見・新庄・狩川・余目・酒
田・遊佐・象潟・仁賀保・羽後本荘

米沢発着：米沢・糠ノ目・赤湯・上ノ山・山形・天童・東根・楯岡・
大石田・舟形・新庄

新庄-羽後本荘間は仙台発着に同じ。

⑤ 準急として設定された当初は、運転区間は羽後本荘ではなく酒田までであったが、急行に格上げされた後の昭和43(1968)年10月1日改正より、羽後本荘まで延長された。昭和57(1982)年11月16日改正から、仙台・米沢-羽後本荘を結ぶ1往復と仙台-酒田を結ぶ1往復に分離された。

陸中 (2)

- ① 昭和 41 (1966) 年 10 月 1 日-平成 14 (2003) 年 11 月 30 日
- ② (設定時) 仙台-花巻-釜石-盛岡-陸中花輪-秋田(釜石線・山田線・花輪線経由)
 (昭和 47(1972)年 3 月改正から) 仙台-宮古
 (昭和 57(1982)年 11 月 15 日改正から) 北上-宮古
 (昭和 60(1985)年 3 月改正から) 盛岡-宮古(釜石線経由)
- ③ キハ 58 系
 (昭和 43(1968)年 11 月当時の編成)
 下り

号車	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
備考	2 自	2 自	2 指	2 自	2 自	2 自	2 自	1 自・指	2 自	2 自	2 自	2 自	2 自	2 自
区間	むろね 1 号 (仙台-盛)			陸中 (仙台- 秋田)			くりこま 1 号 (仙台-青森)			さかり (盛- 青森)		はやちね 1 号 (釜石- 盛岡)		

上り

号車	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	11	
備考	2 自	2 自	2 指	2 自	2 自	2 自	2 自	1 自・指	2 自	2 自	2 自	
区間	むろね 2 号 (盛-仙台)			陸中 (秋田-仙台)			くりこま 2 号 (青森-仙台)			さかり (青森-盛)		

- ④ (昭和 43(1968)年 10 月 1 日改正時)

上り

秋田(発)	盛岡(着/発)	釜石(着/発)	仙台(着)
7:29	12:27/12:50	16:45/16:55	21:40

大館-盛岡間で「よねしろ」1 号、花巻-仙台間で「くりこま」2 号、花巻-一ノ関間で「さかり」、一ノ関-仙台間で「むろね」2 号と併結

下り

仙台(発)	釜石(着/発)	盛岡(着/発)	秋田(着)
7:40	12:07/12:20	16:20/16:30	21:12

仙台-花巻間で「くりこま」1 号、仙台-一ノ関間で「むろね」1 号、一ノ関-花巻間で「さかり」、盛岡-大館間で「よねしろ」2 号と併結

〈停車駅〉

仙台・塩釜・松島・小牛田・瀬峰・石越・花泉・一ノ関・平泉・前沢・水沢・北上・花巻・土沢・宮守・遠野・陸中大橋・釜石・大槌・陸中山田・宮古・茂市・陸中川井¹²³・盛岡・好摩・大更・荒屋新町・湯瀬・陸中花輪・十和田南・大滝温泉・扇田・東大館・大館・陣場¹²⁴・碓ヶ関・大鰐・弘前

- ⑤ そのダイヤを「三陸」に奪われた初代「陸中」だが、代わりに「三陸」の前身である「さんりく」のダイヤを活用し、仙台-秋田間を山田線・花輪線経由で結ぶ急行として再スタートした。このため新生「陸中」は仙台-秋田間を遠回りして釜石経由で結んだ。

この「陸中」は併結する相手をめまぐるしく変えるのが大きな特徴といえる。ヨンサントオの時点では、「陸中」は青森行の「くりこま1号」、盛行の「むろね1号」と連結して仙台を出発。途中一ノ関で「むろね1号」を切り離し、かわりに盛発青森行の「さかり」を連結する。花巻で「くりこま1号」、「さかり」と別れ、単独で三陸海岸を通過して盛岡まで向かう。盛岡に着くと弘前行「みちのく」と連結して大館へ。大館では「みちのく」と入れ替わりに青森発秋田行の「むつ」と連結してようやく秋田に到着する。気動車「みちのく」同様、こうした多層建て列車は慣れない人が乗り間違える恐れがあるだけでなく、遠回りをする事から全線乗り通す客には不便だったが、支線区間から支線区間に移動する際、乗り継ぐ必要のない「陸中」のような列車は重宝された。

しかし、多層建て急行は回避すべきと判断されたのか、昭和 47 (1972) 年 3 月には宮古で運転系統を二分されて仙台-宮古間の運転となる。さらに昭和 57 (1982) 年 11 月には東北新幹線の開業で仙台を追われて北上-宮古間に、昭和 60 (1985) 年 3 月には盛岡-宮古間となって新幹線連絡急行となった。このまま平成まで生き延びて平成 14 (2003) 年 12 月、快速に格下げとなり名称も「はまゆり」に変わった。

(番外編)特急 あおば

- ① 昭和 41 (1971) 年 3 月 20 日 - 昭和 50 (1975) 年 11 月 24 日
- ② 仙台-秋田(北上線経由)
- ③ キハ 181 系
(昭和 47 (1972) 年 10 月当時の「あおば」編成)

号車	1	2	3	4	5	6	7
備考	2	2	1	食	2	2	2

¹²³ 下りのみ停車

¹²⁴ 上りのみ停車

④ (昭和 47 (1972) 年 10 月改正時)

上り

仙台(発)	北上(着/発)	秋田(着)
8:00	9:37/9:39	11:50

下り

秋田(発)	北上(着/発)	仙台(着)
17:30	19:41/19:43	21:20

〈停車駅〉

仙台・小牛田・一ノ関・北上・陸中川尻・横手・大曲・秋田

- ⑤ 昭和 45 (1970) 年 2 月 10 日から 18 日にかけて、それまでキハ 80 系 (図 5) で運用されていた奥羽本線經由上野-秋田間特急「つばさ」に、キハ 181 系 (図 6) が投入された。



図 6 キハ 80 系 (キハ 81 形)



図 7 キハ 181 系¹²⁵

¹²⁵ 図のキハ 181 系は塗装変更後のもので、「あおば」充当当時は図 5 のキハ 81 形に準じた国鉄特急色であった。

表 1 昭和 45 (1970) 年 10 月当時の「つばさ」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
1D	つばさ 1 号	東京	7:30	→	秋田	15:30
3D	つばさ 2 号	上野	12:15	→	秋田	20:04
2D	つばさ 1 号	秋田	8:20	→	上野	16:09
4D	つばさ 2 号	秋田	12:20	→	東京	20:12

表 1 を見ればお分かりいただけるように、「つばさ」の車両運用は秋田で一日駐泊しており、駐泊中に間合い運用が設定されることとなった。当時、秋田を発着していた優等列車の中で、昭和 43 (1968) 年 10 月 1 日の時刻改正で誕生した、仙台-青森間を北上線・奥羽本線経由で運行する急行「きたかみ」は好調な乗車率を維持しており、前出の昭和 45 (1970) 年 10 月改正ではそれまでの 5 両から 1 両増車して 6 両編成となっていた。そこで仙台 - 秋田間にキハ 181 系を用いた臨時特急列車を設定することとなった。こうして誕生したのが、特急「あおば」であった。この名称は、終着駅仙台にある仙台城の別名である青葉城にちなんだもの。かつては上野 - 仙台間に昼行急行「青葉¹²⁶」が設定されていた。

続いて、表 2 に新設時の特急「あおば」の編成と運行形態を示す。

表 2 新設時の「あおば」編成

号車	1	2	3	4	5	6
備考	2	2	2	2	2	2

表 3 新設時の「あおば」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
8021D	あおば	仙台	7:05	→	秋田	11:03
8022D	あおば	秋田	17:08	→	仙台	21:03

「つばさ」に充当されたキハ 181 系は 1D「つばさ 1 号」→8022D「あおば」→8021D「あおば」→4D「つばさ 2 号」の順に運用されていた。また、表に示した「つばさ」編成のうち 5 - 10 号車の普通車を「あおば」として運用するために、5 号車のキハ 181 系の運転台の向きを秋田向きから上野向きに変更した。変更後の「つばさ」編成を表に示す。

表 4 昭和 46 (1971) 年 3 月 20 日当時の「つばさ」編成

号車	1	2	3	4	増 4	増 5	5	6	7	8	9	10
備考	2	1	食	2	2	2	2	2	2	2	2	2

昭和 46 (1971) 年 10 月 1 日の時刻改正で表の「つばさ」編成を 1 - 12 号車に、「あおば」を 1 - 6 号車に変更された。

¹²⁶ 昼行急行「青葉」は、本誌内の「東北本線急行列車列伝」に詳しい。

昭和 47 (1972) 年 3 月 15 日に行われた時刻改正ではそれまで臨時特急列車扱いだった「あおば」が定期列車に格上げされ、「つばさ」が 12 両になったのに合わせて「あおば」の両数も 7 両編成となった。以下の表 5 と表 6 に昭和 47 (1972) 年 10 月当時の「あおば」に編成と運行形態を示す。

表 5 昭和 47 (1972) 年 10 月当時の「あおば」編成

号車	1	2	3	4	5	6	7
備考	2	2	1	食	2	2	2

表 6 昭和 47 (1972) 年 10 月当時の「あおば」運行形態

列車番号	列車名	発駅	発車時刻		着駅	到着時刻
11D	あおば	仙台	8:00	→	秋田	11:50
12D	あおば	秋田	17:30	→	仙台	21:20

このように特急「あおば」は好評を博していたが、昭和 50 (1975) 年 11 月 25 日の時刻改正で奥羽本線羽前千歳 - 秋田間の電化完成により、特急「つばさ」は 485 系電車 (図 7) に置き換えられ、キハ 181 系は中国・四国地方へと転属となった。「あおば」の走行区間だった北上線は非電化だったので 485 系電車を投入できず、また特急型気動車はすでに東北地方には配置されていなかったため、「あおば」は急行形気動車キハ 58 系 (図 8) によって運行されることとなり「きたかみ」へ改称の上で急行へと格下げとなった¹²⁷。



図 8 485 系電車

¹²⁷ 既存の急行「きたかみ」は仙台 - 青森間 (北上線経由) であったが、「あおば」格下げにより誕生した「きたかみ」の運行区間は「あおば」と同じ仙台 - 秋田間とされた。



図9 キハ58系

この「あおば」の急行格下げによって、東北地方から気動車特急列車は全て姿を消した。

特急「あおば」は、「つばさ」の間合い運用として誕生し、格下げに際しても充当形式の転属という稀有な理由によるものであり、車両の運用に振り回された特急といえる。なお、特急から急行へ格下げされた例は、国鉄史上この「あおば」をおいて他には見られない。

参考文献

- 時刻表（日本交通公社）1966年6月号
- 時刻表（日本交通公社）1966年10月号
- 時刻表（日本交通公社）1968年9月号
- 時刻表（日本交通公社）1968年11月号
- 時刻表（日本交通公社）1970年10月号
- 時刻表（日本交通公社）1972年3月号
- 時刻表（日本交通公社）1972年10月号
- 時刻表（日本交通公社）1973年12月号
- 時刻表（日本交通公社）1975年12月号
- 鉄道ピクトリアル（電気車研究会）1993, vol. 43, No. 12, 通巻 No. 584
- 鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2005, vol. 55, No. 11, 通巻 No. 768
- 鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2007, vol. 57, No. 1, 通巻 No. 784
- 鉄道ピクトリアル（電気車研究会）2009, vol. 59, No. 9, 通巻 No. 823
- 日本鉄道旅行歴史地図帳 2号 東北（新潮社）
- 国鉄・JR列車名大辞典（中央書院）
- 東北・常磐線120年の歩み（グランプリ出版）
- 昭和43年10月改正 時刻表を愉しむ本（洋泉社）
- 日本鉄道旅行地図帳7号 東海（新潮社）
- 総合時刻表 '73 10（弘済出版社）
- 広辞苑 第六版（岩波書店）

東北大学鉄道研究会機関誌 「青葉」のご案内

青葉 29号 1988年4月発行 800円

実態、これが仙鉄局だ／弘南鉄道／国鉄全線完乗までの足跡／片隅のバス停／地下鉄時代のバス／道の話、足の話／ボクと旅と手紙／ふと感じたこと／武蔵野線／仙台地区の電車／れべるくろっしんぐ 88(市営地下鉄の紹介)

青葉 30号 1989年5月発行 1000円

東名ハイウェイバス運行史／新幹線の特急料金／千葉急行電鉄／阿武隈急行／仙山線を売った仙鉄局／小さな写真館／私案ダイヤ釧路 - 上野間寝台特急／新潟交通電鉄線／715系1000番台—その形態を見る—／鳥獣戯話／れべるくろっしんぐ 89(宮城のちょっと変わった鉄道風景ほか)

青葉 31号 1990年5月発行 1000円

昭和34年の国鉄急行列車／吹雪／仙鉄局は仙山線を売ったのか／阿佐線／賃改／東北硬券白書／急行べにばな3号の旅／利府／線路のない風景／れべるくろっしんぐ 90(探検・宮城の貨物線ほか)

青葉 34号 1996年5月発行 900円

JRの空港特急について／島旅の扉を開けた頃／概説・大型二種免許／我が郷愁の板谷峠／旧国鉄・2万キロへ(九州編)／鉄道写真～その魅力・私の撮影記録から～／駅

青葉 36号 1999年5月発行 1200円

<東海>のあしあと／車窓から見える城／気仙沼線の一考察／つばさは北へ／東北本線撮影地ガイド VOL.1(仙台～黒磯間)／1998年度東北大学大学祭研究発表 仙山線／れべるくろっしんぐ 99(みちのく宮城の駅からほか)

青葉 37号 2000年6月発行 1450円

西武鉄道レオカード史／昔日の面影／さよなら ED78／仙台空港アクセス鉄道の経緯とこれから／道の話／北海道紀行 1998／小さな旅南東北フリーきっぷの歩み／私と東武のつりかけ車／山形新幹線新庄延伸開業—その変化—／仙石線の活性化についての一考察／北の大静脈／東北本線撮影地ガイド VOL.2(青森～仙台間)／県北への旅／れべるくろっしんぐ 2000(るるむ宮城ほか)

青葉 38 号 2002 年 6 月発行 1200 円

青春 18 きっぷパンフレットの変遷／北海道の廃止路線をゆく／焔／周極星たち／北の大静脈 2／特集：東北本線

青葉 39 号 2005 年 3 月発行 1300 円

富士に跳ねるウサギ／JR 運賃計算におけるトリック／みやぎの鉄道名景(その 1)／バス運賃／大手私鉄運賃の形態解析／陽炎／北海道の廃止路線・その後／富山の路面電車と佐伯宗義／みやぎの鉄道名景(その 2)／鉄道に関する法律問題／祝！完乗達成！西村将氏に訊く JR 全線 2 万キロ／2003 年度東北大学大学祭研究発表～鉄道と食～／レベルクロッシング 2004(宮城の乗降客数ワースト駅ランキングほか)

上記以外の号の在庫はございません。ご了承下さい。

- ・ 36 号と 37 号のセット販売を実施しております。同時にご注文頂いた場合に限り、1 セット 2300 円で提供しております。どうぞご利用下さい。
- ・ <http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>で、より詳しい青葉情報を提供しております。是非ご覧下さい。
- ・ 青葉 40 号については現在検討中です。詳細が決まり次第ホームページにてお知らせいたします。





<東仙台駅付近のコンテナに残る JNR マーク>

2010 年度第二大学祭あおば

2010 年 10 月吉日発行

編集 (A9 工) 小林 瑞樹

発行 東北大学鉄道研究会

〒980-0862

仙台市青葉区川内

東北大学川内北キャンパス G-12

URL:<http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>