

# C61



C6120 青森機関区にて (1969年8月撮影)

このページでは、C61の誕生から終焉までを扱います。東北本線での「はつかり」に係わるC61の動向に関しては「はつかり小史」, 「はやぶさ」「はくつる」に係わるC61の動向に関しては「あさかぜ小史」, 詳しい時刻表に関しては「復刻版時刻表」, 往時の食堂車のメニューに関しては「食堂車メニュー」をご参照ください。

初めてC61を見たのは、1966年(昭和41年)3月だった。青森で乗った「八甲田」の本務機はC61, 前補機はC60であった。C62に比べて華奢な感じがしたが、均整の取れた姿が美しかった。「はくつる」「ゆうづる」はDD51の重連が牽引していたが、急行はヨン・サン・トオまでSL牽引が続いた。これを見て大感激したのだが、青森を発車(23:45)すると、不覚にも寝てしまい、奥中山でのドラフト音を聞く事はできなかった。一体何たることか! 悔やんでも悔やみきれない若木の至りである。

C61は、1947年から49年(昭和22~24年), 亜幹線(東北本線の仙台以北および鹿児島本線の熊本以南の乙線)用のストーカーを装備した急行用旅客機として33輛が製造された。27輛が尾久, 宇都宮, 水戸, 仙台, 盛岡, 青森区, 6輛が鳥栖区に配備された。

表1 C61の配置

2011.01.10

西暦	昭和	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
和	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	
製造	特急名								あさかせ		ははつかぶりさ	さくら		36・10			はくつる	ゆうづる			43・10						
	東北常磐										宇都宮	白河	福島			仙台		盛岡			全線				奥羽		
	取手													勝田	高萩	平				全線							
	鹿兒島													久留米				熊本		大分			全線				南宮崎
三菱	1	尾					河							青					仙	廃							
	2	仙																		青					宮	梅	
	3	仙																	廃								
	4	仙																		廃							
	5	仙																	廃								
	6	盛					仙													青		廃					
	7	水					河							青								廃					
	8	盛					仙													廃							
	9	仙																		青		廃					
	10	仙																		廃							
	11	盛					仙													青		廃					
	12	鳥鹿																						廃			
	13	鳥鹿																						廃			
	14	鳥鹿																						廃			
	15	青					仙														廃						
	16	水					河								青							廃					
	17	尾					河								青					仙		廃					
	18	尾					河								青					青					宮		廃
	19	尾					河								仙					青				宮		廃	
	20	青					仙													青				宮		廃	
	21	仙																		平	廃						
日本車輛	22	水				河								青							廃						
	23	水				河								青					仙	廃							
	24	仙																		青				宮	廃		
	25	仙																		廃							
	26	盛					仙													廃							
	27	宇					河								仙					廃							
	28	宇					河								仙									宮		廃	
	29	宇					河								仙					青		廃					
	30	尾					河								青							廃					
	31	鳥鹿																						廃			
	32	鳥鹿																						廃			
	33	鳥鹿																						廃			
車両数	33													33					26	21	13	12	6	6	5	2	1

## 北の C61

1953 年～55 年（昭和 28～30 年）：C60 一次配備 C601～C6017

1954 年（昭和 29 年）：白河区（12 輛）、仙台区（17 輛）に集中配備

1955 年（昭和 30 年）：東海道本線の電化進捗により余剰となった C59 が転入。東北本線仙台以南は C59、常磐線平以南は C62（軽）、C61 は東北本線仙台以北、常磐線平以北。仙台区（19 輛）、青森区（8 輛）

1958 年（昭和 33 年）10 月 10 日：宇都宮電化

「あさかぜ」で余剰となったマシ 35、「かもめ」の 10 系換装で余剰となったスハニ 35、スハ 44、スハフ 43、新製のナロ 10 をブルー（青 15 号）にクリームの帯というブルートレインカラーにして、C62（上野～仙台）C61（仙台～青森）C60（盛岡～青森前補機）というハドソン揃い踏みで「はつかり（1・2レ）」の運行が開始された。

8 輛× 295t 車輛の所属は東<sup>オ</sup>

1	2	3	4	5	6	7	8
スハニ 35	スハ 44	スハ 44	スハ 44	マシ 35	ナロ 10	ナロ 10	スハフ 43

牽引機：上野：C62（尾）：仙台：C61（仙）：盛岡：△C60（盛）、C61（仙）：青森

1220	1402	1526	1748	1918	2051	2243	020
上野	水戸	平	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
1700	1522	1359	1135	1005	838	642	500

上野～青森：754.8km、所要時間：12 時間、表定速度 62.9km/h

1959 年（昭和 34 年）5 月：白河電化

1960 年（昭和 35 年）12 月：「はつかり」気動車化、福島電化

1960 年～61 年（昭和 35～36 年）：C60 二次配備 C6018～C6039、C60101～C60108

1961 年（昭和 36 年）10 月 1 日 サン・ロク・トオ白紙ダイヤ改正 仙台電化

C61 は「みちのく（11・12レ）」「北上（13・14レ）」「十和田（15・16レ）」「北斗（17・18レ）」「いわて（19・20レ）」「おいらせ（21・22レ）」（常磐線経由）、「八甲田（39・40レ）」（東北本線経由）の仙台～青森 7 往復を牽引

1963 年（昭和 38 年）：DD51 盛岡区に配備

1964 年（昭和 39 年）10 月 1 日 東海道新幹線開業

上野～青森 20 系特急「はくつる（3・4レ）」運行開始 車輛は東<sup>シ</sup>所属、牽引機は東京機関区の EF58

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
カニ 21	ナロネ 21	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハ 20	ナハフ 20

牽引機：上野：EF58（東）：黒磯：ED71（福）：仙台：C61（仙）：盛岡：C61（仙）△C60（盛）：青森

1830	2003	2053	2150	2232	2352	113	235	430	610
上野	宇都宮	黒磯	郡山	福島	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
1020	846	800	702	619	503	337	219	023	2240

1965 年（昭和 40 年）4 月頃：仙台～青森の補機を DD51 に換装

上野：EF58（東）：黒磯：ED71（福）：仙台：C61（仙）：盛岡：△DD51（盛）C61（仙）：青森

1965 年（昭和 40 年）10 月：盛岡電化

盛岡～青森の「はくつる」の牽引機を DD51 に換装

1967 年（昭和 42 年）10 月：常磐線全線電化

1, 4, 15, 21, 23 号機廃車

1968 年（昭和 43 年）10 月 1 日：ヨン・サン・トオ白紙ダイヤ改正 東北本線全線電化

7, 9, 11, 16, 17, 22, 29, 30 号機廃車

1971 年（昭和 46 年）：奥羽本線全線電化

2, 18, 19, 20, 24, 28 号機宮崎区に転籍

## 九州の C61

1949 年（昭和 24 年）3 月：12, 13, 14, 31, 32, 33 号機の 6 輛が鳥栖区に配備

1950 年（昭和 25 年）6～9 月：全機が鹿児島区に転籍

1956 年（昭和 31 年）：東海道本線全線電化により C59 が転入  
C61 の運用は博多～鹿児島

**1958 年（昭和 33 年）10 月 1 日** 「はやぶさ(9・10レ)」運行開始

門司～鹿児島間の「はやぶさ」を牽引したのは鹿児島機関区の 6 輛の C61 であった。C61 による「はやぶさ」の牽引は 1958 年 10 月から 1965 年 9 月までの 7 年間に及ぶ。奇しくも、1958 年は北の C61 が「はつかり」を牽引した年であり、1965 年は「はくつる」の牽引が終わった年である。

1960 年（昭和 35 年）7 月：「はやぶさ (9・10レ)」20 系に換装

東京～西鹿児島								東京～博多				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
マニ	ナロネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ
20	22	20	20	20	20	20	21	20	20	20	20	20

13 輛×405t 牽引機：東京：EF58(東)：岡山：C62(下り：広一、上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C61(鹿)：西鹿児島

1900	216	1032	1049	1200	1232	1255	1430	1544	1637	1730
東京	大阪	下関	門司	博多	久留米	熊本	八代	出水	川内	西鹿児島
1005	358	1832	1819	1708	1628	1505	1429	1318	1223	1130

1961 年（昭和 36 年）6 月 門司港～久留米電化

「はやぶさ」の牽引区間：門司：ED73 (港)：博多：C61 (鹿)：西鹿児島

1964 年（昭和 39 年）：DD51 鳥栖区に配備

1965 年（昭和 40 年）10 月：熊本電化

「はやぶさ」の牽引機を DD51 に換装

1970 年（昭和 45 年）9 月：鹿児島本線全線電化

鹿児島区の 12, 13, 14, 31, 32, 33 号機廃車

1974 年（昭和 49 年）日豊本線南宮崎電化

宮崎区の 2\*, 18, 19, 20\*2, 24, 28 号機廃車

\*1 2 号機は、京都鉄道博物館に動態保存。

\*2 20 号機は、1973 年 8 月に廃車、群馬県伊勢崎市の華蔵寺公園に静態保存された。

その後、2010 年 1 月から、JR 東日本大宮総合車輛センターにて修復作業が行われ、2011 年 6 月 4 日、営業運転を開始した。復活運転のチケットは、発売開始わずか 20 秒で完売した。

「はつかり」の運用：1958 年 10 月～1960 年 12 月

「はやぶさ」の運用：1958 年 10 月～1965 年 9 月：C61 による「はやぶさ」の牽引は 7 年間におよび、単一形式による特急牽引の最長記録。

「はくつる」の運用：1964 年 10 月～1965 年 9 月

### 参考文献

- 1) 久保田博, 懐想の蒸気機関車, 交友社, 1970
- 2) 久保田博, 追憶の蒸気機関車, グランプリ出版, 2002
- 3) 国鉄時代, 5 巻 1 号 (2011), ネコ・パブリッシング



C612 京都鉄道博物館にて (2018年11月15日)