

## 20系特急「あさかぜ」小史 1958.10.1～1978.1.31

### 1956年(昭和31年)11月19日 東海道本線全線電化 「あさかぜ(7・8レ)」運行開始

東海道本線の全線電化に伴い、大幅なダイヤ改正が行われ、東京～博多間に特急「あさかぜ(7・8レ)」が運行開始した。東京～博多間の所要時間は17時間25分だった。C59が九州に進出したのは、東海道本線が全線電化し、余剰となったC62が山陽本線に転出したためである。鹿児島本線の甲線区間は門司港～熊本間で、C59は軸重15トン以下の乙線区間の鹿児島本線の熊本以南、長崎本線には入線できなかった。

7レ：東京：18:30→博多 11:55    8レ：博多：16:35→東京：10:00    10輛×360t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
スハニ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハ	ナハフ	マシ	スロ	マロネ	マロネフ
32	10	10	10	10	10	35	54	40	29

牽引機:東京：EF58(東)：京都：C59(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59(港)：博多

上り列車のみ後部補機：広島：D52(瀬)：八本松(瀬野・八の後部補機は1963年12月EF58がEF60-500に換装されるまで続く)

1957年(昭和32年)3月20日 C59をC62に換装。これに伴い、東京～博多間にナハ10、東京～広島間にナハネ10、ナハフ10を増結。牽引機をC62に換装したことで牽引定数は増加したが、テンダーの水容量が不足するために、福山駅での停車時間を1分から3分に延長して給水を行った。(SLは10km走ると約1トンの水を消費する。C59のテンダーは10-25形、C62のテンダーは10-22形) 13輛×405t 牽引機：東京：EF58(東)：京都：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59(港)：博多

### 1957年(昭和32年)7月20日～8月20日 臨時特急「さちかぜ」(3009・3010レ)増発

「あさかぜ」は大変好評で、切符は入手困難だった。「あさかぜ」の1往復だけではこれ以上の増結をしても、飛躍的な輸送力の増強は望めないため、旅客が増加する7月には、臨時特急「さちかぜ」(3009・3010レ)を増発した。

### 1957年(昭和32年)10月 「さちかぜ(9・10レ)」運行開始

臨時特急「さちかぜ」もまた好評であったために、東京～長崎間の定期特急「さちかぜ(9・10レ)」として運行開始牽引機は博多までは「あさかぜ」と同じであったが、長崎本線が乙線規格のため博多～長崎間はC57が牽引した。

### 1958年(昭和33年)10月1日 山陽本線姫路電化 「あさかぜ(7・8レ)」20系に換装

151系「こだま」、東京～西鹿児島「はやぶさ」、上野～青森「はつかり」運行開始、「さちかぜ」→「平和」に改称。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
マニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハ	ナハフ
20	20	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	20

13輛×405t 牽引機：東京：EF58(東)：京都：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59(港)：博多

1830	2325	201	703	1031	1043	1155
東京	名古屋	大阪	広島	下関	門司	博多
1000	503	229	2126	1759	1746	1635

詳しい時刻表はこのHPの復刻版時刻表をご覧ください

後にブルートレインと呼ばれる20系は以下のようなコンセプトで設計された。①夜行特急専用の固定編成であること、②全編成の窓は複層ガラスによる固定窓とし、完全な空調と遮音を実現したこと、③車内の照明、冷暖房、食堂調理設備などの電源はDD13のDMF31S(340PS/1200rpm)エンジンを使用した出力250kVAのディーゼル発電機を2基搭載した電源車による集中電源方式としたことである。これらの設備は「動くホテル」と呼ぶにふさわしいものであった。

1958年(昭和39年)当時、東京～博多間を「あさかぜ」のA寝台個室で旅行すると、運賃3500円、特急料金2880円、個室寝台料金3360円、合計9740円、航空運賃は12600円。当時、大卒の初任給は平均13467円であった。

「はやぶさ(9・10レ)」運行開始 「あさかぜ」の20系換装で余剰となった客車を活用して、東京～鹿児島間に特急「はやぶさ(9・10レ)」が運行開始した。

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(12, 13, 14, 31, 32, 33)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。東京～鹿児島間の所要時間は22時間50分だった。

1959年(昭和34年)7月20日 「平和」は「さくら(5・6レ)」に改称、20系に換装。長崎特急は、3年足らずの間に、「さちかぜ」→「平和」→「さくら」と改称。「さくら」用にカニ21、ナロネ22、ナハフ21新製。

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

13 輛×405t 牽引機：東京：EF58(東)：京都：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59：博多：C57：長崎

カニ21 「さくら」用として新製。「あさかぜ」は東京からの新聞輸送を担っていたが、マニ20の荷物室の3tでは容量が不足したため、荷物室が5tのカニ21を「あさかぜ」に充当し、マニ20を「さくら」に転用した。

1960年(昭和35年)6月1日 「つばめ」電車化

1960年(昭和35年)7月20日 山陽本線倉敷電化 「はやぶさ(9・10レ)」20系に換装 「はやぶさ」用にカニ22新製

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 20	ナロネ 22	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 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

カニ22 「はやぶさ」用として新製。カニ22は電動発電機を搭載したため、軸重が16tとなった。軸重が15t以下の鹿児島本線熊本以南の乙線内では、70km/hの速度制限を受けるため、運転時分を改めなければならなかった。一方、「さくら」もカニ22を用いた場合、牽引機がC57のままでは約5分の遅れが生じるが、牽引機をC60に換装すれば、改正以前と同様の運転時分を確保することができる。C60への換装に伴い、長崎編成にナハネ20を増結。こうして、「さくら」で運用していたマニ20を「はやぶさ」に転用し、カニ22は「さくら」で限定運用した。

あさかぜ(7・8レ) ナハネ20を1輛減車、ナロネ21を2輛増車 14 輛×435t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	ナシ 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：東京：EF58(東)：岡山：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59(港)：博多

1961年(昭和36年)6月1日 鹿児島本線門司港～久留米電化 下関～門司の牽引機をEF30に換装

1961年(昭和36年)10月1日 サン・ロク・トオの白紙ダイヤ改正

1960年(昭和35年)6月の「つばめ」「はと」の電車化以来、空白になっていた栄光の(1・2レ)を「さくら」が獲得。列車番号は、東京駅発車順に、「さくら(1・2レ)」、「あさかぜ(3・4レ)」、「はやぶさ(5・6レ)」

東京～熊本間に不定期特急「みずほ」(1003・1004レ)が運行開始。編成は、スハフ43，オロネ10，スロ54，オシ17，ナハネ11×2，スハフ43，オハネ17×5，スハフ43の13輛，1～7号車が熊本行きの基本編成，8～13号車が博多回転の付属編成だった。「みずほ」は一般客車の編成であったが、既設の九州特急3往復では輸送力が不足していたために、利用客が多く、毎日運行していた。

1962年(昭和37年)10月 山陽本線広島電化，鹿児島本線荒木電化

牽引機：東京：EF58(東)：広島：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF30(門)：門司：C59(港)：博多  
上り列車のみ後部補機：広島：D52(瀬)：八本松。後部補機は、1963年にはEF59に換装

1963年(昭和38年)6月1日 「みずほ(7・8レ)」20系に換装。運転区間を東京～熊本・大分間に変更。

東京～熊本								東京～大分						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
カニ 22	ナロネ 21	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 21	マヤ 20	ナロネ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 20

牽引機：東京：EF58：広島：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF30(門)：門司：ED73(港)：博多：C59(熊)：熊本，  
門司：DF50(分)：大分

マヤ20 「みずほ」の大分編成(2007・2008レ)は電源車を持たないため、オハシ30を種車として、簡易電源車マヤ20が小倉工場で改造された。車輛表記の「ヤ」は役所の「ヤ」。

「さくら」「はやぶさ」の計画当初は、一等寝台車(ナロネ21，ナロネ22)の需要はそれほど期待していなかったが、実績は予想外で、切符の入手が最も困難であったのに対し、一等座席車(ナロ20)の乗車効率は低く、閑散期には数名のみの乗車日もあつ

ため、「みずほ」では一等座席車を廃止した。

1963年(昭和38年)12月20日 EF58をEF60-500に換装。瀬野・八の後部補機廃止。4往復する九州特急を14輛から15輛に増結 あさかぜ(3・4レ) ナハネ20, ナロネ22増車 15輛×465t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハ	ナハフ
21	20	22	21	21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20

牽引機：東京：EF60(東)：広島：C62(下り：広一, 上り：関)：下関：EF30(門)：門司：ED73(港)：博多

東海道新幹線開業前の昭和30年代後半、輸送力の相次ぐ増強で、ダイヤは限界に達していた。特に東京駅では、朝・夕のラッシュ時には、これ以上列車を増発するのは困難な状況であった。そこで、九州特急に関しては、EF58をEF60-500に換装し、13輛×405tから15輛×465tに変更、1列車あたりの定員を増やすことで輸送力を強化した。

EF58がブルートレインを牽引する時の最大の問題点は、瀬野・八の勾配を登坂不能で後部補機が必要なことであった。これを解消すると同時に、20系15輛×480t運転のため、1963年(昭和38年)12月20日、東京～広島間の牽引機を出力が2550kWのEF60-500番台に換装した(EF58の出力は1900kW)。これに伴い、上り列車の広島～八本松間の後部補機も廃止された。しかし、EF60は一般貨物列車での大きな牽引力を重視したため、定格速度は全界磁で39km/hであり、定格速度が68km/hのEF58と同等のダイヤ運行は困難で、特に連続高速運転時の弱め界磁多用による主電動機の故障が頻発した。EF60, EF65は、EF58よりも出力が大きいため、高速で牽引力が落ちて何となくEF58と互角に走れる程度で、牽引力は80km/h付近で逆転し、これ以上の速度では、EF58の方が強力な機関車である。

### 1964年(昭和39年)10月1日 東海道新幹線開業、山陽本線全線電化

特急「みづほ」の大分編成を独立させ、日豊本線の特急「富士(9・10レ)」が運行開始した。特急「富士」と言えば、戦前は、大陸連絡特急の役割を担った名門特急であった。戦後は、1961年(昭和36年)10月のダイヤ改正で、東京～宇野間の151系特急として復活した。マヤ20定期運用消滅、早岐機関区に転籍。

1964年10月1日の20系ダイヤ

	1	3	5	7	9		6	8	2	4	10
	さ	み	あ	は	富		あ	は	さ	み	富
	く	づ	さ	や	士		さ	や	く	づ	士
	ら	ほ	か	ぶ			か	ぶ	ら	ほ	
			ぜ	さ							
東京	1635	1820	1830	1900	1905	大分					1715
門司	818	1006	1016	1044	1100	西鹿児島	..	1130		..	
博多	923	1114	1130	1150		熊本	..	1504		1630	
長崎	1228					長崎			1520		
熊本		1323	..	1356		博多	1630	1709	1818	1838	1145
西鹿児島		..	..	1730		門司	1741	1819	1930	1947	1955
大分					1335	東京	930	1005	1110	1130	1145

### 「富士(9・10レ)」

大分～東京								下関～東京					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
カニ	ナロネ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ
22	22	20	20	20	20	20	21	21	20	20	20	20	20

牽引機：東京：EF60：下関：EF30：門司：DF50：大分

「あさかぜ(5・6レ)」：ナハ20をナハネ20に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ
21	20	22	21	21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20

15輛×465t 牽引機：東京：EF60(東)：下関：EF30(門)：門司：ED73(港)：博多

上野～青森「はくつる(3・4レ)」運行開始 車輦は東シ所属。

車輦を品川客車区まで回送するため、牽引機は東京機関区のEF58

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

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

「はくつる」の時刻表

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)10月1日 鹿児島本線熊本、東北本線盛岡電化

東京～九州間のブルートレインは東海道・山陽道の軌道強化による110km/h運転に備え、東京～下関間の牽引機をEF65-500番台に換装。鹿児島本線、門司～熊本間はED73-1000番台が、熊本以南の非電化区間はDD51が牽引した。日豊本線の門司～大分間はDF50が牽引した。

「さくら(1・2レ)」の博多回転車を佐世保まで延伸し、運転区間を東京～長崎・佐世保間に変更。

「富士」の運転区間を東京～西鹿児島に延伸。1595.9kmを走破する日本一の長距離列車となった。

新大阪～長崎・西鹿児島に「あかつき(11・12レ)」運行開始。「さくら」の佐世保編成(2001・2002レ)、「あかつき」の長崎編成(2011・2012レ)用として、スハ32を種車として、マヤ20-3が小倉工場で改造され、早岐機関区に配属された。

1965年(昭和40年)10月の時刻表

	1	3	5	7	9	11		10	8	6	4	2	12
	さくら	みづほ	はやぶさ	富士	あさかぜ	あかつき		あさかぜ	富士	はやぶさ	みづほ	さくら	あかつき
東京	1700	1800	1830	1840	1910	・・	西鹿児島	∥	855	∥	∥	∥	∥
新大阪	レ	レ	レ	レ	レ	1830	宮崎	∥	1141	∥	∥	∥	∥
門司	845	947	1017	1026	1054	316	大分	∥	1542	∥	∥	∥	∥
博多	951	1055	1125	∥	1200	430	西鹿児島	・・	∥	1135	・・	∥	1925
長崎	1258	∥	∥	∥	∥	745	熊本	・・	∥	1518	1555	∥	2300
佐世保	1229	∥	∥	∥	∥	∥	佐世保	∥	∥	∥	∥	1610	∥
熊本	∥	1246	1321	∥	・・	644	長崎	∥	∥	∥	∥	1540	2200
西鹿児島	∥	・・	1700	∥	・・	1033	博多	1640	∥	1720	1750	1853	130
大分	∥	∥	∥	1300	∥	∥	門司	1747	1814	1827	1857	2000	247
宮崎	∥	∥	∥	1655	∥	∥	新大阪	レ	レ	レ	レ	レ	1140
西鹿児島	∥	∥	∥	1935	∥	∥	東京	930	1000	1010	1040	1140	・・

あさかぜ(9・10レ) ナロネ21をナハネ20、ナハフ20をナハネフ22に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	20	22	21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	22

牽引機：東京：EF65-500(東)：下関：EF30(門)：門司：ED73-1000(港)：博多

「さくら」の編成

長崎～東京								佐世保～東京							
1	2	3	4	5	6	7	8		9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネフ	マヤ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
22	22	20	20	20	20	20	21	20	21	20	20	20	20	20	22

牽引機：東京：EF65-500(東)：下関：EF30(門)：門司：ED73-1000(港)：鳥栖：DD51：長崎

肥前山口：DD51：早岐：C11(早)：佐世保

早岐駅がスイッチバック構造のため、「さくら」の佐世保編成の早岐～佐世保間8.9kmの本務機を早岐機関区のC11が本務機(1968年10月ヨン・サン・トオのダイヤ改正まで)を勤め話題となった。

「ゆうづる(5・6レ)」運行開始

これに伴い、「はくつる」「ゆうづる」の車輛は東エ所属となり、「はくつる」の牽引機は宇都宮機関区のEF58に換装された。前年の山陽本線全線電化で消滅したC62の特急牽引が平～仙台間で復活し、話題を呼んだ。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
カニ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハフ
21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

牽引機：上野：EF80(端)：平：C62(平)：仙台：ED75(仙)：盛岡：DD51△DD51(盛)：青森

2130	2322	043	306	545	734	905
上野	水戸	平	仙台	盛岡	尻内	青森
925	734	612	350	100	2305	2115

1967年(昭和42年)8月 常磐線全線電化 C6223, 37, 46, 47, 48 糸崎区へ転籍, 糸崎区では5, 18, 25, 34, 40 廃車

1967年(昭和42年)10月 日豊本線大分電化

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

ヨン・サン・トオの白紙ダイヤ改正に伴い, 客車列車の最高速度は95km/hから110km/h, 電車の最高速度は110km/hから120km/hとなった。

臨時「あさかぜ」を定期化(11・12レ), 「あさかぜ」は2往復となる。

「はやぶさ」の博多回転車を長崎に延伸, 「はやぶさ」は運転区間を東京～長崎・西鹿児島に変更。

「みずほ」の博多回転車を熊本に延伸, 「みずほ」は全編成を東京～熊本に変更。

新大阪～西鹿児島・佐世保の「あかつき」を増発。

「はやぶさ」の長崎編成, 「あかつき」の佐世保編成用として, スハ32を種車として, マヤ20-10～12が小倉工場で改造され, 早岐機関区に配属された。DMH17S(210PS, 1200rpm)とPGA7Aと組み合わせ, 出力165kVAとなったため, 10番台となった。マヤ20は長崎, 佐世保各2往復運用となる。

1968年10月1日の20系時刻表

	21	25	1	3	5	7	9	23	11
	あ か つ き 1	あ か つ き 2	さ く ら	み づ ほ	は や ぶ さ	富 士	あ さ か ぜ 1	彗 星	あ さ か ぜ 2
東京	..	..	1640	1700	1800	1830	1850	..	1910
新大阪	1828	2128	レ	レ	レ	レ	レ	1928	レ
門司	303	602	811	831	931	1001	1020	411	1040
博多	410	706	914	933	1033		1120		1140
鳥栖	441	736	944	レ	1110		..		..
長崎	721		1215		1341				
佐世保		936	1148						
熊本	604	856		1115	1225		..		..
西鹿児島	935	1237		..	1553		..		..
大分						1226		651	
宮崎						1619		1031	
西鹿児島						1857		..	

	12	10	8	6	4	2	26	24	22
	あ さ か ぜ 1	あ さ か ぜ 2	富 士	は や ぶ さ	み づ ほ	さ く ら	あ か つ き 1	彗 星	あ か つ き 2
西鹿児島			915					..	
宮崎			1156					1645	
大分			1558					2040	
西鹿児島				1205	..		1535		1925
熊本				1541	1620		1910		2303
佐世保						1615	1835		
長崎				1440		1550			2200
鳥栖	..	..		1714	レ	1828	2039		035
博多	1450	1700		1740	1807	1858	2105		101
門司	1555	1802	1823	1843	1913	2003	2209	2304	204
新大阪	レ	レ	レ	レ	レ	レ	642	742	1042
東京	730	930	950	1010	1040	1130	..	..	..

「あさかぜ」1号(9レ) : 東京 : 18:50→博多 : 11:20 2号(10レ) : 博多 : 17:00→東京 : 9:30

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	20	22	21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	22

「あさかぜ」2号(11レ) : 東京 : 19:10→下関・博多 : 11:40 1号(12レ) : 下関・博多 : 14:50→東京 : 7:30

東京～博多								東京～下関						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	22	20	20	20	20	20	21	21	20	20	20	20	20	22

牽引機：東京：EF65-500（東）：下関：EF30（門）：門司：ED73-1000（港）：博多

東北本線全線電化に伴い、「はくつる」「ゆうづる」を583系に換装。「ゆうづる」は1・2号と改称、2・1号（2023・2024レ）が20系で増発された。

1969年（昭和44年）5月 モノクラス制導入 1, 2等から, 普通車, グリーン車へ

1970年（昭和45年）10月1日 鹿児島本線全線電化, 呉線電化 呉線電化に伴い, 東京～広島の特急「安芸」を格上げ, 延伸し, 東京～下関の「あさかぜ3号・1号（13・14レ）」を増発, 「あさかぜ」は3往復に.  
糸崎区ではC6215, 16が小樽築港区へ転籍, 17, 23, 37, 41, C59161, 162が廃車. 小樽築港区ではC6232, 44が廃車

1号（9レ）：東京：18:50→博多：11:20 3号（10レ）：博多：17:00→東京：9:30

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	20	22	21	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	22

2号（11レ）：東京：19:10→下関・博多：11:40 2号（12レ）：下関・博多：14:50→東京：7:30

東京～博多								東京～下関						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	22	20	20	20	20	20	21	21	20	20	20	20	20	22

3号（13レ）：東京 19:15→広島・下関 10:49 1号（14レ）：広島・下関：15:10→東京：7:15

東京～下関								東京～広島						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	21	20	20	20	20	20	23	21	20	20	20	20	20	22

これが20系最後の新製となった。

	1	3	5	7	9	11	13		14	12	10	8	6	4	2
	さ	み	は	富	あ	あ	あ		あ	あ	あ	富	は	み	さ
	く	づ	や	士	さ	さ	さ		さ	さ	さ	士	や	づ	く
	ら	ぼ	ぶ		か	か	か		ぜ	ぜ	ぜ		ぶ	ぼ	ら
			さ		1	2	3		1	2	3		さ		
東京	1640	1700	1800	1830	1850	1910	1915	西鹿児島	∥	∥	∥	915	∥	∥	∥
下関	758	818	918	948	1008	1028	1049	宮崎	∥	∥	∥	1156	∥	∥	∥
門司	811	831	931	1001	1020	1040	∥	大分	∥	∥	∥	1559	∥	∥	∥
博多	914	933	1033	∥	1120	1140	∥	西鹿児島	∥	∥	∥	∥	1225	∥	∥
鳥栖	944	レ	1110	∥	∥	∥	∥	熊本	∥	∥	∥	∥	1546	1620	∥
肥前山口	1032	∥	レ	∥	∥	∥	∥	佐世保	∥	∥	∥	∥	∥	∥	1615
長崎	1215	∥	1341	∥	∥	∥	∥	早岐	∥	∥	∥	∥	∥	∥	1632
早岐	1135	∥	∥	∥	∥	∥	∥	長崎	∥	∥	∥	∥	1440	∥	1550
佐世保	1148	∥	∥	∥	∥	∥	∥	肥前山口	∥	∥	∥	∥	レ	∥	1737
熊本	∥	1115	1225	∥	∥	∥	∥	鳥栖	∥	∥	∥	∥	1714	レ	1828
西鹿児島	∥	∥	1553	∥	∥	∥	∥	博多	∥	1450	1700	∥	1740	1807	1858
大分	∥	∥	∥	1226	∥	∥	∥	門司	∥	∥	1555	1802	1823	1843	1913
宮崎	∥	∥	∥	1619	∥	∥	∥	下関	1510	1611	1815	1836	1856	1926	2016
西鹿児島	∥	∥	∥	1857	∥	∥	∥	東京	715	730	930	950	1010	1040	1130

1971年（昭和46年） 14系運行開始. 寝台幅が52cmから70cmに.

1972年(昭和47年)3月15日 新幹線岡山開業 ナロネ22を9・10レに集中. 最も豪華な編成で, 「殿様あさかぜ」の最終形  
2号・2号(11・12レ), 「さくら」「みずほ」が14系に換装

1号(9レ):東京→博多: 3号(10レ):博多→東京:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナロ	ナシ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	20	22	22	22	21	20	20	20	20	20	20	20	20	22

2号(11レ):東京→下関・博多: 2号(12レ):下関・博多→東京:

東京～博多								東京～下関						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
スハネフ	オロネ	オハネ	オハネ	オシ	オハネ	オハネ	スハネフ	スハネフ	オハネ	オハネ	オハネ	オハネ	スハネフ	
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	

3号(13レ):東京→下関: 1号(14レ):下関→東京:

東京～下関								東京～広島						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネ	ナハネフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	22	20	20	20	20	20	23	21	20	20	20	20	20	22

1973年(昭和48年) 24系客車運行開始

1975年(昭和50年)3月10日 新幹線博多開業

14系あさかぜ(2号・2号(11・12レ))廃止, 「あさかぜ」は2往復に. ナロ20, ナロネ20用途廃止, 形式消滅  
「はやぶさ」「あかつき」24系25形に換装. マヤ20用途廃止, 形式消滅.

1号(9レ):東京→博多 2号(10レ):博多→東京

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネフ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	22	22	21	20	20	20	23	20	20	20	20	20	20	22

牽引機:東京:EF65:下関:EF30:門司:ED73:博多

2号(11レ):東京→広島・下関 1号(12レ):下関・広島→東京

東京～下関								東京～広島						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネフ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	21	20	20	20	20	20	23	21	20	20	20	20	20	22

牽引機:東京:EF65:下関

1977年(昭和52年)10月1日 2号(11レ)・1号(12レ)を24系25型に換装.

「瀬戸」と編成を共用. B寝台モノクラス編成.

1号(9レ):東京→博多: 2号(10レ):博多→東京:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ	ナロネ	ナロネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナシ	ナハネフ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネ	ナハネフ
21	22	21	20	20	20	20	23	20	20	20	20	20	20	22

2号(11レ):東京→広島・下関: 1号(12レ):広島・下関→東京:

東京～下関								東京～広島						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
カニ	オハネフ	オハネ	オハネ	オハネ	オハネ	ナハネ	オハネフ	オハネフ	オハネ	オハネ	オハネ	オハネ	オハネフ	
24	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	

牽引機:東京:EF65-1000:下関:EF30:門司:ED73-1000:博多

1978年(昭和53年)1月31日 元祖「あさかぜ」消滅

最後に残った20系ブルートレインの元祖9レ・10レが24系25型に換装. 個室寝台を持つナロネ20・22が消滅. 20系特急「あさかぜ」は膜を閉じた. 24系25型「あさかぜ」は, 16年後の1994年(平成6年)12月3日に不定期列車に降格するが, 定期列車に戻ることはなかった.

1965年に就役したEF65-500番台は, 連日片道1000kmを超える高速走行で老朽化が目立ってきたために, 7月28日より東京発の「さくら」「はやぶさ」から東京～下関間の牽引機をEF65-1000番台に換装, この交換は約一ヶ月かけて行われた.

20系寝台特急は, 1958年(昭和33年)の「あさかぜ」運行開始以来, 年をおう毎に増発を続け, 1978年(昭和53年)には, 車輛総数1022輛, 寝台特急の総本数は26往復を数えるに及んだ. しかし, この年をピークに, 20系寝台特急にも翳りが見え始めた.

1985年(昭和60年)7月 東京～下関の牽引機をEF66に換装

牽引機:東京:EF66:下関:EF81-300:門司:ED76:博多

20系客車の15輛×480t運転から24系25型客車の15輛×550t運転に換装するため、東京～下関間の牽引機をEF65の約1.5倍の出力のあるEF66に変更。これは従来の20系客車は「ナ」級(27.5t以上32.5t未満)であるのに対し、24系25型客車は「オ」級(32.5t以上37.5t未満)で重いため、EF65では勾配区間での均衡速度が低下することが理由である。

ブルートレインは、常用速度から見て、70km/hから100km/hの間で加速する機会が多く、定格速度がこれに適合するEF66は加速時に最大出力を有効に使用できる。しかし、EF66をもってしても、15輛×550t牽引の場合、瀬野八の勾配区間での均衡速度は65km/hであった。

1986年(昭和61年)2月1日 1号(9レ)・4号(10レ)に4人用個室B寝台「カルテット」を連結

1986年(昭和61年)12月25日 1号(9レ)・4号(10レ)にグレードアップ編成(金帯)を実施。

1987年(昭和62年)3月31日 国鉄分割民営化。1号(9レ)・4号(10レ)に2人用個室B寝台「デュエット」を連結

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 24	オハネフ 25	オハネ 25	オハネフ 25	オハネ 25 カルテット	オロネ 25 シングル	オハネ 25 デュエット	オシ 24	オハネフ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネフ 25

1988年(昭和63年) 青函トンネル営業開始 「北斗星」運行開始

1989年(平成元年) 「トワイライト」運行開始

1990年(平成2年)3月10日 3号(13レ)・2号(14レ)に1人用個室A寝台「シングルデラックス」を連結。

1991年(平成3年)6月 「みずほ」の食堂車の営業休止。

1993年(平成5年)3月 東京駅発着の全てのブルートレインの食堂車が廃止。

1994年(平成6年)12月3日 元祖「あさかぜ1号(9レ)・4号(10レ)」不定期列車に格下。「さくら」が「みずほ」と統合、「みずほ」は廃止。東京～長崎・佐世保に

1997年(平成9年) 「はやぶさ」は東京～熊本、「富士」は東京～大分に運転区間変更

1998年(平成10年)7月10日 285系「サンライズ瀬戸」「サンライズ出雲」運行開始

1999年(平成11年)7月16日 E26系「カシオペア」運行開始

12月4日 「さくら」の佐世保編成廃止、「はやぶさ」と統合され、東京～熊本・長崎間の「はやぶさ・さくら」となる。

2004年(平成16年)3月13日 九州新幹線新八代～鹿児島中央開業

2005年(平成17年)3月1日 東京～下関「あさかぜ」、東京～長崎「さくら」廃止。「はやぶさ」と「富士」が併結、東京～熊本・大分に運転区間変更

2009年(平成21年)3月14日 最後まで残った「はやぶさ・富士(1・2レ)」が廃止され、約50年に及ぶ九州特急の歴史に終符を打った。

東京～熊本						東京～大分					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
スハネフ 14	オロネ 15	オハネ 15	オハネ 15	オハネ 15	スハネフ 14	スハネフ 14	オロネ 15	オハネ 15	オハネ 15	オハネ 15	スハネフ 14

牽引機：東京：EF66：下関：EF81：門司：ED76：熊本・大分

駆け抜けた九州特急

あさかぜ：1956年～2005年

さくら：1957年～2005年

はやぶさ：1958年～2009年

みずほ：1961年～1994年

富士：1964年～2009年



参考文献

- 1) 久保田博, 懐想の蒸気機関車, 交友社, 1970
- 2) 星 晃, 回想の旅客車, 交友社, 1985
- 3) 佐藤正樹編, 国鉄特急編成史, 機関車・客車篇, 弘済出版社, 1999
- 4) 原口隆行, 時刻表でたどる特急・急行史, JTB, 2001
- 5) 久保田博, 追憶の蒸気機関車, グランプリ出版, 2002
- 6) 三宅俊彦, ブルートレイン, JTB, 2009
- 7) 林要介編, ブルートレイン大図鑑, 山と溪谷社, 2019
- 8) 今津直久編, 20系固定編成客車, 鉄道図書刊行会, 2020

「あさかぜ」小史年表

	電化進捗	運行開始	牽引機	新製車輛
1958	姫路	あさかぜ	EF58	
1959		さくら		ナロネ 22、ナハフ 21、カニ 21
1960	倉敷	はやぶさ		カニ 22
1961	久留米		EF30	
1962	広島			
1963		みづほ	EF60-500	マヤ 20-0
1964	山陽全線	富士, はくつる		ナハネフ 22, ナハネフ 23, 全車寝台車化
1965	熊本	あかつき, ゆうづる	EF65-500	マヤ 20-10
1966				
1967	大分			
1968	東北本線	あさかぜ 2号		はくつる 583 系に換装
1969	モノクラス制導入			
1970	鹿児島本線, 呉線	下関あさかぜ		
1971				14 系運行開始
1972	新幹線岡山開業			あさかぜ 2号, さくら, みづほ 14 系に換装
1973				
1974				
1975	新幹線博多開業			あさかぜ 2号廃止, ナロネ 20, ナロ 20 用途廃止
1976				
1977				下関「あさかぜ」24 系に換装
1978			EF65-1000	元祖「あさかぜ」24 系に換装
1985			EF66	
1987	国鉄分割民営化			
1994				元祖「あさかぜ」不定期に降格
2005				下関「あさかぜ」廃止
2009				「はやぶさ・富士」廃止

あさかぜ編成史

1958年(昭和33年)10月1日 20系「あさかぜ」運行開始

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
マニ 20	ナロネ 20	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	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 20	ナハフ 20

13 輛×405t 牽引機：東京：EF58（東）：姫路：C62（広一）：広島：C59（関）：下関：EF10（門）：門司：C59：博多

1960年(昭和35年)7月20日 倉敷電化 マニ20をカニ21に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハ 20	ナハフ 20

14 輛×435 牽引機：東京：EF58（東）：岡山：C62（下り：広一，上り：関）：下関：EF10（門）：門司：C59：博多

1963年(昭和38年)12月20日 広島電化，EF58をEF60-500に換装，ナロネ22増車，15輛化

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 22	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハ 20	ナハフ 20

15 輛×465t 牽引機：東京：EF60（東）：広島：C62（下り：広一，上り：関）：下関：EF30（門）：門司：ED73：博多

1964年(昭和39年)10月1日 東海道新幹線開業 山陽本線全線電化 ナハ20をナハネ20に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 22	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 20

15 輛×465t 牽引機：東京：EF60-500：下関：EF30（門）：門司：ED73（港）：博多

1965年(昭和40年)10月1日 熊本電化 EF60-500をEF65-500に換装，ナハフ20をナハネフ22に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 22	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロ 20	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	ナハネフ 22

牽引機：東京：EF65-500（東）：下関：EF30（門）：門司：ED73-1000（港）：博多

1968年(昭和43年)10月 ヨン・サン・トオの白紙ダイヤ改正

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 22	ナロネ 21	ナロネ 21	ナロネ 21	ナハネ 20	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1972年(昭和47年)7月15日 新幹線岡山開業 「殿様あさかぜ」の最終形

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 20	ナロネ 22	ナロネ 22	ナロネ 22	ナロネ 21	ナハネ 20	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1975年(昭和50年)3月10日 新幹線博多開業 ナロ20，ナロネ20廃止

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 22	ナロネ 22	ナロネ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナシ 20	ナハネフ 23	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1977年(昭和52年)10月1日

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 21	ナロネ 22	ナロネ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナシ 20	ナハネフ 23	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1978年(昭和53年)1月31日 元祖「あさかぜ」24系25型に換装．EF65-500をEF65-1000に換装

さくら編成史

1959年(昭和34年)7月20日 「さくら(5・6レ)」20系に換装

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

牽引機：東京(東)：EF58：姫路：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59：博多：C57：長崎

1960年(昭和35年)7月20日 山陽本線倉敷電化 マニ20をカニ22に，C57をC60換装，ナハネ20増結

東京～長崎							東京～博多						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
カニ 22	ナロネ 22	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 20

牽引機：東京(東)：EF58：岡山：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF10(門)：門司：C59：博多：C60：長崎

1961年(昭和36年)10月1日 サン・ロク・トオ 「さくら」1列車に

1962年(昭和37年)10月 山陽本線広島電化，鹿児島本線荒木電化

牽引機：東京：EF58(東)：広島：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF30(門)：門司：C59(港)：博多

1963年(昭和38年)12月20日 EF58をEF60-500に換装，4往復する九州特急を14輛から15輛に増結

東京～長崎							東京～博多							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 22	ナロネ 22	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 20

牽引機：東京：EF60(東)：広島：C62(下り：広一，上り：関)：下関：EF30(門)：門司：ED73(港)：博多

1964年(昭和39年)6月1日 ナハフ20をナハネフ22に換装

東京～長崎							東京～博多							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 22	ナロネ 22	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハフ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1964年(昭和39年)10月1日 東海道新幹線開業，山陽本線全線電化

牽引機：東京：EF60(東)：下関：EF30(門)：門司：ED73(港)：博多

1965年(昭和40年)3月20日 ナハフ21をナハネフ21に換装

東京～長崎							東京～博多							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 22	ナロネ 22	ナロ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

1965年(昭和40年)10月1日 鹿児島本線熊本電化

東京～長崎							東京～佐世保							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
カニ 22	ナロネ 22	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナシ 20	ナハネ 20	ナハネフ 21	マヤ 20	ナロネ 21	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネ 20	ナハネフ 22

牽引機：東京：EF65-500(東)：下関：EF30(門)：門司：ED73-1000(港)：鳥栖：DD51：長崎

肥前山口：DD51：早岐：C11(早)：佐世保

1972年(昭和47年)3月 「さくら」14系に換装。

## 20系車輛の諸元

ナロネ 20 (1人個室×10, 2人個室×4) 「あさかぜ」用として1, 2, 51の3輛のみ製造

ナロネ 21 (2×14列)

ナロネ 22 (1人個室×6, 2×8列)

ナロ 20 (48) 1-5, 51-54の9輛のみ製造. 4, 5, 54は1975年3月「あさかぜ」の24系25形への換装に伴い廃車

ナハ 20 (64) 1, 51, 52の3輛のみ製造

ナハネ 20 (6人×9区画)

ナシ 20 (40) (4人掛+4人掛) ×5列

ナハフ 20 (68) 流線型・非貫通式緩急車

ナハフ 21 (60) 切妻・貫通式緩急車

ナハネフ 20 (6人×7区画) 流線型・非貫通式緩急車. ナハフ 20 から改造

ナハネフ 21 (6人×7区画) 切妻・貫通式緩急車. ナハフ 21 から改造

ナハネフ 22 (6人×8区画) 流線型・非貫通式緩急車

ナハネフ 23 (6人×8区画) 切妻・貫通式緩急車

マニ 20 :

「あさかぜ」用として1(日車), 51, 52(日立)の3輛製造. DD13のDMF31Sエンジン(340PS/1200rpm)を使用した250kVA発電機2基搭載.

カニ 21 :

「さくら」用として1(日車), 51, 52(日立)の3輛製造. 250kVAディーゼル発電機2基搭載. 「あさかぜ」は東京からの新聞輸送を担っていたが, マニ 20の荷物室の3tでは容量が不足したため, 荷物室が5tのカニ 21を「あさかぜ」に充当し, マニ 20を「さくら」に転用した.

カニ 22 :

「はやぶさ」用として1, 2(日車), 51, 52(日立)の4輛製造. 250kVAディーゼル発電機2基, 220kW電動発電機搭載.

電動発電機を搭載したために, 軸重が16tとなった. 軸重が15トン以下の鹿児島本線の熊本以南の乙線内では, 70km/hの速度制限を受けるため, 運転時分を改めなければならなかった. 一方, 「さくら」でもカニ 22を用いた場合, 牽引機がC57のままでは約5分の遅れが生じるが, 牽引機をC60に換装すれば, 改正以前と同様の運転時分を確保することができる. そのために, 長崎本線で応急的な軌道強化工事を施して, 速度制限75km/hに緩和することとした. C60への換装に伴い, 長崎編成にナハネ 20を増結.

「さくら」で運用していたマニ 20を「はやぶさ」に転用し, カニ 22は「さくら」で限定運用した. したがって, 「はやぶさ」のマークをつけているカニ 22は試運転時の写真である.

1963年4・5月, 「みづほ」20系換装に伴い, 3(日車), 53(日立)新製.

その後, 軸重が16tのカニ 22は乙線内では速度制限を受けるため, カニ 21と共通運用を行うために, 電動発電機とパンタグラフを取り外す改造工事を行った. この改造は, 51は1960年7月, 52, 53は1965年9月, 1~3は1968年9月に実施された. カニ 22の製造は1-3, 51-53の6輛にとどまり, その後の20系特急の増発に対応する電源車の増備は全てカニ 21を新製した.

ちなみに, バックサインの背景色は「あさかぜ」が白, 「さくら」がピンク, 「はやぶさ」は黄, 「みづほ」は青.

マヤ 20 :

1963年(昭和38年)6月1日、「みずほ(7・8レ)」20系に換装, 運転区間を東京~熊本・大分に変更. 電源車を含む1~7号車が熊本行きの基本編成, 8~13号車が大分行きの付属編成. 大分行き付属編成(2007・2008レ)は電源車を持たないため, オハシ30を種車として, 簡易電源車マヤ20-1, 20-2が小倉工場で改造され, 門司客貨車区に配属された.

気動車用のDMH17C機関を改良したDMH17C-G(180PS/1200rpm)とPGA7発電機を組み合わせ, 出力125kVA. これを車内に2基搭載した. なお, 車両表記の「ヤ」は職用車(役所)の「ヤ」.

1964年(昭和39年)10月1日, 「みずほ」の大分編成は, 東京~大分「富士」として独立. マヤ20は定期運用を外れ, 1を休車とし2は予備電源車として待機体制となる. 早岐機関区に転籍.

1965年(昭和40年)10月1日, 「さくら(1・2レ)」の博多回転車を佐世保まで延伸し, 運転区間を東京~長崎・佐世保に変更. 新大阪~長崎・西鹿児島に「あかつき(11・12レ)」運行開始. 「さくら」の佐世保編成(2001・2002レ)「あかつき」の長崎編成(2011・2012レ)用として, スハ32を種車として, マヤ20-3が小倉工場で改造され, 早岐機関区に配属された.

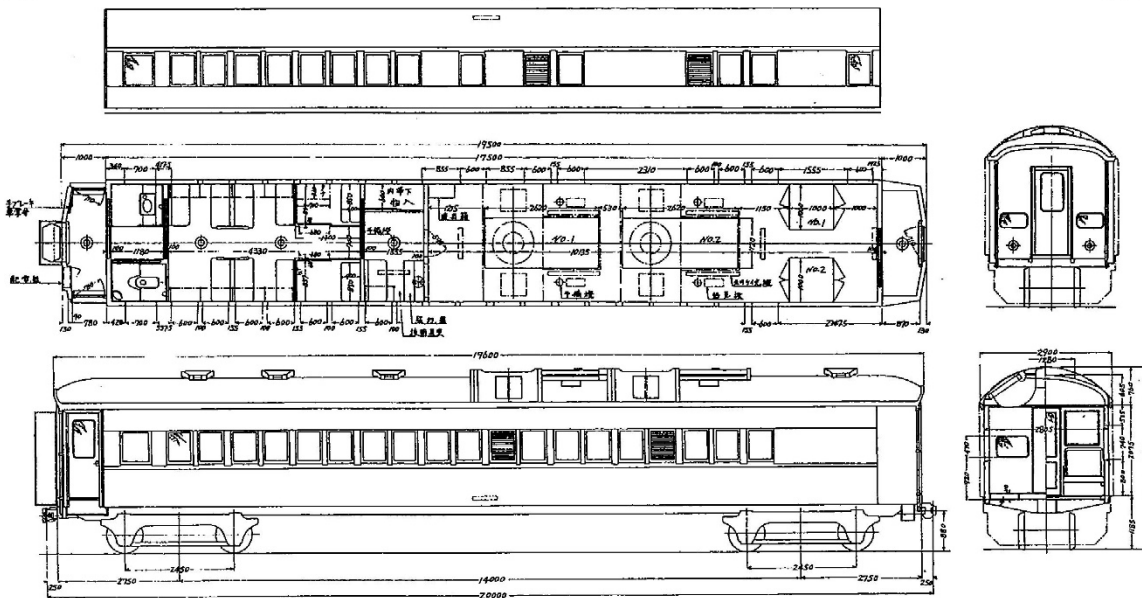
1968年(昭和43年)10月1日(ヨンサントオ)

「はやぶさ」の博多回転車を長崎まで延伸, 運転区間を東京~西鹿児島・長崎に変更. 新大阪~西鹿児島・佐世保の「あかつき」を増発. 「はやぶさ」の長崎編成, 「あかつき」の佐世保編成用として, スハ32を種車として, マヤ20-10~12が小倉工場で改造された. 過給器付のDMH17S(210PS/1200rpm)機関とPGA7A発電機を組み合わせ, 出力は165kVAとなり, 10番台となった.

図-16

マヤ20 1~3形式図

(1/170)



1968年10月1日 マヤ20の運用

	あ か つ き 1	あ か つ き 2	さ く ら	は や ぶ さ		は や ぶ さ	さ く ら	あ か つ き 1	あ か つ き 2
鳥 栖	441	732	レ	1110	佐世保		1615	1835	
肥前山口	レ		1032	レ	長 崎	1440	1550		2200
長 崎	721		1215	1341	肥前山口	レ	1737		レ
佐世保		931	1148		鳥 栖	1657	レ	2022	019

1972年(昭和47年)3月「さくら」14系に換装.

「あかつき」3往復に増発. マヤ20は全車長崎客貨車区に転籍.

10月「あかつき」4往復に増発. 4往復中3往復が14系に換装. マヤ20-2, 3, 10が廃車.

1975年(昭和50年)3月「はやぶさ」「あかつき」24系25形に換装. マヤ20は用途廃止, 形式消滅.

## 九州特急牽引機

**1956年（昭和31年）11月19日** 東海道本線全線電化 「あさかぜ」誕生

東京：EF58（東）：京都：C59（下り（広一），上り（関））：下関：EF10（門）：門司：C59（港）：博多  
上り列車のみ後部補機：広島：D52（瀬）：八本松

瀬野八の後部補機は1963年12月EF58がEF60-500に換装されるまで続く

**1958年（昭和33年）10月1日** 姫路電化 「あさかぜ」20系に換装

東京：EF58（東）：姫路：C62（広二）：広島：C59（関）：下関：EF10（門）：門司：C59（港）：博多

**1960年（昭和35年）7月20日** 倉敷電化

東京：EF58：岡山：C62：下関：EF10：門司：C59：博多

**1961年（昭和36年）6月1日** 鹿児島本線門司港～久留米電化

東京：EF58（東）：岡山：C62（下り（広二），上り（関））：下関：EF30（門）：門司：ED72（港）：博多

**1962年（昭和37年）5月12日** 広島電化

牽引機：東京：EF58（東）：広島：C62（関）：下関：EF30（門）：門司：ED72（港）：博多

瀬野八の後部補機：EF59に換装

**1963年（昭和38年）12月20日** EF58をF60-500に換装，瀬野八の後部補機廃止

東京：EF60（東）：広島：C62（関）：下関：EF30（門）：門司：ED72（港）：博多

**1964年（昭和39年）10月1日** 山陽本線全線電化

東京：EF60-500（東）：下関：EF30（門）：門司：ED72（港）：博多

**1965年（昭和40年）10月1日** 熊本電化

2 東海道・山陽道の110 km/h 運転に備え，東京：EF65-500（東）：下関：EF30（門）：門司：ED73-1000（港）：熊本

熊本：DD51：西鹿児島，門司：ED74：大分：DF50：西鹿児島

**1965年（昭和40年）10月～1968年（昭和43年）9月**

「さくら」の早岐～佐世保間 8.9km を早岐機関区のC11（160, 192, 193, 194, 370）が牽引。

2001レ：到着した列車の後端にC11を連結，それまでの本務機DD51は後部補機で佐世保まで運転。

2002レ：編成の先頭にC11，最後尾にDD51を連結して発車。早岐到着後は，C11を切り離し，最後尾のDD51が早岐～肥前山口を牽引。

**1978年（昭和53年）7月28日**

EF65-500をEF65-1000に換装

**1985年（昭和60年）7月**

EF65-1000をEF66に換装