

## 特急「はつかり」小史

### スハ44系 特急「はつかり (1・2レ)」 1958.10.10～1960.12.9

1958年(昭和33年)10月10日 東北初の特急「はつかり」運行開始。

「あさかぜ」のオシ17換装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)にクリームの帯を2本入れて特急らしい演出(小細工)がなされた。牽引機は上野～仙台が尾久機関区のC62、仙台～青森が仙台機関区のC61、盛岡～青森には盛岡機関区のC60が前補機というハドソン揃い踏みで運行された。今にして思えば夢のような列車である。

「はつかり」の運行に際し、上野～仙台間を東北本線経由とするか、常磐線経由とするかで、沿線からはどちらにするかで「綱引き」があった。県庁所在地が2箇所ある東北本線経由が優勢であったが、東北本線は複線区間が上野～宇都宮の106.1kmで、常磐線上野～平の211.6kmの半分であり、更に、福島～金谷川、越河～白石、沼宮内～一戸に25%の勾配区間があった。常磐線を経由すると、距離は14km長くなるが、急勾配区間がないので、補機の必要がなく、所要時間は殆ど変わらないために、燃料費も節約でき、運用効率が良いなどの理由で、常磐線経由と決まった。特急「はつかり」は上野～青森を、それまでの急行「北斗」より1時間20分短縮して、所要時間12時間で結んだ。「はつかり」は、それまで約14時間だった上野～青森間を約2時間短縮して、12時間で結んだ。

「はつかり」は1958年(昭和33年)10月1日のダイヤ改正で登場する予定であったが、9月25日から27日にかけて来襲した台風22号(狩野川台風)により常磐線・東北本線では被害が続出したため、その復旧を待って10月10日から運行を開始した。

#### 1958.10.10 「はつかり」の運行時刻表

1レ	1220	1402	1526	1748	1918	2051	2243	020
	上野	水戸	平	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
2レ	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

はつかり(1レ)～11便～大雪(1レ)の接続で上野～青森～札幌の最速ルート(所要時間23時間30分)を形成した。

1	2	3	4	5	6	7	8
スハニ	スハ	スハ	スハ	マシ	ナロ	ナロ	スハフ
35	44	44	44	35	10	10	43
48	80	80	80	30	44	44	72

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

8輻×295t 車輛の所属は東<sup>オ</sup> 乗車定員：1等：88名、2等：360名、合計448名

東北本線の沼宮内～一戸(通称、奥中山)の25%勾配区間は盛岡以北の最大の難所であった。客車列車にはD51、C60、貨物列車にはD51が補機に充てられ、重量貨物にはD51三重連が充てられた。

C61が奥中山の25%勾配を45km/hで走行可能な牽引定数<sup>\*1</sup>は150tである。したがって、C60+C61重連が25%勾配を45km/hで走行可能な牽引定数は現車8輻×300tとなる。蒸気機関車の牽引定数に関して、詳しくは、拙著「蒸気機関車の牽引定数」をご覧ください。

\*1 牽引定数：設定速度に対して機関車が牽引可能な最大重量

1959年(昭和34年)5月：マシ35をオシ17に換装

1959年(昭和34年)9月22日：使用石炭の改善と線路改良で下り32分、上り30分スピードアップ。所要時間：11時間30分、表定速度65.6km/h

# キハ 81 系 特急「はつかり (1・2D)」 1960.12.10～1968.9.8

1960年(昭和35年)9月14日 キハ81系「はつかり」落成, 12月10日運行開始

1958年(昭和33年)10月に運行を開始した特急「はつかり」は東海道・山陽・九州以外では初の特急であったが, 同時期に運行を開始した画期的なデザインの20系寝台特急「あさかぜ」や151系「こだま」に比べて見劣りは否めなかった. このような背景で, 非電化の東北本線に「こだま」並のデザインのディーゼル特急をと言う話が持ち上がり, 1959年(昭和34年)も押し迫った頃設計着手, 落成目標1960年(昭和35年)9月末というスピードで画期的な新形式の設計・試作が始まった.

開発コンセプトは:

- ① 旧「はつかり」の定員を減らさないこと.
- ② 車種を極力少なくすること. キハ80, キハ81, キサシ80, キロ80の4車種とし, 9輛編成で, 1等96名, 2等368名, 合計464名は旧「はつかり」より16名増で, 全長190m.

キサシ80のみ付随車で, 180PSのDMH17Hエンジンをキハ81に1基, キハ80とキロ80に2基ずつ搭載し, 14基総出力2520PS. これは旧「はつかり」牽引のC62より4割の出力増である. 新潟鉄工, 日立製作所, 富士重工, 汽車会社, 東急車輛, 日本車輛, 近畿車輛, 帝国車輛, 川崎車輛の9社で, 9輛編成2本と予備車8輛を含め合計26輛が製作された. 我国の旅客車輛技術陣の総力が結集された. 第1編成9輛全部が大宮工場に集結したのは公式試運転の前日1960年(昭和35年)9月14日であった.

先頭車のキハ81はボンネットにディーゼル発電機を搭載したために頬を張ったようになり, 単線区間のタブレットの受け渡しを考慮して, 運転台をやや低くした独特の形態で, 「ブルドッグ型」とも呼ばれた.

上野～青森: 754.8km, 所要時間: 10時間25分, 表定速度72.5km/h

1	2	3	4	5	6	7	8	9
キハ81	キロ80	キロ80	キサシ80	キハ80	キハ80	キハ80	キハ80	キハ81
40	48	48	40	72	72	72	72	40

運行開始からわずか7日後, 12月17日には, 上り「はつかり」がエンジン故障のため大甕<sup>おおみか</sup>駅に不時停車し, 運休. 乗客450名は準急「ときわ」と急行「みちのく」に乗り換えて上京. 翌, 18日, 19日は, 蒸気機関車牽引列車で振り替え輸送が行われた.

その後も時折小さなトラブルがあったが, 翌年1月12日には, 下り「はつかり」が我孫子～取手間を走行中, 5号車の床下エンジンの漏油から出火, 消防車が出勤して火を消し止め, 5号車を切り離して, 2時間程遅れて青森に向かった.

この後も, 4月27日: 東北本線 御堂<sup>みどう</sup>駅構内で7号車のエンジン配管付近から出火, 6月12日: 東北本線 小繋<sup>こつなぎ</sup>駅付近で排気管の過熱・出火, 7月11日: 上り「はつかり」が常磐線土浦～荒川沖で故障, 蒸気機関車牽引で2時間遅れで上野に辿り着くという大きな事故が発生. その4日以後の7月15日: 下り「はつかり」が常磐線土浦駅構内で出火. 大きな事故はこれが13回目であった.

「はつかり」の連続事故は, それまで準急以下で2000輛近い実績のある縦型のDMH17系エンジンを横型化したことに起因する設計変更された偽装, 配管, 配線, カバーなどの付属部品に集中していた. 事故の中味は, エンジン周りの排気管や燃料系統の発煙事故, 車体を這わして車端から噴出する排気管系統の過熱発煙が多かった. 新聞報道では, これらは全て火災となるので, 悪質な印象が強くなった. DMH17系エンジンは, 熱効率が低いため, 排気管の加熱・焼損が発生しやすく, 俗に「5ノッチ・5分」と言われる, 全力運転は5分以内の制約があった. 余りのトラブルの多さに, マスコミからは, 「はつかり」がっかり, 事故ばっかり, などと揶揄された.

3ヶ月後に迫ったサン・ロク・トオ1961年(昭和36年)10月のダイヤ改正では全国にディーゼル特急網を作るのが目的で, そのための車輛として「はつかり」と同形のキハ82系127輛が「はつかり」が走る前から発注済みであった. 本社では何としても事故対策を講じて, 場合によっては製作中の127輛にも改良点を折り込んで, 10月1日に向けて万全を期さなければならなかった. 運転・工作担当常務理事を委員長とする「はつかり事故調査委員会」を発足させ, 本社の設計, 運転, 工作各局総動員で事故対策を行い, 製作中の127輛も含め, 全車輛の改修を行った.

「はつかり」がようやく本来の性能を発揮したのは, デビューから1年近く経った1961年(昭和36年)10月のダイヤ改正からである. それまでの所要時間12時間に比べて, 10時間25分と大幅なスピードアップを実現した. 1961年(昭和36年)10月, サン・ロク・トオのダイヤ改正でデビューしたキハ82系ディーゼル特急は, 当初は若干のトラブルがあったが, 概ね順調な滑り出しであった.

1960年12月10日のダイヤ(当初は客車特急と同じダイヤで運行された)

1D	1230	1407	1526	1745	1911	2038	2227	2358
	上野	水戸	平	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
2D	1630	1458	1339	1120	950	826	634	500

1961年3月1日ダイヤ改正 所要時間: 10時間43分

1D	1315	1444	1558	1811	1930	2048	2230	2358
	上野	水戸	平	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
2D	1545	1418	1304	1053	932	815	629	500

1961月1日ダイヤ改正 所要時間: 10時間25分

1D	1330	1455	1607	1817	1933	2049	2229	2355
	上野	水戸	平	仙台	一ノ関	盛岡	尻内	青森
2D	1535	1407	1255	1048	929	815	631	505

特急「はつかり」の事故は、1960年（昭和35年）10月11日から開催される第2回アジア鉄道首脳会議（ARC）においてアジア諸国への売り込みを目論んだため、開発期間が短く、新技術の問題点を洗い出す十分な作業が行われなかったことが遠因である。

1960年、61年は、**サン・ロク・トオ**のダイヤ改正の目玉である全国ディーゼル急行・特急網整備のため、急行・特急用車輛が一斉に開発された。本来であれば、標準型からオプションの多いもの、すなわち、急行型①本州用、②北海道用、③信州用、少し遅れて特急型④本州用、⑤「はつかり」の順で開発するべきところを、営業サイドの思惑などにより、①「はつかり」、②急行型（北海道用、キハ56）、③急行型（信州用、キハ57）、急行型（本州用、キハ58）、④特急型（全国用、キハ82）の順になってしまった。

1963年（昭和38年）4月20日 キハ80を1輛増結し、10輛編成に。

1968年（昭和43年）4月、高校を卒業して上京した。早速、上野駅6番線に到着（12:44）する「とき」と7番線に入線中（13:15発）の「はつかり」が並ぶ瞬間の写真を撮りに行った事を懐かしく思う。残念ながら、何度か引っ越しをした際に、ネガを紛失してしまい写真をお見せすることができません。

この光景は1968年10月、**ヨン・サン・トオ**のダイヤ改正で、東北本線は全線複線電化され、「はつかり」は581系電車で換装されてしまい、二度と見ることはできなくなった。

## 581系 特急「はつかり (1・2M)」 1968.9.9～1982.6.22

1968年(昭和43年)10月1日 ヨン・サン・トオ 東北本線全線複線電化完成 「はつかり」581系に換装

「はつかり」電車化に伴い、従来の常磐線経由から、東北本線経由となり、所要時間も約2時間短縮され、8時間30分となる。

1968年10月1日のダイヤ

1M	1540	1652	1842	1942	2146	010
	上野	宇都宮	福島	仙台	盛岡	青森
2M	1310	1200	1006	909	702	440

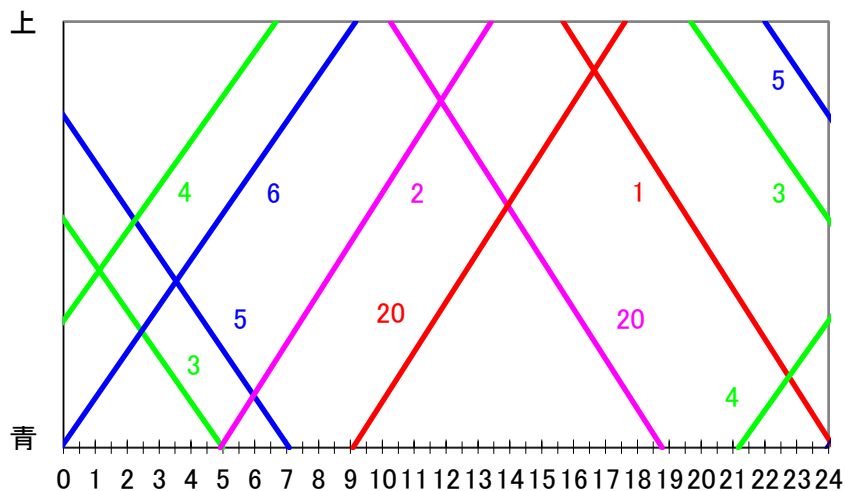
上野～青森：740.4km\*，所要時間：8時間30分，表定速度：87.1km/h

\*上野～青森：東北本線経由：740.4km，常磐線経由754.8km

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
クハネ	サロ	モハネ	モハネ	モハネ	モハネ	サシ	モハネ	モハネ	モハネ	モハ	サハネ	クハネ
581	581	584	583	584	583	581	584	583	584	ネ583	581	581
44	60	56	60	56	60	40	56	60	56	60	60	44

581系電車の出現は特急車輛の運用に大きな変化をもたらした。上野～青森間の所要時間は最短で8時間30分である、これは、夜行特急で到着の後、数時間の車内清掃・整備の後、昼行特急として折り返す運用が可能であることを示している。これを実現するためには、昼行特急のペアとしての夜行特急が必要で、昼行特急「はつかり」2往復に対して、夜行特急「はくつる」「ゆうづる」の2往復がそれに当たる。4M(ゆうづる)で上って(6:40着)、約4時間後、2021M(はつかり1号)で折り返す(10:15発)。更に、6M(はくつる)で上って(9:10着)、約6時間後、1M(はつかり2号)で折り返す(15:40発)運用が可能となる。車内清掃・整備は、通勤用車輛が出払っている車輛基地で余裕を持って行うことができ、当時の車庫不足の解消にも貢献することができた。1968年10月の時刻表に基づき作ったダイヤをご参照頂きたい。何れの場合にも、東京には昼間の数時間しか滞在していないことがわかる。

しかし、581系電車は、後年、この兼用車としての構造(昼間：対面4人掛け、シートがリクライニングしない)が特急用車輛として、設備が見劣りするとして、急速に凋落の道を辿ることになる。



1968.10 東北本線581系特急のダイヤ

特急「はつかり」小史年表

西暦	昭	記 事	電化進捗	「はつかり」の動向
1956	31		東海道本線全線	
1957	32			
1958	33	「こだま」運行開始「あさかぜ」20系化		運行開始
1959	34		黒磯～白河	
1960	35	「つばめ」「はと」151系に換装	福島	キハ81系に換装
1961	36	サンロクトオ キハ82運行開始	仙台、取手～勝田	
1962	37	「とき」運行開始	勝田～高萩	
1963	38		高萩～平	
1964	39	東海道新幹線開業 「はくつる」運行開始	山陽本線全線	
1965	40	「ひばり」「ゆうづる」運行開始	盛岡	
1966	41			
1967	42		常磐線全線	
1968	43	ヨンサントオ	東北本線全線	581系に換装
1969	44			
1970	45			
1971	46			
1972	47	山陽新幹線岡山開業		
1973	48			
1974	49			
1975	50	山陽新幹線博多開業		
1976	51			
1977	52			
1978	53			
1979	54			
1980	55			
1981	56			
1982	57	東北新幹線盛岡開業		盛岡～青森連絡特急

上野～青森～札幌最速ルートの変遷

	1958 10.10	1960 12.10	1961 03.01	1961 10.01	1968 10.01
	1レ はつかり	1D はつかり	1D はつかり	1D はつかり	1M はつかり
上野	1220	1230	1315	1330	1540
水戸	1402	1407	1444	1455	〃
平	1526	1526	1558	1607	〃
宇都宮	〃	〃	〃	〃	1652
福島	〃	〃	〃	〃	1842
仙台	1748	1745	1811	1817	1942
一ノ関	1918	1911	1930	1933	レ
盛岡	2051	2038	2048	2049	2146
尻内	2243	2227	2230	2229	レ
青森	020	2358	2358	2355	010
連絡船	11便	11便	11便	1便	1便
青森	040	020	020	010	030
函館	510	450	450	435	420
	1レ 大雪	1レ 大雪	1レ 大雪	1D おおぞら	1D おおぞら
函館	600	530	530	455	440
長万部	818	734	731	レ	レ
小樽	1108	1018	1018	〃	〃
札幌	1150	1056	1056	928	900
滝川	1344	1236	1236	1036	1028
旭川	1501	1341	1341	1125	〃

	1958 10.10	1960 12.10	1961 03.01	1961 10.01	1968 10.01
	2レ 大雪	2レ 大雪	2レ 大雪	2D おおぞら	2D おおぞら
旭川	1335	1510	1510	1730	〃
滝川	1447	1611	1611	1820	1839
札幌	1645	1757	1757	1930	1950
小樽	1726	1837	1837	〃	〃
長万部	2016	2120	2120	レ	レ
函館	2232	2325	2325	2400	010
連絡船	12便	12便	12便	2便	2便
函館	2340	2355	2355	015	030
青森	420	435	435	445	420
	2レ はつかり	2D はつかり	2D はつかり	2D はつかり	2M はつかり
青森	500	500	500	505	440
尻内	642	634	629	631	レ
盛岡	838	826	815	815	702
一ノ関	1005	950	932	929	レ
仙台	1135	1120	1053	1048	909
福島	〃	〃	〃	〃	1006
宇都宮	〃	〃	〃	〃	1200
平	1359	1339	1304	1255	〃
水戸	1522	1458	1418	1407	〃
上野	1700	1630	1545	1535	1310

急行「大雪」については、拙著「C62」をご参照ください。

参考文献

- 1) 原口隆行, 時刻表でたどる特急・急行史, JTB パブリッシング, 2001
- 2) 石井幸孝, キハ 58 物語, JTB パブリッシング, 2003
- 3) 石井幸孝, キハ 82 物語, JTB パブリッシング, 2005
- 4) 河上晋, 皆川祐実, 小池大輔, 「はつかり」の軌跡, 宝島社, 2009
- 5) 斉木実, 寺本光照, 山口雅人, 岡田誠一, 川辺謙一, 国鉄車輛ラストガイド・583 系, (株) 交通新聞社, 2013
- 6) 山田亮, 国鉄優等列車列伝 第3巻 「はつかり」「みちのく」, フォトパブリッシング, 2022