

特急「つばめ」小史

初代「燕」 1930.10.01～1943.02.15

1930年（昭和5年）10月1日 超特急「燕」（11・12レ）運行開始

超特急「燕」は東京～大阪間 568.1km を、それ以前の特急「富士」に比して、2時間半近く短縮する 8時間20分（表定速度 68.2 km/h）で走破した。（戦前の「燕」は漢字表記で、戦後の「つばめ」はひらがな表記）。

当時の東海道本線には、国府津～沼津間と大垣～関ヶ原間の下り線に 25%の勾配区間があった。下り列車は国府津～御殿場間、大垣～柏原間、上り列車は沼津～御殿場間に C53 を後部補機として使用した。後部補機を連結するために、下り列車は国府津、大垣に、上り列車は沼津に、30秒停車した。後部補機は、いずれも、走行中に切り離しを行った。

「燕」の時刻表 東京～大阪 568.1km : 8時間20分（表定速度 68.2 km/h）

900	927	1010	→	1434	1512	1644	1720
東京	横浜	国府津	沼津	名古屋	大垣	京都	大阪
2120	2055	←	1909	1552	←	1339	1300

超特急「燕」の編成

	1	2	3	4	5	6	7
水槽車	スハニ 35700	スハ 32800	スハ 32800	スシ 37740	スロ 30800	スロ 30750	マイネフ 37200

牽引機：C51（237～239号機）、△C53 8輛×325t（水槽車は換算 40t）

乗車定員：展望室：10名、一等客室：14名、二等車：120名、三等車：226名

「東京・大阪間の料金

	1等	2等	3等
運賃	18.18	12.12	6.06
料金	6.00	4.00	2.00
合計	24.18	16.12	8.06

1929年（昭和4年）、鉄道省・結城弘毅運転課長を中心として、特急の大幅なスピードアップが検討された。スピードアップのために、これまでの「富士」の11輛より少ない7輛編成（8輛×330t）とし、さらに横浜～名古屋間 300km のノンストップ走行を試みた。一般に、SLは10km走ると1トンの水を消費するから、100km程度走行したら、給水する必要がある。給水には通常4分かかる。4分間列車を止めるためには、その前後の減速と加速を入れると9分から10分のロスになる。横浜～名古屋間約300kmをノンストップで走行するためには、余裕を持って約40トンの水を確保する必要がある。C51のテンダーの水容量は17トン（12-17形）だから、何らかの手段で走行中に給水する必要がある。このため、当時イギリスで実施されていた線路間のピットに水を満たし、そこから走行中に水をすくい上げて給水する方法などが検討された。しかし、運行開始までに残された時間が少なく、最も堅実な方法として、テンダーの水容量の増量で対処することが決定された。

そこで、通常のテンダーとは別に30トンの水を積載できる、写真のような、水槽車を新造して連結した。これで、テンダー（本来の12-17形ではなく、C52の8-20形テンダーと振り替えた）と併せて50トンの水を確保できた。



ワールド工芸製・水槽車

水槽車は、当初、ペアを組む C51 (237~239) と同一番号として扱われたため、形式を持たなかった。ただし、実際の運用では必ずしも同番号の機関車と連結していたわけではなく、別の機関車に連結して運用したケースもあった。

機関車は通しで運転できても、乗務員は交代しなければならない。そこで、炭水車と水槽車に通路となるデッキと手すりを設置した。交代乗務員は 1 号車の荷物室内で待機し、交代地点の沼津が近づくと、荷物室から水槽車に乗り移り、側面のブリッジを辿って、炭水車に乗り移る。今度は炭水車の石炭の中に設けられた通路を通り抜け、運転室に辿り着く。それまで運転していた乗務員は、この逆ルートで荷物室に移動する。時速 90 キロで走行中の交代劇は、正に命がけの離れ業である。

1930 年当時の東海道本線は、現在の御殿場線経由で、東京～国府津間が電化されていた。東京～国府津間は EF50、国府津～大阪間は C51、C53 が牽引していた。しかし、「燕」では機関車の交換時間を短縮するため、全区間を C51 が牽引した。当時、3 シリンダの C53 が誕生していたので、能力的には当然 C53 が選ばれてしかるべきである。C53 を使用しなかった理由は、国府津以東には C53 使用の経験がなかったこと、C53 の長距離運転には当時のおクランクメタル等の保守に自信が持てなかったこと、牽引輻数も 7 輻程度であったことなどが考えられる。

「燕」の食堂車は「みかど」が営業を請け負い、洋食を提供した。食事の予約は、横浜を出ると車内改札があり、その後、ボーイが昼の定食の注文を取りに来た。定食は 1 コース 40 分で、3 回転であった。開業日のメニューは、スープ、伊勢エビのゼリー掛け、牛肉の松茸ソース、七面鳥の蒸し焼き温野菜添え、果物、珈琲で 1 円 30 銭であった。燕の食堂車メニューを表 1.1 から 1.3 に示す。

表 1.1 定食メニュー

昼	A 定食	1 圓
	B 定食	1 圓 20 銭
夕	A 定食	1 圓 30 銭
	B 定食	1 圓 50 銭

表 1.2 一品料理メニュー

スープ	25	カレーライス	30	プディング	20
ハムエッグス	35	チキンライス	45	チーズ	25
オムレット	20	シチュードビーフ	40	紅茶または珈琲	8
ビーフステーキ	50	コールドビーフ	40	菓子	10
ビーフカツレツ	40	コールドチキン	45	果物	時価
チキンカツレツ	45	ハムサラダ	35	パンおよびバター	10

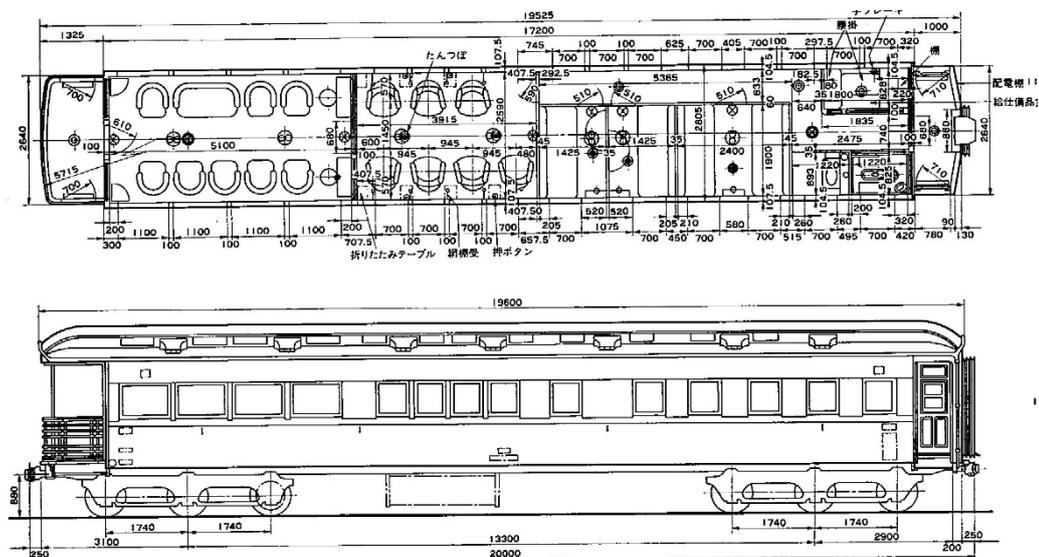
表 1.3 飲物メニュー

ウイスキー	40	白葡萄酒 (大)	4.00	炭酸水	26
ビール (大)	45	白葡萄酒 (小)	3.00	レモネード	26
ビール (小)	28	赤葡萄酒 (大)	3.50	ジンジャエール	26
黒ビール (大)	48	赤葡萄酒 (小)	2.50	三ツ矢サイダー	26
黒ビール (小)	30	清酒	48	カルピス	15

当時の物価：白米 (10kg) 1 円 66 銭，教員の初任給 45 円

1931 年 (昭和 6 年) スイテ 37020, 37021 落成 9 月より「燕」は最後尾のマイネフをスイテに換装，一等展望車を連結した編成を整えた。一等展望車の詳細は拙著展望車・食堂車小史をご参照ください。

	1	2	3	4	5	6	7
水槽車	スハニ 35700	スハ 32800	スハ 32800	スシ 37740	スロ 30800	スロ 30750	スイテ 37020



スイテ 37020

1931年（昭和6年）12月25日 臨時「燕（1011, 1012レ）」運行開始

1	2	3	4	5	6	7
スハニ	スハ	スハ	スハ	スシ	スロ	スハフ
35700	32800	32800	32800	37740	30750	34200

「燕」の評判は上々で、利用者が多かったため、1931年12月25日から、東京～大阪間に臨時特急「燕」（1011・1012レ）が運転されるようになった。定期列車の10分後に発車し、東京：910→大阪：1730、大阪：1310→東京：2130というダイヤだった。

「臨燕」は、三等車主体の7両編成で一等車は連結していなかった。「臨燕」は静岡に停車し、乗務員の交代と給水を行った。「臨燕」は、その後、不定期列車に格上げされ、ほとんど一年中運転された。

1932年（昭和7年）3月15日 静岡停車、水槽車廃止、スハ増結

水槽車は重量が大きく、スピードアップの妨げであったため、静岡に停車し、乗務員の交代と給水を行った。水槽車はわずか2年足らずで廃止、スハ32800を1輛増結。用途のなくなった水槽車は車籍変更が行われ、「ミキ20」と改称され水質が悪い地域の機関区への給水用に転用された。常備駅：盛岡、弘前、小牛田。1968年（昭和43年）までに全車が廃車され、形式消滅。

1934年（昭和9年）12月1日 丹那トンネル開通、沼津電化、8時間運転

丹那トンネル開通により、東海道本線は、御殿場経由から熱海経由となり、東京～大阪間は、12km短縮されて、556.4kmとなった。勾配はそれまでの25%から10%に緩和され、所要時間は20分短縮されて、8時間になった（表定速度69.6km/h）。この記録は、1956年（昭和31年）に東海道本線が全線電化されるまで、22年間破られなかった。（沼津以西が電化されるのは戦後で、沼津～静岡間は1949年（昭和24年）2月、静岡～浜松間は1949年5月に電化された。）

丹那トンネル開通時の「燕」の時刻表 表定速度 69.6 km/h

900	926	1100	1148	1422	1626	1700
東京	横浜	沼津	静岡	名古屋	京都	大阪
2100	2035	1905	1816	1543	1336	1300

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
スハニ	スハ	スハ	スハ	スハ	スハ	スシ	スロ	スロ	スイテ
35	32	32	32	32	32	37	30	30	37

10輛×400t 牽引機：東京：EF53：沼津：C53：大阪

1934年（昭和9年）12月からは、流線型に改造されたC53 43が牽引。

1936年（昭和11年）からは、電気機関車も流線型のEF55が牽引。

1942年（昭和17年）11月15日 関門トンネル開通、臨時「燕」廃止

1943年（昭和18年）2月15日 戦況悪化により、決戦ダイヤと称されるダイヤ改正により、「燕」は廃止。

1944年（昭和19年）10月11日 大垣～関ヶ原間に新垂井経由の下り専用迂回線が完成、勾配は25%から10%になり、補機は不要となった。

二代目「つばめ」 1949.09.15～1958.10.30

1949年(昭和24年) 特急復活

1949年8月、東京～大阪間に特急を復活させる計画が進められていた。特急と言えば、最後尾に展望車という時代であった。終戦当時、状態の良かった展望車は進駐軍に接收されていたので、特急復活に必要な3輛の展望車を調達する必要があった。その頃、東鉄管内で休車状態となっていた客車の中にスイテ 391, 392, 382 が含まれていた。これらはいずれも1930年(昭和5年)製のWルーフの旧型車輛ではあったが、なんとか改修工事をして使うという結論になった。改修工事は大井工場で行われ、冷房工事が行われたために重量記号がスカラマに変わり、スイテ 391 はマイテ 391 (洋式), 392 はマイテ 3911 (和式), 382 はマイテ 3921 (洋式) として、ともかく3輛の展望車が完成した。

食堂車は丸屋根のスハシ 4814, 4821 が、それぞれ、吹田工場と大宮工場で冷房付きのスシ 471, 473 に生まれ変わり、進駐軍から変換されたスシ 3764 が大宮工場で整備され、スシ 472 となった。当初、特急復活は1949年8月1日を目標としていたが、9月15日にダイヤ改正が行われ、東京～大阪間9時間の「へいわ」が運行を開始した。車輛は大ミハツ(大鉄局、宮原操車場)の所属、乗務員は大阪車掌区が担当。

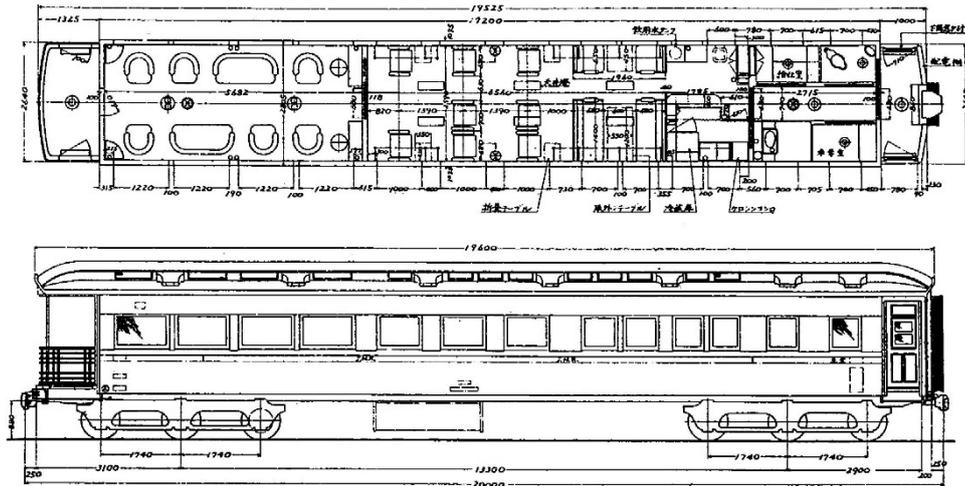


図3 マイテ 39

「へいわ」の展望車にはテールマークが取り付けられた。平和の象徴「鳩」の絵に「へいわ」の文字を入れたマークは、後に「ゆうづる」のヘッドマークを手がけることになる、若き日の黒岩保美の手によるものだった。「品川客車区にあった直径80センチの列車行燈を持ち出し、日曜出勤して、急遽ケント紙に描いた」と回想している。後の「つばめ」「はと」のマークも黒岩の手によるものである。「つばめ」は戦前の図案を一部変更した(列車名の「つばめ」はいずれもひらがなだが、戦前は縦書き、戦後は斜め書き)。「はと」は「へいわ」の地模様の鳩を活かして、「はと」の文字を入れた」と記している。

1949年(昭和24年)9月15日 特急「へいわ(11・12レ)」運行開始 東海道本線浜松電化

900	927	1059	1144	1254	1436	1611	1721	1800
東京	横浜	沼津	静岡	浜松	名古屋	米原	京都	大阪
2100	2032	1859	1810	1704	1522	1357	1242	1200

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
スハニ	スハ	スハ	オロ	オロ	スシ	オロ	オロ	オロ	マイテ
32	42	42	40	40	47	40	40	40	39

乗車定員：一等車：18名、二等車：241名、三等車：216名 10輛×380t

牽引機：東京：EF56(浜)：浜松：C59(浜、名、宮)：大阪

「へいわ」の車内で乗客に配布された食堂車の案内チラシより抜粋した食堂車のメニューを以下に示す。「以上のお食事は外食券引き換えて御座います。」の表記があり、当時の世相を表している。

御定食と一品料理	御好み一品料理	ビール大瓶	195
朝定食(洋)	120	60円より120円まで	80
昼・夕定食(洋)	180	各種の料理があります。	35
カレーライス	48	つまみ物	60
ハムライス	60	代用食パン	20
チキンライス	72	お飲物・その他	
親子丼	72	清酒特級一合	185
以上のお食事は外食券引き換えて御座います。		清酒一級一合	150
		ウイスキー 30cc	80
		炭酸水	35
		カルピス	30
		コーヒー	30
		紅茶	30
		果物	時価

1950年(昭和25年)1月1日 「へいわ」を「つばめ」に改称.

「つばめ」の愛称は、戦時中の1943年2月に廃止されて以来、6年ぶりの復活. これに伴い列車番号を1・2レに改称.

1950年(昭和25年)4月10日 オロ40を本格的なリクライニングシートを装備した特別2等車スロ60に換装.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
スハニ	スハ	スハ	スロ	スロ	スシ	スロ	スロ	スロ	マイテ
32	42	42	60	60	47	60	60	60	39

牽引機：東京：EF56（浜）：浜松：C59（浜，名，宮）：大阪

1950年(昭和25年)5月11日 「はと(11・12レ)」運行開始

下りが東京発12：30，上りが大阪発9：30，所要時間は9時間であった.

「はと」用の1等展望車は、進駐軍から返還された1938年製のSルーフのマイテ481，マイテ492，マイテ582が充てられた. 「はと」の車輛は東シナ（東鉄局，品川車輛区）所属，乗務員は東京車掌区が担当した.

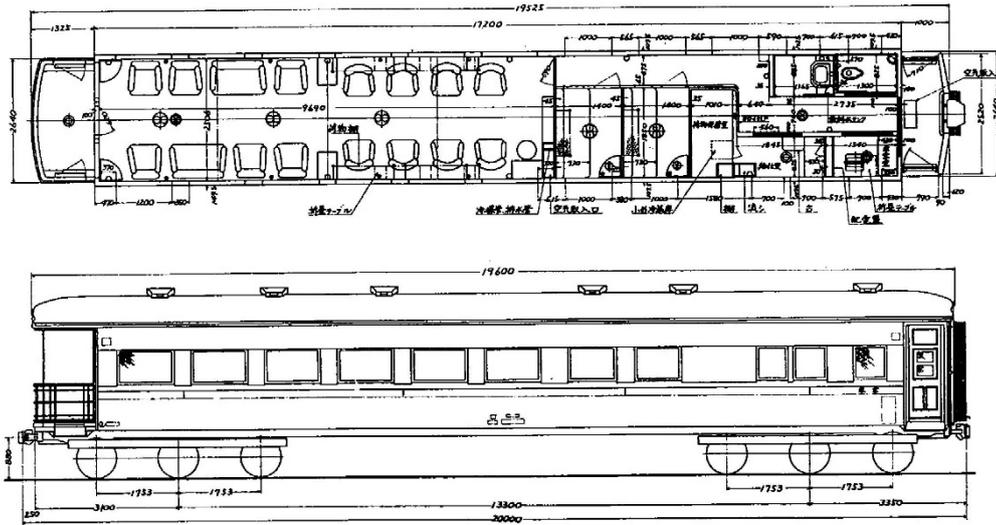


図4 マイテ 58

1950年6月1日 つばめガール，はとガール乗務開始

1950年10月 宮原区のC59にヘッドマーク取り付け.

大鉄局の明石孝運輸部長が，特急牽引機の前頭部分にも展望車のトレインマークに準じたヘッドマークを装着することを提唱し，実現した.

1950年(昭和25年)10月1日 大規模なダイヤ改正. 8時間運転復活

牽引機をC62に換装. 東京～大阪間の所要時間を，戦前の「燕」と同じ，8時間（表定速度69.6km/h）とした. 「はと」の列車番号を11・12レから3・4レに改称. 東京・大阪間8時間運転のために，東海道・山陽本線に分散配置されC59と共通運用されていたC62のうち，特に調子の良いものを宮原機関区及び浜松機関区に集中配備し，浜松～大阪間の「つばめ」「はと」の牽引に充てた. 下り「つばめ」「はと」の牽引を浜松機関区のC62が，上り「つばめ」「はと」の牽引を宮原機関区のC62が担当した. C62運用により，「つばめ」「はと」は11輛編成となった. C62の最も華やかな時代である.

「はと」用の食堂車マシ35形3輛，「つばめ」用の食堂車カシ（当初マシ）36形2輛が新製された. マシ35は，従来通り，石炭レンジと氷冷蔵庫を搭載したのに対し，カシ36は完全電化の厨房をめざし，電熱コンロ，電気レンジ，電気冷蔵庫を試作的に搭載した. しかし，カシ36は，料理室電熱用，冷蔵庫および冷房装置に電力を供給する発電装置に研究の余地があり，1953年（昭和28年）3月までに，石炭レンジと氷冷蔵庫に交換し，カシ36 1，2→マシ35 11，12に改造編入した.

「つばめ」「はと」の時刻表 8時間運転 表定速度69.6km/h

1レ	つばめ	900	926	→	1059	→	1239	1404	1430	1523	1622	1700
3レ	はと	1230	1256	1359	→	1502	1607	1735	→	1853	1952	2030
		東京	横浜	熱海	沼津	静岡	浜松	名古屋	岐阜	米原	京都	大阪
2レ	つばめ	1700	1631	←	1505	←	1322	1153	1123	1037	936	900
4レ	はと	2030	2001	1854	←	1752	1651	1522	←	1407	1306	1230

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
スハニ	スハ	スハ	スハ	スロ	スロ	マシ	スロ	スロ	スロ	マイテ
32	42	42	42	60	60	35	60	60	60	39

11輛×445t 牽引機：東京：EF56（浜）：浜松：C62（下り：浜，上り：宮）：大阪

1950年当時の東京・大阪間の料金

	1等	2等	3等
運賃	2480	1240	620
料金	1200	600	400
合計	3680	2040	1020

C622号機とつばめマーク

1950年の夏頃、上り「つばめ」「はと」の牽引機を受け持った宮原機関区には1, 2, 29, 30, 35, 36, 41, 42号機の8輛のC62が配属されていた。その中で、C622号機のデフレクターには「つばめ」のマークが取り付けられていた。1950年（昭和25年）、鷹取工場でレ10000を新造した際に、内装用のステンレス板の残りで飛燕のマークを作り宮原機関区に送って取付けた。C622号機の「つばめ」のマークはかなり大きく、最大長645mm、最大幅225mmである。宮原機関区では、C62の好調機、不調機を識別するために、ナンバープレートの色を好調機は赤、普通機は緑、不調機は黒に分類して、好調機を優先的に特急牽引に充てた。

一方、下り「つばめ」「はと」の牽引機を受け持った浜松機関区には、5, 12, 13, 14, 15, 28号機の6輛のC62が配属されていた。その中で、C6212号機がデフレクターに「つばめ」のマークを取り付けていたが、名古屋電化が完成した1953年（昭和28年）、広島第二機関区に転出する際に取り外した。

1951年（昭和26年）10月1日 EF56（浜）をEF57（浜）に、スハニ32をスハニ35、スハ43をスハ44に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
スハニ 35	スハ 44	スハ 44	スハ 44	スロ 60	スロ 60	マシ 35	スロ 60	スロ 60	スロ 60	マイテ 39

11輛×450t 牽引機：東京：EF57 1～9（浜）：浜松：C62（下り：浜、上り：宮）：大阪
乗車定員：一等車：24名、二等車：220名、三等車：288名

1952年（昭和27年）秋頃 EF57（浜）からEF58（東）に換装。C62に重油併燃装置取付

牽引機：東京：EF58（東）：浜松：C62（下り：浜、上り：宮）：大阪

東海道本線の難所、大垣～関ヶ原間の25%勾配区間は、1944年（昭和19年）10月に新垂井経由の下り迂回線が完成し10%勾配となり、補機の必要はなかった。とは言え、現車11輛×450tを牽引し、約20km続く10%の連続勾配を加減弁満開、カットオフ55%で60km/hを超える速度で駆け上がっていくC62の姿は圧巻だったに違いない。

このようすを久保田博氏は、自著の中で以下のように述べている。「加減弁満開、カットオフ27%、ストーカは快調で、濃尾平野を殆ど不変の95km/h近い速度で快走する。（中略）いよいよ東海道本線最大の難所とされる関ヶ原の迂回線10%の連続勾配に挑む。14輛編成の定数一杯の550t（名古屋電化で増加）牽引はだんだん速度を低下して60km/h前後になる。カットオフを55%に伸ばし、ドラフトは咆哮して古戦場の山野にこだまする。詳しくは、拙著「蒸気機関車の牽引定数」をご覧ください。

1953年（昭和28年）7月21日 東海道本線名古屋電化

名古屋電化に伴い、非電化区間の上りの「つばめ」「はと」の牽引は宮原機関区のC62、下りの「つばめ」「はと」の牽引は名古屋機関区の6, 16, 17, 18, 25, 26号機の6輛のC62に移った。その中で18号機がデフレクターに「つばめ」のマークを付けていた。18号機の「つばめ」のマークは、2号機のそれに比べて、頭部が下がっているため、「下りつばめ」などと呼ばれた。18号機の「つばめ」のマークは、1956年（昭和31年）東海道本線全線電化に伴い、18号機が梅小路機関区に転出する際に取り外された。1954年（昭和29年）製作のドキュメンタリー「つばめを動かすひとたち」にはC6218が登場する。YouTubeで配信しているので、是非ご覧ください。

牽引機：東京：EF58（東）：名古屋：C62（下り：名、上り：宮）：大阪

1955年（昭和30年）7月20日 東海道本線米原電化

牽引機：「つばめ」：東京：EF58（下り：東、上り：浜）：米原：C62（宮）：大阪

「はと」：東京：EF58（下り：東、上り：米）：米原：C62（宮）：大阪

「つばめ」「はと」は、編成の最後尾に展望車を連結しており、また三等車スハ44の2人がけ座席が一方向き固定式であることから、東京・大阪の双方で、三角線回しと呼ばれるスイッチバックを二回行って全編成を方向転換させる必要があった。東京では、東京駅で最後尾の展望車に電気機関車を連結し、品川まで牽引、山手貨物船を経由して大崎まで行く。大崎から推進で、蛇窪信号所（現在、湘南新宿ラインが使用しているルートで、大井町線の下神明駅の下あたり）に入線、蛇窪から牽引で品鶴線（品川から鶴見に至る貨物線）経由で品川客車区に入線して編成を揃えた。大阪では、大阪駅から前進で尼崎→塚口、塚口から後進で宮原客車区、宮原客車区から前進で大阪駅に入線して編成を揃えた。

1955年12月21日 三等車の座席指定開始。

1956年（昭和31年）11月19日 東海道本線全線電化 白紙ダイヤ改正

最後に残った米原～京都間が電化され、東海道本線は全線電化が完成し、東京～大阪間の所要時間は7時間30分に短縮された（表定速度74.5km/h）。これに伴い、下りの「つばめ」「はと」の牽引は東京機関区のEF58が、上りの「つばめ」「はと」の牽引は宮原機関区のEF58が担当した。運転時間を30分短縮するために、枕木を増やし、道床を厚く、レールを変えて、線路の改良工事を行った。時間短縮にかかる費用は、1分1億円と言われた。

電化により、ススや煤煙などがなくなるイメージを強調するため、「つばめ」「はと」の機関車・客車は、従来の標準色であったぶどう2号から、淡緑5号というライトグリーンに塗り替えられた。より鮮やかなデビューを演出するために、この計画は内密にすすめられた。機関車は鷹取工場、客車は高砂工場で密かに衣替えし、深夜、宮原操車場に移動した。これらの車輛は、その塗色から「青大将」と呼ばれた。東京機関区および宮原機関区所属の37, 38, 41, 44～47, 49, 52, 55, 57～59, 63, 64, 66, 68, 70, 86, 89, 90, 95, 99, 100, 140号機の25輛のEF58に青大将塗装が施された。

「つばめ」「はと」の時刻表 表定速度74.5km/h

1レ	つばめ	900	925	→	1046	→	1230	→	1355	1420	1554	1630
3レ	は と	1230	1255	1359	→	1500	→	1629	1728	→	1924	2000
		東京	横浜	熱海	沼津	静岡	浜松	豊橋	名古屋	岐阜	京都	大阪
2レ	つばめ	1630	1603	←	1442	←	1300	←	1137	1108	937	900
4レ	は と	2000	1933	1829	←	1729	←	1559	1505	←	1307	1230

「つばめ」「はと」の編成 マシ35をオシ17に、スロ60をスロ54に換装 12輛×480t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
スハニ 35	スハ 44	スハ 44	スハ 44	スハ 44	スロ 54	スロ 54	オシ 17	スロ 54	スロ 54	スロ 54	マイテ 39

1956年当時の東京・大阪間の料金

	1等	2等	3等
運賃	4160	2080	870
料金	2160	1440	600
合計	6320	3520	1470

当時の物価：白米（10kg）765円，教員の初任給7800円

1957年(昭和32年)10月1日 スロ54をナロ10に換装 15輛×530t

1	2	3	4	5	増5	6	7	8	9	10	11	増12	増13	12
スハニ 35	スハ 44	スハ 44	スハ 44	スハ 44	スハ 44	ナロ 10	ナロ 10	オシ 17	ナロ 10	ナロ 10	ナロ 10	ナロ 10	ナロ 10	マイテ 39

15輛×530t 牽引機：東京：EF58（下り：東，上り：宮）：大阪

三代目「つばめ」 1960.06.01～1965.09.30

1958年(昭和33年)11月1日 「こだま」運行開始

開業時の「こだま」の時刻表 東京～大阪：556.4km、所要時間6時間50分(表定速度81.4km/h)

列車番号	101	1レ	3レ	103	列車番号	104	2レ	4レ	102
列車名	第1 こだま	つばめ	はと	第2 こだま	列車名	第1 こだま	つばめ	はと	第2 こだま
東京	700	900	1230	1600	神戸	630	・	・	・
横浜	724	925	1255	1624	大阪	700	900	1230	1600
熱海	レ	レ	1359	レ	京都	733	937	1307	1633
沼津	レ	1046	レ	レ	岐阜	レ	1108	レ	レ
静岡	レ	レ	1500	レ	名古屋	920	1137	1505	1820
浜松	レ	1230	レ	レ	豊橋	レ	レ	1559	レ
豊橋	レ	レ	1629	レ	浜松	レ	1300	レ	レ
名古屋	1130	1355	1728	2030	静岡	レ	レ	1729	レ
岐阜	レ	1420	レ	レ	沼津	レ	1442	レ	レ
京都	1319	1554	1924	2219	熱海	レ	レ	1829	レ
大阪	1530	1630	2000	2255	横浜	1325	1603	1633	2225
神戸	・	・	・	2320	東京	1350	1630	2000	2250

20系は、4輛を一つのユニットとし、編成は同じ構成の二つのユニットで構成された4M4Tの8両編成であった。

1	2	3	4	5	6	7	8
クハ	モハ	モハシ	サロ	サロ	モハシ	モハ	クハ
26	20	21	25	25	21	20	26

「こだま」が誕生した当時、東京～大阪間には、上表に示すように、電車特急の「こだま」が2往復、従来の客車特急「つばめ」「はと」がそれぞれ1往復あった。電車特急の「こだま」の東京～大阪間の所要時間は6時間50分であるのに対し、客車特急の「つばめ」「はと」の所用時間は7時間30分であり、「こだま」は全車冷房化されているのに対し、「つばめ」「はと」は1等展望車と食堂車以外は冷房化されておらず、速度・設備水準において見劣りが目立つようになった。

1959年(昭和34年)9月22日 こだま 6時間40分運転

1960年(昭和35年)6月1日 「つばめ」電車化 山陽本線倉敷電化

「こだま」誕生から2年後、「つばめ」は151系電車に換装し2往復に増発され、同時にスピードアップして東京～大阪間の所要時間は10分短縮され、6時間30分になった(表定速度85.6km/h)。運転時間の短縮のため、①岩淵～掛川間の架線の改良、②米原～彦根間の徐行箇所改修が実施された。岩淵～掛川間の改良に6億円、米原～彦根間の改修に7億円、合計13億円の経費がかかり、1分の短縮に1億3000万円がかかったとして話題になった。「つばめ」の電車化により、東海道本線には、「こだま」2往復、「つばめ」2往復が運転された。

上り、下りの時刻は同じで、東京を7:00発の「第1こだま」に乗り、大阪を16:30発の「第2つばめ」に乗れば、大阪には約3時間滞在できた。「こだま」「つばめ」の4往復運転により、東京・大阪が日帰り可能となった。「つばめ」のヘッドマークは「つばめ」の文字の上下にグレーを配したデザインとした。

1960年6月1日 電車化後の「こだま」「つばめ」の時刻表 東京～大阪：556.4km、所要時間6時間30分(表定速度86.0km/h)

列車番号	101	103	105	107	列車番号	102	104	106	108
列車名	第1 こだま	第1 つばめ	第2 こだま	第2 つばめ	列車名	第1 こだま	第1 つばめ	第2 こだま	第2 つばめ
東京	700	900	1430	1630	神戸	630	・	・	・
横浜	722	922	1452	1652	大阪	700	900	1430	1630
熱海	レ	レ	1548	レ	京都	732	932	1502	1702
沼津	レ	1033	レ	レ	岐阜	レ	1052	レ	1822
静岡	910	レ	1500	レ	名古屋	914	1116	1644	1846
浜松	レ	レ	1732	レ	豊橋	レ	レ	レ	1934
豊橋	レ	レ	レ	1954	浜松	レ	レ	1756	レ
名古屋	1116	1315	1846	2044	静岡	1118	レ	レ	レ
岐阜	レ	1336	レ	2105	沼津	レ	1357	レ	レ
京都	1300	1500	1930	2230	熱海	1211	レ	1941	レ
大阪	1330	1530	2100	2300	横浜	1307	1507	2037	2237
神戸	・	・	2128	・	東京	1330	1530	2100	2300



5月31日まで運転されていた12輛3編成をバラバラにして、

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
クロ	モロ	モロ	サロ	サロ	サシ	モハシ	モハ	サハ	モハ	モハ	クハ
151	151	150	150	151	151	150	151	150	150	151	151

クロ151, サシ151を組み込んだ以下の新編成に組み替える必要があった。この車輛の組み替えの詳細は拙著151系特急をご覧ください。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
クロ	モロ	モロ	サロ	サロ	サシ	モハシ	モハ	サハ	モハ	モハ	クハ
151	151	150	150	151	151	150	151	150	150	151	151

クロ151 客車特急時代の最後尾の一等展望車は廃止され、大阪寄りの先頭車にクロ151を新設した。クロ151は、それまで「つばめ」「ほと」に連結されていた展望車の後継車輛として計画されたもので、運転台の後に4人用の個室があり、客用扉を挟んで車体後部に位置する開放室には、左右各1列ずつの回転式クライニングシートが7列配置されていた。

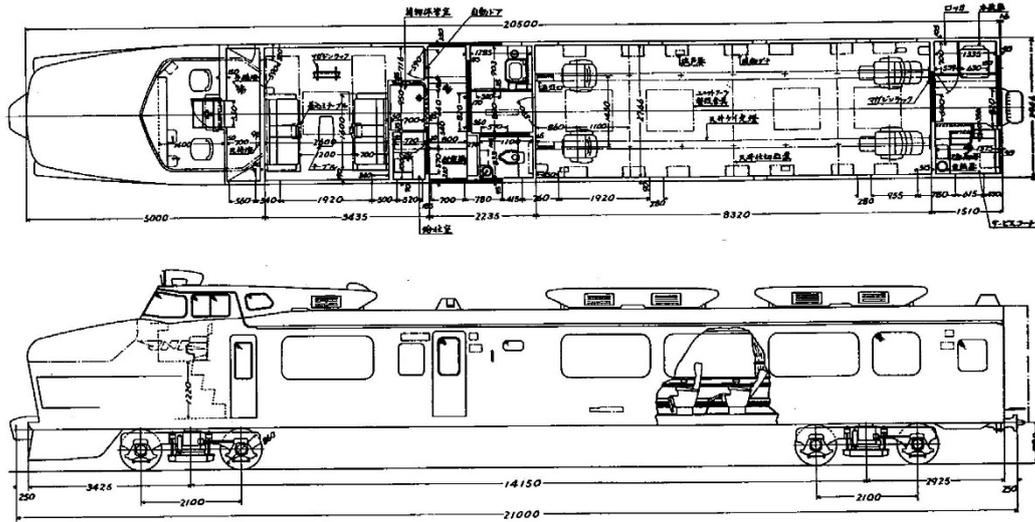


図6 クロ151

サシ151 ビジネスマンの旅行なら軽いお食事で結構でしょう。ご馳走を召し上がるのは、東京や大阪のレストランでごゆっくりどうぞというわけで、「こだま」の車輛計画には最初から食堂車を入れず、代わりに売店で軽食を販売する程度で計画された。

看板列車「つばめ」の電量化に伴い、本格的な食堂車サシ151が投入された。サシ151には、最大容量の冷蔵庫をはじめ、電気レンジなど最先端の電化キッチンが装備された。しかし、石炭レンジの火力に執着を持つ職人気質のコックから「電気ではビフテキが焼けねえ」と言われ、製造元の京都電機が苦勞を重ねて開発、ようやく職人達の満足の得られる電気レンジが完成した。食堂車の入り口開戸には自動ドア、車端部には、時計仕掛けで動く列車位置表示装置が設置された。下り「第1つばめ」、上り「第2つばめ」の食堂車の営業を帝国ホテルが請け負った。

帝国ホテル食堂車の定食メニュー

特別定食 ¥600 スープ テンダーロインステーキ マッシュルームソース添え フライポトテト 野菜 サラダ デザート ロール バター コーヒー	A 定食 ¥480 スープ サーロインステーキ マッシュルームソース添え フライポトテト 野菜 サラダ デザート ロール バター コーヒー	B 定食 ¥350 若鶏のグリル フライポトテト 野菜 サラダ デザート ロール バター コーヒー	C 定食 ¥300 魚のフライ レモン添 海老入りオムレツ サラダ ロール バター コーヒー	D 定食 ¥300 肉と野菜のシチュー スパゲッティ サラダ ロール バター コーヒー
---	---	---	--	---

帝国ホテル食堂車のメニュー

お好み料理 オードブル スープ トマトジュース <i>Fish & Eggs</i> 鮮魚フライ ハムエッグス ベーコンエッグス ゆで卵 <i>Entree</i> サーロインステーキ	150 80 50 80 100 100 25 230	<i>Sandwich, Etc.</i> ビーフサンドウィッチ ハムサンドウィッチ チーズクラッカー セロリー パン (バター付) トースト (バター付) 御飯 菓子 果物	130 100 50 50 25 25 25 40 時価	<i>Whisky & Cocktails</i> スコッチウキスキー 30cc サントリーウキスキー 30cc ブランデー 30cc ジン 30cc カクテル各種 デザートワイン 30cc 葡萄酒 50cc <i>Beer & Sake</i> 清酒 (特級一合) 清酒 (一級一合)	180 80 180 120 250 180 150 140 110
---	--	--	--	---	--

チキンカツレツ	150	アイスクリーム	60	ビール (大)	145
シチュー	150	ブディング	40	ビール (小)	80
スパゲティ	130	コーヒー	50	<i>Soft Drinks</i>	
ポークカツレツ	120	紅茶	40	オレンジジュース	55
ハムサラダ	100			サイダー	45
カレーライス	100			コーラ (ペプシ, コカ)	60

1961年(昭和36年)10月1日 サン・ロク・トオ白紙ダイヤ改正 「はと(5,6M)」電車化 サロ1輛減車

東京～大阪間の「はと」復活, 東京～宇野間の「富士」, 東京～名古屋間の「おとり」, 大阪～宇野間の「うずしお」などの151系特急が新設された。これ以外に, 157系の不定期特急「ひびき」2往復が新設された。東京～大阪間には, 「こだま」2往復, 「つばめ」2往復, 「はと」1往復, 「富士」2往復, 「ひびき」2往復合計9往復の昼行特急が運転された。サロ1両を減車した11両編成となった。

1961年(昭和36年)10月1日の151系特急時刻表

列車番号	1M	1001M	2001M	3M	5M	7M	1003M	2003M	9M	2005M
列車名	第1 こだま	第1 ひびき	第1 富士	第1 つばめ	はと	第2 こだま	第2 ひびき	第2 富士	第2 つばめ	おとり
東京	700	745	800	900	1300	1430	1520	1530	1630	1800
横浜	722	807	822	922	1322	1452	1541	1552	1652	1822
小田原	レ	レ	レ	レ	1401	レ	レ	レ	レ	1917
熱海	818	906	918	レ	レ	1547	1637	1648	レ	レ
沼津	レ	レ	レ	1032	1434	レ	レ	レ	レ	2009
静岡	910	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1838	レ
浜松	レ	レ	レ	レ	レ	1732	レ	レ	レ	2128
豊橋	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1956	2215
名古屋	1118	1204	1214	1314	1716	1846	1934	1944	2046	・・
岐阜	レ	1225	1235	レ	レ	レ	1955	2005	レ	・・
米原	レ	レ	レ	1412	レ	レ	レ	レ	レ	・・
京都	1300	1350	1400	1500	1901	2030	2120	2130	2230	・・
大阪	1330	1420	1433	1535	1930	2100	2150	2205	2300	・・
三ノ宮	・・	・・	1455	・・	・・	・・	・・	レ	・・	・・
神戸	・・	・・	レ	・・	・・	・・	・・	2230	・・	・・
姫路			1538							
岡山			1644							
宇野			1720							

列車番号	2006M	2M	1002M	2004M	4M	6M	8M	1004M	2002M	10M
列車名	おとり	第1 こだま	第1 ひびき	第1 富士	第1 つばめ	はと	第2 こだま	第2 ひびき	第2 富士	第2 つばめ
宇野									1240	
岡山									1316	
姫路									1421	
神戸	・・	・・	・・	730	・・	・・	・・	・・	レ	・・
三ノ宮	・・	・・	・・	レ	・・	・・	・・	・・	1505	・・
大阪	・・	700	745	800	900	1300	1430	1520	1530	1630
京都	・・	732	818	832	932	1332	1502	1552	1602	1702
米原	・・	レ	レ	レ	1017	レ	レ	レ	レ	レ
岐阜	・・	レ	942	952	レ	レ	レ	レ	レ	レ
名古屋	745	914	1008	1016	1116	1514	1644	1712	1721	1845
豊橋	833	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1932
浜松	858	レ	レ	レ	レ	レ	1756	レ	レ	レ
静岡	レ	1120	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2052
沼津	レ	レ	レ	レ	1358	1759	レ	レ	レ	レ
熱海	1043	1212	1302	1312	レ	レ	1942	2032	2042	レ
小田原	レ	レ	レ	レ	レ	1828	レ	レ	レ	レ
横浜	1139	1308	1358	1408	1508	1908	2038	2128	2138	2238
東京	1200	1330	1420	1430	1530	1930	2100	2150	2200	2300

1962年（昭和37年）6月10日 山陽本線広島電化 「つばめ」は西に、「とき」運行開始

広島電化に伴い、「つばめ」1往復は東京～広島間 894.8kmを所要時間は下り 11 時間 10 分（表定速度 80.1km/h）、上り 11 時間 15 分だった。この時、比較的平坦な東海道本線育ちの 151 系が瀬野八（瀬野・八本松間の上り区間）の 22.6%連続勾配を自力走行するためには、8M3T 構成が必要であったが、変電所容量・車輛運用を考慮して、従来の 6M5T 編成と共通運用とし、後部補機に EF61 を使用した。

瀬野八の後部補機は、151 系が、1966 年（昭和 41 年）7 月に、主電動機を 100kW の MT46A から 120kW の MT54 に変更し、181 系に改修されるまで続く。181 系は、出力増強により、10%勾配での均衡速度は 120km/h となり、6M6T 構成で瀬野八の 22.6%勾配区間を自力走行することが可能となった。151 系の主電動機出力増強工事は、初年度 1964 年（昭和 39 年）の 28 輛から始まり 1966 年（昭和 41 年）7 月まで続く。

「つばめ」の時刻表 詳細は拙著復刻版時刻表をご参照ください。

900	922	1109	1314	1500	1530	1643	1748	2010
東京	横浜	静岡	名古屋	京都	大阪	姫路	岡山	広島
2100	2038	1850	1644	1502	1430	1318	1212	945

「つばめ」の編成

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
クロ	モロ	モロ	サロ	サシ	モハシ	モハ	サハ	モハ	モハ	クハ
151	151	150	150	151	150	151	150	150	151	151

1962年（昭和37年）10月1日 全列車静岡停車

このダイヤ改正で、全電車特急の静岡停車が実現した。乗務員は全て静岡駅で交替することになり、走行中の安倍川橋梁上での交替は廃止された。乗務員の節約と交替乗務員の座席 2 人分が不要になるというメリットがあった。これは、1959 年（昭和 34 年）から着手した東海道本線のコンクリート枕木化などの軌道強化工事の進捗により、曲線通過速度の 5km/h 向上が可能となり、運転時分に余裕ができたためである。

1963年（昭和38年）10月1日 サハ1 輛を増車

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
クロ	モロ	モロ	サロ	サシ	モハシ	モハ	サハ	サハ	モハ	モハ	クハ
151	151	150	150	151	150	151	150	150	150	151	151

1963年10月 東海道新幹線開業前の最後のダイヤ改正. 151系華やかかなりし頃のメニュー

ご定食		一品料理		コンビネーションサラダ	150
朝食（洋）	250・200	オードブル	150	ハムサラダ	120
朝食（和）	200	サーロインステーキ	300	スープ	100
特性ビーフステーキ定食	750	コーンビーフ	200	カレーライス	100
ビーフステーキ定食	600・400	コーンチキン	200	チキンライス	100
グリルチキン定食	400	ビーフカツレツ	150	スパゲッティ	150
ブルニエ定食*	350	ポークカツレツ	150	トースト（バター付）	30
ランチ	300・200	チキンカツレツ	180	パン（バター付）	30
コーンミート定食	350	えびフライ	250	ご 飯	30
シチュー定食	350	鮮魚フライ	100	うな重（吸物付）	200
幕の内（吸物付）	200	オムレツ	100	サンドウィッチ	
		ハムエッグズ	120	ミックスサンドウィッチ	150
		ベーコンエッグズ	120	ハムサンドウィッチ	120

のみものメニュー

お飲み物		洋 酒	
オレングジュース	55	国産ウイスキー 30cc	105
コーラ	60	輸入ウイスキー 30cc	250
サイダー	45	ビール・日本酒	
レモネード	30	ビール（大）	155
ジンジャエール	30	ビール（小）	90
炭酸水	25	黒ビール（小）	90
コーヒー	50	スタウト	100
紅 茶	50	清酒特級 180ml	145
牛 乳（砂糖付）	25	清酒一級 180ml	115

*「ブルニエ」とはフランス風魚介料理の総称。もとはパリのレストラン「Prenier」の名称。

鮭とホタテのフライ、サラダ、スープ、パンまたはライス

当時の物価：白米（10kg）850 円、教員の初任給 8000 円

1964年10月1日 東海道新幹線開業 山陽本線全線電化

営業開始当時、「ひかり」は、名古屋、京都に停車し、4時間運転、14往復。そのうち、新大阪以西の特急に接続するのは5本。「こだま」は5時間運転、12往復。

151系は10編成（うち6編成が九州乗り入れ改造車）が東_チ（東鉄局、田町電車区）から大_ム（大鉄局、向日町運転所）に転籍。新大阪～博多の「つばめ（1・2M）」「はと（3・4M）」、新大阪～下関の「しおじ（2009・2010M）」、新大阪～宇野の「うずしお（2005・2006M）」「ゆうなぎ（2007・2008M）」に充当された。

この日から、「つばめ」は、1930年以来、国鉄の看板列車として走り続けた“栄光の特急”とは全く性格の異なる列車となり、西へ、西へと飛び続けていく。

東海道新幹線の開業に伴い余剰となる151系の転用先が検討された。151系の転用先は、全線電化となる山陽本線が主体となるが、北九州・福岡市を擁する鹿児島本線への乗り入れも検討された。

151系は交流電化区間を自力走行できないので、交流電化区間である鹿児島本線での運転方式が検討され、①151系を交直流電車に改造、②補機電源をサシ151に搭載、③全編成分の補機電源容量を持つ電源車を新製、④全編成分の補機電源容量を持つ交直流電気機関車を新製、などの4案が検討された結果、鹿児島本線熊本電化が完成する1965年10月に481系交直流電車を投入するまでの1年間、暫定的に151系の車輛をそのまま使用することに決定した。すなわち、交流電化区間である九州内にはEF30（関門トンネル区間）とED73の牽引で乗り入れた。機関車牽引の交流電化区間での車内電源は電源車サヤ420形を機関車との間に挟んで確保した。

サヤ420

鹿児島本線への151系の投入は、1965年10月までの1年間とされたことから、モハ420をベースに必要な機器を搭載した電源車サヤ420が1964年7月に川崎車輛で1～3の3輛が製作され、南福岡電車区に配属された。当初からモハ420への改造を前提としており、車内には通常どおり座席が設置された。なお、サヤ420の方向はパンタグラフが東京寄りである。

EF30は2～8号機、ED73は15～22号機が151系牽引対応機となり、151系電車への補助回路用引き通しとサヤ420のパンタグラフ下げ回路の装備など必要な改造を施し、EF30はナンバープレートに赤色に塗り、ED73はナンバープレートを黄色枠で囲み、非対応機と区別した。

翌1965年10月、「つばめ」「はと」は交直両用の481系に換装されたため、サヤ420は用途廃止となり、1966年2月、小倉工場でモハ420-21～23へ改造、別途、日立製作所で製造されたモハ421-21～23、クハ421-61～66と4輛編成3本に組み込まれた。

1964年10月1日 東海道新幹線開業後の「つばめ」「はと」の時刻表

列車名	ひ		2M	4M
	かり5	かり7		
東京	800	900	博多	710
新大阪	1200	1300	門司	822
	1M	3M	下関	836
列車名	つばめ	はと	広島	1147
新大阪	1220	1330	岡山	1405
大阪	1230	1340	姫路	1511
姫路	1338	1449	大阪	1625
岡山	1444	1558	新大阪	1630
広島	1701	1813	列車名	ひかり
下関	2011	2126		22
門司	2024	2139	新大阪	1700
博多	2130	2245	東京	2100
				2300

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ED73	サヤ420	クロ151	モロ151	モロ150	サロ150	サシ151	モハシ150	モハ151	サハ150	サハ150	モハ150	モハ151	クハ151

「つばめ」「はと」は上り列車のみ広島～八本松に後部補機：EF61、下関～門司にサヤ420を介してEF30、門司～博多にサヤ420を介してED73に牽引された。したがって、先頭車の連結器カバーは取り外した状態で運転した。

九州乗り入れ運用は以下の4編成運用、予備2編成

- 運用1：新大阪1220（つばめ）2130博多
- 運用2：博多0845（つばめ）1812新大阪
- 運用3：新大阪1330（はと）2245博多
- 運用4：博多0710（はと）1630新大阪

山陽本線運用は以下の4運用、予備編成なし

- 運用1：新大阪1520（しおじ）2320下関
- 運用2：0630下関（しおじ）1435新大阪
- 運用3：大阪0700（うずしお）0950宇野1240（ゆうなぎ）1535新大阪
- 運用4：新大阪1420（ゆうなぎ）1720宇野1911（うずしお）2200大阪

四代目「つばめ」 1965.10.01～1975.03.10

1965年(昭和40年)10月1日 鹿児島本線熊本電化 151系から481系に換装。「つばめ」は運転区間を名古屋～熊本に変更。これに伴い瀬野八の後部補機EF61廃止

列車名	ひかり 5	ひかり 15		6M	4M
東京 新大阪	800 1110	1000 1310	列車名	はと	つばめ
	3M	5M	熊本 博多	755	805 955
列車名	つばめ	はと	門司 下関 広島	901 1210	レ レ 1102 1332
名古屋 新大阪 大阪 姫路 岡山	915 1131 1140 1245 1350	・ 1330 1340 1444 1550	宇野	11	11
岡山	1350	1550	岡山 姫路 大阪 新大阪 名古屋	1423 1525 1632 1640 ・ 2052	1623 1724 1831 1837 2052
宇野	11	11	列車名	ひかり 38	ひかり 46
広島 下関 門司	1558 1912 レ	1758 2112 レ	新大阪 東京	1700 2010	1900 2300
博多 熊本	2018 2206	2215 ・ 			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
クハ 481	モハ 480	モハ 481	サロ 481	サロ 481	サシ 481	モハ 480	モハ 481	モハ 480	モハ 481	クハ 481

481系7編成は大ムコ(大鉄局,向日町運転所)所属。つばめ,はと,雷鳥,しらすぎと共通運用。

運用1:新大阪1330(はと)2215博多

運用2:博多0755(はと)1640新大阪

運用3:大阪1240(雷鳥)1710富山1810(しらすぎ)2235名古屋

運用4:名古屋0915(つばめ)2206熊本

運用5:熊本0805(つばめ)2052名古屋

運用6:名古屋0800(しらすぎ)1225富山1315(雷鳥)1813大阪

運用7:予備

1968年(昭和43年)10月1日 ヨン・サン・トオ 「つばめ」「はと」581系に換装

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
クハネ 581	サハネ 581	サロ 581	モハネ 580	モハネ 581	サシ 581	モハネ 580	モハネ 581	サハネ 581	モハネ 580	モハネ 581	クハネ 581

ヨン・サン・トオの白紙ダイヤ改正では,山陽・九州方面に,大ムコ所属の485系の「みどり(新大阪～大分)」1往復,583系の「つばめ(名古屋～熊本)」1往復,「はと(新大阪～博多)」2往復,181系の「しおじ(新大阪～広島・下関)」3往復,「うずしお(新大阪・大阪～宇野)」3往復,合計10往復が運行された。

1970年(昭和45年)鹿児島本線全線電化

1972年(昭和47年)3月15日 山陽新幹線岡山開業 「ひかり」は西へ,「つばめ」もやや西へ

大ムコの481・485系,583系が「つばめ」を担当することになった。岡山～博多4往復,岡山～熊本2往復のエル特急となった。

181系,451系,581系

いずれも主電動機は出力120kWのMT54,歯車比は3.50であるから,基本的な動力性能に差異はない。宇田賢吉氏は,「鉄路100万キロ走行記」の中で,これらの3形式を以下のように評している。

軽快な181系,少し足が重い481系,重量が大きいのに481系に遜色を見せなかった581系。交直機器を搭載した481系は重量がかさみ,走行性能は変わらないと言うものの,走りっぷりは181系に一步譲るところがあった。581系は,交直機器に加えて寝台設備で重量は増加したのに6M6Tと481系の6M5Tより電動車率が少なく,性能も当然481系に及ばないが,停車駅の少ない特急なので同じダイヤで運用されていた。停車駅の多い列車では無理な話である。181系は,加速・ブレーキを主とする運転操作から見て,運転士にとって最高の形式であった。

1973年(昭和48年)481・485系,583系 岡山～博多(3往復),岡山～熊本(4往復),岡山～西鹿児島(1往復)

1975年(昭和50年)3月10日 山陽新幹線博多開業 「つばめ」「はと」廃止

五代目「つばめ」 1992.07.15～

1992年(平成4年)7月15日 JR九州にて「つばめ」復活

JR九州が787系導入にあたり、「有明」を「つばめ」に改称。これに先立ち、JR九州は他のJR各社に事前の了解を得る手続きを踏んでいる。「つばめ」という愛称の重みを物語っている。

クハ181-109から改造され、ボンネット型で最後まで残ったクハ481-501は、「つばめ」の愛称とビュッフェを継承した787系の誕生を見届けるように廃車された。

1	2	3	4	5	6	7	8	9
クモロ	モハ	サハシ	モハ	モハ	サハ	サハ	モハ	クモハ
784	786	787	787	786	787	787	787	786

六代目「つばめ」 2004.03.11～

2004年(平成16年)3月11日 九州新幹線開業 「つばめ」は九州新幹線800系の名称に。なお、「はと」の名称は、定期列車では現在のところ復活していない。

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, 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) 福原俊一, ビジネス特急「こだま」を走らせた男たち, JTB, 2003
- 7) 宇田賢吉, 鉄路100万キロ走行記, グランプリ出版, 2004
- 8) 増田浩三, 栄光の超特急「つばめ」物語, JTB, 2004
- 9) 佐藤美知男, 河野真理子, 特急燕とその時代, 財団法人東日本鉄道文化財団, 2009
- 10) 福原俊一, 国鉄特急電車物語, JTB, 2010
- 11) 福原俊一, 581・583物語, JTB パブリッシング, 2011
- 12) 巴口亮, 国鉄車両ラストガイド583系, 交通新聞社, 2013
- 13) 佐藤信博編, 形式4885系, イカロス出版, 2013
- 14) 梅原淳, 485物語, JTB パブリッシング, 2013
- 15) 山下修司編, 国鉄時代 Vol. 52, 2018

最後までお読み頂き、ありがとうございます。ご意見・ご感想は jfurukawa@apost.plala.or.jp まで、