

西鉄車両運用帖 2022

第 1 巻 車両運用概況

目次

1	はじめに	2
2	ダイヤ体系	3
2.1	2021年3月13日改正以降の新体系	3
2.2	2022年8月28日ダイヤ改正での主な変更点	4
2.2.1	雑餉隈～下大利間の高架新線への切り替え	4
2.2.2	ダイヤパターン移り変わり時のイレギュラー列車の整理	4
2.2.3	朝夕ラッシュ時間帯の本数削減	5
2.2.4	土曜ダイヤ・日祝ダイヤのダイヤパターン入れ替え	5
3	車両運用体系	6
3.1	車両紹介	6
3.1.1	3000形	6
3.1.2	5000形	7
3.1.3	6000形・6050形	8
3.1.4	7000形・7050形	9
3.1.5	9000形	11
3.2	車両の割り当て状況	13

1 はじめに

皆様、この本をお手に取ってくださいますとありがとうございます。この本は、九州・福岡の地を走る大手私鉄の1社、西日本鉄道（西鉄電車）天神大牟田線（太宰府線・甘木線）のダイヤ・車両運用についてまとめたものです。西鉄電車の面白さを、ダイヤや車両運用の観点から知って頂ければ嬉しいです。

前回刊行した「西鉄車両運用帖 2021」を、2022年8月28日ダイヤ改正に合わせて全面改訂いたしました。今改正では、平日日中のダイヤパターン適用時間帯が長くなり、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響がなお大きいことを感じさせます。

「西鉄車両運用帖 2022」は前回は踏襲し、三分冊にします。

- 第1巻（この冊子・PDF） …… 車両運用の概況
- 第2巻 …… 車両系統表（運用一覧表）
- 第3巻 …… 車両系統図（箱ダイヤ）

第2巻・第3巻もどうぞご覧ください。また、各列車の発着順に並べ、運用車両を示した「列車編成両数表」も同時に発行しています。そちらもよろしくお願ひします。

2022年12月31日

青竹 拝

2 ダイヤ体系

2.1 2021年3月13日改正以降の新体系

2019年末より発生している新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、列車ダイヤにも大きな影響をもたらしました。2021年3月13日ダイヤ改正により、大幅に減少した利用客数に応じた運転体系を実現することを目的として、西鉄天神大牟田線のダイヤ体系が24年ぶりに変更されました。平日ダイヤについて日中のダイヤパターンが大幅に変わるとともに、土曜・休日ダイヤが土曜ダイヤと日祝ダイヤに分離されました。概要は次の通りです。

平日日中の特急運転時間帯縮小

平日日中の特急列車を大牟田発着の急行列車に格下げ。久留米以北の停車駅増加に伴い所要時間増加が発生。

平日日中の急行列車削減

平日日中の小郡発着の急行列車を廃止。筑紫～小郡間においては普通列車の運転区間を延伸することにより本数維持。

緩急接続の変更

主要駅において、普通列車から急行列車への接続が無いパターンが発生。

- 小郡発着の普通列車の一部において、福岡（天神）～二日市間追い越しなしの列車発生。
- 大善寺発着の普通列車の一部において、大橋～小郡間追い越しなしの列車発生。

最終列車の繰り上げ

各駅においておよそ30分～60分の繰り上げ。

このダイヤ体系は2022年8月28日ダイヤ改正でも踏襲され、平日日中の特急列車運転休止時間帯が1時間繰り上がるなどしています。平日日中（10時台～14時台前半）のダイヤパターンは、福岡（天神）駅において次のようになっています。

発車時刻	種別・行先
00分・30分	大牟田行 急行
06分・36分	小郡行 普通
12分・42分	筑紫行 普通
17分・47分	花畑行 急行
24分・54分	大善寺行 普通

本数は、大牟田発着の急行が毎時2本、花畑発着の急行が毎時2本、大善寺発着の普通列車が毎時2本、小郡発着の普通列車が毎時2本、筑紫発着の普通列車が毎時2本、甘木～大牟田間の普通列車が毎時2本となります。平日日中の福岡（天神）～筑紫間については、2019年3月改正ダイヤと比べて、急行列車毎時2本が減便となりました。普通列車停車駅については、大橋～二日市間でほぼ10分間隔で揃ったものの、福岡（天神）～大橋間、二日市～筑紫間では不等時隔となりました。一方、筑紫～久留米間については、日中の特急列車の格下げにより、途中駅の利用機会がかえって増えました。筑紫・三国が丘・小郡・宮の陣の各急行停車駅、および筑紫～小郡間の普通列車停車駅では、対久留米方面への有効列車本数が増加、日中に限れば倍増する効果をもたらしています。

平日朝ラッシュ時間帯、夕ラッシュ時間帯については、今改正後もほぼ同じダイヤ体系が維持されています。

土曜ダイヤと日祝ダイヤについては、2019年3月改正のダイヤをほぼ踏襲し、特急列車の格下げや急行列車の減便などは行われていません。土曜ダイヤと日祝ダイヤの差は、早朝・深夜時間帯における列車の運転区間変更や減便となっており、日中のダイヤパターンは両者とも同一となっています。

太宰府線と甘木線は運転本数が維持されています。

2.2 2022年8月28日ダイヤ改正での主な変更点

2.2.1 雑餉隈～下大利間の高架新線への切り替え

今回のダイヤ改正では、天神大牟田線の雑餉隈～下大利間の連続立体交差事業の進展により、同日より高架新線での運行に切り替えられました。2014年3月22日ダイヤ改正以降、同区間の地上線および仮線に70km/hの臨時徐行が課せられていましたが、高架切替によりダイヤ上の速度制限が無くなり、運転時間が最大2分短縮されました。（なお、高架新線の両端の接続部において、道床の安定までに約2か月ほど臨時徐行が施行されたため、実際のダイヤでの運転が実現したのは10月18日始発以降です。）

2.2.2 ダイヤパターン移り変わり時のイレギュラー列車の整理

さらに、平日朝・夕時間帯のダイヤと、日中時間帯のダイヤの移り変わりがスムーズになり、前回ダイヤに存在した短い時間間隔での続行運転や、パターン外のイレギュラーな行先（日中10時台の花畑行き普通列車、甘木発大善寺行き普通列車、15時台の久留米発大牟田行き普通列車など）が無くなって体系が整理されました。

2.2.3 朝夕ラッシュ時間帯の本数削減

平日夕ラッシュ時間帯は、福岡口における下り急行毎時6本の運転時間帯が縮小され、17時台前半と19時台前半の20分頃に出る二日市までの急行（二日市行きまたは筑紫行き）が廃止されました。これに伴う急行列車の運転間隔調整は行われていないため、次の特急列車までの待ち時間が20分近く空くようになっていきます。

平日朝ラッシュ時間帯の上りは、特急列車を急行列車に格下げし、その分筑紫以北の急行列車の本数が削減されています。

2.2.4 土曜ダイヤ・日祝ダイヤのダイヤパターン入れ替え

土曜ダイヤ・日祝ダイヤでは福岡口の普通列車ダイヤパターンの入れ替えが行われました。二日市系統の普通列車と筑紫系統の普通列車の運転時間帯が入れ変わり、従来実現されていた、小郡系統の急行の普通列車区間（筑紫～小郡）と、筑紫系統の普通列車との接続が行われなくなりました。その結果、紫・桜台両駅と筑紫～小郡間各駅との間に対して有効な列車が毎時2本に半減してしまうこととなりました。筑紫における折り返し余裕時分の確保により、異常時のダイヤ乱れへの弾力性を持たせた可能性があります。

3 車両運用体系

西鉄の車両運用は、編成の検査時期、走行距離を勘案して、数日前までに割り当て運用（西鉄では車両系統と称します）を決定する形を基本としています。運用順序を全て厳密に定めて、検査時以外はその順序通りに編成を割り当てていく形（国鉄～JR在来線で主に用いられている形式）とは対照的で、数日間連続して同じ運用（車両系統）に同じ編成が充当されることが見られます。

3.1 車両紹介

天神大牟田線では7つの車両形式が営業運転に用いられています。番号が若い順に紹介します。西鉄グループ公式サイトにおいては2022年3月31日時点での編成数、および車両数のみが記載されているため、下記の情報のうち具体的な在籍編成情報は、2023年1月1日現在の調査結果を集計して載せています。所属車両基地（月検査受け持ち検車）の情報は、交通新聞社刊行の「鉄道ダイヤ情報」2020年9月号によります。ただし、9000形9111編成・9112編成は同雑誌刊行後の導入のため、所属基地の正確な情報は不明です。また、5000形5120編成・5121編成は、2023年1月現在、月検査のための柳川車両基地への送り込み系統に充当されることから、柳川車両基地に転属したと推測されます。

3.1.1 3000形

2007年から2016年にかけて導入された、主に急行・特急列車向けの3扉クロスシート車両です。20編成60両（2両編成8本、3両編成8本、5両編成4本）が在籍しています。2両編成と3両編成は単独で運用されることはなく、他の編成と併結して5両～7両編成を組成して運用されます。3017編成+3018編成が2代目「柳川観光列車『水都』」として改造され、2017年7月22日に8000形8061編成からバトンタッチする形で運用開始されました。また、2017年9月16日に8000形8051編成の任を引き継ぐ形で、3010編成が2代目「太宰府観光列車『旅人』」に改造されて運用開始されました。2018年頃以降、3000形は実質的に特急運用組と急行運用組に分離され、さらに各運用組の中で併結する相手編成が固定されています。2021年3月ダイヤ改正以降は、特急運用組が平日日中の急行運用、急行運用組が平日日中の小郡系統普通列車運用に充当されています。2023年1月現在の運用組は次のようになっています。

- 特急運用組【平日日中の急行運用組】（6両編成を組成）

- 3001 編成・3002 編成 (3 両 +3 両)
- 3108 編成・3114 編成・3119 編成 (2 両 +2 両 +2 両)
- 3104 編成・3105 編成・3113 編成 (2 両 +2 両 +2 両)
- 3015 編成・3016 編成 (3 両 +3 両)
- 3017 編成・3018 編成 (3 両 +3 両・柳川観光列車『水都』編成)
- 急行運用組【平日日中の小郡普通運用組】(5 両編成を組成)
 - 3006 編成・3103 編成 (3 両 +2 両)
 - 3007 編成・3120 編成 (3 両 +2 両)
 - 3009 編成 (5 両固定)
 - 3011 編成 (5 両固定)
 - 3012 編成 (5 両固定)
- 太宰府観光列車『旅人』
 - 3010 編成 (5 両固定)

運用組の各編成セット内での組成順序は日によって変わります。ただし、3017 編成と 3018 編成はラッピングの都合上、福岡方に 3018 編成、大牟田方に 3017 編成の組成順で固定されています。編成セット間の移動、および運用組の間の移動は車両検査時・および多客時輸送体制のときを除いて実施されておらず、編成がまた揃うとそれぞれ所定の運用組に戻ります。つまり、たとえば 3001 編成は 3002 編成以外の編成と連結することは原則としてなくなっていますし、3007 編成と 3120 編成は連結順序こそ入れ替わりますが、他の編成と一緒にすることは特別な場合を除いてありません。

特急運用組は、平日ダイヤについては日中の特急列車が運転されないため、日中の急行運用 9 個系統中 3 個系統を担当します。2021 年 3 月改正では平日日中急行のうち 5 個系統に充当されていましたが、2022 年 8 月改正で充当数が減らされています。土曜ダイヤ・日祝ダイヤでは日中の特急運用 5 個系統に入ります。急行運用組は、平日日中は福岡（天神）～小郡間の普通列車を担当し、土曜ダイヤ・日祝ダイヤでは日中の急行運用 7 個系統に入ります。3010 編成（太宰府観光列車『旅人』）は、平日・土曜・日祝いずれも昼間時間帯は 1 個系統専従となり、平日に限り夜間に再出庫します。

3.1.2 5000 形

1975 年 9 月から、1991 年 12 月にかけて、40 編成 136 両（3 両編成 24 本、4 両編成 16 本）が製造された 3 扉ロングシート車両です。現在の天神大牟田線では最古参となる車両形式です。2017 年 4 月以降、9000 形と交代する形で運用離脱・廃車が進み、2023 年 1 月現在、28 編成 94 両（3 両編成 18 本、4 両編成 10 本）が在籍しています。

5000 形は特急・急行・普通列車に幅広く運用され、大所帯でもあることから、他の

表1 3000形2両編成 (McTc)

編成	所属基地
モ 3103 - ク 3503	筑紫
モ 3104 - ク 3504	筑紫
モ 3105 - ク 3505	筑紫
モ 3108 - ク 3508	筑紫
モ 3113 - ク 3513	筑紫
モ 3114 - ク 3514	筑紫
モ 3119 - ク 3519	筑紫
モ 3120 - ク 3520	筑紫
8本 16両	

表2 3000形3両編成 (Tc₁MTc₂)

編成	所属基地
ク 3001 - モ 3301 - ク 3501	筑紫
ク 3002 - モ 3302 - ク 3502	筑紫
ク 3006 - モ 3306 - ク 3506	筑紫
ク 3007 - モ 3307 - ク 3507	筑紫
ク 3015 - モ 3315 - ク 3515	筑紫
ク 3016 - モ 3316 - ク 3516	筑紫
ク 3017 - モ 3317 - ク 3517	筑紫
ク 3018 - モ 3318 - ク 3518	筑紫
8本 24両	

表3 3000形5両編成 (Tc₁M₁TM₂Tc₂)

編成	所属基地
ク 3009 - モ 3309 - サ 3409 - モ 3609 - ク 3509	筑紫
ク 3010 - モ 3310 - サ 3410 - モ 3610 - ク 3510	筑紫
ク 3011 - モ 3311 - サ 3411 - モ 3611 - ク 3511	筑紫
ク 3012 - モ 3312 - サ 3412 - モ 3612 - ク 3512	筑紫
4本 20両	

形式が車両不足となった際の代走に充当されることが多くなっています。3両編成・4両編成・6両編成・7両編成を組んで活躍しています。3両編成組については一時期、日中の定期運用がなくなりましたが、2021年3月改正により、6両編成による日中の急行運用が復活しました。

3.1.3 6000形・6050形

6000形は1993年3月から8月にかけて導入された、西鉄では初の4扉車です。ロングシート車で、4両編成6本、3両編成3本が在籍しています。このうち、3両編成3本(6701編成～6703編成)は新製当時は2両編成でしたが、1999年4月に中間車が増備されて3両化されました。

6050形は、6000形と同等の車体で、制御方式を抵抗制御からVVVFインバータ制御に変更したものです。1995年2月から1997年4月にかけて4両編成5本、3両編成1本(6156編成)が導入され、その後2000年3月に外装や足回りを一部変更した3両編成1本(6157編成)が増備されました。2016年から2019年にかけて、車体更

表4 5000形3両編成 (McMTc)

編成	所属基地
モ 5104 – モ 5304 – ク 5504	柳川
モ 5111 – モ 5311 – ク 5511	柳川
モ 5113 – モ 5313 – ク 5513	柳川
モ 5115 – モ 5315 – ク 5515	柳川
モ 5116 – モ 5316 – ク 5516	柳川
モ 5117 – モ 5317 – ク 5517	柳川
モ 5118 – モ 5318 – ク 5518	柳川
モ 5119 – モ 5319 – ク 5519	柳川
モ 5120 – モ 5320 – ク 5520	(柳川)
モ 5121 – モ 5321 – ク 5521	(柳川)
モ 5122 – モ 5322 – ク 5522	筑紫
モ 5124 – モ 5324 – ク 5524	筑紫
モ 5125 – モ 5325 – ク 5525	筑紫
モ 5126 – モ 5326 – ク 5526	筑紫
モ 5127 – モ 5327 – ク 5527	筑紫
モ 5128 – モ 5328 – ク 5528	筑紫
モ 5129 – モ 5329 – ク 5529	筑紫
モ 5130 – モ 5330 – ク 5530	筑紫
18本	54両

新および制御装置更新工事が順次施工されました。

6000形と6050形は併結することが可能で、車両運用上は完全に共通の扱いとなっています。2019年3月13日に、6050形6053編成を3両編成化して観光列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」が誕生しました。

3.1.4 7000形・7050形

2001年に導入が始まった、4扉(7000形)および3扉(7050形)の2両編成ロングシート車両です。甘木線および天神大牟田線南部区間のワンマン列車、および2編成を併結して北部区間の普通列車に用いられています。7000形が11編成、7050形が9編成の合計20編成が在籍しています。なお、扉数の違う7000形と7050形が併結することはありません。当形式は6000形・6050形とも併結が可能です。併結運用は新製時の試運転の際に実施されて以降長らくありませんでしたが、2022年3月28日

表5 5000形4両編成

4両編成（新製時より・Tc₁M₁M₂Tc₂）

編成	所属基地
ク 5032 - モ 5232 - モ 5332 - ク 5532	筑紫
ク 5033 - モ 5233 - モ 5333 - ク 5533	筑紫
ク 5034 - モ 5234 - モ 5334 - ク 5534	筑紫
ク 5035 - モ 5235 - モ 5335 - ク 5535	筑紫
4本 16両	

4両編成（中間付随車増備・McMTTc）

編成	所属基地
モ 5131 - モ 5331 - サ 5431 - ク 5531	筑紫
モ 5136 - モ 5336 - サ 5436 - ク 5536	筑紫
モ 5137 - モ 5337 - サ 5437 - ク 5537	筑紫
モ 5138 - モ 5338 - サ 5438 - ク 5538	筑紫
モ 5139 - モ 5339 - サ 5439 - ク 5539	筑紫
モ 5140 - モ 5340 - サ 5440 - ク 5540	筑紫
6本 24両	

表6 6000形4両編成（Tc₁M₁M₂Tc₂）

編成	所属基地
ク 6001 - モ 6201 - モ 6301 - ク 6501	柳川
ク 6002 - モ 6202 - モ 6302 - ク 6502	柳川
ク 6003 - モ 6203 - モ 6303 - ク 6503	柳川
ク 6004 - モ 6204 - モ 6304 - ク 6504	柳川
ク 6005 - モ 6205 - モ 6305 - ク 6505	柳川
ク 6006 - モ 6206 - モ 6306 - ク 6506	柳川
6本 24両	

表7 6050形4両編成 (T_{C1}M₁M₂T_{C2})

編成	所属基地
ク 6051 - モ 6251 - モ 6351 - ク 6551	柳川
ク 6052 - モ 6252 - モ 6352 - ク 6552	柳川
ク 6054 - モ 6254 - モ 6354 - ク 6554	柳川
ク 6055 - モ 6255 - モ 6355 - ク 6555	柳川
4本 16両	

表8 6000形3両編成 (M_{C1}TM_{C2})

編成	所属基地
モ 6701 - サ 6901 - モ 6801	筑紫
モ 6702 - サ 6902 - モ 6802	筑紫
モ 6703 - サ 6903 - モ 6803	筑紫
3本 9両	

表9 6050形3両編成 (T_{C1}MT_{C2})

編成	所属基地
ク 6053 - モ 6353 - ク 6553	筑紫
ク 6156 - モ 6356 - ク 6556	筑紫
ク 6157 - モ 6357 - ク 6557	筑紫
3本 9両	

～5月13日に、6000形・6050形と7000形が併結して6両編成を組み、タラッシュ運用に充当されました。

運用対象列車の都合上、急行列車や特急列車に充当されることは基本的にはありません。以前は早朝の4両編成急行列車を定期運用で受け持っていたことがありました。ダイヤ乱れ時の特別な運用事例として、柳川～大牟田間の特急列車として2両編成が走った事例があります。

3.1.5 9000形

5000形の置き換えを目的として導入される、3扉ロングシート車両です。2017年3月20日に運用が開始されました。2021年7月現在、12編成29両（3両編成5本・2両編成7本）が在籍しています。今後、2020年代末にかけて順次増備し、5000形を全て置き換える予定であると発表されています。なお、他形式の車両との連結運用は

表 10 7000 形 2 両編成 (McTc)

編成	所属基地
モ 7101 - ク 7501	柳川
モ 7102 - ク 7502	柳川
モ 7103 - ク 7503	柳川
モ 7104 - ク 7504	柳川
モ 7105 - ク 7505	柳川
モ 7106 - ク 7506	柳川
モ 7107 - ク 7507	柳川
モ 7108 - ク 7508	柳川
モ 7109 - ク 7509	柳川
モ 7110 - ク 7510	柳川
モ 7111 - ク 7511	柳川
11 本	22 両

表 11 7050 形 2 両編成 (McTc)

編成	所属基地
モ 7151 - ク 7551	柳川
モ 7152 - ク 7552	柳川
モ 7153 - ク 7553	柳川
モ 7154 - ク 7554	柳川
モ 7155 - ク 7555	柳川
モ 7156 - ク 7556	柳川
モ 7157 - ク 7557	柳川
モ 7158 - ク 7558	柳川
モ 7159 - ク 7559	柳川
9 本	18 両

考慮しない設計となっています。

2021 年 7 月現在、日中の急行列車を中心に運用されています。2017 年度の増備以降は、朝ラッシュ運用や特急列車運用にも充当されるようになりました。

表 12 9000 形 2 両編成 (McTc)

編成	所属基地
モ 9103 - ク 9503	筑紫
モ 9104 - ク 9504	筑紫
モ 9105 - ク 9505	筑紫
モ 9109 - ク 9509	筑紫
モ 9110 - ク 9510	筑紫
モ 9111 - ク 9511	(筑紫)
モ 9112 - ク 9512	(筑紫)
7 本	14 両

表 13 9000 形 3 両編成 (Tc₁MTc₂)

編成	所属基地
ク 9001 - モ 9301 - ク 9501	筑紫
ク 9002 - モ 9302 - ク 9502	筑紫
ク 9006 - モ 9306 - ク 9506	筑紫
ク 9007 - モ 9307 - ク 9507	筑紫
ク 9008 - モ 9308 - ク 9508	筑紫
5 本	15 両

3.2 車両の割り当て状況

時間帯により、おもに次のような編成両数で車両が運用されています。甘木～大牟田間の普通列車、およびワンマン運転を実施する列車は、すべて 7000 形・7050 形 2

両編成で運行されます。

表 14 車両割り当て (平日ダイヤ)

	朝	昼	夜
特急	5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両	(設定なし)	5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両
急行	5000 形 7 両 5000 形 6 両 6000 形・6050 形 7 両	3000 形 6 両 5000 形 6 両 9000 形 6 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 6 両 5000 形 7 両
普通	3000 形 5 両 3000 形 6 両 9000 形 6 両	3000 形 5 両 5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両 7000 形・7050 形 4 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両

表 15 車両割り当て (土曜ダイヤ・日祝ダイヤ)

	朝	昼	夜
特急	5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両	3000 形 6 両	3000 形 6 両 5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両
急行	5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両	3000 形 5 両 5000 形 6 両 9000 形 5 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 6 両 5000 形 7 両
普通	3000 形 5 両 3000 形 6 両 9000 形 6 両	5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両 7000 形・7050 形 4 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両

参考文献

- 交通新聞社「鉄道ダイヤ情報」2020年9月号（第49巻8号・通巻460号）
- 「西鉄電車時刻表 天神大牟田線ダイヤグラム 2022年8月28日改正」
（公式販売ダイヤグラム）

西鉄車両運用帖 2022

2022年8月28日ダイヤ改正

第1巻 車両系統表（運用一覧表）

著 者：青竹

発行元：サークル「青竹荘」

サイト：<https://www.aotake91.net/>

連絡先：info@aotake91.net

発行日：2023年1月1日（初版）

印刷所：ちよ古っ都製本工房

(<https://www.chokotto.jp/>)