

西鉄車両運用帖 2024
第1巻 車両運用の概況

目次

第1章	ダイヤ体系	7
1.1	ダイヤ概況	7
1.1.1	列車設定状況	7
1.1.2	列車種別と列車番号	7
1.2	西鉄のダイヤの基本体系	9
1.2.1	福岡（天神）～大善寺間（北部区間）	9
1.2.2	大善寺～大牟田間（南部区間）	9
1.2.3	太宰府線	11
1.2.4	甘木線	11
1.3	注目点	11
1.4	2024年3月16日ダイヤ改正での主な変更点と課題	12
1.4.1	新駅・桜並木駅開業	12
1.4.2	平日日中の特急運転復活	12
1.4.3	特急の春日原停車（全日・終日）	13
1.4.4	平日上り朝ラッシュ時の急行列車の高宮・平尾停車	13
1.4.5	その他細かい変更点	15
1.5	車両運用体系	16
1.5.1	車両紹介	17
1.5.2	車両の割り当て状況	25
第2章	ダイヤ混乱対策のための断続的な車両運用変更	27
2.1	原点：3月16日（土）ダイヤ改正	28
2.2	新年度：平日朝ラッシュの連日遅延	30
2.3	4月15日（月）：ダイヤ崩壊	31
2.4	遅延に関する見解等	33
2.4.1	西鉄における分析と対策（5月中旬時点）	33
2.4.2	各駅の状況について SNS 等で見られたレポート	34

2.4.3	私見（あるいは一利用者兼オタクの憶測）の追加	34
2.5	運用変更の実施	36
2.5.1	1 回目変更：3 月 27 日（水）	37
2.5.2	2 回目変更：4 月 19 日（金）	37
2.5.3	3 回目変更：4 月 21 日（日）・22 日（月）	38
2.5.4	4 回目変更：4 月 23 日（火）・24 日（水）	39
2.5.5	5 回目変更：4 月 26 日（金）	39
2.5.6	6 回目変更：4 月 27 日（土）・28 日（日）	40
2.5.7	7 回目変更：5 月 1 日（水）・2 日（木）・3 日（金・祝）・4 日 （土）	40
2.5.8	8 回目変更：5 月 12 日（日）・13 日（月）	41
2.5.9	9 回目変更：5 月 14 日（火）	42
2.5.10	10 回目変更：5 月 18 日（土）・19 日（日）	43
2.5.11	11 回目変更：5 月 30 日（木）・31 日（金）・6 月 1 日（土）・ 2 日（日）	43
2.5.12	12 回目変更：6 月 15 日（土）・16 日（日）	44
2.5.13	13 回目変更：6 月 22 日（土）・23 日（日）	45
2.5.14	14 回目変更：6 月 24 日（月）・29 日（土）・30 日（日） . . .	46
2.5.15	15 回目変更：7 月 1 日（月）	46
2.5.16	16 回目変更：7 月 6 日（土）	48
2.5.17	17 回目変更：7 月 13 日（土）	48
2.5.18	18 回目変更：7 月 26 日（金）・27 日（土）・28 日（日） . . .	48
2.6	8 月 1 日現在までの総変更数	49
2.7	総括所感	52
第 3 章	付録	55
3.1	5000 形の運用離脱状況	56
3.2	車両系統表（2024 年 3 月 16 日ダイヤ改正当初）	57
3.2.1	平日ダイヤ	57
3.2.2	土曜ダイヤ	61
3.2.3	日祝ダイヤ	65

はじめに

皆様、この本をお手に取ってくださいます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。

この「西鉄車両運用帖 2024」は、2024年3月16日ダイヤ改正に対応した資料です。今改正では3年ぶりに平日日中の特急列車、および小郡急行が帰ってきました。新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は未だ世界を脅かしていますが、人の動きが戻ってきているのを感じます。

今回のダイヤは、新型コロナウイルス感染症に対する人々の行動変化のためか、新年度から平日朝ラッシュにダイヤの大混乱が生じ、事態解決のために断続的に車両運用の変更が発生しています。この資料をまとめた時点ですでに18回の変更が施行されました。調査は非常に困難を伴いましたが、多くの皆様の協力により、可能な限り追跡調査をすることができました。

「西鉄車両運用帖 2024」も前回の通り三分冊で製作しています。

- 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。

2024年9月1日

青竹 拝

第1章

ダイヤ体系

1.1 ダイヤ概況

1.1.1 列車設定状況

2024年3月16日ダイヤ改正では、平日747本（うち回送37本）、土曜654本（うち回送20本）、日祝635本（うち回送18本）の列車が設定されています。また、これに加えて金・土・日には「地域を味わう旅列車『THE RAIL KITCHEN CHIKUGO』」も運転されます。

各ダイヤにおける総走行距離は、平日が21,851.6km、土曜が20,107.6km、日祝が19,745.0kmとなっています*1。走行距離を車両系統（後述）により集計した表を用意いたしましたので、付録をご覧ください。

1.1.2 列車種別と列車番号

列車種別

現行ダイヤでは、列車種別は特急・急行・普通の3種類が設定されています。このうち、急行については列車起点から終点までの全区間を急行列車として運転するか、一部区間が普通列車に種別変更された状態で運行しているか、あるいは特定時間帯に限り追加停車する駅があるかの違いで6種類に分かれます*2。駅案内では注記号により区別されています。私がこれらの急行列車を呼び分ける時は、列車番号の頭のアルファベットを取って「G急行」「J急行」などと呼んでいたりします。

*1 列車のデータをきちんと用意して、プログラムを作って一気に計算しましたが、間違っていたらごめんなさい。

*2 西鉄の公式販売ダイヤグラム上の説明で、途中駅で普通列車への種別変更、普通列車からの種別変更を行う列車は「区間急行」と説明されていますが、他の運行管理の場面や旅客案内では「区間急行」の言葉は使われません。

その他、かつて存在し、今も行先案内表示等に設定可能な種別には直行・快速急行があります。また、特別な営業列車として団体列車・貸切列車（9000形のみ行先表示搭載）、非営業列車として回送列車・試運転列車・教習車があります。

列車番号

これらの列車種別や、普通列車の運転区間、ワンマン運転であるかの情報が、運転時間帯の情報や同時時間帯内の出発順序とともに列車番号（数字またはアルファベット1ケタ＋数字3ケタ）に反映されています。

1桁目は列車種別となります。詳細は表1.1の各種別の項目をご覧ください。

2・3桁目は原則として始発駅の出発時間（05～24【時】）となります。ワンマン運転の列車は2桁目が5（5～14時）または6（15時～24時）、1時間に運転される同一系統の列車の6本目以降は2桁目が3（5～14時）または4（15～24時）、臨時試運転・回送列車は2桁目が9となります。

また、途中駅間での走行順序、終着駅への到着順序を考慮して、始発駅基準ではなく、前後の同一系統列車に合わせて別の駅を基準として2・3桁目および4桁目の付番をすることがあります*3。

2・3桁目の特別な付番規則として、大晦日の深夜から元旦にわたる終夜運転の際の臨時列車は、始発駅時刻基準で43（23時【12月31日午後11時】台）～47（27時【1月1日午前3時】台）、97（27時台のうち、運行管理システムの日付変更基準となる午前4時をまたいで運転されるもの）、98（28時【1月1日午前4時】台）、99（29時【1月1日午前5時】台）を付番します。

4桁目は1～3桁目が同一となる列車について、下りは1から奇数を、上りは0から偶数を出発順に付番します。

上記のほか、教習車や試運転列車が各駅停車型で運転される場合、運転区間に応じて1桁目を設定（おもに2【筑紫～聖マリア病院前間】・3【二日市～小郡間】・9【柳川～大牟田間】）した上で、2桁目を9とした列車番号が付与されます。

*3 例として、平日ダイヤの柳川7:29発の上り急行、大牟田7:26発の上り急行は、同一種別となる高宮・平尾停車の急行（S急行）の春日原以北での運転順序を考慮した付番により、S082列車・S086列車とされています。

余談：列車番号の読み方

西鉄天神大牟田線の列車番号は粒読み（数字を1ケタずつ読む）で、1ケタ目と2ケタ目の間に『の』を入れます。また、1は「いち」、2は「に」、4は「よん」、7は「なな」、9は「きゅう」、0は「ゼロ」と読みます。たとえばA121列車は「エー・の・いち・にー・いち・れっしゃ」（実際には切らずに「エーのいちにーいちれっしゃ」と読む）、あるいは5090列車は「ご・の・ゼロ・きゅう・ゼロ・れっしゃ」（発音は「ごのゼロきゅうゼロれっしゃ」と読みます）。

1.2 西鉄のダイヤの基本体系

西鉄天神大牟田線のダイヤの枠組みは、1997年9月27日ダイヤ改正で制定されたダイヤパターンを基礎としています。2001年11月10日改正で普通列車の大幅な体系変更【福岡（天神）～大牟田間通し運転の普通列車の廃止、甘木～大牟田間ワンマン普通列車直通運転開始】を経て今に至ります。2021年3月13日改正から今回の2024年3月16日改正までの3年間は、全世界で多大なる影響を及ぼしたCOVID-19（新型コロナウイルス感染症）の影響で平日日中の特急列車が休止されていましたが、今回の改正で元に戻りました。

現在の30分サイクルの日中時間帯ダイヤパターンは次の通りです。

1.2.1 福岡（天神）～大善寺間（北部区間）

福岡（天神）口では下記の通りとなっています。二日市以南では普通列車の折り返し、小郡系統の急行の普通列車格下げ（筑紫～小郡間）により本数が減ります。また、宮の陣～久留米～大善寺間では甘木～大牟田間の普通列車との重複があります。

- ・ 特急：1本【福岡（天神）～大牟田間の全線通し運行】
- ・ 急行：2本【花畑系統・小郡系統】

福岡（天神）～二日市間で特急と合わせて約10分間隔で利用可能な形で運転する。

- ・ 普通：3本【大善寺系統・筑紫系統・二日市系統】

1.2.2 大善寺～大牟田間（南部区間）

南部区間は普通列車（2両ワンマン運転）と特急列車の各1本で30分サイクルが回ります。この区間では早朝～朝ラッシュ・深夜を除き急行列車の運転がありません。なお、この区間を含む花畑～大牟田間では特急列車と急行列車の停車駅は同一となっ

表 1.1. 列車番号体系 (1 桁目)

Axxx	特急列車 (および、通過型の臨時回送列車・試運転列車等)
Cxxx	直行列車 (2010 年 3 月ダイヤ改正で廃止。現在設定なし)
Dxxx	快速急行列車 (2010 年 3 月ダイヤ改正で廃止。現在設定なし)
Gxxx	福岡 (天神)・二日市・筑紫～花畑・柳川・大牟田間の急行、 および柳川～大牟田間の急行 【下記 H・J・K・L・S に該当しないすべての急行】
Hxxx	福岡 (天神)～花畑間を急行運転する区間急行 【下り「久留米より普通」・上り「花畑より急行」】
Jxxx	福岡 (天神)～筑紫間を急行運転する区間急行 【下り「筑紫より普通」・上り「筑紫より急行」、筑紫始発の上り急行】
Kxxx	福岡 (天神)～二日市間を急行運転する区間急行 【下り「二日市より普通」、二日市行急行・二日市始発の上り急行】
Lxxx	福岡 (天神)～太宰府間の急行
Sxxx	福岡 (天神)～大橋間が普通列車となる急行 【G・H・J・K の条件と S の条件の両方に該当する場合は S を付番】
0xxx	回送列車 (定期回送列車および一部の臨時回送列車) 「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」
1xxx	福岡 (天神)・二日市・久留米～柳川・大牟田間の普通
2xxx	福岡 (天神)・筑紫～久留米・花畑・大善寺間の普通
3xxx	福岡 (天神)・二日市・筑紫～小郡間の普通
4xxx	福岡 (天神)～筑紫間の普通
5xxx	福岡 (天神)～二日市間、および二日市～筑紫間の普通
6xxx	太宰府線 (線内完結) の普通
7xxx	甘木線 (天神大牟田線柳川・大牟田方面直通) の普通
8xxx	福岡 (天神)～太宰府間の普通 (2024 年 3 月ダイヤ改正で定期運行廃止) (大晦日～元旦終夜臨時ダイヤ施行時のみ設定)
9xxx	柳川～大牟田間の普通

ています。

- ・ 特急：1 本 【福岡 (天神)～大牟田間の全線通し運行】
- ・ 急行：運行なし
- ・ 普通：1 本 【甘木～大牟田間・ワンマン運転】

1.2.3 太宰府線

現行ダイヤでは基本的に線内完結で運行されます。車両運用自体も原則として線内完結となる組み方となっています。平日に2本、土曜・日祝に6本設定される太宰府行急行、およびその折り返しで小郡行普通列車となる列車を除いて、天神大牟田線から／天神大牟田線への営業列車の直通はありません。線内完結の普通列車運用の出入り（筑紫車両基地）は回送列車となっており、福岡（天神）～太宰府間直通の普通列車（列車番号8000番台）は今回の改正で全廃されています。

特別ダイヤとして、太宰府天満宮への初詣輸送のために施行される大晦日～元旦の終夜臨時ダイヤでは福岡（天神）～太宰府間を直通する普通列車・急行列車、正月ダイヤ（1月1日～3日施行）では福岡（天神）～太宰府間の臨時急行『初詣号』が30分間隔で運転されます。

1.2.4 甘木線

日中の30分サイクルが今改正でも堅持されています。途中の北野や本郷で折り返す列車は朝・深夜のみなのも変わりません。

1.3 注目点

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）のため、平日ダイヤのパターンが3年間の長きに渡り変更されていましたが、今回の改正により2021年3月13日ダイヤ改正以前のパターンが全面的に戻ってきました。一方、二日市以北での需要増大に対応するためか、福岡（天神）～春日原間での輸送力確保と見られる施策も実施されています。概要は下記の通りです。

新駅・桜並木駅開業

雑餉隈～春日原間に14年ぶりの新駅が開業しました。普通列車のみ停車駅となっています。

平日日中の特急運転復活

2021年3月以降休止されていた平日日中の特急列車が復活し、福岡（天神）～大牟田間の急行が特急列車に戻りました。

特急の春日原停車（全日・終日）

春日原が特急停車駅に昇格しました。これにより、春日原駅の発着本数は日中

のパターンダイヤで特急毎時2本、急行毎時4本、普通毎時6本となり、特急・急行列車が約10分間隔、普通列車も約10分間隔で発着しています。

平日朝ラッシュ時急行の高宮・平尾停車

大橋を7:59～8:50に発車する上り急行列車10本について高宮と平尾に停車するよう改め、大橋以北で各駅に停車するようになりました。

1.4 2024年3月16日ダイヤ改正での主な変更点と課題

1.4.1 新駅・桜並木駅開業

桜並木駅は雑餉隈駅から0.5km、春日原駅から1.0kmの地点に新設されました。相対式ホーム2面2線の構造で、最大8両編成の列車に対応しています。桜並木駅の開業により、普通列車が当駅に停車するようになりました。日中は上り、下りとも毎時6本がほぼ10分ごとに等間隔で発着しています。

雑餉隈駅～桜並木駅の営業キロ0.5kmは西鉄天神大牟田線で最短の距離で、従来最短だった花畑駅～試験場前駅（当時。桜並木駅開業と同時に聖マリア病院前駅に改称）の0.6kmよりさらに短くなっています。その短さゆえ、普通列車は加速後すぐ減速するようになるなどして、実運転時分はかなり延びている感があります。しかし、開業前に雑餉隈～春日原間が普通列車の時刻表上の所要時分で2分とされていたところ、間に桜並木駅が開業しても雑餉隈～桜並木間と桜並木～春日原間がそれぞれ所要時分が1分ずつとなっており、西鉄の時刻表記の特性を前提として推測しても、所要時分が1分増やされたかどうかというレベルにとどまっています。

乗車時の体感ですが、タラッシュ時間帯の下りにおいて、大橋→春日原間の急行列車が雑餉隈手前から春日原まで減速、時には停車に近い速度にまで落としてから進まざるを得ない事態が見られており、所要時分の設定が少々まずかったのではないかと考えているところです。

1.4.2 平日日中の特急運転復活

2021年3月13日ダイヤ改正で、平日日中の特急列車が廃止（大牟田急行に格下げ）された衝撃と、その次の2022年8月28日ダイヤ改正でその時間帯が拡大した事態からこのまま衰退することすら危惧していましたが、今回のダイヤ改正で堂々復活し、他の列車とも合わせて以前のダイヤパターンに復帰しました。

特急列車と急行列車は久留米以南は停車駅が同一で、久留米以北で急行が特急よりも6駅（特急復活前までは春日原の分が加わって7駅）多く停車します。それによる

所要時間差は8分ですので、停車駅1駅増につき1分増という、途中の運転速度は相変わらず速い結果を示していました。

昨今の列車ダイヤでは、多くの事業者が本数削減と多客区間の輸送力確保を目指し、優等列車の停車駅を増やす傾向にあります。中長距離利用客にとっては非常に遅く感じられて不満を感じます（自分もそうです）。よく見られる論調としては『数分程度なら我慢すべき』というのがありますが、自分の感覚や周囲の見解より推測すると、見た目上の時間差以上に、「停まる→ドアが開く→乗り降りがある」という事象が、『列車がトロトロ遅く走っている』と感じられると考えています。

1.4.3 特急の春日原停車（全日・終日）

今回の改正により、春日原駅が特急停車駅に昇格しました。かつては普通列車だけしか停まらず、駅の開業から59年経った1983年（昭和58年）にようやく急行停車駅となりましたが、平日朝ラッシュ時間帯の上りは、この5年前に急行停車駅となった大橋駅、この6年後に急行停車駅となった下大井駅とともに、全ての急行列車が通過していました（二日市から薬院【朝ラッシュ時の上り特急・急行が停車】までノンストップ運転）。朝ラッシュ時の急行が全て停車するようになったのは2001年1月20日改正からで、それから23年の時を経て全列車停車駅にまでなりました。

春日原駅では特急・急行列車が10分間隔で発着するようになり、移動の際の利便性が向上しました。中長距離を利用する特急列車の乗客からは不満の声も聞かれ、SNS投稿や地元新聞が実施したアンケートにその様子が見られます。

自分の感覚（福岡（天神）～二日市間で特急を利用）では、春日原駅で降りる人が結構いるため車内が空く感があり、また、春日原駅までの客が特急にも分散するようになったため、よく利用する急行列車が空くようになったという利点があります（一部は改正と同時に減車されてしまいました）。

1.4.4 平日上り朝ラッシュ時の急行列車の高宮・平尾停車

今改正は、この高宮駅・平尾駅に停車する急行という目新しいタイプの列車の出現が特筆されます。先述の二日市→薬院間ノンストップの急行とは対極に位置する存在で、利用動向の変化が表れているように思われます。この停車施策は大橋駅を7時59分から8時50分の間に出発する上り急行の全列車について実施され、対象となる列車は列車番号の1ケタ目を新区分“S”としています。私は例によってこの急行のことを「S急行」と呼んでいます。対象となる10本の列車は表1.2の通りです。

これにより、春日原駅以北については各駅の出発順に福岡（天神）駅まで先着するように変更されています。運転取扱上は普通列車とされ、大橋駅の3番線・4番線の

表 1.2. 高宮駅・平尾駅停車となる列車番号“S”の急行

列車番号	始発	大橋発	福岡(天神)着
S070	二日市 (7:46)	7:59	8:09
S072	聖マリア病院前 (7:20)	8:02	8:11
S074	二日市 (7:57)	8:10	8:19
S076	大牟田 (7:02)	8:13	8:22
S080	筑紫 (8:00)	8:20	8:29
S082	柳川 (7:29)	8:24	8:33
S084	二日市 (8:18)	8:32	8:41
S086	大牟田 (7:26)	8:35	8:44
S088	聖マリア病院前 (8:01)	8:44	8:54
S380	二日市 (8:37)	8:50	8:59

出発信号機に付属する列車選別表示も『普』（普通列車）となります。この区間では注意喚起が大きく記されたチケット（運転時刻表）を用いて、各駅到着前にブザーによる運転士・車掌間の相互確認を行っています。さらに高宮駅・平尾駅の手前に注意喚起標が設置されました。

旅客向けの案内では大橋駅以北も一貫して急行であり、それが高宮・平尾の両駅に停車すると発車標や駅時刻表に書かれ、他の急行とは時刻表上の注記『☆』（白の星マーク）で区別されています。車内放送では種別を省略するか、各駅に停まる旨を強調した案内となります。

西鉄のダイヤ改正ニュースリリースでは、この施策の目的を『平日朝ラッシュ時間帯における混雑率の平準化を図るため』と説明しています。自分の経験をもとに、より具体的に解釈すると、朝ラッシュ上りの福岡口における急行列車への乗客集中を是正したかったものと考えられます。改正前までは、普通列車のみ停車駅の中では上位の利用客数を誇る雑餉隈・井尻の両駅から普通列車に乗車した客が、大橋で先発する急行列車へ乗り換える事例がよく見られました。大橋駅のホームが人であふれ、積み残しのような状態も発生することさえありました。

ダイヤ上の特記事項としては、この時間帯に大橋駅に到着する上り列車は全列車が到着順に発車して、列車間隔により3番線と4番線を振り分けることとなっています（交互発着ではありません）。

改正により、S急行の運転時間帯は大橋駅での上り列車の待避・追い越しがなくなり、桜並木駅以北の各駅では朝ラッシュ時間帯の上りにおいて目の前に来た列車が必

ず福岡（天神）駅まで先着することとなりました。さらに大橋駅以北ではこの時間帯の全列車が各駅に停車するため、大橋駅で急行に乗り換える必要も意義もなくなります。普通列車・急行列車問わず目の前に来た列車にどんどん載せてどんどん運ぶことが意図され、自分も改正当初に予想したところでは、中距離通勤利用の客の立場として停車駅増加に若干の不満を表明しつつも、一定の輸送効果は生まれるものと信じていました。しかし、残念ながらそれどころではない混乱が発生してしまいました。2024年4月の新年度以降に発生したダイヤの混乱は第2章で説明します。

1.4.5 その他細かい変更点

福岡（天神）口における普通列車の行先パターン順序変更（元に戻る）

2022年8月28日改正時に筑紫行と二日市行が入れ替えられた結果、筑紫駅における小郡系統の急行の普通列車区間との接続がなくなり、紫・桜台の両駅から津古～小郡間の各駅との間を利用する場合の有効本数が毎時2本に減っていましたが、今回の改正で再度入れ替えとなって元に戻りました。

福岡（天神）～太宰府間の直通普通列車全廃

かつては福岡（天神）～太宰府間で30分間隔で運行されていた直通の普通列車が、前回の改正で平日は下りのみ1日1本、土曜・日祝は下りのみ1日2本にまで減ってしまいましたが、今回ついに全廃されました。現行ダイヤの福岡（天神）駅発の太宰府線直通列車は急行列車のみとなっています。

柳川始発の上り区間急行（H急行・J急行）が復活

柳川始発で途中まで普通列車として運行する区間急行列車^{*4}が土曜ダイヤの朝に1本、日祝ダイヤの朝に2本復活しました。土曜・日祝とも設定されているのは柳川→花畑間が普通列車となる急行（私の呼称では『H急行』）H070列車です。（柳川7:07→福岡（天神）8:29）。津福以南が始発となるH急行は2010年3月27日改正で廃止されて以来14年ぶりの設定となります。

また、日祝ダイヤのみ柳川→筑紫間が普通列車となる急行J072列車（柳川6:29→福岡（天神）8:08）です。柳川始発のJ急行は2022年8月28日ダイヤ改正で一旦消滅したところからの復活です。

^{*4} この呼称はダイヤグラム上の表記にだけ見ることができ、運行管理上も旅客案内上も特に使われていません。

土曜・日祝の上り大善寺での普通列車どうしの接続が無くなる（元に戻る）

久留米～大善寺間の普通列車は福岡（天神）～大善寺間のものと甘木～大牟田間のもので合わせて毎時4本ありますが、その本数とダイヤがたびたび変わってきました。2022年8月28日改正で福岡（天神）～大善寺間の普通列車の久留米～大善寺間のダイヤを変更（単線区間を含むため交換駅も変更）し、日中の大牟田・柳川からのワンマン普通列車と、大善寺始発の福岡（天神）行普通列車を対面乗換で接続させるダイヤが試みられました。元のダイヤでも大善寺駅をまたぐ普通列車の待ち時間が8分程度であったことから不便がなかったとうかがえ、あるいは大善寺駅の4番線（上り本線）を塞ぎっぱなしにする運用となるのが非常時に好ましくないとされたのか、元に戻されました。

1.5 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状況が見られます。

車両系統を区別するための特別な番号（仕業番号）は定められていないようで、その車両系統の出庫列車の列車番号をもって代表し、車両系統を区別する記号としているとのことでした*5。

特定の編成を充当することが定められている系統（観光列車系）、車両検査出入場に関係するため、その日の充当編成があらかじめ番号単位で厳密に指定されて、その順序でのみ充当される系統（柳川車両基地に送り込む5000形3両編成など）以外は明確な縛りがなく、同一車両形式であれば何でも充当されているように見受けられます。

さらに、どの形式も車両の走行特性の大きな差がないためか、検査等による車両不足時にはロングシート車・クロスシート車の別を問わず、他形式による代走も多く行われています。代走時の運転状況や通常のダイヤの構成を見る限り、車両形式ごとに運転曲線を定めている様子もないようです。ただし、甘木線・天神大牟田線南部区間（甘木～大牟田間）のワンマン運転普通列車については7000形・7050形2両編成の

*5 私が最初に運用表を作成した時、仕業番号が全く分からなかったので仮に出庫地（車両基地・夜間滞泊駅）と出庫列車の列車番号によって付番して資料に使い、何か分かったら書き換えようと考えていました。それから10年以上経って、仕業番号風のものには存在せず、本当に出庫列番だけで区別していると知りました。

みが充当されます。

1.5.1 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。この章では形式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2024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、2024年8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（車両検査・月検査を受け持つ検車）の情報は、交通新聞社刊行の『鉄道ダイヤ情報』2020年9月号、イカロス出版刊行の『大手私鉄サイドビュー図鑑13 西鉄電車』（2024年1月30日現在の情報）および沿線観察実績によります。

西鉄の車両運用管理では、各編成を区別するために大牟田方の先頭車の車両番号を用い、『○○号車』と称しています。たとえば3000形3001編成の場合は『3001号車』となります。2編成以上を併結する場合も同様に、各編成の大牟田方の車両番号に基づく編成の呼び方を利用し、大牟田方の編成から並べて呼んでいるようです。先の例に続き、3001編成が大牟田方、3002編成が福岡方に連結されている6両編成の場合は、その編成を指して『3001号車と3002号車』と呼んでいるようです*6。

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両の編成を組成して運用されます。

1次車（3001編成・3002編成・3103編成・3104編成）は車内案内表示装置として扉上部にLED式1行の表示器を搭載しています。新製当初、1次車では車体妻面のLCD式の案内表示装置は3001編成に限り試験設置されていましたが、2次車以降で本格採用するにあたり、他の3編成にも増設されました。なお、2次車以降は扉上部の案内表示器はありません。

新製時から現時点までに大きな改造を受けた車は、3017編成+3018編成（3両+3両。2代目「柳川観光列車『水都』」・2017年7月22日に8000形8061編成からバトタッチする形で運用開始）と、3010編成（5両固定。2代目「太宰府観光列車『旅

*6 西鉄の車両運用を調べる地元趣味者の界限では、西鉄の中での呼び方が知られる以前から、鉄道信号の流儀（起点方を左、終点方を右）にのっとった順序で併結編成の番号を並べて呼んでいた流れがあり、私もそちらの流儀で整理・投稿してきました。途中から両者併存となっていたようですが、2012年頃に主要な調査者が自分だけとなっていた時期に、さも当然のように『福岡（天神）方から並べよ』と宣言していたら、現在まで続く趣味界限での表記の混乱は無かったかもしれません。

表 1.3. 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 1.4. 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 1.5. 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	

人』・2017年9月16日に8000形8051編成の任を引き継ぐ形で運用開始)です。この他、各編成に車内防犯カメラが順次増設されています。

2018年頃～2024年3月改正までの約6年間は、3000形は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した。平日日中の特急が無くなっていた2021年3月ダイヤ改正から2024年3月ダイヤ改正までの3年間の平日ダイヤでは、特急運用組が日中の急行運用、急行運用組が日中の小郡系統普通列車運用に充当されていました。

2024年4月以降のダイヤ混乱解消のため車両運用の変更が18回に渡って行われ、その過程で3000形の組成両数による運用区分は明確なものではなくなりました。8月1日現在のおもな組成と用途は次のようになっています。

- 6両編成組（日中特急運用の一部）
 - 3001 編成・3002 編成（3両+3両）
 - 3103 編成・3108 編成・3114 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）
- 5両編成組（日中急行運用、およびその他組の2両編成と連結しての7両運用）
 - 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）
- その他（5両時は日中急行運用。6両や7両を組むのに使われる場合あり）
 - 3006 編成（3両）・3119 編成（2両）
 - 3007 編成（3両）・3120 編成（2両）

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。2024 年 3 月改正の前までは編成セット間の組み替えはほとんど実施されていみせんでしたが、今回からは日によって相手方が少し変更される例が増えています。

6 両編成組は平日・土曜・日祝の日中特急運用に入れることが想定されていますが、平日朝ラッシュ時間帯の輸送力確保、およびダイヤ混乱解消を最優先とした結果、5 月 2 日以降の平日日中の特急運用充当は 2 個系統だけとなっているほか、土曜ダイヤ、日祝ダイヤの特急運用 1 個系統からも外されています。

その他、午後から深夜にかけての福岡（天神）～筑紫間の普通列車、そこから続く夜間帯の急行列車の運用にも 6 両編成組が充当されます。

特急運用に入った場合は走行距離が極めて長くなりやすく、重要部検査周期も走行距離基準の方に先に達するため、1 回の全般検査周期の間に 2 回の重要部検査が入ります。かつては土曜ダイヤや日祝ダイヤで 1 日に 1,000km 近く走る車両系統もありましたが、今改正で運用時間帯がやや短くされたことと、さらにその後発生した大規模な運用変更で平日を中心に特急運用の多くから外されてしまったことから、週あたりの走行距離が大幅に短縮されました。

5 両編成組は、平日・土曜・日祝の日中の急行運用 7 個系統中 2～3 個系統に入ります。従来は 5 両固定編成（3 本）と 3 両+2 両編成（2 本）の両方の組成が常に存在し

て運用され、3両+2両は2018年頃から編成ペアがほぼ完全に固定されていましたが、3000形7両編成の運用が登場した6月23日(日)運用変更以降、7両編成を組むために3両+2両編成を分割して2両の方を利用し、残る3両はもう1ペアの3両と組んで6両編成で運用する事例が登場しました。

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個系統専従となります。また、平日は夕方、および夜間に再出庫して太宰府線に関係しない普通列車運用を担当します。

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。

2014年3月に5123編成が運用を離脱して救援車兼検測車・900形911編成に改造された他、2017年4月以降、9000形と交代する形で運用離脱・廃車が進み、2024年8月現在、25編成81両(3両編成15本、4両編成9本)が在籍しています。離脱状況については巻末付録の表3.1を参照ください。

5000形は特急・急行・普通列車に幅広く入り、4両編成が単独で普通列車に運用されるほか、特急列車や急行列車向けには6両編成・7両編成を組んで活躍しています。

2024年3月16日ダイヤ改正当初まで3両編成単独の運用がありましたが、ダイヤ混乱を是正するための運用変更が重なった結果、6月24日(月)施行の運用変更により単独運用が消滅しました。

5000形は編成数が減りつつあり、2024年3月改正で一度は運用数が大幅削減されたものの、2024年4月以降のダイヤ混乱解消の立役者として日中の特急・急行列車の定期運用に復帰するなど、以前よりも最前線で活躍する機会が増えています。

表 1.6. 5000形3両編成(McMTc)

編成	所属基地
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	柳川
モ 5124 — モ 5324 — ク 5524	柳川
モ 5125 — モ 5325 — ク 5525	柳川
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
15本 45両	

表 1.7. 5000 形 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	

表 1.8. 5000 形 4 両編成（中間付随車増備・McMTTc）

編成	所属基地
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
5 本 20 両	

前回改正以降、3 両編成組は 5104 編成・5111 編成・5113 編成が運用離脱・廃車となり、5122 編成・5124 編成・5125 編成の所属（列車検査・月検査受け持ち）が柳川検車に変更されています。また、2023 年 12 月末に 5131 編成が運用離脱・廃車となり（運用の最終記録は 2023 年 12 月 27 日）、後期の 5000 形 4 両編成、特に 1991 年に中間付随車を組み込んだ編成から廃車が発生しました。これは老朽化以外の理由による淘汰の段階に進んだと考えられる事象です。

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、車体更新および制御装置更新工事が順次施工されました。その過程で当初は制御電動車だったモ6156とモ6157が電装解除されて制御車ク6156とク6157に改番されました。2019年3月13日に、6050形6053編成を3両編成化(中間電動車ユニットのうちモ6253を廃車し、残るモ6353に電動車関係機器を集約)して観光列車『THE RAIL KITCHEN CHIKUGO』が誕生しました。

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。2024年3月改正からは、6000形・6050形4両と7000形(2両編成)とを連結して6両4ドアとする車両運用が開始されています。

表 1.9. 6000 形 4 両編成 (Tc₁M₁M₂Tc₂)

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

表 1.10. 6050 形 4 両編成 (Tc₁M₁M₂Tc₂)

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

7000形・7050形

2両編成で4扉（7000形・2001年2月17日営業開始）および3扉（7050形・2003年導入）のロングシート車両です。2024年8月現在、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。

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。ワンマン運用の設備や装置は3000形や9000形も装備していますが、現在ワンマン運転を行うのは7000形・7050形だけです。また、この両形式に限り「甘木線最高速度制限装置（リミッタ）」を搭載しています。

7000形と7050形は基本的には区別なく運用されていますが、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～5月13日に7000形を併結する形で6両4ドアとなる編成を組み、タラッシュ運用に充当されました。その後、2024年3月ダイヤ改正で定期運用となり、急行列車を含む運用で活躍しています。

7000形・7050形は特急列車に充当されることは基本的にはありません。また、7000形だけ、7050形だけで組成された特急・急行列車は、2015年度後半の代走運用や、早朝の4両編成急行列車の定期運用以外では実施された履歴がありません。ちなみに、ダイヤ乱れ時の特別な運用事例としては、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。

2025年度以降に7050形を改造して貝塚線に転属させ、経年60年に達している編成が出ている600形を置き換える計画が公表されています。

表 1.11. 6000形 3両編成 (Mc₁TMc₂)

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 1.12. 6050形 3両編成 (Tc₁MTc₂)

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	

表 1.13. 7000 形 2 両編成 (McTc)

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

表 1.14. 7050 形 2 両編成 (McTc)

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

9000 形

5000 形の置き換えを目的として導入が進んでいる 3 扉のロングシート車です。1 次車 (9001 編成・9002 編成・9103 編成・9104 編成) の運用が 2017 年 3 月 20 日に開始されました。2024 年 7 月現在、15 編成 36 両 (3 両編成 6 本・2 両編成 9 本) が在籍しています。また、現時点で川崎車両 (鉄道車両メーカー) の工場に 9000 形の新造車らしき姿があったとの目撃情報があり、今年度中の追加導入が期待されます。今後さらに 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。

9000 形は他形式の車両との連結運用は考慮しない設計となっているため、3000 形などとも連結はせず、9000 形だけで連結して運用を組んでいます。2024 年 3 月改正のダイヤでは 2 両編成、3 両編成の単独運用はなく、2 編成以上を併結しての 4 両編成 (2 両 +2 両)、5 両編成 (3 両 +2 両)、6 両編成 (3 両 +3 両、もしくは 2 両 +2 両 +2 両)、7 両編成 (3 両 +2 両 +2 両) で運用されています。

2024 年 7 月現在、日中の急行列車を中心に特急・急行・普通列車 (ワンマン運用を除く) に幅広く運用されています。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、2023 年度の増備からは日中の普通列車運用にも顔を見せるようになりました。2024 年 4 月 23 日以降は平日日中の特急列車の定期運用も受け持っています。

表 1.15. 9000 形 2 両編成 (McTc)

編成	所属基地	運用開始日
モ 9103 ー ク 9503	筑紫	2017.03.20
モ 9104 ー ク 9504	筑紫	2017.03.20
モ 9105 ー ク 9505	筑紫	2017.05.26
モ 9109 ー ク 9509	筑紫	2019.03.25
モ 9110 ー ク 9510	筑紫	2019.03.25
モ 9111 ー ク 9511	筑紫	2021.08.11
モ 9112 ー ク 9512	筑紫	2021.08.11
モ 9113 ー ク 9513	筑紫	2023.10.31
モ 9114 ー ク 9514	筑紫	2023.10.31
9 本 18 両		

編成の略記

趣味界で編成番号を書く時に、特に他の数字と区別したい場合に末尾に「F」を付けることがあります。このFは“Formation”=「編成」の意であらうと思われます。おもに先頭車の車番をもって編成を表す事業者の趣味界に多いようです。ちなみに、名古屋市交通局の趣味界の方ではFの代わりに“H”（おそらく“HENSEI”）を使っているようです。

表 1.16. 9000 形 3 両編成 (Tc₁MTc₂)

編成	所属基地	運用開始日
ク 9001 ー モ 9301 ー ク 9501	筑紫	2017.03.20
ク 9002 ー モ 9302 ー ク 9502	筑紫	2017.03.20
ク 9006 ー モ 9306 ー ク 9506	筑紫	2017.05.27
ク 9007 ー モ 9307 ー ク 9507	筑紫	2017.05.31
ク 9008 ー モ 9308 ー ク 9508	筑紫	2019.03.25
ク 9015 ー モ 9315 ー ク 9515	筑紫	2023.10.31
6 本 18 両		

1.5.2 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 1.17 および表 1.18 において「6000形」は6050形も含み、6000形と6050形は完全に共通運用となっています。また、「7000形」は7050形も含みますが、2024年3月改正以降は原則として4両編成を組んだ状態で北部区間の普通列車運用に入ることはなくなりました。

表 1.17. 主な車両割り当て (平日ダイヤ)

	朝	昼	夜
特急	3000 形 6 両	3000 形 6 両	5000 形 7 両
	5000 形 6 両	5000 形 6 両	6000 形 7 両
	6000 形 6 両	6000 形 6 両	
	9000 形 6 両	9000 形 6 両	
急行	5000 形 7 両	3000 形 5 両	3000 形 5 両
	6000 形 7 両	5000 形 6 両	3000 形 6 両
	6000 形 4 両	9000 形 5 両	5000 形 6 両
	+ 7000 形 2 両		6000 形 4 両 + 7000 形 2 両
普通	3000 形 5 両	5000 形 4 両	3000 形 5 両
	3000 形 6 両	9000 形 4 両	3000 形 6 両
	9000 形 6 両	6000 形 4 両	5000 形 4 両
		7000 形 4 両	6000 形 4 両

表 1.18. 主な車両割り当て (土曜ダイヤ・日祝ダイヤ)

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

第 2 章

ダイヤ混乱対策のための 断続的な車両運用変更

当冊子の冒頭で述べた通り、今回のダイヤは 2024 年度の当初から、悪天候などの外的要因が存在しないのに、大橋→福岡（天神）間に端を発して天神大牟田線・甘木線の全線にわたり最大十数分の遅延が連日生じるという、過去に類を見ない事態が発生しました。ただし、太宰府線は直通の急行列車関係を除き完全に分離独立した運用のため、比較的影響を受けずに済みました。

そしてついに、4 月 15 日（月）の小雨の日に、急病人救護等が発生しない純粋な乗降手間取りが原因の遅延が雪だるま式に増え、最大 21 分遅延する事態に至りました。

この連日の遅延のため、地元の新聞『西日本新聞』の特命取材班に利用客からの問題提起が寄せられ、取材報道が行われるなど、地元ではやや目立つ事態となりました。車両運用の変更や、特に混雑が激しい各駅での旅客誘導等の施策が実施されましたが、最終的に遅延が目立たなくなったのは、混乱が始まってから 2 か月近く経った 6 月初頭のことでした。

本件対策のためと思われる車両運用の変更は、昨年度末に1件行われた他、新年度が始まって半月ほど経った4月19日（火曜日）から本格的に開始されました。以降、5月中までは1～2週間ごとに変更が発生し、少し間を置いて6月下旬からさらに追加の変更が発生しています。変更日について、一連のものと思われる組をまとめると、次のように分けられます。

- 1回目 3月27日（水）
- 2回目 4月19日（金）
- 3回目 4月21日（日）・22日（月）
- 4回目 4月23日（火）・24日（水）
- 5回目 4月26日（金）
- 6回目 4月27日（土）・28日（日）
- 7回目 5月1日（水）・2日（木）・3日（金・祝）・4日（土）
- 8回目 5月12日（日）・13日（月）
- 9回目 5月14日（火）
- 10回目 5月18日（土）・19日（日）
- 11回目 5月30日（木）・31日（金）・6月1日（土）・2日（日）
- 12回目 6月15日（土）・16日（日）【※時期推定】
- 13回目 6月22日（土）・23日（日）
- 14回目 6月24日（月）・29日（土）・30日（日）
- 15回目 7月1日（月）
- 16回目 7月6日（土）
- 17回目 7月13日（土）
- 18回目 7月26日（金）・27日（土）・28日（日）

これらの運用変更について以下に列挙します。

2.1 原点：3月16日（土）ダイヤ改正

2024年3月16日（土）に、1年半ぶりのダイヤ改正が実施されました。今回の改正では平日日中の特急列車の復活、新駅・桜並木駅の開業など明るい話題が多かった他、朝ラッシュ時間帯に高宮・平尾に停車する急行列車が登場するなど面白い内容もあり、新ダイヤには大いに期待していました。

ダイヤ施行から数日の観察で面白い車両運用の存在も明らかになり、趣味的には非常に得るものが多いダイヤと分かって、これは楽しめそうだと小躍りしていました。

この時点での車両運用上の特徴は次の通りでした。

- 6000 形・6050 形 4 両と 7000 形 2 両の組み合わせによる 6 両 4 ドアの列車の出現。うち 1 本は筑紫駅構内で編成分割を実施。
- 6000 形・6050 形の 3 両 2 本を組み合わせた 6 両 4 ドアの列車も復活。
- 5000 形 3 両単独の運用が天神大牟田線から消えたものの太宰府線に登場。
- 筑紫以南で 5000 形 4 両単独の運用が消滅し、筑紫以南へ入線するのは 7 両編成の一部となった時か代走の時に限られるようになった。
- 9000 形 4 両 (2 両 +2 両) の定期運用が誕生。
- 朝ラッシュ運用終了後、朝のうちに柳川まで走って入庫する運用が登場。
- 3000 形 3010 編成 (太宰府観光列車『旅人』編成) の本務外運用 (アルバイト運用) が増えた。

新しい要素が多く導入された新ダイヤは順調に運行されていました。……**4 月になるまでは**、という但し書きをつけねばならなくなりましたが。

今回のダイヤ改正では、朝ラッシュ時間帯においても減便・減車がところどころ実施されており、従来は 7 両 4 ドアの急行が 4 本連続して上ってきていた時間帯にも 6 両 4 ドアの急行が交じるようになりました (6 両 4 ドアの急行には女性専用車両は設定されません)。また、従来より存在したクロスシート車 (3000 形) による朝ラッシュ運用の時間帯がずれ、前後の列車との間隔やそれらに充当される車両形式・設備 (両数・3 ドア/4 ドア) が変わりました。

この時にすでに部分的に問題が出ていたのか、実は新年度のラッシュが始まる前に車両系統 1 つの充当車両形式が変更されていて、朝ラッシュ真っ只中に入ってくる 3000 形 5 両の普通列車がロングシート車 (9000 形 5 両) に置き換えられました。その車両系統の前後も、ちょうど利用客が多くなる春日原駅以北において 3000 形の 5 両・6 両が充当される列車が団子になっており (この先の表 2.4 を参照ください)、さすがに朝ラッシュ時にクロスシート車が固まり過ぎるのはまずいとの見解になったのでしょうか。……残念ながらこれだけではこの先の混乱を防ぐことはできませんでした。

新年度、4 月 1 日が月曜日だったことから、平日に学校に行く新入生、平日に働く新社会人はいきなり 5 日間の活動をする羽目になりました。そして COVID-19 (新型コロナウイルス感染症) が見た目上落ち着き、従来在宅勤務を推奨していた企業の中にも従前の出社勤務を要請するところが多かったと聞いています。あまり乗り慣れていない人が例年になく多い状態でした。

それが大混乱を招くに至りました。

2.2 新年度：平日朝ラッシュの連日遅延

4月第2週に入り、多少は通勤通学に慣れてくるだろうといういつもの考えは裏切られました。この時期になると高校2・3年生の授業も始まるため、さらに朝ラッシュ時間帯の乗客が増えます。客が増え、遅延も増え始めました。4月以降の遅延状況をいくつかの日に観察していましたので、その状況を表2.1にまとめました。

表2.1. ダイヤ改正後の遅延状況（4月～6月初頭）

日付	最大遅延	状況
4月9日(火)	5分	
4月11日(木)	12分	急病人救護を実施した影響
4月12日(金)	10分	天候：曇一時晴
4月15日(月)	21分	小雨程度
4月16日(火)	数分程度	
4月17日(水)	数分程度	
4月18日(木)	数分程度	
4月19日(金)	数分程度	
4月24日(水)	8分	
5月1日(水)	10分	
5月2日(木)	5分	
5月7日(火)	8分	
5月17日(金)	8分	
5月24日(金)	11分	
5月28日(火)	9分	
5月31日(金)	4分	
6月3日(月)	6分	

私は生まれてから今まで、途中仕事で沿線を離れていた3年間を除いて、一貫して西鉄の沿線にいて、高校生になった2006年以降は通勤・通学のために連日利用していました。その通算15年間、毎日これほどまでに遅れたのは経験したことも見聞きしたこともありませんでした。文字通りの前代未聞の事態でした。

近距離のお客さんであっても時刻表があてにならないのでは困りますし、本数が少なくなり、早く行くためには乗った列車から降りるわけにもいかない中長距離利用者も困り果てる事態が見られました。そして、最も割を食ったのは、8時台に福岡（天神）駅を出発する下り列車を途中の駅から利用する人でした。たとえば我が最寄り駅・三国が丘駅から下る人がだいぶ苦しみました。

というのも、朝ラッシュ時は上り列車が遅れると、その折り返しもどうしても遅れが縮まらないタイトなダイヤにせざるを得ない現状があるからです。それでいてラッシュ後であるため、南に下るにつれて列車本数が減る問題があります。三国が丘駅ですと下り急行毎時 2 本、普通列車のうち、久留米・大善寺まで行ってくれるのが毎時 2 本（小郡で後の急行が先発）、小郡までが毎時 2 本になっています。久留米までですと有効本数は実質 2 本（急行）だけです。列車が遅れても繰り上げて乗れるような前の列車などなく、遅れた列車に乗るしかありません。30 分間隔の列車が多少遅れるだけでも、その先のバス乗り継ぎの問題で病院通いの人がその煽りを食って予定が狂います^{*1}し、一番最悪なのが、列車が 25 分くらい遅れて、目の前で列車が出て行ってしまうことです^{*2}。次の列車は最大 30 分待ちです。THE END です。

他のお客さんの感想は当時のリアルタイムでは把握していませんでしたが、後の西日本新聞の報道から推察するに、まさに影響を受けていた朝ラッシュ時間帯の通勤利用客からは激しく混むようになったことへの不満と同時に、この連日の遅延に対する面でもかなりの不安と不満がたまっていたようです。

遅延が連日起きていたため、もしかしたら早速 4 月第 2 週からはさらなる車両運用変更案の検討が始まったいたのかもしれませんが。ただ、この時点では 3 月末に実施された一部車両運用変更以外は、代走等の臨時運用変更が実施された様子はほとんどありませんでした。この状態で、ついにダイヤが崩壊しました。4 月 15 日（月）の朝でした。

2.3 4 月 15 日（月）：ダイヤ崩壊

当日朝は全線にわたり小雨で、雨量規制による徐行運転が行われるような強さの雨ではありませんでした。8 時台の気象庁アメダスの観測値では、太宰府観測点^{*3}で 0.5mm/h、久留米観測点^{*4}で 1.0mm/h、大牟田観測点^{*5}で 0.0mm/h、福岡管区気象台^{*6}では 0.0mm/h で、7 時台もほぼ同様の降水量であったため、特段運行の障害となるような気象条件ではありませんでした。当日は在宅勤務としていたため、この日のダイヤの混乱は自宅から列車在線位置案内の画面を観察し続ける形でモニタリングしていました。

*1 電車からバスに乗り換えて久留米大学病院に行く人がわりといます。

*2 我ら地方都市郊外の民は、1 時間に数本の列車に合わせて、列車出発の 5 分前～2 分前にホームに着くようにわらわらと押し寄せるものなのです。

*3 太宰府市大佐野 5 丁目、西鉄二日市駅から西方約 2.5km、県立福岡農業高校のそばに立地。

*4 久留米市津福本町、津福駅の北西約 750m にある久留米市中央浄化センター内に立地。

*5 大牟田市笹原町、大牟田駅から南東に約 3.2km、市立平原小学校の敷地内に立地。

*6 福岡市中央区大濠 1 丁目、西鉄福岡（天神）駅を基準とすると西方約 2.3km に所在。

8時16分頃、西鉄電車の運行情報を発信する公式 Twitter^{*7}アカウント (@nishitetsu_info) が遅延情報の通知ツイート^{*8}を發しました。文面は以下の通りです。

4月15日8時16分 西鉄電車運行情報 (@nishitetsu_info) のツイート

(4/15 8:16 現在)

<お客さま混雑による遅れ>

●天神大牟田線（太宰府線・甘木線含む）

発生時間 07時54分

発生場所 二日市駅

お客様混雑のため一部列車に5分～10分の遅れが発生しています。

8時18分時点では、大橋駅以北の上り線に10分遅れに達した普通列車や急行列車が3本、その後ろからは7分遅れの急行が接近していましたが、下り線には特段目立つ遅れはまだ出ていませんでした。当時は連日の遅延にため息をつきつつも、この遅延もまもなく9時前には収まるだろうと見ていました。しかし、残念ながらそうはなりませんでした。

それから10分ほど経った8時31分頃には、上り薬院駅にようやく到着した3070列車（小郡7:11発、福岡（天神）行普通列車。当日は3000形3017編成+3018編成・柳川観光列車『水都』編成を充当）が**17分延にまで遅延が増大**し、その後にも同様の遅延時分に達した列車が複数出始めました。このあたりから徐々に福岡（天神）発の下り列車に遅れが波及し始めました。

9時過ぎ、入社勤務日であれば三国が丘駅を出発する時刻で、自分がいつも乗るJ090列車（小郡9:03発、福岡（天神）行普通列車【筑紫から急行】）は定時運転で出発していました。その頃、三国が丘駅に到着する下り列車はすでに20分近い遅延となっており、いつもなら三国が丘駅に行く時間にちょうど見ることができるはずのG083列車（福岡（天神）8:38発、花畑行急行列車）が21分遅れでようやく大橋駅を出たばかりだという大惨事でした。

9時26分の時点では、二日市駅近辺に19分遅れの普通列車がいたり、のちに本日の最大遅延を叩き出してしまうA091列車（福岡（天神）9:00発、大牟田行特急列車）が15分遅れで在線していました。その後、A091列車は久留米を出た9時59分頃には**最大遅延21分**となりました。結局、全線にわたるこの遅延が解消されたのは昼過ぎ

^{*7} Xとかいう奇怪な名前では呼びません。

^{*8} https://x.com/nishitetsu_info/status/1779649988118884437

で、公式 Twitter からの遅延解消・正常なダイヤへの復帰を知らせるツイート^{*9} が来たのは 13 時 08 分になってからでした。

4 月 15 日 13 時 08 分 西鉄電車運行情報 (@nishitetsu_info) のツイート

(4/15 13:08 現在)

お客さま混雑の影響で、列車遅れが発生していましたが、現在一部列車を除き、通常ダイヤに復旧いたしております。ご利用のお客さまには、ご迷惑をおかけしましたこととお詫び申し上げます。

小雨でこの最大遅延時分、この収束までの遅さになるなどまさに前代未聞（2 回目の言明）であるため、私は今年のダイヤや車両運用などに大問題が存在していたと強く推認するに至りました。

2.4 遅延に関する見解等

2.4.1 西鉄における分析と対策（5 月中旬時点）

この遅延について、西鉄が西日本新聞の取材に答え、「ダイヤ改正によって客の乗車パターンが変化した上、新年度で利用経験のない客が増えたこと、感染症に関する行動制限がなくなって初めての春であることなどによる『複合的なもの』^{*10}」との見解を示しています。

西鉄が実施した遅延への対策としてこの新聞記事に挙げられていたのは、車両運用の変更の他、『平尾、高宮、大橋の 3 駅に係員^{*11}を配置し、ホームでの誘導（奥まで詰めるよう声掛けをする）を強化した』取り組みの 2 つでした。昭和の時代であれば容赦なく押し込む『押し屋』としての任務になっていたと思われるが、現代では強制的に押し込むのは困難なので、自主的に詰まっただいて、薬院や福岡（天神）までの数分我慢してもらうくらいしか取れる策がありません。

^{*9} https://x.com/nishitetsu_info/status/1779723474292051997

^{*10} 西日本新聞 2024 年 5 月 19 日ウェブ配信記事「ダイヤ改正の西鉄天神大牟田線、4 月の朝ラッシュ時に多客遅延 『身動きできない』苦情や意見 150 件—5 月に入ってから『状況改善』」
<https://www.nishinippon.co.jp/item/n/1212619/>

^{*11} 現地詳細はまだ見ることはできていませんが、西鉄ではこうした列車運転がかかわる業務には駅係員（子会社社員）を増派して担当させることは基本的になく、本社の運転部門から人が派遣されているものと思われます。イベント時にはよく見られる光景です。

2.4.2 各駅の様況について SNS 等で見られたレポート

この新ダイヤで新年度に入った後、各地で様況を見た人から SNS に寄せられた観察情報がいくつもあります。

ひとつめは、ラッシュ真っ只中に投入された 3000 形 5 両・6 両編成（クロスシート車・3 ドア）の普通列車に客がなかなか乗れず、駅出発が遅れる事態が多発していたとの知らせです。この光景は井尻・高宮・平尾で見られていたとのことでした。

また、高宮・平尾では、新たに停車するようになった急行列車（S 急行）が超満員で乗れない状態ながら、停車してドアが開く以上は乗車を試みる客がいて、発車に手間取る事例もあったとのことでした。

2.4.3 私見（あるいは一利用者兼オタクの憶測）の追加

西鉄による要因の見解はおおむねもっともであると評することができます。私は鉄道趣味の中でもとりわけダイヤ・信号・運転保安に関することに興味を持っており、かつて3年間は鉄道信号に関する仕事を多少はしていたので、運転保安関係の観点からも様況の追加説明を試みます。様況証拠からの憶測の開陳に過ぎませんが。

大橋駅での列車待避がなくなったために生じた課題

今回の改正により、S 急行が運転される朝ラッシュ時間帯の上りでは、大橋駅で普通列車が後の急行列車を待避することがなくなり、到着後すぐに発車して高宮駅へ向かうようになりました。このようなダイヤパターンになったことにより、雑餉隈駅や井尻駅での乗降のために遅れが発生した分を回復できなくなったのではないかと私は考えています。

大橋駅で待避が発生する場合は、普通列車が遅れても後の急行列車が大橋駅で追いついて先行することにより、急行列車は遅れの影響を受けないか、あるいは遅れたとしても通過運転で遅れを拡大させずに済み、また、普通列車は待避時間で遅れを回復させることが可能です。

一方、大橋駅で後の急行列車を待避しない場合は、雑餉隈駅や井尻駅で遅れた時間分を回復する機会がありません。大橋駅での停車時間が特別に長く取られているわけではないので、遅れたら遅れたまま進みます。後の急行列車もその後を進まざるを得ず、高い確率でそのまま先行の普通列車の遅延分だけ遅れます。

今年の春の遅延状況を観察していた限りでは、先行列車が遅れて大橋駅以北で詰まり、そのまま後の列車に波及していくため、大橋駅付近を境に福岡（天神）方は大きく遅延した列車がいる一方、二日市・久留米・大牟田方はほぼ定時運転で上ってくる

という状況が在線表示上で観察されました。

大橋駅以北で通過運転できなくなったために生じた課題

上記とも関連しますが、平日朝ラッシュ時間帯以外は、上り特急・急行列車は大橋駅から薬院駅までノンストップで走行します。この区間は 110km/h で快走しており、場合によっては遅れを少し縮めることができるような区間でもあります。しかし、平日朝ラッシュは全列車が各駅に停まるため、普通列車と同じような走り方しかできず、停車駅である以上はドアを開閉して乗降させなければなりません。前節で紹介した目撃情報によれば、詰めるスペースのない満員の列車への乗車を試みるなどの乗降手間取りにより、遅延がさらに増すような事態に陥っていたようです。

大橋駅の信号保安設備（連動装置）の仕様上生じる課題

鉄道信号に関する専門的な観点からは、平日朝ラッシュ時間帯における大橋駅の着発線運用のため、今までだと大橋駅では起こらなかったような信号制御（朝ラッシュ時間帯以外の運用では生じることがほぼないパターン）が発生する可能性を考えました。

鉄道では、複数の線路とその間を移るためのポイント（転轍機）を持つ駅^{*12}において、列車の衝突や脱線、誤った線路への進入を防ぐため、ポイント（転轍機）の確実な切り換えと切り換え結果の保証をし、列車の進入・進出の許可をその切り換え状況に合わせて正しく信号の現示として表すシステムがあります。このシステムを実現するための装置を「連動装置」と称します。現代では継電器（リレー）を組み合わせたシーケンス制御回路やプログラムにより、各転轍機や信号機を、列車の在線位置の条件をチェックしつつ指示通りに列車や車両が移動できるよう制御しています^{*13}。

連動装置は、列車の安全を保つように列車の位置関係や転轍機の開通方向などの条件チェックを行い、その条件下で許される速度でのみ進入を許可する信号を現示するように構成されています。基本的には最も下位の（速度制限が厳しい）信号現示での進入を許可し、その上でさらに先の一定の範囲に他の列車がおらず、かつ、他の列車を進入させないよう転轍機や信号機を制御できる場合には制限を緩和してより上位の現示を出し、列車が高速に進入できるように制御されます。

今回のダイヤ改正では、大橋駅の平日朝ラッシュ時間帯において、3 番線（上り本線）と 4 番線（上り副本線）を適宜振り分けて使うようになりました。その際に、どちらか一方の着発線から列車が出発したすぐ後に、もう一方の着発線に列車が進入す

^{*12} このような駅を『停車場』と称します。停車場の概念はもう少し広く、ポイントを有しない形態もあります。

^{*13} ちなみに西鉄が各停車場に設置している連動装置は、そのすべてが継電器（リレー）により制御論理が組まれた『継電連動装置』となっています。

るような場面が生まれました。

大橋駅のような構造の本線と副本線で一方の線から列車が出発中の場合は、もう一方の線へ進入しようとする後続列車がオーバーランしたら、先行の列車に衝突してしまう可能性があるため、駅に進入できないか、警戒信号現示での進入（25km/h 以下での運転を許可）となります。大橋駅は第二場内信号機に警戒信号を現示できるため、警戒信号現示が出ます。

公式発売のダイヤグラムを読んだ限りでは、進入と進出が同時に起きる機会は本来ならばせいぜい1回か2回しかありませんでしたが、この春はダイヤが乱れていたせいで、そうした場面が予想以上に起きていたのではないかと思います^{*14}。

本来なら注意信号現示（西鉄では 50km/h 以下での運転を許可）でスムーズに進入できるはずが、遅延により予定外の警戒信号現示での進入が発生してしまうと、列車の到着がさらに遅れる分、後続の列車にも影響が及びます。

西鉄のATS（自動列車停止装置）の仕様上生じる課題

西鉄のATS（自動列車停止装置）は速度照査機能を持ち、地上子を設置した一定の地点において規定の速度を超過していた場合には非常ブレーキが動作し、列車を停止させるようになっています。その機能は「点制御・連続照査型」で、ある地点の地上子で受信した照査速度の情報は、少なくとも次の地上子に到達するまでは、照査速度が上がる方向にも、照査速度が下がる方向にも変更されません。

この方式のATSに存在する運用上特に課題になる事項が、速度照査が発生するような信号現示を受けた後に、信号現示が上がるなどしてその速度制限がなくなっても、次の地上子に到達するまで情報を上書きして消すことができないというのがあります。これにより列車が必要以上に徐行運転を強いられる場面が現れ、特に列車本数の多い時に出現しやすくなります。列車の安全は十分に保たれますが、「ここですぐに加速できたら遅れが縮まるのにな……………」という場面がそこそこ出てきます。

2.5 運用変更の実施

新年度を迎える直前から車両運用の変更が始まりました。数日前から計画されていたのか、それともさすがにまずいと考えて臨時に変更をしたのかは不明です。西鉄はもともと車両検査時の他形式代走を比較的多く実施する、どちらかといえば車両運用の流動性は高い部類の事業者に入ります。2010年代中盤まででしたら、あらゆる形式の検査代走で5000形の6両編成が登板するのが日常茶飯事でした。もっとも、施行

^{*14} 在線表示のアイコンと遅延分数の表示で観察したこと以外は断片的な現地記録しかないので、断定はできませんが。

日が年度最終週の水曜というやや中途半端な時期のため、利用動向を見てただちに施行した説を私は支持します。

2.5.1 1 回目変更：3 月 27 日（水）

1 回目の変更では、朝ラッシュ時間帯のまっただ中に福岡（天神）駅に到着する列車から、3000 形（3 ドアクロスシート車）運用をまず 1 本排除してロングシート車の 9000 形に変更する措置が取られました。

表 2.2. 2024 年 3 月 27 日（水）車両運用変更（通算 1 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4070（日中区分 J01）	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化

この車両系統の 1 番目の列車が普通 4070 列車（筑紫 7:19 →福岡（天神）8:07）です。桜並木駅・雑餉隈駅・井尻駅場面でこの列車に先行していた列車・普通 2062 列車（花畑 6:41 →福岡（天神）8:03）がこの当時 3000 形 5 両編成で、7 時台後半に収容力が不足するクロスシートで 5 両編成の列車が 7 分ほど空けて立て続けに上ってきており^{*15}、非常に混雑していたと井尻駅を利用している方からの証言がありました。

のちに、2062 列車を含む車両系統も 6 月 24 日（月）の 13 回目の運用変更時に 5000 形 6 両に置き換えられました。

2.5.2 2 回目変更：4 月 19 日（金）

表 2.3. 2024 年 4 月 19 日（金）車両運用変更（通算 2 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 3063（日中区分 A02）	水都	5000 形 6 両	ロングシート車化
筑 0063（日中区分 A03）	3000 形 6 両	水都	水都編成の運用変更

本格的な運用変更が始まったのがこの 4 月 19 日からでした。

先の 4070 列車の後を走り、桜並木・雑餉隈・井尻の 3 駅の客を苦しめるかのよう

^{*15} ちなみにこの時間を調べると、ダイヤ改正当初はこの直後に書く 3070 列車のその次の列車まで、6 本連続で 3000 形の 5 両または 6 両が普通列車として上って行っていました。時刻表を後で掲げます。

に連続して走ってくるクロスシート車充当列車の 1 本、3070 列車の柳川観光列車『水都』編成が運用変更を受けて時間がずれ、玉突きで 3000 形 6 両一般車運用が朝ラッシュから 1 本追放されました。

水都編成運用を少し繰り上げて遅延をさほど出していなかった 3000 形 6 両の運用の方に充て直し、こちらには救世主ともいべき 5000 形 6 両を引っ張り出して投入することとなりました。変更対象がいずれも日中の特急運用に流れる車両系統であったため、この日から 5000 形 6 両の日中運用が今ふたたび復活しました。

参考までに、改正当初の朝ラッシュ時間帯上りにおける井尻駅発の時刻表と編成を表 2.4 に記載します。

表 2.4. 井尻駅平日上り発車時刻表（3 月 16 日改正当初・いずれも普通列車）

発車時刻	列車番号	編成
7:20	3060	6000 形・6050 形 4 両（4 ドアロング）
7:29	2060	3000 形 5 両（旅人編成・3 ドアクロス）
7:38	3062	3000 形 6 両（3 ドアクロス）
7:47	2062	3000 形 5 両（3 ドアクロス）
7:54	4070	3000 形 5 両（3 ドアクロス）
8:03	3070	3000 形 6 両（水都編成・3 ドアクロス）
8:14	4072	3000 形 6 両（3 ドアクロス）
8:25	2070	9000 形 6 両（3 ドアロング）

2.5.3 3 回目変更：4 月 21 日（日）・22 日（月）

この回では、柳川車両基地に滞泊する編成の変更が実施され、平日朝ラッシュ時間帯の少し前に福岡（天神）駅に到着する急行が 3000 形化されました。土曜日に 3000 形 6 両が柳川に入庫し、翌日曜日に出庫する流れも入れて一巡しますが、この流れが日曜日夕方から開始されたので、一巡したのは 6 回目変更の 4 月 27 日・28 日の時でした。

表 2.5. 2024 年 4 月 21 日（日）車両運用変更（通算 3 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4162	5000 形 6 両	3000 形 6 両	クロスシート車化

表 2.6. 2024 年 4 月 22 日（月）車両運用変更（通算 3 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 G064	5000 形 6 両	3000 形 6 両	クロスシート車化
筑 4142	5000 形 6 両	3000 形 6 両	クロスシート車化

2.5.4 4 回目変更：4 月 23 日（火）・24 日（水）

朝ラッシュ時間帯を走り、日中の特急運用につながる系統がまたひとつロングシート車に置き換えられました。また、福岡（天神）駅滞泊編成の変更が 23 日の夜から実施されています。駅滞泊編成の車両形式を変更した理由は把握できていませんが、この後に実施された別の運用変更の際に、遅延しやすい列車に 4 ドア車の 6000 形・6050 形を入れたかったのかもしれない。

表 2.7. 2024 年 4 月 23 日（火）車両運用変更（通算 4 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 0055 (日中区分 A01)	3000 形 6 両	9000 形 6 両	ロングシート車化
筑 4166	5000 形 7 両	6000 形 7 両	駅滞泊編成の変更
筑 4178	6000 形 7 両	5000 形 7 両	駅滞泊編成の変更

表 2.8. 2024 年 4 月 24 日（水）車両運用変更（通算 4 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
福 4051	6000 形 7 両	5000 形 7 両	駅滞泊編成の変更

2.5.5 5 回目変更：4 月 26 日（金）

前回の変更で捻出したと見られる、6000 形・6050 形 7 両が新たな系統に割り当てられました。この車両系統は朝ラッシュ時間帯のピーク前半に福岡（天神）駅に到着します。

表 2.9. 2024 年 4 月 26 日（金）車両運用変更（通算 5 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 G363	5000 形 7 両	6000 形 7 両	3 ドア→4 ドア

2.5.6 6 回目変更：4 月 27 日（土）・28 日（日）

この変更は、4 月 21 日、および 23 日実施分の変更を土曜ダイヤ・日祝ダイヤへ完全反映したものです。

表 2.10. 2024 年 4 月 27 日（土）車両運用変更（通算 6 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
福 4051	6000 形 7 両	5000 形 7 両	23 日実施分の反映
筑 4182	6000 形 7 両	5000 形 7 両	23 日実施分の反映
筑 4200	5000 形 6 両	3000 形 6 両	21 日実施分の反映
柳 H070	5000 形 6 両	3000 形 6 両	21 日実施分の反映

表 2.11. 2024 年 4 月 28 日（日）車両運用変更（通算 6 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
福 4051	6000 形 7 両	5000 形 7 両	23 日実施分の反映
筑 4182	6000 形 7 両	5000 形 7 両	23 日実施分の反映
柳 H070	5000 形 6 両	3000 形 6 両	21 日実施分の反映

2.5.7 7 回目変更：5 月 1 日（水）・2 日（木）・3 日（金・祝）・4 日（土）

5 月 1 日夜より、花畑駅で夜間滞泊する編成のひとつが 5000 形 6 両から 3000 形 6 両に変更されました。3000 形が花畑駅滞泊編成になるのは、定期運用では初と思われます。また、平日の日中特急運用がまたひとつロングシート車になってしまい、クロスシート車 2 個系統：ロングシート車 3 個系統と、本来日中の特急に入れたいはずの 3000 形をその運用から抜いてラッシュ時に少しだけ走らせるのが主体となってしまうような事態に陥りました。

さらに、3日から日祝ダイヤの特急運用1個系統が5000形6両に変更されたものと推察されます。最初の目撃事例はもう少し後の時期ですが、運用流れの観点からこのタイミングでの変更であると推測しています。

5月2日、3日、4日の花畑駅滞泊関係の変更は、1日の分の反映です。

表 2.12. 2024年5月1日（水）車両運用変更（通算7回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4150	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更

表 2.13. 2024年5月2日（木）車両運用変更（通算7回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
花 G060	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更
筑 4072 (日中区分 A04)	3000形6両	5000形6両	ロングシート車化

表 2.14. 2024年5月3日（金・祝）車両運用変更（通算7回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
花 2060	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更
筑 4082 (日中区分 A01)	3000形6両	5000形6両	駅滞泊編成変更の影響
筑 4172	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更

表 2.15. 2024年5月4日（土）車両運用変更（通算7回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
花 2060	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更
筑 4172	5000形6両	3000形6両	駅滞泊編成の変更

2.5.8 8回目変更：5月12日（日）・13日（月）

運用変更は未だに収まる様子を見せず、12日（日）夜からは大牟田駅滞泊編成が長年続いた6000形・6050形7両から9000形7両に変更されました。これに伴い、平

日は大牟田から始まる A050 系統が再出庫する、筑紫出庫の S080 系統も 9000 形 7 両となりました。

捻出された 6000 形・6050 形 7 両は柳川滞泊に変更され、朝ラッシュ時間帯の長距離の急行列車に回ることとなりました。

表 2.16. 2024 年 5 月 12 日（日）車両運用変更（通算 8 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4170	9000 形 7 両	6000 形 7 両	駅滞泊編成の変更の影響
筑 3190	6000 形 7 両	9000 形 7 両	駅滞泊編成の変更

表 2.17. 2024 年 5 月 13 日（月）車両運用変更（通算 8 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
大 A050	6000 形 7 両	9000 形 7 両	駅滞泊編成の変更
筑 S080	6000 形 7 両	9000 形 7 両	駅滞泊編成変更の影響
柳 G065	9000 形 7 両	6000 形 7 両	3 ドア→4 ドア
筑 4182	9000 形 7 両	6000 形 7 両	3 ドア→4 ドア
筑 4212	6000 形 7 両	9000 形 7 両	駅滞泊編成の変更

2.5.9 9 回目変更：5 月 14 日（火）

ダイヤ改正以降、大善寺系統の普通列車には 5000 形が定期運用で充当されなくなり、これにより筑紫以南での 4 両単独運用が消滅していました。また、4 両編成が 9 本在籍していながら、同時使用が 3 本にまで減っていました。

しかし、この時に穴をことごとく 6000 形・6050 形で埋めたため、そちらの方が常時フル運用のような事態となりました。その事態解消のため、再び 5000 形 4 両が呼び戻されることになったようです。入れ換えは玉突きで行われ、7000 形 4 両運用を 5000 形 4 両で置き換え→捻出した 7000 形 4 両で 6000 形・6050 形 4 両を外す形で行われました。

表 2.18. 2024 年 5 月 14 日（火）車両運用変更（通算 9 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4080 (日中区分 202)	7000 形 4 両	5000 形 4 両	6000 形の負荷軽減？

2.5.10 10 回目変更：5 月 18 日（土）・19 日（日）

8 回目変更のうち土曜ダイヤ分と日祝ダイヤの朝の分がこの 10 回目変更で反映されました。

表 2.19. 2024 年 5 月 18 日（土）車両運用変更（通算 10 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4190	6000 形 7 両	9000 形 7 両	12 日実施分の反映
筑 4210	9000 形 7 両	6000 形 7 両	12 日実施分の反映
柳 G060	9000 形 7 両	6000 形 7 両	12 日実施分の反映
大 A050	6000 形 7 両	9000 形 7 両	12 日実施分の反映

表 2.20. 2024 年 5 月 19 日（日）車両運用変更（通算 10 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
大 A050	6000 形 7 両	9000 形 7 両	12 日実施分の反映
柳 G060	9000 形 7 両	6000 形 7 両	12 日実施分の反映

2.5.11 11 回目変更：5 月 30 日（木）・31 日（金）・6 月 1 日（土）・2 日（日）

この回では、タラッシュ時間帯の混雑緩和を目指したと見られる運用の入れ換えと、14 日の 9 回目変更の完全反映と見られる運用変更がありました。柳川車両基地の夜間滞泊編成が変わった分の反映は、平日ダイヤの柳川出庫分は 31 日から、土曜ダイヤは 6 月 1 日から、日祝ダイヤは 2 日から実施されています。

表 2.21. 2024 年 5 月 30 日（木）車両運用変更（通算 11 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4052 (日中区分 J03)	9000 形 5 両	3000 形 5 両	クロスシート車化
筑 0054 (日中区分 J02)	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化
筑 2063 (日中区分 204)	6000 形 4 両	7000 形 4 両	6000 形の負荷軽減？

表 2.22. 2024 年 5 月 31 日（金）車両運用変更（通算 11 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 1050 (日中区分 G02)	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化

表 2.23. 2024 年 6 月 1 日（土）車両運用変更（通算 11 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4086 (日中区分 G04)	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化
柳 1060	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化

表 2.24. 2024 年 6 月 2 日（日）車両運用変更（通算 11 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 3203	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化
柳 J072	3000 形 5 両	9000 形 5 両	ロングシート車化

2.5.12 12 回目変更：6 月 15 日（土）・16 日（日）

※運用変更はこの時期と推定されますが、決定的な情報が得られていません。

この日から、土曜ダイヤと日祝ダイヤにおいて、大善寺系統の普通列車の 6000 形・6050 形運用と 7000 形運用が入れ換えられたものと推定されます。

土曜ダイヤの施行が週 1 回しかないため、祝日の日数分だけ日祝ダイヤよりも施行回数が少なくなり、調査難易度はかなり高めです。特にこの時期は私の体調が悪くなっていた時期と重なり、また沿線で観察していた方も少ないため、正確な日付を得られていません。

表 2.25. 2024 年 6 月 15 日（土）【日付推定】車両運用変更（通算 12 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 0053 (日中区分 203)	7000 形 4 両	6000 形 4 両	運用入れ換え
筑 4060 (日中区分 204)	6000 形 4 両	7000 形 4 両	運用入れ換え

表 2.26. 2024 年 6 月 16 日（日）【日付推定】車両運用変更（通算 12 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4060 (日中区分 204)	6000 形 4 両	7000 形 4 両	運用入れ換え
筑 4062 (日中区分 203)	7000 形 4 両	6000 形 4 両	運用入れ換え

2.5.13 13 回目変更：6 月 22 日（土）・23 日（日）

今回は久々に大きな変更がありました。

今回の変更で、土曜ダイヤ・日祝ダイヤの日中特急運用についても 5000 形が所定となる変更が発生しました。また、6000 形・6050 形 6 両を別の車両系統に入れるため、従来の車両系統に 3000 形 7 両が充当されるようになりました。3000 形 7 両が定期運用となるのはこれが初です。臨時充当としては、過去には正月ダイヤの日中特急運用、5 月初頭の博多どんたく港まつり輸送態勢時の日中特急運用の代走で見られましたが、近年は設定実績がありませんでした。この 7 両の組成については 5 両固定 +2 両とされています。

3000 形 7 両運用の平日出入庫分への反映は 24 日となりました。24 日には別の車両系統でも大幅な入れ換えがあったため、別建て項目としています。なお、3000 形 5 両を週末は日中急行運用で使うためか、平日ダイヤ施行時の翌日が土曜ダイヤ（平→土渡り）、もしくは日祝ダイヤ（平→日渡り）となる時、および日祝ダイヤ施行時の翌日が土曜ダイヤ（日→土渡り）、もしくは日祝ダイヤ（日→日渡り）の時は、3000 形 7 両ではなく 5000 形 7 両が出庫するようになりました。翌日施行のダイヤの種類により、出庫する車両形式が変わるのも近年では初めて見ることです。

表 2.27. 2024 年 6 月 22 日（土）車両運用変更（通算 13 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4084 (日中区分 A01)	3000 形 6 両	5000 形 6 両	ロングシート車化

表 2.28. 2024 年 6 月 23 日（日）車両運用変更（通算 13 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4082 (日中区分 A01)	3000 形 6 両	5000 形 6 両	ロングシート車化
筑 4180 (翌平日ダイヤ)	6000 形 6 両	3000 形 7 両	クロスシート車化
筑 4180 (翌土曜・日祝)	6000 形 6 両	5000 形 7 両	6 両 4 ドア→7 両 3 ドア

2.5.14 14 回目変更：6 月 24 日（月）・29 日（土）・30 日（日）

24 日からは、3000 形 7 両運用（平→土、平→日渡りの場合は 5000 形 7 両運用）の平日ダイヤへの反映のほか、日中運用複数の差し替えが実施されました。この変更では筑紫出庫の 4072 系統に 2 回目の変更が入り、6000 形・6050 形 6 両編成が充当されることになりました。6000 形・6050 形 6 両が日中特急の定期運用に入るのがこれが初です。

また、5000 形 6 両への差し替えが 2 個系統分行われました。このうち 1 個系統は 3 月 27 日の第 1 回運用変更で 3000 形 5 両から 9000 形 5 両に変更されていたものが再変更を受けました。これにより、5000 形 6 両を組むのに必要な 3 両編成が不足したためか、今改正で登場した 5000 形 3 両単独の太宰府線運用が 5000 形 4 両に置き換えられました。これにより、何かしらの形で長年存在してきた天神大牟田線の 3 両単独運用は突然消滅しました。

24 日の変更は、土曜ダイヤへは 29 日（土）、日祝ダイヤでは 30 日（日）から反映されました。

2.5.15 15 回目変更：7 月 1 日（月）

7 月 1 日からは 3000 形 5 両の運用が減り、5000 形 7 両を投入して 6000 形・6050 形 4 両 + 7000 形 2 両をスライドさせることにより置き換えられました。この本を書いている時点では、平日ダイヤに対する運用変更はこれが最後となっています。

表 2.29. 2024 年 6 月 24 日（月）車両運用変更（通算 14 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 0052 (日中区分 601)	5000 形 3 両	5000 形 4 両	3 両→4 両
筑 G063 (日中区分 G01)	3000 形 5 両	5000 形 6 両	ロングシート車化
筑 4070 (日中区分 J01)	9000 形 5 両	5000 形 6 両	5 両→6 両
筑 4072 (日中区分 A04)	5000 形 6 両	6000 形 6 両	3 ドア→4 ドア
柳 G061	6000 形 6 両	3000 形 7 両	クロスシート車化
筑 4184 (翌平日ダイヤ)	6000 形 6 両	3000 形 7 両	クロスシート車化
筑 4184 (翌土曜・日祝)	6000 形 6 両	5000 形 7 両	6 両 4 ドア→7 両 3 ドア

表 2.30. 2024 年 6 月 29 日（土）車両運用変更（通算 14 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 G063	6000 形 6 両	5000 形 7 両	6 両 4 ドア→7 両 3 ドア
筑 4162	6000 形 6 両	5000 形 7 両	6 両 4 ドア→7 両 3 ドア

表 2.31. 2024 年 6 月 30 日（日）車両運用変更（通算 14 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 G063	6000 形 6 両	5000 形 7 両	6 両 4 ドア→7 両 3 ドア

表 2.32. 2024 年 7 月 1 日（月）車両運用変更（通算 15 回目）

車両系統記号	変更前	変更後
筑 4162	6000 形 4 両 +7000 形 2 両	5000 形 7 両
筑 4176	3000 形 5 両	6000 形 4 両 +7000 形 2 両

2.5.16 16 回目変更：7 月 6 日（土）

7 月 6 日からは、筑紫・二日市系統の普通列車運用の 5000 形が 6000 形・6050 形になりました。

表 2.33. 2024 年 7 月 6 日（土）車両運用変更（通算 16 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4110 (日中区分 456)	5000 形 4 両	6000 形 4 両	3 ドア→4 ドア

2.5.17 17 回目変更：7 月 13 日（土）

7 月 13 日から、日中急行運用（花畑系統）1 個運用が 3000 形 5 両から 6 両に変更されました。

表 2.34. 2024 年 7 月 13 日（土）車両運用変更（通算 17 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4090 (日中区分 G01)	3000 形 5 両	3000 形 6 両	5 両→6 両

2.5.18 18 回目変更：7 月 26 日（金）・27 日（土）・28 日（日）

この回より、今まで翌日の施行ダイヤによって充当車両形式が変わっていた系統が 3000 形 7 両で固定されました。当冊子が対象とする 8 月 1 日現在の車両運用にかかわる変更はこれが最後となっています。

表 2.35. 2024 年 7 月 26 日（金）車両運用変更（通算 18 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
筑 4184 (翌土曜・日祝)	5000 形 7 両	3000 形 7 両	所定車両形式統一

表 2.36. 2024 年 7 月 27 日（土）車両運用変更（通算 18 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 G063	5000 形 7 両	3000 形 7 両	平日の車両形式統一による変更
筑 4162	5000 形 7 両	3000 形 7 両	平日の車両形式統一による変更

表 2.37. 2024 年 7 月 28 日（日）車両運用変更（通算 18 回目）

車両系統記号	変更前	変更後	内容
柳 G063	5000 形 7 両	3000 形 7 両	所定車両形式統一
筑 4180（翌日祝ダイヤ）	5000 形 7 両	3000 形 7 両	所定車両形式統一

2.6 8 月 1 日現在までの総変更数

18 回にわたる運用変更（開始時刻により一連の変更が週初めと週末に分かれたものは別計上）により、現時点までに何らかの変更が加わった車両系統の数は次の通りです。

表 2.38. 車両系統への充当車両形式・編成両数変更

	平日	土曜	日祝
変更数	29	19	17
車両系統総数	78	67	67

また、ここまでの変更について、日付順に変更状況を並べた表を次に示します。

表 2.39. 車両運用変更状況（2024 年 8 月 1 日まで）

通算	変更日	ダイヤ	系統記号	日中区分	変更前	変更後	備考
1 回目	2024.03.27	平日	筑 4070	J01	3000×5	9000×5	1 回目変更
2 回目	2024.04.19	平日	筑 0063	A03	3000×6	水都	
		平日	筑 3063	A02	水都	5000×6	
3 回目	2024.04.21	日祝	筑 4162		5000×6	3000×6	
	2024.04.22	平日	筑 4142		5000×6	3000×6	

次のページへ続く

第2章 ダイヤ混乱対策のための断続的な車両運用変更

通算	変更日	ダイヤ	系統記号	日中区分	変更前	変更後	備考
3回目	2024.04.22	平日	柳 G064		5000×6	3000×6	
4回目	2024.04.23	平日	筑 0055	A01	3000×6	9000×6	
		平日	筑 4166		5000×7	6000×7	
		平日	筑 4178		6000×7	5000×7	
	2024.04.24	平日	福 4051		6000×7	5000×7	
5回目	2024.04.26	平日	筑 G363		5000×7	6000×7	
6回目	2024.04.27	土曜	福 4051		6000×7	5000×7	
		土曜	筑 4182		6000×7	5000×7	
		土曜	筑 4200		5000×6	3000×6	
		土曜	柳 H070		5000×6	3000×6	
	2024.04.28	日祝	福 4051		6000×7	5000×7	
日祝		筑 4182		6000×7	5000×7		
日祝		柳 H070		5000×6	3000×6		
7回目	2024.05.01	平日	筑 4150		5000×6	3000×6	
	2024.05.02	平日	筑 4072	A04	3000×6	5000×6	1回目変更
平日		花 G060	5000×6		3000×6		
	2024.05.03	日祝	花 2060		5000×6	3000×6	
		日祝	筑 4172		5000×6	3000×6	
		土曜	筑 4172		5000×6	3000×6	
	2024.05.04	土曜	花 2060		5000×6	3000×6	
8回目	2024.05.12	日祝	筑 3190		6000×7	9000×7	
		日祝	筑 4170		9000×7	6000×7	
	2024.05.13	平日	筑 4182		9000×7	6000×7	
		平日	筑 4212		6000×7	9000×7	
		平日	大 A050		6000×7	9000×7	
		平日	柳 G065		9000×7	6000×7	
		平日	筑 S080		6000×7	9000×7	
9回目	2024.05.14	平日	筑 4080	202	7000×4	5000×4	
10回目	2024.05.18	土曜	筑 4190		6000×7	9000×7	
		土曜	筑 4210		9000×7	6000×7	
		土曜	大 A050		6000×7	9000×7	
		土曜	柳 G060		9000×7	6000×7	
	2024.05.19	日祝	大 A050		6000×7	9000×7	
日祝		柳 G060		9000×7	6000×7		
11回目	2024.05.30	平日	筑 0054	J02	3000×5	9000×5	
		平日	筑 2063	204	6000×4	7000×4	
		平日	筑 4052	J03	9000×5	3000×5	
	2024.05.31	平日	柳 1050	G02	3000×5	9000×5	

次のページへ続く

第2章 ダイヤ混乱対策のための断続的な車両運用変更

通算	変更日	ダイヤ	系統記号	日中区分	変更前	変更後	備考
11 回目	2024.06.01	土曜	柳 1060		3000×5	9000×5	
		土曜	筑 4086	G04	3000×5	9000×5	
	2024.06.02	日祝	筑 3203		3000×5	9000×5	
		日祝	柳 J072		3000×5	9000×5	
12 回目	2024.06.15	土曜	筑 0053	203	7000×4	6000×4	変更日は推定
		土曜	筑 4060	204	6000×4	7000×4	変更日は推定
	2024.06.16	日祝	筑 4060	204	6000×4	7000×4	変更日は推定
		日祝	筑 4062	203	7000×4	6000×4	変更日は推定
13 回目	2024.06.22	土曜	筑 4084	A01	3000×6	5000×6	
	2024.06.23	日祝	筑 4082	A01	3000×6	5000×6	
		日祝	筑 4180		6000×6	3000×7	日祝→平日渡り
		日祝	筑 4180		6000×6	5000×7	日祝→土曜渡り
		日祝	筑 4180		6000×6	5000×7	日祝→日祝渡り
14 回目	2024.06.24	平日	筑 0052	601	5000×3	5000×4	
		平日	筑 4070	J01	9000×5	5000×6	2 回目変更
		平日	筑 4072	A04	5000×6	6000×6	2 回目変更
		平日	筑 4184		6000×6	3000×7	平日→平日渡り
		平日	筑 4184		6000×6	5000×7	平日→土曜渡り
		平日	筑 4184		6000×6	5000×7	平日→日祝渡り
		平日	柳 G061		6000×6	3000×7	
		平日	筑 G063	G01	3000×5	5000×6	
	2024.06.29	土曜	筑 4162		6000×6	5000×7	1 回目変更
		土曜	柳 G063		6000×6	5000×7	
	2024.06.30	日祝	柳 G063		6000×6	5000×7	
15 回目	2024.07.01	平日	筑 4162		6×4+7×2	5000×7	6000×4+7000×2
		平日	筑 4176		3000×5	6×4+7×2	6000×4+7000×2
16 回目	2024.07.06	土曜	筑 4110	456	5000×4	6000×4	
17 回目	2024.07.13	土曜	筑 4090	G01	3000×5	3000×6	
18 回目	2024.07.26	平日	筑 4184		5000×7	3000×7	曜日による変更廃止
	2024.07.27	土曜	柳 G063		5000×7	3000×7	
		土曜	筑 4162		5000×7	3000×7	2 回目変更
2024.07.28	日祝	柳 G063		5000×7	3000×7		
	日祝	筑 4180		5000×7	3000×7	曜日による変更廃止	

2.7 総括所感

今回のダイヤ改正では、今までにない混乱が生まれ、さらに今までにないほどの規模で車両運用の変更が行われました。車両運用の変更は、各車両形式に対して発生する1車両系統への充当ごとに加算される走行距離が変わってくることを意味します。したがって、それを変えることはダイヤ改正をするに等しい諸々の再計算を必要とします。問題が正されるのは大変良いことですので、そこに前提を置いて、今回のダイヤに関する所感や、以前から存在している課題を述べます。

いびつな列車間隔となる時間帯の存在

ダイヤ面では、前回ダイヤに続くいびつな列車間隔の発生が気になりました。ひとつは平日午前9時台にある、花畑行急行と太宰府行急行が4分間隔で続行するダイヤです。従来は日中のパターンと同じく、太宰府行急行が18分・48分発に設定されていましたが、6分繰り上げられて12分・42分発となっています。間に挟まっていた普通列車とスジを交換した形です。

このダイヤでは、二日市で太宰府からの小郡行普通列車に接続できそう^{*16}ですが、どちらかといえば従来通りに福岡（天神）→二日市間の等間隔な優等列車の設定のままとした方が良かったように思います。この時間帯に筑紫以南への利用はないだろうと、列車の様子を時々見る小郡市民としては思うところです。

他にも、平日の17時台前半と19時台前半にK急行（筑紫行、もしくは二日市行急行）が抜けた際に、残る2本の急行の時刻調整がされずに空きを普通列車で埋める形（実質的には福岡（天神）→春日原間でK急行と普通のスジの入れ替え）となったため、優等列車の運転間隔がいびつになっています。

いびつなダイヤはあまりよい効果をもたらさないと考えているので、何かしらの修正がされることを期待します。

ラッシュ時クロスシート車運用の偏り

38ページの方で述べたように、今改正では朝ラッシュ時間帯の上り普通列車にクロスシート車が集中して導入され、最初の6日間（平日ダイヤ施行日を計上）は6連続、それ以降4月半ばまでは間に申し訳程度に5両編成のロングシート車が1本だけ入るような運用と化していました。

^{*16} 階段を通過して1番乗り場から4番乗り場への移動となるので、時刻表上2分では本当に間に合うかよく判断できません。

朝ラッシュ時間帯の福岡（天神）口において普通列車にクロスシート車を運用する事例は古くから行われてきたものですが、今までのダイヤでは混雑するところにきちんとロングシート車（5000形や9000形の6両編成）を交ぜて設定していたことから、今回このような事態になってしまったのは不可解です^{*17}。

隣のJR九州ではラッシュであってもクロスシート車がごく当然のように運用されますし、少し前はその運用や混雑対応処置（ロングシート化改造が停滞している分を座席撤去で空間確保）が問題になって利用客がこれまた西日本新聞に投書して取り上げられる事態となりましたが、JRの場合はクロスシート車（811系・813系）であっても西鉄3000形よりまだ収容力があります。JRは狭軌（1,067mm）で、西鉄天神大牟田線（太宰府線・甘木線）は標準軌（1,435mm）です^{*18}が、最初に線路を構築した時の線路間隔などに起因するのか、車体の大きさは西鉄の方が小さくなっています。JRの813系は車体幅が2,935mm・全幅が2,985mmありますが、西鉄3000形は全幅が2,770mmです。これでも少し幅を広くしており、8000形は全幅2,716mmです^{*19}。この幅の差約200mmの影響は、座席間通路に2列で立てるか、1列でしか立てないかという差の形で表れます。収容力が1両につき20人、下手したら30人分くらいは余裕で違ってきます。JRも西鉄並みに本数があれば文句は出なかったかもしれません。

つまり、西鉄だとたとえ6両を組んだところで3000形ばかりがラッシュ時に6本も連続で駅に現れたら、縦横ナナメ上下左右に詰めても乗車したり、さらに定時で運行しようなどというのは無理があると思われる。今回はそこに元の通りロングシート車が入るよう差し替えを重ね、その果てに日中の特急運用に6000形・6050形6両編成が入らざるを得なくなりました。趣味的には大変興奮しますが、一般の客にとっては席が多少なりとも減る4ドア車を昼間に入れ続けるのはあまり喜ばしくないことです。古くからの西鉄電車を知る人間として、8000形全盛期と比べたらいかにも通勤にステ全振りしたような車ばかり走るようになって残念ですので、運用渡り変更も含むダイヤ改正をして正常化するのに期待したいところです。

3000形の編成組と運用の問題

3000形は特急・急行列車向けの車両として活躍してきましたが、ここ数年はあまり効率的とはいえない編成の使われ方になっている感があります。特に、特急運用向け

^{*17} 私の方で運用調査結果を時刻表と結びつける作業ができたのが7月に入ってからでしたので、このようにクロスシート車が連続する運用と化してしまっていたことに気が付きませんでした。

^{*18} ぼつんと離れた貝塚線は狭軌です。

^{*19} ちなみに関西私鉄や名鉄はおおむね3000形と似たり寄ったりで、近鉄のクロスシート車と関東私鉄は全幅2,800mm前後が多いです。

に組まれている2両+2両+2両が以前から趣味者の間で取り沙汰されてきました。

このような組成は3000形の2両組がある程度出てきた2010年3月改正頃から始まり、8000形の引退が始まって3000形が日中特急運用に入り始めた2015年4月4日以降（2014年3月22日改正のダイヤを施行）からは広い時間帯で組まれるようになりました。

2両+2両+2両の『ブツ6*²⁰』組成は全車両に運転台がついていて、その分の収容力が低下しています。車端部ロングシートの着席16名とその前に立つ人とで、空間の占め具合を考えても約30名分が減ります。車両の導入の変遷から見るに、当初は2両+2両+2両の6両編成を終日運用に入れる意思はなかった*²¹と推測しています。しかし、8000形が特急運用から撤退した2017年8月26日ダイヤ改正からは、特急運用の系統も夜間帯まで走るようになり、運用時間が非常に長くなりました。

効率的にしろといったところで、5両固定編成と組ませて7両で走らせれば見た目上はすっきりするか、というくらいしか思い浮かばず、いっそかつての5000形のように今から中間付随車を組み込んで、出力増強用に動力台車を履かせていたところにモーターを積んで3両編成にしてみるか、などと空想しています。

5両固定編成はこちらもこちらでより良い運用が難しそうですが、最近は、かつて2回話に上っては立ち消えになっていた有料着席保証サービスが専用列車『Nライナー』として試行にこぎつけられたところですし、他社の動向に倣って専用列車ではなく、着席サービス車両を編成に1両組み込むのが良さそうに見えます。あるいは3両+3両の中間に挟んだり*²²できないかと考えているところですが、こちらは面倒そうです。

今回のダイヤでは運用変更が重なった結果、特に平日において日中特急運用から大部分が外れてしまう事態となっています。ただ、今までが1日1,000km近くを走ることさえあった少々酷な運用だったので、多少は休ませられてよいのではないのでしょうか。まだしばらくは路線の顔として活躍し続けると期待されますので、着席保証サービス車の増結を求めているところです。

*²⁰ この呼称が西鉄の趣味界発祥ではないのは確かですが、どこが発祥かは不明です。自分は近鉄のファンが2両編成を複数くっつけて走る列車の編成を『ブツ〇』と呼称しているところからこの言葉を知りました。

*²¹ 意思もなかったと思われますし、そもそも当時のダイヤでは特急編成は夕方に入庫してしまっただけで翌朝まで出庫しなかったため、終日運用するかということ自体も考えてはいなかったと思います。

*²² 国鉄時代の急行型電車や2000年代のJR東日本の高崎線系統でグリーン車を連結する時にこの手法が使われた実績があります。

第3章

付録

この資料第1巻では前回までと異なり、数か月にわたる運用変更を追跡していたため、車両動向等の情報が必要となっています。巻末付録として、引退が進んでいる5000形の状況、各車両系統の列車番号一覧表をつけたいと思います。

3.1 5000形の運用離脱状況

5000形は3両編成9本、4両編成7本が運用離脱済です。廃車(除籍)欄の日付は、法令手続上営業路線で運用する車両としての登録を解除した日を表し、西鉄の通例では運用離脱日から1か月以上後の日付をもって処理されているようです。

表 3.1. 5000形の運用離脱状況 (2024.08.01 現在)

編成	状態	運用離脱日 (最終運行日)	廃車(除籍)日	備考
5101F	廃車	2017.03.31	2017.05.22	
5102F	廃車	2019.03.27	2019.06.03	
5103F	廃車	2018.01.09	2018.03.14	
5104F	廃車	2023.02.02	2023.04.24	
5005F	廃車	2019.08.25	2019.12.13	
5006F	廃車	2022.08.28	2022.11.30	
5007F	廃車	2019.05.28	2019.08.21	
5008F	廃車	2022.03.31	2022.09.28	
5009F	廃車	2017.05.06	2017.07.18	
5010F	廃車	2022.11.05	2022.12.26	(※ 1)
5111F	廃車	2023.10.31	2024.02.10	
5112F	廃車	2021.06.17	2021.09.30	
5113F	廃車	2023.12.27		(※ 2)
5114F	廃車	2021.06.17	2021.09.30	(※ 3)
5123F	転用	2014.03.01		2014.05.20 911Fへ改造 (※ 4)
5131F	廃車	2023.12.27	2024.02.17	

表 3.1 の廃車(除籍)日は交通新聞社刊、「鉄道ダイヤ情報」各号『私鉄 DATA FILE 私鉄車両のうごき』の記事に基づきます(参照巻は当資料本の末尾『参考文献』欄をご確認ください)。

備考欄の注記

(※ 1) この日付でク 5010・モ 5210 のみ除籍。

モ 5310・ク 5510 は 2023.02.16 除籍。

(※ 2) 各種文献で廃車動向が明らかになるのは 2024 年 10 月以降の見込み。

(※ 3) この日付でモ 5314 のみ除籍。モ 5114・ク 5514 は 2022.06.23 除籍。

(※ 4) 911F は救援車兼検測車(3両編成)。2014.05.20 に改造後試運転。

3.2 車両系統表（2024年3月16日ダイヤ改正当初）

ダイヤ改正当初、車両がどのように運用されていたか、各運用の流れ（車両系統）と充当される車両形式・編成両数の一覧を示します。この表のところから、18回にわたる変更が加わって今に至ります。各列車の詳しい発着時刻は拙作「西鉄車両運用帖2024」第2巻、および「私家版 西鉄電車時刻表」をご参照くだされば幸いです。

3.2.1 平日ダイヤ

車両系統表（平日ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 0050	703	7000×2	筑紫 5:04	花畑 24:17	0050-1051-9070-7572-7593-7520-7543-7670-7693-7622-7633
筑 0052	601	5000×3	筑紫 5:07	筑紫 24:04	0052-6051-6050-6053-6052-6061-6060-6065-6064-6069-6070-6073-6074-6077-6078-6081-6082-6085-6086-6089-6090-6093-6094-6095-6100-6101-6104-6105-6110-6113-6114-6117-6120-6123-6124-6127-6130-6133-6134-6137-6140-6143-6144-6147-6150-6153-6154-6157-6160-6163-6164-6167-6168-6171-6172-6175-6176-6179-6180-6183-6184-6187-6188-6191-6192-6195-6196-6201-6202-6205-6206-6211-6212-6215-6216-6221-6222-6225-6226-6231-6232-6235-6236-0237
筑 4050		9000×6	筑紫 5:13	筑紫 9:26	4050-2051-2070-4083
筑 4052	J03	9000×5	筑紫 5:27	筑紫 24:07	4052-2061-2074-L091-6096-3101-J102-J111-J120-J123-J132-J141-J150-J153-J162-H171-J182-G193-G200-G211-G220-3231-0240
筑 4054		5000×6	筑紫 5:43	筑紫 9:46	4054-A061-G070-5091-0097
筑 0053	602	旅人	筑紫 5:44	筑紫 15:07	0053-2060-3073-J090-L093-6102-6103-6106-6111-6112-6115-6116-6121-6122-6125-6126-6131-6132-6135-6136-6141-6142-6145-6146-0141
筑 0055	A01	3000×6	筑紫 5:47	筑紫 19:00	0055-J060-A063-A080-A093-A102-A121-A130-A143-A152-5171-5172-4181
筑 4056		3000×5	筑紫 5:49	筑紫 9:36	4056-G069-2072-4087
筑 0054	J02	3000×5	筑紫 5:59	柳川 24:22	0054-6063-6062-6067-6066-6071-6072-6075-6076-6079-6080-6083-6084-6087-6088-6091-6092-3091-J100-J103-J112-J121-J130-J133-J142-J151-J160-J163-J172-G183-0181-J190-J201-3210-1221
筑 4060	A05	3000×6	筑紫 6:01	筑紫 21:06	4060-3067-3074-A091-A100-A113-A122-A141-A150-A163-A172-5191-5192-4201
筑 G063	G01	3000×5	筑紫 6:09	筑紫 18:17	G063-2062-4081-4090-G101-G110-G121-G130-G141-G150-G161-G170-K171
筑 4062	203	6000×4	筑紫 6:09	筑紫 23:32	4062-2071-2080-2095-2112-2131-2150-2163-2182-2201-2220-0231
筑 3061	206	6000×4	筑紫 6:15	筑紫 24:13	3061-3060-2077-2092-2111-2130-2143-2162-2181-2200-2213-2232-0241

次のページへ続く

第3章 付録

車両系統表（平日ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 4064	205	6000×4	筑紫 6:19	筑紫 23:48	4064-2073-2090-2103-2122-2141-2160-2173-2192-2211-2230-0235
筑 0063	A03	3000×6	筑紫 6:25	筑紫 20:06	0063-3062-A081-A090-A103-A112-A131-A140-A153-A162-5181-5182-4193
筑 G067		9000×7	筑紫 6:29	筑紫 9:44	G067-0065-H070-5073-S380-4091
筑 3063	A02	水都	筑紫 6:37	筑紫 19:31	3063-3070-5083-5090-A101-A110-A123-A132-A151-A160-5173-5180-4183
筑 4066	G03	3000×5	筑紫 6:41	筑紫 18:48	4066-2075-G092-G103-G112-G123-G132-G143-G152-G163-G172-K181
筑 J062		6000×4+7000×2	筑紫 6:47	筑紫 8:45	J062-5071-S074-K083-0085
筑 G363		5000×7	筑紫 6:49	筑紫 9:43	G363-0071-S072-K081-0083
筑 4070	J01	3000×5	筑紫 7:19	筑紫 23:58	4070-3081-J092-J101-J110-J113-J122-J131-J140-J143-J152-J161-J170-H173-J184-J191-J202-J211-3220-4231
筑 2063	204	6000×4	筑紫 7:24	筑紫 22:34	2063-2082-2101-2120-2133-2152-2171-2190-2203-0220
筑 4072	A04	3000×6	筑紫 7:36	筑紫 22:16	4072-A083-A092-A111-A120-A133-A142-A161-A170-5183-5190-4197-4204-4211
筑 S080		6000×7	筑紫 8:00	筑紫 9:14	S080-5085-0093
筑 4080	202	7000×4	筑紫 8:32	筑紫 24:03	4080-2093-2110-2123-2142-2161-2180-2193-2212-4233
筑 2081	207	6000×4	筑紫 8:56	筑紫 23:02	2081-2100-2113-2132-2151-2170-2183-2202-4221
筑 4092	453	5000×4	筑紫 9:38	筑紫 15:46	4092-4103-4110-5121-5122-4131-4140-4151
筑 2091	201	6000×4	筑紫 9:26	花畑 23:53	2091-2102-2121-2140-2153-2172-2191-2210-2221
筑 4100	G04	9000×5	筑紫 10:08	筑紫 20:01	4100-G111-G120-G131-G140-G151-G160-3161-J180-G187-0191-0190
筑 4102	451	6000×4	筑紫 10:18	筑紫 16:06	4102-5111-5112-4121-4130-5141-5142-4153
筑 4104	455	6000×4	筑紫 10:38	筑紫 15:06	4104-4111-4120-5131-5132-4141
筑 4106	452	9000×4	筑紫 10:48	筑紫 17:07	4106-5113-5120-4123-4132-4143-4154-4163
筑 4112	454	5000×4	筑紫 11:48	筑紫 14:36	4112-5123-5130-4133
筑 0140	603	9000×4	筑紫 14:38	筑紫 23:45	0140-6151-6152-6155-6156-6161-6162-6165-6166-6169-6170-6173-6174-6177-6178-6181-6182-6185-6186-6189-6190-6193-6194-6197-6200-6203-6204-6207-6210-6213-6214-6217-6220-6223-6224-6227-6230-6233-6234-0233
筑 4142		5000×6	筑紫 14:48	柳川 23:58	4142-4155-4164-4171-4180-3183-J200-J203-3212-4220-G231
筑 4150		5000×6	筑紫 15:09	花畑 24:13	4150-4157-4168-G173-G182-G195-G202-G213-G224-G235
筑 4152		5000×6	筑紫 15:18	筑紫 24:09	4152-4161-4170-3173-3190-5201-5200-3211-3222-4235
筑 4156	旅人		筑紫 15:48	筑紫 18:30	4156-5161-5170-4173
筑 4160		5000×7	筑紫 16:08	柳川 23:29	4160-A171-A180-A193-A202-A221-G230
筑 4162		6000×4+7000×2	筑紫 16:18	筑紫 19:18	4162-G171-G180-K183
筑 4166		5000×7	筑紫 16:40	筑紫 23:17	4166-A173-A182-A201-A210-4223
筑 4172		6000×7	筑紫 17:17	柳川 24:13	4172-A181-A190-A203-G222-G233
筑 4174		6000×4+7000×2	筑紫 17:20	柳川 24:10	4174-G181-G190-G201-G210-G221-0234
筑 4176		3000×5	筑紫 17:38	筑紫 21:15	4176-3181-3192-4203
筑 4178		6000×7	筑紫 17:41	福岡(天神) 23:41	4178-A183-A192-A211-G226

次のページへ続く

車両系統表（平日ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 4470		9000×6	筑紫 17:48	筑紫 23:36	4470-G185-G192-G203-G212-3221-0230
筑 4182		9000×7	筑紫 18:11	柳川 23:11	4182-A191-A200-A213-G228
筑 4184		6000×6	筑紫 18:20	柳川 23:28	4184-G191-0200-4202-5211-5210-G223
筑 4186		9000×4	筑紫 18:26	筑紫 19:47	4186-4191
筑 4200		旅人	筑紫 20:09	筑紫 21:36	4200-4205
筑 4210		9000×6	筑紫 21:10	福岡(天神) 23:51	4210-3213-3230
筑 4212		6000×7	筑紫 21:48	大牟田 23:57	4212-G225

車両系統表（平日ダイヤ・柳川車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
柳 7552	707	7000×2	柳川 5:18	大牟田 23:47	7552-7563-7590-7513-7540-7663-7690-7613
柳 0051		5000×7	柳川 5:20	筑紫 10:36	0051-G062-K071-S070-G081-G090-4097
柳 0551	709	7000×2	柳川 5:24	柳川 23:54	0551-7564-7575-0581-9591-7500-7523-7650-7673-7600-7623
柳 9551	710	7000×2	柳川 5:30	花畑 24:03	9551-7566-7581-7502-7531-7652-7681-7602-7631
柳 1050	G02	3000×5	柳川 5:29	筑紫 20:15	1050-3071-3080-G093-G102-G113-G122-G133-G142-G153-G162-3171-3180-4195
柳 7554	708	7000×2	柳川 5:45	大牟田 24:15	7554-7573-7592-7521-7542-7671-7692-7621
柳 G061		6000×6	柳川 6:03	筑紫 10:06	G061-A060-G073-G080-4093
柳 G064		5000×6	柳川 6:22	筑紫 10:45	G064-A071-A082-4101
柳 G065		9000×7	柳川 6:23	筑紫 8:58	G065-S076-K085
柳 G361		6000×4+ 7000×2	柳川 6:46	筑紫 9:11	G361-S086-K089-0091
柳 9561	704	7000×2	柳川 6:56	筑紫 23:59	9561-7574-7501-7522-7651-7672-7601-9620-1230-0232
柳 G068		6000×7	柳川 6:57	筑紫 8:40	G068-5081-0081
柳 S082		5000×7	柳川 7:29	柳川 9:44	S082-G083-0095
柳 1070		9000×6	柳川 7:30	筑紫 10:16	1070-4095
柳 7610		7000×2	柳川 21:51	甘木 23:29	7610

車両系統表（平日ダイヤ・各駅滞泊・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
福 1053		9000×6	福岡(天神) 5:16	柳川 6:46	1053
福 4051		6000×7	福岡(天神) 5:34	筑紫 9:10	4051-0061-G066-K073-S084-K087
花 0550	706	7000×2	花畑 5:31	柳川 24:02	0550-1551-9560-9571-7580-7511-7532-7661-7682-7611-9632
花 J050	456	6000×4	花畑 5:28	筑紫 15:36	J050-3065-3072-4085-4094-5101-5110-4113-4122-5133-5140-4145
花 7550		7000×2	花畑 5:31	柳川 9:18	7550-7561-9071-9080
花 G060		5000×6	花畑 6:08	筑紫 11:36	G060-G071-0073-S088-G091-G100-4105
大 A050		6000×7	大牟田 5:26	筑紫 7:23	A050-2063
大 7562		7000×2	大牟田 5:30	柳川 9:00	7562-7577
大 7568	701	7000×2	大牟田 6:18	柳川 21:33	7568-7583-7510-7533-7660-7683-7610
甘 7551	702	7000×2	甘木 5:30	柳川 23:41	7551-7560-7571-7570-7591-7512-7541-7662-7691-9610-9621-9630
甘 7553	705	7000×2	甘木 5:50	甘木 23:46	7553-7576-7503-7530-7653-7680-7603-7620

表 3.5. 各車両系統の運用距離（平日ダイヤ）

系統記号	日中区分	運用距離 (km)	系統記号	日中区分	運用距離 (km)
筑 0050	703	454.5	筑 4166		340.8
筑 0052	601	208.0	筑 4172		378.4
筑 4050		120.6	筑 4174		270.0
筑 4052	J03	669.0	筑 4176		99.0
筑 4054		191.2	筑 4178		320.0
筑 0053	602	184.4	筑 4470		215.4
筑 0055	A01	686.2	筑 4182		261.6
筑 4056		120.6	筑 4184		188.6
筑 0054	J02	569.2	筑 4186		41.6
筑 4060	A05	727.8	筑 4200		41.6
筑 G063	G01	436.6	筑 4210		78.2
筑 4062	203	451.0	筑 4212		95.6
筑 3061	206	466.8	柳 7552	707	433.2
筑 4064	205	451.0	柳 0051		221.4
筑 0063	A03	686.2	柳 0551	709	440.0
筑 G067		110.6	柳 9551	710	430.7
筑 3063	A02	567.0	柳 1050	G02	510.0
筑 4066	G03	436.6	柳 7554	708	433.2
筑 J062		72.0	柳 G061		191.0
筑 G363		80.2	柳 G064		228.8
筑 4070	J01	583.6	柳 G065		112.0
筑 2063	204	398.2	柳 G361		112.0
筑 4072	A04	712.0	柳 9561	704	407.6
筑 S080		41.6	柳 G068		79.2
筑 4080	202	402.4	柳 S082		116.8
筑 2081	207	360.8	柳 1070		79.2
筑 4092	453	155.2	柳 7610		39.8
筑 2091	201	379.5	福 1053		58.4
筑 4100	G04	374.6	福 4051		130.2
筑 4102	451	144.0	花 0550	706	423.5
筑 4104	455	113.6	花 J050	456	261.7
筑 4106	452	155.2	花 7550		93.5
筑 4112	454	72.0	花 G060		219.5
筑 0140	603	102.4	大 A050		95.6
筑 4142		277.2	大 7562		96.0
筑 4150		338.9	大 7568	701	353.6
筑 4152		228.4	甘 7551	702	404.2
筑 4156		72.0	甘 7553	705	416.8
筑 4160		411.2			
筑 4162		120.6			

3.2.2 土曜ダイヤ

車両系統表（土曜ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 0050	701	7000×2	筑紫 5:04	花畑 24:16	0050-1051-9070-7570-7593-7520-7543-7670-7693-7622-7633
筑 0052	601	5000×4	筑紫 5:07	筑紫 23:45	0052-6051-6050-6053-6052-6061-6060-6063-6062-6067-6070-6073-6074-6077-6080-6083-6084-6087-6090-6093-6094-6095-6100-6101-6104-6103-6110-6111-6114-6113-6120-6121-6124-6125-6130-6133-6134-6137-6140-6143-6144-6147-6150-6153-6154-6157-6160-6163-6164-6167-6170-6173-6174-6177-6180-6183-6184-6187-6190-6193-6194-6197-6200-6203-6204-6207-6210-6213-6214-6217-6220-6223-6224-6227-6230-6233-6234-0231
筑 4050	A05	3000×6	筑紫 5:13	筑紫 22:15	4050-2053-2070-A091-A100-A113-A122-A141-A150-A163-A172-A191-A200-4213
筑 4052	A02	3000×6	筑紫 5:27	筑紫 20:41	4052-3061-3070-5081-5090-A101-A110-A123-A132-A151-A160-A173-A182-4201
筑 4054		5000×6	筑紫 5:42	筑紫 11:36	4054-A061-A070-G091-G100-4107
筑 0053	203	7000×4	筑紫 5:47	筑紫 24:09	0053-3060-2071-2080-2093-2112-2131-2150-2163-2182-2201-2220-4235
筑 4060	204	6000×4	筑紫 6:00	筑紫 22:35	4060-2065-2082-2101-2120-2133-2152-2171-2190-2203-0220
筑 2061	602	旅人	筑紫 6:09	筑紫 17:08	2061-J062-3073-J090-L093-6102-3103-J110-L113-6122-6123-6126-6131-6132-6135-6136-6141-6142-6145-6146-6151-6152-6155-6156-6161-6162-6165-6166-0161
筑 0061	J03	9000×5	筑紫 6:23	筑紫 20:16	0061-3062-3071-J080-L091-6096-3101-J102-L111-6116-3121-J122-J131-J140-J143-J152-J161-J170-J173-J182-J191-3200
筑 0060	J02	9000×5	筑紫 6:24	筑紫 19:46	0060-6065-6064-6071-6072-6075-6076-6081-6082-6085-6086-6091-6092-3091-J100-L103-6112-3113-J120-J123-J132-J141-J150-J153-J162-J171-J180-J183-3190
筑 4062	A03	3000×6	筑紫 6:43	筑紫 21:11	4062-4071-4082-5091-5092-A103-A112-A131-A140-A153-A162-A181-A190-4203
筑 4070	206	6000×4	筑紫 7:02	筑紫 24:14	4070-2075-2092-2111-2130-2143-2162-2181-2200-2213-2232-0241
筑 4072		6000×4+7000×2	筑紫 7:18	筑紫 10:36	4072-G081-G090-4095
筑 4074	J01	3000×5	筑紫 7:29	筑紫 22:46	4074-3081-J092-L101-6106-3111-J112-J121-J130-J133-J142-J151-J160-J163-J172-J181-J190-J193-3202-3211-0222
筑 2073	205	6000×4	筑紫 7:56	筑紫 23:49	2073-2090-2103-2122-2141-2160-2173-2192-2211-2230-0233
筑 4080	G02	3000×5	筑紫 8:13	筑紫 19:15	4080-4087-4092-G103-G112-G123-G132-G143-G152-G163-G172-4183
筑 4084	A01	3000×6	筑紫 8:38	筑紫 22:48	4084-A093-A102-A121-A130-A143-A152-A171-A180-A193-A202-4221

次のページへ続く

第3章 付録

車両系統表（土曜ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 4086	G04	3000×5	筑紫 8:48	柳川 24:13	4086-G093-G102-G113-G122-G133-G142-G153-G162-5173-5180-5191-5190-3201-3212-1221
筑 2081	207	6000×4	筑紫 8:56	筑紫 23:31	2081-2100-2113-2132-2151-2170-2183-2202-3221-0230
筑 4090	G01	3000×5	筑紫 9:18	筑紫 20:06	4090-G101-G110-G121-G130-G141-G150-G161-G170-5181-5182-4191
筑 2083	201	6000×4	筑紫 9:26	花畑 23:53	2083-2102-2121-2140-2153-2172-2191-2210-2221
筑 4100	A04	3000×6	筑紫 10:08	筑紫 21:41	4100-A111-A120-A133-A142-A161-A170-A183-A192-4211
筑 4102	G03	3000×5	筑紫 10:18	筑紫 19:06	4102-G111-G120-G131-G140-G151-G160-5171-5172-4181
筑 4104	455	6000×4	筑紫 10:38	筑紫 18:06	4104-4113-4120-5131-5132-4141-4150-5161-5162-4171
筑 4106	452	5000×4	筑紫 10:48	筑紫 16:36	4106-5111-5120-4123-4132-5143-5150-4153
筑 4110	456	5000×4	筑紫 11:08	筑紫 18:36	4110-4115-4122-5133-5140-4143-4152-5163-5170-4173
筑 4112	453	6000×4	筑紫 11:18	筑紫 17:06	4112-5121-5122-4131-4140-5151-5152-4161
筑 4114	451	9000×4	筑紫 11:38	筑紫 16:06	4114-4121-4130-5141-5142-4151
筑 4116	454	7000×4	筑紫 11:48	筑紫 17:36	4116-5123-5130-4133-4142-5153-5160-4163
筑 4160		5000×6	筑紫 16:18	筑紫 19:36	4160-G171-G180-4185
筑 0160	603	9000×4	筑紫 16:38	筑紫 24:05	0160-6171-6172-6175-6176-6181-6182-6185-6186-6191-6192-6195-6196-6201-6202-6205-6206-6211-6212-6215-6216-6221-6222-6225-6226-6231-6232-6235-6236-0235
筑 4162		6000×6	筑紫 16:48	柳川 23:11	4162-G173-G182-G193-G202-A213-G226
筑 4170		9000×6	筑紫 17:18	福岡(天神) 23:10	4170-G181-G190-3191-3210-3213-3230
筑 4172		5000×6	筑紫 17:48	花畑 24:13	4172-G183-G192-A203-G222-G233
筑 4180		3000×6	筑紫 18:18	筑紫 23:39	4180-G191-G200-3203-3220-4231
筑 4182		6000×7	筑紫 18:48	福岡(天神) 23:41	4182-5193-5200-A211-G224
筑 4190		6000×7	筑紫 19:09	大牟田 23:57	4190-A201-A210-G225
筑 4192		5000×7	筑紫 19:18	柳川 23:29	4192-G201-G210-A221-G230
筑 3190		6000×4+7000×2	筑紫 19:47	柳川 23:28	3190-G203-G212-G223
筑 3200		6000×7	筑紫 20:17	柳川 23:58	3200-G211-G220-G231
筑 4200		5000×6	筑紫 20:48	柳川 22:41	4200-G213
筑 4210		9000×7	筑紫 21:18	柳川 24:10	4210-G221-0234

車両系統表（土曜ダイヤ・柳川車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
柳 7552	705	7000×2	柳川 5:18	大牟田 23:47	7552-7563-7592-7513-7540-7663-7690-7613
柳 0051		5000×7	柳川 5:20	柳川 8:16	0051-G050-G071-0071
柳 9551	709	7000×2	柳川 5:30	甘木 23:29	9551-7562-7583-7510-7533-7660-7683-7610
柳 7554	706	7000×2	柳川 5:45	大牟田 24:15	7554-7571-7594-7521-7542-7671-7692-7621
柳 G061		5000×7	柳川 6:03	筑紫 10:06	G061-G062-G073-G080-4091
柳 G060		9000×7	柳川 6:20	筑紫 10:45	G060-A073-A082-4101
柳 7560	708	7000×2	柳川 6:22	花畑 24:03	7560-7581-7502-7531-7652-7681-7602-7631
柳 G063		6000×7	柳川 6:23	筑紫 11:45	G063-G074-A083-A092-4111
柳 1060		3000×5	柳川 6:29	筑紫 9:26	1060-4085
柳 G065		6000×7	柳川 6:47	筑紫 9:13	G065-G076-K081-0091

次のページへ続く

車両系統表（土曜ダイヤ・柳川車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
柳 G070		6000×4+ 7000×2	柳川 7:00	筑紫 8:41	G070-4081
柳 H070		5000×6	柳川 7:07	筑紫 11:06	H070-G083-G092-4103
柳 7580	702	7000×2	柳川 8:21	筑紫 24:00	7580-7501-7522-7651-7672-7601-9620-1230-0232
柳 9591	707	7000×2	柳川 9:22	柳川 23:54	9591-7500-7523-7650-7673-7600-7623

車両系統表（土曜ダイヤ・各駅滞泊・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
福 2051		9000×6	福岡(天神) 5:16	筑紫 11:14	2051-2062-A081-A090-4105
福 4051		6000×7	福岡(天神) 5:34	筑紫 10:15	4051-J060-A071-A080-4093
花 0550	710	7000×2	花畑 5:17	柳川 23:41	0550-1551-7564-7591-7512-7541-7662-7691-9610-9621-9630
花 J050	202	6000×4	花畑 5:28	筑紫 23:58	J050-2063-2072-2091-2110-2123-2142-2161-2180-2193-2212-4233
花 7550		7000×2	花畑 5:31	柳川 9:04	7550-7561-9580
花 2060		5000×6	花畑 6:03	筑紫 7:55	2060-2073
大 A050		6000×7	大牟田 5:26	筑紫 8:56	A050-G067-G072-4083
大 7556	704	7000×2	大牟田 5:30	柳川 24:02	7556-7573-7590-7511-7532-7661-7682-7611-9632
大 9560		7000×2	大牟田 6:17	柳川 6:55	9560
甘 7551		7000×2	甘木 5:30	柳川 8:04	7551-9570
甘 7553	703	7000×2	甘木 5:50	甘木 23:46	7553-7582-7503-7530-7653-7680-7603-7620

表 3.9. 各車両系統の運用距離（土曜ダイヤ）

系統記号	日中区分	運用距離 (km)	系統記号	日中区分	運用距離 (km)
筑 0050	701	454.5	筑 4182		200.8
筑 0052	601	193.6	筑 4190		245.2
筑 4050	A05	868.6	筑 4192		191.0
筑 4052	A02	727.8	筑 3190		158.2
筑 4054		270.2	筑 3200		158.2
筑 0053	203	497.2	筑 4200		79.2
筑 4060	204	439.8	筑 4210		112.0
筑 2061	602	246.6	柳 7552	705	433.2
筑 0061	J03	484.6	柳 0051		149.6
筑 0060	J02	405.0	柳 9551	709	409.8
筑 4062	A03	712.0	柳 7554	706	433.2
筑 4070	206	451.0	柳 G061		191.0
筑 4072		120.6	柳 G060		228.8
筑 4074	J01	521.4	柳 7560	708	397.9
筑 2073	205	409.4	柳 G063		261.6
筑 4080	G02	399.2	柳 1060		79.2
筑 4084	A01	789.6	柳 G065		112.0
筑 4086	G04	513.4	柳 G070		79.2
筑 2081	207	376.6	柳 H070		158.2
筑 4090	G01	388.0	柳 7580	702	374.8
筑 2083	201	379.5	柳 9591	707	337.2
筑 4100	A04	640.0	福 2051		249.4
筑 4102	G03	309.0	福 4051		212.0
筑 4104	455	185.6	花 0550	710	423.5
筑 4106	452	144.0	花 J050	202	500.1
筑 4110	456	185.6	花 7550		93.5
筑 4112	453	144.0	花 2060		60.3
筑 4114	451	113.6	大 A050		174.6
筑 4116	454	144.0	大 7556	704	433.2
筑 4160		120.6	大 9560		16.4
筑 0160	603	78.4	甘 7551		72.6
筑 4162		270.0	甘 7553	703	416.8
筑 4170		214.6			
筑 4172		288.9			
筑 4180		178.0			

3.2.3 日祝ダイヤ

車両系統表（日祝ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 0050	701	7000×2	筑紫 5:04	花畑 24:16	0050-1051-9070-7570-7593-7520-7543-7670-7693-7622-7633
筑 0052	601	5000×4	筑紫 5:07	筑紫 23:45	0052-6051-6050-6053-6052-6061-6060-6063-6062-6067-6070-6073-6074-6077-6080-6083-6084-6087-6090-6093-6094-6095-6100-6101-6104-6103-6110-6111-6114-6113-6120-6121-6124-6125-6130-6133-6134-6137-6140-6143-6144-6147-6150-6153-6154-6157-6160-6163-6164-6167-6170-6173-6174-6177-6180-6183-6184-6187-6190-6193-6194-6197-6200-6203-6204-6207-6210-6213-6214-6217-6220-6223-6224-6227-6230-6233-6234-0231
筑 4050	A05	3000×6	筑紫 5:13	筑紫 19:41	4050-2053-2070-A091-A100-A113-A122-A141-A150-A163-A172-4191
筑 4052		6000×4+ 7000×2	筑紫 5:27	筑紫 10:36	4052-4061-4072-G081-G090-4095
筑 4054		5000×6	筑紫 5:42	筑紫 11:36	4054-A061-A070-G091-G100-4107
筑 4060	204	6000×4	筑紫 6:00	筑紫 22:35	4060-2065-2082-2101-2120-2133-2152-2171-2190-2203-0220
筑 2061	J01	9000×5	筑紫 6:09	筑紫 19:14	2061-2064-3081-J092-L101-6106-3111-J112-J121-J130-J133-J142-J151-J160-J163-J172-J181-3190
筑 4062	203	7000×4	筑紫 6:16	筑紫 24:09	4062-2071-2080-2093-2112-2131-2150-2163-2182-2201-2220-4235
筑 0061	J03	3000×5	筑紫 6:23	筑紫 22:48	0061-3060-3071-J080-L091-6096-3101-J102-L111-6116-3121-J122-J131-J140-J143-J152-J161-J170-J173-3180-3191-3202-3213-0222
筑 0060	J02	9000×5	筑紫 6:24	筑紫 19:46	0060-6065-6064-6071-6072-6075-6076-6081-6082-6085-6086-6091-6092-3091-J100-L103-6112-3113-J120-J123-J132-J141-J150-J153-J162-J171-J180-J183-3192
筑 4064	A03	3000×6	筑紫 6:43	筑紫 21:11	4064-4071-4080-5091-5092-A103-A112-A131-A140-A153-A162-A181-A190-3203
筑 4070	206	6000×4	筑紫 7:02	筑紫 24:14	4070-2075-2092-2111-2130-2143-2162-2181-2200-2213-2232-0241
筑 J070	602	旅人	筑紫 7:25	筑紫 17:08	J070-3073-J090-L093-6102-3103-J110-L113-6122-6123-6126-6131-6132-6135-6136-6141-6142-6145-6146-6151-6152-6155-6156-6161-6162-6165-6166-0161
筑 4074	A02	3000×6	筑紫 7:39	筑紫 20:41	4074-5081-5090-A101-A110-A123-A132-A151-A160-A173-A182-3201
筑 4076	201	6000×4	筑紫 7:49	花畑 23:53	4076-2083-2102-2121-2140-2153-2172-2191-2210-2221
筑 2073	205	6000×4	筑紫 7:56	筑紫 23:49	2073-2090-2103-2122-2141-2160-2173-2192-2211-2230-0233
筑 4082	A01	3000×6	筑紫 8:38	筑紫 23:31	4082-A093-A102-A121-A130-A143-A152-A171-A180-A193-A202-3221-0230
筑 4084	G04	3000×5	筑紫 8:48	筑紫 18:14	4084-G093-G102-G113-G122-G133-G142-G153-G162-4173

次のページへ続く

第3章 付録

車両系統表（日祝ダイヤ・筑紫車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
筑 2081	207	6000×4	筑紫 8:56	筑紫 21:28	2081-2100-2113-2132-2151-2170-2183-2202
筑 4090	G01	3000×5	筑紫 9:18	筑紫 18:44	4090-G101-G110-G121-G130-G141-G150-G161-G170-4181
筑 4092	G02	3000×5	筑紫 9:48	筑紫 19:15	4092-G103-G112-G123-G132-G143-G152-G163-G172-4185
筑 4100	A04	3000×6	筑紫 10:08	筑紫 23:39	4100-A111-A120-A133-A142-A161-A170-A183-A192-3211-3220-4231
筑 4102	G03	3000×5	筑紫 10:18	筑紫 19:06	4102-G111-G120-G131-G140-G151-G160-5171-5172-4183
筑 4104	455	6000×4	筑紫 10:38	筑紫 18:06	4104-4113-4120-5131-5132-4141-4150-5161-5162-4171
筑 4106	452	5000×4	筑紫 10:48	筑紫 16:36	4106-5111-5120-4123-4132-5143-5150-4153
筑 4110	456	6000×4	筑紫 11:08	筑紫 20:11	4110-4115-4122-5133-5140-4143-4152-5163-5170-4175-4184-4193
筑 4112	453	6000×4	筑紫 11:18	筑紫 17:06	4112-5121-5122-4131-4140-5151-5152-4161
筑 4114	451	9000×4	筑紫 11:38	筑紫 16:06	4114-4121-4130-5141-5142-4151
筑 4116	454	7000×4	筑紫 11:48	筑紫 17:36	4116-5123-5130-4133-4142-5153-5160-4163
筑 4160		3000×6	筑紫 16:18	筑紫 20:13	4160-G171-G180-3181-3200
筑 0160	603	9000×4	筑紫 16:38	筑紫 24:05	0160-6171-6172-6175-6176-6181-6182-6185-6186-6191-6192-6195-6196-6201-6202-6205-6206-6211-6212-6215-6216-6221-6222-6225-6226-6231-6232-6235-6236-0235
筑 4162		5000×6	筑紫 16:48	柳川 22:40	4162-G173-G182-G193-G202-G213
筑 4170		9000×7	筑紫 17:18	柳川 23:29	4170-G181-G190-G201-G210-A221-G230
筑 4172		5000×6	筑紫 17:48	花畑 24:13	4172-G183-G192-A203-G222-G233
筑 4180		6000×6	筑紫 18:08	柳川 23:10	4180-A191-A200-A213-G226
筑 4182		6000×7	筑紫 18:18	福岡(天神) 23:41	4182-G191-G200-A211-G224
筑 3190		6000×7	筑紫 19:14	大牟田 23:57	3190-A201-A210-G225
筑 3192		6000×4+7000×2	筑紫 19:44	柳川 23:28	3192-G203-G212-G223
筑 3200		5000×7	筑紫 20:14	柳川 23:58	3200-G211-G220-G231
筑 3201		9000×6	筑紫 20:41	福岡(天神) 23:51	3201-3210-3215-3230
筑 3203		3000×5	筑紫 21:11	柳川 24:13	3203-3212-1221
筑 2202		6000×7	筑紫 21:29	柳川 24:10	2202-G221-0234

車両系統表（日祝ダイヤ・柳川車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
柳 7552	705	7000×2	柳川 5:18	大牟田 23:47	7552-7563-7592-7513-7540-7663-7690-7613
柳 0051		5000×7	柳川 5:20	柳川 8:16	0051-G050-G071-0071
柳 9551	709	7000×2	柳川 5:30	甘木 23:29	9551-7562-7583-7510-7533-7660-7683-7610
柳 7554	706	7000×2	柳川 5:45	大牟田 24:15	7554-7571-7594-7521-7542-7671-7692-7621
柳 G061		5000×7	柳川 6:03	筑紫 10:06	G061-G062-G073-G080-4091
柳 G060		9000×7	柳川 6:20	筑紫 10:45	G060-A073-A082-4101
柳 7560	708	7000×2	柳川 6:22	花畑 24:03	7560-7581-7502-7531-7652-7681-7602-7631
柳 G063		6000×6	柳川 6:23	筑紫 11:45	G063-G072-A083-A092-4111
柳 J072		3000×5	柳川 6:29	筑紫 8:56	J072-4083
柳 G065		6000×7	柳川 6:47	筑紫 9:36	G065-G074-4087
柳 G070		6000×4+7000×2	柳川 7:00	筑紫 8:41	G070-4081
柳 H070		5000×6	柳川 7:07	筑紫 11:06	H070-G083-G092-4103
柳 7580	702	7000×2	柳川 8:21	筑紫 24:00	7580-7501-7522-7651-7672-7601-9620-1230-0232

次のページへ続く

車両系統表（日祝ダイヤ・柳川車両基地出庫・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
柳 9591	707	7000×2	柳川 9:22	柳川 23:54	9591-7500-7523-7650-7673-7600-7623

車両系統表（日祝ダイヤ・各駅滞泊・2024.03.16 改正当初）

系統記号	日中区分	形式両数	出庫	入庫	列車番号
福 2051		9000×6	福岡(天神) 5:16	筑紫 11:15	2051-2062-A081-A090-4105
福 4051		6000×7	福岡(天神) 5:34	筑紫 10:15	4051-J060-A071-A080-4093
花 0550	710	7000×2	花畑 5:17	柳川 23:41	0550-1551-7564-7591-7512-7541-7662-7691-9610-9621-9630
花 J050	202	6000×4	花畑 5:28	筑紫 23:58	J050-2063-2072-2091-2110-2123-2142-2161-2180-2193-2212-4233
花 7550		7000×2	花畑 5:31	柳川 9:04	7550-7561-9580
花 2060		5000×6	花畑 6:03	筑紫 7:55	2060-2073
大 A050		6000×7	大牟田 5:26	筑紫 7:10	A050-K061
大 7556	704	7000×2	大牟田 5:30	柳川 24:02	7556-7573-7590-7511-7532-7661-7682-7611-9632
大 9560		7000×2	大牟田 6:17	柳川 6:55	9560
甘 7551		7000×2	甘木 5:30	柳川 8:04	7551-9570
甘 7553	703	7000×2	甘木 5:50	甘木 23:46	7553-7582-7503-7530-7653-7680-7603-7620

表 3.13. 各車両系統の運用距離（日祝ダイヤ）

系統記号	日中区分	運用距離 (km)	系統記号	日中区分	運用距離 (km)
筑 0050	701	454.5	筑 4182		249.4
筑 0052	601	193.6	筑 3190		245.2
筑 4050	A05	719.0	筑 3192		158.2
筑 4052		162.2	筑 3200		158.2
筑 4054		270.2	筑 3201		94.0
筑 4060	204	439.8	筑 3203		95.0
筑 2061	J01	444.0	筑 2202		112.0
筑 4062	203	481.4	柳 7552	705	433.2
筑 0061	J03	542.0	柳 0051		149.6
筑 0060	J02	405.0	柳 9551	709	409.8
筑 4064	A03	712.0	柳 7554	706	433.2
筑 4070	206	451.0	柳 G061		191.0
筑 J070	602	209.2	柳 G060		228.8
筑 4074	A02	670.4	柳 7560	708	397.9
筑 4076	201	421.1	柳 G063		261.6
筑 2073	205	403.8	柳 J072		79.2
筑 4082	A01	805.4	柳 G065		112.0
筑 4084	G04	357.6	柳 G070		79.2
筑 2081	207	319.2	柳 H070		158.2
筑 4090	G01	357.6	柳 7580	702	374.8
筑 4092	G02	357.6	柳 9591	707	337.2
筑 4100	A04	697.4	福 2051		249.4
筑 4102	G03	309.0	福 4051		212.0
筑 4104	455	185.6	花 0550	710	423.5
筑 4106	452	144.0	花 J050	202	500.1
筑 4110	456	227.2	花 7550		93.5
筑 4112	453	144.0	花 2060		60.3
筑 4114	451	113.6	大 A050		95.6
筑 4116	454	144.0	大 7556	704	433.2
筑 4160		136.4	大 9560		16.4
筑 0160	603	78.4	甘 7551		72.6
筑 4162		237.2	甘 7553	703	416.8
筑 4170		270.0			
筑 4172		288.9			
筑 4180		261.6			

参考文献

- 交通新聞社「鉄道ダイヤ情報」各号『私鉄 DATA FILE 私鉄車両のうごき』
 - 2017年10月号(46巻10号、通巻426号)、2017年9月15日発行
 - 2018年1月号(47巻1号、通巻429号)、2017年12月15日発行
 - 2018年7月号(47巻7号、通巻435号)、2018年6月15日発行
 - 2019年10月号(48巻10号、通巻450号)、2019年9月14日発行
 - 2020年1月号(49巻1号、通巻453号)、2019年12月13日発行
 - 2020年4月号(49巻4号、通巻456号)、2020年3月14日発行
 - 2020年9月号(49巻8号、通巻460号)、2020年8月17日発行
 - 2022年10月号(51巻10号、通巻485号)、2022年9月14日発行
 - 2023年1月号(52巻1号、通巻488号)、2022年12月15日発行
 - 2023年5月号(52巻4号、通巻491号)、2023年3月20日発行
 - 2023年8月号(52巻7号、通巻494号)、2023年6月21日発行
 - 2023年11月号(52巻10号・通巻497号)、2023年9月21日発行
 - 2024年8月号(53巻8号・通巻506号)、2024年6月21日発行
- イカロス出版「大手私鉄サイドビュー図鑑13 西鉄電車」
(ISBN978-4-8022-1361-5、2024年3月30日発行)
- 「西鉄電車時刻表 天神大牟田線ダイヤグラム 2024年3月16日改正」
(公式販売ダイヤグラム)

謝辞

本資料を製作するにあたっては、今までのダイヤ改正以上に調査や資料整理が必要でした。自分が動けなかった期間も、多くの方から車両の目撃情報等を SNS 経由でお寄せいただきました。まことにありがとうございます。多くの方のお名前を挙げるには紙幅が不足しておりますため、まことに勝手ながら、自身の手で調査が及んでいない範囲について有力な情報をお寄せいただいた方のお名前（ハンドルネーム）を代表してここに記したいと思います。

ゆうゆう@りっとうりお様

鉄砲大善寺様

カボス様

ウッキー様

岡鉄指令様

And 沿線の西鉄電車ファンの皆様

西鉄車両運用帖 2024

2024年3月16日ダイヤ改正

第1巻 車両運用の概況

著者：青竹

発行元：サークル「青竹荘」

サイト：<https://aotake91.net/>

連絡先：info@aotake91.net

発行日：2024年9月1日（初版）

印刷所：ちよ古っ都製本工房

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