西鉄車両運用帖 2021

2021 年 3 月 13 日　ダイヤ改正

―― 第 1 巻　車両運用の概況 ――

発行：青竹荘

はじめに

皆様、この本をお手に取ってくださいまして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 2019」を、2021 年 3 月 13 日ダイヤ改正に合わせて全面改訂いたしました。今改正は、およそ四半世紀ぶりとなる日中のダイヤパターン刷新となり、随所に新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響を感じさせるものとなっています。一部時間帯とはいえ、平日に最優等種別列車の運行が無くなるのは、戦時中以来およそ 77 年ぶりとなります。ある種、今の情勢は全世界的に新型ウイルスとの戦争状態とも言えるかもしれません。

今回より「西鉄車両運用帖」は、ページ数増大への対応とオンライン PDF による閲覧対応のため、三分冊にすることを試します。

- 第一分冊（この冊子・PDF）..... 車両運用の概況
- 第二分冊 ..... 車両系統表（車両運用表）
- 第三分冊 …… 車両系統図（箱ダイヤ）

第三分冊については製作に時間がかかることが予想されます。第二分冊を優先して製作します。

2021 年 8 月 1 日

青竹　拝

目次

はじめに.....3
第 1 章　ダイヤ体系.....5
1.1　2021 年 3 月 13 日改正以降の新体系.....5
1.2　各路線のダイヤ体系.....6
1.2.1　天神大牟田線.....6
1.2.2　太宰府線.....7
1.2.3　甘木線.....7
1.3　今改正ダイヤにおいて実施された特殊ダイヤ.....7
1.3.1　土曜・日祝特別減便ダイヤ.....8
1.3.2　平日の最終列車繰り上げ.....8
第 2 章　車両運用体系.....9
2.1　車両紹介.....9
2.1.1　3000 形.....9
2.1.2　5000 形.....10
2.1.3　6000 形・6050 形.....12
2.1.4　7000 形・7050 形.....13
2.1.5　9000 形.....14
2.2　車両の割り当て状況.....15

第１章　ダイヤ体系

1.1　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。今改正により、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
  - 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

平日日中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
07 分・37 分	小郡行　普通
12 分・42 分	筑紫行　普通
17 分・47 分	花畑行　急行
25 分・55 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ほぼ同じダイヤ体系が維持されました。

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。

1.2　各路線のダイヤ体系

1.2.1　天神大牟田線

天神大牟田線のダイヤ体系は、先述の通り、曜日によって大幅に異なるようになりました。日中パターンダイヤにおける 1 時間あたりの列車運転本数の比較表は以下の通りです。

	平日ダイヤ	土曜ダイヤ	日祝ダイヤ
特急	運行なし	2	2
急行	4	4	4
普通（福岡発着）	6	6	6
普通（甘木～大牟田）	2	2	2

平日ダイヤの日中は、急行列車は大牟田発着の列車と花畑発着の列車が交互に運転されます。急行列車は、大橋・二日市・小郡・久留米・大善寺・柳川で普通列車と連絡します。なお、小郡では花畑発着の急行列車は緩急接続となり、大牟田発着の急行列車は福岡（天神）～小郡間の普通列車との連絡となります。普通列車は福岡（天神）～筑紫・小郡・大善寺間、および甘木～大牟田間で毎時各 2 本運転されます。以前は普通列車の緩急接続駅がパターン化されていましたが、今改正により福岡（天神）発着の優等列車と普通列車の本数比が 1:1 でなくなったことから、列車の運行区間により緩急接続駅が変わります。また、ダイヤパターン移り変わりの時間帯には、運行時間がパターンから数分ずれるため、緩急接続駅がさらに変わる場合があります。緩急接続駅の基本パターンは次の通りです。

- 筑紫発着：大橋・二日市
- 小郡発着：二日市・小郡（大牟田発着の急行に連絡）
- 大善寺発着：大橋・小郡・久留米
- 甘木～大牟田：花畑・大善寺・柳川

土曜ダイヤ・日祝ダイヤの日中は特急列車が運転されます。特急列車は大橋・二日市・久留米・大善寺・柳川でそれぞれ緩急接続します。急行列車は花畑発着の列車と小郡発着の列車が運転されます。なお、9〜11 時台の小郡発着の急行列車の枠は、下りに限り太宰府行急行列車に振替となっています。急行列車は大橋・二日市・小郡（花畑発着のみ）・花畑で緩急接続します。小郡発着の急行列車は筑紫〜小郡間が普通列車となり、小郡では久留米方面の列車との接続はありません。

朝ラッシュ時間帯の上り福岡（天神）方面は、特急列車が少なくなり、急行列車・普通列車主体となります。上り急行列車の始発駅は、大牟田・柳川・津福・試験場前・花畑・筑紫・二日市で設定されます。長距離急行列車の直前に短距離急行列車を設定するダイヤとなっており、これによって混雑の平均化を図っているものとみられます。朝ラッシュ終了後の福岡（天神）から筑紫車両基地への取り込み列車は、福岡（天神）→二日市・筑紫間を普通列車・急行列車として営業運転します。全区間を回送するダイヤは設定されていません。また、夕ラッシュ時間帯の筑紫車両基地から福岡（天神）への送り込みは、普通列車・急行列車として筑紫→福岡（天神）間を運転します。このため、夕ラッシュ輸送の主眼である下り久留米・大牟田方面だけでなく、上り福岡（天神）方面の営業運転列車も多いという特徴があります。

1.2.2　太宰府線

太宰府線は全列車が普通列車です[1]。1 時間に 4 本の体制で運転され、そのうち毎時 2 本は太宰府観光列車『旅人』編成（3000 形 3010 編成・5 両）が充当されます。線内完結の運転がほとんどですが、車両の入れ替えなどのため、福岡（天神）→太宰府間の普通列車、太宰府→筑紫・小郡間の普通列車が数本設定されています。

1.2.3　甘木線

甘木線は全列車が普通列車・2 両ワンマン運転となり、宮の陣から天神大牟田線へ直通します。基本的に甘木発着、約 30 分間隔で運転されますが、朝時間帯は増発され、線路容量の都合で本郷折り返しが設定されます。また、深夜帯の最終列車は北野発着となります。天神大牟田線側の発着駅は花畑・大善寺・柳川・大牟田となっています。

1.3　今改正ダイヤにおいて実施された特殊ダイヤ

COVID-19 に伴う緊急事態宣言に対応するため、2020 年春以降断続的に特別減便ダイヤが施行されています。2021 年 3 月ダイヤ改正後も、緊急事態宣言発出時期には土曜・日祝の列車本数が削減されました。ここで、特別減便ダイヤの概要を説明します。本ダイヤに係る車両運用表・列車編成両数表は別途作成します。

1　福岡（天神）〜太宰府間の急行列車については、太宰府線内も「急行」の行先表示となりますが、車内の案内装置および放送では種別を省略して「太宰府行」とのみ案内し、運転取扱上は普通列車となります。

1.3.1　土曜・日祝特別減便ダイヤ

2021 年 5 月 15 日（土曜日）から 6 月 27 日（日曜日）までの土日祝日に、特別減便ダイヤが施行されました。列車の設定としては、

- 日中時間帯の急行列車をすべて運休し、特急列車と普通列車のみ運転
- 甘木〜大牟田間の普通列車を日中毎時 1 本に削減
- 太宰府線を毎時 2 本に削減
- 最終列車を繰り上げ

となります。

この特別減便ダイヤはダイヤ改正前の 2021 年 2 月に施行されたものと同一です。基礎となるダイヤが 2019 年 3 月改正ダイヤであったため、朝時間帯の列車や甘木線の運転時刻が現行ダイヤと異なっていました。このダイヤは、単に急行列車を運休した形となっていたため、急行対普通の緩急接続駅では普通列車が時間調整停車（いわゆる「カラ待避」）する状況が見られました。また、甘木〜大牟田間の普通列車が日中毎時 1 本となったため、久留米以南での特急列車と普通列車の緩急接続が列車によって変わる事態となりました。普通列車は必ず特急列車に接続しますが、特急列車は時間により、大善寺で接続するパターンと柳川で接続するパターンに分かれました。

減便時間帯との移り変わり場面では、出入庫のために福岡（天神）〜筑紫間の全区間急行が設定され、特に下り全区間急行の筑紫行は今回が初設定となりました。この出入庫急行は筑紫以南の普通列車との接続は特に図られておらず、筑紫以南への利用時における有効本数の増加にはあまり寄与しませんでした。

このダイヤにより、たとえば筑紫〜小郡間では日中の列車が普通列車毎時 2 本のみとなり、三国が丘・小郡では通常の土曜・日祝には毎時 6 本の列車が設定されているところ、毎時 4 本削減されました。そのため、各駅では注意喚起が行われていました。

1.3.2　平日の最終列車繰り上げ

5 月 17 日（月曜日）〜6 月 18 日（金曜日）の平日は最終列車の繰り上げが実施されました。おおむね、23 時台以降に始発駅を発車する列車を運休とする形となりました。しかし、実際には車両運用の関係上、営業列車とほぼ同一のダイヤで回送列車が運転されていたとの目撃情報、および列車位置情報サービスでの確認情報が寄せられています。

第 2 章　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）を決定する形を取っています。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。

2.1　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。2021 年 7 月 1 日現在、西鉄グループ公式サイトにおける編成表に基づく情報です。

2.1.1　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 7 月現在の運用組は次のようになっています。

- 特急運用組（6 両編成を組成）
  - 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（柳川観光列車『水都』・3 両+3 両）
- 急行運用組（5 両編成を組成）
  - 3006 編成・3119 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）

- 3010 編成（太宰府観光列車『旅人』・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、他の編成と一緒にな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 個運用中 5 個運用を担当します。土曜ダイヤ・日祝ダイヤでは日中の特急運用 5 個運用に入ります。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ます。土曜ダイヤ・日祝ダイヤでは日中の急行運用 7 個運用に入ります。3010 編成（太宰府観光列車『旅人』）は、昼間時間帯は 1 個系統専従となり、平日は夕方以降に再出庫して急行列車の運用に入ります。

2 両編成 （McTc）	3 両編成 （Tc_1MTc_2）	5 両編成 （$Tc_1M_1TM_2Tc_2$）
モ 3103 - ク 3503	ク 3001 – モ 3301 – ク 3501	ク 3009 – モ 3309 – サ 3409 – モ 3609 – ク 3509
モ 3104 - ク 3504	ク 3002 – モ 3302 – ク 3502	ク 3010 – モ 3310 – サ 3410 – モ 3610 – ク 3510
モ 3105 - ク 3505	ク 3006 – モ 3306 – ク 3506	ク 3011 – モ 3311 – サ 3411 – モ 3611 – ク 3511
モ 3108 - ク 3508	ク 3007 – モ 3307 – ク 3507	ク 3012 – モ 3312 – サ 3412 – モ 3612 – ク 3512
モ 3113 - ク 3513	ク 3015 – モ 3315 – ク 3515	
モ 3114 - ク 3514	ク 3016 – モ 3316 – ク 3516	
モ 3119 - ク 3519	ク 3017 – モ 3317 – ク 3517	
モ 3120 - ク 3520	ク 3018 – モ 3318 – ク 3518	
8 本　16 両	8 本　24 両	4 本　20 両

2.1.2　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、2021 年 7 月現在、31 編成 112 両（3 両編成 20 本、4 両編成 13 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っていましたが、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。

なお、5112 編成と 5114 編成は運用離脱したとの情報があります。

3 両編成 （McMTc）	4 両編成（新製時より） （$Tc_1M_1M_2Tc_2$）	4 両編成（中間付随車増備） （McMTTc）
モ 5104 – モ 5304 – ク 5504	ク 5006 – モ 5206 – モ 5306 – ク 5506	モ 5131 – モ 5331 – サ 5431 – ク 5531
モ 5111 – モ 5311 – ク 5511	ク 5008 – モ 5208 – モ 5308 – ク 5508	モ 5136 – モ 5336 – サ 5436 – ク 5536
モ 5112 – モ 5312 – ク 5512	ク 5010 – モ 5210 – モ 5310 – ク 5510	モ 5137 – モ 5337 – サ 5437 – ク 5537
モ 5113 – モ 5313 – ク 5513	ク 5032 – モ 5232 – モ 5332 – ク 5532	モ 5138 – モ 5338 – サ 5438 – ク 5538
モ 5114 – モ 5313 – ク 5514	ク 5033 – モ 5233 – モ 5333 – ク 5533	モ 5139 – モ 5339 – サ 5439 – ク 5539
モ 5115 – モ 5315 – ク 5515	ク 5034 – モ 5234 – モ 5334 – ク 5534	モ 5140 – モ 5340 – サ 5440 – ク 5540
モ 5116 – モ 5316 – ク 5516	ク 5035 – モ 5235 – モ 5335 – ク 5535	
モ 5117 – モ 5317 – ク 5517		
モ 5118 – モ 5318 – ク 5518		
モ 5119 – モ 5319 – ク 5519		
モ 5120 – モ 5320 – ク 5520		
モ 5121 – モ 5321 – ク 5521		
モ 5122 – モ 5322 – ク 5522		
モ 5124 – モ 5324 – ク 5524		
モ 5125 – モ 5325 – ク 5525		
モ 5126 – モ 5326 – ク 5526		
モ 5127 – モ 5327 – ク 5527		
モ 5128 – モ 5328 – ク 5528		
モ 5129 – モ 5329 – ク 5529		
モ 5130 – モ 5330 – ク 5530		
20 本　60 両	7 本　28 両	6 本　24 両

2.1.3　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。

6000 形

3 両編成（Mc_1TMc_2）	4 両編成（$Tc_1M_1M_2Tc_2$）
モ 6701 – サ 6901 – モ 6801	ク 6001 – モ 6201 – モ 6301 – ク 6501
モ 6702 – サ 6902 – モ 6802	ク 6002 – モ 6202 – モ 6302 – ク 6502
モ 6703 – サ 6903 – モ 6803	ク 6003 – モ 6203 – モ 6303 – ク 6503
	ク 6004 – モ 6204 – モ 6304 – ク 6504
	ク 6005 – モ 6205 – モ 6305 – ク 6505
	ク 6006 – モ 6206 – モ 6306 – ク 6506
3 本　9 両	6 本　24 両

6050 形

3 両編成（Tc_1MTc_2）	4 両編成（$Tc_1M_1M_2Tc_2$）
ク 6053 – モ 6353 – ク 6553	ク 6051 – モ 6251 – モ 6351 – ク 6551
ク 6156 – モ 6356 – ク 6553	ク 6052 – モ 6252 – モ 6352 – ク 6552
ク 6157 – モ 6357 – ク 6557	ク 6054 – モ 6254 – モ 6354 – ク 6554
	ク 6055 – モ 6255 – モ 6355 – ク 6555
3 本　12 両	4 本　16 両

2.1.4　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が、新製時の試運転の際に実施されて以降、実績はありません。

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。

7000 形

2 両編成（McTc）
モ 7101 – ク 7501
モ 7102 – ク 7502
モ 7103 – ク 7503
モ 7104 – ク 7504
モ 7105 – ク 7505
モ 7106 – ク 7506
モ 7107 – ク 7507
モ 7108 – ク 7508
モ 7109 – ク 7509
モ 7110 – ク 7510
モ 7111 – ク 7511
11 本　22 両

7050 形

2 両編成（McTc）
モ 7151 – ク 7551
モ 7152 – ク 7552
モ 7153 – ク 7553
モ 7154 – ク 7554

モ 7155 – ク 7555
モ 7156 – ク 7556
モ 7157 – ク 7557
モ 7158 – ク 7558
モ 7159 – ク 7559
9 本　18 両

2.1.5　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、10 編成 25 両（3 両編成 5 本・2 両編成 5 本）が在籍しています。また、2021 年 7 月現在、新製された 2 両編成 2 本（9111 編成・9112 編成）が筑紫工場に搬入されています。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。

2 両編成（McTc）	3 両編成（Tc_1MTc_2）
モ 9103 – ク 9503	ク 9001 – モ 9301 – ク 9501
モ 9104 – ク 9504	ク 9002 – モ 9302 – ク 9502
モ 9105 – ク 9505	ク 9006 – モ 9306 – ク 9506
モ 9109 – ク 9509	ク 9007 – モ 9307 – ク 9507
モ 9110 – ク 9510	ク 9008 – モ 9308 – ク 9508
5 本　10 両	5 本　15 両

2.2　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。

平日

	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 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 4 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両

土曜・日祝

	朝	昼	夜
特急	5000 形 7 両 6000 形・6050 形 7 両	3000 形 6 両編成	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 4 両	3000 形 5 両 3000 形 6 両 5000 形 4 両 6000 形・6050 形 4 両

西鉄車両運用帖 2021
2021 年 3 月 13 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://www.aotake91.net/
連絡先：info@aotake91.net
発行日：2021 年 8 月 1 日（初版）
印刷所：ちょこっと製本工房
（https://www.chokotto.jp/）