



はじめに

今年も首都圏の鉄道に関して取り上げます。

ここ数年、国鉄型をはじめ今まで目の前を普通に走っていた車両が廃車されたり、譲渡されて海外で第二の人生を送っています。車両とは違う面でも、リニアの詳細が徐々に決まってきたり、ホームドアや LED のような新技術の導入 などいろいろな動きがありました。今回は前回のような車両単位での細かい話ではなく広い視野でそういったもの(JR オンリー)を皆様にもわかりやすいようにまとめて振り返って見たいと思います。

※記事は執筆時点のものとなりますので事実と異なる場合がありますがご了承下さい。

リバイバル

■各地でリバイバルが盛んに行われています。

最近で言えば”なつかしの〜”と「ひばり」「はつかり」「伊豆」といった過去に運転されていた列車がリバイバル運転されています。

■塗装の面でも JR 西日本では単色化が進む中で房総や新潟で 113,115 系が湘南色になり、185 系 A8 編成も緑ストライプの旧塗装に戻りました。昔見ていたものがまたこう見られるようになるのは嬉しいことです。

■伊勢崎市で保存されていた C61 20 号機が復元され D51 498 号機と共に群馬デスティネーションキャンペーンの目玉になりました。



E231 系と旧塗装に復元された 185 系 A8 編成



D51 498 号機

廃車/新製/転属 など ※列車形式は下のアイコンを参考にしてください。

- 首都圏では続々廃車や転属が進んでいます。113系 201系 203系 207系 205系 209系といった首都圏の鉄道を語る上で欠かせない列車ばかりです。時代の流れでしょうがないとはいえ今までずっと見てきた列車がいなくなるのは寂しいばかりですね。
- 京浜東北線を走っていた209系は一部が改造の上房総各線へ転属されています。これからは209系という「房総」という時代になるのでしょうか。
- 209系 500番台は京葉線から武蔵野線へ転属されています。これで総武、京浜東北、京葉につづいて4線目です。次は何色に塗装されるのでしょうか。
- 常磐緩行線の203系に関しては一部が海外に飛んで行きました。京葉線の205系はいわゆるメルヘン顔が消滅し山手線(側面の窓が”田”の車両)や中央・総武緩行線からの転属車もほとんどなくなってしまいました。
- そして何より30年に渡って中央線の輸送を支えてきたオレンジの201系がついに引退してしまいました。筆者にとっては10何年と乗って見て撮ってきて1番身近な存在である車両であったので大きな出来事でありました。またテレビなどのメディアでも引退に際して特集が組まれました。そして、試作車も含まれていたスカイブルーの京葉車も同じく全て引退し、全国で改造を受けていない現役の201系は撤退しました。(JR西日本では現在大阪環状線などでリニューアル車が活躍しています。)。最後に1両だけ豊田車両センターにオレンジ色のクハ201-1(先頭車、H1編成)が留置されています。手前に置いてあるので公道からも見る事が出来ます。
- 代わりに数が増えたのがE233系。京浜東北線用(水色)に続き京葉線用(赤色)の5000番台は全ての増備が終わり、今まで1編成にとどまっていた常磐緩行線用2000番台(エメラルド)も一気に10何編成まで増えました。東海道線用の3000番台(緑とオレンジ)も新たに2編成増え4編成となりました(しばらくは試運転に使われるようです)。E233系でも今までと同様、同じ車両メーカーでも製造時期により一部仕様が異なります。
- 特急車両でも廃車が進んでいます。成田エクスプレス用253系、波動用(主に観光輸送等)の189系彩野です。253系は6両が長野電鉄に渡り「スノーモンキー」として再び活躍しています、一部は大幅にリニューアルされ189系彩野と485系東武線直通用を置き換えています(1000番台)。
- また常磐線用にE657系も登場しました。営業運転は12年春～の予定で増備等はまだまだありません



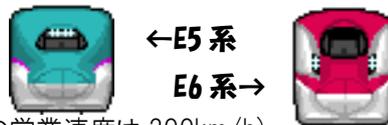
★廃車や転属される車両は、自走かEF64形などの電気機関車の牽引で、長野県北部にある長野総合車両センター(NN)や福島県北部にある郡山総合車両センター(KY)などに向かいます。改造された車両は再び電気機関車の牽引で新天地に向かいます。

またこういった車両センターは年に一度一般公開されています。廃車された車両の部品販売や普段は見られない作業の実演・体験や車両の展示などがあり毎回家族連れを始め鉄道ファンなどで賑わいます(この近くだと大井町にある東京総合車両センター(8月後半)や大宮総合車両センター(5月後半)などがあります)。是非一度見に行ってみてはどうでしょうか。

新幹線

■新幹線では 3 月のダイヤ改正で新たに E5 系はやぶさ号がデビューし、同時に新たにグランクラス車が設けられました。このグランクラスは 18 席しかないにも関わらずかなりの人気で現在でも席を取るのには現在でも難しいです。はやぶさ号の試乗会の応募倍率が 60 倍近くあったことからこの注目度の高さが伺えます。ちなみに筆者も申し込んでありましたが外れました。新青森駅開業とタイミングをあわせる予定でしたが工事が予定より早く進み、駅自体は前倒して 12 月のダイヤ改正での開業となったようです。

■また秋田新幹線用 E6 系との併結試験も行われています。



2013 年度末には 320km/h での併結運転が予定されています(現在の営業速度は 300km/h)。

E6 系のデザインはフェラーリを手がけたのと同じ方によるものでとても躍動感がありスポーティーな感じです。

■東海道新幹線ではこの数年で 300 系による定期のぞみがなくなりましたが、束の間今度は 700 系も来年再来年で置き換え対象となることが発表されました。置き換えるのは「N700A」という形式でまた”700”かという感じですが、まだ登場して 10 年程度の 700 系がこれほど早く置き換え対象となるのは正直驚きですね。

ずっと新幹線は「0 系こだま」「100 系(300 系)ひかり」「300 系 500 系 700 系のぞみ」というイメージでしたが、よく見ると今までも残っているのは 700 系ぐらいのものです。その 700 系ももう置き換え対象ということですから、新幹線も大分変わってしまったと最近改めて実感しています。ちなみに「N700A」は「エヌ 700 アドバンス」のことで外見上は普通の N700 系と大して変わりません。技術面でアドバンスということのようです。



0 系



100 系



300 系



500 系



700 系



N700 系



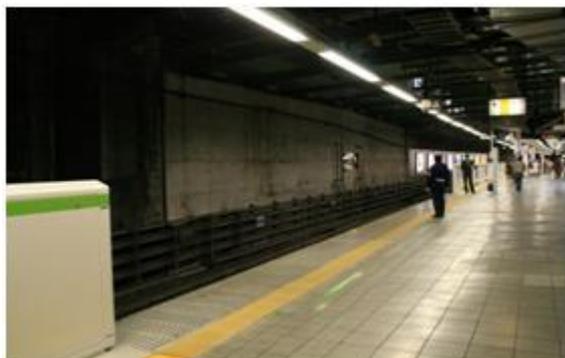
E5 系による一部の
置き換えが発表された
200 系(これは旧塗装)

ホームドア

首都圏の JR 在来線では山手線での先行試験導入が発表されていましたが昨年 6 月、恵比寿・目黒駅で使用が開始されました。この段階では 6 ドア車の淘汰は終わっていないため柵のない 6 ドア車の部分は警備員が立つという今後はあまり見られない光景も見られました(9 月初旬から設置工事が始まって今では見れないと思われます)。他の駅に導入されるのは 2013 年度からということで、再来年とまだもう少し先です。また 8 月に入って国土交通省から「1 日 10 万人以上が利用する駅で優先的に整備することが望ましい」という指針が発表されたのでおそらくこれに該当する駅から順次導入することになるでしょう(山手線では新宿や池袋など 14 駅が該当。)

また昨年 1 月より進んでいた山手線 E231 系 500 番台の 6 ドア車置き換えが終了しました。E231 系列では初の廃車ケースで、これで首都圏 JR で残る 6 ドア車は埼京線、横浜線と総武線のみとなりました。埼京線でも近く車両の置き換えがあると思われるので JR では 6 ドア車は貴重な存在となっていくでしょう。これに関連して TASC(停止位置の精度を上げるためのもの)などの機器も増設されています。

E231 系 500 番台 6 ドア車 ↓



ダイヤ改正 (在来線)

また冬と春にダイヤ改正が行われました。首都圏では115系6両快速/ホリデー快速むさしの号が武蔵野線205系8両のむさしの号に変わり、新たにしもうさ号も新設されました。新幹線でも前述のように東北新幹線が新青森まで延伸し、新たにはやぶさ号が登場しました。

他には南武線では30年ぶりに快速が復活しました。しかし快速区間は川崎～登戸なので中央線沿線民としてはあまり変化を感じません。また震災の影響でしばらくは快速運転が見合わせられました。新しく方向幕に車体と同じ配色の帯が加えられ赤表示に加えて、少し違和感のあるものになっています。



115系豊田車 ホリデー快速

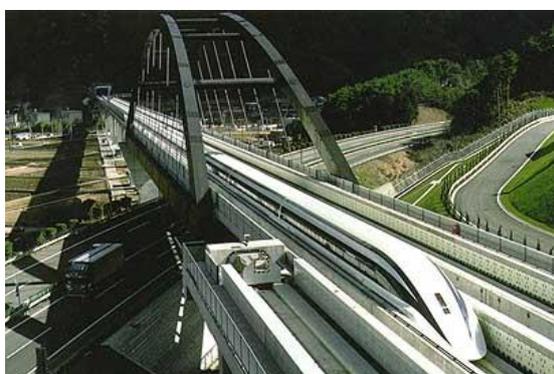


↑ 新しくなった南武線用方向幕

リニア

2027年と近いような遠いような話ですがだんだんとリニアの詳細が決まってきました。

まずルートです。これまで経済性、環境への配慮、技術面から検討されていた「木曾谷ルート」「伊那谷ルート」「南アルプスルート」の内、費用対効果などから「南アルプスルート」とすることを決めました。これにより他のルートより数分早く名古屋大阪に到着することになります。また駅も東京側から「品川」「相模原」「甲府市昭和町中央市」「高森町飯田市/座光寺」「中津川」「名古屋」と1県1駅となるような案が現在示されていますが、下伊那地域の反発や、建設費は自治体の負担となっているなど問題が残っていてこれからどうなっていくのか注目したいところです。またリニアの終着駅となる大阪駅に関しては JR 東海の社長が新大阪での新幹線との併設を示唆しています。ちなみに正式名称は「リニア」ではなく「中央新幹線」です。



◆リニアは現在も試運転が続けられていて、山梨実験線を走行するところ(上図)をリニア実験線センター(右図)で見る事が出来ます。

◆春の新入生歓迎旅行でもこの施設を見学しました。



技術の進歩

これまでも AC トレインや電子ペーパーディスプレイなど様々な実験試験が行われてきましたが、現在もそういった新しい取り組みが行われています。

山手線ではトウ G550 編成が LED 照明を実験しています。意外と知られていませんが 1～6 号車は照明器具全体、7～11 号車は照明管だけ従来のものから LED に変えられています。また同編成の 7 号車では「姿勢をよくするモケット(座席)」が試験導入されています。この編成に出会ったら是非このシートを試してみるといいと思います。他にはフルカラーLED やドア上の LCD などの技術もここ数年で徐々に普及してきました。これからもこういう技術をより進歩させていってほしいと思います。

東日本大震災

全国的に様々な被害がでた東日本大震災ですが、鉄道も例外ではありません。

新幹線、在来線ともに大きな被害を受けました。しかしこれだけの被害を受けながら地震直接による死亡事故が起こらなかったのは誇るべき点だと思います。

この東日本大震災に鉄道への影響に関しては他のメンバーがまとめているようなので詳しくはそちらを御覧ください。

最後に、東日本大震災により被災された方々に御見舞い申し上げます。

あとがき

国鉄が JR になってからはや四半世紀が経ちました。この間に多くの車両がなくなり、また多くの車両が誕生しています。それは技術や他の面でも同じです。

この一年でも、書いてきたように、首都圏内だけでもこれだけの変化がありました。間違いなくこれからもそういう変化は続いていきます。ですから、今後、例えば「この路線、車両新しいのに変わるのか」というようにそういう変化に少しでも目を向けて頂けるようになればと思います。また逆の視点ですが、SL に乗ってみたり、昔の雑誌などを見たりして、「今と昔の変化、違い」を感じ取ってみるのも面白いかもしれません。

参考文献や引用

- ・鉄道ファン 2011 年 7 月号、JR 各社プレスリリース
- ・文中のアイコンは駅旅ゆけむり研究室のものを使用させて頂いています。
- ・リニア項目の左上図、右上図はそれぞれ愛知県 HP、毎日新聞から引用させて頂いています。それ意外の図は全て筆者によるものです。他のものも含め転載等をご遠慮下さい。
- ・文章には細心の注意を払っていますが、誤記や誤字がある場合もあります。ご了承ください。