

「京浜東北線を駆け抜けた 209 系」

【注意】

- ①この文章は一部噂、間違い、大げさな表現などが含まれております。一種の読み物としてお楽しみください。
- ②この部誌は、後日カラー版が HP 上に UP されますので、そちらも併せてご利用下さいませ。
- ③このテーマは現在引退した車両にスポットを当てております。そのため、今京浜東北線に行ったとしても、E233 系しか来ることはありませんのでご了承ください。

1.はじめに

本日も早稲田大学高等学院鉄道研究部にお越しくださいませ誠にありがとうございます・・・って挨拶は 1 本目の「京浜東北線の乗車率に見る女性専用車両と 6 ドア車の有用性」ですすでに述べておりますのでこちらでは割愛させて頂きたいと思います。

今回の部誌の 2 本目のテーマは「京浜東北線を駆け抜けた 209 系」ということで、かつて京浜東北線を走っていた 209 系車両にスポットを当てて話を進めていきたいと思います。1 本目に関しては「研究」メインだったならば、この 2 本目の部誌は「紹介」メインといったところでしょうか。読んでいて面白いように工夫をしたつもりではありますので、飽きずに最後まで見てくれたならば幸いです。

2. 209 系とは

209 系とは・・・次系列通勤電車のパイオニアである！

京浜東北線といえば？という質問をした場合、いまだに多くの方が右の写真の車両、即ち 209 系を思い浮かべるでしょう。この 209 系、1993 年に旧型の 103 系の置き換えを目的として、「重量半分、製造・ランニングコスト半分、寿命半分」を目的として作られた車両です。今までの鉄道車両の常識を覆した「ワンハンドルマスコン」「軽量オールステンレス車体」「UV カットガラスの採用によるカーテンの廃止」「新しい制御機器の導入」「車内 LED 案内表示の導入」「車両状況の車掌室での一括管理」など、新しい技術がたくさん用いられました。その技術は今の新型車両に存分に生かされています。さて、209 系は 1993 年に導入が始まり、その後の 4 年間で京浜東北線を走る 103 系・205 系を全て置き換え、一気に京浜東北線の顔となりました。さらには南武線、常磐線緩行、八高線、りんかい線にも次々と 209 系型の車両(京浜東北線を走る 209 系の亜種とでもいいましょうか)が導入されていきました。ところが、寿命半分というコンセプトのため、2010 年、209 系は京浜東北線から撤退。その後徹底的な改造を施された上、千葉で第二の人生を送っています。



3. 209 系のメリットとデメリット

209 系には新技術の導入に伴い、メリットもあればデメリットもあるという車両となってしまいました。そのメリットとデメリットを書いておきたいと思います。

【メリット】

- ①導入時のコストが低くなりメンテナンスが容易。 →新技術の導入により、無駄なものを排除した結果、導入時のコストを減らすことが出来ただけでなく、メンテナンスもその分簡単になった。
- ②寿命半分に伴う全般検査の簡略化 →寿命半分のコンセプトに掲げたため、
- ③新しい制御機器の導入と重量の軽量化で、ランニングコストが低い。 →103 系の半分の電力で走ることが出来、重量も 30 トン以下となる 209 系は結果としてランニングコストが低いことに繋がった。

つまり、無駄なことを排除したために、列車の導入から廃車までを安上がりで片づけることが出来たのがこの209系車両なのです。したがってデメリットも、その弊害がほとんど・・・。

【デメリット】

軽量化に伴い、外板を薄くしたために列車にひずみが見られるようになった。

値段のかかるモーター車の両数を減らしたため、雨天時等の空転が目立った。

寿命半分のため登場後10年以上たつと、細かい部分の故障が目立ち始めた。

等といったことが主に登場からしばらく経ってから、デメリット、問題点として挙げられるようになってきました。

4. 特徴的な編成

ではここで、209系の特徴的な編成についてまとめてみましょう。209系は、多くの工場が製造を手掛け、試作的要素の大きな車両であったことから、略歴から細部に至るまで編成ごとの特徴が多々あります。

では、特徴的な編成を説明する前に、ちょっと専門用語についてまとめておきましょう。ここからは「ウラ〇〇編成」等といった言葉が使用されます。例えばウラ10編成という表記があったとしましょう。その場合、「ウラ(浦和電車区所属の)10編成(10番目に導入された編成)」のことを指します。(細かくいうとこの定義は違うのですが、便宜上こういうことにしておきます)。さて、右の画像を見て下さい。右の画像の「21C」の下の「9」という数字の札。これが編成番号、ウラ9編成であるということを示しているのです。要するに、編成番号というのはその列車の識別番号、いわば背番号みたいなものなのです。では、特徴的な車両をまとめていきましょう。



ウラ1編成「あたる嬉しなトップナンバー」



1993年2月5日落成の量産車のトップナンバー。トップナンバーであること以外にはこれといった特徴はありません。

ウラ13編成「5号車の車番がプレートの編成」



4・5号車は大船工場で製造。それもあってか、5号車の車番表示「サハ209-51」が従来の外板に印刷する方式ではなく、西武20000系のようにプレート式だったという謎な編成。発注ミスだったのか試作的意図なのか…？

ウラ19編成「テレビ、そして訓練車へ」



この編成はウラ21・35と同様に車内に液晶が設置されました。引退後一部の車両は訓練車へと転用されました。

ウラ2編成「最古参だったり、MUE-Train だったり」



川崎重工で落成された車両。大船方先頭車の列番表示がLED化される等、特異な編成でした。また、209系で最も長く活躍(15年3カ月)した編成でもあります

ウラ17編成「3号車海側の方向幕横帯が無塗装」



この編成は3号車の東側の行先表示と側灯の間の短い青帯がなく、ステンレスが露出していた編成でした。製造時の塗り忘れか何かが原因なのでしょう？

ウラ36編成「新津車両製作所竣工第一号編成！」



JR東日本が1995年に新津車両製作所を開設。そこがつくった第一号編成がコレ。同製作所は今ではE233系等、たくさんの車両を製造しています。

ウラ 37 編成「量産車で真っ先に運用離脱。」



製造時期が比較的新しいにもかかわらず、真っ先に長野へと廃車回送された編成。結果的に訓練車へと転用されました。

ウラ 64 編成「ウラ 52 の陰でひっそりと消えた子」



ウラ 52 引退ブームの中、そ引退の数日前に消えていった車両。往時は浦和駅高架化工事のピストン輸送や広告

編成等にも抜擢されました。

ウラ 74 編成「短命に終わった子」



京浜東北線での活躍期間は 10 年 10 カ月。209 系ので最も短命に終わった編成でした。

ウラ 80 編成「京浜東北線の 500 番台といえばコレ」



京浜東北線のデジタル ATC 導入に伴い、総武線緩行から転入した編成。ウラ 81 とともに異彩を放っていました。

ウラ 90 編成「京浜東北線に最初に投入され、最も長く活躍した編成。」

ウラ 91 編成「トラブル続きの京浜東北線のじゃじゃ馬」

ウラ 92 編成「あれ？吊革が・・・ない!？」

JR 東日本は、新しい通勤型列車を製造する前段階として、901 系という仕様の違う試作車を 3 本製造しました。それらが後に 209 系 900 番台となり、ウラ 90～92 の番号をつけられ量産車と共通運用されました。

ウラ 90 編成はある意味では最も量産車に近いと言える編成です。細かいところを見ていくと差異が多々見られますが・・・。

ウラ 91 編成は蛍光灯の配置が枕木方向だったり、台車間の距離が違っていたりと、量産車と結構仕様が異なりメンテナンスが面倒な車両でした。内部では「じゃじゃ馬」と呼ばれていたとか何とか・・・。

ウラ 92 編成は、ウラ 90 とウラ 91 を足して 2 で割ったような車両といえば分かりやすいでしょうか。この編成の中間 3 両には一時期吊革がなく、パイプをつかむ方式だったという過去もあります。

そして、これら 900 番台 3 編成のいいところを折衷して出来上がったのが今の 209 系 0 番台になります。

ウラ 52 編成「最後まで残った青帯の 209 系」



さよなら運転の主役となったのはこの編成。しかし、往時は全く注目のあたらない編成でした・・・。最後まで残った心

境はどんなものだったのでしょうか・・・。

ウラ 70 編成「サハ 209-209 を積んでいるクルマ」



サハ 209-209・・・ただそれだけで他の特徴は無い編成(笑) 当たったらラッキーだとは思っていましたがね・・・。

ウラ 78 編成「唯一の車外スピーカー搭載車」



209 系のラストナンバーで車外スピーカーを搭載していた編成。車両から戸開放送等を流すことが出来ました。

ウラ 84 編成「流転に流転を重ねた流れ者」



総武に配置され、京浜東北に貸し出され、総武に戻り、そしてまた京浜東北へ・・・。その後京葉、武蔵野と、転属を繰り返している車両です。

ウ
ラ
90



ウ
ラ
91



ウ
ラ
92



5. 京浜東北線引退後第二の人生を歩んでいる 209 系

10 両×78 編成という大所帯の京浜東北線 209 系でしたが、結果として全ての編成が E233 系に置き換わってしまいました。本来の目的では「寿命半分」ということで、そのまま廃車になるものかと思われましたが、幸か不幸か？ 第二の人生を送ってしまっている 209 系が存在します。それらを少し紹介していきたいと思います。

#ケース 1 209 系 2000・2100 番台化改造

京浜東北線を引退し、状態の良かった後期車と、ほとんどの先頭車は大宮、東京、郡山、秋田、長野等で車内のクロスシート化やモーターの変更などの改造を受け、黄色帯と青帯の 2 色の帯を身に纏い、千葉地区へと飛ばされました。結果、送り込まれた 209 系 2000 番台と 2100 番台は千葉地区に所属していた 113 系車両を全て置き換えることとなりました。新たに作られた 209 系は 4 両、6 両の 2 種類が存在し、二つ組み合わせて 8 連や 10 連を作ることもありました。さらに、千葉を中心として、鴨川に行くこともあれば銚子に行くこともあり、さらには鹿島神宮や成田空港にまで、非常に広い範囲で現在も活躍しています。



※ちなみに、2000 番台と 2100 番台の決定的な違いはドアエンジンの方式です※

#ケース 2 209 系 2200 番台化改造

多くの 209 系が千葉地区へと投入されたのですが、ごくわずか、6 両×3 本だけ南武線の増発用に 2200 番台化改造をされた車両があります。改造は行き先表示の LED 化やモーターの変更等にとどまり、車内はほぼ京浜東北線当時のままとなっています。

この列車たちも現在、南武線の 205 系、209 系 0 番台とともに、元気に活躍しています。



#ケース 3 訓練車化改造

車両の一部は訓練車となったものも存在します。ウラ 19 編成とウラ 37 編成の一部の車両が、中間車を先頭車に改造する改造を行った後に八王子支社、横浜支社、大宮支社のそれぞれに訓練車として配置されました。ラインカラーは、八王子支社はオレンジ、横浜支社はクリーム色、大宮支社は湘南色(オレンジと緑)とその地域で走っている車両の色に合わせられています。なお、中間車を無理やり改造した車両によくある、「顔がつぶれている現象」は発生しておらず、一目見ただけで 209 系だということが分かります。(細かいところを見ていくとちょっとした違いはあるですが・・・)

当然訓練用の「機械」ということで車籍はなく、実際の路線上で単独で走ることはできません。

#ケース4 MUE-Train 化改造

ウラ 2 編成は MUE-Train に改造されました。MUE-Train というのは、2008 年 10 月にデビューした、Multipurpose Experimental Train(多目的試験車)のことです。私にはこの車両、カラーリングがシマウマにしか見えません(笑)

主に、次世代の車両の研究・開発のために必要なデータを収集する目的でつくられた車両です。例えば台車の性能の検証だったり、降雨時のブレーキ能力の検証だったり・・・この列車のデータが生かされた新型車両も近いうちに登場するのではないのでしょうか。

なお、MUE-Train は川越総合車両センターに配置され、埼京線を中心に、宇都宮線、高崎線、中央線、武蔵野線などで試験を行っています。



#ケース5 静態保存

209 系には静態保存された車両も存在します。ウラ 90 編成のクハ 209-901 と、ウラ 7 編成のクハ 208-7 がそれです。

まず、クハ 209-901 は、現在東京総合車両センターの正門付近に保存されています。もともとその場所には 101 系 900 番台がいたのですが、展示のため鉄道博物館へ移動され、そこが空いたための抜擢でした。さらに、クハ 209-901 は、クハ 901-1 と車番が変更された上で展示されています。つまり、209 系 900 番台の前身、901 系として保存されたのでした。公開の時など、運が良ければヘッドマークや面白い幕も見る事が出来ます。



次にクハ 208-7 は、大宮にある JR 東日本研究開発センターに保存されています。厳密に言えば保存ではなく、その研究施設の中にある駅に実験データ等を収集する目的でおかれています。帯は白帯になっており、これまでのどの 209 系にも当てはまらない姿を見せています。こちらは本来、非公開であるため、現物を近くで拝むことは難しそうです。

#ケース6 放置

上で述べたウラ 7 編成の大船方先頭車であるクハ 208-7 の片割れ、同じ編成の大宮方先頭車であるクハ 209-7 はというと、現在大宮総合車両センターに放置されています。全く手入れがされていない様子で、遠目に見てもボロボロな様子が良く分かります。

こちらに関しては高崎線に乗りし、大宮総合車両センターを眺めていればきっと見つかる・・・はずです。

#ケース 7(500 番台) 京葉線転属

京浜東北線で活躍した 500 番台は全て京葉線に転属しました。つまり、500 番台は総武→京浜東北→京葉という経歴をたどることになったのです。しかし、その 209 系 500 番台も、転属を重ね、いたるところに飛ばされているという現状があります。下はその転属の経歴をまとめました。

ウラ 80：総武線→京浜東北線→京葉線→総武線(現在ミツ C516 編成)

ウラ 81：総武線→京浜東北線→京葉線(現在ケヨ Y34 編成)

ウラ 82:総武線→京浜東北線→京葉線→武蔵野線(現在ケヨ M71 編成)

ウラ 83:総武線→京浜東北線→京葉線→武蔵野線(現在ケヨ M72 編成)

ウラ 84 総武線→京浜東北線→総武線→京浜東北線→京葉線→武蔵野線(現在ケヨ M73 編成)

このように、いろいろな路線を経験し、現在、それぞれの編成は安息の地を見つけたようで、今後の転属はなさそうです。



7. 209 系の今後

このように多くの京浜東北線を走った 209 系は各地へと散っていきました。さて、それらの編成の今後ですが、千葉地区や南武線に転属した車両は、機器更新も行われているのでしばらく(これから 10 年くらい)は安泰ではないかと予想します。なお、MUE-Train に関してはそれほど遠くないうちに廃車になるものと思われます。また、車籍のない保存車や訓練車等は、その後だいたいとなる車両もしばらく現れないことから末永く残っていくでしょう。かつての訓練車がそうだったように……。結果として、まだしばらくは各地で 209 系を見ることが出来ると思われま。

8. 終わりに

この文章を最後まで見てくださり、本当にありがとうございました。非常に自己満足な記事ですが、鉄道は、系式一つとってみてもそれぞれ特徴があるということが分かってくれましたでしょうか。

さて、私の好きな車両の 209 系を取り上げた今回の部誌でしたが、いかがでしたでしょうか？ 千葉などでこの系式を見ることがありましたら、京浜東北線の青帯時代も思い出してくれると幸いです。新系列列車のパイオニアである 209 系、この系式がなかったら、現在の新型車両たちは生まれていなかったのですから……。

今回はほんのさわりしか説明できなかつたのですが、詳しくは、鉄道ファン 2009 年 4 月号等を見てみると、さらに詳しい説明がなされています。興味をもった方はそちらも併せてご覧くださいませ。



9. 参考文献とか

鉄道ファン 2009 年 1 月号 交友社

鉄道ファン 2009 年 4 月号 交友社

鉄道ファン 2010 年 8 月号 交友社

JR 普通列車年鑑 イカロス出版 2012