

JR 東日本管内の 115 系の現状

はじめに

二年生に進級し、部誌を書くのも二度目となりました。前回のテーマは「有楽町線延伸（豊洲～住吉）計画の概要」でしたが、今回は、私の大好きな 115 系について、JR 東日本管内にスポットを当てて述べてみたいと思います。

2011 年 9 月、JR 東日本からついに 113 系が消滅し、残る 115 系の置き換えもいよいよ秒読み段階となりました。群馬や新潟、それに長野などで今もお元気に活躍を続ける 115 系ですが、置き換えに向けた動きが随所で見られ始め、予断を許さない状況が続いています。今回は各地区の 115 系について、車両面・運用面から考察していこうと思います。

1. 豊田車両センター

・車両

豊田車両センターには、300 番台の 3 両編成 12 本 (M1～M12) と、貫通 6 両編成 1 本 (M40)、それに 0 番台の事業用の訓練車 4 両編成 1 本 (W2) の、計 46 両が配置されていて、そのうち定期運用を持つのは 3 両編成の車両のみとなっている。豊田車両センターに所属する 115 系は、昔から中央東線を走ってきたベテランである。つい 10 年ほど前までは豊田車が中央東線の主力だったのだが、E231 系投入に伴う大規模な車両転配の際に、車両の約半数が転属・廃車されてしまった。この際の生き残りが現在の 300 番台なのだ。塗装は全車スカ色（群青色とクリーム色の塗り分け）をまどっており、千葉の 113 系無き今、豊田の 115 系が、国鉄近郊型電車唯一のスカ色となっている。3 連の M 編成のうち、座席交換等が行われたリニューアル編成が 8 本、車両更新車が 1 本、未更新車が 3 本となっている。なお、リニューアル編成の中でも細かな更新の差異があって非常に興味深い。



M1

(相模湖)



M4

(猿橋～大月)



M9

(猿橋～鳥沢)



M10

(猿橋)



M12

(鳥沢～梁川)



M40

(東川口)

この中でも特に注目すべきなのは M40 編成である。スカ色唯一の 6 連貫通編成であり、中間には現存する唯一のサハ 115 形 300 番台であるサハ 115-319 が組み込まれているのだ。以前は臨時列車扱いながら毎日運転の快速むさしの号などに使用されていたが、現在定期運用はなく、臨時列車ホリデー快速鎌倉などに使用されるのみである。

☆M40 ←小淵沢

立川→

Tc115-398+M' 114-374+M115-348+T115-319+M' 114-354+Mc115-318

また、0 番台訓練車の W2 編成だが、現存する 800 番台（中央本線の狭小トンネル対応のため、パンタ部分のみが低屋根になっている番台）唯一の生き残りであるモハ 114-827 が含まれているほか、白熱灯の枠の中にシールドビームを取り付けた独特なヘッドライトが特徴的である。

☆W2 ←小淵沢 Tc115-108+M' 114-827+Mz115-6+Tc115-207 立川→

・運用

運用範囲は、中央本線の立川～小淵沢間と富士急行線全線で、小淵沢以西へは乗り入れない。通常は 3 連+3 連の 6 連で運転されるが、大月以西では 3 連単独の運用も見られる。中央本線においては長野車の方が車両数・運用数共に多いため、スカ色はやや少数勢力となっている。注目すべき運用は、なんといっても富士急行線乗り入れ運用だ。高尾発の 1453M が大月で分割され、前 3 両が河口湖へと向かう。帰路は、河口湖発の 4542M が、大月にて甲府から来た 542M に併結される。大月駅で繰り広げられるスカ色同士の分割・併合はとても貴重な。立川までの運用は、小淵沢 6 時 2 分発の 528M 立川行きと、立川 21 時 46 分発 563M の甲府行きのみと、意外と少ない。

2. 高崎車両センター

・車両

高崎車両センターには、3両編成11本、4両編成11本の、計77両が配置されており、車両はすべて1000番台の湘南色で統一されている。編成番号は、その編成に組み込まれているパンタ付のモーター車の車番をそのまま「T」の後に付け加えるという非常にユニークな形となっている。3両編成11編成のうち、T1030、T1040の2編成以外は座席や化粧板等の更新がされたリニューアル車で、それ以外はすべて未更新車となっている。なお、一時期T1036やT1037編成が新潟に貸し出され同区のN2編成と組んで湘南6連として運用されていたが、現在は両者とも高崎に返却されている。車両はどれも単純な構成ばかりだが、その中でも特に注目すべきなのは2両在籍するサハ115である。現存する湘南色のサハ115系はこの2両のみとなっているため大変貴重な存在だ。ただ、比較的余裕のない3連の運用を補うため、中間のサハを抜くことによって3連として運用することも多いようだ。通常、T1044編成とT1159編成に組み込まれている。

☆T1044 ←小山 Mc115-1033+M' 114-1044+T115-1007+Tc115-1034 高崎→

☆T1159 ←小山 Mc115-1065+M' 114-1159+T115-1019+Tc115-1208 高崎→



T1030



T1038



T1044



T1142



T1149



T1159

(井野～新前橋) (八木原～群馬総社) (思川～小山) (駒方～伊勢崎) (八木原～群馬総社) (井野～新前橋)

・運用

運用は3両編成と4両編成とで分かれており、107系や211系に混じって運用されている。最長で3連+3連の6連を見ることができるとは4両編成に併結はなく、すべて単独で運用される。3両編成の運用範囲は、上越線の高崎～水上間、信越本線の高崎～横川間、それに両毛線と吾妻線の全線となっていて、4両編成の運用範囲は、上越線の高崎～水上間、信越本線の高崎～横川間、吾妻線の渋川～万座・鹿沢口間、両毛線全線、それに東北本線小山～宇都宮間となっている。目すべき運用は、なんといっても東北本線宇都宮運用だろう。高崎14時26分発の3459Mが小山到着後、行きは459M、帰りは472Mとして小山～宇都宮間を往復、そして小山からは両毛線3472Mとして高崎20時07分着となっている。東北本線上野口から115系湘南色が撤退した今となっては、編成数こそ短いものの大変貴重な存在だ。115系高崎車の華運用と言えよう。

3. 新潟車両センター

新潟車両センターには、2両編成(S編成)18本と、3両編成(N編成)32本、4両編成(L編成)14本と2両編成湘南色訓練車1本の計190両が配置されている。車両塗装は、白地にグリーンの帯を配した3代目新潟色を中心に、ブルー系のリニューアル色、黄色の弥彦色、それに最近復活した湘南色の計4色が存在する。新潟地区には、JR東日本の他区とは違って0番台車や2000番台車、それに先頭化改造車や分散冷房搭載車などの「ネタ車」が多数在籍する。そのため「JR東日本の山陽地区」の観があり、趣味的興味は尽きない。

◆ S編成

・車両

S編成は2両編成で、500または1500番台で組成された便所なし編成が8本と、1500番台のみで組成された便所付き編成が7本の、計15本が在籍する。1500番台は、奇数方先頭車はM115-1000番台をクモハ改造したMc115-1500番台で、偶数方先頭車も当然Mc' 114-1500番台となっている。500番台も同様で、奇数方先頭車はM115-0番台をクモハ改造したMc115-500番台で、偶数方先頭車も当然Mc' 114-500番台となっている。

注目すべき編成はS1編成とS13～S15編成だろう。S1編成にはMc115-1060が組み込まれていて、これは、新潟車両センターの2両編成の中で唯一の非先頭化改造車である。また、S13～S15編成は0番台改造の500番台であるほ

か、分散冷房 (AU712) を搭載する。

☆S1 ←水上 Mc' 114-1501+Mc115-1060 新潟→



S7
(越後湯沢)



S10
(保内～東三条)



S11
(新潟)



※一般的な AU75 型冷房
1 か所に集中している



※分散冷房 AU712 型
2 つに分散している

・運用

便所ありと便所なしとは運用が分けられていて、便所なしの編成は、L 編成か N 編成と組んで運用されることが多い。一方、便所ありの編成は単独運用が多くなっている。特に越後線の吉田～柏崎間は S 編成単独の遭遇率が高い。

◆ Y 編成

・車両

Y 編成は 2 両編成で、3 本ともすべて S13～15 編成と同じく 0 番台の先頭化改造車である 500 番台で組成され、冷房装置はすべて分散冷房を搭載するほか、弥彦線用にワンマン設備を備えている。車両塗装はオリジナルの、白地に黄色と緑色の帯を配した弥彦色となっており、希少価値が高い。特執すべき点は、Y1 編成のみ前面の貫通扉にまで緑色の帯が塗装されていることだろうか。

・運用

ワンマン対応の Y 編成は主に弥彦線 (日中は弥彦～吉田間) で活躍しているのだが、新潟車両センターへの出区も兼ねて、越後線において Y 編成の運用が 1 往復設定されている。それが、弥彦 13 時 21 分発の新潟行きで、翌日の新潟 5 時発の 120M にて吉田へと戻る運用になっている。



Y1
(吉田～矢作)



Y1
(吉田)



Y2
(新潟)



※貫通路にまで塗装された緑色の帯
(Y1 編成)



※一部のドアは
薄緑色の鋼鉄製だ

◆ L 編成

・車両

L 編成は 4 両編成で、14 本が在籍する。0 番台や T115-1000 番台からの先頭化改造車もいる上に、1000 番台や 2000 番台の分散冷房搭載車もいて非常に興味深い。2000 番台は元身延線用の 2100 番台で、8 両が新潟に転属し、方向転換の上、7 両が 2000 番台化されたのだ。元々は AU75 型対応の冷房準備車として落成していたが、編成単位での電源統一のため、中間車の 0 番台に合わせて AU75 型の台座を搭載していても AU712 型で冷房化されている。なお、この 0 番台車の中には 1964 年製のものもいて、車齢はかなり高い。L1～L6 編成が AU712 型搭載車で、そのうち 2000 番台を含むのは、L2・L3・L5・L6 編成となっている。なかでも注目すべきなのは L5 編成で、新潟方先頭車の Tc115-2129 は、新潟区唯一の方向転換されずに残った 2100 番台車なのである。また同じく AU712 型搭載の L6 編成だが、2011 年 7 月より湘南色に復元されている。後述の N2 編成と共に側面の白い「JR マーク」がペイントされていないため、撮影派にはうれしい編成だ。ちなみに残る L7～L14 編成はすべて 1000 番台のみで組成されているが、L12～L14 にはそれぞれサハ 115 が組み込まれている。

☆L5 ←水上 Tc115-2039+M' 114-116+M115-130+Tc115-2129 新潟→



L1 (新潟～白山) L5 (東三条～保内) L6 (新潟～白山) L9 (押切～北長岡) L12 (保内～東三条) L14 (新崎～早通)

・運用

運用範囲は、信越本線新潟～長岡間や白新線、羽越本線や越後線が中心で、信越本線の柏崎以西や上越線の越後中里以南へは乗り入れない。S または N 編成との併結運転が見られ、L 編成同士の併結は行わない。N 編成と組んだ際の 7 連が新潟地区の 115 系中もっとも長い編成となる。例えば日中では、信越本線の 442M が 7 連で運転される。

◆ N 編成

・車両

N 編成は 3 両編成で、基本的には 1000 番台または 2000 番台で組成されている。編成数も 32 本と最も多く、新潟車両センターの主力編成である。パンタ 1 つの通常編成の他に霜取り用の予備パンタを備えた編成が 4 本在籍し、これらは運用も区別されている。注目すべき編成は N26 編成で、偶数方先頭車の Tc115-1601 は、数あるサハ 115-1000 番台からの先頭化改造車の中でも唯一、偶数方先頭車に改造されたもので、1600 番台自体がこの車両のみという変わり種である。N2 編成も先述の L6 編成同様に湘南色化されたのだが、一時期 N14 編成の車両火災による車両不足解消のため、高崎から 3 連の T1036 または T1037 編成を借り入れ、N2 編成と組んで湘南 6 連として固定運用されていた。高崎車は新潟地区で使用されている保安装置「ATS-Ps」が未搭載なため、N2 編成で高崎車を挟むような形で運用されていた。大変変則的な編成を見ることができたが、残念なことに今は終了してしまった。また、N 編成にも 2000 番台が 3 両組み込まれていて、N1・N19・N27 編成の偶数方 Tc がそれである。そのほか特徴のある編成とえば、2 パンタ車（ひし形パンタ 2 基搭載）で唯一のリニューアル色である N14 編成と、1 パンタ車で唯一のひし形パンタ搭載車である N28 編成くらいだろうか。



N6 (亀田) N7 (帯織～見附) N17 (新潟～白山) N25 (東三条～保内) N26 (新潟) N28 (東三条～保内)

・運用

多数派だけあって運用範囲はかなり広い。先述の通り 1 パンタ車と 2 パンタ車で運用が分けられており、1 パンタ車は信越本線の妙高高原まで乗り入れている。2 パンタ車の運用範囲はやや狭く、越後・白新全線と新潟～長岡～上越線水上間のみとなっている。

4. 長野総合車両センター

長野総合車両センターには、6 両編成 (C 編成) 14 本と、3 両編成 (N 編成) 28 本、2 両編成 (N 編成) 7 本、3 両編成湘南色訓練車 1 本の計 185 両が配置されている。C 編成の一部に 300 番台車が存在する以外、その他はすべて 1000 番台車となっていて、編成ごとの特徴差はあまりない。塗装は、営業車は全て白地に水色の「新長野色」となっている。

◆ C 編成

・車両

C 編成は 6 両貫通編成で、基本は 1000 番台だが、C5、C6、C9 編成は 300 番台で統一されている。これらは元々小

山電車区に配備されていた車両で、E231系投入に伴い転出し、初期車をすべて置き換えた。そのため、「元東北本線の115系」と考えても良く、塗装は転属時に湘南色からすべて長野色に変更された。未更新車とリニューアル車(C5～C11編成)は7本ずつの配置で、未更新車は基本的には1000番台だが、C13編成のモハ1ユニットにのみ、300番台未更新車が組み込まれている。さらに、C13編成の高尾方3両は、ドア側面窓が一般的な黒Hゴムではなく、常磐線415系タイプの太い金属支持であるほか、先頭の幕の色は松本方先頭車が白地、高尾方先頭車が青地の「普通」幕を出すなど、上下で異なる。それから、C8編成のTc115-1512は、当区で唯一サハ115を先頭化改造したものであり、しかも元は新製時三鷹電車区に4両編成1本のみ配置された1000番台のサハ車である。また、C7編成のワイバーのみアルパインブルー色で塗装されており、見た目が大変美しい。



C3

(大月～猿橋)



C5

(相模湖～高尾)



C6

(猿橋～鳥沢)



C7

(鳥沢～梁川)



C11

(高尾～相模湖)



C14

(高尾～相模湖)

・運用

C編成は6両編成であるため、利用客の多い中央本線の立川～甲府間が中心となっているが、運用範囲は辰野支線を除く中央本線立川～松本間と、長野総合車両センターへの出区も兼ねて篠ノ井線松本～長野間となっている。このうち、立川～松本間を完全走破する運用が、上りが426M、下りが445M、447Mで、篠ノ井線運用は上りが1230M、下りが1235M(明科止まり)、1237Mとなっている。篠ノ井線運用はいずれも夜間である。

◆ N編成

・車両

N編成は3両または2両編成で、全車1000番台で統一されている。JR東海区間にも乗り入れるため、乗り入れに必要な速度照査装置の有無で運用や編成番号札の色も分けられており、速度照査搭載車は緑色、非搭載車(JR東日本専用車)はピンク色となっている。一見無個性な陣容だが、N25編成は全車1000番台のトップ車であるほか、N29編成はかつて試験的にオールロングシート化改造が施されていたことで有名である。2両編成(N51～58)のNc' 114-1500番台はM114-1000番台からの先頭化改造車で、新潟同様1500番台を名乗る。



N14

(西条～明科)



N16

(明科～西条)



N24

(明科～西条)



N29

(長野)



N30

(西条～明科)



N31

(坂北～西条)

・運用

N編成の運用範囲は柿崎～直江津間を含む信越本線、篠ノ井線全線、運行本数は少ないが大糸線の松本～信濃大町間、辰野支線を含む中央東線塩尻～甲府間、しなの鉄道篠ノ井～小諸間、飯田線辰野～飯田間、中央西線塩尻～中津川間と非常に広範囲で、実質長野県内の電化区間ほぼ全域となっている。中央西線中津川まで乗り入れるのは822M、834M、829M、843M、長野からの「快速みすず」として飯田線飯田まで乗り入れるのは216M、2230M、2209M、233M、しなの鉄道小諸まで乗り入れるのは列車番号3000代、そして1本のみの柿崎発長野行きは1320Mとなっている。2両編成は日中の運用はなく、朝夕時に3両編成と併結して5連として走行するほか、辰野支線を走る123系「ミニエコー」が検査入場した際には、代走を行うこともある。

JR東日本管内の115系の今後

JR東日本から113系が引退したことで、次の置き換え対象は115系となった。最も古い車両では車齢48年、一般的な1000番台車でも車齢33年を数え、老朽化や腐食化が目立ち始めてきた。そこで、残る115系の置き換え用として211系の転用が予定されている。現在JR東日本は、東北縦貫線の開業に向けて湘南色E233系の導入を進めている。それにより、東海道本線の211系が2012年4月23日をもって定期運用から撤退し、9月1日には高崎線にもE233系が導入されたことは記憶に新しいことだろう。その後東海道本線の211系は、運用離脱次第順次長野総合車両センターに回送され、基本10両編成(14本)からはグリーン車とサハ車計4両を、付属5両編成(14本)からはサハ車1両を廃車にし、それぞれ6連と4連に組み替えられたのだ。その後組み替えられた編成は、青森や桐生などの各地に疎開され、現在転用改造待ち状態である。ここで注目していただきたいのが14本という編成数。長野のC編成は貫通6連×14本、新潟のL編成は4連×14本ということで、ピタリと一致するのだ。特に新潟L編成の分散冷房車には車齢48年の0番台車も含まれているため、やはり早期の置き換えが必要だろう。また、高崎線からも、運用を離脱した211系が順次長野総合車両センターに回送されており、5連を3連に組み替えるなどの転用改造準備が現在行われている。一方、千葉からの全面撤退がすでに発表された房総の211系(5連×14本)だが、9月29日現在、209系の追加投入に伴い、マリ401.406.407.408編成が運用を離脱し、順次長野に配給された。房総の211系は帯色が同じということで、3連化の上で豊田車両センターの115系を置き換えると予測されていた。しかし、マリ編成は、所属表記が「長ナノ」に変更になったうえ、編成表記が「N編成」に変更になった。現在、同編成を利用した乗務員訓練が行われているようだ。また、「JR労働組合 長野地本」の公式発表によれば、「平成25年春より211系3両編成8本を投入し、大系線専用のE127系(ワンマン運転)の運用範囲を中央本線、篠ノ井線、信越本線へと拡大する」とあり、さらにしなの鉄道の事業計画によれば、平成25年度に「115系(中古)2両×7編成を購入する」とある。2両×7本といえば、該当するのは2連のN編成だ。そのため、長い間「千葉の211系は豊田に転属する」などと言われてきたが、長野のN編成からまず先に置き換えていくものと思われる。置き換えに関しては諸説あるが、他の編成についても211系が115系を置き換えていくことは間違いないだろう。ただ、211系だけではすべての115系を置き換えることは不可能であるため、新形式E129系の導入や205系の転用も一部では噂されている。

まとめ

置き換え迫るJR東日本管内の115系の姿をご覧ください。3年間を群馬で過ごした私にとって115系は大変思い出深い車両でもあるだけに置き換えは非常に残念ですが、両数が多いだけに、完全な置き換えにはまだまだ時間がかかるものと思われます。姨捨のスイッチバックを上り下りし、清水トンネルのループをくぐり、荒れ狂う日本海の塩害に耐え、そして真冬の豪雪期に大雪と格闘しながら今もなお力強く走り続ける115系には、たくさんの勇気をもらいます。本書がきっかけで多くの方々が115系に興味を持ち、そして最後の活躍を温かく見守っていただければ幸いです。

参考文献/参考資料

・鉄道ファン 2010年1月号 ・Rail Magazine 7月号 ・国鉄型主義：新潟車セ115系
(http://kanu165.web.fc2.com/ec115_niigata01.html)

※注意 本書は2012年9月29日時点の情報で執筆しておりますので、皆様をご覧になるまでに状況が変化している可能性が大いにありますのでご了承ください。また、写真は全て筆者が撮影したものですので、写真の転載等はご遠慮ください。そして、記載内容については細心の注意を払っておりますが、筆者の知識不足により誤った情報が掲載されている可能性がありますのでご注意ください。それから、そのことについて鉄道会社に問い合わせることはご遠慮ください。特に「JR東日本管内の115系の今後」は個人的な予測です。実際の置き換え結果とは異なる可能性が高いので、あくまでも参考程度にお願いします。最後に、**本記事掲載の写真については後日カラー版が鉄研HPに掲載されますのでそちらもご参照ください。**

※参考 Tc:クハ Mc:クモハ M:モハ T:サハ Mz:モヤ