

103系・113系・115系の動向

日向 洋

今年、東海道本線が開業120周年である。103系・113系・115系は、製造開始してから45年が経過しようとしている。2006年3月18日のダイヤ改正で東京～熱海間での113系の運用は終了した。また、今年3月18日のダイヤ改正ではJR東海の静岡地区から113・115系は引退した。

一方、JR東日本に2000両以上在籍していた103系は、2006年3月18日のダイヤ改正で全廃となった。しかし今年から、JR東日本の仙石線で103系が復活した。

在籍数は減りつつあるが、今なお活躍している103系・113系・115系について書いてみたい。

車両紹介

①103系

1958年に運行を開始した101系（通勤型車両）は、国鉄初の中空軸平行カルダン駆動方式軸などの近代的メカニズムを搭載し、「高性能電車」と呼ばれた系列である。151系の181系改造で余剰となったMT46型（出力100kW）のモーターが一部流用された。その後、新たに開発されたMT55型（出力110kW）のモーターを搭載した通勤型車両が製造された。これが103系である。

103系は、1963年から約3440両が製造された。最高速度100km/h。JR東日本にはかつて京浜東北・根岸線（＝根岸線・東海道本線・東北本線の総称）、山手線、横浜線、常磐線（快速）、鶴見線などに投入されていた。しかし、国鉄型車両の201系、205系、JR車両の209系、E231系通勤型車両[JR東日本]など新車の大量増備により、民営化直後2000両以上が在籍していたJR東日本では103系はたったの4両となった（訓練車を除く）。引退した103系のうち、一部はJR西日本に売却された。

JR西日本では大阪周辺などに多く在籍しているが、321系の投入により、余剰となった201系の転属が続いているため、103系は廃車が進んでいる。かつてはJR東海にも70両在籍していたが、313系による置き換えにより現在は在籍数0となっている。JR九州にも在籍しているが、かつての5分の1程度となったそうである。



左: JR西日本103系
(オレンジ)

天王寺 2007-3-30

右: JR西日本103系
(スカイブルー)

和歌山 2007-8-17



塗色にはこの他にウグイス色などがある（地域のオリジナル色もある）。

※ JR西日本103系のスカイブルー色（右）の写真（の先頭車）は103系トップナンバー（103-1）である。昨年までは森ノ宮電車区に所属していたが、今年から日根野電車区に転属した。同車は特別保全工事が施行されている。また、戸袋窓・妻窓も埋められている。森ノ宮電車区に転属してから、103-1の反対側の先頭車は103-2となった。森ノ宮電車区に所属していた頃は103-806が反対側であった。

阪和線転属後のトップナンバー編成（網掛けかつ太字はトップナンバー）

←天王寺 **カ**103-1—モハ103-287—モハ102-442—モハ103-288—モハ102-443—**カ**103-2 和歌山→



103系トップナンバー（103-1）の妻面（左）と大阪環状線103系の妻面（右）。トップナンバーの編成は妻窓が埋められている。トップナンバーの編成だけでなく、JR西日本103系の妻窓は埋められつつある。

右の大阪環状線103系の妻窓は開閉可能である。しかし、最近では妻窓の固定化が行われている編成もある。

左:和歌山 2007-8-17 右:天王寺 2007-3-30

103系の引退の例として、JR東日本では京浜東北線からは1998年に引退（同時に京浜東北線205系も引退し、横浜線などへの転属が行われた）、京葉線からは2005年12月9日、常磐快速線からは2006年3月18日に引退した。そして現在残っているのは仙石線。この線の103系は、2004年7月に一旦運用を離脱し、郡山駅構内に留置されていた。その後、多賀城付近の高架化工事に伴い、今まで多賀城折り返しの列車を東塩釜折り返しとしたため、車両不足を予想し予備編成確保が行われ、103系が復活した。復活にあたりトイレ設置工事などが施行されている。

また、訓練車もあり（東大宮操車場に在籍しているほか、103系から105系を経て訓練車となったものもある）、保存車（埼玉県さいたま市に元京浜東北線の103-560が保存されている）もある。

JR西日本では大阪環状線、奈良線、阪和線などで活躍していた。しかし、東海道本線（JR京都線・JR神戸線）の各駅停車に321系の投入が始まり、それまで同線で活躍していた201系が余剰となり、他線への転属を始めた。その影響で大阪環状線、奈良線などに在籍していた103系の廃車が始まった。



高槻 2007-3-30



京都 2006-3-27

JR京都線・神戸線に投入されたため、同線の201系が余剰となり、他線に転属している。右は同線引退前の201系。

このほかにもJR東海の名古屋周辺では、103系が70両ほど在籍していたが313系等の投入により165系と同様に廃車となり、現在、JR東海では在籍数0となっている（話では1両だけ保存されているらしい…）。165系とは、急行型車両の一種で、かつて「大垣夜行」などで使われたが老朽化等によりJR東海をはじめ、あちこちで廃車が進み、残るはJR東海に1両のみとなった。

JR九州にも約50両在籍し、現在も活躍している。

②113系

1950年に東京～熱海間でCS10電動カム軸式のモーターを搭載していた80系が運行を開始した。1958年には、153系（準急型車両[後の急行型車両]）が東京～熱海間で運行を開始した。しかし、どちらも2ドア・デッキありであり、ラッシュ時の客扱いが不便だったため、1962年に3ドア・デッキなしの111系が製造された。111系にはMT46系（出力100kW）のモーターが搭載された。その後、MT54型と呼ばれる強力型（出力120kW）のモーターが開発されたため、それを搭載した3ドア・デッキなしの車両が作られた。これが113系である。



左: JR 東日本 113系
(横須賀色)

木更津 2007-5-4

右: JR 東海 113系
(湘南色)

浜松 2005-5-3



113系は1963年に登場し、約2900両が製造された。最高速度100km/h（一部は110km/h）。この車両は後述の115系などの国鉄型車両のうち近郊型車両（115系のほかに交直両用の413・415系など）の基本となった。しかし、国鉄型車両の211系、JR車両のE231系[JR東日本]、313系[JR東海]、223系[JR西日本]など、新型車両の投入によりどんどん在籍数は減っていき、現在は5分の1程度となってしまった。そのうち、現在JR東海に在籍している113系は保留車となっている模様。

113系と115系の大きな違いは、前面の塗り分けが113系は下の方の部分が斜めなのに対し、115系は貫通扉に向かってほぼまっすぐとなっている。

113系はJR東日本だけでなく、JR東海、JR西日本、JR四国にも在籍していた。

JR東日本での113系の引退の例として、横須賀線・総武快速線では、1994年から投入が始まったE217系による置き換えがすすみ、1999年12月4日のダイヤ改正で引退した。その後、一部は国府津車両センター・房総方面（幕張車両センター等）に転属した。

東海道本線では、211系の他に2004年10月16日からE231系近郊型の投入により、置き換えが始まり、2006年3月18日にはE217系、E231系に置き換えられ、東海道本線（JR東日本範囲）・伊東線での運転を終了した。また、東海道本線から引退した113系のうち、先頭車を含む普通車の何両かは房総方面に転属、また2階建てグリーン車（サロ124・125グループ）は少し改造して211系の田町車両区所属と高崎総合車両センター所属の211系に組み込まれた。その他の1階建てグリーン車（サロ110グループ）およびその他の車両は廃車。

現在、JR東日本に在籍しているのは房総方面のみとなっているが、廃車も進んでいる。例として今年7月に房総方面に在籍していた113系が廃車回送された。

JR東海での113系は、名古屋周辺に311系・313系などが投入されたため、2006年3月17日で名古屋周辺での運転は終了した。その後、静岡地区に313系が大量投入され、また大垣地区から211系が3両×20本（計60両）転属したため、113系は静岡地区でも2007年3月17日をもって営業運転から

引退した。現在、JR 東海に残っている 113 系は保留車となっている模様である。かつては JR 東海 113 系は、伊豆急行線にも乗り入れしていたが、2002 年 11 月 30 日で乗り入れは中止となった。



JR 東海 113 系&313 系

JR 東海 113 系の大半は 313 系に置き換えられた。

浜松 2005-5-3

JR 西日本での 113 系は、かつて JR 京都線（東海道本線の京都～大阪間の愛称）・JR 神戸線（東海道本線の大阪～神戸間の愛称）などで活躍していたが、223 系等の投入により引退した。現在、山陰本線・草津線・湖西線などで活躍しているが、草津線・湖西線には 221・223 系の運用も増えている。また、2008 年度以降、JR 京都線、JR 神戸線、琵琶湖線（東海道本線の米原～京都間の愛称）、湖西線に 223 系の後継車が増備されるため、221 系が山陰本線に転属することが予想される。

電化区間の少ない JR 四国でも 12 両が在籍し、現在も活躍している。

113 系こぼれ話



JR 東日本 113 系（湘南色）
品川 2006-3-14



さよなら 113 系のステッカー
東京 2006-3-17



113 系に掲げられたヘッドマーク
のうちのひとつ 2006-3-14

湘南電車のイメージで有名だった 113 系。ファンに惜しまれながら引退した。

2004 年に 113 系を東海道本線から運用撤退させるという発表が JR からされると、一部のマスコミが「湘南電車の引退」と報じた。その後、JR 東日本は「さよなら湘南電車」という名称の冊子を配布、最後まで運用した編成の先頭にヘッドマークをつけ、また、湘南電車の 80 系をイメージした売店「KIOSK」が 2006 年 3 月 10 日から藤沢駅で営業開始するなど「車両の引退」という枠をこえた PR を行っていた。

③115 系

先述の 113 系を基本とし、寒冷・急勾配路線でも運転可能にしたのが、この 115 系である。1963 年から 1983 年までに約 2000 両が製造された。最高速度 100 k m/h（一部は 110 k m/h）。113 系と同じ

MT54型のモーターを搭載し、半自動扉の装置などがついている。そのため、ドアの取手は113系と異なっている。113系の一部は半自動扉を装備し115系の取手と似ているものもある。113系ではグリーン車（かつての※1等車）が製造されたが、115系は、ほとんどの運用路線でグリーン車の需要が低かったため、普通車のみが製造された。かつて、急行「かいじ」に使用したときは165系（急行型車両）のグリーン車を連結した。全国で、113系と同じように新型車両の投入によりどんどん在籍数は減り、現在では2分の1程度となった。

※かつては車両の設備により1等、2等、3等と3つの区分に分けるという「等級制」があった。1960年に2等を1等、3等を2等に変更し、2つの区分となった。その後、1969年に等級制を廃止し、かつての1等車の代わりとしてグリーン車が登場。運賃+グリーン料金で乗る仕組みとなったのである。



左: JR 東海 115系
 (湘南色)
 熱海 2006-9-10
 右: JR 東日本 115系
 (横須賀色)
 横浜 2007-5-3



JR 東海 115系の写真はデカ目の115-188である。デカ目とはヘッドライトが大きい車両のことで目が大きいように見えるから?のようだ（個人的にはそのように見えるけど…）。なお115-188は既に廃車となり、解体されてしまった。

湘南色とは東海道本線発祥の緑とオレンジの塗色で、80系時代から引き継がれている。（113・115系の基本塗色の一種）。ちなみにこれは湘南地区のみかんの木（緑=みかんの木の葉、オレンジ=みかんの実）又は静岡地区のお茶（緑）と湘南地区のみかん（オレンジ）を意味している。特に、東京～熱海間を走る車両（特に80系・113系・153系など?）を湘南電車と呼んでいた。113系は2006年3月17日のダイヤ改正で引退し、現在は無い。

一方横須賀色は、横須賀線に113系が投入されたばかりの頃は湘南色で運行されていたが、誤乗が多く発生したため、70系の青とクリーム色の塗色を引き継いだ。しかし初期は湘南色と同じ塗り分けであったため、クリーム色の面積が多くなり過ぎてしまい、締りが無いという意見が多く出てしまった。そのため青色の面積が多くなるように変更した。なお、基本色以外に地域限定の塗色も存在し、阪和快速色、JR西日本リニューアル色、福知山ローカル色、嵯峨野色、小浜色、和歌山オーシャン色、瀬戸内色、JR四国リニューアル色などがある。



左: JR 西日本 113系
 福知山 2007-3-29
 (福知山ローカル色)
 右: JR 東日本 115系
 甲府 2006-1-6
 (長野色[信州色])



↑これらの写真はオリジナル塗色の例。↑

JR 東日本での 115 系は、かつて高崎線、湘南新宿ライン、宇都宮線（東北本線の上野～黒磯間の愛称）などで活躍していた。高崎線では 2000 年から E231 系近郊型の投入が始まり、115 系は 2001 年 12 月 2 日のダイヤ改正で引退、湘南新宿ラインからは 2002 年 6 月、宇都宮線からは 2004 年 10 月 15 日に引退した。現在は中央本線、上越線、吾妻線、信越本線、越後線などで活躍している。

JR 東海では 313 系の投入により、115 系は 2007 年 3 月 17 日をもって東海道本線、御殿場線、身延線などから引退し、現在 JR 東海に残っている 115 系は保留車となっている模様。ちなみに身延線を走っていた JR 東海 123 系も 2007 年 3 月 17 日をもって引退し、5 両のうち 1 両が廃車された。残る 4 両も保留車となっている。



左: JR 東海 113 系&クモヤ 145-122
浜松付近 2007-8-19
右: JR 東海 115 系
東静岡付近 2007-8-16

JR 東海 113 系は浜松の引込み線に今年 3 月頃、もっと留置されていたが、8 月には 1 編成（計 4 両）に減っていた。さていなくなった 113 系はどこにしまったのだろうか？他の車庫に移動？もしくは、廃車となり解体！？ また、静岡の車庫には 115 系が数編成留置されている。さて、JR 東海 113・115 系は今後どうなるのだろうか？

※クモヤ 145 形とは 1980 年から 101 系を改造して作られた直流電化区間用の牽引車である。

JR 西日本でも 115 系は廃車が発生している。

最後に

103・113・115 系は年々全国で廃車が進んでいます。特に 103・113 系の在籍数はかつての 5 分の 1 程度となっているため、数年後には全廃が予想されます。

私が今回 103・113・115 系についてまとめようと思ったのは、興味があった 103・113・115 系が急激に減っているからです。年々、在籍数は減っていますが、最後まで頑張ってほしいと思います。

最後までお読みいただきありがとうございました。

参考文献

JAPAN RAILFAN MAGAZINE 鉄道ファン 2007-1・2007-5・2007-7

DJ 鉄道ダイヤ情報 2006-5・2006-11・2006-12・2007-9

鉄道ピクトリアル 2007 年 3 月号臨時増刊号

JR 東日本ホームページ (<http://www.jreast.co.jp/>)

ウィキペディア フリー百科辞典 (<http://ja.wikipedia.org/wiki/Wiki>)