

JR 東海 313 系

中三 新川 航平

トップナンバーの製造から 10 年以上が経過する 313 系だが、また新たに車両が製造された。今回はその車両について調べてみようと思う。

I.概要

1990 年代末期、JR 東海では、国鉄型車両から省エネタイプの自社型への車両への置き換えを進めていた。特急型車両では、383 系「しなの」や、373 系「ふじかわ」、キハ 85 系「ひだ」の定期運用では既に置き換えが完了していた。近郊型車両においても 311 系など投入していたものの、国鉄型車両が過半数を占めていた。そんな中登場したのが 313 系である。運用範囲は東海道本線熱海～米原・美濃赤坂、中央本線上諏訪～名古屋、関西本線名古屋～亀山、御殿場線、身延線、飯田線と愛知環状鉄道である。



身延線などで活躍する 313 系 3000 番台 甲府駅にて

Ⅱ. 番台区分

JR 東海区間のほぼ全ての電化区間で活躍する。地域や路線などによって所属する車両区（車庫）、座席配置などが違い、細かい番台区分がされている。小さいほうから紹介していくと分かりにくくなってしまうので、車両区ごとに紹介していく。

1 静岡車両区

静岡県静岡市の東海道本線東静岡～静岡にある車両区。静岡地区ではラッシュ時における混雑が激しいため、東海道本線を走る車両はほとんどの車両がロングシートとなっている。車両側面に記されている車両区の略号は静シス。



ロングシート 熱海駅にて



セミクロスシート（ボックス部分） 甲府駅にて



セミクロスシート（ロング部分）

甲府駅にて

番台	両数	座席	ワンマン対応	その他（搭載設備）
2300 番台	2 両	ロングシート	非対応	発電ブレーキ
2350 番台	2 両	ロングシート	準備工事	霜取りパンタ、発電ブレーキ
2500 番台	3 両	ロングシート	非対応	
2600 番台	3 両	ロングシート	非対応	発電ブレーキ
3000 番台	2 両	セミクロスシート	対応	霜取りパンタ、発電ブレーキ
3100 番台	2 両	セミクロスシート	対応	霜取りパンタ、発電ブレーキ

3000 番台は 1 次車、その他は全て 3 次車

霜取りパンタ…冬季の身延線や御殿場線は架線に霜が付きやすい。そのため、パンタグラフを 2 つ上げ、前方のパンタグラフで霜を削り、後方のパンタグラフから電気を取る。

2 神領（じんりょう）車両区

愛知県春日井市の中央本線神領駅周辺にある車両区。中央本線沿線もラッシュ時における混雑は激しいが、両数が長いため、313 系は転換クロスシートが多い。車両側面に記されている車両区の略号は海シン。



転換クロスシート 豊橋駅にて

番台	製造時期	両数	座席	その他（搭載設備）
1000 番台	1 次車	4 両	転換クロスシート	
1100 番台	3 次車	4 両	転換クロスシート	
1300 番台	4 次車	2 両	転換クロスシート	霜取りパンタ、発電ブレーキ
1500 番台	1 次車	3 両	転換クロスシート	
1600 番台	3 次車	3 両	転換クロスシート	
1700 番台	3 次車	3 両	転換クロスシート	霜取りパンタ、発電ブレーキ、セラミック噴射装置
3000 番台	1 次車	2 両	転換クロスシート	霜取りパンタ、発電ブレーキ
8000 番台	1・2 次車	3 両	転換クロスシート	セントラルライナー仕様

ワンマン運転は全ての 3000 番台と一部の 1300 番台が対応。残りの 1300 番台は準備工事。その他は非対応。また、8000 番台を除き、車端部はロングシート。ただし、1 次車のトイレ横は 3 人用ボックスシート。

セラミック噴射装置…上りこう配や落ち葉などによって車輪が空回りしないよう、セラミック（酸化アルミニウム）粒子をまき、摩擦力を増やす。

3 大垣車両区

岐阜県大垣市の東海道本線大垣～垂井にある車両区。東海の新快速の車両はここに属する。名鉄と競合するため、座席は全て転換クロスシートである。車両側面に記されている車両区の略号は海力キ。

番台	製造時期	両数	ドア横のシート	車端部のシート	その他
0 番台	1 次車	4 両	固定クロス	ボックス	
300 番台	1 次車	2 両	固定クロス	ボックス	
1100 番台	4 次車	4 両	固定クロス	ロング	
3000 番台	1 次車	2 両	ロング	ロング	ワンマン対応
5000 番台	3・4 次車	6 両	転換クロス	転換クロス	
5300 番台	4 次車	2 両	転換クロス	転換クロス	

3000 番台のトイレ横は 3 人掛けボックスシート。また 5000 番台は車間ダンパ、セミアクティブサスペンション搭載。

セミアクティブサスペンション…電子制御によって、車体を支え、振動を抑制するシステム。



Ⅲ.製造時期による違い

1 種別・行先表示の違い



1・2次車は幕表示で3・4次車はフルカラーLED（液晶）表示である。

2 前照灯の違い



1・2次車は白熱灯で、3・4次車はHID ランプである。

3 車内トイレ・車いすスペースの違い



1・2次車はトイレ横のボックスシートを3人用にし、1人掛け部分の横が車いすスペースになっている。3・4次車はトイレ横の座席を廃止し、トイレも車いす対応にするため、扉幅を広くし、ボタン式自動ドアを採用している。

4 優先席のつり革・座席、ドア付近の床面の違い



4次車は1～3次車に比べ、優先席のつり革・枕カバーがオレンジ色に、また、ドア付近の床面が黄色く着色されている。

5 運賃表示機の違い



キハ 25 系の運賃表示機

1～3 次車のワンマン対応車の運賃表示機はデジタル表示であり、4 次車や後述のキハ 25 系の運賃表示機は LED 方式である。

IV.313 系をベースにした車両

1 キハ 25 系



キハ 25 系 大府駅にて

2010 年 11 月に新造された新型気動車で、313 系 1300 番台をベースにしている。車内は 313 系 1300 番台とほとんど同じである。現在は東海道本線名古屋～大府と武豊線で運用されている。外観の違いは貫通扉の上に前照灯がないこと、スカートが角ばっていること、電気連結器が 1 段式である。

2 愛知環状鉄道（愛環）2000系



愛環 2000系 岡崎駅にて

愛知環状鉄道は、東海道本線岡崎から豊田市や瀬戸市を通り、中央本線高蔵寺を結ぶ第三セクターの鉄道である。その主力車両である 2000 系は 313 系 3000 番台をベースにした車両である。車内はセミクロスシートである。

V.あとなぎ

20 世紀にトップナンバーが登場した 313 系は 2015 年まで増備計画が進んでいる。後継の 315 系が登場するのはいつだろうか。今後も乗り心地の向上、ラッシュの緩和、省エネなどに期待していきたいと思う。

最後までご覧いただきありがとうございました。



4 編成そろった 313 系 豊橋駅にて