

「とある東の車両計画」

中学3年 中嶋 隆貴

というわけで2年ぶりに停車場を書くことにした中嶋です。今回は銀色の箱新系列に焦点を当ててみようかなあということで。題名が完全に某SF小説のパクリじゃんとか言う意見は受け付けます(?)

今回は、

「E231系三鷹車の転廃とそれに関連した転属計画」

について取り上げようと思います。最寄り路線が深くかかわってくるのでこれにしようかなあ。

読む前に

私はただの中学生なので内容が事実と異なっていたりする場合があります。出典については細心の注意を払いながら選択しておりますが、仮に間違っていたら「なんだコイツ間違ってるじゃねえか」と記事に向けて罵声を上げて温かい目で見てください。

(注:特に記載がない限り、使用している写真は私が撮影したものです。また、成績最底辺のドアホが書いている文章なので、くどい部分があるかもしれませんがご了承下さい。)

E231系三鷹車の転廃とそれに関連した転属計画

先に申し上げておくと、この内容は5路線くらいが絡んでくるかなり複雑な計画です。心して読んでください(?)

(基本的にはこいつらかなあ...) ↓



(1)転属劇の始まり。

2014年10月28日、東京総合車両センターからトウ520編成改めミツA520編成が出場した。その後、同編成と入れ替わる形で、約1か月後の2014年11月25日、当時三鷹車両センター所属であったミツB22編成が、ドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。翌日にはミツB21編成が、同じくドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。そして、2編成から遅れること1ヶ月と2週間弱、ミツB21編成もドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。ミツB20-22編成は、それぞれ以下のように改められた。

ミツ B20 → マト 118(6 ドア車を B22 編成のサハと差し替え)

ミツ B21 → マト 119(6 ドア車を B22 編成のサハと差し替え)

ミツ B22 → ミツ B22

となった。(※ ミツ B22 編成は、6 ドア車を編成から外し、更にマト 118,119 編成にサハを捻出したため、7 連化された)

なぜ突然常磐線に 2 本も転属したのか？理由は単純である。2015 年 3 月改正で上野東京ラインが開業予定であり、既存の基本編成 17 本だけでは運用を賄いきれなくなったからである。

この東マト 118,119 編成は、前者が 2015 年 1 月 27 日に、後者が 2015 年 3 月 6 日にそれぞれ出場し、常磐線快速電車でも営業を開始した。ちなみにこのマト 118 編成、また後で出てきます。大事です。

また、7 連化されたミツ B22 編成は、2015 年 2 月 25 日に東京総合車両センターから三鷹車両センターに試運転という形で返却された。

最終的に、6 ドア車 3 両が余剰となってしまったのだが、使い道もないため、東京総合車両センター内で解体された。



(ミツ B20 改めマト 118 とミツ B21 改めマト 119)

(2)E235 系導入と本格的な転廢の開始

① 山手線→総武線

2015 年 3 月 26 日、J-TREC 新津より、山手線に導入される新型車両、E235 系トウ 01 編成が配給された。同編成は試運転やトラブルの解決ののち 2016 年春よりようやく運用を開始した。(2015 年 11 月 30 日に運用入りしたが、様々な不調で翌日より運用離脱をした経緯がある)



(E235 系 0 番台 通称電子レンジ)

そして、同編成と入れ替わる形でトウ 540 編成が運用離脱、ミツ A520 編成と同じように、2016 年 5 月 19 日、転用改造を終え出場し三鷹車両センターに回送された。同編成には新たにミツ A540 の編成番号が与えられた。

(同編成はあくまでもミツ B21 (マト 119) 編成の代替分であるため、三鷹車両センターから新たな離脱編成は出ていない)

その後 2017 年春に、トウ 503 及びトウ 507 編成が転属改造を終え、それぞれミツ A503 編成とミツ A507 編成となって出場した。前者は予備削減で、後者は E235 系トウ 02 編成の代替で運用を離脱し、入場していた。



(ミツ A507 編成(元トウ 507 編成))

なお、トウ 507 編成を置き換えたトウ 02 編成より、E235 系の本格的な増備が開始されているため、それに伴い山手線 E231 系 500 番台の離脱及び総武線転属改造も本格的に開始された。

この改造は、2020 年 3 月 3 日のミツ A506 編成の出場をもって終了している。



←before after→



(余談だが、山手線の E231 系 500 番台の 10 号車、サハ E231-4600 に関しては、52 両中 48 両がサハ E235-4600 に改番の上転用されている。なお、余剰となった 4 両のサハ E231-4600 に関しては 2020 年 12 月に廃車解体された。)

① 総武線→武蔵野・八高線

当然だが、新しく車両が来れば古い車両は消える。それは新系列であふれかえっていた三鷹車両センターも例外ではない。

ここでは、三鷹車両センターではどうなっていたのかを説明していく。

2016 年度末、三鷹車両センターの地上向け車両は以下のような車両配置になっていた。

E231 系 500 番台 (通称 A 編成) 10 連×2 本

E231 系 0 番台 (通称 B 編成) 10 連×44 本

E231系 900番台 (B901編成) 10連×1本

209系 500番台 (通称C編成) 10連×13本



左が E231系 500番台 (A編成)、真ん中が E231系 0番台 (B編成)、右が 209系 500番台 (C編成)

2020年現在、以下のような車両配置となっている。

E231系 500番台 (通称A編成) 10連×52本

E231系 0番台 (通称B編成) 10連×6本

(E231系 0番台は余剰サハの一部も車籍を有しているが、今回は割愛。)

A編成が50本も増え、B編成は39本も、C編成に至っては消滅している。

ではどのように車両が動いたのか。まずは八高線転属組についてみていこうと思う。

2017年6月、まず初めにミツ B5編成が JRTM 青森改造センターに入場。同編成は、4連化の上、秋田総合車両センターに再入場の後同年11月27日に出場した。同編成は E231系 3000番台に改番されハエ 41の編成番号が与えられた。

2017年10月には、豊田車両センター武蔵小金井派出に疎開していたミツ C501編成が郡山総合車両センターまで配給。こちらも転用改造を行い翌年1月18日に出場した。なお、こちらは 209系 3500番台に改番され、新たにハエ 51編成と名乗っている。

この後も E231系 3000番台が追加で5本、209系 500番台が4本転属し、同線に残っていた 209系 3000番台と 205系 3000番台を粛清した。(同線には、209系 3100番台も在籍しているが、こちらはワンマン化改造の予備車及び同線沿線で開催予定の東京オリンピックのなんかの競技の観客輸送に車両が必要なため、今のところは廃車にはなっていない。)

~~川越転属組の写真探したんですけどね、なかったんですよ。悲しいなあ~~

では次に武蔵野線への転用例を見てみよう。

(注 今回の話題には関係ないケヨ M71~73の3編成に関しては、割愛させていただく。)

2017年3月31日、当時三鷹車両センターに所属していた八ミツ B22編成が、転用改造のため JRTM 青森改造センターに入場した。同編成は、(1) で書いたように7連化されていたため、8両編成で運転される武蔵野線に転属させようとすると1両足りない。そのため、八高線転属の際に余剰となったミツ B5編成から1両だけサハをもらい8連化、帯の貼り替え等のために秋田総合車両センターに入場したのちに出場した。同編成はほかの

武蔵野線の車両と同様に京葉車両センターに配属され、新たにケヨ MU2 と名乗り、2017年11月1日の03E(1)運用より営業を開始した。

その後、大宮総合車両センターや長野車両センター等でも転用改造を行っており、2020年9月に最後の転用編成が秋田総合車両センターから出場することで、三鷹車両センターからの転用は終了予定である。

ところで、転用の際に2両余剰になり廃車解体されるが、大宮総合車両センターには解体設備がない。どうしていたのだろうか？

その答えは、2018年3月末にJRTM青森改造センターに入場したミツB31編成が解決してくれた。同編成は4連となって仮出場し、2020年2月に再度JRTM青森改造センターに入場するまで、大宮総合車両センターに廃車予定のサハが一定数溜まると配給をするという作業を繰り返し行っていたのだ。(E231系は制御システムの関係で、ブレーキを動作させるためには必ず制御車が必要となるためこのような方法がとられた。)

なお、最後の1回に関しては、伴走に使用されていたミツB31編成が転属済みであったため、仮説のブレーキ制御装置を設置の上サハ単体で配給された。



(2020/12/10 配 9642 EF64 1032+サハ 4B)

また、209系も2018年2月から順次転用が始まり、2019年4月23日に、三鷹車両センターに最後まで残っていたミツC511編成が秋田総合車両センターに入場したことにより全編成の転用が完了した。

最終的に三鷹車両センターから京葉車両センターに

E231系が47本中33本

209系が13本中8本、転属した。



←before after→



(左 三鷹区所属時代のミツ B80 編成

右 京葉区転属後のミツ B80 改めケヨ MU41 編成)

さて、次に進もうと思うが、前項で述べたことを思い出してほしい。そう。E231系0番台が6本在籍しているのだ。これは一体どういうことなのか。それを説明しようと思う。山手線からE231系500番台を転用する際、1つ問題があった。実は、三鷹車両センターに必要とされている本数は58本なのに対し、E231系500番台は52本しか在籍していなかったのだ。そのため残りの6本はそこでどうしたか。答えは簡単である。E231系0番台にモーター車を増やし、性能を500番台と合わせたうえで残留させることとしたのだ。そこで、八高線に転属した編成の残りに白羽の矢が立った。E231系500番台は、6M4T(モーター車が6両、モーターを積んでいない車両が4両)なのに対し、既存のE231系0番台は4M6Tであった。そこで、ホームドア設置の際に邪魔となる6ドア車を含む2両のサハ(モーターを積んでいない中間車)を八高線に転属した編成の余りのモハ(モーターを積んでいる中間車)と差し替えることで対応したのだ。

結果、ミツB10~12、14、26、27の6編成が残留改造を受けた。



(残留改造前と改造後のミツB12編成)

最後にイレギュラーなパターンを説明する。

2020年8月17日、マト118編成が長野総合車両センターに入場した。この記事でも最初に取り上げたが、同編成は元ミツB20編成である。何故6年弱で転属することになったのか。それは三鷹車両センターから京葉車両センターに転属した本数に原因がある。実は205系の本数に対し、三鷹車両センターから転属した編成の数が2編成足りないのだ。そのため同じE231系0番台が活躍している松戸車両センターから、元三鷹車を捻出することとした。なお、同編成転用のために2020年3月ダイヤ改正で松戸車両センター所属のE231系による運用は削減済みである。



(2020/8/17 回 9437M マト 118)

参考文献

2nd-train(<https://2nd-train.net/>)

Wikipedia 大先生

あとがき

2年ぶりの停車場、~~やっぱり僕に文章は向いてねえ。~~提出遅れてすみませんでした(おい)
地元路線が絡んでるということで取り上げてみたこの話題、計画も完全に終了しようしたので取り上げてみました。スペースありそうなので書きたかったけど書けなかった最近話題のものの写真をいくつか。



ようやく営業を開始した E235 系鎌倉車。悪くない。



東海道線からの撤退が発表されている 215 系。検査は通りましたが果たして？



最近何かと話題の E257 系。0 番台どうなるんですかね...