

“山スカ”が駆け抜けた、しなの鉄道と富士急行の2社による初の共同企画 「115系山スカ色コラボ入場券セット」を発売します

しなの鉄道株式会社（長野県上田市）と富士急行株式会社（山梨県富士吉田市）では、しなの鉄道所属車両「115系電車S16・26編成」の引退に合わせ、記念入場券セットを2021年7月23日（金・祝）に販売いたします。



＜写真＞営業運転を終えるS16編成
北しなの線 豊野-牟礼 間 にて



商品写真（※画像はイメージです）

115系電車はしなの鉄道のほか、2014年までは富士急行線にも、定期列車としてJR中央本線から乗り入れておりました。今回引退する115系S16・26編成の塗り分けである「横須賀色」の車両（山スカ）は、当時実際に乗り入れていた車両と同型となります。この繋がりから、鉄道事業者間での連携を深めるだけでなく、国鉄時代から今日まで、多くの鉄道ファンの皆様に愛された115系横須賀色、いわゆる「山スカ」をより懐かしんでいただくため、2社合同で「115系山スカ色コラボ入場券」を発売いたします。

当該商品は見開きA3サイズの冊子タイプとなっており、中面左側にはしなの鉄道「115系S16・26編成」の活躍の様子が、また右側には、115系300番台が富士急行線内で富士急行線車両と共に活躍する様子などを掲載いたしました。商品詳細は下記の通りです。

＜商品概要＞

- (1) 商品名 115系山スカ色コラボ入場券セット
- (2) 販売価格 2,000円（税込）
- (3) 発売場所 しなの鉄道：軽井沢駅、小諸駅、上田駅、戸倉駅、屋代駅
富士急行：通販サイト「富士急のりもの百貨店」
URL【<https://fujikyutheshop.jp/>】
※富士急行では各駅での販売はせず、通販とイベントのみの販売となります。
- (4) 発売開始日 しなの鉄道：7月23日（金・祝）窓口営業開始時間より
通販サイト「富士急のりもの百貨店」：7月23日（金・祝）9時より
- (5) セット内容
しなの鉄道 入場券5枚 ※軽井沢・小諸・上田・戸倉・屋代駅分（各190円）
富士急行 入場券6枚 ※大月・都留市・三つ峠・富士山・河口湖駅分（各180円）
富士急ハイランド駅分（小人用入場券90円）

＜115系電車および「山スカ」について＞

- ・弊社所属車両については、別添の（過去発表分）広報資料をご参照下さい。
- ・富士急行線における関連の情報は本プレスリリースと同日に発表されている富士急行株式会社からの情報をご確認下さい。

【この商品に関する各社お問い合わせ先】

しなの鉄道株式会社

お客様センター 0268-21-3470

富士急行株式会社

お問い合わせ窓口 0555-22-7133

弊社所属115系電車S16・S26編成について —信州初の115系運用列車が纏っていた“色”の継承—

新型車両SR1系（一般車）の運行開始に伴い、S16・S26の両編成は2021年夏に営業運転を終えることとなりました。お客さまには、長きにわたりご利用いただきましたことを心より御礼申し上げます。

このたび、当該編成の引退についてお知らせいたしましたところ、通勤や通学でご利用になられていた地元の方々や全国の鉄道ファンの方々など、数多くの皆さまから労いのお言葉や心温まるメッセージを頂きました。あらためて感謝申し上げますと共に、両編成の来歴を皆さまにも振り返っていただけますと幸いです。



S16編成 走行風景（撮影 左：J-train編集部 右：弊社地域連携室）



S26編成 走行風景（撮影 左：加藤和毅氏 右：弊社地域連携室）



団体臨時列車「115系満喫号」(S26+S16) 撮影：弊社運輸区



車両銘板(左：S16編成 右：S26編成)

弊社所属115系電車S16・S26編成について



左・S16編成
(撮影：弊社運輸区)

右・S26編成



【参考】国鉄70系電車(いわゆる”元祖”山スカ形)
信越本線屋代駅にて弊社社員が当時撮影した写真

－横須賀色（スカ色）と「山スカ」の系譜－

<横須賀色とは>

国鉄が1950(昭和25)年に横須賀線を走る電車に採用した、クリーム色と青色を配した塗装で「スカ色」とも呼ばれています。その後、配置変更などに伴い運用される範囲は広がり、長野県内や関東・関西などの線区でも見かける塗色となりました。長野県内の営業列車では、平成27年秋までJR中央東線などで見られたほか、しなの鉄道線の前身である信越本線軽井沢～篠ノ井間においては、昭和53年頃まで旧国鉄70系電車の塗色として見る事ができました。

<「山スカ」というニックネーム>

「山スカ」という言葉は、昭和30年代～50年代初頭に三鷹電車区に配置され中央東線で運用されていた旧形電車に付けられていた「あだ名」ですが、これらの車両のうち横須賀線と同系統の車両である「クハ76」と「モハ71」が「山スカ」(※)と呼ばれ、「クハ79」と「モハ72(850番代)」については「山ゲタ」(※)と呼ばれていました。

つまり、最初の「山スカ」という言葉は、「山線用のスカ色車両」ではなく「山線用のスカ形」という意味合いで使われ始めたものでした。なお、「山スカ」とは呼ばれていなかったクハ79とモハ72(850番代)も、運用上はほぼ共通であったため総称して「山スカ」と呼ぶこともあったといわれています。

※横須賀(ヨコスカ)線系統のため「山スカ」と呼ばれていたのに対し「ゲタ電」の系統なので「山ゲタ」。

※「ゲタ電」・・・「ゲタを履いて(気軽に)乗るような／ゲタのような普段使いの足としての電車」という意味で、4扉ロングシート車全般、あるいはそういった車両を使用している路線を指して戦前から使われていた言葉。

<「山スカ」今昔>

当初、115系が「山スカ」と呼ばれることはありませんでした。しかし、中央東線の普通電車が70系から115系へ置き換わり、塗色も横須賀色を受け継いだことも相俟って、時代が経つにつれ若い世代や新しく鉄道趣味を始めたファンの方々から、(本来の経緯や意味とは違った形で)“横須賀色に塗られた115系”を「山スカ」と呼び始めたのではないかと推測されています。日本語においては、本来持っていた意味から違う意味へと時代と共に変化した言葉は数多くありますが、「山スカ」という表現にも同じような現象が起きたと考えられるかもしれません。



(撮影：JR東日本長野支社広報室)

<二代目「山スカ」として>

弊社では、2017年夏に開催された「信州デスティネーションキャンペーン」に合わせS16編成に横須賀色塗装を施工したところ、多くの方から「往時の懐かしい雰囲気を再び味わうことができた」とご好評を頂きました。また、2018年秋からはS26編成にも施工し、横須賀色の5両編成で走る列車も現れることとなりました。

「山スカ」とは、本来“70系電車”を指す言葉でありました。時代が移り変わって、その後継である“横須賀色の115系電車”をも意味するようになりましたが、偶然にも長野県内を初めて走行した115系電車の運用は、横須賀色を纏った車両が担当していたことから、「二代目山スカ」と「横須賀色の115系電車」は、信州に大変所縁のある“色”と“車両”でもあったのです。

左：【参考】JR東日本・長野総合車両センター 所属事業用電車 クモユニ143-1

・・・この塗り分けも「横須賀色」で、当該車両は千葉地区に所属していた時期に別の塗色から横須賀色に変更され2019年の引退までこの色を保っていました。

弊社所属115系電車S16編成について



↑S16編成 妙高高原方 先頭車クハ115-1215



↑S6編成 中間車モハ114-1170

↓S16編成 軽井沢方 先頭車クモハ115-1072



撮影：加藤和毅 氏

S16編成・プロフィールの特徴

- ・製造後ずっと長野県内を中心に活躍した生粋の「信州っ子」
- ・北は直江津(新潟)、南は甲府(山梨)、東は高崎(群馬)、西は中津川(岐阜)まで走行
- ・総走行期間は41年(2021年時点)
- ・総走行距離は4,837,180km
(地球 約120周分)・・・2021年1月末時点
- ・弊社所属115系編成の中で唯一の「日立製作所」製

“二代目”が辿ってきた東西の鉄路

弊社所属の115系1000番代電車は、国鉄が長野地区の旧形電車置き換えを目的として1977(昭和52)年から製造し運行されたものですが、今回引退するS16編成は、昨年7月に引退したS6編成の登場から約一年後に長野鉄道管理局松本運転所へ新製配置されました。これは、当時既に松本運転所の旧形電車(70系・80系)の置き換えは完了していましたが、中央西線(塩尻～名古屋間)に残っていた80系を淘汰するために115系1000番代を配置したものです。

なお、中央西線の80系(デッキ付き2扉車)は名古屋鉄道管理局神領電車区(現・JR東海 神領車両区)に所属し、名古屋～塩尻～聖高原で使われていましたが、80系置き換えにあたり名古屋～中津川(～南木曽)の運用は113系、中津川以北は115系で担当することとしたため、115系は従来車と同じ松本配置とし中津川以北の運用車両担当を神領から松本に移されました。(後日、国鉄分割民営化の際には中央西線がJR東海の管轄となったため、分割民営化を前にした1986(昭和61)年11月改正で115系3両編成7本が松本から神領へ転属となりました。)

S16編成は、配属先の長野鉄道管理局松本運転所を拠点として、主に中央本線の甲府～塩尻～中津川間、篠ノ井線全区間(塩尻～松本～篠ノ井)等を走行し、製造からこれまで約483万キロ、地球120周分の距離を41年かけて走り続けました。

S16編成の来歴

- | | |
|------------|---|
| 1980. 3. 4 | 株式会社日立製作所笠戸事業所(山口県下松市)で製造され、長野鉄道管理局松本運転所へ新製配置 |
| 1984. 2 | ダイヤ改正に伴い3両編成に組み替え |
| 1997.10.16 | JR東日本長野支社長野総合車両所へ転属 |
| 1999. 3.29 | JR東日本大宮工場にてリニューアル工事を施工 |
| 2015. 3.12 | しなの鉄道所属となる。 |



↑ S26編成 妙高高原方 クモハ114-1512



↑ S26編成 軽井沢方 クモハ115-1076

国鉄時代の面影を留めるS26編成

弊社所属115系電車のS26編成は先日引退したS25編成同様、当初は大糸線で運用されていた戦前形旧形電車の置き換えを目的として、1981(昭和56)年から製造し運行されたものです。115系1000番代としては後期に製造された車両で、初期に製造された編成とは違い、通風器の位置や冷房機器脇の点検用足場の大きさなども微妙に異なり、一見同じように見える車両でも様々な部分に差異を見つけることができます。

また、車内の座席の色が国鉄時代の青色を保っていることや、クモハ114形に関しては、行先表示札(いわゆる“サボ”)受の枠が残されていることや冷房および照明用の電源装置が、インバータ(SIV)ではなく独特の回転音を発する、電動発電機(MG)のままであることなどが挙げられます。

このため、弊社車両の中でも特に実際に乗車されて国鉄時代の雰囲気を楽しまれたり、発電機の回転音や走行用のモーター(MT54)が発する音を楽しむファンの方々に好まれていた編成でもありました。



↑ S26編成 クモハ115-1076 車内内装
(撮影:弊社地域連携室)

S26編成の来歴

- 1981. 6.19 川崎重工業株式会社兵庫工場(兵庫県神戸市)で新製。長野鉄道管理局松本運転所北松本支所へ配置。
- 1985. 3.14 北松本支所廃止に伴い松本運転所(本所)へ異動。この頃から大糸線の増結用車として運用される。
- 1988. 2.17 モハ114-1182をクモハ114-1512に先頭車化改造し、2両編成となる。
- 2000.12. 1 松本地区車両配置変更に伴いJR東日本長野支社長野総合車両所へ転属。
- 2013. 6. 1 しなの鉄道所属となる。

◎総走行期間 40年 (2021年時点)

◎総走行距離 2,872,833km (2021年1月末時点)

本広報資料の作成に当たっては、イカロス出版株式会社「季刊J-train」編集部および同誌の執筆や撮影で著名な前納浩一氏と加藤和毅氏ならびに東日本旅客鉄道株式会社長野支社広報室のご厚意とご協力を賜りました。この場を借りて御礼申し上げます。