

489系ボンネット型編成の変遷

489系ボンネット型先頭車の編成は、信越本線の「白山」「あさま」、北陸本線の「雷鳥」、急行「能登」などで運用。編成は最大12連だったが国鉄末期には9連となり、平成23(2011)年に終焉を迎えた。

文●佐藤正樹

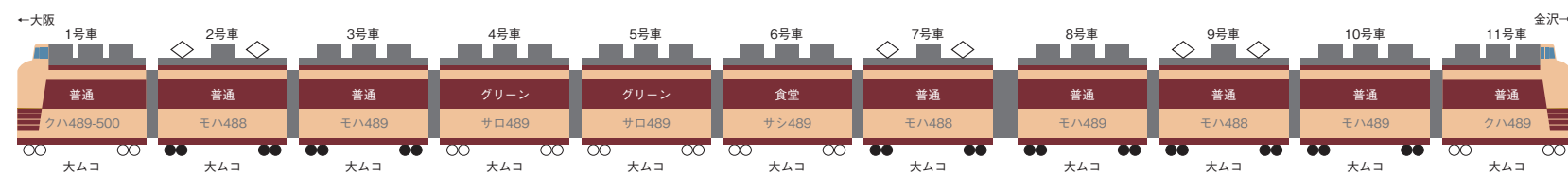
車両の所属基地 大ムコ=向日町運転所(現・京都総合運転所)、金サワ=金沢運転所(平成9年3月まで)、金沢総合車両所
●=動力車輪 ○=付随車輪

昭和46(1971)年7月31日

臨時特急「雷鳥51号」で運転開始

サハなしの11連

489系の最初の運用は、北陸本線大阪～金沢間の臨時特急だった。この当時の編成は6M5Tの11連で、サハ489形は連結されなかった。

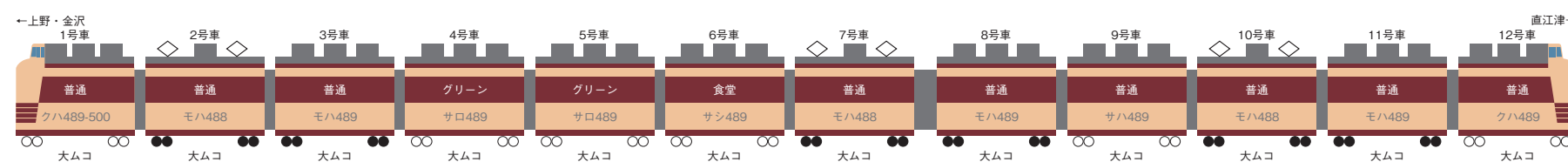


昭和47(1972)年3月15日

特急「白山」で定期運転開始

サハを増結した12連に

信越本線を経由する上野～金沢間の特急「白山」運転開始当初の編成。横軽協調運転対応のため、上野方先頭車はEF63形連結に対応した500番台に。

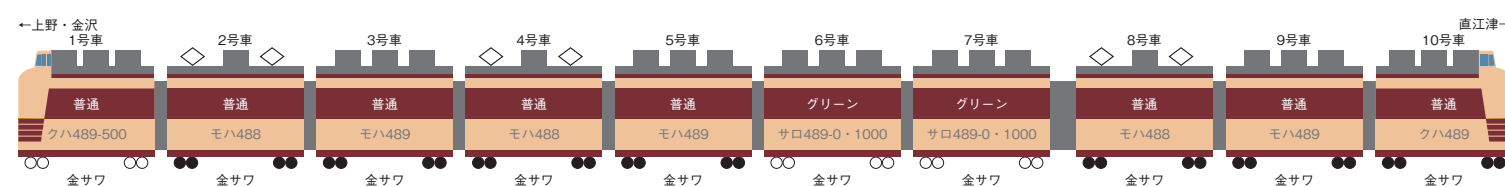


昭和53(1978)年10月2日

出カアップ、暫定10連に

サロ489形の一部にMG付きの1000番代

489系の運用は、大ムコから金サワへ全面移管されている。信越本線長野以北の勾配区間対応のため、電動車ユニットを増強したが、当面は10連で運用。

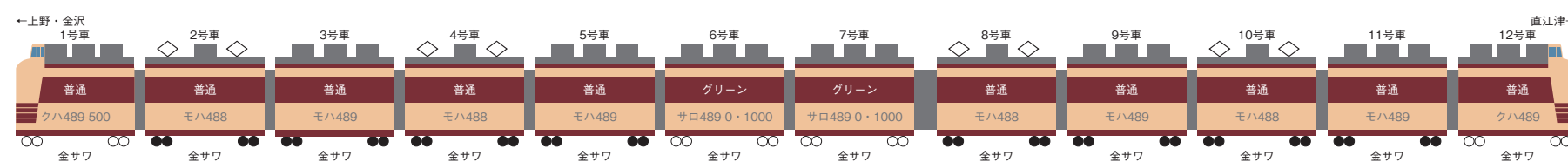


昭和54(1979)年4月20日

出力増強型編成が正規12連に

8M4Tのパワーアップ編成が完成

車両増備により、さらに電動車ユニット1組を増強。8M4Tのパワーアップ正規編成が完了し、変則10連の運用が終了した。

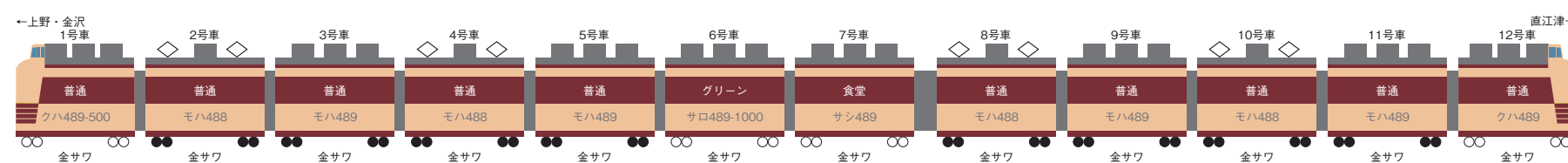


昭和57(1982)年11月15日

食堂車が復活

グリーン車が1両に

サロ489形1両をサシ489形に置き換えた。グリーン車が1両減車されたものの、食堂車は53.10改正以来、4年ぶりに復活した。

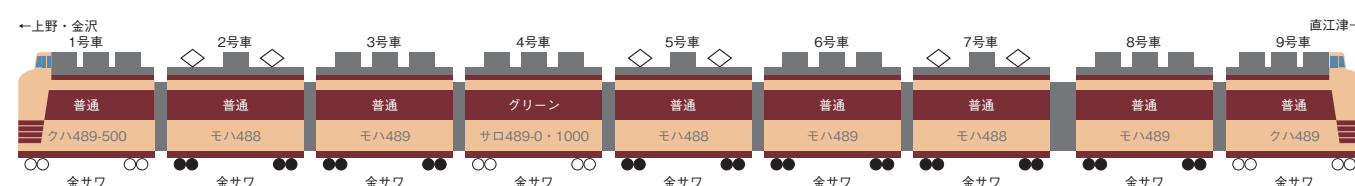


昭和60(1985)3月14日

9連に縮小

食堂車が再び姿を消す

電動車ユニット1組と食堂車を外した9両編成に縮小。食堂車は57.11改正で復活したものの、わずか2年余りの連結だった。

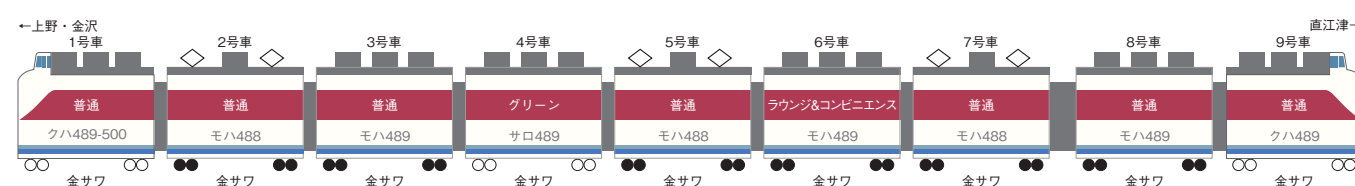


平成元(1989)年1月10日

「ラウンジ&コンビニエンスカー」連結開始

アイボリーがベースの白山色に

上野～金沢間「白山」の体質改善を図るため、6号車のモハ489形をラウンジに改造した「ラウンジ&コンビニエンスカー」を連結。

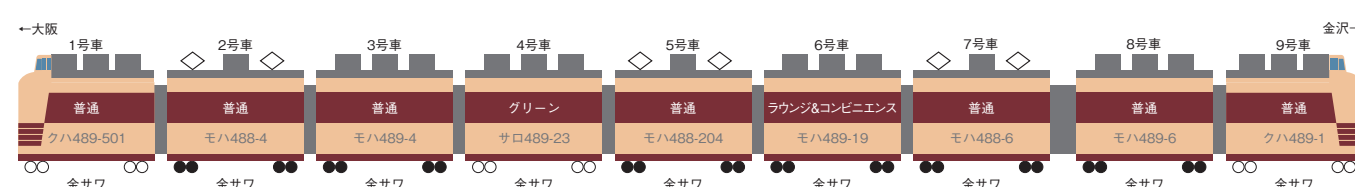


平成23(2011)年3月27日

ボンネット型489系がラストラン

HO1編成が有終の美を飾る

大阪～金沢間の団体臨時列車として運行された489系ボンネット編成のラスト列車。クハ489形は、1、501ともに保存された。



上野～中軽井沢間の季節特急「そよかぜ」に運用される全盛期の489系。「そよかぜ」の運用は189系が担うようになるが、489系や協調運転に対応していない185系も使用された。1975頃 東北本線上野～尾久 撮影:RGG

国鉄特急色に戻った晩年の489系「能登」。残念ながら両極の赤2号は省略され、国鉄特急色オリジナルの美しさまでは取り戻せていない。2004.6.10 北陸本線倶利伽羅～石動 撮影:塩塚陽介

