

「京浜急行電鉄」

～4社乗り入れ 15周年おめでとう!～

日向 洋

「京浜急行電鉄（以下、京急）」は都心から神奈川県の三浦半島を結ぶ大手私鉄です。今年で会社創立108年と関東では1番古い私鉄（全国では3番目、高輪学園は今年で創立121年です）。また、快特が日中、120km/hで運転することが特徴です。ここでは、京急についてと、都営地下鉄浅草線、京成電鉄、北総鉄道、芝山鉄道方面との乗り入れについてまとめてみたいと思います。

I 京急の歴史（乗り入れについては4社乗り入れの項参照）

京急は、1898年2月25日、「大師電気鉄道」として創立されました。1899年1月21日、六郷橋～大師間が開通し、同年4月25日に社名を「京浜電気鉄道」に変更、11月21日には六郷橋～大師間を複線化しました。1901年に六郷橋～大森停車場前間が開通し、1902年の6月28日に穴守線（蒲田～穴守）が開業、同年9月1日には六郷橋～官設川崎停留所間が開通しました。

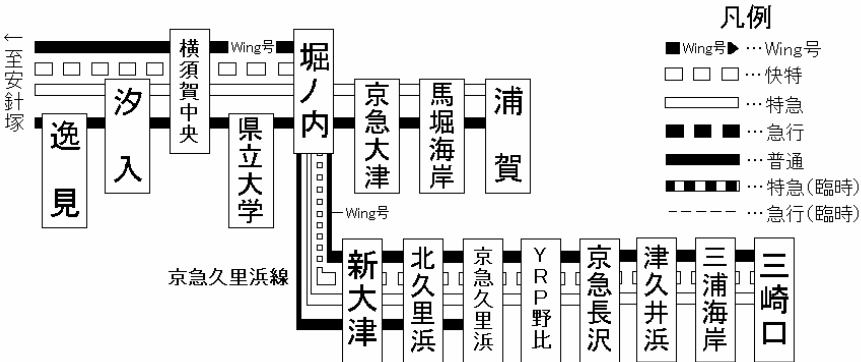
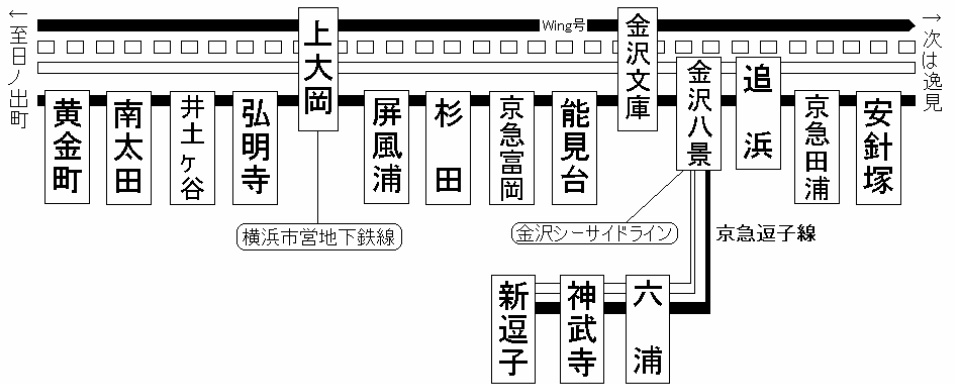
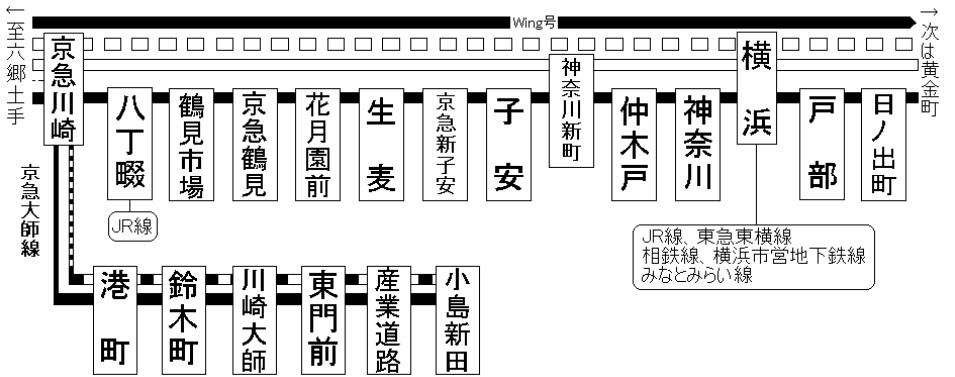
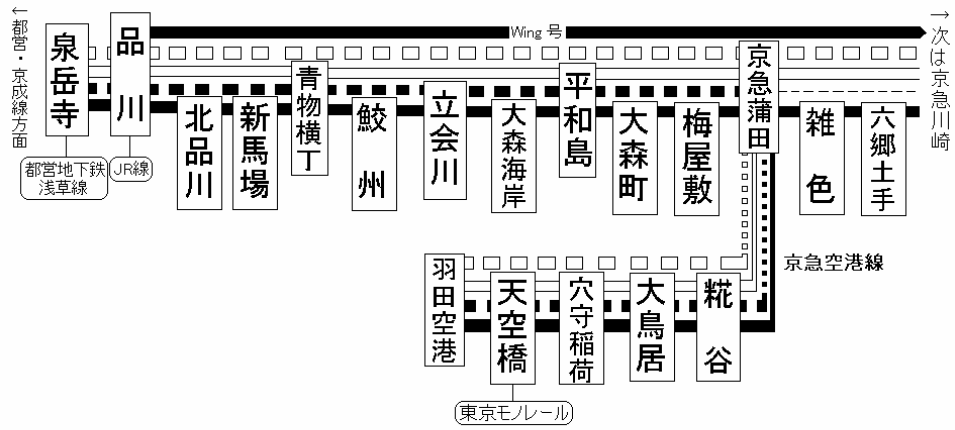
1904年5月8日、品川（現・北品川）～八幡間が開業し、翌年には品川（現・北品川）～神奈川間が開通、9月21日に日本初のボギー電車（セミクロスシート）を新造しました。1905年12月24日の川崎～神奈川間開通、1906年10月1日、梅屋敷～学校裏（1901年2月1日に沼田として開業・現平和島）、雑色～川崎間の複線専用軌道が開通（六郷川仮橋建設）しました。1909年10月1日、横浜電気鉄道と連絡運輸を開始、1911年4月1日に六郷川鉄橋が開通しました。1913年穴守線の延伸により穴守駅を羽田方向へ1km程移設、廃止された穴守駅を地元の意見で羽田駅として開業しました。1915年10月12日、羽田駅を穴守寄りの0.04km移転し稲荷橋駅として開業しました。

1923年4月1日に梅屋敷～雑色間の専用軌道が開通しましたが、同年9月1日の関東大震災で営業休止になり11日から一部運転再開となりました。1925年3月11日に、高輪～北品川間が開業、1926年12月に六郷橋～京浜川崎間の複線軌道開通、1929年6月22日に神奈川～月見橋間（0.2km）開通、1930年2月5日の月見橋～横浜新駅間の開通により高輪～横浜間が開通しました。1931年1月1日急行運転（高輪～蒲田）を開始、4月1日、逗子線が延伸されました。1933年4月1日に、高輪駅を廃止して品川駅に乗り入れるとともに、全線を標準軌に改軌（1435mmに）しました。また、同年「湘南電気鉄道」との連絡が完成し、品川～浦賀間での直通運転が開始されました。1941年11月1日「京浜電気鉄道」と「湘南電気鉄道」の両社が合併し、この時に現在の路線網の骨格がほぼ完成しました。

1942年5月1日、「小田急電鉄」とともに「東京横浜電鉄」へ合併され、「東京急行電鉄」が発足しました（この間に堀ノ内～久里浜間開通）。戦後の1948年6月1日に、「東京急行電鉄」から営業譲渡を受け、現在の「京浜急行電鉄」として開業しました。1952年穴守線接收解除により稲荷橋～穴守（1945年連合軍の接收により営業休止）が返還されました。1958年に最速100km/hになり、1975年4月26日久里浜線が三崎口まで開通しました。1998年11月18日 空港線天空橋～羽田空港間が開業し、現在の路線がすべて開通しました。1995年に最速120km/hにスピードアップ！

II 停車駅

停車駅は次ページの通りです。また、列車種別については、種別紹介の項をご覧ください。



- ※1 エアポート快特は泉岳寺～羽田空港間で運行（京急線内快特の停車駅に停車）。
- ※2 梅屋敷駅では6両編成の時、横浜寄り2両はドアが開きません。
- ※3 エアポート快特、急行は臨時で京急川崎行になることがあります。

Ⅲ 種別

①快速特急（以下、快特）



直通（SH）快特 青砥行

快特には、日中、羽田空港・三崎口方面からの都営浅草線・京成線・北総線方面との直通快特（以下、SH 快特）のほか、朝ラッシュ時の品川行の[B 快特]、夕方以降に品川発・羽田空港発の京急久里浜行および6両編成の京急川崎行などの自線内の[A 快特]があります。現在では、快特は久里浜線内各駅に停車しますが、1995年に野比、京急長沢に停車し、1998年に現在の羽田空港駅が開業して、空港線直通快特ができたので京急蒲田に停車し、1999年に堀ノ内、新大津、北久里浜に停車するようになりました。快特は一部を除き8両または12両で運行されています。

②特急



だるまエクスプレス
特急 小島新田行

[大師線直通列車（臨時）・4両編成]

特急は早朝、ラッシュ時、深夜に、三崎口・京急久里浜方面と都営浅草線、京成線、北総線方面との直通特急（H 特急）として、また昼間と夜（夕ラッシュ時、深夜を除く）は、京急川崎～羽田空港間を4両編成（D 特急）で走っています（浦賀・新逗子方面発で金沢文庫までは普通で、金沢文庫で増結し快特となる。その後、京急川崎で切り離し、京急川崎～羽田空港間は特急となる。羽田空港始発は羽田空港～京急川崎間は特急で、京急川崎で増結し快特となる。その後、金沢文庫から終点までは普通）。また、京急線内のみ運行する特急もあります（**特急** 品川行、品川発の特急などが[C 特急]。また臨時で**特急** 小島新田行あり）。現在、特急が本線（D 特急を除く）を走るのは、早朝、ラッシュ時、深夜のみで、1999年7月31日の鉄道全面ダイヤ改正によってです。特急は一部を除いて4・8・12両で運行されています。ちなみに昔、大井競馬場開催時、立会川に停車することがありました。

③急行



急行 京急川崎行

急行は泉岳寺～羽田空港間を走っています。京急線内のみでの運用（品川行など）もありますが、都営浅草線、京成線、北総線方面への直通急行もあります。急行は一部を除いて8両で運行されています。

なぜ急行は泉岳寺～羽田空港間でのみの運行なの？

1999年の7月30日まで、急行は本線の泉岳寺（都営線方面へも行って）～金沢八景間（金沢八景以南の本線には行って

いなかった)と逗子線の新逗子まで行っていました(急行が空港線へ行くようになったのは1993年(8両編成は1994年)で、空港線内各駅に停車しました)。しかし、1999年7月31日の鉄道全面ダイヤ改正により、急行は泉岳寺～羽田空港間のみとなってしまいました。急行は、スピードアップした快特の妨げになることや、普通の後追いであったので普通に変えてしまおう、ということで普通にしてしまったようです(でも、このダイヤ改正で普通は約15分に1本が、5分に1本となった)。

京急蒲田以南の本線・逗子線に行っていた頃の急行の停車駅

泉岳寺、品川、青物横丁、立会川、平和島、京急蒲田、京急川崎、京急鶴見、生麦、子安、神奈川新町、横浜、日ノ出町、黄金町、上大岡、金沢文庫、金沢八景、六浦、神武寺、新逗子

※ 鶴見市場、井土ヶ谷、京急富岡、能見台は平日の朝上りのみ(京急富岡は1988年に急行停車駅となった)、花月園前は競輪開催日のみ停車。

※上の写真は2006年1月3日に撮ったものです。でも、逗子線方面の急行は1999年7月31日になくなったはずなのに?と思う方もいらっしゃると思いますが、その日は箱根駅伝で京急蒲田第一踏切が通れなくなるので、その時間帯に限りの臨時で都営線からの羽田空港行(快特等を含む)を、京急川崎行に変更したものです(新逗子・浦賀方面からの羽田空港行も品川行に変更、空港線は8両編成の普通列車が走った)。その後、京急川崎で折り返し、京急川崎～京急蒲田は回送(京急蒲田始発)となりました。

④普通



普通 高砂行(6両・臨時)

普通は早朝から深夜まで走っています。1996年7月20日から、1999年7月30日までの約3年間は久里浜線の三崎口まで行っていました。1999年7月31日の鉄道全面ダイヤ改正によって京急久里浜までの運用になりました。普通は一部を除き4両か6両で運行されています。また臨時で都営線方面に乗り入れることもあります(左の写真・京急川崎にて)。

⑤エアポート快特(→快特)



→快特 京急川崎行(臨時)

エアポート快特(以下、→快特)は日中(早朝、ラッシュ時、深夜はない)、羽田空港～高砂、成田、成田空港方面を結んでいます。→快特はすべて京成線方面から(北総線からの運用はなく、泉岳寺始発もなくなった)の直通列車です。車両は京成の車両、都営の5300形が使われています。京急の車両も使われていますが、特別なことがない限り、600形(後述)に任されているようです。先にも記述したように羽田空港行が臨時で京急川崎行になることがあります(左の写真)。

⑥Wing号

Wing号は1992年から平日(土日祝は除く)の夕方に下りのみ運行されています。Wing号は乗車券に

加え、整理券代（200 円）が必要です（必要なのは品川から乗るときのみ。他の駅では乗車券のみで乗れる）。



Wing 号（三崎口行）

Wing 号は 1 号～11 号まであり、1～3 号は京急久里浜行（京急久里浜で三崎口行に接続）、4～11 号は三崎口行です。車両は 2100 形（後述）のみです（1998 年に 2100 形が登場後、2000 形から 2100 形になった）。Wing 号は利用客がゆったり帰れるように、またよかったら Wing（京急のお店。新橋・品川・上大岡・京急久里浜にある）・京急百貨店（上大岡にある）に寄って行ってくださいということであつたそうです。もし Wing 号を横浜に止めると…というわけで横浜に止めないみたいです。

※A 快特、B 快特、C 特急と違って何？

A…京急線内のみで運行の快特・Wing 号を意味します。

B…金沢文庫までは特急、金沢文庫～品川間は快特になる上り列車を意味します（昔の通勤快特を意味しています。B 快特は昔の通勤快特と同じ停車駅です）。

C…京急線内のみで運行の特急を意味します。

D…昔は急行として使われていましたが、今は京急川崎～羽田空港間の特急に使われているようです。

H…都営線方面への直通特急を意味します。今は京急の車両で運行されている急行にも使われているようです（都営線、京成線、北総線では、京急の車両で運行という意味です）。

K…京成の車両で運行という意味です。

N…北総線の車両で運行という意味です。

SH…都営線方面への直通快特を意味します。

T…都営浅草線の車両で運行という意味です。

III 車両紹介

①1000 形（旧型）



8 両で快特に使われる 1000 形

1000 形は 1959 年に登場し、1978 年までに 352 両[1965 年に 1000 形の試作車として 1958 年に製造された旧 800 形（今の 800 形とは違う）を編入したので今は 356 両を数える]が製造されました。一部廃車も始まり、他社への譲渡（高松琴平電気鉄道（以下、琴電）、京成、北総など）も行われていますが、普通、急行、特急、快特として使われています。1 両あたり定員 140 人で、3 扉です。座席はオールロングシートで、現在は都営浅草線、京成線、北総線方面の乗り入れ車両となっています。固定編成も 2 両、4 両、6 両、8 両とたくさんあります（但し、2 両編成は 2+

2 の 4 両編成で運行中）。京急は駅と駅の間が短いため、後からくる優等列車に追いつかれないように駅発車後の急加速、急減速が求められます。1000 形はこのような性能を満たす高性能な列車です（加速度 0.97 m/s^2 、減速度 1.11 m/s^2 【常用】）。1000 形の最高速度は 120 km/h 、制御方式は電動カム界磁チョップ式です。昔、700 形の 3 両化により、700 形の中間車を 1 編成に 2 両ずつ組み込んだことがありました。



700形 (741F) 2005年11月廃車

700形とは1967年から1971年までに84両が製造された車両で3両化を前提に設計されましたが、4両編成で製造されたので加速が悪く、1980年頃に3両化され、抜いた1両を1000形に組み込むということになりました。しかし、都営線方面に乗り入れられないなどの問題が発生し、一部を除いて久里浜工場に留置され、その後800形の登場で4両に組みなおされたうえ、1985年頃から冷房化により加速度は 0.75 m/s^2 になってしまいました。また、増圧ブレーキを装備していないので 110 km/h までしか出せず、日中の快特の運用につけずにいました。700形は2005年11月28日に全廃となり、琴電の一部が譲渡されています。運転台はマスコットハンドルを採用し、その運転台から数多くの優秀な運転士が育っていったそうです。「優秀な運転士の母親」ともいえる運転台でしょう。1000形は一時的な名車であるといえます。(1000形の写真は1267F。)



デト11、12

この列車は廃車になった1000形を改造した事業用列車です。デト11、12は1095、1096を改造しています。ほかに、デチ15、16(1097、1098を改造)、デト17、18(1017、1018を改造)、クト1、クト2(1021、1022を改造)があります。デト11、12・デチ15、16は貨車に、デト17、18・クト1、クト2は救援車として使われています。これらは正面の貫通扉はなくなりましたが、1000形の面影を残しています(但し、加速度は 0.75 m/s^2 にさげている)。

②800形



6両で快特に使われる800形 (814F)



6両化により先頭車が中間車化された

③2000形

800形は1978年に登場し、普通車専用として3・6固定編成で132両が製造されました。京急初のワンハンドルマスコンを採用した車両で最高時速 100 km/h 加速度 0.97 m/s^2 、減速度 1.11 m/s^2 です。定員は先頭車138人、中間車144人で、片開きの4扉です。座席はロングシート、前面は「だるま」という愛称がある列車です。800形はワンハンドルマスコン以外にFRP(ガラス繊維強化プラスチック)を室内に多用し以後の鉄道会社に多大な影響を与えたほか、全電気指令式ブレーキ、界磁チョップ式制御、電力回生ブレーキを採用し、省エネルギーの先駆けとなったのでこれらの技術が評価され、1979年に鉄道友の会からローレル賞を受賞しました。現在、普通、急行、特急、快特として使われていますが、京急線内での運用専用で設計されたので都営線方面には乗り入れできません(品川までの運用)。3両編成は1995年に3両+3両又は中間車を3両追加し全編成6両となっています。2004年頃から行先方向幕の白幕化※1が行われています。



8両で普通に使われる2000形

2000形は1983年に登場し、4・8両編成で72両が製造されました。2扉オールクロスシートで特急、快特、Wing号（4両は普通としても使われていた）として使われてきました。1998年2100形（後述）の登場により2扉から3扉に改造され、オールクロスシートも車端部を除き、ロングシートに改造されました。同時に先頭車に車椅子スペースを設けました。最高時速130km/h※2、加速度0.83m/s²、減速度0.97m/s²（常用）、定員は先頭車128人、中間車132人、両開きの3扉です。2000形は登場当初の2扉オールクロスシート、落ち着いた車内、斬新なエクステリアが評価され鉄道友の会からブルーリボン賞を受賞しました。現在、普通、特急、快特として使用されていますが、京急線内での運用専用で設計されたので都営線方面には乗り入れできません（品川までの運用）。最近、2000形も行先方向幕の白幕化※2が行われています。（写真は2011F。）

④1500形



電動カム界磁チョップ式車の未更新

（写真は1643F。VVVFインバータ制御車（1700番台）の未更新はこれにスカートがついたような外見をしている）

1500形は1985年に1000形の後継ぎとして登場し、166両が製造されました。初期の20両（1501F～1517F）は鋼製車、後の146両（1521F以降、1600番台、1700番台）はアルミ合金製車となっています（どちらも3扉）。アルミ合金製車は外気温、車内温度、車内湿度、乗降率を考慮したオールシーズン対応空調機制御システムを導入しています。また、鋼製車・普通運用が多い1637Fを除いて増圧ブレーキ※5を装備しているので、現在は普通・急行・特急・快特に使われています。1500形は1989年から都営浅草線、京成線、北総線方面への乗り入れを開始しました（アルミ車のみ）。

1990年8月、京急初のVVVFインバータ制御車である1700番台が誕生しました。

電動カム界磁チョップ式の車両（1500・1600番台）は最高時速120km/hでしたが、VVVFインバータ制御車（1700番台）は最高時速130km/h※2と10km/h速くなりました。しかし、1500・1600番台は定員が先頭車125人でしたが、1700番台は先頭車124人と少し減りました（中間車はどちらも134人）。また、1500・1600番台・1701Fのシートは普通のシートで1707F以降のシートはバケットシート（1人分ずつにシートが区切られているもの）です。また1700番台には前面にスカート（落下物などを跳ね返す鉄板）がついています。加速度は4・6両編成は0.972m/s²、8両編成は0.92m/s²（1700番台は0.97m/s²）、減速度は4・6両編成・1700番台は1.11m/s²、8両編成は1.111m/s²です。

2001年から車体の激しい傷みのため鋼製車の更新工事が始まりました。更新により戸袋窓（1501F～1517Fには戸袋窓があった）・妻窓が埋められ、妻面には転落防止の外幌が設けられました。また、車内もシートがピンクのバケットシートに（以前は青のシート）、優先席は青のバケットシートに（以前はグレーのシート）、先頭車に車椅子スペースが設けられました。しかし、折れ妻が曲がる位置に鋼製車の特徴が残され、座席が片持ち式にされていません。つり革は更新前、つるす紐がグレー系だったのが黄色系に、天井が張替えられて冷房吹出口の羽がなくなりました。前面にはスカートが付けられました。

2002年からはアルミ車の更新も始まりました。更新によって車内は鋼製車と同様になりました。さらに座席は片持ちに（運転室後部を除く）、1525F以降と1613F以降は行先方向幕がローマ字入りの白幕※1に変更されました（1521Fは最近白幕化された）。

2006年からはVVVFインバータ制御車（1700番台）の更新も始まりました（今は1701Fだけ）。更新後、アルミ車の1525F以降と1613F以降と同じになりました（スカートは付いたまま）。

1600番台の更新車がVVVFインバータ制御に！？

今年9月に久里浜工場を出場した（更新後、しばらく久里浜工場の試験線で試運転をしていた）1649F（更新前は電動カム界磁チョップ式制御）がVVVFインバータ制御化（以下、VVVF化）されました（9月5日に本線で試運転を行い、9月9日に営業運転を再開したのを確認している）。1649Fは高速域の加速（100km/hから120km/hにあげるような加速）性能が悪かったからだそうです。1649Fは6両化（1649-1650-1917-1918-1651-1654）され、抜いた2両（1652、1653）は1545Fに組み込まれるそうです（1652、1653・1545FはVVVF化されないらしい）。



1700番台の更新車（1701F）

← →
1500・1600番台の更新車の外見はこれと似ている
（但し、1500・1600番台の更新車の一部は行先方向幕が黒幕・座席が片持ちでないなど違いがある）



更新・VVVF・6両化された1649F
（営業運転開始日 9月9日撮影）

更新される時



①未更新



②窓ガラスなどが取り外される



③更新中！



④完成！

最初、妻面には妻窓がありました。更新が始まると、はしご、妻窓のガラスが外されます。その後、妻窓が埋められます。そして、はしごがつけられ、色が塗られ、転落防止の外幌がつけられて完成します。

「KHK」のロゴが「KEIKYU」に変更されています。

⑤600形

600形は1994年に登場し、4・8両編成で88両が製造されました。最高時速130km/h※2、加速度0.97m/s²（608・651～656Fは0.92m/s²）、減速度は1.11m/s²、定員は先頭車118人、中間車128人です。京急では初めて車椅子スペースを設けた車両で製造当初、3扉オールクロスシートでした。ラッシュ時の混雑対策として一部のクロスシートでは「ツイングルシート」が使われていましたが、可動式座席の構造が

複雑でコストも高く、座り心地が悪く、他会社の乗り入れは全座席展開、補助いすのロックが義務づけられ、可動式座席の特徴が生かせないため、4次車以降は普通の座席に戻されました。また、1次車は日中の快特運用時に真ん中の扉を締め切り扱いにして2扉で運用することが計画され、1次車には今も「このドアは開きません」という表示装置がついています。しかし、利用客に人気がなかったため、この計画は中止されました。2002年よりシート更新が始まり、青のシートがピンクのシートに（優先席はグレーのシートから青のシートに）なりましたが、今は中断しています。2005年よりロングシート化が行われ始めました。これによって運転室後部を除き、後述の新1000形と同じ座席配置となりました。現在、更新



「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」
の606F(シート更新後)

されているのは606Fと608Fです。なお605-1には架線観測装置がついています。これはかつて1500形の1601にあったもので1601F更新時に605-1につけられました（試運転ではなく営業運転中に架線観測される）。現在は普通から快特まで幅広く使われ（→快特にも使われている）、都営線方面へも乗り入れます。606編成は車体を青く塗装し「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」として2005年3月14日に運行を開始しています。その後、羽田空港駅開業7周年を記念して「レインボー」のラッピング（2005年11月2日運転開始、PRの広告は三崎口よりから

総合、富山・石川・広島・香川・長崎・鹿児島・沖縄の7県から構成されていた）、ANAのラッピングを（1月頃？）しました（今は何もしていない）。

⑥2100形



「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」
の2157F



「テレビジョン」

2100形は京急開業100周年の1998年～2000年にかけて8両固定編成80両が製造されました。最高時速130km/h※2、加速度0.97m/s²、減速度1.11m/s²で定員は先頭車111人、中間車120人です。600形の4次車の編成構成を基本とした車両ですが、主制御機、主電動機などをはじめ、多岐にわたり海外製品を積極的に導入した2扉オールクロスシートの車両です。1500形の1700番台、600形と同じVVVFインバータ制御ですが、VVVFインバータ制御は発車時に不快な音を出すため、鉄道会社はその音を和らげるためさまざまな努力をしています。京急はJRE501形※3、E2形※4と同じシーメンス社のGTO元素によるVVVFインバータ制御機を使い、VVVF制御機の音を音楽でごまかしていますが、京急線内での運用専用で設計されたので都営線方面には乗り入れできません（泉岳寺までは京急線のため乗り入れしている）。2004年頃から「テレビジョン」（電車内映像配信実験）が設置されました。最初は2109Fの3・5号車だけでしたが、今は2109・2133Fの全車両に設置されています。音声は車内にFM

88.0MHzで配信されているのでラジオで聞くことができます。また、2157Fは車体を600形の606Fと同様に青く塗装し、「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」として2005年6月11日に運行を開始しています。2005年11月下旬には「レインボー」（2006年1月に終了）、今年5月には「品達」、7月17日から8月20日迄は「横浜マリノス&NISSAN&京急」のキャンペーンラッピング（上の写真）をしました（今は何もしていない）。

⑦新 1000 形



1001F (1次車・方向幕[黒幕])



2005年に投入された1057F
(4次車・行先表示はLED)

新 1000 形は 2002 年に登場し、現在 104 両が製造されています (これからもっと製造される予定)。最高時速 130 km/h ※2、加速度 0.97 m/s²、減速度 1.11 m/s² で定員は先頭車 122 人、中間車 130 人です。2100 形をベースに 3 ドアとなっています (発車時に 2100 形と同じくメロディーが鳴るが、3 次車以降はメロディーが変更された)。座席は車端部はクロスシート、その他はロングシートでドアの上部にはドアチャイム、先頭車には車椅子スペースがあります。ロングシートに使われているシートは、2000 形と同じピンク色のバケットシートとなっています。優先席のシートは、青のバケットシート、座席の横の仕切りも高くなっていて座りやすくなっています。また、補助いすも装備されています。1 次車の窓は 2 枚固定式ですが、2 次車以降は 1 枚固定式となっています。車内の色調は、1500 形の更新車・2000 形に採用された暖色系を基本とし、乗務員室仕切り・妻壁面・座席袖仕切りなどに淡いピンクを採用し、側壁面については新 1000 形のオリジナル色となっています。い 1401F には行先表示として試験的に

LED 方式が採用されていましたが [今は方向幕 (3 月頃、黒幕に戻されたが今は白幕化されている)]、2005 年度増備車の 1057F と 1425F 以降は LED 方式が本格採用されています。1025F と 1033F は、2004 年 12 月に羽田空港第 2 旅客ターミナルのオープン記念のキャンペーンラッピングをして 1033F は 11 月 15 日、1025F は 11 月 22 日から運行されていましたが、1033F は 4 月 2 日、1025F は 4 月 8 日にキャンペーンラッピング車での営業運転を終了しました (現在は普通の塗色)。

※1 黒幕とは黒地に白字、白幕は白地に黒字の行先方向幕です。



黒幕



白幕



LED

※2 最高時速 130 km/h の車両も営業運転は 120 km/h まで。

※3 JR の E501 形とは 1995 年に登場した車両で現在は常磐線を走っています。

※4 JR の E2 形とは 1997 年開業の長野新幹線「あさま」、秋田新幹線「こまち」、東北新幹線「やまびこ」用として開発された車両。JR 東日本の新幹線標準型車両とされています。

※5 京急の快特は日中、最高時速 120 km/h だします。普通のブレーキは 120 km/h でできにくいことや日本では「どんな速度であろうと非常ブレーキをかけた際、400m 以内にとまらなければならない」という法律があり、京急では 120 km/h 運転開始時にブレーキを増圧しました。これが増圧ブレーキです。ちなみに増圧ブレーキ改造していない列車は 120 km/h 出せる性能があっても 110 km/h までしか出していない場合があります。

※6 〇〇F とは〇〇編成のことです。

IV 車両運用

京急の路線は、本線（泉岳寺駅～浦賀駅までの 56.7km 区間[品川駅からは 55.5km 区間]）、そのほかに支線として、北から空港線（京急蒲田駅～羽田空港駅までの 6.5km 区間）、大師線（京急川崎駅～小島新田駅までの 4.5km 区間）、逗子線（金沢八景駅～新逗子駅までの 5.9km 区間）、久里浜線（堀ノ内駅～三崎口駅までの 13.4km 区間）があります（路線図参照）。

そのうち、空港線・逗子線・久里浜線は、本線との直通運転を行っており、京急全車両が投入されています（2100 形は逗子線の運用につかない）。また直通運転を行う会社の車両も乗り入れてきます。

一方、大師線は、年末に運行される特別列車（600 形など 4 両編成が使われる。去年は 1000 形と 1500 形）を除いて本線との直通運転は行っておらず、現在は 1000 形・1500 形が主に投入されています。

V 4 社乗り入れ

乗り入れとは直通運転のことで鉄道において、異なる鉄道会社間や同一会社の別な路線をまたがって同一の列車が通して運転することをいいます。京急は都営地下鉄浅草線、京成電鉄と乗り入れすることが決まり、1963 年 1 月 25 日から泉岳寺～品川間の工事が行われ、1968 年 6 月 21 日に泉岳寺～品川間が完成したので乗り入れを開始しました。1991 年 3 月 31 日に北総開発鉄道の京成高砂乗り入れに伴い、京急川崎～千葉ニュータウン中央間での運転を開始し、4 社相互乗り入れを開始しました（現在は芝山鉄道を含む 5 社）。1995 年に北総開発鉄道の千葉ニュータウン中央～印西牧の原間が開通、2000 年に印西牧の原～印旛日本医大間が開通し今に至っています（印旛日本医大まで乗り入れている）。北総鉄道は将来、成田空港まで延ばすそうです。この 4 社の乗り入れは今年 15 年目なのです！おめでとうございます！ちなみに、都営浅草線は宝町～東京間に支線を作ることが検討されています。

乗り入れ車両

都営 5200 形



5200 形は 1976 年に 5000 形の最終増備車として登場し、12 両が製造されました。1996 年の編成組み換えにより、8 両固定編成×1 編成のみとなり、残りの 4 両は廃止されました。2000 年に 5200 に改番されました。加速度・減速度は 0.97 m/s²で、最高時速 100 km/h、抵抗制御です。前は京急に乗り入れていましたが、新逗子方面行の急行がなくなったので非常時以外乗り入れなくなりました。現在は主に西馬込～泉岳寺間の運用にしています（京成方面へはたまに乗り入れる）。しかし、5200 形は抵抗制御であり、京急線内での都営車の最高時速 110 km/h で走れず、老朽化がすすんでいるため今年 11 月頃に廃車される予定です。

都営 5300 形



5300 形は 1991 年に登場し、216 両が製造されました。都営地下鉄浅草線の最新鋭で都営 5000 形の置き換え列車です。最高時速 110 km/h です。現在は京急にも乗り入れ、空港以外に本線・久里浜線にも乗り入れています（左の写真は三崎口行）。京急では急行・特急・快特・→快特として使われています。

京成 3000 形



3000 系は 2003 年に加速性能向上を目的に登場した京成最新鋭の車両です。車体は日本車両が製造し、JR の E231 系と同じハニカム扉です。制御は VVVF インバータ制御です。現在、主に空港線に乗り入れ、急行、快特、✈快特として使われています。

京成 3400 形



3400 形は 1993 年に AE 形の足回りを流用し、普通鋼製の新造車体を大栄車両で新製して登場し、40 両が製造されました。加速度 0.92 m/s^2 、減速度 1.11 m/s^2 (常用) で最高時速 120 km/h です。現在、主に空港線に乗り入れ、京急では急行、✈快特として使われていますが、AE 形のモーターが製造後 30 年近くたっているため、今後の動きが注目されます。

京成 3500 形



更新後の 3500 形

3500 形は 1972 年に登場し、1982 年までに 96 両が製造されました。更新された 8 両編成が京急線への乗り入れ運用に使われています (京急では急行、快特、✈快特の運用につく)。



更新前の 3500 形

京成 3600 形 (臨時のみ)



3600 形は 1982 年に登場し、1989 年までに 54 両が製造されました。先頭車が制御車であるなど、乗り入れ規格に合わないことから、京急線内で目にすることはありませんが、都営浅草線の西馬込方面へは乗り入れるため浅草線乗り入れ運用時に泉岳寺駅のホームで見ることができます (6 両編成の VVVF 更新編成は牽引回送の時に乗り入れるらしい...)。現在は京成線の特急に多く使われています。

京成 3700 形



3700形は1991年に登場し、2002年までに132両が製造されました。加速度 0.97 m/s^2 、減速度 1.11 m/s^2 （常用）です。3700形は加速性に優れていることから、成田空港～京急線羽田空港間の✕快特としての運用につくことが多くなっています（急行や快特、京成線・都営線の普通、快速の運用にもつく）。

北総7000形



7000形は、北総開発鉄道時代の1979年に登場しました。運転席からの下方視界を確保するための独特な前面の形から「ゲンコツ電車」と呼ばれています。1980年に鉄道友の会からローレル賞を受賞しています。老朽化が進み、7500形への代替が進んでいます。今は8両編成1本しか残っていません。北総線の車両は京急線での急行運用が多いです。

北総7250形



7250形は、京成から3200形・3300形のリースを受けることにより、2003年12月に登場しました。8両編成1本のみが活躍しています。（左の写真は4社乗り入れ15周年記念のヘッドマークをつけているところ。）

北総7300形



7300形は、車体の帯の色などが異なりますが京成の3700形とほぼ同じ仕様で、1991年に登場しました。京成からのリースである8両編成1本を加え、8両編成3本（24両）が活躍しています。

北総7500形



7500形は、老朽化した7000形の後継として、2006年に登場した最新鋭の車両です（2月20日に運転開始）。京成の3000形と同じ京成グループ標準車体が採用されています。8両編成2本（16両）が活躍しています。

北総 9000 形



9000 形は、千葉ニュータウン鉄道が所有し、北総鉄道が管理する通勤形電車で、1984 年の千葉ニュータウン線開業時に登場しました。当初は 2000 形と呼ばれていましたが、1991 年の 4 社局直通運転開始にあたり、乗り入れ先の京急の車両と番号が重複するため、1994 年に現在の形式へと改称されました。

北総 9100 形



9100 形は、千葉ニュータウン鉄道が所有し、北総鉄道が管理する通勤形電車で、1994 年に登場しました。セミクロスシートを採用した車両で、「C-Flyer」の愛称があります。8 両編成 3 本 (24 両) が活躍しています。

VI 京急久里浜線延伸計画は？



国道をくぐるトンネル
線路はその先で行き止っている。
以前、油壺まで伸ばすつもりだったが今は着工していない。

現在、久里浜線は堀ノ内～三崎口までが開業しています。かつて、久里浜線は三崎港付近まで伸ばすつもりでした。しかし、三崎港付近での土地確保が困難であったため 1970 年、三崎港までの免許は失効、延伸計画は三浦海岸～油壺まで (1975 年に三浦海岸～三崎口間開通) となりました。しかし、三崎口～油壺間は土地買収が困難になったため、三崎口までの暫定営業となりました (それより先はバス)。しかし、三崎口は市街地から遠く、以南が開通するまでは暫定的なターミナルという位置づけでしたが、京急ではあまり重要視されていなかったのが空港線の建設などを理由に長期間放置されてきました。運輸政策審議会の答申は 2015 年までに開業することが適当であるとしてい

ますが、環境問題などを理由とした反対、三浦市初声町三戸地内での土地確保も難航し、計画は頓挫していました。

2005 年 10 月 7 日、事業廃止届出書を国土交通省に提出しました。これは延伸を断念するのではなく、延伸区間の見直しや再整理を行い、地元地権者や三浦市と相談し事業を円滑にすすめ、ある程度計画がかたまってから免許を再申請することです (以前は免許の期限が切れたとき、免許を申請しないともうその時点でダメだったが、今は法律が改正され、免許の期限が切れたとき、免許を申請しなくても、必要に応じてはまたそのときに申請できることになった)。但し、これらをするにしても京急蒲田付近の立体化が終わってからとしています。伸びた場合、油壺地区の東側の丘陵地に駅が建設され、付近にバスターミナルや住宅地が建設されるそうです。しかし、これらの地域は神奈川県が保護を打ち出した「小網代の森」の地域にあたり、大変貴重な自然林であり、保護するべきだという声もあるそうです。京急は免許再申請の時、三浦市を交えてルート変更も考えるとしているそうです。将来、油壺まで伸びるのだろうか？

VII 改良&新駅建設

①京急蒲田付近高架化

現在、京急蒲田付近（平和島～六郷土手間）は工事を行っています。京急蒲田付近は立体交差化するそうです（これにより 27 箇所の踏切が廃止になる）。この完成は 2014 年と予想されています。これにより品川方面からの直通列車の充実、横浜方面からの直通列車の増発をはかることができるそうです。ちなみに、京急蒲田駅は 2 階が上りホーム、3 階が下りホームとなります（京成線の青砥駅と似ている）。

②京急川崎駅

京急川崎駅はホームの屋根が短かったので長くすることになりました。現在は工事がすすんでいます。

③大師線（川崎大師～小島新田間）地下化

大師線の川崎大師～小島新田間が地下化されるそうです（現在、着工はしていない）。これにより 8 箇所の踏切が廃止されます。

④横浜駅

今年 7 月 22 日に下り専用ホームが新設されました。これは横浜駅が京急線の駅の中で一日の平均乗降人数が多いため、かつてのホーム（上り、下り同じホーム）では狭いため、新しくホームを新設したものです。現在、上りホームは旧下りホームの所を工事しています。

⑤国際線ターミナル駅[仮称]建設

国際線地区整備事業により 2009 年 12 月に国際線旅客ターミナルが開業します。そのため、京急では 2009 年の国際線ターミナルが開業するまでに国際線ターミナル駅[仮称]を天空橋～羽田空港間に新設するそうです。この駅はかつての地下駅と違い、ホームを広くしたり、自動ドアの設置、出発ロビー階への直通エスカレーター誰でも使いやすい駅にするそうです。

VIII 最後に

最後までお読みいただきありがとうございました。今年も私は京急について書いたきっかけは（書いてしまったのは）去年の停車場で書ききれないことがあった、また去年の停車場出版後、いろいろなこと（1500 形の電動カム界磁チョップ式制御の車両が VVVF インバータ制御化されたことなど）があったからです。現在、京急蒲田付近は高架化工事を行っていて、将来は一段と羽田空港へのアクセスが向上するでしょう。これからも京急がサービスを向上させ日本一の鉄道をめざしてほしいと思います。

参考文献

「KEIKYU HANDBOOK 1997・1998・1999・2005」

「京浜急行空港線 国際線ターミナル駅」

「京急の車両」 佐藤 良介

「私鉄の車両 18 京浜急行電鉄」

「日本の私鉄 京成」 諸河 久・岸上 明彦

京浜急行電鉄ホームページ

ウィキペディア フリー百科辞典