

「京浜急行電鉄」

高3D 日向 洋

「京浜急行電鉄（以下、京急）」は都心から羽田空港および神奈川県の大磯半島を結ぶ、今年創立111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124年）である。

ここでは、京急についてまとめてみたいと思う。

I 車両紹介

①1000形（旧型）



8両で快特に使われていた1000形
横浜 2006.7

1000形は都営線方面乗り入れ車両として、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形を編入したので今は356両を数える）が製造された。1両あたり定員140人、片開きの3扉で、座席はオールロングシートとなっている。

加速度 0.97 m/s^2 （ 3.5 km/h/s ）、減速度 1.11 m/s^2 （ 4.0 km/h/s 、常用）、最高速度は 120 km/h 、制御方式は抵抗制御。

1000形の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といわれる。しかし、1000形は老朽化により現在集中冷房車のみとなり、ついに50両程度となってしまった。

1000形の運用

1000形は増圧ブレーキ改造されていないこと、1000形以外（1000形同士または事業用車とは併結可）との併結は1000形が発電制御付電磁直通ブレーキであることから不可能であるため、日中は普通以外、基本的に運用に入れない。また、新1000形（後述）の増備の進行で、1000形の8両編成は消滅し、ラッシュ時のB快特などの運用にもつかなかったほか、都営線方面にも乗り入れなくなってしまった（1000形の都営線方面最終乗り入れ日は2008年11月7日）。

ラッシュ時には6両編成で運転される特急・快特などがあるため、それらの運用に入る可能性もある。

1000形の譲渡例と事業用車への改造

1000形は京急から運用離脱後、譲渡された車両がある。例としては京成・北総・高松琴平電気鉄道（琴電）がある。現在、琴電では1100形（元京王5000系）が運行されているが、京王の軌道は 1372 mm であるため、琴電の 1435 mm と合わなかった。そこで、同時期に廃車された京急1000形の台車と交換するなど、一部部品のみ譲渡もある。また、元1052も車体をカットし、売却された。

事業用車にも元1000形を改造したものがある。デト11、12は1095、1096を改造している。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）がある。デト11、12・デト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る。これらは正面の貫通扉はなくなったが、1000形の面影を残している（但し、加速度は 0.75 m/s^2 に下げている）。クト1、クト2は動力がないため、貨車（デト11・12、デト15・16、デト17・18）または1000形に連結して走る必要がある（1500形などの他形式とは併結は不可能の模様）。しかし、これらは1000形の全廃と同時に全廃される予定である。

②800形



800 形 (825 編成) 金沢文庫 2008. 3

800 形は 1978 年に普通車専用として登場した。

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 100km/h、加速度 0.97 m/s^2 (3.5km/h/s)、減速度 1.11 m/s^2 (4.0km/h/s、常用)。定員は先頭車 138 人、中間車 144 人で、片開きの 4 扉。座席はロングシート、前面は「だるま」という愛称がある。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た。

801~825 編成までは当初、3 両編成で製造され、801~812 編成までは先頭車の運転室後部を除き、窓は開閉不可となっており、代わりに強制排気口が設けられている。また、801 編成は太陽光反射ガラスを試採用している。813 編成以降は側窓が開閉可能となり、強制排気口は廃止されている。

801~804 編成は戸袋窓と側窓の大きさが不揃いで方向幕が種別と行先でそれぞれ別になっているが、805 編成以降は戸袋窓と側窓の大きさが同じになり、方向幕の種別と行先が 1 つの枠で統一された。

6 両化工事とその他の工事

1982 年から 813~824 編成の 2・3 両目の間に新造した中間車 3 両を加え、6 両化する工事が始まった。これにより、813~824 編成の品川向き先頭車の改番が行われ (例えば 813 編成なら、813-3 だったのが、813-6 に改番された)、同時に、現在の塗色と同じものとなった。1986 年に 826・827 編成 (6 両編成×2 本) の製造と同時に、811・812・825 編成が 813~824 編成と同様の 6 両化が行われた。このため、811・812 編成は浦賀寄りから 3・4・5 両目 (3・4・5 号車) のみ側窓が開閉可能となった。

1995 年に最後まで 3 両編成で残っていた 801~810 編成を 3 両+3 両の 6 両にする工事が行われた。これにより、奇数編成 (801・803・805・807・809 編成) の品川向き先頭車 (例えば 801 編成なら、801-3) と偶数編成 (802・804・806・808・810 編成) の浦賀向き先頭車 (例えば 802 編成なら、802-1) にある運転台は撤去され、中間車化された。そのため、その部分の妻面は通常と違う形態をしている。

こうして、800 形は合計 132 両が製造され、現在は 6 両編成 22 本となっている。2003 年頃から各編成の妻面に転落防止の外幌を設置する工事が始まり、現在全編成に設置された。また、2005 年頃から方向幕を今までの黒幕から白幕に変更する工事が始まり、現在 800 形で黒幕が残っているのは 805-1 の山側のみである (805-1 の山側は一度白幕化されたのだが、現在は黒幕に戻されている)。

800 形の運用

800 形は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ない (品川までの運用)。

日中は基本的に普通運用のみであるが、ラッシュ時などには 6 両編成で運行される特急・快特などがあるため、それらの運用に就くこともある。

③2000 形



2000形 横浜 2007.4.24

2000形は1983年に登場し、72両が製造された。最高時速130km/h、加速度0.83m/s² (2.9km/h/s)、減速度0.97m/s² (3.5km/h/s、常用)、定員は先頭車128人、中間車132人、2ドア・オールクロスシート、であった。制御装置は電動カム界磁チョツパ式である。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た。快特、特急、京急Wing号(4両は普通としても使われていた)として使われてきた。1998年に後述の2100形が登場した。これに伴い、2000形は3ドア改造されることとなった。

これにより2ドアから3ドアに改造されたほか、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(運転室後部はロングシート)、同時に先頭車に車椅子スペースを設けた。2005年頃から、行先方向幕の白幕化が始まり、現在全編成が施工された。また、同年頃から妻面に転落防止の外幌も設ける工事も行われている。

2000形は京急線内での運用専用設計されたので都営線方面には乗り入れできない(品川までの運用)。4両編成は普通や快特などの増結車などとして使われているが、8両編成は日中のA快特が泉岳寺着発などの関係上、ラッシュ時のA快特・B特急・C快特・D特急など一部の運用に限られている。

④1500形

1500形は1985年に1000形の後継ぎとして登場し、166両が製造された。

1985~1986年にかけて初期の20両(1501~1520)が製造された。これらは鋼製車となっており、制御装置は電動カム界磁チョツパ式、全編成4両編成(4M)である。車体は後述のアルミ車に比べ、丸みを帯びており、側面には1500形の中で唯一、戸袋窓があるグループであった。

アルミ合金製車は1986年に登場。以降の146両(1521~1552、1601~1654、1701~1736、1901~1924)はアルミ合金製車として製造されている。そのうち、アルミ合金製車の86両(1521~1552、1601~1654)の制御装置は電動カム界磁チョツパ式となっていた(T車の1900番台を除く)。

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るため、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た(当初はアルミ車の1600番台のみ)。アルミ合金製車が登場し、車体が軽くなったということでサハ1900形(T車)を組み込んだ8両(6M2T)編成が登場したが、このT車2両の組み込みで6M2T編成は加速度が0.92m/s²となった(現在、電動カム界磁チョツパ式車による6M2Tの8両編成は消滅)。

このほか、1533編成の1536は崖崩れによる損傷により、車体が2代目となっている。また、1549編成は冷房装置性能向上のため、試験的に屋根が白く塗られている。

1500形鋼製車・アルミ合金製車(電動カム界磁チョツパ式)の基本性能	
最高速度	120km/h
加速度(4・6両編成)	0.972m/s ² (3.5km/h/s)
加速度(8両編成・6M2T編成)	0.92m/s ² (3.3km/h/s)
加速度(8両編成・8M編成)	0.97m/s ² (3.5km/h/s)
減速度(4・6両編成、常用)	1.11m/s ² (4.0km/h/s)
減速度(8両編成、常用)	1.111m/s ² (4.0km/h/s)
定員(鋼製車・先頭車)	125人

定員（鋼製車・中間車）	134人
定員（アルミ合金製車・未更新）	140人
主電動機	出力：100kW

④-iii アルミ合金製車（VVVFインバータ制御車 1700番台）

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

電動カム界磁チョップパ式の車両と比べ、VVVFインバータ制御車（1700番台）は最高時速130km/hと10km/h速くなり、製造当初より前面にスカート（落下物などを跳ね返す鉄板）がついている。

1707編成以降のシートはバケットシート（1人ずつにシートが区切られているもの）となっていた。

主電動機の出力は120kWに増強され、加速度は0.97 m/s²（3.5km/h/s）となった。その後、1700番台はM車の6両のみ製造、1600番台8両編成（6M2T）からサハ1900形（T車）を抜き取るという計画がされたが、後述の600形の製造が決まり、3編成（1601・1607・1637編成）の実現で終わった。

こうして1500形1700番台は6編成42両（8両編成×3編成の1701・1707・1713編成、6両編成×3編成の1719・1725・1731編成）が製造された（1719・1725・1731編成は1601・1607・1637編成から捻出されたサハ1900形を2両ずつ組み込むことで8両化された）。

1500形アルミ合金製車（VVVFインバータ制御車）の基本性能	
最高速度	130km/h
加速度	0.97 m/s ² （3.5km/h/s）
減速度（常用）	1.11 m/s ² （4.0km/h/s）
定員（先頭車）	124人
定員（中間車）	134人
主電動機	出力：120kW

電動カム界磁チョップパ式車より早く製造された1701編成

1701編成は先述のように1990年8月に登場した。なお、電動カム界磁チョップパ式車の1643・1649・1549編成は1991年2月に登場している。つまり、同年度に登場はしているものの、1701編成の方が1643・1649・1549編成よりも早く製造されたということになる。

1701編成はT車の1900番台が1919・1920となっているが、1701編成製造時、T車の1900番台は1901～1914までしかなく、4つ番号をとばして製造されたのである。これはその後に電動カム界磁チョップパ式車の6M2T編成が製造されることを物語っていた。1643・1649・1549編成は1701編成に合わせて造られたため、車内のスピーカーが他の電動カム界磁チョップパ式車より多くなっている。また、1701編成はVVVFインバータ制御車の試作車的な感じであり、シートがバケットシートではなく、登場後しばらく営業運転に使用されず、営業運転開始後もすぐには都営線方面へは乗り入れていなかった。

黒幕と白幕が混じった1731編成

2007年6月頃から1731編成の1913の海側の行先方向幕が白幕となった（山側は黒幕のままであった）。さらに同年11月頃から同編成の1732の海側の行先方向幕も白幕となった（山側は1913同様、黒幕のままであった）。これにより、1731編成は行先方向幕の黒幕と白幕が混じった編成となったのである。これは、方向幕の老朽化が原因であったと思われる。なお、1731編成更新工事と同時に1731編成全車が白幕化されることとなり、この現象は消滅した。

2004年頃にも1600番台の一部の編成で一時、編成組み換えなどの関係上、編成中に黒幕と白幕が混じった編成が登場し

ていた（現在、消滅）。

更新工事

2001 年から車体の傷みが激しくなってきたため、鋼製車の更新工事が始まった。更新で以下のような変更がされたが、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ない。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った。前面にはスカートが付けられた。

1500 形更新工事に伴う車体・車内などの変更点			
場所	品名	未更新	更新後
車体	戸袋窓（鋼製車のみ）	あり	埋められた
	妻窓	あり	埋められた
	妻面の転落防止外幌	なし	あり
	スカート（VWF 車除く）	なし	あり
	側窓	全窓開閉可能	一部開閉不可
	側面のロゴ	KHK	KEIKYU
車内	車椅子スペース	なし	あり
	シート（通常席）	青のシート	バケットシート（ピンク）
	シート（優先席）	グレーのシート	バケットシート（青）
	つり革の吊るす紐	グレー系	黄色系
	車内の車番	プレート式	シール式
	冷房噴出し口	羽あり	羽なし
	ドアチャイム	なし	あり
	座席（アルミ車のみ）	座席下にヒーターあり	一部を除き片持ち式
	妻面の貫通扉	奇数号車の浦賀寄り	全車の浦賀寄り※

2002 年からはアルミ車の更新も始まった。更新によって車内は鋼製車とほぼ同様な感じになったが、座席は片持ち式に（運転室後部を除く）なった。また、1525 編成以降と 1613 編成以降（1521・1601・1607 編成は更新と同時にではなく、2006 年以降の定期検査と同時に）は先行先方向幕がローマ字入りの白幕に変更された。1500 形の妻面の貫通扉は風吹き抜け防止のため、奇数号車の浦賀寄りに設けられていたが（未更新車と 2004 年度更新車まで）、2005 年度更新車からは火災防止のため、かつての奇数号車の浦賀寄りの設置から各号車の浦賀寄りに増設された（浦賀寄り先頭車を除く）。

アルミ車は立席面積を普通鉄道構造規則の標準値である 0.3 m²/人に変更したため、先頭車 123 人、中間車 133 人に変更となっている。2006 年からは VWF インバータ制御車（1700 番台）の更新も始まり、現在、更新工事は全編成終了し、未更新車は消滅した。

VWF インバータ制御改造車の登場



WVF インバータ制御改造された
1643 編成 (試運転中)
京急川崎 2007. 3. 9

2006 年から 1600 番台の一部の編成において、更新工事と同時に今までの電動カム界磁チョップ式から WVF インバータ制御改造される編成が現れた。一番最初に WVF インバータ制御改造されたのは 1649 編成である。

2007 年からは既に更新されている 1600 番台においても、6 両化にともなう WVF インバータ制御改造がはじまった。

WVF インバータ制御改造された編成の主電動機の出力は 155kW となっており、加速度は 0.97 m/s² (3.5km/h/s) となっている。この WVF インバータ制御改造により 1600 番台 8 両編成 (6M2T) から抜かれた 2 両 (2M) は、1500 番台の 4 両編成、または 1600 番台の 6 両編成に組み込まれており、この組み込みで今まで都営線方面に乗り入れていなかった 1500 番台の 1541・1545 編成が 8 両化され、2008 年より乗り入れを開始していた (現

在は 6 両編成に組みなおされている)。

WVF インバータ制御改造方法が特殊な 1637 編成



WVF インバータ制御改造された
1637 編成。品川 2009. 9. 4

2009 年 8 月下旬に WVF インバータ制御改造され、久里浜工場を出場した 1637 編成であるが、この編成は、WVF インバータ制御改造前、電動カム界磁チョップ式の 6 両編成で全車、モーター車 (M 車) であった。

今回の WVF インバータ制御改造では、全車 M 車のまま WVF インバータ制御改造されたのではなく、中間車 2 両 (1640・1641) が電装解除 (M 車から T 車に変更されること) され、4M2T 化されたのである。電装解除された 1640・1641 はそれぞれ 1930・1929 に改番されており、この改番は 1500 形では初となる。これに伴い、1637 編成は編成組み換えも実施されている。なお、1930 の屋根には、パンタグラフ撤去跡が残り、元 M 車であったことを物語っている。1637 編成の WVF インバータ制御装置は三

菱電機製となっている。

1637 編成編成表 (電動カム界磁チョップ式時代から WVF インバータ制御改造までの様子)

←浦賀 1637-1638-1639-1640-1641-1642 品川→

↓WVF インバータ制御改造↓

←浦賀 1637-1638-1929-1930-1639-1642 品川→

1929 は元 1641、1930 は元 1640。WVF インバータ制御改造と同時にこのような編成となった。数字だけを見ると、この編成は元 6M2T 編成で 1640、1641 が抜かれたように見える。

1500 形の運用

現在、普通から快特まで幅広く使われ (→快特の代走にも就くことがある)、都営線方面へも乗り入れている。また、4 両編成は大師線にも入線している。

⑤600 形

600形は1994年に登場し、4・8両編成で88両が製造された。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あった。

以下はそれぞれの製造時期に製造されたグループごとにまとめてみたいと思う。

⑤-i 1次車 (601・602編成)・2次車 (603～605編成)・3次車 (606・607編成)



左: 601編成 (シート更新後)

品川 2008.3.5

右: 「このドアは開きません」
の表示装置 (602編成)

2008.3.11



1～3次車は1500形の1700番台と同様、編成構成は6M2Tで、最高時速130km/h、加速度0.97m/s²(3.5km/h/s)、減速度は1.11m/s²(4.0km/h/s)、定員は先頭車118人、中間車128人、主電動機の出力は120kWである。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」と呼ばれる可動式座席が採用されていた。

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次車には車両真ん中のドアの上に「このドアは開きません」という表示装置がついていた。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た。後述のロングシート化工事と同時に601編成の表示装置は撤去された。また、601編成はワイパーカバーが変更された。

605編成の605-1には架線観測装置がついている。これはかつて1000形の1125にあったものが1500形の1601に移設され、その後1601編成更新時に605-1再度移設されたものである。

試運転という種別で605編成を運行し観測するのではなく、「快特 三崎口行」などの営業運転中に架線観測される。架線観測する時以外、観測装置は外されている。

⑤-ii 4次車 (608編成・651～656編成)

600形最終増備グループで最高時速130km/h、加速度0.92m/s²(3.3km/h/s)、減速度1.11m/s²(4.0km/h/s、常用)である。定員は1～3次車と同じ。4次車は従来の1～3次車と比べ、大きな変更がされている。

まず、主電動機の出力を180kWに増強。編成構成を6M2Tから4M4T(4両編成は2M2T)の1:1に変更した。これにより、粘着係数の関係から加速度が0.92m/s²になったが、中速域(40km/h～100km/h)での定加速領域を拡大して、1～3次車と同等の性能を確保している。

また、車内についてはツイングルシートが姿を消し、1箇所6人が座れる座席(動かない)ものに変更され、補助いすが増えた。開閉可能な側窓については先頭車は運転室側から一番目のドアのすぐ横の付近の窓と車端部の窓のみ、中間車は車端部の窓のみと1～3次車に比べ減っている。

シート更新・ロングシート改造

2002年よりシート更新が始まった。これにより、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)なったが、後述のロングシート化が始まり、今は中断している。

2005年よりロングシート化が行われ始めた。これによって運転室後部・車端部を除き、ロングシートとなった(運転室後部・車端部は従来どおりクロスシート)。同時にドアチャイム取り付け工事なども実施されている。2009年7月現在、こ

の工事が施工されていないのは602・652～656編成である。

LCD取り付け工事



605編成のLCD 2009.7.25

2009年3月頃にロングシート化工事を終了し、久里浜工場を出場した605編成であるが、同時にドアの上にドアチャイムと客室案内板の液晶モニター（以下、LCD）が設置された。これはJR東日本京浜東北・根岸線E233系1000番台などに搭載されているものと似ている、17インチのワイド画面である。

車内からドアに向かって右側のLCDには号車番号・行先・種別・停車駅・ドアの開く方向・乗り換え路線名・その駅のエスカレーターなどの位置などが表示され、ドアに向かって左側のLCDには京急グループのCMなどが放

送されている。なお、ドアチャイムは2つのLCDの間に設置されている。京急でドアの上にLCDが設置されるのは今回が初めてであり、今後、新型車両などでも採用されるのかが注目されそうである。

「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」



606編成。「青い京急」！
京急川崎 2007.7.10

606編成は2005年3月14日から「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」として運行を開始し、広告などをラッピングして走ることもある。羽田空港駅開業7周年を記念した「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。2005年12月頃）、ANAのラッピング（2005年12月頃～2006年1月頃）、羽田空港駅開業8周年のラッピング（くりーむしちゅーが使用された。2006年11月頃～2006年12月頃）、羽田空港駅⇄成田空港間直通10周年のラッピング（2008年11月頃～同年12月頃まで）、横浜開港150周年を記念したキャラクター「たねまる」のラッピング（2009年4月頃～7月頃）などがある。

印象が少し変化した601編成



601編成（ワイパーカバー変更後）
京急川崎 2009.9.4

2009年8月頃に久里浜工場を出場した601編成であるが、ワイパーカバーがこれまでのものから、2100形などと同じ、車両の形式番号が切り抜かれたワイパーカバーに変更された。

この変更と同時に、ドアにはドアの戸当たり位置に合わせて黄色いマーキングテープが貼られ、ドアの周辺の床が黄色いものに変更、車内の車番はプレート方式からシール式に変更された。

さて、この工事は600形の他編成にも行われるのだろうか？

600形の運用

現在、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ている。4両編成が年末に運行された「だるまエクスプレス」の関係で、過去に大師線に入線したこともある。

⑥2100形



2100 形 (2173 編成)
品川 2009.9.4

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 (10 本) が製造された。

最高時速 130km/h、加速度 0.97 m/s² (3.5km/h/s)、減速度 1.11 m/s² (4.0km/h/s、常用) で定員は先頭車 111 人、中間車 120 人。

600 形の 4 次車の編成構成 (4M4T) を基本とした車両だが、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 of 車両。

制御装置は従来の国産品 (東洋電機製・三菱電機製) から JR 東日本 E501 系、E2 系※2 と同じシーメンス社の GT0 元素による VVVF インバータ制御に変更された。そのため、発車時に音階※1 が鳴る。但し、減速時には音

階は聞こえない。主電動機の出力は 190kW に増強されている。

車内は京急で唯一、つり革の一部に三角のものが使われている。クロスシートは車端部を除き、自動転換式で始発駅などで自動的に向きを切り替えている。なお、利用者による座席の向きの変更はできず、通路側の座席の枕カバーに「座席の向きは変えられません」と記載されている。

2100 形では 4 両編成が製造されなかったため、12 両編成で運転する際は増結車が必ず他形式となる。

※1 2100 形の発車時の音階は「ファソラシドレミファソ」という 7 音階 9 音である。これは JR 東日本 E501 系と同様である。

※2 JR 東日本 E501 系とは 1995 年に登場した車両で現在は常磐線を走っている。また、JR 東日本 E2 系とは 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る。

「テレビジョン」(電車内映像配信実験)



左: テレビジョン 2006.10.1

右: テレビジョンのステッカー
2005.8.13



2004 年頃から 2100 形の一部の編成に「テレビジョン」(電車内映像配信実験) が設置された。最初は 2109 編成の三崎口寄りから 3・5 号車だけだったが、その後、2109・2133 編成の全車両に設置された。音声は車内に FM88.0MHz で配信されていたのでラジオで聞くことができた。「テレビジョン」設置編成のドアの横には、ステッカーが貼ってあったが、2007 年頃までに剥がされた。

なお、この「テレビジョン」の放送は 2009 年 3 月をもって終了し、その後テレビも撤去された。



2157 編成。「青い京急」！
品川 2009. 9. 5

2157 編成は車体を青く塗装し、「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」として2005年6月11日に運行を開始しており、時々、広告などをラッピングして走ることがある。

「レインボー」（2005年11月下旬～2006年1月）、「品達」（2006年5月頃）、「横浜マリノス&NISSAN&京急」のキャンペーンラッピング（2006年7月17日～8月20日迄）、早稲田塾の「受験生応援トレイン」のラッピング（2007年12月～2008年2月頃まで）などがある。

VVVF インバータ制御装置変更工事

2008年より2100形のVVVFインバータ制御装置を今までのシーメンス製のものから国産のものに変更する工事が始



京急川崎 2008. 12. 12

まった。2009年7月現在、施工されたのは2165編成1編成のみで、同編成は東洋電機製のVVVFインバータ制御装置に変更された。この工事は他編成などにも施工される予定。

VVVFインバータ制御装置がシーメンス製のものから国産のものに変更された2165編成（試運転中）。

起動時に奏でなくなってしまった。残念…

2100形の運用

現在、日中のA快特、平日の夕方の京急Wing号として使用されているほか、急行、C特急などとしても使用されているが、京急線内での運用専用に設計されたので都営線方面には乗り入れ不可（泉岳寺までは運用の都合上乗り入れしている）。

2009年7月現在、大師線・逗子線の運用にもついていない。

⑦新1000形

新1000形は2002年に登場し、現在208両が製造されている。

以下はそれぞれの製造時期に製造されたグループごとにまとめてみたいと思う。

⑦-i 1次車（1001～1017編成、1401・1405編成 32両）



1001 編成（黒幕時代）
品川 2006. 9. 16

最高時速130km/h、加速度0.97m/s²、減速度1.11m/s²。編成構成は4M4T（4両編成は2M2T）で、定員は先頭車122人、中間車130人である。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る。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、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おり、補助いすも装備されている。窓は2枚固定式であるため、天井に2100形と同様に、排気扇が設置されている。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る。また、4両編成（1401・1405編成）は6

両編成に組み替え可能である。

試験要素が盛り込まれていた 1401 編成



行先表示がLED時代の1401
京急蒲田 2005.12.18

1401 編成の 1401 には行先表示として試験的に 2004 年頃から LED 方式が採用されていた。さらに同編成の 1401 は制御装置に IGBT の試作部品が使われていた。そのため、起動時の音階が他の 1 次車と違っていた。方向幕については 2006 年 2 月頃までに黒幕に戻され、同年 5 月頃までに白幕化された。

制御装置についても方向幕の白幕化と同時に変更工事が行われた模様で、現在はシーメンス製の GTO 元素のもの（1~2 次車と同様のもの）になっている。

⑦-ii 2 次車（1025・1033 編成、1409・1413 編成 24 両）・ 3 次車（1041・1049 編成、1417・1421 編成 24 両）

2 次車は製造当初から方向幕が白幕となっており、側窓が 1 枚固定窓に変更されている。その他の制御装置、編成構成、性能、座席配置、定員などは 1 次車とほぼ同様である。シーメンス製の GTO 元素による VVVF はこの 2 次車まで採用された。3 次車はシーメンス製の IGBT による VVVF インバータ制御装置に変更。また、編成構成が今までの 4M4T から 6M2T（4 両編成は 2M2T から 3M1T）に変更された。その他の座席配置、定員などは 2 次車とほぼ同様である。

※新 1000 形 1・2 次車の制御装置の発車時の音階は「ファソラシドレミファソ」という 7 音階 9 音であるが、音楽の長さが 2100 形と比べ短い。これは 2100 形の主制御器と主電動機が違うためである。

⑦-iii 4 次車（1057 編成、1425~1437 編成）・5 次車（1065 編成、1441・1445 編成）



1057 編成（4 次車）京急蒲田 2006.11.25

4 次車は行先表示機が電光掲示方式（以下、LED 式）に変更された。性能、編成構成、座席配置などは 3 次車とほぼ同様である。4 次車は合計 24 両、5 次車は合計 16 両が製造された。5 次車は 4 次車とほぼ同様である。

※3~5 次車の制御装置の発車時の音階は新 1000 形 1・2 次車のものより音程が高くなった。音階は「ファ」から始まっていない。

⑦-iv 6 次車（1073 編成 8 両）

6 次車は 1~5 次車と比べ、大幅な変更が実施された。まず、車体がこれまでのアルミ製からステンレス製に変更され、赤と白のカラーフィルムが貼り付けられている。先頭車の前面、まくらばり、ボルスタアンカなどは鋼製となっている。特に、前面は 5 次車と比較して強度が 1.5 倍となっている。前面のワイパーカバーは廃止され、「1000」という番号は車体に直接ペイントされており、フォントも 1~5 次車のワイパーカバーの「1000」と違っている。事故時の乗務員の安全などを考慮し、運転台と運転席座面が 5 次車と比べ、それぞれ 150mm 高くなっている。編成構成については 3~5 次車と同じ 6M2T であるが、主電動機の出力が 1~5 次車の 190kW から 155kW に変更、制御装置は VVVF インバータ制御装置であるが、シーメンス製のものから国産のもの（1073 編成の場合、三菱電機製）になった。なお、最高速度、加速度、減速度は 1~5 次車と同様である。



左: 試運転中の 1073 編成
品川 2007. 3. 28



右: 試運転中、珍しく前面の貫通扉
を開いたところ
品川 2007. 3. 28

車内も運転室後部の座席は廃止され、運転室後部に非常脱出はしごが装備され、運転室後部以外の車端部にあったクロスシートもロングシートに変更されている。また、先頭車の定員が1~5次車の122人に対し、119人と少し減った(中間車は1~5次車と同じ130人)。1~5次車は全窓固定式のため、換気のために排気扇が設けられていたが、6次車からは1両あたり、4箇所窓が開くようになったため、排気扇は廃止された。ドアは客室側化粧板が廃止され、2008年7月頃に7次車に合わせて、ドアの戸当たり位置に合わせて黄色いマーキングテープが貼られた(製造当初は貼り付けられていなかった)。なお、バリアフリーなどは1~5次車と同様としている。

この1073編成は2007年3月13日の終電後に東急車輛横浜工場を出場し、2007年3月28日に試運転が行われた。2007年3月31日より営業運転を開始したが、しばらく都営線方面への乗り入れ車両としては使われず、乗り入れは、2007年9月18日の667H運用からであった。

⑦-v 7次車以降(1081編成~、1449編成~ 80両)

7次車以降は製造当初からドアの戸当たり位置に合わせて黄色いマーキングテープが貼られている。

また、妻面の貫通扉のレールが廃止されている。8両編成(1081~編成)はVVVFインバータ制御装置が三菱電機製であるが、4両編成(1449~編成)は東洋電機製となっている。

新1000形の運用

現在、普通から快特まで幅広く使われ(→快特の代走にも就くことがある)、都営線方面へも乗り入れている。また、年始には大師線にも入線したことがある。

※ 黒幕とは黒地に白字、白幕は白地に黒字の行先方向幕。



黒幕 2008. 3. 11

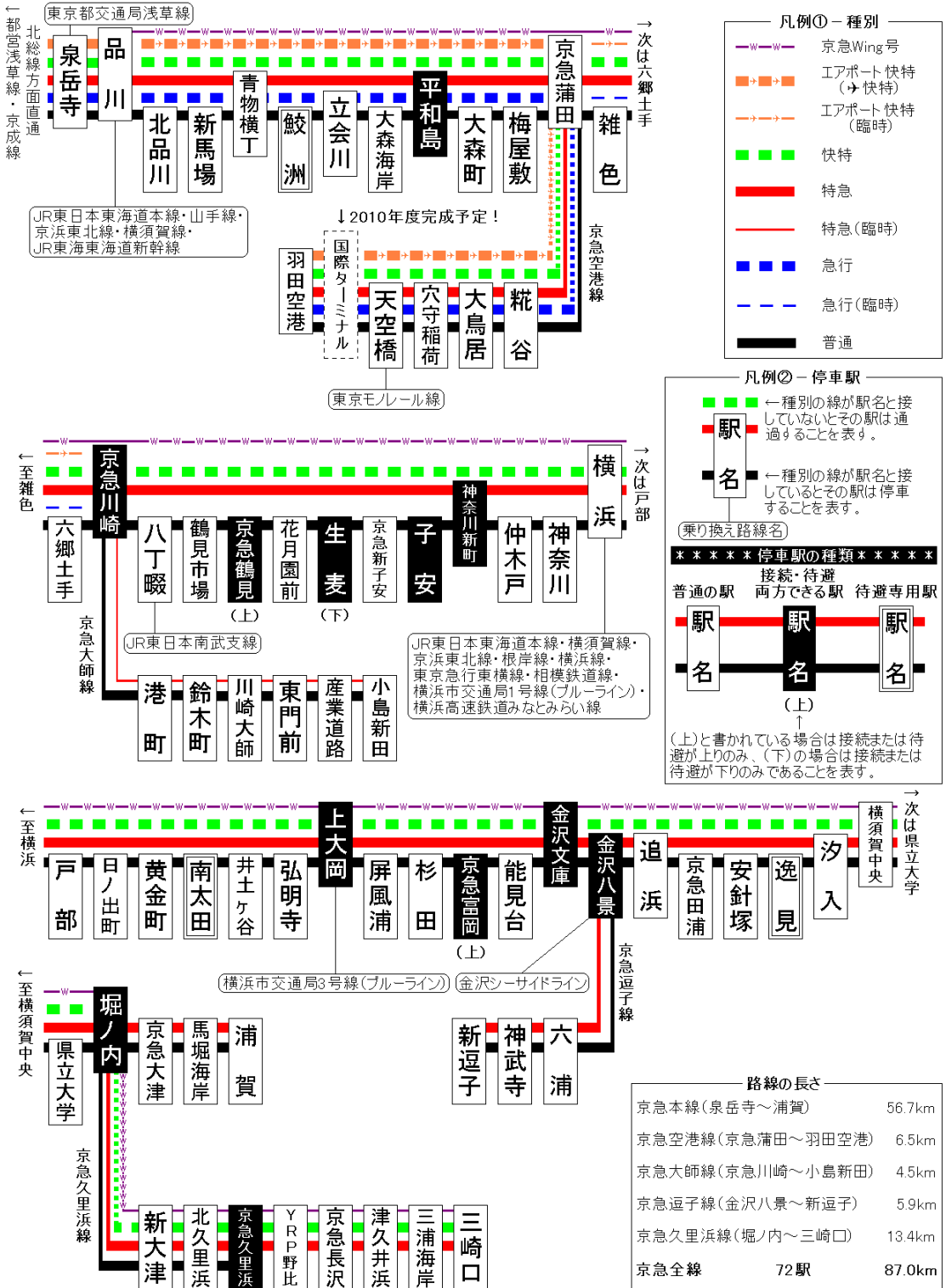


白幕 2007. 12. 27



LED 2009. 1. 20

II 停車駅



※ 空港線の「国際ターミナル駅」は仮称である。また、京急全線 72 駅の中にこの駅は含んでいない。

Ⅲ 接近メロディーの導入

京急ではこれまで入線する際、「6 つのレントラーの舞曲第 1 番」が列車接近案内音として流されていたが、一部の駅で

電車が入線する時に、新しい接近メロディーを流すこととなった。現在、以下の駅に以下のメロディーが導入されている。

駅名	曲名	駅名	曲名
品川	赤い電車	金沢八景	道
青物横丁	人生いろいろ	横須賀中央	横須賀ストーリー
立会川	草競馬	堀ノ内	かもめが翔んだ日
平和島	いい湯だな	浦賀	ゴジラのテーマ
京急蒲田	夢で逢えたら	羽田空港	赤い電車
京急川崎	上を向いて歩こう	新逗子	LIFE
横浜	ブルーライトヨコハマ	京急久里浜	秋桜
上大岡	夏色	三崎口	岬めぐり
金沢文庫	MY HOME TOWN		

IV 改良&新駅建設など

①京急蒲田付近高架化（本線：平和島～六郷土手、空港線：京急蒲田～大鳥居）

現在、京急蒲田付近（本線の平和島～六郷土手間と空港線の京急蒲田～大鳥居）は立体交差化工事（線路を高架線にする方式）をしている。この完成は2012～2014年と予想されている。これにより28箇所の踏切が廃止になり、品川方面からの羽田空港行直通列車が、現在の終日約10分に1本が平均6～7分に1本に、横浜方面からの羽田空港行直通列車が、日中約20分に1本が終日10分に1本と大增発できるという。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る予定（京成線の青砥駅のような感じになるらしい）。

2008年5月17日、雑色～京急蒲田間の上り線の一部が高架化された。これにより上り線が高架化された4箇所の踏切（環状8号線を含む）の遮断時間が約4割減少した。

②大師線ほぼ全線地下化

大師線のほぼ全線が地下化される（2006年2月より着工開始）。これにより14箇所の踏切が廃止される。現在、事業の効果を早期に発揮させるため、東門前～小島新田間の約980m区間を工事中（これにより3箇所の踏切が廃止される）。

③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2010年度（予定）に国際線旅客ターミナルが開業する。そのため、京急では国際線ターミナルが開業するまでに国際ターミナル駅（仮称）を天空橋～羽田空港間に新設する。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などの設置など誰でも使いやすい駅にする予定。

なお、自動ドアは東急目黒線・東京メトロ丸の内線・東京メトロ南北線・京都市交通局東西線などのように車両のドアの位置に合わせたものではなく、ホームの端から数メートル離れた位置にドアが設置されているような感じになるのだという。

2100形 VVVF インバータ制御装置変更工事の項の変更

2009年9月15日現在、施工されたのは2101・2165編成の2編成で、両編成は東洋電機製のVVVFインバータ制御装置に変更された。

V 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。私が京急について書いたのは、2006年の停車場に書いて以来、京急でさまざまな変化があったからです。

私は毎日京急を使って通学していますが、京急に乗る毎日が本当に楽しいです。また、高輪中学校に入ったとき、京急について抱いた疑問もこの停車場を書いてよくわかりました。

これからも京急のよりよい発展を願っています。

参考文献

「KEIKYU HANDBOOK 1997・1998・1999・2005・2007-2008・2008-2009」

「2008 鉄道安全報告書」京浜急行電鉄株式会社

「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」

「京急電車 78/03」MR corporation

JTB 「京急おもしろ運転徹底探見」 佐藤良介・杉山裕治

「JAPAN RAILFAN MAGAZINE 鉄道ファン」2007年6月号 (No. 554)

「鉄道ファン」2007年8月号 (No. 556) 特別付録「新車カタログ2007」

交通新聞社 「DJ 鉄道ダイヤ情報」2007年6月号 (No. 278)

鉄道ピクトリアル 2007年3月号 (No. 786)

京浜急行電鉄ホームページ (<http://www.keikyu.co.jp/>)

ウィキペディア フリー百科辞典 (<http://ja.wikipedia.org/wiki/>)



中学1年生から高校3年生（私を含む）を合わせて、今年度の「旅行・鉄道研究部」の全部員数が51名となり、私が中学1年の時と比べて6年間で人数が約2.5倍になりました。

これは、「旅行・鉄道研究部」の顧問の先生、部員達、諸先輩方、応援していただいた周囲の方々のおかげだと思います。

これからも、「旅行・鉄道研究部」の応援をよろしく願っています。

2009.9.11 日向 洋