

ここ数年の京急の変化

執筆 中3 町田大樹

ここ数年で、京急は色々な変貌をとげたと思います。今回はその一部を紹介したいと思います。

1 無塗装車の導入

京急の車両を思い浮かべて下さい。

多くの方が、「車体のほとんどが真っ赤に塗装され、少しだけ白く塗装された部分がある電車」が思い浮かぶでしょう。

2007年3月以前に製造された全ての車両はその通りでした。

しかし、2007年3月以降に製造された京急1000系（6次車以降）は、その通りではありませんでした。



見てください。なんと、この1000系（6次車以降）は、側面が無塗装（色がついている部分は、ペンキではなくカラーフィルム）なのです。

従来の車両と比較してみましょう



（※ここより上の写真は全て佐藤強志君のブログから許可を得て引用）

従来の京急の車両は、1500系の初期に製造されたものまでは鋼製車体、それ以降の車両はアルミ合金製車体となっていました。しかしこれらの車体は、塗装の必要があり、また腐食しやすいという欠点がありました。

そこでこの1000系（6次車以降）は、塗装の必要がなく、腐食しにくいステンレス車体を採用することによって、車両整備の手間とコスト削減を図ったのです。（ただし、前面は従来通りの鋼製）

1000系（6次車以降）は、会社側には都合がいい車両ですが、今までの京急車両の「全面塗装」という伝統を崩してしまった車両でもありました。

また、この車両は1000系（5次車以前）、1500系、2000系、2100系と同様に日中の快特でよく用いられますが、それらの車両とは違って、運転室後ろに座席がありません。京急はイス代も省きたかったのでしょうか。

2 空港アクセスの重視化

(1) 新しくなったエアポート快特

エアポート快特の特電は、全電車が地下鉄線方面と羽田空港を結んでいて、改正前までの京急線内停車駅は、泉岳寺・品川・京急蒲田・羽田空港でした。

2010年5月16日のダイヤ改正に伴い、新たに京急蒲田が通過駅となり、品川・羽田空港間がノンストップとなりました。

また、改正前まで地下鉄線方面からの「快特 羽田空港行き」だった電車は、早朝深夜の一部を除き、全てエアポート快特になり、エアポート快特の本数も増えました。（快特は改正後も泉岳寺・品川・京急蒲田・羽田空港に停車）

この“京急蒲田の通過”は、次のような利点・欠点があります。

利点

その1 所要時間が短縮できた。

その2 京急蒲田駅で降りる／乗る乗客はいなくなるので、その分混雑しなくなった。

欠点

その1 誤ってエアポート快特に乗ってしまった場合、品川／羽田空港まで降りられない。

その2 京急蒲田駅の通過により、当駅で降りる／乗る乗客（京急蒲田駅周辺に住んでいる乗客、京急蒲田駅で普通電車に乗り換える乗客、横浜方面から京急蒲田乗り換えで羽田空港に行く乗客 など）は乗車できなくなり、不便になった。

京急蒲田駅は本線との分岐点であるがゆえに、乗り換え客も多いため、当駅の通過は非常に大きいです。

京急蒲田駅は線路の関係で、非常に遅い速度での通過となります。そのため、所要時間が短縮してもせいぜい1分程度で、当駅に停車しようが通過しようが所要時間はたいして変わらないのです。わずかに“1分”の短縮のために、本線との分岐点である京急蒲田駅を通過にするとすることは、明らかに東京都心からの空港アクセスの利便性を図っています。

※2010年10月に国際線ターミナル駅が開業したため、羽田空港駅（現在は、「国内線ターミナル駅」に改称）までの所要時間が延びてしまいましたが、新駅開業に伴う所要時間の増加は無視しています。



京成 3400 系によるエアポート快特

(2) エアポート急行の登場

このダイヤ改正で新しくできた種別で、東京都心方面から来る／へ向かう電車と、横浜方面から来る／へ向かう電車の2種類があります。前者は、改正前までは「急行」だった電車の種別名を「エアポート急行」に変えただけで、それ以外は全く変化がありません。

後者は、改正前までは非常に複雑な電車でした。

浦賀または新逗子始発の「普通 羽田空港行き」が、金沢文庫で快特または特急に連結して「快特（特急） 羽田空港行き」となり、京急川崎で切り離され「特急 羽田空港行き」となり、終点まで向かう、という3回も種別が変わる電車でした。慣れない乗客だと混乱しかねません。

この電車は改正後、次のようになりました。

その1 始発駅（基本的に新逗子）から羽田空港駅まで、「エアポート急行」で運転。（途中での連結・種別変更はなし）

その2 以前は4両だったのを、8両に変更し、輸送力を強化。

その3 エアポート急行は従来の快特・特急より停車駅が多いため、利用しやすくなった。



この変化から、京急は横浜方面からの、空港アクセスの利便性向上にも力を入れていることがうかがえます。

(1)、(2) から、京急が空港アクセスを重視するようになったことがわかりいただけるでしょう。

参考 京急蒲田駅の空港線・空港線から来た電車の時刻表（日中）

ダイヤ改正前	ダイヤ改正後
00・20・40分 エアポート快特 羽田空港行き	06・26・46分 エアポート急行 地下鉄線方面
05・25・45分 エアポート快特 地下鉄線方面	11・31・51分 エアポート急行 羽田空港行き
07・27・47分 特急 横浜方面	16・36・56分 エアポート急行 新逗子行き
11・31・51分 特急 羽田空港行き	18・38・58分 エアポート急行 羽田空港行き

14・34・54分 急行 羽田空港行き 17・37・57分 急行 地下鉄線方面 合計 18本	合計 12本 改正後のほうが本数は減っている
--	---------------------------

	
羽田空港から横浜方面へ向かうエアポート急行 (京急 1000系 羽田空港駅にて)	地下鉄線方面から羽田へ向かうエアポート急行 (北総 7250系 泉岳寺駅にて)

3 箱根駅伝の時の対応

空港線の京急蒲田駅付近には、国道15号線にまたがる踏切があります。この国道15号線は、1月2・3日に行われる箱根駅伝のランナーの通り道（1月2日は08:35頃、1月3日は12:35～13:10頃にランナーが通過）であるため、駅伝時に普段通り電車が走ったらランナーに支障がでます。

そのため、1月3日の12時35分頃～13時10分頃に限り（2日はランナーの通過時刻にばらつきがでにくい
ため、通常運行）、地下鉄線方面の羽田空港発着の電車を京急川崎発着に変更・横浜方面の羽田空港発着の電車は品川発着（金沢文庫・品川間は快特に連結）とし、空港線内には臨時の普通電車をわざわざ走らせて対応していました。この空港線の臨時電車でも、ランナーの状況次第でよく運転時刻が早くなったり遅くなったりしました。ところが、今年からは次のようになりました。

その1 羽田空港発着の電車は、地下鉄線方面・横浜方面の電車どちらも京急蒲田発着（エアポート快特は快特に変更）になった。

その2 地下鉄線方面の電車は、京急蒲田到着後、神奈川新町まで回送される。その後、再び回送として京急蒲田まで行き、そこから再び地下鉄線方面の営業列車として走ることになった。

その3 横浜方面の電車（エアポート急行の新逗子発着）は、京急蒲田到着後、品川まで回送される。その後、再び回送として京急蒲田に行き、そこから再び横浜方面の営業列車として走ることとなった。

その4 空港線内の臨時普通電車は引き続き運転。

京急蒲田発着になったのは、京急蒲田駅の高架化工事の進行に伴い、駅の乗り場が1つ増え、線路容量に余裕がで

きたが原因と考えられます。

また、空港線内の臨時電車は、新しくできた高架線を通るため、問題の踏切を通りません。そのため、ランナーによって運転時刻が左右されることはなくなりました。（なお、通常は新しい線路は羽田空港発の地下鉄線方面へ行く電車と、横浜方面からの羽田空港行き、問題の踏切を通る古い線路は地下鉄線方面からの羽田空港行きと、羽田空港発の横浜方面へ行く電車が使います）

（※下線部について・・・当時はまだエアポート急行が登場する前で、2（2）に書いてあるように金沢文庫・川崎間は快特に連結していました。）

4C-ATSの導入

京急は、長い間1号型ATSという古いATSを使用していましたが、2009年2月に全線でC-ATSという新しいATSの使用を開始しました。

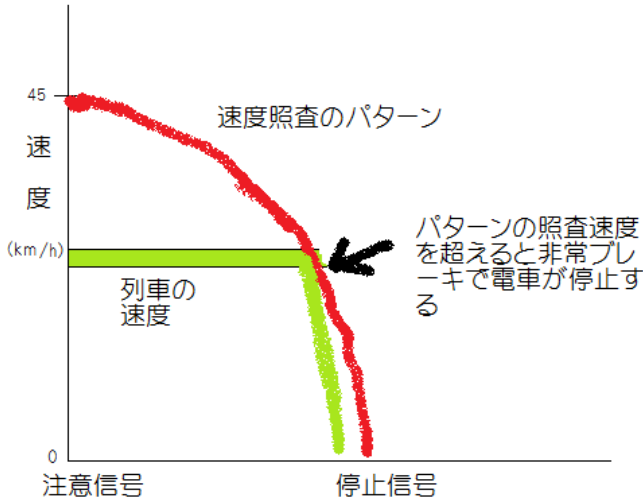
結果からいいますと、新しいATSの導入により安全性は向上しました。

この2つのATSの比較

	1号型ATS	C-ATS
速度照査（制限速度を超えてないかのチェック）	地上子ごとに照査（ある一定の地点のみでしか照査がないため、制限速度超過が簡単にできる） ただし、停止信号の前にある15km/h照査はに限り、連続して照査	連続して照査（絶えることなく照査が続く）
信号の制限速度を超過した時	抑速・減速・注意→常用最大で45km/hまで減速 警戒→非常ブレーキで停止 停止→手前にある15km/h照査は超過すると非常ブレーキで停止するが、停止信号を通過しても自動でブレーキはかからない	停止以外→常用最大で信号の制限速度まで減速 停止→非常ブレーキで停止
カーブ・分岐機の制限速度超過時	なにもおこらない	10km/h超過（1km/hのところもある）すると非常ブレーキで停止
最高速度（120km/h）超過時	なにもおこらない	自動的に加速が止まる
手前の信号が上がった時（例：前の信号が、注意から減速に上がった時）	確認ボタンを押してから加速する	なにもせずに加速できる
その他		停止信号とカーブ・分岐機速度制限

		の前には、制限速度を超えないようにパターンが発生する
--	--	----------------------------

下線部はわかりづらいと思いますので、図にしました。(次ページをご覧ください)



安全性が向上した一方で、C-ATSの構造の関係で、京急独特の二重退避がなくなりました。

この二重退避は、タラッシュ時間帯に金沢文庫駅の下り線のみで起こった現象で、1番線に普通電車2本を縦に停車させた後、2番線に「ウィング号」を導入させ、「ウィング号」を先に発車させ、それから1番線の普通電車を順に発車させるというものでした。

1番線の普通電車は、お互いに10Mくらいしか離れていなく、安全性の高いC-ATSでは二重退避が不可能でした。

最後までご覧いただき、ありがとうございました。

参考文献

ウィキペディア フリー百科事典

京急おもしろ運転徹底探見 販売：JTBパブリッシング 写真・文：佐藤良介 初版発行：2007年1月1日

京急電鉄オフィシャルサイト (<http://www.keikyu.co.jp/index.html>)

1の写真の提供元

佐藤強志君のブログ「No Photo, No Life!!」 (<http://ameblo.jp/stabc/>)