



こんにちは。今回初めて停車場を書かせて頂く阿部と申します。

今回は京成電鉄 3300 形とその他の車両について主に書いていこうと思います。

1. 京成電鉄 3300 形



今では、銀色のステンレスの車体に赤と青の帯というのが京成のカラーリングですが京成 3300 形ができた当時、モーンアイボリー・ファイヤーオレンジのツートンカラーに灰色の帯が入った赤電塗色とよばれるものでした。

この時代の車両はそのカラーリングから赤電グループと呼ばれました。その時代に 3300 形は赤電グループの“末っ子”ともいえる存在として 1968 年に登場しました。

この年は、京浜急行の品川駅と都営浅草線の泉岳寺駅の間の地下線が開通し、京成・都営・京急の三社相互直通運転が開始され、3300 形はこれに合わせるかたちでデビューしました。

5年間で一次車・二次車含めて 54 両が製造された同形式は登場時と現在で異なっています。登場時は過去に存在した 3200 形と同様、全面の上部左右に一つずつの丸形ヘッドライト、左右下側にテールライトを配した顔つきだったが、現在は丸形ヘッドライトと同型のテールライトが左右窓下部分に二つずつ更新されています。

さらに登場時はめくり式とよばれる方向板で縦二段になっている板を上下にめくって方向を示す方式でしたが、現行は中央の貫通路の上部に方向幕を備えています。

ちなみにめくり式方向板は他社では新京成、東武東上線、銀座線、阪急などでも採用していましたが、どれもが一時的な使用で終わり、戦前から赤電の途中まで使われた京成が最も長い間使われました。

この 3300 形は京成電鉄 100 周年を迎えた 2009 年からリバイバルカラーとして青電・赤電・ファイヤーオレンジの 3 種類の塗装がなされました。



さらに、ラッピング列車として「こち亀」や「寅さん」をPRした車両もあります。



なお、北総鉄道にもリース車として 3300 形が走っており、北総の青と水色の帯に変更され 7260 形という形式で存在しますが京成電鉄にもうすぐ返却されるためその勇姿は見られなくなります。



しかし車体の老朽化に伴い廃車が進み、残すところあと 2 編成を残すのみとなりました。自分も好きな車両なので出来るだけ残して欲しい車両です。

このように 3300 形について書いてきましたが、僕がこの形式のなかで最も好きなのは 60 年代後半生まれの車両を物語る今の電車にはない「音」です。赤電グループの車両特有のエンジン音、ステンレスではない普通鋼の車体だからこそその重厚感がある走行音……。

さらに丸みのある車体や、昇降タイプの窓、昭和を感じさせる同形式は京成線のなかでも最もすきな形式です。



2. 京成電鉄 その他の形式

～普通型車両～

<3000 形>



京成電鉄のなかで車両数が最も多く、京成グループの標準車体とされている形式。

特徴的なのは前面のブラックフェイス。遠くからでもすぐにわかる前面は登場時、異色の存在だった。

さらに、成田スカイアクセス線の開業に伴い、アクセス特急用として速度を向上させた 3050 形もある。この形式はブラックフェイスを備えている。

同形式と似た車体は、北総鉄道の 7500 形、新京成電鉄の N800 形、千葉ニュータウン鉄道の 9200 形がある。



ちなみに左の写真はアクセス特急用の3050形だ。

<3700形>



現在シティーライナーとして運行しているAE100形と同時期に作られた。今までの京成は中央に配置していた全面貫通路を進行方向の左側に配置していたが、運転席側の窓を大きく取るなどの新しい部分もある。しかし、この形式で最後となる貫通路の下部に種別を表示するなどの伝統も受け継がれている。

前面は主に二種類あり、前照灯の位置やライトの形などで違いがある。

<3400形>



1993年に引退した初代スカイライナーの初代AE形の足回りを流用し、新製した車体を組み合わせて作られた。3700形を摸して作られているため、全体的な形が似ているが、カラーリングや低速時での回生ブレーキの失効によるもたつき感などの違いがある。

<3600形>



当時古くなっていた青電とよばれる京成線内のみで運用されていた700形などを置き換える目的で作られた。そのため開発当初から京急線内への直通が考えられていなかったため先頭車を電源車とはしていない。

また登場時は6連だったが8連化された。その時余剰となった先頭車のみを合わせオール先頭車も存在す

る。一時、芝山鉄道にリースされ青帯が緑帯になったが返却され帯の色もしばらくして青帯に戻った。

<3500形>



京成電鉄で初めてのステンレス、冷房車と二つの初をもって作られた。しかし都営・京急の規格にあわせた結果、同時期につくられた初代AE形との間に大きな技術格差が生まれてしまった。

骨格が普通鋼、外側がステンレスになっているため二つの異なる金属による腐食がおきるなどの理由により、更新がされたため切妻形の未更新タイプと3面折妻構造の更新タイ

プの2種類がいる。更新タイプは先頭車の付随台車を中間車の電源台車と入れ替え、京急線内も運用に就いている。現在3300形と同じく廃車がすすめられている。

～特急型車両～

<新AE形>

三代目スカイライナー用車両として製造された車両。

ファッションデザイナーの山本寛斎氏が車体デザインを担当した新AE型は「風」「凜」をイメージしたシャープな形が特徴である。ホワイトにインディゴブルーという鮮やかなカラーリングである新AE型は私鉄で最速の時速160kmで運行し、日暮里～成田空港駅を最短36分で結ぶ。

この形式は時速 160 km で運行するため、様々な機器が装備されている。新幹線などに使われていて、大手私鉄で初となるフルアクティブサスペンションや京成初となるボルスタレス台車などの技術を採用している。

成田空港へ行く特急は J R の成田エクスプレスもあるが料金や所要時間の短いスカイライナーのほうがやや利用されている傾向にある。

京成電鉄で初めてグッドデザイン賞に選ばれた車両でもある。

<AE100 型>



もとはスカイライナーとして運用されていたが、新 AE 型の登場により運用から退き、一日 1 往復のシティーライナーの運用に就いている。

AE100 型は成田空港駅の開通に伴って造られた。アイボリーが特徴の車体で、営業最高時速が 110 km と現スカイライナーには見劣りするが、当時の私鉄特急用車両としては群を抜く 1 秒あたり時速 3.5 km という加速度を誇った車両である。

前面は地下鉄直通を想定した跳ね上げ式非常脱出装置が設けられているが直通しなかったために使われることもなかった。前照灯は可動式のカバーがついており、自動

で開閉できるリトラクタブルヘッドランプがついている。これは 80 年代に主に国産のスポーツカーで流行ったデザインだ。

3. おわりに

今回、初めて執筆させて頂きましたが少ない期間のなか楽しく書くことが出来ました。

これからも執筆していきたいとおもいます。

4. 参考文献

『京成電鉄完全データ DVDBOOK』 株式会社メディアックス 2011 年 11 月 30 日

『京成電鉄のひみつ』 PHP 研究所 株式会社 PHP 研究所 2013 年 12 月 24 日

『京成電鉄 昭和の記憶』 三好好三 株式会社彩流社 2012 年 9 月 28 日