



時代を彩った名車たち

## ～京急伝説～

高校1年 脇本 健奨・西田 佳弘



※当記事の写真について・・・

写真のコメントの最後にイニシャルを付けます。(なぜこのアルファベットになったかはわかる人にはわかるはず…。)

(A) = 脇本健奨、(SH) = 西田佳弘、(N) = 西田父、(K) = 阿部寛史 (高1)

表紙上：(SH) 表紙下：(A)

※本文において重複する形式名において、初代700形、2代目600形、初代800形、初代1000形以外の形式は、形式名の後ろにローマ数字を付けます。

あと、少し京急について熱く語りすぎたかもしれません。熱く語りすぎて文脈がおかしくても気にしないでください(笑)

## I. はじめに

私たちは、二人とも京急が好きだ。西田はいつからか言えないくらい昔から（生まれつき）好き。脇本は中学に入ってから急激に好きになった。京急のどこが好きかと言えば、「真っ赤な車体」、「1つ1つ個性のある車両」、「スピード」、「クロスシートへのこだわり」だ!!!

しかし、最近の京急はよろしくない。

・真っ赤な車体じゃない!

・どの車両もデザインが似通っていて個性がうすい!

・新型車はロングシートばかり!

そこで、京急の現状を見る私たちは思う。「京急の華やかな時代を思い出して文章にまとめることで、読者に昔の京急の素晴らしさを知ってもらいたい。そして、京急の魅力を知っていただきたい。」

それでは、京急の技術者と京急の名車である、デ1形グループ、230形、700形・600形、1000形、そして京急の譲渡車が走る高松琴平電気鉄道(以下、ことでん)について述べていきたいと思う。

## II. 京急を支えた男たち

ひのほら たもつ  
＜日野原 保 (1931年入社～1979年退社)＞

～前照灯1灯・片開きを貫いた「日野原イズム」とは?～

1908年横浜生まれ。子供のころから鉄道に興味を抱いた日野原は、折しも世界恐慌により、就職難に陥った。

しかし、そのような中、沿線の湘南電気鉄道（以下、湘南鉄道）に無休の実習生として就職した。入社後、技師長であったそがまさお曾我正雄から最新技術を学び、湘南鉄道金沢工場（今の京浜急行電鉄金沢検車区）でデ1形に電装品を取り付ける作業をしつつ、将来の本社入社を夢見た。

その後、日野原は1931年に晴れて京浜電気鉄道に入社した。入社後すぐに、戦争により失われた空白の時代、つまり失われた鉄道技術を埋めるべく、単身でアメリカへ鉄道視察をした。京急の赤い電車は、そこで彼が見たアメリカのパシフィック電鉄の赤い車体が元になっているのだと言われている。（名古屋鉄道もこのパシフィック電鉄を真似たといわれている。）

帰国後、日野原は、名鉄小牧線と続き、CTC（列車集中制御）システムを導入した。しかし、このCTCは全線で採用せず、ごく一部のみとした。すべてを機械任せにしないという京急の昔からの考えによるものであった。単に真似をしてはいけない。自分に合ったことをする。これが日野原の信念であった。

1968年に京急は創立90周年を迎えた。それを記念するかの様に、日野原の念願であった、京急の「都心直通」が始まった。

三社直通に伴い、京急・都営・京成の間で車両の「規格統一会議」が行われた。当初、都営地下鉄の車両部長は、車両のドアを「両開き」にしようと提案した。しかし、日野原はデ1形から受け継いだ「片開きドア」を提案した。この片開きドアは車両に開放感を与えるだけでなく、予備品が半分で済むなどといったことが理由である。また、国鉄横浜駅で撮影した、両開きドアの動画を見ても、京急の片開きとは乗降客数にほぼ変わりがなかった。

時代に流されるようなこともなく、自分の正しいと思ったことはやってみる。技術的な合理性に基づく信念を貫いた日野原は、京急の歴史に残る人物である。

↓片開きドア↓車内に開放感を与える。



・日野原保 名言・

～片開きを貫いた男の名言集～

★「賞狙いの車両は作るな。」

→これは今も京急に残る言葉であろう。ローレル賞や、ブルーリボン賞などを狙った観光列車などははっきり言ってよくないと私たちは思う。車両は外観だけではない。正直、京急の車両はそこまで外観が良いというわけではないが、一つ一つの車両に対する社員の熱意が伝わってくるので、京急好きは多いのだと思う。(個人的な意見ですが。)つまり、多くの技術者の熱い思いがあって車両は完成するのだ。

片開きを貫いた 800 形は 1979 年に鉄道友の会から評価され、ローレル賞を受賞した。

(800 形は日野原保が設計した車両)

★「予備品は増やすな。」

まるやま のぶあき  
<丸山 信昭 (1950 年入社～1993 年退社) >

～東大工学部のエリートが生み出した安全システムとは?～

### 先駆電動車

京急の車両を語るうえで欠かせないのが、この先駆電動車。先駆電動車とは、鉄道車両において、先頭車にモーターがついた車両のことを言う。京急を走る車両は全てこの先駆電動車となっている。

これまで日本の鉄道では何度か横転事故が発生していた。これを何度も原因調査してきた丸山は次の答えにたどり着いた。

標準軌鉄道において、最も安全なのは先頭車は電動車に限る。

では、何故先頭車は電動車がいいのか?例えば、プラレールを思い出してみるとわかりやすいと思う。プラレールは電池で動かすわけだが、その電池は先頭車両に入っている。(=先頭車両は重たい)もし、仮に中間車両に電池を載せ、先頭は空にして走らせてみるとどうだろうか。プラレールの先頭車両は電池の重量に負けて浮いてしまう。これは鉄道においても同じことである。京急では車両の誤検知防止のために先駆電動車を採用している。

また、もう一つの理由として先頭車両が重たいと、もしもの時に障害物と接触した際に、中間車に押し出されることなく横転を防ぐことができるのだ。

### MK 式転てつ機

転てつ機とは、列車の方向を変えるポイント付近に設置されている装置のこと。丸山が入社した頃、この転てつ機に関わる事故が多く発生していた。それは、通過する列車の重量に負けて、転てつ機がうまく動かなかった。高速、高密度の京急では、列車の遅

延はゆるされない。そこで丸山は、設計自体から見直し、転てつ機を今まで枕木内に設置していたのを、線路外に設置することとした。これにより、場所は取るものの、列車からの影響を受けないため、事故が減少した。丸山は、自分のイニシャルである M、京急の K をとって、MK 式転てつ機と名付けた。この転てつ機は、鉄道業界に広く評価されて、東急線、JR 線などでも採用された。

### 合成電車線

京急では、他社線とは異なる架線を使用している。京急が直通運転を始めた 1960 年代は、よくパンタグラフと架線の摩擦により、架線が切断され、電車を止めなくてはならないという事態が発生していた。そこで丸山は、トロリー線との摩擦が少なくなる、カーボンスライダーというものを、パンタグラフに取り付けた。しかし、このカーボンスライダーは電気抵抗が高いということから、トロリー線が破損しないものを合成させた。これは合成電車線と呼ばれている。8月に発生した京浜東北線のエアセクション停車による事故があったが、京急の合成電車線は耐えられるのだ。(この事故に関しては、ATCの採用といった、別の原因もある。)

※右の写真は西田所有の合成電車線モデルです。



(SH)

### ワイヤレスマイクの導入

丸山は機械が発達すればするほど、人は育たなくなると考えた。そこで丸山は、職員との連携のために、ワイヤレスマイクを導入した。これにより、京急の信号機のほとんどは、機械に任せることなく、手動で動かしている。

また、ワイヤレスマイクを使用し手動で行うことにより、作業が正確になり、もしダイヤが乱れた際にもすぐに取り戻すことができる。

この丸山の考えた、機械と人が一体となって動く仕組みを、「マン・マシン システム」と呼んでいる。

## 京急のワイヤレスマイクを使用したアナウンス方法

@京急蒲田



(A)

### 車掌

「次は品川に止まります。快特青砥行き発車です。ドアを閉めます。」

京急は、途中駅での普通電車の接続のあり、なしや、編成数、ドア数など客に伝えることが多いため、ワイヤレスマイクでの案内が正確になる。

自動放送を採用している会社もあるが、京急は今でも自動放送を導入していない。

### Ⅲ. 京急の名車たち

① 湘南電気鉄道デ1形(1～25) デ26形(26～31)

② 京濱電気鉄道デ71形(71～82) デ83(83～94)

デ1形は1930年4月1日の湘南鐵道の開業に備えて25両製造された。川崎車輛で製造された車体は金沢工場にて電装された。その電装に後の京浜急行電鉄副社長の日野原保が携わった。車体が小柄なのは東京地下鐵道(現、銀座線)への直通運転をし、都心へ乗り入れるため。しかし、五島慶太の創設した東京高速鐵道と直通運転をすることになり(これは五島慶太が東京地下鐵道と新橋～品川間を建設する予定だった京濱地下鐵道の株を買い占めたため・・・)、設計に携わった曾我正雄の悲願であった、東京地下鐵道への直通運転は実現できなかった。

製造当初は単行運転ができるように両運転台を備え、車内はセミクロスシートだった。地下鐵線内で必要とされる高加減速と湘南電鐵線内における高速性能を兼ね備えており、後の1000形のような車両性能だった。車内からの眺めをよくするために大きく取った窓は、札幌市営地下鉄南北線の1000形が登場するまで日本最大であった。窓を大きく取る発想は今の京急にも引き継がれている。デ1形で採用したアンチクライマー(車体正面下の波状の物)、片開き扉はそれぞれ1500形、800形(Ⅱ)まで長い間に渡って引き継がれた。

1931年に横浜～黄金町が開業し、直通運転を開始した。そのため京濱電気鐵道(以下、京濱電鐵とする。)に2両が貸し出され、横浜～黄金町の区間運転についた。両線は電圧が違う(京濱電鐵が600V、湘南電鐵が1500V)ため複電圧車だった。これは、



復元されたデ1形 (N)



車内はセミクロスシート (N)



窓が大きいからかぶりつくには最高! (N)



運転室は半室構造 (N)

京濱電鐵が当初、600Vの東京都電と乗り入れをして品川駅前まで乗り入れていたからだった。その後、複電圧の装置は取り外された。ちなみに、京濱電鐵は都電と乗り入れるため1372mmの軌間だったが、昭和8年（1933年）、1435mmに改軌された。

デ26形はデ1形の増備車で、京濱電鐵のデ71形は基本的にデ1形と同じ性能だが、製造は汽車会社など多少の違いはある。デ83形はデ71形の増備車であり、合計55両が製造された。このデ1形グループはその後、戦争の波に翻弄されていくことになる。

※ この先は230形のコーナーで扱う。

### ③ 230形（元東急5230形）（231～278など）

1942年に京濱電鐵は小田急と共に五島慶太率いる東京急行電鉄へ買収され（後に京王も）、デ1形グループは5230形と呼ばれた。230形の名前は5230形から「5」を消したのが由来である。（また、五島慶太の「五」を消したという説もある。）

戦後、1948年には、元の京濱電鐵は東急から独立し、京浜急行電鉄となった。デ1形グループにおいて、空襲の影響を受けた車両の一部は解体となったが、ほとんどの車両は東急車輛で改造され、230形と名を改めた。改造に際し、戦禍を被った車両は制御車になったが、大体の車両は2両1ユニットに改造された。また、車両の近代化、パンタグラフを両端の先頭に移設、連結面の貫通路新設、前照灯のシールドビーム化、窓枠のアルミサッシ化なども行われた。

1960年代後半ごろから230形は、400形や500形などの大型車の投入により、大師線や空港線を中心に走っていたが、夏の海水浴シーズンには海水浴特急として本線を走ることもあった。

その後は、戦後に車体更新されたとはいえ、戦中の酷使などの影響で老朽化が目立つよ



ホビーセンターKATO

京急230形（A）



鉄道コレクション 230形（SH）

少々割高だったが、期待以上のディテールだった。

（意見には個人差があります・・・）



うになり、230形は1000形に置き換えられる形で徐々に数を減らしていった。そして、1978年3月21、26、4月2、9、16日の合計5日間、品川～京浜久里浜間を往復する「さよなら運転」を行い、京急の線路上から去った。

それから、1977年から14両の車両が高松琴平電気鉄道(略称:ことでん)に譲渡され、30形として高松の地を30年程走り、2007年に引退した。また、油壺マリンパーク、川口市、ホビーセンターカトー(東京都新宿区)にも展示されたが、現在はホビーセンターカトーに展示されている268号車を残すのみとなっている。

去年はBトレインショーティー、鉄道コレクションで製品化され、今年はKATOから限定販売で268号車が製品化された。近年の模型界は230形ブームなのかもしれない。

#### ④ 700形・730形→600形

(701～711、751～761、731～739、781～789)→(601～640)

1950年代前半、500形20両の製造や待避設備の増強にともない、京浜急行は途中駅で速達列車が普通列車を追い抜いていく緩急結合ダイヤへとシフトしていった。次に取り組んだのはさらなる待避設備の増強、軌道強化などの基礎整備であった。この基礎整備が数年後に完成することを見据えて、新技術を盛り込んだ高性能車の導入が計画された。そして誕生した車両が、後に600形へ改番される700形である。

700形は東急車輛と川崎車輛の2社で製造され、新技術の比較検討のため東急・東洋と川車・三菱という組み合わせで、前者はデハ700形+デハ750形、後者はデハ730形+デハ780形という編成であった。性能や外観において両者はさほど変わりはないが、床下機器、側面表示差しの取り付け位置など、細部は異なる。京急初のカルダン駆動(モーターを車軸に取り付ける吊り掛け駆動がメインだったが、車軸から離して騒音を低減させた駆動方式のこと)を採用し、1956年のダイヤ改正から特急運用を中心に走った。車体は500形と同じく18m級2扉で、前面は非貫通2枚窓の湘南顔(80系湘南電車の2枚窓デザインが当時の流行だったため、湘南スタイルや湘南顔と呼ばれている)。車内は扉間クロスシート、車端部ロングシートのセミクロスシートで、700形22両、730形18両の合計40両が作られた。

1966年に700形は改番・整理統合されて600形にまとめられた。続いて半数の車両の先頭車を中間化改造し、6両編成3本、4両編成4本、2両編成3本に組み替えられたが、実際は運用に応じて2両編成～8両編成に組み替えられた。同時にATSの取り付け、前照灯のシールドビーム化、ローラー式の運行表示器、行き先表示器の運転妻正面窓内への取り付けなどが行われ、だいぶ印象が変わった。改造は1968年までに終了した。

1968年からは快速特急(現、快特)の運用が始まり、600形が主力車種となった。それに伴い、600形が主についてた。

週末特急「ラメール」、「パルラータ」、海水浴特急が廃止になった。

1971年から冷房化改造が始まり、全車が改造を受けた。冷房装置は比較試験も兼ねて分散形、集中形、床下集中形の3種類が採用された。基本的にパンタグラフが付く「M2」車は集中冷房、パンタグラフのない「M1」車は分散冷房を採用したが、M1車のうち4両(630、632、638、640)は床下集中形を採用した。床下集中形は屋上がすっきりする反面、床下機器の設置位置変更などの苦勞があったため、後継車両では採用されなかった。冷房改造と同時に車体更新も実施された。

1980年代前半、横須賀線のローカル区間が横須賀～久里浜から逗子～久里浜に拡大され、都心などから三浦半島への乗客獲得競争は京急が優位になったと思われたが、モータリゼーションと道路整備の進行により「自動車」という新たなライバルの誕生で、老朽化した600形の置き換えと、日中の快特の全車クロスシート化を進めることにした。そして、1982年に次世代クロスシート車両の2000形がデビューし、8両編成6本、4両編成6本の合計72両が製造された。それに伴い、600形は廃車が進み、1986年までに引退した。

230形に続き、600形は海を渡り、ことのでんに6両が譲渡された。譲渡の際に、前面の貫通化、オールロングシート化改造、在来車との併結のためのブレーキ装置の改造などを

受け、600形の面影は薄れた。ことのでんでの形式名は1070形で、ことのでん初の冷房車となり、乗客から喜ばれた。だが、3扉、4扉の後継車両が増えるにつれ、2扉という使い勝手の悪さが仇となり、次第に日中の運用から外れ、1編成が廃車となった。また、601号車が神奈川県逗子市にある逗子第一運動公園で静態保存され、現在も大切に保存されている。高度経済成長時代に海水浴を中心とした行楽客輸送に一役買った600形が、京急の花形であったことは間違いなく、今後も600形の功績を語り継がれることを願う。



ことのでん 600 形 (K)



ことのでん 1070 形 (K)

仏生山工場にて



仏生山工場に並ぶことのでんの車両たち (K)

⑤ 1000形 (1001～1078・1095～1098・1101～1196・1201～1298・1301～1348・1351～1382)

今の時代で1000形と言うとステンレス車体を連想する方も多いだろうが、ここでの1000形は初代の1000形であり、2010年まで活躍していた。個人的に我々二人は、初代1000形を「旧1000形」や「古1000」と呼ぶことに疑問を抱く。なぜなら、初代1000形が登場した1960年代には「新1000形」だっただろうし、ステンレス車体の1000形もいずれは「旧1000形」になると考えるからである。本項ではそんな初代1000形について詳しく解説しようと思う。

1950年代後半、京急は都営地下鉄浅草線との相互直通運転に向け車両開発をしていた。京急線内では優等列車として走るために高速性能を求め、浅草線内では各駅停車としての加減速性能を求める。当時、そのような2つの性能を備えもつ電動機は無かった。そのため東洋電機製造は、高速性能と加減速性能を兼ね備えた、<sup>ほしやうまきせんつきでんどうき</sup>補償巻線付電動機を開発した。そして、その保障巻き線付き電動機の試作品を積んだ車両が800形であり、後の1000形である。800形は1958年に登場し、後の1000形とは似ても似つかない正面二枚窓の湘南顔だった。この800形は試作車として実績を積み、翌年に1000形として20両が製造された。台車はTS310台車とOK18台車(後期製造車はTH1000)をはいていたが、実用試験で他の台車をはいたこともあった。1000形のうち48両と800形の4両の合計52両は初め、湘南顔の2枚窓だったが、後に貫通化工事が行われ、1000形らしい顔になった。最終的には試作車を含め356両が製造された。

1968年6月21日には、戦前からの念願だった都心直通となる浅草線との乗り入れを開始した。都営地下鉄との相互直通運転に際し、京急車は押上まで乗り入れ、京急線内には都営の5000形が乗り入れた。そのため京急線内でも都営の5000形が急行として、京浜川崎まで顔を出した。また、1969年の年末年始に、今となつては普通であるが京成、都営、京急の



三社直通運転が実施され、1000形が京成成田～三浦海岸を「招運号」として走った。その後も行楽シーズンや年末年始に三社直通運転を行い、京成の赤電ファミリーも京急線

内に顔を出した。また、夏の海水浴シーズンにおいて、京成成田に向かった 3 本の京急車が日中、宗吾参道の車庫に留置となった。そのため、京急線内に乗り入れた京成車が、夕方まで品川～逗子海岸の特急のアルバイト運用についたという。この三社直通運転は 1978 年の 1 月をもって姿を消した。

関東では京王 5000 系を筆頭に冷房車が登場していった。その流れで京急も 1971 年から 1000 形に冷房を搭載させた。当初 1000 形の冷房車は新製車のみであったが、1976 年から非冷房車も順次冷房改造工事を受けた。冷房改造工事を受けた車両は分散冷房を搭載して前期製造車と呼ばれ、冷房新製車は集中冷房を搭載し、後期製造車と呼ばれている。当初、冷房を搭載すると自重が増加して浅草線内に乗り入れができなかったが、波打車輪などへの改良を加えて軽量化を実現し、1975 年から入線可能となった。だが、冷房を搭載しているにもかかわらず、浅草線内で冷房を使用すると室外機の熱がトンネル内にこもるため、冷房を止めて入線していた。そのため、浅草線内の車内は暑かったが、押上方面行きの 1000 形に泉岳寺から乗る時は、冷気が若干残っていて涼しかったとの話も聞いた。1974 年から浅草線内において駅の冷房化が進み、1987 年から浅草線内での車両冷房の使用を開始した。

後継の 2000 形が 1982 年に登場し、600 形が置き換えられると、続いて都営地下鉄直通を考慮した次世代の直通車両である 1500 形



富山地方鉄道 16010 形の運転台 (SH)

1000 形のマスコン、ブレーキを利用



後期製造車の 6 両編成 (SH)



久里浜工場にて検査中の 1375～ (N)



ありがとう歴史号とありがとうギャラリー号 (N)

が 1985 年に登場した。そのため 1000 形でも廃車が始まり、非冷房のままに残っていた 1049～1052 が 1986 年に、1095～1098 (当初 800 形として製造された 1000 形の試作車) が 1988 年に廃車になった。その後も若い番号の車両を中心に廃車が進んだ。

また、初期製造車の一部の車両はことடன்へと 12 両譲渡された。ことடன்へ譲渡された 12 両は 1001～1048 のグループで、1049～1382 のグループとは違うユニットの組み方であり、パンタグラフの位置も異なる。そのため京急車輛工業 (現、京急ファインテック) にて中間車に運転台を取り付ける大がかりな工事を行った。ことடன்以外にも北総鉄道、千葉急行、京成電鉄にも初期製造車が譲渡された。部品においては、京急のクト 1 形、デト 11 形、チキ 15 形にコンプレッサーなどの主要機器や台車、ことடன் 1100 形 (元京王 5000 形) の台車として 1000 形の TS 310 台車、富山地方鉄道へ 16010 形 (元西武 5000 形レッドアロー) 用にマスコンなどの制御器を譲渡した。

1994 年には、オールクロスシートで浅草線に乗り入れる斬新な 600 形 (Ⅲ) が登場し、ますます 1000 形の廃車は進み、本来の目的である浅草線直通の機会は減ったが、京急線内では快特～普通まで大車輪の活躍が続いた。直通区間が住宅都市整備公団 (現、千葉ニュータウン鉄道線) の千葉ニュータウン中央まで広がり、京成線内でも日常的に 1000 形を見ることができた。だが、1995 年



(K)



ありがとうギャラリー号 (N)



最後のお正月を迎えた大師線の 1000 形 (N)



更新前のデト 11 (N)

1000 形の面影をとどめていたが、更新でほとんど無くなった。ただ、コンプレッサーは現在も積んでいる。

に快特の品川～横浜間の時速 120km 運転が始まり、開業 100 周年を記念して 1998 年から 2100 形が製造されると、2000 形の 3 扉改造、2002 年に 2100 形の 3 扉ロングシート版とも言える 1000 形(Ⅱ)の登場により、ついに 1000 形の前期製造車は 2005 年までに廃車になった。残った後期製造車も徐々

に廃車になり、普通運用が主体になっていった。また、2008 年に開業 110 周年を記念して京濱 51 形、戦後の 2 色塗り時代をイメージしたありがとう歴史号、ありがとうギャラリー号が運転された。1000 形(Ⅱ)は 6 次車以降からステンレス車体を採用したので、1000 形と比べると京急らしくなくなった。1000 形(Ⅱ)の増備により、1000 形は 2010 年 6 月 28 日でついになくなることになり、6 月 29 日に

「ありがとう運転」が実施された。回送列車として車庫へ帰る時、集まったファンの中には泣きながら哀悼の意を述べる人もいたという。

1000 形はラストランを終えた後も事業用車の牽引のため、翌年にも本線上を走る姿を見ることができた。1000 形の後期車は 8 両がことであんに譲渡され、1351+1356 を除いて解体されたが、1351+1356 は久里浜工場に留置され、毎年 5 月に行われる京急ファミリーフェスタでは多くのファンが群がっている。今となってはことであんへの譲渡車と久里浜工場の 2 両以外は 1000 形の面影を見ることができないが、いつまでも 1000 形の伝説が語り継がれていくことを願いたい。



引退一ヶ月前、京急ファンフェスタミリーフェスタで並んだ 2 代目の京浜急行らしくない 1000 形と 1000 形 (N)



(A)

## コラム アンチクライマー

デ1形から1500形まで京急が採用してきたアンチクライマー。

まず、アンチクライマーとは、列車が正面衝突した際に、衝撃を吸収し、事故を防ぐといわれてきた、列車の前面下部にある部品である。しかし、京急はなぜだか600形から採用しなくなった。



←この凸凹のこと

最後に、言わせてください…

「鉄道を愛する人々の飽くなき努力と

永地によって生み出された伝説は

永遠に輝き続ける。」

※最後のセリフと、この記事の題名は  
BSフジ「鉄道〇説」のパクリです。

#### IV. あとがき

ここまで、京急の名車について書いてきましたが、京急の昔の華やかな時代、京急の素晴らしさ、そして私たちの京急愛が伝わりましたでしょうか？

今の京急が羽田空港へのアクセスを確立し、大手私鉄の仲間入りができたのも、昔からの京急の社員たち、そして名車があったからです。

京急は 2006 年度より、車両をステンレス製としています。これに対し、批判する京急ファンもいますが、これからもまた京急は名車を作り出すと私たちは信じています。

最後に、羽田空港へはもちろん、京急をご利用ください（笑）

本日は、高輪学園旅行・鉄道研究部にお越しいただきありがとうございました。



(A)

#### <参考文献>

- ・京急クロスシートの系譜（佐藤良介・JTB キャンプックス）
- ・京急の車両（佐藤良介・JTB キャンプックス）
- ・京急1000形半世紀の歩み（佐藤良介・JTB キャンプックス）
- ・京急電鉄の世界（トラベルムック）
- ・歴史で巡る鉄道全路線 京浜急行（朝日新聞出版）
- ・京浜急行電鉄100年史（京浜急行電鉄株式会社）