

京成電鉄いろいろ ～鉄道心をくすぐるポイント～



中1 浅沼 亮

中一C組の浅沼です。この記事を書く以上は京成ファンだとわかると思いますが、まさにその通りです。読みにくい文章かもしれませんが、読んでいただけると幸いです。

1、京成電鉄とは

京成電鉄(以下、「京成線」)は、京成上野駅(KS01)と成田空港(成田第1ターミナル)駅(KS42)(駒井野信号場～成田空港(成田第1ターミナル)間は第二種鉄道事業者)を結ぶ本線を軸に、押上(スカイツリー前)(KS45・A20)～青砥(KS09)間の押上線、京成高砂(KS10)～京成金町(KS51)間の金町線、京成津田沼(KS26)～千葉中央(KS60)間の千葉線、千葉中央(KS60)～ちはら台(KS65)間の千原線、京成成田(KS40)～東成田(KS44)間の東成田線、京成高砂(KS10)～成田空港(成田第1ターミナル)(KS42)間(全線第二種鉄道事業者)の成田空港線(「成田スカイアクセス線」と主に呼ばれる。以下、その名称を使用)の7路線を千葉県に有する大手私鉄です。ここでは、京成線の鉄道ファンの心をくすぐるポイントを紹介します。これは、私が考える事なので、他にもいろいろあるかもしれません。

※駅名の「京成～」の「京成」はこれより省略します。

2、ポイント

①6社にまたがる直通運転

京急・都営浅草線・京成・北総・千葉ニュータウン鉄道・芝山鉄道の6社による関東随一の規模の相互直通運転が行われていて、特に羽田空港・西馬込～泉岳寺～押上(スカイツリー前)～高砂の区間では、芝山鉄道を除く(芝山鉄道の車両は京成線・芝山鉄道線内の4両編成の運用のみ)各社の車両が行き交っており、本当に面白い。詳しくは、「3」で紹介します。

②青砥～高砂の複々線区間

押上線と本線が合流する青砥から本線と北総線・成田スカイアクセス線が分岐する高砂の間は、京成唯一の複々線区間となっていて、並走や同時発車をよく見る事ができる。なお、この複々線区間は、小田急や東武のように緩行線と急行線を分けるものではなく、多くの系統が集中するこの区間でスムーズに通過できるようにするものである。車両もバラエティー豊かで、①で紹介した各社の車両を見る事が出来る。



<複々線区間を走る京急600形>

③最高時速160kmのスカイライナー

上野と成田空港の間を最速43分で結ぶスカイライナーは、成田スカイアクセス線印旛日本医大(通過駅)～空港第2ビル(成田第2・第3ターミナル)間では在来線最速の時速160kmで走行する。2015年3月までは新潟県の北越急行で「特急はくたか(北陸新幹線ではない)が同速度で運転していて、2010年7月17日の成田スカイアクセス線開業に伴うスカイライナー時速160km運転開始前に、時速160km運転はどのようなものか調査に行ったそうだ。他にも、成田スカイアクセス線の印旛日本医大～空港第2ビル(成田第2・第3ターミナル)間では、日本では上越・北陸新幹線の高崎駅構内に1つだけあった、分岐側でも時速160km走行可能(日本最速)な38番分岐器(ポイント)や、国内の在来線で初めて使用された6灯式で緑2灯の「高速進行」現示のある信号機など、国内でもトップレベルの高い技術が採用されている。



<東松戸駅を通過するスカイライナー>

④東成田の休止ホーム

夜は幽霊が現れそうな・・・、それは東成田駅の休止ホーム。その駅は2面4線だが、1面2線は閉鎖されて営業用の駅は1面2線となった。東成田駅は成田空港の開港翌日の1978年5月21日から空港ターミナル直下乗り入れ開始前日の1991年3月19日

までは「成田空港」駅で空港ターミナルへはバス連絡となっていた。直下乗り入れ開始後、旧成田空港駅は東成田駅となり、1面2線が休止された。そのホームには「なりたくうこう」の駅名票や、電話番号が9桁時代の広告も残っている。通常は立ち入ることができないが、2016年2月21・28日の「さよならAE100形引退記念ツアー」にて公開された。いつか、また何かのイベントで自由に入れるようになってほしい。



<「なりたくうこう」の駅名票>



<現在は閉鎖されたホーム>

⑤珍しいタイプのLCD案内

2016年に運行開始した3031編成以降の車両のドアの上に設置される液晶モニター（LCD）は、よく見かけるタイプとは異なる。（京成3051～3056、3026～3030の各編成にもLCDはあるが、珍しいタイプではない）。地図や乗り換え、駅出口など（京成では表示されない）の情報を表示する下側は特に変わらないが、種別表示では漢字の下側、行き先・次駅（停車中の駅を含む）表示では漢字の右側にひらがなが表示され、さらに種別・行き先・次駅のひらがな表示部分は、日本語・英語・中国語・韓国語が交互に表示される。日本人がすぐ分かるようにしながらも多言語対応させるこの方法を思いついた京成はすばらしいと思う。



<3031編成以降のLCD案内（普通上野行き）>



<従来のLCD(アクセス特急成田空港行き)>

⑥成田空港、羽田空港連絡早見表

京成の空港アクセスを象徴する表示の一つである連絡早見表。主要駅の時刻表の横に貼りつけられていて、乗換駅の他、羽田空港の連絡早見表は都営浅草線・京急線内の種別が書いてある。

京成の空港アクセスは、日中は成田空港と羽田空港を40分毎に結ぶ成田スカイアクセス線経由のアクセス特急（浅草線・京急線内→快特）」の他、成田空港は上野と成田空港（京成本線経由）間の特急（20分毎）、上野と成田空港（成田スカイアクセス線経由）間のスカイライナー（間隔は時間により異なる）が、羽田空港は青砥と羽田空港間の快速特急（都営浅草線内→快特、京急線内快特）（40分毎）、印旛日本医大と羽田空港間の普通（都営浅草線、京急線内快特）（20分毎）があり、千葉県からの空港アクセスを担っている。

<羽田空港連絡早見表>

<成田空港連絡早見表>

⑦鬼越5号踏切

現在日本の踏切は、警報機と遮断機がある第1種踏切、警報機だけの第3種踏切、警報機、遮断機どちらもない第4種踏切の3種類がある。京成の踏切は、ほぼ全て第1種踏切だが、1つだけ第4種踏切が本線の鬼越～中山間にある。特急、快速、普通がひっきりなしに走るのに大丈夫なのか・・・？と思うが、踏切の先は民家でその家の住人または訪問者しか使わない。また、すぐ横に第1種踏切があるので、列車の接近はその音でわかる。ちなみに、2015年現在、大手私鉄で第4種踏切があるのは、休止中の路線を除くと京成の他には名鉄のみで、さらに名鉄のものは留置線にあるため、京成は営業列車が通過する第4種踏切を持つ唯一の大手私鉄ということになる。ただし、すぐ横にある第1種踏切は、交通量が多いためアンダーパス化される予定となっており、仮にアンダーパス化されてこの踏切がなくなれば、現在の第4種踏切は列車の接近がわかりにくく危険になるため改良される可能性がある。今のうちに記録しておいた方がよいだろう。



<鬼越5号踏切>



<アンダーパス化される予定の踏切>

3、6社相互直通ヒストリー

1960年12月4日、日本初の郊外私鉄と地下鉄の直通運転が始まった。京成線の東中山と都営浅草線の浅草橋との間であった。その後、乗り入れ区間が順次広がり、1968年には京成線～都営浅草線～京急線の直通が始まり、その後、都営浅草線が西馬込まで延伸した(京成車の京急線、京急車の京成線乗り入れはない)。その後、1969年12月31日の大晦日終夜運転から、三浦海岸から京成成田へ向かう臨時特急「招運号」が京急1000形で運転されることになった。1970年5月には京成車の京急線直通も始まり、「3社の直通運転」が始まった。

その後、1978年に京成の旧成田空港駅(現在の東成田駅)開業、1991年の成田空港駅(現在の)開業、その12日後の北総・公団線との直通運転開始、1998年の京急羽田空港駅開業となった。良いニュースが続いたが、翌年の1999年の7月31日、京成・北総の車両の京急本線京急蒲田以南への直通が定期列車としてはなくなった。(都営浅草線の車両(以下、「都営車」)は引き続き直通)つまり、京成・北総車は、定期列車として神奈川県に姿を現すことがなくなったのだ。その後、2002年に芝山鉄道が開業して、直通が始まった。(直通した車両は京成車のみ)それから約8年後の、京急蒲田高架化工事に関連する2010年5月のダイヤ改正では京成本線は高砂～佐倉間に縮まっていた京急車の直通が成田まで復活した。しかし・・・成田スカイアクセス線開業に伴う同年7月17日ダイヤ改正で、京急車の京成本線(青砥～高砂間を除く)乗り入れが消滅してしまった。2014年11月8日のダイヤ改正では、都営車の通勤特急運用、京急車の快速運用、唯一の京急本線京急蒲田以南と京成本線京成高砂以南を直通する三崎口発成田行き(品川まで特急、品川から快速特急)といった、いくつものレア運用が消滅してしまった。しかし、その1年後、2015年12月5日のダイヤ改正により、京急車が京成本線高砂以東に平日のみではあるが帰ってきた！

平日81H運用で次ページ表のような行路で運行し、高砂～佐倉間を2往復している。しかし、上野～青砥間や、京成・北総車の京急線京急蒲田以南の乗り入れはなく、いつかそれも復活してほしい。

運行番号	種別	始発駅	行先
580A	快特	品川	羽田空港
581H	→急行	羽田空港	品川
680H	特急	品川	三崎口
781H(※)	特急、品川から普通	三崎口	高砂
981H	快速	高砂	佐倉
1180H	快速、押上から普通	佐倉	西馬込
1281H	快速	西馬込	佐倉
1680H	快速、押上から特急	佐倉	三崎口
1981SH	快特、品川から普通	三崎口	青砥
2180SH	普通、押上から快特	青砥	京急久里浜

(※)金沢文庫～品川間は4両増結



<快速三崎口@鬼越～中山8/9>

<快速佐倉@市川真間8/8>

<快速三崎口@鬼越～中山4/8>

2016年は京急、都営、京成、北総の直通開始から25周年で、京急1025編成、都営5325編成、北総7318編成、京成3030編成に記念ヘッドマークが掲出され、記念スタンプラリーも開催された。※どちらも6月30日に終了しています。

<各社の25周年ヘッドマーク付き車両（京成は撮影機材の都合上掲載できません。）>



<京急（→急行羽田空港@京急川崎）>

<北総（普通羽田空港@青砥）>

<都営（普通西馬込@泉岳寺）>

4. あとがき

2015年2月の3300形引退、同年8月の押上～八広間上下線高架化、同年12月のモーニングライナー船橋駅停車、シティライナー定期運行終了、京急車の京成本線高砂駅以東乗り入れ復活、2016年2月の車内LCD案内導入（6両編成では初）、AE100形引退と、さまざまなイベントが続きました。今後も京成線独自のユニークなポイントが増えていくものと思われます。これを読み京成線に興味をもって出かけていただければうれしいです。お読みいただきありがとうございました。



【参考文献】

- 京成時刻表 VOL 2 7 (京成電鉄)
- 京成時刻表 VOL 2 7 - 2 (京成電鉄)
- 京急時刻表 平成 2 7 年版(京急アドエンタープライズ)
- 京急電鉄ホームページ
- 京急電鉄 上大岡駅時刻表 2 0 1 3 年 1 0 月 2 6 日改正
- 京成電鉄のひみつ(PHP 研究所)
- 京成電鉄の世界(交通新聞社)
- 鉄道ジャーナル 2 0 1 5 年 2 月号(鉄道ジャーナル社)
- 鉄道手帳 2 0 1 2
- 京成の駅、今昔、昭和の面影(JTB バブリッシング)
- Wikipedia 「京成電鉄のダイヤ改正」
- Wikipedia 「京急電鉄のダイヤ改正」



今年度で引退するものと思われる京成 3 5 0 0 形未更新車の現在も残る最後の 1 編成

おまけ

