

今後の京急を考える

～海・空・街どれを選べばいいのか～

高2 脇本 健奨

「京急久里浜線延伸計画凍結か」

京急は念願であった油壺への延伸計画を取りやめた。これには様々な理由が考えられるが、私が一番の原因だと考えたのは、横須賀地区の人口減少。鉄道会社にとって、沿線の人口減少ほど痛いものはない。

東京オリンピックが2020年に開催されることが決まり、品川駅の地下化が計画され、羽田空港への需要が高まり乗降客が増えることが予想される京急。しかし、2020年を過ぎた後にこのまま乗降客増加が期待できるだろうか。

京急がまだ京浜急行や、京浜電気鉄道などと名乗っていたころ、一番の儲けどころは、三浦海岸への海水浴客だった。品川駅を始発とした海水浴特急なども運行されていた。しかし今はどうだろうか。今一番の儲けどころは、そう、空港線。品川駅から羽田空港までノンストップの列車が運行されている。

京急は空港線の延伸、京急蒲田駅の高架化完成で「うみからそらへ」シフトしていった。それにより、今では「羽田と言ったら京急」が浸透したように感じられる。

しかし、そんな中人口の減少が止まらない横須賀地区。これから京急は、海・空・街どれを選んでいくのだろうか。京急好きの私として、その三つに分けて考えていこうと思う。



品川駅から羽田空港国内線ターミナルまでノンストップで結ぶエアポート快特

海に力を入れていく京急

1. みさきまぐろきっぷ

京急を毎日利用している方で知らない人はいないであろうこの切符。とにかくお得すぎるのだ。どのような切符かは、昨年の停車場を閲覧になっていただければわかるだろう。

乗車券往復分+食事券+選べるレジャー施設利用券がついて、あの安さ。京急は儲ける気がないのか？と、疑ってしまうほどだ。実際、京急側としては、三浦半島までの運賃が稼ぎたいのではなく、とにかく三浦半島に来て欲しいのだという。実際、私もこの切符を使用したことがあるが、本当にお得。使ったのが休日ということもあって、三崎口駅周辺は賑わっていた。

今年でこの切符が発売されて、7周年になった。毎年、食事のできる場所が追加されたりして、なんと昨年度は15万枚を売り上げるほどだったという。儲けだけでなく、人に来てもらって、その土地を好きになってもらい、沿線に住んでもらえればという思いが込められた切符だ。



↑三崎口(KK-72)に行ってきたよ！

2. サイクルトレイン・マーメイドトレイン

「電車の中に自転車を持ち込んでOK」

「女性限定！水着ファッションショー列車」

今年、京急は前代未聞の列車を走らせた。一つ目の自転車が持込める列車は、品川駅から自転車を車内に持ち込み、三浦海岸駅までノンストップの列車に乗車する。その後、一

一人に先ほどの「みさきまぐろきっぷ」が配布され、まぐろ料理を楽しみ、自転車で海を眺めながら浦賀駅までサイクリングしたのち、浦賀駅から品川駅まで列車で帰るという企画。二つ目のマーメイドトレインは、品川駅を出発し、三浦海岸駅へと目指す車内の中で、水着ファッションショーを行うというもの。普通では考えられない（笑）。



「みさきまぐろきっぷ」、また興味を惹く二つの列車も全ては、「お客様に三浦半島に足を運んで欲しい」という京急の思いが込められている。やっぱり京急ファンとしては、昔のような休日の海水浴特急復活を！！！！なんて思ってしまったりもするが、あの京急のキツキツなダイヤの中でこのような列車を企画していると思うと本当にすごいと思う。他の鉄道会社では考えられないような企画をする京急が面白い。

コラム①

乗車目標問題

京急好きで京急によく乗ってもわからないのが、京急の乗車目標。乗りなれている“プロ”の乗客にとっては、「あー、次黄色い印ね」などと決められた位置に整列することが可能だ。しかし、品川から初めて京急に乗って羽田に向かうという客がいた際、すぐにはわからないだろう。

例) 品川駅の乗車目標

- ・ 泉岳寺始発の 2100 形快特（2 つドア）の場合
→ 緑色で、「品川・泉岳寺始発」と表示され、かつ黄色い○印が 3 つ並んだ乗車目標に整列
- ・ 泉岳寺始発の 600 形快特（3 つドア）の場合
→ 緑色で、「品川・泉岳寺始発」と表示され、かつ黄色い○印もしくは、白い○印が 3 つ並んだ乗車目標に整列
- ・ 都営線からの快特（特急）三崎口行き
→ 白と紺の乗車目標に整列
- ・ 都営線からの快特（エアポート急行/快特）羽田空港行き
→ 白と紺の乗車目標に整列
- ・ 品川始発 6 両編成普通浦賀行き
→ 乗車目標はなし（笑）（駅員が柱番号で案内してくれる場合もあり）

基本的に品川駅の乗車目標は三つに分けられる。

1. 2つドア始発快特乗車目標 (3つドアも停車)
2. 3つドア始発快特乗車目標
3. 都営線からの快特/特急、羽田空港行の快特/エアポート急行/エアポート快特

一見なあんだ、簡単じゃないかと思われるかもしれないが、これには問題がある。例えば、昼間に都営線からの快特三崎口行きが来て、その次には都営線からの快特羽田空港行きがくるというダイヤの場合、どちらも同じく、紺色と白の乗車目標に整列しなくてはならない。そのため、初めに快特三崎口行きが到着し、乗りたい場合に前にキャリーバッグを持った羽田空港行きに乗りたい客を押しつけて乗車しなくてはならない可能性があるのだ。また、前ページにも書いたが、普通電車乗車目標がない。これだけ乗車目標があるためにあまりたくさん作れないのはわかるが、品川駅から北品川や、大森海岸などへ用事がある客も少なからずいるので考慮していただきたい。

京急好きとして考えた解決策としては、羽田空港行のみの乗車目標と始発など関係のない横浜方面乗車目標に分けるのはどうだろうか。やはり、ホームの関係上、普通乗車目標は作るのが難しいと考えられるので、ホーム前よりに止まる、などはどうだろうか？(客を歩かせることになるが) 難しい問題だ。

空に力を入れていく京急

京急蒲田駅付近の高架化が終了したのと同時に、京急はダイヤ改正を行った。それも「新時代」突入かのようなダイヤ改正だった。

ダイヤ改正前までは、日中品川～羽田空港間を停車駅が多めのエアポート急行が走っていた。この列車は、途中の特急が停車するような青物横丁や、平和島にも停車した。そのため、品川駅から早く羽田空港へと向かいたい客にとっては時間のかかる列車だった。そして、今回京急は羽田空港への需要増加に対応するべく日中に、快特羽田空港行きを走らせることにしたのだ。これにより、停車駅は途中、京急蒲田駅のみとなり、今では品川～羽田空港間を12分で結ぶほどだ。それだけ京急が羽田に力を入れて取り組みたいのだと伝わってくる。

列車のダイヤ以外にも、羽田空港国際線ターミナル駅に免税店を設けたり、地方の空港で京急の切符を購入できるようにしたりなどしている。(かわいいけいきゅん型の自動券売機が設置されていますよ！)





ますます羽田空港への需要が高まる中、京急はそれに応えるかのようなサービスを提供している。品川駅から乗車する人は、全員が羽田空港へと向かいたいのではなく、横浜であったり、蒲田までの各駅に行きたい人であったり、まぐろを食べに三浦半島へと出かけた人もある。その中で、いろいろな人の需要に応じている京急の姿が見えた。これから先の事業の展開が気になるところだ。



コラム②

車両番号を改番する

京急にはたくさんの形式の車両があるがその中で、1500形という車両がある。1500形は今新造され続けている新1000形に次ぐ車両数の多さを誇り、全種別、全線を走行できる優れものだ。

ここ数年で1500形にはファンにとって興味深い変化があった。それは、車両番号を改番したということだ。電車には、それぞれの車両番号が振り分けられるのだが、その中で、6両編成の車両には、1600代の数字が振り分けられている車両がいた。今現在、京急は新1000形の製造を続けているのだが、製造を続けるにあたって数字にアキがなくなってきたしまったのだ。そこで急遽1600代を空けることになった。

改番するまでの1500形（6両編成）

1529～1552

1601～1654



改番後の1500形（6両編成）

1529～1552

1561(1601)～1596(1654)



今使われている車両番号

600-(600形4両、8両編成)

800-(800形)

1000-(新1000形8両編成)

1100-(新1000形8両編成)

1300-(新1000形6両編成)

1400-(新1000形4両編成)

1500-(1500形4両、6両編成)

1700-(1500形8両編成)

1800-(新1000形1800番台)

1900-(1500形8両編成の付随車)

2000-(2000形4両、8両編成)

2100-(2100形)

これから新しく製造するとしたら1200か1600になるだろう。



コラム②-2

4.6.8 を使って答えを32にせよ。

毎年、4月の終わり頃には新年度の事業計画が発表される。必ず私が見てしまうのは、今年度の車両設備計画だ。

今年度京急は、32両車両を新造することが発表された。京急は4両、6両、8両とあるわけだが、それが一体何本ずつ作られるのかきになるところだ。また、それにより、何の車両が廃車になってしまうのだろうかなども予想ができる。

$$4 \times 8 (\text{本}) = 32$$

$$4 \times 2 (\text{本}) + 6 \times 4 (\text{本}) = 32$$

$$4 \times 2 (\text{本}) + 8 \times 3 (\text{本}) = 32$$

などなど…

4×2(本)については、2016年より製造の新1000形1800番台が新たに製造される…(かなあ)という勝手な妄想が膨らんで楽しい。

京急は、京急蒲田駅付近の高架化工事が終了したあとも、大田区と連携して、京急蒲田駅西口付近に、新たな商業施設を作り、駅直結型のタワーマンションも建てられた。

今、京急が取り組んでいる大きな工事は、大師線の地下化工事である。計画当初は、川崎大師駅から京急川崎駅まで地下化する予定で始められたが、暫定的に小島新田駅から東門前駅付近までを地下化することとしている。

同じく地下化として、今ではJR線新駅誕生に伴い、京急の品川駅も地下化することが予定されている。(もしもその工事が始まって、地下化されてしまったらあの踏切がなくなっちゃう！)

話は蒲田駅に戻るが、ご存知の方が多いかと思われるが、京急蒲田駅と蒲田駅を結ぶ「蒲蒲線」開通の計画がある。線路の幅の問題で乗り入れができない二つの路線。しかし、この二つの駅を結ぶことにより、羽田へのアクセスが良くなり、京急蒲田駅付近のさらなる発展が期待できるだろう。

京急は2015年度より横須賀方面から、都心方面へと向かう客のために着席保証の「モーニング・ウィング号」を新たに新設した。

また、モーニング・ウィング号が新設されたと同時に、「京急の始発で品川から座って帰宅」というキャッチフレーズのもと、宣伝を始めた。このポスターは、都内の至る駅に貼られた。京急沿線に多くの方が住んでいただきたいのだろう。



たくさんの計画があるが、まずは大師線の地下化を進めて行くことだろう。蒲蒲線に関しては難しい課題だが、開通するとますます羽田空港へのアクセスはよくなるだろう。また、都心へのアクセスだけでなく、横須賀方面から横浜へと向かいたい客も大勢いるので、エアポート急行が止まり、横浜から一駅の日ノ出町駅にタワーマンションを建てたりすると、多くの需要が見込める。

京急は、2002 年より、初代 1000 形の置きかわりとして新 1000 形の製造を続けている。その新 1000 形は、今日に至るまでに仕様変更を続けてきている。

まずはじめに登場した頃の新 1000 形は、アルミ車体で、2100 形をベースに作られたため、お馴染みの「ドレミファインバータ」も搭載されていた。アルミ車体のこの車両が作られていくのだろうと思ったら、2006 年度に登場した車両はなんとステンレス車体に変更された。それは、従来の赤い電車ではなかった…。車両の性能は以前よりも上がり、車内は全席ロングシート。初代の 1000 形と同じような座席の配置だ。

しばらくこのステンレス車体の製造が続き、今年、なんと変化があった。新 1000 形 1800 番台の登場だ。この車両は、4 両編成を二つ連結した際、それぞれ車両間で移動ができるように、ホロが取り付けられた車両だ。これにより、都営線への乗り入れも可能になる。また、従来の赤い電車のイメージを取り戻すべく、今まで銀色だった部分に 2100 形と同じようなアイボリーのシールを貼り付けた。

京急は開業当時より、クロスシートにこだわりを持っている。今の京急でクロスシートがある車両は、2100 形だ。2100 形が登場する前までは、今でも走っている 2000 形がクロスシートの車両であった。

このクロスシートをもつ 2100 形は、ファンの間でも一番の人気を誇っている。しかし、すべてをクロスシートにするというのはラッシュ時にどうしても問題が生まれる。京急はホームの長さの関係上、一般の鉄道車両よりも短い 18m の車両を採用しているため、クロスシートにしようとする、ドアの数を従来よりもひとつ少ない 2 つのドアにしなくてはならないのだ。そのため、込み合う時間帯にこの 2100 形が来るとどうしてもドア付近に固まってしまうのだ。

そのような欠点がありながらも、やっぱりやめてほしくない。2100 形のあの椅子に座って出かけるのはとても気分がいい。

京急はこれから先もこのクロスシートをやめてほしくないと思う。

「えきめんや」と聞いて、京急を使っている人ならピンと来ると思われるが、使っていない人はわからないと思われるので説明しよう。

えきめんやは京急のグループ会社など(京急フードサービス、内田商事、野田商事)が経営する京急の立ち食いそば屋である。品川や京急川崎、横浜などの主要駅や、弘明寺、北久里浜といった駅にもある。後者はどちらかといええきめんやの近くにレストランがないため、その分の需要を含めている。

昨年 10 月、えきめんやは全店でリニューアルをし、外観・座席・食器から始まり、そばの麺も一新した。麺は「挽きぐるみそば粉」を使用した麺になるなど、根本的に新しくなった。

季節限定メニューもより頻繁に出して、今まで以上にメニューも充実している。ぜひ食べに行ってみよう。

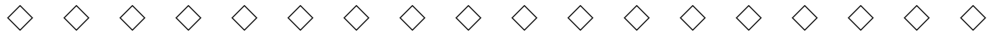
意外と知られていないが、実はスタンプカードもやっている。250 円以上の利用でスタンプ 1 個で、20 個たまると、

かけそば or かけうどん+お好みのトッピング 1 品

ざるそば or ざるうどん+お好みのトッピング 1 品 が食べることができる。えきめんやによく行く人はスタンプカードをおすすめである。

京急に乗ったらぜひえきめんやに行ってみてはいかがだろうか。





ここまで、海・空・街と三つに分けて京急を見てきました。人で勝手に難しいタイトルをつけてしまって、文章を考えるのに苦労しました（笑）。

冒頭にも書きましたが、鉄道会社にとって沿線の人口減少は辛いものです。京急は海（三浦半島）、空（羽田空港）という二つの特徴を持っています。この二つを両立して進めていくというのはなかなか難しいことだと思います。

そして、文の間には、ページ埋めるかのようにマニアックなコラムを書かせていただきました。こうして、自分の文章を見てみると、ここまで京急が好きになっていたんだな、とまた感じました。中学生になって、2100形のあのイスに座った瞬間、もう始まっていたんだ…と。

これからも京急を応援し続けていきます。きっと賑やかな沿線になっていくことでしょう。いつだって、暇さえあれば乗りに行きます。

写真は玉眞君に提供していただきました。ありがとう。



西田佳弘君へ

昨年 of 停車場で、私は西田君と共に京急線に関する記事を執筆した。あんなにも熱く好きなことだけを書いた記事はこれまでになかっただろう。本当だったら、今年の停車場も西田君とまた記事を書く予定だった。昨年 of 文化祭が終わった直後、もう次の停車場に書く記事の内容を二人で決めていた。西田君がまた学校に復帰して、鉄研と一緒に活動して、京急線に乗りに行行って…。しかし、残念ながらそれは叶わなかった。

中学二年生の時に私は同じクラスになった。私は HP 班所属していたため、それまで彼とは話したことはなかった。夏休みの農工芸体験学習の際に、バスの前の席に彼が座っていて、そこで初めて話した。夏休みが終わり二学期になって、さらに関係が深くなり、玉眞君と三人で話すこともよくあった。

文化祭が終わって3ヵ月程たったのち、彼は突然腰痛ということで、学校を休み始めた。私はその時何も知らず、ただお大事にと返すだけだった。その二週間後、私はインフルエンザで学校を休んだ。家で寝込んでいるときに、突然明日から入院するとの電話があった。

以降、月に一度会いに行き、鉄研の現状を話し合った。また、昨年 of 冬旅行で北陸に旅行することが決まった際には、自由行動の行程を考えてくれた。また、阿部君と鉄道模型コンテストのレイアウトを考えていた。

入院中でも、常にみんなのことを考えてくれた。本当に頼れる「センパイ」のようだった。きっと私だけでなく同じ高2の部員全員が西田君のことを頼っていたと思う。それだけに、本当に悲しかった。

西田君が亡くなられた後、残された私たち（高2の鉄研部員）は部の最高学年として、部をまとめてきた（失敗もあったかもしれないが）。西田君の分まで、頑張ってきたつもりだ。きっと、今年の模型コンテストの鉄研のレイアウトを、どこかでこっそりと見てくれただろう。そして、この停車場を手に取って読んでくれただろう。私の京急の記事も読んでくれただろう。感想が聞きたい…。なんとか私よりも詳しい彼に、怒られないような文章を書いたつもりだが、久しぶりに「あれがだめだ。」「もっと～を…」などと言われたい。

これから先もずっと変わらない「センパイ」として、見守っていてほしい。絶対に忘れない。というか、忘れられない。次に会うときはまた更に背が伸びているのかな。

