



京
成



電



車



- ・車両は、2020年8月現在の情報をもとにしています。
- ・ダイヤは、特記しない限り2019年10月26日改正ダイヤをもとにしています。
- ・特記しない限り、文中の「羽田空港駅」は、「羽田空港第1・第2ターミナル駅」（2020年3月14日～）または「羽田空港国内線ターミナル駅」（2010年10月21日～2020年3月13日）または「羽田空港駅」（～2010年10月20日）を指します

路線紹介

① 本線

京成本線は、東京都台東区の京成上野駅から、千葉県成田市の成田空港駅までの路線。このうち、駒井野信号場(京成成田～空港第2ビル)～成田空港間は、成田空港高速鉄道が施設を保有している。京成上野駅は台東区、日暮里駅～町屋駅は荒川区、千住大橋駅と京成関屋駅は足立区、堀切菖蒲園駅～京成高砂駅は葛飾区、京成小岩駅と江戸川駅は江戸川区で、江戸川～国府台間で江戸川を渡ると千葉県に入り、国府台駅～鬼越駅は市川市、京成中山駅～船橋競馬場駅は船橋市、谷津駅～実籾駅は習志野市に属する。実籾～八千代台間で千葉市花見川区をかすめるように通過し、八千代市に入る。八千代台駅～勝田台駅は八千代市(勝田台駅の敷地の一部は佐倉市)、志津駅～大佐倉駅は佐倉市、京成酒々井駅と宗吾参道駅は印旛郡酒々井町、公津の杜駅から先は成田市に属する。ユーカリが丘駅までは、住宅地だが、ユーカリが丘駅から先は、田畑が目立つようになる。



② 押上線

京成押上線は、東京都墨田区の押上(スカイツリー前)駅から、葛飾区の青砥駅までの路線。押上駅～八広駅は墨田区、四ツ木駅～青砥駅は葛飾区に属する。押上駅で、都営浅草線と接続し、相互直通運転が行われている。京成線で一番古い路線。



③ 金町線

京成金町線は、京成高砂駅から京成金町駅までの路線で、全線が東京都葛飾区にある。京成高砂駅では、金町線専用的高架ホーム、5番線から発車する。京成高砂駅5番線と、京成金町駅のホームが4両分のため、すべての列車が4両編成。実質、全線単線のため、東京23区内とは思えないようなローカル色漂う路線である。中間駅は、



柴又駅の1駅のみで、日中は全列車が柴又駅で行き違いを行う。柴又駅が最寄りの柴又帝釈天への参拝客や、地元住民の利用が多い。4両編成しか使用できないが故に、柴又帝釈天の初詣期間中や、葛飾納涼花火大会開催日は、非常に混雑し、積み残しが発生することも多い。

④千葉線

京成千葉線は、千葉県習志野市の京成津田沼駅から、千葉県千葉市中央区の千葉中央駅までの路線である。京成津田沼駅を除くすべての駅が、千葉市に属する。線内に追い抜き設備が存在しないため、優等列車の運行は行われていないが、過去には臨時特急列車のスジが引かれていた。

⑤千原線

京成千原線は、千葉県千葉市の千葉中央駅から、千葉縣市原市のちはら台駅までの路線である。ちはら台駅を除くすべての駅が、千葉市に属する。路盤や駅などは、全て複線の規格で整備されているが、千葉中央駅の折り返し線と、大森台駅・学園前駅・ちはら台駅の構内を除き、下り線しか敷かれておらず、単線運転となっている。ちはら台駅も、ホームの増設用地と車庫(おそらく留置線)用地が確保されているものの、今のところホームは1面のみで、車庫用地には保線用車両が留置されている。もとは、小湊鉄道が免許を取得した路線で、千葉駅(現在の千葉中央駅)から、小湊鉄道の海士有木駅までの路線として計画されていた。千葉中央駅からちはら台駅までの区間は、第三セクターの千葉急行電鉄として開業したが、利用客が伸び悩み、経営が破綻。京成が営業を引き継ぐこととなり、京成千原線となったが、運賃は千葉急行時代のままとされているため、千葉中央をまたいで乗車すると、若干の割引はあるものの、通算とはならない。当初予定されていた複線化と、ちはら台駅から先への延伸は凍結されたまま。ちはら台駅から先への免許の着工期限は、2019年10月14日であった。着工期限は延長となっているようだが、ちはら台駅から先への延伸はないものと思われる。



左：おゆみ野駅を出発した京成津田沼行き。複線用地が確保されていることがわかる
右：ちはら台駅のホーム先端から海士有木方面を眺める

⑥東成田線

京成東成田線は、京成成田駅から東成田駅までの路線で、全線が千葉県成田市にある。本線との分岐は、京成成田駅から 6.0 kmの地点にある駒井野信号場となっている。東成田駅は、以前は成田空港駅として使用されており、現在の空港第 2 ビル駅、成田空港駅への路線が開通する以前は、この路線が本線となっていた。その後、現在の成田空港駅への路線が開通し、こちらは東成田線へと改称、旧成田空港駅は東成田駅へと名称が変更された。しかし、こちらが先に開業した歴史的経緯から、駒井野信号場での分岐は、東成田線が直線、本線が曲線となっている。

⑦成田空港線(成田スカイアクセス線)

京成成田空港線は、東京都葛飾区の京成高砂駅から千葉県成田市の成田空港駅までの路線。全線にわたって、京成は列車を運行するだけの第二種鉄道事業者となっている。2010年7月17日に開業し、「成田スカイアクセス線」と案内されている。北総線列車を除くと、スカイライナーとアクセス特急のみが運行されている。スカイライナーは、印旛日本医大～空港第 2 ビル間は、日本の在来線最速の時速 160 kmで走行する。アクセス特急も、最高時速 120 kmで走行するほか、停車駅予報装置が必要となるため、充当できる車両は限られ、2020年8月現在、京成 3000 形、京成 3050 形、京成 3150 形、京成 3700 形、京急新 1000 形(1009 編成～1169 編成)、京急 600 形、京急 1500 形のみとなっている※。※都営 5500 形については、おそらく対応しているものと思われるが、現状、都営車のアクセス特急運用が設定されていないため、確認ができていない。

種別

①スカイライナー

京成電鉄を代表する種別とも言える。すべての列車が、成田スカイアクセス線経由で京成上野と成田空港を結び、ほぼ終日 20 分間隔、日暮里～空港第 2 ビル間最速 36 分で運行する。全列車が AE 形を使用し、乗車券のほかにライナー券が必要となる。印旛日本医大～空港第 2 ビル間の最高速度は時速 160 kmで、日本の在来線では最速。停車駅は、京成上野、日暮里、青砥(一部列車のみ)、空港第 2 ビル、成田空港のみと、最低限に絞られている。京成上野・日暮里・青砥は、下り列車の乗車・上り列車の降車のみ、空港第 2 ビルと成田空港はその逆となる。2020年4月11日より当面の間、押上・都営浅草線・京急線方面との乗り継ぎ利便性向上のため、朝夕の一部列車が、同年6月1日からは、日中の一部列車も青砥駅に停車するようになった。



②モーニングライナー、イブニングライナー

京成本線経由で京成上野～京成成田または成田空港間を走る。モーニングライナーは朝の上り、イブニングライナーは夕方以降の下りで運行される。通勤ライナーのようなものだ。全列車が AE 形を使用し、乗車券のほかにライナー券が必要となるが、ライナー券はスカイライナーと比べれば圧倒的に安い。停車駅は、京成上野、日暮里、青砥、京成船橋、八千代台、京成佐倉、京成成田、空港第 2 ビル、成田空港。モーニングライナーの青砥、日暮里、京成上野は、降車専用となっている。



③快速特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運行される。平日ラッシュ時は、京成本線からの都営浅草線直通列車の主力種別となる。

日中は、京成上野～京成成田間で 40 分毎、青砥～京急線羽田空港間で 40 分毎に運行され、後者の都営浅草線内は✪快特、京急線内は快特となる。土休日の朝夕や、平日夕方などには、京成上野発着の列車が特急に代わって運行される。京急では、「快特」と案内するが、京成では、「快速」との混同を防ぐため、2010 年 7 月 17 日ダイヤ改正から、「快速特急」に変更された。ちなみに京急側では、以前は「快速特急」と案内していたが、現在は、正式に「快特」となった。京急側に、「快速」という名の種別は、品川→泉岳寺の数本を除いて存在しない。京成線内では全列車が 8 両編成で、京成車のほか、都営浅草線直通列車には都営車も充当される。



④アクセス特急

京成上野または押上方面～成田空港間を、成田スカイアクセス線経由で走る。京成車は、通常はオレンジ色の 3050 形または 3150 形が充当されるが、ダイヤ乱れ時などは、3000 形や 3700 形の 8 両編成、一般塗装の 3050 形が充当される。京急車は、600 形 8 両固定編成、新 1000 形の 1009 編成～1225 編成、1500 形 8 両固定編成が充当される。京成高砂～成田空港間では、最高時速 120 km で走行する。



日中は、羽田空港～成田空港間で 40 分毎に運行され、都営浅草線・京急線内は▶快特となる。平日朝と土休日夜は都営浅草線西馬込発着、平日夜は京成上野発着が主体となるが、早朝には京成高砂や押上始発の成田空港行き、土休日朝にはアクセス特急の最長距離列車となる成田空港始発三崎口行き、平日夕方には成田空港始発京急久里浜行きが走る。平日上り最終アクセス特急は、成田空港始発金沢文庫行きとして運行され、泉岳寺から先の京急本線下り最終列車となっている。

⑤特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運行される。

運行系統は、大きく分けて 3 パターンあり、Ⅰ.京成上野～京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅱ.都営浅草線・京急線方面～京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅲ.都営浅草線・京急線方面～北総線印旛日本医大間の 3 つに分けられる。

Ⅰ.は、日中 40 分間隔で京成上野～成田空港間を走る。そのほか、平日朝や土休日朝、土休日夜にも運行され、これには京成成田行きや芝山千代田行きも含まれる。すべて京成車 8 両編成を使用する。

Ⅱ.は、平日の押上発 20 時以降に、西馬込または羽田空港を始発として、京成成田行き、成田空港行き、芝山千代田行きが運転される。羽田空港始発列車は、京急線内を▶急行または▶快特で運転し、そのうちの一部列車は都営浅草線を▶快特として運転する。また、平日夕方～夜に、成田空港始発西馬込行きと羽田空港行きがそれぞれ 1 本運転される。夕方の成田空港始発西馬込行きが都営車で運転されるほかは、全て京成車 8 両編成が使用される。

Ⅲ.は、朝ラッシュ時に印旛日本医大始発西馬込行きが 5 本、夜ラッシュ時に三崎口始発、西馬込始発、羽田空港始発の印旛日本医大行きが合計 4 本運転される。朝の西馬込行きの一部と夜の羽田空港始発のうち 1 本は北総車、朝の西馬込行きの一部と夜の羽田空港始発のうち 1 本と西馬込始発の列車は都営車、夜の三崎口始発の列車は京急車が充当される。



⑥通勤特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運転される。

平日朝ラッシュ時は、成田空港方面からの京成上野行き、平日夜ラッシュ時は、西馬込または羽田空港始発の成田空港方面行きが運転される。このほか、平日朝ラッシュ時には京成成田始発西馬込行きが 1 本のみ運転される。また、夜間には成田空港始発京成上野行きが 1 本運転されるが、これは通勤客向けのものではなく、勝田台～京成佐倉間を各駅に停車



することを生かしたものであり、この列車に限って土休日も運転される。夜間に 1 本の京成上野行き(先述)を除き、土休日には運転されない。現在はすべての列車が京成車 8 両編成で運転されるが、過去には都営車を使用する列車も存在した。

⑦快速

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運転される。

運行系統は、大きく分けて 3 パターンあり、Ⅰ.京成上野～京成高砂・京成佐倉・宗吾参道・京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅱ.西馬込・羽田空港・三崎口・浦賀～京成佐倉・京成成田・成田空港間、Ⅲ.芝山千代田・成田空港・京成成田・京成佐倉～京成高砂間の 3 つに分けられる・

Ⅰ.は、朝夕に運転される。平日朝の京成上野行きのうち 1 本が 6 両編成で運転されるほかは、すべて京成車 8 両編成で運転される。

Ⅱ.は、日中は西馬込～京成佐倉間と西馬込～成田空港間にそれぞれ 40 分毎、西馬込～京成佐倉間では合わせて 20 分毎で運転される。朝夕は西馬込発着のほか、羽田空港発着の列車も運転され、朝の羽田空港行きのうち 1 本は都営浅草線内✕快特で運転する。平日の夕方には京成佐倉始発三崎口行き、土休日の朝には浦賀始発京成佐倉行きが、それぞれ 1 本ずつ運転される。車両は、8 両編成の京成車・都営車・京急車が使用される。

Ⅲ.は、朝夕に京成高砂行きが数本と、朝に京成高砂始発が数本運転される。京成高砂行きのうち一部列車は、京成高砂駅到着後、普通列車の西馬込行き、羽田空港行き、押上行きとなり、そのまま運転する。朝の京成高砂始発の列車は、押上方面から普通京成高砂行きとして京成高砂駅に到着し、京成高砂から種別行先を変更して運転する。これらの、京成高砂で種別行先を変更する列車は、鉄道ファンの間で、「化け快速」と呼ばれている。この「化け快速」には、8 両編成の京成車のほか、都営車と京急車も使用される。「化け快速」でない京成高砂行きの快速には、8 両編成または 6 両編成の京成車が使用される。



⑧普通

印旛日本医大～空港第2ビル間を除く全線で運転される。

本線では、日中、京成上野～京成津田沼間と、京成上野～京成臼井間にそれぞれ20分毎に運転され、京成上野～京成津田沼間では合わせて10分毎に運転される。京成津田沼～京成佐倉間では快速が、京成佐倉～成田空港間では特急が各駅に停車し、各駅停車の役割を果たしている。朝夕は、このほか、千葉線や千原線の千葉中央・ちはら台発着の列車や、京成大和田、京成佐倉、宗吾参道、京成成田、成田空港発着の列車、芝山鉄道線芝山千代田発着の列車も運転される。朝に2本のみ、京成高砂始発の下り列車が運転される。朝夕は、京成上野～京成高砂間や、宗吾参道～成田空港・芝山千代田間のみを走る列車も存在する。京成中山駅と海神駅のホーム有効長が6両分のみとなっていることから、京成高砂以西または宗吾参道以東のみを走る一部列車が8両編成、平日朝の宗吾参道始発芝山千代田行き1本が4両編成であることを除いて、すべて6両編成での運転となっている。ほぼすべて京成車を使用するが、4両編成の列車には、芝山鉄道所属の3500形3540編成が使用される場合もある。2018年12月のダイヤ改正を以って、本線における4両編成の列車は、先述の1本を除き消滅した。以前は、京成津田沼方面と押上・都営浅草線方面を直通する普通列車も存在したが、現在は運転されていない。

押上線では、日中、京急久里浜線三崎口または京急久里浜～青砥または京成高砂間に20分毎、京急空港線羽田空港～北総線印旛日本医大～印西牧の原間に20分毎に運転される。共に、京急線内は快特運転を行う。朝夕は、列車の運行系統は非常に多彩で、押上方面は押上のほか、京急線三崎口・京急久里浜・羽田空港・都営浅草線西馬込を、青砥方面は青砥・京成高砂・北総線印西牧の原・印旛日本医大を発着として、さまざまな列車が運行されている。本数が限られた列車として、京急線三浦海岸発着の列車、土休日夜1本のみ京急線金沢文庫行き、平日朝1本ずつのみの逗子・葉山始発や浦賀始発の列車、平日・土休日共に数本のみ品川行き、深夜1本のみで、押上線と都営浅草線押上～浅草橋間の最終列車となっている京成高砂始発浅草橋行きなどが存在している。過去には、6両編成の列車が存在していた時期もあったが、現在は、すべての列車が8両編成で、京成車・都営車・京急車・北総車が使用される。

千葉線・千原線は、日中、京成津田沼～ちはら台間と、新京成線松戸～千葉中央間にそれぞれ20分毎に運転され、京成津田沼～千葉中央間では合わせて10分毎に運転される。朝夕は、新京成線との直通運転は中止される代わりに、本線に直通し、京成上野発着の列車が運転されている。新京成線直通列車には、新京成N800形、8000形・8800形が、それ以外の列車には京成車6両編成が使用される。4両編成の列車は、2018年12月のダイヤ改正を以って消滅した。

金町線は、日中、京成高砂～京成金町間に15分毎に運転され、朝夕は増発される。2010

年7月のダイヤ改正までは、朝夕は京成上野～京成金町間での運転、日中は京成高砂駅の地上ホームでの折り返し運転となっていたが、同改正より、金町線列車は全て新設された高架ホーム5番線発着となり、終日、線内折り返し運転となった。京成高砂駅5番線と京成金町駅のホーム有効長の関係で、すべての列車が4両編成で運転される。



東成田線は、日中、京成成田～芝山鉄道線芝山千代田間で40分毎に運転される。朝夕には、京成上野などを発着する列車も運転される。午前中の一部列車が4両編成であるほかは、6両編成で運転される。

現在の車両

AE形(2代目)

営業運転開始…2010年

編成数…8両編成×9本

運用範囲…京成本線、成田スカイアクセス線

京成電鉄のフラッグシップ車両。2010年7月17日の、成田スカイアクセス線開業と共に、スカイライナー・モーニングライナー・イブニングライナーの全列車が、本形式に置き換えられた。形式名は、「原点回帰」の意味を込めて「AE形」と命名された。成田スカイアクセス線経由のスカイライナーの最高速度となる160km/hでの運転に対応しており、印旛日本医大～空港第2ビル間では、国内在来線最高速度で走行している。車両デザインやロゴマークは、ファッションデザイナーの山本寛斎氏が担当し、ミュージックホーン・乗降中のBGM・車内アナウンスのチャイムは、向谷実氏が作曲した。エクステリアデザインは「風」、インテリアデザインは「凜」をテーマにデザインされた。ウインドブルーは、日本の伝統色である「藍色」を、山本氏がアレンジの上メタリック調とした。ウインドブルーは腰板部にも2本の帯を入れることで、よりスピード感を強調した。車両デザインは、AE100形車両に試験的に塗装した上で決定した。ロゴマークも、従来から一新された。2010年9月には「グッドデザイン賞」を、翌年5月には、鉄道友の会「ブルーリボン賞」を受賞した。

年始と、1月の土休日に京成上野～京成成田間で運転される「シティライナー」にも、同形式が使用され、特別HMを取り付けて走行する。



左：北総線内を走る AE 形 @北総線 東松戸

右：シティライナーとして走る AE 形 @京成佐倉～大佐倉

3000 形(2 代目)

営業運転開始…2003 年

編成数…8 両編成×13 本(7 次車を除く)

6 両編成×29 本

運用範囲…8 両編成：京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

6 両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

現在、在籍数が最多の形式。3200 形、3300 形、3500 形、3600 形などの置き換えを目的として導入された。新造は 2018 年度まで続き、北総鉄道(7500 形)、千葉ニュータウン鉄道(9200 形)、新京成電鉄(N800 形)にも同一設計の車両が導入された。3001 編成・3026 編成～3030 編成・3033 編成・3035 編成～3038 編成・3041 編成・3042 編成は 8 両編成、それ以外は 6 両編成。京成では初めて、3 色 LED 式の行先表示器を採用。車内には、LED 式の車内案内表示が設置された。現在は、行先表示器はフルカラーLED、車内案内表示は LCD に取替えられている。なお、3026 編成以降は、新製時から、この仕様となっている。車体は、京王 9000 系などと同様の、日車ブロック工法となっている。3002 編成には、架線検測装置が搭載され、架線検測に用いられている。



前頁左：6両編成 @大神宮下

前頁右：8両編成 @京成酒々井～大佐倉

3050形(2代目) アクセス線塗装

営業運転開始…2010年

編成数…8両編成×3本

運用範囲…京成本線(京成上野～京成高砂)、押上線、成田スカイアクセス線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～堀ノ内)、京急空港線、京急久里浜線(堀ノ内～京急久里浜)

2010年7月17日の、成田スカイアクセス線開業に伴い導入された形式。導入当初は、水色をメインとしたデザインだったが、3150形登場に伴い、2019年10月～12月にかけて、3052編成～3056編成が、オレンジ色を基調としたデザインに変更された。成田スカイアクセス線の「アクセス特急」をメインとする運用に充当されるが、ダイヤ乱れ時などは京成本線で運用されることもある。



左：旧塗装の3050形 @青砥

右：新塗装の3050形 @北総線 大町

3050形(2代目) 一般塗装

営業運転開始…2019年(車両そのものの営業運転開始は2010年)

編成数…8両編成×3本

運用範囲…京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

2010年7月17日の、成田スカイアクセス線開業に伴って導入された形式。導入当初は、水色を基調としたデザインで、主に成田スカイアクセス線で運用されていたが、3150形登場に伴い、3051編成が2019年12月に、通常の3000形とほぼ同じ外観に変更され、現在は京成本線などで運用されている。その後、3052編成と3053編成も変更された。3150形の増備に伴い、現在はオレンジ色のアクセス線塗装となっている編成(上記)は順次、

通常塗装となる予定だ。

3150 形(2代目)

営業運転開始…2019 年

編成数…8 両編成×4 本

運用範囲…京成本線(京成上野～京成高砂)、押上線、成田スカイアクセス線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～堀ノ内)、京急空港線、京急久里浜線(堀ノ内～京急久里浜)

2019 年 10 月 26 日のダイヤ改正に合わせてデビューした、京成電鉄の最新型車両。成田スカイアクセス線で主に運用されている。「受け継ぐ伝統と新たな価値の創造」を設計コンセプトに設計された。3000 形以来 16 年ぶりの完全新型通勤車両ということで、3000 形以前の車両と比べると大きく異なっている。Sic インバーター制御を採用し、車両側面の行先表示器は大型化。車内も、一部の座席をたたんでスーツケース置き場とすることが可能となったほか、フリースペースが増設され、車内には KEISEI FREE Wi-Fi が新製時から搭載された。座席の背もたれは大型化された。京成電鉄初の、2 画面 LCD が採用され、片方が停車駅や乗り換え案内用、もう片方が広告用となっている。



左：試乗会を行う 3150 形 @実靱



右：京成本線を回送列車として走る 3150 形 @菅野～京成八幡

3400 形

営業運転開始…1993 年

編成数…8 両編成×5 本

運用範囲…京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

引退した初代 AE 形の走行機器を流用し、車体のみ新造された。3400 形が登場した頃、3700 形の増備が進められている状況であったが、わざわざ新形式の車両を用意した理由は、京成電鉄の厳しい経営状況にあった。当時の京成電鉄は、さまざまな理由が重なり、

経営危機に陥っていた(経営危機については後ほど)。スカイライナーに使用されていた初代 AE 形は、車体は老朽化が進んでいたものの、走行機器はまだまだ使える状態であったため、走行機器のみ、京急電鉄への直通運転のため配置を変更した上で流用、車体は新造という形で、新形式が登場したのだ。



3500 形

営業運転開始…1972 年

編成数…4 両編成×13 本(うち 4 両編成×1 本は芝山鉄道にリース中)

運用範囲…京成本線、金町線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

京成通勤車初のステンレス車かつ冷房車として、1972 年に登場。当時は、現在とは車体の形状などが大きく異なっていたが、1996 年から大柴車両にて更新工事が順次施行され、現在のようなスタイルとなった。また、先頭車の台車を前後で入れ替えることによって、先頭車運転台側をモーター付きの台車とすることによって、京急線への乗り入れに対応した。更新工事は、全編成を対象に行われる予定であったが、鉄材の腐食が予想以上に進んでおり、更新コストが高額となり、直接新型車両に置き換えたほうが得策であると判断されたため、更新工事は 3556 編成で打ち切られた。更新工事が行われなかった 3560 編成～3596 編成の 4 両編成×10 本は、未更新車のまま順次廃車となり、2017 年 2 月 25 日・26 日のさよなら運転をもって未更新車は全て引退した。更新車は、もうしばらく使用されるものと思われるが、2018 年 10 月に 3532 編成が、更新車初の廃車となっている。

基本編成は 4 両編成だが、編成の中間で 2 両ずつに分割可能なため、編成組み換えによって 6 両編成や 8 両編成でも運用できることから、現在も、4 両編成×4 本(うち 1 本は芝山鉄道にリース中)と 6 両編成×6 本で運用されている。以前は 8 両編成も組成されていたが、編成の中間に先頭車が来ることによってラッシュ時に混雑を助長してしまうという欠点があるため、順次 8 両固定編成の 3000 形に置き換えられ、4 両編成×2 本に分割、当時老朽化していた 3300 形や 3500 形未更新車の置き換えに使用された。最後まで 8 両編成として運行されていた 3532 編成+3536 編成が、3000 形 3030 編成の運用開始に伴い、2015 年 2 月中旬に 4 両ずつに分割され、8 両編成での運用は消滅した。余談だが、

この分割された4両編成×2本によって、最後まで残っていた3300形の2編成が置き換えられた。しかし、4・6・8両を自由に組成できるという特徴を生かし、車両不足時などには編成を組み替え、臨時で6両編成や8両編成が組成されることもある。以前は、都営浅草線や京急線への直通列車にも用いられていたが、6両編成の都営浅草線方面直通運用は消滅し、8両編成も、千葉ニュータウン鉄道9000形が2017年3月に引退したことによって、都営浅草線を走行するツーハンドルの車両が消滅したことから、同じくツーハンドルである京成3500形も、都営浅草線への直通列車には充当されず、京成本線の特急や快速などで運用されるため、現在は、都営浅草線方面には直通していない。過去には、未更新車が、先頭車運転台側が電動台車でないにも関わらず、京急線三崎口駅まで何度か入線している。また、更新車が、試運転列車として京急本線の金沢八景駅まで入線したこともある。2008年11月8日には、未更新車の3592編成が、「都営フェスタ'08 in 浅草線」へのアクセス列車として北総線の印西牧の原駅から西馬込駅まで運行され、通常未更新車が入線しない北総線内に入線したほか、都営浅草線内で通過運転を行い、快特停車駅と五反田に停車した。8両編成が臨時で組成される際には、通常4両編成や6両編成では設定されていない弱冷房車が、京成上野方から3両目に当たる車両に設定されることが多い。2020年8月1日には、「懐かしの京成電車ツアー」として、3500形が8両編成を組み、北総線や成田スカイアクセス線を走行した。



左：6両編成で京成本線を走る3500形 @国府台



右：臨時で8両編成を組成し、特急として走る3500形 @京成酒々井

3600形

営業運転開始…1982年

編成数…6両編成×1本

4両編成×1本

運用範囲…6両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

4両編成：京成本線(宗吾参道～京成成田)、金町線、東成田線、芝山鉄道線

当初は6両固定編成×9本が導入されたが、後に輸送力増強を目的として8両編成×6

本と 6 両編成×1 本に組み替えられた。この 6 両編成×1 本(3668 編成)は、8 両編成化に際して余った先頭車 6 両(3668・3621・3608・3601・3628・3661)をつなぎ合わせたため、先頭車のみ 6 両編成となっている。この編成は、元は制御車であった 3668・3621・3628・3661 号車を電動車化したもので、他編成が界磁チョップ制御であるのに対し、この編成のみ VVVF インバーター制御となっている。その一方で、電動発電機と空気圧縮機は旧 3100 形・旧 3150 形の廃車発生品を使用しているという、世にも珍しい車両となっている。

3668 編成を除き、先頭車が制御電動車でないため、京急線には入線できず、過去に存在した 8 両編成も、羽田空港発着の列車には充当されなかった。3668 編成も、構造上は京急線に入線できるものの、6 両編成の京急線直通運用が存在しないため、営業での入線実績はない。しかし、同編成の中間 2 両を抜くことで、オール電動車 4 両編成を組成し、京急本線金沢八景駅近くにある総合車両製作所(旧：東急車輛)にて製造された京成電鉄の新車を、金沢八景から宗吾車両基地まで牽引するのに用いられたことがある。

登場当初はステンレスの車体にファイアーオレンジの帯が 1 本のみであったが、1995 年までに、すべての編成が赤と青の現行塗装に変更された。

長らく、8 両編成は優等列車、6 両編成は各駅停車を中心に活躍を続けてきたが、2017 年 2 月より廃車が発生。同年 2 月には 3618 編成と 3668 編成の中間 2 両(3608・3601)が廃車となり、3668 編成はオール電動車の 4 両編成となった。2018 年 10 月には 3648 編成が 6 両編成に短縮され、2019 年 2 月には 3678 編成と共に廃車された。同年 7 月には 3638 編成が 6 両編成に短縮され、10 月末には廃車された。2020 年 7 月には、3658 編成が廃車、3688 編成が 6 両編成に短縮されたことで、8 両編成の 3600 形は消滅するとともに、都営浅草線に直通することもなくなった。しかし、3688 編成は、6 両化と同時に登場時の塗装に復元された。



左：京急線内を走行する 3668 編成 @京急本線 京急富岡
右：通勤特急として走る 8 両時代の 3688 編成 @大神宮下

3700 形

営業運転開始…1991 年

編成数…8 両編成×14 本(うち 2 本は北総鉄道、1 本は千葉ニュータウン鉄道にリース中)、6 両編成×2 本

運用範囲…8 両編成：京成本線、押上線、東成田線、芝山鉄道線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

6 両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

成田空港ターミナル直下乗り入れと、北総線との相互直通運転開始を機に導入された。初代 3000 形から初代 3150 形までの通称「赤電」や、京急電鉄から北総開発鉄道や千葉急行電鉄にリースされていた 1000 形(北総開発鉄道 7050 形、千葉急行電鉄 1000 形)を置き換えた。「メンテナンスの容易化」「省エネルギー化」「乗り心地の向上」「旅客サービスの向上」などをコンセプトにして設計された。扉上の車内案内表示器は、LED 式が採用されたが、2017 年度から 2019 年度にかけて、全車が LCD に交換された。車両の種別表示や行先表示も、登場時は字幕式であったが、2007 年以降、順次 3 色 LED に交換され、その後はさらに、フルカラー LED に交換されたことによって、2010 年の成田スカイアクセス線開業前に字幕式の車両は消滅、2012 年 12 月には 3 色 LED の車両も消滅し、すべての車両がフルカラー LED となった。これによって、京成からは 3 色 LED 表示の車両が完全に消滅し、すべての編成で色の不自由なく表示可能となった(ただし、直通車両を含めると、都営 5300 形や北総 7300 形などが、当時は 3 色 LED となっており、現在も、都営 5300 形は 3 色 LED 表示のままとなっている。)。2008 年～2009 年にかけて、成田スカイアクセス線での時速 120 キロ運転に対応するための工事が、6 両編成の 3828 編成と 3838 編成を除く全編成を対象に行われたが、現在は、成田スカイアクセス線での定期運用はなく、同線にはダイヤ乱れ時などのみ入線する。6 次車となる 3828 編成からは、大きなマイナーチェンジが行われたため、3818 編成以前と、3828 編成以降では、前面デザインなどが大きく異なっている。現在の運用範囲は、上記の通りだが、1995 年まで存在した京急久里浜線三崎口駅までの直通列車には、本形式が優先的に充当された。その後は、箱根駅伝開催に伴う臨時ダイヤ(京急蒲田駅付近の高架化に伴い 2012 年を最後に廃止)で京急川崎駅や、回送列車で神奈川新町駅まで入線した以外は、専ら京急線内では品川方面～羽田空港間のみでの運用となっているが、ダイヤ乱れ時には京急川崎駅や三崎口駅までの入線経験があり、直近では、2019 年 8 月 6 日の朝に発生した停電の影響で、終日にわたってダイヤが乱れた際に、本来なら 3050 形(当時は全車が成田スカイアクセス線用車両で、3150 形は運用開始前)が充当される 07K 運用の、1706K 列車(京成高砂始発三崎口行き)～2007K 列車(三崎口始発成田スカイアクセス線経由成田空港行き)に充当され、3708 編成が三崎口駅まで入線した。他社へのリースも行われており、3808 編成が 2003 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7808 編成となり、3808 編成は京成から除籍された。3748

編成は 2015 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7818 編成となり、最後の「赤電」車両として残っていた 7260 形を置き換えたが、現在は、2020 年 6 月に青砥駅構内で発生した脱線事故の当該車両となったため、休車状態となっている。3738 編成は 2017 年に千葉ニュータウン鉄道にリースされ、同社の 9800 形 9808 編成となり、最後まで残っていた 9000 形 9018 編成を置き換えた。3778 編成は 2018 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7828 編成となった。



左：京急線内を快特で走る 3718 編成 @京急本線 新馬場
 右：朝の快速特急で走る 3848 編成 @大神宮下

直通車両

都営 5300 形



5320 編成
 試運転@五反田

都営 5500 形



5509 編成
 普通 印旛日本医大行き@京成曳舟

京急 600 形



603 編成

快速 京成佐倉行き @ 八千代台

京急新 1000 形(アルミ車)



1049 編成

普通 三崎口行き @ 青砥～京成立石

京急新 1000 形(ステンレス車)



1145 編成

快特 三崎口行き @ 新馬場

京急新 1000 形(側面フィルム貼付)



1607 編成

普通 浦賀行き @ 品川～北品川

京急新 1000 形(全塗装車)



1201 編成

快特 三崎口行き @ 品川～北品川

京急 1500 形



1713 編成

快速 西馬込行き @ 大神宮下

北総 7300 形



7318 編成
回送@勝田台

北総 7500 形



7503 編成
普通 羽田空港行き@青砥～京成立石

北総 7800 形



7828 編成
快特 印旛日本医大行き@平和島

北総 9100 形



9108 編成
普通 羽田空港行き@青砥～京成立石

北総 9200 形



9201 編成
回送@勝田台

北総 9800 形



9808 編成
回送@新柴又

芝山鉄道 3500 形



3540 編成

普通 京成高砂行き @京成高砂

新京成 8000 形



8514 編成

普通 千葉中央行き @京成幕張本郷

新京成 8800 形



8803 編成

松戸行き @京成津田沼

新京成 N800 形



N828 編成

松戸行き @京成津田沼

他社局線との直通運転

①東京都交通局浅草線

1960年12月4日の、都営浅草線 押上～浅草橋間の開業時より相互直通運転を開始した。日本初の地下鉄と郊外私鉄の相互直通運転である。当時、都営浅草線は線内に車庫がなかったため、京成押上線の向島駅(廃駅・現在の京成曳舟～八広間)付近に向島検修場が開設されたほか、高砂検車区(京成高砂駅付近)の一部を東京都に貸与していた。その後、1968年11月15日の泉岳寺～西馬込間の開業に伴い、西馬込駅付近に馬込検修場・車両工場が完成したため、向島検修場は廃止され、高砂検車区の貸与も廃止された。現在、2020年に開業60周年を迎えることや、同年に東京五輪・パラリンピックが開催される予定であった(新型コロナウイルス流行の影響で翌年に延期)ため、「浅草線リニューアル・プロジ

エクト」が行われ、車両の全車置き換え、押上を除く全駅へのホームドア設置、泉岳寺駅の大規模改造工事(JR 山手線・京浜東北線高輪ゲートウェイ駅の開業や京浜急行電鉄本社
の移転に伴う周辺の再開発事業とも関連)などが行われる。

都営浅草線からは、5300形と5500形の全編成が、京成線からは、3000形、3050形、
3150形、3400形、3700形の8両編成が乗り入れる。直通列車は8両編成で統一されて
いる。京成中山駅と海神駅のホームが6両編成までの対応のため、浅草線と京成本線京成
船橋方面の直通列車は、全て優等列車となっている。

②京浜急行電鉄

1968年6月21日の、都営浅草線 大門～泉岳寺間と、京急本線 品川～泉岳寺間の延
伸開業時より、京成電鉄～東京都交通局～京浜急行電鉄の3社間で直通運転を開始。直通
当初は、京成車両と京急車両は都営線内までの直通、都営車両は京成・京急両線に直通と
なっていた。

京急線からは、600形、新1000形、1500形の8両編成が、京成線からは、3000形、
3050形、3150形、3400形、3700形の8両編成が乗り入れる。都営浅草線各駅のホーム
有効長が8両編成のため、京急線内で12両編成の列車は、品川や神奈川新町などで増解
結が行われる。6両編成や4両編成の列車も、土休日深夜の1往復や、大晦日の終夜運転
で泉岳寺駅まで乗り入れるほかは、品川駅で折り返しとなる。京急線内は、北品川駅・鮫
洲駅・大森海岸駅など、普通車みの停車駅の一部はホームが6両編成までの対応となっ
ているため、数本存在する浅草線から直通の普通は、全て品川行きとなっている。

③北総鉄道 千葉ニュータウン鉄道

1991年3月31日の、北総・公団線 新鎌ヶ谷～京成高砂間の延伸開業時より相互直通
運転を開始。それまでは、新鎌ヶ谷駅から北初富駅経由で新京成線の松戸駅まで乗り入れ
ていたが、延伸の1年後に新鎌ヶ谷～北初富間の連絡線を廃止、新京成線との直通運転も
廃止された。小室～印旛日本医大間は、千葉ニュータウン鉄道が施設を保有している。ま
た、北総線の線路を使用して、京成電鉄の「スカイライナー」と「アクセス特急」が運行
されている。現在、京成電鉄から、北総鉄道に3700形を3編成、千葉ニュータウン鉄道
に3700形を1編成リースしており、それぞれ7800形、9800形として使用されている。

北総線からは、7300形、7500形、7800形、9100形、9200形、9800形が、京成線か
らは、3000形、3050形、3150形、3400形、3700形の8両編成が乗り入れる。直通列
車は全て8両編成で統一されている。

④芝山鉄道

2002年10月27日の開業時より相互直通運転を開始。営業距離は2.2kmと短く、「日本一短い鉄道」として知られているが、すべての列車が京成線に乗り入れる。運行業務は京成電鉄に委託されており、京成電鉄の乗務員が芝山千代田駅まで乗務する。路線の大半が空港敷地内であることから、千葉県警の警察官が列車に乗りし、警備を行っている。Suica、PASMO等のICカードは一切使用できない。芝山町中心部、九十九里方面への延伸計画は存在するが、今のところ具体的な動きはない。芝山千代田駅前に早期延伸を求める看板が設置されていたこともあったが、現在は撤去されている。

京成電鉄から3500形1編成がリースされており、芝山鉄道3500形として運行されている。京成電鉄3500形と共通運用だが、編成の組み換えが行われ、6両編成や8両編成が組成されることは極めて少なく、現時点で、2019年12月17日～18日の2日間、6両編成の上野方4両となったのみである。



⑤新京成電鉄

2006年12月10日のダイヤ改正より、京成千葉線 千葉中央駅までの直通を再開した。新京成の車両が千葉中央まで乗り入れるのみで、京成車両は松戸方面には乗り入れないが、京成津田沼駅5番線(新京成電鉄の管理)には入線する。8800形の直通対応車と、8000形・N800形の全編成が乗り入れる。

空港アクセスと京成電車

1. 幻となった新幹線計画

1966年(昭和41年)の、新東京国際空港(成田空港)建設の閣議決定に伴い、東京駅と空港を30分で結ぶ「成田新幹線」が計画された。しかし、沿線住民の反対や、用地取得が絶望的であったことから、計画は中断された。成田市内では既に高架橋やトンネル、成田空港直下では地下駅の一部が既に建設されていたが、これらは長らく放置されることとなる。

2. 新たなビジネスチャンス(?)

成田空港の建設が決定したが、成田空港は、都心からかなりの距離があるため、アクセスが課題となった。京成はこれに名乗りを上げ、1968(昭和43)年12月には現在の東成田線にあたる京成成田～成田空港(現：東成田)間の免許を申請し、翌年11月には免許を得ている。当初は、開港は1973(昭和48)年と予定され、1970(昭和45)年11月18日に着工した。しかし、当時は前述の成田新幹線が計画されていたため、京成は現在の空港ターミ

ナル直下への乗り入れは許されず、現在の東成田線東成田駅を成田空港駅として開業させた。1972(昭和 47)年 12 月には竣工している。

京成では、空港アクセスに専用車両を投入することとなり、AE 形(初代)の開発も進められた。1972(昭和 47)年 2 月には竣工し、本線上での試運転も開始された。

このほかにも、曲線部のカント修正や、京成上野駅の抜本的な改良工事、青砥駅周辺の改良工事と連続立体交差事業などが行われ、空港アクセスに万全の体制を整えた。

3. 紆余曲折、立ちはだかる壁

そんな京成であったが、空港建設には様々な苦難を抱え、建設は順調に進まなかった。空港反対派によって、管制塔が占領されるなどといった事件も発生した。

空港アクセス用に新造した AE 形も、空港がなかなか開港しないことから、当時、京成上野～京成成田間で、赤電車両によって運行されていた座席指定特急「開運号」の代わりとして、1973(昭和 47)年 12 月 30 日から、京成上野～京成成田間の座席指定特急として運行を開始した。

空港建設反対派の動きは、京成電鉄にも大きな影響を与えた。妨害事件も発生し、空港開港間際の 1978(昭和 52)年 5 月 5 日には、京成電鉄津田沼検車区宗吾支区(現：宗吾車両基地)に留置されていた初代 AE 形が放火され、6 両×3 編成が被害に遭った。このうち 1 両は、現地にて解体廃車された。その他の車両も損傷が激しく、東急車輛製造(現在の総合車両製作所横浜事業所、京急本線金沢八景駅付近)にて復旧することとなり、赤電車両に牽引され、宗吾参道と京急本線金沢八景駅との間を回送された。

4. 空港新線の開業

成田空港駅の竣工から 5 年が経った 1978(昭和 52)年 5 月 21 日、ようやく京成成田～成田空港間の開業を迎えた。この日から、初代 AE 形も本業の空港特急の運用に就いたが、この後も、空港反対派による妨害事件は何度か発生した。1980(昭和 55)年 3 月 31 日には、京成最後の釣掛駆動の通勤車であった 510 形が引退した。これに合わせて、同年 3 月 30 日には、さよならイベントが企画されていた。しかし、その日は空港反対派による大規模な集会在り予定されており、成田周辺が特別警戒区域に指定されたことから、安全上の理由で、イベントは全て中止となった。

何とか開業した空港新線であったが、当時の成田空港駅は、ターミナルビルからは距離があり、バス連絡となっていた。それに対して、高速バスは、T-CAT(東京シティエターミナルの略、東京メトロ半蔵門線水天宮前駅付近)にて搭乗手続きが可能※で、乗り換えもない。そのため、利用は低迷していた。

※T-CAT での搭乗手続きは、2001 年 9 月 11 日のアメリカ同時多発テロ事件を受けて、2002 年 12 月 31 日までに順次終了した。

5. どん底に行く

1969(昭和 44)年の、営団地下鉄(現：東京メトロ)東西線西船橋延伸、1972(昭和 47)年の総武快速線東京～津田沼間の開業(総武本線錦糸町～津田沼間の複々線化)によって、京成電鉄は、都心方面への乗客を奪われることとなった。そのため、京成電鉄は、兼業部門に利益を求めるようになり、沿線から離れた東北や北海道での土地開発、いわき貨物自動車や日本陸運(後の「みちのく急送」)などの系列化、南部縦貫鉄道(青森県の七戸駅と野辺地駅を結んでいた地方私鉄、1997 年に廃線)への資本参加などをしていった。

また、新線建設を目的とした会社に相次いで出資した。具体的には、北総開発鉄道(現：北総鉄道)、千葉急行電鉄(現解散、現在の京成千原線にあたる区間を運営)、東葉高速鉄道などであった。

また、成田空港輸送に備えた空港新線の建設、京成上野駅の抜本的な改良など、大規模な設備投資も行った。しかし、空港の開港は当初の計画よりも 6 年余り遅れることとなった。空港反対派による被害も生じた。

そんな中、1970(昭和 44)年にはオイルショックが発生。1977(昭和 52)年度決算ではついに無配に転落した。空港関連の影響もあるが、積極的な土地投資が裏目に出てしまったのだ。1983(昭和 58)年度下半期には、累積赤字が 281 億円まで達した。この頃は、京成線の廃止まで検討されていた。

1980(昭和 55)年 10 月には、経営再建計画を策定。徹底した合理化、土浦や大森などの京成百貨店の経営譲渡(後に完全に閉店)、千葉県習志野市に存在した谷津遊園の閉園、津田沼車両工場跡地の売却、日本民営鉄道協会からの脱退(のちに復帰)といった経営再建策が実行された。労働組合によるストライキが頻発することなどもあったが、傘下のオリエンタルランドが東京ディズニーリゾートの誘致に成功したことなどから、1989(昭和 64)年には累積赤字を解消、配当も復活し、ようやく経営危機からの脱出を果たした。この経営危機によって、黒字経営であったにも関わらず閉園となった谷津遊園だが、実質的にはその後開園した東京ディズニーリゾートへの発展的解消で、当時の従業員の多くは東京ディズニーリゾートに移籍している。日本初のコークスクリュー(360 度回転するジェットコースター)を含む 2 機のローラーコースターは、北海道虻田郡留寿都村のルスツリゾートに売却された。施設内のバラ園は、習志野市営の谷津バラ園として現在も営業しており、管理運営は、千葉県八千代市内の京成電鉄の子会社である京成バラ園芸が行っている。

1985(昭和 60)年 10 月 19 日のダイヤ改正では、朝ラッシュ時に通勤特急が新設された。これは、京成成田方面から京成本線で都心へ通勤する乗客が、京成船橋駅で下車し、JR 総武快速線へと乗り換えてしまうことに歯止めをかけるものであった。このような乗客が、京成船橋駅で下車した後に、駅前の「開かずの踏切」に足を止められ、JR 船橋駅までぞろぞろと歩く様子は、首都圏通勤の名物となってしまうていた。船橋駅で JR 総武快速線に乗り換えた方が速く都心まで出られるためである。新三河島→日暮里間であった京成本線の最混雑区間も、大神宮下→京成船橋駅間へと変わっていた。同じように、時間のかか

る私鉄路線から、所要時間の短い JR 路線へと乗り換えてしまう現象は、山陽電鉄本線の山陽明石駅と JR 山陽本線の明石駅の間でも見られ、「東の京成船橋、西の山陽明石」と言われるほどであった。このほか、京急本線と JR 各線の横浜駅でも、同じような状況であった。このような状況を打開するために登場したのが、通勤特急であった。この種別、朝のラッシュ時に京成立石駅を通過したことは特筆に値する。当時の京成立石駅は、青砥駅や京成高砂駅よりも乗降客数が多かった。現在でも、普通のみが停車する駅では乗降客数が最も多い。そのような駅を、朝のラッシュ時に通過したのだ。しかし、この改正は成功となる。京成船橋駅での乗客の下車に歯止めがかかっただけでなく、都営浅草線の乗客増にも直結したのであった。このほか、この改正では、谷津駅が特急停車駅から除外された。また、朝ラッシュ時に通勤ライナーとして、初代 AE 車を使用した京成上野行きの有料特急「モーニングライナー」が運行を開始した。

6. 新たな鉄道構想

1982 年、新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会が、成田空港へのアクセスルートとして、

- ・ A 案 成田新幹線計画ルートの再整備
- ・ B 案 北総線を延伸(現在の成田スカイアクセス線ルートの原型)
- ・ C 案 JR 成田線を分岐して成田空港へ直結

の 3 案を答申し、1984 年、運輸省は、B 案を推進すると決定した。しかし、成田アクセス鉄道問題は解決に向けての動きが遅滞していたため、1987 年当時の運輸大臣であった石原慎太郎氏が、C 案を指示して事業化され、一部区間では成田新幹線のために造られた構造物や、建設予定地として確保されていた土地を利用し、1991 年に京成本線の駒井野信号場(京成成田～旧成田空港駅間)～成田空港駅間と、JR 成田線の空港支線(成田～久住間で分岐し成田空港駅へ)が開業し、空港直下への乗り入れがはじまった。



初代成田エクスプレスの 253 系
(Wikipedia より)

7. ついに直下へ、新線開業ラッシュ

前述の通り、1991(平成 3)年 3 月 19 日、駒井野信号場～成田空港間が開業し、念願の空港ターミナル直下への乗り入れを果たした。元の成田空港駅は東成田駅に改称され、2 面 4 線あったホームのうち 1 面 2 線は休止となった。この 1 面 2 線は、夜間の車両停泊に使用されているほか、イベント等で何度か公開されているが、駅名標は成田空港のままとなっている。1992 年には、空港第 2 ビル駅も開業した。

JR 成田線という強力なライバルが出現したことに伴い、これに対応するため、スカイ

ライナーの全列車日暮里停車と共に、増発が行われた。また、特急の停車駅が削減され、京成小岩駅と東中山駅が通過となった。しかし、中山競馬場の最寄り駅を JR 武蔵野線船橋法典駅に奪われた現在でも、年末の有馬記念をはじめとする中山競馬開催日には、特急が東中山駅に臨時停車することもある。特急の本数も、40 分毎から 20 分毎に倍増となった。特急が 20 分毎に成田空港を発着するダイヤは、以後、約 28 年にわたって続く。

そして、空港ターミナルビル直下乗り入れから 8 日後の、1991(平成 3)年 3 月 31 日には、北総開発鉄道北総・公団線(現：北総鉄道北総線)が、第 2 期線である新鎌ヶ谷～京成高砂間を開業させ、京成電鉄との相互直通運転を開始することとなった。この北総・公団線は、後に成田・羽田の両空港へのアクセスを担う重要な路線となる。これと同時に、3700 形車両が登場し、京成電鉄の車両の冷房化率は 100%を達成した。北総側でも、7300 形や 7150 形が営業運転を開始した。千葉ニュータウンから都心までの直通手段が整備されたことから、暫定的な都心アクセスルートであった北総開発鉄道からの新京成線松戸駅までの乗り入れは翌年廃止された。また、この改正で、定期列車による京成車の京急線三崎口駅乗り入れが開始された。

翌年 1992(平成 4)年 4 月 1 日には、千葉急行電鉄(現解散)の千葉中央～大森台駅間が開通し、相互直通運転が開始された。千葉急行電鉄は、1995(平成 7)年には大森台～ちはら台駅間が延伸開業している。また、同年 7 月 17 日には、京成本線宗吾参道駅付近が新ルートに切り替わった。



千葉急行 3050 形(Wikipedia より)

1993(平成 5)年 4 月 1 日改正では、羽田空港沖合展開事業の進展に伴い、京急空港線の穴守稲荷～羽田(現：天空橋)間が延伸開業した。これに伴い、従来は千葉ニュータウン中央～京急川崎間で運行されていた京急線内急行の列車が、羽田行きへと変更された。しかし、当時の羽田駅は暫定開業で、ホーム有効長が 6 両分であったため、当時、8 両編成と 4 両編成しか所有していなかった北総車両と公団車両は、この系統に一切充当できなくなったため、押上・泉岳寺～西馬込間の折り返し運用に充当されているほかは、日中は西白井や新町に留置されていた。これにより、当時の北総開発鉄道では、日中時間帯に自社の車両が一切走らないという、大変珍しい状況となっていた。

1994(平成 6)年 4 月 1 日には、京成本線の宗吾参道～京成成田間に、公津の杜駅が開業した。また、土曜日が休日ダイヤとなった。

1995(平成 7)年 4 月 1 日には、北総開発鉄道が千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅まで、千葉急行電鉄が大森台駅からちはら台駅までそれぞれ延伸開業した。京急線内では、品川～横浜間で快速特急の 120 km/h 運転が開始された。また、京急空港線が 8 両編成に対応し、北総車による羽田乗り入れが開始された。京成車は、三崎口駅までの乗り入れが廃止となり、乗り入れ区間が京急川崎駅までに短縮された。

1996(平成8)年7月20日には、同年4月30日に、東京メトロ東西線を延伸する形で西船橋～東葉勝田台間が開業した東葉高速線に対抗するため、主に朝ラッシュ時のスピードアップが行われた。主にダイヤ面での工夫により、朝ラッシュ時の上り通勤特急は、最高速度を上げることなく、約5分のスピードアップが実現した。また、ユーカリが丘駅の上り線に待避線が設置され、朝ラッシュ時の追い抜きに使用された。京成佐倉駅から東中山駅まで運行されていた急行列車は廃止となった。日中の金町線列車は、従来は押上～京成金町間で運行されていたが、京成高砂～京成金町間のみの線内折り返しに変更された。京急側では、夏季の特別ダイヤが廃止となったほか、京急久里浜～三崎口間で快速特急が各駅に停車するようになった。



左：東成田駅の旧ホーム



右：東成田駅に残る「なりたくうこう」の駅名標

8. 新型車両

散々なスタートとなった京成スカイライナーだが、日暮里駅や京成成田駅への停車などの誘客施策によって、徐々に需要を獲得していった。ターミナル直下乗り入れに先立ち、前年の1990(平成2)年6月19日には、2代目スカイライナー車両となるAE100形が登場し、営業運転を開始している。従来より運行されてきた初代AE形も、6両編成7本から8両編成5本に組み替えられ、同年7月7日より全てのスカイライナーが8両編成で運行されている。この組み替えによって2編成減少する分を補うために製造されたAE100形だが、その後も増備が進められ、初代AE形は1993(平成5)年5月21日を以って営業運転を終了、6月27日には「さよなら運転」が行われた。初代空港アクセス特急としての功績は大きく、AE61号車は、宗吾車両基地にて静態保存されている。また、AE形の足回りを利用し、通勤型車両の3400形8両編成×5本が新造されており、こちらは今でも現役で、京成本線の特急や快速特急、都営浅草線や京急線へ



の直通列車として幅広く使用されている。

1994(平成6)年11月22日には、スカイライナーの利用客数が5000万人を突破した。

9. 空港アクセスの発展

成田空港ターミナル直下への乗り入れを果たし、成田空港輸送の需要も増加している京成電鉄に、新たな空港アクセスの使命が科される。1998年11月8日、京急空港線の羽田(延伸と同時に天空橋に改称)～羽田空港(現：羽田空港第1・第2ターミナル)間が延伸開業、羽田空港への乗り入れを果たした。これまでの京急空港線は、羽田(現：天空橋)止まりで、そこから空港に行くには東京モノレールを2駅間(当時、羽田空港第3ビル駅は未開業)利用しなくてはならなかった。これにより、羽田空港～成田空港が1本の線路で結ばれることとなり、日本初の空港間直通特急となる「エアポート快速特急」が80分間隔で運行を開始した。このほか、羽田空港～青砥または京成高砂間で「エアポート特急」が、同じく80分間隔で運行を開始した。また、本線と空港線の分岐駅となる京急蒲田駅が快特停車駅となった。「エアポート快特」「エアポート特急」の運行系統は、このようなものであった。

エアポート快速特急

●羽田空港～成田空港間の運行で、停車駅は、羽田空港・京急蒲田・品川・泉岳寺・三田・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂・京成八幡・京成船橋・京成津田沼・八千代台・勝田台・京成佐倉・京成成田・空港第2ビル・成田空港

●京急線内と都営浅草線内は新種別のエアポート快特、京成線内は当時の特急と同様の停車駅(現在の特急とは異なり、京成佐倉～京成成田間はノンストップ)であるエアポート特急として運行

エアポート特急

●羽田空港～青砥または京成高砂間の運行で、停車駅は、羽田空港～京急蒲田間の各駅・平和島・青物横丁・品川・泉岳寺・三田・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂

●全区間でエアポート特急として運行、両方向ともに平和島にて快速特急(横浜方面発着列車)を退避、青砥または京成高砂にて、京成上野～成田空港間のエアポート特急と接続

どちらも日中のみの運行で、現在と比べるとまだまだ本数は少なかった。京急線内～都営浅草線内は、従来羽田(現：天空橋)～押上間で運行していたものを格上げ、京成線内は、従来京成上野～成田空港間で運行していた特急のうち、80分に1本のみ羽田空港～成田空港間の運転とし、京成上野～青砥間で特急の本数が減少する分は、区間列車の新設で補った。

そしてこの列車たち、一見単純そうだが、ダイヤ面からして見ると大変な問題児であった。それは、他列車への影響だ。単純に羽田空港～成田空港や青砥、京成高砂間を往復しているだけならそれでよいのだが、世の中そんなに甘くない。成田空港駅に到着した羽田

空港からの列車は、諸事情で京成上野行きとして折り返さざるを得なかったため、エアポート快速特急に充当された京急車や都営車が、京成上野駅に入線することとなった。しかし、このまま放っておくと、京成本線を往復し続けることになってしまうため、京成上野駅にて京成本線の普通列車と車両交換を行い、その後京成高砂でもさらに車両交換を行うことによって高砂検車区に入庫させた。羽田空港側でも、羽田空港に到着したエアポート快速特急やエアポート特急は、羽田空港～京成成田間の急行として折り返すこととなった。また、羽田空港～北総線方面で運行されていた列車のうち 40 分に 1 本が京急川崎発着となってしまった。空港直通特急の運転と引き換えに、さまざまなものが失われている感が否めない改正であった。

また、京急線内と浅草線内だけでなく、京成線内でも、種別に飛行機マークの使用を開始した。対象列車は、以下の通りであった。

- ①羽田空港～成田空港間の特急
- ②京成上野～成田空港間の特急
- ③青砥で②に接続する、羽田空港～青砥または京成高砂間の特急
- ④青砥で①に接続する、京成上野～青砥または京成高砂間の特急

上記の列車は、京成線内を「✂特急」として運行した。これにより、京成上野行きの特急列車の大半が、✂特急としての運行となったため、飛行機マークのつかない「特急 上野行き」が平日 2 本のみとなった。この「✂特急」だが、京急線内や浅草線内とは異なり、飛行機マークはただの飾りのような存在で、「とつきゅう」と読んでいた。

このほか、押上線内の特急停車駅から京成曳舟駅と京成立石駅が外されたことに伴い、通勤特急が特急に統合された。なお、通勤特急は、1991(平成 3)年 3 月 19 日のダイヤ改正で京成小岩駅と東中山駅が特急停車駅から外された時点で、特急との停車駅の違いは押上線内のみとなっていた。また、日中に運行されていた押上折り返しの都営浅草線列車が、京成高砂まで延長された。京成線内の種別は、✂特急(前述の羽田空港直通特急)または急行であった。

10. 小改良

1999(平成 11)年 1 月 15 日のダイヤ改正では、早朝に、✂快速特急の泉岳寺始発羽田空港行きの列車が登場した。快特としなかったのは、当時の空港線内には快速特急が設定されていなかったため。同年 7 月 31 日の改正では、京急線内で日中の特急が全て快特に格上げされた。これにより、羽田空港～青砥または京成高砂間の✂特急も、全て✂快特に格上げされ、✂特急は、京急線内と浅草線内では、1 年足らずで消滅した。

この改正で、「快速特急」は、種別名を正式に「快特」へと変更された。「✂快速特急」も、同様に「✂快特」に変更された。また、平日朝ラッシュ時に運行されていた「通勤快特」は、始発駅から金沢文庫までは特急、金沢文庫以北は快特としての運行に改められた。

また、車両運用の面では、京成車と北総車の神奈川県内への乗り入れ運用が廃止され、

毎年 1 月 3 日の箱根駅伝臨時ダイヤ(2012 年の京急蒲田駅付近の高架化完成に伴い終了)やダイヤ乱れ時を除き、神奈川県内には乗り入れなくなった(京成車は 2018 年に復活)。

11. 空港間直通特急、縮小

21 世紀に入り、2000(平成 12)年 7 月 31 日には、北総開発鉄道(現：北総鉄道)の印西牧の原～印旛日本医大間が延伸開業した。

2001(平成 13)年 9 月 15 日には、京成押上線八広(工事開始時の駅名は荒川駅)～四ツ木間の荒川橋梁の掛け替えと、八広～四ツ木間の高架化完成と共に、京成押上線八広駅の待避線が完成し、ダイヤ改正が行われた。この改正と同時に、京急線内では、京急車に限り、都営浅草線直通快特の 120 km/h 運転が、品川～横浜間で開始された。

2002(平成 14)年 10 月 12 日には、京急蒲田駅構内の配線改良工事の完成と、同年 10 月 27 日に予定されていた、芝山鉄道線開業に伴うダイヤ改正が行われた。この改正は、各社共に非常に大規模な改正となった。大きな改正点は以下の通り

- 特急、急行、普通の 3 種別で運行されていた京成線だが、これを特急、通勤特急、快速(→快速を含む)、普通の 5 種別体制となった。
- 新設(厳密には復活)された通勤特急は、京成上野または押上～勝田台間は特急停車駅、勝田台～成田空港・芝山千代田間は各駅に停車
- 快速の停車駅は、本線の京成津田沼以西が京成上野・日暮里・青砥・京成高砂・京成小岩・東中山・京成船橋・船橋競馬場・京成津田沼、押上線が押上・青砥のみで、京成津田沼以東は各駅に停車。従来の急行の停車駅から、町屋・千住大橋・堀切菖蒲園・国府台・市川真間・谷津を抜いたものと同様
- 京成線内の急行は、押上～京成高砂間を除いて廃止
- 日中の空港間直通特急は消滅
- 日中時間帯に運行される快速羽田空港行きのうち 40 分に 1 本は、→快速(エアポート快速)として運転、都営浅草線内→快特運転
- 芝山鉄道線の開業に伴う改正も行われた。なお、芝山鉄道線開業までの間は、芝山千代田発着の全ての列車を東成田発着として運行した。
- 京急 2100 形が 10 編成出揃ったことを受け、品川～横浜方面で運行されていた日中の快特は、全て泉岳寺発着に変更となり、西馬込発着の都営浅草線列車との接続が図られた。しかし、現在も、京急線内でダイヤ乱れが発生している際は、品川～泉岳寺間がしばしば運休となる。
- 京急蒲田駅の配線改良工事の完成に伴い、羽田空港～横浜方面を直通する列車が大幅に増発。

種別の再編が行われ、急行が一部区間を除いて廃止、その代わりに快速が新設された。また、通勤特急が復活したが、以前の通勤特急が特急よりも停車駅の少ないものであったのに対して、こちらは特急よりも停車駅が多いものとなった。当時の特急との違いは、志

津～京成臼井間と大佐倉～公津の杜間の各駅に停車する点である。

1998年に華々しく運行を開始した空港間直通特急は、京成線内の種別を快速(一部は▶快速)に変更し、運行区間も京成成田駅折り返しに短縮された。両空港間を鉄道で直通する乗客は少なかったことや、この空港間直通特急がために、運用が非常に複雑なものとなっていたことが原因であろう。しかし、従来、羽田空港～成田空港間で運行されていた列車のみ、京急側の要望※でそのまま成田空港行きとして残された。なお、羽田空港～青砥または京成高砂間で運行されていた列車は、京成成田駅まで運行区間が延長となった。羽田空港～京成成田または東成田間で運行されていた急行列車は、快速に変更の上、全て羽田空港～京成成田間の運行となった。一部列車が羽田空港発着となっていた日中の京成本線の特急は、全ての列車が京成上野～成田空港間の運行となった。これにより、日中の京成本線の優等列車は、京成上野～成田空港間の特急と、羽田空港～京成成田(一部は成田空港)間の快速がそれぞれ毎時3本となった。

芝山鉄道線は、朝夕のラッシュ時には京成上野や押上方面発着の列車が運行されるものの、日中は全て京成成田～芝山千代田間の40分毎の普通による折り返し運転となった。

この改正で、京急車・都営車の京成上野乗り入れ、都営車の東成田乗り入れが消滅した。

また、朝ラッシュ時の京成本線のダイヤパターンが大幅に改められ、全体的に増発となった。このパターンは、現在に至るまで続いている。

※…京急線内からの成田空港直通をアピールしたいという理由、ただそれだけ。「成田空港方面佐倉」なんていう方向幕を使用していたのも、おそらく同じ理由

12. 3000形の登場

2003(平成15)年2月1日、新型通勤車両となる3000形が営業運転を開始した。この車両は、従来車と大きく異なり、前面の貫通扉に種別を表示するという伝統的なスタイルがなくなった。また、京成車としてはじめて、種別・行先表示器に3色LEDを採用した。

3000形は、この後、2019年2月まで増備が続けられ、成田スカイアクセス線向けの3050形(3000形7次車)、北総鉄道7500形、新京成電鉄N800形、千葉ニュータウン鉄道9200形と、京成グループ各社で同一設計の車両が導入されている。

2003(平成15)年7月19日のダイヤ改正では、早朝の下り2本を除いて、スカイライナーが京成成田駅に全列車停車するようになった。また、日中の品川方面～羽田空港間の列車の種別が変更され、京成本線直通列車は快特または▶快特、北総線直通列車は急行に統一された。



13. エアポート(?) 快特

2004(平成 16)年 10 月 30 日、羽田空港第 2 旅客ターミナル供用開始に伴うダイヤ改正が行われた。駅の新設は東京モノレールのみで、京急では実施されなかった(駅ホームの終端寄りの改札が第 2 ターミナル、品川寄りの改札が第 1 ターミナルへの出口となっている)が、平日夜間に羽田空港から京成本線へ向かう✂快特が、6 本新設された。しかし、この✂快特は、日中のものとは明らかに性格が異なり、京急線内の種別は急行で、京成側の終着駅も列車によって異なっていた。これは、空港アクセスというよりも、あくまでも都心～京成本線方面の速達化を目的とした列車で、東京メトロ東西線・東葉高速線と競合する日本橋～勝田台間 45 分での運行をアピールするためのものであった。

このほか、早朝に宗吾参道始発羽田空港行きで、押上から先は✂快特となる列車が新設された。

この直後の同年 11 月 27 日には、京成本線の船橋市内連続立体交差事業の進捗に伴い、事業区間の上り線が高架となった。

同年 7 月 1 日には、北総開発鉄道株式会社が北総鉄道株式会社に商号を変更、路線名も北総・公団線から北総線に変更された。



柴又駅に残る「北総・公団線」の名残

14. 開かずの踏切対策、新たな直通運転

2006(平成 18)年 11 月 25 日、船橋市内連続立体交差事業の進捗に伴い、下り線もついに高架となった。これにより、京成船橋駅と大神宮下駅が高架駅となり、京成船橋駅前の「開かずの踏切」を含む、多数の踏切が廃止された。このほか踏切関連では、「開かずの踏切」となっている高架化前の京成船橋駅前の踏切や、京成高砂～京成小岩間の高砂 1 号踏切・2 号踏切では、手動でロープを昇開させる方式の踏切(ワイヤー式第 1 種乙踏切)が採用されていた。しかし、京成船橋駅前の踏切は、上り線高架化に合わせて一般的な遮断機に変更され、その後の下り線高架化で踏切そのものが消滅した。高砂 1 号踏切や 2 号踏切も、2005(平成 17)年 3 月に、同様の方式を採用していた東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切で発生した死亡事故を受けて、一般的な自動踏切に変更された。

京成船橋駅付近の完全高架化直後の 12 月 10 日、比較的大規模なダイヤ改正が行われた。新京成線～京成千葉線の直通運転が日中に限って再開され、松戸～京成津田沼～千葉中央間を 20 分毎に運行している。この直通運転は、新京成車両の京成線への片乗り入れで、京成車の新京成線内への乗り入れはない(新京成所有の京成津田沼駅 5 番線までは乗り入れるが)。



京成船橋駅の高架ホーム

本線系統では、新種別「快特」が設定された。従来の特急の停車駅と同様で、当面の間は朝夕のみ運行された。特急は、京成佐倉～京成成田間が各駅停車となった。そのため、羽田空港～京成成田間の快速は、日中は京成佐倉発着に短縮された。また、京急車と都営車の成田空港乗り入れが消滅、京成成田までの乗り入れも大幅に減少した。その翌年2007(平成19)年には、京急車の京成成田乗り入れが廃止となり、京成佐倉(回送で宗吾参道)までの乗り入れとなった。その一方で、印旛日本医大延伸開業と共に消滅していた京成車の北総線乗り入れが復活した。

また、高架化された京成船橋駅に、朝の下り2本を除くすべてのスカイライナーが停車を開始した。

2007(平成19)年3月18日には、ICカード「PASMO」を導入開始、同時に「Suica」との相互利用も開始した。

同年7月31日には、スカイライナーの利用客数が累計1億人に到達した。

15. 新ルートの開拓

京成電鉄において大規模なダイヤ改正が行われていた2002(平成14)年、新たな新線計画がスタートしようとしていた。以前議論されたものの動きが停滞していた、北総線を、一部区間では成田新幹線のために造られた路盤を活用し、成田空港まで延伸するルートだ。同年7月5日、成田スカイアクセス線にあたる路線の鉄道事業計画が認可された。そして、2006(平成18)年2月4日、ついに着工した。

16. 創立100周年 新時代へ向けて

2009(平成21)年2月14日の改正では、北総線内で特急と急行が、新規に東松戸駅に停車を開始した。

同年5月9日、ついに、3代目のスカイライナー車両となるAE形(2代目)が、日本車両(豊川)から京葉臨海鉄道千葉貨物駅まで甲種輸送された。その後、陸送で北総鉄道印旛車両基地に搬入、3600形3668編成による牽引で宗吾車両基地まで回送されている。

2008(平成20)年4月9日には、東京都千代田区にある帝国ホテルにて、上戸彩をゲストに迎えて新AE形車両の公式発表会が行われた。

2009年6月30日、京成電鉄は創立100周年を迎えた。これを記念して、3300形のうち3編成が、青電、赤電、ファイアーオレンジ塗装にそれぞれ塗り替えられた。特に青電車両は、京成上野始発京成金町行き(金町線内は各駅に停車)の臨時特急「創立100周年記念列車」で使用された。

同年8月27日には、AE形が初の本線試運転を、八千代台～東成田間にて実施した。9月には、成田スカイアクセス線経由の一般列車「アクセス特急」向けの通勤車両、3050形(3000形7次車)も、3600形3668編成による牽引でお目見えし、翌年1月には初の本線試運転を八千代台～東成田間にて実施した。

同年 10 月 3 日には、日暮里駅の下り線が高架化され、京成上野行きは従来通り地上ホーム、成田空港方面行きが 3 階の高架ホームとなった。成田空港方面のホームは、有料列車専用の 1 番線と、その他の一般列車用の 2 番線に分離された。

同年 12 月には、成田新高速鉄道の愛称が、「成田スカイアクセス」と決定した。

2010(平成 15)年 3 月、ついに成田スカイアクセス線の習熟試運転が開始された。



左：日暮里駅の新下り線ホーム



右：京成 3300 形リバイバルカラー車両

17. あと少し

成田スカイアクセス線や、新型車両の試運転も開始され、本格的に開業を控えた 2010 年 5 月 16 日、京急線京急蒲田駅付近の連続立体交差事業進捗に伴うダイヤ改正が行われた。この改正では、京急本線の平和島～六郷土手間と、京急空港線の大鳥居～京急蒲田間の上り線が高架化された。京急線内では、従来は羽田空港～品川方面のみで運行されていた急行が、羽田空港～新逗子(現：逗子・葉山)間でも運行を開始し、横浜方面との利便性を図ると共に、名称が「**→急行(エアポート急行)**」に変更された。日中は、羽田空港～新逗子(現：逗子・葉山)間に毎時 3 本設定された。また、京急川崎駅での日中の羽田空港方面列車と品川方面列車の増解結は廃止された。また、快特が金沢八景駅への停車を開始した。この改正より、**→快特**が京急蒲田駅を通過するようになったが、これについて、同駅の高架化工事の費用の一部を負担した大田区から反対運動が起こされ、話題となった。京成側では、日中の押上線急行が西馬込発着に統一されたほか、土休日夜に京急車の京成成田行きが 2 本設定され、このうち 1 本は京成線内で快特運転を行った。定期列車における京急車の京成線内快特運転は、後にも先にもこの列車が唯一となっている。

なお、この 2 か月後には、成田スカイアクセス線開業に伴うダイヤ改正が待ち受けているわけであるが、この改正は、京成側、京急側双方において、今後の空港アクセスを見据えた重要な改正であった。

京成側では、この改正のタイミングで、成田スカイアクセス線の試運転列車のダイヤを

盛り込んだものとして改正した。京急側では、同年 10 月の羽田空港国際線ターミナル駅開業に対応したダイヤとして改正した(開業までは全列車通過扱い)。そして、両社とも、社運を賭けたビックイベントに向けて、準備を進めていくのであった。

同年 7 月 5 日には、京成側でダイヤ改正が行われた。この改正は、従来朝夕のみ京成上野まで直通していた金町線を、新設された 5 番線を使用した終日線内折り返し運転に変更し、日中を中心に増発を行うためであった。これにより、成田スカイアクセス線列車が走行する余裕を確保した。京成本線側は、京成金町発着の列車が京成高砂発着となるのみで、それ以外の列車には変更はなかった。



高架化工事中の京急蒲田駅周辺(railf.jp より)

そして、ついにこの日がやってくるのであった。

18. 成田スカイアクセス線開業、京成新時代の幕開け

2010 年 7 月 17 日、ついに、成田スカイアクセス線(成田空港線)が開業した。

これに伴い、スカイライナーは、全列車が AE 形を使用する成田スカイアクセス線経由の列車となり、印旛日本医大～空港第 2 ビル間では在来線最速の時速 160 km で走行し、日暮里～空港第 2 ビル駅間を従来よりも約 20 分短い 36 分で運転するようになった。

また、京成本線経由で運行されている「モーニングライナー」「イブニングライナー」も、使用車両が AE100 形から AE 形に変更となった。このほか、日中、京成本線経由で京成上野～成田空港を結ぶ「シティライナー」が、AE100 形を使用して日中に運転を開始した。停車駅は、従来の京成本線経由のスカイライナーの停車駅に、青砥を追加したものであった。

成田スカイアクセス線を経由する一般列車「アクセス特急」「**➔**アクセス特急」も設定された。2 つの種別の違いは、都営浅草線内で**➔**快特運転をするか否かである。北総線区間は、京成高砂・東松戸・新鎌ヶ谷・千葉ニュータウン中央・印旛日本医大に停車し、新鎌ヶ谷以東で通過運転を行う種別が初めて登場した。新規開業区間の印旛日本医大以西は、すべての駅に停車し、印旛日本医大・今回新たに開業した成田湯川と、空港第 2 ビル・成田空港に停車する。

日中は、羽田空港～成田空港を 40 分毎に運転し、2002 年のダイヤ改正以来見られなかった、「空港間直通特急」が、完全に復活したこととなる。京急線内と都営浅草線内は**➔**快特運転を行うことで、停車駅は、羽田空港・品川・泉岳寺・三田・大門・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂・東松戸・新鎌ヶ谷・千葉ニュータウン中央・印旛日本医大・成田湯川・空港第 2 ビル・成田空港と、最小限に絞られている。しかし、成

田湯川～空港第2ビル間に新設された根小屋信号場にて行き違いを行うため、所要時間は京成本線経由であった以前の空港間直通特急と、大して変わらない結果となっていた。車両は、成田スカイアクセス線と京急線の一部区間において時速120km運転を行うことから、充満可能な車両は限定されている。

成田スカイアクセス線以外では、従来、羽田空港～京成佐倉間を運転していた系統が、西馬込～京成佐倉間に変更となった。また、京急車の京成本線京成高砂以東への乗り入れが消滅した(後に復活)。

京成線内では京成高砂～押上間のみ残存していた種別「急行」が廃止され、京成線全線から急行が消滅した(都営浅草線押上～泉岳寺間の南行と北総線は引き続き存在)。これにより、京成曳舟駅と京成立石駅に停車する優等列車がなくなった。ちなみに、現在、「急行」と名のつく種別が存在しない大手私鉄は、全国で京成が唯一である。

快速の停車駅に千住大橋駅が追加された。また、通勤特急の種別色が黄色から空色に変更された。京成線の「快特」は、「快速特急」に名称が変更された(都営浅草線と京急線では引き続き「快特」)。

京成線・北総線・芝山鉄道線で、駅ナンバリングが導入された。大手私鉄での駅ナンバリング導入は、当時は、東京メトロの全線のほか、大阪府・奈良県を走る近鉄けいはんな線に、相互直通運転を行う大阪市営地下鉄(現：Osaka Metro)中央線からの連番で導入されていたのみであった。

それから3か月、同年10月21日、羽田空港国際線ターミナルビル開業に合わせて、京急空港線の羽田空港国際線ターミナル駅が開業した。羽田空港を発着するすべての列車が停車することとなったが、ダイヤは予めこれを見越して作られていたため、ダイヤに大幅な変更はなかった。元の羽田空港駅は、羽田空港国内線ターミナル駅に改称された。また、同ターミナル開業に合わせて、同じく羽田空港へのアクセスを担う東京モノレールでも、天空橋～新整備場間に、羽田空港国際線ビル駅を開業させている。

こうして、空港アクセスの新時代が幕を開けた。



羽田空港国際線ターミナル
(Wikipedia より)



左：スカイライナー @北総線 大町
 右：アクセス特急 @京成曳舟

19. 予期せぬ事態

2011年3月11日、国内観測史上最大の東日本大震災が発生した。幸い、施設などに大きな被害はなかったものの、外国人観光客の減少などによるスカイライナーの利用客減少、東京電力の計画停電実施に伴う節電ダイヤ導入など、影響が出た。節電ダイヤでは、シティライナーの全便運休、千葉線と新京成線の直通運転中止、その他一部列車の行き先や両数に変更が生じた。シティライナーを除いて通常のダイヤに戻るまでは、かなりの時間を要することとなる。ちなみに、京急側では、節電ダイヤによって京急川崎～金沢文庫間の普通車が日中毎時9本から6本に減便されたが、これは今でもこのままとされている(代わりに羽田空港～新逗子間の✕急行を増発)。

20. さらなる改善

2012年10月21日の京急蒲田駅付近完全高架化に伴うダイヤ改正では、京急側でダイヤに大幅な変更が見られた。

日中1時間あたり、青砥・京成高砂・成田空港発着の✕快特が合計3本、印旛日本医大・印西牧の原発着の✕急行が3本・新逗子発着の✕急行が3本であった羽田空港発着の列車は、成田空港発着の✕快特が1～2本(40分毎)、青砥または京成高砂発着の快特が1～2本(40分毎)、印旛日本医大・印西牧の原発着の快特が3本、新逗子発着の✕急行が6本となり、品川方面～羽田空港間の列車は全て快特または✕快特となり、速達性が向上した。また、横浜方面～羽田空港間の列車も毎時6本に増発され、利便性が向上した。20分間隔で運行されていた✕快特は、40分間隔に半減され、京急蒲田駅の利便性は改善したものの、日中の品川方面✕急行が消滅したことから、青物横丁・立会川・平和島では日中の優等列車が消滅することとなった。代わりに、品川～京急蒲田間のみを走る普通車が毎時3本、運行を開始した(新型コロナウイルス感染拡大の影響で現在は運休中)。

日中の成田スカイアクセス線においてさらなる利便性向上が行われることとなった。従来は矢切で北総線普通列車を追い越していたアクセス特急は、新鎌ヶ谷での接続に変更さ

れた。これにより、新鎌ヶ谷駅にて北総線普通列車とアクセス特急の相互乗り換えが可能となり、都心方面～西白井・白井・小室・印西牧の原間の利便性が向上した。また、日中の根小屋信号場でのすれ違いが廃止され、日中のアクセス特急の羽田空港～成田空港の所要時間は、95分前後にまで短縮された。都営浅草線・京急線内の✕快特の種別色は、従来の緑色(快特と同じ色)から橙色(アクセス特急と同じ色)に変更された。シティライナーは、1日1往復のみと、従来と比べるとかなり減少し、京成上野～京成成田間のみの運転となった。



左：京急線内を快特として走る北総車 @京急本線 品川～北品川

右：羽田空港～横浜方面の✕急行 @京急本線 金沢八景

2013年9月7日、2020年五輪・パラリンピックの東京での開催が決定した。

2014年11月8日ダイヤ改正では、早朝成田発のLCC利用客向けのダイヤ改正が行われた。朝4～5時代に宗吾参道または京成成田を発車する成田空港行きが設定され、早朝便の利用客に対応した。また、前夜に空港入りし、翌朝まで空港の出発ロビーで待機する客向けに、京成上野23:00発のイブニングライナー成田空港行きを設定した。この列車の成田空港着は24時を過ぎており、京成成田～成田空港間の最終列車となっている。

設定より一貫して40分毎であった都営浅草線内の✕快特は、本改正で20分間隔に倍増された(京急線内は引き続き快特)。羽田空港～京成高砂間を運行していた系統を、都営浅草線内は✕快特、京成線内は快速特急に格上げしたもので、京成線では快特の設定後初めて、日中にも快速特急が運転されることとなった。

日中時間帯の沿線住民の利便性も向上した。京成本線上りの特急京成上野行きは、すべての列車が青砥にて快速特急またはアクセス特急の羽田空港行き(都営浅草線内✕快特)と接続することで、都心方面への所要時間が京成本線特急停車駅で最大10分短縮された。

シティライナーは、土休日のみの運転となった。

21. 別れの時

2015年2月28日、京成3300形車両が、京成上野発京成成田行きの臨時特急「成田山号」でラストランを行い、営業運転を終了した。同年3月22日には、後を追うようにし

て、3300形のリース車両である北総7260形が、京成上野～印西牧の原間の特急で1往復の営業運転を行い、その後、団体臨時列車として矢切～印西牧の原間を1往復し、引退した。

これらの代わりとして、3000形の3029編成と3030編成が導入された。3030編成の導入によって、3500形で最後まで定期で8両編成を組んで営業運転に就いていた編成が、元の4両と4両に分割され、最後まで残った3300形の2編成(3304編成と3344編成)を淘汰した。3029編成の導入によって、3700形の3738編成がリースされ、北総7800形の7818編成として営業運転を開始し、1編成のみの7260形を置き換えた。なお、7818編成は、2020年6月に青砥駅構内で発生した脱線事故の当該車両となっており、現在は高砂検車区にて休車札を掲げて留置されている。

3300形は、「京成顔」と呼ばれる前面形態を採用した最後の車両で、京成電鉄の発展に大きく寄与した車両であった。最後まで残った編成は、トップナンバー3301号車を含む3304編成と、ゾロ目3333号車を含む3344編成で、ラストランでは3301号車を先頭として、前(京成成田寄り)に3304編成、後ろ(京成上野寄り)に3344編成をつなげた8両編成で運転された。



左：3300形ラストラン 特別ヘッドマークを掲出
右：ゾロ目「モハ3333」

22.5 周年とその後

2015年7月17日、成田スカイアクセス線は開業5周年を迎え、記念切手の発売や、AE形1編成への記念ステッカー貼付が行われた。

2015年12月5日のダイヤ改正で、モーニングライナーとイブニングライナーが、京成船橋駅への停車を開始した。同駅では、乗車・降車共に可能となったことから、号車指定の定員制であった同列車が、完全に全席指定の列車となった。

通勤通学客向けの座席指定列車関連では、この改正で京急電鉄では平日朝に、「モーニング・ウイング号」を運行開始している。



左：京成船橋駅への停車を開始したモーニングライナー @大神宮下

右：新たに運転を開始した「モーニング・ウイング号」 @京急本線 立会川

なお、土休日に1往復のみとなっていたシティライナーは、同改正で定期運行を終了した。AE100形は定期運用を失ったが、年始の臨時シティライナーで、約1ヵ月後に再び走る事となる。

従来、京成高砂までは快速、京成高砂からは急行として運転されていた平日夕方以降の北総線方面の急行は、京成高砂まで普通として運転されるようになった。また、北総線では、平日夜間に都営浅草線方面から印旛日本医大行きの特急が新たに4本設定された。北総線で下り特急が定期的に運転されるのは初めてのことである。この中には京急車による列車も含まれており、京急車が北総線内を特急として走るのは初の事例。

このほか、2010年7月16日を最後に見られなくなっていた京急車の京成本線京成高砂以東での営業運転が、5年半ぶりに復活した。朝に三崎口始発京成高砂行き(品川まで特急、品川から普通)で京成本線に姿を現すと、京成高砂からは快速京成佐倉行きに種別行先を変更して京成佐倉へ、折り返して京成佐倉～西馬込間を1往復、その後は宗吾車両基地に一旦入庫した後、京成佐倉16:14発の快速三崎口行き(押上から特急)として、三崎口までロングランという、乗っても撮っても楽しい列車となった。

年が明け、1月には成田山新勝寺の参拝客向けに、シティライナーの臨時運行が行われた。12月の改正で定期運用を失ったAE100形が、再び本線上にて営業運転を行った。

しかし、2016年2月21日と28日に、AE100形引退記念ツアーが催行された。経路は当日まで秘密とされ、京成上野→京成小岩(21日) or 高砂検車区(28日)→八広→東成田(現在は使用が停止されたライナー専用ホーム到着)→京成成田→成田空港→宗吾参道と、過去にAE100形が営業運転を行った区間を走行した上、押上線にて初の営業運転を行うという、AE100形の最後を飾るにふさわしいツアーとなった。当日使用されたAE-138編成は、スカイライナー時代の「Skyliner」「AIRPORT EXPRESS」のロゴが復刻された。また、AE-161号車は、2代目スカイライナー車両としての功績から、現在も宗吾車両基

地に静態保存されている。



左：AE100 形引退記念ツアー

右：宗吾車両基地に静態保存される AE100 形

23. 平穏な期間

AE100 形が引退してから数年間は、平穏な日々が続いた。

2016 年 11 月 19 日のダイヤ改正では、元々は繁忙期の臨時列車として運転されてきた早朝の京成上野始発成田空港行きのアクセス特急が、定期列車として運転されるようになった。千葉線・千原線では、4 両編成の列車が大幅に減少した。また、運用面では、平日夜に 1 本、都営車の成田空港行きが復活した。

2017 年 1 月、3000 形 3033 編成の導入に伴い、3600 形 3618 編成が廃車となった。3600 形が廃車となるのは、これが初となる。その数週間後、3000 形 3034 編成の導入に伴い、3600 形唯一の 6 両編成であった 3668 編成が、中間 2 両を抜き 4 両編成へと短縮された。抜かれた 2 両は、3618 編成と同様、廃車となった。

4 両に短縮された 3668 編成によって、3500 形未更新車で唯一残っていた 3588 編成が、引退記念ツアーを行って引退し、廃車された。これによって、京成並びに関東大手私鉄から、日常的に種別を板で表示する車両が消滅したこととなる。

その数週間後には、北総 9000 形 9018 編成が引退記念ツアーを行って引退し、同形式は形式消滅となった。公団線の最初の区間の開業時から走る最後の形式で、千葉ニュータウンの発展に大きく寄与したことは言うまでもない。最高速度が時速 105 km であったことから、京急線内の快特運用においては扱いづらい車両であったようだが、「トマトサラダ」の愛称で鉄道ファンに親しまれていた車両であった。

置き換え用車両には、京成 3700 形 3748 編成が千葉ニュータウン鉄道カラーに変更され、同社の 9800 形 9808 編成となり、9018 編成を置き換えた。



左：3500 形未更新車の引退記念ツアー
右：4 両編成に短縮された 3668 編成



左：北総 9000 形 @京急空港線 穴守稲荷
右：北総 9800 形 @江戸川～京成小岩

2017 年 10 月 28 日のダイヤ改正では、夜間の空港アクセスが改善された。従来、北総線からの普通列車として運転されていた列車が、成田空港 23:00 発のアクセス特急に格上げされ、平日は金沢文庫行き、土休日は西馬込行きとして運転されるようになった。本線では、成田空港発京成津田沼行きの最終列車が、快速京成高砂行きとなり、京成船橋では東武アーバンパークラインの普通六実行き、京成八幡では都営新宿線の各停大島行きへの乗り継ぎが可能となり、終点京成高砂では、従来は青砥始発として運転されていた普通浅草橋行き最終列車を、京成高砂始発に変更した上で、数分の時刻繰り下げを行い、同列車からの乗り継ぎを可能とした。

2018年6月21日には、京成線～都営浅草線～京急線の相互直通運転が50周年を迎えた。各社1編成に記念ヘッドマークの掲出、記念スタンプラリーの実施、品川駅3番線にて「花電車」の展示が行われたほか、同年7月7日(土)・8日(日)・8月18日(土)・19日(日)には、臨時列車「城ヶ島マリパーク号」「成田山号」のリバイバル運転が行われた。土曜日の「城ヶ島マリパーク号」には京成3000形3038編成、「成田山号」には京急1500形1707編成が充当され、京成車は久里浜車両管理区で、京急車は宗吾車両基地でそれぞれ一晩を明かした。日曜日には、それぞれ前日とは逆の車両が充当され、自社線へと戻った。京成車の京急蒲田以南、京急車の京成佐倉以東での営業運転は久々で、京成車の三崎口駅への入線は2011年3月12日に東日本大震災翌日のダイヤ乱れで3051編成が入線して以来約7年振りとなった。



50周年 HM @京急本線 北品川▲



左：成田山号 @京急本線 金沢文庫



右：城ヶ島マリパーク号 @京急本線 金沢八景

2018年6月30日には、都営浅草線の新型車両5500形が、営業運転を開始した。当初は、西馬込～泉岳寺間限定運用であったが、9月3日より、泉岳寺以北と京成線・北総線への直通運転を開始、それから遅れること2週間、京急線にも直通を開始した。



左：京成線への直通を開始した 5500 形 @京成八幡～菅野

右：次駅表示も京成線では初

2018年12月8日の改正では、金町線と宗吾参道～芝山千代田間を除く京成線全線から、4両編成が消滅した。このほか、平日夕方以降に京成車の三崎口行きが、1往復限りだが23年振りに復活した。往路が青砥始発三崎口行き(押上まで普通、押上から特急)、復路が三崎口始発成田スカイアクセス線経由成田空港行き(品川まで快速特急、品川から特急)となっていた。アクセス特急が絡む運用ということで、3050形が主に充当されていたが、稀に3000形が充当されることもあり、1度だけ3700形も充当された。



復活した京成車による三崎口行き。押上までは普通、押上からは特急となる。

左：@四ツ木 右：@京急本線 青物横丁

24. 10周年に向けて

2019年4月、京成電鉄では16年ぶりとなる完全新規通勤型車両3100形と、同一設計の新京成80000形の概要が発表された。3100形は、1編成目となる3152編成が、7月24日～26日にかけて総合車両製作所(横浜)を出場し、京急本線金沢八景駅から宗吾車両基地まで、3600形3668編成による牽引で回送された。9月末には、2編成目となる3151編成が、日本車輛(豊川)から逗子まで甲種輸送され、夜間に京急逗子線を経由して総合車両製作所に搬入、狭軌用の仮台車から標準軌用の本台車に履き替え、3152編成と同様、3600形3668編成による牽引で宗吾車両基地まで搬入された。



左：京急線へと姿を現した 3600 形 3668 編成 @京急本線 品川

右：3668 編成に牽引され、宗吾車両基地へと向かう 3152 編成の上野方 3 両
@京急本線 品川

新京成 80000 形は、10 月初頭に 80016 編成が、日本車輛(豊川)から越谷貨物ターミナルへと甲種輸送された後、印旛車両基地まで陸送された。その後は、印旛車両基地に回送されていた N800 形の中に 2 両ずつ挟み込まれ、京成高砂・京成津田沼経由で夜間にくぬぎ山車両基地まで回送された。

同年 8 月には、10 月のダイヤ改正の概要が、京成電鉄、京急電鉄共に一部のみ発表された。京成電鉄では、スカイライナーのほぼ終日 20 分間隔での運転を行うことが発表された。これに伴い、9 年振りとなる AE 形の増備車 AE-9 編成が、同年 8 月 25 日～26 日にかけて、日本車輛(豊川)から越谷貨物ターミナルまで甲種輸送された。その後、北総鉄道の印旛車両基地まで陸送され、同基地にて編成を組み、夜間に宗吾車両基地まで自走で回送された。



左：AE-9 編成の甲種輸送 @東海道本線 新居町～弁天島

右：3151 編成の甲種輸送 @高島貨物線 東高島～桜木町

2019年6月30日には、京成電鉄創立110周年を迎えた。記念乗車券が発売されたほか、3000形、3700形、3400形の各1編成に特別ヘッドマークが掲出された。



9月中旬には、京成電鉄など各社で今秋のダイヤ改正の概要が発表された。京成電鉄では、スカイライナーの終日20分間隔化のほか、日中の優等列車の運行パターンが変更されることとなった。京成上野～成田空港間の特急と、西馬込～京成佐倉間の快速がそれぞれ20分に1本であった日中の本線優等列車は、京成上野～成田空港間の特急と西馬込～京成佐倉間の快速がそれぞれ40分に1本と、京成上野～京成成田間の快速特急と西馬込～成田空港間の快速がそれぞれ40分に1本に改められた。これにより、京成上野や日暮里では、日中の特別料金不要の成田空港行きが半減することとなった。このほか、京急側では、横須賀中央始発のモーニング・ウイング号の増発※や、夜ラッシュ時の下りウイング号の名称変更、土休日日中の一部の快特に座席指定車「ウイング・シート」設定が行われた。北総線では、平日夜に新鎌ヶ谷始発の列車が設定された。

昨年のダイヤ改正で話題となった京成車の三崎口行きは、本改正にて成田空港始発のアクセス特急に変更、区間も京急久里浜までに短縮され、三崎口行きはわずか1年で再び見納めとなってしまった。

10月上旬には、スカイライナーの利用者数が累計3500万人を突破した。

10月に入ると、14日には3100形の一般向け試乗会、その数日後には、3100形の報道陣向けの公開が行われた。ここで公表されたのは、3100形によって置き換えられる3050形は京成本線に転用し、アクセス線用として残る3050形も、3100形に合わせたオレンジ色が主体のデザインへと改められるということであった。

10月中旬には、スカイライナーの大増発を記念して、AE形を使用したミステリーツアーが運行された。同列車は、AE形としては初めて、押上線と千葉線への入線を果たした。

8月のダイヤ改正発表から、京急線内の脱線事故や巨大台風、豪雨などがあり、新車の搬入スケジュールに影響が出た会社もあったが、ついに、10月26日のダイヤ改正を迎え、スカイライナーは終日20分間隔で運転を開始、新型車両3100形も営業運転を開始した。

12月初頭には、最後まで旧塗装として残っていた3051編成が運用を離脱し、3050形はすべて新塗装または通常の3000形と同様の塗装となった。

※増発されたモーニング・ウイング1号は、同年9月7日に神奈川新町～仲木戸(現：京急東神奈川)間にて発生した踏切事故の影響で、新1000形1137編成が使用停止となったことから、車両不足が発生し、12月2日までは運休となっていた。

25. 暗黒期からの10周年

20分間隔で運行を開始したスカイライナーだが、本領を発揮した期間は、少しの間のみであった。中国の武漢市より世界中に感染が拡大した、新型コロナウイルスの影響は、京成電鉄にも響いた。1月中旬には、日本国内にて初の感染者が確認され、その後、日本国内でも世界各国でも感染が拡大し、国をまたいだ移動には制限がかかるようになった。2月頃から、インバウンドは減少の一途を辿り、4月頃にはほぼ皆無となってしまった。3月中旬には、東京五輪・パラリンピック1年延期が決定した。4月7日には、関東や関西など7都府県に緊急事態宣言が発令された。20分間隔に大增発したのも虚しく、乗客は各列車ともまばら。乗客0人のスカイライナーも走ったようである。

そんな中で、4月11日より、スカイライナーの一部列車が、青砥駅に停車するようになった。押上・都営浅草線方面への乗り継ぎ利便性を図るためというのだが、実際は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で減少した乗客を、少しでも取り戻したいということなのだろう。5月1日より、スカイライナーの一部列車運休が始まった。日中20分毎から40分毎に減便され、成田スカイアクセス線開業前のスカイライナーの本数に逆戻りしたようなものである。5月25日に首都圏と北海道の緊急事態宣言が解除された現在も、スカイライナーの減便措置は続いており、青砥停車列車も、日中にも設定されるようになった。

7月17日、成田スカイアクセス線は、開業10周年を迎えた。本来であれば、東京オリンピックの開会式を約1週間後に控え、スカイライナーも大繁盛だったのであろう。なんとも悔やまれる状況ではあったものの、なんとかして10周年を盛り上げようと、感染防止対策を取りつつ、様々なイベントが行われた。AE形、3050形、3100形の各形式に記念ヘッドマークが掲出され、AE形のヘッドマークは、AE形車両のデザインも担当した山本寛齋氏が担当した。このほか、記念乗車券の発売や、AE形を使用したミステリーツアーも行われた。

7月初頭、3600形の3658編成が営業運転を終了し、3688編成が検査入場に合わせてリバイバルカラー化と、6両編成への短縮が行われた。これにより、3600形の8両編成は全て営業運転を終了し、特急や快速特急などで走ることや、都営浅草線への直通も見納めとなった。

同年 8 月 1 日には、「懐かしの京成電車ツアー」が開催された。京成上野駅から空港第 2 ビル駅までは、3500 形の 8 両編成で成田スカイアクセス線経由で移動、空港第 2 ビル駅から東成田駅まで徒歩で移動した後、リバイバルカラーとなった 3600 形 3688 編成で八千代台駅まで移動して解散という、なんともアツイツアーとなった。このツアーで、3500 形は成田スカイアクセス線にて初の営業運転を行った。これに先立ち、数日前には、成田スカイアクセス線にて夜間試運転を行った。



左：3050 形の記念 HM 車両 @京急本線 生麦

右：3100 形の記念 HM 車両 @京急本線 北品川



左：リバイバルカラーとなった 3600 形 3688 編成 @船橋競馬場

右：印旛日本医大を出発し、成田スカイアクセス線へと踏み込む 3500 形
@成田スカイアクセス線 印旛日本医大～成田湯川

成田スカイアクセス線開業から 10 周年を迎えた直後の 2020 年 7 月 21 日、ファッションデザイナーの山本寛斎氏が、急性骨髄性白血病により、76 歳で死去した。山本寛斎氏

は、京成電鉄 AE 形車両のほか、現在の京成電鉄の制服、AE 形の各種ヘッドマークのデザインも手掛けた。死去直前にも、スカイアクセス線開業 10 周年ヘッドマークのデザインも手掛けた。心よりご冥福をお祈りいたします。

最後に

というわけで、書きたいことを書いてきた結果、気がついたら 50 ページにまで到達していました…。

空港アクセスの歴史と共に、近年の京成電車を振り返ってみましたが、色々調べてみると、いろんなころがあるもんですね。今では考えられないようなことが当たり前のような時代だったりとか。成田空港へは 2 つのルートがあり、スカイライナーは時速 160 km で走り、羽田空港や千葉ニュータウンに直通列車が走り、都営浅草線でも優等列車が走り、京成船橋駅や京急蒲田駅は立派な高架駅で…。挙げるとキリがないのでこれくらいにしておきますが、つくづく、「便利になったなー」と感じると共に、「こんな時代に通学してみたかったなー」とも思います。笑

私自身も、京成線の朝ラッシュ時の上り快速特急で通学していますが、入学当初は、3000 形とか 3700 形とかが来ようもんなら、朝から気分がよかったわけですよ。発車時もガクガクして、乗り心地も大して良くない 3600 形が当たり前だったんですからね。それが今は、フリー Wi-Fi が使用できる 3000 形などで当たり前のように通学できる、3600 形はもう来ない。快適ではあるけれど、やっぱり、どこか寂しいんですよね。揺れる車内で爆睡したり、試験勉強をしたり…。そんな何気ない日常の一コマにも、3600 形の乗り心地が関係していたんじゃないのかなー、と。

長々と書いてきましたが、「鉄道」というものは、我々の日常生活に、深く関係しているように感じます。私は、中一の頃の停車場にも、京成電鉄についての記事を書かせていただきました。それから毎年、執筆を重ねてきました。そして、鉄研を引退する今年、締めくくりとしてもう一度、京成電鉄についての記事を書こうと思い立ち、この記事が執筆するに至りました。4 年前と比べても、色々変わっていて、時代の流れと、自分自身が年を重ねているのを感じましたね。今まで通学、通塾、私用での外出、趣味など、さまざまなシーンでお世話になってきた路線について、ここで記事として書くことができ、良い締めくくりになったのではないかと思います。

新型コロナウイルス流行という、大変な状況下ですが、一刻も早く事態が収束し、元通りの世の中が戻ることを祈って、この記事を締めさせていただきます。ここまでお読みいただき、本当にありがとうございました。

参考文献

Wikipedia 各項

京成電鉄ホームページ

京浜急行電鉄ホームページ

京成時刻表 各号

京急時刻表 各号

京成電鉄のひみつ (PHP 研究所)

京成電鉄の世界 (交通新聞社)

日本の私鉄 京成電鉄 (バーゲンブック)

京急電鉄の世界 (交通新聞社)|



おまけ

～ありがとう、3600形8両編成～

