

## 京急を走った都営車

京急電鉄では、1968年から都営浅草線との直通運転を開始し、2018年で50周年を迎えた。

のちに京成電鉄をふくめた国内初の3者相互直通運転も行われた。

なお、1991年に京成車が京急線に乗り入れてくるまでは、

京急線には都営車しか直通してこなかった(年末年始の臨時列車などをのぞく)。

京急沿線住民にもなじみが深い都営浅草線の車両を振り返ってみよう。



**5000形(1968~1995)**

1960年の都営浅草線(当時は1号線と呼ばれていた)開業にあわせて登場した車両で、1968年6月21日の京急・都営直通運転から京急線に乗り入れてきた。当初は京浜川崎(→京急川崎)までの運用が中心であったが、のちに逗子線にも直通してきている。写真は旧塗装で1981年からはじまった車体更新にあわせてアイボディに赤帯を巻いた塗装に変更されている。京急線には1995年の廃車まで直通をしてきており、1988年に京急が冷房100%化以降は、京急線内を走る唯一の非冷房車であった。1995年に全車引退したが、東京消防庁消防学校の訓練用施設として同校地下に置かれている。六浦～神武寺 1981年10月 南雲康夫



**5000形(1976~1999)**

5000形の増備車として登場したセミステンレス車両で、“5200形”などとも呼ばれていた。外観上は大きく異なるものの、走行機器類などは5000形と同性能であった。京急線へは5000形とともに乗り入れていたが、1999年7月31日の京急白紙ダイヤ改正で、逗子線直通のD急行が廃止され、それとともに基本的に5200形は京急線への直通運転を廃止した(ダイヤ乱れ時などをのぞく)。その後は泉岳寺～西馬込間など、都営地下鉄線内でもおもに使用された。2006年まで使用されたのち、京急ファインテック久里浜事業所で解体されている。写真は、そのときの回送の様子。堀ノ内 2006年12月20日 写真/高野洋一



**5300形(1991~)**

5000形置き換え用として1991年に登場した車両。1997年まで増備が続き、最後の1本のみは京急線直通にそなえ120km/h走行対応となっている(ほかは110km/h)。京急線内では、羽田空港直通列車・逗子線直通急行をはじめ、三崎口までのT特急、新逗子～羽田空港間のエアポート急行など、京急線内で幅広く活躍をしている。しかし、2017年末に後継車5500形が搬入され、2018年から営業を開始すると5300形は追われる身となり、2018年7月27日に5301編成が運用を離脱、8月1日に京急久里浜工場へ廃車回送されている。今後、2021年度までに全車が引退する見込みである。平和島 2010年12月12日 写真/上野弘介



**5500形(2018~)**

2017年末に搬入され、2018年から営業運転を開始した都営浅草線の最新鋭車両。総合車両製作所のステンレス車両のブランド・sustina(サスティナ)を採用している。2018年6月30日から営業運転が開催され、当初は泉岳寺～西馬込間のみで運用されていた。京急線への直通開始は2018年9月18日からである。最高運転速度は120km/hで、今後5300形より幅広い活躍も期待できそうだ。当初は5501編成のみの投入計画であったが、計画変更により2021年度までに27編成の大量増備が行われることとなった。写真は京急線内における2回目の試運転の模様だ。県立大学～堀ノ内 2018年6月1日 写真/南雲康夫

( )内は京急線内での運行期間を示す