



京急ファインテック久里浜事業所に向かう際、金沢検車区では3泊した。回送は2編成4両まとめて行われている。金沢検車区 2013年11月12日 写真/高野洋一

京急を走る電気機関車

京急に電気機関車がないのは、みなご存じのとおりだ。しかし、これまで機関車が走った経緯はいくらかはある。古い例では、戦後すぐのころ羽田空港を占領した米軍向け輸送のため空港線の片側の線路が1067mm化され蒸気機関車が走っていたし、1997年までは大師線小島新田(大師線部分廃止前は桜本)～鈴木町間の下り線が3線化され1997年までディーゼル機関車によって味の素向けの貨物列車が、大師線終車後に運行されていた。また、総合車両製作所で新造された車両は、金沢八景～神武寺間を総合車両製作所所属のディーゼル機関車によって、輸送さ

れている。これは今日でも深夜帯ながら比較的日常的にみられる光景だ。

これらは比較的有名な、“京急線を走る機関車”だが、いずれも京急は線路を貸すだけで、味の素向け貨物列車は神奈川臨海鉄道の運転士が担当し、総合車両製作所への入出場は総合車両製作所の社員が機関車を運転する。そんななか、京急線内を京急の運転士の手によって運転された電気機関車が存在する。それは都営浅草線用のE5000形電気機関車だ。この機関車は、都営大江戸線用の車両を馬込車両検修所に入出場させるときの牽引車として新造されたものである。ちゃんと車籍を有して

おり、C-ATSなどの保安装置も持っている本格的な機関車である。

さて、このE5000形だが、通常は汐留～馬込車両検修所間で走っているが、2013年11月から翌年1月にかけて施工された最初の全般検査は、京急ファインテック久里浜事業所が担当した。そのため、泉岳寺～京急ファインテック久里浜事業所(久里浜工場)間で自走回送が行われている。京急線内では選抜された京急の運転士が運転し、都営地下鉄の職員が添乗する形で回送された。

なお、余談だが、E5000形の主回路は、京急1000形・3～5次車と同じものが使われている。



神奈川新町で小休止するE5000形。運転は京急の乗務員が行っている。神奈川新町 2013年11月9日 写真/高野洋一



大江戸線に入る関係で車体は小振りとなっているE5000。その分集電装置が高々と上がる。馬込車両検修場 2017年11月8日 写真/編集部