

京急新1000形 1890番台について

中等 Y.K

皆さんは2021年に登場した京急新1000形 1890番台「le ciel」をご存知だろうか。この記事では、この車両についての解説をしたいと思う。



1. 主な運用形態

この車両は主に京急本線、京急逗子線、京急久里浜線、京急空港線で運用されている。さまざまな種別の運用をこなせる車両で、普通列車として運用される場合と、「特急」、「快特」、「エアポート急行」、朝の「モーニング・ウイング号」などの優等種別として運行される場合がある。

1890番台の車両は現在5編成運用されているが、ほとんどの編成で、朝には「特急」、「快特」での運用をして、その後(多くの場合)金沢文庫へ向かい、他の種別になるという運用が多いようだ。「普通」で運行される場合は浦賀、神奈川新町、品川、金沢文庫行きとして行路が組まれているが、あまり運行されることは多くない。「普通」で長距離を走るというよりも、優等種別としての運行、行路が終わる駅から、また別の種別の運行、行路が始まる駅に向かう時に短距離で普通として運行されることが多いようだ。

この列車が一番活躍していると筆者が思う種別は、「エアポート急行」だ。「エアポート急行」はその名の通り羽田空港を発着する急行で、他の4両編成の車両と連結し、8両編成で運行される。そのほとんどが逗子・葉山行きになることが多い。金沢文庫を昼過ぎに「普通」として出発し、逗子・葉山に到着。逗子・葉山を羽田空港行きとして出発、京急蒲田で折り返し、羽田空港へ。羽田空港から折り返し、京急蒲田を経由して逗子・葉山に向かうダイヤとなっている。



この1890番台は「ウイング号」として運行される行路が1、2行路用意されている。この車両の最大の特徴であるL/Cシートが転換されるのはこの「ウイング号」としての運用しかなく、クロスシートとして運行されることが少ないのは残念だ。

2. 1890番台の車両について

この1890番台は、今までの京急新1000形とは明らかに異なっている点がたくさんある。

2-1 外装

まず外装が他の次車と大きく異なっている。

塗装は5次車で一度途絶え、6次車から16次車まではラッピングだったが、17次車で復活した全面塗装となっている。

1890番台は20次車、21次車(20番目、21番目に製造されたグループということ)だが、15次車をベースとした車体となっているため、前面の下の方がすぼまっていて、真ん中に貫通扉がある形状になっている。このため、1890番台同士だけでなく、1800番台とも幌をつなげられるようになっている。(写真は1800番台。)

白い帯の下の方にある通過標識灯、尾灯は今までに京急車にはなかった、とても小さなLEDライトになっている。フルカラーLED になっていて、先頭車両になるときは電球色、最後尾車両になるときは赤色に点灯するようになっている。ライトがとても小さく見えるのは、今までの車両のライトが通過標識灯と尾灯が別々のライトになっていて、それぞれが大きいものだったからだろう。

前照灯は新1000形1次車の頃から変わらない、行先、種別表示器の横という配置で、電球色LED になっている。車内には京急初の試みとなる車内のトイレが2号車と3号車に設置されたことにより、窓がなく、スペースができたため、公募で決まった「le ciel」のロゴマークを掲出している。なお、1893編成はブルーリボン受賞号のため、特別なロゴが施されている。トイレによって窓が塞がっているところが2両連続しているのはあまり見たことがないので、少し不思議に感じた。

側面の行先表示器はフルカラーLED で、他の車両よりも大きなものになっており、行先、種別に加えて次駅の案内、多言語での表示をすることができる。



2-2床下機器

他の形式と同じく、先頭車、後尾車がクモハ(運転台付きモーター車)になっている。中間2両がサハ(付随車)になっているが、2号車にはパンタグラフ、コンプレッサー(空気圧縮機)、その反対側にはコンプレッサーで作った空気を溜めておく空気タンクが6、7本、さらにはインバーターまで載せられており、クモハよりもサハの方が床下の密度が高くなっているという現象が発生している。(他の会社の車両は付随車にはあまり機器を載せていない。)

積んでいるインバーターは東洋ハイブリッド sic-vvfv だ。今までの IGBT インバータよりも大きな電圧をかけても壊れにくく、熱による損失なども少なくなり、さらに小型軽量化を実現した。このような利点があったことから、この素子が採用された。

2-3 内装

まず、内装で一番特徴的なのは、京急で初となる L/C シートだろう。L/C シートというのは別名デュアルシートとも呼ばれ、ロングシートとクロスシートを切り替えることができる座席のことだ。写真の座席が普通の通勤電車と違い、2つずつの席に分かれているのがわかるだろうか。この2つずつの席が回転して、特急列車のようなクロスシートに転換できるのだ。しかし、前述したように、この座席を回転して、クロスシートの状態で運用する列車はほとんどなく、今後、この座席がどのように使われていくのかも気になるところだ。



1890番台は、今までの2100形、600形と同じく、乗務員室の後ろに前面展望席が用意されており、座りながら運転士気分を味わえる。この席は回転せず、必ず乗務員室側に向いて座ることができる。

1890番台は、羽田空港第一・第二ターミナルで最後尾車両になる。エアポート急行逗子・葉山行きのおすすめの乗り方としては1890番台の連結面ではない方向(羽田空港第1・第2ターミナルで最後尾車になっている車両)に乗ることだ。そうすれば、京急蒲田で進行方向が変わって、1890番台の車両が先頭車になり、前面展望を楽しむことができる。



車内の LCD 表示器は今までのものよりも横に少しだけ長くなっていた。(上が1890番台、下が5次車のもの。)

また、行先表示や、上の灰色の部分に影が付き、立体的な表示になっているのも一つのポイントだ。

LCD 表示器は二つ備えているものと、一つだけ備えているものがあるが、二つ備えているもの

同士で比べてみると、隣の LCD との間が狭くなっている。また、今までのように LCD での広告は出さず、一つは日本語の案内、もう一つは英語、中国語、韓国語での表示となっており、外国人旅行者などにも優しい仕様になっている。



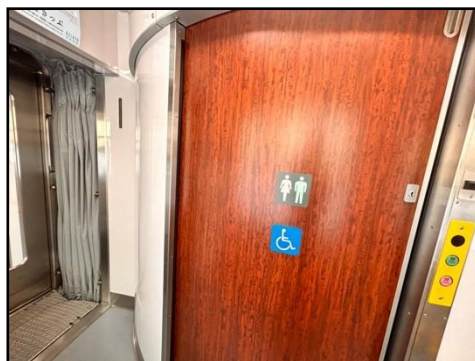
前面展望席には横には、とても細長い窓がある。この窓は、2100形、600形にもあるが、この1890番台よりはずっと大きく、外の景色も見やすいのだが、なぜこの車両はこれほどまでに狭い窓をつけたのだろうか。

京急によると、「展望席の横全てが壁だと閉塞感を与えてしまう。しかしこの窓があり光が差し込むことによって、閉塞感を緩和できる。気持ちよく京急のダイナミックな走りを見てもらいたい」という願いで設置したそうだ。私も乗ってみたが、確かに窓があるかないかで、かなり印象が変わっていた。(左が2100形、右が新1000形1890番台。)



中間車2両には、外装のところでも話した通り、2号車、3号車で向かい合ってトイレが並んでいる。

2号車についているトイレは男女兼用、車椅子も入れる多目的トイレ。扉の脇に半自動ドアボタンのようなボタンがついており、車椅子などの方も開けやすくなっている。



3号車についているトイレは、男性専用の小便器のあるトイレで、手動の引き戸となっている。

これらのトイレがついたことにより、床下には2号車、3号車それぞれにトイレタンクがついていた。



3. まとめ

このように、京急新1000形1890番台は、車内トイレ、ロングシートとクロスシートを切り替えられる L/C シートなどの新しい試み、前面展望席の復活など、さまざまな試みの詰まった車両だ。この記事で伝えきれなかったことはまだまだたくさんあると思うので、皆さんも実際に乗ってみてほしい。そのついでに逗子海岸や浦賀などに小旅行に行くのもいいかもしれない。

なお、この車両はなかなか遭遇しづらいので、運行情報検索サイト、京急ホームページなどでその日の運行を調べてから乗りに行くことをお勧めする。