

京王線大解剖

鉄道研究部 2年 HIRO

1. はじめに

京王線とは、京王電鉄が運行する新宿～京王八王子を結ぶ路線です。また、同社の井の頭線以外の路線を総称して“京王線”と呼ぶ場合もあります。

今回は、後者の定義に従い、京王電鉄の井の頭線以外の路線に関することを紹介したいと思います。

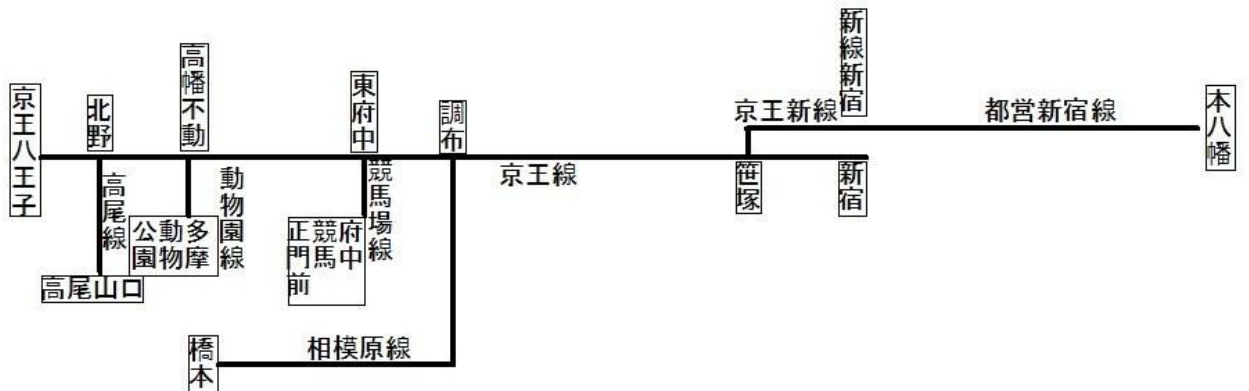
2. 概要

京王線は、以下の6つの路線から成ります。

- ・京王線 新宿～京王八王子
- ・京王新線 笹塚～新線新宿（戸籍上は京王線の扱い）
- ・相模原線 調布～橋本
- ・競馬場線 東府中～府中競馬正門前
- ・動物園線 高幡不動～多摩動物公園
- ・高尾線 北野～高尾山口

また、新線新宿駅経由で、都営新宿線本八幡まで相互直通運転をしています。

簡単な路線図を載せておきます。



3. 車両

現在、京王線では4種類の車両が活躍中です。

・ 6000系電車

6000系は、1972年に登場した車両です。1991年にかけて304両が製造されました。京王線で初めての20m級4ドア車両で、混雑緩和につながりました。

また、一部の車両は都営新宿線直通に対応しており、都営新宿線内でも見ることができます。

また、1991年に登場した20両は5扉車です。ドア数が多くすることにより、乗降時間短縮を目指したのですが、4扉車と乗車位置がずれてしまうため、逆に乗降時間がかかり、10両は4扉に改造されてしまいました。また、4両はワンマン改造、ラッピングを施し、動物園線内運用に就いています。

あまった6両は、相模原線内運用などについていましたが、現在では廃車されています。

現在在籍する車両は、8両編成×4本、2両編成×8本、元5扉車10両(5+5)編成1本、動物園線用5扉4両×1本、都営新宿線直通用10(2+8)両×5本です。



京王電鉄では、2010年度までに全車両のバリアフリー化と省エネルギー化を実施する予定のため、それまでに6000系は廃車される予定です。

・ 7000系電車

1984年に登場した車両です。1996年にかけて190両が製造されました。京王で初めてステンレス車体を採用しました。制御機器などは6000系と同じです。都営新宿線には直通できません。

現在在籍する車両は、10両(6+4)編成5本、10両貫通編成5本、8両編成10本、2両編成5本です。

前述のとおり、京王電鉄では、2010年度までに全車両のバリアフリー化と省エネルギー化を実施する予定です。そのため、7000系は順次更新工事を行っています。

更新工事の内容は、編成によって異なりますが、座席の変更、車椅子スペース新設、ドアチャイムの設置、ドア上のLED式案内表示機新設、制御装置の更新（VVVF制御装置へ改造）、窓のUVカットガラス化などです。

現在工事中の編成は、フルカラーLED化、ドア上液晶ディスプレイ設置なども行われるようです。



・ 8000系電車

1992年に登場し、1999年にかけて、244両が製造されました。京王線の看板車両であり、京王といえばこの形式を思い浮かべる人も多いと思います。

京王で初めて製造時からVVVFインバーター制御を採用しています。

車体は7000系と同様ステンレス製で、京王で唯一側面上部にも帯があります。

行き先表示機は、現在順次フルカラーLED式に交換しており、視認性が向上しています。

全車両が車内ドア上にLED式案内表示機を搭載しています。

現在在籍する車両は、10両(4+6)編成14本、8両編成13本です。



・ 9000系電車

2001年に登場した車両です。現在京王線で最も新しい車両であり、今も製造が続いています。

ステンレス車両なのは8000系と同じですが、側面のビード（横に長いでっぱり）がなくなり、ドアの部分に縦に溶接線が入っているのが特徴。この構造は日車ブロック工法と呼ばれ、日本車両製の最近の車両は、他社含めこの構造です。

8両編成と10両編成があり、10両編成は都営新宿線直通に対応しています。

また、8両編成は6000系の2両編成と連結が可能で、朝ラッシュ時はほとんどの編成が、昼～夜は多くて1編成が10両編成で運用に就きます。

車外の行き先表示機は、8両編成が3色LED、10両編成がフルカラーLEDです。

10両編成の一部編成は、車内のドア上に液晶ディスプレイを設けています。従来に比べ、格段に情報量が増えました。日本語や英語だけでなく、中国語、韓国語での表示も行います。それ以外の編成は従来通りのLED式案内表示機です。



4. その他の特徴

・ 運賃

井の頭線含む京王電鉄の運賃は、日本でもトップクラスの安さです。相模原線は加算運賃がありますが、それ以外では、安いといわれる東急などよりも安いのです。右の表が運賃表です。

たとえば、40kmの運賃で比較すると、東急は360円、西武は420円なのに対し、京王は350円です。

0 - 4km	120	20 - 24km	270
5 - 6km	130	25 - 30km	310
7 - 9km	150	31 - 36km	330
10 - 12km	170	37 - 43km	350
13 - 15km	190	44 - 48km	370
16 - 19km	230		

・スピード

京王線の最高速度は 110km/h で、これはかなり早い部類に入ります。関東私鉄では、つくばエクスプレス、京急について 3 位のスピードです。しかも、京王はもともと路面電車であり、かなりカーブがあります。この状態で 110km/h を出すと、スピード感がかなりあります。(まあ、同じく路面電車だった京急には負けますが)

・ダイヤの複雑さ

京王のダイヤは、かなり過密なことで有名です。種別が 6 種類あり、あらゆる路線から新宿に電車が走っています。たとえば、朝ラッシュ時は明大前駅に 1 時間 30 本もの列車が来ます。しかも明大前駅は 2 面 2 線という、上り下りそれぞれ 1 本しか線路がない構造のため、明大前駅手前では電車の大渋滞がおきます。時には隣の下高井戸駅まで電車が詰まることも…。

また、新宿駅は線路が 3 本しかなく、電車がかんりの頻度で発着します。京王新線～都営新宿線に直通できる車両が限られているため、電車を逃がすこともできません。

平面交差があり、線路的に制約のある調布駅では、同時進入、同時発車などが日常的に見られます。

5. おわりに

簡単ですが、京王線について紹介させていただきました。これを読んで、少しでも京王に興味を持ってくれると幸いです。

なお、データは 2008 年 9 月現在のものを使用しています。また、データについては万全を期していますが、実際とは異なるものがある可能性もあります。特に、6000 系の在籍数、7000 系の更新工事の状況は時が進むにつれて変化しますので、実際のものとは異なる可能性があります。

最後までお読みいただきありがとうございました。