

1922年

デハ1形

定員64人 全長11,370mm 全幅2,540mm



【デハ1形→モハ1形】1923年の目黒蒲田電鉄の目黒〜丸子（現・沼部）間の開業において導入された木製のボギー車。車体は二重のモニター屋根を麻布張りとし、たんざく張り外板は茶色塗装である。中央で運転するようになっていて、扉は両端にあり、手動式2扉で乗務員用の扉はなかった。台車はブリル製、当初はトロリーポールで直流600Vを集電し、直接制御器で48kW（65馬力）2個のモーターを装備していた。

1931年

モハ510形

定員120人 全長 17,040mm 全幅 2,743mm



【モハ510形→デハ3450形】1931年から1936年に目蒲電鉄・東横電鉄合わせて50両が量産されたモハ510形が前身で、東京急行電鉄成立後にデハ3450形となった。軸受にベアリングを使用した小型軽量モーターを採用、当初は前面非貫通・片隅式両運転台だが、その後の車体更新などによりバラエティーに富んだスタイルとなる。1989年の旧3000系列引退時まで活躍し、現在は電車とバスの博物館に当時の姿に復元した車両と、廃車時の姿のままカットボディとなった車両が保存されている。

1925年

デハ100形

定員110人 全長16,000mm 全幅2,720mm



【デハ100形→モハ100形→デハ3100形・サハ3100形】1925年に東京横浜電鉄が丸子多摩川〜神奈川間の開業時に導入した車両で、半鋼製の16mボギー車で手動式3扉と大型化された。運転室との仕切りは鉄パイプをH型に組んだもので「Hポール」または「H棒」と呼ばれた。最初の5両はトロリーポールとパンタグラフを付けたが、その後はパンタグラフのみとなり、各軸に56kW（75馬力）のモーターが付けられた。牽引力もモハ1形の2倍となった。

1936年

ガソリンカー・キハ1形

定員116人 全長17,720mm 全幅2,700mm



【キハ1形】1936年に変電所の強化を待たずに輸送力増強を行う目的で、8両が導入されたガソリンカー。電化された鉄道においては極めて特異な存在であった。当時流行の流線形デザインを採り入れたスマートな車両で、東横線の急行に使用されたが、戦時下の燃料統制などで活動期間は3年間と短く、五日市鉄道（現・JR五日市線）と神中鉄道（現・相模鉄道）に譲渡された。

1927年

デハ200形・デハ300形

定員140人 全長17,120mm 全幅2,740mm



【デハ200形・デハ300形→デハ3150形・デハ3200形】1927年に製造された車両で、当時のメーカーである川崎造船所の標準的な外板全鋼製車体である。東京急行電鉄成立時にデハ3150形・3200形に改番し、全線で活躍した。戦災により他形式に改造されたり、荷物電車デワ3040形に改造された車両もあった。

1936年

モハ150形・サハ1形

定員130人 全長15,900mm 全幅2,740mm

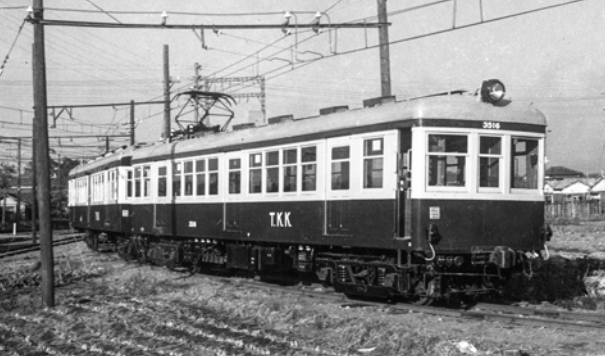


【モハ150形・サハ1形→デハ3300形・サハ3350形】目蒲電鉄・池上電鉄が鉄道省の払い下げを受けた木造車両を鋼体化した車両で、当時としては珍しい付随車（モーターを持たない中間車）もあった。東京急行電鉄ではデハ3300形・サハ3350形となり、車体長16m程度と小さいこともあって1975年から廃車されていった。一部はグループ会社である上田交通（現・上田電鉄）に移り、1986年まで使用された。

1939年

モハ1000形

定員130人 全長17,040mm 全幅2,740mm



【モハ1000形→デハ3500形】1939年に東横電鉄で22両が製造されたモハ1000形で、東京急行電鉄成立によりデハ3500形となった。当初から大きな窓を持ち、国産の電動カム軸式制御器を採用し、標準軌への改造を想定した台車を装備するなど、先進的な車両であった。戦後は車体更新が行われ、張り上げ屋根、前照灯のシールドビーム2灯化などによりその姿を大きく変えた。晩年は目蒲線・池上線で活躍し、1989年に引退した。

1942年

クハ3650形

定員130人 全長16,960mm 全幅2,740mm



【クハ3650形→デハ3650形】東京急行電鉄成立後にクハ3650形として6両が新造され、当初連結を予定していた電動車は空襲の被害が大きかった井の頭線に転用した。戦後は連合車専用区画を持つ車両として整備された後、電動車化されデハ3650形となった。1970年代の更新により張り上げ屋根化等が行われ、池上線に長く在籍し1989年の旧3000系列終焉まで使用された。

1948年

デハ3700形・クハ3750形

定員130人 全長17,840mm 全幅2,740mm



【デハ3700形・クハ3750形】戦後の車両不足を補うため、1948年に「運輸省規格形電車」として20両が製造された。当初弱め界磁直並列制御を装備して高速運転に対応した。その後の標準サイズとなった17m級車体であった。車体更新なども行い1980年まで活躍したが、ほかの3000系列より一足先に引退。その後名古屋鉄道に譲渡され、大手民鉄間の車両譲渡として話題となった。

1948年

デハ3600形・クハ3670形・クハ3770形

定員130人 全長16,800〜18,800mm 全幅2,740〜2,895mm



【デハ3600形・クハ3670形・クハ3770形】戦後の車両不足により、1948年から旧国鉄の車両払い下げを受け登場した形式。旧車体利用車・車体新製車など形態もさまざまで、それまでの東急の車両よりも若干大きく、当初は東横線・目蒲線で使用された。その後旧車体利用車は全金属製の標準車体に生まれ変わり、一部車両は伊豆急行線に貸し出されたり、こどもの国線専用車になった車両もあった。

1952年

クハ3850形・サハ3370形

定員130人 全長 17,840mm 全幅 2,740mm



【クハ3850形・サハ3370形】1952年に登場した制御車（モーターなし運転台付き車両）で、川崎車輛と東急横浜製作所（後の東急車輛製造、現総合車両製作所）で製造された。端正なデザインと乗り心地の良さに人気があった。その後車体更新によりデハ3500形同様の張り上げ屋根化などが行われ、また一部車両は中間車化されサハ3370形となり、それまでの旧3000系列が通常営業から引退した1989年まで使用された。

1953年

デハ3800形

定員130人 全長17,840mm 全幅2,740mm



【デハ3800形】東急横浜製作所で新造された旧3000系列としての最後の電動車。客用窓はノーシル・ノーヘッダー、上段はHゴム支持のバス窓、張り上げ屋根といった特徴あるスタイルで2両のみ新造された。更新改造後1981年に十和田観光電鉄に譲渡された。

1954年

5000系 (初代)
定員150人 全長18,500mm 全幅2,740mm



【5000系 (初代)】1954年から105両が量産された東急初の高性能車。車体は18mと大きくなったが、モノコック構造の採用により自重は在来車の約2/3に抑えられ、独特の車体形状と塗装から「青ガエル」と呼ばれて親しまれた。直角カルダン駆動、発電ブレーキを採用したのが特徴で、当初は3両編成で東横線の急行として活躍し、後には池上線と軌道線を除く全路線で使用された。1977年からは地方私鉄への譲渡が始まり、東急電鉄からは1986年に引退した。

1962年

7000系 (初代)
定員150人 全長18,000mm 全幅2,800mm



【7000系 (初代)】東急車輛製造がアメリカのバッド社と技術提携して製造した、日本初のオールステンレスカー。1962年から134両が製造され、地下鉄日比谷線との相互直通運転を考慮した設計である。台車はディスクブレーキが外側に装備されたパイオニア形で、池上線を除く鉄道線全線で活躍した。7700系への改造、地方私鉄への譲渡などにより、2000年に引退。デハ7052号が東急車輛産業遺産に指定され保存されているほか、現在も弘南鉄道などで活躍している。

1958年

5200系
定員140人 全長18,000mm 全幅2,744mm



【5200系】1958年に日本初のステンレス製電車としてデビューした車両。5000系と共通の台車と電機品を使用し、車体外板をステンレスとした車両で、4両だけ新製された。東横線、大井町線、目蒲線などで活躍し、1986年から上田交通（現上田電鉄）で5000系と一緒に使用された後、デハ5201号が東急車輛製造産業遺産として保存され、初代7000系とあわせて2012年に日本機械学会の機械遺産に認定された。

1967年

7200系
定員150人 全長18,000mm 全幅2,744mm



【7200系】鉄道線全線で使用できる車体サイズとし、MT編成を基本として自由に編成が組めるよう1967年から53両が製造された車両。アルミニウム合金製の車両も2両試作した。オールステンレスカーとしては初の1段式下降窓を採用してすっきりした側面となり、車体前面はダイヤモンドカットと呼ばれるくの字形をした独特の形状となっている。一部がVVVF車7600系に改造されたほか、アルミカーの2両は電気検測車・動力車に改造された。現在も豊橋鉄道などで活躍している。

1960年

6000系 (初代)
定員140人 全長18,000mm 全幅2,744mm



【6000系 (初代)】1960年、2両ユニットの全電動車方式、1台車1主電動機、ドラムブレーキ、両開き扉という先進的な車両として製造された。ブレーキ時に架線に電気を戻す回生ブレーキも採用され、その後の東急の車両には標準装備となった。1984年にはデハ6202号がVVVFインバータ制御とボルスタレス台車に試験改造され9000系誕生の礎となった。1989年まで使用され、一部が弘南鉄道などに譲渡された。

1969年

8000系
定員144人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【8000系】1969年に当初は新玉川線（現田園都市線 渋谷～二子玉川間）用を想定した車両として登場した東急初の20m級4扉・オールステンレス車両。世界初の界磁チョップ制御やワンハンドルマスコン、全電気指令式ブレーキ、補助電源装置のSIV（静止型インバータ）採用など、数々の新機軸を打ち出した。長らく代表的車両として東横線・田園都市線・大井町線などで活躍したが、2008年に引退。現在も伊豆急行線や海外で活躍している。

1975年

8500系
定員144人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【8500系】1975年から新玉川線（当時）用に製造された車両で、東急として初めて前面に赤帯を入れたほか、新玉川線用として車内信号付ATC装置を備えた。通勤用車両として技術的に集大成されたものと認められ、1976年には、鉄道友の会からローレル賞を贈られた。2023年1月に東急線から引退した。インドネシア、長野電鉄、秩父鉄道などに譲渡されている。

1980年

8090系・8590系
定員144人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【8090系・8590系】1980年に、コンピュータによる合理的な設計等により、従来の車両より車体重量を2tも軽量化した軽量ステンレスカーで東横線急行用として登場した。8090系は、大きな窓ガラスを持つ三面折妻式非貫通の正面が特徴で、1988年に製造された正面貫通扉を装備した8590系なども含め、大井町線・田園都市線でも使用され、その後は秩父鉄道、富山地方鉄道に譲渡された。

1986年

7600系
定員133人 全長18,000mm 全幅2,740mm



【7600系】7200系の制御車であるクハ7500形の車体を活用し、VVVFインバータ制御により電動車化した車両。当初は大井町線・目蒲線、後に池上線・東急多摩川線で使用された。池上線ワンマン運転化によりワンハンドルマスコン、電気指令ブレーキなどの改造も行われ、8000系更新車・7700系（一部）同様車体前面に黒と赤帯が入ったデザインとなり、2015年まで使用された。

1986年

9000系
定員144人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【9000系・9020系】9000系は1986年から導入されたGTOサイリスタ使用のVVVFインバータ制御車両で、新造車としては東急で初めて交流モーターとボルスタレス台車が採用された。非対称式前面や車端部の一部にクロスシートを採用するなど、それまでの車両イメージも大きく変えた。その後ドア上部へのLED式案内表示装置設置、室内化粧板の更新などを行い、2000系から改造された9020系とともに大井町線で活躍している。

1987年

7700系
定員133人 全長18,000mm 全幅2,800mm



【7700系】7000系の車体を活用し、1987年から改造されたVVVFインバータ制御車両。改造の際の鋼体検査では耐久性の高さが確認され、オールステンレスカーの優位性が実証された。改造の際に台車新製、冷房化・室内更新などを行い、サービス水準を向上させたほか、外観も一部の車両では正面貫通扉部分を黒くするなどイメージを一新。大井町線、目蒲線で使用されたのち池上線・東急多摩川線で活躍。現在も養老鉄道で活躍している。

1988年

1000系
定員125人 全長18,000mm 全幅2,800mm



【1000系】9000系をベースに、日比谷線乗り入れ用車両として1988年から導入されたVVVFインバータ制御車両。7200系以来の新製18m車両で、1000系、1024Fは池上線の純粋な新車としては63年ぶりとなった。現在は池上線・東急多摩川線にて3両編成で活躍しているほか、上田電鉄はじめ各地の地方私鉄にも譲渡されている。

1992年

2000系 (9020系に改番)
定員144人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【2000系→9020系】1992年に田園都市線の輸送力増強に伴い導入された車両で、「人に優しい電車」を目指して、東急線で初めて車椅子スペースを設けたほか、握り棒の増設や新しいデザインの貫通扉・シート下スペースの拡大など、通勤電車のアメニティを追求した車両として登場した。その後機器更新を行い、9020系となって、現在は大井町線に在籍している。

2003年

5080系
定員141人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【5080系】5000系をベースに目黒線用として導入された車両。当初6両編成で導入され、2023年3月の新横浜線開業および相模鉄道との相互直通運転開始により8両編成化された。

1999年

3000系
定員141人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【3000系】目黒線用として1999年に登場した車両。「すべてにやさしく美しい車両」をコンセプトに開発され、吊革の一部や荷棚を低くし、車内外の気温を検知して最適な車内温度に制御する冷房装置の搭載、ドア上部へのLED式案内装置の設置のほか、制御機器の集約化による軽量化・低騒音化など「環境にやさしい車両」にもなっている。車両前面はそれまでのステンレス車両のイメージを一新するFRP一体成型品となった。

2004年

5050系・5050系4000番台
定員142人 全長20,000mm 全幅2,820mm



【5050系】田園都市線用の5000系をベースに東横線用に一部仕様変更した車両。8両編成と10両編成があり、10両編成は5050系4000番台車となっている。このうち、4110Fは複合商業施設・渋谷ヒカリエにちなむ「Shibuya Hikarie号」として通常とは異なるラッピングがなされ、人気を博している。

2002年

5000系
定員141人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【5000系】「人と環境に優しい車両」を設計コンセプトに2002年に田園都市線に登場した車両。ホームと車両の段差縮小や熱線吸収・紫外線カットガラスの採用、冷房能力の向上、ドア上部への液晶ディスプレイの設置など、アメニティを大幅に向上させた。また、機器の低騒音化と集約化、また停止時まで作動する全電気ブレーキの採用などにより、8500系に比べ使用電力を約40％削減。東横線用5050系、目黒線5080系も5000系のシリーズ車両である。

2007年

7000系
定員122人 全長18,000mm 全幅2,800mm



【7000系】5000系車両をベースに、池上線・東急多摩川線用として2007年に登場した18m車両。車体色は「懐かしさと新しさの融合」をコンセプトに深いグリーンと爽やかなグリーンのコンビネーションに、アクセントとしてゴールドを配色し、6000系同様座席幅の拡大やドアガラスの複層化のほか、連結部に3人がけの「セミクロスシート」を導入するなど、快適な車両となるよう工夫をこらした。

2008年

6000系
定員139人 全長20,000mm 全幅2,800mm



【6000系】5080系車両をベースに、大井町線の急行用として2008年に登場した車両。斬新なデザインの先頭部を持ち、機器の多重系化による故障の減少や、座席幅を従来の車両より広げたほか、複層ドアガラスの採用により快適に利用いただけるよう工夫している。さらに、車いすスペースには2段手すりを設置するなど、より一層のバリアフリー対策を施した。

2014年

1000系1500番台
定員125人 全長18,000mm 全幅2,800mm



【1000系1500番台】池上線・東急多摩川線用の1000系の制御器などの機器類を更新するとともに内装・外観を変更し登場した車両。木目調の落ち着いた内装は7000系に準じたほか、外観もそれまでの赤帯からグリーン系の帯に変更している。

2018年

2020系・3020系・6020系
定員143人 全長20,000mm 全幅2,788mm



【2020系・3020系・6020系】2020系は、2022年の創業100周年を機に、沿線の街や駅と調和する車両にすることを目的として2018年から田園都市線に導入された最新鋭車両である。首都圏近郊通勤車両の仕様共通化として、基本設計や主要機器はJR東日本のE235系と共通化を図った。その後大井町線の急行用として同系列の6020系と目黒線増発用に3020系を導入し、新時代の当社を象徴する車両になっている。

1920年

デハ1形
定員70人 全長11,214mm 全幅2,282mm ※1936年に当社に編入



【デハ1形】1920年に砂利運搬のため東京市電との直通運転が必要になり改軌(1,067mm→1,372mm)時に新造された木製車両で、東京急行電鉄成立時にデハ1形となった。ボギー電動客車で一部車両はオープンデッキ、ブレーキは手動ブレーキのみであったが、後にドアがつけられ、ブレーキも空気制動方式に改造された。1952年からは車体が鋼体化されデハ80形の一員となった。

1927年

デハ30形・デハ40形
定員100人 全長13,642mm 全幅2,282mm ※1936年に当社に編入



【デハ30形・デハ40形】デハ30形は1927年に玉川電気鉄道初の半鋼製車両として導入され、デハ40形は1928年から同じく玉川電気鉄道時代に導入された車両。1969年の玉川線廃止までに全車廃車され、デハ34号が二子玉川園に展示されたが、その後解体された。

1939年

デハ60形
定員100人 全長13,960mm 全幅2,300mm



【デハ60形】1939年に木製車の鋼体化により誕生した玉川電気鉄道71号形が前身で、東急成立時にデハ60形となった。後年砧線では本形式のみが使用され、1969年の玉川線廃止時のさよなら電車にもデハ65号が使用された。

1942年

デハ70形

定員100人 全長13,960mm 全幅2,300mm



【デハ70形】1942年、東京急行電鉄成立後に製造された玉川線初の新造車で、8両が導入された。玉川線廃止時に全車が世田谷線に残り、更新改造を経て50年以上使用されたが、300系導入により2000年に引退した。

1964年

デハ150形

定員100人 全長13,960mm 全幅2,308mm



【デハ150形】1964年に4両が新製された、玉川線としては最後の新車となる。車体デザインには7000系（初代）の影響が見られ、鋼製車体ながら側面にコルゲーションが入れられたほか、1段式下降窓や方向幕の採用など近代的な装いとなった。1969年の玉川線廃止後も世田谷線に残り、2001年まで活躍した。

1950年

デハ80形

定員100人 全長13,960mm 全幅2,310mm



【デハ80形】張り上げ屋根に大きな窓の優美な姿が特徴の3扉車で、1950年に6両が新造されたほか、木製車の鋼体化により22両が増備され、玉川線の代表的な車両となった。新造車は連結2人乗り化改造された後に車体更新を受け、シールドビーム2灯化された。最後まで世田谷線に残り、300系のデビューと入れ替わりに2001年に引退。玉川線廃止後一部が江ノ島鎌倉観光電鉄（現江ノ島電鉄）に譲渡されたが、宮の坂駅脇に里帰した1両が保存されている。

1955年

デハ200形

定員200人 全長10,200 (21,000)^{*}mm 全幅2,300mm



【デハ200形】1955年に登場した超軽量2車体低床連接車。6両が製造され、「ペコちゃん」の愛称で人気を集めた。モノコック構造（外板が強度部材を兼ねる構造）の車体、電動カム軸式制御、発電ブレーキ、カルダン駆動方式、国内では唯一の1軸式連接台車などの最新技術も採用した意欲的な車両であったが、玉川線廃止時に全車廃車され、204号が「電車とバスの博物館」で保存されている。
※（ ）内は2両時の全長

1929年

デキ3020形（東横デキ1形）

全長8,078mm 全幅2,724mm



【デキ1形→デキ3020形】1929年、東京横浜電鉄が貨物列車用に発注した凸型電気機関車で、1942年の改番によりデキ3020形となった。東横線などで使われた後、元住吉工場の入換車となり、長津田車両工場への移転後へも引き続き使用された。黒一色の塗装から「からす」の愛称で親しまれたが、2009年に引退し、上毛電気鉄道に譲渡された。

1949年

デワ3040形

全長16,650mm 全幅2,680mm



【デワ3040形】1982年まで行われていた荷物輸送に使用されていた車両。3両存在し、それぞれ異なる形式から改造された。荷物電車は新玉川線と軌道線を除く鉄道各線を走行していた。旧小田急の車体を持つ車両や荷物輸送廃止後に長津田工場の入換用に転用された車両もあった。データはデワ3041の数値。

1977年

デヤ3000形

定員14人 全長17,840mm 全幅2,740mm 1977年（改造）



【デヤ3000形】私鉄初の本格的電気検測車として1977年デハ3550形3551号から改造された車両。両運転台化され、各種測定機器の設置、検測用パンタグラフの新設、屋根への検測ドームの新設などが行われ、鉄道線各線の保守に活躍したほか、新車搬入時等の牽引車にも使用された。

2012年

総合検測車7500系（愛称 TOQi）

全長18,000mm 全幅2,800mm（※サヤ7590形は1998年導入）



【デヤ7500形・サヤ7590形・デヤ7550形】鉄道の安全を守るため、架線や線路の検測用として、電気検測車と、軌道検測車が合わせて3両が在籍。通常の列車と同じ速度で走行しながら線路や架線の状態を測定し、補修が必要な箇所を発見するほか、池上線・東急多摩川線1000系の工場入出場時の牽引、長津田での新造車両受け取り時の牽引などにも使われている。外観は青・黄色・赤の鮮やかな塗装がなされているため、走行時には注目の的となっている。

2020年

マニ50形

全長20,000mm 全幅2,820mm



【マニ50形】元国鉄マニ50 2186。「リゾートエクスプレスゆう」の電源車として改造された、通称「ゆうマニ」。ディーゼル発電機（三相交流270kVA/440V/220V）を搭載している。2019年に「THE ROYAL EXPRESS」を北海道で運行するため、東日本旅客鉄道より購入。当社にて改造後、2020年に入籍。「THE ROYAL EXPRESS」の運行時の電源供給を担っている。

不明 軌道モーターカー 自重7t 全長不明 全幅不明  【旧式モーターカー（製造会社不明）】動力を持たない運搬台車などを牽引する動力車で、当時はガソリンカーだった。鉄道線で使用していた車両を改造し、軌間1372mmに改軌して世田谷線で使用したものもある。1972年当時、3t・4t・7t・9t・12t・14tなどの他各種の台車も所有しており、田園都市線建設工事などでも活躍した(写真の形式等は不明)。	1982年 軌道モーターカー 自重23t 全長8,400mm 全幅2,727mm  【DMC20tモーターカー（松山重車輛工業製・北陸重機工業製）】動力を持たない運搬台車などを牽引する動力車で、2.9tクレーンを有し資機材等の積み下ろしが可能。また転車台も搭載され方向を変えることができる。エンジンメーカーの製造中止に伴い、車番(号式)が変遷しており、2000・30・50シリーズと3種存在する。今後さらに重量化が予想される。写真は50シリーズのもの。	1973年 マルチプルタイタンパ 自重27t 全長17,600mm 全幅2,474mm  【B-85（マチサ社製）】同機は国鉄(現・JR)でも多数使用されていた。タンピング機能のほか、レール扛上(リフティング)や通り変位を修正する(ライニング)機能も有した名機である。操作が全て手動なのでタンピング操作・レベリング操作者は相当な熟練技能が必要であった。当初マクラギ2本揃きであったが防音装置設置に伴い1本揃きに変更をしている。	2001年 マルチプルタイタンパ 自重60t 全長19,200mm 全幅2,780mm  【08-16/32U（ブラッサー&トイラー社製）】先代のマルチプルタイタンパは、マクラギ2本揃きであったが、10年を経過し作業性が低下したため、安全性・作業効率・操縦性・環境問題への対応等を検討した結果、更新することとなった。本体が低騒音なことに加え、昇降式の防音装置を装備。また操作性に優れ、脱線復旧機能を備えている。ガードレール部にも対応した。また、1本揃きと2本揃きをスイッチで選択できる仕様となっている。
不明 軌道モーターカー 自重12t 全長不明 全幅不明  【DMC12tモーターカー（製造会社不明）】動力を持たない運搬台車などを牽引する動力車。牽引しているのは、マルチプルパワーレンチ（締結装置ボルトを緊解する機械）である。1973年ごろ導入し、主に旧新玉川線内で使用された。現在はこのような大型機械ではなく、可搬式のボルト緊解器やハンド緊解器を使用している。	2018年 軌道モーターカー 自重40t 全長12,600mm 全幅2,780mm  【DMC4000（北陸重機工業製）】従来、レール削正車の非常時に救援する際に、牽引力の関係からそれまでの20tモーターカーでは2台(重連)が必要であった。それを1台で牽引可能にするため、40tモーターカーを製作。他社にある機関車と同様の形式となっていることから、鉄道ファンからも注目されている。	1983年 マルチプルタイタンパ 自重-t 全長16,190mm 全幅2,730mm  【B-242（マチサ社製）】同機は手動から全自動での操作が可能となり、レベリング・ライニング自動修正機能によって操作性が各段に向上した。また従来のマクラギ1本揃きから2本揃きとなり一夜あたりの施工量を増やすことができた。	2015年 マルチプルタイタンパ 自重58t 全長19,310mm 全幅2,800mm  【08-1X（ブラッサー&トイラー社製）】騒音振動の軽減のために検討を行い、タンピングはマクラギ1本揃き仕様を選択。またリフティング時の扛上クランプ位置をあらゆる支障物を回避できるよう、前後の移動を可能とし位置を選択できるしくみになっている。扛上クランプはレール頭部の下の部分を持ち上げていたが、レール底部にも掛けられるフック式も追加採用がされ、選択の幅が広がった。
1980年 軌道モーターカー 自重14t 全長7,520mm 全幅2,600mm  【DMC14tモーターカー（松山重車輛工業製）】動力を持たない運搬台車などを牽引する動力車で、2.9tクレーンを有し資機材などの積み下ろしが可能。また転車台も搭載され方向を変えることができる。引退後は、2010年ごろに上田電鉄に移り、碎石運搬や列車牽引のほか、大雪時には除雪作業でも活躍した。現在、上田電鉄は20tモーターカーを使用している。	1955年 マルチプルタイタンパ 自重10t 全長5,400mm 全幅2,100mm  【スタンダード型（マチサ社製）】当社で初めて導入したマルチプルタイタンパである。タンピング機構のみの機種なのでレール扛上(リフティング)については豆ジャッキを使用していた。引退後は田園都市線高津駅にあった電車とバスの博物館にその姿を披露していたが、同館が宮崎台へ移設した際に解体された。	1989年 マルチプルタイタンパ 自重60t 全長19,200mm 全幅2,730mm  【09-32CSM（ブラッサー&トイラー社製）】同機はタンピング機構にサテライト方式(可動式)を採用しており、作業時の動きのショックを和らげ、オペレーターの負担を軽減する仕様となっている。同社製の機種は当社として初めての導入である。脱線防止ガード区間もスイッチ切り替えて揃き固め可能となり、また線形データを入力し、軌道を自動修正する機能を有している。	1983年 バラスト整理車 自重24t 全長11,000mm 全幅2,790mm  【CBC・SMC（松山重車輛工業製）】同機はマルチプルタイタンパ施工後、後方から碎石を整理する為のスーパー（前方部）や補助スーパー、マクラギ間の碎石道床を締め固めるコンパクターも搭載されている。後方に連結されているのは脱線復旧用資材などが積み込まれていた。

2013年 バラスト整理車 自重45t 全長16,200mm 全幅2,785mm  【BS（松山重車輛工業製）】同機はマルチブルタイタンバ施工後、後方から碎石を整理するスーパ―類を、それまでの旧型とは違い内部に搭載している。CBCと違ってコンパクターは搭載していない。また、脱線復旧用資材などの器材類は内部に収納できる。	1987年 レール清掃車 自重14t 全長7,940mm 全幅2,600mm  【TCC（芝浦製作所製）】レール清掃車は回転するワイヤーブラシと高圧の水噴射で、軌間内のレール頭部側面に付着する油を清掃する。モーター牽引式で、TIC（軌道検測車）やUST（レール探傷車）の前方に編成され、清掃作業後に各種検査作業を行っている。また軌道面の埃カスなどを集塵清掃する機能も搭載していた。	2008年 レール探傷車 自重43t 全長17,050mm 全幅2,780mm  【UST（松山重車輛工業製）】先代の機種は、モーター牽引式であったが同機は自走式となった。検測時の速度についても従来より向上し、実施回数を削減することができた。今回更新となり、2023年度からは新型車両にて測定を開始する予定となっている。	1994年 碎石運搬車 自重14t 全長11,090mm 全幅2,790mm  【BST（松山重車輛工業製）】JRの線路整備用のホキ車と同じように、ダンプ操作をしなくとも左右の下部へ走行しながら碎石を散布できる運搬車。高架化や複雑な線工事後の騒音対策の一環で消音碎石を運搬散布する際に多く稼働し、現在は廃車となっている。
2001年 レール削正車 自重116t(3両合計) 全長36,413mm 全幅2,762mm  【RR16M-19（スベノ社製）】レール削正車は砥石を高速回転させながらレールを削ることにより、レールの表面に発生した金属疲労や波状摩耗を除去することで、レールの延命に加え、列車騒音や振動の低減に寄与する機械である。当社では2001年にレール削正車を導入した。これはスベノ社製レール削正車初となるレーザーを使用した非接触型レール断面測定器を搭載し、リアルタイムで新品と現状のレールの頭面形状の差異を検測できるようになり、仕上がり精度が向上した。	2010年 レール清掃車 自重14t 全長8,050mm 全幅2,400mm  【TCT（松山重車輛工業製）】レール清掃車の後発型となる車両。モーター牽引式で、USTの編成での作業はせず、単独でレール清掃作業をする。初代は自走も可能であったのでTCC（末尾のCはカー）だったが、2代目は牽引式で自走機能がないため、TCT（末尾Tはトローリー）と名付けられた。	2023年 レール探傷車 自重47t 全長17,050mm 全幅2,765mm  【UST（松山重車輛工業製）】先代の検測機能のスペックを継承し、分岐器通過型測定台車を採用。今回の更新に伴い、車体デザインを社内公募により一新、2023年度から本線で稼働する。	1982年 碎石運搬車 自重6t 全長4,290mm 全幅2,420mm  【DT6^{m3}（松山重車輛工業製）】道床碎石を運搬する機械で、このダンプは3点式で左右と縦方向へ卸すことができる。基本ダンプ4両で1編成としている。この後、2003年に7.5m³のDTを製作したほか、旧型には田園都市線建設当時の台車も存在した（製造元、年代等不明）。当社では3m³・4m³・6m³を所有していた。
2016年 レール削正車 自重118t(3両合計) 全長36,921mm 全幅2,700mm  【RR16M5B-39（スベノ社製）】レール削正車1号機の老朽化に伴い、2016年には2号機（RR16M5B-39）へ更新。基本的な機能は1号機を踏襲したが、2号機ではオーバーヒート防止に向けた機能改善を図った。これは近年地下区間におけるレール削正の需要が大幅に増大したことで、オーバーヒートが懸念され、地下区間での施工時期についての制限を緩和させるためである。	1987年 レール探傷車 自重18t 全長8,240mm 全幅2,720mm  【UST（松山重車輛工業製）】レール探傷車は、レール内部に発生した傷を超音波で検出する機械。モーター牽引式で運行していた。民鉄では初導入となり注目を浴びた。TCC（レール清掃車）とTIC（軌道検測車）と編成で運行していた。データはアナログのチャート紙で出力され、データ解析も社員が手作業で行っていた。	1980年 軌道検測車 自重9t 全長11,150mm 全幅2,600mm  【TIC（松山重車輛工業/ヨシイケ科研機器/東京測器研究所）】現在の高速軌道検測車「TOQ-i」の前身。従来は別の吉池式総合軌道検測車にて検測を行い、ペンドラムにより記録用紙に出力されたデータを人力で整理し、その後P値等の算出をコンピュータで行っていた。このデータ整理の省力化を図るためデータはアナログデータテープに記録され、地上側でA/D変換後、コンピュータ処理が行われ、P値などを算出するようになった。	2014年 碎石運搬車 自重12t(8t)* 全長6,970(5,810)*mm 全幅2,730(2,566)*mm  【DT7m³（松山重車輛工業製）】写真手前に映るダンプは、従来は線路方向に縦ダンプをして卸していたが、道床交換時で使用する際に現場の作業性を良くするため、ベルトコンベアでキャビン腹部中央を通し、排出するしくみとなっている。他のダンプは3転式ではあるが左右へ卸す用となっている。後ろは従来の7m³積のダンプ3両で、計4両で1編成としている。 ※（ ）内は遠隔制御付台車を除いた数値

2014年 残土運搬車 自重9t(7.5t)[※] 全長6,520(4,960)[※]mm 全幅2,460(2,300)[※]mm  【BOCT（松山重車輛工業製）】道床交換時に発生する残土を運搬する機械。基地の橋形クレーンで箱を持ち上げ直接ダンプカーへ積み、箱の下部を開閉させて残土を排出する。また上の箱を外すと残った台車は資機材運搬用の平台車として使用できる。9m³積み込み可能であるが、陸上運搬用ダンプカーの積載量に合わせ現場で積み込みを行っている。基本4両で1編成としている。 ※（ ）内は遠隔制御付台車を除いた数値	2016年 ロングレール運搬車 自重1t 全長2,000mm 全幅1,600mm  【LRT（松山重車輛工業製）】通常の25mより長いレールの積み込み・運搬が可能な台車。レール加工現場で台車1台ずつ切り離し1定間隔で配置して積み込みを行う。当社では、14台を使用しておおよそ200m程度のレール長の運搬が可能。初期型は1984年製だが、その前には手押し型の運搬機もあった。
1990年 レール運搬車 自重18t 全長8,740mm 全幅2,600mm  【BRT（松山重車輛工業製）】25mレールを運搬するRTは左右側の1方向にしか積み下ろしできないが、BRTは帆立と言われる支柱がスライドするため、1方向と2方向を選択できる。モーターカーとBRT2台を挟んでその先にRCC（遠隔制御車）を連結し運行時の前方視認性を確保している。	2011年 資機材運搬車 自重7t 全長6,750mm 全幅2,630mm  【BCT（松山重車輛工業製・北陸重機工業製）】当初は1980年ごろ、田園都市線の路盤改良工事中に大型掘削機（バックホー）を運搬するための台車であった。現在は平ボディの台車として利用されている。また数か所に柱金具を設置し、材料などの落下を防止する側板を付けられる。写真は現在の7tBCT。初期型は1981年製の6tBCTである。
2009年 レール運搬車 自重5t 全長2,600mm 全幅2,050mm  【RT（松山重車輛工業製）】通常の長さである、25mのレールを運搬する機械。モーターカーとRT3台を挟んでその先にRCC（遠隔制御車）を連結し運行時の前方視認性を確保している。従来の1983年製は3tトロ台車であった。	2010年 トロ台車 自重3.5t 全長3,130mm 全幅1,970mm  【UT（松山重車輛工業製・北陸重機工業製）】資機材を運搬するための10t台車。支柱を設置し、前後左右方向に専用板を取り付けることで、箱型にして資機材の落下を防止する。かつては2t台車や3t台車があった。

1970年 PCマクラギ運搬台車 自重2t 全長不明 全幅不明  【PCT（自社製）】既存の台車の上に載せ、PCマクラギを運搬するために開発された。当時は保線区のほか、機動区という職場があり機動班と工作班に分かれていた。機動班考案のもと工作班にて製作したもので、アイデアが評価され重宝された。	不明 軌道クレーン車 自重13t 全長不明 全幅不明  【TCC（松山重車輛工業製）】池上線立体交差化工事で導入されたクレーン作業専用の機械。モーターカーで基地から現地まで牽引し、現地で切り離し自走して作業を行っていた。
2014年 PCマクラギ運搬台車 自重1.5t 全長6,000mm 全幅1,700mm  【PCT（北陸重機工業製）】旧型の後発で、台車の重量化に伴い更新された。	架線モーターカー  屋根上の作業台に作業員が乗り、終電後から始発前までの限られた時間内で電車線のメンテナンスを行うほか、電車線の張替作業などに用いられる車両。また、備え付けのパンタグラフにより、架線の簡易的な測定に加え、架線の残留電圧をレールに逃がすことができる。
1983年 道床交換機 自重23t 全長11,000mm 全幅2,700mm  【BC（目黒工業製）】レール下の道床碎石を交換する機械。モーターカー牽引式で電源車(写真左)と本体を編成し、チェーン式で碎石を掻き出す構造。ベルトコンベアで、隣線に配備した残土コンテナ車へ発生残土を積み込み基地まで回送する。同線の碎石運搬車にて新碎石を卸し、軌道整備をして作業終了となる。改良工事などでの線路低下作業にも使用された。田園都市線溝の口駅改良工事で使用したのを最後に引退。	架線整備車（軌陸車）  一般の道路と線路の両方に対応した特殊車両で、電車線の点検をする際、踏切などから線路内に入線することができる。既存の2.5t車両を改造した8t車両で、一般道路を走行するために自動車と同様にナンバープレートも付いている。2023年3月時点で当社は4台を保有している。