

千里山線 思い出の電車たち

一八回生 口羽竜 二

はじめに

三つ子の魂百までというが、私はもの心ついたころからの電車好き鉄道好き（鉄チャンということばがあるらしい）で古稀を過ぎたいまも鉄道は好きで昔のこともよく憶えている。電車なんか特に関心のある人はあまりいないはずだし、しんきくさい雑文を読んでもくださいともいえないが、記録として会誌に掲載するのも全くの無意味でもないと思ひ記憶をたどってまとめてみた。私鉄の歴史に関する書籍はある程度は市販され参考になるが、写真などは時代が古いほど不鮮明でこの点の不満はいたしかたない。年代については資料がない事項は記憶に頼っているのであいまいな点もあるのはご容赦いただきたい。

昔親しんだ電車を見なければありがたいことにそれができる。阪急電鉄では毎年一〇月のある日曜日にレールフェスティバルなるものを開催している。その

一環として正雀工場が一般に解放され、保存されている昔の電車も見ることができる。京都線、神戸線、宝塚線の創業時代に花形だった電車たちが勢ぞろいしているのだ。京都線ではなつかしい木造の一〇型および本線のデイー〇〇型（付随車はフイ五〇〇型）の一―六号車が保存され、しかも一―六に限りなんと動態保存である。といっても車庫内を走るといふよりは低速で移動するだけで乗せてももらえないが、見ているだけでうれしくなる。動態保存はたぶん阪急きつての電車屋で一〇〇型をこよなく愛したY氏の発案だったのではないかと思われる。

以下の文章でも技術的なことに深くは触れないが用語には説明の要がある。電車には機能別に、モーターの有無により電動車と付随車があり、さらに運転台の有無により先頭車と中間車がある。そこで四種類になるがここでは簡単のため区別は二種にとどめ、電動車をM車、および付随車をT車ということにする。

昔のこと

千里山線の成り立ちは大正の末年だがその経緯は千里山開発物語に譲るとしてここでは私がもの心ついた

昭和一三年頃から、すべての電車が現在の阪急スタイルに変わる昭和六〇年頃までを振り返ってみたい。

私が生まれた昭和九年には、京都線は京阪電気鉄道の新京阪線（通称新京阪）であり、四条大宮天神橋間を本線とし、千里山線、十三線、嵐山線は三つの支線であった。私事になるが、父は京阪に入社後技術系社員として正雀工場に配属されたのでとりあえず千里山に居を定めた。京都の出身であり、当初永住するつもりはなかったらしいがそのうちに戦争となり、結局約六〇年を千里山に住みついたのでち世を去った。

まだ幼稚園にも上がるかどうかの頃から私はひまさえあれば独り千里山駅で電車に見入っていたことを鮮明に憶えている。その頃の電車は二両編成の木造一〇型（T車は五〇型）であったが、やがて本線の一〇〇型（T車は五〇〇型）がときたま入線するようになった。一〇型は車体幅が狭いため出入り口にはステップが突き出していた。なお阪急社内では一〇型をP・5、一〇〇型をP・6と呼んでいた。一〇型は大正末から昭和四年にかけてM車が一一号から三〇号の二〇両、T車は五一号から五六号の六両が製作された。当初の北大阪鉄道時代にはM車は両運転台で一両で運

行されていたようである。正雀に保存されている一両も新造時の姿に復元されている。

一〇型の二両編成は固定編成であった。一一二、一三十一、四という形に二〇まで連番で組まれ、二七、二八を加えてMM編成が六本、二一、一五、一という形に末尾の数をそろえたMT編成が六本あった。MM編成は二両編成を作る際に運転台の片方が撤去され貫通幌が取り付けられたようである。MT編成のほうはおそらく新造当初からこの形であったと思われる。細かい話をするとときりがないが、前照灯は通常屋根にとりつけられていたのになぜか二号車だけは窓下に取り付けられ、出べそのようであった。なお二九、三〇は嵐山線用であった。このうち二五、一五は昭和一一年に火災で焼失したが翌年、車体台枠と台車を利用して二〇一、一六〇（後に六五）として生まれ変わった。これが新京阪唯一の流線型である。

唯一の流線型

どのような経緯でこの思い切ったデザインが採用されたのか、七〇年前のことを知る人はもういない。しかし想像はできる。新京阪は既に述べたように京阪

電車の路線であった。そのころ京阪本線の急行用一〇〇〇型はたぶん登場直前または直後であったと思われるが流線型であった。そうして特別の塗装色が採用されていた。そういう次第で新京阪にも流線型をというアイデアが京阪本社で検討されたものであろう。

この異色の電車を憶えている人は多いはずである。塗装色は京阪にならって窓下に白線を入れ、腰部分はグリーン（ブルーという説も）、窓まわりは明るいベージュまたはクリーム色であった。なお戦争に入ってから一般のマルーンに改められた。内部については、床はリノリウムの市松模様張り、内装パネルには高級木材が使われ、シートは深くソファーのようであった。窓には珍しくベネシャンラインド、照明器具はシヤンデリアまがいという凝りようであった。車体幅はもちろん本線と同様に十分広かった。運転台は半室といって車体幅の半分足らずをドアで仕切る形なので、乗客は前面ガラスの直前に立って前を見ることができた。この電車は二両のみで編成を伸ばすことができず、やがて嵐山線に移籍となった。

話を一〇型にもどす。一〇型は戦後の昭和二〇年代までは千里山線の主力であったが、輸送量の増大と

もに二連が三連となりやがて四連になった。編成が長くなった年は憶えていないが、編成が変わるごとに貫通幌を取り付けるための改造が行なわれた。この電車のブレーキ能力にはもともと長い編成は想定されていなかったらしく、四連では空気ブレーキが力不足気味で運転士は停車時にずいぶん神経を使ったという実話が残っている。いまでは考えられないことだ。木造の車体は当然剛性が低い。乗っけても線路の状況と減速の度合いによつては車体に変形するのが感じられたものだ。昭和三二年から順次退役が始まり昭和三八年嵐山線を最後に長く親しまれた木造車は姿を消した。その一部は能勢電鉄でしばらく余生を送ったようだ。

戦時中の新型車

戦争もたけなわの昭和一七年、新京阪に五両のT車（先頭車）が新たに配備された。これは三〇〇型だったが後には改造されて後述する七〇〇型の中間に組み込まれた。車体長一九mの一〇〇型に対し一七mという中途半端な寸法は、おそらく戦時の資材不足と政府の統制を反映したものであろう。そして三〇〇型の外観は当時の京阪スタイルそのもので新京阪にはひどく

異質で場違いに見えたが、一〇〇型とMT編成を組んで千里山線にも姿を見せた。

社名の変遷

ここで企業合併と社名に触れておきたい。昭和一八年に国策に沿って京阪と阪急は合併、社名は京阪神急行電鉄となった。戦後の昭和二四年、京阪は分離してもとの京阪電気鉄道になったが、このとき新京阪は地理的理由からか阪急側に残り以後京都線と呼ばれることになった。京阪神急行電鉄の社名はその後も存続したが昭和四八年に現在の阪急電鉄となり、三〇年ぶりにもとの社名が復活したのである。

有名だったデイナー〇〇型

阪急社内ではもっぱらP・6と呼ばれた一〇〇型は昭和三年の新京阪開業とともに登場した。この電車は関西では比較的長い郊外路線を高速で走る電車の先駆けとなった「有名車両」で、国鉄のSL牽引になる「つばめ」と競争を演じたことは長く語り草になった。この電車については、当時の現場関係者の執筆になる詳細な記録が豊富な写真や図版とともにまとめられ、

『P・6 デイナー〇〇物語』として昭和四九年に出版された。私にとっても貴重な蔵書の一つである。

曲がりくねった千里山線では高速で走ることはできなかったが、P・6はほぼ四〇年にわたって千里山線の輸送を支えてきた。昭和二〇年代まではMT二両編成であったが三〇年代にかけて三連から四連となり、その後も輸送量増大にもなつて順次編成が長くなり、四八年の引退時点では六両編成であった。因みにこの電車の営業運転は四八年三月一日午後、北千里発淡路行きをもって終了した。その少し前にこれでおしまいだなと思いつながら乗ったことを憶えている。

P・6は一〇〇番台のM車が五一両、五〇〇番台のT車が二二両在籍した。新造当時のM車は両端に運転台があり、十三線では一両で運行されていた時代がある。五〇〇番台のT車は、外形はM車とまったく同じであったが運転設備は片方にしかなく、運転台のない側に予備のパンタグラフが装備されていた。P・6の外観上の特徴は何といつても緩衝器付連結幌にあり、これはアメリカの電車のスタイルになつたらしい。幌はサイドからトップと逆U型に回っていたがステップの下まではまわっていなかったため、連結部の仕切

扉を開くと走行中の騒音がもろに侵入するという欠点があった。P・6を特徴づけたこの幌も保守上の理由から昭和三〇年代には取り外され、他の車両と同じ着脱式の幌が使用されるようになった。その結果マニアの眼から見るととてもブスになったのは残念なことであった。四五年に及ぶP・6の歴史では、大小の改造

やりリニューアル等があり、ここでは到底語り尽くせないがかなりの改造が行われた。編成の長大化によりM車が余りその一部がT車化され、運転台の必要数も減少した。不要な運転台を撤去し乗務員用扉も廃止して窓に変え、客席を延ばすという工事がM車T車ともかなりの数にのぼつた。従つて引退決定時点では原型のまま一両で運転できるM車は多くはなかった。

戦後の新型車

昭和二三年になつて戦後初めての新造車七〇〇型(T車は七五〇)がお目見えした。MT編成が5本の一〇両である。当時はまだ資材が不足した時代で私鉄標準規格なるものがあり、資材は割り当てを受けて造られたものといわれる。車体長は中途半端な一七m、窓は下降式の阪急スタイルではなく一段上昇式で

あった。後にT車がM車に改造され、前述の三〇〇型を中間に組み込んだMTM三連となりおもに千里山線で運用された。やがて二編成をつないだ六連となつたが昭和五一年に引退した。

昭和二五年には戦後始めて十九m阪急スタイルで二扉の本線用七〇型(T車は七六〇)が登場、はじめは急行、特急に使用されたが後に三扉に改造、千里山線にも姿を見せるようになった。MT同数で一四両が造られたが昭和五八年までに退場。昭和三二年には本線に二扉の一六〇〇型(T車は一六五〇)が登場。これは車体、台車とも新製ながらモーター等の機能部品はT車化されたP・6からの流用であった。重々しいモーター音はP・6そのままマニアには懐かしい音であった。これもやがて三扉に改造されおもに千里山線で運用された。MT同数で二二両が造られたが昭和五八年には退場した。この型は後述の一三〇〇型とともに阪急スタイル第一世代最後の電車となつた。

電車の技術革新

昭和三〇年頃のトピックとして電車に大きな技術革新があつた。乗り心地の良い新形式の台車、空気バネ、

小型高回転のモーター、カルダン駆動方式、直流制御の多段化、電力回生ブレーキ、車体の軽量化と不燃化等で、当時の国鉄ではこれらの技術を取り入れた新世代の電車を新性能電車と呼んでいた。乗り心地は格段に向上し客車に比べても遜色がなくなったので長距離の電車列車の運転が可能となった。昭和三年、東京大阪間に登場した特急こだまはその第一号である。

電車の高性能化

阪急における新性能電車は京都線では一三〇〇型（T車は一三五〇）であり、神戸線では一〇〇〇型、宝塚線では一一〇〇型であった。このときから車体デザインはほぼ完全に三線共通となる。一三〇〇型は昭和三年に二扉で最初は特急用に登場しMT総数十六両が造られた。やがて三扉に改造、千里線では昭和五十年代まで運用された。一部の車両にはじめて空気バネが採用されたが構造に不備があり豊津で脱線事故を起こしたことがある。退場の時期ははっきりしないが一六〇〇型とほぼ同時期であったと思われる。ついで二一一型という変り種に触れておく。これは不要となった三両の貨物電車の台枠と台車を利用して造られ

たMTMの一編成のみで何となく風変わりな継子のよな感じであった。昭和三〇年代に登場したが五年には退場という短命に終わった。

路線の延伸と千里ニュータウン

ここで路線の変遷を振り返ると、千里ニュータウンの開発にともない昭和三八年に千里山線は新千里山まで延伸され、四二年には北千里まで延伸、新千里山は南千里となって路線名も千里線と呼ばれることになった。これで千里線の営業距離は北千里天神橋間一三、六キロとなった。さらに四十五年大阪万博の直前四四年には大阪地下鉄堺筋線との相互乗り入れが始まり、千里線に大阪市交の六〇〇〇型電車が姿を見せるようになる。余談になるが万博開催中は千里線に準急が運転されたが、千里山には止まらなかつたので千里山の住人は不満に思ったことだろう。北千里南千里間には四八年に山田駅が開設されたが平成二年には大阪モノレールの乗換駅となり、近年ショッピングセンターの開設でにぎわうようになった。これよりさかのぼるが昭和三四年には十三梅田間の三複線化が完成、待望の千里山発梅田行きが発車している。さらに三八年には

京都本線は河原町まで延伸された。

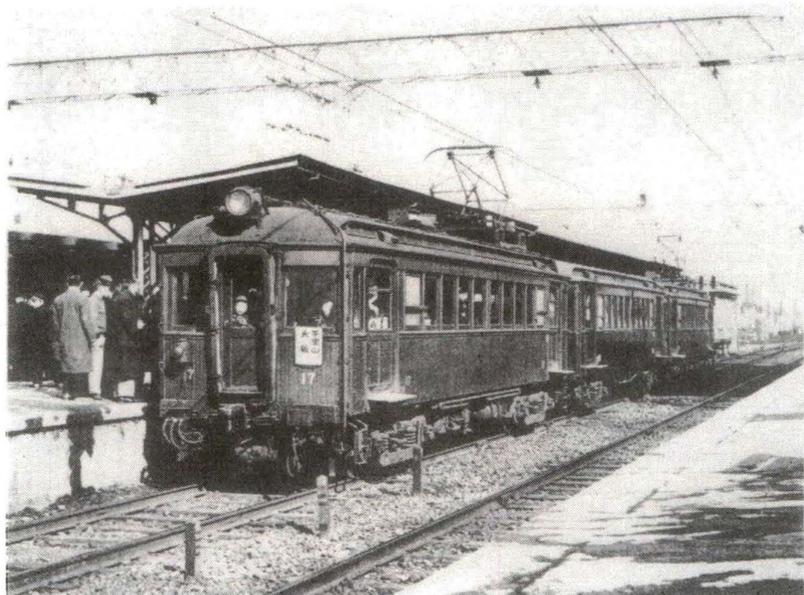
新しい阪急スタイル

昭和三五年は阪急電車史上でも画期的な年であった。新性能電車の第二弾となるがデザインが一新され阪急スタイルの第二世代ともいべき二三〇〇系（神戸線は二〇〇〇系、宝塚線は二一〇〇系）が登場した。扉は三か所、阪急としては初めて両開きとなり、角を丸めたサッシュ枠は銀色のアルミでマルーンの車体にくつきりとアクセントを作りだしている。二三〇〇系のデザインは原型として引き継がれ、細部の変更、改良はあるものの最新の七三〇〇系、八三〇〇系に及んでいる。四七年前の二三〇〇系はいまなお健在で千里線を駆けている。昭和四四年には堺筋線乗り入れ用の三三〇〇系、やがて五三〇〇系が加わった。こう見ると四〇年代と五〇年代はデザインを見れば新旧の世代が混在する時期であり、六〇年代に入ると阪急全線の電車が第二世代に代わったといえる。それから今で二十年、この現状は当分続くであろう。梅田駅の九本のホームがすべて同じデザインの電車で埋め尽くされているところは壮観である。こういう光景は他の私

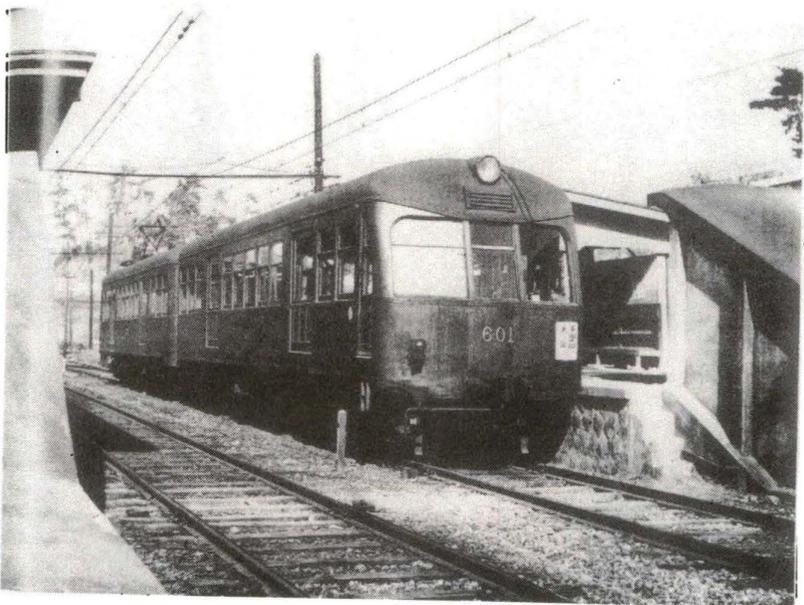
鉄では見られないことだろう。

おわりに

千里山線の電車ということごく簡単に振り返ってみた。どの時期の電車にもいろいろ思い出が深い、幼年時代、少年時代、青年時代を通じて長く親しんだ電車はやはり一〇〇〇型、あのP・6である。現場でかわった専門家は別としてマニアとしてこの電車のことまかなことを憶えているのは私以外にはまじないと思う。乗客として見える部分を細かく観察すると、一見同じ車体でも製造年次と車体メーカーの違いによってどうでもよい違いを発見するのがおもしろかった。千里線で昔も今も変わらずこれからも変わりようがないのは、スピードの遅いことでこれだけは並行の北急（地下鉄）にかなわない。千里山から梅田まで所要時分二六分に対し緑地公園から梅田までは約半分の一四分に過ぎない。NTとその周辺の住人は阪急が近くてもバスで千里中央か桃山台に出て北急に乗る人も多いと聞く。利用できる鉄道が二本あるとは結構なことだ。いや、モノレールを加えると三本にもなるのだ。



3連の10型(P-5) 淡路駅 昭和27年



流線型201+601 千里山駅 昭和27年

追記一 北大阪急行について

北急は昭和四五年大阪万博の直前に地下鉄御堂筋線の江坂と千里中央間五、九キロを結ぶ第三セクターとして開業した。出資は大府、関電、大阪ガス等に阪急が五四%の大株主で阪急の関連会社である。中間駅は当初桃山台のみであったが五〇年には緑地公園駅が開設されて千里山の西の玄関口となった。

大阪市交の二系電車はステンレス外装であるのに対し、ポールスターと名付けられた北急の八〇〇系(同社としては二代目車両)は全体に塗装が施され、二系とは一線を画している。塗装は全体がアイボリーで赤とマルーンの帯が入っている。赤は御堂筋線のラインカラー、マルーンはいままでもなく阪急カラー、というわけだ。内部の木目柄のパネルやグリーンシートは阪急そのもので阪急電車の雰囲気がそのまま再現されている。そういうふうには電車の出自がわかるのだが、こんなことに気づく人はごく少ない。

追記二 『P・6デイナー〇〇物語』から

紙面のゆとりを利用して結びの文を紹介したい。現場関係者の想いが伝わってくる。執筆はY氏である。

「P・6は走り去った。外観を大きく変えるような改造のなかったことが、あるいは凋落という印象を与えなかったのかもしれない。(中略)その結果が、比較的原型を保つことになったといえよう。(中略)ただ、緩衝器付連結幌の撤去のみが「泣いて馬しよくを切る」の心境ではなかったらうか、ともあれ、保守、運転関係者の血の通う愛情に支えられて有終の美を飾りえたといつてさしつかえないであらう。(後略)」

おわり

平成一九年(二〇〇七年) 秋

参考文献

私鉄の車両5 阪急電鉄

ネコパブリッシング 平成一四年

阪急電車青春物語(橋本雅夫)

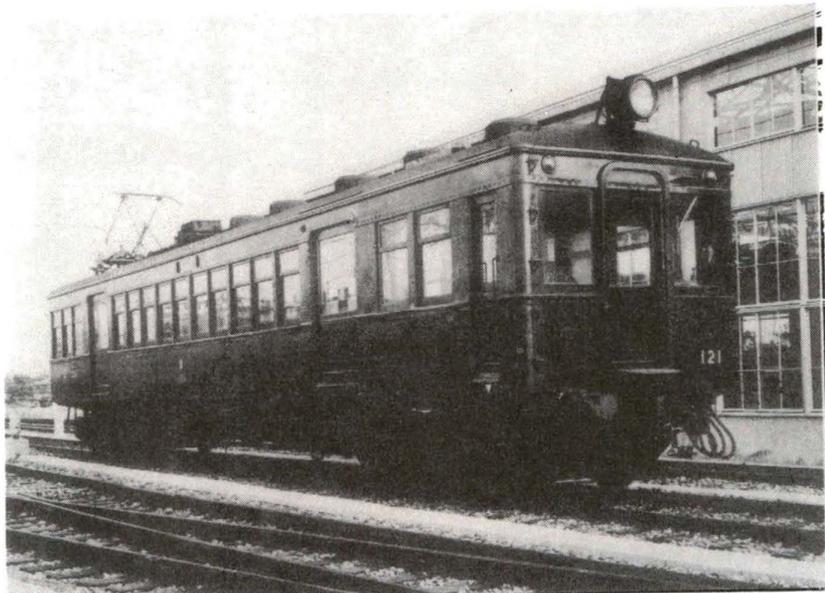
草思社 平成一一年

P・6 デイナー〇〇物語

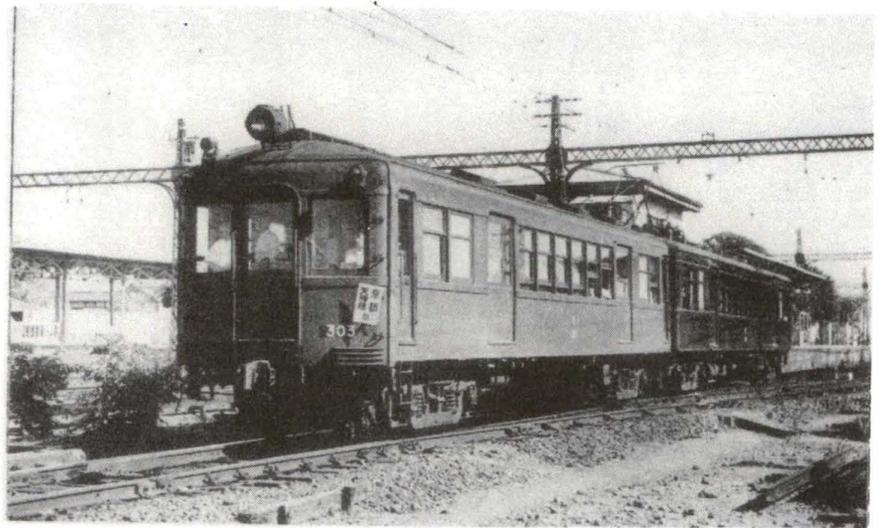
プレスアイゼンバーン 昭和四九年

関西の私鉄 懐かしき時代(高橋 弘)

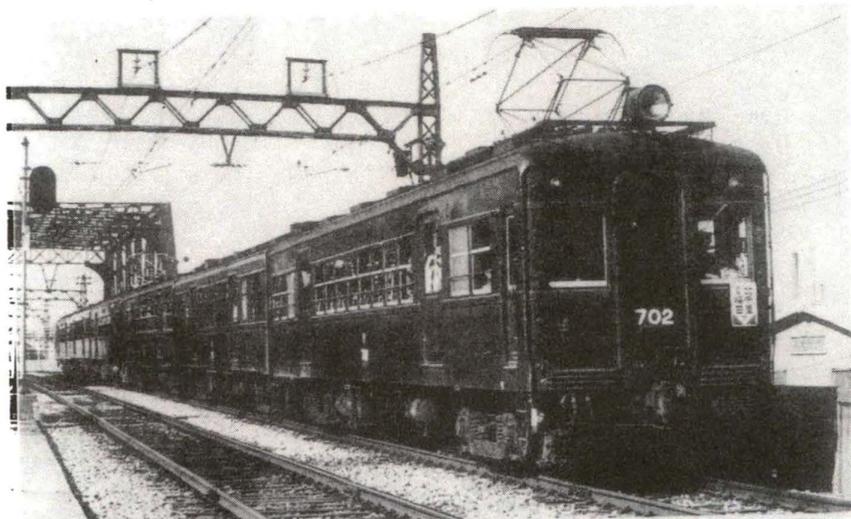
交友社 昭和五四年



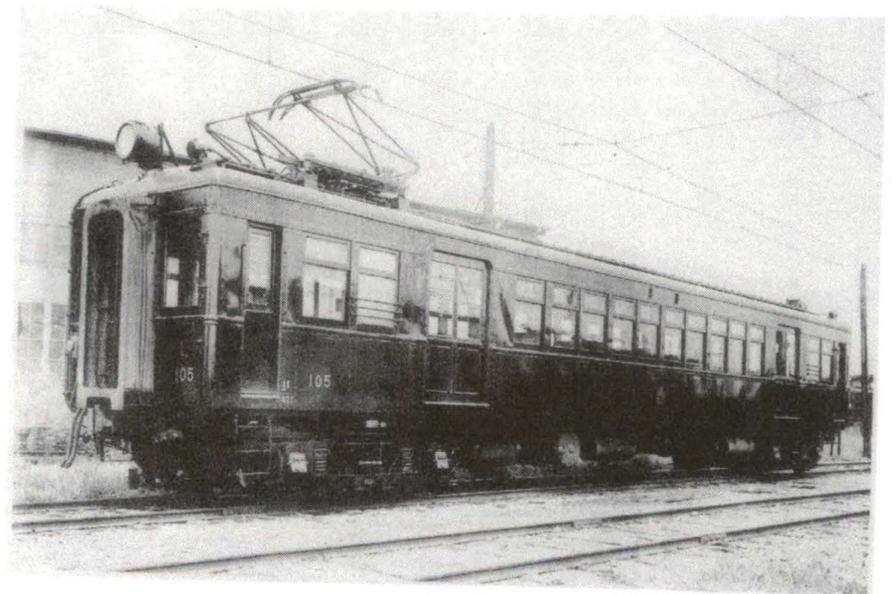
連結幌を撤去、片運転台に改造後のP-6 昭和45年



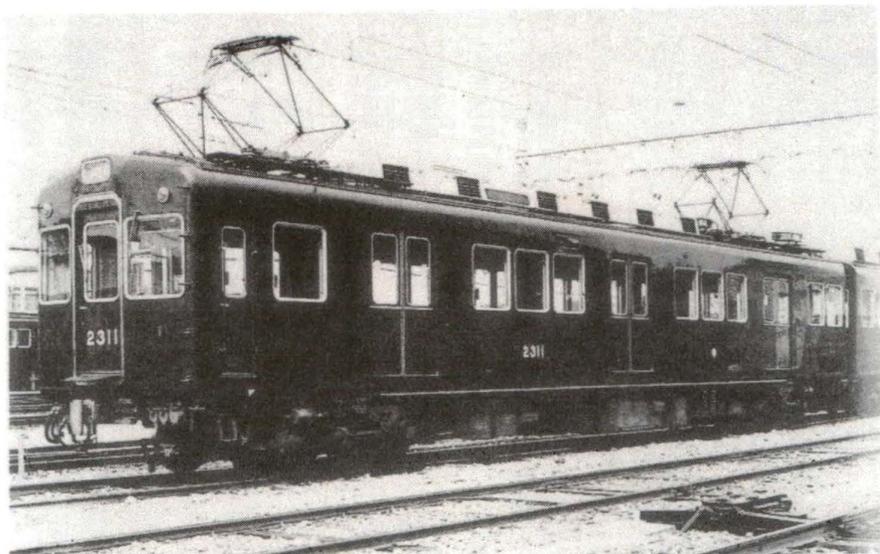
戦時中に作られた京阪スタイルの300型 昭和32年



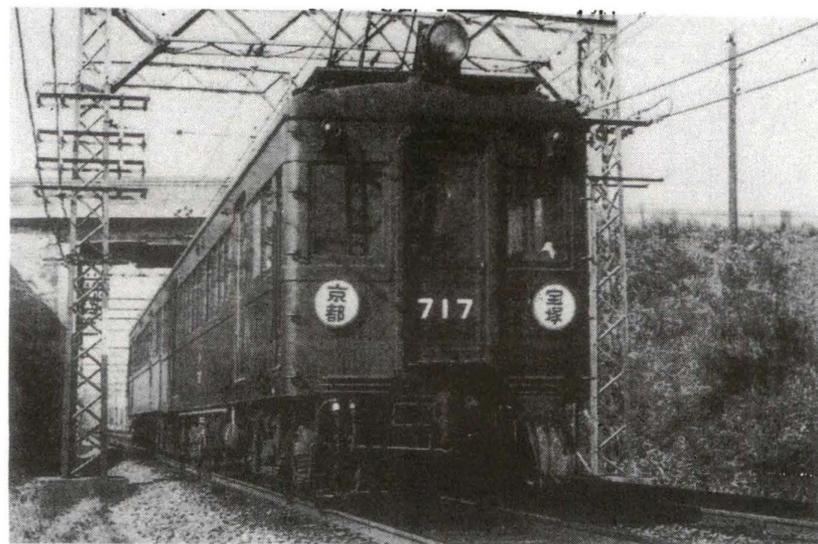
300型を組み込んだ700型 昭和46年



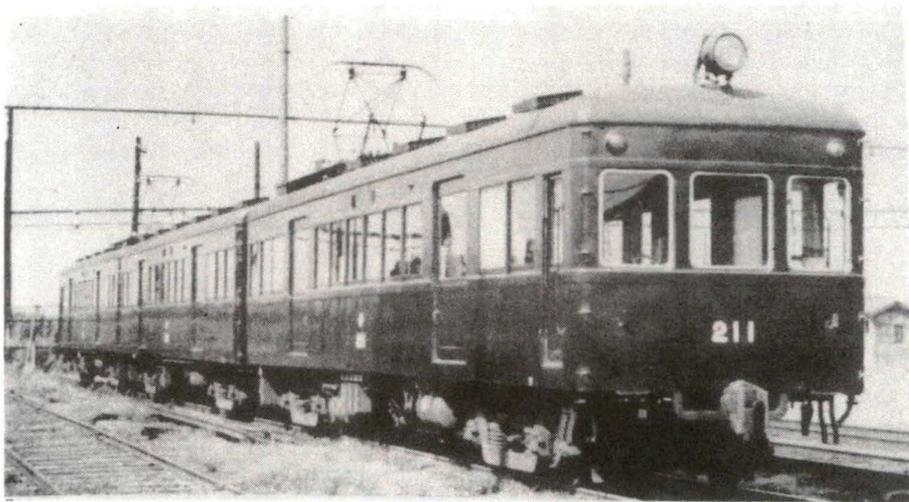
新造後間もない100型(P-6)、連結幌に特徴 昭和7年



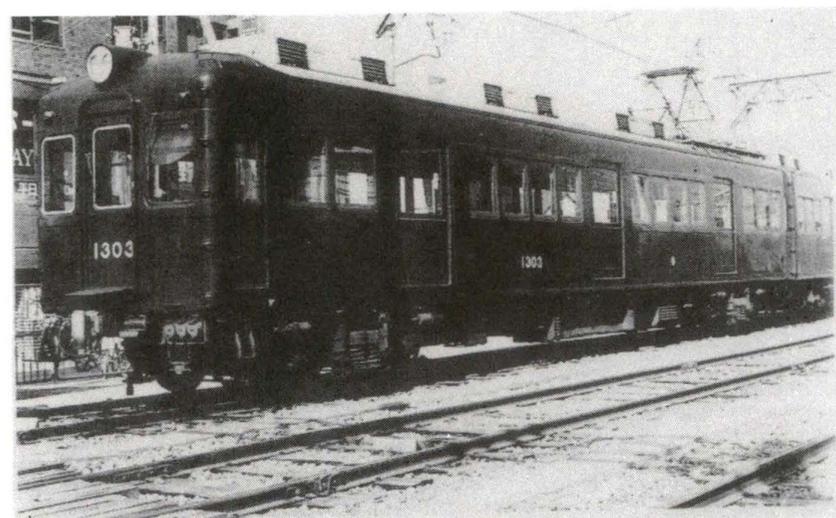
阪急スタイル第2世代の始まりとなった2300型 昭和35年



710型阪急スタイルの第一世代 昭和34年



流線型と同様の変わり種211型、共に一編成のみ建造された、廃車の台車などを再利用した点も共通



阪急スタイル第一世代の最後、先頭部に丸みのついた1300型