

## 千里山線を駆けた電車(一)

—北大阪電気鉄道—

二十回生 浅野倉平

—千里山開発物語余話—

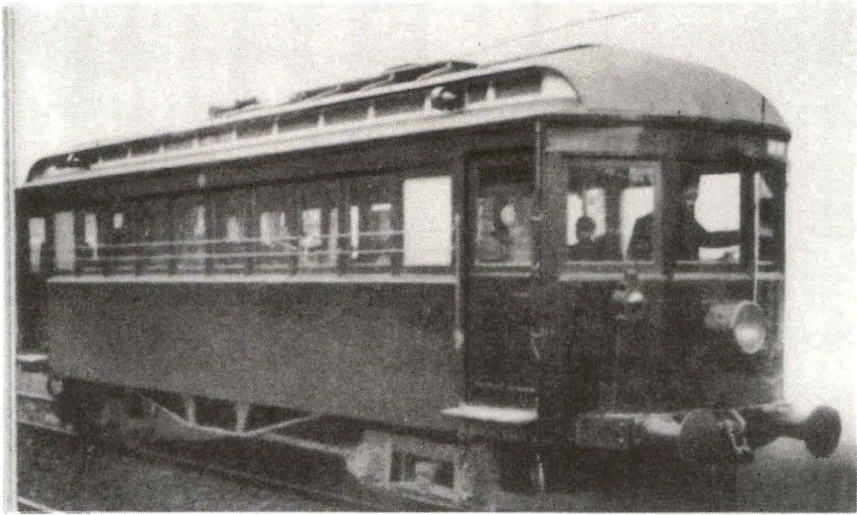
本会誌の第五号から連載されていた「千里山開発物語」は、会誌十号を以って完結したが、この連載を、私は、毎回、その続きを早く読みたいという思いをもって、興味深く読ませて戴いた。が、この様な思いをしながら、この「千里山開発物語」を読んでいたのは私だけではなかつたようで、当会誌を閲覧(注一)に供している千里山・佐井寺図書館にも、続きを早く読みたいと言う読者がおられて、図書館より私のところに「どこに連絡をすれば、この物語の先を読むことができるのか」と言う問い合わせがあり、「先を早く読みたいのは、私も同じなのですが、次号が発刊されるまでお待ち戴ける様にお伝え下さい」と答えた事があった。その様な事を思い出しながら、この物語の完結を機に、もう一度、はじめから読み返してみ、千里山の生い立ちの経緯を再認識すると共に、先人達の千里山に対する熱い情熱と、苦勞を改め

て知らしめされた思いをしている。

この思いとは別に、連載(一)の文中で千里山人は「電車は開通したけれど千里山終点は二面の桃畑と竹藪である」・「事実、この電車は客車より土運搬の貨車の方が数が多く、乗客より土を運んでいる電車であった」と書かれている、その電車・貨車とは、どの様な電車であり、貨車であったのかと、ふと、興味を覚え、併せて、かつて千里山線を駆けた電車を振り返って見たところ、それぞれの電車には、そのパーソナリティとは他に、以外なヒストリーやエピソードがあつた事を知つた。

—ミニ千里山線史—

千里山線のルーツに付いては、これまで、当会誌で何度か紹介されている如く、北大阪電気鉄道であり、その後、この路線は新京阪鉄道・京阪電気鉄道・京阪神急行電鉄、更に阪急電鉄へと受け継がれて現在に至っている。しかし、この路線に「千里山線」と言う名称が付けられたのは、昭和五年(一九三〇)九月十五日、京阪電気鉄道が新京阪鉄道を合併した際に、天神橋(現在の天神橋六丁目)〜西院間を本線として新京阪線と称し、十三



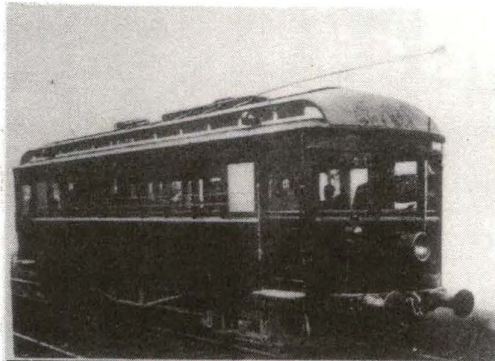
千里山線1号車 P-1型 千里山70年の歩みより

# 1形

8両

(北大阪電気鉄道)

1921年(大正10年)～1939年(昭和4年)



当社京都線の前身である北大阪電気鉄道が十三～淡路～豊津間の開業にともない建造した小形木造車両です。

箕面有馬電気軌道の37形とほぼ同一の設計で、同社の池田車庫で組み立てられました。

集電装置はトロリーポールを、正面下部にはバッファー(緩衝装置)を取付けていました。

架線電圧の1500V化が行われた関係で、わずか9年で他社へ譲渡されています。

P-1 紹介パネル 正雀車庫で開催の「阪急鉄道フェスティバル」にて

淡路間は十三(支線、淡路)千里山間を千里山(支線として)からである様だ。

それ以来、この名称は京阪神急行電鉄にも引き継がれ、昭和三十四(一九五九)年二月十八日、梅田(十三間の三複線工事が完成した折に、天神橋)千里山間を「千里山線」とすると言う区間変更と、その後の昭和三十八年(一九六三)八月二十九日、千里山から路線が新千里山(現在の南千里)に延長された折に再度の区間変更があったものの、昭和四十一年(一九六六)十一月十五日、千里山線の北千里山延長線の建設に伴い、天神橋(北千里山間を「千里線」と改称されるまで、三十六年間の長きに亘り「千里山線」の名前で親しまれてきた。

路線名の改称に当たっては、千里山住民より京阪神急行電鉄に対し、抗議運動が行われたとかであるが、私も、この路線は、やはり「千里山線」の方が良いと思うし、今でもこの路線を無意識のうちに「千里山線」と呼んでいる。

この路線の特徴は、ご存知の如く、カーブと勾配と踏切の多い事である。特に、豊津(関大前間のS字カーブは急で、電車は鋭いキシミ音をたてながら走行しており、勾配は、豊津駅を関大前方向に出て直ぐの勾配と、千里

山駅を南千里方向に出て直ぐの勾配は、いずれも、一〇〇分の三十五という急勾配で、この両勾配は阪急電鉄での最大勾配となっている。

又、千里山・関大前・豊津の各駅は、いずれも若干の勾配上にあると共に、駅の一部、又は、全体が湾曲しており千里山線の特徴をよく現している。

踏切は、吹田(千里山間には古くからの踏切が、今でも数多く残っている。しかし、千里山駅から延長された北千里山の間には、一本の踏切もなく、南千里(山田間のトンネルは阪急電鉄では、唯一のトンネルであり、これは、路線名が「千里線」となつてからの特徴とでも言える。

平成十九年六月発行の千里山会の会員名簿を見ると、会員総数、四三五名の内、昭和八年卒業の四回生より昭和四十一年卒業の三十七回生までの四二七名、率にして、実に九十八パーセントの会員は路線名が「千里山線」時代の卒業生である。この事からすると、千里山会会員は、又、千里山線世代そのものでもあると言えよう。

#### 最初に走ったのはP-1トンボ型電車

北大阪電気鉄道が大正十年(一九二一)四月一日、開業時に、この路線を最初に走らせた電車は、P-1形電

動客車である。この車両は、全部で八両(一号車(八号車)建造されたが、その組立は、当時の阪神急行電鉄(現在の阪急電鉄)の池田工場で行なわれ、又、乗務員の練習も阪神急行電鉄の教習所で行なわれたとかである。

しかし、この電車の、この路線での運用期間は短く、北大阪電気鉄道から経営を受け継いだ新京阪鉄道によつて、大正十五年(一九二五)八月、信貴生駒電鉄(注二)に三両(一・二・四号車)が譲渡され、更に、昭和三年(一九二八)三月には、残りの五両(三・五・六・七・八号車)が、愛宕山鉄道(注三)に譲渡されて、同社の平坦線で運用されていた。だが、この路線は、昭和十九年(一九四四)十二月十一日に廃線となり、車両は、その後、京阪電気鉄道の天津線に三両、京福電気鉄道永平寺線(注四)に二両が移籍され、いずれも昭和三十五年(一九六〇)頃まで活躍していた様だ。

この電車が千里山線から姿を消して、既に八十年が経過しているのに、その実物を知っている人は殆どいないのではと思う。でも、千里山人はどうであつたらうか……私は勿論の事、その実物を見たことがない。しかし、昨秋、阪急の正雀車庫で開催された「阪急鉄道フェスティバル」を見に行った時に、この電車を紹介するパネル

が掲示されていた。そのパネルの写真がこれである。パネルには天井の蛍光灯の光が反射しており、多少見難いところがあるが、この電車の屋根は、当時、流行の母屋形屋根で、車体は木造である。集電はトロリーポールにより集電しており、連結器はスクリュース式で、車体正面の左右にバッファー(緩衝装置)がつけられている。これがこの電車の特徴であり、この形式は、阪急電鉄のルーツに当たる箕面有馬電気軌道(注五)の三七形と、ほぼ、同形とされている。

この電車の仕様はフィート・インチで建造された様であるが、メートルに換算すると、車長11・412m・車幅11・395m・車高11・479mである。

それにしても、新京阪鉄道が信貴生駒電鉄に譲渡した三両は、どうして、一・二・三号車ではなくて、一・二・四号車だったのであろう……素朴な疑問として残る。

#### 千里山の土を運んだ車両

北大阪電気鉄道では、大正十三年(一九二四)電気機関車、三両、(一号車(三号車)と、一〇〇〇形無がい貨車、二〇両(一〇〇一(一〇二〇号車)を導入し、同社が南方・淡路・下新庄に所有する土地の宅地造成のため

に、千里山の土を運んだ。これが俗に言う「土運車」であり、この土運びに係わった車両と客車との数を比べると、千里山人が「事実、この電車は客車より土運搬の貨車の方が数が多く、乗客より土を運んでいる電車であった」と書かれた事に納得がいく。

土運車を牽引した電気機関車は、その後、車両形式番号が何回か変更され、最終的には、四三〇〇形となり、正雀車庫内で車両の入替用として運用されていたが、昭和五十年（一九七五）車籍から外されている。又、無がい貨車の内、一両は信貴生駒電鉄に貸し渡されたが、その他の車両の内、数両には乗務員室が取り付けられ、貨物車として運用された様だが、昭和四十六年（一九七二）全車両が車籍から外されている。

#### ―物置になった貨車と客車になった貨車―

北大阪電気鉄道は開業時に、前述の車両の他に有がい電動貨車、一両（五一号車）と無がい電動貨車、二両（五二・五三号車）を所有しており、これらの貨車はいずれも、P-1形電動客車と同じく、トロリーポールで集電し、連結器はスクリュー式であった。しかし、昭和三年（一九二八）一月に架線電圧が六〇〇Vから一五〇〇Vに昇圧されてからは、いずれの車両も使用されなくなり、五

二日に会誌「千里山」の第一号（第七号）を同館に寄贈しており（その後毎年寄贈）、図書館の郷土資料コーナーにて吹田市史などと共に一般の閲覧に供されている。

〔注二〕大正十四年（一九二五）年十一月五日に設立された信貴生駒電鉄は、当時、資金難にあった信貴生駒電気鉄道を買収し、生駒と王子間の路線を昭和元年（一九二六）に全通させており、この路線は、現在、近畿日本鉄道の生駒線となっている。

信貴生駒電鉄と信貴生駒電気鉄道、紛らわしい社名であるが、まったくの別会社である。

〔注三〕愛宕山鉄道は、昭和四年（一九二九）四月十二日、平坦線として、嵐山と清滝間（三・三九km）を開業、更に、同年七月二十五日、鋼索線として清滝川と愛宕山（二・一三km）間を開業したが、第二次大戦中、国策により戦時としては、不要・不急の路線として指定されたことから、昭和十九年（一九四四）二月十一日に、鋼索線が、同年十二月十一日には平坦線が廃線となった。

尚、平坦線の清滝トンネルは廃線後、一時期、三菱重工業の航空機の部品を製作する工場として使われたようだが、現在では自動車道路となっている。

一号車は昭和九年（一九三四）に廃車され、昭和三十三年（一九五八）まで正雀車庫の物置として使われていた。又、五二・五三号車は昭和四年（一九二九）、信貴生駒電鉄に貸与されたが、昭和十五年（一九四〇）に返却され、当時の京阪電気鉄道の守口工場で客車に改造され、同社の大津線で活躍していたが、廃車になったのは何時ごろか定かでない。

北大阪電気鉄道が建造した客車・電気機関車・貨車は以上であるが、いずれの車両も、それぞれが、その時代の要求に応じて、社籍を変え、又、用途が変更されながら、いずれも四十年近く運用されてきたのには興味深いものがある。

今回は、P-1トンボ型電車の後継車両で千里山線をはたすら走り続けた電車「マッチ箱」と貴婦人の風格を持った「流線型」そして、京都線の主力車両で、後に、千里山線でも活躍した「高速大型車」などについて伝えたい。

〔注一〕千里山・佐井寺図書館は平成十六年（二〇〇四）五月十九日、開館したが、千里山会では、同年六月二十

〔注四〕現在、京都市内で、四条大宮と嵐山間の嵐山本線と帷子の辻と北野白梅町間の北野線を運行している京福電気鉄道が、昭和十九年（一九四四）十二月一日、永平寺鉄道を合併した路線である。しかし、この路線は、平成十二（二〇〇〇）年以降の相次ぐ列車事故により、平成十四（二〇〇二）年十月二十一日、ついに全線が廃止された。

〔注五〕明治四〇年（一九〇七）小林一三氏が設立した会社で、明治四三年（一九一〇）三月一〇日、梅田と宝塚間と石橋と箕面間を開業させており、その後、社名は阪神急行電鉄・京阪神急行電鉄と改称され、昭和四十八年（一九七三）現在の阪急電鉄株式会社となっている。

#### 参考文献

- 一、「京阪神急行電鉄五十年史」 京阪神急行電鉄（株） 一九五九年
- 二、「七十五年のあゆみ」 記述編 阪急電鉄株式会社 一九八二年
- 三、「七十五年のあゆみ」 写真編 阪急電鉄株式会社 一九八二年
- 四、「阪急の電車」 阪急電鉄総務部広報課 一九八四年
- 五、HANKYU maon word 阪急電鉄株式会社総合 一九九九年