

千里山線想い出の電車たち (その二)

十八回生 口羽竜二

ふたたび木造車P・5について

会誌一一号では浅野倉平さんが、P・1がP・5に置き換えられた経緯を明らかにしてくれた。また飯島泰蔵さんの思い出も貴重な参考になる。しかしこれは私が生まれる前で詳しいことはわからず、腑に落ちない点もあるので再度考えるところは想像と推理をめぐらしてみた。まずわかった経緯を整理すると次のようになる。

(一) 大正一〇年に北大阪鉄道が千里山十三間で営業を開始、電車は木造のP・1が八両あった。車番は一号から八号、単車で運行されていた。架線電圧は六〇〇Vで集電はポール、車体幅二、四m、車体長一、七mであった。

(二) 大正一二年に設立された新京阪鉄道が同一二年に北大阪鉄道の営業権を譲り受けた。同一四年淡路天神橋間で営業開始。ただしP・6はまだ

計画段階にあったと思われる。

(三) 新京阪は当時としては最先端を行く鉄道として計画され、全鋼製の電車を高速で運転するため、架線電圧は国鉄同様一五〇〇Vが採用された。

(四) そのため千里山線では昇圧の必要が生じ、P・1では運行できないので代替車両が必要になった。そこで大正一四年から昭和四年にかけてP・5が合計二六両製作された。P・1はその間に逐次他社に譲渡転籍となった。

浅野さんの調査によるとP・5は大正一四年、一五年に九から一八号の一〇両が造られ、昭和二年に一九から二八号の一〇両が増備された。いずれもM車である。昭和四年にははじめてT車の五一から五六号ができて二六両がそろった。

最初の一〇両は番号からもわかる通りP・1の直接代替用である。ただし九、一〇号は後に改番され二九、三〇号となったようで、この二両は嵐山線で長らく単車のままで運行された。正雀に保存されている復元車は三〇号で、両運転台で車番は元の一〇号に戻されている。モーターは二個であるが単車

で走るにはこれで十分だったのだろう。P・1とP・5の外観上の違いはほとんどないが、P・5にはあった車端の乗務員用小窓がP・1にはなかった。今から考えると、要するにP・5はあまりコストをかけずに急ぎよ造られたP・1の焼き直しという印象がある。これについては後で触れる。

大正一四年には新京阪の淡路天神橋間が開業したが、これは昭和三年の全線開業（西院まで）に先立つこと三年である。P・6登場前なのでP・5が運行されたことはまちがいない。千里山発十三行きと天神橋行きの間隔があったのだろうか。このときに千里山線の車両限界が本線に合わせて拡大されたと思われる。したがって電車の出入り口にステップを設ける必要が生じたものであろう。

私の古い記憶をたどってみると昭和一三年頃にはP・5はすべて二両編成であった。細かな話になるが、一一・一二、一三・一四というふうに通番で二〇までが五本、それに二七・二八を加えてMM編成が六本あり、二一・二五から二六・二五までのMT編成が六本、計一二本の二両編成が運用され、

昭和四年に造られているので二両編成はその頃からあったことになる。おそらく何年かの間は単車と二連が混在し、連結幌取り付けの改造も徐々に行われたと考えられる。二両固定編成化が完了したのはいつかわからないが、昭和一〇年以前であろう。

P・5が造られた昭和二年には本線開通を目前にP・6が造られていた。片や最先端を行く全鋼製車、片や古臭い木造車、あまりに対照的である。せっかくP・1を置き換えるというのにお手軽に？P・1の焼き直しを造ってしまった。車両限界を広げるならそれに合わせた車体、できれば鋼製車を造るといふ選択肢もあったことだろう。これには当然輸送需要や投資採算という問題がある。想像をたくましくすると、新京阪の開業には莫大な投資が必要であり、千里山線の近代化を図る資金的余裕はなかったかもしれない。また輸送需要から見ても近代化は先送りではなかったのかもしれない。

資金が要するのは車両だけではない。大型化によって重量が増えれば線路の強化も必要になる。P・5は二二トンと軽いので線路の規格は最低クラスで

すべて連結幌のある固定編成と見られた。この体制は三連化が始まる昭和二〇年代中頃まで続いた。（注、M車は電動車、T車は付随車）

昭和の初め頃には両運転台の単車だったものがいつ頃から二連となり、連結幌取り付けの改造が行われたのだろうか。二〇両のM車は昭和二年までに造られているので、すべてが両運転台で単車走行ができたと思われる。六両のT車は昭和四年の登場になるが、その相棒となるべき二一以後の六両は二年前からあったことになる。この六両にはT車牽引のための動力性能が必要になるが、当初から想定されていたのかどうか、そのあたりはわからない。乗っけていつも感じたことだが、もつとも軽快に走ったのは流線型の二〇一・一六〇一、次がP・5のMT編成でMM編成は鈍重というのがびつたりだった。

飯島泰蔵さんの思い出によると、小学校入学の昭和七年頃の電車は単車で走っていたが、間もなく二両編成が現れたということだった。ただ電車間の行き来はできなかつたと書いておられる。T車が

よかつたはずだ。線路の強化とはレールを取り換え、枕木の本数を増やし、道床（現在は碎石、昔は砂利）を厚くすることを意味する。実際には、戦時中になつて五二トンもあるP・6が千里山線にも入線していたので、それ以前には線路の強化が実施されたに違いない。千里山線のレールは、長いあいだ本線の五〇キロレールに対して三七キロレールだった。昭和三八年の新千里山（南千里）延伸で千里山以北に初めて五〇キロレールが採用された。とはいえこれは本線の中古レールだった。このことを当時も車両関係者だった父に指摘するとマニアの観察に苦笑していたことを思いだす。

流線型の二〇一・一六〇一は二五・五五が焼失した後の再生車だったが、あの突然変異ともいふべきデザインは何だったのか？P・5を木造でしか造れなかつたことの鬱憤を晴らしたというとうがち過ぎだろうか。増結はできないためやがて嵐山線に移り、昭和四五年まで運行された。

ついでになるがもう一度P・5の編成に触れておく。MM編成は奇数号車が千里山寄り、偶数号車

は大阪寄りになり、パンタグラフは両車とも千里山寄りに取り付けられていた。大阪寄りのM車の運転台の下にはMG（電動発電機）が横向きに取り付けられていたが、これは不格好だった。MT編成のほうはM車が千里山寄り、T車は大阪寄りでM車のパンタグラフは千里山寄りであった。例のMGは連結部で目立たなかった。この編成はそれなりにまとまった形が美しかったと思う。マツチ箱と違って親しまれたP・5だが古臭いモニター屋根の木造車も千里山ののかな風景にはよく合っていた。昭和二〇年代の中頃には三連化が実施され、三〇年代には四連となり、三八年には姿を消した。二連はよいとしてもこうなると無理やりに組まれたという感じが否めず、いまになって写真を見ると何か痛々しい感じである。

終戦当時のことなど

話は変わるが、七〇歳以上の人なら昭和二〇年の敗戦直後の時代の記憶はあるだろう。食糧不足はもちろん、戦時に続いてあらゆる物資や資材が不足だった。正雀の現場も例外ではなく車両保守には

四苦八苦だったようだ。P・6を最も特徴づけた連結幌の枠が腐食でちぎれたままだったり、車体の腐食が素人目にも痛々しく見えた。保守水準の低下は現場担当者には辛いことだったに違いない。そのため事故も起こった。当時の車輪は今の一体圧延型とは異なり、スポーク支持のリムにタイヤを焼き嵌めするタイプだった。あるとき十三駅構内で起きたP・6の脱線事故はスポークの折損が原因だった。あろうことかスポークにクラックが生じていることはわかっていたという。それでも休車にできないほど可動率が下がっていたのだ。これは実話である。前回紹介した『P・6ダイー〇〇物語』には、昭和二〇年八月一日の惨状が述べられている。現場の苦勞を偲んで歴史の一こまを引用紹介しておこう。

「八月一日、荒れ狂った第二次世界大戦は、実に二三両という多数の長期留置車を残して終わった。当日の仕立ては、急行車はなく、普通車二連一〇本、十三折り返し二連二本、千里山線はP・5で二連三本、嵐山線もP・5の単車一本、わずか三二両の仕立てである。当日の仕立て表には長期留置車の一覧

表がそえてある。合計二三両の内、P・5が六両で残りはP・6であり、これ以外に当日仕立てには使えない故障車を含めると在籍車の約六〇%が可動不能車である。（中略）いっぽう可動車も現在の保守水準からいえば完全な車両はおそらく一両もなかったと思われる。事実、『あの頃は朝、配車線を見ると昨日修理して出した車両がパンタを降ろして止まっている。可動車は減る一方。故障車はふえる一方。出勤するのがおそろしかった』と言っていた人が多かったことでもわかる。代用品の使用は勿論の事、使用限度を超していたものもあつたであろうし、むしろ故障しない方が不思議なぐらいであつたのは事実である」（注、P・6は七三両、P・5は二六両、計九九両が在籍した。）

珍奇なエピソード

まだ紙幅にゆとりがあるので、ある踏切事故のことを書いておこう。何年か憶えていないが終戦前後のことだった。冬のある日、P・6の一三七号が正雀茨木市間の踏切で「し尿運搬」のトラックと衝突した。後日父がこの事故車を見せてくれたのでよ

く憶えている。衝突のショックはかなり大きかったようで、頑丈なP・6の先頭部がかなり破損、おそらくトラックは大破だと思われた。トラックに積まれている「し尿」が車内に飛散し、飛沫が天井にまで及んだ跡がなまなましく、ショックの大きさを思わせた。乗客がどの程度乗っていたかわからないが、ウン悪く汚物を浴びた人は近くのため池で（当時は線路の両側はまだ田んぼだった）寒さに震えながら衣服と体を洗ったという、気の毒な話を聞いた。

資材不足のため一三七はすぐには修理もかなわず長期留置車になったようだ。戦後になって復活し、やがて一〇七とともに台車の枕バネに、板バネに代えてコイルバネとオイルダンパーを与えられるという幸運？に遭った。それとともに偶数号車と「向き」をそろえるための方向転換が実施された第一号であった。（注、奇数号車と偶数号車は向きが反対だったので、床下機器配置も逆になって保守作業の能率を阻害する原因となっていた。）

平成二十二年（二〇〇九年）春

おわり