

## 千里山線を駆けた電車(二)

—新京阪鉄道・京阪電気鉄道—

二十回生 浅野 倉平

当初、ここに書くことを予定していた事柄は、会誌、十一号で、口羽竜二さんが書かれた「千里山線 想いの電車たち」の中で全てを書き尽くされてしまい、私の書くことが無くなってしまいました。それで、「千里山線を駆けた電車」の続きを書くのをよそうかと思いましたが、奥田事務局長から、是非、続編をと、背中を押されましたので、続きを掲載させていただくことに致しました。しかし、その内容は、口羽竜二さんの書かれたものと大いに重複する所がありますので、予めご了承を戴きたいと思っております。

尚、会誌十一号には、口羽竜二さんの文章と共に貴重な資料となる電車の写真が、数多く掲載されておりましたので、それらの写真を、もう一度、ページを繰

車に車番が変更されている。

この車両の屋根は、一形P-1と同じ母屋形屋根で、集電装置は、当初、トロリーポールであったが、昭和三年(一九二八)一月、架線電圧が六〇〇Vから一五〇〇Vへ昇圧されるのに伴い、パンタグラフに変更された。

その折に、電動発電機が運転台の下に吊り下げられ、又、出入り口にはヒレのようなステップが取り付けられていた事から独特のスタイルになった。

この様な格好をしたこの電車の車体には、細い縦板が並べて張られており、塗色の茶色の色合と車体の縦板をザラザラ感に見立てると、当時の「隣寸箱」に似ている事から、いつしか、この電車に「マッチ箱」の愛称が付けられたもの様である。

昭和十一年(一九三六)千里山駅構内にて発生した火災によって、二両の「マッチ箱」(二十五号車・五十五号車)が焼失した。この時の火災のもように付いては、これを目撃された飯島泰蔵先生が、会誌、十一号で詳しく書かれておられるが、この様なアクシデン

つて見ながら、この「千里山線を駆けた電車(二)」をお読み頂ければ幸いかと存じます。

—黙々と走り続けたマッチ箱—

この電車は、北大阪電気鉄道を吸収合併した新京阪鉄道が、千里山線を最初に走った一形P-1電動客車の後継車両として建造したもので、特に、一〇形P-4車両は大正十四年(一九二五)十月十五日の天神橋(現在の天神橋六丁目)と淡路間の開業に合わせ造られ、その後、更に車両の充実を図るために、一〇形P-5A・一〇形P-5B・制御付随車等が次の如く建造されている。(P=Passenger)

大正十四年(一九二五)二月 一〇形 P-4 五両

九号車と十三号車

大正十五年(一九二六)三月 一〇形 P-5A 五両

十四号車と十八号車

昭和二年(一九二七)三月 一〇形 P-5B 十両

十九号車と二十八号車

昭和四年(一九二九)三月 五〇形 P-5 六両

制御付随車 五十一号車と五十六号車

尚、九号車・十号車は、後に、二十九号車・三十号

トがあつたとは言え、この電車は、新京阪鉄道・京阪電気鉄道・京阪神急行電鉄の各時代を通じて、千里山線専用車両として活躍してきた。

しかし、昭和三十二年(一九五七)、八両が能勢電気軌道株式会社「注」へ譲渡され、更に、昭和三十六年(一九六一)には、六両が同じく能勢電気軌道に貸与されたのを機に、この「マッチ箱」は千里山線から姿を消し、残りの車両は嵐山線で運用されていたが、昭和三十八年(一九六三)、全車両が廃車処分されている。

能勢電気軌道に譲渡・貸与された車両は、集電装置が元のトロリーポールに取り替えられ、同時に、床下にぶら下げられていた電動発電機が撤去されて、同社での最初の二輛編成電車として運用された。しかし、昭和四十一年(一九六六)京阪神急行電鉄の宝塚線で使用されていた三三〇形車両が能勢電気軌道に取り入れられた事に因り、貸与されていた車両は京阪神急行電鉄に返還された。しかし、同社では、これを直ちに廃車処分している。残された譲渡車両は、再び、集電装置がパンタグラフに変更されて、引き続き能勢電気軌道にて二両一編成で運用され、一時は三両編成に

する計画もあつたとかだが、昭和四十二年、京阪神急行電鉄から五〇〇形電車が導入されたのに伴い全車両が廃車処分された。

「マツチ箱」の愛称で親しまれてきたこの電車は、木造車でありながら、四十一年の長きに亘り活躍してきたが、廃車された車両のうち、車両番号「三二〇番」の電車は、原型の「一〇番」に戻され、当初、宝塚ファミリーランド内の「のりもの館」で保存されていた。しかし、平成十五年（二〇〇七）五月七日、同園の閉園に伴い、正雀車庫に移送され、現在、阪急電鉄の技術遺産として同車庫において保存されている。

又、廃車された車両の内の一両が、関西大学付属幼稚園で「でんしゃぶんこ」として一時期使われていたような気がしているのだが、これは、私の思い違いであるのだろうか。

会誌十一号に掲載されている「マツチ箱」の写真は、先頭車両に幌が取り付けられたものであるが「マツチ箱」の先頭車両は、やはり、幌が付いていない方が似

合いの様な気がする。

この車両は、フィート・インチで建造されたとかであるが、メートル換算では、車長 $11.2712\text{m}$ ・車幅 $1.438\text{m}$ ・車高 $3.563\text{m}$ である。

〔注〕能勢電気軌道株式会社

明治四十一年（一九〇八）に設立された能勢電気軌道株式会社は、能勢妙見の参詣路線として、大正二年（一九一三）、能勢口（現在の川西能勢口）と一の鳥居間を開通させ、大正十二年（一九二三）に、池田駅前（後の川西国鉄駅前）と妙見（現在の妙見口）間を全通させている。

更に、同社は、この二年後に、妙見鋼索鉄道を開業させ、妙見山頂へのケーブルカーを運行していたが、戦時中の物資供出に依じて、この路線を廃止した。しかし、昭和三十五年（一九六〇）、妙見ケーブルと妙見リフトを開業し、その復活を果たした。

だが、利用客が能勢妙見への参詣客だけでは経営が厳しく、翌年、阪急電鉄の傘下に入り沿線の開発を進め、見野芝住宅地・ときわ台住宅地等を開発した。

昭和五十三年（一九七八）十月、社名を能勢電鉄株式会社と変更し、同年十二月には、日本生命保険相互

会社が開発した日生ニュータウンの日生中央と山下間の日生線を開業させ、その後、平成九年（一九九七）十一月からは、日生中央と梅田間の直通特急「日生エクスプレス」の運転をしている。

この会社の開業時から二十年位の使用車両を見ると、かなりユニークである。開業時こそ、自社建造の車両（六両）を使っていたが、その後の車両は、東京市電（五両）・伊予鉄道（十両）・九州鉄道 $\parallel$ 現西日本鉄道（二両）などから調達しており、京阪神急行電鉄から本格的に車両を導入したのは「マツチ箱」からである。

その後は、主として宝塚線で運用されていた車両が同社の主力車両となり、現在、同社で使用されている車両は、全て、阪急電鉄から購入したものである。

尚、同社の開業時に建造された車両は、昭和十六年（一九四一）当時の満州国（現中華人民共和国の東北方）ハルビン市に売却され、同市の市電として活躍していた。

— 貴婦人 流線型 —

この電車は、京阪電気鉄道が昭和十二年二月、二両一編成となる恒久連結貫通車両として建造した二〇〇形電車で、昭和十一年（一九三六）千里山駅構内にて焼失した電車の補充のために、千里山線専用車両として、この一編成のみが造られたものである。

この車両の車体と室内の模様について、「千里山線 想い出の電車たち」の中で詳しく紹介されているので、ここでは省かせて頂くが、当時としては、他に類を見ない斬新なデザインであり、寄木造りの様な「マツチ箱」と、戦車の様にリベットが打ち込まれている「大型車」に比べると、その容姿は、まさに貴婦人のような風格のある車両だと言えよう。

〔流線型〕の運転台は、進行方向の左側に設けられた運転室の中にあつた。従って、車両正面の展望が良く、小学生の頃には、この電車に乗り合わせた時など、正面のフロント・ガラスにへばり付くか、又は、運転室の反対側にある、大型トラックのハンドルよりも、一回りも大きい真鍮製の手動ブレーキの前に立ち、そのハンドルを握りしめ、正面から流れるように車内に

飛び込んでくる景色を楽しみながら、併せて、運転士気分をチョッピリと味わったものである。

流線型電車は二両一編成のために、他の車両との連結が出来ず。又、中間車両が新造される事がなかったので、輸送量の増加する千里山線では運用が難しくなり、晩年は嵐山線で使われ、その車体の塗色も阪急カラーのマルーン色に塗り替えられてしまったが、昭和四十五年（一九七〇）に廃車解体されている。運用年数は三十三年であったが、この車両は阪急電鉄史上、現時点では、最初で最後の「流線型」であり、塗色も阪急カラーのマルーン色でなく、斬新的なカラーの車両であったので、廃車解体するのではなく、建造当時の塗色に復元し、技術遺産として、残してもらいたい車両であったと思う。

この電車の写真も会誌十一号に掲載されているが、車体に白いラインが見られないので、塗色がマルーン色に塗り替えられた後の写真の様だ。しかし、貴婦人には、このマルーン色は似つかわしくない感じがする。

これは、当時、日本最大の車長であったので、いつしか「大型車」と呼ばれるようになった様だ。又、この車両には、当時としては破格の二〇〇馬力モーター四基が装備されており、完成当時は「東洋一」の電車と称された。

新京阪鉄道では、この車両を京都線用として運用したが、その高速ぶりは、新京阪鉄道線と国鉄東海道線が並行する大山崎付近の区間で、当時の国鉄を代表する特急列車「つばめ号」を追走して抜き去ったという伝説的なエピソードを持っている。しかしながら、自重が五十二・四〇トンと重く、北大阪電気鉄道時代に施工された低規格路盤区間の走行には制約があり、そのために、当初、千里山線では運用されていなかった。

しかし、その後、路盤が整備され、この電車は千里山線でも運用されるようになったが、千里山線の北千里への延長工事の際には、むしろ、その重量を生かし、路盤の踏み固めを兼ねての新線習熟運転に重用されている。

ちなみに、「マッチ箱」の重量は、「大型車」の半分以下の二十二トンである。

又、千里山駅の大阪方面行きホームに停車しているこの電車の写真は、六〇一号車が大阪寄りの先頭車両で、連結されている車両は、パンタグラフが付いている二〇一号車である。しかし、昭和十二年に撮影された、花壇前々豊津間を大阪方向に走行するこの電車の写真を見ると、パンタグラフが付いている二〇一号車が先頭車両で、連結されている二両目の車両は六〇一号車である。何時、どうして、前と後ろが入れ替わったのであろうか……

尚、写真の六〇一号車は昭和三十一年に二五一号車に改番されている。

この車両は、車長 $\parallel$ 一四・七七〇m・車幅 $\parallel$ 二・八九〇m・車高 $\parallel$ 二・七〇〇mである。

#### — P・6 高速・大型車 —

この電車は、新京阪鉄道によって、一〇〇形電動車・五〇〇形制御付随車及び付随車として、昭和二年（一九二七）から昭和四年（一九二九）にかけて全鋼製車体三十両と半鋼製車体四十三両の合計七十三両が建造された。この車両の車体は十九メートルと長く、こ

この電車は、新京阪鉄道・京阪電気鉄道・京阪神急行電鉄と引き継がれ、一九六〇年代には、七輛編成で京都線の主力車両として運用されていた。又、昭和四十五年（一九七〇）には、千里線で大阪万博観客の輸送にも活躍した。しかし、昭和四十六年（一九七一）、京都線の急行列車から普通列車に運用が変更され、又、千里線でも運転されていたが、順次、廃車される事になり、昭和四十八年（一九七三）には、全車両が廃車になっていく。延べ運用期間は四十六年と長かった。廃車後、一一六号車のみが技術遺産として正雀工場にて保存される事になり、当初は静態保存であったが、後に整備され、現在は動態保存となっている。

尚、五〇〇形は昭和二十五年（一九五〇）に一五〇〇形に形式変更されている。

この電車の写真は、会誌十一号に二枚掲載されているが、「大型車」は「マッチ箱」と違って、幌が付いている方が格好良いと思う。

この車両はフィート・インチで建造されたが、メートルに換算すると、車長 $\parallel$ 一八・八九八m・車幅 $\parallel$ 二・

八四五m・車高 $\parallel$ 四・二二三mである。

―フキ五〇〇号 貴賓車―

昭和三年(一九二八)「昭和のご大典」に併せて建造されたこの車両は、五〇〇形に属する特別車両で、車内には貴賓室・待従室・給仕室・洗面所等が設備されており、車体は、この当時では珍しくリベットのない車体であった。しかし、運用される機会が少なく、昭和二十四年、一般車両に改造されて、一〇〇形に連結して運用され、千里山線でも良く見かけられた。

尚、昭和二十五年(一九五〇)、朝日新聞社が主催して、西宮球場をメイン会場とする「アメリカ博覧会」が開催された折には、この電車は車体を「黄色」に塗色され、博覧会の宣伝車両として活躍したりしたが、昭和四十六年(一九七二)に廃車された。

この車両も、昭和二十五年(一九五〇)に車番が一五〇〇号に改番されている。

―千里山線専用車両になるのに

十三年かかった電車―

第二次大戦中の昭和十八年(一九四三)、京阪電鉄は三〇〇形車両を五両建造した。この電車は、当時、流行の張り上げ屋根に雨どいを鉢巻にしているデザインで、当初の計画では、千里山線専用車両として運用を予定していた。しかし、戦時中の事でモーターや制御機が入手できず、そのために一〇〇形の京都寄りに連結して運用されることになった。でも、この電車のごとはこれでは納まらず、昭和二十五年(一九五〇)、車番が宝塚線車両の三〇〇系と重なっている事から、車両の形式が一三〇〇形に変更された。更に、昭和三十一年(一九五六)、千里山線の三両編成化に伴い、それまで、千里山線の専用車両として、二両編成で運用されていた七〇〇形の間車に、この車両が当てられる事になり、同時に形式も七五〇形に改められた。その結果、紆余曲折があったものの、この電車は念願の千里山線専用車両となった。

しかし、この車両には、終生、モーターが付けられる事が無く、昭和五十一年(一九七六)、全車両が廃

車されている。運用年数は三十三年であった。

この電車の写真も会誌十一号に掲載されている。連結されている二両目の車両は一〇〇形の様である。

この車両は、車長 $\parallel$ 一六・六〇m・車幅 $\parallel$ 一・八二m・車高 $\parallel$ 三・八八mである。

近年、鉄道会社の中には、観光客の集客をはかるために、わざわざ、レトロ調の電車を新造したり、又、古い車両を整備して走らせたりしている。その最たるものはSLであるが、阪急電鉄でも、技術遺産として保存している電車を「阪急レールウェイ・フェスティバル」で、正雀車庫内だけを走らせるだけではなく、出来ることなら、嵐山線でも走らせてもらえればと思っただが……

次回は、又、口羽竜二さんが書かれた「千里山線 想い出の電車たち」と重複するところがありますが、戦後生まれの「千里山線を駆けた電車」と「最近の車両」について、引き続きお伝えしたいと思います。

掲載した一〇形一〇号車と一〇〇形一六号車の写真は、平成二十年十月二十六日、正雀車庫で開催された「阪急レールウェイ・フェスティバル」会場で撮影したものです。又、一〇形一六号車のプレートは会場内で販売されていた阪急グッズの一つです。

#### 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、「車両形式図集」阪急電鉄株式会社広報課 一九七六年
- 三、「七十五年のあゆみ」記述編 阪急電鉄株式会社 一九八二年
- 四、「七十五年のあゆみ」写真編 阪急電鉄株式会社 一九八二年
- 五、「阪急の電車」 阪急電鉄総務部広報課 一九八四年
- 六、「能勢電鉄八十年史」 能勢電鉄株式会社 一九九一年
- 七、HANKYU maroon word 阪急電鉄株式会社総合 一九九九年
- 八、「阪急電車のすべて」阪急電鉄株式会社企画編集 二〇〇〇年

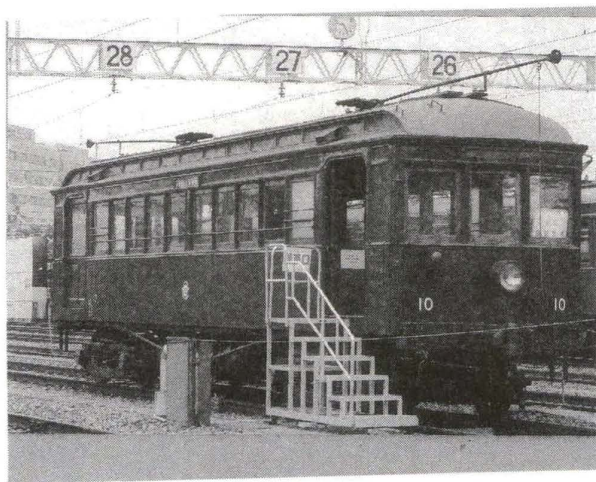
追記

—「マッチ箱」22号車—

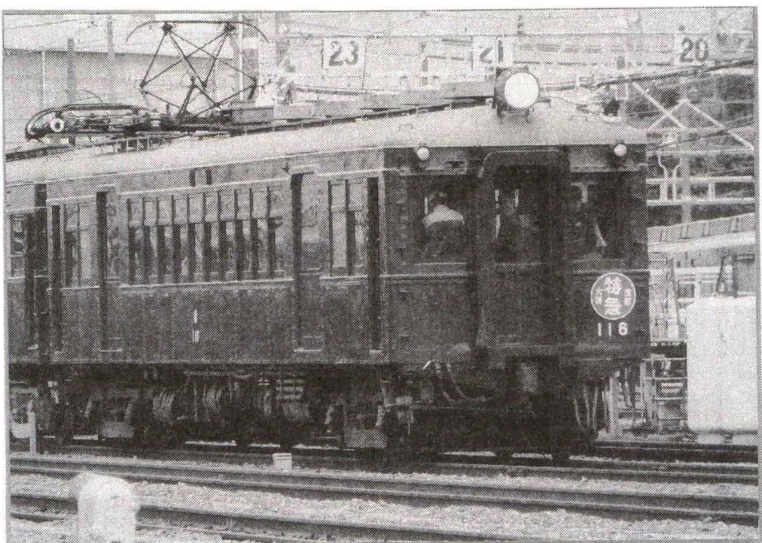
「デベソ」に付いては、会誌八号で同級生の久保利也君が「千里山の思い出(八)」の文中で、車両ナンバー22はどうして「デベソ」なのだろうかと書かれていたが、過日、その久保君から「デベソ」の原因を説明してもらえれば、との、手紙を戴いたが、残念ながらその説明には至らなかった。だが、「デベソ」になった経緯としては、「マッチ箱」の電動車の前照灯は、掲載した写真の10号車の如く、建造時は運転台の正面窓下に取り付けられていた。即ち、「マッチ箱」は生まれながらにして「デベソ」だったのだ。これはトロリーポールの上げ下げに支障をきたさない様に設計されたのではと考えられる。その後、架線電圧の昇圧に伴い、集電装置がトロリーポールからパンタグラフに変更され、その折に、前照灯の位置が正面窓の上に移されたのではないかと推察される。しかし、22号車の前照灯のみが、何らかの理由で改造されなかった様であるが、その何らかの理由は解からない。でも、この電車に乗れた日は縁起が良いとの事であったので、そのご利益を考えると、これは「デベソ」の伝説とし

て語り継ぐことにして、無理にその原因を追究しない方が良いのではないかと思われる。

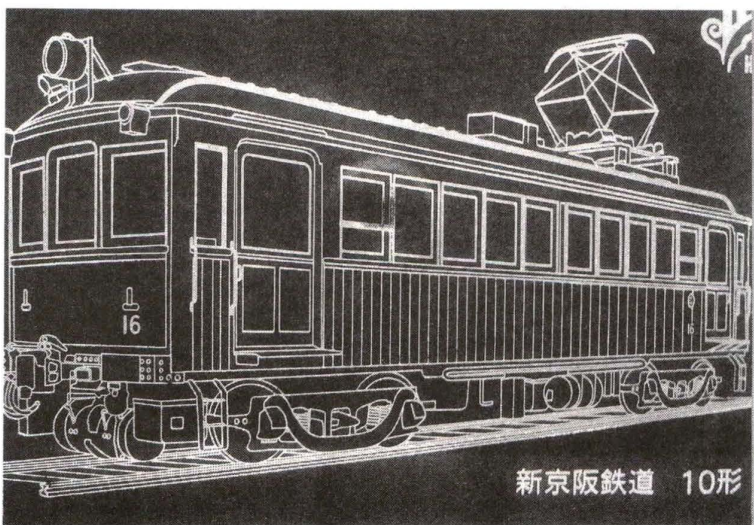
建造当時の姿に復元された10型10号車 千里山線では30号に改番されて走っていた 平成20年10月26日撮影(阪急レールウェイ・フェスティバルにて)



正雀車庫で動態保存されている100型116号車  
平成20年10月26日撮影(阪急レールウェイ・フェスティバルにて)



阪急レールウェイ・フェスティバル会場内で販売されていた阪急グッズの  
ひとつ10型16号車のプレート(パンタグラフに改造後)



## 編集部より

浅野さんのご寄稿に「フキ500号 貴賓車」が紹介されました。昭和24年一般車両に改造され京都線を走った時に偶々乗って、クロスシートなど上等の内装に感激した思い出があります。昭和25年の「アメリカ博」の宣伝車輛として黄色に塗装されたとありますが全く覚えがありませんでした。塗装を施されたのは700形、800形など当時の新造車輛だけと思っております。さつきよく調べてみますとありました、ありました。500号が塗装され「アメリカ博」の文字もくっきりと従来塗装のP-16形に連結された写真です。P-16形で塗装されたのはこの1両だけだったようです。

同じく浅野さんのご寄稿の中でマッチ箱P-15にもP-14、P-15A、P-15B、P-15と4種類の型式番号があることを初めて知りました。会誌11号への飯島先生のご寄稿の通り製造当初はP-1トンボ型と同様に単車で走ることを前提に、両端に運転台があり連絡通路はありませんでした。P-15は付随制御車Tcで他車と連結してしか走れませんが、これも連絡通路なしだったのでしょうか。飯島先生と口羽さんのご寄稿にあるよう

に昭和10年頃から順次改造工事が行われ、一方だけ又は両方ともに連絡通路が出来、車輛間の行き来が可能になりました。運転台も通路を避けて左側に移動しますが、一方又は両方共取り払ったもの（機器は他車に流用）などいろいろなバリエーションがあるようです。

さて、4種類の型式にどんな特徴があるのか調べたところ表になったものを見付けました、もちろんP-15は付随車で最初から違います。P-15A（車番14、18）の正面中央妻窓が上方に

大きくなっているだけの違いのようで、P-15B

では元に戻っています。

P-15A、車番16の現

役当時の写真も見付け

ました、浅野さん撮影

の復元車輛、車番10（P

-14、千里山線では改

番されていて30）や

記念グッズの車番16と

比較して違いをご確認

ください。（奥田記）

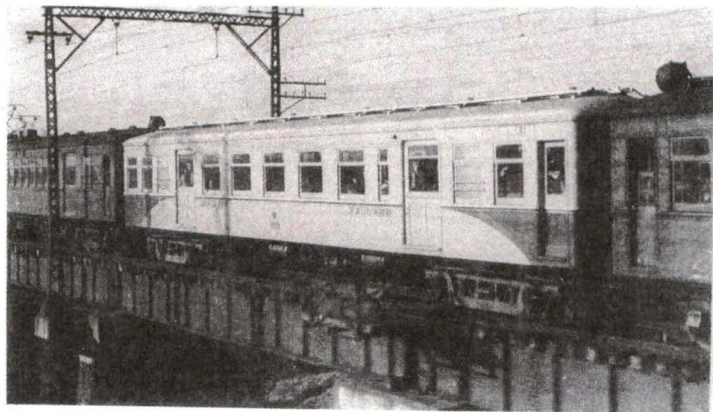
参考文献 鉄道ピクトリアル（特集阪急電鉄）平成10年12月

### 【10形の製造年次と特徴】

- 1次車（C#9～13）  
大正14年製で、部内呼称はP-4である。1形のP-1に続く形式でありながら、P-2、P-3に相当する車両は存在しない。
- 2次車（C#14～18）  
P-5Aと呼ばれ大正15年製で、正面中央妻窓が上方に大きくなった。
- 3次車（C#19～28）  
P-5Bと呼ばれ昭和2年製で、正面妻窓は1次車なみに戻った。ここで10系は昇圧工事が行われた。パンタグラフ化されるとともに、大阪寄床下端部にMGが取付けられ、独特のスタイルとなった。
- 4次車（C#51～56）  
昭和4年製で50形と称し、車体は3次車と同じTcになった。部内呼称はP-5Tである。

アメリカ博塗装されたフキ500号 元貴賓車

宝塚線と共用だった淀川鉄橋を渡る珍しい写真（昭和25年4月）



淡路駅を天神橋方面に出発するP-15 4連（昭和35年3月）

