

千里山線を駆けた電車(三)

―京阪神急行電鉄・阪急電鉄―

二十回生 浅野 倉平

明治四十三年(一九一〇)三月十日、箕面有馬電気軌道としてスタートした阪急電鉄は、今年、開業一〇〇周年を迎え、その記念キャンペーンの一環として六〇〇〇系車両に華やかな装飾を施し、車内には、阪急電鉄の一〇〇年を紹介する歴史年表・駅舎と車両・乗車券・豆知識などのポスターを掲示した「阪急電鉄一〇〇年ミュージアム号」を一編成のみ運行している。しかし、この電車は宝塚線のみにての運行なので、残念ながら千里線ではお目に掛る事が出来ない。

又、阪急電鉄では、三月十四日に京都本線、正雀〜南茨木間に新駅として「摂津市」駅を開業させた。この駅は、太陽光発電や各種の省エネルギー設備を導入した日本初の「カーボン・ニュートラル・ステーション」として注目されており、今年には阪急電鉄にとっては何かと話

題の多い年になっている。

ちなみに、大正十一年(一九二二)四月一日に北大阪電気鉄道が開通させた我らの千里山線は、今年で開業八十九年を迎えることになった。

―戦後、初の千里山線専用車両―

昭和二十三年(一九四八)、京阪神急行電鉄は、資材の割り当てを受けて七〇〇形車両、十両を建造した。この車両はモーターの出力が低く、高速運転には不向きのために千里山線専用車両として、当初、二両一編成で運用されていた。その後、千里山線の三両編成化の実施に合わせ、昭和三十一年(一九五六)、前号でお伝えした昭和十八(一九四三)年製の車両を七五〇形として中間車に組み込み三両編成となった。しかし、後年は風山線に転用され、昭和五十一年(一九八六)七五〇形を挟んだまま全車両が廃車処分されている。

この電車の写真は会誌十一号に掲載されている。

この車両は、車長約一七・六一m・車幅約二・八九m・車高約二・七〇mである。

―貨車の台車を使った新造車―

新京阪鉄道によって昭和三年（一九二八）に造られた三〇〇形有がい電動貨車二両が、昭和三十一年（一九五六）に廃車となり、同年、その台車と機器を流用して建造されたのが二二〇形車両である。この電車は三両一編成の恒久連結貫通車で、この一編成のみしか建造されなかったが、中間車両は予備品の台車を使用して二六〇形として造られている。この電車はモーターの出力が小さく、又、台車も貨車用の小ぶりの物であった為に、専ら千里山線で運用されていたが、昭和三十八年（一九六三）、嵐山線に移され、昭和五十一年（一九七六）に廃車になった。

しかし、この車両は、その後、中間車両を除く二両が広島電鉄株式会社に譲渡され、同社の宮島線で平成元年（一九八九）まで運用されていた。その結果、この電車ではなく「台車」は、貨車として二十八年。京阪神急行電鉄の電車として二十年。広島電鉄で十三年。通算六十二年間、現役として活躍したことになる。

この電車の写真は会誌十一号に掲載されているが、写真の二二一号車は、広島電鉄では一〇八二号車として活躍していた。

この車両は、車長 \parallel 約一五・〇八m・車幅 \parallel 二・七五m・

定し、これ以降の新造車は、全て、この寸法に基づいて建造することにした。

―京都く宝塚間を走った 七二〇系―

昭和二十五年（一九五〇）、京都線特急専用車両として十四輛が建造されたこの電車は、複電圧車【注】としての特性を生かし、日・祝日には京都く宝塚間の「歌劇特急」にも運用された。しかし、後継の二八〇〇系車両の登場により、運用が急行・普通中心となり、ドアも二扉から三扉に改造され、千里線・嵐山線でも使われたが、昭和五十八年（一九八三）廃車されている。

「歌劇特急」は、不定期列車として、昭和四十三年（一九六八）まで運転されていたが、この「歌劇特急」とは通称で正式名称はなかった。京都から来たこの電車は、十三で宝塚線にそのまま直接乗り入れたのではなく、神戸線・今津線を経由して宝塚まで運行されていた。所用時間は当初、七十三分であったが、その後、六十四分にスピードアップされている。

この電車の写真は会誌十一号に掲載されているが、「京都」・「宝塚」のヘッドマークを付けた、この電車の写真は貴重な資料となる写真であると思う。

車高 \parallel 二・六三mである。

京阪神急行電鉄が千里山線専用の車両を建造したのはこの車両が最後で、これ以後の新造車両は、先ず、京都線で運用され、その後、千里山線でも併用された後、嵐山線に回されると言うパターンになっている。

これはあくまでも、私の推定であるが、昭和三十一年（一九五六）当時、千里山線を駆けていたと思われる電車は、車長が、一二・七一mの「マッチ箱」・一四・七七mの「流線型」・一九・〇五mの「大型車」・一七・六一mの「七〇〇形」・一五・〇八mの「二二〇形」と、車長の異なる電車が混在して千里山線を走っていたと思われる。そこで、これは素朴な疑問であるが、これでは、来た電車によって乗車位置が異なり、整列乗車などは、とても無理だったのでは思われるが、実際にはどうであったのであろうか・・・思い出せない。

―車両規格の統一―

京阪神急行電鉄では、昭和二十五年（一九五〇）、京都線の一〇〇形車両と神戸線の九二〇形車両を参考にして神戸線・宝塚線・京都線、三線共通車体の基準を、車長 \parallel 一九・〇〇m・車幅 \parallel 二・七〇m・車高 \parallel 四・二六mと制

京阪神急行電鉄では、同時期に神戸線用の八〇〇系車両を使用して、神戸く京都間を六十五分で結ぶ直通特急も運行している。

ちなみに、現在、JR西日本の新快速は、京都く三ノ宮間を五十三分で走っている。

【注】 複電圧車とデッド・セクション

当時、京都線の架線電圧が一五〇〇Vであるのに対して、神戸線・宝塚線は六〇〇Vであった。又、京都線も十三・梅田間は宝塚線の線路を使用していたので、梅田への乗り入れには、両方の電圧に対応する設備を持った電車が必要であり、京阪神急行電鉄では、「おしどり方式」と呼ばれる独自の昇圧切換え方式を開発した。この方式は、後に、他社においても活用されるようになり、昇圧切換え方法としては、画期的な方式になっている。

尚、電圧の切換えに当たっては、デッド・セクション（架線に給電されない無電区間）を設ける事が必要であり、当時、この区間は十三駅を淡路駅方向に出て直ぐのところには設けられており、電車がここを通過する時には、車内灯が数秒間消え、電車は惰行していた。

昭和四十四年（一九六九）八月二十四日、神戸線に引き続き、宝塚線の架線電圧も一五〇〇Vに昇圧されたの

で、これを機に、この区間は解消された。

—同形車体の一三〇〇系と一六〇〇系—

昭和三十二年（一九五七）に建造された一三〇〇系車両（十六輛）と一六〇〇系車両（十二輛）は、車体が同形で、いわば双子である。しかし、その決定的な違いは、一三〇〇系は、モーター・台車・ブレーキなどのシステムに新機軸が取り入れられた京都線初の高性能車両であった。これに対して、一六〇〇系は、台車・ブレーキ等は、従来のシステムを採用し、モーターは一〇〇形（P-6）で使用されていたものが流用されている。

従って、運用面においても一三〇〇系は、その特性を生かして京都線の特急・急行として運用されたが、一六〇〇系は、主に、千里山線と京都線普通車として運用されていた。しかし、後継車両の二三〇〇系・二八〇〇系の各車両の充実に伴い、一三〇〇系電車は、昭和四十六年、七両編成二本に編成替えされ、千里線専用車両となり、この折に余った二両は宝塚線に移籍されている。

千里山線で運用されていたこの車両は、更に、昭和五十八年（一九八三）、四両編成三本に再編され、嵐山線に移されたが、昭和六十二年（一九八七）全車が廃車された。

尚、この車両の最初に建造された五両は二扉であった

が、その後、造られた車両は、最初から三扉で建造されると言う変則的な造り方をされたが、最初の五両も昭和四十七年（一九七二）に三扉に改造され、昭和五十一年（一九七六）には、全車両が冷房化されている。

会誌十一号に掲載されているこの電車の写真は、三扉に改造・冷房化された後の車両である様だ。

他方、一六〇〇系は、昭和三十四年（一九五九）二月十八日、十三ヶ梅田間が三複線化され、千里山ヶ梅田間の直通運転が本格化された折には、この車両が重用されていた様だが、その後、嵐山線に転用され、昭和五十八年（一九八三）末に廃車された。

この車両も建造時は二扉であったが、昭和四十八年（一九七三）に全車が三扉に改造されている。しかし、一三〇〇系より四年も早く廃車になったこの車両は、冷房化はされなかった。

—第一回ローレル賞受賞車両 二三〇〇系—

かつて、千里山線を駆け抜けた電車も次々と廃車され、現在、現役として運用されているのは、この二三〇〇系のみである。

この車両は、昭和三十五年（一九六〇）から、昭和四

十二年（一九六七）にかけて七十八両が建造され、後に、阪急電車のモデル車両となる三扉車両で、昭和三十六年（一九六一）に、鉄道友の会が、通勤用電車に与える賞として新設した、第一回「ローレル賞」の受賞車両である。

その上、この電車は元々そのもので、昭和三十九年（一九六四）に建造された、後継車両の二八〇〇形が、既に、全車両が廃車処分されているのに対して、いまだに、京都線・千里線で運用されており、京都線では準急電車にも起用されているバリバリの現役車両である。しかし、この車両は規格の違いから地下鉄には乗入をしていない。

会誌十一号に写真が掲載されているこの電車は、屋根の形から見て、冷房化された後の車両であるようだ。

「千里山線」から「千里線」へと路線名が変更されたのが昭和四十一年（一九六六）十一月十五日であるので、この電車の初々中期に建造された車両が、路線名が「千里山線」であった時代の最後を駆け抜けた電車になった様だ。

—ひたすら走りに走った電車 二八〇〇系—

昭和三十九年（一九六四）から昭和四十八年（一九七三）にかけて五十六両が建造されたこの車両は、二扉の京都線特急専用車両として、京都線を駆け抜け、特

急の運用から外された後も、京都線の急行・準急・普通にも使用される一方で、北千里ヶ梅田間の主力車両としても活躍していた。

しかし、この車両は、永年にわたり高速で運転が続けられたので、その分、車体の消耗が激しく、又、走行距離が他の車両より多い上、更に、二扉から三扉への改造による車体の強度の低下等もあり、なかには建造後、僅か十六ヶ七年で廃車になった車両もあった様だが、平成十三年（二〇〇二）全車両が廃車されている。

—堺筋線乗り入れ車両—

昭和四十四年（一九六九）十二月六日、翌年の三月十五日開幕の大阪万国博覧会の開催を控えて、京阪神急行電鉄と大阪市交通局六号界筋線との相互乗り入れ運転が開始された。その折の対応車両として建造されたのが三三〇〇系車両である。この車両は昭和四十二年（一九六七）から昭和四十四年（一九六九）にかけて二二〇両が建造され、現在も運用されている現役車両であるが、大阪万国博覧会開催期間中は、後述の大阪市交通局の六〇系と共に「エキスポ準急」[注]として活躍した。

尚、昨年十二月には、相互乗り入れ四十周年を記念して、両社の一部の車両に四十周年を記念するヘッドマークが取り付けられた電車が運転され、又、大阪市営地下鉄の特別編成車両が臨時直通列車として、はじめて天下茶屋から嵐山まで運行されたりした。

堺筋線乗り入れ車両としては、三三〇〇系車両に次いで、五三〇〇系車両が、昭和四十七年（一九七二）から昭和五十九年（一九八四）にかけて一〇五両が建造され、更に、京都線・千里線で特急以下の種別で運用を目的として、昭和五十七年（一九八二）年から平成元年（一九八九）までに八十三両が建造された七三〇〇系車両も平成元年から堺筋線に乗り入れられている。

これらの相互乗り入れ車両は、大阪市交通局の仕様で併せて建造されたもので、阪急電鉄の基準より、車長で一〇〇mm短く、車幅で一〇〇mm広くなっている。

他方、大阪市交通局では、当初六〇系が千里線・京都本線に乗り入れていた。しかし、平成二年（一九九〇）からは、新造の六六系が逐次導入され、今では、全乗り入れ車両がこの車両である。

尚、大阪市交通局の六〇系車両は、平成三年（一九九

〇）に全車両が廃車処分されているが、この車両は、昭和四十五年（一九七〇）に第十回「ローレル賞」を受賞している。

〔注〕 エキスポ準急
大阪万国博覧会開催期間中、梅田と北千里間で運行された梅田系統と大阪市営地下鉄堺筋線動物園前と北千里間で運行された動物園系統の優等列車である。

この車両は、梅田系統が梅田・十三・淡路・吹田・関大前・南千里・万国博西口（万国博開催時に営業していた臨時駅・北千里）で、動物園系統は動物園前・天神橋六丁目間は各駅停車で淡路以降は梅田系統と同じである。この準急列車は残念ながら千里山駅には停車しなかった。

又、万国博覧会開催期間中には、宝塚線宝塚と万国博西口間及び、神戸高速線高速神戸と万国博西口間で「エキスポ直通」列車が運行されている。

千里線を駆けなかつた電車
六三〇〇系車両は、二扉で全席がクロスシートの京都線特急専用車両として、昭和五〇年（一九七五）から昭和五十三年（一九七八）にかけて、二八〇〇系の後継車両として六十四両が建造され、昭和五十一年（一九七六）に鉄道友の会の第十九回「ブルーリボン賞」を受賞して

― 四面相車両 ―
平成元年（一九八九）から平成七年（一九九五）年にかけて八十四両が建造された八三〇〇系は、当初、京都線の急行のみの限定運用であったが、現在では、特急から普通まで、又、千里線・堺筋線乗り入れにも使用されており、千里線を走る電車としては最新の車両である。

この車両は阪急電鉄創立八十周年を記念して建造されたもので、車両正面に額縁デザインを採用し、左右の窓も屋根近くまである大形のものとして、その上部に表示幕を納め、従来の車両正面のデザインを一新したものである。しかし、建造年度によってデザインが少しずつ変えられ、次の四種類の顔を持つようになったが、①のデザインは現在走っていない。

- ① 平成元年建造車両は、正面左右の窓下に飾り帯が付けられていた。
- ② 平成三年建造車両は飾り帯がなくなる。これに併せて平成元年建造車の飾り帯も外された。
- ③ 平成五年建造車両は、前面を軽く「くの字」形に屈曲させ、車番が正面扉下から左窓下に移された。
- ④ 平成七年度建造車両は、正面の左右の窓を下に広げて車番を左窓の枠内に表示した。



8300系 エコカー塗装車 千里山駅



「阪急電鉄 100年ミュージアム号」宝塚線 6000系 正雀車庫

―阪急電鉄の最新車両―

平成十五年（二〇〇三）十月十四日から運用がはじまった九三〇〇系は阪急電鉄の最新車両である。しかし、この車両は、現在、京都線でのみで運用されており、千里線には、まだ乗り入れていない。

この電車が京都線のお下がりとして、千里線を走るようになるのは何時の事であろうか……

千里山線を最初に走った電車から、現在、千里線を走っている最新の電車まで、いろいろな資料を基に、この原稿を書かせて戴きましたが、北大阪電気鉄道・新京阪鉄道・京阪電鉄時代までの電車には、それぞれの個性の他に、以外なヒストリーやエピソードがあり、資料を調べていても、新しい発見の連続で楽しく感じました。

しかし、京阪神急行電鉄時代に入り、車両規格が統一されてからは、技術面では優れた電車であったとしても、塗色はマルーン色一色で、一見ただけでは、どの車両も同じように見え、その上、資料を見ても話題性に乏しく、ただ、ただ、系式番号を追うのみとなりました。

千里山開発物語に千里山人が書かれた「事実、この電車は客車より土運搬の貨車の方が数が多く」と言う文書の電車・貨車に興味を持ったのがきっかけで、「千里山線

を駆けた電車」を三回にわたり書かせて戴きましたが、内容的には、会誌十一号・十二号で、口羽竜二さんが書かれた「千里山線 想い出の電車たち」と重複した所が多々あったと思います。しかし、もともと「鉄ちゃん」と言われる鉄道マニアでない私でしたが、この原稿を書いたお陰で、こと、千里山線に関しては少し通になった気分です。

参考文献

- 一、「車両形式図集」阪急電鉄株式会社広報課 一九七六年
- 二、「阪急の電車」阪急電鉄総務部広報課 一九八四年
- 三、「広島電鉄開業八〇年創立五〇年史」広島電鉄株 一九九二年
- 四、「HANKYU maroon word」阪急電鉄株式会社総合 一九九九年
- 五、「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

掲載した「ミュージアム号」の写真は、本年五月九日、正雀車庫にて開催された「阪急レールウェイフェスティバル」にて撮影したものです。



千里線乗入 大阪市営地下鉄 66系 千里山駅



地下鉄乗入 40周年記念ヘッドマーク付 3300系 関大前付近