



京阪神急行

神戸・宝塚線

使用車両の現状について

工村 高橋正雄

80 本誌2号にて京阪神急行電鉄京都線の現状についてふれたのであるが、本稿では云々ゆる。阪急電車である所の各支線を含む宝塚線及び神戸線の車両についてその現状をお知らせしたいと思う。

神戸線は支線の伊丹線、甲陽線及び阪神今津より宝塚に至る今津線を含む45kmの路線で、大正9年に南通し阪神間に併走する阪神電鉄、国鉄と共に二大都市間の連絡を司っており、その快足ぶりは古くから衆知の通りである。

宝塚線は箕面有馬電軌として南業したものであり箕面線を含む28.8kmを指すが軌道条件の点から神戸線とは別の意味で同地方の重要な交通路として々かせぬものとなっており、開通は明治34年である。

神宝線（神戸線及び宝塚線を指す）の車両は全て西宮工場にて定期検査を行うが検車は、神戸線が西宮に、宝塚線が池田に分割されて居る。一般に云々、阪急スタイルの車両は神宝線のものであつて一部複電圧車を除き京都線に入線することは出来ない。阪急の車両は電動車には同系の制御車を恒久的に連結し、云々ゆるユニットを組成し、列車編成及び工場入場の際はユニット単位にて行い、一部増結用の両運転台式車両を残し大部分が片運転台式であり、一部に増結車及び中間電動車を有しているが、全て同型式又は他型式と常に

一単位となる様連結されて居り、京都線に見られるP-6や他車のと異り統一あるものとなっており、従つて車番順に大阪側より連結され電動車は大阪側である。

端面は貫通幌わく付の貫通扉のある三枚窓で、側面窓はバランサー付の一段下降式であり車内は木目印刷を施し、上質のシートと共に落ちついた感じを与える。外部色彩は車体がマルーン色、台車及び床下器具は青味のあるグレーでありパンタグラフは銀色に塗られている。列車種別による車輛の差別は少く、使用目的を十分に考慮した車輛が多い。

貨車営業は行つて居ないので左籍する貨車群は全て社用の資財輸送用及び救援車、工事用である。

§ 1 使用車種

1-1. 客車

1-1-1 1型 NOS 32 (T)

南通に際し新造された1型の内、最後の増備車として明治44年に川崎造船所にて新造された NOS29~33の内の一両を四度にわたる改造工事の後現在 320型の中向踏座車として使用されている。近年320型と連結のため広巾貫通幌に改造し雙面線に使用されている。新造当時の面影は窓配置とモニター屋根、Bill 27E1 台車と床下のトラス樑に残すのみである。

(1型については本誌1号 29頁参照)

1-1-2 90型 NOS 90~95 (94欠) (M)

大正15年日清電鉄を継ぎ、鉄道院より譲り受けた車輛の木造車を半鋼車に改造、使用しているもので、院時代からの番号の変遷や形態上の相異等阪急の車輛中にあつて異彩を放つている。製造は NOS90~92が大正2年新橋工場、NOS93,95は明治43年日本車輛である。現在は昭和27年よりの更新工事により形態的に NOS90,91, NOS92,93, NOS95の三種に分類出来る。

1) 90, 91 : 端面及び端面兩樑R付モニター屋根、広軌化、TR-10×17°

1D2.2-2D2.2-2D1

2) 92, 93 : 端面R付、兩樑直線的、シングル屋根、広軌化、TR-10×17°

1D6D6D1

3) 95 : 端面Rなし、端面兩樑R付、モニター屋根、広軌化、Bill 27E2

1D1.4-1D1.4-1D1

従つて NOS95 が最も原形に近く NOS92, 93からは容易に原形を想像出来ない。たゞ床下のトラス樑や 端梁部が露出して居る事等は当時のまゝ、

である。現在工場入場時以外は90+91, 92+93の伊丹線に使用されNOS95は工場に居ることが多い。入線以来本線に使用される事なく今日に至っている。

1-1-3 96型 NOS96 (M) 97 (Tc)

昭和15年加越鉄道のナハ101, 102の二輛の客車を譲り受け西宮工場にて改造したもので、昭和27年再改造され貫通式のMTc編成となったが室内や窓配置に客車の面影を残し外部運転室扉もそのまゝである。端面は貫通幌のわくのなリフラットな扉付三枚窓で、車体全体として角張った感じのする車輛であり、運転室扉の後で雨樋を下して居るのも変つて居りウィンドシルは段付屋根はシングル屋根で90型同称伊丹線に使用されている。

1-1-4 300型 NOS300~309 (T) (Tc)

我が国に於ける初期の半鋼車で、トラス構を付けて居るところは木造車からの過渡期のものである事を示している。大正13年8月汽車会社東京支店の製造になるもので、旧番をNOS500~509と云い、リベットの多い端面にやゝ丸味のある扉付きの三枚窓であったが、戦後片運となり現在はNOS301を除いて全部貫通式の中間付随車となつて500型とM+T+M編成にて使用されBall 27E1台車に振換えられた。たゞNOS301のみはNOS530のTcとして現在も片運転台式であり、使用線もNOS301のみ宝塚線であり他は今津線である。

1-1-5 310型 NOS310~315 (T) NOS316~319 (M)

300型と全く同型の車輛で、旧NOS500~509のTcとして大正14年3月川崎造船所にて新造された旧NOS704~709で電動車化されたが300型と同様の改造により現在は500型の中間付随車として宝塚線に使用されており、台車はNOS314, 315のみK-11である他はBall 27E1である。NOS316~319は旧番をNOS700~703と云い、現在も両運転台式で電動車として甲陽線に使用されているが台車はBaldwin 78-25-AAである。

1-1-6 320型 NOS320~331 (M)

両運転台式の全鋼車で当初よりドアエンジンを装備し、段付シルで端面は扉付きの三枚窓、ガーランド1列通瓦式で云々以後の阪急小型車輛の基本型となつて居る台車は均合せブレーキ式のK-12で、ギヤレシオが変更された事以外製造当初と余り変わらず、使用線も一時今津線に移つた以外は現在も宝塚線に使用中である。

1-1-7 380型 NOS380~385 (M)

320型に譲りて昭和11年川崎車輛製の両運転台式のM車で320型と同系ながら、車体中は50mm広くリベットレスの平シルである筈及び当初は住友のH-5-I系を使用して居た筈が610系の出現により500系と同称、木造

車の性能を持つ株になり一時下化されていたが目下500型、300型のM+T+Mに増結用としてNOS380~382が今津線、NOS383~385が宝塚線で使用されている。戦後、運合軍専用車として、又アメリカ博覧会宣伝車としてNOS385が塗分けられた等話題のある車種である。台車は現在Baldwin 78-25-AAを使用している。NOS385のみ押込式2列通風で他車は全部ガーランド2列である。

1-1-8 500型 NOS500~530 (M)

昭和13年4月より15年12月、17年12月の三期にわたり各々NOS500~511、NOS512~521、NOS522~530が増備されたが、各々多少形態的にも異つて居り、台数もその期にはNOS522~530なる9輛しか入線せずNOS530が今日に至つても仲間はずれになつて居り当時の資材難を示しているが、先年610系の出現によつて性能、台車等本造車のものに振振り現在はBill 27 MC B2を使用し奇数車はパンタを外している。502、520、521は阪急に於ける数少い戦災復旧車であり、現在は300型、310型を中間に入れてM+T+M編成を基本とし今津線に(500~515、522、523)宝塚線に(516~521、524~530)が使用されているが320、380型と共に急行用としては余り用いられて居ない。

1-1-9 550型 NOS550~565 (MとTc)

ナニワエ株初の新造車であり、宝塚線に於ける戦後初の新造車であるが、窓は二段上昇式で位置も低くコンパートメントの運転台で、雨樋を端面に下し、従来車と随分感じの異なる半鋼片運転台式M Tc恒久連結車である。当初はNOS550~564迄を電動機は奇数車にも付けられ、台車もL-15であつたが、宝塚線の規格向上にともなり現在では奇数車はTcとなり、台車も偶数車は(M車) H-5-1系、奇数車(Tc車) Baldwin 78-25-AA及ぶK-11となつた。昭和26年5月貨車NOS200の代車としてNOS565が入線したがこの車両のみは窓高さを在来車なみとし、下降式を採用したため550型中の変則車となつたがNOS565の入線迄NOS564はNOS530と連結され、入線後は564+565となり、前述の如くNOS530はNOS301と連結される株になつた。

1-1-10 600型 NOS600~608 (M) NOS650~658 (Tc)

我が国最初の全鋼車として大正15年に川崎造船所にて新造された両運転台式の600型(M)及ぶ800型(Tc)であるが、その後二度の改番によつて600型、650型となつて車体も片運転台式の普通車となつた。台車は一時住友鑄鋼台車を付けたが、現在はL-15に戻つて居る。初期の全鋼車とし

よく見られるリボットの多い車体で、台枠も角腹式を採用、端面や乗客扉上には曲がった木切りを付けて居り、同系車は他の電鉄にも見られる。旧NOS 807はNOS510の代車として昭和3年新造されたものゝ、NOS 609、650は戦災復旧車である。

1-1-11 610型 NOS610~622(M), 630型 NOS630~639(M)
660型 NOS660~672(Tc)

木造車51系の改造名目で車体を新造し、台車、電動機等380型、500型のものを使用したものである。630型は中向電動車である。NOS610、660は正面非貫通、NOS615、632、665以後はHゴム、メタルサッシ、NOS620、638、670以降蛍光灯照明と長期にわたる増備を物語る。昭和28年に完成した610+620+630+660の内NOS620はその後NOS631に改番した。台車は610型630型全車及びNOS663、664、670はH-5-係及びH-5-係と乗具にて改造したTT-5(NOS621) TT5A(NOS622)で前三輛を除く660型は当初のH-5-係より現在はB1127MCB2を使用しているが、NOS613、614、663、664はベアリング試験車である。宝塚線を各種列車に使用中(本誌(号P22参照)

1-1-12 800型 NOS800~804(M), 850型 NOS850~854(Tc)

旧番を700、750型と云い、京都線の700型就役とともに800、850型に改番された半鋼MT極久型結車で900型に始まる伝統的な形態を脱して居るが、車体高は50mm増加しており、連結面は丸味のある切妻形である。802+852、803+853は京都-神戸間直通列車用として複電圧車となったが、現在は600V専用になっている。NOS801~803、850~853はアメリカ博覧会車として造られたことがある。802+852は主に810型822+872と置きかえられている等が多く、いずれも神戸線に使用されている。

近日阪神にて脱線衝突した800+850+801+851を復旧され使用中である。

1-1-13 805型 NOS805,806(M), 855型 NOS855,856(Tc)

800型と同系の全鋼車であるが端面は中央が一段高い非貫通式の三枚窓であったところから805+855、806+856の中向に各々943、973型MTcを連結、大阪側より805型+973型+943型+855型となつて居る。800型よりは全体として良く出来て居り、次の810型の車体に近いものであるが、運転室は他車に比べやや広い感じがする。

1-1-14 810型 NOS810~813(M), 860型 NOS860~863(Tc)

神戸線に戦後就役したクロスシートの車輛であるが、昭和34年に各々ロングシートに変更されたもので複電圧車のため時折正雀車場へ車輛削

正に入場している客が見られるが神戸線用である。京都線の700型と同系であるが、端面は805型に採用された非貫通式は採用されず、再び貫通扉付となった。客室と運転室の仕切り扉を新設。以後の標準車体に於ても採用されて居り、これは貫通扉を開いた時の運転室と貫通路の仕切りとなるものである。

1-1-15 814型 NOS814~817(M), 864型 NOS 864~867(Tc)

宝塚線に使用中の810系の車両で台車がGarlitz式のFS103を使用しており、乗心地は従来の釣合梁式のもの比べ良くなって居る。当初よりロングシート車である。構造上、神戸線に使用出来るため、時折神戸線に使用されている。

1-1-16 818型 NOS818~822(M), 868型 NOS868~872(Tc)

814, 864型と同型の神戸線用車輛であるが室内灯は中央一列式の蛍光灯照明になりNOS818, 819, 868, 869は18本, NOS820, 870以後は20本である。尚822 + 872のみ京都線用として造られたため車体、台車、電動機等他車とは多少異なる所が見出せる。

1-1-17 900型 NOS900~919(M)

戦前に於ける阪急の基本形と云えるもので、製造当初は転換式のクロスシート車で特徴のある大きな日立製のパンタグラフを使用して居り、車体は当時としては非常に合理的に作られ、昭和初期に於ける高速運転用車輛として誇るべきものである。現在NOS900~909は梅田向の片運転台式にNOS910~919は両運転台式に改められて居るが、乗務員用扉はそのままである。昭和29年6月NOS909の事故を機会に、昭和29年より33年にかけて、定期更新が行われアンチクライマーや水切り等を改め、ウインドシルは二段シルを平シルに変更、リベットレスとした。又600+650型との台車、モーター等の振換工事等が行われ、現在の所はNOS900~904:H-5-D, NOS905~914:H-50, NOS915~919:L-17を使用している。920型との3軸連結に又、神戸線車輛連結に際しての920型4軸連結への増結車として、貴重な存在である事は衆知の通りである。

1-1-18 920型 NOS920~924(M) 950型 NOS950~954(Tc)

一般に920型と呼ばれる一連の神戸線車輛の内NOS920~924, NOS950~954はその最も初期に製造されたもので、いずれもMに恒久連結車である。昭和33年から34年にかけて全10輛が定期更新を完了したが、二段シルやリベットは撤去され、雨樋も新しい形のものになって居る。NOS951のみは戦災復旧車で以前より平シルであったが、車体は終戦直後の復旧のため完全な出来栄とは云えなかつたため、同称更新工事が行われて面目を一新した。通風器はガーランド式で中央一列、下車のパンタ取付台は撤去された。台車はこの9

20型のみ汽車会社の L-17 (920型) L-15 (950型) がある。

1-1-19 925型 NOS925-928 (M) 955型 NOS955-958 (Tc)

通風器がガーランド2列式となっている事とM車の台車が川崎-16型である他は920型と大差ない。現在920,950型に続き更新工事実施中である。

1-1-20 929型 NOS929-933 (M) 959型 NOS959-963 (Tc)

920系の内この型から平シル リベットレスの車体となり、通風器は押込式を2列配置している。NOS929,959は戦災復旧車であり、M車にはH-147台車を使用していたが、現在は川崎-16型になっている。

1-1-21 934型 NOS934-937 (M) 964型 NOS964-967 (Tc)

製造当時より貫通櫓取付金具を付けて就役したが実際に使用されて居なかった。

1-1-22 938型 NOS938-942 (M) 968型 NOS968-972 (Tc)

神戸線に於ける戦前最後の新造車で934型と同型である。NOS972は戦災復旧車。

1-1-23 945型 NOS943-947 (M) 973型 NOS973-977 (Tc)

920系の最後の増備車であるが、戦後最初の神戸線用新造車であり、半鋼車である。但し車体工作法は他車に比べ劣っている。又コンパートメント式の運転室は他の920系に見られず、この10輛は戦災復旧車名目となっている事は衆知の通りである。

1-1-24 1000型 NOS1000-1003 (M)

戦後100輛目の新造車であるが、この形式より軽量車体となつた。台車も高張力鋼を使用したFS303及びFS305である。窓の部分をヤ、ふくろまし車体下部には尺が付けてあり、以後の軽量車体の基本形となつた。NOS1002のみ一時Alstom式のFS305台車を付けたが、現在はFS303に統一されており、目下レジニエの試験車として神戸線に使用中である。

1-1-25 1010型 1010-1028 (1017型を除く) (M)

1017型 NOS1017, 1021, 1025, 1027, 1029 (Tc)

新しい阪急の標準車体とも云うべき車体にFS311台車を付けた1010型は全電動車方式として造られたが、就役後、出力に余力を生じ、その後は3M1Tとして使用されている。近くさらに中間附隨車を増結し3M2Tとして使用することになっているが、目下ヤレシオを変更中である。パンタグラフは連結面側に付けられ、屋根側面に並んだ換気用のダクトは今迄に見られなかったものである。NOS1018, 1019はFS320, NOS1020, 1021は

KS-52, NOS1029, はFS 324 台車を付けているが詳細は本誌1号P23を参照されたい。

1-1-26 1030型 NOS1030~1036 (1033型を除く) (M)
1033型 NOS1033, 1037(Tc)

1010型の34年度増備車はFS-324A付きの三扉車となりラッシュアワーにおける性能を十分に備えている。端面窓は後述の1108型と同枠はめ殺し式となった。余談であるが神戸線と直通結化に際し、1010型にはNOS1052が、1030型にはNOS1050, 1051が近く増結されるがNOS1052はFS311付の二扉車NOS1050, 1051はFS324A付の三扉車である。

1-1-27 1100型 NOS1100~1107 (M) 1150型 NOS1150~1157 (Tc)

1010型と同系の宝塚線用車輜をMTc恒久連結車を台車ガ片締め式フレキのFS312である。

1-1-28 1108型 NOS1108~1117 (M) 1158型 NOS1158~1167 (Tc)

1100型の三扉車で1030型と同系であるがFS324台車付のNOS1108~1111, NOS1158~1161とFS324A付きのNOS1112~1117, NOS1162~1167とに分けられるが、いずれも宝塚線用車輜である。但し、NOS1166, 1167のみディスクフレキ試験車である。

1-1-29. 1200型 NOS1200~1207 (M) 1230型 NOS1230~1233 (M)
1250型 NOS1250~1257 (Tc)

1型の改造車として1100, 1010系と同型の車体を新造したもので、宝塚線用として池田折込吊り等が使用中のもので3M2Tであり1230型は中軸電動車である。NOS1203のみ標準スタマフリングをコイルバネとオイルダンパーに改造した台車を付けて居る他はNOS1252~1254を含んで1200型, 1230型全車にH-147台車を付与して居る。従つて他の標準軽量車体を使用した形式と異り釣掛式駆動装置である。

1-2 貨物用車輜

1-2-1 NOS 3201 (M)

昭和25年に1型NOS9を改造した宝塚線用救援車で、車内には1型当時の面影が残つて居る。池田車庫所属。

1-2-2 NOS 3202 (M)

昭和2年製の無蓋貨車で昭和17年運転台を改造現在に至つて居るが、トラス棒を付けた全くの無蓋車で、両端にスペースが最小限度の正面1枚窓の運転台が作られているエーモラスな車輜である。

1-2-3 NOS 3203 (M)

1. NOS 33の改造になる神戸線用救援車で、NOS 33は貴賓車であり1型車でも丸屋根に改造され腰板も高く特異な存在であったものを、外観では車体中央に両向き扉を新設したのみで使用して居る。西宮車庫所属。

1-2-4. NOS 3207 (M)

NOS 94の台枠を使用して昭和21年新造された無蓋車である。NOS 3207~3210は台車をBaldwin 78-25-AAよりBill 27E1に変更。

1-2-5 NOS 3208 (M)

旧高速貨車NOS 1208を昭和26年凹型に改造したもので、クレーンを装備し西宮北田両車庫間の資材運送用として使用される事が多い。

1-2-6 NOS 3209 (M)

旧NOS 77の改造車。NOS 3207、3210と同型である。昭和20年改造。

1-2-7 NOS 3210 (M)

旧NOS 54を昭和21年に車体新造したものの。

1-2-8 NOS 3240 (T)

事故復旧用等にも使用されるクレーン車で、西宮車庫に常備してあることが多い。

1-2-9 NOS 4111~4119 (T)

京都線より転用された四輪土運車で砂利運搬に使用。

3.2

以上で簡単ながら神宝線の車輛についてその現状を振り返って見たが、本誌3号「混合列車」なる文中にて書き人知らず氏によつて絶大なる阪急ファンなる名称を賜った者の文章としては、お蔭かしい次第であるが、事実、特に日頃御世話にならない車輛については知識皆無と云つて良い程不勉強であつて、レールファン、阪急ファンと云うよりレール不安なのかも知れないので此位でお許し願いたい。しかし毎月なにがしの運賃によつて混合列車に乗せてもらつた以上は、余り頼りない事を云つても居れないので努力したいと思つて居ます。以後宜しく御指導の程をお願いして、今日も蒸気のドラフトの聞える部屋での筆を置きます。

『京都』都心に乗り入れ-阪急

11-26日付日経によれば、現在京都市の西院-四条大宮まで地下線に乗入れている阪急京都線を、四条大宮-四条河原町間1.78KM延長する計画である。同社では工費30億円、工期1年半~2年を予定、着工は出来れば来年四月の京阪淀屋橋乗入工事と同時に、12月中に運輸省へ工事申請を出す。