

阪急電鉄 車両形式紹介



執筆 十六夜鐵郎

皆さん、こんにちは。この文章は阪急電鉄の約 60 年前から現在までに至る車両形式、約 30 形式について書いていきたいと思います、今一度阪急電鉄の会社概要について書いていきたいと思います。

～阪急電鉄とは？～

阪急電鉄の大本は箕面有馬電気軌道として 1910 年に宝塚～梅田の宝塚線、石橋～箕面公園(現:箕面)の箕面線が開業し今日の阪急電鉄の基礎が確立され、阪神急行電鉄に社名変更の後 1919 年に宝塚音楽歌劇学校が創立、1920 年に神戸線十三～神戸(上筒井となり後に廃止)と伊丹線が開業した。その翌年に西宝線(現:今津線)が開業。その後宝塚新温泉に宝塚ルナパークが開業、同じ宝塚に宝塚ホテルが開業、その数年後に梅田阪急ビルにおいて阪急百貨店が営業を開始し、事業を多角的に展開していった。ちなみにこのころから阪急と呼ばれていた。阪神急行電鉄が京阪電気鉄道と合併し京阪神急行電鉄に社名変更した、このころは太平洋戦争中、戦況が悪化するにつれて本土にも米軍の空襲が行われるようになり宝塚線や神戸線の急行運転や宝塚歌劇団の公演も休止せざるを終えなかった。

そして 1945 年の終戦の後、混乱期を経て戦後復興していくにつれて公演や急行運転も復活していった。北野線が休止(事実上の廃止)され 1949 年、京阪神急行電鉄から京阪電気鉄道が分離独立した。1957 年に梅田～十三間において 3 複線化のための工事が着工、2 年後には工事が終了し 3 複線となった。梅田駅の拡張移転工事に伴い梅田駅が現在の駅舎と同じ位置の国鉄線の北側の土地に移転することとなった、工事の間には神宝線が 1500V に昇圧するなど神宝線の車両増強が進められていった。1984 年には西宮北口のダイヤモンドスリップが廃止され今津線が南北に分断され運転されるようになった。その後は JR 宝塚線の高速化により競争を強めていったその矢先 1995 年 1 月 17 日早朝、阪神淡路大震災が

発生し阪急電鉄も神戸線、今津線、伊丹線において甚大な被害を受けた。復興の後、宝塚線において速度向上のため三国駅が移転高架化され同所の制限 30km が無くなり線内最高速度が 90km から 100km に向上された。

2005 年、阪神電鉄が突如として村上ファンドによる阪神電鉄株の買い占め、経営への過度な提言を受け、企業保持のために当初京阪に経営統合を模索したがファンドによる高額な要求をされ断念した、その後、村上ファンドの不正が発覚しファンドの代表:村上世秋彰氏が逮捕起訴される中、ファンドに対抗して株式の公開買い付け成立(TOB)を条件として阪急 HD と阪神 HD の経営統合が契約され、ファンドが阪神の経営権掌握を断念し TOB に応じ株を売却 TOB が成立後、阪急と阪神が経営統合し阪急 HD は阪急阪神ホールディングスに社名変更し現在に至る。

【1000 系列】

・1000 系

1000 系はこれまでの吊り掛け駆動方式の旧式車を置き換えるために当時の新性能を盛り込み主電動機出力 75kw を 4 機搭載し WN カルダン駆動、多段式制御装置、発電ブレーキ連動の自動空気ブレーキを搭載したが 1500V 昇圧時にブレーキ装置を交換され電気ブレーキは廃止された。昇圧改造は偶数車と奇数車の 2 両 1 ユニットのオシドリ方式で施工されたが、1967 年の神戸線、1969 年の宝塚線昇圧後 1000 系は先の改造により特殊な制御装置かつ 4 両しかないことから全車付随車、3 扉化されて 1010 系に編入、後の昭和 59 年 3 月に全車廃車されました。

◇	
偶数車	奇数車

表：1000 系登場時編成

・1010 系、1100 系

1010 系、1100 系は 1000 系の試験結果を元に量産型新性能車で車体設計、床下機器、制御装置などは概ね同じなのだが、両線の線形を考慮し歯車比を変えて性能に差をつけ、神戸線が「Mc - M'c」の全電動車編成、宝塚線は「Mc - Tc」の 1M1T の編成を基本とした。車体そのものは 1000 系の車体を改良したもので、主要寸法、デザインは変わらないもののファンデリアによる強制換気のため屋根が 2 重構造になり全長に渡り通風孔が設けられた。1C4M 方式の主電動機出力 90kw を 4 機搭載し台車はアルストムリンク式の FS324 を装備したが一部の車両には阪急初の空気ばね台車が装備され、ディスクブレーキの試験なども行われた。1010 系は当初全電動車で登場したが 2 次車からは神戸方の先頭車が Tc - 1017 形となり、5 連化の際にも T - 1050 形が連結され宝塚線の MT 比と同じ 1M1T 編成となった。昭和 41 年～48 年にかけて 2 扉で登場した車両すべてにおいて 3 扉化改造が施され全車 3 扉となった 1010 系 1100 系の計 38 両は東芝製の 1 基あたりの冷房出力 10500kcal の RPU3003 を 3 基搭載する冷房化工事が施工された。その後 1030F(4 連)、1180F(4 連)は能勢電鉄に譲渡された後 2001 年 4 月 29 日にさよなら運転を行い、阪急レールウェイフェスティバルで展示の後しばらくして廃車、解体された。

・1200 系、1600 系

1200 系、1600 系は宝塚線、京都線それぞれに登場した形式です。車体は 1010 系列のものを使用し床下機器は在来車から捻出した旧式の吊り掛け駆動の電車でした。1200 系は台車、床下機器を全て流用したが 1600 系に限っては P - 6(阪急ダイ 100 系)の余剰品を流用

し、台車は新規に製造された。その後 10 年ほど活躍しその後全車廃車となった。

【2000 系列】

・2000 系、2100 系

それまでの 1000 系列の車体構造を見直し車体強度を少々犠牲にして製造を簡単にして登場した車両です。車体デザインについても 1000 系列から一新して三面折の前面に切妻の中間妻面のシンプルなデザインとなり後の形式にも受け継がれていった。制御装置の面でも定速度制御装置が搭載され人工知能電車(オートカー)とも呼ばれた。しかし 600V から 1500V に昇圧する際に目玉といわれた定速度制御装置を撤去してしまい。後継の 3000 系列とほぼ同じの車両性能となった。この形式は編成が引退するまでは表示幕化改造が施されず、登場時から譲渡されるまでずっと標識板を使用していた。

・2021 系

2021 系は神宝線の 1500V 昇圧のために 2000 系 2100 系の定速度制御装置と電圧切り替えスイッチを装備した形式です。当初は神戸線、宝塚線両線に配属されたものの神戸線所属の車両においてフラッシュオーバーが多発しその酷さを物語るように全編成が暫定的に宝塚線所属となった。しかし電圧切り替えスイッチと定速度制御装置を搭載する影響で制御装置の構造が複雑になり他形式と混結ができず、昇圧前の事前調査においても昇圧後そのままでは走行に問題が生じてしまうことが発覚したため、後に全車電装解除され 2000 系や 3000 系、5000 系などの後継形式などに連結されていきました。電装解除の上他形式編入の際は先頭車、中間車ともに元の車番に+150 とされた、2014 年 2 月現在ではわずか 4 両が残るのみである。

・2300 系

もともと 1500V の京都専用に神宝線と同じ車体寸法、車体デザインで定速度制御装置を搭載して登場しました。車体寸法は神宝線 2000 系列と同じ寸法で神宝線内の走行も可能でした、そのため一部編成は昭和 40 年代中頃に神戸線所属になり山陽電鉄線に乗り入れたりもしました。登場当初は京都線内で 2 両編成での運用があったのだがその後の混雑対応などによりこの後に中間電動車を連結した 3 両編成、中間電動車、中間付随車ペアを連結した 4 両編成が登場しました。



写真：2300 系@南方～崇禅寺

2300 系は 10 年足らずで改造された 2000 系列とは違い 1500V 専用で登場したため冷房改造の時期までほとんど変化がなかった。冷房改造の時期になってきたときに丁度床下機器更新が重なったため冷房化と同時に床下機器更新も行うことになったのだが、床下機器を交換するにあたって神宝線 2000 系列と同じく保守に面倒な低速度制御装置は撤去、その代わりとして当時他の鉄道会社でも導入されていた界磁チョップ制御を導入により回生ブレーキは無改造で使えるため、何の改造もなく終わった。また 2311、2381 号車に関しては電気子チョップ長期試験車となった。そして 2300 系の中でも後期に製造されたグルー

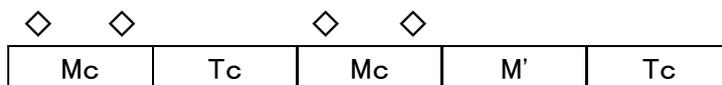
プは方向幕取り付けも行われ長い活躍が約束された。2000年代に入ると廃車車両が発生し2014年2月現在7連4本が活躍している。神宝線の2000系列とは違い早々に編成を崩され、他系列の付随車に編入されたり、他社に譲渡されたりすることはありませんでした。京都線2300系は2000年まで廃車車両もなく京都線の第一線として活躍していました。なぜこんなに扱いが違うのかは2300系以降の京都線の後継車にあり、京都線の後継車3300系、5300系、外見と内装はほぼ同じなのだが「車体寸法」が決定的に違っていました。

車体幅は同じなのですが3300系や5300系は大阪市地下鉄堺筋線の乗り入れを前提としており、車体長が若干2300系と比べて100mmほど短いのです。それで2300系を付随車として後継の3300系や5300系に編入することが出来なかったのです。こうして3300系や5300系は各形式専用の中間車が増備されました。それに後継車の増備が進む時期と2300系の冷房化、機器更新の時期が重なったからなのです。そのため2300系が冷房化、制御機器更新の上第一線で活躍することになったのです。

・2800系

阪急2800系は制御機器のほぼ全てを2300系と同じであり異なる点は2扉セミクロスシート、2枚1組の連窓が採用されたことです。こうして登場した特急専用車の2800系は斬新なイメージ演出して多くのファンを得ました。阪急2800系の登場は競合他社の京阪電気鉄道の1900系導入、又淀屋橋延伸、日本国有鉄道(国鉄)の115系導入が上げられます。こうして2300系で運行されていた特急運用はすべて2800系に置き換えられました。

当初は2両+3両の3M2Tで



登場しました。このすぐ後に

表：2800系登場時の編成は上記の図の通り

は乗客の増加に伴い新たに中間車が製造され最終的には1編成8両となり8両編成7本56両体制となりました。

競合他社の冷房化が進み阪急2800系にも冷房化改造を施すこととなり、搭載する冷房機器の機種はRPU2202という機種を搭載しましたがMc車についてはパンタ搭載の関係で3基しか搭載できず、Mc以外の車両は全車RPU2202を4基搭載した。のだが、3基搭載したMcはそのままの状態だと冷房能力が不足し結局は阪急標準のRPU3003に変更されました。冷房機器は試験的要素が強く他の会社より陳腐化を隠せませんでした。そして後継の6300系が登場し2800系は順次格下げ3扉化改造が行われていきました。改造された後はそれほど長く活躍せず、過走行による主電動機の傷み、制御機器の老朽化、3扉改造による車体の強度低下、冷房機器などにおいては試験的要素が強く保守コストが高いこともあり延命工事対象には入らずそのままの引退が決定しました。その際3線共通車体を生かし運用ではなかった神宝線系統の宝塚線、今津北線、神戸線でさよなら運転をすべて先頭車で構成された4両×2編成、計8両編成で行った。末期の2800系は嵐山線で運用についていたものの車両状態が悪く1995年までに撤退し編成が消滅、最後まで残存していた車両は2300系2305Fに連結されていた3両も2300系とともに2001年に廃車され特急車2800系は37年の活躍に幕を閉じました。

・2200系

2200系は阪急初の8連貫通編成で落成し、これまでの車体デザインを一新させた、前面は腰部に標識灯と尾灯を設置し運転席と助手席の窓の上には電動式の方向幕が設置された。床下機器の面でも中間電動車は電機子チョップの長期試験車とされた。車内デザイン

も大きく変更となり乗務員室が可能な限り拡大され乗務員室後ろの側窓は廃止された。運転台においても T 型マスコンハンドルが採用された。その後 VVVF 試験車が製造され編成組み換えがされ、阪神淡路大震災時に全車被災し 6000 系に改番編入され、2200 系は形式消滅した。

【3000 系列】

・3000 系、3100 系

3000 系は神戸線用に登場した形式で、114 両製造され、そのうち 1 両は昇圧後に製造された、それに平行して 3100 系も 40 両が製造された。

制御方式は抵抗制御 主電動機出力が 170kw 制動方式は電磁直通ブレーキ・発電ブレーキそれに対し 3100 系は最高速度を落とした主電動機出力 120kw ギア比 6.07 のモーターで、両系列ともに車体は 2000 系列に準じているが貫通扉は寒風と騒音対策のため小さくなり引戸が設置され幅広貫通路は姿を消してしまった。 車両番号の付与はこれまでの 2000 系はモーターの有無で付与していたのに対し 3000、3100 系は運転台の有無で付与し、中間車には+500 を付与している。両形式が登場した当時は非冷房で標識板を使用していた、しかし 1974 年(昭和 49 年)から 1984 年にかけて冷房化改造が施され現在の姿に近い状態になったそれに続いて 1982 年(昭和 57 年)から一部の編成を除いて表示幕設置工事が始まり、その改造と同時に 1C8M 化改造が施され制御装置を減らす改造も行われました。宝塚線の立体交差工事による制限速度向上により 3000 系が宝塚線に 3 編成転属しその 3 編成にはスカートが取り付けられ神戸線の 3000 系とはちょっと違う雰囲気になった。宝塚線の 3000 系は基本スカートがついた以外基本性能は神戸線の 3000 系と何ら変わりはない。

・3300 系

3300 系は大阪市営地下鉄乗り入れが開始されるのに伴い大阪市営地下鉄と協議うえ決定した特殊車体寸法で製造された。5 両編成で登場し後の梅田駅混雑対策で新規に中間車が製造され 2014 年 2 月現在では 7 連 4 本、8 連 12 本が活躍している。登場初期は標識板を使用し市営地下鉄線運用時は標識板を外し全面右上にある手動幕を使用し行き先を掲示した。3300 系の冷房改造は最後に施工されて冷房化改造と表示幕設置、余剰になった先頭車の運転台撤去が全車に行われた。3300 系に元先頭車が多いのはこのことが理由である。の 5300 系とは同時期に設計、計画されたがブレーキ装置の相違により編入はされずその後、形式独自の中間車が製造された。



写真:3000 系非幕@塚口



写真:3100 系非幕@塚口

【5000 系列】

・5000 系

5000 系は神宝線初の 1500V 専用車で車体寸法、主電動機は昇圧即対応車の 3000 系の延長であり、2 年で 47 両が新造され、M'c - M - Tc を基本編成とした。デビュー当時は基本編成を 2 本連結し 6 連で運用した。当時は山陽電鉄線須磨浦公園までの乗り入れが最大 6 両という制約があったためであった。冷房化改造も阪急電鉄内で最初に行われ東芝製の冷房機出力 8800kcal/h の RPU2202 が 4 基搭載された。編成増強のために増結編成の増備された、また中間車の 5550 形 5563 号車が 1 両のみ製造されその他は電装解除された 2021 系が組み込まれた。2001 年から 6 年間で 5000 系全編成に大規模リニューアルが施され新車同然に姿を変えた、しかし現在は新 1000 系の増備により運用が主に朝ラッシュとなり活躍の幅が危ぶまれている。



写真：5000 系 2 編成@梅田



写真：5100 系@梅田

・5100 系

計画上は 6000 系として登場する予定だったが、大阪市交 60 系と車番が重複するとして当時車番が余っていた 5100 系となった、登場後から現在までは暦年のイメージにより全車宝塚線に配属されている。車体寸法は 2200 系とほぼ同じで非表示幕(標識板)で登場し後に一部の車両を除いて表示幕の追加工事が施工され今現在の顔と同じになった。

・5200 系

5200 系は 5000 系の増備という名目で製造された阪急初の冷房付新製車です。5200 系は試作車のため 3000 系、5000 系よりも先に引退廃車され、その試験結果をもとに 5000 系以降の冷房化改造が開始された。登場当初は東芝製の RPU2202 がパンタ車を除き 5 基搭載されたが冷房出力過剰と判断され途中の編成から 1 個ダミーとなっている。試作車ながら Mc、M'c、Tc、M、M'、T とすべての車種がそろっている、後初の新製冷房車のため通気ダクトを通すために通常より屋根高さが 70mm 高くなっている。

・5300 系

5300 系は 3300 系に続く堺筋線乗り入れ可能な量産型冷房車両として製造された。主電動機は 140kw を 4 機、阪急初の全電気指令式電磁直通ブレーキを搭載、制御装置には発電ブレーキ付 1C8M 方式、駆動方式が TD カルダン方式となった登場当初は京都線内運用専用であったことから Mc - T - T - M'c - Mc - T - T - M'c の 8 連を基本編成としていたが、堺筋急行の運用開始に伴い中間電動車ユニットが大量に増備され、大規模な編成組み換えが行われ、車両番号と編成の位置が乱れ現在では車番のみでは編成が分かりにくくなっている。製造当初は RPU2202 を 4 機搭載していたのだが、昭和 50 年以降製造された車両は RPU3003 を 3 基搭載に変更された 3300 系と同じく製造当初は標識板と手動幕を併用していたが一部の先頭車を除き電動幕に改造され。今現在の顔となった。



写真：5300 系@梅田

【6000 系列】

・6000 系

6000 系は 2200 系と同様の車体寸法と 5100 系の電装品とほぼ同等でそれらを組み合わせるように登場した形式です。この 6000 系は少ない形式で多様な編成を組めるのが特徴で総勢 130 両が製造されました。実際に神戸線では 6M2T、宝塚線では 4M4T の編成を組み、神戸線の編成は 6+2 連で組成され山陽電鉄線乗り入れの編成となった。この形式では 6001F の c# 6560、6570 において初のアルミ製となったアルミ車ではあるが、内外装ともに鋼製車とは容易に見分けがつかないほど塗装を施してある。



写真：6000 系@梅田

1995 年の阪神淡路大震災後には震災の被災車の 2200 系が全車付随車化また一部車両が代替新造され、計 10 両編入され総勢が 140 両になりました。現在は編成組み換えが行われ支線用の 3 両編成が 6 編成組成され全編成にワンマンが改造が施されている。

・6300 系

6300 系は陳腐化の隠せなかった 2800 系の後継形式として 8 連 8 本が製造された。新製時から車体肩部にアイボリーのカラーをまといあかかもハチマキにも見える。



写真：6300系京とれいん@梅田

車体はドアを両側に寄せて客室は乗務員室後部の席を除き全席クロスシートとなった。最終増備の6330Fのみは車両性能が7300系同性能になっている。それ以外の6300系は5300系の床下と共通となっていて、座席についても両端の座席を除き転換クロスシートとなっている。主に日中は特急運用に付くが朝ラッシュ時は通勤特急などの種別などにも付く、そのほかにも区間普通、快速急行などの幅広い種別運用にも付いている。1987年からは京都寄りの先頭車にカード式の公衆電話を日本ではじめて特別料金不要な列車に設置し話題を呼んだ。2003年に後継形式が登場し置き換えが開始され2008年に

6351～6353編成は嵐山線向けに改造され短編成化、室内更新が施された。6351、6354編成は付随車を抜いた6連になっているが前者は6連に短縮されたのみで今現在も何の動きもない。後者は京町屋をイメージした内装の京とれいんに改造が施され平日は団体専用列車として、土日休日は快速特急で京都本線を4往復している。

【7000系列】

・7000系7300系

7000系は1979年に登場し6000系と同様の車体寸法、主電動機出力150kwを4機搭載、制御装置に界磁チョップ制御を採用し、試作車を除くと2021系以来の回生車両でもある。冷房装置は6000系と同様のRPU3003を3基搭載した、製造時期により大まかに3つに分けられ見分け方はクーラーの設置場所で見分ける。登場から



写真：7000系の標準的な前面

1983年までは鋼製車体で製造され7021F以降は新工法の中空型材を試用したアルミ車体が本格採用され、それまでの神宝線標準だった幅2700mmから30mm拡大し2730mmとした。

鋼製車で登場したグループの初期は6連で山陽電鉄線の須磨浦公園まで乗り入れていたが乗り入れ中止後はアルミ車体の中間車を増結し8連で活躍している。鋼製車グループの後期は



写真：大規模リニューアル車



写真：簡易リニューアル車

登場当初から 8 連で営業に就いている。10 連での運行に対し Mc-Tc の増結用編成の登場し毎朝のラッシュ時の運用を支えている。製造時期が長くなったためバリエーションも数多く存在している。7000 系の一部の車両は阪急で初めてのボルスタレス台車で登場したが、試験車のため試験が終了すると標準的な FS396A に戻された。

・7300 系

7300 系は 7000 系で開発された新技術もと取り入れられ 7000 系よりも完成された形式となった、車体寸法は 7000 系に準じた 3 扉ロングシートであるが、7300 系の製造を期に車体寸法の見直しが行われ大阪市交塚筋線ならびに山陽電鉄線も含めた将来の 3 線共通使用に準拠した新設計となり、車体幅が



写真：7300 系標準前面



写真：リニューアル編成

2,800mm、車体長が 18,900mm となっている。残念ながら神宝線の車体顕界拡張工事が終了していないため、神宝線の走行実績はまだない。

登場車種も 7000 系と同じような内容になっており、基本 6、8 連とし、増結 2 連の編成が存在する。一部の増結用の 2 連は後継の 8300 系 6 連と検査時と臨時以外では常時併結しながら走行している。最近は大きな動きはなかったのだが、突然として 7304、7322F が長期入場し床下機器を VVVF インバータに変更してリニューアルされた。

【8000 系列】

・8000 系、8300 系

8000 系は阪急開業 80 周年で新設計された神宝線用 VVVF 量産車両です。前面は大きく変更され額縁スタイルとなった。登場時期によりさまざまな前面スタイルができ、登場当初の額縁スタイルの銀帯つき、銀帯なし、額縁高さを変更したスタイル、額縁高さを減らし車番の位置を車掌台のほうに移したスタイル、くの字前面となり車番の位置を車掌台のほうに移したスタイル、くの字で車番の位置を車掌台にし、車番を電照式としたスタイルの 5 種類がある。車体は 7000 系同様全車アルミ車体で主電動機出力は 170kw×4 機とした。VVVF 装置は 1C4M 方式で電動車 1 両に 1 組装備した、常用ブレーキは回生ブレーキで回生優



写真：8000 系タイプ①



写真：8300 系、タイプ③

先ブレーキを装備している。基本編成は 8 両編成で増結が 2 両編成となっている。

それに対して 8300 系は京都線用の通勤型電車です。8000 系とは VVVF 装置は東洋電機のものを採用、ブレーキ装置は 8000 系と同様である。前形式の 7300 系とも併結可能で一部編成は定期検査、臨時を除き常時併結しながら走っている。8000 系と同様に登場時期により前面のバリエーションが多数ある。現在は京都線の普通、準急運用、市営地下鉄堺筋線の直通運用を中心に活躍している。



写真：8200 系、タイプ⑥

・8200 系

8200 系は首都圏で活躍する 6 ドア車などで採用されていた折りたたみ式座席を採用、首都圏のものと同じように朝夕ラッシュ時は折りたたみ立ち席のみの使用、日中などの閑散期は座席を展開して運用されるはずだったが、関西圏ではラッシュ時の混雑率が低下するなど、利用客が低迷したため、折りたたみ式座席の使用を停止し在来車と同じ固定式の座席に改造され今現在は朝ラッシュ時の増結運用の時のみ走行するのみである。この形式は試作車のため 8200F と 8201F の 2 編成しか製造されていない。

【9000 系列】

・9000 系、9300 系

9000 系 9300 系はアルナ工機の鉄道用車両製造部門から撤退してしまったため、新たに日立製作所の A-train を用いた車体で製造された。

車外、車内ともにもととの A-train を感じさせないような塗装と塗装が施されており



写真：9300 系

阪急の伝統を守る姿勢がうかがえる。9000 系は神宝線標準の寸法となっており 9300 系は 7300 系以降の寸法と同じで

阪急で初のダブルスキンのアルミ構造となっている。性能は 9000 系 9300 系ともに主電動機出力が 200kw×4 の大容量となっており 1C2M 方式の VVVF 制御となっている。

9000 系登場当初から現在までは朝夕ラッシュ、日中ともに各停運用が主である。

それに対し 9300 系はラッシュ時における 6300 系の混雑対策から考え、通勤型と特急型を両立させた 3 扉クロスシートとなった。朝夕ラッシュ、日中ともに特急運用に付いている。



写真：9000 系

【新 1000 系列】

・1000 系、1300 系

1000 系は高齢化した 3000 系列の置き換え用として、1300 系は高齢化した 2300 系の置き換え用として登場した形式で 1000 系の登場により神宝線系列の支線の 3000 系が玉突きで廃車され、京都線系列では 2300 系が休車になっている。1000、1300 系は車内灯などの全ての照明に LED 照明を採用し従来車より消費電力を 40%カットし、主電動機に全閉自冷式永久磁石電動機(PMSM)用いており騒音を前形式より抑えました。制御装置は VVVF インバータを用いた。



写真：新 1000 系

両形式ともに全形式の製造を担当した日立製作所の製造の A-train である。1000 系こそ運転の上営業運転に就いたものの、1300 系は試運転の結果は良好だったのだが営業に就いたときに車両故障が多発し一度床下機器がメーカーに返却されている。今現在 1300 系はなんの問題も起きることなく京都本線普通、準急運用などを中心に走行している。一方の 1000 系は特急から普通までの幅広い運用をこなしている。

【あとがき】

自分はある時に見た標識板を掲げる編成の写真などを見て阪急電鉄が好きになりました。それ以降は阪急電鉄の車両を知っていく中で、形式ごとの車体特徴がほぼ変わらないスタイルに多少はあたふたしたものの、開業当時のカラーリングを守るなどの伝統を受け継ぐという点ではすばらしいと思いました。

今回、私が執筆した、形式紹介で阪急電鉄に対する関心を持っていただけたら幸いです。

参考文献

『週間 歴史でめぐる鉄道全路線 大手私鉄 Vol.11』

『週間 歴史でめぐる鉄道全路線 大手私鉄 Vol.12』 2冊はどちらも朝日新聞出版発行

『鉄道ジャーナル 2013年2月号』

『鉄道ジャーナル 2014年3月号』 2冊はどちらも鉄道ジャーナル社発行

『鉄道ピクトリアル 1998年12月臨時増刊号』

『鉄道ピクトリアル 2010年8月臨時増刊号』 2冊はどちらも株式会社電気研究会発行

『関西の鉄道 1984年4月 陽春号』 関西鉄道研究会発行

『鉄道ダイヤ情報 2014年2月号』 交通新聞社発行

注、この文章中における写真は全て執筆者である十六夜鉄郎の撮影したものです。

執筆 十六夜鉄郎 2014年夏