

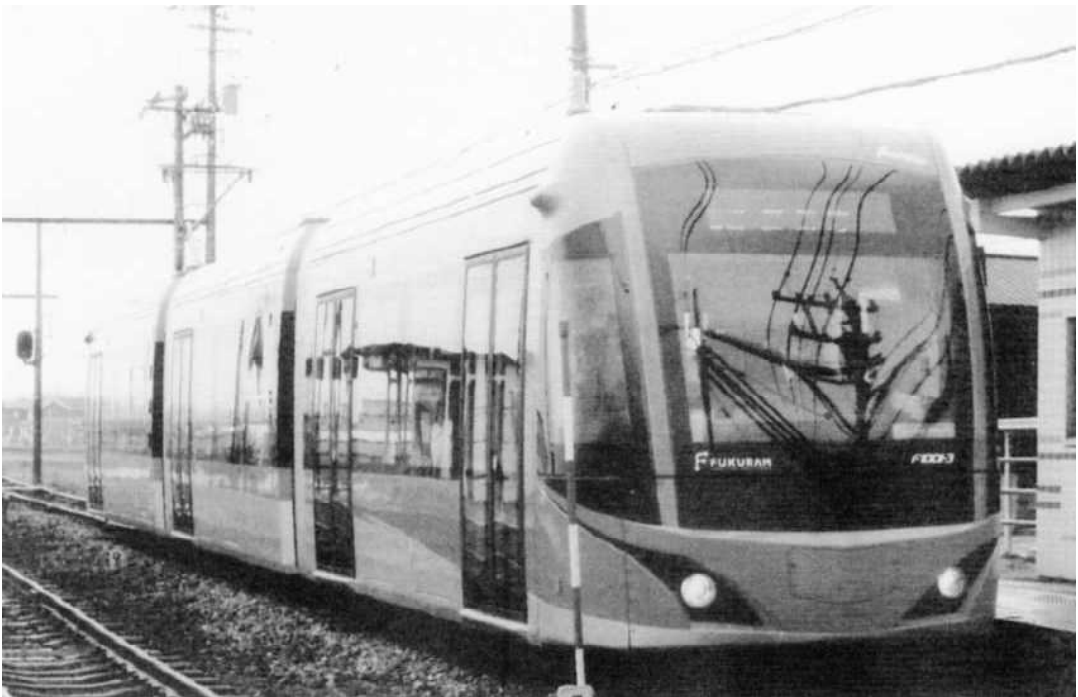


わ だ ち

No. 148

wa da chi

平成26年5月号



(2013年3月31日 福井鉄道 F1000形 三十八社駅 撮影 森家治和)

福井鉄道に新形車両F1000形「FUKURAM」登場！

福井鉄道では、全低床構造の新形車両F1000形「愛称：FUKURAM(ふくらむ)」を導入し、第1編成が平成25年3月31日から運転を開始しました。

福井支部 ホームページアドレス

URL http://www.geocities.jp/railfan_fukui/

京阪 初代3000系特急車 定期運行最終日

～乗り鉄でも撮り鉄でもないけれど～

渡邊 誠

1日前倒しになった3月例会の翌10日、京阪の初代3000系改め8000系8030代特急車(以下、旧3000系とする)が定期運行の最終日を迎えた。『わだち』125号(平成21年7月)から127号にかけて述べたとおり、京阪の5000系と旧3000系とは私にとって格別の思いがある車両だが、出不精がたたって一度も乗る機会に恵まれなかった。42年の時を経てとうとう届いた惜別の報に、意を決して乗りに行くことにした。

湖西線を**大津京**で降りる。高架下ショッピング街の脇を2分ほど歩いて、石山坂本線の**皇子山**から京阪一日乗り歩きを始める。

9時09分、600形2両編成が来る。この車はまだ抵抗制御だが直流複巻モーターによる回生車。乗り心地を確かめるまもなく2駅で**浜大津**に到着。

9時16分、IGBTのVVVF車800系4両編成で三条へ向かう。京津線は併用軌道があるかと思えば、急曲線急勾配の山岳路線もあり、さらに地下鉄にも乗り入れるという、まさに出不精の鉄ちゃんにはうってつけの路線だ。御陵から京都市交東西線となり、浜大津より22分で**三条京阪**に着く。

地下通路を数分歩いて京阪の**三条**へ。有人窓口を探して「さようならテレビカーありがとう旧3000系特急車京阪線1日乗車券」を1,200円で買う。スタンプ帳と3001号のシールをくれる。七条-京橋間ノンストップだった時代の停車駅を巡って、デビュー当時の6連を再現しようという趣向のようだ。

9時52分、まずは上り終点の出町柳へ向かう。新3000系が来る。神宮丸太町は通過して4分で**出町柳**着。3002号のシールをもらって地上へ出てみる。確かに叡山電鉄の駅があった。出不精には新鮮に映る。叡電にも乗ってはみたいが今日は京阪、はやる心を抑えて地下ホームへ戻る。

10時05分、折り返し淀屋橋行きとなる目当ての旧3000系が入ってくる。記念乗車券の発売とスタンプラリーを3ヶ月近くも続け、ホームページには特設コーナーを設けて「通常運転終了まであと△日」と毎日カウントしていた割に、車両自体にヘッドマークはおろか何の飾り付け一つない。構内放送でも車内放送でも、特には何も触れていない。

10時14分、**出町柳**を発車。まずは先頭8081(元3055・Mc)号の連結面寄りに陣取る。運転席直後には乗り鉄が数人たむろして目障りなのと、かつて私が図面を書いたTDK8160型モーターの音を聞くためである。

車内に吊り広告も壁面広告も一切なくすっきりしている点はさすが特急専用車たるゆえんだが、天井見附や窓周りは昭和の面影一杯な上、座席モケットは確かに少々いやかなりくたびれている。引退もやむなしと感ぜざるを得ない。これが42年目にして初めて出会った旧3000系の第一印象だ。



旧3000系記念の一日乗車券 原寸大

グイッ、グイッと背中を押されるような進段ショックを若干感じる。抵抗制御車である証しだ。三菱や日立などは超多段制御器を売り込んでいたが、カム軸機構の複雑さから採用した社は多くなかったことを思い出す。

床下からはサアッと甲高い音が聞こえてくる。このころの中空カルダンとはわみ板がむき出しになっているのでその風切り音である。今のTDカルダンはたわみ板がカバーで覆われているのでこのような音はしない。

三条、祇園四条、七条と停まるころには座席がほぼ埋まる。平成4年までは七条を出ると大阪の京橋まで無停車だったが、JRの攻

勢に破れた今は丹波橋、中書島、樟葉、枚方市とこまめに停まり、次第にラッシュ時並みになっていく。停車駅を増やしたことが営業的には正解だったようにも見える。

宇治川や木津川の橋梁脇には撮り鉄の姿が数人ずつ。複々線区間に入って大和田や西三荘、森小路などの小駅では高速で通過する旧3000系を待つ撮り鉄も。確かホームでの三脚や脚立はマナー違反なのだがと思いつつ。

京橋に停まった後、11時08分、天満橋で降りる。淀屋橋で折り返してくるまで約15分。



大阪城を横目に地下線から高架へ

にわか撮り鉄となるべく地上へ出る。あいにく小雨がぱらつき風も強く冷たい。大川(旧淀川)に架かる橋を小走りに渡り、南天満公園を駆け抜け、京阪線随一とも言われるビューポイントに何とかたどり着く。真の撮り鉄諸兄からは笑われそうな写真を撮る。逆に、好天だったら完全な逆光でまったく撮れないんだからこれで良いんだと、開き直る。

天満橋に戻って3101号のシールをもらう。

11時58分、淀屋橋へ向かう。わずか3分だが8000系特急車に乗る。モーターも制御器も旧3000系と同じなのだが不思議と乗り心地は違う。車体も台車も違うのだから当たり前といえば当たり前だが、どうしても電機品ばかりが気になる。悪い癖だ。3501号のシールをもらい、さっさと京橋へ引き返す。

京橋で3001号のシールをもらい、今度は各停用車両を見分する。12時40分、2200系が来る。昭和40年製。制御器は界磁添加励磁制御に更新されているが、モーターはTDK817型といって昭和30年代の設計。細かく調べてはないが大手私鉄でルーツを昭和30年代とする車両が現役の社も少なくなったであろう。

13時20分、土居で5000系5扉車に乗り換える。昭和45年、これも私が図面を書いたTDK8120型モーターで旧3000系のTDK8160型より1年先輩だが、こちらはまだまだ働かされそうである。

交野線の10000系、宇治線の13000系など最新車両も味見した後、16時08分、樟葉で再び旧3000系に乗る。今度は京都方より3両目の8231(元3205・M2)号。ダブルデッカー車は後年の改造によるものなのでさほど関心ない。22分乗って祇園四条で降りる。3502号のシールをもらい、これで登場時の6連が揃う。

三条←3501-3101-3001+3502-3102-3002→淀屋橋

外に出て京土産の八つ橋を買い求める。雨は上がって薄日も差し始めたが風はまだ冷たい。早々に地下へ戻ってよいよ最終章。

16時58分、新3000系に丹波橋まで乗る。やはりIGBTのVVVF車には、昭和と平成二桁の違いがあきらかにある。

17時13分、1000系で丹波橋を折り返す。

17時23分、JR奈良線との接続駅東福寺に着き、京阪一日乗り歩きを終える。

1,200円のフリー切符、ふつうに切符を買っていたら2,910円と計算された(大津線別途)。



あと3往復で永遠のゴール 中書島

古い日記をめくってみると京阪新特急車の情報が伝えられたのは昭和45(1970)年9月、TDK8160型の初出荷が昭和46年4月とある。会社は横浜、当時まだ20代に入ったばかりで給料も安く、関西方面の仕事をしていても自費で乗りに行ったりはできなかった。幾星霜40余年、今も貧乏なことには変わりはないが、清水の舞台から飛び降りることで積年の募る思いをようやく果たすことができた。 おわり