

## 地下鉄 100 型 105 号車輛 1 輛

### 地下鉄 100 型 105 号車輛

ちかてつ 100 がた 100 ごうしゃりょう

### 分野／部門

有形文化財／歴史資料

### 所有者

大阪市高速電気軌道株式会社

### 所在地

大阪市住之江区緑木 1

### 紹介



大阪市では、大正時代なかばより都市計画事業の一環として高速鉄道の建設が計画され、大正 15 年(1926)には計画案などの議決を得た。都心部と周辺地域を結ぶ放射状路線とし、主要な街路・路面交通との接続をはかるなどの方針が立てられ、榎阪(現在の江坂)から我孫子町を結ぶ第 1 号線など 4 路線が計画された。

昭和 5 年(1930)、第 1 号線の梅田－心斎橋の工事が開始された。工事は難航したが、昭和 8 年(1933)5 月 20 日、同区間 3.1km が開通した。これは東京で昭和 2 年(1927)に開通した地下鉄につぐ日本で 2 番目のもので、市営地下鉄としては日本最初のものであった。その後、昭和 10 年(1935)には難波、同 13 年(1938)には天王寺へと延伸されるなど主要ターミナルが地下鉄で結ばれた。その後、他の路線も順次開通するに至り、現在では 7 路線が営業している。

開業時に運行されていた車輛が 100 型車輛である。外装を淡黄色と紺色に塗り分けた車輛は、長さ 17,000mm、幅 2,900mm、高さ 3,650mm、自重 40t で、定員は 120 名。木造や半鋼製の車輛が多かった当時、耐火性を考慮して全鋼製で製造された。屋根などには腐食を防止する含銅鋼板が、ドアなどには軽合金も用いられた。また天井や床内面にはフェルトを張り防音防熱構造とした。

機器類は将来 1,500V への昇圧を念頭においたうえで 750V とした。主電動機は当時最

大級の 170KW2 台で、最大運転速度は 70km/h。ブレーキには、電気制動装置を採用するとともに、10 輛以上の連結運転に備えて最高水準の AMU 貫通式自動空気制御装置が採用された。また、列車の追突防止のための自動列車停止装置(ATS)も装備されていた。当初は 1 輛編成で運転されたが、連結時に備えて日本初の電気連結器を採用。転落防止のための安全畳垣も設置された。

運転室は前後の片隅に設けられる半室運転室で、車掌室は省略され、客室を広くとる工夫がなされている。また、出入口のドアは片側 3 カ所、室内は薄小豆色に塗装され、乗客の利便のため駅名表示器が設置され、車内放送用の拡声装置も装備された。

この車輛は、開業時の昭和 8 年(1933)に 10 輛が製造され、昭和 44 年(1969)まで運転され、現在は 105 号車のみが保存されている。

100 型車輛は、当時の最高水準の技術を駆使して設計・製造された地下鉄車輛であり、70 年にわたる大阪市の地下鉄の原点を示す貴重な文化財である。

### 参考文献

大阪市交通局編『大阪市交通局五十年史』(大阪市交通局 1953)

大阪市交通局編『大阪市地下鉄建設五十年史』(大阪市交通局 1983)

石本隆一『大阪の地下鉄』(産調出版 1999)