

## 8300系

京都線に進出したVVVF車両

営業運転開始 1989年 営業最高速度 115km/h 制御方式 VVVFインバータ制御 車内設備 ロングシート

神戸線・宝塚線向け8000系の京都線仕様が8300系で、1989年に登場した。

車体や内装、走行性能などの主要スペックはすべて神宝線向け8000系に準じたもので、特徴的な大型押出型材によるアルミ合金製車体に、縁が突出した額縁状の前面、天地寸法を拡大して窓内に行先表示と種別表示を内蔵した前面窓や、貫通扉上の前照灯なども引き継いでいる。

この前面形状は多少のリファインはあるものの、9000系や9300系、また7000系や7300系のリニューアル工事の一部にも踏襲されたデザインで、新しい「阪急の顔」ともいえるものだろう。

側面の天地寸法もやや大きいものとなったが、大阪市営地下鉄（→大阪市高速電気軌道：大阪メトロ）堺筋線乗り入れを考慮しているため、全長は18.9mと8000系よりも短く、逆に車体幅は2850mmと広い。塗装は8000系と同じ屋根肩を白くしたものの、こちら初期の車両にあった前面下の飾り帯はのちに廃止・撤去された。

車内も8000系に準じたロングシートで、化粧板の色彩は7000系よりも濃くなった。

下回りも8000系に準拠し、GTO素子のVVVFインバータ制御装置を搭載するが、従来からの伝統で8000系とは違うメーカーとなっている。S形ミンデン式空気ばね台車や、回生制動併用電気指令式ブレーキ、下枠交差式パンタグラフなどの装備は8000系を踏襲している。2015年からは、8315×8を皮切りに1300系と同等品のVVVF・主電動機の換装が進む。



登場初期の8300系は額縁状の前面。走行時の風圧対策のため、C#8300とC#8401は前面下部の額縁を埋めている。 桂～西京極 2021年9月10日 写真/杉本孝之

編成は当初4M4Tの8両貫通編成のみだったが、途中から6+2連の8両編成も登場した。増備途中での仕様変更も行われ、1993年以降の増備車は前面形状が額縁付きから、くの字形の半流線形になり行先・種別も大型化された。1994年からはボルスタレス台車となり、一部形式名が変更された。また、1995年以降は前面窓が天地方向へ拡大、車号が電照式となり、シングルアーム式パンタグラフが搭載された。

現在、8両貫通編成5本、6+2連の8両編成4本に、8300系6両+7300系2両の8両編成が2本あり、併結の7300系を

含めて88両が在籍している。

運用は当初、京都線の急行のみに使用されていたが、現在は特急以下、快速急行・準急・普通などの各種別で運用されており、地下鉄堺筋線乗り入れの堺筋準急・普通にも充当されている。

2015年1月からは8332×8が京都方面の名所旧跡をデザインしたラッピング列車となり、愛称は公募で「古都」と決定された。2017年には「京とれいん」の代走も務めたが、同年中に運転を終了した。

2019年5月から「8000系車両誕生30周年記念列車」として8300×8が登場時の姿に戻して運用されている。



8304×6(7326×8)と8315×8は1995年に登場した最終増備車で、前面ガラスの内側に車号を標記している。 十三～大阪梅田 2021年2月14日 写真/井亀宏志



8300系も額縁型スタイルの車両が多数派。神戸線・宝塚線の8000系と同じく、登場時は前面に銀色の装飾があった。 正雀～相川 2020年11月6日 写真/石黒義章