

8000系・8200系

阪急創立80周年の記念車両

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(一部転換クロスシート)

8000系は、神戸線・宝塚線用の車両で、阪急創立80周年を記念した登場した。

車体は7000系のアルミ車体を踏襲し、大型押出型材によるアルミ合金となった。台枠全体にわたり強度部材として中空押出材を入れ、横梁を省略。省工程化が進められている。19m級の3扉車体ではあるが、在来車に比べ車体長が長くなっており、車体幅は神宝線規格である2730mm幅だ。前面は額縁状に縁が突出し、前面窓・貫通扉窓とも大きく天地寸法を拡大、前面窓内に行先表示と種別表示を内蔵した。前照灯は貫通扉上のケーシングに角形2灯を備え、尾灯などは裾の角形ライトケースにまとめられた。また、側面では側窓の天地寸法が拡大され、一部は固定窓。開閉可能な窓はパワーウィンドウとなっていて、日除けは伝統のヨロイ戸式。前面には6300系と同様に飾り帯が入れていたが、のちに撤去・廃止されている。車内は7000系に準じたロングシートだが、化粧板の色調がやや濃いものへと変更され、各車車端部には車椅子スペースが設けられている。また、神戸・宝塚寄りの2両のドア間を転換クロスシートとした車両も登場した。

下回りでは2200系(現在の6000系C#6762など)で試験が行われたGTO素子によるVVVFインバータが本格的に採用され、主電動機出力も170kWへ大幅アップ。台車は伝統的なS形ミンデン式の車体直結空気ばね台車。制動装置は回生ブレーキ併用の電気指令式で、定速走行装置が久しぶりに搭載された。



登場時の姿を復刻した「Classic8000」。2019年に登場し、2020年には8000×8から8002×8に交代した。 夙川～西宮北口 2021年2月22日 写真/井上拓己

また1993年以降は前面デザインが変わり、くの字形の半流線形となった。1995年には派生形式ともいえる2連の8200系が登場、関西私鉄では初となる収納式座席が採用されたが、のちに通常の座席に変更された。この形式と8000系の後期車では、前面ガラスの内側に車号が来るデザインとなった。1997年にはシングルアームパンタグラフ、ボルスタレス台車、200kW主電動機という8200系に近い仕様の増結用2両編成も登場、8040形とも呼ばれる。

神戸線では各列車に充当され、特急の115km/h運転に対応している。宝塚線では特急「日生エクスプレス」をはじめとする各

列車で運用される。両線とも平日朝ラッシュ時には10両編成も走る。

2015年6月から8040×2+8041×2の4両編成が箕面線で運用されたが、長期運用離脱後、2019年から7000系と連結して8両編成で宝塚線の運用に復帰した。

2016年からは、8001×8を皮切りにVVVFなどの換装が進められ、PMSM(永久磁石同期電動機)が採用された。

2020年からは8008×8を皮切りにリニューアルを開始、車外表示器のLED化が行われたほか、内装を一新、液晶ディスプレイの車内案内表示器が設置された。



8200系は1995年に登場、側面の窓割りが変更され、窓の数が少ない。神戸線の配置で、平日朝だけ運用されている。 岡本～芦屋川 2019年8月1日 写真/林 浩一



8000系では額縁形のデザインをやめたタイプもある。1993年に登場した8033×8からの前面デザインで登場した。 御影～岡本 2021年12月19日 写真/森嶋 猛