

「喫茶店」の異名をとった阪神電車の貫通扉 (881形881号車)

製造年 昭和16年(1941)

製造者 川崎車輛株式会社(神戸)

車歴 昭和16年(1941)～昭和42年(1967) 阪神電気鉄道881形881号車

昭和42年(1967)～昭和52年(1977) 高松琴平電気鉄道30形27号車

寄贈年 令和8年(2026)

寄贈者 小笠原裕一氏

【881形について】



阪神時代、6両編成の先頭に立つ881形881号車
尼崎車庫 昭和40年3月 井上雄次氏撮影

881形は阪神電気鉄道の本線で使われた車両の一形式です。

851形・861形・881形は、全長14メートルの車体に片側2扉の客用扉をもつ特急・急行用車両として共通の設計で製造されたグループで、851形・861形に続いて増備されたのが881形です。

881形は阪神本線における昭和戦前期最後の新製車であり、この時代の優れた技術やデザインが各所にみられます。このグループの外観上特徴となっているのが妻面(連結面)に設けられた2枚折戸の貫通扉で、他に例を見ない洒落たデザインから鉄道ファンの間で「喫茶店」の愛称で呼ばれました。

このグループの最初は昭和11年(1936)、三宮・元町間の延伸にあわせて導入された851形7両で、翌12年に861形17両が導入され、特急の5両運転が開始されます。その後、昭和14年の梅田地下線延伸や沿線の発展に伴う乗客増に対応するため881形の増備が決まり、全30両が神戸の川崎車輛で製造されました。昭和16年夏に15両(881号車～895号車)が完成し、翌17年6月に残りの15両(896号車～910号車)が完成します。しかし戦時下の物資統制のため完成は予定より遅延し、10

両は主電動機（モーター）の搭載が間に合わず、制御車として登場しています。881 形は他の形式とともに 5、6 両の編成を組んで特急・急行の運用で活躍しました。

昭和 29 年（1954）、阪神電鉄は念願の車両大型化に踏み切り、大型車の増備を進めていきます。その結果小型車は次第に活躍の場を追われていくことになり、881 形は昭和 39～42 年に全車が廃車となりました。16 両が香川県の高松琴平電気鉄道（琴電）に譲渡され、このうち 13 両が電動車の 30 形（27 号車～39 号車）、3 両が制御車の 50 形（55 号車～57 号車）となりました。琴電では当初志度線しどで使われ、のち長尾線に転属して約 10 年間活躍し、昭和 52 年（1977）に廃車となりました。

【881号車について】



貫通扉

琴電に移籍し 2 トーンカラーとなった 30 形 27 号車
平木駅 昭和 52 年 1 月
小笠原裕一氏撮影

この扉は 881 形のトップナンバーである 881 号車に着いていたものです。881 号車は阪神電鉄の小型車の中で最後まで営業用として残り、末期には武庫川線ぶくがわで使われました。廃車後は琴電に譲渡され、30 形 27 号車となりました。

扉は鋼板製で、ガラスに右下部に表示された刻印により、安全性の高い強化ガラスに交換されていることがわかります。現状の車外側は当時琴電が採用していたクリーム色とピンク（ファンタゴレッド）の 2 色に塗られていますが、剥がれた部分から阪神時代のものと思われる茶色が見えています。対して室内側は木目調の塗装仕上げとなっています。

この扉は昭和 52 年（1977）1 月に 27 号車が廃車となり、琴電のぶっしょうざん 仏生山工場ぶつしょうざんで解体されていた際に寄贈者が譲り受け保管していたもので、このたび縁の深い尼崎に里帰りすることとなりました。

なお、「喫茶店」の貫通扉はもう 1 枚、東京都目黒区所在の「カレーステーション ナイアガラ」に残されていることがわかっています。（ナイアガラのウェブサイトより <https://niagaracurry.com/>）

参考資料 レイルロード『阪神電車形式集 1』, 1999

レイルロード『阪神電車形式集 2』, 1999