



ココロをつなぐ、あしたへはこぶ。

よくあるご質問 お問い合わせ

Select Language



HOME 名鉄のオススメ 名鉄資料館 特別展示室 昭和30年代の名鉄風景写真展

名鉄資料館

わたしの名鉄駅

出発駅

到着駅

2020年12月 22日

10時 00分

出発 到着
 始発 終電

検索

ご利用上の注意

詳細検索はこちら

名鉄のオススメ

電車沿線ハイキング

歩いて巡拝(まいる)知多
四国

名鉄資料館



名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる

昭和30年代の名鉄風景写真展 (平成24年 夏季特別展)

開催期間：2012.7.11～2012.9.10

昭和30年代は、日本の高度成長の時代でした。

名鉄では、昭和30年に高性能電車5000系が登場し、高速で岐阜～名古屋～豊橋を結ぶ新時代の幕開けでした。昭和34年には日本初の大量冷房車5500系が、昭和36年には一世を風靡したパノラマカー7000系が登場するなど、スピードアップとサービス改善が始まった時代でもありました。

一方で戦前派の電車も元気に活躍し、駅は木造駅舎で、駅員が窓口で切符を売り、改札口で切符を切ったり集めたりしていました。機械化、合理化が始まりだした頃で、鉄道には大勢の人々が働いていました。

2012 (平成24) 年7月11日～9月10日に名鉄資料館で開催した「昭和30年代の名鉄風景写真展」の中から展示写真の一部を御紹介いたします。



5500系
昭和34年 (1959)
新名古屋～中日球場前 (現・名鉄名古屋～山王)

昭和34年に、日本初の大量冷房車 (特別料金不要) として登場した5500系。社史用に、当時としては珍しくカラーで撮影された。



7000系の10両編成
伊奈
昭和36 (1961) 年9月7日

外務省の海外宣伝映画「日本の四季」撮影用に、登場して間もないパノラマカーを伊奈駅構内で10両編成に組替え、伊奈～国府4.6kmを走行させた。

花形電車の競演
昭和35年 (1960)
新一宮 (名鉄一宮) ～今伊勢



名鉄の特急5500系と国鉄の特急「つばめ」号。共に登場して間もない名鉄と国鉄の花形電車。国鉄の象徴「つばめ」号は、昭和35年に客車列車から「こだま形」電車に置き換えられた。なお、国鉄の花形「こだま形」電車は、昭和33年にデビューした。



花形列車の競演
昭和35年（1960）

5000系は、昭和30年に登場した名鉄初の高性能電車。国鉄時代に君臨した電気機関車EF58は、特急列車や急行列車用の機関車。九州発の急行「霧島」または「高千穂」を引っ張って東海道を上る。



5500系
昭和35年（1960）
新名古屋～中日球場前（現・名鉄名古屋～山王）

5500系が新名古屋のトンネルを出て、平野橋を渡る。手前には名駅から六反に向かう名古屋市電の線路があり、向こう側に新幹線の線路はまだない。



7000系
昭和36年（1961）
新名古屋～中日球場前（現・名鉄名古屋～山王）

昭和36年6月に登場し、一世を風靡した日本初の前面展望車「パノラマカー」7000系。この後48年間、名鉄のシンボルとして大活躍した。



新岐阜駅・空撮（現・名鉄岐阜）
昭和32年（1957）頃

新岐阜駅の新駅舎と新岐阜ビル・新岐阜百貨店は昭和32年3月に完成した。1番線には5000系の6両組成が停車中。ホームも6両分しかない。隣の3・4番線は4両ホーム。

新名古屋駅・空撮（現・名鉄名古屋）
昭和33年（1958）頃



写真中央に写っている名鉄ビル（名鉄百貨店）は昭和32年7月に増築完成。
その地下が新名古屋駅。
左の国鉄名古屋駅に、まだ新幹線は出来ておらず、駅前には市電が走り、ビルの数も少ない。



3400系
昭和35年（1960）
栄生

昭和12年に登場した流線型の3400系。「いもむし」の愛称が付けられた。
この頃は主力電車として活躍していた。
平成14年に引退するまで65年間活躍した。



神宮前のデキ401号
昭和34年（1959）頃

神宮前の西駅付近は、東名古屋港付近の臨海工業地帯の貨物を築港線・常滑線経由で国鉄へ中継する基地として、電気機関車や貨車で賑わっていた。
神宮前（東）駅から東海道線を跨ぐ部分の常滑線は昭和37年まで単線であった。



知立駅・空撮
昭和34年（1959）

知立駅は昭和34年4月に現在の位置に建設された。同時に、南北に走っていた三河線から新しい知立駅への連絡線も出来た。三河線の三河知立駅が最初の知立駅である。愛電が岡崎まで路線を延伸したときに、三河線との交差部に新知立駅を設置した（右端に写っている）。新しい知立駅の完成に伴い、新知立→東知立と改称されたが、昭和43年に東知立駅は廃止された。



安城支線の安城駅
昭和35年（1960）

西尾線の南安城から国鉄の安城駅まで結ぶ支線があったが昭和36年に廃止となった。
昭和35年の600→1500V昇圧（西尾線と同時）までは、元貴賓車の85号が専属のような感じで走っていた。

東岡崎駅・空撮
昭和34年（1959）



昭和33年に東岡崎駅の新駅舎と岡崎ビル、バスターミナルが完成した。
下りホームに5500系が到着、上りホームには5000系がまもなく到着する。
東岡崎駅では貨物も取り扱っていた。駅の南側（写真左）には貨物ホームもあった。

新名古屋駅（現・名鉄名古屋）出札口
昭和32年（1957）頃

今では自動券売機が並ぶ名鉄名古屋駅も、昭和30年代は切符売り場の窓口が並び、区間別に乗車券を販売していた。

当時、新名古屋から10円で、西は須ヶ口、東は神宮前まで乗れた。

お客さんから行先の駅名を聞いて、駅員は行先駅別に並んでいる乗車券から目的の1枚を抜いて、日付を入れて売っていた。



国府宮駅
昭和37年（1962）

木造駅舎で駅前はまだ未舗装である。

切符売り場や改札口も懐かしい。当時はこのような駅が一般的であった。

ホームには、新鋭車両の5500系。



バスの車掌
昭和32～33年（1957～58）頃



一宮線 東一宮付近の踏切
一宮線は昭和40年に廃止された

バスには女性車掌が乗っているのが当たり前の時代。
踏切を通るときには、車掌が必ず降りて先に踏切を渡り、オーライオーライとバスを誘導していた。狭い道で対向車とすれ違いのためバックするときも、降りてピッピッ・ピッピッと笛を吹いて誘導していた。



踏切警手
昭和31～33年（1956～58）

踏切警手のいる踏切は、平成24年6月末、神宮前の踏切を最後に名鉄からは姿を消したが、昭和30年代前半には、自動遮断機付きの踏切はまだ少なく、踏切警手の活躍があちこちで見られた。



昭和30年代に廃止されたローカル線の終着駅



平坂支線
港前
昭和34年（1959）

平坂支線は、西尾～港前4.5km
昭和35年3月に廃止となった。
写真の向こう側が西尾方面で、写真手前側には貨物
用の側線が延びていた。



高富線
高富
昭和33年（1958）頃

高富線は、長良北町～高富5.1km
昭和35年4月に廃止となった。
規格上は鉄道線であったが、岐阜市内線の電車が長
良北町から乗り入れていた。



鏡島線
西鏡島
昭和33年（1958）頃

鏡島線は、千手堂～西鏡島4.4km
昭和39年4月に廃止となった。
こども鉄道線であったが、岐阜市内線の電車が千手
堂から乗り入れていた。

名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる