



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](#) [犬山線開通100周年記念展](#)

名鉄資料館

名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる

犬山線開通100周年記念展（平成24年 秋季特別展）

開催期間：2013.10.1～2013.11.30

大正元年（1912）8月6日犬山線は一宮線（枇杷島～岩倉～東一宮）の支線（岩倉～犬山）として開通しました。2012年同じく開通100周年を迎えた常滑線（伝馬町～大野）より半年遅れの開通でした。これら二つの路線は、道路ではなく専用軌道に敷設された郊外電気鉄道であり、今日の名古屋鉄道の原点ともいえます。この特別展では、計画段階の文書類、竣工監査復命書（複写）、開通当時のポスター、レール、写真などを展示し、さらに2012年春見つけた岩倉変電所跡の地下遺構と、今も残っている開通時からの橋梁橋台などを写真で紹介しました。

ここではポスター、絵葉書、写真などの一部を紹介いたします。

[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](#)

一宮・犬山線電車開通ポスター

明治31（1898）年、わが国2番目の電気鉄道を名古屋市内で開業した名古屋電気鉄道は、その後名古屋市内線の拡充を進めると共に、最初の郡部線（郊外線）として、一宮線・犬山線を大正元（1912）年8月6日に開通させた。

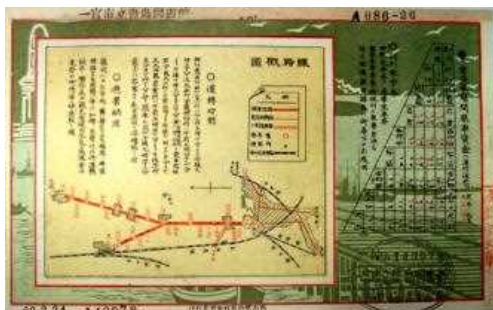
柳橋～押切町～岩倉～東一宮（開業当初は西印田まで）は複線で20分ごとに電車が走り、岩倉～犬山は単線で40分ごとに電車が走り始めた。

当時、一宮から名古屋へ向かう東海道線の汽車は1日15本で、日中は1～2時間おきの運転であった。その時代に20分ごとに走る電車が開通したので、大変便利になったと思われる。

昭和10（1935）年、名岐線の全通により、名古屋市内～一宮は名岐線がメインルートで、一宮線はサブルートとなり、一宮線の枇杷島橋～岩倉間は犬山線の一部という扱いになった。

昭和16（1941）年、枇杷島橋～新名古屋（名鉄名古屋）の開通に伴い、枇杷島橋～新鷺沼を犬山線とした。

一宮・犬山線電車開通記念しおり
三つ折の表面
大正元年8月発行
(一宮市立豊島図書館所蔵)



(クリックすると拡大)

一宮・犬山線電車開通記念しおり
三つ折の裏面
大正元年8月発行
(一宮市立豊島図書館所蔵)

主要停車場間の乗車賃金(運賃)表が記載(柳橋～犬山間が39銭)
運転時刻の説明で、押切～西印田(一宮)は20分毎(早朝・夜間は40分毎)、岩倉～犬山は40分毎、岩倉で名古屋行きに接続と記載されている。



開通当時の岩倉駅構内(絵葉書)
右手は岩倉変電所
大正時代初期

満員の電車は173号4輪単車。
名古屋電気鉄道は、郡部線(一宮・犬山線)の開業に備え、車体長約10mの大型単車を製造した。(市内線用は6.5～8m)
名古屋電気鉄道の電車は、当初形式称号がなく、1号から順に番号を付け、1～37号は名電1号形、38～167号は38号形と呼ばれ、共に市内線用の電車。168～205号の郡部線用電車は168号形と呼ばれたが、大正7年に501～538号に改番された。



犬山線柏森付近を走る177号
大正時代初期

犬山線の岩倉～犬山口間は単線で開業した。
177号も、上の173号と同形式。
郊外線草創期の車両で、後にデシ500形となった。
犬山線は大正11(1922)年に、全線複線化された。



開業当初の犬山駅
大正時代初期

開業当初の犬山駅は、現在の駅より約100m西にあった。
犬山線の終点であったが、大正15年に犬山橋(現・犬山遊園)、新鵜沼へ延伸された。



開通当時の岩倉駅
大正元（1912）年

立派な駅舎の岩倉駅は、一宮線・犬山線の分岐駅で、車庫や変電所も配置され、重要な拠点だった。



岩倉駅車庫建設風景
明治44（1911）年

当時、建設機械はなく、建築も人力が頼りであったことがよくわかる写真。



建設中の旧庄内川橋梁
明治45（1912）年

一宮・犬山線建設工事の中で最大の難関であった。



旧庄内川橋梁 航空写真
昭和31（1956）年頃

明治末期に架けられた旧庄内川橋梁。昭和31年6月に新橋梁の工事に着手、昭和33年3月に完成、現在の橋梁に切替った。

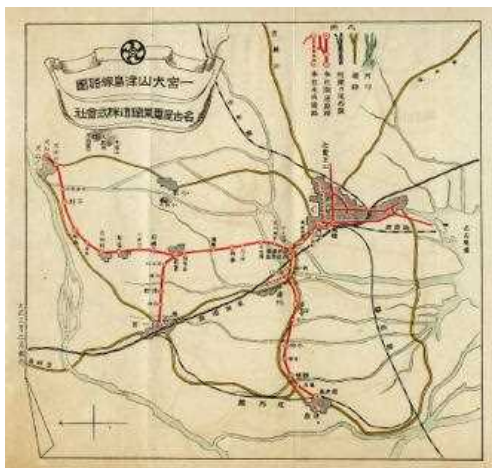
橋梁のすぐ右側に、昭和24年までは枇杷島橋駅があり、本線と犬山線の乗換えができた。

橋梁のすぐ左側から、押切町へ線路が延びていたが、昭和16年に新名古屋（現・名鉄名古屋）への路線開通と同時に廃止になった。

名古屋電気鉄道が、当初計画の郡部線（一宮・犬山・津島線）全通時に発行した線路図
大正3（1914）年3月発行

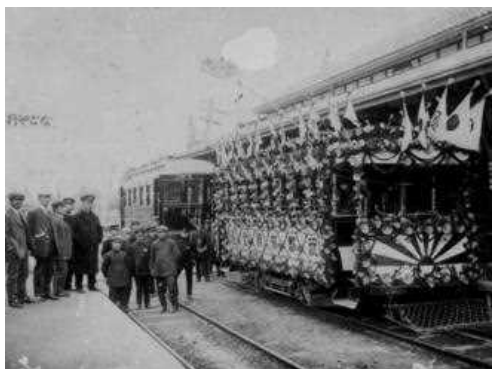
当時は、名古屋市内線も名古屋電気鉄道が経営しており、郡部線の電車は押切町駅から市内線に乗り入れ、柳橋駅まで直通した。

大正11（1922）年に、名古屋市へ市内線を譲渡したが、柳橋への乗り入れは継続され、昭和16（1941）年に枇杷島橋～新名古屋（現・名鉄名古屋）



(クリックすると拡大)

屋)が開通し、新名古屋乗り入れを果たすまで続いた。



郡部線全通祝賀電車

岩倉駅

大正3 (1914) .3.14

当初計画していた郡部線（一宮・犬山・津島線）が3路線とも全部開通したので、大正3年3月14日10時から岩倉駅で、13時から犬山駅で、翌15日は新津島駅で開通祝賀式を行った。



大正3 (1914) 年頃の柳橋駅

郡部線のターミナルで、郡部線専用の駅舎とホームがあり、東一宮行きと、新津島行きが各々20分毎に出発した。

犬山方面は、東一宮行きに乗り、岩倉で乗り換えであった。



昭和10 (1935) 年頃の柳橋駅

名古屋電気鉄道は、経営の主軸であった市内線を名古屋市へ譲渡することになり、大正10年に名古屋鉄道を設立し、郡部線は名古屋鉄道が引き継いだ。名古屋鉄道の本社は、大正11年に那古野町から柳橋へ移転した。昭和5年に美濃電気軌道と合併し名岐鉄道と社名変更、昭和10年愛知電気鉄道と合併し、再び名古屋鉄道となり、本社が神宮前へ移転するまで14年間、この柳橋駅が本社であった。

柳橋駅に入る750形760号

昭和10 (1935) 年頃

尾張地方各地を結ぶ郡部線の電車が、押切町から名古屋市営の市内線に直通し、柳橋まで乗り入れた。柳橋駅の手前で市内線と分岐し、郡部線専用のホームへ入った。

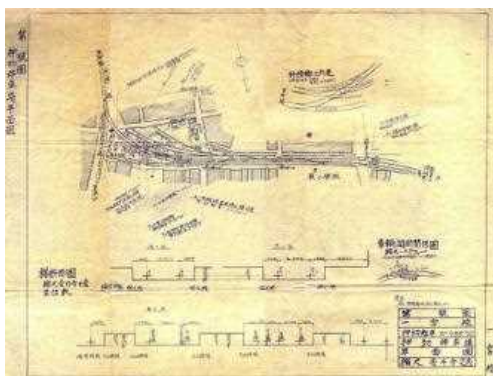


750形は、昭和3～4年に10両製造された。市内線へ乗り入れ可能な最後の新造車。



押切町駅と新鋭800形電車
昭和10（1935）年頃

押切町駅は、尾張地方各地を結ぶ郡部線のターミナルであった。
昭和10年に押切町～新岐阜（現・名鉄岐阜）が全通し、新車800形を投入し、特急運転を開始した。
この800形は大型車両で、市内線に乗り入れることはできなかった。
昭和16年8月12日に枇杷島橋～新名古屋の新線開通に伴い、枇杷島橋～押切町は廃止になった。



押切町駅の平面図
昭和10（1935）年頃

旅客用ホームが4線あり、中2線は市内線へ直通できる構造になっていた。
貨物ホームも2線ある。貨物の市内線乗り入れが認められなかったため、ここで貨物扱いを行った。尾張各地から電動貨車などで運ばれた貨物が、ここで荷車に積み換えて市内各地へ送られた。
自動車未発達時代は、貨物輸送も鉄道の重要な使命であった。

(クリックすると拡大)



古知野（現・江南）駅
昭和33（1958）年頃

昭和56年、古知野駅→江南駅に駅名変更された。現在、犬山線で最も乗降客の多い駅が江南駅である。
古知野駅は、昭和49年に地下道新設・地下駅舎化された。それに伴い、大正元年開業時から残った駅舎は姿を消した。

特別展の会場

平成24（2012）.11.25

11月25日（日）に特別開館を実施し、当日は、係員による「犬山線100周年記念展」展示品説明会を3回開催した。



名鉄資料館で開催した特別展一覽へもどる

[サイトのご利用にあたって](#) | [個人情報保護について](#) | [リンク集](#) | [サイトマップ](#)

Copyright © Nagoya Railroad Co.,Ltd