



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 名鉄創業120周年記念写真展－電車が語る名鉄120年－

## 名鉄資料館

名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる

### 名鉄創業120周年記念写真展－電車が語る名鉄120年－（平成26年 夏季特別展）

開催期間：2014.7.22～2014.9.30

名古屋鉄道は、2014(平成26)年6月に創業120周年を迎えました。

名古屋の市内電車からスタートし、その後、郊外へ路線を延伸していきました。経営の基盤であった名古屋市内線を1922(大正11)年に名古屋市へ譲渡、その後20社以上の私鉄を合併、統合し、今日の名古屋鉄道の姿となりました。

120年の歴史の中には、時代の先端を走った電車や、合併会社から引き継いだ電車など、実に多種多様な電車が活躍しました。名鉄120年の歴史を電車の写真を通してご覧ください。

(展示写真の一部をご紹介します)

名鉄特急のあゆみ

合併会社・他社から来た電車

### 名古屋電気鉄道(名電)

愛知馬車鉄道として120年前の明治27年に創業、すぐに名古屋電気鉄道と社名を改め明治31年に名古屋の市内線で開業した。その後、郊外の一宮・犬山・津島へ路線を延伸。

名古屋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郊外線を引き継いだ。昭和5年に美濃電気軌道を合併して名岐鉄道と社名変更したが、昭和10年に愛知電気鉄道との合併により、再び名古屋鉄道となり現在に至る。



名電1号形 名古屋電気鉄道本社前  
1908(明治41)年

名古屋電気鉄道(名電)は、1898(明治31)年の開業用に12両の電車を製造。その後、路線の延伸などにより25両を増備。車号を1～37号まで、製造順に付番した。

車体形状は1～37号まで同じなので、1形電車、1号形電車と呼ばれる。オープンデッキの2軸単車で全長6.5m、運転台は開放型で、側面7枚窓。

名電の本社は那古野町にあった。本社横には、電車の電力を作るための火力発電所や車庫もあった。

名電1号形 栄町付近(武平町)  
1903～1906(明治36～39)年

わたしの名鉄駅

出発駅

到着駅

2020年12月 22日

09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





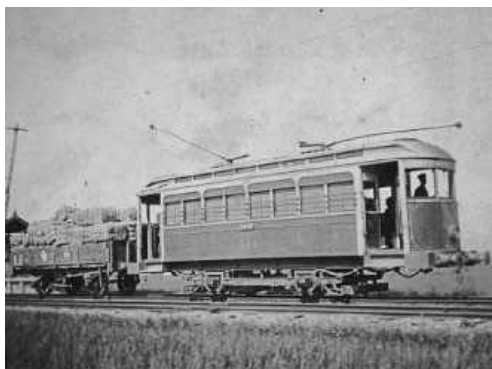
日清戦争記念碑は明治33年に武平町に建立され、大正9年に覚王山へ移設された。  
記念碑左の建物が愛知県庁で、名電開業時は南久屋町の広小路の終点突き当たりであったが、広小路を千種まで延伸するため、明治33年この南武平町に移転した。(なお県庁舎は昭和13年に現在地へ再移転。)市内線も明治36年1月に久屋町～千種が延伸された。  
明治39年3月まで市内線電車は右側通行だった。



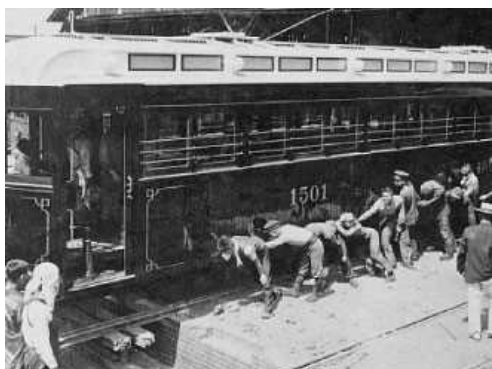
名電38号形 名古屋駅前 明治末期頃  
1907(明治40)年12月以降に増備された38～167号の電車は、それまでの1号形と外観は似ているが、車体が少し長く全長7.9mで側窓が8枚になり38号形と呼ばれた。側窓の枚数(7→8)で1号形と区別できる。38～87号はモーター1台、88～167号はモーター2台で出力増強された。  
当時の官設鉄道(国鉄)名古屋駅は、現在の笹島交差点の北西角付近にあった。



名電326号(168号形)  
168～337号の大型単車170両が1915(大正4)年以降に製造された。市内線用の単車として最後のグループで、名電から名古屋市へ譲渡された電車の大半がこのタイプ(大正9年の車庫火災焼失車を除き151両を譲渡)。  
なお、名古屋電気鉄道から名古屋市へ大正11年に市内線の全てが譲渡され、車両は単車215両、ボギー車15両、散水車5両の計235両を引き継ぐ。



名電・郡部線用のデシ500形(168号形)  
(当時は郊外線のことを郡部線と呼んだ)  
大正7(1918)年8月 津島市立図書館所蔵  
名古屋電気鉄道が、1912(大正元)年の郡部線(一宮・犬山線)開業に備えて製造した、車体長約10mの大型2軸単車。  
郡部線用電車は168～205号が製造されたが、後に同じ番号の市内線用電車が製造されたので、大正7年に501～538号へ改番された。  
後にデシ500形と呼ばれる郡部線最初の電車



名電 1500形  
那古野車庫で組立中の郡部線最初のボギー車1500形1501号。この直後の1920(大正9)年6月に那古野車庫の火災で、1501号は焼失し、車体を3扉化して大正10年に新造、後にデボ350形351号となる。  
那古野車庫の火災では、市内線用2軸単車85両、郡部線用2軸単車6両、散水車1両と組立中の郡部線用1500形7両が焼失。大きな痛手を受けた。  
この車庫火災をきっかけに、名古屋市から市内線の市営化を正式に申し込まれ、大正10年に名古屋鉄道

を設立、郡部線を継承した。翌11年に市内線は市営化。



モ350形351号 笠松 昭和30年代

1921(大正10)年に製造された名電1500形1501号。3扉二重屋根で製造され、1501→デボ351→モ351と名称を変えた。

600V車のため、1948(昭和23)年に西部線の主要路線が1500Vに昇圧されたあとは竹鼻線で活躍。竹鼻線が昇圧された1962(昭和37)年に廃車となった。



デボユ310形311号

1920(大正9)年に完成した名電・郡部線最初のボギー車1500形(1507~1509)で、2扉で登場。(製造中の車庫火災の影響により、1501~06より先に完成)大正末に形式称号変更でデボ300形となる。

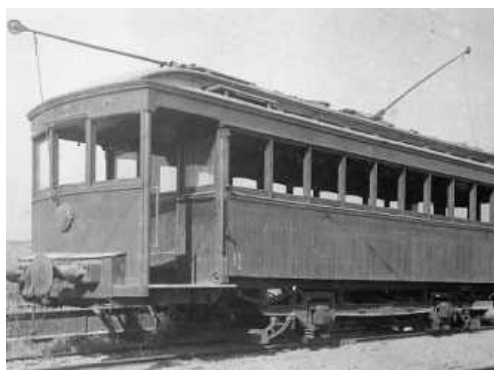
昭和8年に郵便輸送の需要増大に応じて郵便室付合造車に改造。デボユ310形となる。

昭和16年モユ310形となり、昭和23年電装解除・郵便室撤去しユ2270形となり1959(昭和34)年に瀬戸線で廃車となった。 1508→302→311→2271

## 愛知電気鉄道(愛電)

名鉄は20数社が合併してできた会社であるが、その母体は名古屋電気鉄道→名古屋鉄道→名岐鉄道(名岐)と、もうひとつが愛知電気鉄道(愛電)である。1935(昭和10)年に名岐と愛電が合併し、現在に続く名古屋鉄道が誕生した。

愛電は明治43年に創業、明治45年に知多半島西海岸の路線を開業(現・常滑線)、その後、神宮前を拠点に岡崎・豊橋方面へ路線を延伸した。



愛電 電1形 7号 1912(明治45)年製

電1形は、常滑線開業用に製造された愛電最初の電車。8両製造された(1~8号)。

なお、開業人気の乗客増により、急いで付随車・付1形4両(9~12号)を製造し、2両運転も行った。



愛電 電2形 15号 1913(大正2)年製

常滑線全線開通に向けて6両が増備された(13~18号)。初めて乗降用扉が付いた。

愛知県知多郡西海岸写真帳(大正4年発行)より



愛電 電3形 1022号

愛電最初のボギー車。  
1921(大正10)年に6両製造され、後にデハ1020形となった。  
6両のうち4両は、車両交換で愛電の子会社・碧海電鉄(現・西尾線)へ移り、デ100形になったあと、碧海電鉄が名鉄に合併すると、モ1000形に改称された。

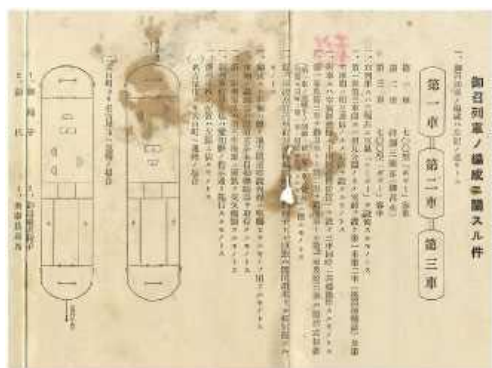


愛電 電6形 1061号

1924(大正13)年から製造された、愛電最後の木造車で、デハ1060形。14両のグループだった。  
性能面では後続の電7形(愛電最初の特急電車)と同じ。1958(昭和33)年から電装品をHL(3700系)へ譲り廃車となった。

## 犬山へお召し列車を運転 (昭和2年11月20日) 名古屋鉄道

1927(昭和2)年11月に、名古屋地方で陸軍特別大演習が行われ、昭和天皇が行幸された。大演習終了後の11月20日に犬山へ行幸され、往復とも名鉄電車を御利用になるとい、当時としては破格の光栄に浴した。  
天皇陛下が私鉄の電車にご乗車なさるのは初めてのことであり、会社ではお召し電車や諸設備の改善・整備を一念に行い、ご乗車の日を迎えた。



(クリックすると拡大)

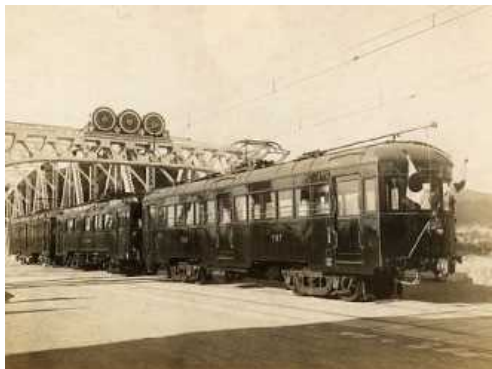
お召し列車の編成  
(お召し列車に関する達示の一部)

お召し列車は3両編成(非貫通)で、中間に貴賓車トク3号(SCⅢ)を連結し、陛下がご乗車になられた。  
トク3号は電動車であるが、このときは付随車として運転された。  
車内は3室に区分され、中央の洗面所を挟んで犬山方が陛下の御座室、押切町方が供奉員室。  
往路と復路で御座室の座席配置を変えていたことが分かる。



お召し列車の運転時刻

名古屋鉄道社報 昭和2年11月17日発行  
社報に記載されたお召し列車の運転時刻  
1927(昭和2)年11月20日  
(往) 押切町発10:55→犬山着11:40  
(復) 犬山橋発15:50→押切町着16:35  
次頁以降に、指導車(先導車)とお召し列車の各駅通過時刻が記載されていた。指導車はお召し列車の20分前に運転。両列車とも途中駅無停車。お召し列車は犬山到着後、新鵜沼へ回送(11:50→11:54)、復路は新鵜沼→犬山橋を回送(15:23→15:25)



犬山橋上のお召し列車 昭和2年11月20日

日の丸の旗を飾って犬山橋を渡るお召し列車。  
 (新鷯沼)←[706+トク3+707]→(押切町)  
 御料車トク3号の前後は、この年(昭和2年)に製造された「デセホ700形」で、手前が707号。  
 このすぐ右が犬山橋駅で、復路の天皇陛下はそこからご乗車なされた。従ってこの列車はお召しの回送。



犬山橋(現・犬山遊園)駅で陛下を待つお召し列車  
 昭和2年11月20日 15:30頃

昭和天皇実録によれば、陛下は犬山駅到着後-(自動車)-犬山城-犬山ホテル(昼餐)-(乗馬)周辺散策-犬山橋を渡り坂祝尋常高等小学校付近-木曾川畔-(自動車)-犬山橋駅  
 構内踏切は陛下の御通行用に一時的に土で埋められた(写真右下)。



トク3号 (SCⅢ)

天皇陛下が乗車された御料車「トク3号」  
 この前年の1926(大正15)年に製造された。  
 中央が洗面所で、その両側が貴賓室と供奉室。  
 車体に表記されたS.C.No. ⅢのS.C.はState Carriageの略で、トクは特別客車。大正2年にSC I・IIの2両が製造され、この電車は3両目の貴賓車。  
 トク3号は、戦後の車両不足で3扉の一般車に改造され681号となり、最後は豊橋鉄道渥美線で1969(昭和44)年まで使用された。



トク3号 (SCⅢ) 車内

貴賓室(御座室)側から見た車内。  
 仕切の向こう側が洗面所で、その向こうが供奉室。  
 貴賓室のイスは移動できるようになっていて、天皇陛下は進行方向に向かって座られた。

トク3号 (SCⅢ) 車内



供奉室側から見た車内。

---

[名鉄特急のあゆみ](#)

[名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる](#)