



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](#) [電車が語る名鉄120年](#) [名鉄特急のあゆみ](#)

名鉄資料館

名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる

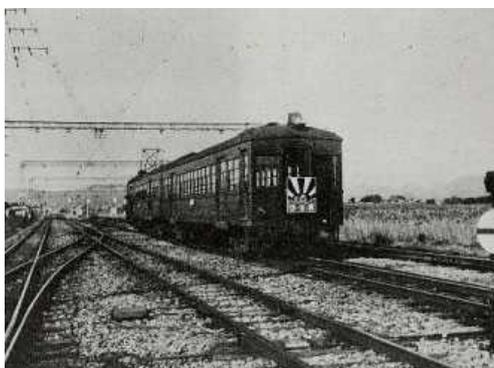
名鉄特急のあゆみ

名鉄の特急運転の歴史は古く、名岐鉄道(名岐)、愛知電気鉄道(愛電)が合併する前から始まった。愛電は、名古屋(神宮前)から岡崎、豊橋と路線を開通させた直後に特急運転を開始し、名岐も名古屋(押切町)~岐阜を開通させた直後に特急運転を開始した。この当時は都市間を移動する人はまだ少なく、速達性を強調して乗客増を図るためであり、特急でも特別な料金は不要だった。戦後の1948(昭和23)年に、待望の東西直通運転が開始され、岐阜~豊橋間に特急が走り始めた。昭和30年頃からは技術の進歩により、特急用車両にも高性能で快適な新造車が続々投入された。



愛電・電7形(デハ3080形) 大正15年製
後に、モ3200形と改称

1927(昭和2)年に、神宮前~吉田(現：豊橋)間が全通し、電7形による同区間の特急運転が開始された。所要時間は63分であった。



愛電・超特急「あさひ」号
1933(昭和8)年頃 伊奈付近

1930(昭和5)年に神宮前~吉田(現：豊橋)間で、3300形による「超特急」を運転開始(1日1往復)し、同区間を57分で結んだ。しばらくして超特急は「あさひ」という名称になり、「あさひ」のヘッドマークを付けて走行した。

名岐・800形の特急 1935(昭和10)年

1935(昭和10)年4月に、名岐線の押切町~新岐阜間が全通し、新造した800形による特急運転を開始、同区間を35分で結んだ。
なお、同年8月に、名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併、名古屋鉄道が誕生。合併はしたが線路はつながってお

📍 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

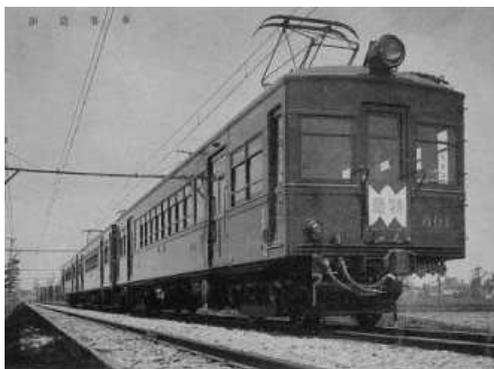
歩いて巡拝(まいる)知多四国

名鉄資料館

名古屋鉄道ショッピングモール「Mモール」オリジナルグッズのご案内

manaca μstarポイントのおトク情報・キャンペーン

名古屋にのみある Mたび 名鉄グループ 旅行情報サイト「Mたび」



らず、旧名岐の路線を西部線、旧愛電の路線を東部線と称した。



850系 1938(昭和13)年頃 押切町

1937(昭和12)年に西部線用特急車両850系が登場した。時代の流れを汲んだ流線形であった。正面窓上に3本の白いヒゲを付けていたので、「ナマス」の愛称で呼ばれた。



3400系 昭和12年

1937(昭和12)年に東部線用特急車両3400系が登場した。850系よりほんの少し遅れて完成した流線形の3400系は、戦前の名鉄を代表する電車。緑色の濃淡ツートンカラーで登場。「イモムシ」の愛称で呼ばれた。昭和25年に中間車を組み込み3両化、昭和28年には4両化された。



3600系
金山橋 1961(昭和36).6.11

新岐阜～形原間を運転された特急「三ヶ根号」。本線から西尾・蒲郡線へ直通した。3600系は、3400系の後継車で、東西直通運転に備え、昭和16年に製造された特急用車両。登場時は3350形だったが、戦後に形式変更された。



3800系 1948(昭和23)年

東西直通用として、昭和23年に製造された私鉄向け規格型車両で、特急から普通まで幅広く運用された。昭和23年5月に、西部線の電圧を600V→1500Vに昇圧し、岐阜～豊橋の東西直通運転を開始した。同区間を2時間5分で結んだ。なお、この当時の電車の色は濃緑色だった。



3850系

1951(昭和26)年に2両組成で登場した特急用車両。座席は固定式のオールクロスシートであった。車体色も明るい赤クリームとチョコレート色のツートンカラーで登場し、それ以降の優等車両の標準色となった。



3900系

1952(昭和27)年に、3850系とほぼ同じ形状で、セミクロスシート座席の3900系(2両組成)が登場した。翌年、中間車を組み込み4両組成化した。



5000系

1955(昭和30)年に登場した画期的な高性能車両。軽量車体とカルダン駆動を採用し、乗り心地、加減速性能が向上。100km/hを越える高速運転が可能になった。全電動車、4両組成で登場。



5200系

1957(昭和32)年、5000系の性能を継承した高性能車両の第2弾として登場。2両組成で登場した。

5500系

1959(昭和34)年に登場。特別料金不要な列車としては日本初の冷房車であった。当時の技術では冷房装置搭載はかなり困難で、電車の制御装置をパッケージ型の小型にし、冷房装置用の電源装置等を搭載するスペースを生み出した。この技術は、次の7000系でも活用された。



7000系パノラマカー

豊橋駅での出発式 1961(昭和36).6.1



1961(昭和36)年に名鉄を代表する電車7000系「パノラマカー」(6両組成)が登場した。

日本初の前面展望車で、スカーレット(赤)一色の塗装、ミュージックホーン、側面連続窓、空気バネ台車など従来の常識を一新するスタイルで、絶大な人気を集めた。

名鉄の赤い電車の歴史は、ここから始まった。



特急「内海」号 5500系 河和口 昭和36年

名鉄初の有料座席指定特急「内海」号が、1961(昭和36)年の7月から海水浴シーズンに新岐阜～河和口間で運転され、河和口で内海行きバスに接続した。車内販売員も乗り込んでいた。



7500系の8両組成

名電山中～藤川 1967(昭和42)年頃

1963(昭和38)年に7000系とほぼ同じ形状で車両性能を向上させたパノラマカー7500系が登場。

6両組成で登場し、翌年7両化、昭和42～45年の3年間は、8両組成のパノラマカーが活躍した。



キハ8000系

1965(昭和40)年、国鉄高山線乗り入れ用に気動車を新造した。準急「たかやま」号でスタートし、急行化後、「北アルプス」と名称変更し富山地鉄の立山へ乗り入れ、最後は特急化された。



3770系

HL車(3700・3730・3770・3780系)は、旧型木造車両の車体更新車で、支線の木造車両置き換え用として1957～1966(昭和32～41)年に製造された。1967(昭和42)年のダイヤ改正で、支線直通特急が大増発され、速度があまり出ないHL車も特急列車に使用された。



3780系

車体更新HL車の最後、1966(昭和41)年に冷房装置付きで製造された。それまでのHL車は、明るい赤クリームとチョコレート色のツートンカラーだったが、この3780系はライトパープル(薄紫)で登場。ライトパープル唯一の新造車。その後、ツートン車を定期検査の時にライトパープルに塗り替えたが、色の評判が悪く、1年ほどで、クリーム+赤帯塗色に変更された。(車体の塗り替えは定期検査毎のため各塗色が混在した時期がある)



900系

1966(昭和41)年に瀬戸線に特急を新設するため、910形の車体と600形の機器を使用し900形が製造された。パノラマカーと同じスカーレットに逆富士型行先種別板、ミュージックホーンを付け、昭和43年から白帯を巻いた。



3700系

瀬戸線600V時代末期の1973(昭和48)年に、本線系で運用されていたHL車3700系を600Vに降圧し、赤色+白帯に塗り替えて投入した。
瀬戸線のお堀区間を走るHL特急。

7300系

支線直通特急用として、1971(昭和46)年に製造された。津島線～三河線を直通する特急などに使用された。旧型電車3800系の機器を再利用し、パノラマカーと同じ車体を新造した。



7700系

1973(昭和48)年に、パノラマカー7000系と全く同じ性能で、前面貫通式にした7700系が登場した。



7000系 白帯車

1982(昭和57)年、有料特急の差別化を図るため、内装を改良し、白帯を巻いたパノラマカーが登場した。行先種別板も小型のものに変更され、行先の地色が緑になった。



8800系 知多新線

ハイデッカー展望室付の8800系が1984(S59)年に2両組成で登場した。一般公募により「パノラマDX(デラックス)」という愛称が付けられた。名鉄の歴史の中では、最初から有料特急専用車として製造された初の電車。1987(昭和62)年に中間車を増備し、3両組成となった。



5700・5300系

初期の高性能車5000・5200系(非冷房)を置き換えるため、1986(昭和61)年に登場。5700系は完全新造、5300系は5000・5200系の機器を一部再利用して5700系と同じ車体形状で製造した。1977(S52).3~1990(H2).10は全車一般車の「特急」を「高速」という種別に変更した。5700・5300系は、本線の高速・急行用に製造された2扉クロスシート車で、現在では2扉の一般車はこれだけになった。





1000系

特急専用車両1000系「パノラマsuper」が1988(S63)年に4両組成で登場した。

ハイデッカーの展望室付で、パノラマカーから始まった前面展望の流れを受け継ぐ電車。

1990(平成2)年から、本線で120km/h運転を開始。



キハ8500系

高山線のJR特急「ひだ」が高性能のキハ85系に置き換えられたので、名鉄も同一性能のキハ8500系を1991(平成3)年に新造し、「北アルプス」号のキハ8000系を置き換えた。



1200系

特急政策の変更により、指定席車と一般席車を併結した一部指定席特急が平成2年から運行開始された。当初は指定席車と一般席車が非貫通で行き来できない車両だったので、1991(平成3)年に特急用一般席車1200系を新造。1200系4両に、1000系4両の指定席車を2分割して併結した、一部指定席の6両固定組成の特急が誕生した。



1600系

1999(平成11)年に、3両組成の1600系パノラマsuperが登場した。

これを機に、特急の座席指定車を特別車、一般席車を一般車と名称変更した。

全車特別車で登場したが、平成20年に1600系の特別車2両と、新造した一般車4両を併結した一部特別車1700系に改造された。

2000系 ミュースカイ
空港線 2005(H17)

中部国際空港の開港に備え、空港アクセス特急2000系が2005(平成17)年に登場した。

一般公募により「ミュースカイ」と命名され、名鉄の新しい顔となった。

曲線のスピードアップのため傾斜制御を取り入れ、名古屋～空港を28分で結ぶ速達性が人気を集め、3両



×10編成で登場したのが、翌年には4両×12編成に増強された。



2200系 神宮前～金山

全車特別車の2000系ミュースカイを補完するため、一部特別車の2200系も2005(平成17)年に登場した。

名鉄のイメージを一新した青白のミュースカイに対し、こちらは名鉄伝統の赤を使っている。

現在6両×9編成が活躍



1700系

3両固定の全車特別車1600系のうち2両を方向転換し、新造の一般車2300系を併結した一部特別車の1700系が2008(平成20)年に誕生した。塗装も2200系に準じた色に塗り替えられた。6両×4編成

[合併会社・他社から来た電車へ](#)

[名鉄資料館で開催した特別展一覧へもどる](#)