

# NRA NEWS No.21

## 三河知立駅開業100周年記念展 —知立の駅のものごと—



〔電化の三河鉄道〕路線図の一部(知立駅開業前版)

今から100年前の1915(大正4)年10月28日、知立の街に初めて鉄道の駅ができました。三河鉄道の知立駅(現・三河知立駅)です。三河鉄道は、前の年の2月5日に刈谷新(現・刈谷)―大浜港(現・碧南)間を開業。その後、知立、挙母(現・豊田)、蒲郡へと北へ南へと路線を延ばし、1926(大正15)年には猿投―大浜港を電化すると共に1936(昭和11)年には蒲郡―西中金間を全通しました。

三河鉄道は、旅客輸送はもちろん高浜、新川や大浜などで生産される土管や瓦など陶製品を運ぶ貨物輸送としても重要な役割を担っていました。戦時体制が進むなか、1941年に名古屋鉄道と合併して三河線になりました。本展では、知立駅の変遷を中心に三河鉄道や名鉄三河線で走った電車を紹介します。



昭和41年の三河知立駅(倉知漢孝氏撮影・NRA蔵)

**開催期間** 10/24(土)～11/17(日)  
(入場無料・毎週月曜日は休館)

**観覧時間** 平日 9:00～19:00  
土・休日 9:00～17:00

**会 場** 知立市図書館展示コーナー  
(知立駅から徒歩約10分・  
知立市三ニバスブルーコース  
〔図書館〕より徒歩3分)

主催：知立市  
協力：名古屋鉄道・名古屋レール・アーカイブス  
問合せ先：知立市役所経済課  
TEL 0566-83-1111(代)

NRAは三河知立駅開業100周年記念展の開催に協力しました。

特集：白井 昭の一口メモ . . . . . 2	9 名鉄大曽根線の思い出とその後 . . . . . 4
1 名鉄デキ600の解体 . . . . . 2	10 名鉄のモ1060形電車 . . . . . 4
2 バンコク市電の本出版 . . . . . 2	11 名古屋のトロリーバス . . . . . 4
3 『名古屋の昭和』 . . . . . 2	12 昭和19年の鳴海工場 . . . . . 5
4 名古屋地区東海道線の快速列車 . . . . . 2	13 名古屋市電の特急 . . . . . 6
5 昭和12年の喜びと翌13年 . . . . . 3	14 豊川工廠輸送記録 . . . . . 6
6 昭和10年代の新名古屋駅(省線と名鉄) と名鉄の富山、飯田直通運転 . . . . . 3	15 豊橋空襲と鉄道 . . . . . 6
7 昔の名鉄電車の東西回送考 . . . . . 3	16 敗戦と市電 . . . . . 6
8 市電東郊線(鶴舞公園―堀田) N電の部隊長 . . . . . 4	17 昭和20年の私の日記より . . . . . 7
	18 名鉄小牧飛行場線 . . . . . 7
	事務局からのお知らせ . . . . . 8

# 特集：白井 昭の一口メモ

## 1 名鉄デキ600の解体

名鉄デキ601-604は、平成27年7月解体された。デキ600形は、電制付のほか車幅は2.95mで、名鉄最大であった。

アメリカ製の8500形DLは、日本占領用として造られたため、2.74mである。名鉄の63ことモ3700形は2.93mであるが、デキ600形と共に戦中、戦後ということで、認可されたという。



▲ デキ602 井上大令氏撮影 1958.1 東岡崎

## 2 バンコク市電の本出版

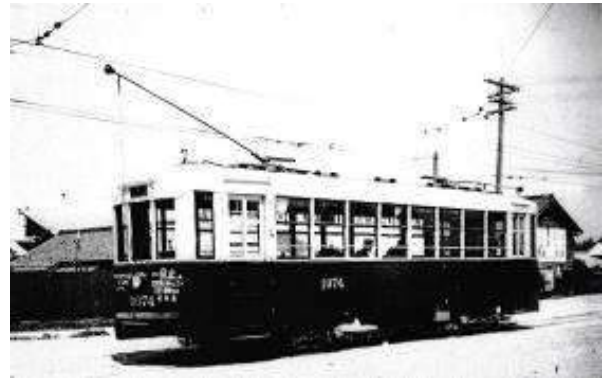
ヒギンズ氏は2015年、「バンコク トラムウェイズ」をバンコクの本屋から共著で出版した。

バンコクの市電は明治27年に電化されたが、初代の電車は名古屋の市電と同じペクナム台車に片モーター（多分GE800）で、車体はもっとオープンだった。

のちにブリル台車と2モーター化されると、M+T運転がされた。東アジアでは大連、上海、ハノイ、インドと結ぶ市電の歴史があり、今も香港に残っている。

## 3 『名古屋の昭和』

今夏、この本が発行された。1400形などのポール姿や単車のポール回し、救助網の上げ下げの写真がないのが残念である。私は池下車庫の1400形等に乗務していたが、仕事はポールの上げ下げのみであった。



▲ 名市電1074（仙台の注文流れ）昭和24年筆者撮影

## 戦後70年特集

## 4 名古屋地区東海道線の快速列車

昭和5年、快速用のC10の新造直後、名古屋機関区に配置され、この年から豊橋～名古屋～大垣に快速が走った。ほかに8620、C50があり、名古屋-豊橋間を70分の高速で走った。

愛電の特急は、神宮前-吉田間60分であった。しかし、東海道線快速は数年で姿を消し、昭和11年の時刻表には掲載されていない。当時、愛電の特急は単行に10人ぐらいの乗客が乗っていたが、省の快速は1日3本ぐらいで、乗客も少なかったからではなかろうか。

昭和10年、名岐の押切-新岐阜特急開始後、省線は普通列車も清州、木曾川を通過し、名岐間を37分ぐらいで走っていた（昭和14年の時刻表では、名古屋9時15分発、岐阜着9時52分着であった）。

武豊線は昭和初年より1000系を主力としており、C11の入線は昭和12年頃からはなかったと思う。

武豊線は昭和10年ごろからキハ41000、42000が主力化し、朝夕と貨物のみ蒸機牽引となった。

戦後は、石炭不足で快速運転どころでなかったが、昭和25年から豊橋-大垣間で本格化し、C11や流線を含むC55等が使われた。なぜか評定速度が高く、時には蒲郡などでオーバーランし、後退したことがある。

蒸気運転は昭和25～30年のみで、あとはモハ

80系の各停に代わった。

## 5 昭和12年の喜びと翌13年

昭和12年は、戦前の華やかさの絶頂の年であった。初めて見るディズニーのカラー映画、きらめくネオサインにアドバルーン。そしてキハ42000、キハ43000、名鉄3400、名市電1400と流線型のオンパレードで夢のようだったが、翌13年の統制令で、華美なものは一切禁止。反対に立ち上がる人などなく、大戦へと突進して行った。

## 6 昭和10年代の新名古屋駅（省線と名鉄）と名鉄の富山、飯田直通運転

昭和12年、省線の名古屋駅の高架駅（報道等では「新名古屋駅」といった）が開業する前に見に行った。地平にはC53の牽く列車が走り、高架上をD50単機が試運転で走っていた。

名鉄の新名古屋駅は、昭和16年8月12日の開業後に見に行った。主役はモ800形の名岐特急で、時速95kmと宣伝していたが、電圧降下で実際は90km以下だった。95kmは戦後のモ3800形からであった。

新駅開業時から高山線直通の富山行き4両編成（2M2T）が、毎日、新名古屋－富山間を2往復していた。

富山行き直通列車についての文書によれば、昭和15年5月に省の客車（ナハフ14100形）の名鉄直通運転を申請。内容は、名鉄の電車でナハフ14100形を牽き、押切町－須ヶ口（新川工場への回送）、押切町－新鶴沼間を運転し、鶴沼で高山線へ乗り入れ富山まで直通運転を行うことで、昭和15年10月1日より実施した。

昭和16年7月、押切町を新名古屋に変更申請。犬山線内はモ250形2両で、客車2両を牽き、MTTで走った。押切町時代もそうであったが、8月からの新名古屋に変更後も到着列車はモ250形MMを機回しして付け替え、新川工場へ回送し、給水など整備の上、翌朝、新名古屋へ回送した。モ250形は下呂直通特急時代にスチームを入れ、暖房管は戦後まで残ったが、休止状態

であった。

当初の毎日2往復から、昭和18年ごろには1往復化した。昭和19年でも走っており、編成はモ250形MM+ナハフ14100形1両になったが、毎日走っていた。直通に使用されたナハフ14100形は茶色ではなく、黒かった。昭和20年の大空襲以後、直通運転はできなくなったという。

富山直通より後の昭和16年11月12、13の両日にモ3400形MTで、豊川鉄道線経由の飯田行き特急の試運転が行われた。大きく宣伝されたが、直後に報道は消え、直通運転も実現しなかった。

富山の直通開始、増発、飯田の中止、いずれも軍の命令と思われるが、一切マル秘であり、今も真相は不明である。

飯田特急は、豊川海軍工廠の通勤輸送が始まり、増強中であり、中止は当然であった。富山に毎日延べ4両（288席）走らせたのは、軍との関係からであろうか。直通客車に乗っていたのはどういった職種の人たちだったのか、今もわかっていない。

当時の情報源であった『鉄道趣味』は早くに



廃刊されたが、鉄道省の『汽車時間表』（のち『時間表』）は続いたが、昭和20年の状況は不明である。

（富山直通については本誌No.13に、飯田直通については本誌No.7に記載あり）

### ▲ 昭和15年版の『時間表』

## 7 昔の名鉄電車の東西回送考

昭和13年、西尾線（旧）のモ1040形6両を各務原線へ送り、サ2310形と組んでMTM化した。

西尾線から西部線（旧名岐区間）への回送ルートは不明だが、堀田から牛で牽いて押切へ出るルートと、熱田から省の蒸気牽引による甲種

回送で一宮に出るルートが考えられる、

揖斐線のモ70形6両の西尾線転属は忠節から長良川を船で渡り、西部線の押切から牛力で堀田に出て東部線（旧愛電区間）に入ったのではなかろうか。鳴海工場でWH（ウエスチングハウス）の巨大パンタを載せ、西尾線で使用した。

戦後の名古屋市電の豊橋鉄道への売却では、堀田から豊橋線に入った。

昭和19年、新名古屋－金山橋（当初は金山）開通によりモ70形を棒連で牽き、東部線へ送られたが、他の電車の回送も楽になった。

戦中（昭和18年か？）、サ50形の新川工場から東名港への回送の記録はない。

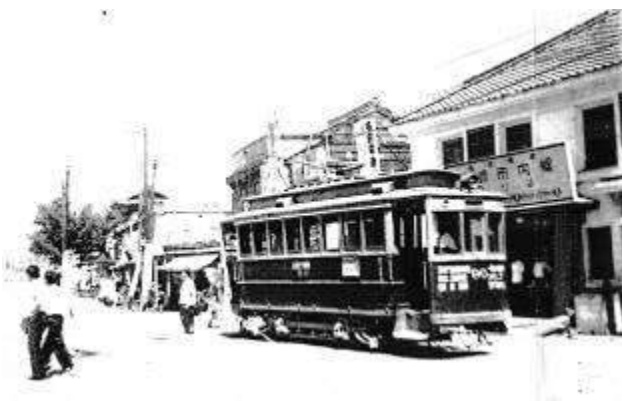
戦後になると、車両の交流が盛んになり、西部線のモ200形、サ2060形、デキ1000形の一部が東名港や西尾線などに入ったが、金山橋経由でOKとなった。蒲郡線のSL12号は自力で形原から鳴海をパスして新川工場へ行った。

以上、推定が多く、皆さんのご意見をいただきたい。

## 8 市電東郊線（鶴舞公園－堀田）N電の部隊長

昭和19年、京都から購入したN電が高辻に配置され、東郊線を走った。小さくて遅いため、たちまちLSCなど名古屋の高速車がダング運転となり、先頭を行くN電は部隊長と呼ばれた。

対策はなく、戦後は岡崎などへ売却された。私も初めは好んでN電に乗ったが、これに懲りて後続車に乗るようになった。N電には乗客も乗務員もひどい目にあった。



▲ 岡崎駅前のN電モ90 昭和28年頃 筆者撮影

## 9 名鉄大曾根線の思い出とその後

昭和17年夏、大曾根線（上飯田－犬山）は、三菱発動機への輸送のため上飯田－新小牧間が電化されたので、早速見に出かけた。

大曾根から上飯田までの間の市電は未開通で、上飯田駅には茶色が汚れて薄黒く見える姿のモ70形2両が止まっており、貧弱な感じだった。

電車は、76、82、84の3両が配置され、MMまたはM単行で走ったが、すべて超満員だった。

電化前の主力だったキハ100は、エンジンを外されサ2060形として各地へ散っていた。代燃車のキハ100が走る新小牧－犬山間は廃線状態であった。

その後（昭和19年）、市電は不要不急路線を取り外したレールを使って御成り通り線を上飯田まで延長された。

戦後、同じM15系制御（デッカー）のモ450形（パンタ付き）等が入ったが、昭和22年にはモ1060形を600Vに降圧して入線させた。大型電車使用のポスターを張ってPRしていた。

昭和22年には小牧－犬山間が電化され、上飯田－犬山間が直通となった。

昭和23年の線名改称で、小牧線を岩倉支線に、大曾根線を小牧線に改称したため、長らく混乱が続いた。

昭和23年にモ1060形は昇圧して本線に戻り、代わりにモ650形などが入り、のちには3両化している。モ70形は谷汲山参拝輸送のために谷汲線に集まり、MMMと3連化された。この時に豊川線のモ70形4両も古巣に帰り、瀬戸線のモ30形が豊川に送られた。

今は市電上飯田線もなくなり、地下鉄とジョイントし、複線化されるなど様変わりをしている。

## 10 名鉄のモ1060形電車

昭和17年頃、阿野（現・豊明）の下りホームに停車中の電車に後続のモ1060形急行が追突。1060形は大破、車体は新造されたが、吹き寄せの多い戦時型となった。これが1061号だと思う。

有松の捕虜収容所の英兵約200人は、毎朝電車

1両に詰め込まれ、ノンストップで神宮前へ運ばれ、日車で働いて、夜、有松に帰った。彼らはシンガポール陥落時の捕虜で、電車は毎日同じ電車であった。車号は、多分1073と思うが、どこかに記録があるはずである。(本誌No.5、No.16にも関連記事あり。名鉄のモ1060形、モ1070形は共に愛電の電6形(1060～1064・1060～1074)であり、複電圧車5両がモ1060形、1500V車がモ1070形となった)

終戦後の昭和20年暮、名鉄のデキが省の7オハ35形1両を牽いて有松―貨物ホーム―神宮前(東名港かどうか不明)を3回程運転し、イギリスへ帰って行った。

## 11 名古屋のトロリーバス

昭和18年に開業した名古屋のトロリーバス(トロバス)の主な役目は、大曾根の三菱発動機の工員輸送で、全23両のトロバスは故障少なく走った。

工場の貨物は省線大曾根駅からの引込線に6250形SLが走り、トロバスと交差していた。

ガソリン不要で役立ったが、昭和19年末の三菱空襲でコンクリート道路の各所に大穴が空き、架線が切れた。すぐに人力により石を埋め、架線はバッテリーバス改造の架線車で直し、徐行で再開したが、市電より復旧は早かった。

トロバスの車両は、昭和18年の木車両製の10001-10015は、一人掛けクロスシートで、制御器はMK系(但し三菱)であった。昭和19年の12001-12008は、ニッサンのキャブオーバーバスを西町工場でトロバスに改造したもので、明治のGE800モーターとR11制御器(足踏み式)だったが、故障もなく、好評であった。

戦後の昭和26年にPCC制御器を用いた単車(2号)とトレーラーバス(1号)が走り、その加速性能に驚いた。(本誌No.6に記載あり)

間もなくトロバス線は電車化され、幕を閉じた。

## 12 昭和19年の鳴海工場

デキ800の新造などで忙しい名鉄鳴海工場を

昭和19年夏に訪問した。

先ず構内に留置された多数のHL故障電車があつた。工場内では定検は中断状態で、新造、改造が進められていた。

デキ800形木造デキの1両は完成状態で、西尾線から豊川線に移るモハ70形に低床ステップを



▲ デキ801 倉知満孝氏撮影 1956.6 枇杷島  
付ける工事が進んでいた。70形は茶色のままで、形式は元のセミシ67形とあつた。

元成田鉄道の客車をクロスから長椅子(ロングシート)化し、ホハ3からクハにする工事は進行中で、サ2211付随車(戦後、制御車化されク2211)となった。



▲ ク2211 井上大令氏撮影 1960.1 知立

### ・サ2171

東端の線に木造のデワ351があり、既に機器は外され台車はサ2171に、モーターは他車(デキ851?)へ転用された。

愛電の大正10年製600Vボギー貨電デカ350は、昭和初期にデワ351と改番したが、昭和4年に休車、その後廃車となったが、現車は保存されていた。名鉄に合併後の昭和17年に、デワ351のトラス台枠、自動連結器とデキ50からの

C12台車（デキ50はマウンテンギブソン台車を付け、デキ30となる）に日車製の車体を乗せ、サ2171が生まれた。

申請書ではAMJブレーキとしたが、実際には空制はなく、東名港などが主な働き場所となった。

サ2171はボギー車でも全長10m、座席定員は8人だったが、昭和25年に32人に改造された。（デカ350については、本誌No.17にも記載あり）

#### ・サ2250

昭和18年9月、近江鉄道からサハ5両の購入を決めたが、実際は2両（2251・2252）のみで、1両はリンケホフマンの台車を履き、もう1両は台車がなく、ブリル21Eをボギー台車化して使った。

サ2171と共に空制はなく、モ+サ（MT）で使ったが、河和線で70km/hを出すと、ブリル改造台車は乗っておられないほどのひどい振動で、間もなく東名港用となった。



▲ 2171 倉知満孝氏撮影 1955.9 大須

### 13 名古屋市電の特急

昭和18年になると、より早く、電力節約のため急行のほかに特急路線が生まれた。東郊線の南北は全て特急で、運転はわざとオールパラでクロスを渡っていた。

広小路線は急行も東新町停車で、私は堀田—東新町—今池といういつものルートが使えず、トロバスを頼りにした。特急は、終戦後間もなく取り止めとなった。

以前、名鉄東名港の平面クロスが、複線対複

線で音が面白かったが、東新町は全力行のため、もっと迫力があつた。

### 14 豊川工場輸送記録

昭和15年の名鉄による名古屋—飯田特急は、モ3400形により毎日2往復、ダイヤも発表されたが、軍命により、中止となった。（本誌No.7に記載あり）

開戦直前ということで当然であったが、特に豊川工場輸送が関係したと思われる。

#### ・豊川鉄道時代

社線時代の豊川輸送は、モハ30等社形の4両で対応し、昭和17年5月の西豊川開通後は、豊橋—西豊川間を4両編成の直通を主力化した。

名鉄は東岡崎—伊奈—豊川（西豊川）で対応した。

しかし、開戦後、工場が拡大し、工員が5万人規模に向かうと、社の輸送力はパンクし、昭和18年夏の国有化となった。直ちにモハ34、サハ19のMT T TMの5連を主力とし、モハ10などの応援が行われた。

しかし、昭和20年8月7日の大空襲によって、僅か1時間程で、2500余人が死亡、工場は壊滅した。なかでも女学生の死亡が多く、悲惨であった。この波状攻撃の中を逃げて助かった人を私は知っている。

#### ・周辺輸送

東海道線の浜松方は朝の豊橋止まりが5両編成。二俣線（三ヶ日線）は3両編成を高山線からのホハユの増援で4両化し、岡崎方は7両ほどであった。渥美電鉄は、名鉄のデワ1形改造のモ90形新車3両が加わった。

豊橋市電は1形の更新を省の名古屋工機部の支援で行った。これにより101-110に改番された。

名鉄豊川市内線は、西尾線（旧）のモ70形のWHのパンタをポールに替えて開通したが、輸送力が小さく、空襲までの短期で終わった。

### 15 豊橋空襲と鉄道

昭和20年6月19日夜、豊橋は空襲で全焼したが、飯田線の電車は米軍の予告ビラで、豊川方面に

逃げ、全車無事だった。モハ34×5連も豊川工  
廠輸送を続けた。しかし、ナハ22000等は留置の  
ままだったため全焼した。台枠が垂れ下がり、  
西小坂井の側線に戦後まで放置されていた。

## 16 敗戦と市電

昭和20年8月15日正午の放送は、直立不動で聞  
いたが、全く分からなかった。その夜、電灯の  
カバーを外した家があり、5年ぶりの夜の灯り  
は、大きなショックで、全く異世界のようにあ  
った。

徹底して続いた電灯の黒カバーだが、B29の  
レーダー、照明弾に全く無力だったのが分かる  
のは、その後長らく経ってからであった。

8月16日の朝刊で敗戦をはっきり知ったが、  
終戦後も名古屋市電、トロバスは普通に走り続  
けていた。

8月16日から空襲警報はなく、B29の空襲も  
全くなくなった代わりに、P51など米軍機が低  
空を飛び回るようになった。

次の日曜日、私は満員の名鉄電車（HL、M  
T）で豊橋へ帰り、健在だった家族に会い、飯  
を充分食べた。

## 17 昭和20年の私の日記より

- ・昭和20年1月13日、三河地震で豊橋高師の自  
宅（明治の旧宅）は、解体へ。新宅に竹の差  
し掛けを作る。
- ・昭和19年より東海道線の旅客列車削減。C53  
も貨物列車に投入、哀れなり。豊橋東部で爆  
弾のため、C53大破す。
- ・20年5月ごろ、名古屋海軍航空隊より99式艦  
上爆撃機が特攻出撃。足の遅い99艦爆では正  
に自殺行為。
- ・20年6月10日、浜松から艦砲射撃を避けて、  
C53など5～6両の大型蒸機が豊橋へ退避し、  
翌日、浜松へ戻った。
- ・20年6月19日、空襲で浜松、全焼。軍の命に  
より「レオ」1トン半トラックで電話ケーブル  
を豊橋から浜松へ届けた。行きは艦砲射撃を  
避け姫街道で、帰りは東海道。

- ・豊橋へ戻った20年6月20日、B29×70機が豊  
橋へ空襲、豊橋中学など町は全焼した。
- ・この間、学友は次々と召集、志願で陸海軍へ。
- ・トラックの燃料は代用油、アルコール×松根  
油の匂い、プラグがすぐにダメになり、火で  
焼き、ワイヤブラシで磨いた。
- ・豊橋精機では陸軍の4式戦闘機（中島製）の  
部品を作っていたが、空襲で終わりとなった。  
昭和19～20年にかけて「レオ」で機関砲弾の  
加工をしていた豊川海軍工廠と豊橋を往復  
した。
- ・老齢のトラックは故障が続出で、私はその結  
果トラックの構造を覚えることができた。ト  
ラックはレオ、シボレーと国産のオオタがあ  
った。

## 18 名鉄小牧飛行場線

昭和19年、急造の小牧飛行場には3式戦闘機  
（飛燕）が来たが、鉄道はなかった。戦後、接  
収した第5空軍（5AF）の命により、引き込  
み線が急遽敷設され、主に牽引機として1000形  
及び1070形蒸機が用いられ、稀に709号も入った。

朝鮮戦争中は、F80形戦闘機用に長大なタキ  
列車が往来し、以後も輸送の主力はジェット燃  
料であった。

昭和31年頃から8500形DLになり、航空自衛  
隊に移管後、そして電化後も遅くまで（昭和43  
年10月）鉄道輸送が続いた。

話は変わるが、私が初めて飛行機雲を見たの  
は、昭和20年10月にB29の名古屋地区への写真  
偵察飛行であった。連日、B29単機で出入りす  
る飛行機雲の美しさに見とれたが、日本軍の反  
撃はゼロであった。

私は昭和19～20年にかけて4式戦闘機の量産  
にあたったが、B29に対しては機体を隠すか、  
稀に飛行して逃げるだけであった。

過去のメモと重複するものもありますが、新し  
い知見もあるので、全く同じもの以外は、そのま  
ま掲載しています。また、なるべく読みやすいよ  
うに筆者の了解を得て、最低限の書き直しを行っ  
ています。ご了承ください。編集者

## 事務局からのお知らせ

### 展示と講座への協力

・ 三河知立開業100周年記念手展－知立の駅のものごと－（表紙参照）の展示のプロデュースをNRAが行いました。本会所蔵の倉知満孝氏の写真や名鉄資料館の未公開写真などを展示しています。ぜひ、ご覧ください。

・ 来年1月から2月にかけて開催される南生涯学習センターの講座「名古屋市電の思い出と次世代型路面電車」の講師として協力します。

月日	講座内容と講師
1/12	素晴らしき名古屋市電（公開講座） 地域公共交通総合研究所研究員 服部重敬
1/19	1898年から始まる名古屋市電の歴史と南区の発展 NRA事務局長 稲見眞一
1/26	運転系統の変遷と名古屋の発展 NRA理事長 藤井 建
2/2	（現地学習）レトロでんしゃ館で出発進行 名古屋市交通局職員
2/9	次世代型路面電車の今後を展望しよう！ 地域公共交通総合研究所研究員 服部重敬

※ 受講申し込みは終了しています。

## 会員の著作・動向等

＊『鉄道ファン』8月号に、藤井理事長が本会所蔵の日車製軽便鉄道用ボギー車の写真についての考察を投稿されました。



＊伊藤博康会員が創元社から『「トワイライトエクスプレス」食堂車 ダイナープレヤデスの輝き－栄光の軌跡と最終列車の記録』を刊行され、当会に献本されました。（上左）

＊風媒社から発刊された『明治・大正・昭和 名古屋地図さんぽ』に伊東重光、服部重敬の両会員が瀬戸線と名古屋市電について、執筆され、当会所蔵の写真が使用されました。（上右）

＊7月22日、藤井理事長が交友社を訪問。

＊9月13日、青木会員来訪。ホームページについて打ち合わせをしました。＊ホームページについてのご意見・ご要望をお寄せください。

＊10月21日にご逝去された電気車研究会の田中知己会長の葬儀に弔電を送りました。

NRA NEWS No.21 2015. 11. 7

編集及び発行

NPO法人名古屋レール・アーカイブス

〒453-0012 名古屋市中村区井深町1番1号

新名古屋センタービル 本陣街 B1224号