

# NRA NEWS

## No.34

「三河知立駅移転記念～ありがとう三河知立駅～」

## 知立にまつわる鉄道歴史展



知立市からの業務委託を請け、知立市図書館図書館にて2月3日～29日に開催いたしました。

### 目 次

- |  |   |
|--|---|
| 1. 知立にまつわる鉄道歴史展開催・・・・・・・・・・ 1            | 5. 戦後占領下における路面電車の<br>英文表記資料・・・・・・・・・・ 6 |
| 2. 白井昭の一口メモ【最終回】・・・・・・・・・・ 2             | 6. 白井昭邸におじゃましてきました。・・・・ 8               |
| ● 名鉄美合駅のC58列車                            | 7. 事務局から・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12           |
| ● キサゲ仕事                                  |   |
| 3. 日清紡美合工場専用側線の今・・・・・・・・・・ 2             |   |
| 4. 戦後占領下における路面電車の英文<br>表記につて・・・・・・・・・・ 3 |   |

## 白井昭の一口メモ【最終回】

### ● 名鉄美合駅のC58列車

日清紡美合工場が三菱重工の協力工場として、四式重爆撃機（キ67：飛龍）の尾翼の生産を行ったのは昭和19年3月から昭和20年3月頃までであった。

工場の引込線から省のC58が完成した尾翼を積んだワム数両を牽き、美合－神宮前間を毎日走った。貨車は熱田から大府に向かい、大府からは専用側線で三菱重工知多工場に入った。

ここで、大幸や大江工場から運ばれた部品が組み立てられ、併設の大府飛行場（別名、知多飛行場）で試験飛行の後、配属地に向かった。

この貨物列車は、軍命で台風でも休止することはなかった。転車台がないため、逆行運転の夕方の帰り便は有松のカーブは汽笛を鳴らし続けたという。C58は稲沢区持ちのカマで、洗缶も稲沢区で行った。

この頃、西尾・蒲郡線には6250がトムを牽いて米津から明治航空隊（旧碧海郡明治村、現安城市東端町ほか）へ走っていた。



▲ キ67 四式重爆撃機 出典：Wikipedia

### ● キサゲ仕事

蒸気機関車のスチブソン弁の仕上げには、キサゲ作業が不可欠であるが、この仕事ができる職人が少なくなっている。

戦前、私は蒸気機関車とは関係ないが、キサゲを習ったことがあり、5/100ミリの精度の実力を持っており、自信があった。

キサゲ仕事なくして滑弁式蒸気機関車の保守は論じられない。明治村の12号機の保守にも必要な作業である。

このキサゲ仕事について、昨今では分かる人が少ない。どこにどう伝えていけばいいのか。今後、蒸気機関車ファンに伝えていかなければならない。

### 日清紡美合工場専用側線の今

藤井 建

日清紡美合工場（現・日清紡ホールディングス美合工機事業所）への専用側線（引込線）の路線跡は、今なお、美合駅からしばらくの間、下り線に沿って残っているのを見ることができる。

特に駅から数百メートル東岡崎方向の狭い道路を跨ぐ単線用の架道橋の橋台は健在である。

現在、工場跡地は、大規模な住宅開発が進んでおり、かつて工場への入口にあった橋台は、開発工事と共に撤去され、もう見ることはできない。



▲ 手前に見えるのが専用線の橋台跡 2020年



▲ 真ん中にあるのが工場入口の橋台跡 2017年  
現在は撤去され、その姿を消した。

# 戦後占領下における路面電車の英文表記について

藤井 建

## 1 きっかけは名古屋市電と岡崎市内線の違い

戦後しばらく日本は連合国軍（主に米軍と英連邦軍）の占領下にあり、当時の世相を表すものとして英文表記をした路面電車の写真がマスコミなどに取り上げられています。

路面電車に関する書籍や写真集でも英文表記についての説明が記されることはなく、写真のキャプションでも「世相を反映して英文表記がなされている」といった程度です。

この英文表記は、巷間GHQ（連合国軍最高司令官総司令部）の命令ではないかといわれますが、はっきりしたことは分かりません。また、英文表記は全国一律ではなく、表1のように各地の路面電車によってまちまちであり、全く表示がなされない地区もありました。

筆者がこの英文表記に興味を持ったきっかけは、名鉄岡崎市内線と名古屋市電の表記が異なっていたことでした。

写真1は名古屋市電で、英文で“STOP/PASS STOPPED CAR/AT 5 MPH”，和文で「一旦止れ/警音器を鳴らしつつ/五哩で通過せよ/名市警」（名市警の文字の位置は車両により異なる）とあります。写真2は岡崎市内線で、英文は“STOP SOUND HORN/PASS STOPPED CAR/AT 5 MPH”，和文は「一旦止れ 警音器/を鳴らしつつ/五哩で通過せよ」です。和文は、名古屋、岡崎とも同じですが、なぜか名古屋の英文には警音器を表す“SOUND HORN”がありません。

路線	英文表記	車両（番号）	出典
	和文表記	撮影年月	
東京都電	PASS STOPPED TRAMWAY AT 5MPH	6001	吉川文夫・塚本雅啓『なつかしの路面電車視録』 （大正出版・2002年）p18
	乗降中8軒以下	1947年2月1日	
大阪市電	STOP PASS STOPPED CAR 5MPH	1620	上掲書 p8 ※幕板に表記 ※妻面腰板への表記もあり
	乗客乗降中諸車の通行を禁ず	1950年頃	
横浜市電	PASS STOPPED CAR AT 5MPH	804	岡田誠一・澤内一晃『横浜市電（下）』 （ネコ・パブリッシング・2009年）p15
	停車中ノ電車ヲ追越ス諸車ハ必ズ時速8軒以下	1951年頃	
京都市電	STOPPED CARS AT 5MPH	N1ほか	高橋弘作品集3『路面電車』
	なし	1947年頃	
豊橋市内	STOP PASS STOPPED CAR AT 5MPH	109ほか	上掲書 p64・65
	一旦停れ警音器を鳴らしつつ五哩で通過せよ	1952年2月	
名鉄岐阜	PASS STOPPED CAR AT 5MPH	50	上掲書 p89
	諸車は一旦止ってから警笛を鳴らしつつ 時速五哩で通過せよ	1952年2月	

写真1（左）

名古屋市電243  
1950（昭和25）年  
撮影：大島 巖



写真2（右）

岡崎市内線 92  
1951（昭和26）年  
撮影：吉川文夫

## 2 愛知県警察と名古屋市警察そして名古屋市交通局

4年ほど前になりますが英文表記の根拠について、メーリングリストを使い、NRAの会員の皆さんにお聞きしたことがあります。残念ながらはっきりした根拠にはたどり着けませんでした。手掛かりらしきものがみつかりました。その一つが愛知県警察史編集委員会編の『愛知県警察史』第3巻（愛知県警察本部1975年）です。今回、前田様の発掘による二つの局達（別項参照）との関連が判明したので、記します。

もう一つが和文に書かれた「名市警」です。名古屋市警察の略ということが分かりました。名古屋市警察は旧警察法（1947年法律第196号）により1948（昭和23）年3月7日に発足したもので、約1600の市町村に設置されたいわゆる「自治体警察」の一つです。

そこで、英文表記した名古屋市電の写真の多くが1950（昭和25）年前後のものということや、各地の英文表記が異なることもあって、英文表記は進駐軍の意向を受けた自治体警察の指示であったと考えてみました。しかし、これは間違いでした。

『愛知県警察史』第3巻には「進駐軍と交通警察」の項目があり、1946（昭和21）年と1947（昭和22）年における進駐軍と愛知県警察との主要な会合等の記録が記されている。

次は、1947年6月19日と20日の記述である。（p464）

6月19日 憲兵隊より示された市電停車中の諸車の通行方法変更を、至急準備し実施するように指示があった。

6月20日 6月19日の指示は、7月15日までに準備、16日から実施することとし、これについては、6月24日に見分するとの警告を受けた。

19日の「電停車中の諸車の通行方法変更」とある変更前が、前田様ご提示の1946（昭和21）年10月4日付けの「局達第六一號」です。変更後の運行方法が、1947（昭和22）年7月2日付けの「局達第四五號」です。これを見ると、進駐軍憲兵司令官から愛知県警察部長（1947年6月26日付け「交々發第二二一號」）を経て交通局長へと指令が流れたことが分かります。

県警部長の「交々發第二二一號」の記の三、には次のように記されている。

目下電車側に於ては車輛の前後部の標示を書き替へる可く準備中で六月末日迄に現在の標示を抹消し七月十日より新しく書き替表示したものが走行し始め七月十五日迄に完成するので七月九日迄は何れの場合でも現在通りの方法で通過せしめること。

これを読むと、「局達六一號」による表示が実施されていたことが分かります。この表示がなされた電車の写真を見たいものです。

閑話休題。名古屋市電ではありませんが、清水武・田中義人『名古屋鉄道車両史』上巻（アルファベータブックス・2019年）上巻の44頁には、前面腰版に「諸車は一旦停車／客扱中三米後方」の文字を書いた1948（昭和23）年撮影の名鉄岐阜市内線の501の写真が掲載されています。英文表記はありませんが、「局達第六一號」の「諸車止レ／客扱中／三米後方」とほぼ同様の表示ということから、岐阜県警にも同様な指令があったことと思われます。となるとこの写真の撮影年は1946（昭和22）年の前半の可能性もあります。

局達第四五號によれば、英文はSTOP.SOUND HORN.PASS STOPPED CAR AT 5 M.P.H.となっています。しかし、残されている写真には何故かSOUND HORNの文字がありません。他市の電車でもこれが省かれた例があるので、それに倣ったのか、独自に省略したのでしょうか。

「名市警」の文字は、名古屋市警察が発足した後に付け加えられたとも考えられますが、詳細は不明です。なお、英文表記が廃止されたのは、サンフランシスコ講和条約調印（26年9月8日）、発効（27年4月28日）にともない、進駐軍の地方組織がなくなったことと関係があるのではないかと思います。各地の路面電車でも1954（昭和29）年以後に写されたものには英文表記がないものが多いので、この頃には廃止されたものと思われるのですが、廃止の局達も見たいものです。



上の写真は、白井昭氏が1955（昭和30）年9月に名古屋市電の港車庫で撮られた留置中の275号です。

前照灯の右側、「臨」の周りをよく見ると、「一旦止れ／警音器を鳴らしつつ／五哩で通過せよ／名市警」らしき文字を塗りつぶした痕跡を見て取れます。

一方、光線の具合でしょうか、左側に書かれていたと思われる英文表記は見ることはできません。ともあれ、これにより1955（昭和30）年には、進駐軍の命による英文表記は、消されていた（廃止？）ことが分かります。

以上、路面電車（名古屋市電が中心ですが）の英文表記について、現段階で判明した部分に一部推論を交え、書かせていただきました。本稿は前田様の市営交通資料センターでの発掘がなければ、書けませんでした。ここにお礼申し上げます。

## 戦後占領下における路面電車の英文表記資料

先日、前田理事が市営交通資料センターにて英文表記の資料を発掘されましたので掲します。

局達第六一號

局一般

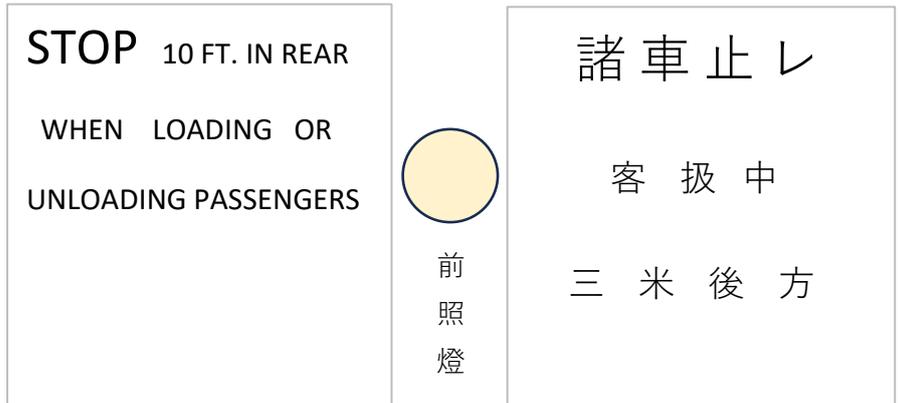
乗客取扱中の市街電車の後方にて諸車一旦停車することに就いて  
今般進駐軍憲兵隊司令官からの指令によつて乗降客取扱の為停留中の市街電車の後方十呎（三米〇四八）の地点にて  
諸車は必ず一旦停車し乗降客の取扱が完全に終了発車した後進発する様縣當局から通達があつたので自動車運轉者又は  
其の他諸車を扱ふ者は本日から必ず此の指令を厳守して聊かの違反ない様各段の注意をせられたい。  
尚此の指令は進駐軍にあつても之を適用せられるので若し違反があつたときは嚴重に取締をせられるので此の点も充分  
に注意せられたい。  
昭和二十一年十月四日

交通局長 江口胤顯



参考

本指令を実施せられる爲に當局電車の後部に左の如き英文及和文の標示がせられる



局達第四五號

局一般

市街電車停留中諸車の側方通過方法の改正について

従來市街電車が停留場に於て停車し客扱中は其の側方を通過せんとする諸車は三米後方に於て一旦停車し電車の發車を待つて進行するよう實施して來たが今般進駐軍名古屋憲兵司令官から此の方法の改正指令が發せられ別紙寫の通り愛知縣警察部長から通達があつたので自動車運轉者其の他諸車を扱う者は必ず此の指令を厳守し聊かの違反も犯さないよう特に注意をせられたい。

尚此の指令に従はず違反のあつた時は相當の處罰がある筈である  
昭和二十二年七月二日

交通局長 三原 種雄

交々發第二二一號

昭和二十二年六月二十六日

愛知縣警察部長

殿

市街電車停留中諸車の側方通過方法の改正について

従來市街電車が停留所に於て停車し客扱中は其の側方を通過せんとする諸車は三米後方に於て一旦停止し電車の發車を待つて進行するよう指導取締を致して來た処今般進駐軍名古屋憲兵隊司令官から此の方法を左記のように改正方指令が發せられたので目下電車側に於ては之に必要な準備と塗裝替を實施中であるが数が多いので全部完了するには約一ヶ月を要するので七月十日から本方法に依り通行するよう改めたので左記諸點を篤と了得し従業員全部に誤りなく周知徹底し違反を犯さしめないよう配慮せられ度い

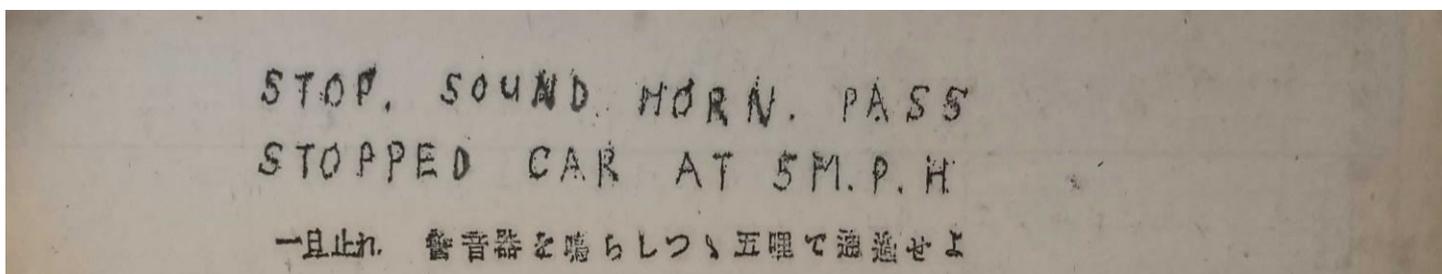
記

- 一、市街電車が停留所に於て停車し客扱中其の側方を通過せんとする諸車（自動車、荷牛馬車、リヤカー、自轉車等一切を含む）は其の後方に於て一旦停車すること、次いて警笛を鳴らすこと、警音器を鳴らしつゝ乗降客に注意し時速五哩以下の速度で徐行し通過するよう改められた。
- 二、従來よりは諸車に取つては非常に便利な方法となつたのであるが此の精神は交通の原則に従つて速なものを優先せしめることゝ遅きものが速きものに注意して交通する義務を強調せられたものであるが思ひ過しをして事故を惹起せしめるような事のないよう十分戒心せしめること。
- 三、目下電車側に於ては車輛の前後部の標示を書き替へる可く準備中で六月末日迄に現在の標示を抹消し七月十日より新しく書き替標示したものが走行し始め七月十五日迄に完成するので七月九日迄は何れの場合でも現在通りの方法で通過せしめること。
- 四、電車の前部及後部の新しき標示方法は次の通りであるから十分徹底せしめること。

STOP. SOUND HORN. PASS

STOPPED CAR AT 5M.P.H

一旦止れ 警音器を鳴らしつゝ五哩で通過せよ



- 五、本措置に従わず通過したものに對しては夫々所定の處罰が行われる事は勿論である

## 白井 昭邸におじゃましてきました

### 3400系の昔の色について



小栗さんから寄贈された絵本に3400系らしき絵が描かれていて、上が青っぽい黄緑色、下が緑色に塗られていた。3400系の復刻塗装に比べ、昔の色はもっと青っぽかったという説もあるので、白井さんに確認。白井さんから、「こんな色ではなかった。」堀さんが持参の故・足立健一氏製作の3400の模型→復刻色よりも全体に濃い色で、下の緑は昔の一般車の濃緑色に近い色。白井さんから、「大体こんな色だったが、もう少し明るい色だった。3400復刻色がほぼ昔の色に近いと思う」と言われました。

昭和27年頃に白井さんが栄生で撮った写真(今回発見)を見ると、3400系は3連で、まだ緑色濃淡色でした。後方に3850系のピンク・マルーンのツートン色がありますので、比べると腰下はマルーンより明るい色でした。屋根上のグレーは、スカートよりも濃い色だったことが分かります。



## 京都N電の話



西尾車庫

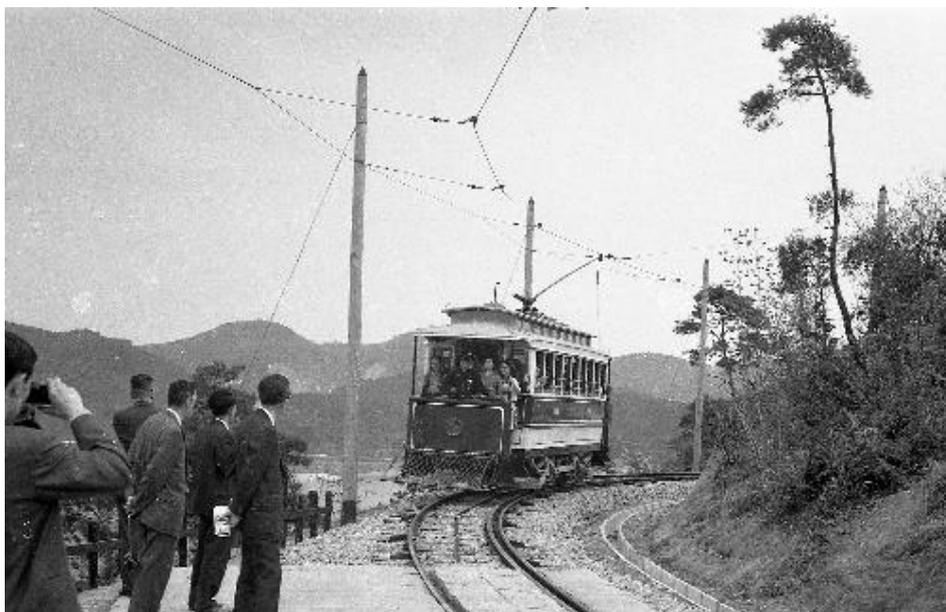


小牧

白井さんの話と写真から推定すると次のようになります。N電廃止が1961(S36).8.1。当時明治村構想があり2両(8・15号)を名鉄が譲り受け。(名鉄が車号指定したわけではなく、京都市が状態の良い車両を選定して譲ってくれた)

白井写真では、1961(S36).9.30に15号を西尾車庫へ陸送(8号は1961(S36).10.14に陸送)西尾車庫は1960(S35).3.27の西尾線昇圧により不要となり、空家となっていたので保存に適していると思われた。1963(S38).3.17西尾車庫で撮った写真に8・15号の2両が車庫内に留置。

1965(S40).3.18明治村開村。開村時はNo.1(8号)が原形復元されて、SL1,SL12と共に静態展示(札幌電話交換局の裏)1965(S40).4に小牧で撮った写真に15号がN電時代のままの姿で、岐阜の26号(元岐北軽便鉄道)と共に側線に留置。なお小牧線はS39.10に昇圧したので、小牧車庫も廃止済(26号も明治村で運転する計画があったと聞いたことあり)(本来なら岐阜工場へ留置するのが当たり前であるが、留置スペースがなかったためか?)1967(S42).3.18明治村京都市電2両(2両とも原形復元)運行開始(それに先立ち岐阜市内線で試運転を行った写真があるので、改造は岐阜工場(長住町))



明治村の保存線を敷設した際、軌道道床に碎石を使ってしまい土川社長が激怒したと伺いました。当時の軌道は玉石が使われていました。

## 留萌鉄道の客車の話



留萌鉄道のホハニ201（元・日本鉄道いろ61(1903(明治36)年製・1等寝台2等食堂合造車)）は土川社長の命で回送されてきたとの事。

明治村で活用を目指したそうですが、車体と台車を別々に運んで大江駅で組立たものの、老朽化が著しく解体せざるを得なかったそうで、台車だけが明治村で展示されています。台車枠や台枠はプレス部品の組立で、当時の最新技術だったそうです。

明治村9号機の導入の経緯は大井川へ出向へした後の話なのでご存じないとの事でした。

## 名鉄ワム6000形の話



白井さんの古いネガ(+ポジ)発見 白井さんの別宅で写真を探していたら、今まで未発見のネガを発見しました。

昭和25年頃～昭和36年頃のネガで、セミ版・66版など81本のフィルムケースがあり、その中にハイアンプルーのワム6000貨車のフジ・カラーポジが2枚ありました。

【写真右】昭和37年8月に登場し、岡崎公園前→矢作橋を試運転中のワム6000、フォトショップエレメンツでカラー補正し、トリミング・縮小しました。

【写真左】昭和37年8月、矢作橋に停車中のワム6000、カラー補正せずに、トリミング・縮小しました。

## バスの話

白井さんの撮られた写真にはバスの写真も多かったのですが伺ったところ「自動車も好きだったので撮っていた」との事でした。戦後昭和25年以前製造のバスはメーカーカタログも揃っていない上に、戦前・戦中の更新車や、得体の知れないメーカー架装のボディがあったりするのですが、それらの車のお写真もあります。



昭和30年、東岡崎駅にて戦時型のいすゞボンネットバスだが、車番の「1S-4」から推測すると昭和21年製となる。



多治見駅前にあった東濃鉄道本社。ここがバスの乗り場になっていた。一番左は名鉄バスのふそうボンネットバス。残りは東濃鉄道のキャブオーバーエンジンのバス。昭和28年の撮影だが、サイズもスタイルもばらばらで、新車のほかボンネットバスからの再生車もあるようだ。

**N R A   N E W S   №34   2024. 4. 発行**

編集及び発行

N P O 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 B1209号