

なごや 戦災復興の物語

…名古屋の街はこうしてつくられた…

池田 誠一

【10】中央線の立体化…ここにも、千載一遇の時

1 囲まれていた名古屋

名古屋は城下町から発展した街です。北に城があり、東と西は武士の屋敷、南には碁盤割の町人町などがあって、街は逆三角形をしていました。明治の中頃、その町並みを避けて鉄道が敷かれました。中でも今の中央線は東北方向から南を廻って西側へと、市街を三角に取り巻く形になったのです。もちろん当

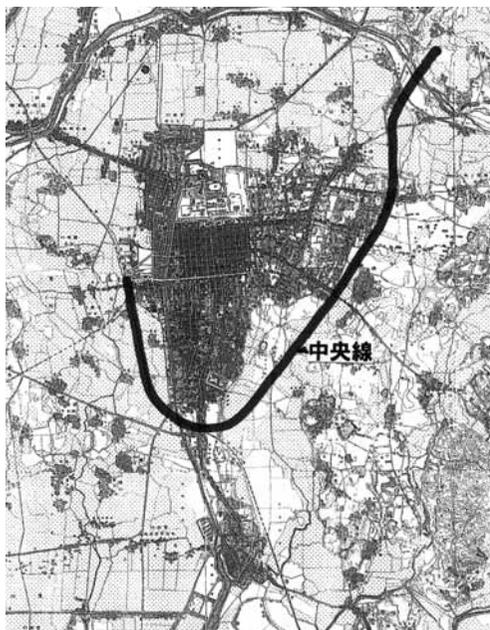


図1 城下町をとり囲むように計画された中央線(明治中頃)

時は田や畑の中でした(図1)。

ところが、名古屋が都市として発展するとともに市域も拡大し、街が鉄道線路を越えて広がりました。同時に線路の横断が増え、事故も起きだしたのです。地平を走る線路が障害になり始めました。対策の始めは線路の上を越える跨線橋でした。しかし街が鉄道を囲んで広がると、やはり全線の立体化が必要になったのです。そのため市は、何度も鉄道当局に対し要望を出しました。しかし巨額な費用を要するために、実現の見通しは立ちませんでした。

戦後の復興計画ではやはり、この中央線の立体化が大きな問題になりました。市はこの機会を逃せば不可能になると、この長年の懸案を戦災復興にあわせて解決しようと決断したのです。今回は、市域を分断していた中央線(国鉄中央本線)を、戦災復興で立体化した過程を追ってみます。

2 立体化と駅前広場

(1) 経緯—分断された市街

名古屋市内のJR中央線は明治33年に開通しました。当初、北廻り論も出ましたが、東海道線のバイパスとしての機能から南回りが選ばれました。市は当時は市外だった千種駅を誘致しています。この時に、名古屋駅のすぐ

南で東海道線と中央線を跨ぐ明治橋が架けられ、市西部との連絡が図られました。当時は今のような踏切での列車予告装置も無く、見通しが利いたとはいえ鉄道の横断は怖いものだったかもしれません。

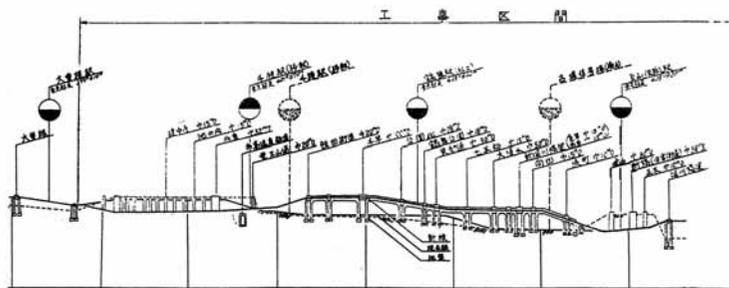


図2 中央線の複線・立体化の計画(右:金山~左:大曽根)

路面電車の整備が進むと平面交差が難しいため、中央線の横断が問題になりました。明治末には、南の熱田方面に向けて金山の東西に高蔵橋と古渡の架道橋が出来ました。また、東の覚王山方面には千種橋が架けられています。しかしその数は限られ、市街の拡張とともに中央線は街を分断し、堤防のように市街を堰き止めているようでした。戦前の踏切は、名古屋・大曽根間で35箇所及び、多くの交通を阻害していたことが分かります。

(2) 実現へ一条件を呑んで

市は、戦争直後に出した名古屋市戦災復興計画の基本の中で、「国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし、街路との平面交叉を除却せんとす」とし、道路と鉄道との立体化を宣言しています。

とりわけ重要だった中央線は、名古屋・大曽根間を戦災復興事業の区域内に入れることが出来たため、用地は区画整理で確保することが可能となりました。市は昭和23年、国鉄と協議し、立体化の基本的な合意に達したのです。しかし、国鉄の財政状況はともその実施を許すものではありませんでした。事業は長い待ちの状態に入りました。

動き出したのは10年近く経った後でした。32年、市の早期実現の申し入れ等に対して、国鉄から中央線の複線立体化の意思表示があったのです。同時に名古屋市の負担も提示されました。分担額は半分弱でしたが、国鉄負担分の鉄道債券も全額市が引き受けるというものでした。しかしこの機会を逃すわけにはいきません。市は負担案を議会に通し、ここに長年の懸案だった立体化は実現に向かって動き出すことに

なったのです。この時、併せて、中央線に金山駅を造ること(市負担)、及び千種駅は地下鉄との連絡のため北に移転すること(折半負担)も決まりました。

立体化は、地形に合わせて形式が選択されました。

- ・金山—千種間(4.2^{*})は高架・橋梁
- ・千種—大曽根間(2.5^{*})は掘割式

すでに立体交差していた所も、橋梁にしたり嵩上げされ、同時に複線・電化も行なわれることになりました(図2)。

(3) 駅前—立体化に合わせて

もう一つ、この事業で忘れてはならないことがあります。それは立体化に併せて復興事業で各駅に駅前広場が計画されたことです。金山、鶴舞、千種と、大小はありますがそれぞれ区画整理によって駅前広場を持つ駅にすることが出来ました。

金山駅は、既に紹介しましたが、総合駅を目指して南北に大きな広場等の空間が確保されました。鶴舞駅は、道を少し入った所にある小さな駅でしたが、盛土を橋梁に替えるとともに1^弱の駅前広場が確保されました。

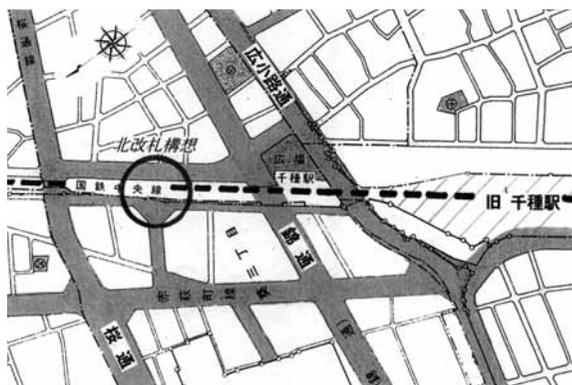


図3 千種駅付近の道路と北改札構想

また千種駅は、広小路の南側にありましたが、地下鉄との連絡のために400^{メートル}ほど北に移転しました。南北を道路に挟まれているため駅前広場は大きくとれませんでした。将来の北改札口の設置に備え、その東側は広幅員道路とし、西側にも駅前広場の空間を確保しました(図3)。こうして中央線は、昭和37年、それまで平面を単線・蒸気で走っていたものが立体化され、複線・電化になって、近代的な都市鉄道に生まれ変わったのです。

3 立体化区間をゆく

… 金山から大曽根へ …

戦災復興で立体化された区間は、名古屋・大曽根間10^{キロメートル}に及びます。ここでは金山から鶴舞まで乗車し、そこから大曽根に向けて歩いてみます。

〈金山から千種〉

JRの金山駅から鶴舞に向かいます。駅を発車すると左カーブになり、新しい高蔵橋を抜け、すぐ高架に移ります。後は千種までの長い直線区間です。両側には区画整理で広い



金山駅から高蔵橋を。旧の線路は右側の建物の位置にあった



鶴舞駅北口の東側にある旧線路の跡。この付近は盛土になっていた

道路空間が確保されました。

次の鶴舞駅で降車し、右に鶴舞公園を見ながらホームを北に歩きます。北口を出ると東は名大病院です。線路と病院の間の道を北に歩きます。道幅が広いのは、この線路の東側を昔の線路が走っていたためでしょう。百米道路(若宮大通)に突き当たるので左の千早交差点に迂回します。昔、この千早には東西から路面電車が延びてきていましたが中央線を越すことができず、乗客は徒歩で踏切を越えて乗り継ぎました。

線路の東側に戻ると、右は大きなスーパーです。数年前まではビール工場でした。途中で線路部が広がっているのは、この部分が工場への引込み線に当るからです。少し行くと飯田街道です。左の信号に迂回してそのまま広い通りを北に進むと、右側一帯は旧の千種駅があった所です。

千種駅は明治33年に中央線の開通に合わせて、「東の名古屋駅」と期待されて開業しました。しかしあまり発展せず、立体化に合わせて北に移転されました。その跡は再開発され、今では商業施設等が並んでいます。道は左にカーブし広小路通に出ます。広小路通が不自然なカーブしているのは、元々千種駅への道



旧千種駅前。再開発されてビル街になっている



旧貨物駅

として造られたためです。右に陸橋への坂を上ります。橋の上からは旧千種駅に残った貨物駅の跡が見えます。予備校前の歩道橋を渡ると現在の千種駅です。

〈千種から大曽根〉

新しい千種駅は、正面が西から東に変わり、地下鉄との連絡が売りになりました。駅前広場は広小路通と錦通に挟まれていますが、バスターミナルもできて便利な駅になりました。

広場の東北で錦通を渡ると、北は不必要なほど広い通りです。これは駅の北側に改札口が出来たときに対応するためのものでした。左に掘割の駅を見ながら行くと、線路の西側に、ここにも不似合いに広い道路があり、しかも角が広く切られています。これも北改札設置に備えたものなのです。(目と鼻の所に、地下鉄車道駅の出口ができました。)



掘割の線路の向うに、北改札に対応した幅20mの道路

桜通を渡り、掘割の側道を進むと1つ目の横断橋は「高張橋」とあります。この道は高針街道でした。3つ目の豊前橋を過ぎた少し先に、右側に斜めに入る細い道があります。この道は、500m程東にあった軍の兵器廠等への引込線の側道でした。当然地上の線路でしたから、千種駅からはかなり上り勾配だった



掘割の少し右にある細い道が、兵器廠への引き込み線の側道

ようです。線路は左にカーブし出来町付近の江戸時代からの民家帯を横切ってから下りになります。今は線路脇が公園風に整備されています。その中を下ると道はすぐ線路と同じ



出来町通から大曽根に下っていく側道。この先で専売公社(現イオン)への引き込み線が分岐していた

高さになります。その付近で、先回紹介した専売公社への引込線が東に伸びていました。

坂を下りきると大きな電機工場です。手前の道路は内空2.1mとぎりぎりですが、線路はもう上に変っています。そのトンネルを抜けて右に曲がり、線路の脇を北に進むと戦前からの大曽根駅(南口)です。最近大きなマンションに変わり、一変してしまいました。北に道なりに行くと新しい大曽根駅前広場に出ます。

4 計画者の選択

この事業は直接の戦災復興事業ではありません。逆にみれば、その実施の選択は計画者の判断に任されたということになります。大きな事業であり、その行く手には、多くの困難が予想されました。しかし、ここでも、この機会を逃すと…という、まさに「千載一遇のチャンス」を活かそうとする積極論が通ったのです。

大きな災害に遭い、その動揺した状況の中で、50年先の理想都市を目指すという選択。そこには、田淵氏というキーパーソンの存在ばかりではなく、当時の市全体の大きな潮流のようなものを感じずにはいられません。

〈主な参考文献〉

- ①市計画局編『名古屋都市計画史』(1999、名古屋都市センター)
- ②伊藤徳男『名古屋の街 戦災復興の記録』(1988、中日新聞本社)
- ③市編『中央線 名古屋―大曽根間立体化工事』(1962、名古屋市)