

# 地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

## 【19】桜通線 中村区役所・今池…名古屋駅を貫通する路線

### 1 6号線か、7号線か

鉄道建設が政治問題になることはママあることです。昭和50年代初、名古屋地下鉄の次期建設路線を巡っても、そのような混乱がありました。6号(桜通)線か、7号線か、という問題です(図1)。

前回は触れましたが、当時の名古屋地下鉄の課題は東山線の朝の名古屋→伏見間の混雑でした。急がれたのはバイパスとなる6号線



図1 47年都交審答申での6号線と7号線  
(答申図の部分に加筆)

の建設です。52年には需要・収支の面で他の路線より優れているという報告も出され、内部作業も進んでいました。ところが「上飯田を経由する7号線を優先すべきである」という強力な政治勢力があつて、なかなか先に進まなかったのです。

その6号線を先に進めたのは交通局長の退職時の決断でした。55年3月25日、ようやく免許申請に持ち込むことが出来たのです。区間は、名古屋駅西を越える中村区役所駅から、天白川を越える野並駅が選定されました。今回はこのように動き出した、47年の都交審答申の新線、6号(桜通)線の第1期区間を追ってみます。

### 2 名古屋を代表する路線

#### (1)名古屋駅の貫通

昭和47年答申の都交審の時から、6号線の議論は名古屋駅の横断にありました。当時は博多でも国鉄駅中央を横断する地下鉄が建設されていました。しかし名古屋はそれよりも条件が悪く、国鉄側とも容易には合意に至りませんでした。当初は笹島経由ルートなどいくつかのルートが比較されています(図2)。その決着は国鉄の鉄道技術研究所に持ち込ま



図2 国鉄名古屋駅通過で検討されたルート。  
B案が採用になった(文献②)

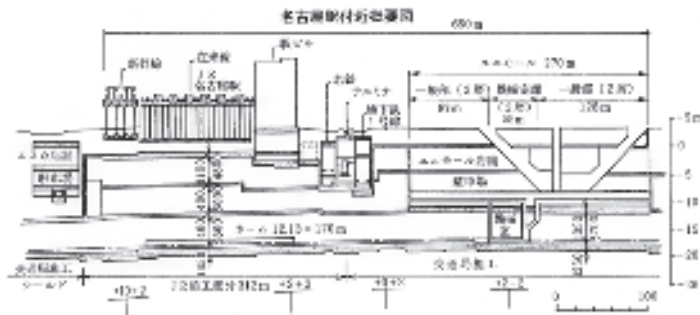


図3 名古屋駅付近で地下鉄が下を通った構造物。  
いちばん下が地下鉄(文献③)

れました。ところがその結論は「現代の技術でできないことはない」というあっけないものだったのです。

名古屋駅を横断するという事は、その前後にある名鉄、地下鉄等の地下鉄道や、エスカ、テルミナ、ユニモール等の地下街を横断することにもなります。その間、700m余。ほとんど切れ目なしにある地下構造物の下に建設することになるのです(図3)。

そのため、6号線の名古屋駅の計画は大変でした。入り組んだ余裕のない地下空間の中で各鉄道や施設との連絡の穴を開けていくのです。工事は、基本的には各施設をアンダーピニング(基礎補強・受防護)し、その下で行うものですが、それぞれ条件が違い大変な難工事になりました。これらの工事は、後に土木学会賞を受けることになりましたが、その推薦文には、「今後ますます複雑化が予想される…

地下空間利用に大きく貢献できる」と地下利用の可能性を広げたことが評価されました。

## (2) 桜通共同溝

この区間のもう一つの大きな課題は、桜通に建設された共同溝でした。電気、ガス、電話、水道の入る幅9.4mという大型共同溝で、その上それぞれに支線との分岐点に大きな接続室が出来ていました。

問題だったのは、それが道路の中央に位置したことです(図4)。地下鉄は深く、しかも片側では幅員が不足したため両側に跨いで計画せざるを得なかったのです。(共同溝計画時に「中央でいいか?」と地下鉄に問合せがあったようですが、担当が経済性を考えず

に「今日の技術でできぬことはない」と回答してしまった…とも伝わります。)駅と駅の間部分は単線のシールド工法でクリアしました。しかし駅の部分は避けることが出来ず、丸の内、久屋大通、高岳の3駅は共同溝の両側になり、ホーム幅が16~19mという異常な駅になってしまったのです。

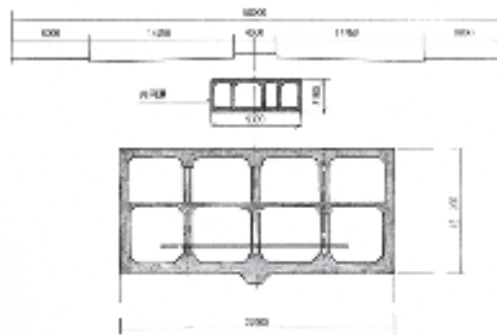


図4 桜通共同溝と地下鉄。  
共同溝の片側では駅ができなかった

### (3)路・線・点・描

#### 〈幻の国鉄新線〉

名古屋駅の新幹線と地下街のエスカとの間に20m程の空間がありました。この空間の地下2階部には幻になった新線構想がありました。JRの工事記録には「JRが将来のアクセス線の進入部として利用する計画」の施設と説明されます。どうやら前々回に説明した中央新幹線のアクセス線のようなのです。

しかし、リニアに変わった中央新幹線は名古屋駅直下に計画されており、この構想も幻に終わったようです。

#### 〈ユニモール機械室〉

名古屋駅前後の通過で難問だったのが、駅の東のユニモール下通過です。この地下街には地下3階に機械室が設けられていました。これを避けると地下鉄はさらに6、7m深くなります。交渉の結果、移設・撤去となりましたが、名古屋駅とならんでこここのアンダーピニングも大変な工事になりました。

#### 〈車庫問題〉

6号線の建設は、前述のような事情から名古屋駅を含む区間から建設を始める必要がありました。そうなると車庫が問題です。市街地では大きな土地の確保は困難です。そこで種々検討の結果、車両検査の基地は端部の中村区役所や今池の延長上が考えられました。そして解体検査などを行う工場は、3号線丸の内駅に想定した3号・6号の接続線を作り、日進車庫に回送することになったのです。

#### 〈名城線の久屋大通駅〉

1号線の名古屋から栄の需要を6号線が分担するためには、2号線(名城線)と6号線の交差部に駅をつくる必要がありました。ところが、駅のホームを造るには勾配が緩やかであることが条件です。一般に地下鉄の駅間は経済性重視のため勾配は動いているのです。

しかしその交差部には、奇跡的

に100mの平坦な区間があったのです。そして先行してつくられていた地下駐車場の一部をホームに切り替えることによって、無事、2号(名城)線の久屋大通駅が出来ることになりました。

#### 〈国鉄千種駅への接続〉

6号線はJR中央線と交差しますが、乗換はできません。が、連絡施設を想定すると1日1万人を超える利用が見込まれるのです。そのため近接する車道駅からの連絡通路が検討されました。JRの千種駅は当初の段階で北改札口が想定されていました。そのため道路も、東側には30m超のものが、西側には駅前の空間も確保されています(図5)。

ところが、そのルート上には大型の埋設物がありました。このためこの案は、国鉄との協議前に、経済性から廃案になってしまったのです。それでも将来のことを考え、車道駅には、幅の広い出入口と改札口の設置可能性が残されています。

## 3 絶行桜通線 中村区役所・今池

… 名古屋を代表する路線 …

それでは、6号(桜通)線を、中村区役所駅から今池駅に向けて歩いてみます。

#### 〈名古屋駅を越える〉



図5 廃案になった？車道駅と国鉄千種駅の接続案

中村区役所駅の2番出入口を出ます。広い交差点は太閤通と環状線の交点です。東に進み、歩道橋の手前で左に曲がります。右、左、右と進みます。地下鉄はその先の牧野公園を抜けています。公園からは駅のツインタワーが見えます。その2つのタワーの間を目指すこととなります。公園の南から再び、左、右と進むと駅西の広場前に出ます。正面には圧倒的な迫力でツインビルが迫ります。

JRの名古屋駅の中央通路をぬけます。通路の真ん中に地下鉄への階段があり、この真下に地下鉄駅があることが分かります。如何に資金がかかろうとも、桜通線はここを抜けることに意味があったのです。

混雑する通路をぬけて駅前に出ます。この下で名鉄、地下鉄と交差しています。中央のロータリーの向こうがユニモールです。地下3階の機械室を撤去して、その代り地下街を延長し次の国際センター駅とつながりました。高速道路の横断する交差点を過ぎると銀杏並木になります。

桜通は、昭和12年、国鉄駅が笹島から今

の位置に移されるのに合わせて造られました。戦前は、出征する兵士が日の丸の小旗の中を県庁から駅へと行進するルートでした。

銀杏並木を緩やかに上ります。振り返ると並木の向こうに駅前のビル群が霞みます。上った所が丸の内駅で角は日銀支店です。ここからが国道で、22号と19号、41号の分岐点、共同溝も始まります。広い交差点を活かして3・6号線の接続線が造られました。

本町通りを過ぎ、歩道橋から西を見ると、中高層のビルが連なります。桜通は名古屋を代表するビジネス街へと成長していることが



ユニモールは延長されて国際センター駅につながった(正面奥)



牧野公園からJRツインビルを望む



堀川桜橋付近から名古屋駅方向を振り返る



駅の中央通路の真ん中にできた地下鉄出入口。新幹線改札口にも近い



名古屋を代表するビジネス街に成長しつつある桜通(呉服町付近)

分かります。東に向かうと大津通です。この  
 辺りから向こうが久屋大通駅になります。す  
 ぐ百米道路との交差点で、地下駐車場と調整  
 して名城線の新駅をつくることができました。  
 緑の中にテレビ塔が間近です。

〈今池に向かって〉

東に緩やかに下ります。道路の中央分離帯  
 に点々と通気口が出ています。地下鉄は機械  
 換気ですから通気口はなく、これは共同溝の  
 のめでしょう。坂の下で高速道路を潜りま  
 す。この国道41号を分ける高岳の交差点に  
 は、共同溝の大きな分岐施設がありました。  
 そのため高岳駅は深くなり、ここも共同溝を  
 挟んだ幅の広いホームです。

その先の小川町交差点で国道19号。そし  
 て共同溝と別れます。進むと車道駅です。こ  
 の駅でようやく普通の地下鉄駅が計画でき  
 るようになりました。駅を過ぎるとすぐ、堀割  
 のJR中央線を渡ります。電気や水道の架橋  
 施設の隙間から間近に千種駅が見えます。こ  
 ここの接続はお預けになりました。

左にJRの研修センター跡の開発地を見な



中央分離帯の施設が地下の共同溝の存在を示している



桜通の千種橋からJR千種駅を見る。  
 連絡できれば東山線の混雑が緩和されるのだが…



馬池の名残りの馬が立つ広小路通角

がら少し狭くなった桜通を進むと、道が左  
 にカーブする辺りから、地下鉄は右に160m  
 という基準の最小半径で曲がって南北の幹線  
 道路、環状線に出ています。その後を追うと、  
 錦通の下で東山線の下を通り広小路の前後が  
 終点・今池駅です。今池の地名は、「馬池」か  
 らの変化といわれ、広小路の角には2頭の馬  
 の像が交差点を見つめています。

## 4 世界デザイン博

この区間は、平成元年、名古屋市が市政  
 100周年を記念して開催した「世界デザイン  
 博覧会」の期間中の開業になりました。この  
 ため、地下鉄も沿線も、名古屋で初めて、デ  
 ザインを意識した設計になりました。

地下鉄をデザインという視点で計画したの  
 は昭和50年代初の横浜市が最初でしょうか。  
 その後、名古屋でもその意識が高まり、桜通  
 線では、デザイン博に関連して地下鉄も大き  
 く見直されることになりました。その影響は、  
 車両や駅施設はもとより、出入口や案内標示  
 などにおよび、道路管理者も付近の環境を一  
 新させました。圏外の人が桜通を歩いて、「名  
 古屋は変わったね」という印象が語られるな  
 ど、地下鉄工事の復旧に合わせて、この付近  
 の街も大きく変わったようです。

〈主な参考文献〉

- ①『中村区役所・今池間工事記録』  
 (1990、名古屋市交通局高速度鉄道建設部)
- ②『名古屋駅地下鉄6号線建設工事誌』  
 (1990、東海旅客鉄道kk建設工部)
- ③「平成元年度土木学会技術賞を受賞して」  
 (1990、交通局、JR他受賞各者)