

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【8】名城線…再び乗り入れ論争

1 南北線計画

東西線が延伸されていくとともに、南北線の建設が課題となりました。南北線は、昭和25年、東西線の名古屋・田代間と並んで、

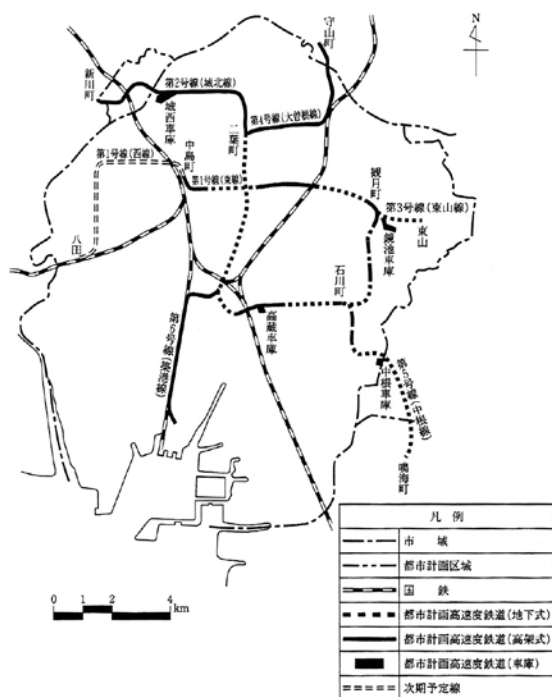


図1 昭和22年策定の路線網。
名鉄線、近鉄線と各所で乗り入れている

市役所裏・金山間が事業の免許を受けていたのです。このため、池下・東山公園間のめどが立った35年頃から、第3期計画として南北線の計画が動き出すことになりました。

この路線はこれまで、「南北線」とか「第2・4号線」、さらに通称ですが「名城線・名港線」と、路線の名称が変わるとともに、区間も変化しています。そこで本連載では、以降、路線のつながっている現在の名城線（環状線）と名港線を「名城線」として紹介していくことにしたいと思います。

さてこの南北線でも、建設する段になって、第1期の東西線の時と同様、私鉄線との相互乗り入れをどうするかが大きな問題になりました。今回は、この名城線建設のスタート時点で起こったいくつかの問題をみてみたいと思います。

2 「乗り入れ」と「交差」

(1) 名鉄瀬戸線の乗り入れ

南北線は、昭和22年策定の路線網では、北は、新川で名鉄本線と、市役所裏では名鉄瀬戸線と、その先では小牧線にもつながる計画になっていました。南側も、金山の南で分岐して市内の環状線となって東西線につながるなど、市内を貫く大幹線でし

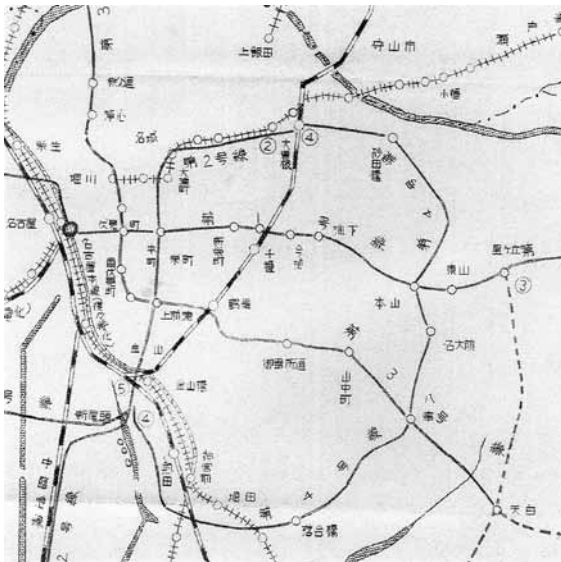


図2 昭和36年の都交審答申路線。

第2号線と瀬戸線とは並行して画かれている

た。そしてその路線は名鉄の乗り入れを強く意識したものだったのです(図1)。ところが、第1期計画で名鉄側の協力が得られなかったため、29年に乗り入れ協定は破棄されていた。

その後、33年からの都交審では、瀬戸線の地下鉄乗り入れについて相当議論があったようです。名鉄も瀬戸線乗り入れに際し、標準軌に改軌すると表明しました。しかし36年の答申では、2号線は市役所から瀬戸線の近くを大曽根に向かって線が引かれていますが、東は4号線とつながって環状線を形成しており、乗り入れ問題はあいまいにされたのです(図2)。

市は、過去の協議の経緯もあって、名鉄に考え方を照会しました。それに対し名鉄は、市と同規格とし、大曽根までは立体化する、という案を提案しました。そこで交通局は市議会に判断を委ねたのです。議論は、相互乗り入れと直通運転の違い、瀬戸線が乗り入れたときの環状線の線路容量等でした。そして1年という長い議論の末、「都市高速度鉄道(南北線)と郊外鉄道(瀬戸線)との線路の共用は基本的には好ましくない」という否定の結論になりました。37年6月、市から名鉄に伝えられ、この問題は、一応の終止符を打つことになったのです。

ここで第2号線は、第1号線(東西線)と同じ軌間・集電方式(第三軌条)で、車両も同じ規格になりました。

(2)さらに、議論は…

しかし、これでこの問題が決着したわけではありませんでした。名鉄からさらに、線路の容量が飽和するまでは時間もあり、それまで暫定的に乗り入れできないかとの要望があったのです。交通局としてはこの問題に対して、同規格であり乗り入れ区間は市役所以北で可能であるとし、様々な選択肢を検討しつつ、大曽根までの延長時に判断を送ったのです。

以上のような経緯の中で、市役所・大曽根間のルートも変わりました。元々、25年の都市計画決定は「市役所裏」だったのが、36年の都交審答申では「市役所」(前)になりました。次に瀬戸線乗り入れは市役所以北となったため、市は大曽根までのルートは黒川を経由していく独自ルートを選択することになったのです(図3)。大曽根での4号線との接続のことが考慮されたのかもしれませんが。

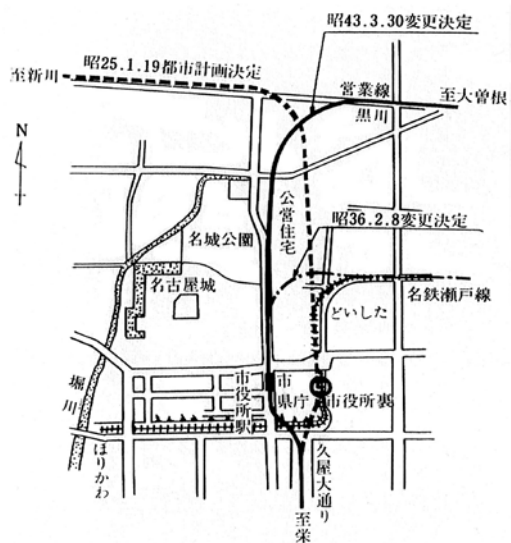


図3 市役所付近の路線のルートの変化。
3回都市計画決定されている(文献①)

(3)金山総合駅

南北線のもう一つの大きな課題は、金山に計画された「総合駅」をどう計画するかでした。戦災復興計画では、この、なににもなかった工場の跡地が、新たに名古屋駅の混雑の受け皿となる総合駅とされました。金山は名古屋の副都心としても期待されたのです。

金山総合駅構想は、36年の都交審答申で増幅され、当時は、

- ・国鉄：東海道線、中央線の駅の新設
- ・名鉄：金山橋駅の移動と複々線化
- ・近鉄：路線の乗入れ

が課題となっていました。そして37年、請願駅としてではありますが、その第1歩として中央線の金山駅が出来たところでした。

総合駅計画は、36年頃から市の計画局が中心となって始めました。ところが各鉄道事業者の思惑もあってなかなか進みません。しかし、地下鉄の南北線建設の時期が迫ってきたため、40年、交通局は肝心の交差部を外した部分での地下鉄建設計画を示し、関係者に合意を得たのです。ともかくも地下鉄建設の道筋をつけることができました。

3 総行 大津橋から大曽根へ

… 瀬戸線ルートを訪ねて …

今回は、相互乗り入れに揺れた名鉄瀬戸線のルートを、乗り入れ地点とされた大津橋から大曽根に向かって、昔を思い出しつつ歩いてみます。

〈大津橋から〉

地下鉄市役所駅の南改札を出て、県庁西庁舎前の出口を出ます。南に進むと、すぐ大津橋です。この橋の下、名古屋城三の丸の外堀の中を瀬戸線が走っていました。橋の西側を覗くと、草むらの中に昔の大津橋駅の階段跡が残っています。

交差点を渡り、外堀通を東に進みます。左の外堀の下を地下鉄が斜めに横断しています。少し進み、2つ目の信号を越えた所の下を榮に乗り入れた瀬戸線が横断しています。少し



名古屋城外堀の瀬戸線跡。
左に大津橋駅の階段が残っている



外堀の曲がり角。旧い瀬戸線はこの角を曲がっていた行った堀の角から北に堀の跡が見えます。そこを北に行った所が当初計画の市役所裏駅だったのでしょくか。堀は、土砂崩れのあとでか、きれいに整備されています。

堀を追って、次の信号を左に曲がります。まっすぐ北に進むと、右に赤レンガの市政資料館を通り過ぎ、清水橋になります。ここは名古屋城の東門があり、枳形で、橋が架かっていましたが、明治の末に瀬戸電を通す時に通過部分が壊されています。幹線道路（新出来町線）を渡ると左側地下に瀬戸線東大手駅があります。その先は、名古屋台地からの下りになり枳殻坂と呼ばれます。

坂を降りきる手前、堀がなくなった所の東側で瀬戸線は地上に顔を出します。ここから先の線路は戦災復興で確保された用地の中になります。信号のすぐ北には急カーブの古い線路敷が残っています。



清水橋。瀬戸電はこの下を通っていた



地下から高架に移る現在の瀬戸線

〈高架線に沿って〉

瀬戸線は、その後、地下鉄への乗入れが無理になると、単独で都心乗り入れを企画しました。そして53年、栄町への乗り入れを果たしたのです。その時の経緯は後の回で触れることにしますが、電車運行の道路交通への影響から、順次高架化が進められました。全線が立体化したのは平成8年になります。

少し行くと国道41号を渡り清水駅になります。瀬戸線は、中央の線路敷を挟み、総幅50^{メートル}になる広々とした空間の中をゆったりと進んでいます。次が尼ヶ坂駅で、この辺りから右に名古屋台地が迫ってきます。戦前はこの先もカーブしていましたが、戦災復興計画でまっすぐに改められ、広い歩道や側道も造られました。

森下駅を過ぎると大曽根に向け北カーブします。ここから東の線路は、瀬戸電として開



高架になった清水駅



線路の南はすぐ台地が迫っている



森下駅の東に残る戦前の瀬戸線の跡(左の道)



新しく出来た大曽根の駅前広場と名鉄駅入口

業以来、いくつもの変遷がありました。始めは善光寺街道にすり寄るように駅がつくられましたが、次は国鉄にすり寄って当時の電鉄本社前に駅がつくられています。そのたびに中間のルートも変更されています。そして今日では大きくカーブして大曽根総合駅に入ることになりました。大曽根都市改造事業で出来た側道を進むと、最近完成した西側の駅前広場に着きます。

4 郊外鉄道の乗り入れ問題

名古屋の地下鉄は、郊外鉄道との接点をどうするかで、大きく揺れてきました。東西線の名古屋駅建設時には、まず市が私鉄側に働きかけて協定まで結びましたが、名鉄の協力が得られず、破棄になりました。次は、栄町駅の南北線交差部を造る時に、名鉄が瀬戸線乗り入れ可能な構造物とするよう要請しましたが、市が費用負担を理由に拒否しました。そしてこの南北線建設が3度目です。ここの、瀬戸線の清水から大曽根に至る区間の用地は20年代の戦災復興事業で確保されるなど、始めは乗り入れが前提で進められていたのです。が、途中でこじれてしまいました。

私鉄と地下鉄との直通運転は、30年代になって、東京の都交審答申で加速され、35年に初めて東京の都営地下鉄の1号線で実現したところでした。郊外鉄道と地下鉄の直通化は、その後各線で進められることになります。しかし名古屋がその方向で進みだすのは、10年程後の昭和40年代の中頃になるのです。

〈主な参考文献〉

- ① 同編集委員会『市営五十年史』(1972、名古屋市交通局)
- ② 「…南北線計画と名古屋鉄道瀬戸線との関係について」(1963、名古屋市交通局)
- ③ 種村直樹『新・地下鉄ものがたり』(1988、日本交通公社)