

# 地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

## 【15】八事・赤池…二度目の開発型

### 1 こども、高架・地下問題

昭和44年に遡ります。市は、名鉄から免許の譲渡を受ける前から、天白地区は「一般論としては高架」と説明していました。これは、区画整理の計画の中に、早々と高架の用地を組み込んでもらっていることでも分かります。その頃、植田から平針の間では、相前後して区画整理組合が設立されていました。

47年2月、市が名鉄から八事・赤池間の免許譲渡を受けると、その翌月には、地元「天白地区地下鉄期成同盟会」（名称に異説も：以下「同盟会」）が結成されたのです。高架反対の理由は、①市街地の分断と②騒音等の公害でした。

八事・赤池間は、八事駅を越えたところからは八事丘陵になり、それを抜けると天白川水系が造った平坦な沖積平野です。そして市域を越える辺りは再び丘陵地になり、車庫の計画された豊田川に出ます。その地形は、

地下 — 高架 — 地下 — 地上  
という線路の形状にぴったりです（図1）。周辺は田園。その上用地が確保されていれば、一般には高架方式が選択されるのでしょう。

今回は、名古屋駅東、栄町東、に続く三度目となった高架・地下問題に始まる、八事・

赤池間の建設を追ってみたいと思います。

### 2 区画整理との調整

#### (1) 高架、地下のせめぎ合い

天白川の平野部は3<sup>※</sup>。余あり、植田西部、

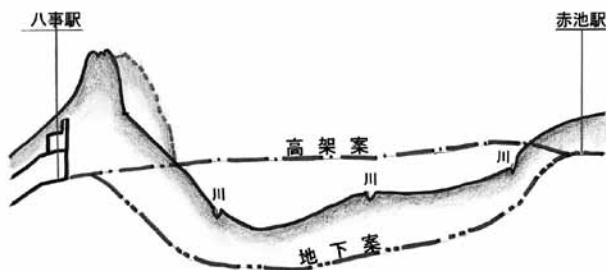


図1 高架式と地下式のイメージ図。地形の破線は高架式のと



図2 天白地区の4つの区画整理と地下鉄

植田南部、平針原、平針の4つの区画整理組合の区域を通過します(図2)。そこには、市計画局の指導によって、国道153号の北側に並行するように25m幅の「鉄道+側道」の用地が確保されていました。

47年3月、同盟会から市会に地下化の請願が提出されました。6月には現地の住民と交渉が始まっています。交渉は平行線をたどり、1年後の48年5月、市会の建築交通委員会で審議が行われました。当局は、

①地下にすると建設費が高くなること、②騒音は車体の改造で低減できること、などを説明しました。が、結果は結論が出ず、「保留」でした。

8月になって、組合側は建設費の軽減のために協力する旨の誓約書を提出しました。しかし9月の建築交通委員会でも、当局は差額を負担しなければ不可能として受け入れず、再度保留となったのです。そこで11月、地元の同盟会長、4組合長が負担の内容を具体的に記した文書を提出しました。そこでは、①鉄道用地の無償提供、②駅前広場、換気塔用地等の寄付、③工事用地の無償貸与等を約しています。その結果、請願は「採択」となり、地下方式で建設されることが決定したのです。

## (2)市外延伸と車両回送

この区間の建設のもう一つの課題は、市域外、日進町赤池地区でした。この区間を通らないと車庫につながりません。この区間は、当初の予定は掘割でしたが、天白地区の地下化に伴って、この区間も地下になりました。

町が中に入って区画整理を進めることになりましたが、地下鉄の工期はその設立を待てませんでした。このため、まず51年1月関係者に説明会を行い、同意書(土地所有者、組合設立発起人代表、交通局、日進町)を取ることにしました。そこでは、①地下部には地上権を設定し設定費を町長に預けること、②地上に出る部分は買収し組合に支払うこと、な

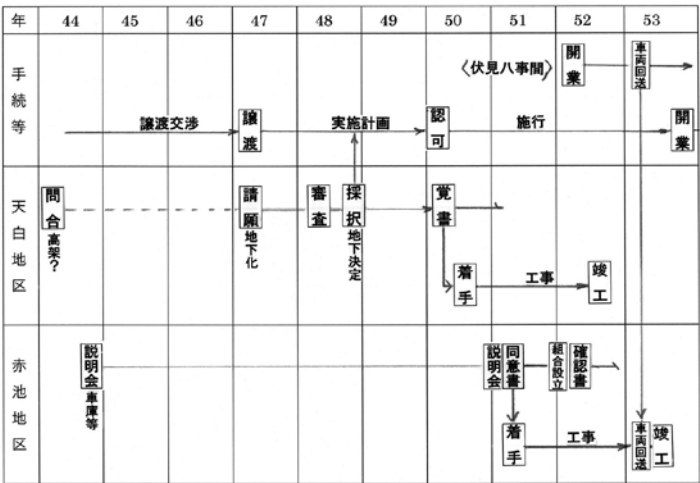


図3 八事・赤池間の開業まで。  
この区間でも10年の年月がかかっている

どが記載されています。そして4月には着工することができました。天白地区には1年近く遅れています。組合が設立されたのは翌52年の1月でした。

伏見・八事間が開業し、日進車庫への車両の回送の期限が決まりました。逆算していくと52年10月までに構造物を完成させることが必要になります。この区間は田園地帯の工事でしたが、河川や国道の横断があり、工程管理が重要になりました。そして53年4月、仮の竣工検査も終わり、通電された中を自力走行で日進車庫への車両回送を始めることが出来たのです。営業運転は、半年後の53年10月でした(図3)。

## (3)路・線・点・描

その他、この区間では次のようなことがありました。

### 〈シールド区間の騒音・振動〉

八事から丘陵部を抜ける区間はシールド工法になりました。ところが交渉の過程で、トンネルの上での騒音振動が問題になったのです。初めての指摘でした。既存の覚王山や七夕のシールドで住民へのヒヤリングや騒音振動測定が行われましたが、騒音はなく、浅い所ではかすかに振動計に感ずる程度の振動がありました。住民には現地で体感してもらって納得を得ています。

### 〈国道と河川〉

この区間には、国道153号の横断が3回、

河川が植田川、天白川、繁盛川と3本ありました。国道は、植田ではシールド工法と切り替えで。平針では迂回路を造り、赤池では切り替えでの工事でした。河川は、前の2つは水路橋の架設で、3つ目は鋼管切り替えで、それぞれ施工されました。

〈長い直結部〉

天白川から繁盛川までは2キロ近い長い直線になりました。その間が4つの工区に別れています。直線はわずかの誤差も吸収する場所がないため神経を使う工事になりました。

## 3 紀行 八事・赤池間

### … 五駅五様の街の発展 …

それでは、八事から赤池に向けて沿線を見てみます。

〈八事山から〉

八事駅の2番出口を出て右、右と廻り、東に細い坂道を上ります。この道が飯田街道の旧道です。地下鉄のシールドは、ほぼこの道路下を進んでいます。土被は20メートルあります。道は少し上って緩やかになり、今度は急に下ります。下った所で国道に合流します。その



八事の丘陵部。この先で急に下る



急な坂を下って国道153号と合流する

南の地下鉄の換気塔のある一角が工区の分岐点の立坑です。ルートは地下化で変更されており、ここからは道路に沿って進みます。

名城大学の門の前あたりからはやや右の山手に入り立坑です。右手の山側に換気塔が見えますが、地下鉄はその下付近を通過しています。そして開削工法に変わって国道153号を横断するあたりが塩釜口駅になります。学生の街ですが、いま一つ焦点がありません。

〈平坦地を〉

国道を渡ると次の信号の付近で、地下鉄は北側の区画整理地内に入ります。植田西部組合は地下化が決まった時は事業が進行してお



高架の計画のままだに残った塩釜口駅の出入口付近。  
両側が道路になっている



植田地区の街並。  
地下鉄の通る道とは分らない



植田駅のパスターミナル付近



原駅はバスターミナルの上に文化小劇場が建てられている



平針駅付近の街並。  
マンションと飲食店が混在している

り、高架計画の地割がそのまま残りました。進むと植田川です。

地下鉄とともにできた歩道橋を渡るとすぐ幹線道路になります。渡った向うは植田南部組合地内で、道路幅は16メートルになります。辺りを見ても、この下を地下鉄が通っているとは分かりません。緩やかにカーブして少し賑やかになると植田駅です。銀行が目につきます。バスターミナルは寄付の土地です。

そのまま真っすぐ進むと天白川になります。その向こうは平針原の組合地で、すぐ原駅です。バスターミナルの上に文化小劇場が造られました。周囲には10階を越えるようなマンションもあります。何もない田園地帯が一気に変わってしまいました。

地下鉄はこの付近から市域境までの2キロ弱が直線です。高速道路の通る、まさに市街地を分断した道路を渡って進むと、平針の組合地内になります。墓地の移設に苦労した辺りを過ぎると平針駅です。新しくできた街には全国チェーンの店が目立ち、調和がありません。そのまま東に行くと市域境の繁盛川です。**〈赤池へ〉**

川を渡ると日進市、赤池組合地内です、急



赤池駅付近の地下鉄上の遊歩道。  
この先に駅ビルがある

に丘陵地を上げるため線路に沿った道はありません。左に迂回すると山道が残ります。坂を上ると地下鉄上の道になりますが、幹線ではありません。道は、国道の迂回路だった道路を過ぎると遊歩道になります。公園を抜けて進むと、赤池駅のビルの横に出ます。駅前広場はやはり学生で賑っていました。

## 4 市街地の分断？

地下鉄の高架・地下問題では、市街地の分断ということが問題になります。天白地区もこれがテーマでした。たしかに、その頃開通したばかりの東山線一社・藤が丘間を見ると、何もない平原に高架鉄道が走っている姿は「万里の長城」に例えられても仕方がなかったかもしれません。しかし、周囲に市街地が形成されると、そのようなイメージは消えていくのです。

天白地区は、地下式に変更になって、25メートルの鉄道等の敷地は、16メートルと12メートルの道路になりました。現地を歩くと、駅付近は地下鉄の影響を感じますが、中間部はごく一般の住宅地です。高架方式は、都心部では大型の橋梁によって空間を塞ぐことになるかもしれません。しかし周辺部ではむしろ鉄道の存在をアピールできるのです。騒音を抑えた新しい高架方式のデザインも可能でした。周辺部での高架か地下かの問題は、決めつけてしまうのではなく、もう少し議論が必要だった気がします。

### 〈主な参考文献〉

- ①『資料集・名古屋の地下鉄建設』（1986、名古屋市交通局）
- ②『八事・赤池間工事記録』（1978、市交通局第三工事事務所）