プロジェクト紀行

地下鉄が変えた街

― なごや地下鉄建設の物語 ―

池田　誠一

【11】市役所・大曽根…北の「副都心」へ

1 北回りの選択

名鉄瀬戸線の都心乗り入れ問題は、市役所・金山間の開通（昭和42年）後も後を引いていました。しかし交通局は、都交審答申で44年までに開業と計画されていたこともあり、いつまでも放っておくことはできません。そこで、①都交審答申では瀬戸線と同じルートのため二重投資になる。②発展する市北部の交通需要に対応する、という理由で、経路を北回りに変更したのです。市役所からは北に進み、右にカーブして道路の環状線（城見通）に出て黒川、大曽根と東に向かうルートです（図１）。

昭和42年７月、市はその北回り案で免許を申請しました。しかし国は、運輸省ばかりでなく建設省も、その申請をなかなか認めませんでした。何回もの折衝の後、それまででは異例の１年以上経った43年９月、ようやく決着したのです。それは、名鉄が地下鉄への乗り入れを諦め、単独で栄乗入れ案を発表した時でした。

今回は、このように計画遅れでスタートした、第２号線北部の市役所・大曽根間を紹介します。

2 第2号線、全通へ

(1)大曽根総合駅

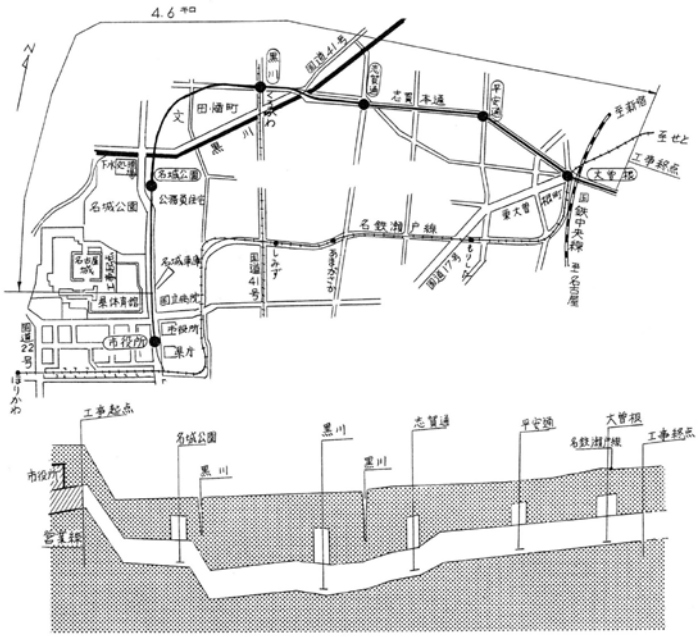

図１　北回りのルート。名鉄瀬戸線の１キロ程北を通っている（文献③）

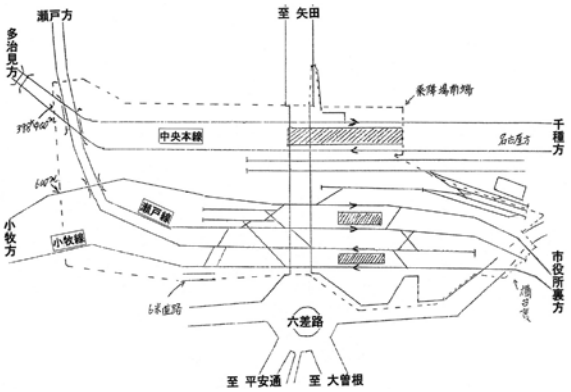

図２　戦後計画された「総合大曽根駅」。北からは瀬戸、小牧からの名鉄が入り、合流して南の市役所裏に向っている（文献②、ゴチックは追加）

大曽根が総合駅として取り上げられたのは２回あります。最初は戦争直後の昭和23年です。前年策定された地下鉄網の中の４号線は大曽根で名鉄の瀬戸線と小牧線が乗り入れることになっていました。その大曽根駅をどうするか、ということで「総合大曽根駅」が計画されたのです（図２）。

しかしこの案は、都交審答申で白紙になりました。２度目は30年代末に始まった都市改造事業です。その整備計画では、まず混雑する道路の６差路の改良と国道の切り回しでした。鉄道では、国鉄の嵩上げと北口の開設。名鉄は高架にしてルート変更するというものです。そして駅の東と西には駅前広場をつくることとしたのです。地下鉄は東西方向の環状線の下に計画され、東と西の駅前広場に出入口とバスターミナルも配置されました。

この計画は、大きな改造計画だったこともあり、全体が実現するまでには長い時間が掛かることになりました。西口の駅前広場やそこに出る地下鉄の出入口が出来たのは、実に、平成18年のことになります。

(2)街路高能率化計画

地下鉄の駅は、大きな交差点を挟んで設置されるのが通例です。ところが黒川駅は交差点の西に離れて設置されています。それには理由がありました。

昭和40年代初、交通渋滞を緩和するために交差点を立体化する計画が始まりました。名古屋でも環状線や国道１号線等、大きな交差点を立体化していく「街路高能率化計画」が策定され、国にも提出されていました。黒川の交差点は、その計画では南北の都市高速道路構想を避けて、地下鉄の通る東西方向にアンダーパス（地下通路）にされる計画だったのです。このため地下鉄駅は、その影響で交差点周辺を避けざるを得なくなり、200㍍ほど西側に設置されることになりました。

この高能率化計画は、その後、道路構造令の規則の中に組み込まれ、４車線以上の道路が交差する場合は原則立体交差とすることになりました。その計画を避けるため、以後の地下鉄駅計画にも大きな影響を与えていくことになったのです。

黒川駅は、北側にあった市立城北病院が移転する時で、跡地を市営住宅と地下鉄が活用することになり、その一階部分にはバスターミナルと店舗が設置されました。

(3)路・線・点・描

その他にこの路線では、次のようなことがありました。

〈名城会館地下の先行建設〉

地下鉄の北回りルートでは、黒川の城北橋を避けるため、東側の国と市の公有地内を通ることになりました。このためその入り口にあった県警のあさひ寮（名城会館）の建て替え計画に合わせその部分が先行建設されました。内空が高いなど構造が余裕をみています。

〈黒川の横断工事〉

北回りルートでは、黒川を２回横断することになりました。いずれも橋を回避しており、南側は城北橋の上流を、北側も志賀橋のすぐ北を通過しています。前者は半断面２分割で、後者は水路橋架設で、施工されました。

〈下水大幸川幹線〉

古くは名古屋台地の北側を大幸川が流れていました。江戸時代堀川に流入することになりましたが、上流部は近代になって下水化され大幸川幹線と呼ばれています。この水路が志賀本通駅から東、大曽根を越えてずっと地下鉄と並行しているのです。そのため駅の部分は北側に切り回し、それ以外の区間は水路を受けて工事することになりました。平安通駅や大曽根駅等の北に出る出入口通路が一度下がって上がることになるのはこの影響です。

3 紀行 市役所から大曽根へ

… 台地下の低地をゆく …

それでは名古屋台地を下り、市北部の拠点、大曽根を目指して歩いてみましょう。

〈黒川へ〉

市役所駅の１番出入口を出て、大津通を北に進みます。前は長い坂です。名古屋台地からの下り、10㍍ほどの結構急な下りで、地下鉄もそれに追従するため、鉄道の本線部で許される最急の3.5㌫の勾配で下っています。

坂を下ると、右側は広い公務員宿舎の跡が続きます。ここには新たに大学が進出するようです。道路が左にカーブし始めたあたりで地下鉄は右側の民有地に入ります。その付近には最近まで名城会館がありました。地下鉄を先行建設した部分で、今は再び建て替え中です。道を挟んで、名城公園駅の出入口があります。その北は、地下鉄は市や国の住宅団地の中につくられた空間を進んでいます。

黒川を左の城北橋に迂回して、その先の住宅地内の道を進みます。２本目と３本目の道の左右にシールドの立坑が造られました。そこからは半径500㍍の曲線で右に曲がり、幹線道路の環状線（城見通）に出ます。シールドは、西来寺、金城小学校を通り今の水道局営業所の位置に立坑がありました。環状線の先には黒川交差点を通る２階建ての高速道路が見えます。その手前、左の大きな市営住宅の前に黒川駅があります。ここに併設されたバスターミナルは、市北部の交通の拠点です。

名古屋台地を下る大津通。地下鉄も最急勾配で下っている

住宅団地内の空間を通る。この下に名城公園駅がある

シールドが通過する金城小学校

黒川駅は交差点の手前になった。左の建物は市営住宅

〈大曽根へ〉

黒川の大きな交差点を過ぎると、河川の黒川を渡ります。ここの志賀橋も橋を避けて北側に迂回することになりました。この橋の手前で上流に100㍍ほど行くと、猿投橋の手前向こう側に、大きな水路の出口が見えます。これが昔の大幸川が地下化された水路の黒川への合流部です。この水路がこれ以東の地下鉄の計画や工事に大きな影響を与えたのです。

黒川と大幸川の交点。今は右の半円形に見える水路に

平安通交差点。歩行者が減って街はどう変わるのか？

志賀橋を渡り東に進みます。次の交差点は道が斜めに横断していますが、この道が旧の大幸川が流れていたところです。川は大曽根交差点を通っていましたが、六差路の整理の関係で閉鎖され、地下水路化されて環状線の下を通ることになったのです。交差点の下が志賀本通駅です。環状線に沿って高いマンションが並んでいます。

しばらく進むと平安通駅になります。平成15年、上飯田連絡線が交差しました。しかし乗換客には便利にはなりましたが、地上を歩く人はめっきり減ってしまいました。東に進むと大きな交差点に出ます。この交差する道路が大曽根を迂回した国道19号です。そしてすぐ東が大曽根交差点になります。駅西の駅前広場が出来あがり、総合駅はようやく完成です。地下鉄との乗り換えも便利になりました。JRと名鉄の高架下を抜けると東側の駅前広場です。ここにはガイドウエイバスの始点ターミナルが造られました。

4 バスターミナルの意味

地下鉄には駅前がありません。このため、地下鉄が地上の街に直接影響を与えることは少ないのです。しかしその例外がバスターミナルです。地下鉄という幹線輸送から支線輸送にバトンタッチする結節点に、拠点的な施設をつくることによって、駅前広場のような街への広がりができるのです。

名古屋の地下鉄は、このバスターミナルを積極的につくってきました（図３）。しかしその建設には、一等地に大規模な用地を確保する必要があること、そしてその資金を捻出しなければならないという問題があります。

今回紹介した市役所・大曽根間では、黒川駅と大曽根駅に理想的なバスターミナルが設置できました。黒川は市立病院の跡地を住宅と共用する計画の中で、大曽根は区画整理で駅前広場を造る計画の中で、それぞれ実現しました。しかしこのバスターミナルの建設は、交通局の経営悪化とともに次第に難しくなっていくのです。

ようやく完成した大曽根駅の西側ターミナル

東側のターミナルは高架のガイドウエイバスの乗り場ができた

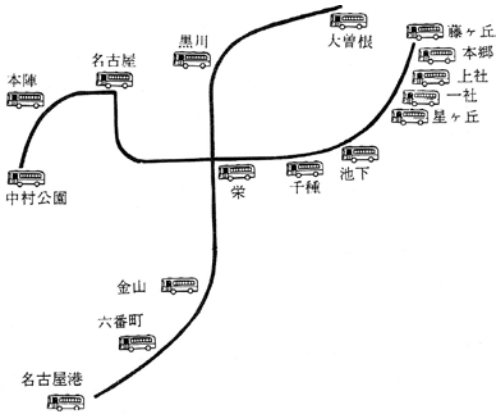

図３　地下鉄第１号線、第２号線のバスターミナル。栄、千種、金山、大曽根は公共用地に

〈主な参考文献〉
①「資料集 名古屋の地下鉄建設」（1985、名古屋市交通局）
②同委員会「総合大曽根駅新設計画説明書」（1949、運輸省・名古屋市・名古屋鉄道）
③「名古屋市高速度鉄道建設計画の概要」（1967、名古屋市交通局）