

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【21】上飯田線 上飯田・平安通…懸案だった1^キの連絡

1 7号(上飯田)線の難しさ

6号線の次は7号線。昭和50年代、関係者にはそんなムードがありました。しかし7号線は、いざ事業化しようとするとなかなか難しい問題があったのです。

その一つは、全体のルートの問題です。当時の7号線ルートは、北からいうと、

上飯田—平安通—市役所—本町通—金山となっていました。この中で重要な経過地の本町通が幅員20^{メートル}しかなかったのです。両側はビルや家屋が立ち並んで余裕がなく、上下2段積み案とか、往復別道路案なども出されました。が、その間の距離が長いので、な

かなか成案できませんでした。

いま一つは、事業主体の問題です。このルートで急がれたのは、名鉄小牧線の上飯田駅と地下鉄の平安通駅の間の鉄道不連続区間で、利用者は徒歩で約1^キを乗り継がざるを得なかったのです(図1)。しかし、もし市がその間の建設を急ぐとすれば、それは、名古屋市というよりも、その先に桃花台ニュータウンをもつ愛知県の仕事と批判されそうです。県や小牧市の要望に対しても、市はなかなか着手の方向を出しませんでした。

このような状況を打開するために、市(総務局)は昭和62年、愛知県、交通局、名鉄等が参加した「広域都市鉄道整備検討委員会」を設置したのです。今回は、着手まで難航することになった7号線の上飯田・平安通間を追ってみたいと思います。

2 新しい事業の形態

(1) 路線網の見直し

昭和50年代後半、国は東京圏、大阪圏と地下鉄網の見直しをしました。そこで名古屋圏としても後れを取ることなく見直しを要求し、自らも案の検討に入りました。

審議会設立は、少し遅れて平成2年で、4年になって、既定計画を見直した新しい路線網が答申されました(図2)。新しく地下鉄の



図1 上飯田連絡線と鉄道ネットワーク
(上飯田連絡線KKホームページより)

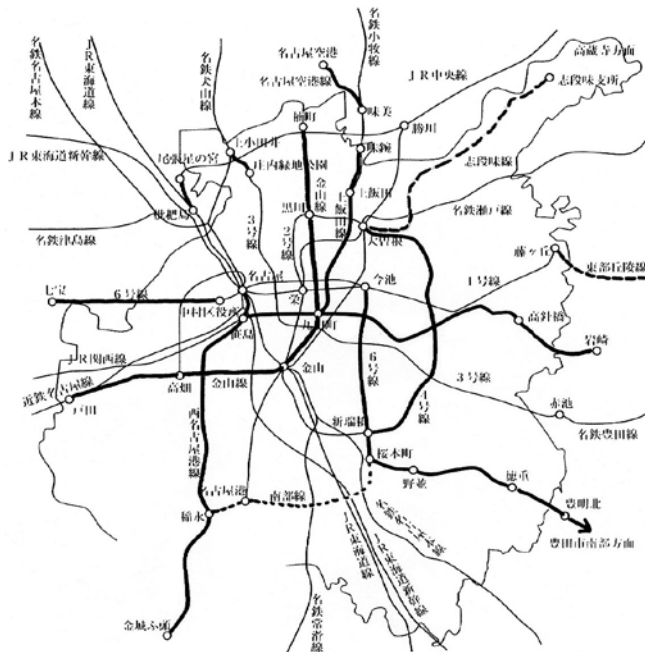


図2 運政審答申(H4)の計画路線

東部線が加わったほか、西名古屋港線の旅客化(現あおなみ線)や、中量軌道として東部丘陵線(現リニモ)や志段味線(現ゆとりーとライン)等が答申されています。

その中で、7号線は問題の本町通經由が見直され、上飯田線として平安通から南下して丸田町まで。そこで他の路線(新線の東部線)とつながることになったのです。

(2)事業主体

さて広域都市鉄道の委員会では、一般論として市域境付近の鉄道を分析したうえで、上飯田・平安通間をモデルに様々な事業形態を検討しました。まず上飯田・平安通間だけにするのか、名鉄小牧線との直通運転をするのか。また事業主体は、第3セクターを考えるのか、在来事業体でいくのかなどです。しかし委員会は、①直通運転で、②第3セクター

名 称	上飯田連絡線株式会社
設 立	平成6年1月17日
資本金	授權資本 145 億円
株 主	愛知県(34%)、名古屋市(23%)、 (比率・概数) 名鉄(21%)、他、周辺市、民間企業
目 的	平安通・味鋸間の鉄道建設・保有
免 許	第3種鉄道事業
事 業	鉄道：営業キロ 3.1(建設キロ 3.3) 他に、付帯事業、関連事業等

図3 第3セクター・
上飯田連絡線株式会社の概要

が良い、というところまでで、予定された運政審にボタンタッチをすることになりました。

その頃、国鉄改革に絡んで新しい「鉄道事業法」が出来ていました。その中で事業主体が保有と運行に分割可能になりました。即ち、

第1種：鉄道線を保有して運行(在来型)

第2種：鉄道線を借りて運行
第3種：鉄道を建設して譲渡又は貸付

と分かれたのです。この区間もそれを受けて、第3セクターは建設するだけ(第3種)とし、運行は各鉄道事業者が行うことにしました。こうすると料金がすっきりします。問題は、その運行する側の事業を、譲渡を受ける第1種とするか、借用する第2種とするかでした。当初案は第1種でしたが、国の新しい補助制度を受けることになり、補助金適正化法の財産処分の制限にかかるため、第2種に変更されました。ここに、建設保有主体として新しく上飯田連絡線(株)が誕生することになったのです(図3)。なお、実際の施工は既存の事業体に委託されており、名鉄区間の多くは鉄道建設公団にも委託されています(図4)。

(3)路・線・点・描

〈第3セクターの道路使用〉

第3セクターが建設することになって問題が出ました。上飯田と平安通の間は道路の下を通ります。しかし、公営ならばともかく、株式会社

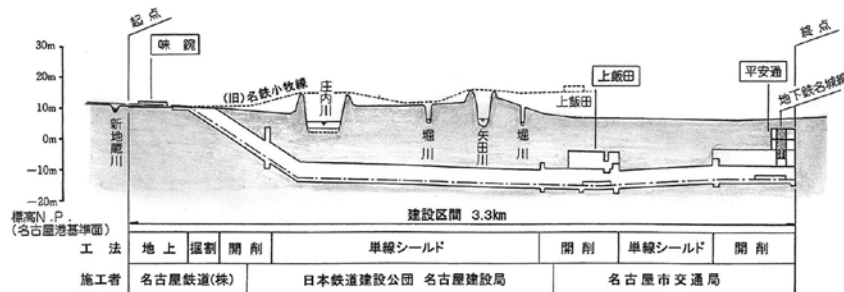


図4 味鋸・平安通間の縦断面と工法、施工者

期・長区間占用することは問題です。当然その理由が問われることになりました。そのため、公的な事業であり、道路以外に建設が不可能なことを立証して、許可を得ることになったのです。全区間の内、39%に過ぎなかったことも役立ちました。

〈中間駅設置の要望〉

名鉄線上飯田・味鋺間は2.3^{km}あって、途中に庄内川と矢田川が流れています。その川の間地域は交通が不便で、地元、守山区から市会に中間に駅をつくってほしいという要望が出されました。

もともと昭和の初め頃、当初の小牧線には瀬古駅があったようで、地元としては、交通不便の地にぜひ復活してほしいということでした。しかし、建設し運営すれば巨額な費用が掛かります。そこで、将来の可能性は残すということで、トンネルを変更可能な構造にすることにしました。

3 紀行 平安通・上飯田、そして味鋺に

… 市電と小牧線の線路跡に …

それでは、複雑な建設になった上飯田の連絡線。交通局の上飯田線と名鉄の小牧線の味鋺駅までを歩いてみたいと思います。ここも起点からではなく、既設駅から延長方向に歩きます。

〈平安通から〉

上飯田線の平安通駅には、災害や将来のためでしょうか、独自の北改札口が設けられています。その改札を通して5番出入口を出ます。出た通りは南北の幹線道路、通称御成通です。現状は幅が24.5^mで、市電が走っていました。30^mに拡幅予定で、部分的には拡がった所もあります。

北に進みます。地下鉄ができる前は、この両側の歩道を1日1万5千人の人が、上飯田から乗り継ぎのため歩いていました。静かになった歩道を行くと、左側は大きなスーパーが、広い駐車場を伴って拡がります。過ぎると今度は右側に市営住宅に隠れるように市バスターミナルがあります。元在市電の車庫を利用してつくられ、地下鉄駅とともに現在の上飯田の要が期待されています。本数は減りましたが、今でも10系統ほどのバスが発着しています。その北、100^m程で上飯田駅で



上飯田付近(北から南を)



市バスターミナルと上飯田駅出入口



旧名鉄上飯田駅の入るビル(左側)。
鉄道駅は2階だった

す。元の名鉄の高架駅跡には、まだ階段や改札口の辺りが残っていました。

上飯田の街は終端駅から中間駅に変わり、多くの人が素通りするようになりました。鉄道延伸の宿命ではありますが、この影響で街がどうなるのか、上飯田の街の試練です。

〈名鉄線・味鋺へ〉

駅を過ぎて、線路に沿って、上飯田連絡線kkの味鋺駅を目指します。小牧線は複線化されましたが、ここからはシールド工法で、単線で二本に分かれます。北行の線は道路に沿って矢田川に向かいます。南行の線は旧の小牧線の下を通っていますが、もう地上を辿れないところが出来ています。

駅から2つ目の信号を右斜めに入ります。流れている川は堀川(黒川)です。その左を進

むと、右側に大きなポンプ所が見えます。線路はこの両側を通っています。坂を上ると矢田川の堤防です。右側を見ると橋梁は撤去されており、堤防の線路跡にはボツンと二列の車止めが残されています。左に三階橋に迂回して川を渡ります。「三階」というのは、道路の下を矢田川が流れ、その下に堀川が流れているからですが、さらにその下に鉄道トンネルができ、四階橋になりました。

川を渡って右に。狭い道路を進むと、左側に線路跡の碎石が残り、北へ下っていくのが見えます。少し戻って北への道を下ります。こちら側にもポンプ所があり、それを越えると堀川が現れます。線路の跡は土手で堀川に沿っています。川と土手の間の道を進みます。2つ目の橋を過ぎた辺りは、2本のトンネルが接近する所です。この辺りに将来の駅設置の可能性が残されました。堀川の横の坂を上ると庄内川の堤防に出ます。右に行くと南側の線路跡は緑の中に埋もれています。

引き返して先の水分橋に迂回します。渡って右に行くと、ここにも線路跡がありますが、通れません。その先をカーブして直ぐ左の草道を下ると線路跡に並行した道になります。すこし行って左にクランクすると線路わきの道に出ます。この付近から先は線路跡がP&Rの駐車場になっています。線路沿いを進むと、線路の開口部があり電車の出入りがわか



矢田川から北へ残っている旧線跡。
この下を新線が通っている



庄内川の堤防を望む。
この手前あたりに、駅設置の可能性が残された



地上への開口部



踏切から味鏡駅を見る。

手前の踏切が残せるかもポイントだった

ります。そのまま進むと、踏切を越えて味鏡駅です。新しい橋上駅になっていました。

4 広域な地下鉄の整備

この区間は、昭和50年代に着手してから完成まで、4半世紀を経ることになりました。

昭和47年	都交審の答申
52年頃	6号、7号線の議論
62年	広域都市鉄道の委員会
平成4年	運政審の答申(3セクへ)
6年	第3セクター(KK)設立
15年	営業開始

推進する鉄道整備主体があいまいなために時間を弄し、結局第3セクターでの建設になりました。この頃、交通局は4号線(次回説明します)の建設に取り掛かっており、主力はそちらに向いていたのです。

市の境に近く、需要の少ない路線の整備は、県や周辺自治体の参画が欠かせません。今後このようなケースが出てくるかどうかは分かりません。が、市外からの地下鉄延伸の要請は多いようです。その時に、このケースの苦労を生かすことができれば、長かった年月の意味が出てくるのかもしれません。

〈主な参考文献〉

- ①交通局建設部『上飯田平安通間工事記録』
(2003、同第一工事事務所)