

図2 第4号線金山・新瑞橋(文献②に追加)

2 期待の東南部へ

(1) 国道下の通行

この区間は、過半が国道、それも19号と1号という幅員50mの幹線下になりました。このため、前回に引き続き交差点立体化計画にぶつかり、また新たに共同溝計画にも巻き込まれることになったのです。

当時の交差点立体化は、初期の街路高能率化調査によって、国道1号と環状線等の主要交差点に計画されたもので、この区間では伝馬町、堀田等が該当することになりました。また共同溝は、法定され、当時活発になりかけたものでした。この区間では西高蔵から国道19号の下を、そして国道1号の伝馬町を越えるまで、地下鉄の上に同時施工で建設されることになったのです。

これらのため、各駅でその計画との調整が必要になりました。難しかったのは、交差点立体化も共同溝も法律上は道路そのものであるのに対し、地下鉄は道路に対しては占有者という弱い立場だったことです。従って交差点立体化の可能性を残すことは「条件」であり、それとぶつかった伝馬町、堀田等の各駅はその計画に支障しないことが求められました。また地下埋設物である共同溝は地下鉄よりも「上位」に考えられ、西高蔵から伝馬町までの地下鉄は、大型共同溝の下に計画することになったのです。

たとえば両者の重なった伝馬町駅では、深く、それも変形の駅になりました。まず共同溝が上に乗ったため地下鉄は2～3m深くなりました。また交差点立体化計画による高架道路が可能のように、駅は狭い空間の中で計画せざるを得なくなったのです。主要国道の下の地下鉄は、難しい条件での計画になりました。

(2) 東南部の拠点づくり

この区間の地下鉄の大きな使命は、先ほども触れたように、市の東南部の開発需要に対する大量輸送でした。このためには、終端になる新瑞橋駅にバスターミナルが不可欠だったのです。

交差点の西側にはその適地がいくつかあり

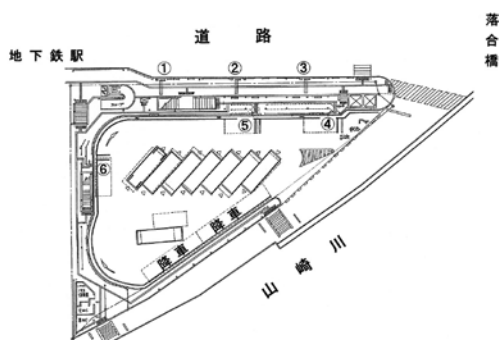


図3 新瑞橋のバスターミナル。南に山崎川が流れる。わずか2500㎡の用地に

ました。しかし、そこに設置すると堀田駅との駅間距離が短くなり、中間駅が設置できなくなる恐れがあったのでしょうか。このため交差点東に用地が探され、結局、山崎川に沿った三角形の条件の悪い場所になりました。駅も山崎川の落合橋に接近し、将来の延伸を考えるとギリギリの位置でした(図3)。

出来上がったバスターミナルは、隣接する道路も含めると起終点となる系統が、今日の天白区、緑区方面等に15系統になりました。通過系統を合わせると21系統という、市内でも名古屋駅や栄町駅と並ぶ有数のバスターミナルになったのです。このためこれまでは市電の通過場所にすぎなかった新瑞橋は、一気にスーパーや銀行、商店の並ぶ地域の拠点へと変身していきました。

(3) 路・線・点・描

以上の他に、この区間の計画では次のようなことも問題になりました。

〈神宮東の請願〉

昭和43年、この路線の計画がスタートした頃、市議会に一つの請願が出されました。ルートを変更して「神宮の東を通ってほしい」というものです。これに対し西側からは、原案通り「西側にしてほしい」という対抗する請願が出されました。当局は、東にすると乗客数は多いがさほどではなく、建設費、駅間距離の点で西が望ましいという見解を出しました。何回もの委員会で議論されましたが、結局、原案に落ち着くことになりました。

〈初詣対策〉

神宮西駅は、年始の初詣客が集中することが予想されました。終夜運転の時ですが、1日で十万人を超える乗客を扱うことになりま

す。このため駅の施設が検討された結果、ホームを4ヵ所に広げること、伝馬町駅との分散を図ること、出入口を広くすることなどで対応できると判断されました。

〈軟弱地盤地帯の通過〉

この路線は、伝馬町の東で熱田台地から下り、その先は古くからの干潟地帯という地盤の悪い地域に入ります。伝馬町駅の東の区間は、国道が盛土と橋梁のため下が通れません。始めは道路の北側に計画されましたが、調査の結果、下水処理場の下が難しく、道路の南側の民有地の下をシールド工法で建設することになりました。この区間は地盤が軟弱で、工事も予期せぬ事態に悩まされ、シールドの進行管理に苦労することになったのです。

3 紀行 金山から新瑞橋へ

… 国道下と軟弱地盤帯 …

それでは、金山から熱田台地を通り、その先で台地を下って軟弱地盤地帯を、新瑞橋へと歩いてみます。

〈熱田の台地〉

金山総合駅の南口に立ちます。4号線は駅前の東と西に別れて進みます。東は左側の信号のある道路を通っており、まずその道を南に進みます。幹線道路(八熊線)を渡るとシールドは民有地下です。その線を追って信号やや右の道路を進むと、左側に公園があります。その中をよく見ると、奥に金網で囲った所があります。そこが換気口で、公園の中には中間の立坑がありました。公園を越えて右に曲がると国道に出ます。金山から西に進んだ方のシールドはすぐ国道に出て、そこからは浅い開削工法で施工し、その区間で2号線のシールドと交差しています。東と西の線が



金山総合駅の南口広場。
4号線の南行は左側の細い道を進む

合流するのは国道の少し先、沢上中学の横で、すぐ西高蔵駅になります。この駅は、デザイン博の時の会場へのアクセス駅として内装が大きく変えられました。駅は共同溝の下です。

国道を南に進むと、右側は大きな断夫山古墳が、左側は点々と寺院が目につきます。しばらく進むと熱田神宮の森が近づき、神宮の西北の交差点になります。この交差点を挟んで神宮西駅が造られました。広い出入口は初詣客への対応です。その先は左側は神宮の敷地が続いています。

神宮の敷地を外れると国道が交差する大きな市場町の交差点です。近くには交通管制の拠点があり、愛知県の道路交通の中心といえるのかもしれませんが。地下鉄は交差点の角をギリギリで通過して国道1号に入り伝馬町駅になります。この駅は、先ほども記したように、



国道19号。右側は断夫山古墳



神宮西駅の出入口。
共同溝の下になるため通路が下っている



国道1号の伝馬町交差点。
交差点改良(高架)を想定して駅が変形になった

地上は高架道路計画、地下には共同溝を背負うという厳しい条件での変形駅になりました。
〈軟弱地盤地帯〉

伝馬町駅を過ぎると、名鉄の常滑線下を抜けて国道を外れます。シールドの発進基地は右側の神明社の手前です。発信すると直ぐ軟弱地盤帯に入り、少し沈下しながら新堀川を抜けました。中間立坑は東海道線と横断する手前です。左にカーブして国道を渡り東に行きます。到達は堀田駅です。

50m道路の交差点に造られた堀田駅も、交差点改良計画を考慮し、島式ホームと相対式ホームの中間のような変形の駅になりました。駅付近は、大きな工場が立地して、日中



東海道線と旧東海道との交点。昔はここに熱田駅があった。地下鉄は少し先の下を通っている

には賑やかさはありません。工場の横をしばらく東に進むと、名鉄の本線の下を抜けて妙音通の駅になります。この駅は最少の駅として考えられたようで、利用者数は現在でも最少です。駅名の「妙音」は12世紀にこの付近に流された太政大臣藤原師長の戒名、妙音院から出たものです。

妙音通駅を過ぎるとすぐ新瑞橋駅の勢力圏になります。新瑞橋付近は、マンションだけではなくビジネス系のビルも建ち、地域の拠点として成長していることが分かります。交



妙音通駅のすぐ南にある師長蟄居跡の石碑



新瑞橋交差点付近



苦勞してつくった新瑞橋バスターミナル。
今は静かになった

差点を渡し、南側を進むとバスターミナルです。地下鉄の他の路線が延長されて、もう盛期ではありませんが、それでも結構な賑やかさがあります。

4 終端効果

地下鉄などの鉄道建設では、終端効果とでもいうような効果が観られます。地下鉄の影響範囲は駅間距離より大きくなるため、終点駅はその先の効果を吸収できるからです。バスターミナルが出来れば尚更です。4号線開業で新瑞橋駅は、市東南部の需要を集めて大きく成長しました。

しかしその効果は、路線が延長されたり、競合する路線が建設されると失われていきます。新瑞橋は、その後、3号線の伏見一八事一赤池間や6号線の中村区役所一野並間の開業、さらには4号線の新瑞橋以東の延伸によって、その優位性が落ちていきました。しかしながら当初の効果が大きく、比較的長く続いたためでしょうか、地域の拠点の地位を築くことができたといえるようです。

〈主な参考文献〉

- ①同編集委員会『市営50年史』（1972、名古屋市交通局）
- ②『名古屋の地下鉄—名城線全線開通記念』（1976、名古屋市交通局）他