

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

——連載にあたって——

名古屋の地下鉄建設は、今年3月の桜通線徳重までの延長でひと区切りになります。昭和29年、建設に着手してから56年余。全線で93^{km}の路線を建設し、今では都市名古屋の大動脈へと成長しました。その事業には多くの労力と巨大な資金が投入され、交通のみならず、都市そのものをも大きく変貌させてきました。そこに至る過程には幾多の物語があったはずです。

ところが、いま、その歴史を振り返るような資料が見つかりません。そこで2年ほどかけて、この名古屋の街をつくった地下鉄建設の物語をさがし、その沿道を歩いてみたいと思います。

【1】建設前史…人口百万人の都市

1 高速度鉄道

名古屋の地下鉄は、正式には「高速度鉄道」とされます。この「度」のついた言葉は辞書にもなく、何か特殊な感じがします。しかしこの言葉は、昔は、地下鉄を呼ぶときの一般的な用語でした。たとえば東京の地下鉄には、長い間「帝都高速度交通営団」(いわゆる営団)という事業体の名が残っていましたし、大阪の地下鉄も始めは「高速度交通機関」として都市計画決定され、「高速度軌道」として事業が始められたのです。

このように「高速度」が使われたのには一つの理由が考えられます。地下鉄が発想された時代は、都市内の電車といえば路面電車でした。それが都市の発展・拡大とともに輸送力や速度の限界から、高架か地下の専用軌道を持った都市内鉄道が必要になってきたのです。そこで一般の鉄道から発想される高速鉄道とは区別して、路面電車より速い速度の鉄道、高速度の鉄道とされたように思えます。今回は初回として、この高速度鉄道といわれた頃の地下鉄、テーマである名古屋の地下鉄の前史の部分のみをみたいと思います。

2 戦前の計画

(1) 地下鉄の歴史

世界で最初の地下鉄の開業はイギリスのロンドンで、1863年のことです。まだこの時は汽車、すなわち蒸気機関車の牽引でした(図1)。しかし地下に蒸気では如何に改良しても問題が残りました。そしてケーブルカーが登場し、さらに電気機関車を経て、1896年ハンガリーのブダペストで今日の「電車」になったのです。そして一気に世界に広まってゆきました。

日本の地下鉄が最初に試みられたのは、明治39年のことで、東京地下電気鉄道(発起人筆頭：福沢桃介)が免許申請をしています。この計画は東京市の反対などで却下されていますが、当時はまだ、東京のような軟弱な地盤で地下鉄を建設出来るかどうかさえ答が出ていませんでした。

その後も多くの申請が出され、一方国(内務省)側でも都市計画の立場から議論が始まりました。その中で着工にこぎつけたのは、早川徳次が大正7年に申請した事業でした。翌8年に免許を得ましたが、会社の設立に苦勞し、

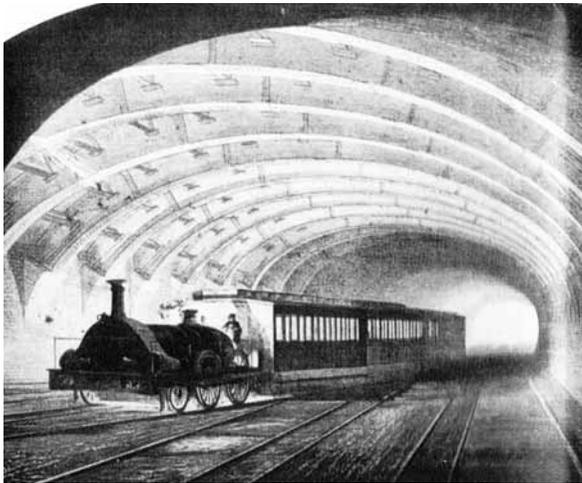


図1 蒸気のころのロンドン、メトロポリタン鉄道
(中川『地下鉄の文化史』(筑摩))

関東大震災で遅れました。そこで資金的に可能だった上野・浅草間(2.2*。現銀座線)を15年に着工し、昭和2年末に開業させることができました。これが日本で最初の地下鉄で、早川徳次は「地下鉄の父」と呼ばれています。

一方、東京は事業者がリードしたのに対し、大阪は都市計画からのスタートになりました。学者市長・関一のもとで大正9年に調査が始まりましたが、14年になって市の意見の入った4路線の高速鉄道計画を策定し、都市計画決定しました。そして昭和2年には、市が軌道法で特許を受け、緊急整備区間として今の御堂筋線の整備を進め、8年に梅田・心斎橋間が開業したのです。こうして昭和の初めには、東京と大阪で地下鉄が走り出しました。

(2) 名古屋の初期の地下鉄構想

それでは、そのころ京都市を抜いて日本で第三の都市となった名古屋市はどうだったのでしょうか。名古屋で先行したのは鉄道事業者でした。大正9年、名古屋電気鉄道によって広小路を走る地下鉄が申請されています(文献②)。しかし、この計画は時期尚早として却下されてしまっています。

次に動きが出たのは大正15年です。三つほどの免許申請が、地下鉄道として、相次いで出されました。それらは、おおよそ次のようになります。

- ①愛知電鉄系 : 有松裏—名古屋駅
- ②名古屋鉄道系 : 名古屋駅—熱田駅
- ③中村電軌系 : 名古屋駅—熱田駅、
覚玉山

これらが出されたきっかけには、名古屋でも都市計画法による都市計画、なかでも広い街路の計画が定められたことがあったのかもしれませんが。

ところが①、②は、合同して市の出資を模索・修正を加え、市の同意を得て、昭和4年、次のような申請をしました。

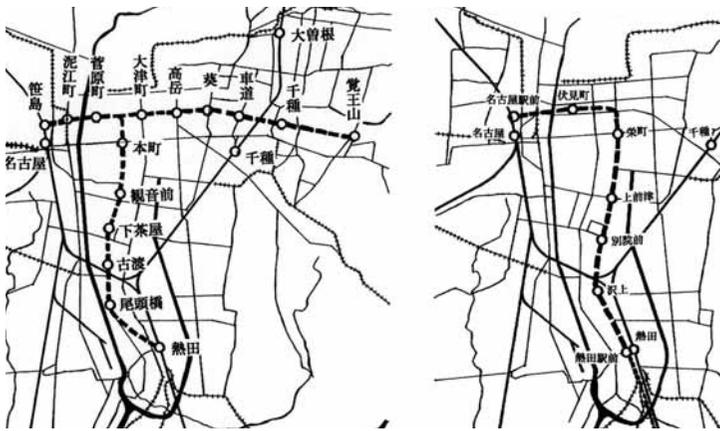


図2 左が③中村電軌系、右が④愛知・名古屋合同の路線計画(文献②)

④愛知・名古屋合同：名古屋駅—熱田駅

このルートは、従来の各案が本町通を經由したものだったのに対し、大津通を經由したものになりました(図2)。しかし、③も④も、昭和6年、成業の見込みなしとか、急施を要せずと却下され、事業化には至りませんでした。

(3)名古屋市の計画

名古屋で、都市計画の面から地下鉄が論じ

になります。市として初めての高速鉄道網計画で、7路線、延長52^{km}の路線網でした(図3左)。今日ではこの計画が名古屋での地下鉄路線網の第一次計画とされています。事業費は1億3千万円になり、当時、民営バスの買収や昭和12年の汎太平洋博開催で財政が厳しく、一時見合わせとされ、事業化されませんでした。

ところが、その年に日華事変が起こりました。戦局が拡大するとともに軍需工場地帯へ

られるようになったのは、やはり大正から昭和に移る頃です。都市計画の雑誌「都市創作」では、大正末に人口百万人を視野に都市高速鉄道の必要性が論じられています。

しかし当時、市は路面電車の拡張で地下鉄事業化の余力は無く、最初の構想が出されたのは人口百万人を越えた昭和11年

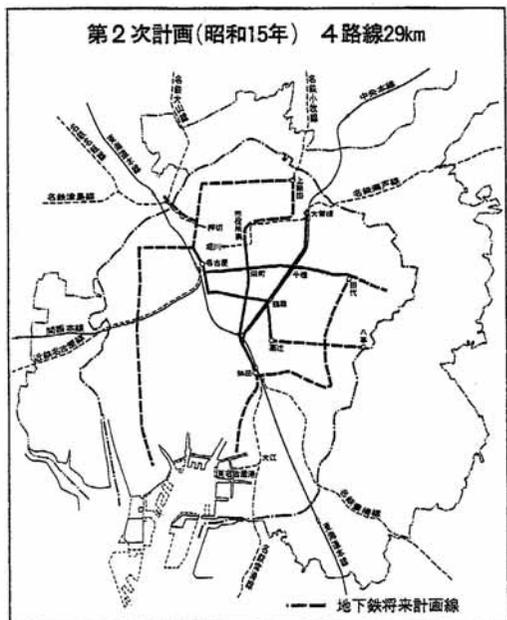
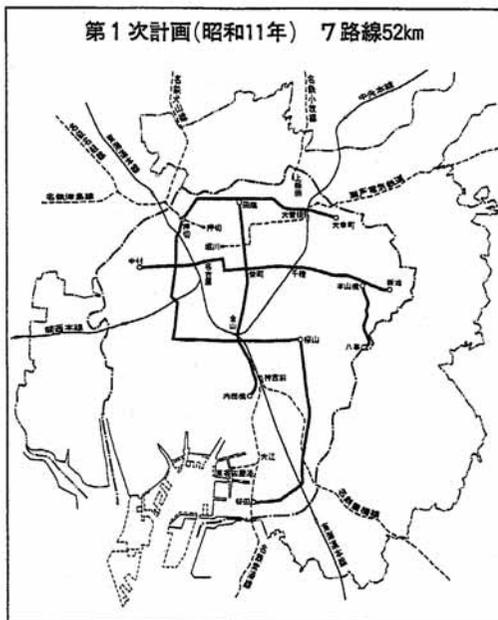


図3 名古屋市の戦前の地下鉄網計画(『資料集・名古屋の地下鉄建設』S61)

の輸送力の確保のために再び大量輸送機関が必要とされるようになったのです。14年、官庁職員と学識者の調査会がつくられ、翌15年末、第2次計画になる、4路線、延長29^{キロ}の路線網が発表されました(図3右)。すぐボーリング等の調査が始められましたが、16年、太平洋戦争に突入するとともに中断し、これも実現することなく終わったのです。

3 絶行 地下鉄がつくる街

… 新開業の野並から徳重へ …

地下鉄は街をどう変えていくのでしょうか。これからこのテーマを考えていくに当たって、まず、3月に開業する地下鉄の路線に沿って開業前の街を歩いてみましょう(図4)。

〈野並から〉

地下鉄桜通線の終点野並駅を降りて、3番出口を出ます。目の前の通りが地下鉄の走っている市道東海橋線です。地下鉄駅を造るに



野並の工事始点。大型店が並んでいる



鳴子池の横の市バス車庫。
ここにバスターミナルがつくられる

は一般に25^{メートル}程の道路幅員が必要とされますが、ここは20^{メートル}しかなく、ギリギリです。

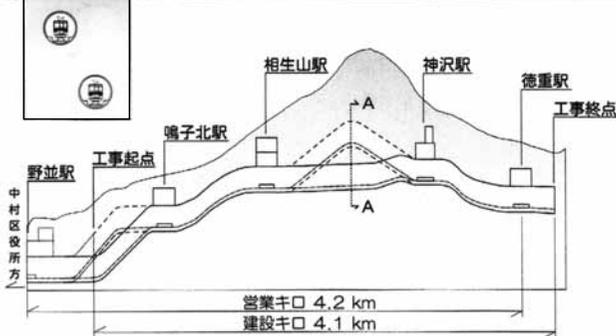


図4 新設区間の概要(上:平面図、下:縦断面図。縦と横の縮尺は変えてあります)

東に進んだ一つ目の信号付近から新しく建設された区間です。新設の区間では、この始点部と駅部が開削工法、駅間はシールド工法になっています。開削工法とは地上から掘り下げてトンネルを造る工法。シールド工法とは地中を横にトンネルを造っていく工法で、地上に工事の跡はできません。

この通りの左右には大きな駐車場のある大型店が目立ちます。いわばマイカー型の通りで、果たして高密の地下鉄型に変わるのか心配です。一つ目の鳴子北駅にはバスターミナルがつくられますが、北側は広い相生山緑地です。道は緩やかに上って次の



桃山の峠の手前のマンション群

相生山駅になります。この駅は横に大型スーパーがありますが、ここも東側は生産緑地が残り、その北は戸笠公園です。坂は急になって桃山の峠です。駅の中間のこの付近には大きなマンションが並んでいます。峠の北には、この付近で最も高い所だからでしょうか、大きな水道の給水塔が周囲を圧しています。

〈徳重へ〉

峠付近は、トンネルが上下2段になっています。これは道路の幅とカーブがきついため、名古屋では始めてでしょう。下っていくと、左に大きな団地のある所に神沢駅が造られています。すぐ向こうは国道302号で、高速道路が建設中です。

道はその交差点からは30m幅に広がります。広くなった道を下ると、右に広い要池が現れます。そして左は徳重の交差点にかけての大きな複合開発が進み、地下には徳重駅と車庫



左側が徳重駅の上の複合開発。
右側は要池。むこうに文化小劇場が見える

がつくられます。また地上には、バスターミナルの他、区役所の支所等の公共機関、大きなショッピングセンター等が一体となって建設中です。

終点の徳重交差点付近には、そのほかにも大きな店舗が並んでおり、ここでは地下鉄を契機にして、何も無かったところが都市の拠点へと変身を遂げつつあります。地下鉄はその大量性と高速性を生かすことによって街を変える力を持ちます。この野並・徳重間は将来どのような街に変わっていくのでしょうか。

4 「地下鉄」とは

地下鉄とは、地下を走る鉄道の通称です。このため、定義しようとするのが結構難しい問題になります。というのは、一般に「地下鉄」とされる鉄道でも高架を走る区間があり、「地下鉄」とされない鉄道でも地下を走る区間があるためです。名古屋でも、名鉄名古屋駅の前後は地下ですが地下鉄とはされず、市営地下鉄の藤が丘付近は高架であるにも拘らず地下鉄とされているのです。

このようなことから、この連載では、地下鉄とは「その多くを都市内の地下鉄道を経営する事業者の鉄道」と考えておきたいと思えます。従って、名古屋の地下鉄とは、名古屋市営の地下鉄と上飯田連絡線KKの鉄道ということになります。次回からは、地下鉄の開業区間毎に、その経緯と街並の変化を追ってみたいと思えます。

〈主な参考文献〉

- ① 佐藤信之『地下鉄の歴史』(2004、グランプリ出版)
- ② 井戸田弘『東海地方の鉄道建設史Ⅱ』(2006、自費)
- ③ 同編集委員会『市営50年史』(1972、名古屋市交通局)
- ④ バンフレット「桜通線 野並・徳重間」(2006、名古屋市交通局)

※タイトルに使った写真は、名古屋市交通局提供