

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【7】名古屋延長、そして中村公園…住宅地の地下鉄

1 西へのルート

昭和28年、第1期建設で名古屋駅を高架から地下に変えたとき、駅の西側への路線計画は白紙になってしまいました。高架計画へのこだわりは、駅の西へのルートを確保するためでもあったのです。しかしこのルート案は地元の中村区から反対され、都市計画決定もこの区間だけ保留されていました。反対の理由は定かではありませんが、想像すると、中村区の主要道路である太閤通経由ではないということでしょうか。ところがその後、36年の都交審答申でも、やはりすこし北の本陣通経由のルートが提案されています。

この名古屋駅の西への延伸という問題は、地下鉄が東に延びるとともに、バランスとして市の課題になりました。同時に名古屋駅のホームがラッシュ時には許容限度を超えるようになっており、交通局は西への延伸と名古屋駅の改造に取り組む必要が出てきたのです。

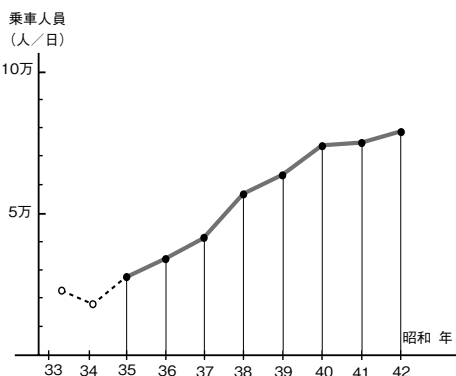


図1 名古屋駅の乗車人員。
開業から10年で3.5倍に増加した

今回は、名古屋駅の改造と、同時に建設された中村公園までの区間を見てみたいと思います。

2 国鉄線の西・中村へ

(1) 名古屋駅の改造

第1期で建設した名古屋駅は、名鉄、国鉄、近鉄との接続点として乗客が急増していきました(図1)。そのため階段やホームが満杯になり、危険な状態になったのです。とくに乗車客と降車客の混在がホームを混乱させました。ホーム幅は9m。後から見れば狭かったことが分かりますが、昭和20年代に30年代を予測して規模を決めており、やむを得なかったのかもしれませんが。

このため、北側にホームを延長して乗・降を分離することが考えられました。従来のホームを乗車客専用、北側に延伸するホームは降車客専用とするものです(図2)。北側は道路用地もあり、建設は可能でした。こうすることによって、当面、朝の混乱は回避すること

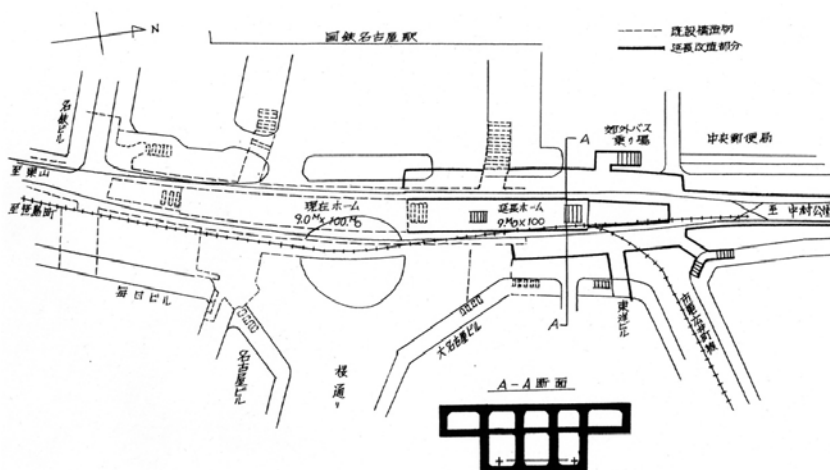


図2 改造後の名古屋駅。地下1階部分にも空間がとられている

が可能になりました。この部分は、中村公園までの完成を待たず、43年9月に供用開始されています。

(2) 駅西へのルート

中村公園への路線で難しかったのは、国鉄線、名鉄線の横断とカーブの処理でした。後者は、名古屋駅では北向きだったのが中村公園駅では南向きへと180度向きを変えるためです。大きなカーブになったのは、道路形状のため、(括弧内は線路の交角)

- ①牛島付近(50度)
- ②本陣付近(58度)
- ③中村公園付近(46度)

の3個所で、それぞれ大きく向きを変えることになります(図3)。道路幅員は25m位ですから、道路内で納めるためには急曲線を用いることになり、駅のように急曲線が難し

構想に対応するため線形が変更されました。このため半径は速度制限が必要となる200mという急曲線に。また勾配も限界の3.5パーミリ(35パーミリ)という急勾配が用いられています。工事は、国鉄区間77mは国鉄に委託され連続地中壁で、名鉄区間48mは交通局が受保護で、それぞれ施工されました。

②の本陣付近のカーブは、交差点の近くに駅を設けることと大型下水管を避けるため、西半分は民有地下を通過することになりました。曲線は、トンネル部分は半径205m、ホーム部分は半径500mとする複合曲線です。

③の中村公園付近では、ここでも下水管を避けて駅を設置するため、本陣と同じような複合曲線が用いられ、民有地下の通過になったのです。

(3) こだわったバスターミナル

前述のように、この区間には本陣駅と中村公園駅にバスターミナルが併設されました。同時に建設された星ヶ丘・藤が丘間にも各駅に設けられており、当時のバスターミナルへのこだわりが分かります。地下鉄は幹線輸送、バスはフィーダー(支線)輸送という交通計画の原則に則ったものでしょう。が、他の理由も



図3 名古屋・中村公園間の路線の概要。3個所で大きくカーブしている

ありました。一つは、当時のバス路線が都心直行型だったのを途中で短くカットするというバス経営上の問題です。いま一つは、この設置は赤字のバス事業ではなく地下鉄建設事業の枠の中で行ったことでしょう。債券発行や補助制度がそれを後押ししました。

しかし、こうして設置したバスターミナル。支線エリアの広い中村公園駅は今日でも活発に利用されていますが、狭い本陣駅はほとんど利用されておらず、明暗を分けることになりました。

3 紀行 名古屋・中村公園

… 変化しなかった街並み …

それでは改造された名古屋駅から中村公園駅に向けて、街並みを見ながら歩いてみましょう。

〈名古屋駅から〉

東山線の名古屋駅は、その後桜通線の工事でも大きく変わっています。昭和43年の改造では降車ホーム部分が新設され、乗降が分離されました。その降車ホームを見て改札口を出ます。西側の古くからあるJRへの出口を出てUターンすると、駅前の通りです。西側のビルにあったバスターミナルは、リニア中央新幹線の建設に合わせてか建替え中で、今は埋設物の調査が行われています。

北に向かうと左側に大きな高層ビルがあります。右側にもホテル等のビルが連なり、名古屋駅前の一角であることをうかがわせます。ところが少し進み、次の幹線道路(外堀町線)と交差するあたりまで行くとその影響は消えます。ここが牛島のカーブとした所で、地下



乗車専用になった旧ホーム。
かべの裏を高畑行列車が通過する



名古屋駅の北のビル群。
この道路の下を地下鉄は北に進む



牛島のガード下。西から。手前が新幹線。
むこうが東海道線等。そして地下に名鉄が通る

鉄は左に曲がってJRのガード下を通過します。手前の地下には名鉄本線が通り、複々線化の構想もありました。

ガードを過ぎるとすぐ亀島駅です。東西両端の2層部に改札口があり、中間は1層の駅です。名古屋駅に隣接する駅でありながら、付近の街並みは静かです。少し先の幹線道路(環状線)を渡ると、本陣駅が近づきます。

〈中村公園へ〉

本陣通3丁目の交差点で地下鉄は南西に向きを変えます。この60度近いカーブの交差点に駅と下水管を避けるため、線路と駅が西南の民有地内に入ることになりました。またバスの出入りを考えて、西側にバスターミナ



本陣のバスターミナル。バスは見えず人影もチラホラ



鳥居通の静かな住宅街。
地下鉄の影響はほとんど見られない

ルが造られています。ただ運行回数が少ないせいか、バスを見かけることは稀です。

西南に、幹線道路(鳥居通)を中村公園に向けて進みます。この通り沿いも、地下鉄の通りではありますが、静かな住宅街です。左に名古屋第一赤十字病院が見えてきます。その病院前に中村日赤駅があります。この駅は一層駅で、北側の出入口がビルになっており、駅務の施設が入っています。

住宅街の通りを進むと、右側に豊国神社の赤い大きな鳥居が見えてきます。地下鉄はその前の交差点の手前で左にカーブして民有地を横切ります。その交差点から南にかけて中村公園駅が造られました。5差路になっている交差点を東南に渡り、すぐ南のバスターミナルに出ます。ここは、その後地下鉄が高畑まで延長になって少し減りましたが、今でもバスの回数も多く、にぎやかです。

出入口から駅に降りると左右に改札口があります。開業時は多くの駅員が改札しており、改札口数も気になりませんでした。その後、改札の自動化とともに省力化から改札口が1つに絞られており、このような配置の駅は少なくなりました。その向こう側には、地下街がつけられましたが、今ではテナント



中村公園のバスターミナル。
こちらはバスも何台かいて活動している



中村公園駅の改札口。ここは高畑行。
この左にも改札口がある。そのむこうはシャッター街が集まらないのでしょうか、シャッター街になっています。

4 対照的な街並みの変化

昭和44年4月。星ヶ丘・藤が丘間(4.4^{km})と名古屋・中村公園間(3.5^{km})が同時に開業しました。そして両区間とも4駅が新設されましたが、この両沿線は、その後、対照的な変遷をたどることになったのです。

星ヶ丘・藤が丘間は、前回紹介したように、全く需要のないところに、車庫の引き込み線のように敷設されました。一方、名古屋・中村公園間は、名古屋駅に隣接する市電がつくった商業地の混じる高密度な住宅地に、地下鉄にふさわしい需要を期待されて計画されたのです。ところが、開業後は、前者が地下鉄型の高層の住宅街ができて大きく変わったのに対し、後者、すなわち名古屋・中村公園間は、あまり変化がなく推移することになりました。

考えてみれば、白紙の地域には新しい街並みが形成できます。しかし、すでにある住宅街—それは市電の通りでつくられたものですが—では、大きく変化することができないのです。したがって、地下鉄の需要も大きく伸びません。44年の開業時、星ヶ丘・藤が丘間の乗車人員は5千人/日でした。一方名古屋・中村公園間は15千人/日でした。しかし、その数字は50年頃には逆転し、今では前者が27千人/日なのに対し、後者は64千人/日となっているのです。

〈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『名古屋市高速度鉄道建設計画の概要』
(1966、同交通局)