

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【18】中村公園・高畑…残っていた区間

1 次の免許申請

昭和47年に3号線(鶴舞線)全線の免許を取得すると、次の免許申請をどこにするかが議論になりました。当時、名古屋の地下鉄で問題になっていたのは、1号線の名古屋と伏見の間の混雑でした。その頃出された都交審答申でも、そのバイパスとして6号線が計画されており、大方の見方はその建設でした。

しかし、国に相談すると、見方は違っていました。1号、2号、3号と進めているが、新路線よりも1号線の残区間ではないかという指摘です。たしかに1号線は、西は「八田」とされており、開業した中村公園との間に2^{キロ}ほどですが残区間がありました。この区間は47年の都交審答申では、終端部のルートを少し変え、八田から名古屋港(汐止)まで検討路線が伸びました。しかし八田駅計画との絡みもあって、計画もあまり進んでいませんでした。今回は、このような指摘もあって次期計画区間に浮上した、東山線の中村公園・高畑間を紹介したいと思います。

中村公園・八田平面図

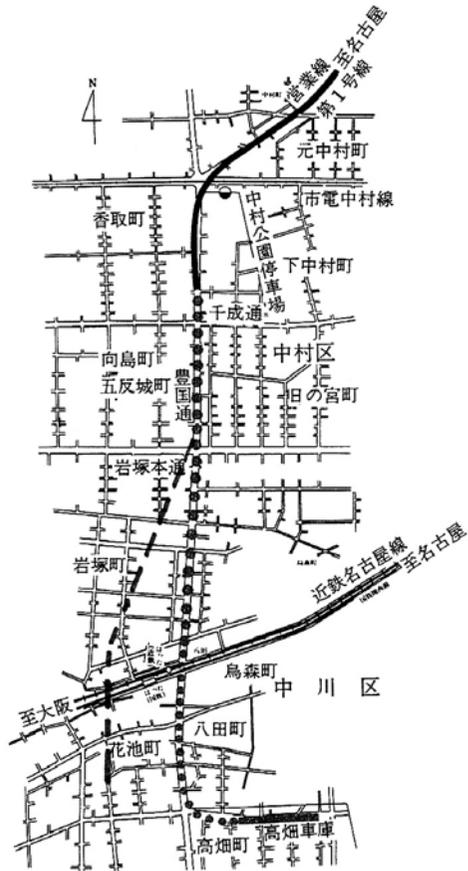


図1 昭和46年時点の1号線中村・八田間の計画 (---線は当初の計画)

2 中川区への路線

(1)建設区間の問題

中村公園からの延伸は、47年都交審答申

では一応「八田」まででしたが、着手に当たっては検討すべき課題がありました。一つは車庫の問題です。東山線はその東端の藤が丘に大きな車庫が出来ました。しかし朝の名古屋→伏見間の需要をカバーする列車の配車には、大変効率が悪かったのです。このため西側にも車両の留置場が必要とされ、その用地が八田の南東に確保されていました。車庫まで早々とルートも変更されていたのです(図1)。

いま一つは、地元の要請です。中川区は昭和30年、市域の合併で富田町が加わったため、西に大きく広がりました。このため区役所を始め公共施設を区の中央部に移すことが考えられました。その予定地が、八田のすぐ南、高畑だったのです。地元からは何度も地下鉄延伸の請願が出されていました。そして47年、その請願が採択されたのです。

これらの動きをうけて、地下鉄は八田で止めるのではなく、1駅区間延伸し、終点を「高畑」とすることになりました。高畑は地下鉄5号線構想との交差個所でした。また関西線や近鉄線で通れない南北交通のルートをつくるという意味でも効果が期待できました。

(2)八田総合駅

一方、当初の路線計画の狙いだった八田駅との接続と総合駅化はどうなったのでしょうか。元々、ここの総合駅は、「複数の鉄道の集まる駅」と定義したために総合駅になったともいえます。ところがこの結節点は各路線の到達地が同じであり、大きな乗換需要は考えられず、緊急性もありませんでした。このため地下鉄建設の時点では、将来構想として可能性だけ残すことになりました。

構想が、総合駅として駅を移動し地下鉄と接続されて完成したのは、地下鉄建設から20年以上経って、関西線と近鉄線の連続立体化が完成した時でした。今日では駅の南北の道路が貫通し、立派な駅前広場も完成しています(図2)。

3 絶行 中村公園・高畑

… 中村区から中川区へ …

さて、東山線の中村公園から高畑へと歩いて街並みを見てみましょう。中村公園までの

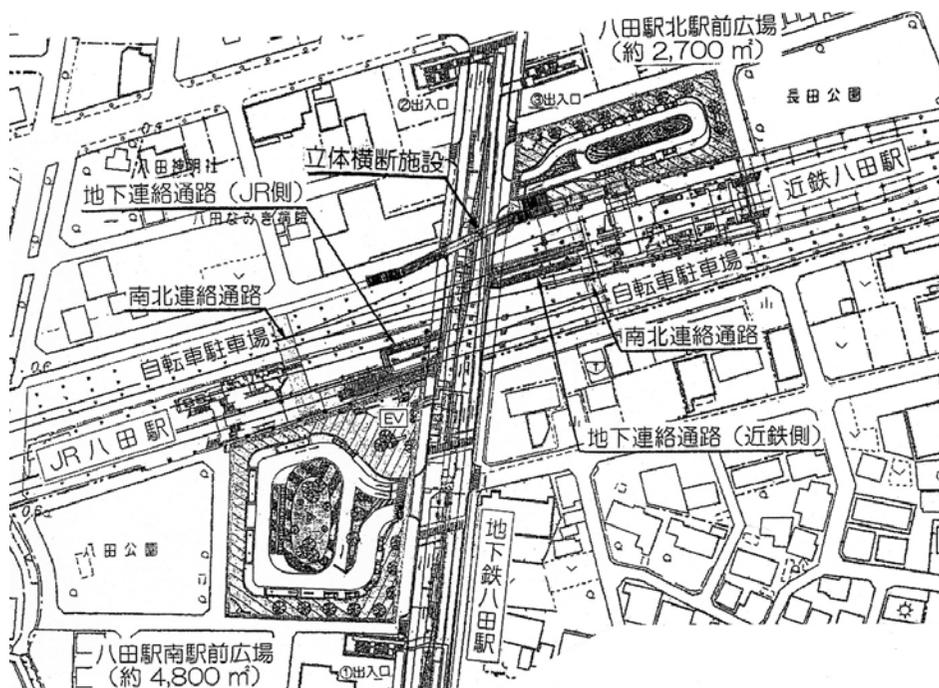


図2 完成した八田総合駅。道路の東西に駅が移設された

開業からは40年余。高畑開業からでもほぼ30年経っています。

〈中村公園駅から〉

中村公園駅の5番出口を出て、幹線道路(豊国通)を南に進みます。豊国通は豊国神社の参道として計画され、幹線道路計画になりました。が、その先の鉄道が渡れず、当時は整備が進んでいませんでした。しばらく行き、高速道路が近づくと岩塚駅です。低い土地のため、出入口には防水対策がしてあります。南に進み、2つ目の信号の道が古い街道の佐屋路で、落ち着いた街並みが見えます。

両側にビルが目立ち始めると、その先に鉄道高架線が見えます。八田駅です。JRと近鉄駅の移設による総合駅化は、平成18年に完成し、それぞれ地下鉄駅に接続する通路で結ばれました。通れなかった南北の幹線道路も通れるようになり、南と北に駅前広場もでき大きく変化することになりました。



岩塚駅付近



立派になったJR八田駅とバスターミナル

〈高畑へ〉

南に進み、2つ目の信号を左に入ると、少し先の右側に高畑車庫が見えます。高畑市場の前の東西の細長い土地に建設されています。



細長く東に伸びる高畑車庫



高畑の交差点。この周辺に区役所等が集められた。
南側にバス乗場が並んでいる

幹線道路に戻ると、東南に中川区役所が見えます。この区役所が高畑延伸の鍵になりました。すぐ高畑の交差点です。駅は交差点の下にある下水道の幹線を外して交差点の南につくられました。その前の歩道には多くのバス停が並び、高畑は市の西南部の拠点に成長しつつあります。

4 こども開発型

中村公園・高畑間の計画をした昭和40年代後半。地下鉄の計画された中川区の西北部は、区画整理が真っ只中で、道路も住宅もほとんどありませんでした。ということは、この区間も、藤が丘や平針など同じ「開発型」の地下鉄だったといえます。そしてその後、区役所を始めとする公共施設が次々に移設されたのです。今ではすっかり中川区の拠点に成長しています。

残念なのは、拠点となる高畑駅にバスターミナルがないことでしょう。地下鉄の効果が歩道上で消えているように思えます。一方、最近、八田駅にバスターミナルが出来ました。

高畑の終端効果が勝つか、八田のバスターミナル効果が勝つか。街づくりの興味ある実験が始まったようです。

5 これまでの事業概要

さて、この号までで、名古屋の地下鉄建設の半分にあたる、ほぼ30年分を紹介してきたことになります。区間も、おおよそ3分の2の60*₀程です。そこで、ここで一区切り

として、これまでの事業の経過と開業の概要を一覧にしておきたいと思います(図3)。次回以降は、最近建設された新線の6、7号線。そして4号の環状線部を、紹介していきたいと思っています。

(主な参考文献)

- ①『中村公園・高畑間工事記録』
(1982、高速度鉄道建設部)
- ②『資料集・名古屋の地下鉄建設』
(1986、名古屋市交通局)

| 路線No. | 事業の免許 | | | | 実施の認可 | | | | 運輸の開始 | | 当連載 |
|-----------|-----------|------|-------|-----------|------------------|------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | 区間 | 営業キロ | 申請年月 | 免許年月 | 区間 | 建設キロ | 申請年月 | 認可年月 | 営業キロ | 開業年月 | |
| ① | 名古屋・池下 | 6.0 | 24.2 | 25.1 | 名古屋・笹島 | 0.5 | 30.1 | 30.4 | 2.4 | 32.11 | ③ |
| | | | | | 笹島・栄町 | 2.2 | 29.7 | 29.8 | | | |
| | | | | | 栄町・池下 | 3.4 | 32.10 | 33.2 | 3.6 | 35.6 | ④ |
| | 池下・東山公園 | 2.5 | 35.11 | 35.12 | 池下・本山 | 1.8 | 36.1 | 36.5 | 2.5 | 38.4 | ⑤ |
| | | | | | 本山・東山公園 | 0.8 | 36.6 | 36.12 | | | |
| | 東山公園・星ヶ丘 | 1.1 | 38.2 | 38.10 | 東山公園・星ヶ丘 | 1.2 | 39.11 | 40.4 | 1.1 | 42.3 | ⑥ |
| | 星ヶ丘・藤が丘 | 4.4 | 41.4 | 41.6 | 星ヶ丘・一社 | 1.1 | 41.7 | 42.5 | 4.4 | 44.4 | |
| | | | | | 一社・藤が丘 | 3.3 | 42.5 | 43.2 | | | |
| | 名古屋・中村公園 | 3.5 | 41.4 | 41.6 | 名古屋・中村公園 | 3.8 | 41.7 | 42.5 | 3.5 | 44.4 | ⑦ |
| | 中村公園・高畑 | 3.1 | 49.8 | 51.12 | 中村公園・高畑 | 3.0 | 52.11 | 53.7 | 3.1 | 57.9 | ⑧ |
| ② | 市役所・金山 | 4.3 | 24.2 | 25.1 | 市役所・上前津 <栄町~> | 3.0 | 37.12 | 38.9 | 1.3 | 40.10 | ⑨ |
| | | | | | 上前津・金山 | | | | | | |
| | 金山・名古屋港 | 6.0 | 42.5 | 42.9 | 金山・日比野 | 1.6 | 44.2 | 44.8 | 6.0 | 46.3 | ⑩ |
| | | | | | 日比野・名古屋港 | 4.5 | 43.8 | 44.2 | | | |
| 市役所・大曽根 | 4.6 | 42.7 | 43.9 | 市役所・大曽根 | 4.6 | 44.3 | 44.10 | 4.6 | 46.12 | ⑪ | |
| ③ | 上前津・八事 | 6.3 | 44.12 | 取下げ | — | — | — | — | — | — | — |
| | 上小田井・八事 | 14.5 | 47.2 | 47.5 | 伏見・八事 | 8.4 | 47.9 | 48.2 | 8.0 | 52.3 | ⑬ |
| | | | | | 浄心・伏見 | 2.9 | 51.9 | 52.7 | 2.9 | 56.11 | ⑭ |
| | | | | | 上小田井・浄心 | 4.2 | 53.4 | 55.1 | 2.7 | 59.9 | ⑮ |
| | | | | | <~庄内緑地公園> | — | — | — | 1.1 | H 5.8 | — |
| | 八事・拳母<名鉄> | 20.4 | ? | T 15.10 | 八事・拳母 | ? | 3.3 | 7.12 | — | — | — |
| 八事・赤池<譲受> | 5.6 | 47.3 | 47.5 | 八事・赤池<変更> | 5.7 | 49.3 | 50.1 | 5.4 | 53.10 | ⑯ | |
| ④ | 金山・新瑞橋 | 5.7 | 43.11 | 46.4 | 金山・新瑞橋 | 5.6 | 46.5 | 46.9 | 5.7 | 49.3 | ⑰ |

* 1 : 年月は運輸の事業のもの(別途、道路内の許認可がある) * 2 : 実施の認可は「工事施行認可」のこと。土木事業の年月。(文献②)

* 3 : 右欄の連載の回数の中で、①、②、⑧、⑬は路線全体の説明のため欠けています

図3 名古屋の地下鉄建設の経過(前半)