

# 地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

## 【24】地下鉄がつくった街…大都市・名古屋

### 1 地下鉄で変わった街

2年かけて、名古屋の地下鉄93kmの建設を振り返り、その沿線の街並みを回りました。60年近くに及んだ地下鉄建設は、なごやの街をどう変えたのでしょうか。

一般的には、「地下鉄が出来れば、街は賑やかになり、発展する」と思いがちです。事実、このために、いろいろな所で地下鉄の誘致合戦が繰り広げられてきたとも云えるのです。

ところが、今回歩いてきた沿線の街並みは、多くのところでこの期待を裏切ることになりました。街は停滞し、それまで賑やかだった街が沈黙してしまっただころもあるのです。それはなぜだったのでしょうか。

今回は、最終回として、地下鉄建設は名古屋の街をどう変えてきたかを考えてみたいと思います。

### 2 街の変化

#### (1) 路面電車から地下鉄へ

名古屋の地下鉄建設の最盛期は昭和40年代だったと考えられます。それは、名古屋の交通体系が路面電車から地下鉄へとシフトしていく時期でした。

名古屋の路面電車の廃止のきっかけは、地下鉄建設の促進を答申した、昭和36年の都市交通審議会答申です。そして30年代末には交通局も市電廃止へと舵を切ったのです(図1)。始めは地下鉄建設のために代替バス

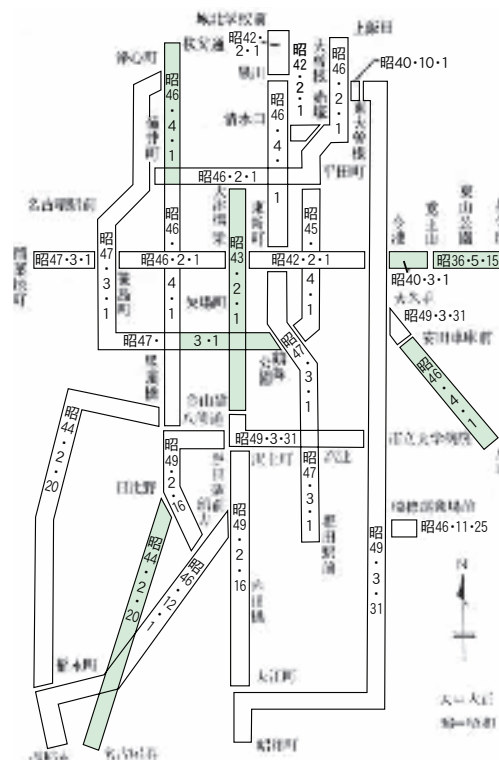


図1 昭和30年代後半から40年にかけて廃止された市電路線。着色部は地下鉄建設で撤去(文献①)

を走らせていた覚王山・星ヶ丘間です。ここで流れが出来ました。以降、日比野・名古屋港間など地下鉄建設と路面電車廃止とが引き換えにされることもありましたが、当時は、地下鉄は路面電車より優れたものであるという理解が一般的でした。そのため、市電がつくる街と地下鉄がつくる街のちがいに気が付く人は少なかったのです。

しかし、自動車のつくる街と鉄道がつくる街が違うように、路面電車がつくる街と地下鉄がつくる街も違うのです。路面電車は、①地上を、②ゆっくり走り、③停留所も短い間隔です。それに対して地下鉄は、①地下を、②高速度で、③駅間もとばします。したがって、地域への影響は、路面電車は細い連続した「線」として現れ、地下鉄は断続した大きな「円」で現われます。また都市としてみると、路面電車がゆっくり走って地域の拠点をつくるのに対して、地下鉄は高速に周辺と都心をつ結び都心を大きくするのです。そこには、おのずから違う街ができることになりました。

## (2) 駅利用者の推移

地下鉄がつくった街を、データで見えてみましょう。完成後の年月が様々で、性格も様々ではないため比較は難しいのですが、推移の分かるデータとして地下鉄駅の利用者数があります。地下鉄開業後、交通局は1、2年毎に、秋に乗車人員の調査をしており、その推移は、各駅の、そして周辺の街の賑わいのバロメーターになりそうです。

利用者数をみると、多い駅は、名古屋、栄が開業以来ダントツで、1、2位をしめます。続くのが、金山と伏見で、総合駅開業後金山が3位になっています。

全体の推移では、大きく3つのパターンに分かれるようです(図2)。1つ目は都心グループです。全体に大きく伸びました。2つ目は、都心をとりまく周辺部の駅です。ここは最初は増加しますが、最近では減少傾向で、開業後と大きく変わっていません。3つ目は、その外側、開発型として建設された区間で

す。ここは大きく伸びて、周辺部を上回るほどになりました。最近の1日の乗車人員で見ると、1つ目の都心が2万人、2つ目の周辺部が5千人。そして開発型は1万人、というくらいでしょうか。

これらから分かることは、地下鉄が地域を変える力の有無です。都心部はビジネス街ですから効率性で街は更新されていきます。しかし、その周辺の住・商地域にはそのような力はなく、徐々に、それも商店がマンションに変わるような形で動きます。一方新たな開発地では、地下鉄計画による地価の上昇もあって、いきなり中高層のマンションが連担することになります。それに伴って商店もでき、よい循環がうまれる…と。こうみると利用者の推移もおおよそ説明できそうです。

## (3) 地下鉄が変えた街

地下鉄の特徴は、①大量に、②高速度に、③地下を通して、人を運ぶことです。その働きによって、効率よく人を都心へと運びます。そして従来よりも一回り大きな、効率の良い都心ができ、一方では周辺の市街地も広がります。いわば、地下鉄建設とは、都心を強化し、広い都市圏をつくるための都市の外科手術だったといえるかもしれません。その中で、市電がつくった街は残念ながら取り残されることになったのです。

昭和30年代から平成20年代にかけての60年間は、名古屋が地下鉄建設によって立派な

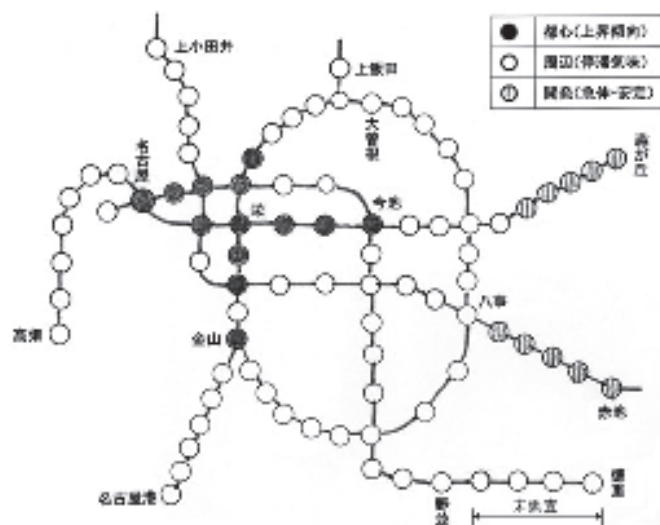


図2 地下鉄駅の乗車人員の推移からみた3つのパターン

都心を持つ「大都市」へと脱皮する時代だったのでないでしょうか。

### 3 総行 伸びた街・伸びなかった街

… 名古屋、築地口、藤が丘 …

地下鉄の建設によって、街は3つのパターンに分けられました。①都心の発展、②周辺の停滞、そして③開発地域の急伸です。今回は、それらの3つの場所を訪ねてみたいと思います(図3)。

(単位:人)

駅 (開業)	名古屋 (S32)	築地口 (S46)	藤が丘 (S44)
S35年	25,896	—	—
S45年	94,196	—	2,574
S55年	154,770	7,631	19,057
H2年	184,750	6,858	23,129
H12年	168,440	6,445	27,255
H22年	160,001	5,246	28,554

\*名古屋市交通局調査

図3 訪ねた三つの駅の乗車人員(10年毎に抜粋)

#### 〈名古屋〉

名古屋(駅)は、名古屋の地下鉄の原点です。多くの郊外鉄道が集中し、地下鉄はその客を都市内に分配するパイプとして建設されました。そして名古屋駅はその結節点として大きく成長することになりました。

その顔である駅前(東)は、JR名古屋駅のリニューアルをきっかけにさらに一回り大きくなりました。桜通線の建設は市街への交通インフラを太くし、高層ビル街を支えることになっています。地下鉄を出て地上に上がっ



大きく変わるキッカケになったJR駅ビルを望む



駅前通の風景。市電の世界ではなくなった

て駅前を眺めると、そこには、市電の輸送力では考えられない都心の姿がありました。

#### 〈築地口〉

名古屋港は名古屋の経済の要として期待され、早い時期に、都心と直結する地下鉄が建設されました。築地口駅は、市電が交差する港域の玄関口として、都市計画でも商業業務地区に指定され、その発展が期待されたところでした。

しかし、皮肉にもその頃から港灣はコンテナ化が進みました。街に船員の姿は消え、港も遠くに移っていきました。一方、地下鉄で都心と直結したために商業機能が都心に吸い



港の玄関口が期待された築地口交差点



セイラーの通りも、地域の商店街に変わっている



取られ、倉庫などの跡地は住宅へと変わってゆくことになったのです。地下鉄を降りて交差点に立つと、「セイラー」の街が空しく、周辺に住む人たちによって街は支えられているのが分かります。

#### 〈藤が丘〉

藤が丘方面への地下鉄の建設のきっかけは東山線の車庫の誘致にありました。付近は当時は全く手つかずの丘陵地といってよく、地下鉄は開業当初は、「砂漠の中」の「万里の長城」と揶揄されました。

開発型の中でも藤が丘が特に成長を遂げたのは、開業と同時に駅前に大きな公団住宅を開設したこと、名鉄のバスターミナル用地を確保したことでしょう。それが今日の発展の基になっているのです。さらに幸運だったの



右手に車庫引込線。正面は御岳に向かって止っている

は、藤が丘は終点駅のまま、他線とは乗換駅になったことです。直通した赤池駅（利用者数は赤池の方が多い）とは対照的に発展することになりました。

## 4 建設の後のまちづくり

地下鉄は、建設したらそれで終わりというものではありません。むしろ開業後の努力によって、乗車人員も大きく変わる可能性があるのです。しかしこの連載で廻った地下鉄周辺の街は、施設の改善はあるものの、街づくりは地域に任されて、放置されているような所が目につきました。

地下鉄は利益のために建設したわけではありません。都市をつくり、街をつくるために建設したのです。とすれば、建設後の街が放置されているのは残念と言わざるを得ません。

名古屋の地下鉄は、環状線もでき、成熟期に入ったと考えられます。いまこそ、事業者も行政も地下鉄を生かすまちづくりについて、改めて考えてみる時なのではないでしょうか。

〈完〉

〈主な参考文献〉

①中日新聞本社社会部編『名古屋市電物語』  
(1974、中日新聞本社)

②交通局広報広聴課編「バス・地下鉄」  
(2009、名古屋市交通局)



藤が丘駅前。ここも40年の歴史ができた。  
右手は当初からの公団住宅



郊外の大学へのアクセスになる  
バスターミナルと「リニモ」駅

### 連載を終えて

2年間、名古屋の地下鉄建設を追って、名古屋の街を歩きました。そして、変化していない街にイライラし続けました。しかし、それが「大都市」をつくるためだったと読んだときに、この連載は方向を持つことが出来ました。名古屋の地下鉄が、さらに都市の形成に生きていくことを願って、筆をおきます。 池田 誠一

〈次回からは、「なごやの博覧会」(仮)の予定です〉