

# 地下鉄が変えた街

—なごや地下鉄建設の物語—



池田 誠一

## 【2】東山線…対立した二つの主張

### 1 戦後の地下鉄計画

戦争で断念された名古屋の地下鉄計画。その立ち直りは早く、終戦の年、昭和20年の11月には再び調査に取り掛かりました。そして、年末にはタタキ台の4路線43.2kmの路線網の

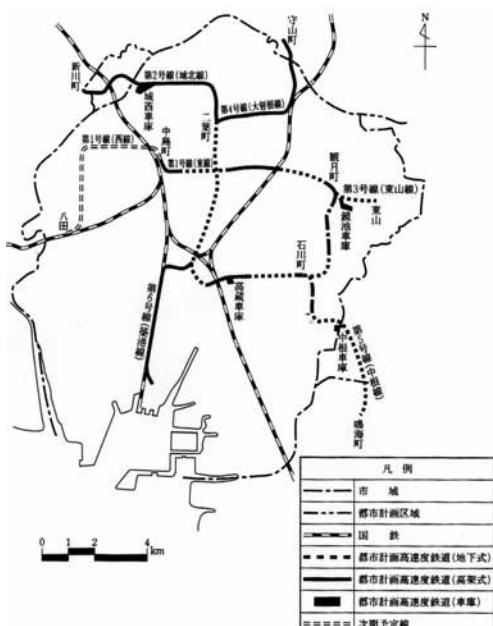


図1 昭和22年に決まった路線網。東山線は始めは「第1号線(東山線)」とされ終点は田代町だった

素案ができています。

21年初に出された「戦災復興計画の基本」の中にも、「復旧」ではなく「復興」である証として、東西・南北の二本の高速度鉄道の建設が明記されました。すぐ関係機関との調整や現地での測量が行なわれ、7月には国の調査も始まりました。9月には、東京の例に倣い国の戦災復興院次長を会長とする、中央省庁の参加した高速度鉄道協議会がつくられています。そして、その路線網が決まったのは翌22年10月です(図1)。計画が順調に進んだだけに、このような進捗からは、だれもが、あと2、3年で着工…と思えたでしょう。

ところが、現実に着工にこぎつけたのは昭和29年8月でした。この間の、7年近い年には、いったい何があったのでしょうか。今回は、順調に滑り出したはずの最初の地下鉄計画が突き当たった、いくつかの問題を考えてみたいと思います。

### 2 鉄道の根本計画

#### (1)規格の決定

昭和22年10月に決定された路線網は、戦前のものと比べると二つの大きな特徴がありま

地下鉄の準拠法規く当時・原則>

	主な通路	主な例	原則	準拠法規	主務官庁
A	専用敷地	郊外鉄道	→	地方鉄道法	運輸省
B	道路(含地下)	路面電車	→	軌道法	建設省・運輸省 共管

\*なお、国鉄は国有鉄道法になる

図2 地下鉄に関連する事業法規。  
名古屋はAの地方鉄道法になったが…(次回に詳しく)

した。一つは路線網には高架と地下の区分が考えられていたことです。いま一つは近郊鉄道との直通です。いくつかの地点で名鉄、近鉄との直通運転が考えられていました。

鉄道新線の建設では、その規格をどうするかが大きな問題になります。ところが直通運転ということになると、概ね決まってしまいます。従って、規格は、名鉄、近鉄と合わせ、

軌間 1,067ミリ(狭軌)

動力 架線 直流1,500ボル

とされたのです。

また地下鉄事業では、その準拠する法律も問題です。当時は、専用敷地を走る鉄道の「地方鉄道法」と、道路内を走る鉄道の「軌道法」があり、東京は前者、大阪は後者に基づいていました(図2)。ところがこの問題も、当初一期計画としていた名古屋・田代間(7.0km)と市役所裏・金山間(4.4km)では、戦災復興の区画整理で大半の区間に専用敷地が確保されました。私鉄との直通運転も考えられており、地方鉄道法の適用が順当だったのです。

他社との直通計画も順調に進みました。

- ・22年8月：名鉄、近鉄と規格合意
- ・23年5月：国鉄ホーム使用の承諾
- ・23年10月：相互乗り入れ方式の決定
- ・24年2月：連絡運輸協定締結、と。

そして議会の賛成を得て、24年2月、事業の免許が申請されました。

## (2) ドッジラインと朝鮮戦争

全国の戦災復興事業にとって成否の曲がり角になったのが、24年3月に始まったドッジラインによる超緊縮財政でした。新規の公共事業はほとんど可能性がなくなったのです。突然、暗い24年になりました。地下鉄事業も、かすかに失業対策事業としての可能性が模索

されるほどでした。

そんな中で、秋になって、免許の件が動き始めました。年初には公聴会が開かれ、賛否はありましたが、昭和25年1月31日、一期計画区間の免許が与えられたのです。しかしその年の6月、

朝鮮戦争が始まりました。そのため資材や物価が高騰してしまい、実施計画を作ろうにも、資金計画のメドが立たなくなってしまったのです。再び、そしてもっと長い、先の見えない期間が訪れました。

資金計画に光が見えたのは、免許後2年以上たった28年5月頃です。大阪の地下鉄工事の竣工による起債枠が出来た時でした。事業化は一気に進み始める…ハズでした。

## (3) 計画の全面変更

ところが、事業の具体化とともに、大きな問題が浮かび上がっていました。25年の公聴会の時、高架計画への反対の意見が出されました。その時は少数派だったのですが、徐々に世論を巻き込んでいきました。当時、緊急整備区間(以降、1期区間)とされた名古屋駅・栄町間のうち、名古屋駅から堀川を越えるまでは高架でした。それ以後も当面、掘割とされていたのです。建設費節減のためです。

その後、掘割計画の方は見直されました。当局はあくまで高架を推進しようとした。しかし、高架反対の動きは経済界も加わり、「百年の大計」を掲げて広がりを見せました。次第にマスコミが乗り、議会を動かしました。そして28年5月の議会で、白紙で検討しなおすことになってしまったのです。

6月から8月にかけて、他都市、権威者、私鉄関係の各意見が聴かれましたが、権威者以外は地下案を推しました。期待していた民間からの資金も断られ、ルート上の名鉄ビル計画の協力も協議が打ち切られてしまいました。暗礁に乗り上げた計画に、決定的だったのは、9月19日の国鉄からの零番ホームの使用の「おことわり」でした。これで議会の意は固まり、22日、地下案に決定したのです。

地下案では他社との直通運転はできません。このため架線式をやめて経済的な第3軌条式に、軌間も狭軌をやめて広軌(標準軌)となりました。直通運転は否定されたのです。経営形態も市有市営に決まり、28年12月、起業目論見書の変更を申請しました。ようやく名古屋地下鉄の基本計画が定まることになったのです。

### 3 総合 名古屋駅

…衝突した高架・地下の現場…

それでは、名古屋最初の地下鉄計画で、大きな問題になった、名古屋駅の高架・地下の問題を現地で見てみましょう。

#### 〈高架の計画〉

まず高架案です。JR名古屋駅の改札を入り、1番ホームに行きます。この広いホームは当時未使用で、零番ホームと呼ばされました。戦後の地下鉄委員会の席上、国鉄委員からこの場所を使用してはどうかという意見が出て、市側が飛びついたのです。23年には正式な承諾を得ていましたが、28年になって急に撤回されたのです。市がここにこだわったのは、北側で名鉄と直通運転できること(栄生付近)と、国鉄線の上を越して西側、中村方面への延伸が可能したことでした。

ホームの南端に行くと、東側には名鉄デパート等のビルが見えます。高速度鉄道はカープしてその建物の裏を通り、東側の錦通に出る予定でした(図3)。JRの広小路口から外に出ると、その右手が線路の通過予定ルートです。この辺りに他鉄道との総合的な乗換施設がつくられる計画だったのです。

名鉄デパートの北側を通り、駅前の通りを渡って右に進み、錦通に出ます。少し東に行って振り返ると、正面は名鉄・近鉄のビル群です。高速度鉄道はその中を通る計画だったのです。



国鉄零番ホームの位置。  
今は広い1番ホームとして使用されている



零番ホームの位置から。  
左をみると名鉄のビル群がつづいている



錦通からみた名鉄のビル群。  
正面は名鉄、その右に細く近鉄ビルができた

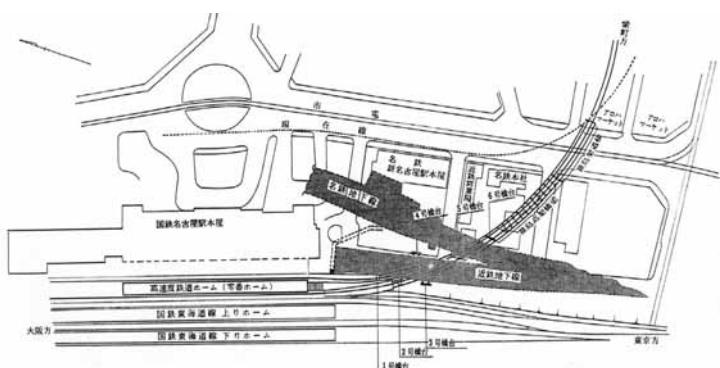


図3 国鉄零番ホームを使った高架の鉄道計画。  
現在の名鉄本社とグランドホテルの建物がかかっている

### 〈地下の問題〉

さて、今度は逆行して地下のルートを辿ってみましょう。目を右に向けると白い三井のビルです。地下鉄はこのビルの先端、ギリギリの所を半径125メートルという特別設計の急曲線で通り抜け、名鉄デパートの東に出ています。

三井ビルの前の出入口から下に降りると地下街です。日本初という地下街「サンロード」は、地下鉄のカーブの上で曲っています。この地下街は高架下の商店街を逆転したもので



右側の三井ビルをギリギリに避けて、  
地下鉄は駅前の通りに入った



今も活気をみせる地下街「サンロード」。  
左のカーブが地下鉄の2階部分であることを示している



名鉄との乗換えの通路。  
ここを大量の乗換え客が通過する

はなく、元々独自に計画されたものを、地下鉄計画と調整して鉄道の上に建設したものです。

右に進み、少し広くなった名鉄との乗換え部分に行くと、宝くじの売り場があります。すぐ隣の地下通路は名鉄のビルで地下街がビルと接しているのが分かります。この周りの空間は、地下鉄桜通線の建設のときに拡張されました。昔は名鉄との乗換えで改札制限されるなど、ごった返した場所でした。この混雑を避けるために、市は当初、名鉄との直通運転を考えたのです。もうそのことを覚えている人もいなくなりました。

## 4 地下鉄のコンセプト

名古屋の最初の地下鉄計画は、土壇場で高架から地下へと大きく舵を切ることになりました。実はこの対立は地下鉄に対するコンセプトの対立だったのです。一方は、地下鉄は都市圏交通の一端を担うものと考えます。従って近郊鉄道と同様に高架もあれば地下もあり、直通運転が望ましいとするものです。もう一方は、地下鉄は都市内交通を担うシンボルと考えます。従って都市の施設として将来に恥じないものにしたいのです。専門家は前者を、市民は後者を選択するのかもしれません。

この逆転劇には裏話があります。実は戦災復興の責任者として高架案を強く主張していた田渕助役が、この間、海外出張に出させていたのです。本人には気の進まない市長代理の出張でしたが、この間に逆転劇は一気に進むことになりました。

しかし、当時の世論はもう「地下化」の大きなうねりの中にありました。状況は、氏が主張した都市圏交通論は通じない所まで拡大していました。

### 〈主な参考文献〉

- ①計画課『名古屋市高速度鉄道建設史』  
(1959、名古屋市交通局)
- ②市計画局他『名古屋都市計画史』  
(1999、名古屋都市センター)
- ③名古屋技術クラブ編『田渕日記(昭和28年)』  
(1989、自費)
- ④安藤実祥『建設部の源流をたどる』(1985、自費)