

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【14】伏見・八事…大都市標準の地下鉄

1 オイルショック

昭和47年5月、名古屋市は3号線上小田井・赤池間の免許を取得しました。1期の建設は、当初は上前津・八事間としていましたが、名古屋駅からの連絡と車庫問題を考慮して伏見・赤池間に延長されました。しかし八事以东は区画整理事業との調整が遅れていたため、当面八事までとしました。そして引き続き赤池まで工事を行って、車庫を確保し、さらには上小田井まで全線の完成を急ぐことになりました(図1)。

ところが48年10月、第4次中東戦争が始まりました。5月に着手したばかりの地下鉄工事は、その後のオイルショックの激変に巻き込まれることになったのです。空前の資材不足が襲い、物価が上昇しました。他の大型プロジェクトが中断に追い込まれる中で、苦勞して工事は続行されました。しかしそれま

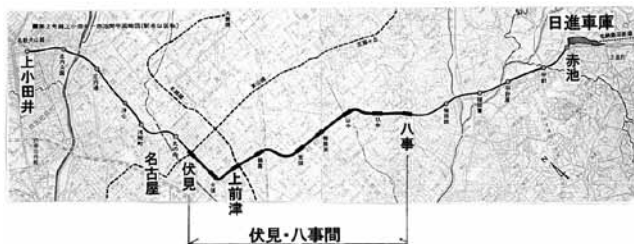


図1 鶴舞線全線と伏見・八事間(小さい駅名は仮称のもの)

で高度成長が続いており、列島改造による地価の上昇や公害問題も加わって、当時は「街」も「人」も大きく変わろうとしていたのです。今回は、このような激変の時代に始まった3号線(鶴舞線)伏見・八事間の建設を追ってみたいと思います。

2 大都市の地下鉄建設

(1) 都心部の地下鉄工事

名古屋の地下鉄工事はしばらく周辺部の工事が続いていました。都心部からの工事は約10年ぶりです。これまでは専用敷地が確保されるなど、恵まれた条件での工事でしたが、戻ってきた都心は、地下鉄が走り、高層ビルが建設されるなどそれまでとは大きく条件が変わっていました。

地下鉄工事では、防護工事、接近工事、そして同調工事などが課題になります。防護工事とは鉄道や重要な埋設物を受けながらの工事、接近工事とは近接する商業地や高層ビルに影響を与えないような工事です。同調工事は地下鉄工事に合わせて同時期に行われる工事で、その調整が大変です。都心部ではそれらの工事が急増したのです。たとえば伏見か

ら上前津の間には地下鉄の東山線、名城線が通っていました。それを受けながらの工事で、上前津では既に造ってあった構造物を大型の地下鉄用に造り直す必要がありました。また伏見や西大須等では、ビルや民有地ギリギリの接近工事になり、さらに伏見から大須には共同溝が地下鉄の上や内部に同時施工で建設されることになりました。

防護工事、接近工事、同調工事。それらのためのトンネルの深度化と、名古屋の地下鉄も工期が長くなり、オイルショックも加わって建設費も膨れ上がりました。一気に大都市型の地下鉄工事になったのです(図2)。また物価スライド制が定着したのもこの時でした。

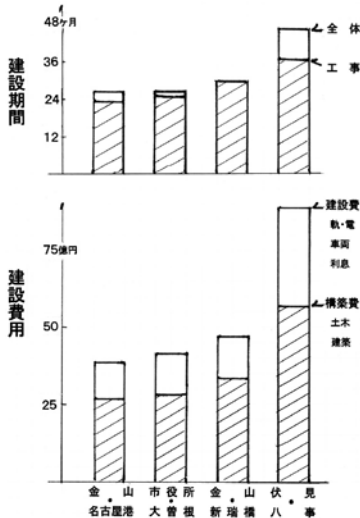


図2 増大した工期と工費。
斜線の部分が、土木建築工事分(工費は*100当り)

(2) 厳しかった反対訴訟

昭和40年代は、環境意識が高まった時代で、路線や工法の選択にも、環境問題が大きく影響することになりました。それが顕在化し訴訟にまでなったのは、川名駅からいりなか(杵中)駅に向かうシールド区間です。

もともとこの区間は、36年の都交審答申で山中交差点の南側の民有地を通るよう計画され、都市計画決定されていました。しかしそうすると途中の川名駅が民有地に入るため、直進して北側の丘陵地の民有地下をシールド



図3 川名・いりなか間の都市計画決定ルートと計画ルート。
前者は昭和36年のもの

工法で迂回するよう変更されたのです(図3)。ところが、その民有地の人たちから工事のストップがかかりました。

まず議会に陳情書、請願書が出され、工事は着手待ちになりました。その後住民の理解を得て道路部分の工事にかかりましたが、都市計画決定のルートの変更に対して事業認定の取り消しの行政訴訟になり、工事は暗礁に乗り上げました。そこで市は権利取得裁決申請や明渡し申立て申請を行い、その裁決を得てシールド工事に入ったのです。ところが反対は続き、土地収用裁決の執行停止の申請が出され、あわや行政代執行という事態になりました。そこで反対住民から公害関係、井戸補償、用地補償の3項目の申し入れ書が出され、ようやく条件闘争になったのです。住民団体と当局は幾度となく交渉を重ねました。最後は当局のトップが5時間に亘る単独交渉をして解決したといえます。工事は、当初の遅れのほか、6ヶ月、4ヶ月と中断しましたが、なんとか開業には間に合わせる事が出来ました。

(3) 仮車庫と車両搬入口

この路線には、前回紹介したように、東端の日進町に車庫が計画されました。しかし東側から着工しようにも沿線の区画整理との調整が遅れ、とくに赤池はまだ区画整理の検討段階でした。

そこで部分開業やむなしと、工事に時間のかかる伏見・八事間から着工することになりました。そのため、赤池までの工事の遅れを想定して八事に仮車庫を造ることにしました。車両の解体検査が必要とならない1年半以内は仮設の検査施設で処理することを考えて先



図4 道路から吊り下げて搬入される鶴舞線車両。
36両が入られた(名古屋市交通局提供)

行開業することとしたのです。

同時に、車両の搬入場所を確保する必要がありました。検討の結果、道路拡幅後で幅員に余裕があり勾配が緩やかな御器所駅の西側が選ばれ、珍しい地下鉄車両の吊り下げ搬入になりました(図4)。そして伏見・八事間は、52年3月の開業となったのです。

3 総行 伏見から八事へ

… 難工事の試練 …

それでは、8*。余と少し長くなりますが、3号線の伏見から八事へと歩いてみましょう。
(都心・伏見から)

地下鉄の伏見駅の北改札を通過して西北の10番出口を出ます。Uターンすると南は広い国道19号と錦通りの交差点です。伏見は地下鉄が出来て大きなビジネス街に変身しました。鶴舞線は、東山線、さらには共同溝の下になって深くなり、隣接する高層ビルとの同時建設もあって難工事になりました。

錦通、広小路通を渡り、南に進みます。御園座の横を通り、左手に白川公園を見ます。国道や公園の用地は戦争中に防空空地等で確



地下鉄東山線と交差する錦通交差点。
左の高層ビルは同時期の建設になった



大須観音駅付近。
地下鉄出入口は自転車が歩道を埋めている



新堀川の記念橋。
外側だけ、旧状のアーチ形にもどされている

保されたものです。百米道路の若宮大通を抜けると大須観音の駅です。地下鉄の出入口は自転車の列に隠れそうです。地下鉄はこの先で左に急角度に曲がります。道路内に収めるため、まず右にカーブし次に左へ、民有地にギリギリまで接近して半径160mという急曲線が使われました。曲がると大須です。

左に大須観音の商店街を見て東に進むと上前津駅になります。交差点の東が大きく下っており、その下りかけの地下に名城線が通り、鶴舞線はその下です。坂を下ると新堀川で、ここには明治43年に鶴舞公園で開かれた「関西府県連合共進会」を記念する記念橋が架けられています。地下鉄は、この橋を迂回する用地がなく一時撤去し仮橋を架けて工をしました。そのまま進むと鶴舞駅です。この駅は、広い交差点の西側の商店街と東側のJR駅、鶴舞公園に対応できるよう長い駅になってしまいました。

〈周辺・八事へ〉

線路は公園の噴水塔を過ぎて右にカーブし、シールド工法に変わります。公園、学校、住宅の下を通り、1*。程南の幹線道路山王線に抜けます。広い道を台地に上る途中に荒畑駅があります。そしてその向こうの台地上の平



地下鉄はJRのガードの下をぬけて、鶴舞公園の噴水塔の右に。地下鉄工事で噴水は修理された



問題となった川名山付近の傾斜地

坦区間に車両搬入口が造られました。東に進むと御器所駅です。この交差点には東西方向に交差点改良計画があったため、駅は交差点の東に少し離れて設置されることになりました。この道路は都市高速道路も計画されましたが、それも中断されたままです。

東に進むと台地を下って山崎川になります。この先の交差点の向こうに川名駅が造られました。正面の丘陵地が訴訟になった地域です。シールドの発進した山中交差点を右に曲がり、国道をシールド通過区間を左に見ながら進みます。左側は丘陵が迫り、ガケの補強等の対策が要請されました。枡中の手前で道がY字に別れますがその東がシールドの到達点で、すぐ「いりなか」駅です。枡中交差点の東北には小さなバスターミナルが造られましたが、地下鉄延伸とともに利用が減り、今ではマンションに変わっています。

駅を過ぎると右に隼人池を見ます。緩やかに上ると、今度は左に興正寺が、右は八勝館になります。その辺りから向こうが八事駅です。24.54メートル幅の道路に中規模の駅を造ることは大変でした。両側の民有地との間はギリギリで、土留めは連続地中壁が採用されています。



枡中交差点。

正面のビルは、当初はバスターミナルになっていた



八事駅付近のゆるやかな上り坂。
民有地との接近が問題だった

4 輸送力の可能性

名古屋の地下鉄は、需要量や経済性等から、他の都市と比べると少し小型の車両が採用されてきました。ところがこの鶴舞線からは、名鉄と合わせることもあって、私鉄の標準的な車両となりました。従って車両の大きさは、

- ・幅 : 2.55メートル → 2.75メートル
- ・長さ : 15.0メートル → 19.5メートル

と一回り大きくなりました。

また、最大組成数も、

- ・最大 : 6両 → 8両

と増え、ホームは長くなり、輸送力としては倍近くなりました。東山線や名城線の輸送力が心配になる中で、この路線は余裕です。

鶴舞線は現在では、北は犬山から南は豊田市まで直通運転される長大路線です。その沿線にはまだまだ開発の可能性があり、飽和しかけた市域内だけを走る路線と比べて、それは大きな魅力です。伏見・八事間の建設は、苦労しつつもその第一歩を築くことになりました。

〈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『伏見・八事間工事記録』（1977、交通局高速度鉄道建設部）