

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【10】金山・名古屋港…都心と港をむすぶ

1 浸水地帯へ

南北線の金山までの工事と並行して、次の名古屋港までの計画が始まりました。昭和40年代の初めは、名古屋の地下鉄建設が最盛期に入る時で、建設ピッチを年3*から年5*にアップしたり、とにかく地下鉄の建設が急がれた時代でした。

しかし、緊急に整備が必要とされた名古屋港までの区間にもいくつもの課題がありました。とくに、この区間の多くは34年の伊勢湾台風の長期浸水区域だったのです。36年の都交審答申では、このこともあってか、戦後の路線網計画を引き継ぎ、金山以南は国鉄の臨港線ルートを高架で進むよう計画されていました(図1)。ところがこのルートには、地下から高架上がる区間がありません。また30年代後半に東海道新幹線が高架で建設されており、高架線での建設は難しく

なっていたのです。

このため港への幹線道路である江川線に移して、地下線にすることが考えられました。その裏には路面電車の廃止という問題が絡んでいたのかもしれませんが、そのためには当然浸水対策が要請されたのです。今回はこのような第2号線の金山・名古屋港間を追ってみたいと思います。

2 海の玄関?名古屋港へ

(1)地下線化の問題

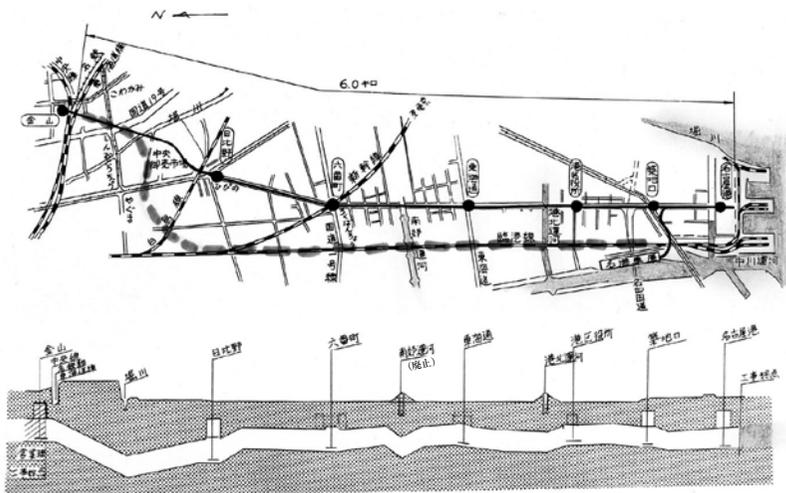


図1 金山・名古屋港間の計画図(S42)。破線ルートは当初計画ルート

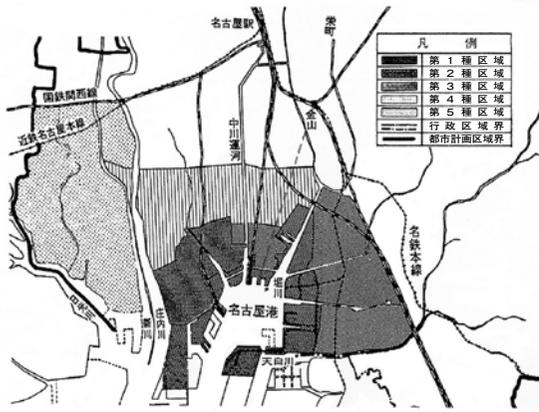


図2 伊勢湾台風後に設定された災害危険区域(S40頃)

地下鉄が幹線道路江川線を通るには、いくつかの課題がありました。一つは、金山から日比野までの間の民有地と堀川をどうやって通過するかという問題です。これについては30年代中頃、池下・覚王山間で開発したシールド工法が考えられました。その後、全国で使用されて技術も進んでおり、同工法の採用が決まりました。

二つは、日比野以南の浸水区域の問題でした。伊勢湾台風の後、災害危険区域の公共建築物には一定以上の高さとするのが、また地下工作物には有効な防水扉等の設置が義務付けられていました(図2)。そのため日比野・名古屋港間には(日比野は床上浸水区域として)、

- ①入口毎に緊急用の止水扉(2重)をつくる、
- ②地下鉄の換気は高い換気塔をつくり機械換気方式にする、
- ③閉鎖された地下鉄の外部連絡用に、各駅に、2階から地下鉄に出入りできる非常用の出入口を設置する、としたのです。なお、排水施設には逆流防止付が採用されました。

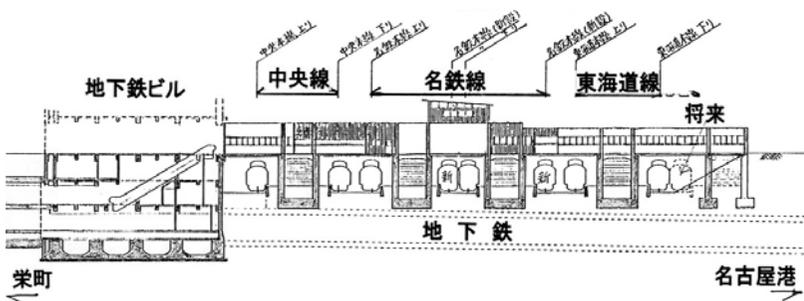


図3 金山総合駅の計画。この基本計画をもとに現在の総合駅がつけられた

(2)金山総合駅計画

もう一つの課題は、保留してきた金山総合駅構想への対応です。市と関係する国鉄、名鉄等との協議が始まりました。望ましいのはそれぞれがホームとホームでつながるものです。しかし金山駅では地下の空間が上と横に制約され、改札口も増えることとなります。そこで次善の策として、一旦すべての乗客を地上まで上げて、そこに跨線橋を架けて橋上に乗換空間をつくることにしました。その空間に各鉄道が改札口を開設するという方式です(図3)。これが現在の方式です。

従って地下鉄からは、改札口を出て3連2列の長いエスカレーターで連絡橋に上がることとしました。また駅前の開発に資することも考えて、駅の一部を10階建てのビルを想定した建築構造としたのです。

線路は、新瑞橋方面への第4号線の部分も先行建設することとし、4線3本のトンネルが国鉄、名鉄の下を通りました。そして南側にはその4線を含む大きなシールド発進の立坑が建設されたのです。その後しばらくは総合駅にはなりませんでしたが、地下鉄は早々とその骨格をつくったこととなります。

(3)路・線・点・描

その他、この路線での変わった点には、次のようなところがあります。

〈金山の鉄道線の横断工事〉

国鉄の中央線等の横断工事は、線路が接近しており、通例どおり国鉄に委託されました。そして中央線下は鋼矢板を水平に挿入して鉄道を支えるという特殊工法で、名鉄、東海道線下は線路を切替えての開削工法でした。

〈港北運河下の通過〉

昭和12年の汎太平洋平和博覧会の会場になった所で、当時、運河にはまだ水面があり平和橋が架かっていました。そのため、線路は東側に迂

回することになりました。

〈名港車庫と引込線〉

第2号線の新しい車庫として、線路の西の国鉄臨港線の余剰地が確保されました。名古屋港駅から急勾配の引き込み線が造られ、本線と同様に入口に止水扉も設けられました。

以上のような課題に対応しつつ、金山・名古屋港間6.0*は、昭和46年3月、開通したのです。

3 総行 金山から名古屋港へ

… 台地から干拓地へ …

それでは、台地上の金山から、干拓や埋立で出来た名古屋港へと歩いてみましょう。

〈金山総合駅から〉

金山駅の南改札を出て、左右のエスカレーターで連絡橋に上がります。幅20mの橋上が各鉄道の連絡空間(道路)です。手前からJRの改札口。その向こうに名鉄の改札口があります。駅の南口を出たところにシールド工事のための立坑がありますが、その上は地下の自転車置き場です。



金山総合駅。
地下鉄開通後20年近くたって開設された



緩やかにカーブする道路は当初の地下鉄計画の名残り。
線路は右側になる

線路の後を追うため、駅前広場を通り過ぎて右に、国道を左折して新尾頭の次の信号を右に曲がります。すぐ堀川に架かる瓶屋橋です。この南北に上下に別れて中間立坑が造られています。シールドは、さらに中央市場の中を抜けて日比野駅に向かいます。ここでは市場を迂回して、初期の計画だった高架線計画の跡を見てみましょう。瓶屋橋を西に、市場の北を進み広い江川線の信号を渡ります。左に曲がって2本目の道を見ると西に緩やかに曲がっているのが分かります。これが初期の地下鉄計画に合わせて作られた道路の一部で、今日に意外な痕跡を残すことになりました。そのまま南に進むと日比野駅です。

〈名古屋港へ、そして名港車庫〉

日比野付近はここ数年で大きく変わりました。国際会議場が出来、大学が進出し、道路も拡幅されました。交差点を渡ると歩道にエレベーターがあります。浸水対策が気になって確認すると止水扉がありません。近くにできた出入口も同じでした。条例の規制区域を外れているからということでしょうか。

江川線を南に進むと高速道路が工事中です。道路拡幅に合わせて、街は再び大きく変わろうとしています。国道1号線の手前に、地下



大きく変わった日比野駅付近。
左の歩道上にエレベーターがある



六番町駅のバスターミナル(左)から
新幹線交差部を見る

東海通駅1番出口の裏につくられた
避難用出入口階段



鉄とセットで考えられた六番町駅のバスターミナルがあります。当初は期待されましたが、今は閑古鳥が鳴いています。交差点の上は新幹線の橋梁の上を高速道路が通るため、巨大な施設が工事中です。南に進むと東海通駅です。浸水対策用の2階の出入口を確認するため交差点手前の1番出口を調べると、1本裏の道路に確かに階段がありました。

さらに南に進むと、車道が上っており昔の平和橋が形だけ残っています。地下鉄は東側の区役所との間を通過しています。気になって図書館横のエレベーターを確認すると、地



築地口駅手前から港を望む。
道路が少し上っているのが分る



名古屋港駅北の出入口。手前に3段の階段。
その向うに止水扉がある。2つ目は階段の踊り場に

下に、1重ですが止水扉が造られていました。港区役所駅の次は築地口です。その手前の道路がかなり上がっているのは、干拓地(海底)から埋立地になる所だからでしょう。交差点を渡ると港の雰囲気が出てきます。

名古屋港駅は南北に改札口があり、北は運河の跡に出入口とバスターミナルが造られました。南は、当初は通りの東側だけでしたが、後に、西側に水族館方向への出入口が造られエレベーターも設置されました。地下に少し不安な、大きな止水扉が造られています。

さて名港車庫は、名古屋港駅からS字型に引き込み線が造られています(図1参照)。それを追うには、一度築地口に戻り、西に500mほど、中川運河の手前を右に曲がったところ。最初は留置中心の車庫でしたが、今は、名城車庫の機能も移された大工場になっています。



名港車庫。トンネルの出口に止水扉が見える

4 浸水対策の、その後

当時の浸水対策は、今日も機能しなくてはなりません。しかしその後、悩ましい問題が出てきたのです。それはバリアフリーの問題です。地下鉄がガードを高くしては、車いすはアクセスできません。とくにエレベーターが問題になります。この結果、日比野駅は止水扉がなくなり、他の駅も1重になってしまいました。条例の規制はパスしていますが、当初の設計思想は守れなかったのです。

最近、「津波」が新たな災害として注目され、対応が必要になってきました。よもや地下に何百人もが取り残される事態はないと思いますが、建設時の「志」が守られていたら…と、少し残念です。

〈主な参考文献〉

①同編集委員会『市営50年史』(1972、名古屋市交通局)他