

なごや 戦災復興の物語

…名古屋の街はこうしてつくられた…

池田 誠一

【9】地下鉄計画…専用敷地だったが故に

1 戦災復興と地下鉄

今年、名古屋の地下鉄が開業してから満50年という節目の年になります。昭和32年11月に開業してから順調に路線を延ばし、今では90分を営業し、1日120万人近くを運ぶ名古屋の大動脈になりました。

地下鉄は戦後新たに作ったものであり、戦災復興とは関係ないと思われがちです。しかしながら戦災復興は、これまでも述べてきたように、単なる復旧ではありません。50年後の理想的な名古屋をどう創っていくかが問題だったのです。終戦直後につくられた名古屋市復興計画の基本の中にも、「市内に高速度鉄道 南北に1本、東西に1本設置し、衛星都市との連絡を能率的たらしめんとす」と、その建設が謳われました。

名古屋の地下鉄の建設が進んだ裏には、戦災復興計画が深く関わっていたのです。今回は、この戦災復興事業と地下鉄計画

のかかわりを追って、草創期の地下鉄についてみてみたいと思います。

2 苦難の末に

(1) 戦前の地下鉄網計画

地下鉄は、高架になることもあるため、高速度鉄道と呼ばれています。路面電車よりも速い都市交通機関という意味でしょうか。名古屋でも、大正時代末から都市計画の中でその必要性が論じられてきました。その理由は、将来の高架や地下の高速度交通機関の可能性

第1次計画(昭和11年) 7路線52km

第2次計画(昭和15年) 4路線29km

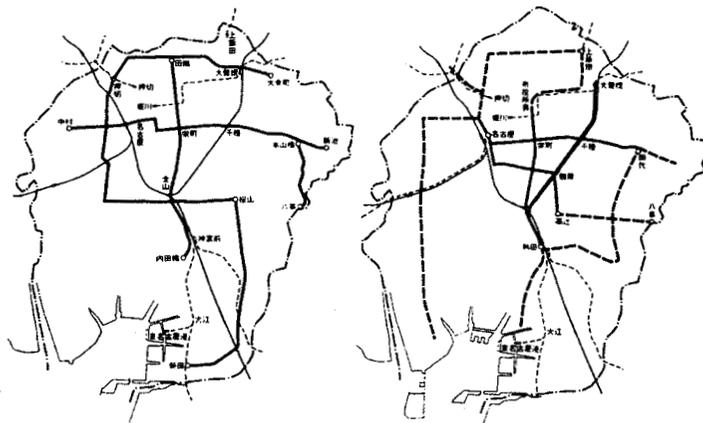


図1 戦前の高速度鉄道網計画(第1次、第2次)

を確保しておくという高い理想からでした。

そして人口が100万人を突破すると共に建設の動きは賑やかになり、昭和11年、担当の電気局(後の交通局)は7路線52^{キロメートル}の路線網計画を発表しました(図1左)。しかしこの計画は地下線で計画されたため建設費が高額で、翌年の汎太平洋博覧会等の忙しさなどから見送りになってしまいました。

しかし、すぐに戦局の拡大で工場輸送が急増し、14年には「臨時名古屋市並近郊交通網調査会」がつくられて、翌年には4路線29^{キロメートル}の路線網計画が発表されました(図1右)。ところがこの計画も、調査部をつくり、ポーリングの準備をしたところで太平洋戦争になり、再びストップしてしまっただけです。

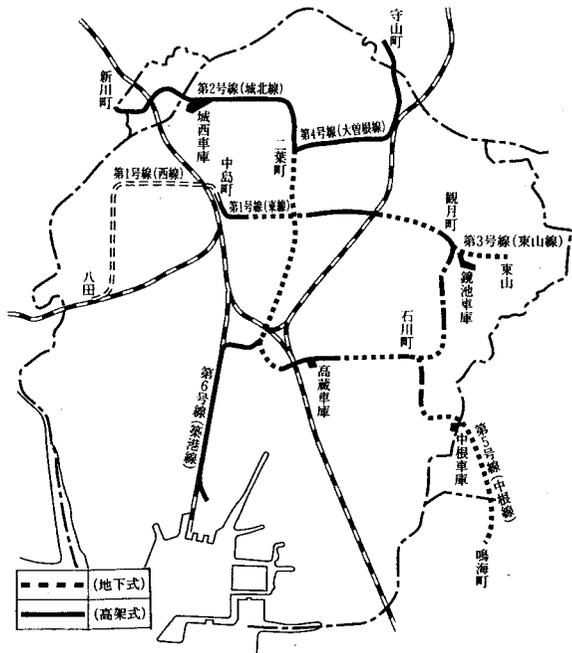


図2 復興都市計画高速度鉄道路線(昭和25年決定)。ここでは高架6：地下4になっている(文献①)

(2) 相互直通と経済性

終戦後、戦災復興の計画の中で地下鉄計画は大きな課題になりました。20年11月には早くも交通局にその調査・計画の係が出来ます。そして前節で記した名古屋市復興計画の基本の中にもその整備が謳われ、次のような方針が定められました。

- ・ 郊外鉄道と相互に乗り入れる
- ・ 幹線道路の道路下を避ける
- ・ 中心部の地下線は掘割式とする
- ・ 幹線道路の裏に入れ、将来は道路とする

そして国の戦災復興院次長を委員長とし、中央官庁の委員も入った名古屋市高速度鉄道協議会がつくられ、22年10月、6路線、55^{キロメートル}の計画が決められました(図2)。その中では5箇所郊外鉄道との乗り入れるとともに、専用用地を確保し、高架・掘割が混在するという経済的な建設を目指していました。

計画は、まずこの方向で動き出したのです。そして、

- ①東西線、南北線の専用用地を確保

- ②国鉄名古屋駅のホームを借用(S23)
- ③名鉄・近鉄との乗り入れ協定(S24)
- ④都市計画として決定(S25)
- ⑤地方鉄道の免許を取得(S25)

…と着々と進みました。とくに、①の用地については、戦災復興の区画整理で確保したのです。広小路の裏に池下まで今の錦通を計画し、大津通の裏は百米道路を使い、その南にも用地を確保しました。また北の市役所裏から大曽根は今の名鉄瀬戸線用地が配置されました。ところが、25年の朝鮮戦争やドッジラインで資金確保の道も閉ざされてしまい、長い間休眠状態になってしまったのです。

(3) 問題だった高架・地下

28年になって、東京大阪の地下鉄の開通後の資金(起債枠)が回ってくる可能性が出てきました。ようやく曙光が射すとともに、新たな問題が出てきました。実は、一期計画の名古屋・栄町間のうち、名古屋駅と堀川の間は高架で計画されていたのです。それは、一つは堀川横断の問題でしたが、もう一つは名

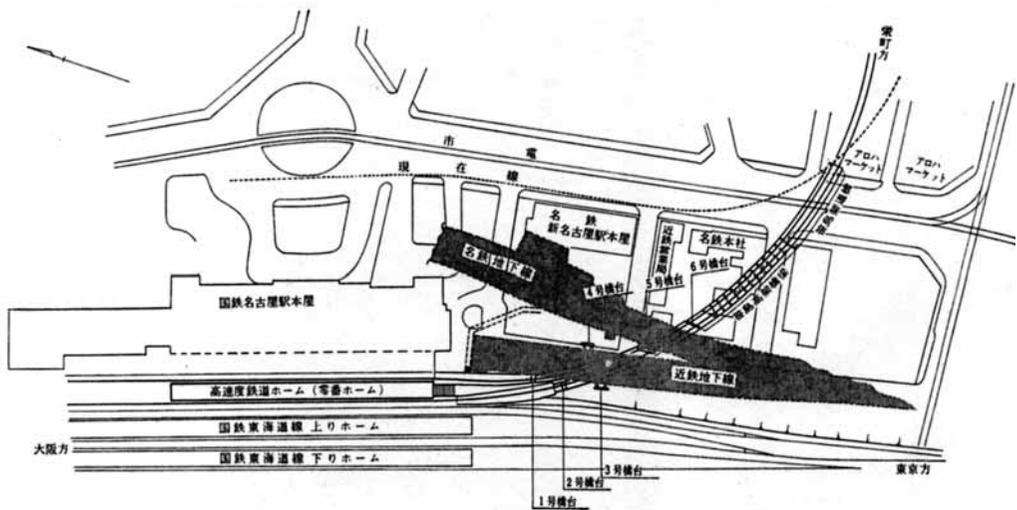


図3 国鉄零番ホームへの乗入れ計画。名鉄、近鉄の地下線をまたぐ計画になっている(文献②)

古屋駅を名鉄との相互乗り入れや中村方面への延伸を考えて、国鉄の空いた零番ホームに設けるためでした(図3)。しかし市民の中に反対論があり、経済界も反対していました。

5月、市は高架案を議会に説明しました。しかし反対の声が出て白紙に戻し特別委員会を作ることになり、各界の意見を聞きました。ところがそれまでの確認事項を再確認する中で、9月、国鉄から零番ホーム使用不可が回答されたのです。特別委員会は一気に地下案で決しました。そして翌29年8月、地下方式で着工することになったのです。

3 錦通を歩く

… 第一期の建設区間 …

さて、名古屋の地下鉄の第一期の建設区間を、当時を振り返りながら歩いてみましょう。(名古屋駅から堀川へ)

まずJR名古屋駅の1番ホームに上ります。ここが零番ホームでした。南に行くくと東に名鉄の百貨店、隣にバスターミナルのビルが見えます。零番ホームを使う計画では、これらのビルの所を地下鉄が通る予定でした。

駅の広小路口を出て東に進みます。名古屋駅前の景観は、昭和30年代と今の平成10年代



JR1番ホームの東の名鉄ビル群。当初はここから左折して錦通に進む計画だった

の2度、一変しました。駅前の通りで右に曲がり、すぐ右に名鉄電車への階段を降ります。降りて右に進むと地下鉄コンコースで、名鉄からの乗換えでごった返しています。相互直通しなかったのはこれを避けようとしたためでした。地下の空間を観察すると、名鉄百貨店のビルと地下鉄が接しているのが分かります。その地下鉄側に宝くじ売り場があり、そこから南に延びる地下街が、日本で最初の本格的地下街、「サンロード」です。

地上に戻って、名鉄ビルに沿って南に向かいます。左に白い三井北ビルが見えますが、地下鉄はその先端をかすめて左に半径122mという急カーブで錦通に出ています。錦通は、



錦通の西方へのつきあたり部分。高速鉄道は高架で、この付近から名鉄ビルの方にカーブする計画だった

当時入り口にはアロハマーケット、その奥は国鉄用地でした。国鉄を西南の牧野付近に移転させ、地下鉄の空間を確保したのです。

南の笹島交差点に迂回して、錦通を東に向かいます。振り返ると錦通の突きあたりは名鉄と近鉄のビル群です。零番ホームへは、この上空を通過して名鉄のビルに向かったこと



錦通の柳橋方向をみる。このランプの付近に柳橋駅の計画があった

になります。計画者には、東京渋谷の銀座線（高架）のイメージがあったのでしょうか。

錦通を東に進むと、都市高速道路のオフランプができています。この付近に柳橋駅が出来る予定でした。可能性だけは確保されていましたが、ランプが出来て不可能になりました。柳橋の通りを越えると道はカーブして堀川です。

〈堀川から栄町へ〉

堀川の横断は、高架から地下に変わって難工事になりました。川の下への工事は一般には川を半分ずつに分けて行ないます。ところが堀川は狭い上に筏の航行があり、この方法がとれなかったのです。そこでケーソン工法が採用されました。ブロックに分け、躯体を上で作って埋め込んだのです。今はその上に錦橋が出来ています。

堀川から先は名古屋台地になり5～10m上ります。高架から地下への移行にはこの高度



観光ホテル付近から錦通の名古屋駅方向を振り返る。ずっと下っているのが分る

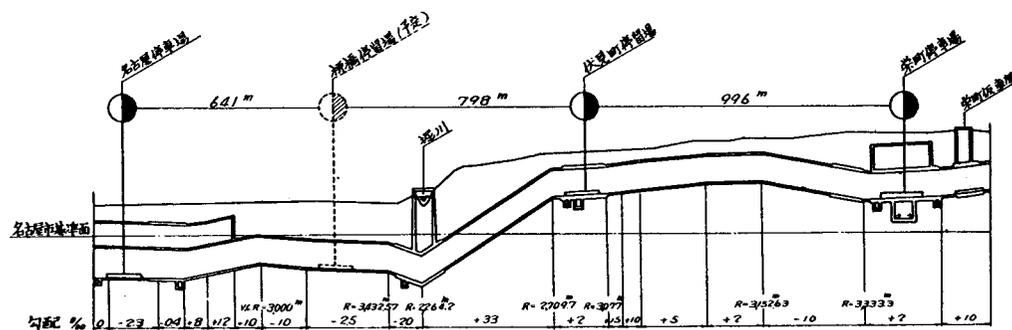


図4 名古屋駅から栄町駅までの線路の縦断面図。縦と横のスケールは変っている。堀川の右が上っているのが分る

差を利用する計画でした(図4)。道路は緩やかな勾配になっていますが、観光ホテル辺りで振り返るとその高低差がよく分かります。

伏見駅は経済設計で一層の駅になりました。東京の地下鉄にも見られますが、今日の成長を見通すことは無理だったのでしょうか。国道を渡ると旧基盤割地区のまっすぐで平坦な道になります。錦通は、桜通(桜天神)と広小路(柳薬師)の間にあるため、古今集素性法師の「見渡せば柳と桜をこきませ 都ぞ春の錦なりける」からのオツな命名になりました。この道路は幅が37メートルと中途半端ですが、これは地下鉄計画が高架でも堀割でも入るようにと鉄道に25メートル、両脇に6メートルずつの側道を取って、37メートルとしたものです。今ではすっかり高いビルに囲まれたビジネス街になりました。大津通の近くは、今では「錦三」で定着した名古屋一の繁華街です。



錦通の本町通付近。両側はオフィス街に



百米道路と錦通という戦災復興のシンボル道路の交点に立つ「双身像」。この下が東山線と名城線の交点になる

大津通を越えるとブランド店が並びその向こうは百米道路です。当時はテレビ塔がボンと寂しく立っているだけでしたが、今はむしろ小さく感じるようになりました。その百米道路と錦通の交点に、地下鉄開通の記念碑があります。中央分離帯の換気塔に立つ「双身像」です。地下鉄の開通を記念して、作家の野々村一男氏に依頼して造られました。名古屋駅には同じく「青年像」がありましたが、桜通線工事で名城公園に移設され、ここだけ残りました。この像はまさに地下鉄50年の街の変遷を見つけてきたといえそうです。

4 用地があったからこそ

戦災復興を指導した田淵寿郎氏の手記の中に、珍しく地下鉄計画への不満と見られるところがあります。実は、計画が高架から地下へと変わった時、氏は海外に出張中でした。高架の強い主張者だった人が、帰国したら地下案に変わってれば、心中穏やかではないでしょう。それも気の進まない出張だったのです。氏が主張していたのは、衛星都市との直通運転であり、高架・地下を活用した経済的な高速度の交通機関整備でした。そのために名古屋駅を高架にし、区画整理で今の錦通等の専用敷地を用意させたのです。

当時、もし鉄道のための用地がなければ、言い換えれば、用地を買収したり、或いは道路を覆工する工法では、資金面で地下鉄建設の芽は出なかったのではないのでしょうか。

しかしながら、今から考えると、十分な用地さえあれば高架よりは地下案の方がベターな選択だったように思えます。先輩だった元助役の花井氏は、後に、こう総括しています。「もし高架案を強行していたら大変だった…。彼はむしろツイテイタということになる」と。

〈主な参考文献〉

- ①市計画局編「名古屋都市計画史」
(1999、名古屋都市センター)
- ②同編集委員会「名古屋市高速度鉄道建設史」
(1959、市交通局)
- ③田淵寿郎「或る土木技師の半自叙伝」
(1962、中部経済連合会)
- ④田淵寿郎「田淵日記・昭和28年」
(1989、名古屋技術クラブ)