

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【3】名古屋・栄町…地下化選択の意味

1 大望の着工へ

昭和28年10月、名古屋の地下鉄計画は大きな方向転換をしました。

- ・高架 → ・地下
- ・狭軌 → ・広軌(標準軌)
- ・架線 → ・第3軌条

そしてこの方針に基づいて、第一期建設区間である名古屋・栄町間、2.4*₀の事業が始まったのです。まずは体制作りでした。

翌29年2月、交通局の中に事業を推進する組織、「高速度鉄道建設部」が作られました。

2課4係で、初代部長には市の戦災復興事業の中心的存在の井上幸太郎氏が着任したほか、市の建設部門から多く技術者が集められました。また着任は少し遅れましたが、国鉄からも10人ほどの技術者の応援を仰ぎました。

6月には、大きく変更となった名古屋駅を除いた区間で施行認可

申請が出され、8月に認可されました(図1)。そして8月31日、栄町駅建設地で起工式が行われ、大望の着工となったのです。今回は、このようにして滑り出した名古屋の地下鉄建設の最初の部分を追ってみたいと思います。

2 高架・地下問題の余波

(1) 路線計画と堀川横断

建設区間は2.6*₀。名古屋駅、伏見町、栄町の3駅が設けられました。名古屋駅は、国鉄ホームが使用不可になったため、東側の駅前道路に計画変更されました。半径125mという例外的な急カーブを用い、国鉄駅前に駅が配置されました。

名古屋駅から東は、高架の計画と同じ今の錦通を進みます。少し東の柳橋に駅が考えられましたが、需要が少ないということで将来計画とされました。堀川の下を通ると名古屋台地です。そして五十米道路(伏見通)の交点に伏見町駅(当初は伊倉町とされた)が設置されました。路線はそのまま錦通を東に、栄町駅は百米道路(久屋大通)の交点に設けられたのです(図2)。

問題の堀川の横断は、当初は川を半分ずつ

図1 地方鉄道法に基づく開業までの手続(骨格)



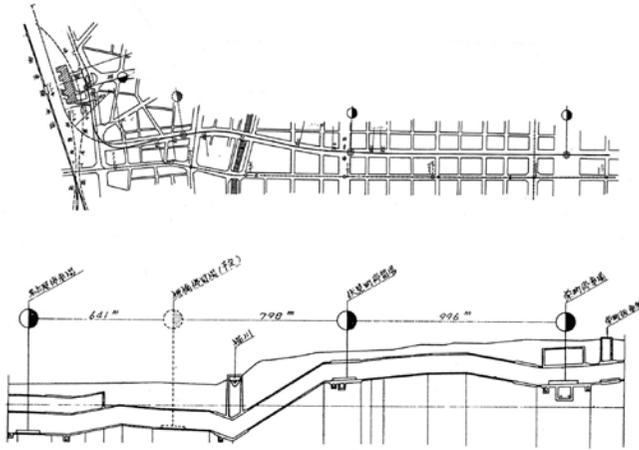


図2 名古屋駅から栄町間の路線(平面と縦断面：
縦と横の縮尺は変えてあります。文献②、以下同様)

締め切って一般の開削工法で工事する予定でした。ところが筏の曳航が多く、有効水面8mを確保せよとの条件が付いたため工法変更せざるをえなくなりました。代替案が検討されましたが採用されたのは「潜函(ケーソン)工法」です。この工法だと構造物の継ぎ手部分が薄くて済み、有効水面が確保できたのです。平面曲線と縦断曲線の入った難しい場所の難工事でしたが無事完成しました。

(2) 準拠法規問題の再燃

地下への変更で、思わぬ問題になったのが準拠法規です。高架の計画では、名古屋駅は国鉄等の用地、通路は大半が専用敷地、私鉄との直通運転という計画で、地方鉄道法が順当と考えられました。しかし地下の計画では名古屋駅は道路の下、直通運転の計画も消えました。加えて専用敷地は地上部分を道路として活用することになったのです(29年10月市道認定、錦通)。交通局は地方鉄道法に基づく道路使用の申請を建設大臣に出しましたが、これには軌道法を主張する建設省が異論をはさまるを得ません。

地方鉄道法では、道路に敷設すること自体が例外扱いで、「已ムコトヲ得サル」場合に建設大臣の許可を受けることになってい

ました。建設省の主張は、ほぼ全線が道路下のこの路線は例外なんでものではなく、軌道法で再度やり直せということでした。しかし地方鉄道法で免許を与えた運輸省も1歩も引きません。一年半の議論の後、30年12月、運輸、建設両省の局長の覚書で今後の課題に棚上げしました。そして31年2月、今回の件は、当初は道路ではなかったこと、工事も進んでいることから申請は却下せず、先例とはしないという条件で許可されたのです。

(3) 栄町車庫

まだ高架に関係した問題がありました。鉄道を運行するには、車両を留置し点検・保守する車庫が必要です。とくに鉄道を都心部から建設していく場合はこの問題は重要です。第1期計画では車庫の計画はなく、栄町駅の東で地上に下り、その先の公園付近に仮の車庫を建設することが想定されていました。

28年10月の地下への変更は、免許を受けた全区間を対象としていました。従って栄町から東も地下ということになります。しかし延伸する区間は、地下水や大型の埋設物、国鉄中央線などがあって、地下にすると建設費が高くなり、経営上から起債を担当する自治庁の許可が出ませんでした。そこで延伸区

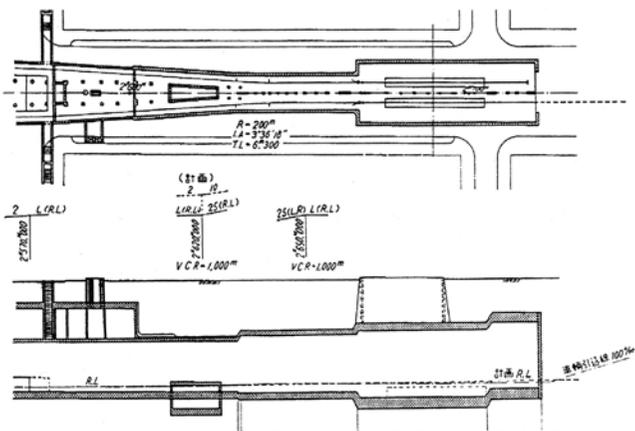


図3 栄町車庫の平面と縦断面。

車庫は水平だが延伸は地下・高架の両方に対応できるようにしてある

間でも高架か地下かが、再び大議論になりました(詳しくは次回に)。その中で車庫問題は、この議論に巻き込まれてしまったのです。

32年2月。議論のまとまらぬまま、車庫は高架でも地下でも対応できる形で、線路の延長上の地下に建設が決まりました。将来は高架、地下両方の線路として使えるよう、構造物には苦心の跡が見られます(図3)。

* * *

はじめての地下鉄建設です。様々な問題がありました。それを乗り越えて、昭和32年11月15日、名古屋の地下鉄は産声を上げたのです。

3 経行 名古屋駅から栄町へ

… 地下鉄通り「錦通」の変遷 …

第1期の建設区間となった名古屋・栄町間を歩いて見ましょう。なお、建設時に使っていた「名古屋駅」という名は、開業前に「名古屋」に統一されました。また「栄町」「伏見町」は、開業後相当経ってから、地名変更により「栄」「伏見」に変えられたものです。

〈名古屋から堀川〉

地下鉄東山線の名古屋駅の南改札から正面の地下街(サンロード)を少し歩いて左に、S3番出口を上がります。南に錦通に出ると、この辺りはアロハマーケットという小規模店が密集していた所です。今は想像もできません。東には高速道路のランプが見えます。近づくると柳橋付近は高速道路の構造物に覆われています。鉄道の高架化に反対した結果と思うと皮肉です。もう柳橋駅を造るのは難しそ



アロハマーケットのあった付近から錦通の東をみる



錦橋の西南小公園から橋をみる。
左側に説明板がたっている

うです。

幹線道路を渡ると道は上りになり、すぐ堀川です。川の下を潜函工法で造った地下鉄が通っているはずですが、痕跡もありません。橋の西南角に小さな公園があり、錦通の名のいわれを書いた説明板があります。

見わたせば 柳桜をこきまぜて

都ぞ春の錦なりける 素性法師

古今集の歌で、北に桜通、南に柳薬師のある広小路通。その間にある通りだからという、オツな命名です。錦は、今日では地名ができ、さらには「錦3」へと成長しています。

名古屋台地を上ると伏見駅です。経済性が重んじられて一層式の駅になりました。改札口が2つ以上になり、反対側に出るには連絡通路を潜る必要もあって、今ではあまり造られません。初期の東京の地下鉄駅に多いタイプで、あるいは国鉄技術陣の影響でしょうか。



伏見駅のホーム。下りの連絡通路がある

〈伏見から栄町〉

伏見通を渡って錦通を進みます。錦通の幅員は37mです。どうしてそのような中途半端な幅になったかについては理由があります。鉄道を堀割式で造ろうとしたため、地下鉄と



錦通。分離帯の手前にある低い構造物が通気口



東西線、南北線の交点の上にある双身像

法面で25メートル。両側に6メートルの側道をとると37メートルになるのです。

両側は完全に都心のビル街に変わっています。地下鉄関連の物がなかったかと探すと、なんと道路の真ん中にありました。通気口です。初期の地下鉄は列車風による自然換気です。100メートルくらいの間隔で地上に通気口が設けられていました。その風でスカートがフワリ！という映画があったことを思い出します。

本町通を過ぎ、両側に飲食店が多くなると栄です。栄町駅は百米道路の交点です。栄町の市電停からは200メートル以上離れ、当時は何もなかった所に駅の中心を持つてくるには勇気が要ったでしょう。今では名古屋の中心に



栄町車庫がつくられていた付近。
この東側の坂に車両搬入の入口があった

なった久屋大通を渡ると左側にはバスターミナル、芸文センターと続きます。その道路下に仮設の栄町書庫が造られ、すぐ東の下り坂を利用して車両の搬入が行われたのです。

「地下へ」という選択。それは地下鉄埋没化の選択でもありました。沿線の街にとってどちらがよかったのかは、簡単ではありません。

4 栄町駅の下に

第1期工事で、栄町駅の中央部の下に、将来建設される南北線との交差部の構造物が計画されました(図4)。その規格は東西線と同じ、第3軌条式の小さい車両の規格だったのです。

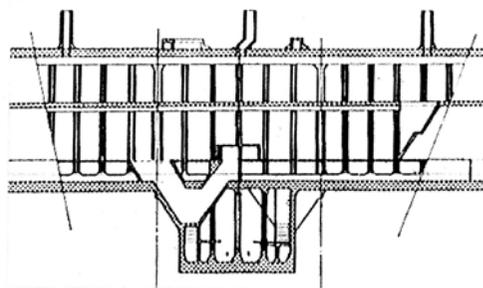


図4 栄町駅の南北線交差部。

下にとび出した部分で、東西線と同じ規格でつくられた

その計画に私鉄が異義をはさみました。北側で名鉄瀬戸線との直通運転を想定し、架線式に対応できる大型のものとするよう、経済界や運輸省の地元機関である陸運局を巻き込んで運動を始めたのです。東西線の施行認可申請が地元で停まってしまいました。

しかし市は、大型にすると1メートル深くなって建設費が余分にかかる。これを負担する人がいない…などと受け付けませんでした。その反応の裏には、名古屋駅の時に協力が得られなかったことの反動が読み取れます。この問題は、南北線建設の時に再び大きな問題になりますが、その芽は出始めていたのです。

〈主な参考文献〉

- ① 編集委員会『交通局五十年史』(1972、名古屋市交通局)
- ② 計画課『名古屋市高速鉄道建設史』(1959、名古屋市交通局)
- ③ 安藤実禪『建設部の源流をたどる』(1985、自費)