

# 地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

## 【22】名城(4号)線 大曾根・名古屋大学…懸案の環状線着手

### 1 追い風になった「ドーム」

昭和60年代初のことです。交通局は、6号(桜通)線に着手し、工事中でした。7号(上飯田)線は第3セクター化が模索されていました。残る路線は4号線の環状部と8号線

でした。が、8号線は高速道路計画との調整が必要で、当時残るのは環状の4号線しかなかったのです。

しかし環状線というのは、利用者には便利になります。放射状路線に比べ新規の利用者が少なくなります。加えて、4号線は幅広い道路部が少ないため、これまで敬遠されて

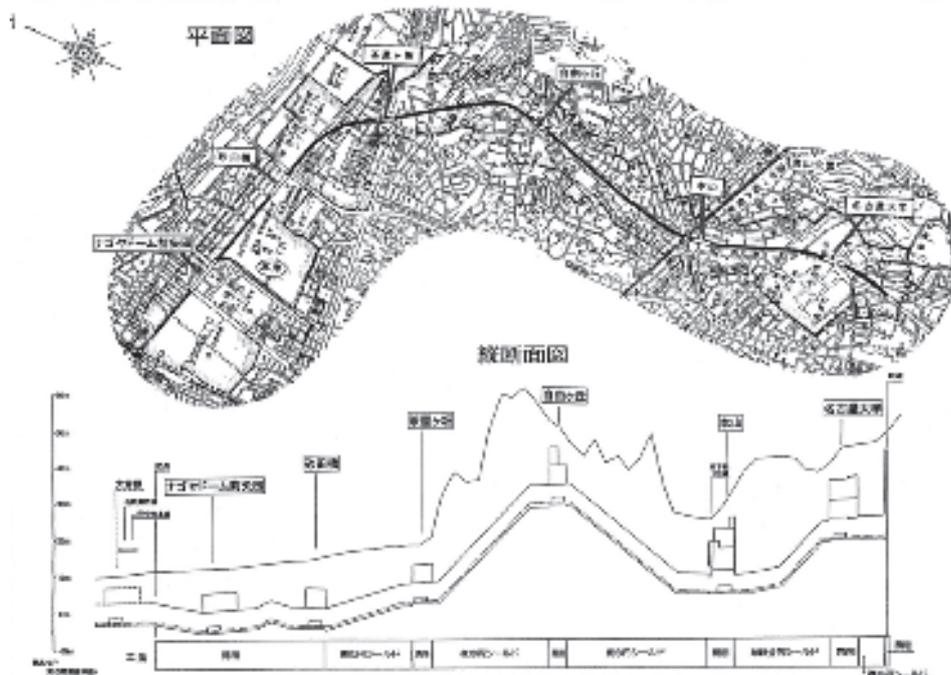


図1 4号線大曾根・名古屋大学間の平面と縦断面図(文献①より)

きたともいえるのです。

ところが思わぬ追い風が吹きました。ナゴヤドームです。4号線沿線に建設という構想。そしてそこに隣接して、懸案だった地下鉄車庫の建設の可能性が出てきたのです。今回は、こうして進みだした4号(名城)線の環状部の1区間、大曽根・名古屋大学間を追ってみたいと思います(図1)。

## 2 難航した10年

### (1)大幸車庫

4号線建設に踏み切る大きな理由は、車庫問題だったと考えられます。名城線には、それまで工場機能を担う名城工場と、車両留置が中心の名港車庫がありました。しかし名城車庫は狭く老朽化しており、名港車庫は拡張

されていましたがすでに限界で、新しい車庫が模索されていたのです。いろいろな場所が検討されましたが、用地取得のめどが立っていませんでした。

そこに出てきたのが、三菱重工の大幸工場跡地でした。ナゴヤドーム構想との前後関係は定かではありませんが、工場跡地の西側、ドームとセットで、幅40m、長さ570mという理想的な構造物が建設できることになったのです(図2)。車庫は初めての地下式で、名城線の完成時の車両数に対応するため2層になりました。収容能力は6×31両、分岐駅はナゴヤドーム前矢田駅です。

この完成によって、名港車庫に工場機能を移すとともに、名城工場を廃止して開発用地に転用することも可能になりました。

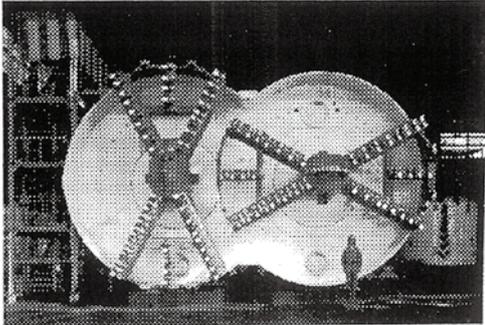
### (2)工程の遅れ

この区間の建設には、工事の認可から10年以上の年月を要することになりました。通常より3、4年長くなったのには理由がありました。その最大のものは、本山地区の工事差し止め訴訟です。シールド工法で通過する区間でしたが、訴えは、

①上に積む荷重の制約による土地利用の制限、②鉄道通過での騒音や振動による健康な生活の権利の侵害、…だったようです。提訴が平成8年11月。ルートが都市計画決定された位置から変更されていたこともあってか、裁判には時間がかかりました。16回の口頭弁論のあと、判決は11年6月。原告の請求を棄却するというものでした。が、さらに控訴されたのです。交通局は待ちきれずに土地収用に踏み切り、12年9月の裁決になりました。その間、シールド工事は発進できず、足踏み状態でした。結局、開業は遅れ、途中砂田橋まで



図2 大幸車庫の位置。  
ナゴヤドームと文化施設の下にあるのが分る(文献①)



セグメント組み立て図

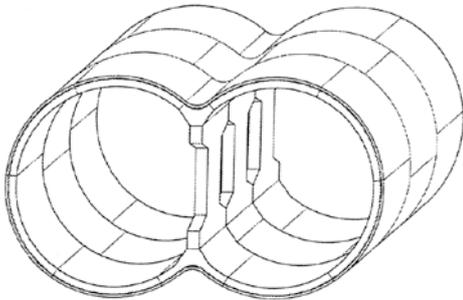


図3 複心円シールド。

2つの円が重なるように配置されるが、掘削のときにぶつからないようコントロールされる  
は12年1月に部分開業しましたが、全区間は4年近く遅れて、15年12月になったのです。

### (3)路・線・点・描

そのほかにも、この区間では次のようなことがありました。

#### 〈複心円シールド〉

環状部の建設のポイントは、前述のように道路のない区間の用地買収にありました。このためには、買収区間を少なくすることが有効です。そこで単線シールドを2つくっつけた形の「複心円」シールドが採用されました(図3)。この工法だと、単線並列に比べて買収の幅を狭くすることができ、また複線シールドに比べると土被りが小さくできるため端部の駅が浅くできます。検討の結果、この工法が3つの区間で採用になりました。

#### 〈ナゴヤドームとガイドウェイバス〉

この路線は、ナゴヤドームのアクセスルー

トとして期待され、建設が急がれました。ドームのオープンには間に合いませんでしたが、砂田橋までの部分開業以降、そのアクセスのメインルートになりました。

また、大曽根・砂田橋間は高架式のガイドウェイバスと併行することになりました。そこで地下鉄の構造物はその支柱を受ける構造になっています。

#### 〈微・振動と磁場変動〉

区間の終点になる名古屋大学駅付近では思わぬ問題が出てきました。一つは工事の振動。いま一つは列車運行による磁場変動です。いずれも学内に設置されている超精密機器に対するものです。そこで前者は、建設中だった都市高速道路と一緒に振動モニタリングシステムを作り、工事振動の影響分を分離しました。後者も、いろいろ検討されましたが、結局、その施設を覆うキャンセラーを設置することによって対応することになりました。

## 3 絶行名城線 大曽根・名古屋大学

### … 東部丘陵を抜ける地下鉄 …

それでは、大曽根から名古屋大学に向けて、平野部から丘陵部へと、街並みを眺めつつ歩いてみます。

#### 〈平野部を〉

地下鉄大曽根駅の1番出口を出て東に進み



大曽根駅の出口から道路の環状線を望む。  
左の高架はガイドウェイバス「ユトリートライン」



大幸車庫の地上部。

左は「カルポート東」という  
複合文化施設で、2階にドームへの通路がある

ます。高架のガイドウェイバスと右側の三菱電機の緑に沿って進むと矢田5丁目交差点です。交差点の向こうはナゴヤドーム前矢田駅が始まります。右手のコンビニ付近から大幸車庫への分岐線が出て、次の交差点の向こうの車庫につながっています。

そのナゴヤドーム前・矢田の交差点から南は大きく変わりました。ここで、高架のガイドウェイバスからと地下の地下鉄からの通路が合流してドームに向かいます。そのルートは「カルポート東」と名付けられた3階建ての文化施設で、建物と西側の歩道の地下に大幸車庫があることになります。

東に進むと、右側は国土交通省研修所、名大医学部、愛教大小・中と大きな区画が続きます。これらの整然とした大きな区画は、戦



茶屋ヶ坂駅の駅前。交通広場として  
整備され、バス停とタクシー乗り場がある。  
右手のビルの間を地下鉄が通る

前の耕地整理でつくられたのでしょう。その先が四周を歩道橋に囲まれた砂田橋交差点です。砂田橋駅はその手前で、左折するガイドウェイバスとの接続駅にもなっています。

さらに東に進むと、右に大幸緑道があるあたりから地下鉄は右にカーブを始めます。道路を、右、左、右、…と曲がって追いかけると茶屋ヶ坂駅の広い駅前広場(交通広場)に出ます。

### 〈丘陵を越えて〉

茶屋ヶ坂駅を抜けると地下鉄はそのまま東山丘陵に飛び込みます。そのルート上には道がないため、右の茶屋ヶ坂交差点から南の坂を上ります。地下鉄は茶屋ヶ坂公園の池の下を通っています。それを追って公園の遊歩道に入ると、静かな雑木林です。公園の南の出口付近で地下鉄と遊歩道は接近し、自由ヶ丘の団地に飛び出します。

広い道を少し行くと自由ヶ丘3丁目の交差



茶屋ヶ坂公園の緑。  
この左側の下を地下鉄が通っている



自由ヶ丘駅の駅前の左に地下鉄出入口がある



本山の交差点。  
正面が「山手グリーンロード」の通り。  
右角に大学が進出している



名古屋大学駅。  
出入口(右手、歩道上)もスマートに設計された。  
地下鉄は右手の2棟のマンションの間をぬけている

点です。地下鉄はこの交差点東を通過して、南に進みます。下ると左側が自由ヶ丘駅です。千種台再開発で交通広場がつくられました。周囲の団地もリニューアルされており、昔の自由ヶ丘団地のイメージはありません。ここから地下鉄は徳川山町、日和町の凹凸のある丘陵地の民有地下を走ります。そして、平坦部に出たあたりが裁判で工事が長く差し止められた地域です。民有地を抜けると本山の交差点で、地下鉄の東山線との接続駅です。交差点付近には新しい大学が進出するなど賑わいを見せています。

さて南に、四谷通を上ります。昔のファッショナブルな店は、不動産や携帯電話の店に衣替えしています。以前は歩道を歩いていた学生は、今は地下鉄利用でしょう。坂を上り

さらに進むと名古屋大学の区域に入ります。豊かな緑と点在する校舎を見ながら行くと、大学の中心になる広場前に出ます。ここのが名古屋大学駅です。地下鉄は、折返線の関係で、南の2棟あるマンションの間を通り抜けたあたりが終点になりました。

## 4 期待された「山手グリーンロード」

この区間の後半の本山から名古屋大学、そして八事へと続く丘陵部の幹線道路は、「山手グリーンロード」と名付けられた道です。昭和50年代、緑道構想がもてはやされたとき、その走りとして、ファッショナブルな店の並ぶ市民の散歩道として期待されました。このため地元から地下鉄の早期建設が要望されましたが、当時はとても建設の可能性はありませんでした。

20年近くたって地下鉄が完成し、さらに10年近く経ちました。しかしファッショナブルな散歩道・山手グリーンロードの再生の兆しは見えません。むしろ、年々寂しくなっていくようにすら見えます。これまでもいくつかの例を見てきましたが、地下鉄は街に人を呼ぶための手段ではないのです。地下鉄は、都心部に人を吸い込むための装置だといえるでしょう。従って、周辺部には住宅、いわばマンションが立地します。四谷山手の通りがマンション街に変わっていくのは道理なのでしょう。ただ、今からみれば、せめて1階部だけでも店舗を誘導する必要があったような気がするのですが…。

〈主な参考文献〉

- ①『大曾根・砂田橋間工事記録』  
(2000、交通局高速鉄道建設部)
- ②『砂田橋・名古屋大学間工事記録』  
(2004、交通局建設部)
- ③『砂田橋・新瑞橋間複心円シールド工事記録』  
(2002、交通局建設部)