

# 地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

## 【9】市役所・金山…南北軸の形成へ

### 1 百米道路

地下鉄の南北線(第2号線)は、当時出来つつあった南北の百米道路に計画されました。東西線の時と同じように、当時の繁華街ではなく、その裏通りになります。専用敷地が確保でき、建設費が安くなるルートでした。

しかし、そのルートには大きな課題がありました。テレビ塔です。昭和29年、我が国のテレビ放送の開始に合わせて造られた電波塔は、戦災復興計画のシンボルとして、百米道路(久屋大通)の真ん中に建設されていたからです。一方、南北線の栄町駅の交差部は東西線の建設時に、これまた道路の中心に先行建設されていました。その間わずか200メートルそこには、テレビ塔の下を地下鉄が通るという前提があったのです。

今回は、この難問への取り組みをはじめとして、市役所から金山に向けての南北線の建設をみてみたいと思います。

### 2 テレビ塔と金山駅

#### (1) テレビ塔下の建設

名古屋のテレビ塔は、当時としては画期的なものでした。まず第1に、公共放送と民間

各社の共同アンテナだったことです。第2は、高さが当時としてはダントツに高い180メートルあったこと。第3は、展望台を併設するという観光目的を兼ねたこと。そして第4は、名古屋城を失った名古屋の新しいシンボルとして、道路中央の緑地帯に立地したことです。しかし4番目については、法令をクリアするため電柱と同じ「工作物」とよむという苦肉の策になりました。

さて、いざ建設しようとする問題が出てきました。土質調査の結果、塔脚の乗っている地盤は、「ゆるい砂層」で、空隙率47%。基礎杭もありませんでした。強い振動で沈下してしまう恐れもあつ

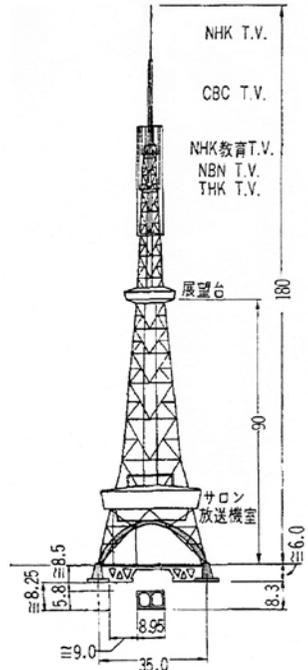


図1 テレビ塔と下を通る地下鉄。この塔は東京タワーのモデルになり、札幌はそのままでの設計だった

たのです。地下鉄はその地盤の下8m以上を、それも近接して掘削することになるため、十分な対策が求められました(図1)。

交通局の設置した技術審議会では、この問題に対して、①地盤の密度を強化するための「薬液注入工法」と、②掘削時の土留めの緩み防止策等を提案しました。①は当時まだ完成していない工法でした。このため様々な試行錯誤がありました。結果は良好な地盤に改良でき、工事中大きな変位もありませんでした。また②の土留めについても上床版の先行打設(逆巻工法)を行うなど万全が尽くされました。この工事では、最近、原発で問われている万が一の時の事故後の対応についても議論されていたようです。

## (2) 金山駅の配線

この建設区間のもう一つの大きな課題は、金山駅でした。国鉄、私鉄との連絡方法は決着がつかず次期建設時に送ることになりましたが、地下鉄の分岐方法を整理する必要性がありました。36年の都交審答申では、金山の先で名古屋港方面と新瑞橋方面に分岐しており、後者は環状線を形成していたからです。

配線を決定するためには、その間の乗換方法と将来の運転方法を決めねばなりません。

①まず乗換えの考え方です。同じ方向を同一ホームとするか、路線単位のホームとするかという問題といえます(図2①)。

②次に輸送力です。分岐すると一般にはその先の輸送力は半分になります。それを大きく減じないためには折り返し線をつくる必要があります(図2②)。

③さらに優先ルートの問題です。その折り返し線は、どちらの線で行うかを決めておかねばなりません(図2③)。

以上の点について、

金山駅での検討では、まず①同一方向・同一ホームとしました。そして②高密度に運転できる折り返し線をつくることとしました。また③優先する線は将来環状線ともなる新瑞橋方向としたのです。なお一時的に市役所・金山間で運行することになるため、市役所方向にも折り返し施設が必要でした。このような条件で配線を計画すると、現在の配線になります(図2下)。この配線では、外側の線の折り返し運転ができないため、名古屋港方面が金山で折り返し運転になるのです。なお、金山には近鉄も第5号線として乗り入れる計画で、西側にその用地が確保されました。

## (3) 路・線・点・描

この他にこの区間で特徴となる点を拾ってみましょう。

### 〈名城車庫の建設〉

この区間の運行のために、名城車庫がつけられています。面積約1haと小さな車庫でしたが、昭和46年まではこの路線唯一の車庫でした。市役所の北、台地を下った東側、県の運転免許試験場の跡地になります。

### 〈市役所駅の位置〉

市役所駅が、道路の西側に偏っています。これは市の駐車場のためか、瀬戸線の乗入れのためか、今回は確証が取れませんでした。

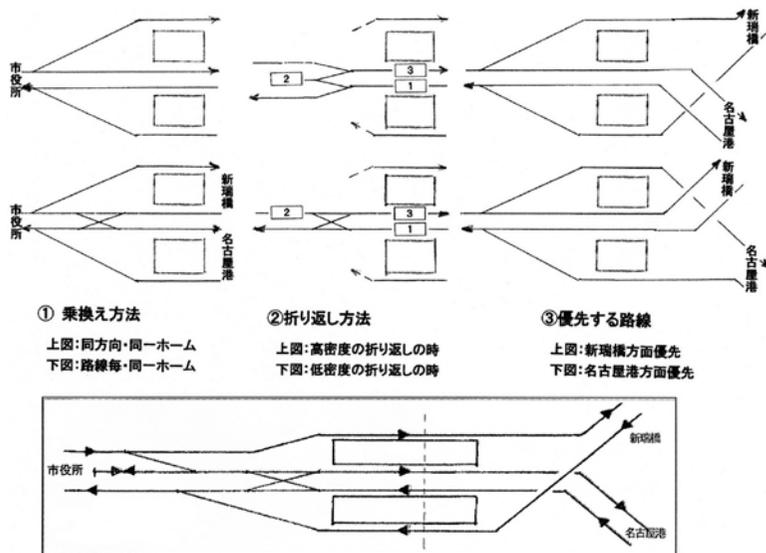


図2 金山駅の配線の選択(上:①~③)と、実際の配線(下の枠)。

①、②、③のほか市役所方向への折り返しも考慮されている。これらは一部で、さらにいろいろなケースが考えられる(文献③)

### 〈テレビ塔の迂回?〉

初めの段階ではテレビ塔の迂回も一応検討されたようです。しかし急曲線になり、効果もなかったため採用されませんでした。

### 〈若宮大通の地下水路〉

平面で見ても分かりませんが、この付近で勾配が大きく下がっています。これは当時の杉戸市長の構想であった「三川浄化」のため、堀川から新堀川の堀留に繋ぐ水路の建設構想の空間を確保したためとされました。

この区間は、栄町・市役所間の輸送力確保が急がれたため、昭和40年10月、部分開業されました。想定外で渡り線がないため、2両での上下線のピストン運転です。そして、全線の開業は42年3月でした。

## 3 総行市役所から金山へ

### … 用意された緑地帯を歩く …

それでは北から南へ、沿線の街並みを眺めながら歩いてみます。北端は名城車庫後です。〈市役所から〉

地下鉄市役所駅の北改札口出て1番出口を上がります。広い市役所交差点を北へ400<sup>m</sup>ほど行った角、そこから東が名城車庫でした。何度か改造されており、最後は平成16年、機能を名港車庫に移して廃止されました。道路からその跡を見ることができます。

さて、市役所交差点に戻り、南に進みます。市役所駅は市役所の前、道路の西側です。地下鉄は県庁を過ぎたあたりから左手に曲がり、三の丸の土手と瀬戸線を潜って百米道路に出ています。それを追って大津橋の交差点を渡り左に進み、久屋大通の緑地帯に入ります。



平成16年に廃止された名城車庫。  
再開発が考えられている



市役所交差点の南。  
地下鉄と合わせて西庁舎が建設された



静かなリバーサイドパーク。  
左下の柱の下に通気口が見える

この先はリバーパークと呼ばれ高木の林に変わりました。正面の緑の切れ間からテレビ塔がのぞいています。地下鉄が通っているのは、所々に通気口が出ているので分かります。

矢場町の南まで約2<sup>km</sup>。続く緑地帯は、地下鉄工事の後、様々な形で整備されました。大きく見れば、北側は緑地、南側はイベント広場です。まっすぐ進むと水辺のあるロスアンゼルス広場です。桜通を左側の歩道橋、セントラルブリッジで渡ります。後にできた桜通線の久屋大通駅の上を渡ると、目の前にテレビ塔が迫ります。地下鉄工事の頃は、塔以外、周囲には何もありませんでしたが、今では都心の憩いの場所になっています。この下に



テレビ塔の下。今はオープンカフェになっている



両側の楠が成長し、ビルのスカイラインもそろって  
都心の公園にふさわしくなった

は今では地下街があり、その下に地下鉄と立体的に利用されています。南に広小路通を渡るとバスターミナルがあり、その先で大通りは緩やかな下りになります。いくつかのイベント空間を通り抜けると矢場町駅です。

#### 〈金山へ〉

矢場町駅は、道路空間の西寄りにあります。これは、台地が南に行くくと狭くなっているためです。地下鉄は東西の百米道路である若宮大通を渡り、西側の地下鉄のために造られた広い道路に入ります。この通りも両側にはビルが立ち並ぶようになりました。そのまま進むと上前津駅です。

地形が東に下っているため、道路も上下線



若宮大通をすぎて、地下鉄通に入る。  
両側はビル街に変わった



山王通をすぎると太い車道はなくなり、緑道になる



地下鉄金山駅(前期分)はこの広場の下に造られているで段が付いています。緩やかに上ると富士見町。北斎の富岳三十六景の場所です。そして今度は下り始めると東別院駅になります。その先で地下鉄の空間は緑道になり、少し行くと無くなります。地下鉄はこの辺りから駅の折り返し線の区間です。右に大津通に出て左に、市民会館の前を通過して金山駅の駅前広場に向かいます。

## 4 メインストリート

名古屋のメインストリートといえば、昔は広小路通でした。しかし今日では、この久屋大通を挙げる人が多いのではないのでしょうか。100mという規模もさることながら、広い緑地帯と中央に立つシンボルのテレビ塔があります。そして、それに沿って地下鉄という太い交通軸もあります。仮に、地下鉄が大津通を通過していたらと考えると、やはりアクセシビリティは重要な気がします。

この通りは、商店街がパリのメインストリート、シャンゼリゼ通と姉妹提携をしています。東京の青山通と競っての提携でした。両通りは、①幅100m、②長さ2kmで、③道路中央に凱旋門やテレビ塔というシンボルが立つことも同じです。そして④どちらも地下鉄が通っているのです。

地下鉄建設の頃は、久屋大通はまだ大津通の裏通りにすぎませんでした。そのスケールの大きさと緑の空間が通りの魅力をつくっているのでしょうか。

〈主な参考文献〉

- ①『資料集・名古屋の地下鉄』(1986、名古屋市交通局)
- ②野口・鳥居・渡辺「名古屋テレビ塔地下鉄工事に伴う地盤注入工事について」(1985、土質工学会誌448)
- ③「金山駅の配線について」

(1964、交通局高速度鉄道建設部)