

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【4】栄町・池下…三転して地下に

1 再び高架・地下問題

名古屋の地下鉄工事の第2期は、第1期の開業の日、すなわち昭和32年11月15日に部分着工しました。しかしこの2期工事も、すっきりと着工に至ったわけではありません。最大の問題は、やはり第1期と同じ「高架・地下」問題だったのです。

第2期の区間となった栄町・池下間は、すでに25年に一括して免許を取得していた区間です。従って、28年10月議会で地下線にすると決められていた区間でもありました。ところが具体的に計画してゆくと、地下深くになって難工事が予想され、建設費が跳ね上がりました。このため起債の権限を持つ自治庁が経営上難色を示し、この区間でも高架案が浮上することになりました。そして議会の特別委員会は高架の決定をしたのです。そして、ここでも市民との議論が始まりました。

今回は、再び大きく高架・地下問題でゆれ

	栄町 - 今池	栄町 - 池下	栄町-覚王山
高架案	16.6 億円	18.8 億円	—
地下案	27.9 億円	31.9 億円	39.6 億円

図1 市が発表した高架・地下の建設費の比較

ることになった第2期区間を見てみたいと思います。

2 第2期工事

(1) 高架・地下の経緯

第1期の工事に着手すると、すぐ第2期の計画に入りました。わずか2ヵ月の1期区間だけでは採算は難しかったのです。

ところが2期区間と想定した栄町・池下間は古い河川の跡があり、地下水が多く下水も集まっていました。また今池付近では、径1100ミリという大型の上水管がありました。このため1期に比べて難しく、トンネルも深くなって建設費がかさむことになります。そこで議会の決定から外れて、高架論が浮上したのです。

昭和30年夏、議会の高速度鉄道建設促進委員会で議論が始まりました。当局は建設費が大きく違うことを説明しました(図1)。しかし議会は28年の決定通り、地下での事業化を求めました。そのためには建設区間を短くするという案も検討されています。

そこに、起債を許可する自治庁から、採算面で融資に難色が出たのです。一時様子

を見てはどうかとまで言われて、議会も地下案を放棄せざるを得なくなりました。31年3月、同委員会では、「この区間に限り高架やむなし」と決することになりました。

ところが、そうすると市民の間から再び「高架反対」の声が出てきます。運動は国会議員を巻き込み、愛市連盟を結成して、沿道民大会、区民大会、市民大会と高まりました。7月には議会も取り上げざるを得なくなったのです。一方当局は高架で設計し、施行認可申請の準備を進めました。ところが市長の決意を取るところまでいって、9月の市長選挙でストップしました。そしてその後委員会のメンバーが変わるとともに、料金を15円から20円とする案などが出てきました。自治庁も高架地下は地元の問題…と軟化しました。起債枠も確保出来そうになったのです。

32年3月、議会で、栄町・池下間も地下式とすることが決定されました。この区間は、なんと、高架(免許)→地下→高架→地下(実施)、と三転したことになります。

(2) 路線の計画と工事

新設区間の駅は4駅です(図2)。新栄町駅は市電との交差の西側に。千種駅は中央線の交差の西側に。ここは国鉄の千種駅が北に移設されるのに合わせて一体的に計画されました。今池駅は道路の環状線計画の東側に、そして終点の池下駅は覚王山の丘陵の手前に決まり、併せて始めての本格的な車庫も計画されたのです。

問題だった地下水は、1期工事で実績のあった、地下に打ち込んだパイプで地下水を汲み上げるウエルポイント工法が効果的でした。1100ミリという大口径の水道管は切り替えができず、トラス橋で受けてその下で工事が行われました。また国鉄の中央線の交

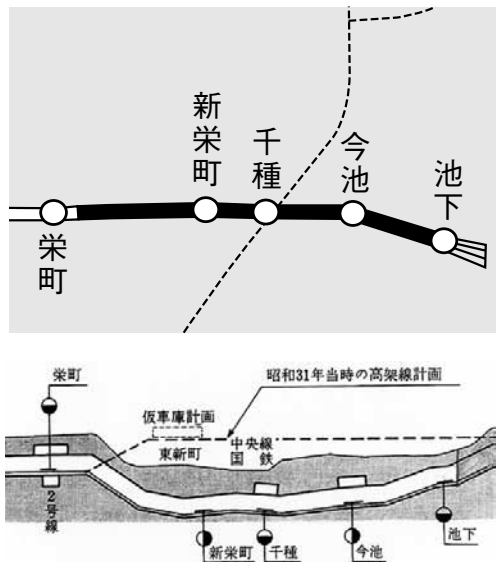


図2 第2期建設区間(上:平面、下:縦断)

差区間は、特殊条件から国鉄に依託されました。工事区間は、ほとんどが専用敷地(後の錦通)だったため、交差する道路を除いては、路面を覆工せず素掘りで行うことができたのです。

(3) 初の本格車庫

地下鉄の車庫は、車両を留置するだけではありません。検査も、毎日行う軽易なものから何年か毎に分解して行うものまであり、それに併せて、検車・修車・組立などいくつかの施設が必要です。

1期で造った栄町車庫は仮設で、本線路として使うため、2期では本格的な機能を持った車庫が必要になりました。目を付けていたのが池下駅の近くの市電車庫でしたが、それ

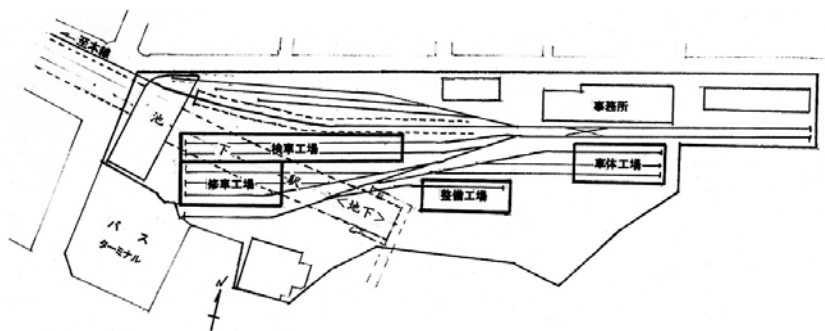


図3 始めての本格車庫の配置図。左上の左から本線から分れて地上に上る

だけでは不足し、その奥の淑徳学園の土地を買収する必要が出てきたのです。32年5月、申し入れを受けた淑徳側は増築工事の最中で、まさに「晴天の霹靂」でした。しかし、元々校地が手狭で、星ヶ丘に土地が確保されていたこともあって、百年の大計と移転が決意され、車庫が実現することになりました（文献④）。同校の土地を併せると、長さ200m強、幅100m程の平坦な用地が確保できることになり、各工場と4両12編成の留置が可能な車庫が設計できました（図3）。

淑徳高校と中学は、34年3月、星ヶ丘に移転することになりました。そこは、当時は、初めての公団住宅ができつつあっただけの郊外地で、市電を延長することが買収の条件だったといえます。

*

*

昭和35年6月、栄町・池下間3.6kmが開業しました。第1期と合せると6.0km。ようやく鉄道らしくなってきました。

3 総行 栄町から池下へ

… 苦労した「大曽根凹地」 …

それでは第2期区間となった栄駅から池下駅に向けて、沿道の街を歩いてみたいと思います。全区間が今は錦通になっています。

〈栄町から千種へ〉

地下鉄栄駅の5番出口を出てUターンして右に曲がり、東に進みます。次の信号を越すと下り坂になります。名古屋台地の切れ目で、この坂を利用して第1期の車両が搬入されま



栄町駅の東は坂になって下る。
この坂を使って高架線の計画が考えられた



飯田街道と交差する付近の錦通。
この通りを高架鉄道が通っていたとすると
どんな風景になったか？

した。その向こうの公園は、当初仮車庫が想定された所です。

坂を下り、高速道路の下を過ぎて、錦通を進みます。坂の下から千種駅までは、大曽根凹地とよばれる古い河川の跡で、地下水流があり、車道（くるまみち）付近には川が流れていました。斜めに交差する飯田街道を過ぎると新栄町駅です。この付近は江戸時代の藩主の下屋敷ですが、今は幹線道路と高層ビルのある、都心の一角になりました。もうここに道路の中央を高架鉄道が通り、その下に住宅



小川町交差点。高層ビルが建ち、都心の一角に



車道付近の錦通。
遠くに千種台地に上る坂が見える

が並んでいる姿を想像することはできません。川があった車道を渡ります。この付近が地下水で苦労したところでしょうか。正面遠くに千種駅の向こうの台地に入る道が見えます。
〈千種から池下へ〉

千種駅は国鉄との交差駅です。国鉄の旧千種駅は南側300m程の所にありましたが、戦災復興計画で地下鉄駅と交差する所に移設され、高架から地下へと移行する区間に掘割で設置されました。その下には地下鉄が、上には錦通の橋梁が設置され、3層になっています。

東に進むと今池になります。ここは2層の駅になりました。あとは池下までまっすぐです。

池下で、戦災復興で設定された錦通は終わりです。突き当たりは池下駅ですが、後の改修時に上部に市営住宅が出来ました。当初は駅の南側だったバスターミナルは、今では駅ビルの中に取り込まれています。

池下車庫の跡を見るために駅の左斜めの道を進みます。この辺りは嬢ヶ池が埋め立てられた所で、そこに市電車庫と淑徳高校中学が造られていたのです。昭和35年に造られた池下車庫は、44年、延長先に新しく造られ



JRの千種駅。上を錦通が、下を地下鉄が通っている



千種駅は駅前広場がつくられ、バスターミナルもある



地上に出る池下駅。バスターミナルと併設される。
左の道を奥に進むと右側が地下車庫の跡になる

た藤が丘車庫（6両対応）にその機能を移し、廃止されました。その後は厚生年金の施設と国道事務所になり、厚生年金の施設は高級マンションに生まれ変わろうとしています。

4 古為さん

高架から池下へ。愛市連盟をつくって市民運動をリードしたのは、事業家・古川為三郎氏でした。いくつもの危難を乗り越え、映画関係の事業など多くの事業を成功させて財をなした立志伝の人ですが、「古為さん」と親しまれ、多くの公共的な事業にボンと大金を寄付したことで知られています。

その古為さんが66歳の昭和31年。地下鉄が高架になったことを知ると、「町の真ん中に万里の長城を築くつもりか」と事業そっちのけで反対運動を始めたのです。アンケートをとり、83%の反対を確認して、氏は「もし地下にして費用がかさむなら、私が出してもよい」とまで市に告げたようです(文献⑤)。

運動は大きな高まりを見せ、市民の声として、地下化に大きな貢献をしました。いま栄から錦通を東に歩くと、「錦通をメインストリートに」と訴えた氏の活動は、街並づくりに大きな役割を果たしたといえそうです。

〈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)
- ②『資料集・名古屋の地下鉄』(1986、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)
- ④同編集委員会『愛知淑徳学園百年史』
(2006、愛知淑徳学園)
- ⑤小橋博史『獅子奮迅 古川為三郎伝』
(1989、自費、なお1987～中日新聞連載のもの)