

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



No.1 高速電車開業券
15月
名古屋 栄 町
通車吉日 下等前送無効
切符 無効

池田 誠一

【23】名古屋大学・新瑞橋…待望の環状線

1 環状線願望？

「東京は山手線。大阪は環状線。名古屋は？」。名古屋人は、よく、このような質問

に窮したことがありました。それは環状鉄道を持たないという、大都市としてのプライドを傷つけられるものでした。昭和36年の都交審で名古屋にも鉄道の環状線が答申されていました。しかし緊急を要する放射状路線の整備に追われて、なかなか着手できなかったのです。

その待望の環状部が、北半分の1期工事に着手し、残るは南半分の5キロほどになりました。そして遅れていた1期区間を追いかけるように、2期区間に着手できるようになったのです。今回は、名古屋市民にとって待望の、環状線の完成に向けた名古屋大学・新瑞橋間を追ってみたいと思います(図1)。

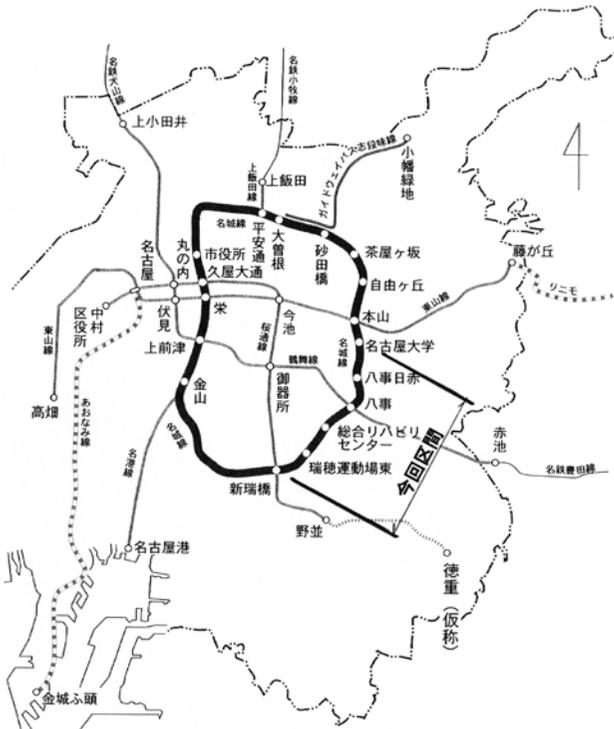


図1 名古屋の地下鉄環状線と今回の区間

2 八事丘陵の地下鉄

(1) 計画された環状鉄道

東京も、大阪も、JR環状線は計画的につくられたものではありません。東京の場合は、東海道線と東北線をつなぐため、まず品川から西回りに渋谷・新宿を経由して上野まで

のルートが造られました。その後で東京駅經由上野までのルートが出来て環状運転が始められたのです。大阪の場合も、いくつもの線路が建設され、それらを最後につなぎ合わせて、結果として環状運転が始まりました。

それに対して名古屋の場合は、始めから計画的に環状路線を、環状運転するべく計画されました。そのため、①地下鉄として、②計画的につくられた、という2つの意味で、名古屋の「名城線」はわが国で最初のものになったのです。

環状線は一般的には需要が少なくなるため、計画には工夫が要ります。名古屋の場合は、まず、①環状線の一部を都心部を通過させることによって、放射状といえる部分をつくりました。そして都心部を通る区間は、早く完

成しています。また、②環状線はどのくらいの輪の大きさにするかも問題です。一時は名古屋の環状線をもう一回り大きくするべきではないかという議論がありました。しかし経験則ですが、東京の山手線が35キロ、大阪環状線が22キロですから、名古屋の26キロは妥当なところなのでしょう(図2)。さらに、③環状線は一般に市街地ばかりを通ることになるため車庫の確保も問題です。名古屋の場合は名古屋港への路線と接続されており、この問題をクリアしたのです。

(2) 地下鉄と都市計画決定

地下鉄は都市計画事業として実施されます。したがって都市計画の手続きは不可欠です。ところが事業遂行に直接かかわるわけではないため、その計画決定の時期があいまいです。これまでも、昭和36年の都交審答申路線の時には、答申後すぐに全線が都市計画決定されました。ところがその後の新線は、計画変更が問題になるため、事業計画がある程度固まってから決定に持ち込まれるようになりました。

問題は、36年計画で決定された区間です。当然のことですが、都市計画で決定されると、その土地の利用が制限されます。したがって事業実施時にそれを変更すると、これまで制限されてきた人々からは不満が出ます。新たなルートの所有者も黙ってはいません。名古屋の地下鉄ルートが、建設時に住民とトラブルを起こしたのは、多くはこの問題に根がありました。裁判になった、鶴舞線の川名付近や、前回紹介した本山付近などです。昭和36年という、まだ地下鉄計画も、地元の状況も未成熟な状態での都市計画決定には無理があったのではないのでしょうか。

今回の区間ではその反省の上に、旧計画ルート内で計画されたようです。名古屋大学付近のマンションでは、都市計画の制限を容れて変形の建物になっていました。これは今回の事業時点では回避可能と考えられました



図2 東京、大阪、名古屋の環状線の大きさの比較

が、あえて元のルートになりました。また山下通付近では、地元から瑞穂運動場に接近したルートへの変更の要望が出されました。しかし変更すればまた問題が出るかもしれません。そのためルートは当初の決定から変更されなかったのです。

(3)路・線・点・描

この区間では次のような問題がありました。
〈瑞穂運動場東駅の折返し線〉

環状線は都心部での折り返しを考える必要がありました。北は大曽根駅がありましたが、南は新瑞橋駅が直通になったため無くなっていました。そこで、次の瑞穂運動場東駅に、3線部（Y線）をつくり、ここで折り返すことを可能にしたのです。

〈交差点立体化計画〉

この区間にも、地下鉄計画と交差点立体計画との問題が出てきました。道路構造令に、「直線4車線以上の道路の交差は立体化する」とうたわれ、より強い規制になっていました。変形の八事の交差点は何とか免れたようですが、山下通の交差点は南北方向にアンダーパスの計画で、その対応が必要になりました。駅部は外されていたため本体はクリアしましたが、出入口は交差点立体化時に改造する約束で建設されています。

〈瑞穂運動場東・新瑞橋間〉

都市計画のルート内で作ることとしたため、逆にいくつか課題が出てきました。まずトンネルを計画決定の幅15m以内でつくる必要があります。この問題は、複心シールドの採用でクリアしました。また、始点部の山下通のマンションがルート内に建設されていました。58年に協議されたときは回避可能と考えて許可されていましたが、その直下を近接して通過することになったのです。終点部の山崎川の落合橋でも修正可能でしたが計画決定通りになりました。このため基礎が支障して橋の一部を撤去して復旧したのです。

3 絶行 名古屋大学から新瑞橋

… 丘陵部の住宅地に行く …

それでは、環状線の最後の区間になった名古屋大学から新瑞橋に向けて、丘陵部の街並みを見ながら歩いてみましょう。

〈名古屋大学から〉

名古屋大学駅の2番出口を出ます。地下鉄は正面に見える大きなマンションの間を通過して幹線道路に出ています。幹線道路を南に進みます。沿道に店は少なくなりましたが、まだこの付近は名古屋大学や南山大学の関係者が通ります。緩やかに坂を上ると今度は下りです。下りながらその先を見るとマンションが林立しています。坂を下ったところで少しカーブして、交差点の向こう、八事日赤病院の前に駅が出来ました。



名古屋大学から南へ坂を上る



八事日赤の交差点付近。
マンションが林立する



八事交差点。
地下鉄はまっすぐ正面の民有地に入ってゆく

日赤前をまた上ります。上ったあたりにはファッションビルも残っていますが、今は静かになってしまいました。そして目立つのはやはりマンションです。しばらく行くと左側に八事の墓地が見えます。その辺りからは、今度は中京大学と名城大学の影響圏でしょうか、チラホラと飲食店等が見られるようになります。坂を下ると八事の交差点です。この付近は商店が並びますが、学生の街なのでしょう。

〈新瑞橋へ〉

地下鉄は八事交差点を直進し、複心シールドで民有地に入ります。それを追って複雑な八事交差点を抜け、右斜めの幹線道路を進みます。一本目を左に入ると一気に静かな住宅地です。この付近は、昭和の初め、日本の田園都市(山林都市)を目指して耕地整理が進められた地域です。大きな宅地と豊かな緑に



静かな住宅街の下をぬける。
この真下を地下鉄が通る

囲まれた家が、点々と残ります。地名も「紅葉園」「緑ヶ岡」とイメージでつけられました。突き当たって右に、ほぼ地下鉄に沿った道を道なりに進むと、幹線道路(八勝通)に出ます。左に緑ヶ岡の交差点が見えます。

その八勝通を進み、清水ヶ岡交差点を通ると、その先に総合リハビリテーションセンターの建物が見えます。駅はその手前で、駅の向こうからまた下りになります。緩やかに下って再び上り始めた地下に折返し線が造られました。瑞穂運動場東駅はその向こう、坂の上から下りにかけてです。

駅の向こうは山下通の交差点で、道路はその先で大きくカーブしています。そのため地下鉄は、交差点西の右のマンションの下を通り、今度は道路を横断して左の民有地に入ります。交差点から2本目を左に坂を上り、あとは地下鉄を追って、住宅地の中を、右、左



総合リハビリセンター駅から南を望む。
右にセンターのビル、道路は八勝通



山下通の交差点。
右手のマンションの下付近を地下鉄が通っている



山崎川の落合橋。
上流部は撤去して工事が行われた



環状部をぬけて新瑞橋駅に到着した地下鉄

と進みます。萩山中学の角に出て、また、右、左、右と曲がり、あとは西にまっすぐ進むと山崎川です。地下鉄は、落合橋の上流側の橋脚の下を斜めにかすめて幹線道路に入ります。そして既設の新瑞橋駅につながりました。

4 環状線効果

待望の環状線が完成しました。沿線には学校が多いためか、朝夕は結構な混雑です。しかし既設部分からの転換が多いと考えられることから、新規の利用者増はどのくらいでしょうか？経営上はそれが問題です。

環状線で期待できるのは「環状線効果」です。それは乗換の便の改良や、逆回りによる選択の機会の増加などでの新しい利用客の獲得でしょう。しかしもう少し積極的に考えるならば、環状線があることを広くアピールし、観光やビジネスに売り込むことではないでしょうか。沿線には、名古屋城があり熱田神宮があります。ナゴヤドームがあり瑞穂グランドがあります。「便利な環状線があります。」胸を張ってそれをアピールして、環状線の効果がでてくることを期待したいと思います。

5 後半の事業の経過

今回で、名古屋の地下鉄の各区間の紹介は終わりになりました。そこで、後半の事業の経過と開業の概要をまとめておきたいと思います。今回は、総括として「地下鉄と街づくり」を考えてみたいと思います。

〈主な参考文献〉

①『名古屋大学・新瑞橋間工事記録』

(2005、名古屋市交通局建設部)

路線No.	事業の免許				実施の認可				運輸の開始		当連載
	区間	営業キ口	申請年月	免許年月	区間	建設キ口	申請年月	認可年月	営業キ口	開業年月	
4	大曾根・名古屋大学	6.2	5.2	5.4	大曾根・名古屋大学	6.2	5.5	5.10	1.7	12.1	㉞
									4.5	15.12	
	名古屋大学・新瑞橋	5.6	8.2	8.4	名古屋大学・新瑞橋	5.1	8.10	9.3	5.6	16.10	㉞
6	中村区役所・野並	14.9	S55.3	S57.2	中村区役所・今池	15.8	S57.5	S57.12	6.3	1.9	㉞
					今池・野並				8.6	6.3	
	野並・徳重	4.2	15.6	15.9	野並・徳重	4.1	16.8	17.6	4.2	23.3	①
7	上飯田・平安通	0.8	6.10	6.11	(味鏡・平安通) ¹⁾	(3.3)	(7.2)	(7.8)	0.8	15.3	㉞

* 1 : 年月は運輸の事業のもの(別途、道路内の許認可がある)

* 2 : 実施の認可は「工事施行認可」のこと。土木事業の年月

* 3 : 上飯田・平安通間の()は、第3種事業者のもの

図3 名古屋の地下鉄建設の経過(後半)