

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【13】鶴舞線…相互直通運転へ

1 路線網の見直し

名古屋の地下鉄は、新瑞橋までの建設で、初期に考えた東西線・南北線が一応の区切りになり、次は3号線の番になりました。この路線は、昭和36年の都交審答申では上小田井・天白とされています。が、その内八事以東は名鉄が免許ばかりではなく工事施行認可も得ていました。そのため市としてはその区間を外し、44年、上前津・八事間の免許を申請したのです。

ところがその頃、都交審答申から10年近くたち、都市構造の変化や道路交通の逼迫等もあって、路線網の増強が必要になっていました。市としても、見直しの審議会開催を国に要望すると同時に、学識経験者による交通問題研究委員会を設け、市案をまとめました。国は46年、それらを受けて都市交通審議会の部会を設置して議論を重ね、47年、新しい路線網が答申されました。市内分では、6号、7号、8号の3路線が新たに追加されることになったのです(図1)。

3号線については、答申では、上小田井・豊田間という長大路線とされ、名鉄犬山線との相互直通運転も書き込まれました。このためこれまでの計画とは違って全線を考える必要が出てきたのです。今回は、このように新たな路線計画が求められることになった3号線、通称「鶴舞線」の計画を見てみたいと思います(図2)。



図1 昭和47年の都市交通審議会答申(第14号)の高速鉄道網。
6、7、8号線が新しい提案(『鉄道ピクトリアル』より)

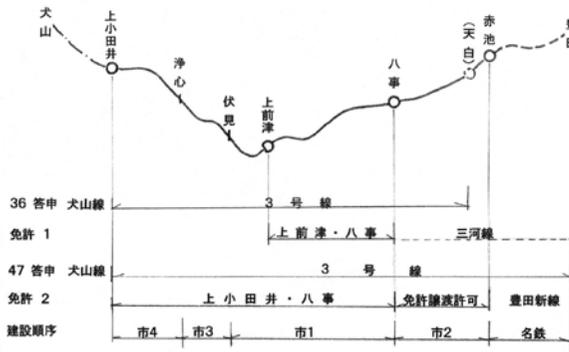


図2 鶴舞線全線の答申と免許、建設の区間の関係

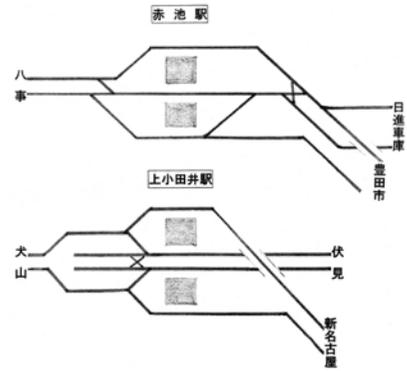


図3 赤池駅、上小田井駅の線路の配線

2 新規格路線

(1)相互乗り入れ協定

市と名鉄が八事以东の免許問題について協議を始めたのは免許申請の前の44年春でした。以前に紹介した瀬戸線の交渉の過程では、名鉄は、八事・天白間の免許の市への無償譲渡を意思表示していました。しかしこの交渉では市が栄乗入れを認めることを条件にしたようです。このためか譲渡問題が動き出すのは市の栄乗入れが決着する46年の年末までずれ込むことになりました。譲渡契約が成立したのは翌47年2月です。

その後の手続きは、まず、①上前津・八事間の免許申請の取り下げです。つづいて新たに②上小田井・八事間の免許、同時に③八事・天白間の譲渡許可…と手続きを経ました。そして10月には、両者間で「列車の直通運転に関する基本協定」が締結されることになりました。協定では、接続駅を上小田井と赤池とし、市としては始めてになる「軌間1,067^{ミリ}」「架空線1500V」等の規格が確認されることになりました。

(2)規格と配線

基本協定をみると、直通運転に関するいろいろな事項が合意されています。要約すれば、

- ①路線：地下鉄3号線と犬山線、豊田新線
- ②接続：上小田井、赤池
- ③規格：軌間 1,067^{ミリ}
電気 直流1500V(架空線)

- ④車両：同一規格、同一性能
・長さ：車両連結面間20^{メートル}

- ・幅：最大2,750^{ミリ}
 - ・高さ：パンタ折たたみ高4,150^{ミリ}
 - ⑤各区分：(原則)免許の区分による
 - ⑥乗務員：所属営業線内(運転手が交代する)
 - ⑦列車：最小4両、最大8両
 - ⑧料金：営業線の区分
- …等とされ、細部は別途協議に委ねられています。

接続駅の配線については、その後の協議の結果、次のようになりました(図3)。上小田井駅については、2面ホーム4線に。折り返しする地下鉄が中側です。名鉄は通過だけで、折り返し運転は想定されていません。

赤池駅は、2面4線で企画されましたが、名鉄から3線でよいという意見がでて、2面3線となりました。ここの駅では、両者が折り返すこと、地下鉄は車庫の出入庫をすることなどから配線が少し複雑です。

(3)車庫問題

新線の建設で最も大きな問題の一つは車庫問題です。これまでの線路規格と異なるため、3号線には新たな車庫が必要でした。しかし、全線の運行を考えると細長い、10ヘクタール程の土地が必要になりますが、市街地にそれを確保することは極めて困難です。このため、市街化のあまり進んでいない路線の両端、上小田井と赤池付近、あるいはその延長上で車庫用地が探されました。小田井側、西春町地内では、町の推す候補地があり、概略の調査が行われました。2~3^{ヘクタール}延伸した所だったようです。

一方、赤池側、日進町地内にも町の推す候補地がありました。豊田新線の沿線の土地ですが、谷間で、当時は一面の田圃のために降

雨時はその上を水が流れるようなあまりよい土地ではありません。しかし市東南部の需要急増区間への対応を考えると、建設は東側からが望ましく、その土地に決定されました。

車庫問題は今後新設する路線でも用地確保の問題が生じます。そこで考えられたのが3号線と他の路線との連絡線です。47年都交審の答申の新たな路線でも、いずれも車庫用地の目途がありません。そこで、6号線、7号線に交差、近接する所から分岐線を計画し、3号線を経由して日進の車庫に回送することにしたのです。分岐点は丸の内駅付近が選ばれ、この計画は、その後の6号線開業では大きな役割を果たすことになりました。

3 紀行 赤池から日進車庫

… 市域外の駅と車庫 …

今回の紀行は、建設順位では少し先行しますが、名鉄と市が初めての相互直通の接続駅となった赤池駅。そして隣接して大型の車庫となった日進車庫(施設名は日進工場)を訪ねてみたいと思います。

〈接続駅〉

鶴舞線の赤池駅で降車します。ここは豊田線との接続駅で、日進市になります。利用する人にとっては普通の通過駅にすぎませんが、



赤池駅ホーム。2つのホームがある



赤池駅で運転手が交代する



赤池の駅前広場、正面が駅ビル。銀行が入っている

この駅で運転手が交代し、通過すると料金も跳ね上がるなど、接続駅の特徴があります。ホームは2面3線で、その真ん中の線は折り返し線です。改札は、西口が市、東口が名鉄で管理されています。

西改札を通り、正面の出口を出ます。駅は3階のビルになっており1、2階はテナントが入ります。その正面が駅前広場です。駅前には名鉄バスのターミナルがあり、東方にある高校・大学の通学者が並びます。この駅を越えると鉄道料金が上がるため、ここのバスターミナルは人気のようです。

この付近は地下鉄建設に合わせて区画整理が立ち上げられ、地下鉄と街が一体的に計画されました。地下鉄駅に合わせ国道153号のルートも変更されています。

〈日進車庫〉

日進車庫は、赤池駅の東です。駅前のすぐ北の信号交差点を東に、突き当たった所は153号(バイパス)です。この道路計画は縦断的に地下鉄計画とぶつかったため、道路の勾配を変更してもらっています。正面には日進工場の事務所と修車工場が見えますが、道路を渡れないので左に信号まで迂回して車庫の入口に出ます。工場の中には古い市電を保存したレトロ電車館があります。そのまま道路を上ると県道の信号があります。左に曲がり



県道の橋からみた赤池駅方向。マンションも多い



橋の反対側。豊田方面への電車が走る。左は留置線車庫を横断している唯一の橋を進むと、左側には赤池駅の地下線に入る線路が見えます。右側には、車庫の中心部、左奥に検車工場、正面に留置線、そして右に豊田新線が高架で横断しています。

橋を渡り突き当たって右に、車庫の東側の道を進みます。少し行くと車庫の東の入口があります。ここが車庫へ車両を搬入する入口です。さらに進むと右が大きな建物(電器・家具店)になります。この建物の地下に車庫の折り返し線が入っています。店の前を回り込んで車庫の西に出ます。西側は、歩道が造られており、すぐ脇を車庫の築造に合わせて大きく改修された豊田川が流れています。木の間越しに車庫を眺めながら北に進むと、先ほどの県道の信号の所に戻ります。信号を渡り、西に進みます。右に進む道が153号の旧道で



車庫東側にある車両搬入用の入口



車庫の西から。手前が改修した豊田川



駅ビルの横は緑道になっていてイルミネーションがあったですが、今では想像できなくなりました。道なりに進むと左側にため池が残っています。その先は赤池駅の南の交差点で、右はすぐ駅前広場です。広場に入ると、駅舎の南の遊歩道にはイルミネーションが輝き始めていました。

4 相互乗入れの長と短

相互乗入、すなわち異事業者間の直通運転は、戦後の都市交通政策の大きな柱でした。都市の郊外化が進む中で、郊外鉄道から地下鉄に直通することは、乗換の混雑と旅客の負担を解消する画期的な政策だったのです。都市交通審議会でも目玉の施策として、東京、大阪では早くから実現が試みられ、名古屋でもその必要性が主張されていました。鶴舞線(3号線)で、その待望の政策がようやく実現したことになります。

しかし直通運転は、都市づくり、街づくりという面では微妙な問題です。というのは、直通化によって郊外線には時間短縮のメリットがありますが、その反対に接続駅の街は効果がなくなるのです。東京、大阪の都市周辺部の拠点は多くは、私鉄の終着駅が成長してできたものです。ところが直通してしまうと、旅客の便にはなりますが街に人は顔を出しません。単なる通過駅になって拠点形成が出来ず、都心集中を加速するのです。

赤池駅は、直通がなければ3号線の終着駅として、あるいは豊田線の起点駅として、多くの乗降客があり、地域の拠点になっていたのではないのでしょうか。乗客の利便と街の活気は両立が難しいといえます。それでも、そこにかすかな料金抵抗が残ったため、赤池の駅前には学生の街になったといえそうです。

〈主な参考文献〉

①同編集委員会編『市営五〇年史』(1972、名古屋市交通局)