

地下鉄が変えた街

— なごや地下鉄建設の物語 —



池田 誠一

【6】星ヶ丘・藤が丘…開発型の地下鉄

1 再び、車庫問題

名古屋の地下鉄は、池下、東山公園、星ヶ丘と東に延長されるとともに需要が急増しました。そこで大きな課題になったのは、名古屋駅ホームと名古屋・伏見間での混雑です。後者には車両増強が必要になり、車庫の問題が深刻になりました。

当初、2両6編成・計12両でスタートした保有車両は、30両、60両と増え、星ヶ丘までの開業時は100両になりました。このため、整備中の車両を入れても60両しか対応できない池下車庫では早々と限界を越え、新しい車庫の確保が急務になっていたのです。しかしながら東山線全線で6両・2分間隔の輸送をすると、車両数は約300両、車庫の面積はざっと10万平方メートルが必要になります。しかもその土地は、平坦で、本線からの引込み可能なことが条件になりました。

今回は、このような新たな車庫の獲得にどう対応していったのかを中心に、星ヶ丘から藤が丘の延伸をみてみたいと思います。

※なお、南北線(名城線)とは建設時期が前後しますが、この連載では、建設区域のつながりを考えて区間を選ぶことにしたいと思います。

2 空白の丘陵地

(1) 土地区画整理の中で

昭和35年頃から、名古屋の周辺部は土地区画整理のブームになりました。なかでも30年に名古屋市と合併した猪高町(名東区)、天白町(天白区)の区域は、宅地化のために大規模な土地区画整理を必要としていたのです。

36年の都交審答申の第1号線は、東は星ヶ丘から猪高町の上社に延びていました。その地域での最初の区画整理組合の設立は、37年の西一社と、北側の猪子石です。とくに猪子石組合は500畝近い広大な区域を持つ組合でした。交通局は、車庫用地として、このような区画整理区域に目を付けました。最初から計画に組み込めば、大きな用地の確保が比較的容易だからです。ひそかに地元との話し合いが始まりました。まず猪子石方向の案が考えられましたが、同組合の理解が得られず、その東の藤森東部の組合が名乗りを上げたのです(図1)。

結局、藤森東部組合のリーダーシップによって、同組合の区域を中心に車庫用地が確保されました。また線路も、経路となる西一社、上社、藤森南、藤森東の4つの組合から無

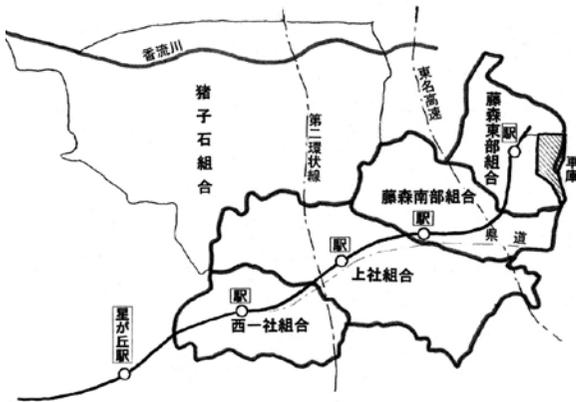


図1 星ヶ丘駅以東の土地区画整理組合と地下鉄のルート

償で提供されることになったのです。ルートは、都交審答申からみると、上社から先、藤森にかけては路線が東北方向に延長されているのが分かります。

41年から順次、関連する4つの組合と協定が結ばれ、①線路部分、②駅前広場、③車庫等の用地が、交通局に提供されることにな



図2 昭和39年頃の本郷から藤が丘付近。黒く見えるのが山林。白線が地下鉄(名古屋市交通局提供)



図3 開業当初の地下鉄沿線。手前の藤が丘車庫から上社方面を望む(名古屋市交通局提供)

りました。その面積は、車庫が8.9[㊦]、線路が4.2[㊦]、計13.2[㊦]でした。

(2) 荒野を行く地下鉄

地下鉄の延長が計画された星ヶ丘以東は、当時はまだ開発のされていない、田畑と山林の丘陵地でした(図2)。計画は、その地域を、宅地開発と地下鉄建設を一体的に行おうとする試みでした。

区画整理組合と調整し、駅は、現在の名で、

- 西一社 組合：一社駅
- 上社 組合：上社駅
- 藤森南部組合：本郷駅
- 藤森東部組合：藤が丘駅

と配置されました。周辺にはほとんど家はありません。

構造は、一社駅の東から地上に出て終点まで、一部の反対がありました。初めての高架式が実現したのです。当時この区域には、

すでに東名高速道路や環状2号線等の道路計画があり、それらとの調整から一部には長い橋梁も計画されました。工事は、星ヶ丘・一社の地下区間が41年12月に、以東の高架区間は43年2月には、それぞれ着工され、翌44年4月に開業しています。ただ上社駅は駅位置の異議が出て1年余遅れました。

開業当初も、周辺はまだ宅地造成の最中で、まさに荒野の中を行く地下鉄だったのです(図3)。各駅の入口に、泥道のため駅まで使う長靴の並ぶ光景が有名でした。

(3) 藤が丘車庫

昭和25年に始めの免許を取得した時の東西線の車庫は、田代町の先の鏡池付近が考えられていました。そこに3[㊦]、120両対応の鏡池車庫を建設する予定でした。ところが36年の都交審答申で路線網が変わり、新しく用地が必要になりました。そして前述のように土地区画整理事業に合わせ、藤森、今の藤が丘に車庫を建設することになったのです。

この路線には再び車庫を造ることはできないとの意識から、全線の車両を引き受けることのできる規模と施設が求められました。新しく計画されたのは、10^分近い土地に、330両に対応できる施設です。提供された敷地の形状から、一旦一番奥に引き込んでから各施設に分散する配線になりました。規模は留置が330両。それに対応する検車、修車が可能な、当時我が国の地下鉄でも最大クラスのものになりました。そして44年4月の開業とともに、従来の地下車庫は廃止されたのです。

3 総行星ヶ丘・藤が丘

… 激変した沿線の風景 …

それでは、地下鉄の建設によって大きく変化した星ヶ丘から藤が丘の街並みを歩いてみましょう。

〈地下線〉

星ヶ丘駅を降りて、バスターミナルへの出口を出ます。東に進むと、道は上りになり、左に大きくなった淑徳学園を過ぎます。通り過ぎたところに、歩道が左に広がりが街園が造られているところがあります。そこは旧道が通っていたところでした。旧道は峠を越えて東南側に続いているのが分かります。

峠を下ると打越で、さらに下ると一社駅です。地上部に改札口のある駅で、南側にバスターミナルがあるのも区画整理組合からの土地の提供があったからでしょう。沿道は、高速道路のインターへのアクセス道路のため車や住宅関係の大きな店が並び、地下鉄の存在感はありません。さらに下って2つ目の信号を左に入ると、すぐ右に、地下鉄が地下線から高架線へと移る開口部があります。何分



星ヶ丘から東に。左に広がった歩道部分が旧道



地下から高架にシフトする地下鉄の開口部付近。
上を横断しているのは環状2号線

が毎に「ゴー」という音とともに電車が出入りしているのが見えます。

〈高架線〉

高架になると直ぐ、環状2号線の巨大なインターにぶつかります。地下鉄はその中に埋没しています。歩道橋を渡るとすぐ植田川です。上社の組合地内では、この川を跨ぐように地下鉄ルートが設定されました。川に沿って歩くと、川の上に上社駅があります。しかし北側の駅前広場の上が開発され、文化小劇場等が入るビルができて、開業時の面影はなくなりました。地元で周囲の清掃作業が行われるなど、地下鉄は存在感がありそうです。

駅を通り過ぎ、再び川に沿って歩くと、左



改修された植田川の上を地下鉄が走っている。
すこしむこうの川の上に上社駅が見える



再開された上社バスターミナル



本郷駅西を通る旧道。この道をバスが走っていた

側1本入った所に名東区役所がつくられました。次に横断するバス通りは旧道です。この辺りは藤森村の本郷でした。坂を上ると本郷駅です。ここのバスターミナルは、まだ開業当初の駅前広場の形が残っています。通り過ぎると、緩やかな坂です。その先に、東名高速道路が見えます。高速道路工事の前に、他に先行して着手されました。

高速道路を迂回して、北に向きを変え、藤が丘駅に向かいます。高架の下は飲み屋街に変わりました。交通局は土地の提供を受けましたが、高架下の使用権は組合とされたのです。当時、このようににぎやかになるとは想像が付きませんでした。飲み屋街を通過して藤が丘駅です。この駅付近は、農地が、まさに激変して、今では名古屋の東部の拠点です。



飲み屋街の高架下は



藤が丘駅東は万博で変り「リニモ」の駅ができた

西側には市バスのバスターミナルが。東側には名鉄のバスターミナルがあり、加えて万博に合わせて東部丘陵線「リニモ」の終点駅もできました。

東に行くと、広大な藤が丘車庫にぶつかります。この車庫が今日の変化を誘引したのです。北に向かうと車庫の引き込み線をくぐります。その先は長久手町です。左に曲がると、地下鉄線路の終端が見えます。東北を向いているのは、都交審答申で検討線とされた本地住宅方向に向かっていると説明されます。駅の方に戻ると、途中に大きな公団住宅があります。この団地は地下鉄の開業に合わせて誘致されたもので、藤が丘の拠点化に大きな役割を果たしました。その、駅前の一画に、開発をリードした藤森東部の組合長、柴田正司氏の像が建てられていました。



駅東「先見卓断の雄」とほられた柴田正司氏の像

4 開発型の地下鉄

地下鉄は、大量の需要のある市街地に建設されるのが一般的です。ところが星ヶ丘から藤が丘への延伸は、居住者のほとんどいない地域に、いわば車庫への引き込み線のように敷かれた路線でした。そのため開通当初は、四本に一本しか星ヶ丘から先には運行されず、それさえもガラガラでした。

しかし区画整理が進むとともに需要は急増していきました。各駅のバスターミナルは周辺の客を集めるのに効果的で、加えて地価が跳ね上がったことが住宅の高層化を促進しました。このため周辺は人口密度の高い鉄道型の街が形成できたと考えられます。

私鉄の郊外路線では、このような鉄道建設とタイアップした開発が行われることがあります。この区間は、まさにその開発型鉄道のモデルになったのです。交通局が民間ディベロッパーなら「大儲け」だったのでしょか。

〈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 安藤実禪『地下鉄東山線が藤が丘まで開通して40年』(2009)
- ③ 小林元『猪高村物語—名東区の今昔—』(1988、自費)