東山線に沿って西から東へ

名古屋のまちづくりを検証するうえで、『新修名古屋市史』を参照することが多い。第８巻「自然編」に表題の記述があり、興味深いので紹介しておきたい。

地下鉄東山線は名古屋市を東西に横断していて、低地から丘陵までの地形を順に見ることができる。西の終点が高畑で、ここは庄内川と中川運河とに挟まれた沖積低地にあたり、駅付近の標高はほぼ 0m である。高畑から中村公園まではほぼ南北に走る。中村公園付近で進行方向を大きく変え、鳥居通の下を北東に向けて走る。この辺りまでの畑や集落からなる沖積低地にみられる帯状の微高地は、河川の氾濫によって土砂が河岸に堆積して作られた自然堤防であると判断される。中村公園から名古屋駅にかけてもほぼ同様の地形がみられる。亀島駅を過ぎると東山線の線路は大きく向きを変え、東海道線の東を回り込んで名古屋駅に到着する。JR 名古屋駅の表層地質は地表まで砂地となっているのに対し、さらに東の堀川との間には地表付近に泥質な堆積物がみられる。このことから JR 東海道線の名古屋駅は水はけの良い砂質微高地を選んで建設された可能性がある。

東山線の線路は、名古屋駅を出てしばらくするとほぼ直角に向きを変え、東へと向かう。堀川の下をくぐり、次の伏見駅に到着するまでの間に、地表の標高は約 3～4m から 10～12m へと大きく変化する。写真の地形断面図を見ると、名古屋駅と伏見駅との間にははっきりした崖が存在している。この崖の位置は堀川の左岸（東側）にあたっており、ほぼ南北にのびている。高畑から中村公園を経て伏見の手前の堀川の地点までは極めて低平であるのに対し、さらに東側の部分でかなり起伏のあることがわかる。この起伏も堀川から池下付近までと、池下から終点の藤ヶ丘までとではかなり異なっている。前者は新栄と千種との間の部分が少し低くなってはいるものの、全体としては東に向けてやや高くなるなだらかな土地であり、後者は覚王山・星ヶ丘・藤ヶ丘付近にピークを持つかなり起伏の大きな地形となっている。

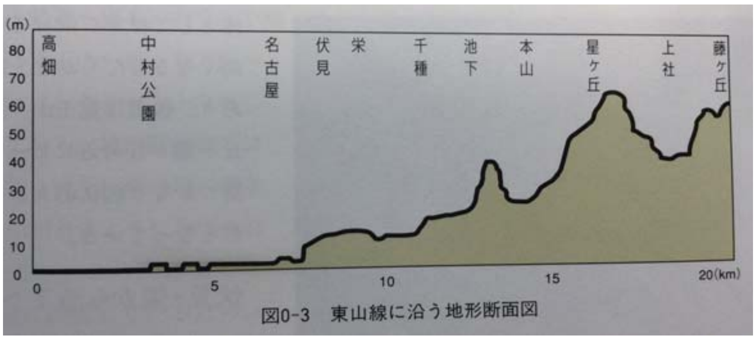

図0-3　東山線に沿う地形断面図

堀川の東に広がる平らな地形が熱田台地である。その中央部にはほぼ南北に延びる浅い溝状の谷地形が熱田台地を掘り込んで作られている。この部分は大曽根面と呼ばれ、両者の境、すなわち熱田面と接する大曽根面の谷地形の側壁の部分が栄と新栄の間や千

種駅付近の坂になっている。地形断面図では池下駅と覚王山駅の間に突き出た山があるように表現されているが、この図は 100 倍に誇張しているため、実際にはそれほど険しくなく、小高い丘を越える程度である。覚王山と本山との間に広がる低地は山崎川上流部の谷底に形成された谷底平野とよばれる沖積低地なのである。

地下鉄東山線は東山方面に延びる谷底平野の下を走って東山公園駅に到着する。星ヶ丘から終点の藤ヶ丘までの区間では大規模な土地改変のために丘陵の地形は大きく変化し、本来の地形を知ることはかなり困難である。それでも、星ヶ丘と次の一社との間で丘陵の高さが最も大きくなり、この付近に西側の山崎川水系と東側の植田川水系との分水界があることがわかる。分水界の東側では土地の高さが低くなり、地下鉄も地上に顔を出して高架線の上を走るようになる。一社以東の地形は大きく改変されているものの、大局的には丘陵と谷底平野の配列や基本的な丘陵斜面の形がそのまま残されている。終点の藤ヶ丘駅とその周辺は、植田川の最上流部と、北を流れる香流川との谷とに挟まれた丘陵の頂部にあたる。

いつも利用している地下鉄東山線であるが、こうした地形図を考えながら乗ることにしよう。なにせ地下鉄は外が見えなく、退屈なのだから。

（2015 年 5 月 31 日）