

## なごやの地下鉄

5月31日に「東山線に沿って西から東へ」とレポートした。そこでも少し述べたが、一社駅の東から藤ヶ丘駅までは高架線となっている。最近、上社に生協の大型店ができ、よく買い物で利用する。前から気になっていたのも、この際に調べてみることにした。

『市営 50 年史』(名古屋市交通局、昭和 47 年)から、この区間がなぜ高架線なのかを探ってみたい。

地下鉄東山線(1 号線)星ヶ丘から藤森方面までと、名古屋駅から中村公園までを延長するため、昭和 39 年ごろから設計・施工の準備を進めた。これに伴い、1 号線が全通した場合に対応できる規模の車庫を、どこに求めるかが緊急な課題となった。ラッシュ時に対応し、車両数を増やす必要があったが、当時の池下車庫における留置能力はすでに限界に達していた。名古屋～栄町間の営業時には、栄町地下車庫(仮車庫)を使用した。35 年に池下までの開通とともに池下車庫(60 両収容)を設けていた。

昭和 35 年頃から、星ヶ丘東部一帯の丘陵地帯には、西一社・上社・藤森南部・藤森東部の 4 組合による土地区画整理事業が進行していた。したがって、この地域は将来、住宅地として発展し、大量の交通需要の発生も予想され、地下鉄建設が必要となってきた。36 年 2 月に決定された 1 号線は、上社付近までの計画であった。土地区画整理組合と折衝の結果、住宅地造成と地下鉄建設を同時施工することに話がまとまり、路線用地・車庫用地などを土地区画整理事業に含めて実施することになる。このため 1 号線の終点を北方に延長し現在の藤ヶ丘へ変更した。

鉄道関係用地は、土地区画整理組合から局へ無償で提起されることになる。車庫用地取得問題は、藤が丘に面積 8 万 9166 m<sup>2</sup>の 1 号線用の車庫用地を藤森東部組合から無償提供を受けることにより解決した。さらに路線用地、駅前広場用地などを含めた用地を地元 4 組合から面積 4 万 1755 m<sup>2</sup>無償提供された。これは、都市交通機関の整備と、住宅開発との融合による積極的かつ理想的な町づくりの姿として特筆されるものである。

「なぜ高架なのか」をまだ調べたいが、とりあえず地域特有の「事情」を納得した。

(2015 年 7 月 26 日)

