

交通結節点整備その 1 金山総合駅を例として —名古屋都市計画史編集の現場から—



昭和 30 年頃の金山地区

平成 20 年頃の金山地区

名古屋市都市計画情報提供サービス 都市計画写真地図情報による

金山総合駅は戦後まもない昭和 21 年に計画立案され、実に 40 年余を経て平成元年に整備された。かつてこの位置に鉄道駅は皆無で、大津通（高座橋）の東に名鉄金山橋駅があったに過ぎないことを知る人も今となっては少ないであろう。現在金山連絡橋を行きかう人々は、ごく自然にその利便性を享受しているが、その実現には多大な先人の努力の積み重ねがあった。この経緯を紹介することにより、リニア中央新幹線開業にむけての名古屋駅の利便性向上の参考となれば幸いである。

交通結節点整備その 1 金山総合駅を例として

—名古屋都市計画史編集の現場から—

名古屋都市センター 専任研究員 杉山 正大

はじめに

リニア中央新幹線は 2027（平成 39）年に東京—名古屋間で開業予定とされ、名古屋圏にあってはそのインパクトをばねにどのように建設的な未来を描くかという議論がかまびすしい。マクロに名古屋圏の社会経済状況がどう変化するかといった側面と併せて、ミクロに名古屋駅周辺の物的環境がどう変化するかといった側面もまた重要である。中でも現時点における名古屋駅周辺の交通結節点としての機能は不十分で課題を抱えている。これは異なる主体によって各種のプロジェクトが歴史的に積み重ねられてきたからであろう。名古屋市は「名古屋駅周辺まちづくり構想」を 2014（平成 26）年 9 月に策定して、わかりやすいターミナル駅の形成や交通機関相互の乗り換え利便性向上を方針に掲げた。その具体的な空間イメージとして（仮称）ターミナルスクエアを提案している。

この（仮称）ターミナルスクエアの実現に向けては、鉄道事業者をはじめとして多くのステークホルダーの理解と協力が不可欠である。そのためには優れた計画、設計を基に連絡調整を密に積み重ねる必要がある。このレポートでは交通結節点整備の例として、名古屋における金山総合駅を採り上げる。金山総合駅は非常に長期にわたる準備期間を経た後に、世界デザイン博覧会開催を契機として整備され、交通結節点整備の模範と称しても過言ではない成功例である。本レポートの目的は、金山総合駅の整備経過を紹介することによって（仮称）ターミナルスクエアの整備の参考に供しようというものである。

1 総合駅とは

総合駅とは耳慣れない言葉である。辞書・事典の類にも立項されておらず、一般的な用語とはいえない。ただし戦後まもなくには東京・新宿・池袋 3 駅に関する「総合駅計画」¹ が存在したようであり、名古屋市においても金山総合駅が立案され、復興土地区画整理事業にもとり入れられるなど、ある程度普遍性を有した概念であったことがうかがわれる。

しかしその後は営団地下鉄（現東京メトロ）において、1964（昭和 39）年ころに銀座総合駅² という呼称が用いられたくらいで、名古屋市以外ではみられなくなる。一方、名古屋市にあっては行政の総合計画において総合駅の計画を維持発展させ、1968（昭和 43）年の「名古屋市将来計画・基本計画」で金山・大曾根・上小田井・八田の 4 総合駅を位置づけた（図 1）。そのような経緯からして、総合駅は現時点においては名古屋市行政独自の用語

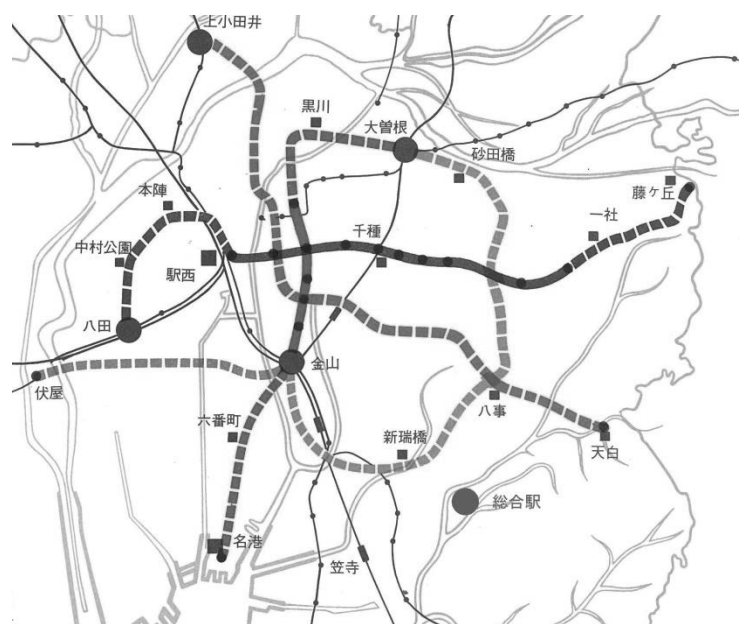


図 1 総合駅（「名古屋市将来計画・基本計画」）

のように思われる。名古屋市にあっても総合駅の明確な定義が存在するわけではないが、計画内容から推測するに「JR（旧国鉄）、JR以外の私有鉄道、名古屋市営地下鉄の鉄道駅を近接立地させ、鉄道相互間の乗り換え利便性を向上させるとともに駅前広場の整備により鉄道とバス、タクシーその他の交通手段との乗り換え利便性も向上させた複数駅総体」といってよからう。

以下においては、4 総合駅のうちでも総合駅として典型にして成功例ともいえるべき金山総合駅の長い実現過程をみていくこととしたい。

2 金山総合駅の計画調整過程と実現の階梯

金山総合駅は戦後間もなくの構想立案になり、40年を超える永く熾烈な調整過程を経て1989（平成元）年7月に供用を迎えた。この間の実現に向けての階梯を概観すると、おおむね5期間に区分することができる。すなわち、①構想立案期（昭和20年代）、②国鉄中央本線金山駅整備期（昭和30年代）、③地下鉄金山駅整備期（昭和40年代）、④高座橋改築期（昭和50年代）、⑤最終完成期（昭和60年代～平成元年）である。以下、順を追って紹介する。

(1) 構想立案期（昭和20年代）

金山総合駅の最初の計画は、戦後間もなく立案された。1946（昭和21）年8月には既に運輸省岐阜地方施設部（後の国鉄岐阜工務局）が5面10線からなる金山駅の計画案を決定した旨の報道があった。これはほぼ終戦1年後にあたり、最初の復興都市計画となる土地区画整理事業および街路が、1946（昭和21）年6月27日に都市計画決定されてからおおむね2箇月後に相当する。さらに同年12月に愛知県、名古屋市、国鉄、名鉄、近鉄等を構成員とする鉄道復興計画委員会が設置され、同委員会は金山総合駅について検討し、1947（昭和22）年3月に基本構想を策定した。同年5月に名古屋市が入手した概略設計図は、この基本構想に基づくものと考えられ、その抜粋を図2に示す。

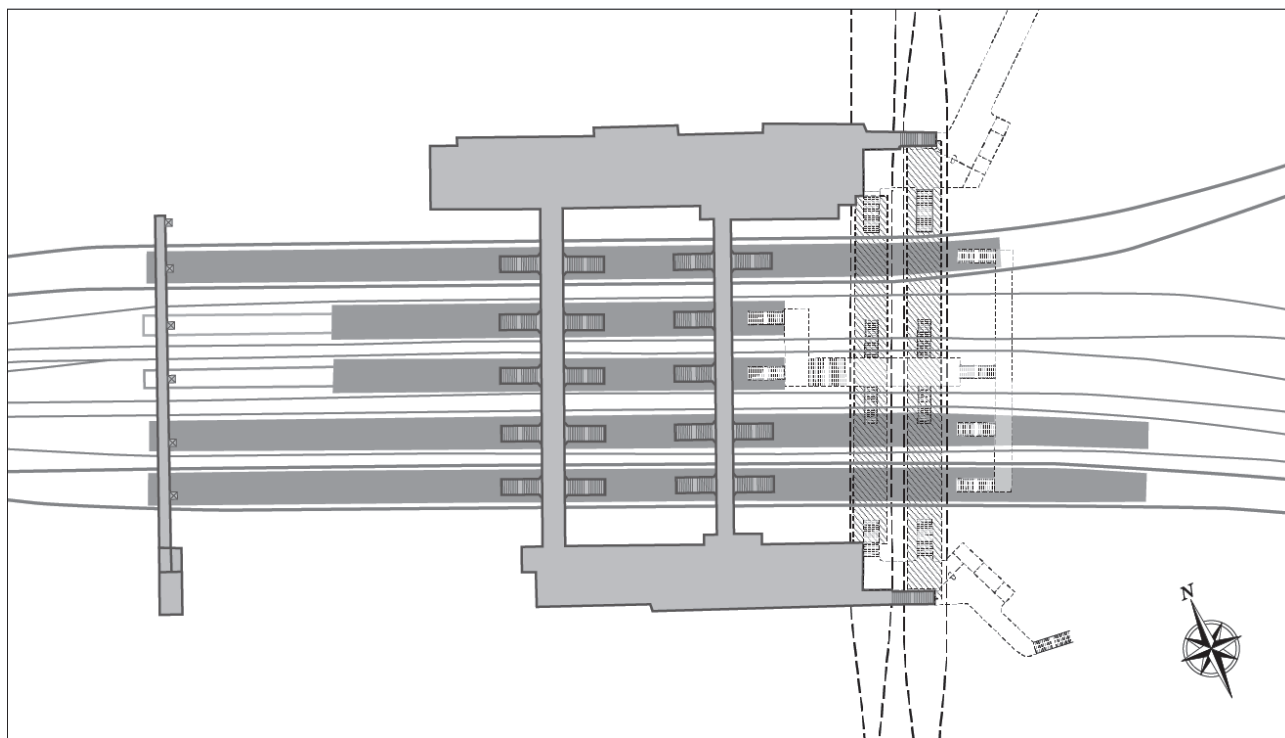


図2 金山驛計画平面圖（名古屋市提供資料を基に作図）

この基本構想は先行報道された計画内容をおおむね引き継いでおり、各駅のプラットフォームと配線は、北から順に国鉄中央本線が1面2線、名鉄が2面2～4線、国鉄東海道本線が2面4線、これらと交差する高速度鉄道（地下鉄）は3面4線、連絡施設は跨線橋を3橋（旅客用2、荷物用1）、地下道を1本、主たる駅本屋を北、従たる駅本屋を南に設けることとしていた。

この基本構想は現に完成している金山総合駅を知る者にとっては、細部の異同はあっても格別違和感はないであろう。しかし立案当時の状況はといえば、国鉄中央本線は単線であり、東海道本線こそ複線ではあったが、両本線とも非電化という状況であった。高速度鉄道（地下鉄）は戦前に金山を経由する路線が計画されていたものの戦時中に中止となり、計画不在という状況であった。したがって鉄道駅としては名鉄金山橋駅が大津町線高座橋（図中表記では金山橋）の東にあったに過ぎない。当時の金山橋駅は「木造平屋建てで古材を利用」しており、駅構内の連絡は跨線橋ではなく、渡り踏切という状況であった。³ 図3は昭和30年代初頭の状況を示しているが、鉄道については昭和20年代と大きく異なることはないのだからこの図から構想立案当時を想像できよう。この状況から金山総合駅を計画するプランナーの想像力・創造力は、実に賞賛に値するのではないだろうか。

とはいえ、金山に総合駅を計画するという発想は、まったくの無から有を生じさせる類ではないことも確かである。一つには金山という地理的な特性として、名古屋市域の地理的中心ということがある。さらにいえば、そもそも近世における名古屋城下町と熱田宿場町・門前町の境界に位置し、東海道と城下を連絡する宮街道（又はなごや道）と佐屋路の追分でもあって、当時からジャンクション・交通結節点の性格を有していたことがあ



図3 昭和30年代当初の金山付近の状況

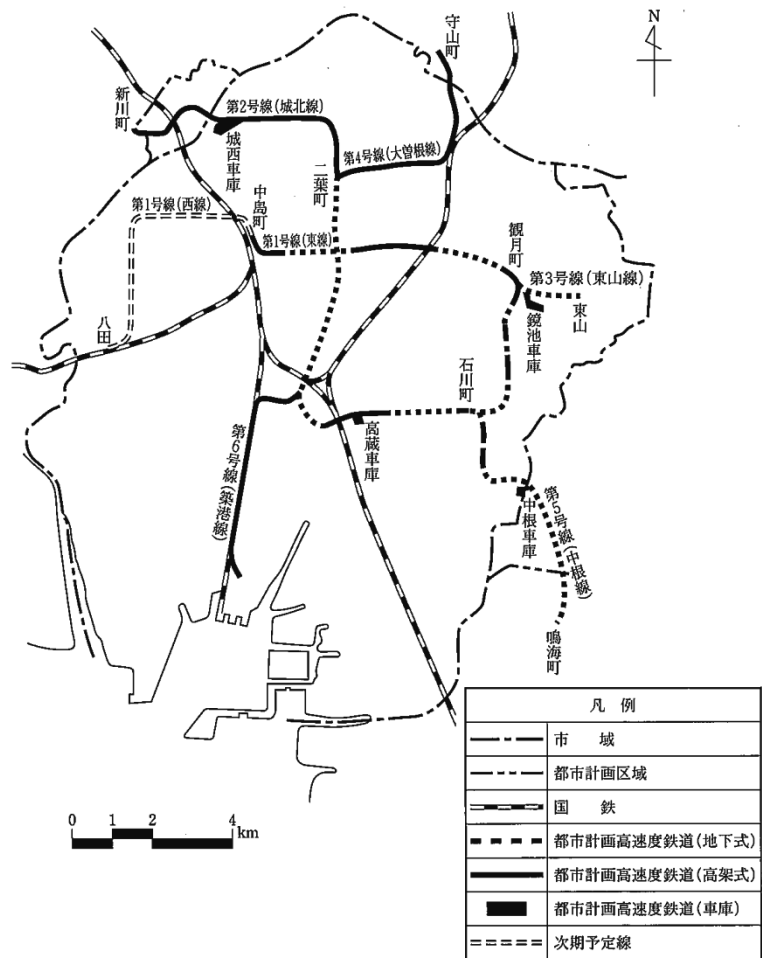


図4 復興都市計画による高速度鉄道（「名古屋都市計画史」）

る。また、もう一つには中央本線が敷設される際に、当時の既成市街地であった名古屋市域を大きく迂回して名古屋駅へ接続したために、中央本線が名古屋駅へ向かう場合、金山が東海道本線および名鉄線と並走し始める最初の地点となり、高速度鉄道（地下鉄）が交差するとすれば乗換え需要が発生する蓋然性は高いと考えられたことがある。そして戦前に計画されていた高速度鉄道（地下鉄）は先述のように金山を経由する計画であったことから戦後に高速度鉄道（地下鉄）の計画が新規立案されるに際しても金山を経由する可能性は高いと想定されたのであろう。事実、復興都市計画の一環として高速度鉄道（地下鉄）7路線が1950（昭和25）年1月19日に都市計画決定され、うち第2号南線（熱田線）は市役所から栄町、金山、熱田を経由して瑞穂区へ向かう路線であり、第6号線（築地線）は金山から名古屋港へ向かう路線であった。この都市計画決定により、初めて既存鉄道と交差する高速度鉄道（地下鉄）が明示されることとなったのである（図4）。

また一方でこうした地理的条件から復興都市計画において、金山は盛り場と位置づけられ、その後の行政の総合計画においても副都心的な位置づけがなされることにつながった。このように諸条件が重なり合っただけでなく、戦後間もなくの金山総合駅基本構想立案に至ったとすることは不自然ではないだろう。

なお、東海道本線のプラットフォーム数と配線は二転三転しており、昭和20年代後半には1面2線と縮小され、連絡跨線橋も1本に集約された計画図が、駅前広場の計画と併せて残されている（図5）。

(2) 国鉄中央本線金山駅整備期（昭和30年代）

昭和20年代が計画創始期であるとするならば、昭和30年代は計画実現化第1期といえよう。すなわち国鉄中央本線が複線立体化されるとともに、金山総合駅の種となる国鉄中央本線金山駅が新設された時期である。

国鉄中央本線は1900（明治33）年7月に名古屋～多治見間が開通しており、東京まで全通したのは1911（明治44）年5月1日のことであった。金山以北の国鉄中央本線より東部の区域は、名古屋市が1921（大正10）年に周辺町村を合併する以前は名古屋市の郊外にあたり、市街化されていなかった。これらの区域においては、大正から昭和にかけて城東、東郊、阿由知、千種などの耕地整理事業が施行され、さらに以東の区域においても東千種、田代などの土地区画整理事業が施行されて次第に市街化が進行した。その結果、これらの東部新市街地と従前の名古屋市街地とは中央本線の踏切による地域分断の弊害が顕著となった。このため名古屋市会は1930（昭和5）年12月に千種・大曾根間、1936（昭和11）年4月に金山・矢田川間の立体化に関する意見書を議決したが、実現に至らなかった。⁴

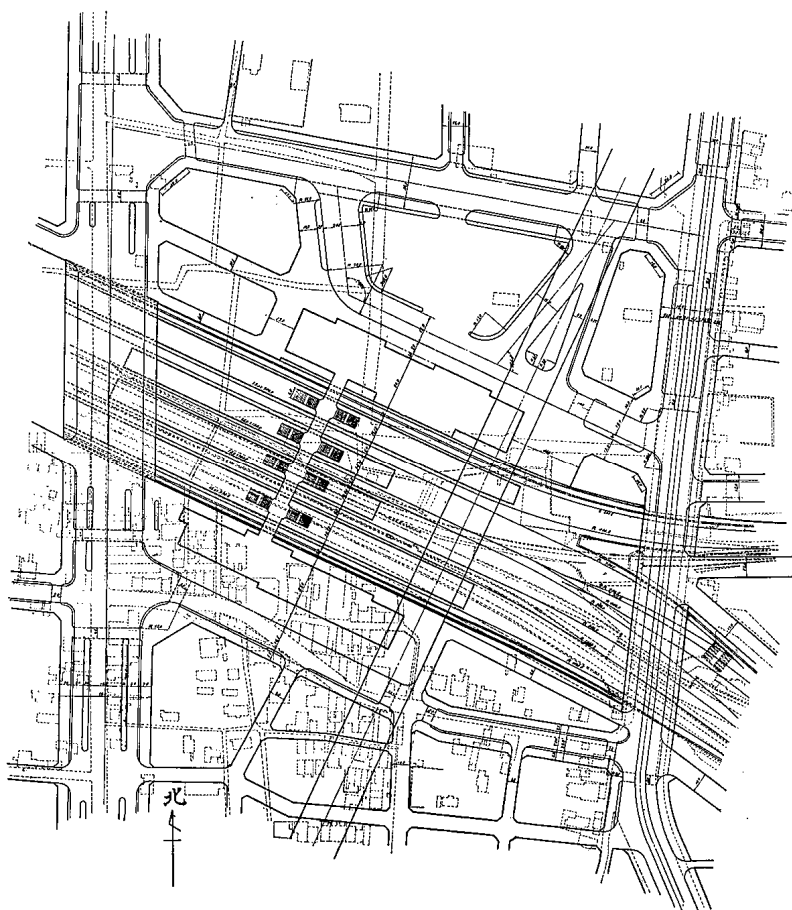


図5 金山総合駅と駅前広場

（「名古屋都市計画概要 昭和28年」名古屋市復興局計画課）

こうした状況を受けて、戦後の「名古屋市復興計画の基本」（昭和21年3月）において「国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし街路との平面交叉を除却せんとす」という方針を掲げた。⁵ 復興土地区画整理事業では、この方針に基づき国鉄中央本線を複線立体化する計画とした。この計画は昭和20年代には「国鉄の財政的な理由もあって具体的な進展をみるに至らなかった」が、昭和30年代に入ってから工事費の負担について国鉄の発行する特別鉄道債券を名古屋市が引き受けることを名古屋市が了解したことにより具体的な進捗が図られることとなった。⁶

経過としては1956（昭和31）年8月と翌年4月の2度にわたって名古屋市から国鉄に対し、中央本線複線立体化の早期実現と工事促進を要請し、この要請に応じて十河国鉄総裁から小林名古屋市長に対して、1957（昭和32）年9月16日に工事計画、工事費負担、用地処理等に関する見解を記した計画協議があり、同年10月1日の名古屋市長からの協議了承の回答を経て12月19日に工事協定の締結に至った。⁷

国鉄から名古屋市への計画協議によると、立体化については1956（昭和31）年12月18日に締結された「道路と鉄道の交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」（以下「建国協定」という）に基づくこととされた。建国協定は道路と鉄道との交差を規定した建設省と国鉄との協定で、基本的には道路1本ごとの交差にかかるいわゆる単独立体交差に関して負担区分を規定する内容である。建国協定以前については、1940（昭和15）年に「道路と鉄道との交叉方式並ニ費用負担ニ関スル内務・鉄道両省協定」（以下「内鉄協定」という）が存在した。戦後になって内鉄協定の負担区分が、独立採算制の公共企業体となった国鉄にとっては重い負担と受け止められ、新規の協定が望まれていた。こうしたことから内鉄協定よりも国鉄の負担を軽減した内容を盛り込んだ建国協定の締結は、中央本線複線立体化を促進するきっかけとなったことがうかがわれる。

中央本線複線立体化は、鉄道を高架または掘割にすることによって複数の道路の既存踏切を除却して立体交差させるとともに一部立体交差を新設（一部の既存踏切については廃止）するものであり、現在では連続立体交差事業と称すべき内容である。しかしながら連続立体交差事業に関する統一的なルールは、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（以下「運建協定」という）が、ようやく1969（昭和44）年9月1日に運輸省と建設省の間で締結されたことに始まるのであって、中央本線複線立体化においては、原則として交差道路1本ごとに建国協定を適用し、道路と道路の間の鉄道線路工事費負担についての規定も設ける方式によって実現させたのである。昭和30年代の初めにこうした方式によって中央本線の複線立体化に着手したことは、実に先進的でチャレンジングなプロジェクトとであったといわねばならないであろう。それには特別鉄道債券引き受けを名古屋市財政局が決断したことも大きかったであろうが、中央本線複線立体化に関する用地処理を復興土地区画整理事業が一手にひきうけて国鉄岐阜工務局は工事に専心すればよい、という事情も大きかったといえよう。いずれにせよ連続立体交差事業のさきがけとなるようなこの事業は、1962（昭和37）年1月25日に下り線開業をもってひとまずの完成を迎えた。国鉄岐阜工務局は事業の先進性を評価されてこの日に国鉄総裁表彰を受けている。⁸

このようにして中央本線複線立体化においては、既設平面交差の拡幅立体交差28か所、既存立体交差の改良11か所（うち建設省直轄1か所）、既存立体交差のまま2か所、既存零細踏切・立体交差の廃止5か所、立体交差新設2か所となった（図6）。このうち建設省直轄1か所は伏見町線（国道22号）の新橋跨線橋である。名鉄関係者によれば、名鉄との交差に関する負担については必ずしも建国協定によらなかったとの指摘がある。⁹ また、立体交差新設のうち1か所は錦通の新千種橋跨線橋である。

金山駅については計画協議において「国鉄中央線、名古屋鉄道及び貴市経営高速度鉄道との連絡駅として計画し、中央線の旅客駅のみ開業し得るよう措置する」と明記されたが、この時点では「国鉄東海道線との連絡は行わない」とされた。こうしたことから金山駅については「旅客関係仮設備のみ」とされ、「総合駅建設の実現までの仮的存在」¹⁰ との性格であった。なお、「新たに金山駅開設に要する費用は、貴市の負担とする」ことが記され、いわゆる請願駅方式に則ることとされた。請願駅方式とは地方公共団体等の要望により既存鉄道路線に新たに駅を設置する方式をさし、費用負担については原因者負担として要望した方が負担することが多い。

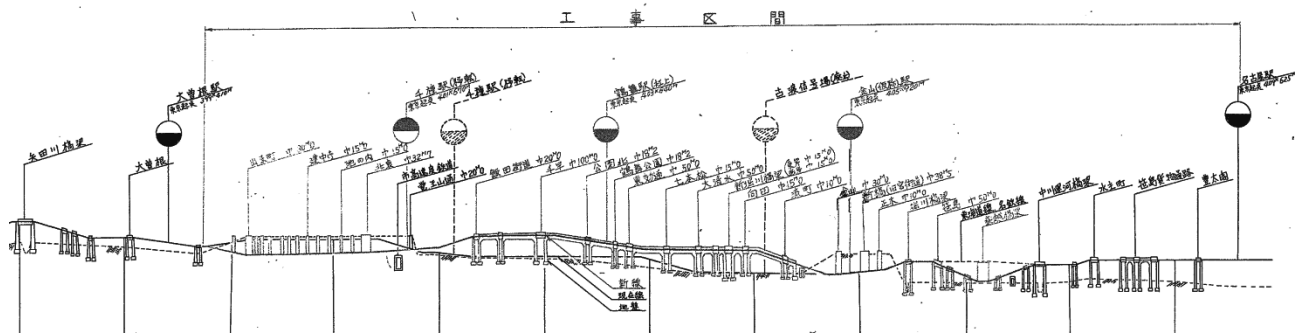


図6 国鉄中央本線複線立体化縦断面図（「中央線 名古屋-大曾根間複線立体化工事 昭和 37 年 1 月 25 日」）

請願駅については、「地方財政再建促進特別措置法」（昭和 30 年 12 月 29 日法律第 195 号、以下「地方財政再建法」という）の制定施行が課題となる。地方財政再建法は地方公共団体の財政赤字対策に関する法律であり、その中に地方公共団体から国の機関に対する寄附等を原則禁止する旨（事前に所管大臣の承認を得た場合を除く）が規定された。この規定の趣旨は、このような寄附等が地方公共団体の財政赤字を助長する恐れがあるためであった。したがって金山駅新設に係る費用を名古屋市が負担することは、地方財政再建法の手続きを要すると解される。地方財政再建法の手続きに関連することは、金山総合駅具体化の最終段階における東海道本線金山駅新設および中央本線金山駅橋上化で課題となったので後述する。

中央本線複線立体化完成後の状況を図 7 に示す。図 3 と比較して中央本線が複線となり、北側に複線立体化完成と同時期の 1962（昭和 37）年 1 月に開業した金山駅が配されていることがわかる。金山駅の様子を表す写真を図 8 に示す。

さらに図 7 の左端付近を南北に走る伏見町線（国道 22 号）については、図 3 では跨線橋部分以外の区間が拡幅済みであり、跨線橋部分は幅員 7.8m に過ぎなかったことに対し、図 7 では建設省直轄施行により新橋跨線橋として幅員 38.5m に拡幅架け替えされ、かつ橋脚位置についても総合駅計画に基づく将来配線に支障がないように配置された。

図 7 の右端より 1/3 付近を南北に走る大津町線（中央を市電が走行している）跨線橋については、従前幅員 23.5m が計画幅員 30m に拡幅された。



図 7 昭和 30 年代末期の金山付近の状況



図 8 中央本線金山駅（名古屋市都市センター所蔵資料）

そのほか、昭和 30 年代において、金山総合駅整備に関連する事項としては、1956（昭和 31）年 11 月 19 日の東海道本線の全線電化、1961（昭和 36）年 2 月 8 日の高速度鉄道（地下鉄）網の都市計画変更、1964（昭和 39）年 10 月 1 日の東海道新幹線の開業があった。

このうち東海道新幹線計画は東海道本線在来線の線路容量に余裕をもたらすと想定されたことから金山総合駅における東海道本線の配線として 1 面 2 線を維持することとされた。

1961（昭和 36）年の高速度鉄道（地下鉄）網の都市計画変更を図 9 に示す。この変更は都市交通審議会名古屋圏部会が 1960（昭和 35）年 4 月 22 日に中間結論をまとめたことによっている。金山を経由する路線としては、大曾根から市役所を経由して名古屋港方面へ向かう路線を新しく第 2 号線とし、従来の第 4 号線（大曾根線）、第 2 号南線（熱田線）の一部区間および第 6 号線（築港線）を併せたかたちでほぼ踏襲した。ほかに、金山と大曾根を結び、第 2 号線と一体となって環状線を形成する第 4 号線、金山と伏屋を結ぶ第 5 号線が追加された。第 5 号線は近鉄が金山へ乗入れることを想定した路線であった。

この変更により名古屋市の高速度鉄道網の大略は固まり、以降、線形の若干の変更と第 6 号線追加のほかはおおむねこの路線網計画に従って建設されていくこととなった。

1962（昭和 36）年から 1964（昭和 38）年にかけて、この変更された高速度鉄道網を前提として、近鉄乗り入れを考慮した高速度鉄道（地下鉄）金山駅の計画に関する協議が行われ、次の昭和 40 年代に継続されていった（図 10）。しかし、第 5 号線については昭和 40 年代初めに大きな曲がり角を迎えることになる。その内容については次項で触れることとする。



図 9 1971（昭和 36）年都市計画変更の高速度鉄道網
（名古屋市提供の都市計画図）

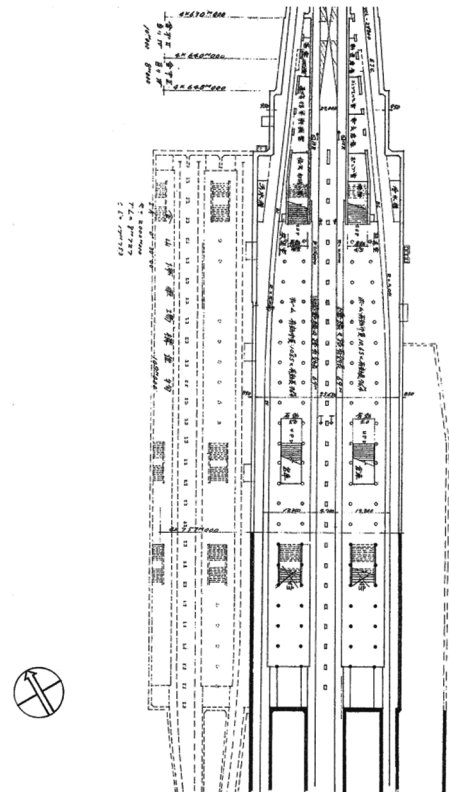


図 10 近鉄乗り入れ想定の金山駅計画案
（昭和 38 年 4 月 18 日 名古屋市提供資料）

(3) 高速度鉄道（地下鉄）金山駅等整備期（昭和 40 年代）

昭和 30 年代は国鉄中央本線金山駅が整備されるという意味で計画実現化第 1 期であるとすれば、昭和 40 年代前半は高速度鉄道（地下鉄）金山駅が整備されるという意味で計画実現化第 2 期、昭和 40 年代後半は高

速度鉄道（地下鉄）延伸に伴って計画実現の支障となる条件をクリアしていくことが中心となり、表面的には線路線形変更以外には目立った変化が現れないという意味で雌伏第1期といえよう。雌伏期は次の昭和50年代の第2期に続く長い辛抱の期間となった。

高速度鉄道（地下鉄）第2号線の栄～金山間は、1965（昭和40）年内に地方鉄道法の手続きを終えた後工事に着手し、1967（昭和42）年3月30日に開業を迎えた。この間、1965（昭和40）年4月には金山総合駅関係鉄道事業者間で高速度鉄道（地下鉄）金山駅の位置・構造について設計承認を得ている。この時点において近鉄は高速度鉄道（地下鉄）第5号線による金山乗入れ方針を維持していた。

一方、近鉄においては、ターミナル駅である近鉄名古屋駅について大きな動きがあった。近鉄は名古屋駅が2面3線と狭隘で混雑が甚だしかったため4面5線に拡張改良することを計画した。1964（昭和39）年には必要となる国鉄用地の借用承認を得て1967（昭和42）年12月1日に完成供用にこぎつけた。¹¹ この改良工事により近鉄名古屋駅の混雑は大きく緩和された。

元々、高速度鉄道（地下鉄）第5号線の計画は、近鉄名古屋本線に対するバイパス線として機能させることにより近鉄名古屋駅の混雑を緩和することが目的の一つであった。ところが近鉄名古屋駅の改良工事により懸案の混雑緩和が図られたため、高速度鉄道（地下鉄）第5号線新規建設のモチベーションは大きく低下することとなった。実際、1967（昭和42）年以降の金山総合駅に関する関係鉄道事業者間の打合せにおいて、高速度鉄道（地下鉄）第5号線ないし近鉄金山駅が議題となることがなくなり、さらに1970（昭和45）年以降にあつては近鉄が関係鉄道事業者として打合せに出席することもなくなった。こうした経過をたどって高速度鉄道（地下鉄）第5号線の計画は事実上とん挫した格好となった。

なお、名古屋圏における交通網に関する運輸政策審議会答申（1992（平成4）年1月10日）では、金山線が提起された。金山線は名古屋市交通局を事業主体とし、金山を經由して黒川と近鉄戸田駅を結ぶ路線とされ、第5号線の代替として賦活化を図ろうとしたが実現に至っていない。

高速度鉄道（地下鉄）第2号線の話に戻ろう。金山～名古屋港間の延伸については、1967（昭和42）年ころから多様な動きが活発化していく。まず名古屋市交通局は地方鉄道法に基づき金山～名古屋港間の路線免許を同年9月7日に取得した。次いで同年12月28日には金山～名古屋港間のルートが臨港線から江川線に、構造も高架から地下へと都市計画変更された。この変更理由としては、計画路線区域内支障家屋の増加、新幹線を高架で超える技術上の難度、利用者の利便性などを考慮したことなどが挙げられる。¹² この後、所定の手続きを経てから着工し、1971（昭和46）年3月29日に開業した。なお、高速度鉄道（地下鉄）第4号線の金山～新瑞橋間については、おおむね1971（昭和46）年に手続きを終え、1974（昭和49）年3月30日に開業した

金山～名古屋港間のうち金山駅の隣接駅となる日比野駅までの間は、主として私有地の地下を通過するためシールド工法が使用された。ただし、高速度鉄道（地下鉄）金山駅からすぐ南に国鉄中央本線金山駅および名鉄名古屋本線・国鉄東海道本線の線路が走る掘割区間があるために、この区間については別途の工事とされた。図11に高速度鉄道（地下鉄）金山駅地下1階平面図を示す。このうち縦の線より左側（北側）が概ね栄～金山間の工事で完成していた区域であり、右側（南側）が概ね金山～名古屋港間の工事で建設された区域である。

縦の線より右側（南側）のうち、従来の高速度鉄道（地下鉄）金山駅を掘割部境界まで延長する工事は、金山駅延長工事として名古屋市交通局が施工した。金山駅延長工事は1969（昭和44）年7月に着工され、1971（昭和46）年2月に竣工した。国鉄、名鉄と交差する掘割区間については、国鉄に工事が委託された。なお、掘割区間に限って金山～名古屋港間の複線と併せて高速度鉄道（地下鉄）第4号線金山～新瑞橋間の複線も同時に施工された。図11の右端附近の矩形形状の区域は、鉄道交差部区間以南のシールド工事の発進基地である。鉄道交差部工事は、1969（昭和44）年6月に着工され、1970（昭和45）年12月に竣工した。¹³

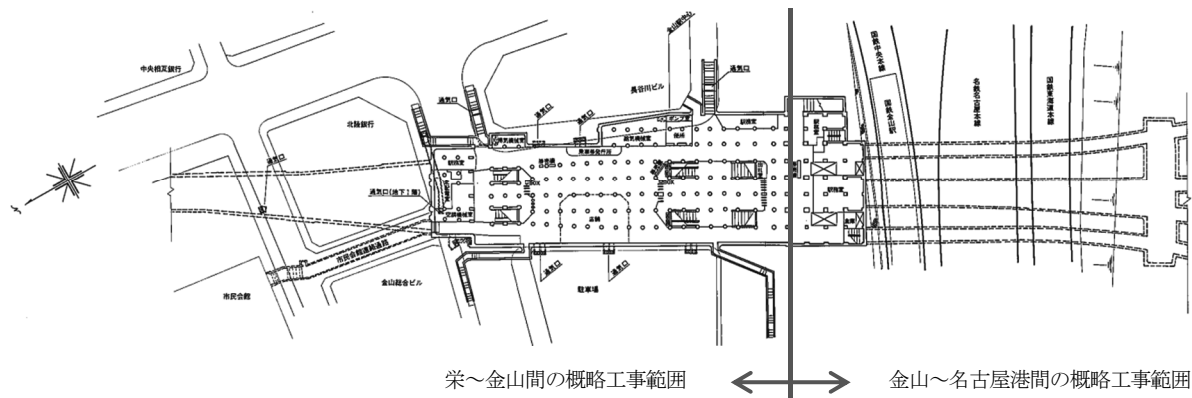


図 11 高速度鉄道（地下鉄）金山駅地下 1 階平面図（「資料集・名古屋の地下鉄」名古屋市交通局 1986.3）

金山駅延長工事および鉄道交差部工事は、それぞれ金山総合駅整備に向けて非常に重要な布石を打っている。金山総合駅の連絡施設について、地下での連絡案も議論されたが最終的には掘割上の跨線橋を前提とすることが 1968（昭和 43）年 8 月の関係者間協議で決定された。これを承けて金山駅延長工事においては、地下 1 階の高速度鉄道（地下鉄）金山駅コンコースと地上 1 階の跨線橋を 3 連のエスカレーター 2 組で連絡できる設計とした（図 12）。この周到的な事前配慮は金山総合駅整備の際に直接活かされて現実となった。

また、この工事によって駅舎施設南端の壁面は、従来の掘割部の石積み勾配擁壁に替えてコンクリート直擁壁を兼ねることとなった。将来連絡施設の跨線橋が架けられることを見越して、この直擁壁上部に桁承けの構造物を一体で施工した。金山総合駅連絡橋架設にあたり、この桁承けが活用された。桁承けの延長距離が架設時点の耐震基準を満たさなかったためコンクリートをはつって鉄筋を延長補強したうえで、コンクリートを増し打ちして桁を架設した。金山駅延長工事による事前配慮が、そのままのかたちではないにせよ現実の構造物整備に際して大きく寄与したといえよう。

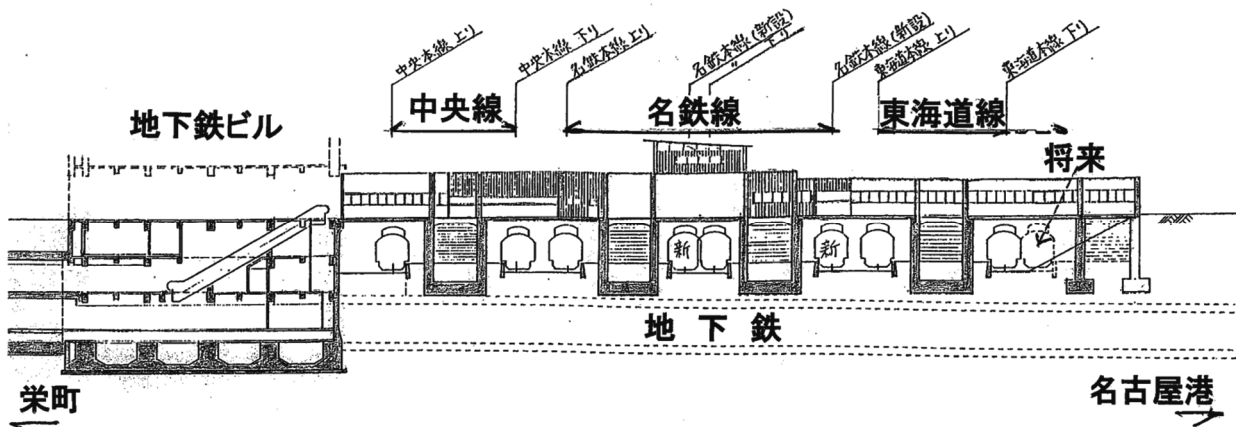


図 12 高速度鉄道（地下鉄）金山駅延長工事時点における金山総合駅の計画
（池田誠一「プロジェクト紀行 地下鉄が変えた街 10 金山・名古屋港…都心と港を結ぶ」）

(<http://www.chubudenkikyokai.com/archive/syswp/wp-content/uploads/2015/09/b7d11b1509018a1566844ebd969eae4b.pdf>)

一方、鉄道交差部工事は、国鉄中央本線金山駅直下区域は鋼矢板水平押し込み工法、その他の区間は開削工法とし、線路切替を繰り返しながら実施した。その際に線路切替の最終形を金山総合駅完成時点の配線計画に整合させた（図 13）。

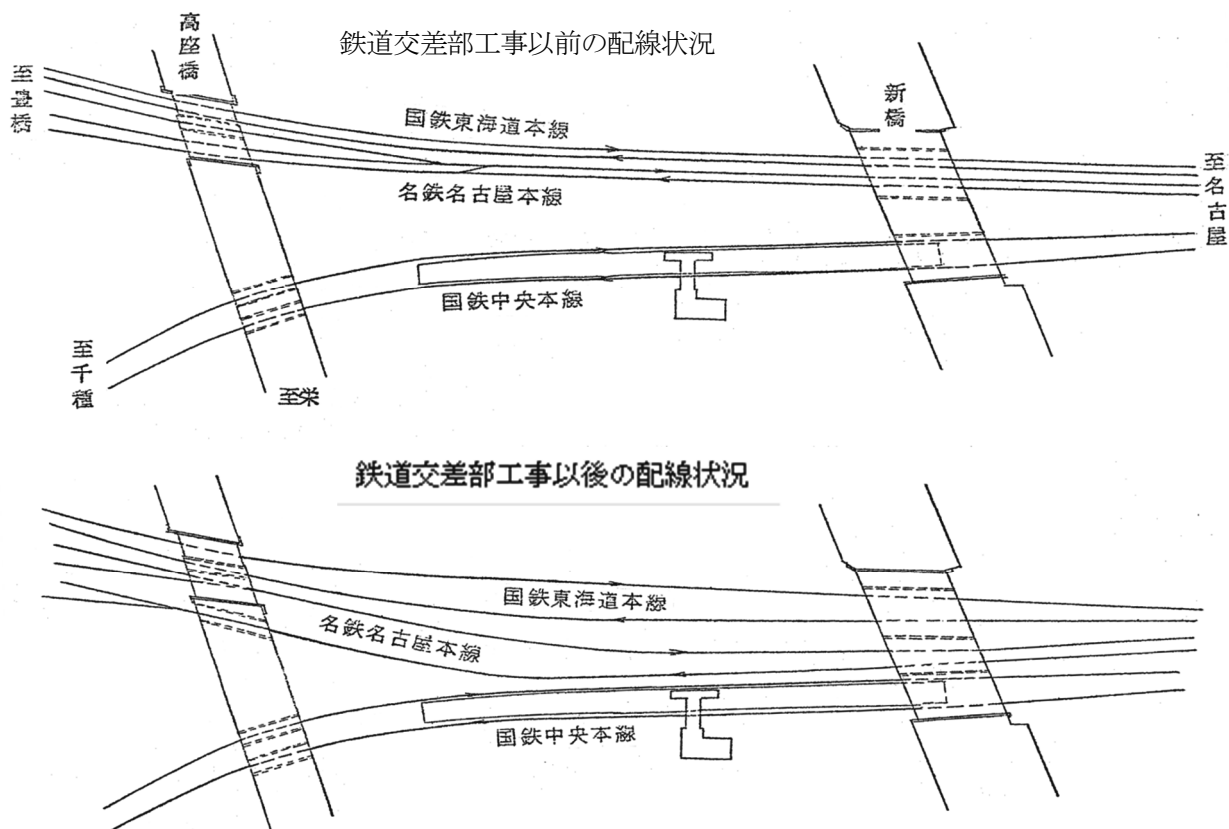


図 13 鉄道交差部工事による鉄道配線の変更 (名古屋市提供資料)

図 13 は通常とは逆に上方が南となっており、上から国鉄東海道本線、名鉄名古屋本線、国鉄中央本線の順となっている。図左上方（東南側）の高座橋は、鉄道交差部工事以前にあっては国鉄東海道本線が 2 径間の鋼跨線橋、名鉄名古屋本線が国鉄東海道本線跨線橋に隣接する RC 床板跨線橋であった。このように隣接する跨線橋であるにもかかわらず構造が異なるのは、それぞれの整備時期が大きく隔たっているからである。はじめに東海道本線が単線で開業したのが 1886（明治 19）年で、複線化されたのは 1893（明治 26）年であった。現在の天津町線は当時の県道熱田街道にあたり、幅員 13 間（23.6m）で 1908（明治 41）年 4 月に整備供用され、東海道本線とは跨線橋で立体交差とされた。一方名鉄の神宮前～新名古屋間が複線で開業したのは、ずいぶん時代を下って戦時中の 1944（昭和 19）年 12 月のことであった。¹⁴

鉄道交差部の地下鉄開削工事において、高座橋の名鉄線跨線橋から北側に若干離隔をとった位置に、単線仕様のボックスカルバートを新設して、名鉄名古屋本線の豊橋方線路を切り替えた。さらにこの新設ボックスカルバート上部には、将来に備えて高座橋を架け替えるための桁受けを事前に設置した。また、名鉄の名古屋方線路についても在来の名鉄線跨線橋内で北側に切り替えるとともに、新橋（国道 22 号跨線橋）では複線全体が中央径間を通過するようにして将来配線計画に適合させた。国鉄東海道本線については線路間にプラットフォームを建設できる余裕を持たせるよう豊橋方線路を北側に切り替え、かつ、この地下鉄工事に伴う土工による残土を線路間に盛土し、将来プラットフォームを築造する際に利用できるようにした。

このようにして地下鉄の鉄道交差部工事に伴い、金山総合駅の将来配線計画を実現する大きな一歩が踏み出された。ところが話を少しさかのぼると、高速度鉄道（地下鉄）第 2 号線の栄～金山間が開業し、金山～名古屋港間を着手しようとしていた 1967（昭和 42）年ころには、足元で時計を巻き戻すような議論が起きていた。国鉄東海道線を 1 面 2 線から再度 2 面 4 線に戻そうという話である。この議論は 1968（昭和 43）年 3 月には関係鉄道事業者間で了承された。変更の理由は明らかではないが、南方貨物線（東海道本線大府～名古屋間の線増）の建設が 1966（昭和 41）年 4 月に決定されたことと関係があるかもしれない。それを示唆することとして当時、国鉄当局によって「新幹線開業後も東海道本線名古屋付近の列車回数はほとんど減少せ

ず、(中略) 今後とも、大幅な輸送量の増加が見込まれ、数年後には線路容量を上まわることが予想された」ことがある。¹⁵ しかし貨物輸送の現実は目論見のようには推移せず、南方貨物線建設自体も公害反対闘争の影響による工事中断をはさんで最終的には国鉄民営化に際して廃止となった。

東海道本線金山駅の配線については、1972(昭和47)年3月にふたたび2面4線から1面2線に変更する意向が国鉄当局から示された。ただし将来2面3線とする余地を残すことが条件として付された。¹⁶ 2面3線にするには図12右端の「将来」に示すように、現在の法面を直擁壁とすることによって生じる空間に1面1線を配置するという計画であった。この変更の理由は「一日三百六十本もの貨客列車が走る過密ダイヤの現状や隣接の熱田駅から近いため、多くの旅客列車を金山に止めることはできないと判断」したことによるとされる。¹⁷

さて、多事多端な昭和40年代にあって、そのほかに金山総合駅と関連する事項といえば、国鉄中央本線の電化と市電の廃止が挙げられる。国鉄中央本線の電化は1966(昭和41)年の瑞浪～名古屋間を最初とし、最終的に1973(昭和48)年5月に全線の電化が完成した。一方、市電の廃止は地下鉄の延伸開業等に伴って行われ、金山関連区間としては大津橋～金山橋間が、地下鉄栄～金山間開業のほぼ1年後の1968(昭和43)年2月1日、金山橋～市大病院間が地下鉄金山～新瑞橋間開業翌日の1974(昭和49)年3月31日に廃止となっている。そのほか名鉄金山橋駅では1970(昭和45)年に「幅6Mの跨線橋を堀田駅の発生品を利用して建設し、渡り踏切りを撤去」するということがあった。¹⁸

名鉄金山橋駅と地下鉄金山駅(地下鉄開業以前は市電金山橋停留所)が離れているため乗換え客は両駅間の名鉄線路沿いの坂道を歩き、大津町線を信号交差点で横断しなければならなかった。この不便は相当な苦痛を強いるものであり、特に荒天時にはその苦痛が一層募ることもあった。このことは金山総合駅を実現していくための大きな動機をなした。一方では名鉄金山橋駅から大津町線までの坂道沿いに立地する店舗や波寄町に立地する飲食店等は同駅の乗降客を主たる顧客としており、金山総合駅の実現は取りも直さず名鉄金山橋駅の移転を意味することから、これらの店舗・飲食店等にとっては死活問題と受け止められていた。金山総合駅整備に関する課題として、これらの店舗問題の対処策もまたひとつのテーマであった。以下に名鉄金山橋駅、名鉄沿線の店舗および波寄町商店街の写真を図14～16に示す。



図14(左上) 名鉄金山橋駅(北西から東南方向を見る)



図15(右上) 名鉄沿線の店舗



図16(右下) 波寄町商店街

(図14～16 名古屋都市センター所蔵資料)

(4) 高座橋改築期（昭和 50 年代）

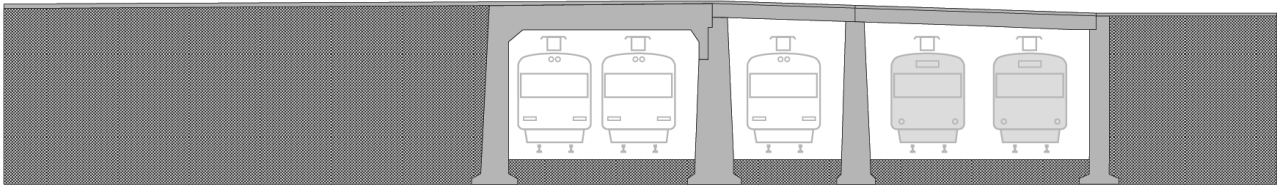
昭和 50 年代は雌伏第 2 期である。直接目に見える成果としては、大津町線に架かる跨線橋高座橋が都市計画幅員 30m に拡幅して架け替えられたことにとどまり、駅の設置や移転等を行われなかった。しかしこの架け替えにより金山総合駅実現に向けての配線計画に関する最後の物理的支障は取り除かれ、残る課題は費用負担とその論理、言い換えれば関係主体の面子をいかに保つかが主となった。そのための協議調整が延々と継続されたが、なかなかはかばかしい進捗が得られなかった時期といえよう。

はじめに高座橋の架け替えにより配線がどのように変化したかについて略断面図で示そう（図 17）。

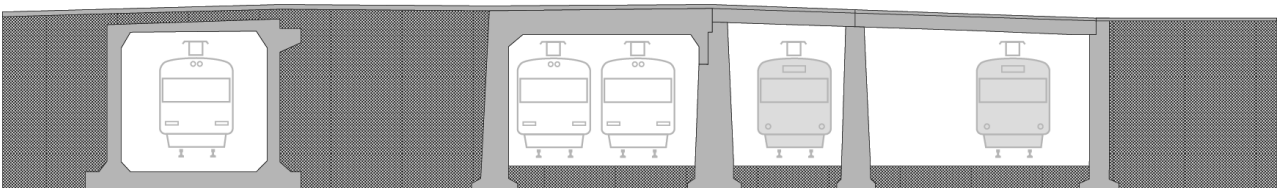
上段が地下鉄交差工事前の配線、中段が地下鉄交差工事後の配線であり、下段が高座橋の架け替え後の配線である。前項の地下鉄交差工事に関する箇所についても併せて参照していただきたい。中段の状況では名鉄線を合計 4 線収容する余地がないが、下段においては新設高座橋の 1 径間に 3 線と地下鉄交差工事に伴い設置したボックスカルバートに従来どおり 1 線、合計 4 線を収容することが可能となった。なお、中段においてボックスカルバート上部に高座橋架け替えを見越して桁受けを一体設置したことがみられるが、これも地下鉄金山駅南壁面に事前設置した連絡跨線橋用の桁受けと同様に、架設時点における耐震基準を満たさなため改造する必要がある、下段においては改造の結果として桁受けの規模を拡大した。

高座橋架け替え工事は、実は 1974（昭和 49）年 2 月 15 日に都市計画事業認可を得ているので、スタート時点は昭和 40 年代末ということになるが、橋梁工事は 1978（昭和 53）年度からであり、完成は 1983（昭和 58）年 3 月であるから昭和 50 年代として差し支えないだろう。¹⁹

地下鉄 交差工事前の配線



地下鉄 交差工事後の配線



高座橋 改良架替後の配線

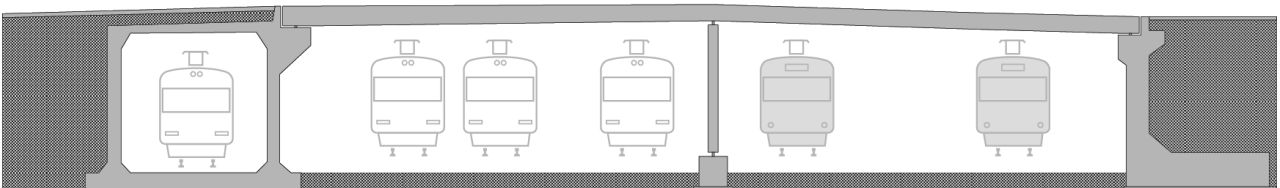


図 17 高座橋の架替による配線の変化（名古屋市提供資料に基づき作図）

金山総合駅の実現とは、要するに国鉄東海道本線金山駅の新設、同中央本線の橋上駅舎化、名鉄金山橋駅の移設、地下鉄金山駅の地上連絡施設整備およびこれらを連絡する跨線橋整備である。国鉄は中央本線金山駅の場合と同様に東海道本線金山駅は請願駅であるとみなし、中央本線の橋上駅舎化も名古屋市の請願（要望）によるものであるから費用はすべて名古屋市が負担すべきとの立場である。名鉄は国鉄が負担することを前提に応分の負担には応じるという姿勢である。名古屋市は駅舎整備に係る費用については国鉄、名鉄それぞれが負担し、名古屋市は地下鉄および連絡跨線橋に係る費用を負担するという立場である。当時の名古屋市計画局長は「名古屋市が新駅設置を請願したことはない」と言明し、国鉄負担を求めていく姿勢を明らかにしていた。

高座橋の架け替えは金山総合駅整備の前哨戦の趣きがあり、具体的な負担区分を定める工事協定の締結までには様々な議論や駆け引きがあった。名古屋市は調整役として鉄道事業者間のはざまに立ち、なかなか進捗しない状況に慨嘆せざるを得ない時期もあった。そうした時点でメディアが名鉄に関するレポートをまとめており、その中に金山総合駅についての生々しい表現がみられるのでここに紹介しておきたい。²⁰ 名古屋市計画局長、交通局長を歴任して当時は助役であった谷重幸（故人）は、次のように言っている。

「つくろうという点では統一できている。用地も確保し、将来性についても担保ができています。問題はいつ、だれが、どんな金を出し、どうやるかだが、もうちょっと時期が熟さない…」

こうした状況をメディアの側からは次のように表現している。

「こう着状態に入った三者には、自分が言い出せば、金を出せといわれかねないことを恐れてか積極的な行動が見られない。だれがネコの首に鈴をつけるかの図によく似ている」

このようないわば三すくみのような状況を打開すべく高座橋の架け替えについての工事協定が、1979（昭和54）年3月31日に名古屋市と国鉄、名鉄の間でそれぞれに締結された。国鉄負担を名目的な理由（スパン割変更による増工分）による少額とし、名鉄負担も相応の少額とすること、言い換えれば名古屋市負担を増額することによって決着をみることになった。結局、名古屋市としては国鉄が負担したという“名”を採り、国鉄は“実”を採ったといえよう。こうした名実の分担は金山総合駅整備自体においても繰り返されることとなった。

高座橋の架け替えが完了した後の状況を図18に示す。高座橋の幅員が拡張され、名鉄の複線間にさらに複線を敷設できる余裕が生まれたことが図17だけではなく図18からもわかるであろう。

昭和50年代にあって金山総合駅と関連する事項としては、国鉄分割民営化のレールが敷かれたことと復興土地区画整理事業の換地処分が挙げられる。

第2次となる臨時行政調査会（以下「臨調」という）が、行政改革と財政再建をめざし土光敏夫を会長と



図18 昭和60年ころの金山駅周辺の状況

して1981（昭和56）年3月に設置された。臨調では5次にわたって答申を行い、1982（昭和57）年7月30日の第3次答申において国鉄の分割民営化を打ち出し、1983（昭和58）年3月14日の最終答申においてもこの方針は維持された。この答申に沿って国鉄再建監理委員会が同年6月に設置され、国鉄内部の分割民営化反対派と推進派の激しいせめぎ合いを経て昭和60年代初めの分割民営化実現へなだれ込んでいくことになった。

ところで、このように国鉄が分割民営化の方向に傾斜していく過程においても在来線への新駅設置については、これまでの原則請願駅方式に固執する国鉄の姿勢に変化はなかった。名古屋市はあくまでも国鉄負担を求めようとし、国鉄負担が得られないのであれば、国鉄駅整備を見切って名鉄駅移設だけでも実現するというアイデアが一時浮上し、名鉄関係者の意向打診まで行った。²¹ しかしながら国鉄の線路間にはさまれた名鉄線に駅舎と線路の建設ならびに国鉄線路上空を占有する連絡跨線橋の建設を国鉄の同意なしに施工することの困難は明白で、このアイデアはトリッキーといわざるを得ず、当然陽の目を見ることはなかった。

復興土地区画整理事業においては掘割北側が中第7工区、南側が熱田第1工区となっている。金山は近世に名古屋と熱田の境に位置していたように、現代でも行政区の中区と熱田区の境界にあり、復興土地区画整理事業の工区についても同様であった。中第7工区は1977（昭和52）年5月7日、熱田第1工区は1980（昭和55）年7月12日に換地処分となった。復興土地区画整理事業の当初設計においては、南北の線路沿い宅地に駅本屋を配する計画であったために、これらの宅地については鉄道用地とする設計であった（図2、図5参照）。しかし駅本屋の計画が不確定に推移する中で、北側の中第7工区の線路沿い宅地はほぼ名古屋市に換地され、南側の熱田第1工区の線路沿い宅地は一部名古屋市に換地されて残りは駅前広場とされた。これらの南北の名古屋市有地は、金山総合駅整備後の金山地区活性化の種地として活用されていった。

（5）最終完成期（昭和60年代～平成元年）

金山総合駅の最終完成期は昭和60年代から平成元年7月にかけてである。国鉄の分割民営化論は昭和50年代末にはまだ帰趨が明らかではなかったが、次第に分割民営化論が勢いを増し、国鉄再建監理委員会が1985（昭和60）年7月26日に「国鉄改革に関する意見」をまとめたことにより決定的となった。国鉄の分割民営化は、日本国有鉄道改革法（昭和61年12月4日法律第87号）はじめ8本の国鉄改革関連法として制定施行され、1987（昭和62）年4月1日に6旅客鉄道会社と貨物鉄道会社に分割された。名古屋圏を中心とするエリアは東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という）が分担することになった。

名古屋圏の国鉄東海道本線は駅間距離が長く都市交通としての機能を十分に発揮することができないため、昭和60年代に入って分割民営化直前の国鉄は、新駅を設置することについて地元要望を積極的に受け入れるかたちで進めていった。これはおそらく民営化後の経営を見越しての方針であろう。その結果、請願駅方式により、岐阜県では1986（昭和61）年11月に西岐阜駅、愛知県では民営化後早々の1988（昭和63）年3月に逢妻駅・西岡崎駅、11月に三河塩津駅が開業した。その後も新駅設置は続いているが、以上の新駅はいずれも国鉄時代に協定締結がなされている。金山総合駅の一部をなす東海道本線への金山駅設置も国鉄にとってはその延長線上にあったのであろう。

請願駅方式に固執する国鉄のかたくなな姿勢のために、高座橋架け替えによって条件が整ったにもかかわらず金山総合駅整備に関わる各主体は結局それぞれ原則論に終始し、実現への一歩が踏み出せないでいた。そうした中で調整役たる名古屋市においては、それを打開する契機として「市制施行百周年記念事業」（以下「記念事業」という）に求めた。記念事業は1989（平成元）年10月1日に市制施行百周年を迎えることによるものである。記念事業については昭和50年代末期から準備作業を進め、1986（昭和61）年2月の市議会において事業内容を公表し、同年4月に中核イベントたる世界デザイン博覧会について公表した。さらに同年8月には世界デザイン博覧会の基本計画を決定した。会場は金山地区に近接する白鳥地区を主とし、名古屋城地区、名古屋港ガーデンふ頭地区を含めた3会場とした。²² その結果、主会場である白鳥会場への主要アクセスは金山総合駅を前提とするシャトルバスを想定した。また、名古屋市域外からの観客の名古屋

市における玄関口としても金山総合駅を想定し、金山総合駅を前提としなければ輸送体制を成立させることができないと考えられた。²³ ひとことでいえば金山総合駅の整備は世界デザイン博覧会開催の絶対条件となり、1989（平成元）年7月15日の開幕までの金山総合駅開業は名古屋市の上命題となったのである。

こうした条件下における解決の方向性は、平たく言えばいわゆる「急ぎ負け」である。要するに必ず実施しなければならない方が、そうではない方の条件をのまざるを得ないということになる。結局、名古屋市としてはJR東海に対して、名目的な内容も含めて部分的にJR東海の負担を求め、実質的には多くを名古屋市が負担することによって純粋な請願駅方式ではないという“名”を採り、JR東海としては純粋な請願駅方式という名を捨てるかわりに実質負担を極力少なくするという“実”を採るという結果となった。一方名鉄はといえば基本的に名鉄負担ということに変化はないことから、このような解決策は名鉄にとっては納得しかねる内容であったであろう。²⁴しかし当時の名古屋商工会議所会頭は名鉄会長であり、世界デザイン博覧会の失敗は名古屋財界としても望まないことは明らかであった。何が何でも金山総合駅を実現しなければならないという名古屋市の決断に名鉄としても同意せざるを得ないという苦渋の決断であったと思われる。

こうしてこれまでの意地の張り合いのような主張の応酬は暫時終りを告げ、実務的な協定の締結に移った。はじめに名古屋市、国鉄、名鉄の間で「金山駅計画に関する基本的合意事項」（以下「基本的合意事項」という）が1987（昭和62）年1月14日に締結された。この締結時期は国鉄最末期にあたり、以降の協定類は民営化後のJR東海と締結されることとなった。基本的合意事項は、昭和47年代後半の関係者間の打合せで確認されている内容を議事録レベルではなく、各団体代表者印を押印する協定スタイルで確認したという性格である。内容的に前進したものでは決してないが、これまで長く途絶えていた事務レベルの連絡会議を再開し、各鉄道事業者と名古屋市が同一テーブルについて忌憚のない意見交換をすることになった最初の成果という意味で重要な文書といえよう。

次いで国鉄分割民営化後の1987（昭和62）年の9月5日に名古屋市、JR東海、名鉄の間で「金山総合駅基本協定書」が締結された。これは金山総合駅の略図を添付し、各施設の事業主体、工事施行区分、財産の帰属及び管理、土地の処理等を確認する内容であった。この段階ではこれまで懸案とされてきた工事費概算額や負担区分は表現されず、次の段階の工事協定に委ねられた。

さらに名古屋市とJR東海の間で「工事協定書」と「連絡通路橋工事協定書」が同年9月9日に、名古屋市と名鉄の間で「工事協定書」が同年12月28日に締結された。名古屋市とJR東海の「工事協定書」においては、工事費の概算総額と両者の負担区分、工程、財産帰属等が盛られ、JR東海が駅舎施設整備費のうち名目的な内容による一部を負担し、残りは名古屋市が負担することがうたわれた。名目的な内容とは、中央本線の地平金山駅舎を地平のままに建替えた時に要する費用相当額分や東海道本線にかかる従前の先行整備費用相当額分である。

連絡通路橋工事協定書が名古屋市とJR東海の二者間協定となったのは以下の理由による。そもそも連絡通路橋は名古屋市が事業主体となり、JR東海および名鉄の駅舎が橋上駅形式で接続し、名古屋市交通局がエスカレーターで接続するものであるから四者全体に関わる施設である。しかし、連絡通路橋の建設については、JR東海の頻行鉄道線路上空における工事が主体となるため名鉄線路内の一部工事を除き、JR東海を施工主体とすることによるものである。

名古屋市と名鉄の「工事協定書」においては、工程、連絡通路橋にかかる名鉄施工内容等が盛られ、工事施工区分及び費用負担については基本協定書の内容で足りることから基本協定書に依拠することとした。これらの協定の締結に至るまでには、時には激しいやり取りが担当者間で交わされ、一言一句の表現で行きつ戻りつを繰り返した挙句の難産であった。

なお、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和61年12月4日法律第93号）の施行に伴い、JR各社は国の機関ではなくなり、地方財政再建法の条項がJR各社について直接適用されることはなくなった。しかし、自治省（現総務省）から「国鉄民営化後の各旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対する地方公共団体の寄付金等の支出について」（昭和62年3月3日付け自治導第17号自治省 財政局長通知）が発出された。

これによって地方公共団体による JR 各社に対する寄附等の行為については、自治大臣による承認は不要とされたが、ひき続き自治省に対する協議が必要とされた。したがって名古屋市は JR 東海に対する駅舎整備工事費負担について早急に自治省に対して協議する必要に迫られた。名古屋市は急きょ金山総合駅整備の公共的意義、将来への波及効果、当該支出の財政への影響等について資料をまとめ、自治省と協議した。この自治省協議は国鉄分割民営化以降の全国最初の例にあたり、自治省担当官も協議の取扱いに慎重な対応であって、協議の行く末が懸念されたが何とか了承を得ることができた。

戦後まもなくからの長年の懸案事項であった金山総合駅整備を阻む障害は取り払われ、ようやく建設の途に就くことができるようになった。JR 東海、名鉄、名古屋市交通局および名古屋市は、それぞれ所管する施設の設計、さらには施工にかかることとなった。しかし、設計・施工段階においても関係者間相互で意見の齟齬がみられることがあった。そのうちの一つは JR 東海駅舎の間口の問題である。連絡通路への橋上駅舎の接続位置は、各社の従来駅舎の位置を反映して、JR 東海は西側、名鉄は東側とされた。JR 東海の当初スケッチでは間口に余裕を持たせて中央本線上空だけではなく名鉄線路上空も一部使用する案であった。しかし、この案に対して名鉄が難色を示したため、結局中央本線上空のみの間口とせざるを得なかった。

今一つには連絡通路橋上屋（屋根）の柱の-span 割である。最初均等間隔の経済設計であったため名鉄改札口の前面に柱が位置することとなった。これを名鉄が回避するよう設計変更を主張したため名鉄改札口正面の-span を広げるように変更した経緯があった。

一方で名鉄は新駅舎を 2 階建てとし、2 階に店舗展開を図るとともに連絡通路橋をはさんで駅舎と対面する側にも平屋建ての店舗施設を整備した。これらの商業床の供給は、従前の名鉄金山橋駅移転に伴い、周辺店舗のうち移転を希望する店舗を新規に整備した商業床へ収容することも想定されていた。

名古屋市交通局は地下鉄金山駅南改札口正面の空間を駅務室等に利用していた。その空間を連絡施設および店舗として活用すべく非耐力壁を除却し、左右両端にかつて事前準備した設計どおり連絡通路橋と接続する各 3 連のエスカレーターを整備した。併せて地上階を増築し（当初 1 階、後に 2 階）、地下 1 階の一部とともに公益・商業用途の展開を図った。一時は地上を中層ビルとする商業用途規模拡大も想定されたが、結局地上 2 階にとどまることになった。

名鉄、名古屋市交通局等の商業床は、乗換え機能の利便性追求を一義とした金山総合駅の空間が、ともすれば便利ではあるが賑わいに欠けるきらいがある中で、小規模とはいえその渴をいやす効果があったといえるだろう。

金山総合駅は 1987（昭和 62）年 11 月 18 日に起工式を行い、厳しい工程管理を貫徹して予定どおり世界デザイン博覧会開幕 1 週間前の 1989（平成元）年 7 月 9 日に供用を迎えた（図 19、図 20）。1946（昭和 21）年 8 月に運輸省岐阜地方施設部（後の国鉄岐阜工務局）が初めて計画案を作成してから実に 43 年後に完成を見たことになる。名古屋の都市計画の DNA として、いったん決めたことをあきらめずに

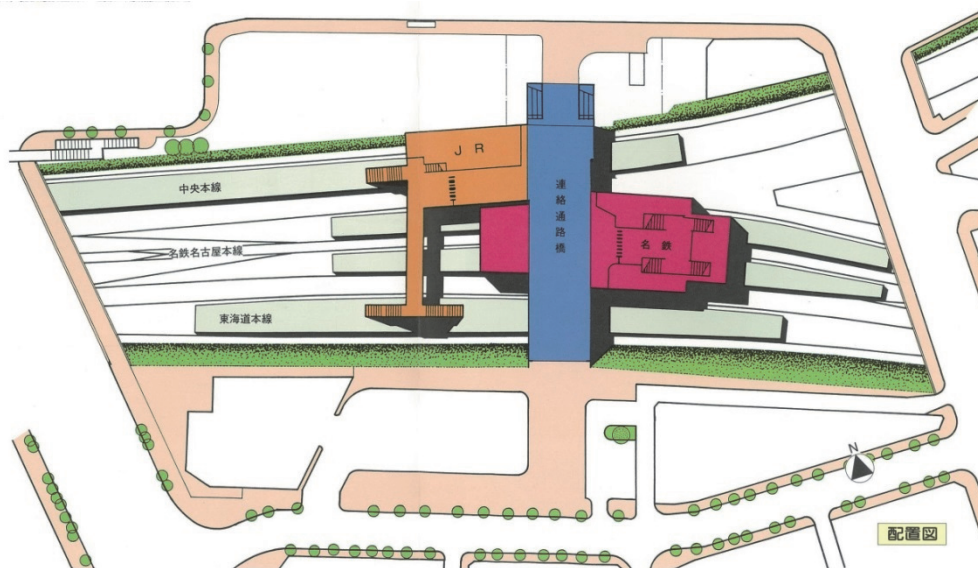


図 19 当初金山総合駅平面図（「金山総合駅整備事業」（名古屋市計画局 1987）

最後まで律儀に、実直にやりとげることがある。復興土地区画整理事業はその典型例であり、金山総合駅整備もまた復興土地区画整理事業に伴走して後から花を咲かせたプロジェクトといえるだろう。

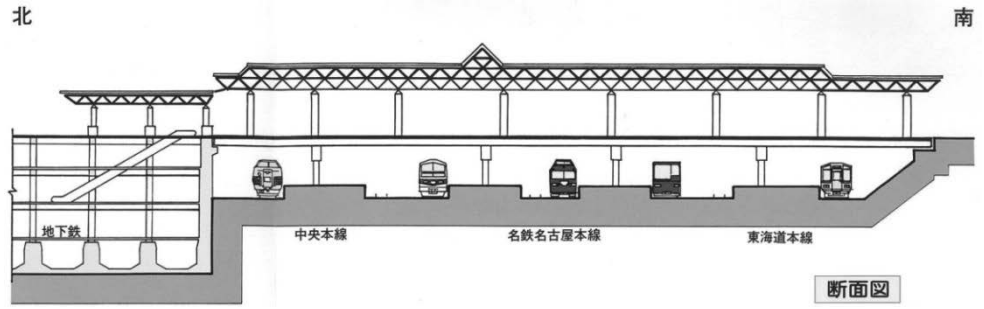


図 20 当初金山総合駅断面図(「金山総合駅整備事業」(名古屋市計画局 1987))

図 21 に完成した金山総合駅周辺の状況を示した。

表 1 に整備主体別の金山総合駅の整備内容を示す。各整備主体の事業費合計は 63.2 億円であった。

図 22 は北から南の方向をみた金山総合駅の空撮写真である。中央に金山総合駅、右に伏見町線(国道 22 号、新橋)、左に大津町線(手前が金山橋、奥が高座橋)があり、高座橋の東南(写真では左上方)に名鉄金山橋駅が残存している様子がうかがえる。なお、名鉄は金山総合駅供用を機会に金山橋駅を金山駅と改称した。

完成した金山総合駅は期待にたがわず、世界デザイン博覧会の輸送拠点の役割を果たし、その後も名古屋駅に次ぐ交通拠点の役割を担っている。次項で完成以降の状況を示そう。



図 21 平成初頭の金山駅周辺の状況

表 1 金山総合駅の整備内容

項目	名古屋市	名古屋市交通局	JR東海	名鉄
施設名称	連絡通路橋	地下鉄金山駅	JR金山駅	名鉄金山駅
規模	有効幅員:20m 延長:87.3m	延床面積:1,186㎡*	床面積:1,280㎡ (二線橋除く)	床面積:3,810㎡* (内店舗 1,920㎡)*
構造	5径間連続鋼床版桁	鉄骨造、1階建て*	鉄骨造	鉄骨造
用途	公共通路	公共通路 公益施設	駅舎	駅舎 店舗
ホーム	—	2面4線(既設)	東海道線:1面2線 延長:230m 中央線:1面2線 延長:260m(既設)	2面4線
設備		エスカレーター6基	エスカレーター2基	エスカレーター4基
事業費(億円)	14	5.3	9.9	34
事業期間	1987(昭和62)年11月～1989(平成元)年7月(1年9か月)			

* 建設当初(1989(平成元)年7月)の数値。その後の増築により現在の値は異なる。



図 22 完成直後の金山駅周辺の状況（「金山総合駅」名古屋市計画局 1989）

3 金山総合駅整備後の状況

金山総合駅整備後の周辺状況を概観しておこう。まず、名鉄の神宮前～金山間 1.9km の複々線化が 1990（平成 2）年 4 月 1 日に完成し、輸送力増強を果たして金山総合駅整備の果実を一層大きなものとした。²⁵

名古屋市は元々金山に副都心的機能を位置づけてきており、金山総合駅整備による交通結節点機能強化はスタートラインに過ぎない。幸い金山総合駅の南北それぞれに復興土地区画整理事業によって名古屋市に換地された宅地と低利用にとどまっていた駅前広場用地があり、これらの用地を活用して周辺の土地利用を活性化する先導的な開発が求められた。特にこれまで掘割に分断され、駅機能が開かれていなかった南口の開発が急務とされ、北口はその後という段階開発が選択された。

金山総合駅南口開発は賑わいをもたらす原点として、都市ホテルの人が集まる機能を核とすることとした。バブル破たんの余波を受けて紆余曲折があったものの最終的には都市ホテルに加えて公益施設としての名古屋都市センター、名古屋ボストン美術館、都市計画駐車場を一体として取り込む高層ビル（金山南ビル）および駅前広場に結実した。（財）名古屋都市整備公社（現（公財）名古屋まちづくり公社、以下同様）が名古屋市有地を借地し、提案競技を実施して金山南ビルを建設した。金山南ビルは 1999（平成 11）年 3 月 26 日にオープンし、南口周辺開発の先導役を果たした。²⁶

国際博覧会「愛・地球博」が 2005（平成 17）年に愛知県で開催されることとなり、中部新国際空港が開幕に間に合うように開港することが必須要件となった。金山総合駅は名古屋都心から中部新国際空港へのアクセス拠点としての機能を担うべく、総合駅機能および周辺開発の一層の充実が求められることとなった。

名鉄は金山総合駅西側の既存店舗棟を改修して西改札口とあわせて JR 東海との連絡改札口を設置した。²⁷ また、既存の改札口を中央改札口とし、これを東へ延伸して大津町線と接続させ、東改札口を設置した（図 23）。

一方名古屋市は金山総合駅北口開発について交流空間の形成を図ろうとした。経済情勢を考慮して段階開発の方針を打ち出し、第 1 段階では賑わいづくり、第 2 段階で拠点づくりとした。

第 1 段階では道路、バスターミナル、駐車場の再編整備による交流ターミナルと広場と商業施設が一体となった交流空間アスナル金山を整備した。この開発は名古屋市と（財）名古屋都市整備公社が共同で提案競技を実施した結果に基づく。²⁸

金山総合駅を構成する各鉄道駅の乗車人員の推移を図24と表2に示す。金山総合駅整備前(1987(昭和62)年度)の乗車人員が2,972万人であったことに對し、金山総合駅整備翌年度(1990(平成2)年度)には4,844万人と1.63倍に増加している。その後、5年ごとの推移をみると、2000(平成12)年度に若干減少しているほかは増加傾向にあり、2010(平成22)年度には7,274万人、2.45倍となっている。ただし、乗換え利用者はそれぞれの駅で重複計上した数値である。

金山総合駅という交通結節点を整備することにより、当初は乗り換え利便性の向上が顕著であって、交通便利性のゆえに金山駅を選択志向する傾向にあったが、その後の南北開発等周辺整備に伴い、目的的に金山を訪れる利用者も増加しているのであろう。

金山総合駅周辺の経済動向への影響を経済関係の学区別集計で探ってみる。中区は平和、正木、熱田区は高蔵の3学区を対象として、商業統計の小売業年間商品販売額と事業所統計(現経済センサス)の飲食店従業者数の推移を見てみよう。

小売業年間商品販売額は、金山総合駅整備前(1988(昭和63)年)の調査で約390億円であったものが、1994(平成6)年調査までは増加し、約597億

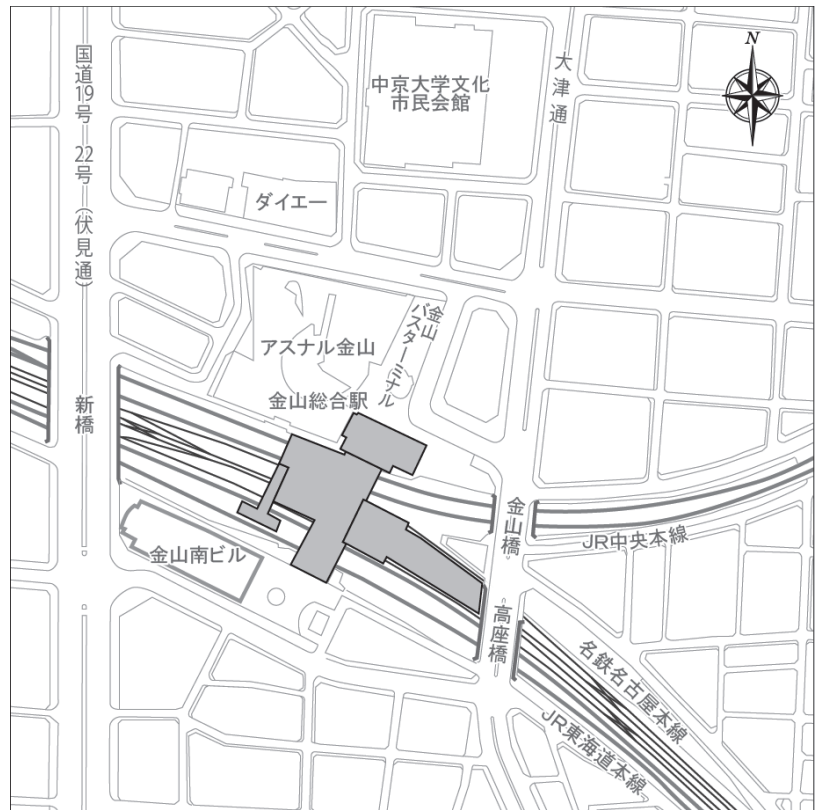


図23 平成20年ころの金山駅周辺の状況

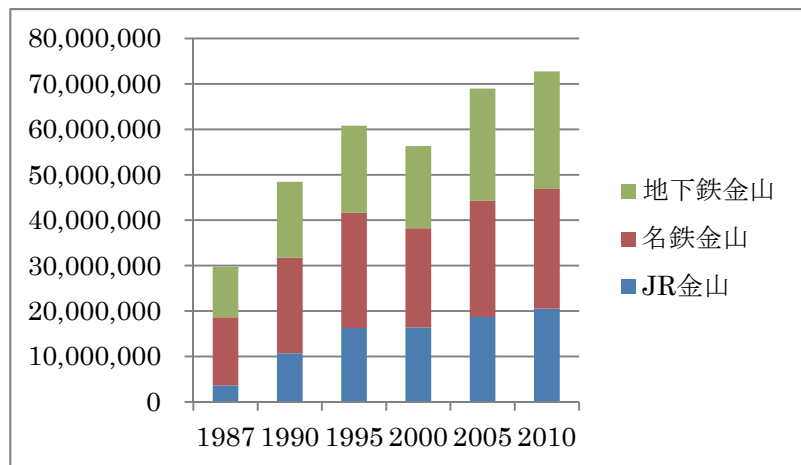


図24 金山総合駅 乗車人員の推移

表2 金山総合駅 乗車人員の推移

年度	人/年度					
	S62 1987	H2 1990	H7 1995	H12 2000	H17 2005	H22 2010
JR金山	3,625,180	10,723,602	16,289,388	16,387,544	18,719,334	20,546,291
	1.00	2.96	4.49	4.52	5.16	5.67
名鉄金山	14,994,261	21,049,151	25,341,098	21,821,403	25,568,204	26,345,057
	1.00	1.40	1.69	1.46	1.71	1.76
地下鉄金山	11,102,389	16,665,437	19,170,363	18,111,806	24,684,681	25,844,705
	1.00	1.50	1.73	1.63	2.22	2.33
計	29,721,832	48,438,194	60,800,855	56,320,759	68,972,226	72,736,060
	1.00	1.63	2.05	1.89	2.32	2.45

上段は乗車人員、下段は1987(昭和62)年度を1.00としたときの各年度の伸率(名古屋市統計年鑑による)

円、1.53 倍程度となったが、その後は減少傾向となっている。こうした傾向は金山総合駅整備に伴う影響というよりは、バブルの生成・崩壊とその後のデフレによる要素の方が大きいのかもしれない。

一方、飲食店に関する統計は経年的に 2001（平成 13）年調査までしかわからないという制約がある。事業所数は金山総合駅整備前後で横ばい傾向を示しているが、従業者数は 1988（昭和 63）年の調査で 1,800 人強であったものが、2001（平成 13）年調査まで増加傾向を示し、2,600 人強、1.44 倍程度となっている。

おわりに

金山総合駅整備は世界デザイン博覧会開催を奇貨として、名古屋市が積極的に関係者間の利害調整を図ることによって実現をみたといえよう。今リニア中央新幹線の名古屋駅が整備されようとする時期をとらえて、都市圏間、都市間、都市内各種の交通需要の拠点であるスーパーターミナル名古屋駅の交通結節点としての機能を大幅に改善、改良しようとするのは、これ以上ない時宜にかなったことであろう。金山総合駅整備の例にならうこととしては、抽象的なものいいではあるが、困難な局面にあっても決してあきらめず、かならず実現するという決意に基いて最後までやりぬくという名古屋都市計画の DNA を守り続けることである。ステークホルダー相互間の利害は、時に激しく衝突することがあるが、最終的に中核的なゴールについては共有できるとすれば、道は必ず開けると確信する。名古屋駅が迷駅ではなく文字通りの名駅となることを祈ってこのレポートを終えることとする。

1 山崎兌 他「東京・新宿・池袋の総合駅計画に就て」（「日本建築学会 大会学術講演梗概集 計画系」1947.11）

2 蛭川達郎「銀座総合駅建設工事概要」（「土木技術」1964.12）

3 杉山孝雄「金山総合駅建設の記録」（p. 2「名古屋鉄道 名鉄資料館」提供資料による。2001.6）

4 名古屋市計画局・名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（pp. 398-399 名古屋都市センター 1999.3）

5 戦災復興誌編集委員会「戦災復興誌」（p. 22 名古屋市計画局 1984.3）

6 前掲 4 名古屋市計画局・名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（pp. 399-404 名古屋都市センター 1999.3）

7 「中央線の複線立体化について」（昭和 32 年 9 月 16 日 建計第 334 号）

「中央線の複線立体化について 回答」（昭和 32 年 10 月 1 日 取建第 55 号の 2）

「中央線の複線立体化工事の施行に関する事務処理について」（昭和 32 年 12 月 19 日）

8 日本国有鉄道岐阜工務局「岐阜工務局五十年史」（p. 228 日本国有鉄道岐阜工務局 1970.3）

9 前掲 3 杉山孝雄「金山総合駅建設の記録」（p. 3「名古屋鉄道 名鉄資料館」提供資料による。2001.6）

10 前掲 8 日本国有鉄道岐阜工務局「岐阜工務局五十年史」（p. 465 日本国有鉄道岐阜工務局 1970.3）

11 近畿日本鉄道「近畿日本鉄道 80 年のあゆみ」（pp. 156-157 近畿日本鉄道 1990.10）

12 名古屋市交通局 50 年史編集委員会「市営五十年史」（pp. 250-251 名古屋市交通局 1972.10）

13 名古屋市交通局「資料集・名古屋の地下鉄建設」（p. 78 名古屋市交通局 1986.3）

14 松永直幸「戦前における名古屋駅改良工事と三私鉄の名古屋駅前乗り入れ 1」（「鉄道ピクトリアル」2015.7）

15 前掲 8 日本国有鉄道岐阜工務局「岐阜工務局五十年史」（pp. 275-276 日本国有鉄道岐阜工務局 1970.3）

16 毎日新聞中部本社報道部「名鉄」（p. 136 毎日新聞開発 1976.11）

17 前掲 16 毎日新聞中部本社報道部「名鉄」（p. 136 毎日新聞開発 1976.11）

18 前掲 3 杉山孝雄「金山総合駅建設の記録」（p. 2「名古屋鉄道 名鉄資料館」提供資料による。2001.6）

19 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」（名古屋市土木局 pp. 75, 82-83）

20 前掲 16 毎日新聞中部本社報道部「名鉄」（p. 138 毎日新聞開発 1976.11）

21 前掲 3 杉山孝雄「金山総合駅建設の記録」（p. 6「名古屋鉄道 名鉄資料館」提供資料による。2001.6）

22 名古屋市総務局企画部企画課「市制百周年記念事業活動記録 ー名古屋市ー」（pp. 36-42 名古屋市 1991.3）

23 「世界デザイン博覧会公式記録」（pp. 342-349 財団法人世界デザイン博覧会協会 1990.3）

24 前掲 3 杉山孝雄「金山総合駅建設の記録」（p. 7「名古屋鉄道 名鉄資料館」提供資料による。2001.6）

25 名古屋鉄道株広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」（pp. 567-568 名古屋鉄道株 1994.6）

26 設立 50 周年記念誌作成ワーキンググループ「設立 50 周年記念誌 まちづくり公社からの飛躍 ～50 プラス 1～」（pp. 23-24（公財）名古屋まちづくり公社 2012.12）

27 名鉄 120 年史編纂委員会事務局「名鉄 120 年 近 20 年のあゆみ」（pp. 20-21 名古屋鉄道 2014.12）

28 前掲 26 設立 50 周年記念誌作成ワーキンググループ「設立 50 周年記念誌 まちづくり公社からの飛躍 ～50 プラス 1～」（p. 24（公財）名古屋まちづくり公社 2012.12）

NUIレポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートとしてまとめたものです。

No.020 2016.3 | 平成 27 年度 NUIレポート

交通結節点整備その 1 金山総合駅を例として
—名古屋都市計画史編集の現場から—

平成 28 年 3 月

発行  **名古屋都市センター**

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。