

# 名古屋臨海高速鉄道 ～港へ伸びる青いライン～

名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線はJR各線、名鉄、近鉄、市営地下鉄の集まる名古屋駅から、名古屋市港区の最南端に位置する金城ふ頭に至る全長15.2kmの路線です。戦後まもなく敷設された貨物線である東海道本線西名古屋港線を2004年に旅客線化したもので、途中の荒子駅に隣接する名古屋貨物ターミナルまではJR貨物の貨物列車も多数乗り入れます。元の西名古屋港線はJR東海の路線で、JR貨物の列車が乗り入れるのみの路線でしたが、旅客線化後は名古屋臨海高速鉄道の路線ということになり、あおなみ線という愛称も付けられました。

## ✦ 車輛の特色

あおなみ線で使用される車輛は1000形電車のみです。車体のスタイルは市営地下鉄や名鉄などで多く見られるような日車式ブロック工法車体となっていますが、足回りや機器はJR313系と共通化が図られており、JR線内の走行も可能なため、全般検査などはJR東海名古屋工場、車輪削正は神領車両区で行われています。神領区への回送は早朝に行われ、時おり中央西線内を走るあおなみ線1000形を見ることが出来ます。また、各駅にはホームドアが設置されているため、TASC（定位置停止装置）を使用しています。

## ✦ 路線の特色

名古屋市港区南西部は港湾地帯であり、古くから工業利用を主として開発が続けられてきた土地です。大正時代には既に荒子や稲永に路面電車網が伸び、住民や通勤客の輸送を担っていました。しかし、地下鉄名城線の建設開始により1969年には尾頭橋から名古屋港へ向かう系統が廃止、また、尾頭橋と稲永町を結んでいた市電下之一色線が廃止となります。1971年には地下鉄名城線の名古屋港延伸により熱田から築地口を経て、西稲永へと向かっていた系統も廃止になってしまいます。これにより港区南西部は鉄道空白地帯となり、荒子や稲永へ向かうにはバスを利用する他無くなってしまったのです。

その後、宅地開発や工業地帯の発展によりこの地域の人口は増加し続け、このままバスだけでは輸送力

に破綻を来たすことは時間の問題でした。そこで、地下鉄東山線を延伸させてこの鉄道空白地帯を補完させることが検討されます。しかし、地下鉄東山線は高畑まで延伸したのみでストップしてしまいます。そこで、近傍を走っていた国鉄の西名古屋港線が注目されることとなります。1980年代、国鉄の貨物輸送量は減少し続けており、遊休となった貨物線を旅客線に転用することが全国的に検討され始めていた頃でした。西名古屋港線は東海道本線の支線として、1950年に笹島（貨物駅）—西名古屋港間が敷設されました。1960年代から1970年代にかけては荒子付近から笠寺へと抜ける南方貨物線を建設し、逼迫していた東海道本線の貨物列車をこちらへ誘導するという計画もありました。しかし、この計画は名古屋貨物ターミナル駅を開業させ、南方貨物線の路盤を建設した時点でストップしてしまい、中途半端なものとなってしまいました。

1992年の運輸政策審議会で名古屋—稲永—金城ふ頭間が2008年までに整備することが適当である路線と答申されました。そこで、名古屋市と愛知県、それに名古屋港管理組合などを筆頭とする第3セクター名古屋臨海高速鉄道を1997年に発足させました。

1997年に西名古屋港線は名古屋臨海高速鉄道の路線となり、1999年に着工、名古屋—名古屋貨物ターミナル間を旅客・貨物兼用の複線高架路線とする一方で、2001年に名古屋貨物ターミナル—西名古屋港間

は廃止。それに沿って金城ふ頭まで完全に新しい線路を建設しました。そして、2004年に開業に漕ぎつけたのです。

稲永―野跡間にある潮風車庫は2001年までの終点であった西名古屋港駅の跡地を利用しています。

列車は昼間時15分ヘッドで運転されますが、金城ふ頭やささしまライブなどで大規模なイベントが開催される際は臨時列車が増発されることもあります。

開業後は1日の予想乗客数が6万6千人のところ、2万6千人程度に留まってしまいます。現在では利用客は多少増えましたが、それでも赤字であることには変わらず、苦難の経営が続いています。それでも2010年には金城ふ頭駅すぐ傍にJR東海のリニア・鉄道館が開業し、2013年2月には名古屋―金城ふ頭間にJR西日本のC56-160を使用した「SLあおなみ号」が運転されるなど明るい話題もあります。

## 1000形 ～あおなみ線を走るキュービック電車～



名古屋臨海高速鉄道1000形は2004年のあおなみ線開業に際して用意された車輌です。4両編成を組んでおり、8本が存在します。

車体はステンレス製で、日車式ブロック工法で製作されました。日車式ブロック工法は日本車輌独自のステンレス車体の製法で、車体の側面をいくつかのブロックに分けて製造するものです。名鉄のステンレス製車輌は全て日車ブロック式工法が使用されており、また名古屋市交通局では東山線N1000形以降のステンレス車で使用されています。標準化車体の一つで、部品の共通化などを図ることによりコストダウンが可能です。



車内は座席のモケットに青色を使用するなど寒色系の内装でまとめられ、明るい印象を持ちます。座席は一人一人の区画がはっきりと分けられた独特のものとなっています。

車体や内装などは独自のものとなっていますが、足回りや機器類はJR東海が技術協力という形で関わっており、検査や整備をJR名古屋工場、神領車両区などに委託しているという点から共通化のメリットが大きいことからJR東海313系に準じた構造となっています。ただし、313系は電動車と付随車が交互に連結された編成を組んでいますが、1000形は電動車を真ん中に寄せて、先頭車は付随車としています。将来的な乗客増加を考慮し、最大6両編成を組むことも想定した仕様となっています。

あおなみ線は全駅でホームドアを設置しています。そのため、停止位置の精度を上げるためにTASC（定位置停止装置）を使用しています。ですから、運転士は基本的に停車時のブレーキ操作は不要となっています。しかし、地下鉄桜通線やリニモのようなATO（自動列車運転装置）は装備しておらず、保安装置はJRと同様のATS-P形を使用しています。

全長:20,000mm 最高速度:110km/h 主電動機:MB-5108-A形(185kw) IGBT-VVVFインバータ制御