

空間コードから共創する中川運河  
第3回オープンディスカッション  
名古屋のまちなかを世界に開く—中川運河の将来的利用価値  
成果報告

2017年8月31日  
都市コミュニケーション研究所

**目次**

概要	1
ディスカッション要旨	2
ディスカッション記録	3
議論をふまえて	16
次回に向けて	17
謝辞	18

**【概要】**

主催： 都市コミュニケーション研究所  
代表：竹中克行（愛知県立大学教授）  
開催日時： 2017年7月8日（土）14:00～16:30  
開催場所： 西宮神社・社務所  
登壇者： 中園昭彦氏（名古屋市住宅都市局参事）  
林 上氏（中部大学教授）  
雛元昌一郎氏（三菱地所名古屋支店統括）  
（以上、五十音順）

司会進行 竹中克行

コーディネータ： 内山志保

参加者： 33名

\*\*\*

内容進行：

14:00～14:05 挨拶，登壇者の紹介

14:05～14:30 基調レクチャー：竹中克行

「名古屋のまちなかを世界に開く—中川運河の将来的利用価値」

(資料「OD#03 基調講演公開用.pdf」)

- 14 : 30~15:40 テーマ1—都心と海を繋ぐ「細長い港」の可能性  
・中川運河を構想するスケール ・どのような「港」であるべきか
- 15 : 50~16 : 40 テーマ2—近未来の「中川運河案内」がめざす方向  
・波及効果のある沿岸土地利用 ・水・陸両面をいかすアイデア
- 16 : 40~16 : 45 総括

## 【ディスカッション要旨】

※本要旨の後にディスカッション全体の記録があるので、併せて参照されたい。

「名古屋の「大静脈」の将来」(第1回)、「創造力の空間」でありつづけるために」(第2回)の成果を受けて、今回は、「名古屋のまちなかを世界に開く—中川運河の将来的利用価値」というやや大きなテーマを設定し、中京圏の中心都市・名古屋の中長期的な展望のもとで、中川運河の将来性についてアイデアを交わすことを旨とした。

冒頭、竹中から、「**テーマ1—都市と海を繋ぐ「細長い港」の可能性**」と「**テーマ2—近未来の「中川運河案内」がめざす方向**」という、ディスカッションの2つの柱を提示したうえで議論を始めた。

**テーマ1**について、まず中部大学教授で経済地理学・都市地理学を専門とする林氏より、近世に遡る名古屋の港(熱田湊・名古屋港)の歴史的発展を俯瞰しつつ、その中に中川運河を位置づける詳細なレクチャーが提供された。氏は、港湾の機能を後背地域の産業構造との関係でとらえ、それらを輸送方法や港湾設備の変化と対応させることによって、名古屋の港の歴史的発展の全体像を提示した。中川運河については、名古屋の海と陸を結ぶ使命を負ったことを確認するとともに、そうした機能を担う交通手段として、鉄道や道路を併せて考慮に入れる必要があることを指摘した。海と陸の連絡路としての重要性を失った中川運河の将来的可能性について、氏は、名古屋の港が辿ってきた長い時間の流れに照らして考えるべきだと言う。歴史を継承しつつ大胆な用途転換をはかった事例として、貯木場から転換した堀川端の白鳥庭園に言及した。

つづいて、三菱地所名古屋支店の総括を務める雛元氏からは、ディベロッパーの視点でみた中川運河の利用可能性について、空間特性や立地条件をふまえた率直な意見が提示された。氏によると、細長い敷地、マストラからのアクセスの悪さ、水面の存在ゆえの市場性の低さなど、中川運河では開発に不利な要因が多く、それゆえ、一般的なオフィスや商業施設の一等地として再生することは難しいと言う。その一方で、水が与える安らぎ・刺激や倉庫群が感じさせる歴史性は、中川運河の大きな資産であると述べ、それらをうまくいかした再生が必要との見方を示した。つづいて氏は、他地域における水辺空間の再生事例として、ビルケンシュトックのショールーム(東京の勝鬨)、寺田倉庫の天王洲TYハーバー、尾道のU2を紹介した。それらをふまえて氏が強調したのは、少々交通の便が悪くとも、関心のある人が足を運びたくなるような目的性の明確な施設を作ることの重要性である。

雛元氏のアイデアを受けて、他の登壇者の発言を促したところ、林氏から、中川運河沿岸用地の今後の利用については、そこにあっておかしくないもの、大義名分のようなものが必要との考えが示された。そこで、雛元氏に対して、中川運河に当てはまりそうな目的性の明確な施設について改めて意見を伺ったところ、駐車場のスペースが取りやすく、水面側からの視点もいかせるので、ショールームや働く環境を重視する事業者オフィスが取り組みやすいのではないかとの見方を示した。個々の工

リアには独特の「勝ちパターン」があるので、それを探し出すことが重要だというのが雛元氏の考えである。

前半の議論の最後に、名古屋市住宅都市局参事の中藪氏から、中川運河再生計画（2012年）の内容に即した行政のビジョンが提示された。氏によると、再生計画の基本には、水質改善と併せて魅力資産、環境資源として中川運河の水辺を見直そうという考えがあり、それにもとづいて、交流、環境、ものづくり、防災の4つのテーマが立てられた。にぎわいゾーン、ものづくりゾーン、レクリエーションゾーンという3つのゾーンが設定されたのは、8km全体を一度に開発するのが難しいという判断によると言う。竹中から、名古屋市が策定している他の計画体系との関係を問うたところ、都市計画マスタープランおよび市の総合計画2018に中川運河再生計画が位置づけられているとのことであった。また、ARToC10が市の教育文化プランの中で位置づけられているように、中川運河を文化活動の場として、部局を超えた取組みのなかでスポットライトを当ててゆくとの考えが示された。

後半の**テーマ2**では、まず竹中から、前半の議論のポイントを振り返りつつ、名古屋市の文化振興計画と産業振興ビジョンの内容を紹介し、あいちトリエンナーレやクリエイティブ産業の育成を中川運河という場でリンクさせることができないだろうかという問いかけを行った。そのうえで、フロアの意見を募ったところ、活動領域を異にする5人の参加者の方から意見・提案を伺うことができた。主な内容は、アートとクリエイティブな産業集積の場としての中川運河の将来性（松林）、ぎわいづくりの動きと地元住民の意識の距離感（北川）、線状構造をいかしたランニングコースの設定など、地元との接点づくりに役立つプロジェクト（杉浦）、ものづくりと舞台芸術の融合による地域の誇りの創出（浅井）、計画を次の段階に進めるための地元での人づくりの必要性（吉田）、などである。

これらの意見を受けて、竹中から、多くの事業者が乗ることのできる中川運河のトータルプロデュースの可能性について雛元氏の意見を伺ったところ、現状の中川運河では、民間が名乗りを上げるにはリスクが大きすぎるという考えが示された。そのうえで氏は、地元が参加して中川運河がめざす全体像を合意し、行政が中心となって実現すべき将来像を担保すれば、プロデュースする企業は現れるという筋道を示した。竹中から合意形成について中藪氏の発言を促したところ、ささしまや露橋の下水処理場といったハード整備が進んできたので、今後はそうした場のいかし方について、地元の人々と知恵を出し合って盛り上げ、中川運河のイメージづくりを進めることが重要になるという認識が示された。

最後に林氏から、中川運河のこれからについて、中部圏の産業構造の転換に絡めたコメントがなされた。氏は、国内・国外の事例を引きながら、変化のきっかけをつくるのは外部者が多いと指摘し、中川運河では、ものづくりをソフト化する素地がすでにあるのではないかとの印象を語った。中川運河ができる前は運河建設への反対があったかもしれない。だから、この地域のスピリットを長い歴史のなかから掘り起こすことが、「中川運河案内」の現代版に繋がるのではないかと氏は言う。そのうえで、再開発に関しては、地元やNPOもさることながら、企業が担い手にならなければ進まない部分があるとし、そうした動きを支援する行政の上に先見性のある人が立つことの必要性を強調した。

## 【ディスカッション記録】

※ディスカッション記録は、当日のテープ起こしをもとにしているが、論旨を理解しやすくするために、本旨に影響しない範囲で一部割愛または文章表現の手直しを行った箇所がある。発言者の敬称は

すべて省略し、文体を「ですます」調に統一した。

## テーマ1—都心と海を繋ぐ「細長い港」の可能性

竹中 港湾地区の一部をなす中川運河は、水路であると同時に、かつては随所で荷揚げがされていました。運河沿いがすべて港だったということです。現在も制度上は港湾地区という、ユニークな運河です。

そういう中川運河について、今回のオープンディスカッションでは、2つのテーマを柱に立てて、考えてみたいと思います。1つ目は、名古屋の未来にとって、中川運河がどのような利用価値をもつのかということです。水路があるから船を走らせてはどうかというのは誰でも考えるでしょうが、それで中川運河の特性をいかしきることができるのでしょうか。2つ目のテーマは、少々説明が必要です。中川運河が開削された当時、名古屋市は「中川運河案内」という資料を作って、投資企業にとっての中川運河エリアの利用価値をアピールしました。今、中川運河案内の現代版を作るとすれば、何を売りとするばよいのでしょうか。これを2つ目のテーマとして議論してみたいと思います。企業に投資してもらうには、どういう新しい価値を中川運河に盛り込むのが良いかが問われるという意味で、1つ目のテーマとも密接に関係し合います。

それでは、1つ目のテーマに即して、林先生のご意見を伺いたいと思います。

林 【注：林氏の最初の話題提供は、45枚にわたるスライド投影をもとに進められた。以下、文章のみでおよその趣旨が理解できるようにすることを旨とし、説明を若干簡略化したり、文言を補った箇所がある。】

私からは、なるべく大きな、名古屋港ができる前からの話をします。

【スライド：港湾（熱田湊・名古屋港）の歴史的発展のとらえ方】右側の軸は、後背地域の産業構造をみえています。真ん中の軸が港ができたときの輸送方法で、どういう形で港と後背地域を結んでいるかを示しています。左側の軸が港湾設備の構造です。近世には小さな熱田湊だったのが、明治40年代に名古屋港ができます。今日では東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港の中では名古屋が一番大きくなっています。（中略）都心と港を結ぶのものには、鉄道、道路もあり、中川運河以外も見ることがあるのではないかと思います。産業でいえば、昔は米、木綿、明治には陶磁器、繊維が出てきて、戦後はガスとかエネルギー、自動車が出てきます。（現在の）名古屋港の貨物は部品も含めると75%が自動車関連です。実は、港の中に高速道路のインターがあるのは名古屋だけです。2027年にはリニアの開通も控えていますから、この地域全体を広がりをもって考えたいと思います。

【スライド：近世の名古屋と熱田】熱田港と名古屋は当初は別のものでした。名古屋港ができて熱田町が合併されました。熱田は東海道五十三次最大の宿場で、240の宿屋がありました。2番目は桑名の220で、熱田と桑名を七里の渡しで繋いでいました。唯一東海道では舟で行くところでした。白鳥には木材市場がありました。徳川家康が名古屋城の最初の城主、義直に木曾川をやると言い、山全体を尾張藩に与えたことにより、200年以上、いろいろな木が木曾川を通して、伊勢湾を通して、熱田に集まってきました。（中略）名古屋では、木材が大きな存在の一つとしてあります。

【スライド：濃尾平野の構造など】なぜ川が集まってきたかという点については、地理学のイロハではありますが、濃尾平野は傾いているわけであり、凹んでいるところが養老山地で、活

断層になっています。今でも瀬戸や小牧の方は隆起しており、津島、海津郡は下がっています。それで西の方へ3つの川が集まっています。しかも、伊勢湾では時計周りに海流があるため、西から海の砂を巻き上げて、東にもってきます。常滑など、現在工場地帯になっているあたりには、昔は砂丘がありました。（中略）江戸時代は商人、藩がお金を出して干拓を行いました。干拓は埋立とは違いまして、中の水をとりあえず外に出して田圃にします。波が来れば沈んでしまうもので、伊勢湾台風の時にはそういうことが起きました。

【スライド：熱田宿と七里の渡し】熱田の港と当時の風景です。これは明治、江戸末期の熱田。七里の渡しは満潮の時は内陸ですが、干潮になると沖の方に行かなくてはいけないということがありました。七里ですので、約30km弱を舟で行ったということです。

【スライド：近代初期の熱田】明治初めのころの熱田の港です。（水深が）2～3mしかなくて浅い。四日市港にいったん運び、小さな船に積み替えて名古屋に運んでいました。

【スライド：近代中期、築港の機運】名古屋財界人は（新港の建設を）明治政府に陳情しましたが、名古屋は港に適さないということで反対を受けました。明治の頃、いかに我々の先輩が苦勞したかがわかります。元尾張藩主で名古屋区長の吉田禄在が中心になって、熱田港の改修という形で提案しましたが、当時の大隈重信たち明治政府はなかなかOKを出さない。そこで県令、今でいう県知事などが一緒になって名古屋港を造ろうと盛んに陳情しましたが、簡単にいかなかった。

【スライド：築港事業、開始】やっとのことで認められ、明治29年頃に建設が始まりました。ところが、内部でも反対がありました。愛知県というのは知を愛するという非常に良い名前なのですが、もともとは尾張と三河が合体してできていますので、三河の人が、なぜ自分たちから遠く離れたところに港を造らなくてはならないのかということで反対したわけです。そこで、愛知県は三部制という財政の制度をとって、都市の尾張部、農村の三河部の財政を分けて、三河の人の賛同を得ることができました。

【スライド：地元の人材、資源の活用】やっとならしたのですが、造っているときにもさまざま苦勞がありました。当時まだコンクリートがなかったので、服部長七がコンクリートに類する土木工法を編み出して、堤防を造りました。なぜ堤防が必要かといいますと、名古屋港はゴルフのクラブのような形をしていて、非常に狭い航路しか船が通れません。ここを出たら座礁する。砂が西の庄内川、木曾川の方から来ますので。東は天白川から砂が来ます。したがって、これは防砂堤ということです。非常に危険な港で、現在でもそうです。神戸港や大阪港とはかなり違う構造をもっているということで、遠浅の港の宿命でもあります。

【スライド：築港事業、停滞からの転機】名古屋港に造るときに、奥田助七郎が大きな力を発揮しました。都心から遠く、認知度が低かった名古屋港に、当時巡航していた「ろせった丸」という見本市船を呼んできました。「ろせった丸」を見るために人々がやって来て、ついでに名古屋港を見てもらうことができました。それで風向きが変わり、工事が順調に進んだと言われています。堤防は、のちの埋め立て地のベースになりました。名古屋港ができて、熱田の町と名護屋の町が合併しました。

【スライド：明治43年 新堀川改修】この地図には新堀川が描いてあります。元は精進川という小さい川でしたが、溢れるので改修しました。

【スライド：新堀川の改修と鶴舞公園の関係】新堀川を改修した際に出た土砂で造ったのが鶴舞公

園です。埋立て後にここで博覧会を行い、その後、鶴舞公園になりました。鶴舞公園はいわば新堀川の副産物と言えるわけです。また、ここには動物園がありまして、それが昭和12年に東山に行きましたので、東山動物園もルーツはここにあるということです。こういう風にしてだんだん土地が広がってまいります。海の土を浚渫してそれを積み上げると土地が出来るわけです。

【スライド：大正期の名古屋港】 そのようにして、1号地、2号地、3号地と、時計周りに出来て行ったわけですが、9号地は一番外れで、危険物を取り扱う場所でした。関東大震災で横浜港が大変な火事になった教訓から、名古屋港は危険なものは端に集めようということで出来たのが9号地です。ところが、今は9号地は名古屋港のど真ん中になってしまいました。この図は名古屋港に入ってきた舟の数の上昇であります。当時は汽船もありますが、帆船も結構活躍していました。しだいに汽船が増えていったというのが分かります。東に増えていった埋め立て地が、次第に西にも広がっていきます。実は、ここに名古屋飛行場がありました。飛行場といっても軍人、郵便など特別なもの輸送のためのもので、大連、満州などそういうところへ飛行機で行くためのものです。正式には第11号地にできるはずだったのですが、仮飛行場として使われて、第11号地の飛行場ができる前に戦争が終わってしまいました。今はあおなみ線の野跡駅のあたりになります。

【スライド：昭和5年 中川運河】 いよいよ中川運河の話ですが、中川運河は名古屋港と名古屋駅を結ぶものです。陸と海を結ぶ重要な働きをもっていたということです。松重閘門で堀川とも繋がっていました。

【スライド：中川運河の開発計画】 これは笈瀬川ですが、もともとオリジナルの川があって、これをやめて運河にしたというわけであります。

【スライド：中川運河の利用変化 堀川の利用変化】 この図は、堀川の利用がだんだんと減って、中川運河が増えていったことを示しています。（中略）

【スライド：名古屋港開港当初の貿易】 当時の最大の輸出品は陶磁器でした。このころから富国強兵、外貨獲得の為に、海外向けの生糸、陶磁器などを輸出していました。それから、日本最大の時計の産地でもありました。時計といっても柱時計です。木材が豊富なので、箱時計を作っていました。明治時計、林時計などがあり、ウエスティンホテルはもともと明治時計の工場でした。かつては町中にたくさんの時計工場がありました。愛知時計は、今は時計を作っていませんが、名前は残っています。それから、日本車両の工場が神宮の前にありました。（今は）新幹線やリニモを作っています。台湾の新幹線も日本車両です。東海道線の真ん中が名古屋なのでここに工場ができました。明治40年、大正3年、9年と、陶磁器が断トツのメインの輸出品目です。輸入はといいますと、肥料、大豆、食料、燃料石炭といったものがあります。

【スライド：名古屋港付近の鉄道】 次の図は名古屋港と内陸部を結ぶ鉄道のルートです。西の方の臨港線は使わなくなって、あおなみ線になりました。港と内陸部を結ぶには、水路もありましたが、鉄道が重要な役割を果たした時期もあったということです。一方、東の方は中部電力、東邦ガス、新日鉄など原料を運ぶための鉄道があります。東の方ではまだ鉄道が現役であります。ボーイング787は、三菱重工や川崎重工が造っていますが、大きいものを陸上で運べませんので、名古屋港の工場で作って、セントレアへ船で運んでいます。（中略）飛行

場と名古屋港はリンクしているということです。将来的には、港は多面的に繋がるのではないかと考えています。

【スライド：臨港輸送構造の一部としての中川運河は、今後、どうなるか？】ここからは少し話を変えて、かつて利用されていたものがどのように変わっていくかについてみたいと思います。木曾の山の方から流れて来た木材を筏に組んで、名古屋港にもって来て、そして白鳥の貯木場に持って来て、ここで市場がありました。こういうストーリーを一つの物語にして、当時の貯木場が変わったということを示したいと思います。堀川の西側に貯木場がありました。最初は海から来たのですが、後には鉄道でも運ばれてきましたので、白鳥には駅もありました。港の方はシベリア、アメリカ、南洋から木材が入ってきました。

【スライド：白鳥貯木場】1989年のデザイン博覧会で会場になり、その後、名古屋学院大学のキャンパスになりました。その先に白鳥庭園があります。名古屋へ木材が運ばれてきたというストーリーを、庭園の中に盛り込んでいます。御嶽山、揖斐川、木曾川など、濃尾平野全体のイメージを庭園にしています。貯木場をシンボリックに庭園にして残したという例です。中川運河はどうなるかわかりませんが、かつて使われてきたものをどういう風に残すかということの例として示しました。結婚式の会場にもなっていて、花嫁花婿が写真を撮ったりしています。貯木場はその後どうなったかという、戦前は名古屋港は木材港と言われました。全国の木材の4分の1が名古屋港に入っていました。貯木場だけでは足りないということで、運河沿いにたくさん木材が浮いていました。昭和34年に伊勢湾台風が来て、その木材が流れ着き、多くの方が亡くなりました。それで名古屋港管理組合は木材の専用の工場団地を造りました。ところが、造ったのが石油ショックの1973年頃で、それ以降木材の需要が減り、他の港でも輸入するようになり、名古屋港の木材の輸入が減り、今では流通関係の土地利用に変わってきています。

【スライド：港湾（熱田湊・名古屋港）の歴史的発展のとらえ方】名古屋の港を考えるには、長い歴史をふまえることが必要です。中川運河は近世の運河とは違う、近代のものです。技術革新が進んだ時代で、幅も広いです。人間スケールからするとやや広いかなという感じもしますが、そういうところをどうやって人間スケールに近づけていくかという話もあります。世界的傾向ですが、港から人が減っている。昔は人が荷物を運んでいましたが、今はガントリークレーンです。（昔の）船長さんは、港が出るまでに時間があつたのですが、今は着いたらすぐに出ていく。船会社もコンピューター化されていて、港に来てほとんど人がいません。水族館などをやっているが、港そのものに人が集まりにくくなっている。ぜひ中川運河を中心にして、新しいこの地域のことを考えていただきたいと思います。

竹中 林先生、ありがとうございました。名古屋港が辿ってきた長い時間の流れの上に中川運河を位置づけていただきました。またそのうえで、中川運河の将来性についても、長いタイムスパンに照らして考えるべきとのご意見を伺いました。それでは、ディベロッパーの視点から雛元さんのご意見をお聞かせいただければと思います。これまでのご経験や知識をふまえて中川運河をみたととき、再開発戦略を練るうえで参考となるような他地区の先行事例はないでしょうか。その辺りからお話しを伺えれば幸いです。

雛元 【注：雛元氏からは、会が終了した後、ディスカッションに備えて用意したメモを送っていただいた。今回のオープンディスカッションは、全体的に時間がタイトだったため、披露いただく余裕のなかったアイデア

については、記録上の補足コメントとして関係箇所に盛り込むことにした。]

私が名古屋に来て4年になります。

まず、中川運河がディベロッパーの目からどう見えるかといいますと、川と道路に挟まれた細長い土地で、道路で分断されていて敷地として薄く、なかなか一体利用はしにくいというのが率直な感想です。一般論として、細長いことは、一体的・面的な土地利用ができず、賑わい形成が難しいと考えます。

交通アクセスの面でみても、マストラ（大量輸送機関）にあたるものが近くにあるわけでもなく、大きな開発をするには難しいところではあります。アクセス性が悪いというのは、不動産価値においてマイナスと考えられます。

マイナス面だけを先に申し上げますと、水面の存在は、土地利用の一般論としてはバリアになり、市場性を下げます。水面があると、お店をつくる時に商圈人口を拾えず、市場性を下げる要因になるということです。

また最近、舟運の話が出てきていますが、マストラという観点からいえば、運べる人に限りがあります。舟運で市場性を上げるというのは難しいと思います。舟運は、あくまで代替的な交通手段、アトラクシオンの要素とならざるをえないということです。

平たく言えば、中川運河はいろいろと課題がある場所ということです。したがって、一般的なオフィスや商業施設の一等地として再生することは難しいと思います。

他方、水には、人々に安らぎを与える、刺激になるという良い面もあります。街中ではなかなか無いことですが、水がもっている時間、天候によっていろいろな表情をみせるという特徴は資源になりえます。現在建ち並んでいる倉庫を見ると、過ごしてきた時間の流れを感じさせ、新しく造ったのでは得られないような雰囲気、価値を持っています。運河沿いに残る倉庫や運河そのものが歴史を語り、ストーリーを感じさせるということです。こういうものをうまく使っていくということがこのエリアでは大切だと思います。また、中川運河では橋と橋の間隔が徒歩で移動するには大きいため、対岸と一体となつたにぎわい形成には不利な状況があります。そこで、舟運を導入するにしても、むしろ渡し舟のような近距離の舟運があると、アトラクシオンの意味も含め、にぎわいづくりに貢献するのではないかと思います。

さて、他の地域での事例を紹介したいと思います。

倉庫を使ったショールームの事例として、古い倉庫を改装したビルケンシュトックのショールームがあります〔雑元資料 01.jpg, 雑元資料 02.jpg を参照のこと〕。ビルケンシュトックの代理店 SEED コーポレーションが東京都中央区の勝鬨（かちどき）で手掛けた事業で、東京 R 不動産がリノベーションを行いました。ここは、行きにくい場所であるにもかかわらず、集客に成功しています。水面を含めた風景を評価し、それをいかすことで、取引をうまく成立させる場づくりをしています。目的性の高い建物を作っていくことが大切ということですね。

次は、有名な事例です。寺田倉庫の天王洲 TY ハーバーも、アクセスの悪い場所にもかかわらず人が集まってきています〔雑元資料 03.jpg, 雑元資料 04.jpg を参照のこと〕。

そのほか、尾道の U2（ユーツー）という、港の脇の倉庫を宿泊施設と商業施設に改装した事例があります。特徴的なのは自転車に乗る人のためのホテルであることです。しまなみ街



道の出発点になっている場所ですので、自転車で旅をする人の拠点になるという、目的性が非常に高い施設になっています〔雛元資料 05.jpg～雛元資料 10.jpg を参照のこと〕。

さまざまな事例を通じて言えるのは、目的があれば、少々交通の便が悪くても、その目的をもって人はわざわざそこに足を運ぼうとするということです。車に乗ってでも、タクシーに乗ってでも訪れる。そういう施設を作ることが大切ではないかと思います。

竹中 目的性が重要とのことで、なるほどと思いました。中川運河の文脈に置いたときに、どのような目的が当てはまりそうでしょうか。

雛元 ショールームのようなものが面白いのではないのでしょうか。たとえば、住宅設備系のメーカーのショールームは現在郊外に立地していますが、中川運河沿いは駐車場のスペースもとれますし、可能ではないのでしょうか。ショールームですと、水面側からの視点を使って何かを見せるというのも可能性がありますね。

レストランのようなものは、いきなりは難しいので、順番を経た後の話のように思います。

また、働く環境を重視するような事業者オフィスのようなものも、中川運河では取り組みやすいメニューの中に入ると思います。

〔雛元氏補足コメント〕中川運河では車でのアクセスが前提となるため、駐車場との関係が重要だと考えます。また、特徴的な空間を維持するため、「空間コード」の認識とそれを前提とした土地・建物利用をはかることが必要でしょう。そのためには、既存建物を有効活用するための規制緩和や補助制度があるとよいと思います。立地特性を考えると、他エリアとの競合に流されない、エッジの立った企画とすることが必要です。水景や味のある古倉庫など、その素地となるものは揃っていると思います。仮に自転車に特化するのであれば、運河沿いの魅力的なサイクリングロードの整備がセットで必要となりますが、公共がそういった投資をしてくれるかどうかポイントです。

竹中 雛元さんのアイデアを受けて、他の登壇者の方々から意見があればお願いします。

林 (中川運河沿岸用地の今後の利用については) 大義名分のようなものが必要だと思います。そこにあっておかしくないもの、100人中70人ぐらいがあつていいなと思うものを作ることが大切ということです。コストの問題はありますが、魅力をもって補うことができるのではないのでしょうか。雛元さんの話にあったショールームは、大きな可能性があると思います。

一般に、商業活動には3つのタイプがあります。利便性を求めてさまざまな業種が集まってくるタイプ、車志向に乗って道路側にスペースを取りながら立地するリボンディベロップメント、そして特定の業種が集まってきて、そこに行けばなんでも揃うというスペシャライズというタイプです。中川運河では道路が整備されているので、リボンディベロップメントの形態をとることができるでしょう。また、港に近いことをいかせば、港関係、船とかそういうものに特化したものを集めるのも良いと思います。いずれにしても、みんなが理解しやすい、納得しやすいものでないと失敗します。イタリア村も、構想としては注目できるところがあつたと思いますが…

雛元 エリア独特の「勝ちパターン」というものがあります。何がじっくりくるのか頭で考えているだけではなく、やってみないとわからないところもあるので、試行錯誤しながら探さることが必要だと思います。それが見つかりと一気に広がるでしょう。

竹中 エリア独特の勝ちパターンを探す糸口を見つけることは、空間コード研究の重要な役割の一つと考えています。中園さんから、ご意見を伺えれば幸いです。

中園 これまで、名古屋都心部では水辺をいかした環境づくりは行われてきませんでした。中川

運河の終点であるささしまエリアが整備され、水辺で暮らし、働くことができるようになりました。その後を追うように、納屋橋東での古い倉庫の再開発が実現し、利便性はあまりよくない場所ではありますが効果を上げています。中川運河では他に、少し下流の港明地区で商業施設、マンションの再開発が進行しています。これまで、水辺で暮らすことはイメージしづらかったですが、事例ができてきて、新しいライフスタイルとして根づく機運はあると感じています。既存の倉庫をいかすなど、大きい開発と小さい開発を組み合わせ、行政と民間の双方が知恵を出し合う段階にきていると思います。

竹中 名古屋市はしっかりとして計画体系をもっていて、中川運河再生計画だけでなく、産業振興、芸術文化など、それぞれの分野で基本計画を定めている。地理的な視点に立って考えると、そのようなジャンル別の計画をどうやって横に繋ぎ、地域を変える大きな力にすればよいのかということに関心がある。

中園 配布資料の「もっと知りたい中川運河」の冒頭で紹介されている西宮神社で、こうしてお話ができることを大変恐縮に思います。中川運河では水質の問題が大きいのですが、露橋水処理センターが秋から稼働する予定で、高度処理水によって劇的な水質改善が期待されています。今日は清流を中川運河に、という思いでお話しにきたつもりです。

中川運河再生計画に先立って、中川運河整備基本計画が平成5年に作られました。中川運河は1930年ぐらいに完成したので、それから87年が経過しています。今から22年前に作られた整備計画は、物流としての役割を終えたものをどうしようということ考えたもの。それをさらに現代に合わせてアレンジし直したものが中川運河再生計画です。

(再生計画は) これまで顧みられてこなかった水辺を、水質改善と併せて魅力資産、環境資源としてみていこうという考えにもとづく計画です。人と人との交流の場づくり、水・緑・生き物に親しむことのできる環境面での配慮、ものづくり産業としての場づくり、地域の防災力を高める機能、という4つのテーマ設定をしています。8km全体を一度に開発するのは難しいので、ゾーン設定を行い、ささしまと連動しながらにぎわいを創出するゾーン、港寄りのレクリエーションゾーン、中流域のものづくりゾーンという3つが設定されました。さしあたり人と運河を繋ぐという意味では、にぎわい、レクリエーションで考えたいと思っています。

他の計画との関係性では、中川運河再生計画は平成25年に出されたが、平成23年の都市計画マスタープランには中川運河の位置づけがなされています。また、市の総合計画2018でも中川運河再生計画が位置づけられています。リンナイ株式会社の出資による芸術文化活動ARToC10も、名古屋市の教育文化のプランの中で位置づけがされています。たんなるインフラとしての水辺ということだけでなく、文化活動の場として、部局を超えた他の総合計画の中でも位置づけ、スポットライトを当てています。そして、官民連携を進めていきたいと考えています。昨年度から検討会議を開き、計画構想段階から(一歩進んで)具体的なアクションをどうしていくのかという、アクションプランを作っているところです。

<休憩>

## テーマ2—近未来の「中川運河案内」がめざす方向

竹中 運河が開通した当時に作成された「中川運河案内」を思い起こして、水面の利用だけではなく、両側の道路、土地も含めて、現代にはどんな中川運河案内がふさわしいのかを皆さんのアイデアをいただいて考えたいと思います。

さきほど、これからの中川運河は物流だけではなく、文化交流の場として活用したいというお話がありました。たとえば、名古屋市では文化振興計画というのを2010年に策定しています。そこでは、重点プロジェクトとしてあいちトリエンナーレを位置づけ、クリエイティブ産業の育成なども謳っている。こういったことも中川運河でやると面白いのではないのでしょうか。

また、産業振興ビジョン2020が昨年度策定され、価値づくり産業分野というものが名古屋市が目指す発展の姿として示されています。めっき、溶接、プラスチック、ものづくり系の基盤産業とならんで、デザイン、コンテンツ産業、展示会など、ことづくり系のクリエイティブ産業などについて述べています。こういった計画も、中川運河という場をリンクさせることはできないかと考えます。

雛元氏からは中川運河の勝ちパターンはどういうものかを探る視点をいただき、林先生からはみんながイメージしやすく、納得のいく、自然な設定というものが必要だという視点をいただきました。そういった視点をふまえて、ここで一度、フロアからの意見をお聞きしたいと思います。

松林 私は、JAPIC（日本プロジェクト産業協議会）の研究員であり、中川運河チャンネルアートの一員でもあります。チャンネルアートは2010年から活動を始めました。中川運河について確信をもって言えるのは、アーティストにとってはこの上ない貴重な場だということです。アーティストはこういうところで展示をしたい、研究をしたいと思っています。しかし、現時点では日常的にここで活動をできるような場所になっていません。前回のオープンディスカッションでも話題になりましたが、そのような場所を中川運河沿岸につくることができれば、（アーティストによって）生活の場、仕事の場として使ってくれると思っています。それだけのクリエイティブリティを中川運河はもっているということです。アーティストが定着すれば、町の雰囲気も変わっていくでしょう。クリエイティブな人達の先陣を切るのはアーティストです。

一方、産業界の観点からみると、この周辺は日本一です。出荷額にして（東京都）大田区の3倍、東大阪市の1.5倍のものづくりの集積地です。そのど真ん中に中川運河があり、そこにアーティストが集まってきて、居酒屋などでも交流が生まれれば、何かが起きるにちがいないと願っています。

私は、これからの産業界の流れの変化に、中部圏の産業がついていけないのではないかと危機感をもっています。中部経済連合会の要綱にも、そのような危機感が明記されています。この地域で一番大切なのはイノベーションだと思います。そうでなければ生き残っていけない。イノベーションにふさわしい地域に中川運河がなってくれるといいと思います。クリエイティブな人たちが集まって、先端企業の開発拠点として沿岸の土地に集積していくということが考えられないのでしょうか。なおかつそこは楽しい場所ではなくてはならないので、目の前で水上スポーツが楽しめる、チャンネルリゾートさん、珈琲元年さんなどのような事業者も混在していてよいでしょう。それらが渾然一体となって、（中川運河の）潜在的な価値

が発揮されるといいなと思います。

北川 私は氏子総代と福百町内会の会長を兼務しています。にぎわい拠点づくりに取り組まれてはいるものの、（新しい動きが）まだ地域の人と密着できていないと感じています。さきほど勝鬨の倉庫を利用したショールームの話がありました。私も横浜、函館など、全国の事例を見てきましたが、中川運河は非常に長いのでそこをうまく利用できれば面白い場所になると思います。

ただ、地域の人がまだピンときていません。ささしまの辺りは夜は綺麗にライトアップしているので、孫を連れて歩いたりしているが、露橋の浄水場が稼働したら、泳げるぐらいになるのかなと思っている。私たちの神社も夏祭り、秋祭り、春祭りなどやっているのですが、ちょっとしたイベント、たとえば花火は難しいかもしれないけど、模擬店を出したりしてくれると嬉しいですね。数年前に中京テレビがPSで特集していたが、ああいうことをやってもらえるとうれしいです。

尾道も好きな町でいったことがあります。ちょっと変わっていて、地元で密着したああいう施設があるのは良いと思いました。ここもそういう施設があると来やすいかな。神社にも寄っていただければ賽銭も出してもらえるし。地域が繁栄して、地域の人も楽しくなる、地域で密着した催し物をしてほしい。地域の人に認識してもらわないと、一部の人だけで盛り上がっていても、なかなかよくなりません。珈琲元年は良い雰囲気を出していると思います。

竹中 祭り、イベントの話でしたが、祭りは長く続けてきているものであると同時に、新しいテーマ、話題性をいれながら、にぎやかな町をつかっていきたいということを考えておられると思います。最近、アーティストが中川運河で活動していますが、アーティストが新しいまちづくりに関わっていく可能性はないのかなと思います。

杉浦 地元の方の意見はとても重いと思います。

（中川運河は）ゾーンで考えたり、点で考えることが多いですが、地図上でみるとリニア（線状）というのが明確な特徴です。（中略）名古屋はシティーマラソンがあり、マラソンランナーがとても多いですね。（東京では）皇居前にランナーズステーションがあり、ランナーがお金を落としている。だったら、中川運河に周回コースを作ってはどうでしょうか。ステーションで地元の人とも接点ができるような施設があると良いと思います。

そういうことを考えるなかで、一番大事なのは地元の人に歓迎されるものか、また、外に向かって自慢できる施設なのかということだと思います。今、氏子総代の方が言われた、一部の人やっているという状態になっているのが現状ではないでしょうか。いろんなアイデアを出し合い、フランクに意見交換ができる場所をたくさん設定できるといいと思います。

尾道のU2は、谷尻さんという建築家が設計して成功しています。（中川運河の場合）自転車にとって6kmというのは短いですが、ランナーにはちょうど良い距離ですね。

竹中 新しく関わろうとしている人と、以前からここで暮らしている人の間にできるだけ多くの接点を作ることが大事だということですね。地元出身で国際的に活躍している舞踏家の浅井さんがフロアにいらっしゃいますので、意見をお聞かせいただくことはできないでしょうか。

浅井 **〔注：浅井氏からは、別のイベントのために用意した資料を投影しながらコメントいただいた。〕**

地域の人が誇りに思えるものを創り出すことが私のテーマです。子どもたちが身近にアート

に接することができる場所を作りました。また、倉庫の中だと知っている人しか見に来ないので、水上舞台を実現しました。地元のダンサーを使って、2014年に中川運河で作った作品を世界で発表し、中川運河から世界に連れていくということを実現しました。

2015年にフランスから帰国し、中川運河の地域の資源、誇りとは何かを改めて考えています。ものづくりと舞台芸術を融合し、Made in NAKAGAWAUNGA を世界に発信しようと。町工場の素晴らしい技術が舞台美術、プロダクトデザインに関わると、周りに自慢しやすいものになると感じています。芸術、プロダクトデザインが地域の誇りを生み出していかもしれないということです。（中略）触れたり対話をするなかで、この地域がもっている価値を実感してもらえると嬉しいです。

そういう活動をどうやって発信していくかを考えたとき、移動できる劇場を作れば中川運河の価値を外にもっていくことができるのではないかと思い立ち、月灯りの移動劇場を始めました。まだまだ地元の方に情報が届いていないので、お祭りと一緒にやることもできたらいいと思います。

他方、地域の産業がなくなっていることも感じています。露橋にあった富田楽器さんの倉庫が先日取り壊され、トイピアノや木琴などを引き取り、それを使って地域の小学校で音楽とダンスのワークショップを行っているところです。中川運河にこんな産業があったということ子どもたちは知らないで、昔の人が誇りにもっていたものを伝えていくことも自分の役割と考えています。廃材を使った子どもとのワークショップも行っており、STORE IN FACTORYで明日まで展示しています。

自分の活動拠点として、どうしても中川運河ではいい場所が見つからず、今は黄金（こがね）に5階建て750m<sup>2</sup>のビルを借りて、アーティストの活動拠点を作ろうとしているところです。地域に愛される場所を作り、中川運河で活動できる場所ができたらずに始められるようにしたいと思っています。中身を作るにも3～5年の時間がかかるので、中川運河に移れる時がきたらずに走り出せるように準備しています。

吉田 地元の寺で住職をしています。私は、地元の人があまり中川運河に関心がないと感じています。まちづくりと同時進行の人づくりが最初の段階として必要だと思う。かつて流れていた笈瀬川、映画「泥の河」、河童の伝説、鈴木バイオリンさん、愛知ドビーさんなど、一つひとつ見るとすごいことがあるのにあまり知られていません。自分も、三ツ矢製菓さんが何をしているのか知りませんでした。そういうものを発掘して、この辺がすごいということを地元の人に感じてほしいと思います。

私の寺は、5月に行われた中川運河芸術散歩のイベント会場の一つになりました。檀家の方々にイベントをやりますから来てくださいと言っても、まず地元の人に関心がありません。学区とかそういうレベルで協力をしてもらうことが大切ですね。他のところから来て、ただイベントをやりましたという自己満足でみなさん終わっているという印象があります。そろそろ次の段階に移っていかないといけないと思います。1人でも2人でも関心もってもらえる仲間をみつけて広げていかないと、計画だけあっても…ということが一番心配しています。こういうことをしたいという意見が出てきて、やりたいということがあれば、それはすごい力になると思います。（後略）

竹中 フロアからたくさんの意見をいただき、ありがとうございます。ここで、改めて登壇者の

方々のご発言を求めたいと思います。

最初に雛元さんに伺います。現状では、パイロット事業などに挑んだ先駆者が相当なリスクを負っています。ならば、潜在的な投資意欲を持っている多くの事業者が乗ることができるような中川運河のトータルプロデュースの可能性はないのでしょうか。

雛元 現状、民間がトータルプロデュースに名乗りを上げるには、不確定要素、つまりリスクが大きすぎると感じます。また中川運河は、全体を一つのものとしてプロデュースするには、あまりに長大でコントロール不能という問題があります。やはり全体像を合意して、個別に事業化するのが現実的ではないのでしょうか。

それで、地元の方々の関心が今一つという意見がありましたが、地元で歓迎されるようなものを探さなければなりません。そこが原動力であり、いつも課題になるところです。具体的、魅力的、実現可能な形をみんなで同意することが大切ということです。また、それが何に繋がっていくのかも重要だと思います。観光地になりたいのか、地域の人々が豊かに過ごせるまちでありたいのか、目指す方向によって必要なものは違って来るはずで、それがないままに、各々が活動をしているだけでは伝わらず、関心が集まらないということになってしまいます。

合意は簡単ではありませんが、目標がしっかりしていればプロデュースする人は現れるでしょう。確実に実現してゆくことがイメージできる将来像があれば、民間は投資がしやすくなるということです。だれがそれを担保するかについて現在考えられるのは、やはり行政だと思います。

〔雛元氏補足コメント〕中川運河の将来像を考えるうえで、ポイントになると思われる事柄をいくつか記します。運河を使った事業の「勝ちパターン」の模索するうえで、短期間、低コスト、ローリスクの社会実験を反復試行するとよいかもしれません。しかし重要なのは、勢いづくり、ムード作りです。上昇スパイラルの仕組みを作り上げ、官民連携で一気に動かすことです。そのためには、スターターとなる投資、とくに行政による先行投資をTIF的な発想で行うのが効果的でしょう。また、運河沿いの不動産の所有者と潜在的な利用希望者を繋ぐ仲介インフラ（R不動産的なもの）があるとよいと思います。

竹中 合意形成は重たい課題ですが、行政の視点から中園さんのご意見を伺えればと思います。

中園 私の専門は建築で、ハード整備に目がいきがちですが、場だけ作っても仕方ないという意識はあります。まずはささしまに場をつくりましたが、そこで行うイベントに地域の人にどう関わっていただけるのかが大事ですね。既存の地域資源としてのお祭りをこういう場所でやっていただくというのもあると思います。それを上手に情報発信することで、地域の人も含めてその場所を知っていただき、イメージを固めていただくという循環が必要ではないのでしょうか。

他の例を挙げると、徳川園というのは当初はなく、美術館があったからあとから庭を造ったものです。そこをイベント時に山車を並べる場所として活用しており、とても見栄えが良いのでマスコミが来て話題になっています。

ささしまに場所ができ、露橋の下水処理場の上にもこれから緑ができるが、その場所の使い方については、これから地域の人と知恵を出し合って盛り上げていきたいですね。今後はそういった面で汗をかいていきたいと思っています。

竹中 最後に、林先生に再度ご意見を伺いたいと思います。さきほどの松林さんの発言のなかで、中部圏の将来的な産業構造を考えると、イノベーションの拠点をもつことが必要ではないか

という問題提起がありました。工場でものをつくるということだけではなく、情報や文化をつくり、発信していくフローの集約点というのも、港が果たしうる重要な役割かと思いますが、中川運河にはそうした場になる可能性があるでしょうか。

林 今日、フロアからたくさんの意見をいただき、私にとって勉強になりました。

名古屋には、木のルーツ、火（陶器）のルーツ、繊維のルーツがあります。繊維はトヨタ自動車、陶器はノリタケや特殊陶業などがあり、木では明治40年に浅野吉次郎がプライウッド（合板）を開発し、名古屋のいろいろな産業で利用されました。パチンコのフレームなどもその関連産業です。そのように、地元の人々は古くからイノベーションをやってこられた。中部産業連合会の人たちの危機感を私も共有しています。ものづくりの意識は高いが、それに加えて、アートなどの分野がお金になるという意識をもたなければなりません。名古屋ではそのような分野への意識が低く、東京に取られてしまっています。

アメリカのシリコンバレーやサンフランシスコ、ニューヨークの歴史を振り返ると、都心近くの地価の安いところでヒッピー達がまず何かを始めたことで産業が確立されてきた。渋谷のシリコンバレーの例もあります。札幌バレーでは北大の青木先生がパソコン教室を始めた。最初のきっかけをつくるのは、外部の人であることが多いですね。その後、産業として発展して、地元の不動産、交通が関連して一大産業化していきます。

中川運河では木の歴史があります。鈴木バイオリンもありますね。先ほどのアーティストのお話を伺って、ものづくりをソフト化、アート化するという種がすでにできているなと思いました。

中川運河案内の現代版を作ろうという話がありましたが、中川運河ができる前はどうかということにも関心をもってもらえればと思います。農村で自然堤防集落があったでしょう。地元からはひょっとしたら運河建設への反対があったかもしれない。地域の人々がどういう風に取り組まれたのかを考えてみたいですね。この地域のスピリット、地の霊、古く言えば縄文時代からの歴史をもう一度掘り返して、その歴史が現在たまたま運河として財産となっているということ紹介できるような案内ができないかと思います。

再開発では、誰に向けて、誰が担うのかということが大切です。地元、NPOもありますが、やはり企業が担い手にならないとうまくいかない部分があります。どういう主体が担っていくかを突き詰める必要があるということです。それを後援するのが名古屋港管理組合や名古屋市で、取りまとめていくことが必要ですが、その上には先見性のある方が立たないとうまくいきません。

移動劇場の活動で、MADE in NAKAGAWAUNGA が世間的に広まってくれば、リニアが来たときに、中川で何かできるということが国際的に広まっていくきっかけになると思います。

運河というインフラは変わったもので、鉄道、道路を見に行こうとは思いますが、運河は見に行こうということはありません。名古屋を中心に見ると港は郊外だが、世界の側から見ると名古屋港が中心で内陸が郊外という見方も成り立ち、都心と郊外を逆転するような見方もできますね。運河のもっているウォーターフロント性、場所性を引き出すために、名古屋の都市構造の中に置かれた空間として、ぜひいろいろな知恵を出してほしいと思います。

竹中 当事者を発見・再発見し、発言する機会のなかった人にもアイデアをいただき、次の合意形成の役に立てるということをオープンディスカッションの目的に掲げています。今日は多様

な観点からの意見が聞くことができ良かったと思います。ありがとうございました。

## 【議論をふまえて】

今回のオープンディスカッションでは、経済地理学・都市地理学を専門とする学識者、内外の再開発事例に通じたディベロッパー、名古屋市政でキャリアを積んできたベテランに協力いただき、中川運河の将来的な利用価値について3つの異なる視点から検討を加えました。その結果、変化しつづける名古屋の都市・産業構造の中で中川運河をとらえ、その延長線上で運河の将来像を探求するというやや大きな視点にたった意見交換ができたと考えています。「海に向かう都市の層」という冒頭で紹介した空間コードがそうしたスケール感の大きな議論を促すためのヒントになったとすれば、主催者として大変嬉しいことです。もっとも、2~3時間で議論するには明らかに手に余るテーマであり、登壇者の方には十分意を尽くしていただくことのできなかつた点多々あったかと思えます。それらについては、次回以降のオープンディスカッションで取り上げる機会があるかもしれません。そして何よりも、都市コミュニケーション研究所の手を離れて、さまざまな場で行われる議論の中でいかされることを願っています。

毎回強調していることですが、空間コードはデザインコードではありませんので、空間コード研究チームとして、自ら都市計画や建築計画の絵を描く（あるいはそのための基準を示す）ことはありません。しかし、都市づくりの意思決定を進めるさいに取り上げるべき論点を提示することはできます以下、ディスカッションで浮き彫りになったことをふまえて、主催者の視点から、検討に値すると思われる課題を2つほどコメントし、中川運河の当事者すべてに対して広範な議論を呼びかけたいと思います。

1つ目は、「海に向かう都市の層」という空間コードに直結する課題です。今回のオープンディスカッションでは、名古屋の都市空間や中京圏の産業構造といった大きな枠組みに照らして、中川運河の将来像を探求することが必要だということを改めて実感しました。アート活動や文化発信の場として、また中部圏の未来を担うクリエイティブな産業活動の場として、中川運河が高いポテンシャルを有しているという認識は、しだいに広がりを見せてきたように思います。しかし、アート・文化とクリエイティブな産業のいずれをとっても、狭い意味での中川運河の空間のみに関係する問題ではありません。むしろ、それらを名古屋市や中京都市圏の大きな課題としてとらえ、実現するためにふさわしい場所として中川運河にフォーカスするのが、実効性のある都市政策に求められる筋道ではないでしょうか。そういう観点から、文化振興や産業振興に関する計画を行政の縦割り構造を超えてリンクさせ、相乗効果を生み出すための主要な実践場の一つとして、中川運河を位置づけるための本格的な議論が望まれます。全長8kmに及ぶ中川運河は、工夫しだいでアートとものづくりに跨るた大きなミッションが実現できる空間です。それは都市全体にとっても、中川運河を取り巻く町の活性化にとっても大きなプラスの意味をもつはずで。

2つ目は、都市の「らしさ」を読み解くことの重要性という意味で、空間コード研究全般に関わる課題です。再生のために一定の用途転換が必要とされている地域では、その場所が都市空間の中で占める位置やこれまでに辿ってきた履歴をきちんと見据えることで、新たな用途として何がふさわしいのかをみきわめる必要があります。中川運河の場合、水運が数十年前からほとんど機能しておらず、公共交通機関の便もあまり良くありませんが、車によるアクセスはなかなか良好です。また、運河沿い



の用地は細長く、現代のロジスティックに求められる基準には適合しにくいですが、静かな水面とともにゆっくりとした時間の流れが都心の繁華街とも、大型のクレーンが稼働するコンテナ埠頭とも異なる独特の雰囲気を生み出しています。名古屋の海と陸、外と内を結ぶ玄関口としてデザインされた港湾空間であることも、この運河が有する貴重な資産の一つです。それらの条件を交差させ、一步先にどのような目標を設定すれば、なるほど中川運河にふさわしいと思える空間利用が実現できるでしょうか。もちろん、用途転換をはかるには、対岸に船で渡れるようにする、ランニングコースを整備するといった、きっかけづくりの仕掛けを効果的に導入する必要があります。重要なのは、そうした仕掛けがどのような用途転換を可能にするための導線なのかについて、明確な戦略をもつことです。今回のオープンディスカッションで提示された貴重なアイデアを肥やしとして、今後、中川運河で「じっくりくる」土地利用について、議論がさらに活発化することを期待します。

(都市コミュニケーション研究所)

## 【次回に向けて】

中川運河の価値について話し合われた今回の議論を振り返るにあたり、昭和12年度版の「中川運河案内」を読み返してみました。「潮待ち」の不要な閘門、夜間も安全な航行が可能な照明灯、運河兩岸の道路、そこを循環する市バス、低廉な市営の曳舟、無料の共同物揚場など、産業活動の場としての中川運河の優位性がアピールされています。また、「中川運河使用条例施行細則」を参照すると、各事業者が有料で占有する護岸地である「専用物揚場」には、原則として「建築物ヲ施設スベカラズ」とされていたにもかかわらず、「原料置場・倉庫・上屋・起重機等の建設が出来、これらに必要な事務所・見張場等も建てられ・・・」と積極的に宣伝されています。昭和5年の本線開通から7年経って、27万坪の分譲地のうち14万坪が未だ売却されていないなか、事業者誘致のために名古屋市が柔軟な対応を工夫していた状況が伺えます。

現在、中川運河では、行政の再生計画はもちろんのこと、様々な個人・団体が未来像を提案しています。魅力的なアイデアが出揃っている状況と言ってよいかもしれません。しかし、誰がその実現を担うのかについては、今ひとつ見えてこないところがあります。絵の中の公園には誰が集っているのか？ 舟には誰が乗っているのか？ 水辺のテラスは誰が出店するのか？ そこでは誰がお茶を飲んでいるのか？・・・

「こういう将来像が良いと思うけど、現状では自分は担い手になれない」という潜在的担い手がいるならば、どんな条件が整ったら担い手になってもらえるのでしょうか。それを考え、かつて曳舟や物揚場を整備したように、必要なサポートを与えることが行政の役割ではないかと思います。かつて専用物揚場の扱いに変化があったように、要望に合わせて柔軟にルールを改変していくことも必要でしょう。ディスカッションでは、会場から「一部の人でやっている」「地元はピンと来ていない」といった声も聞かれました。地域再生プロジェクトの立ち上げ段階ではよくあることかもしれません。その一方で、中川運河再生の動きは30年前まで遡ることを考えると、時が経てば徐々に地域に浸透すると楽観してばかりはいられません。地域が未来像を掲げて進もうとするとき、行政はどういう役割を果たすべきでしょうか。「ルールはこちらで決めましたので、担い手を募集します」ではなく、今すでにある地域の資源と連携し、中川運河の再生に組み込んでいく姿勢が、人の姿がイメージできる中川運河の未来のために重要ではないかと思います。

(内山志保)

**【謝辞】**

今回の開催にあたっては、中川運河エリアの事業者である三ツ矢製菓株式会社よりビスケット菓子「ビスくん」袋入 90 個を御提供いただき、当日の参加者へ配布するとともに、一部は会場の西宮神社へ寄贈しました。また、西宮神社からはお茶を提供いただきました。記して御礼申し上げます。

(以上)