

空間コードから共創する中川運河
第6回オープンディスカッション
中川運河―「細長い港」の価値
成果報告

2021年12月22日
都市コミュニケーション研究所

目次

概要	1
ディスカッション記録	2
議論をふまえて	24
今後に向けて	25
謝辞	

【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）
- 共催： 都市整備と統合した運河再生の方策に関する研究会
（代表：名古屋工業大学・秀島栄三教授）
- 開催日時： 2021年3月8日（土）13:30～16:30
- 開催場所： 名古屋都市センター（14階）特別会議室
- 登壇者： 飯塚公藤
 ○愛知大学地域政策学部准教授，専門：地理学，歴史 GIS，河川舟運研究
 秀島栄三
 ○名古屋工業大学大学院工学研究科教授，専門：土木計画，都市計画，政策科学
 武者忠彦
 ○信州大学経法学部教授，専門：人文地理学，都市計画の人文学
 （以上，五十音順）
- 司会進行： 竹中克行
- 参加者： 46名（うちオンライン参加26名）
- ***
- 内容進行：
- 13:30～13:40 趣旨説明（竹中克行：都市コミュニケーション研究所代表）
- 13:40～14:50 連続ミニレクチャー
 ①「中川運河は変わるか」（秀島栄三）

②「舟運からみた中川運河—他都市との比較」(飯塚公藤)

③「都市空間としての中川運河の再生—不動産と都市の文脈化」(武者忠彦)

15:00~16:25 ディスカッション—「細長い港」のこれから

16:25~16:30 総括

【ディスカッション記録】

※ディスカッション記録は、当日の録音をもとにしているが、内容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。

趣旨説明

竹中 都市コミュニケーション研究所の竹中と申します。本日は空間コードから共創する中川運河オープンディスカッション第6回にご参加いただき、ありがとうございます。名古屋都市センターの会場とオンラインの併用で、今回開催しております。総勢50名近くの参加者がいらっしやるようで、お忙しいなかご参加頂きましてありがとうございます。

冒頭私の方から、本日の趣旨と進行についてご説明させていただきます。画面にオープンディスカッションのポスターとこの企画を始めるきっかけになった本が写っています。都市コミュニケーション研究所のメンバーで5年ほど前に出版した、『空間コードから共創する中川運河—らしさのある都市づくり』という書籍です。中川運河の履歴を紐解き、現代を生きる私たちにとっての資産を見つけ出し、将来に向けて進化させてゆく方法論を、この本の中で提案しました。この本に書いた内容をより多くの人に議論してもらい、積極的に発信してゆくためには、中川運河に主体的に関わる意思をもつ中川運河の当事者とでもいうべき方々を積極的に見つけ出す必要があるのではないかと考え、オープンディスカッションというものを5年ほど前に企画しました。本日がその第6回ということになります。4~5年経ちましたけれど、たった6回しか実施していないともいえるのですが、年に1回くらいのペースです。本日が第6回です。

本日は、「中川運河—細長い港の価値」という、少し意表をつくようなかもしれないタイトルを考えてみました。3人の登壇者にご協力いただき、ディスカッションを進めていきたいと思えます。五十音順に簡単にご紹介いたします。愛知大学の飯塚先生は、地理学のご専門で、歴史GISや河川舟運の研究を専門に手掛けておられます。次は、名古屋工業大学の秀島先生です。土木計画、都市計画、政策科学のご専門で、とくに名古屋の都市計画との関わりで広範にご活躍ですので、ご存知の方が多いと思えます。信州大学の武者先生は、飯塚先生と同様に地理学のご専門ですけれども、都市計画を人文学的に考察するということを掲げておられます。いつものオープンディスカッションでは、研究者というよりも、企業の方やアーティストの方、あるいは行政の方にもご協力いただきました。今回は、コロナの問題があり、開催形態について計画段階で迷うところがありました。それから、ご存知の方が多いと思えますが、5月には中川運河を中心とする世界運河会議が企画されています。そこで今回は、後に続くイベントとの差別化を考えて、研究者のみ3人の登壇者と、少し深く、アカデミックな方向に寄せた議論をしてみてもどうかと考えました。

今日の内容について、趣旨を簡単に読み上げさせていただきます。細長い港ということの意味ですが、中川運河はたんなる交通路としての水路ではなくて、いたるところで荷の積み下ろしが可能な港湾空間としてデザインされました。水路が活発に利用されたのは、両岸に立地した倉庫や工場との間で恒常的に荷のやりとりがあったからです。名古屋港と笹島の堀留という 2 地点を結ぶ連絡路ではなく、名古屋港が細長く都市に向けて食い込み、両岸にインダストリアル空間を叢生させた細長い港だということに、中川運河の非常にユニークな特徴があると考えています。1970 年代を折り返し点として中川運河は変わりました。大きかったのは、物流機能がほとんど失われてしまったということで、その結果として物流軸としての水路の働きが抜け落ち、両岸の産業用地だけが残るという状況になっています。その結果、水路と道路の両側に開口部を設けて操業していた倉庫敷地の建物が、専ら道路とのみ繋がる形へ変わりました。両岸の倉庫敷地は、奥行きが 40 メートル弱くらいしかありませんので、近年の企業活動の基準に合わせるとやや手狭です。そのことがハンディキャップにもなっています。結果として、名古屋港管理組合から土地を賃借している企業が入れ替わるたびに、運河と事業者の繋がりが薄れていくように見受けられます。そこで、細長い港としての中川運河の特性をいかし、運河と一体化した土地の利用価値、とりわけ今の時代に合った産業空間としての利用価値を蘇生させることができないだろうか、という課題が浮上します。今の時代に合っているというところがポイントで、昔に回帰しようということではありません。このテーマについて、専門分野および中川運河との関わりを異にする先生方を登壇者としてお迎えし、次の 3 つの視点から考えてみたいと考えました。

一つ目は、中川運河の産業再生の現在と近未来です。これは私が勝手につけたタイトルですので、具体的には先生方の発表を聞いていただきたいのですが、中川運河再生計画策定から大体 10 年が経ち、10 年前にみえていたことと、みえていなかったことが明らかになってきていると思います。10 年経った現時点から、近い将来を見通したいというようなお話を秀島先生からいただけるのではないかと思います。飯塚先生には、舟運の履歴に着目し、大阪や東京との対比も意識しながら中川運河の特性を浮き彫りにするお話を伺えると聞いています。そして武者先生には、「文脈化のアーバニズム」というキーワードのもとに、中川運河を中心とする今後の都市づくりについて検討いただくと伺っています。

この趣旨説明の後、一人 20 分のミニレクチャーとして、3 人の先生方に順にお話いただきます。短い質疑の時間をその後に設けたいと思っていますので、登壇者の先生方にはできるだけ 20 分の発表時間を守ってくださるようお願いいたします。休憩を挟みまして、後半はディスカッションです。細長い港のこれからということで、できるだけフロアの方々、オンライン上の方々にもご参加いただきながら、自由な議論が深められればと考えています。私からの説明は以上となります。それでは本日はよろしく申し上げます。

では、最初は秀島先生から、ミニレクチャーをよろしく願いいたします。

ミニレクチャー①：「中川運河は変わるか」(秀島栄三)

秀島 名古屋工業大学の秀島と申します。今日は中川運河を題材に、議論を深められればと思っております。私は一番目ということで、中川運河あるいは再生計画について、説明するところから始めたいと思います。題目は「中川運河は変わるか」です。変われると思っているの

ですが、変わるためにさまざまな課題があると思っています。そのために、計画というものを作る必要があったわけです。(再生計画策定から) もうすぐ 10 年ということで、おそらく見直しがあると思っていますので、次の課題を明らかにできればと思います。

他の先生方が地理に詳しいのに対して、私は工学部の土木工学科、土建屋の分野です。その中で都市計画、とくに河川・道路、港湾といったインフラをよりよいものにするための計画とはどうあるべきかを研究しています。中川運河、堀川などについては、さまざまな行政の委員会に関わらせていただいています。

まず、名古屋と中川運河の関係についてです。名古屋市の南西の方に位置しています。堀川が 400 年前に名古屋城の築城とともに開削されました。それでは物流がカバーできなくなったということで、およそ 90 年前に、中川運河という当時東洋一といわれた巨大な運河を造ったということです。鉄道で船から下ろされたものを運ぶのが当たり前の時代でしたので、名古屋港と旧国鉄の貨物駅・笹島を結ぶということで、ルートが定まっていったわけです。1932 年に造られ、当時は水運物流の主役であった運河の周辺は大きく発展しました。しかし、その後自動車輸送、コンテナ輸送が発達し、運河を用いた輸送は著しく減少しました。結果として、周辺の土地利用は変わらざるをえないと考えます。

中川運河の他にない特色として、巨大な空間それ自体が一つのインフラだと思います。またそうした景観は失いたくない、あるいはもっと強調されていいのではないかと思います。そうした経緯から約 10 年前、中川運河再生計画を名古屋市と名古屋港管理組合が立案しました。その検討の場に関わらせてもらいました。こうした計画では、しばしばゾーニングを行います。なんとなく色づけを行いたいということで、一般的だと思います。北の方が「にぎわいゾーン」、真ん中あたりが「ものづくり産業ゾーン」、南の方が「レクリエーションゾーン」ということでした。今日は「細長い港」ということで、ある意味、上に述べた話を否定するのですが、交通軸・空間軸として位置づけることもなされました。

昔から、このエリアは東西の軸が弱いといわれてきました。あと、あおなみ線が後からできましたが、名港線との間が交通空白地帯になっているということもありました。ただ、交通というのは人の流れ、ものの流れであり、そこに立地するものの変化をどれだけ 10 年前に考慮できていたかということ、十分ではなかったと思います。私も関わっているので、批判ではなく反省として思います。とくに、どういう産業が立地したらよいのかについて、答えをなかなか見出せないでいました。そんな話をこれから掘り下げていきたいと思っています。

このゾーニングは、上から目線だったと思います。まず、空から空間を見て決めても、誰もその通りに動くとは限らないという意味で、やや一方的だったのではないかという反省を抱いています。また、水上交通の課題は交通の問題とはいいい切れないということです。観光の側面もありますし、コミュニティを形成するための手段ということだったかもしれません。沿岸に主体がないのは、ある意味致命的だと思います。

そうしたなか、沿岸利用業者の選定を行うことになりました。元々は倉庫の近辺で働く人のための福利厚生施設を沿岸に設けてもよいという程度でしたが、運河再生のために頑張ってくれる事業者を選ぶことになり、毎回コンペに関わらせてもらいました。そして忘れてはならないのが水質改善、そして防災ですね。水害抑制は、見えにくいですが大事なことです。そして、歴史を大事にするということもあると思います。工場と倉庫が並んでいる所で、賑わいという言葉ではたして何ができるのだろうかと考えました。店舗が多ければよいのか、

あるいは住居が多ければよいのか、難しいです。またこれだけ広い所で、全線整備することはほとんど考えられません。そうすると、逆に市街地再開発事業等の局地的な整備が進められると思われ、実際、みなとアクルスの取組みがあります。とはいえ、中川運河は市場価値があまり高いとはいえませんし、臨海部の再開発は概して遅延するのがほぼ常識となっています。その不安が拭えないと、ディベロッパーは及び腰になってしまうことも課題です。

ここで、今年度私が他の人と行っている研究の話に入ります。運河再生を都市整備と整合させるために、土地利用や交通施設は、臨海部では港湾計画などに基づいています。最近出た都市計画マスタープランには記載されていますが、具体性は相対的に他の地区に比べると少なく、希薄な面があります。その一方で、都市的な土地利用の要請、都市内との接続関係が強く求められるようになってきています。都市整備には、先ほど言及した市街地再開発事業とそれ以外の都市整備があります。市街地再開発事業については、ディベロッパーがその気になれば動いていきますが、それ以外のところに目を向けてみました。

ある卒論を紹介します。用途地域制と土地利用分布が 60 年ぐらいでどう変わってきたかをみて、政策の効果が検証できないかと考えました。運河沿いをすべて調べ上げるのは不可能でしたので、笹島に近いエリアとものづくり産業ゾーンのある部分を切り取って、それら2つのエリアについて住宅地図と都市計画図を使って調べました。この北部分は工業系の土地利用が相対的に少なく、中部分のところは相対的に多いです。本当の臨海部になりますと、沿岸は臨港地区の指定を受けて強い制限がかかりますが、その周辺は、多様な用途地域制が選択されています。そこで、第二次産業と第三次産業、そして住居がどのように変化したのかをみてみました。北部と中部では用途地域は異なりますが、変化の仕方は似ていました。対象年次は最初が 1955 年で、高度成長期に含められるでしょうか。次に 1975 年です。1995 年には高度成長がすでに終わり、最後が最近の 2015 年です。これら 4 時点の変化をみました。用途地域制の変更が 1972 年にありましたので、その前とその後の用途地域制だけをみています。

これらの土地利用がどの業種、あるいは住居だったのか変化をみていきました。北部と中部では、変化の仕方が似ていて、第三次産業の面積が増加してきました。ただ、増え方はしだいに緩やかになってきています。また、名古屋市全域の変化と比較すると、名古屋市全域の事業所数の変化と北部の事業所面積の変化が似ていました。要するに、北部は都心に近く、第三次産業の事業所を置くうえで好立地だということです。中川運河も、倉庫だけというわけではなく、北の方は都市的土地利用のニーズに応えてきていることがみえたということです。それに対して中部はどうなのかというと、この分析だけで答えは出せませんでしたので、今後考えていきたいと思います。また、沿岸用地は臨港地区に指定され、倉庫や駐車場等の利用に限られています。これは、まったく変わらず今まで来たということになります。

この後は私の経験などにもとづく論ですが、変化の兆しについて述べたいと思います。事業者選定においては、珈琲元年やバーミキユラーなど、確実に変化がありました。しかし、これが無数に増えていいとは私は思いません。倉庫が並ぶということが中川運河らしさかもしれませんので、どこまで増やすかということも本当は考えなくてはいけないと思います。そして、クルーズ名古屋には昨日も乗ったのですが、2人しか乗っていないという状況で、頑張らないといけないと思います。交通軸が大事なのでしょうか。私の個人的意見としては、珈琲元年とバーミキユラーを結ぶ短距離船、渡し船のようなものの方がよいのではないかと

思ったりもします。そして、下に写っているのはサップですが、これは本来許可を取らないとすることができません。今後、ウォータースポーツやマリンスポーツといったものを歓迎する方向に進むのかどうか、議論の余地があると思います。これは堀川で始まっているストーリーミング・ヘリテッジというイベントです。

私のような土木工学科の人間は、課題を解決するという意識から、マイナスからゼロにもっていく話ばかりをするのですが、そこには新しい魅力を生み出す、つまりゼロからプラスにもっていく創造性に期待したいと思います。どんな答えでも正解。なんでもとは言えないですけども、複数解のある問題に答えるということは大事だと思っております。そういうことを頑張る地域として、名古屋市の中でも差別化することもできるのではないかなと思っています。中川運河再生計画では、どういう産業の立地が適切かということがあまり具体的に示せませんでした。10年経った今も、やはりそうなのかもしれません。今まで続いてきた産業を続けるべきという解もあるかもしれませんが、今までないものをつくるべきだという解もあるかもしれない。何をもちこの地域に相応しいというのかは、難しいところがあります。それは、今愛知県において自動車産業の先は何かをめぐって問答が続いているのと同じことだと思います。

そうした中で、スタートアップ支援がこの地域でも盛んになっています。中小企業にチャレンジをさせて、新しい産業の芽を見出すためのものです。語弊があるかもしれませんが、うまくいかなければ違うことをやればよい、うまくいけばそれがさらに発展していくという考え方です。どんな大企業だって最初は小企業だったわけですから。そうしたスタートアップ支援が現在、名古屋駅近くの那古野キャンパス、鶴舞、矢場町などにありますが、もしかしたら中川運河こそチャレンジする場、試す場となるに相応しいのかもしれないと思います。たとえば、これは東京海洋大学の電池船、電池で動く船ですけども、こうしたことを実験するのに、波のない中川運河はとて相応しいと思います。海洋大学の先生もぜひ行きたいと言っています。そうした中川運河の特性を掴んだ社会的な試みを可能な限り活かしていければと思います。そうした議論を5月の世界運河会議でも続けてできればいいなと思います。私の方からは以上で終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

竹中 秀島先生、どうもありがとうございました。先ほどもご紹介の中で申しましたように、秀島先生は2012年の中川運河再生計画の作成に専門家として携った方の一人です。その経験と蓄積をふまえ、中川運河の将来を展望しつつ、ご自身が感じておられる課題や方向性についてもふれていただいたものと拝見しました。後ほど議論の中で、さらに突っ込んだお話を伺うことができればと思います。つづきまして、飯塚先生のミニレクチャーに移りたいと思います。飯塚先生よろしくお祈いします。

ミニレクチャー②：「舟運からみた中川運河—他都市との比較」(飯塚公藤)

飯塚 ご紹介にあずかりました愛知大学の飯塚と申します。本日はよろしくお祈いします。竹中先生から、舟運の履歴について話すことで中川運河の特徴を浮き彫りにしてほしいという課題をいただきました。私は、これまでとくに河川の舟運について研究してきました。今日は、東京と大阪とのざっくりとした対比を交えながら、先ほどの秀島先生とこの後の武者先生を

繋ぐ、橋渡し的な内容ができればと思います。

舟運が明治から昭和初期にかけてどのように変化したかを研究してきました。愛知大学に着任したのが 5 年前で、前任者の渡辺和敏先生は江戸時代の専門でした。川の舟運や運河の舟運だけをみるのではなく、海の港、海運も含めてみななければならないと思い、時代を遡っている状態です。

ここにあげている大阪は、皆さんご存知の通り古代から港として使われ、大阪と京都を結ぶ淀川の舟運が行われてきました。信長はもちろん、秀吉により、大阪の都市改造にもとづいて堀川が作られ、江戸時代には天下の台所といわれる舟運が行われたこともご存知の通りだと思います。明治以降は、舟運が盛衰を繰り返します。明治中期から昭和初期にかけて鉄道などができた影響で舟運が廃れた、という印象をおもちだと思います。しかし大阪の場合は、瀬戸内の方から船が入り、また場合によっては海外からの船と内陸の舟運がリンクし、昭和初期に盛んになった時期があります。ただ、中川運河との比較を念頭に戦後の 1960 年代をみると、江戸時代あるいはそれ以前から構築された運河などが埋め立てられてしまったということは、皆さんと共有しておきたいと思います。

東京の場合も、もちろん江戸時代からではありますが、年貢の廻米などで舟運が使われました。明治になると動力付きの汽船などが通行して、物資だけでなく旅客の輸送が行われます。利根川を利用して、千葉や群馬の方まで相当数の汽船が通行していた記録があります。東京でも、鉄道との競合補完が起きます。鉄道で運ぶもの、船で運ぶもの、といったかたちです。それでも舟運はしだいに廃れますが、関東大震災の後など、船がかなり活躍した時代もあります。江戸・東京においても、1950~1960 年代には河川・運河が埋め立てられ、排水路と化して水質汚濁や悪臭の問題を生じます。

先ほど秀島先生もおっしゃったように、中川運河は昭和 5 年に造られ、7 年くらいに供用開始になりましたが、1960 年代にピークを迎えます。大阪・東京では埋立てなどがなされていた時代に隆盛期、ピークが来たわけです。その後は減少しますが、中川運河は大阪・東京と比べて若いということです。新しいからこそ今現在も残っているということが、当たり前ですが中川運河の特徴であることは間違いありません。このように比べると、いくら江戸時代にすばらしかったとか、明治時代はこんなだったと言っても、中川運河はどうなのかをいうのは難しいということになります。

では結局のところ、この中川運河をどう考えればよいかについて、共通認識のようなものがもてないかと考えてみました。東京・大阪と何が違うかを考えると、どうなるのかということです。私の専門は地理学で、今回地理学者がたくさんおられる中で学部生のような発表をするようで恐縮ですが、GIS（地理情報システム）を利用して作成した地図をお見せしたいと思います。今は国土地理院などの国土数値情報といった地図データがダウンロードできる時代にあります。

これまで竹中先生、秀島先生とお話する中で、土地利用がどうなのかが話題になりました。また、中川運河の周りには何があるのかを示す集客施設や、駅別乗降客数などのデータもあります。もちろん近隣住民は歩いてアプローチできるわけですけども、駅からアプローチするにはどうすればよいか、そもそも周りの駅ではどのくらい人が動いているのかをみることも大事と考えました。名古屋は中川運河だけで、東京とか大阪ではいくつかの河川などをピックアップしました。そこから 1km 圏を表示し、重ね合わせて分析してみました。コンビ

二エンスストアの徒歩圏は 350m とよく言われます。1 kmは歩けないという人も、1 kmぐらいだったら歩けるといふ人もいるでしょう。ですから、1km というのはざっくりとした基準です。

配布資料の地図を見ると、左上が中川運河、右上が東京、左下が大阪です。まず、用途地域を見ると、今現在、水上バスやクルーズが発着する船着き場、新幹線との関係から名古屋駅、東京駅、品川駅、新大阪駅を示しています。もちろん、運河ですので閘門もあります。そして、集客施設が周りにどの程度あるのかを示しました。こちらが土地利用です。メッシュ単位のデータですので、きれいな区画にはなっていません。地理学の立場ということで、3都市を同じスケールに揃えています。土地利用のメッシュを背景に黒色で駅の乗降客を示しました。残念ながらすべての駅にデータがあるわけではありません。あくまで、他の都市と見比べるための一つの指標として、検討材料にさせていただけたらと思います。東京の場合、隅田川は運河ではありませんが、多くの船着き場があり、観光利用ですが舟運で使われていることは間違いありません。また、小名木川のほか、江東区の運河なども、今でも使われているようなものは対象に含めました。一方大阪については、大川、道頓堀川、東横堀川など、クルーズなどが行われているところだけを青で示しています。

バッファの中にある用途地域の構成を示したものがこの表です。左から名古屋、真ん中が東京、一番右が大阪です。みなさんご存知のとおり、中川運河では工業地域や準工業地域の割合が高く、東京においては商業、準工業が多いことがわかります。大阪では、商業、第一種住居地域、準工業地域ということで、用途地域の構成が 3 つの対象地域で異なるということに共有したいと思います。こちらの土地利用メッシュを参照しますと、中川運河では低層の建物の密集地が高い割合を占めています。一方東京においては、高層の建物ですね。みなさんのイメージ通りかもしれませんが、高層の建物が 4 割くらいあり、低層の密集地が 2 番目にくる。大阪では、低層の建物と高層の建物といったかたちになっています。このように、運河沿いがどのように利用されているのかを確認してみて、ある意味ポテンシャルがあるのはやはり中川運河ではないかと思った次第です。

次に、乗降客数ですが、先ほどの 1km の範囲にどのくらい駅があり、乗降客数がどのくらいかをみましたが、名古屋駅が残念ながら（エリアに）含まれていません。名古屋では 14 駅で 23 万人くらいであるのに対して、東京駅だと 130 駅が含まれて 958 万人になります。大阪では 132 駅で 624 万です。このように、駅からどれくらい人が来るかも改めて検討してみたという次第です。また、集客施設に関しては、残念ながら名古屋の資料の中では 14 か所しかなく、東京・大阪では 100 か所くらいあります。そういった違いも顕著にみられるということです。

ところで私は、イギリスの運河研究も進めてきました。みなさんご存知の通り、イギリスでは運河や河川が現在でも復興・再利用されています。ロンドンの中でテムズ川と繋がるリージェント運河は、この地図の上の赤い所ですが、2012 年 1 月から 3 月にかけてほぼ毎日のようにフィールドワークを行いましたので、それを最後ご紹介させていただきます。

イギリスにおいても、産業革命の前は運河がおおいに使われましたが、産業革命後、鉄道などが普及して運河が廃れました。とはいえ、ロンドンでも 1950 年代に撮影された古写真でもご覧いただけるように、木材や石炭を運ぶ船が少なからずあったのです。そういった舟運はどちらかといえば従来型の舟運であって、現在では、ナローボートやクルーズといった船

が盛んに使われています。統計的にみると、イングランドやウェールズをすべて含むイギリスの合計ですが、3.5万隻もの船が動いていることがわかります。

イギリスの場合、ナローボートを運河の水面に停泊してそれを住居用として利用しているという利用の仕方があります。昔日本にも水上生活者がいましたが、そういったことがイギリスではなされています。またそれだけではなく、船を浮かべて、カフェやブックショップをやるといったことも、一つのアイデアとして面白いのではないかと思います。地図上に円シンボルで示されているものは、実際、リージェント運河にどれだけ船舶があるかをワールドワークで調べた結果です。この区間だけでも464の船がありました。中川運河は8.1km、リージェント運河は13.8kmの長さです。中川運河の空間全てに船を浮かべるのはナンセンスだと思いますけども、先ほど秀島先生がおっしゃったように、船が利活用できる空間があってもよいのではないかと考えているところです。

早口かつ時間超過で申し訳ございません。以上です。ありがとうございました。

竹中 飯塚先生ありがとうございました。それでは三人目武者先生に準備をお願いします。

飯塚先生のお話の中で私が非常に印象深く感じたのは、中川運河は実は若いということですね。極端な言い方をすると、歴史が浅いということですね。それが大阪や東京と比較することで浮かび上がる特徴であることを非常に興味深く思いました。大阪や東京の水路、あるいは都市河川は、産業革命が始まる以前からの手工業が集積した地域で、ものづくり地域としてのイメージが確立されている、それに対して中川運河の場合は、戦後に主に発展した工業地域で、東京でいうと、たとえばつくばエクスプレスの沿線や川崎といったエリアの土地利用との共通性が高いのかなと思います。だから比較するさいに、たんに運河や舟運の外面的な違いをいうだけでは議論がうまく噛み合わず、中川運河のポテンシャルがみえてこないのだろうかということを感じたところです。武者先生、ではよろしくをお願いします。

ミニレクチャー③：「都市空間としての中川運河の再生—不動産と都市の文脈化」（武者忠彦）

武者 ご紹介いただきました信州大学の武者と申します。都市コミュニケーション研究所の所員として名を連ねていますが、幽霊部員のようなところがあり、今日は久々に発表する機会があって嬉しく思います。私は、中川運河そのものにはほとんど造詣がありませんが、地方都市の衰退している中心市街地などをメインフィールドにしており、都市再生という枠組みで見れば、同じような枠組みで説明ができるのではないかと考えて、お話をさせていただきます。

キーワードとして、「不動産と都市の文脈化」をあげました。まず見取り図として、現代の都市空間をみなさんがどのようにとらえられているかを考えてみます。これは私なりの整理なのですが、右側に「再開発の空間」、左側に「文化財の空間」と書きました。一方で近代化によって都市を更新していくような流れがあり、他方で都市をそのまま保存しようという流れがある。そうした正反対な空間がパッチワークのように繋ぎ合わされているのが、現代の都市なのではないかと思います。これらは正反対ではあるのですが、縦軸に示しましたように、背景となっているメカニズムは一緒なのではないでしょうか。それは政治的あるいは社会規範的な力学であり、古いものは残さなければならない、あるいは、汚いものは新しくし

なければならぬといった規範です。そういった大きな社会の力学によってつくられているという意味では同根ではないかと思えます。そのうえで、これから必要なのは、そのどちらでもない第三の道、つまり、真ん中に示した、空間を継承するというスタンスです。これを私は文脈化と呼びますがけれども、この文脈化の空間が出てこなければいけないのではないかと、という話を今日はしたいと思えます。文脈化というのは、古典化や近代化とは逆に、非常に小さな力学です。個々人がリノベを行うとか、建築協定を結ぶなどのまちづくりの活動をするというように、小さな力学によってできるのが文脈化の空間ではないかなと考えています。

もう一つおまけで示したシミュラクルな空間というのは、あまり聞きなれない言葉かもしれませんが、テーマパーク的と言った方がわかりやすいかもしれません。昨今、歴史的な景観の中に、よくみるとその歴史に根付いたものではないものが結構あります。そういうテーマパーク的な空間も、実は文脈化の装いをもって、かなり全国で多くなっている。それとは違うのだということ意識したいという趣旨で書きました。

では、文脈化とは何かについて、近代化と対比しながら考えてみます。近代化というのは、20世紀の都市開発のあり方だったと思えます。都市は便利で快適で安全であるべきで、そういったものが良い都市だという基準のもとで都市を形成してゆくというスタンスです。全国を画一的な方法によって土地を効率的に整備するためには、中央集権的な行政システムというツリー型の上位下達システムが適していた、そういう時代が20世紀だったのではないのでしょうか。それに対してこれからは、人口が縮小していく中で他と同じことを行っているのは泥船として沈んでゆくだけですので、できるだけ都市の個性、固有性というものを出していかねばならない社会になっていっていると思えます。参照されるべき価値基準は、前時代の利便性や効率性などではなく、より地域性が豊かである、より持続可能であるといったことが顧みられつつあるのではないのでしょうか。そういったことを実現する方法としては、近代化とは真逆ですが、できるだけ標準的でない方法で、試行錯誤的に都市をつくってゆくスタンスが必要になります。即興的と書きましたが、これは私の言葉ではなく、ジェイン・ジェイコブスなどが *improvisation* という言い方をしたことをふまえています。また、都市づくりを動かしてゆくのも行政主導のシステムではなく、むしろリゾーム的というべき、地下に根や茎が張っているようなボトムアップのネットワークであり、それが文脈化の時代の方法ではないかと思えます。そこでもう少し、具体的な例に即して考えてみます。

近代的な思考という非常に図式的な示し方をしましたが、要するに、何らかの計画、モデルがあり、それにもとづいて機能、インフラデザイン、組織、プロモーションなどの要素を都市に投入すれば、そこから賑わい、近代的な景観、便利さなどといったものが自動的にアウトプットされる、という図式が想定されていたような気がします。よい計画があればよい都市が生まれるという発想です。しかし、その中でどのような変換が行われるかは、実はブラックボックスです。

青森市の事例をみてみましょう。ご存知のように、青森市は、コンパクトシティという意味では先進的な都市といわれているところですが、しかし、実態は非常に厳しいものがあります。青森市では、ウォークブルタウンという計画をコンセプトに掲げて、青森駅前にアウガという巨大な商業施設をつくりました。また、高齢者向けの住宅や大きな駅前広場をつくり、ねぶたをコンセプトにした観光施設をつくり、それを動かすためまちづくり会社を用意する、といったインプットを行いました。ではアウトプットとして何が出てきたのかについて、少

し写真を用意しました。これは私が行った 2 年くらい前の秋ですが、日曜日の昼間です。左側が駅前公園で後ろがアウガです。特段人がいないときをねらって撮ったわけではなく、ほとんどこの状態です。右側が駅前のロータリーですけれども、ここから見てもほとんど人が歩いていない。こういう状態がアウトプットとして出てきたわけです。アウガ自体は、総工費 185 億円くらいをかけています。周辺整備を含めると、民間資金も入れて 1000 億は下らないと思います。1000 億のインプットをしながらアウトプットとして出てきたのがこれだとしたら、一体どういう論理でこんなことになってしまったのか、と誰しも疑問に思うわけです。青森のアウガができたのが 2001 年で、破綻したのが 2016 年です。21 世紀になっても以前からのシステムを引っ張ってしまったことに失敗の大きな原因があると思います。

それでは 21 世紀のスタンスはどうあるべきか。それが、さきほどお話しした文脈化です。従来の近代化の都市政策は、基本的に施設と人口をどこに配置するのかという議論だったと思います。どうすればその配置が可能なのか、あるいはそういう配置にしてどういう生活や生業が成り立つのか、本当に社会・経済が回ってゆくのか、といった発想が、なかったとは言いませんが、やはり弱かったと思います。近代化のキーワードとしてタブラ・ラッサをあげました。これはラテン語で白紙という意味だそうですけども、近代化の都市計画は、基本的にタブラ・ラッサからだったと思います。たとえばニュータウンとか、中心市街地でも区画整理で空間をリセットしたような状態です。そういうところから都市を新しく、どうつくってゆくかという発想が非常に強かったと思います。しかし、これからの都市では、そうした状況は災害でも起きない限りは想定しえませんが、もはや一般解としての都市像、誰しもこれが正解だと思う都市像というのは、なかなか共有しにくいのではないかと思います。だとすれば、都市の最小単位である個々の不動産において何が生まれるのか、何ができるのかについて模索し、そこにある程度面的な広がりをもたせることで都市の文脈を継承してゆく。再生の道はそこにしかないように感じます。

では、個々の不動産から考える都市の文脈化とはどういうことかですが、何らかの面的なものを考えるという意味で戦略が必要です。そのうえで、実際に使える不動産をリサーチして仕入れをします。そして、仕入れた不動産を適切に使ってくれる主体にマッチングし、そこで何らかのリノベーションが生じて、最終的に収益を生み出すような運営がなされる。これが一つの筋書きです。ただ、不動産から都市を文脈化しようとしても、なかなかうまくいきません。その理由として、右側にキーワードを 2 つ示しました。一つは信用です。これは社会的信用という意味合いですが、不動産は、やはり信用がないと貸し借りやマッチングがうまくいかないものです。またできたとしても、何らかのクリエイティブなコンテンツが入らないかぎり、場所としての魅力が出ません。信用と創造性を入れ込むことが、どこの地域も難儀しているところです。そこで、3 つのアプローチを例示しました。不動産証券化、ライフスタイルの生成、そして公共空間の活用です。この 3 つについて少しお話ししたいと思います。

まず不動産の証券化です。事業者が地域を何とかしたいと考え、エリアマネジメントを試みた場合、不動産証券化というやり方が大きな選択肢になると思います。大事なものは、不動産の所有と利用を分離するということです。これは、SPC というペーパーカンパニーをつくり、投資家などのファンドから資金を調達し、そのお金をもとに不動産を買ってまちづくり会社や個々の事業者へ賃貸などして、エリアの事業を回してゆくという方法です。何がよい

のかというと、所有と利用を分離することで、若手のスタートアップの方たちが所有のリスクを背負わずに参入しやすくなるということです。もう一つ、スタートアップのような人たちは社会的信用がありませんので、まちづくり会社が一つの大きな信用の主体になるということです。そういう意味で、不動産証券化は、信用と創造性が担保できる仕組みとして、全国的に広がってきています。

2番目は、事業者より個人が起点となっていくエリアマネジメントです。中川運河で竹中先生を中心になされている空間コード研究の例にあるように、地域をリサーチしながら、どういう魅力的な暮らし方があるのかについて、地道に練り上げ、発信し、実践してゆく。それに惹かれた移住者が次々と入ってくるパターンですね。私が取り組んでいる長野市の善光寺門前がまさにそうです。門前暮らしという看板が掲げられ、ライフスタイルに魅力を感じたクリエイティブな若者が入ってきました。似たようなことは、松山市の三津浜でも起きています。三津浜クリエイターズという組織が立ち上がり、面白い人が入ってくる仕組みができています。最初のライフスタイルをいかに生成するのかが、一つの地域再生の有力な道筋になるのではないかと思います。

それから3つ目としてあげたいのが、行政を起点とするエリアマネジメントもあるのではないかと思います。去年の12月に大阪に視察に行き、タグボート大正という水辺空間利用の施設を中心に見てきました。ここでのポイントの一つは規制緩和です。このタグボート、あるいは河川敷地の占有許可においても、規制を緩和して従来使えなかったところを使えるようにしています。また水辺空間に限らず、道路法が昨年改正されオープンカフェ的なものがやりやすくなるといった規制緩和の動きがある。それからもう一つ、タクティカルアーバンニズムといわれるものがあります。これは、公共空間を社会実験的に小さく動かしてみてもうまくいけば広げていこうというもので、規制緩和と親和的な動きだと思います。もちろん底地だけでなく、公共施設のような公的不動産自体の活用も当然あります。そのようなかたちで、行政が起点となるエリアマネジメントもあるのではないのでしょうか。

不動産を素材にして文脈化を進めるにあたって、大きく3つのアプローチがあるということを紹介させていただきました。これが中川運河に適合するかどうかは、のちほど議論できればと思います。大事なのは、信用と創造性をいかに調達していくかです。スタートアップのような小さく始められる事業でもいいですし、居住かもしれませんが、それらをいかに空間的に集積するのか、また、そうした動きの社会的な信用を担保する主体をどうやってつくるのかが、3つのアプローチに共通する背景ではないかと思います。

以上で終わりたいと思います。ありがとうございました。

前半質疑応答

竹中 武者先生ありがとうございました。簡単な質疑応答の時間をこの前半の中で設けたいと思いますので、会場にいらっしゃる方は手を挙げてください。オンラインの方は挙手の機能を使っていただければと思います。またはチャットにご質問等書き込んでいただいても結構です。できるだけあなたへの質問かを最初におっしゃっていただければ幸いです。

杉浦 大変興味深いお話をありがとうございました。秀島先生のご講演で、要は変わるかという疑問形のタイトルがついていました。たとえば、反省点だとおっしゃった上から目線ではな

い変わる方向性のとらえ方について、現時点でどう感じていらっしゃるのかを伺えればと思います。また、変わるかという内容と同義語的にポテンシャルという言葉の中川運河に使われました。では、どこをポテンシャルとして感じておられるかについて、お聞かせいただければと思います。

秀島 ありがとうございます。お答えについて 2 点あります。一つは最後の方で申し上げた、スタートアップのようなものです。武者先生のお話と重なるとは思いますが、計画のような大胆なことを言うのではなく、少しずつ漸進的に変えていくということです。もう一つ、この地域は地元感覚が弱いところだと思いますが、行政ではない主体はたくさんあるわけですから、どなたかに火が付くと大きく変わるのではないのでしょうか。名古屋では戦災復興以来、行政が強いですね。そうではなく、民間の力で何かするという機運を高めることも必要です。そういう意味で、世界運河会議をチャンネルアートという団体が行うことも有意義だと私は思っています。

竹中 他の先生方にも意見を伺いたいところですが、ここでは前半のミニレクチャーに関する質疑に絞り、のちほどもう少しマルチな意見の交換ができればと思っております。他にご質問いかがでしょうか。

飯塚 中川運河のポテンシャルについて、東京や大阪では水辺の空間、水面の空間はまだ使えると思いますが、水辺だけでなく周りの部分を含めようと思ったら、なかなか場所がないと思います。そういう意味で、中川運河では空き倉庫など、使われていない土地がたくさんあると思います。そこにポテンシャルを感じます。中川運河はまだまだ若いというのは、ある意味、まだやりようがあるということです。ただ、先ほどのイギリスの事例では、運河沿いを歩くことができます。リージェント運河でも、元々船を引っ張ったとか、馬が引いたというように、フットパスとなる道がありますが、残念ながら中川運河にはありません。ですから、必ずしも素晴らしい事例を中川運河にもってきたらよいとはいえません。

竹中 他の質問があれば伺いたいと思います。オンラインの方も、もしよろしければお願いします。
さきほど空き倉庫というキーワードが出ましたけれども、中川運河の場合は、土地を借りている事業者が名古屋市に返却するさいに、更地に戻さなければならないというルールがあります。そこを変えていくことができないだろうかということ、空間コードの本の中でコンペの枠組みを使って提案したことがあります。本日は、不動産証券化という方法もあるということ、武者先生から示唆いただきました。そして、信用創出を簡単な言葉に置き換えるならば、比較的小さな主体がこの仕組み、この流れだったら乗ってみてもよいと思える状況をつくり出すということかと思いました。武者先生からさきほどのご質問やお 2 人の先生のコメントに対してご発言ありましたらお伺いして、この前半は一旦締め括りにしたいと思います。

武者 先ほどポテンシャルという言葉がありましたが、ポテンシャルっていうのは一体誰が決めるのでしょうか。おそらく、都市コミュニケーション研究所というのがそういう主体だと思うのですが、あくまでも素材を提示しているだけであって、それを市民の方々、あるいは企業の方々とコミュニケーションし、キャッチボールしながら中川運河のポテンシャルを選び取っていくプロセスが必要なのだろうと思います。もう一つ、中川運河というのはかなり大きいですね。一般に、協議会のようなものができて、全体を主導するようなパターンが多いのですが、中川運河の場合、運河全体を方向づけるような主体がはたして望ましいかどうか。

あるいは小分けにしたところで、ある種ゲリラ的に主体が出てくるのが望ましいのでしょうか。その点は、逆に私からも聞いてみたいところです。

竹中 ありがとうございます。簡単な質問は他にはありませんか。とくになければ、ここで休憩にさせていただきます。予定通り 15 分休憩をとって再開したいと思います。

(休憩)

ディスカッションー「細長い港」のこれから

竹中 時間になりましたので、後半のディスカッションを始めたいと思います。

最初に、ご質問・ご意見をいただくための参考として、私の方で考えましたディスカッションの流れをお伝えしたいと思います。大きく3つのことを私から登壇者の方に投げかけて、やりとりを進めていきます。1つ目は、産業再生を軸に中川運河の将来を考えるさいに、維持すべきものと変化させるべきものとは何なのかということです。ここで、先ほどお話しいただいた不動産の特性の話絡めていきたいと思います。2つ目として、水上交通に注目し、中川運河にふさわしい水上交通、舟運の活用法をいかに構想すべきかについて、細長い港としての特性をふまえて考えていきます。そして3つ目に、おそらく一番大きなテーマであり、本日の共通テーマに本質的に関わるころだと思いますが、中川運河を軸とする都市づくりの当事者としての動機づけについて考えます。先ほどの武者先生の言葉をお借りしますと、信用の創出といえるかもしれません。機運を生み出していくためにどのような仕組みづくりが効果的か、そして、沿岸用地の利用価値を引き出すにはどうするのがよいのかについて、沿岸用地にフォーカスしながら考えていきたいと考えております。

まず1つ目は、産業再生を軸に中川運河の将来を考えると、維持すべきものあるいは変化させていくべきものは何なのかです。とりわけ、運河の土木的フレームに嵌め込まれた不動産が中川運河の一つの大きな特徴で、そう簡単に変わらないものだと思います。他方、愛知県というのは日本を代表する製造業・ものづくり地域の一つです。そうした観点を交差させることで見えてくるものはないでしょうか。前半とは逆に、最初に武者先生にコメントいただいて、他の登壇者の先生方にも繋いでいきたいと思います。

武者 維持すべきもの、変化させるべきものを考えるにあたって、どうしても考えなければいけないのは、市場メカニズム、市場の力をどこまで中川運河に誘導していくのかということです。先ほどの文脈化の話からすれば、あまり市場メカニズムに委ねるのはよろしくないということになりますが、市場メカニズムをまったく排除した都市空間はありえないわけで、バランスの問題だと思います。まず、中川運河には歴史的なレイヤーがあり、そうしたもののほうが持続可能性はあるでしょう。とくに、インダストリアルなものは、私のような者が外部からみたときにこの地域に特徴的な空間だと思います。ただ、インダストリアルな空間をそのまま使うことにはおそらくならないわけで、まったく思いもなかった使い方をすると、そこに新しい価値が出てきます。たとえば岡山市には、問屋町という元々繊維団地、工業団地だったところがありますが。今は、どちらかといえば若者のアパレル向けのファッション発信地みたいになっています。問屋倉庫に入ってやるのがおしゃれだと思われるわけで、そういった感性を中川運河に引き込んでゆくことが、言ってみれば変化させるべきことの一

つなのかなとは思いますが。

竹中 ありがとうございます。市場メカニズムをどこまで入れていくのかというようなことですね。もう一つはインダストリアルな空間というものを継承しつつ変化させてゆくときに、新しい感性をいかに取り込むのかというお話をいただきました。中川運河の場合は、今ご紹介いただいた事例と比べても、先行するものづくり地域としてのイメージが具体的に確立されているのかどうか気になるところです。先行するイメージがあれば、それを転換して新しいまちづくりへ繋げることも考えやすいですが、中川って一体何を作っているところなのかということ自体が一般的に認知されにくい。それを初期条件として考慮すべきかと思えます。一つ目のテーマについて、中川運河との関係では秀島先生がお詳しいと思えますので、いかがでしょうか。

秀島 インダストリアルと言っても、倉庫と工場ではやはり違いがあります。都市センターで行われている自主研究では、沿岸から少し陸側へ入ったところに東大阪や東京の大田区に負けない優れた技術をもつ中小工場があり、そうしたところのポテンシャルに期待をもっています。その一方で、倉庫には人がいないので、まちづくりの担い手になりそうにないというネガティブな側面があります。しかし、運河の沿岸にしかないそうした空間・施設を有する主体が他ではできないことを始めたら、それは中川運河を爆発させるポテンシャルをもつということになるのかなと思えます。

竹中 では、1つ目のテーマについて、コメントやご意見をいただける方がいましたらお願いします。

曾根 現在を維持するもの、また変化させるものに関する議論の前提として、行政の規則のような制度的制約がかなりあって、実際はいろいろ検討されていても進んでいないのではないかという気がします。それが変化の制約になっているのかどうかについてお聞かせいただければと思います。

竹中 この点については、名古屋市の土地である沿岸の倉庫敷地とその外側の土地に分けて議論する必要があると思えます。一番詳しいのは秀島先生だと思いますがいかがでしょうか。

秀島 制約というより、制度というか仕組みですけれども、沿岸の土地は名古屋市が所有していて名古屋港管理組合が管理しています。その枠組みはかなり大きいと思えます。その外側は、都市計画的に用途地域制が適用されますが、準工業地帯地域なので比較的自由度は高いと私自身は思っています。もう一つは水面ですね。水面は名古屋港管理組合の管理であって、何かしようと思えば許可がいるし、お金も払わなければいけない。それをある意味脱出してゆく可能性もあると思えます。少なくともその3つのエリアの違いがいえると思えます。

竹中 ありがとうございます。外側の民地の部分についてもものづくりと絡めたまちづくり、都市づくりを考えようとするれば、営利企業として活動している数多くの事業者にとって取り組む価値のある、大きな文脈や機運のようなものが必要ではないでしょうか。たとえば、かなり古いものづくり地域の一つである大阪の生野区の事例ですと、OEM 生産をしていた企業が自社ブランドに転換し、生産工程の大部分を区内の工場に発注するようになった。生野区産である、メイドイン生野区を一つのブランド価値にしているという事例があります。そういう域内に存在する潜在的な紐帯のようなものを、活用してポジティブな価値に転換していくというのは、ものづくり地域の一つの将来像としてはありえると思えます。ただ中川運河の場合、イメージを形成しにくい、機運とか文脈を作り出しにくいとすると、それがネックになるかもしれません。それに対して沿岸用地の活用法というのは、公有地つまり市がもっている土

地ですので、政策的に仕掛けることができる可能性が高いと思います。このことについてはまたのちほど、もう少し議論を深めてみたいと思っております。ここまでで、登壇者の方あるいはフロア、オンラインの方でご発言したい方がいましたらお願いしたいのですが、よろしいでしょうか。

竹中 それでは 2 つ目の論点に進みたいと思います。さきほど秀島先生が言及された水面に絡めながら、広い意味での水上交通の話へと移ります。飯塚先生のご紹介にあった大阪や東京などの都市における水上交通の取組みから学びながら、中川運河にふさわしい舟運、水上交通の活用法を構想するとすれば、どのような方向性が考えられるでしょうか。このことについては、中川運河に関心を持つ参加者で構成される非公式の水上交通検討懇談会で検討されていますし、世界運河会議でもテーマの一つになると聞いています。本日少し議論を深めたいのは、細長い港という切り口です。これにこだわることで浮かび上がる可能性について、とくに伺いたいと思います。細長い港というのは言い方を変えると、水陸のインタラクションです。荷の積み下ろしのような作業が連続的にさまざまな場所で行われるといった特性ですね。そうしたことをふまえて、沿岸用地の活用や水上交通の新しい技術を連動させることができなかが一つの課題であるように思います。まず、専門が一番近い飯塚先生のご意見、アイデアを伺ってみたいと思います。

飯塚 ありがとうございます。堀川と繋ぐといった計画がこれまでになされてきたと思います。また、細長い港という観点でいえば、元々、名古屋港に来た物資が中川運河の方に入ってきて、製品化されたものが港の方へといった繰り返しがありました。今それを行うのはなかなか厳しいと思いますが、意欲をもつ事業者がいれば十分可能かなとも思います。むしろ、港や水路があっても橋があるところではなければ対岸に渡れず、地図化してみて改めてわかったのは東西軸が弱いということです。そこで、船着き場がある場所しかアプローチできないというような設備ではなく、今の技術を使って、棧橋のようなものに着岸できるようにしてはどうでしょうか。水陸両用車のような技術もあります。先ほどの繰り返しになりますが、大阪や東京では波が打ち、干満差もありますが、中川運河ではそういったことがありません。そこで、水上でしか行けないお店のように、水上だからこそ楽しめる中川運河の景観がいかせればと思います。笹島の方からアプローチする人が多いと思いますが、名古屋港の方から見ると笹島や名古屋駅のビル群、ぽっかり空いた空間などは、竹中先生が空間コードの本で書かれているようにとても特徴的です。ですから、舟運としては、単純に A から B、B から C、ぐるりと周って A に戻るといったことではなく、どこでも東西の行き来ができる、自分が行きたいところ、店舗と店舗が結ばれる、といったことも今後考えていかなければと思います。もちろん制度があるわけで、規制緩和がとりわけ必要ですが、おそらく最もネックなのは安全性です。どこでも船着き場を造れるわけではありませんが、中川運河は他の河川や運河に比べて安定した水面なので、舟運も取り組みやすいのではないのでしょうか。

竹中 中川運河では、個々の事業者が船を接岸させて作業をすること自体に対する制約は、現在でもとくにないと聞きました。しかし、不特定多数の外部者が船に乗るとなると、安全面の対策として専用の船着き場を造る必要があるというように理解しています。中川運河の物理的構造は、船の接岸を非常にに行いやすいですね。閘門式運河で水面が一定であり、同時に非常に足元に近い位置に水面があるというのは大きな特徴だということ、再認識してもよいと

思います。飯塚先生からは、東京や大阪のような回遊性よりも、対岸を行ったり来たりするといった使い方の方が中川運河には合っているのではないかという示唆をいただいたように思います。そこで、どこを行ったり来たりするのか、つまり沿岸の土地利用として何があると、水上交通のニーズ、いわば「使いがい」が生まれるのかという点が大事だと思います。この点についてはいかがでしょうか。

武者 この前の10月に大阪に行ったとき、案内の船頭の方がおっしゃるには、外国の方は何か非常に特徴的なものを見ているわけではなく、ありのままの日本というか、ありのままの風景を見ることが面白いのだそうです。たとえば大川から見える大阪城をみんなが目当てに写真を撮るとか、道頓堀のグリコのところを通るのがキャッチーなのかということを知ったら、必ずしもそうではないというのです。ある意味、中川運河も負けないのではないかと思います。

もう一つ、さきほどの規制緩和の話と関連するのですが、水路に面したテラスなどでは、1メートル10センチの柵を設けると座ったときに水面が見えなくなってしまうということで、北浜テラスというところでは70cmまで下げるために行政と粘り強く交渉をしたそうです。そのように、制度の壁を越えて、対岸どうして見る・見られるという関係をつくるということも、重要ではないかと思います。

秀島 やれるところでやるというのが一つの答えだと思います。ニーズがありそうなのが、先ほどもお話しました珈琲元年とバーミキユラーの間かなと思います。その一方で、先ほど武者先生が言われたことをふまれば、ニーズがあるからではなくて、こちらでつくってしまうというルートでもよいのだと思います。

竹中 水際の柵の話が出ましたが、中川運河では今、にぎわいゾーンのところからプロムナードを整備する動きが進んでいます。それで、しばらく前に中川運河再生プラットフォームが開かれたさいに私がコメントしたことがあります。中川運河の水際に歩行者用の道をつくる場合、そこから沿岸用地に立地している店舗や施設に自由にアクセスできることが、空間の利用価値を高めるうえで大事なのではないということです。沿岸用地に何が立地しているのかは、重要なテーマであり、水上交通の利用価値を考える上でも大きなポイントになります。愛知ドビーさんや富士コーヒーさん、珈琲元年のように、以前に比べて運河の文脈を意識したと思われる提案が実現してきていますので、方法は少しみえてきているのかなという気がしています。

他方、まちづくりとものづくりを絡めることについて、大阪・生野区のように、ミクロな企業が横に連携してメイドイン生野区のようなものを形成していくという方法があります。愛知県の場合、中堅ないしそれ以上の企業がたくさんあるわけですが、それらの企業がどこでどういう仕事をしているのかがよくわかりません。ですから、ものづくりと併せてことづくりというか、企業のもっているノウハウやプロダクトなどを発信することが大事ではないかと思います。そう考えると、中川運河の沿岸用地は、もっと利用の仕方が工夫できるような気がします。愛知ドビーさんのようなショールーム的な空間、食事ができる空間などを工夫して、全国で知られた地域の企業のプロダクトを現場で体験し、見ることができる場所をつくるのは、一つの興味深い実践ではないかと思います。他に、沿岸用地の利用に関して、中川運河という文脈に合わせたアイデアをいただけますと今後のためになるのではないかと思います。いかがでしょうか。

三鬼 中川運河を見はじめてからまだ2年くらいしか経っていないので、あまりよくわからないの

ですが、バーミキュラーのレストランには行きました。美味しかったです。また、かなり昔ですが、パリに少し住んでいたことがあって、セーヌ川と人々の関係について感じるところがありました。中川運河については、やはり交通の便が非常に悪いです。バーミキュラーのレストランへ行くときも、名古屋駅のバスターミナルからバスに乗ったのですが、どうやってアプローチしていいかわからないですね。車の人はよいのかもしれませんが、それではどうしても点にしかならないので、やはり面、あるいは線をつくっていくが大事ではないかと思えます。

桐山 東邦ガスの桐山と申します。若干 PR も兼ねて発言させていただきます。私は今、ららぽーとがあるみなとアクルスの開発に携わっています。まさに水上交通の活性化という意味で言いますと、やはり歴史的なこともあり、一気に全面的に進めるのは難しいと思えます。そうしたなかで、ららぽーととアクルスとしても、水上交通のために栈橋を造るなど、さまざまな社会貢献・公共貢献を行ってきました。また、名古屋駅に近い笹島の方では、開発がかなり進んできていることも知っています。この水上交通は 2 年くらい前に始まり、現在のところ名古屋市さんの社会実験というかたちですが、実は、ららぽーととみなとアクルスから水上交通の半分くらいのお客様が乗降されているようです。主な目的は買い物で、ららぽーとや周辺の施設で買い物をするために公共の交通機関で来て、帰りに水上交通に乗って笹島に戻り、その辺りからお宅に帰られる方が多いと聞いています。一つ目の課題にありました規制緩和を行いながら、沿岸用地を少しでも民間活用できるかたちをつくり、点を広げて線、やがて面にしてゆくことが重要ではないかと思えます。

竹中 ありがとうございます。他にご意見やアイデアありましたらお願いしたいと思います。

秀島 先ほど話題に出たタグボート大正みたいなものがないかと思っています。天王洲にあるレストランもできましたし、最近はホテルもできたのでしょうか。

武者 私がタグボート大正で聞いた限りでは、規制緩和を行ったうえで何をするかはプロポーザルで決めたとのこと。私が行ったのは 12 月の寒い日でしたが、それでも満席でした。先ほどアクセスの話がありましたが、あそこも大阪のど真ん中にあるわけではありません。やはり、コンテンツの強さが大事です。他方、さまざまなアイデアを中川運河で受け止めるような仕組みがあるのかが気になります。名古屋ぐらゐの都市であれば、アイデアをやり切るだけの事業者さんもいると思うのですが、それを生かせる仕組みになっているのかです。

竹中 重要な指摘をいただいたように思いますが、いかがでしょうか。単刀直入に言えば、名古屋市はやる気があるのかということと思えますが、名古屋での取り組みの実態をご存知の方がいらっしゃいましたら、コメントをいただけますと幸いです。

フロア 名古屋市や名港管理組合など、それぞれの立場があって、そういった関係性の中で秀島先生がさまざまな場に出席されていますので、今の関連でお考えがあればぜひ聞かせていただきたいと思います。

秀島 率直に言いますと、横浜や大阪は市のコワークが強いです。それに比べて名古屋港管理組合は、さまざまな自治体が協力し合って運営しているので、なかなか意思決定が難しいということがあると思います。それと名古屋港は十数年、物流で日本一の港としてきたので、そのモーメントが強いです。再生計画という言葉で思い浮かぶような新しいことはやりにくい、というムードがあると思います。中川運河に関しては名古屋市と名古屋港管理組合が一緒にやっています。なかなかよくやっているとは私自身思いますが、難しい。やらないでおう

という方向になりやすいです。ですから、それでもなお進めるとなれば、民間の勢いがむしろ大事ではないかと思えます。一般論的には、やりたいという民間の声が非常に強ければ、自治体はそれを聞くはずで。何でもできるというわけではありませんが、そういう声を出していくことが中川運河はまだまだできていません。

竹中 関連して他のご意見あればいただきたいと思えます。議論が少し面白くなってきたので、こちらから発言を振らせていただいてもよいでしょうか。中川運河の事業者の調査に関わっておられる齋藤先生から、できればコメントをいただければと思えますが、いかがでしょうか。

齋藤 以前、中川運河の中小の工場を対象に研究していましたが、もう一度、現場に行って実態をきちんと見ないといけないと思っています。そうしたなかで、今年度、秀島先生や他の先生方といっしょに、名古屋都市センターの末富さんを中心とする中川運河の研究会に参加させていただき、事業者の方と接する機会が何回かありました。彼ら自身は、中川運河にそれなりの愛着や関心があり、まちというか地域を盛り上げていきたいという思いもあります。しかし、個人単位ではなかなかアクションを起こせないということがあり、やはり日々の仕事で忙しいという声がありました。それでも、情報や知識を共有する場があるといい、あるいは、中川運河をものづくりの場としてアピールしていけたらいいという思いはあると感じました。それを実現できるような場やきっかけを行政の側から提供できるとよいのではないかと、このことを強く感じました。ただし、行政の側からこういうことをやった方がよい、やれと上から仕掛けてもうまくいきません。きっかけづくりとか場を行政が提供し、研究者が何らかの情報や知識を提供して、サポートできればよいのではないかと思えます。

竹中 中川区や港区で仕事をしている企業の間関係、ソーシャルキャピタル（社会関係資本）を活用する、自ら活用して何か起こすことを考えるときに、このエリアが持っている強い武器は、中川運河という太い筋が真ん中に通っているということですね。その両側に名古屋市の所有地である沿岸用地があるわけです。工夫して、周辺の事業者たちにとって何かメリットがある空間利用の方法を共同で考えてゆくということであれば、公共政策として取り組む価値があるのではないのでしょうか。民間の動きを誘発しながら、自発的な地域のネットワークが形成されるように支援するという意味があるのではないかと、私自身は最近考えているところです。

お2人からチャットでご意見をいただいています。まず、佐藤政彦さんをお願いしてよろしいですか。

佐藤 私は港区で生まれたのですが、心の中の中川運河の原風景は舩です。先ほど出てきているタグボートといった動力のあるものではなく、それに引っ張られた舩がありふれた中川運河が僕らの原風景です。今はその舩というものが一隻も見られません。今名古屋の近くにいないので何とも言えませんが、何らかのかたちで舩が浮かぶといいなあという妄想をしています。

竹中 このテーマについては、水上交通の新しい形態、最近の言葉でいうと移動サービスのようなものを視野に入れた研究もみられます。お詳しいのは飯塚先生と秀島先生と思えますが、ご意見はいかがでしょう。中川運河でどのような水上の移動サービスが考えられるのかについて、昔の舩そのままは考えにくいとしても、ヒントにはなると思えます。

飯塚 舩が原風景というのは、その通りかと思えます。元々、名古屋港に船が入ってきて、舩に積み替えをしていました。それで、淀川などもそうですが、舩は一艘ずつ動くのではなく、連なって入ってきます。中川運河でも、多くの舩が連結されたイメージではないのでしょうか。

たしかに、そういったかつての舂のスタイルは今の時代にはそぐわないのかもしれませんが、舂のイメージが失われていきそうな中で、舂を思わせる演出的なことでも面白いのではないかと思います。舂というのはある意味、気軽にさまざまな場所で動かせるわけですから、今日は珈琲元年の前に舂を浮かべてイベントをやってみる、来週は別のかたちで舂を利用するといった具合ですね。

また、全国的にみると、たとえば広島などでは水上タクシーをやっています。水上タクシーで上がったところに水上カフェがあるといったように、水辺利用の頑張りがみられるわけです。しかし、むしろ中川運河の方に可能性があるのではないのでしょうか。もちろん民間事業者が本気を出したらかもしれませんが。水辺にガラス張りの建物をつくるだけで、あそこは何だ、建築事務所だったのか、カフェじゃなかったのか、みたいなかたちで、建物が一軒一軒できていくことで、中川運河の価値や新たな魅力が出てくるのではないかと思います。

京都では、琵琶湖から蹴上という南禅寺の辺りまで琵琶湖疎水というのがあります。そこでもかつては社会実験などを行っていましたが、今では、4400円という高額な乗船料を払ってでも乗りたい利用者がかなりいるのですね。大津から京都の方に近代に造られたトンネルをくぐって景観を楽しむといった、なかなかできない貴重な体験だから、4400円払ってまで乗ってこうという思いになるのかもしれませんが。中川運河では、ただ人の移動だけではなく、製造業をはじめ、これまで愛知県の他の場所で行われていたことを名古屋のより近いところに移すなら中川運河で、といったことがあっても楽しいのではないかと思います。

秀島 飯塚先生が最初の方でなされた話を自動走行船としてやろうとしている人がいます。先ほどの発表で東京海洋大の写真を出しましたが、あれは電池電導船です。同じ人が社団法人をつくって、中川運河も見てぜひやりたいと言われたのですが、一つはお金の問題、もう一つは規制があります。すぐできるかどうかはわかりませんが、本当はやってほしいと思っています。それから、舂がなくなったのは、コンテナリゼーションの一言に尽きます。名古屋港などは特にコンテナで勝負していますので、築地の辺りも、舂やタグボートの船員さんが使う宿泊施設、飲食施設などが要らなくなったために衰退したと聞いています。少し大げさにいえば、海事文化といわれるものがこの地域になくなってしまっているのではないかということです。そこで何をするのかについては、過去のものを蘇らせるよりは新しいことを始めるという発想の方がヒットするのではないかと思います。

竹中 少し関連する感想として、市川さんからのチャット上のコメントを紹介します。「船上の生活空間のお話が報告の中でありました。私は現在、岐阜県の本巣に近い地域に住んでいますが、かつて本巣の御料林が本巣川から中川運河へ運ばれたという話を聞きました。これは材木のことですね。それで、飯塚先生のお話で、現代の産業の需要の中で中川運河の水運としての価値があるという展望が確認できたように思います」とのことです。

もう一人、オンラインにいらっしゃる榎村さんからもコメントをいただけるようです。

榎村 愛知大学社会科講座の榎村です。飯塚先生と同じ豊橋校舎にいますが、(中川運河は)名古屋校舎の一つの資産なので興味をもっています。たとえば、岡崎や豊橋の例をみていると、アーティストの関りが重要だと思います。しかも、中川運河にもアートプロジェクトがあり、あいちトリエンナーレで長者町のプロジェクトを行った武藤さんなどは、中川運河の傍に事務所を移されたりしています。そういうアートプロジェクトとの関わりのようなことがあるかどうかについて、お聞きしたいと思います。

竹中 これは沿岸用地の活用にも関係する話題といえましょうか。ご質問はアートの関わりですので、本日のメインテーマとは少し違いますが、せっかくですので秀島先生にコメントをお願いできればと思います。とくに、インキュベーションのようなアプローチで中川運河に拠点をもちてゆくことについて現実性がどのくらいありそうかということです。そうしたことであれば、今日の話にも繋がってくるように思います。

秀島 護岸沿いを倉庫とは違う目的に転用するかどうかは議論の最中で、なんともいえないところがあります。しかし、必ずしも護岸沿いでなくてもよいわけで、たとえば名古屋建設サービス財団の試験所が近くににあります。アートについては、リンナイという中川運河の近くの会社が1億円出してアートを推奨するというので、その助成を受けたアーティストが数多く活動されています。これは多くの人を知るところです。名古屋港のアートポートは、イタリア村をつくるときになくなってしまい、そこのディレクターが横浜に行って Bankart を始めました。Bankart も最近移転してしまいましたが。倉庫を使って何かをするというのは、多くの人が見ついで言いますが、意外と難しいと私は思っています。

インキュベーションに関しては、旧来型の施設が名古屋に3つくらいあり、概して駅からやや離れた場所にあって埋まらないという状況が続いていました。インキュベーションのとても大事なことは、ミーティング、つまり人と人が意見を交わすことです。これが大事だとすると、駅の近くにはないといけなわけです。今では、インキュベーションと言わずにスタートアップ支援施設という言い方になっていますが、矢場町や名古屋駅、鶴舞駅の近くといった、駅から歩いて行けるようなところにつくるのが今の主流です。そういう意味では、中川運河の企画は、ミーティングのためというより実験する、工場に近いトライアルをする場ならば成功するかもしれないと思っています。

櫻村 愛知はたくさん芸術大学があり、地元のアーティストが結構いるので、可能性はさまざまあるような気がします。

竹中 トリエンナーレは3年に1回開催していて、ARToC10のプロジェクトと連動すると面白いことが起きそうだと思いますが、一度も実現したことがないですね。

櫻村 受け入れる側のまちの方も大変で、その主体がないという話になっていますから、場所的には非常によいのですが、難しいのかなと思います。

竹中 ありがとうございます。さきほどのスタートアップの関係でいうと、たしかに中川運河は、自動車の便は比較的よいのですが、公共交通機関の便があまりよくありません。東京で言うとカチクラ、御徒町・蔵前のようなまちづくりと融合したインキュベーションは、中川運河ではイメージしにくい印象がありますね。秀島先生がおっしゃったように、実験的な、あるいは工場に近いスタートアップの場として設定する方が、私もうまく進むような気がいたしました。

新しいコメントをオンラインの方からいただいています。森澤さん、お願いできますでしょうか。あるいは、私の方でご紹介しましょうか。……民間事業者が中川運河で事業を行うためには公的機関との連携が必要であるが、そのためには有識者というか、先生方の働きが欲しいという、厳しいというかエンカレッジするようなコメントをいただいています。

竹中 さて、冒頭で申し上げた3つ目のディスカッションのテーマは、中川運河を軸とする都市づくりにおいて、当事者としての動機づけを生み出すためには、沿岸用地の利用や事業者への

支援などの面でどのような仕組みづくりが必要かというものでした。ちょうど議論がそこへ差し掛かっているように思います。先ほど東邦ガスの方からもご発言いただきましたので、まちづくりとものづくりを掛け合わせるという、やや違った切り口からもしご意見があれば伺いたいと思います。たとえば、先端的な環境共生社会といったものをつくり出すための実験場と申しましょうか、さまざまな試みを行う場として中川運河を活用する方法はないのでしょうか。東邦ガスさんもそういうことを意識しながらみなとアクルスの再開発に取り組みられてきたと思います。エネルギーシステムとして新しいものを入れていくために、運河の水を熱源として利用するというような挑戦もなさっていると聞いています。こうした新しい環境共生社会構築のための新産業とかその卵になるような取り組みについては、エネルギー関係とともに移動サービス関係もあるでしょうが、何かご提案やアイデアをいただければと思います。

武者 環境共生関係の取組みについては、やはり民間企業の方が大きいですね。たとえば水上バスに関して、九州などで水素エネルギーを使った実験的な取組みがあったと思います。企業の動きが先行しているわけですけれども、中川運河を一つの社会実験の場と位置づけて、もう少し行政主導で、国交省などの積極的な動きをみながら、実験の場を名古屋市として用意するのも非常に面白い取組みになると思います。

竹中 トヨタも新しい移動サービスの技術開発に熱心に取り組んでおられます。それを社会実装することを考えると、中川運河が水上交通の新しい移動サービスを試すよい場所になるかもしれません。交通量が幸か不幸か非常に少なく、空いていますので。それに両側の道路もかなり幅広ですが、さほど交通量が多くないです。水陸両用で新しいことを試みるには好都合の場所ではないかと思います。そうした観点からのご提案はないでしょうか。

杉浦 前々から抱いている思いがあります。たとえば、セントレアから中川運河で名古屋駅まで行き、名古屋駅からリニアができたなら東京に行くといったルートを、ビジネスというより観光的な視点で積極的に広報することはできないでしょうか。時間が早ければよいというニーズではなく、セントレアに降りてから名古屋の海を見て、中川運河からリニアの駅に行くというように、中川運河周辺の繋がりのなかでみたときの魅力があると思います。他のエリアとの接点的な意味での運河メリットというのものもあるのではないのでしょうか。

飯塚 同感です。たとえば神戸空港から関空まで、空港から空港までの水上バスがあります。お話をされたようなセントレアから中川運河までのルートを始めたら、とくに外国人は食いつくと思います。舟運を研究していると、自分で船が動かせれば最高なのにと、歯がゆく感じる場合があります。水路で行った方が断然早い場合、舟運の方が時間はかかるが別のメリットがある場合など、試みるべきかなと思っています。

それから、もし災害が起きたら、間違いなく中川運河は大いに利用されると思います。災害時のインフラとしても使えるわけですから、平常時から中川運河を利用することの楽しみを考える必要があるのではないのでしょうか。

竹中 どうもありがとうございました。残り時間が少なくなってきました。公共投資として価値があることと、民間中心に下から突き上げるような動きが必要ことの両面があり、アイデアの交通整理が必要ではないかと、さまざまなお話を伺っていて感じました。

先ほどの環境共生社会のようなテーマは、新しい技術の社会実装に向けての取組みで、当面の短期的収益には期待できないので、官民の連携が大事になります。それから、中堅ある

いは小規模な地域の事業者にとって意味のある、ことづくりの場として中川運河を活用するために必要な枠組みの整備も、ある程度、公共投資の役割が期待されるころだと思えます。そのうえで、中川という地域にどういうイメージを形成していくのか、どういうプロダクトを中川から生み出していくのかについては、上からのアプローチでは表面的になりがちです。冒頭の武者先生のお話でシュミラークルという言葉が出てきましたけれども、上から作った文脈は陳腐化していきますので、多くの主体の関わりによる下からのイノベーションが必要ではないかと感じました。

最後に、先生方全員に対して、中川運河に蓄積された歴史的なレイヤーを大都市圏という現在の広い文脈に置いたときに、新しい生産や消費のあり方としてどのような方向を探索するのがよいか、伺えればと思います。中川運河の場合には、住民だけでなく企業や働く人にとってのライフスタイルともいえますが、本日のディスカッションを通じて感じられたことを一言ずつコメントいただければ幸いです。これは、最初のミニレクチャーの順番に戻して、秀島先生、飯塚先生、武者先生の順にお願いします。

秀島 お三方が地理の専門家だからではありませんが、私は、日本史や世界史よりも地理の方が好きです。たとえば、千年の歴史を有する古都は、ふつつ歴史があると受け止められがちですが、中川運河がみてきた90年の歴史というのも、なかなかのものだと思います。当時だからこそ造られた巨大な水面を、やはり残したいと思います。少し油断すると、支線などが埋まっていつているのですね。それでよいとはまったく思いません。事情があつて埋めたと聞きましたが、そうではなく、ここにしかない貴重な水面をベースとして、新産業として何がよいのかは具体的には何も言えませんが、新しいことが始まってほしいと思います。

飯塚 運河や川については、現代人の多くが跨ぐもの、橋を通して通過するものという感覚をもっています。川舟を利用したことのない人がほとんどですから。中川運河は一部の事業者によって利用されていますが、住民を含め、ほとんどの人にとっては使わない空間になっていると思います。2021年5月に行われる世界運河会議では、これだけの運河を使わないのはもったいない、世界的にみると運河の水面、運河沿いの空間ともにもっと使い方があるというアドバイスなどが出てくるのではないのでしょうか。ほとんど利用されていない空間として、これからの中川運河が楽しみです。

武者 生産や消費のあり方については、おそらくこれから事後的に決まっていくものと思います。先ほど発表の中で、個人起点か、事業者起点か、行政起点か、と言いましたが、やはり中川運河の場合、基本的には行政起点なのだろうと思います。個人が起点になるのはなかなか難しいということです。ただ、幸か不幸か、沿岸がほぼ一貫して市有地だということが、逆に邪魔しているのかもしれませんが。大阪のように、沿岸の土地利用が雑多なところの方が、出てきたアウトサイダーを行政が追認せざるをえないというところがあります。中川運河の場合、きれいに所有者が揃っているがゆえに、アウトサイダーが出てきにくいような環境があると感じます。それゆえ、名古屋市がどこかで思い切って飛ばなければならぬ、ある意味難しい地域ですけども、一方で非常に魅力的な地域でもあり、今後の展開に期待したいと思います。

竹中 どうもありがとうございました。オンラインの方からいただいたコメントも、すべて紹介できていませんが、ありがとうございました。

飯塚先生の最初のお話で、中川運河は実は若いのだという指摘がありました。考えてみる

と名古屋の産業化、工業化の歴史というのも、大阪や東京に比べると相対的に新しいのだと思います。あえて邪悪な言い方をすれば、周回遅れでさまざまなことに取り組んでいるところが、名古屋でも愛知でもあるような気がします。それをポジティブな言い方に変えますと、少し下がった位置からチャンスを探ることもできる、ということになると思います。若い中川運河の歴史は、まだこれからつくってゆくものだという発想から将来像を展望するのがよいのではないかということ、大きな感想としてもちました。

本日は長時間にわたってご参加いただき、ありがとうございました。フロアの方々、オンラインの方々はもとより、登壇者の先生方には貴重なレクチャーやコメントをいただいたことに感謝します。それでは、これをもちまして、第6回の中川運河オープンディスカッションを終了します。

【議論をふまえて】

「中川運河—「細長い港」の価値」を共通テーマとする第6回オープンディスカッションは、『空間コードから共創する中川運河—「らしさ」のある都市づくり』（鹿島出版会）を刊行し、オープンディスカッションの企画を始めてから数えて5年目の節目にあたる2021年に開催した。過去の5回で取り上げたテーマは産業、アート、都市機能、緑など、多岐にわたる。しかし、一貫しているのは、中川運河の「らしさ」に関心を寄せ、それを継承・進化させようとする中川運河の当事者のアイデアを発掘し、将来の都市づくりに必要な議論の論点を提案するという基本目的である。

今回のオープンディスカッション開催にさいして、空間的形態と社会経済的機能の両面から中川運河の特質を集約する最も重要なキーワードの一つである「細長い港」を掲げたことには、過去5回のディスカッションの成果を中間総括するねらいがあった。3時間におよぶ議論を通じて繰り返し強調されたのは、中川運河という場所にかかわろうとする動機づけや目的意識を共にする「ひと」、つまり中川運河の当事者がもつ重要性である。各々主体性を有する当事者の働きを可視化し、相互のシナジー（相乗効果）を生み出すための条件づくりの観点から、ディスカッションから多くの示唆が得られたと感じる。以下、それらについて、研究所代表の竹中の知見を交えていくつか提示しておきたい。

①東京や大阪の水路網に比べて、昭和初期に開かれた**中川運河は「若い」運河**であり、他の大都市で運河の埋立てが始まっていた20世紀半ば過ぎに物流のピークに達するという、周回遅れともいえるべき経路を辿ってきた。しかし、そうした「若さ」ゆえに、**未来志向の都市づくりの実践場**として、中川運河には開発してゆくべき高いポテンシャルがある。

②中川運河は、都市計画と土木事業が残した資産であるだけでなく、護岸を挟んだ**水陸両サイドで公的管理**のもとに置かれている。ゆえに、中川運河を軸とする都市づくりにおいては、共通ルールや基盤整備といった**苗床づくりに果たす行政の役割**が大きい。そこに、土地をもつ企業が進める単発の市街地再開発では実現できない、都市インフラとしての中川運河の価値がある。

③しかし、複数の地方公共団体に支えられた行政的管理の難しさを超えて、中川運河の将来づくりを推進するには、**創意ある民間主体の関わり**を引き出す仕掛けが必要である。とりわけ、地域のものづくり企業によることづくり事業（展示、学習、交流等）に対して、沿岸用地の利用可能性を開くといった設定を通じて、中川運河の**当事者が増えるプラスの連鎖**を生み出したい。

④都市づくりにとっての中川運河の積極的な存在価値をいかすためには、いたるところで荷の積み下

ろしが可能な「細長い港」のデザインを再解釈することが鍵となる。世界と結ばれた海港の一部をなす中川運河は、セントレア・都心直結のようなダイナミックな動線上に位置づけられようが、同時に、現代の技術を駆使した「艇」に乗って両岸とのやり取りを楽しむスローな経験の場にもなりうる。

⑤中川運河らしい都市づくりのもう一つの鍵は、**産業育成と都市づくりをセット**にしたこの運河の履歴を進化させることにある。資源・原料系の物流を**エネルギー・モビリティ**と読み替え、新エネルギーや未来型の交通モードが支える環境共生型社会の実験場に位置づけるくらいの大胆さがほしい。駅近くの商業地とは立地が異なる中川運河は、工場系のスタートアップの実験場としてもふさわしい。

⑥不動産の活用の観点からは、中川運河の当初のデザインの中に、共同荷上場のような**沿岸用地の共同利用**のコンセプトが組み込まれていたことに注目したい。**沿岸用地を底地と建物に分けて管理**し、オープンスペースを護岸上の動線と一体で開放するなどのルール設定を行えば、水路と陸路の両面を使ったマルチな交流空間（遊び、アート、イベント等）としての利用価値の形成が期待できる。

（都市コミュニケーション研究所 代表・竹中克行）

【今後に向けて】

前回のオープンディスカッションは2019年でした。その年の11月には西宮神社でのコンサートの後、運河まつりの花火を見上げながら、運河開削90周年の2020年はどんなに素晴らしい年になるだろうと期待に胸を膨らませたのを覚えています。2020年、世界はある意味で立ち止まり、またある意味で急速に進展しました。20年計画の折り返し地点にある再生計画は、中川運河の何を、どのような手法で「再生」させるのか、今一度見直す良いタイミングです。今回はそのための示唆に富んだ議論であったと思います。

第1回オープンディスカッションでは「名古屋の大静脈」というコードがテーマになりました。ところがこの「静脈」という言葉に対し、これから再生、発展を目指す中川運河にふさわしくないというご意見をいただいたことがありました。2016年のことでしたが、今では多くの人にとって「静脈」はネガティブな響きを持っていないと確信しています。私自身は成長や発展を否定する考えはありませんが、譬えるならば、洗い物がたんまり残っているのに次のパーティーの話は出来ないという感覚をもっています。かといって、ひたすら洗い物をしてはいつまでもパーティーには出られません。今回の議論の中にもあったリノベーション、あるいは都市の可動、柔軟化の動きは、片付けながら、作りながら、ありあわせでも楽しむ、厨房で始まった「まかないパーティー」のようです。

再生計画と同じく来年節目を迎えるのが、中川運河再生文化芸術活動助成事業、通称ARToC10です。寄付を決定したリンナイ株式会社の2012年のニュースリリースを読むと、芸術活動への助成がモノづくり企業の創業精神に直結していることがよく分かります。グローバル企業に成長した現在のリンナイの姿はご存知の通りですが、その始まりは1918年、今川焼きの店先で、内藤秀次郎氏を惹き込んだ舶来の石油コンロの青い炎でした。おそらく何百、何千の人がその店先を通り過ぎ、今川焼きに心惹かれたことでしょう。中には青い炎を美しいと感じた人もいたかもしれません。しかし、その炎を「自分で作ってみたい」と、直ちに行動を起こしたのは彼1人でした。何がその心に炎を灯したのでしょうか。

中川運河とその周辺地域を、堀川と伏見、栄周辺と比較すると、（消費に対する）生産、（中心に対する）周縁、（密に対する）疎という特性があると思います。中川運河は歴史を感じる空間であります

が、固定的な姿で保全される対象ではありません。そうであるならば、むしろチャンレンジ、時に失敗、いたずらや思い付きを許容する空間として開かれ、更新の履歴を積層させていくあり方が、生産、周縁、疎という特性にも適合的だと思います。

リンナイの創業ストーリーに話を戻します。店主にとって秀次郎氏は、商売道具のコンロを譲ってくれと頼みこんでくる迷惑な人だったことでしょう。直ちに店にお金を落とすのは、今川焼に目を奪われる人達なのです。出来そうなことから始めるという手法は有効ですが、ともすると安易で短期的な結果を追うことに終始してしまう危険も孕んでいます。中川運河をどんな空間にしたいのか。つまり中川運河の何を、どのような手法で「再生」させることを目指すのかによって、やるべきことも、支援されるべき活動も変わります。空間コード研究がその議論の一助になればと思います。

(都市コミュニケーション研究所 運営支援担当・内山志保)

【謝辞】

本オープンディスカッションの開催にあたって、「都市整備と統合した運河再生の方策に関する研究会」(代表：名古屋工業大学・秀島栄三教授)に共催者として都市コミュニケーション研究所にご協力いただきました。ポスターの制作は、クレメンス・メツラー氏の手によるものです。ミニレクチャーを含むディスカッションの記録は、愛知県立大学大学院の上川夏林氏による文字起しをもとにしています。その他、お世話になった方々すべてに、厚く御礼申し上げます。

(以上)