

## 生態社会環境としての都市の水辺空間 ——名古屋・中川運河の再生に向けて——

外国語学部ヨーロッパ学科准教授 竹中克行

### 1. 場所に対する地理学のまなざし

都市の水辺空間再生をめぐる議論が活発化している。提起されているのは、開発によって痛めつけられた河川環境を回復し、自然との共生をはかることだけではない。水辺空間に人間にとっての癒しを求め、川から都市を再生しようという企図は、すでに多くの都市によって共有されている。熱や大気の循環に注目して河川の役割を見直す議論もある。たとえば、緑豊かな水辺はヒートアイランド対策になり、環境にやさしい都市づくりに繋がるというように。専門書店に行くと、川とまちづくりをテーマにした事例集が矢継ぎ早に出版されていることに驚かされる。

この水辺空間再生という課題を前に本稿がめざすのは、環境評価の理論的枠組みやまちづくりのための新しい事業手法を提示することではない。人文地理学を専門とし、スペインを中心とする地中海ヨーロッパで調査研究を積んできた筆者が提起したいと考えるのは、都市の水辺空間が内包する意味や価値を個々の場所を取り巻く固有の生態社会環境に即して理解することの重要性である。有態に言えば、個々の都市がおかれた地形や気候などの自然条件によって、また時間とともに蓄積された生活・産業文化のあり方によって、水辺空間は異なったポテンシャルをもち、それをいかすための方法も違って然るべきということである。

そうした問題意識から本稿が考察の対象とするのは、名古屋市南西部に位置する中川運河である。筆者は、スペインの港湾都市に関する研究との関係で、自らが住む名古屋の水面にも関心をもっている。愛知県立大学のゼミでは、2008年度後期の巡検（野外調査実習）を堀川で行ったのにつづき、2009年度前期には、「中川運河の魅力を発見する」というテーマを掲げて学生とともに出かけた。あれこれ調べたり市民グループと接触するうちに、2010年に入って、名古屋都市センターから「中川運河素敵未来フォーラム」への参加招請をいただいた。そこで、中川運河について漠然と考えてきたことをこの機会にまとめておこうと思い立ったのが、本稿を執筆したきっかけである。

以下の考察は、中川運河の生態社会環境としての成り立ちを把握することから始める。それをふまえた水辺空間再生に関する議論では、まず、運河のポテンシャルをいかなる空間スケールでとらえるかに焦点を当てる。つづいて、水辺空間再生の代表的な処方箋のなかから、自然環境の回復と文化・観光空間の創出を取り上げ、スペインの都市を事例として検討する。そして最後に、外国の事例から何を学ぶべきかにふれつつ、中川運河再生に向けてありうべき方向性を提起してみたい。

### 2. 中川運河の生態社会環境としての成り立ち

#### 低地に掘られた水路

名古屋には川があまりないといわれる。中川運河について筆者が最初に注目するのは、水面が少ないという認識の背景をなす地形・水文的条件である（図1）。日本の代表的な水系のひとつ、木曾

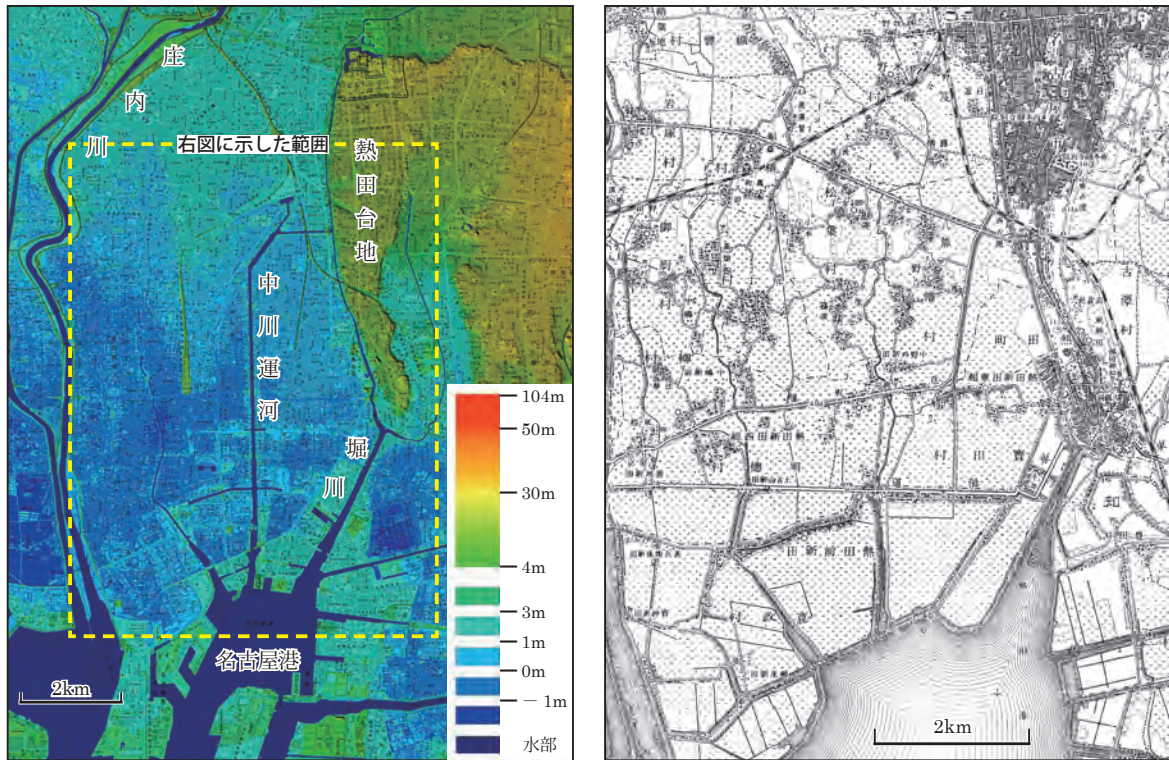


図1 中川運河を取り巻く環境

[資料] (左)国土地理院2.5万分の1デジタル標高地形図(2006年)により作成。(右)大日本帝国陸地測量部5万分の1地形図「熱田町」(明治24年測図, 明治33年発行)より抜粋(一部加筆)。

三川の堆積作用によって形成された濃尾平野の一角を占め、市域の北から西を庄内川が流れる名古屋は、元来、水資源の確保という意味では恵まれた条件にある。名古屋城を戴く近世の町の中心は、自然の川がほとんどない熱田台地(名古屋台地)の上に形成された(図1左)。しかし、この比高10mほどの台地では、豊富な地下水脈に向けて井戸を穿つことで良質の水が得られたから、江戸の玉川上水のような大規模な導水が名古屋の台地上で行われることはなかった。台地のまさに縁に位置する名古屋城の堀も、1663年(寛文3)年に御用水が開削され、庄内川からの導水が始まるまでは、もっぱら地下水を水源としていたほどである。

熱田台地の西側をみると、状況は一変する。現在よりも海面が数メートル高かった縄文海進の時代はいうにおよばず、近世初期にあっても、今でいう中川区南部から港区にかけての地域はまだ海だった。広大な熱田新田の開発は、尾張藩初代藩主だった徳川義直が命じた事業で、1649(慶安2)年に完成している。その後も干拓による新田開発は続けられ、明治時代半ばの地形図では、現在の港中川線が走る中川橋付近に海岸線がある(図1右)。近代以降の港湾地区開発は埋め立てによって行われたので、現在の海岸線を取り巻く帯状のエリアは干拓地よりも数メートル標高が高い(図1左)。名古屋でもっとも想像力に富む水路建設事業が行われたのは、熱田台地の西に位置するこれらの広範な低地においてである。

近世の水路建設としては、1610(慶長15)年の名古屋築城時に開削された堀川がとりわけ有名である。名古屋の物流を支え、都市排水を受け入れた堀川については、その歴史文化的な価値が高く評価されている(末吉, 2000)が、本稿では詳述を控える。併せて注目しておきたいのは、堀川に先立ち、元龜・天正年間の1570～1592年に開削された庄内用水である。これは、現在の名古屋

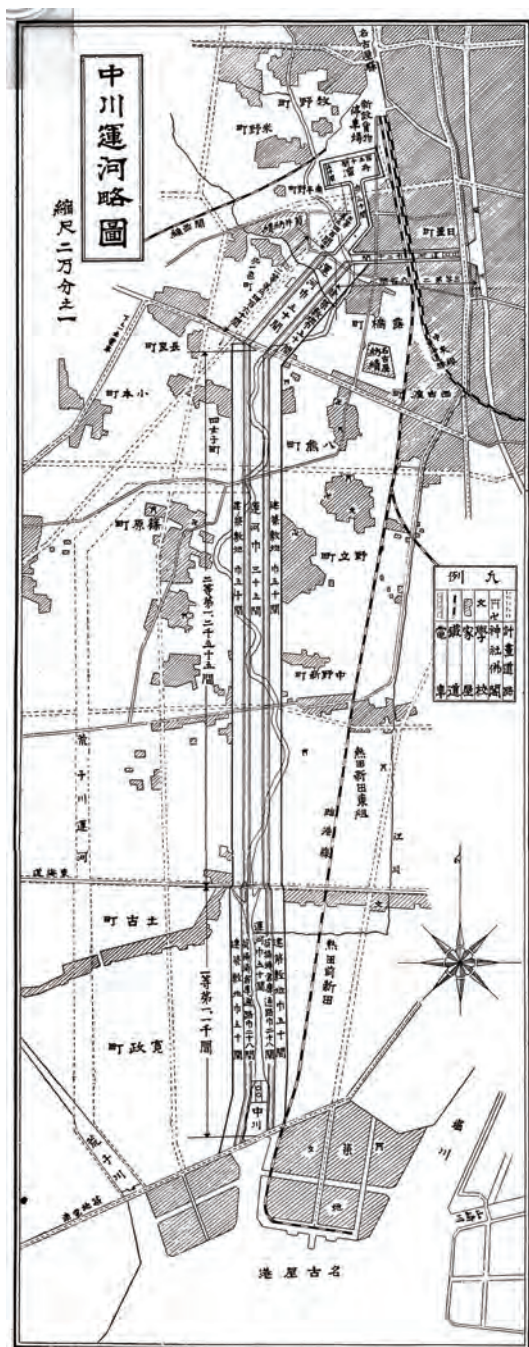


図2 中川運河計画図(その1)

[資料] 中川運河「計畫概要」(名古屋市公文書館所蔵)より抜粋。

都心部から庄内川までの間に広がる田に灌漑用水を供給することを目的とした。庄内川から取水された用水は、途中で西井筋(稲葉地川)、中井筋、東井筋(江川)などに枝分かれし、途中の田を潤しながら南へ流れていた。江川はすでに姿を消しているが、名古屋西部のほぼ全域にわたる利水事業にはスケールの大きさを感じる。

近世の名古屋にあって、西部の低地が農地を拡大し、藩財政の根幹たる米を増産するための場所だったとすれば、近現代には、名古屋港の建設・拡張と結びついた工業発展の舞台になった。そうした変化がもっとも顕著に進んだのが、現在の中川区から港区にかけての市南西部であり、海寄りのおよそ半分は近世以来の干拓が生み出した土地だった。

産業開発の重要な道具立てとなったのは再び水路であり、なかでも主役を担ったのが中川運河である。1921(大正10)年、名古屋市は周辺16町村を編入してのちの中川運河周辺を市域に取り込み、つづく1924(大正13)年、都市計画事業として道路計画とともに運河網計画を決定した。2年後、国鉄名古屋駅の南に設置された笹島貨物駅と名古屋港を結ぶ中川運河の開削工事が始まった(図2)。中川口から小栗橋(後出の図7も参照のこと)までの幹線の延長は6390m、これに笹島の堀止へ伸びる北支線と松重閘門を介して堀川と繋がる東支線の合わせて1820mが加わる大規模事業だった。幹線と北支線が完成したのが1930(昭和5)年、東支線の供用開始は2年遅れの1932(昭和7)年のことである。

中川運河が建設された頃から、熱田台地と海の間広がる広大なエリアは、工業生産やそれと結びついた物流・サービスの空間へと変貌を遂げる。これは、幕府のお膝元で町人文化が栄えた歴史をもつ江戸・東京の水辺空間とは対照的に、名古屋が、近世には米の生産、そして近現代には工業生産の場として海に向けて領域を拡大したためである。結果的に、都心の位置として各都市の中心駅に注目すれば、東京駅から隅田川河口口までがわずかに2.5kmほどなのに対して、名古屋駅から名古屋港までは直線距離にして約9kmも離れている。工業系の土地利用によって大きく隔てられた都心と港。そうした立地条件は、良くも悪くも、中川運河から名古屋港にいたる市街地に対する市民の空間認識を強く規定しつづけているのではないか。

立地条件と併せて留意しなければならないのは、都市を取り巻く水循環の中で各水路が占める位

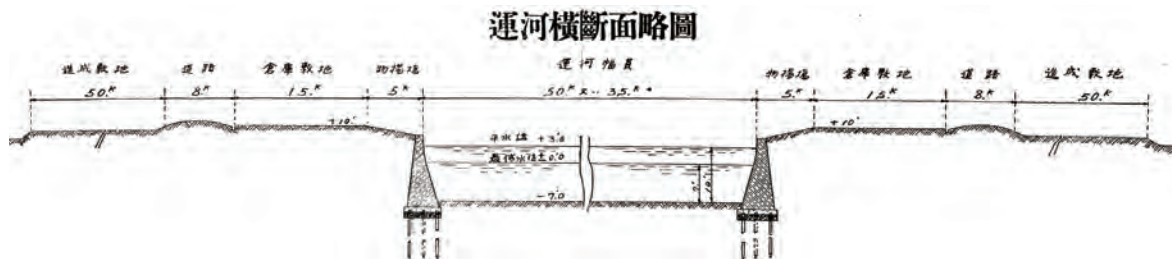


図3 中川運河計画図(その2)

[資料] 中川運河「計画概要」(名古屋市公文書館所蔵)より抜粋。

置である。中川運河は、庄内用水のような利水目的の水路ではなく、近世における堀川と同様、新しい時代の物流を支えることを意図してつくられた。自然の河川やそれを利用する用水が上水を構成するのに対して、これといった水源をもたず、海と繋がる港湾都市の運河は、ほとんど宿命的に下水受入れの役目を負うことになる。もっとも堀川は、成り立ちとしては運河であるが、御用水の建設によって上水としての意味が部分的に付加された歴史をもつ。このことが手伝って、堀川に対する疑似河川としての認識が生まれた。中川運河が堀川と大きく異なるのは、象徴的なレベルにおいてさえ、上水とはおよそ無縁の存在であるということである。

### 中川運河を生んだ設計思想

中川運河の紹介でよく引き合いに出されるのは、東洋一大運河が開通したことを伝える当時の新聞である。いくぶんの誇張を含むと思われるこの報道の当否は措くとして、筆者が注目するのは都市計画事業としての中川運河の秀逸さである。これには、以下に述べるような複合的な面がある。

第一に、単純な事実として、幹線部で 63.6 ~ 90.9m、支線部で 36.3m という余裕のある幅員設定を行った点があげられる(図3)。建設当時は、増大する物流の円滑化を意図した設計だったがいがいないが、周辺の市街化が進んだ現在では、はからずも都市内に広々とした水面からなるオープンスペースを残す結果になっている(写真1参照。中川運河の写真は、すべて筆者が2009年5月~2010年1月に撮影したもので、論文の中ほど2頁にまとめてある)。

第二に、名古屋港からの入り口に中川口閘門、堀川との間に松重閘門を設けて閘門式の運河とすることにより、一定の水位を保つよう工夫した点を指摘しなければならない。通常、運河における水位の一定化は、貨物の積み降ろしの利便性を考慮して行われる。しかし、干拓地に建設された中川運河の場合には、高い堤防を築かずに海水を導入するには、水位の調節が不可欠の条件だった。実際、中川運河の維持水位は、名古屋港の平均潮位に対して1.0~1.2m低い位置にあり、運河の護岸は、維持水位に対して0.6~0.8m程度の高さしかない<sup>1)</sup>(写真2)。また、わずかながら勾配のある堀川に対しては、名古屋港に比べても大きな水位の差があるはずである。要するに中川運河は、名古屋のゼロメートル地帯に穿たれた細長い溝のごとき構造物なのである。これはけっしてネガティブな意味でいっているのではない。中川運河の基本設計は、近世の干拓が生み出した水田地帯を工業地域に転換するという時代の要請に応えるうえで、大きな威力を発揮した。そして、今日われわれが中川運河を眺めるときに感じる水面の近さも、元をただせば、陸上の活動空間にきわめて近い位置に水面を設定するという計画段階の工夫によるものである。

名古屋の南西部に工業地域をつくるという事業の目的は、中川運河に単発の土木事業を超えた都市計画事業としての性格を付与した。これが筆者が注目する第三の点である。名古屋市が運河網の計画を立てる前の1919(大正8)年に制定された都市計画法は、建築敷地造成土地区画整理という

名のもとで、基盤整備にともなう地帯収用を認める仕組みを導入した(写真3)。中川運河は、戦前にこの制度を利用した唯一の事例として知られる。中川運河計画では、運河の両岸に物揚場、倉庫敷地、道路、建築敷地(造成敷地)を設定し、それぞれの幅を9m, 27m, 15m, 91mとした(図2, 図3)。運河そのものを含めて最大幅375mもの用地を運河を基軸とする工業用地として統合的に整備するという、野心的な計画だったのである。

そして第四として、前述の点と密接に関連する土地利用に注目しておきたい。物揚場と倉庫敷地を合わせた沿岸用地は名古屋市の財産とされ、愛知県と名古屋市が組織する名古屋港管理組合の管理下におかれた。名古屋港管理組合は、沿岸用地を組合が管理する臨港地区の一部として港湾関係企業へ貸付し、その賃貸料を組合の収入とした<sup>2)</sup>(写真4)。また、都市計画道路の外側に位置する建築敷地は造成のうえ売却し、建築費を補填するよう計画した(田村, 2009, 26)。こうした資金計画を巧みに組み込んだ土地利用計画によって、中川運河を取り巻く空間は、名古屋の工業発展を支える物流の基軸として大きな存在感を示したのである。妻入りで建てられた倉庫が運河沿いに軒を連ねる空間は、今の学生にとっては歴史教科書の一コマというべき昭和の時代を映し出す景観になっているが、背後に一貫したコンセプトの都市計画があったことを忘れてはならない(写真5)。

### 3. 中川運河をとらえる空間スケール

#### アンケート結果から

中川運河の地理的な成り立ちをおさえたところで、再生の可能性へと議論を進めよう。すでに行われている提案から筆者が感じるのは、人によって中川運河を非常に異なった空間スケールで表象しているという事実である。個々人が日常生活のなかで直接目にする部分に運河を切り分けるのと、運河全体を何らかのまとまりをもつ空間とみるのでは、その先に現れる将来像は自ずから違ってくる。中川運河がもつポテンシャルをいかなる空間スケールでとらえるかは、将来に向けての行動に参加すべき主体の範囲や行動の方向性を大きく規定するからである。そこで、まずこの問題について、具体例に即して考えてみたい。

検討の素材として使わせていただくのは、名古屋商工会議所・地域開発委員会、名古屋港研究会の提言書(名古屋港研究会, 2009)に掲載されているアンケート結果である。誤解なきよう記すが、これを利用させてもらったもっばらの理由は、研究会に参加したメンバーの提案やコメントをそのまま収録した貴重な資料であり、筆者自身が他のデータを持ち合わせていないことにある。アンケート結果中の提案にかかわる部分から、筆者の視点で24の意見を抜き出してみた(表)。

①②は、運河沿いにスポット的に人が楽しめる場所を作るというアイデアであり、運河を小さな水辺空間の集合体としてとらえるイメージであろうか。③もそれに近いが、④になると運河全体の連続性が意識されている。⑤⑥は、漕艇という運河ならではの利用価値に注目して、それを面的に広げることを提案している。

⑦~⑩は、運河を利用した水上交通に関する提案である。それらはいずれも、運河の広い範囲にわたるアクションを想定しているが、訴えかける対象という意味では、ニュアンスをかなり異にしている。⑦が市民の日常の足となることをイメージしているのと思われるのに対して、⑧はエリア外から訪問者を呼び込むことをねらっている。⑨になると、名古屋という都市全体にとっての運河の役割が意識されている。⑩は、水上交通を日常の空間ではなく外向けの開発と関係づけるべきとの問題提起であろうか。

都会の喧騒に対する水辺の癒しの役割に注目する提案としては⑪⑫があり、とくに都心との関連

表 中川運河再生提案が表象する空間スケール

①	釣りができる場所を設ける。
②	今まで人が歩いていなかったところに急にレストランや店が並ぶとは思えない。基本的にはこれまでのままで、ところどころにオアシス（車でアクセスか）があるようなイメージが望ましい。
③	中川口緑地のような緑地整備をもっと積極的に進める。
④	堀止から名古屋港まで車や信号を気にせずにジョギングできるとおもしろい。
⑤	水道管をどかして正式なボートのレースができるようにするとよい。
⑥	漕艇の水面を現状より北側（都心側）に拡張する。
⑦	市民が利用できる水上交通を整備する。
⑧	観光に軸を置きつつ、観光客の移動手段として活用することが必要。
⑨	名古屋港への水上の玄関口として、水上バスの発着場を設けて名古屋港ガーデンふ頭と結ぶ。
⑩	水上バス等の交通機関の整備は拠点開発を繋ぐ意味がありアクセス面でも重要だと思うが、日常の交通機関にはなり得ない。
⑪	都心に近い貴重な親水空間というロケーションをうまく活用すること。そうすれば都心のオアシスになる。
⑫	堀止は、ささしまライブ 24 地区に隣接し名古屋駅にも近いので、水上レストランを設置して人の流れを呼び込むとともに、ボートや水上サイクルで遊べる親水空間として活用する。
⑬	川辺にアウトレットモールを配置し、若者のファッションの名所にする。
⑭	まずは水質改善してから、緑地や水辺の整備をすべき。
⑮	水は海水であるが流れがないためによどんでおり、透明度もなく汚い印象を受けるため、松重閘門から堀川の水を導入し、中川口閘門のポンプで排水しながら「流れ」を作り出すこと。
⑯	堀川を利用した大循環による水質改善など、管理主体や法規の壁を越えて推進する必要がある。
⑰	河幅の広さによる火災時の延焼防止機能は今後とも活かされるべき。
⑱	東海豪雨の反省をもとに、行政が構築している防災対策の一環として位置づける必要がある。
⑲	防火用水としての利用や大気のコールド効果としては非常に有効。
⑳	河川の少ない町なので、運河を上手く活用し暑さ防止などに役立てる。
㉑	松重閘門だけでなく、運河全体から歴史の面影が所々に読み取れるような周辺環境整備が望まれる。
㉒	隣接する工場、倉庫など長期的観点から整理を図りつつ都市計画全体構想との連関を検討する必要がある。
㉓	水運利用がほとんどなくなった昨今においては、沿岸の倉庫についてもその場所にある必要性も薄れてきていると思量する。
㉔	緑に囲まれた水辺を散策したり、安全にジョギングしたりできるよう、運河に沿って遊歩道を設置するだけでなく、殺風景な工場や倉庫群を目立たなくする樹木や花・緑を遊歩道との間に配置すること。

[資料] 名古屋商工会議所・地域開発委員会名古屋港研究会（2009）：「これからの中川運河のあり方——『泥の河』から『風と水と緑の都市環境軸』への再生をめざして（提言書）」中の「参考資料 1 アンケート結果」（39～47頁）より抜粋。

づけの必要性を強調している。⑬は集客のための手立てを提起しているが、水辺空間との関連づけの意味は明示されていない。⑭は水辺の価値との関係で水質に注目している。さらに⑮⑯では、堀川も含めた行動の必要性が説かれている。

⑰～⑳は、防災や熱循環に果たす運河の役割に注目するものである。⑰は運河に隣接する地域の防災に対する効果を指摘し、⑱は防災対策全体への関連づけを求めている。⑲⑳は、運河のもつ冷却効果を周辺エリアに波及させるイメージであろうか。

運河全体に関する統合的な整備構想を提起する意見は決して多くはない。㉑が運河の歴史的な価値に注目するのに対し、㉒は既存の土地利用をふまえた都市計画全体への位置づけを求めている。これとの関連で、㉓㉔が運河沿いの建造環境の中心をなす倉庫をネガティブな対象として表象していることにも注目しておきたい。



写真1 広々とした水面

中川運河がもつ魅力のひとつは、ゆったりと広がりのある水面である。静かに佇むこの水面を、自然の河川とは異なる視点からポジティブにとらえられないだろうか。



写真2 閘門で調節された水位

岸辺に立つ人の目線にきわめて近い水面。閘門式の運河ならではのもうひとつの魅力である。この岸辺に気楽に近づけるような運河空間の再デザインが求められる。



写真3 都市計画道路を挟んでたつ倉庫

中川運河は、運河沿いに走る都市計画道路を含む周辺用地と一体で開発された。道路を挟んで両側の敷地を利用している企業もみられる。

普通財産承認 行政財産使用許可	
場所	中川運河南幹線A地区第6号地
面積	普通財産 1,199.57 平方メートル
	行政財産 68.58 平方メートル
期間	普通財産 平成 年 月 日から20年間
	行政財産 平成 年4月1日から平成 年3月31日まで
承認及び許可	普通財産
年月日及び番号	行政財産 平成 年 月 日 指令第 号
使用者	倉庫株式会社 代表取締役

写真4 運河沿いの土地に関する使用許可

名古屋港管理組合による沿岸用地の貸付を示すプレート。最近では、内容が更新されていないか、期間が空白になっている例を多く目にする。



写真5 倉庫群と物揚場

水際に建ち並ぶ倉庫群が醸し出す独特のテクノスケープ。妻入りの建物が多いことが、景観に統一感を与えている。物揚場やクレーンも産業・土木遺産の一部である。



写真6 高速道路の下からみる松重閘門

1932（昭和7）年に完成し、1976（昭和51）年まで使われた松重閘門。高速道路越しでわかりにくい、堀川との水位の違いから、東側の塔の方が高い位置にある。



写真7 中川口ポンプ場

中川口には、閘門とともに運河の主力ポンプ場がある。このポンプのおかげで、東海豪雨のさいにも、中川運河からの越水はかろうじて食い止められた。



写真8 広い都市計画道路を走るバス

中川運河を挟む幅員15mの都市計画道路を走る車は決して多くない。この広々とした道路を、歩行者・自転車中心に再デザインすることは十分可能である。



写真9 八熊橋の狭い歩道を渡る高齢者

運河が開削された頃の橋には、幅員が十分でなく、歩道の狭いものが多い。自転車と乳母車がすれ違う様子などをみると、少々ひやっとすることもある。



写真10 中川口緑地からみる運河

中川運河に開かれた貴重なオープンスペース。ふだんは利用者が多いとはいいがたいが、前にボートが繰り出すと、運河の雰囲気は一気に盛り上がる。



写真11 堀止は再び名古屋の玄関口になれるか

都心のすぐ近くにある外海との接点は貴重な存在である。堀止の再開発にあたっては、上を走る高速道路のシルエットを景観要素のひとつとしていかす手もある。



写真12 中川運河の生き証人たる材木商

今や少なくなった運河に向けて仕事場を開いている材木商。中川運河を新しい時代の「木の文化」を育てる場にはできないだろうか。



## 運河全体を貫くコンセプトの必要性

以上にみたように、中川運河再生に関しては、施策の空間的範囲やターゲットの面で、きわめて多様な提案がなされている。これはもちろん、中川運河に限ったことではない。スケールの問題は、場所に対する意味づけをめぐる空間のポリティックスの重要な局面として、都市政策や地域問題をめぐる議論でしばしば顕在化する。日常生活を通じて対象に直接ふれる機会が多い人は、身近な生活環境の改善を求めて、ローカルな視点から問題を表象するのが通例である。反対に、まちづくりや環境デザインなど、現代都市が抱える課題に関心を有する人は、対象からやや離れた位置からスケールを広げた課題を提起するのではないか。

それでは、中川運河再生にふさわしい空間スケールとはどのようなものか。ある意味、これは都市戦略の問題であるから、答えは一つではない。しかし、筆者なりの視点から方向性を示すならば、やはり中川運河全体を貫くコンセプトのもとで、生活にかかわる直接的な利害関心を有する周辺エリアの住民のみならず、より広い地域の価値実現を求める市民にとっても有意義なプランをつくるべきだと考える。その最大の理由は、中川運河の成り立ちが一水路を建設するための土木事業の域を超える、スケールの大きな都市計画事業だったという点に求められる。ゼロメートル地帯への閘門式運河の開削と都市計画道路を挟む用地整備をセットで構想した中川運河計画は、それ自体、未来の世代への継承に値する名古屋の遺産、あるいは日本の近現代史上の遺産ではないだろうか。名古屋南西部は、中川運河という物流の基軸を得て、近現代の工業発展を支える場に様変わりした。産業構造や物流システムが大きく変わった現在、運河とその周辺エリアが担うべき役割も再検討を迫られているが、計画思想のスケールは何らかの意味で将来にいかしたいものである。

もっとも、運河全体を貫くコンセプトを重視するからといって、それは全域に共通する単一の用途を設定することを意味しない。重要なのは、運河空間を小さなパーツに切り分けて計画を立てるのではなく、名古屋の内外に向けて中川運河という場所の魅力を一言で語れるような、まとまりのある構想をもつことである。また、最初に大きなスケールを意識するにしても、他のスケールへの展開を同時に考えておくことは可能であるし、必要でもある。

たとえば緑地や遊歩道の整備は、一見、地区の居住環境に潤いを与えるといった、もっぱらローカルな空間内部での解決策のように見える。しかし、実際には、ローカルなスケールとそれを大きく上回るスケールは、同じ場所の上で効果的に結びつくことがある。次節で取り上げるエブロ川の水辺を先取りして覗いてみよう（写真13）。遊歩道で日光浴をしたり、自転車で走る人々の姿からは、ここが市民の日常的な憩いの場になっていることがわかる。しかし、同じ川沿いの道は、エブロ川の源流から河口まで通じる長さ1200kmもの自然道の一部でもある。遊歩道沿いの案内看板は、市内にある「水の都市公園」、サラゴサ東方にある自然保護区ラ・アルフランカとともに、ここが42区間におよぶ自然道の26番目にあたることを示している。グローバル化が進む現代にあっては、個々の場所を広い地域と関連づけ、全体のコンテキストのなかで部分のもつ意味を明らかにするという、場所に対する豊かな想像力がかつてなく求められているのである。

## 4. 水辺空間再生の検証(1)——自然環境の回復

次に検討すべきは、中川運河という場所で追求すべき一貫性のあるコンセプトとは何なのかということである。この問題にアプローチするために、水辺空間再生を目的とする既存の処方箋のなかから、自然環境の回復と文化・観光空間の創出の2つを取り上げ、筆者のフィールドであるスペインのサラゴサとビルバオをそれぞれに関する検討材料としたい。そのうえで、すでに議論した中



写真 13 サラゴサ、エブロ川沿いの遊歩道

2008年サラゴサ国際博付帯事業で整備されたエブロ川沿いの遊歩道。市民の日常の憩いの場であるだけでなく（左）、エブロ川沿いの源流から河口まで1200kmもの距離を走る自然道「Ebro GR 99」の一部をもなす（右）。案内看板には、国際博と同時整備された市内の「水の都市公園」（下の看板）、サラゴサ東方にある自然保護区ラ・アルフカンカ（上の看板）とともに、ここが42区間におよぶEbro GR 99の26番目の区間であることが示されている。[2008年9月筆者撮影]

川運河の地理的な成り立ちに照らしながら、各々の処方箋の有効性について検討を加える。

サラゴサは、2008年に「水と持続可能な開発」をテーマとする国際博（新国際博覧会条約にもとづく認定博）が開催されたスペイン北東部の都市である。サラゴサを貫流するエブロ川は、カンタブリア山脈やピレネー山脈に水源をもつスペインでもっとも流量が多い河川であるが、サラゴサそのものは、アラゴン自治州中部の乾燥したステップ気候のもとにある。砂漠のごとき風景のなかを流れるエブロ川の恵みによって発展したサラゴサで「水の博覧会」を開催したことは、貴重な資源たる水とサラゴサという町への人々の関心を高めるために仕込まれた巧みなセッティングだった。

水辺空間再生をめざすサラゴサの試みもまた、国際博の開催と密接に関連し合っている。市が以前から温めていた都市計画構想の延長線上で、博覧会という絶好の機会をいかして水辺を中心対象とする付帯事業（Plan de Acompañamiento）が実施されたからである。詳細については筆者の前論文（竹中，2009）を参照いただくとして、ここでは特徴だけを要約しておく。

まず、会場の場所としては、エブロ川ラニリヤス蛇行部の低湿地が選ばれ、浸水の危険がある水際の部分と土砂が厚く堆積した部分を使い分けることで、自然環境の改変を最小限に抑えた会場整備が行われた（写真14）。ラニリヤス蛇行部は、都心からわずか2～3kmの近距離にあるが、大規模な増水のたびに部分冠水するため、市街化には本来適さない。柔軟な土地利用・施設設計が可能な博覧会場を蛇行部に置き、水辺をテーマとする「水の都市公園」をその隣に整備したことは、エブロ川が支配する自然環境に逆らわず、それを有効利用するアイデアとして評価に値する。

サラゴサ国際博付帯事業（図4）では、エブロ川をはじめ、サラゴサを流れる河川と運河における水辺空間再生が進められ、多数の遊歩道や河岸公園の整備とともに、エブロ川水面のリクリエーション利用にも重点がおかれた。これらの事業で見逃してはならないのは、氾濫を繰り返すエブロ川を避けるように南へ拡大してきた歴史をもつサラゴサにあって、都市の重心を再びエブロ川の方へ引き戻し、エブロ川をサラゴサの新たな背骨に変えようと試みている点である。水辺空間の価値を呼び覚ますことで市民の視線を川に向けさせ、都市の内部に水辺を媒介とする新たな関係性を紡ぎ出そうというわけである。

サラゴサ国際博にかかわる事業全体を注意深く観察すると、エブロ川を基軸とする都市空間の再構築にとって、博覧会場の整備とその跡地利用が鍵になっていることがわかる。マドリードからサ



写真 14 2008 年サラゴサ「水の博覧会」

「水と持続可能な開発」をテーマとする 2008 年サラゴサ国際博は、この都市に内包された広範な水辺環境の再生戦略と密接にかかわっていた。エブロ川ラニリヤス蛇行部の低湿地に建設された博覧会場では、浸水の危険のある水際からパビリオン屋上のテラスにいたるまで、高さの異なる 4 つの基準面が設定された（左）。博覧会場からは、堤防がほとんどなく、河畔林が生い茂るエブロ川の景観を眺めることができる（右）。[2008 年 9 月筆者撮影]

ラゴサを經由してバルセロナへ通じる高速鉄道（AVE）の新駅は、博覧会場の南わずか 1km の場所に位置し、博覧会場を取り巻く河畔エリアに市民や企業の関心を集めるために一役買っている。博覧会のブリッジパビリオンは、エブロ川兩岸を結ぶ橋を兼ねるユニークな設計であり、博覧会に合わせて建設されたその他の橋とともに、川を挟んだ人々の往来を活発化させるであろう。

以上のように、サラゴサの試みは、国際博というチャンスをいかした水辺空間再生の事例として、多くのすぐれた点を有する。しかしそれは、次に論じるビルバオの場合と同様、サラゴサという固有の地理的な設定のなかで威力を発揮したひとつのモデルであり、個別事業の内容や手法のみを表面的に移植しようとするれば、必ずや失敗するであろう。筆者が注目するサラゴサモデルを支える条件について、中川運河を中心とする名古屋との違いを意識しながらいくつかあげておこう。

まず第一に、サラゴサの水辺空間再生について、冒頭には自然環境の回復と掲げたが、実際には回復というよりも再発見に近い。エブロ川では、サラゴサの市街地においてすら、堤防がほとんどなく河畔林が茂る自然環境が十分に残されていた。公園整備や生物保護を行ったのは事実であるが、事業の核心は、サラゴサが内包する豊かな水辺環境に対する市民の目を開かせることにあった。

第二に、日本よりもはるかに水資源が稀少なスペインにあって、サラゴサは、乾燥地を流れる水量豊かな川の河畔という独特の立地条件ゆえに、いわば、人間による水の恵みの享受を象徴する存在となっている。また、アラゴン自治州がスペイン全国水利計画をめぐる地域間対立の震源地のひとつであることも手伝って、水資源や水環境に対しては、ふだんから多くの市民が関心をもっている。このため、水辺をキーワードとして都市空間の再構築をはかる試みは、サラゴサでは市民の感性に強く訴える力をもっていると考えられる。

第三に、人口 68 万人（2008 年）のサラゴサは、博覧会を梃子に都市空間の刷新を進めるには、ほどよい規模だった。サラゴサ国際博に先立つ 2005 年日本国際博覧会（愛・地球博）は、博覧会としてはテーマ博であるサラゴサ博よりもはるかに大型であるが、市民の環境意識向上に与えた効果はともかくとして、名古屋大都市圏に対する地域的インパクトという意味では限定的だったのではないか。また、水辺空間再生というサラゴサの中核事業との関係では、サラゴサ国際博の共通テーマがまさに「水」だったことを改めて想起したい。

もちろん、参考にすべき点も少なくない。エブロ河畔の生態環境を尊重した博覧会場づくりがそ



図4 2008年サラゴサ国際博付帯事業の概要

サラゴサ国際博付帯事業は、都市の水辺空間再生を進めると同時に、南へシフトしつつける都市の重心をエプロ川の方へと引き戻し、エプロ川をサラゴサの新しい基軸とすることを意図している。左上の拡大図に示した事業の内容は次のとおり。①～⑥各エリアの河岸整備、⑦エリオス・スポーツ余暇施設、⑧水上スポーツクラブ、⑨3000年紀橋、⑩デリシマス駅・博覧会場間の道路整備、⑪パブロ・セラノ美術館、⑫新美術学校、⑬サラゴサ大学講堂改修、⑭「ゴヤ空間」、⑮フレタ劇場、⑯デリシマス駅バスターミナル、⑰近郊鉄道線、⑱路面電車。

[資料] Sociedad Estatal Expoagua Zaragoza 2008 (2008), サラゴサ国際博 Web サイト (<http://www.expozaragoza2008.es>) にもとづいて作成。

のひとつであり、水辺で展開される他種の事業にも応用可能かもしれない。浸水のリスクを考慮し、カーンが浮かぶ水路網、植物園、河川ビーチなどを組み合わせた「水の都市公園」が博覧会場横に造営されたことも、興味深いアイデアである。都市の重心が南郊方向へ移動しつつけることに危機感をもち、エプロ河岸の事業を都市のバランス取りなおしと関連づけた点も、水辺空間再生を都市計画の全体的な枠組みのなかに位置づける試みとしてすぐれている。ただし、河川を基軸にそこまでの変革が可能かどうかは、都市の規模や都市のなかで川がもつ重要性によるし、サラゴサの場合も、将来が楽観できるわけではない。

## 5. 水辺空間再生の検証(2)——文化・観光空間の創出

スペイン北部バスク自治州のビルバオは、文化をキーワードに都市再生を進めた事例として国際的に知られ、日本でも、建築・都市計画の分野を中心に報告レポートが多数出されている。ビルバオでもっとも議論をよんだのは、ニューヨークに本拠をおくソロモン・グッゲンハイム財団の美術館を誘致したことであり、その後の評価でも、1997年に開館したグッゲンハイム美術館のイメージが独り歩きしている感がある。たしかに、製鉄業が衰退した後のビルバオに、フランク・ゲーリーの設計による炎が舞い上がるようなフォルムの美術館が忽然と姿を現したときには、だれもが強烈



図5 グッゲンハイムだけではないビルバオの都市再生

2010 上海万博に向けたビルバオ市の広報資料。ビルバオの都市再生は、グッゲンハイム美術館に限られない、はるかに内容豊かなものであることを力説している。図に示したのは、グッゲンハイム美術館が建設されたアバンドイバラ地区の変貌（上）、ネルビオン川に架かる新旧の橋が結ぶ兩岸の都市空間（下）を紹介した部分。

[資料] ビルバオ市広報資料「Bilbao Guggenheim ++」から抜粋（一部加筆）。

るビスカヤ県は、バスク自治州と共同でビルバオ大都市圏再活性化戦略計画（Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano）を策定し、その後の施策を方向づけた。

水辺空間再生は、工場廃液のコントロールと汚泥の回収によるネルビオン川の水質浄化から始まった。行政境界とは無関係に流れる水の問題に取り組んだことが、多数の自治体に細分化した河口部において、積極的な行政体間協力の流れをつくり出すことに貢献した（岡部，2003，21-22）。コンクリートや石材の護岸で固められた河岸を市民の手に取り戻すための施策は、水質の大幅な改善があって初めて現実味をもった。ネルビオン川に沿って散歩道が整備され、川面に張り出す形のデッキも多数設置されるなど、居住者と訪問者の両方を意識した水辺の化粧直しが進められた。

しかし、ビルバオの水辺空間再生をピンポイント的な施策の寄せ集めにとらえてはならない。グッゲンハイム美術館をはじめとする文化・観光施設の建設や散歩道・緑地の大規模な整備が可能になったのは、港湾施設や操車場などに使われていた広大な公有地が供出されたおかげである。そして、そのための鍵となったのが、商業港の機能をビルバオ市内から新しく整備された河口の拡張港湾地区に移すという決断だった（図6）。

港湾施設を河口にシフトさせることには、もうひとつの重要なねらいがあった。不足していたネルビオン川の橋の増設である。ネルビオン川河口地域では、製鉄所などの産業施設が左岸に著しく偏って立地した。このため、産業労働者が工場の立ち並ぶ環境劣悪な左岸、産業・金融ブルジョアジーなどの富裕層が緑のある右岸に住むというように、川を挟んだ社会的な分断が顕著であった。港湾

な印象を受けた。しかし、この都市の再生はグッゲンハイムだけでは語れないし、グッゲンハイムそのものがある旧操車場跡地、アバンドイバラ地区の再生（図5上）も、広範な都市再生事業のなかで実現したものである。特徴を要約しておこう。

ビルバオの都市再生のプロセスを理解するには、ビルバオ市のみならず、ネルビオン川河口の兩岸に展開する都市圏を視野に入れなければならない（図6）。ビルバオの人口は35万人、大都市圏<sup>3)</sup>を構成する35の基礎自治体（ムニシピオ）全体では91万人である（いずれも2009年）。重厚長大産業の衰退による構造不況は、1970年代以降にこの地域が直面した共通の問題であり、閉鎖された工場が残した劣悪な生活環境を克服することが、都市再生に向けての原点となった。さらに、1983年の大洪水による甚大な被害が危機感をますます嵩じさせた。1989年、ビルバオを県都とする

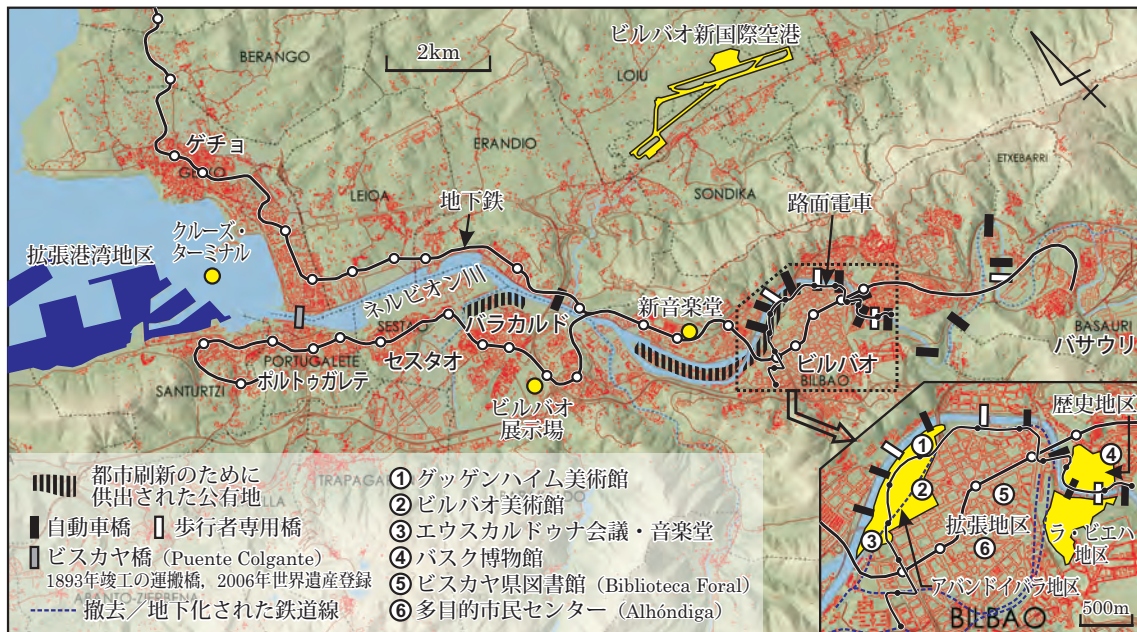


図6 1990年代以降のビルバオにおける都市再生事業

1990年代以降におけるビルバオの都市再生は、35の基礎自治体を包括するビルバオ大都市圏を基本的な枠組みとしている。エウスカルドゥナ造船所がたっていたアバンドイバラ地区が文化地区として生まれ変わったという事実は、国指定管理港湾であるビルバオ港の機能を河口方面へ押し出し、都心付近の沿岸用地を開放したことを抜きに理解することはできない。

[資料] ビルバオ大都市圏地域計画 (2006年) 計画地図およびビルバオ市資料にもとづいて作成。

施設がビルバオの街中から消えたことで、大型船舶の航行のために高い橋脚を築く必要がなくなり、歩行者専用橋を含む多くの橋の新設が可能となったのである (図5下)。また、河川と並行する地下鉄の建設、ビルバオ市内の路面電車敷設、新国際空港の建設のように、遅れていた交通基盤の整備に多大な投資が行われていることにも注目したい。

ビルバオの事例からわれわれは何を学ぶべきであろうか。産業・港湾都市が内包する水面が問題になっている点など、サラゴサに比べると中川運河との共通点が多いように見える。しかしここでも、ビルバオ固有の条件に注目しながら、事業手法が単純にコピーできないことを指摘したい。

第一に、ビルバオは、スペインで重厚長大型の構造不況産業がもっとも集積していた地域のひとつにあたり、1970年代以降、とりわけ深刻な地域経済の地盤沈下を経験した。このため、ビルバオの都市再生は、何よりも長期不況がもたらした閉塞感から抜け出すことをめざしていたのであり、水辺空間再生そのものが最初から目的化されていたのではない。ビルバオモデルの有効性に対する判断は、新しい都市イメージの創出や新産業のための環境整備といった包括的な目標に照らして下されるべきであり、水辺空間の変化のみを切り取って議論すると、都市再生を牽引するマシンたるモデルの特質を見失うことになりかねない。

第二に、グッゲンハイムのみでビルバオの都市再生を語れない一方で、ビルバオへの世界的な注目が、かなりの程度グッゲンハイムによっているのも事実である。旧弊化が著しい都市産業空間にグッゲンハイムというグローバリズムの象徴を導入し、それをチタニウムの外装でできた斬新な入れ物で演出するという、アンバランスとさえいえる意外性に満ちた仕掛けが世界の注目を集めたのである。そうした独特のセッティングゆえに、観光・文化空間の創出による都市再生の見本としては、ビルバオは評価が難しい対象である。そもそもグッゲンハイム誘致作戦は、一連の都市再生事

業に直接かわからない、バスク自治州政府内の提案から始まったものである。また、水辺空間に焦点を当てたときにグッゲンハイムの存在が何を意味するのかも、必ずしも明らかではない。

そして第三に、構造不況に悩んできたビルバオ大都市圏において、多方面にわたる都市再生事業が実施された背景には、当然ながら相応の財政面の裏づけが存在する。とくに考慮を要するのは、ビスカヤ県が享受している歴史的特権にもとづく財政自治である。この制度のもとで県は、国からの交付金に頼ることなく、大部分の税目に関する徴税権を行使している。その一方で、アバンドイバラ地区の再生をはじめ、主要な基盤整備事業を担うビルバオ・周辺地域都市再生会社（ビルバオ入江 2000）には、ビルバオ港管理組合を含む中央政府機関が 50% もの出資を行っているのである。

とはいえ、グッゲンハイムを別にしても、ビルバオの事例に注目すべき点があるのは事実である。商業港機能を河口部にシフトさせ、市街地内の水辺空間を開放したことがそのひとつである。大型船が遡航しなくなったネルビオン川に新しい橋を架けたことは、水面を挟んだ兩岸の関係を強化する意味でサラゴサの事例にも通じる。また、近代の産業化を背負ったこの地域の過去を記憶する工夫もなされている。ネルビオン川河口に 19 世紀末に造られた運搬橋（図 5 下の左下写真。図 6 も参照のこと）は、すでに世界遺産に登録されているし、アバンドイバラ地区にできたエウスカルドゥナ会議・音楽堂は、この場所にあった同名の造船所を顕彰し、船を象った造形になっている。

## 6. 中川運河という場所の遺伝子をいかす

### 場所の固有性

事例検証をふまえて、中川運河では何をすればよいのか。外国の事例に学ぶことはひとつの美德にはちがいないし、そこから重要なヒントが得られることもある。しかし究極的には、地域の将来像に関する最適解は、その場所に対する当事者たちの愛着と場所がもつ固有性に対する深い理解からしか得られないものである。そのために筆者が提案するのは、対象となっている場所の地理的な成り立ちに一度戻って考えることである。地理的といっても、自然環境のみに注目するのではない。長年の人間の営みを通じて蓄積されたものも、現代に生きるわれわれにとっては環境の重要な一部である。両者がおりなす生態社会環境に対してしかるべき敬意を払い、すでにあるものを大事にしながらか刷新をはかること、それがローカルな資源にもとづく持続可能な地域・社会を構築することに繋がる。そして、想像力を働かせて、自らの場所がもつ魅力を広く発信することができれば、もはや他には真似のできない唯一無比の場所である。

ここで、再び外国の事例になるが、パリの水辺を眺めてみよう（写真 15）。写真がとらえる 2 つの景観は、パリの街中という人工的な空間にあって、自然の河川と人間の造った運河が非常に異なった性格を示すことを教えてくれる。観光名物となった遊覧船が進むセーヌ川の両側は高い護岸で固められ、街ゆく人々の目から水面まではかなりの高低差がある。実際、川辺が楽しめるようにと、護岸を二段構造にしたり凹面をつくることで散歩道を整備している区間が多くみられる。こうした仕掛けが必要なのは、背後に広大な流域を擁し、豪雨時には浸水の危険が現実となる自然の河川だからである。サン・マルタン運河の方は、ナポレオン 1 世の時代にウルク川から生活用水を引くために開削されたもので、完成後は物資の輸送にも利用された。わずか 4.5km の長さで 25m の高低差があるため、9 つもの閘門が設けられている。そのおかげで、水面は人々の目線とほぼ同じ位置にあり、輸送路としての重要性を失った現在でも、市民の日常的な散策の場となっている。サン・マルタン運河にも観光船はあるが、セーヌ川が外向けのパリの顔をつくり出しているのに対して、サン・マルタン運河はどちらかといえば裏の空間といえるのではないか。



写真 15 パリの水辺が内包する多様性

市街地の一部をなすパリの水辺にも、よく見ると多様な姿がある。都心を貫く深い堀のような様相を呈するセーヌ川は、ふだんはゆったりと流れているが、歴史上、大雨にともなう増水でいくとなく沿岸に被害を及ぼしてきた（左）。対照的に、19世紀初頭に建設されたサン・マルタン運河は、スケールの点でははるかに小さいが、9つの閘門によって街路面近くに設定された水面が、日々の散策にふさわしいアメニティを生み出している（右）。[2009年3月筆者撮影]

もちろん、もっと身近な場所にもよい例はたくさんある。庄内川と新川の河口に行ってみよう。橋の上から両方を見渡すと、葦原の発達度がまったく異なることに気づく（写真16）。右側を流れる庄内川の河川敷を覆う圧倒的な葦原とは対照的に、近世に治水目的で開削された左側の新川では、200年以上を経た現在でも葦原はあまり発達していない。上流からの土砂や栄養分の供給など、両者を分ける要因はさまざまあるだろう。ここで強調したいのは、自然の河川と人工の水面が非常に異なった性質をもつ以上、各々をいかす方法も異なっていて然るべきだということである。

### 遺産としての中川運河

それでは、具体的にはどのようなアイデアがありうるか。筆者なりに方向性を提案してみたい。

まず、運河そのものやそれと関連する構造物の利用について考えてみよう。運河の歴史にかかわる遺産としては、名古屋市有形文化財に指定され、永久保存が決まっている松重閘門（写真6）がもっぱら取り上げられる。しかし、もっと重要なのは、名古屋南西部のゼロメートル地帯の工業発展を支える基軸となるべく、海面下に水位を保つよう工夫された閘門式運河そのものの存在ではないだろうか（図7）。とすれば、運河全体をひとつの遺産にとらえ、動態保存をはかると同時にその価値を未来に語り継ぐことが求められる。

土木の価値を再評価するという視点からは、運河の正面出入り口であり、水面維持の生命線でもある中川口閘門とポンプ場（写真7）は、もっと注目されてよい。放水門ひとつをとっても、コンクリートの表面を切石ブロックで飾るなど、土木遺産としての価値をもつ（伊藤，2000，89）。また、運河と生業をともにしてきた倉庫や物揚場、クレーンなども、昭和半ばの名古屋を伝える貴重な空間をなしている。それらすべてを現状のまま保存するのは現実的でないが、工夫次第でできることは少なくない。たとえば、水面にアプローチしやすくするために、水際に散歩道を設けるとする。そのさいには、水面上のデッキなどをまったく新規に造るのではなく、物揚場のうち現在残っている部分は、運河の歴史を伝えるものとして必要な補強等を施して再利用すべきである。また、デッキを造るにせよ、できるだけ水面に近いのが望ましい。筆者のゼミに参加している学生が提出したレポートのなかに、「中川運河においては川の流れがなく、水位が一定に保たれているため、（かつての京都鴨川にあったのと同様の水面に近い）床几形式のものを設置できる可能性が非常に高い」（加藤由莉香）





写真 16 防潮堤の上からみる庄内川と新川  
 草原の発達度の違いに注目したい。[2010年1月筆者撮影]

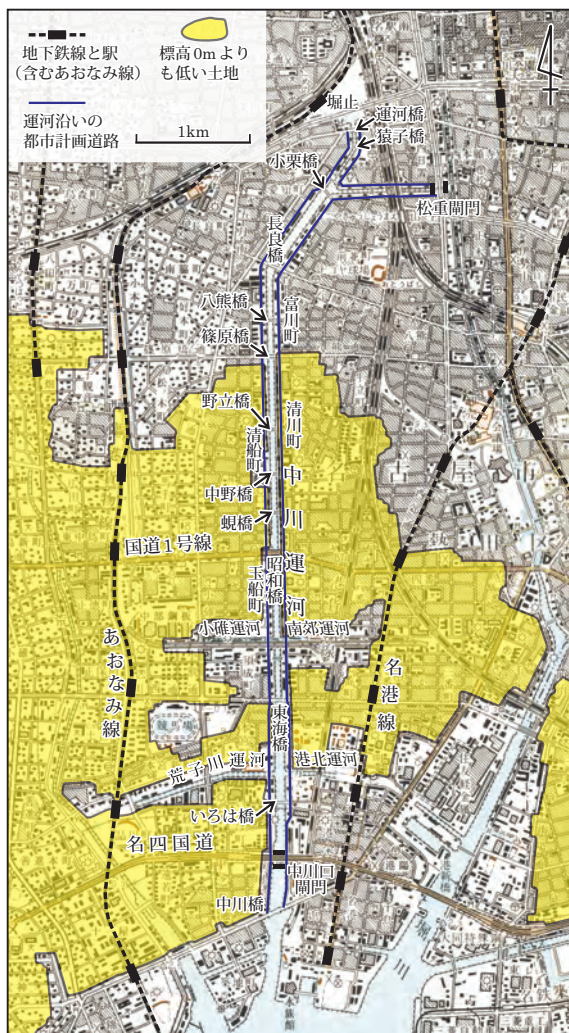


図 7 現在の中川運河

[資料] 国土地理院 5 万分の 1 地形図「名古屋南部」をもとに筆者が加筆。

という指摘があった。

運河沿いに散歩道を設けるにしても、やはりある程度の水質改善は行わなければ快適な空間にはならない。そのさいに解決を要するのは合流式下水道が抱える問題である。技術的な事柄に立ち入るのは控えるが、内水氾濫の防止策を講じつつ、本来そのまま排出できる雨水を汚水から分離する方向の投資が望まれる。これは、現状よりもオープンな議論があって然るべきテーマである。中川運河にあたかも河川のような水流をつくり出すことで水質改善をはかるといった提案を目にすることがあるが、未処理汚水の排出を食い止めるという水循環の基本に逆らわない投資が結果的には節約にも繋がる。一定の水の入れ替えを行う仕組みは必要であろうが、急流が多い日本にあって、異彩を放つ静かな水面こそが中川運河の魅力だという視点を大事にしたい。

### 中川運河のアクセシビリティ

次に検討しなければならないのは、中川運河のアクセシビリティである。周知のように、中川運河とほぼ並行して地下鉄名港線と名古屋臨海高速鉄道のおおなみ線が走っているが、さしまライブと名古屋港付近を除くと、駅から運河まで最低 1km は離れている。また、中川運河は本線だけでも 6km 以上あるので、運河を活用するには運河沿いの移手段も必要である。そこで、水上交通を導入するという提案がよくあるが、名古屋の都市空間がもつ既存の構造をしっかりとふまえて考えるべきである。

すでに指摘したように、名古屋では港は遠くにあり、間に延々と工業地域が広がっているという空間認識が定着している。これは事実であり、簡単には変えられないだろう。エプロ川のほとりに町のシンボル、ピラール聖母教会があるサラゴサですら、南へ移動した都市の重心を呼び戻すには苦勞するはずである。港が身近な存在になるよう名古屋港に集客施設をつくるという提案もあるが、名古屋の商業空間の中心は栄・名駅エリアに定着しており、交通体系も

それらに行くために便利にできている。名古屋港にハイランクの商業施設をつくっても持続的な人の流れにならないのは、イタリア村の失敗が示すところではないか。また、商業空間へのテコ入れであれば、実効性という観点から、栄・名駅エリアの再デザインを優先すべきと筆者は考える。

他方、水上交通は大部分の現代人にとって非日常の一部なので、観光のネタにはなる。しかし、陸上交通が速く便利になったので船から人が離れていったことを忘れてはならない。名古屋はヴェネツィアとは違って陸上交通が便利な都市である。だから、運河に船を浮かべるのならば、中川運河ならではの体験ができるような工夫が必要である。学生の意見に「松重閘門の魅力はその建築のデザイン性もあるが、やはり閘門としての働きにあると思う。(中略)保存するだけでなく活用してこそ松重閘門は存在感を示すのである」(原口真理子)というのがあった。筆者も、船からの中川運河体験の醍醐味は閘門の間を上下し、高さの異なる水面に出るところにあると思う。しかし、それを実現するには少々時間とお金が必要である。先に船ありきで投資するのではなく、運河を取り巻く空間の有効利用を進め、軌道に乗ってきたら船に乗って見てもらうという順序で十分なはずだ。

水上交通以前に筆者が注目するのは、運河の両脇を走る立派な都市計画道路である。現在、運河西側の道路には名古屋駅からの市バスが通っているが、東海橋より先は1時間にわずか1本の頻度である(写真8)。一見地味な提案のようだが、中川運河へのアクセスと運河沿いの移動を便利にするには、この道路とバスを活用するのがもっとも効果的である。そのさいには、都市計画道路が中川運河計画の重要な一部であったことを思い出し、道路とその周辺の再整備をセットで行い、運河沿いの遊休地を活用して道路から運河へのアクセスを確保するのが望ましい。幸か不幸か、この道は現在の市内交通の主要な動線にはなっていないようなので、このさい車道を狭めて歩道を思い切り広く取ることも可能ではないか。舗装の色や歩道のデザインも改善したい。

併せて検討を要するのは、中川運河に架かる橋のデザインである。既設の橋の多くは運河が開削された頃のものだが、歩道がすれ違いな困難なほど狭かったり、片側しか設置されていない例が目につく(写真9)。すでに老朽化した橋の付け替えが進んでいるようであるが、交通量の少ない橋を歩行者専用橋に切り替えるという発想もあってよい。また、兩岸の空間利用を描くさいには、運河の景観を遮らない範囲で歩行者専用橋を新設することも視野に入れるとよいだろう。

## 創造的なものづくりの場へ

運河周辺を有効活用するにはどうしたらよいだろうか。中川口緑地(写真10)はオープンスペースとして貴重であり、目前で展開されるボート競技は運河の雰囲気にもマッチしている。しかし、干拓地に開かれた中川運河という空間に自然や緑を表象するのなら、河川環境のキッチュなコピーではなく、自然に働きかける人間の創意を示すようなものでなければ、あえて取り組む意味がないと筆者は考える。それ以前に注目したいのは、工業地域の物流軸として中川運河が果たしてきた役割である。ポストモダンの情報化時代にいまさら何を、という声が聞こえてきそうであるが、そんなことはない。いまだに自国の通貨が強くなると株価が下がる日本では、輸出志向のものづくり立国の発想が立派に根づいている。それに、かつて重厚長大型産業に特化したビルバオに比べれば、名古屋を取り巻く産業ははるかに元気で多様性もある。問題は、将来に向けて「ものづくり」をいかに「つくる」か、プロデュースするかである。ものづくりを支えた過去をもつ中川運河は、それを試みるにはぴったりの場所ではないか。

もちろん、グローバル化のなかで単純な低価格競争に陥らないためには、個性とデザイン性に富んだモノを追求する場でなければならない。そのためには、「デザイン都市・なごや」の旗を掲げる名古屋の都市戦略との関連づけがぜひとも望まれる。これは、中川運河再生をテーマに卒業論文

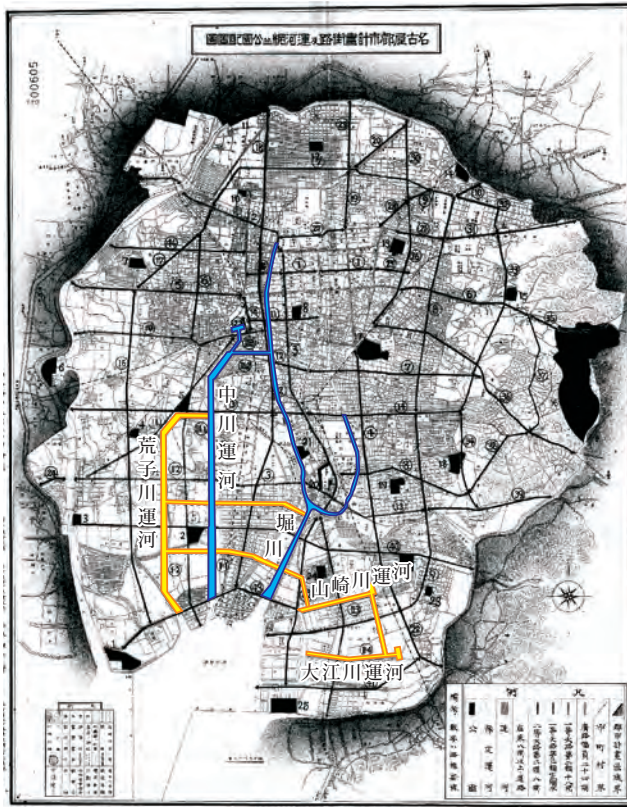


図8 中川運河建設当時の運河網整備計画

名古屋市の運河建設計画は、当初、既存の堀川を中心に西側に中川運河と荒子川運河、東側に山崎川運河と大江川運河を放射状に配し、それらの間を支線で結ぶという壮大なものだった。これは、中川運河完成前の昭和4（1929）年の計画図。

[資料] 名古屋都市計画街路及運河並公園配置圖（名古屋市公文書館所蔵）による。図中の彩色と運河名は筆者による加筆。

中川運河沿いの半ば遊休化した倉庫空間は、工夫次第で彼・彼女らにとって恰好の仕事場になるからである。「倉庫という無機質な空間は逆に新鮮であり、なおかつ再利用ということで環境にもやさしいのである」（佐藤美咲）とは、ゼミ生の意見である。現在、更地になっている用地に新築する場合も、妻入りの倉庫建築という中川運河の遺伝子になりうるスタイルをいかし、多様性のなかにも統一感のある景観をつくり出したい。

もちろん、エリアの性格によっては大企業主導の再開発もあってよい。名古屋駅から繋がるビジネス・商業空間としての将来が見込まれる、ささしまライブ24（写真11）がその典型である。都心からわずか1kmほどの場所にある外海に繋がる水辺空間は、名古屋にとって貴重である。オフィス・サービス機能が集積する堀止エリアと運河沿いに展開する小規模事業者中心のクリエイティブ空間が合わさる新しい基軸の創出は、コンパクトなまちづくりが求められる現代にあって、名古屋中心部の磁力を高めるために一役買うにちがいない。さらに、運河沿いで事業を営む人たちが、道路と運河を繋ぐ倉庫空間の一部をオープン工房として開放してくれれば、中川運河を訪ねる楽しみもぐっと増える。堀止を海からの名古屋への玄関口として演出する工夫もほしいところである。

最後に論及しておきたいのは、名古屋の運河がもつ木材輸送・貯留の場として過去やその記憶を留める材木商（写真12）の存在をよすがとして、中川運河に新しい時代の「木の文化」を育てる場

を書いた林佑哉君のアイデアである（林，2010）。2008年にユネスコ・クリエイティブ・シティズ・ネットワークのデザイン分野への加盟が認められた名古屋では、国際会議やワークショップなど、デザイン関係のイベントはたくさん行われている。しかし、掛け声は高くても実感が湧かないというのが、多くの人々の率直な印象ではないか。名古屋の町を見ても、これといってデザインに携わる人々が活動する場の集積がないからである。

ならば、中川運河に注目して、この場所にインスピレーションを感じるクリエイターや小規模事業者ができるだけ自由に活動できる空間をつくってはどうか。筆者が住む都心近くのエリアにも、たとえば鋳物師のように、伝統的なものづくりを続ける貴重な存在でありながら、用途地域等に関する規制から、遠い郊外に工場を移すことを余儀なくされた人たちがいる。工業デザインやコンテンポラリーアートの分野で活躍したいと思っている各地の人たちが、ここへ来ればチャンスが得られると思うような場を中川運河の周りにつくり出すことができたらしめたものである。そのために大がかりなハコモノを用意する必要はない。

をつくり出す可能性である。堀川・中川運河沿いの遊休地を活用して、新しい木の文化をテーマとするフィールドミュージアムをつくり、エコデザインを核とした新しいものづくり・アートの発信地にするというのは、2009年春に堀川ギャラリーで開かれた「五人展」における川地正数氏の提案である。木材の活用は、建築技術・デザインの開発のみならず、家具・インテリアやコンテンポラリーアートの制作など、応用範囲が広く、先に述べた「デザイン都市・なごや」と連携したもののづくり空間というコンセプトにも直結する。ましてや、名古屋は循環型環境都市を都市像として掲げているわけであるから、再生可能な資源であり、CO<sub>2</sub>削減にも役立つ森林の有効利用を「木の文化」の育成を通じて推進するというのは、魅力的な選択肢なはずである。

少々贅沢な提案になりすぎたかもしれない。しかし、中川運河という場所に内包されたポテンシャルを生態社会環境の視点から解釈し、刷新をはかりつつ名古屋の将来にいかすという方向性は、一時的な話題性の獲得に奔走しない、長期的に身のある投資を行うことにほかならない。サラゴサやビルバオの事例から学ぶべきことがあるとすれば、それは、各々の都市が自らの場に蓄積された意味や価値を大切にすることで、オリジナルな施策の体系を生み出しているという点にこそある。

もうひとつ思い出してもらいたいのは、堀川と中川運河を含む5つの水路を放射状に配置し、それらの間を支線で繋ぐという、かつて名古屋市が立てた運河網整備計画(図8)の壮大さである。当時とは比べ物にならないくらい高密度化した都市空間のなかで、われわれは思うように身動きがとれない状態におかれているが、昔の計画者がこの場所に託したスケールの大きな計画思想は、中川運河という場所の遺伝子の一部として受け継ぎたいものである。

#### 注

- 1) 本文中では、理解しやすいように平均潮位を基準に述べたが、正式な水位表示では、名古屋港基準面(NP)が使われる。NPは、名古屋港の平均潮位よりも1.40m高い位置に設定されているので、中川運河の維持水位は、NPに対しては0.20~0.40m高い。名古屋港における干潮時の平均潮位はNP+0.04m、満潮時はNP+2.61mであるから、満潮時には、中川運河の水面は名古屋港よりも2m以上低いことになる。なお、中川運河の川床は、土砂やヘドロの堆積によって変動しているものの、運河中央付近ではNP-2.6mより深く、水深にすると2.8~3.0mないしそれ以上はある。こうした水深の状況をふまえて、運河を航行する船の吃水は2.6m以下でなければならないことが規則で定められている。
- 2) 物揚場の水際2mの護岸部分は建築が認められない行政財産、物揚場のそれ以外の部分と倉庫敷地が普通財産として貸し付けられている。貸付収入は、中川運河全体で年間13億円程度であるが、公園等の造成により、実際にはもっと減少している(田村, 2009, 26)。なお、名古屋港管理組合の2009年度予算は、一般会計339億円、施設運営事業会計等を含めて406億円である。
- 3) バスク自治州の地域計画が定めるビルバオ大都市圏機能地域(Área funcional del Bilbao Metropolitano)。

#### 文献

- 伊藤孝(2000):『日本の近代化遺産——新しい文化財と地域の活性化』岩波書店, 263頁。
- 岡部明子(2003):『サステイナブルシティ——EUの地域・環境戦略』学芸出版社, 271頁。
- 末吉順治(2000):『堀川沿革誌——名古屋の経済・文化の大動脈』愛知県郷土資料刊行会, 378頁。
- 竹中克行(2009):「博覧会は都市を変えるか——2008年サラゴサ『水の博覧会』をめぐる考察」『共生の文化研究』(愛知県立大学多文化共生研究所), 208~222頁。
- 田村伴次(2009):『中川運河の研究——みたと楽市・楽座の創生を夢見て』特定非営利活動法人・伊勢湾フォーラム, 91頁。
- 名古屋港研究会(2009):「これからの中川運河のあり方——『泥の河』から『風と水と緑の環境都市軸』への再生をめざして(提言書)」名古屋商工会議所・地域開発委員会名古屋港研究会, 66頁。
- 林佑哉(2010):「中川運河再開発案への提案——ビルバオの都市再生から学ぶ」愛知県立大学2009年度卒業論文, 58頁。
- Sociedad Estatal Expoagua Zaragoza 2008(2008): *El urbanismo de la Expo: El Plan de Acompañamiento*. Zaragoza: Sociedad Estatal Expoagua Zaragoza 2008, 251 p.