

中川運河の未来 空間コード研究から の展望

愛知県立大学教授 **竹中克行**
text by Katsuyuki Takenaka

イラストレーション：クレメンス・メツラー

1 都市の「らしさ」を 進化させる

市民社会のプロジェクト

社会思想家ルフェーブルは、異質なもの同士が会う場として都市を捉え、市民が主体的に都市づくりのプロセスに参加する権利を主張した（ルフェーブル，1969）。市民社会のプロジェクトとして都市の将来を構想するとき、筆者が重要と考えることが幾つかある。まず、将来に向けて受け継ぐにふさわしい、その都市の固有性を識別すること。次に、ローカルからグローバルに至る関係性の中で、固有性を進化させる知恵を持つこと。そして、そうした編集作業を多くの主体が参加する連鎖的なプロセスへと転じることである。

単純ではあるが、実行困難な課題

に筆者が向き合うきっかけとなったのは、中川運河再生運動への関わりだった。名古屋市と名古屋港管理組合が中川運河整備（再開発）基本計画（1993年）の見直しを進めていた今から10年余り前、運河沿いの倉庫建築や水面を使ったアート活動を起点として、中川運河に対する市民の見方を変えようとする動きが胎動していた。そうした変化を肌身で感じながら、地理学の専門知を生かして筆者が取り組んだのは、中川運河の履歴を丁寧にひもとく作業である。そこから、多くの人の手で継承・進化させるに値する持続性と発展性のある文脈、すなわち都市の「らしさ」を読み取り、「空間コード」として可視化する研究が始まった。

空間コードは、建築設計などに対して準拠すべき形を示すデザインコードとは根本的に異なる。都市づくりの

当事者となる市民社会の多様な主体に対して、合意形成に向けた議論の俎上に乗せるべき論点を提案し、人と都市の関わり合いを活性化させることが、空間コード研究が成し得る最も重要な貢献である（竹中編著，2016）。

「らしさ」を読み解く 三つの視点

空間コード研究では、人文社会科学から自然科学や工学に至る幅広い学問分野に対して、地理学が柔軟な協働の枠組みを提供する。中川運河の調査・分析からは、空間コードを相互補完的な三つの視点に整理できることが分かった。

一つ目は、地形・水文を中心とする自然環境と土木がつくった人工環境を対象化し、両者の相互関係が編み出す空間の特質を読み解く、ランドスケープの視点である（図1のAブロック）。



▲図1:空間コード研究の枠組み(竹中克行編著『空間コードから共創する中川運河』17頁より)

中川運河の場合、全長8.2km（支線部を含む）に及ぶ水路建設と、開削土を盛って土地条件を改良する運河土地式の土地区画整理がセットで進められた結果、自然と人工が結合する独特のランドスケープが生まれた。

二つ目は、生身の人間の経験を通して、繰り返し立ち現れる空間のリズム・パターンを解釈する、空間の経験の視点である（Bブロック）。中川運河にあって、幅広の水路を挟んで建ち並ぶ倉庫や工作物が2隻の屏風絵のごとき眺めを成していることは、多くの人が知っている。しかし、それが最も鮮明なイメージとなるのは、船に乗って移動する人の網膜に映った像が記憶の中に蓄積されるときであろう。

そして三つ目に位置付けられるのが、人と都市の関わり合いの作法を

捉える視点である（Cブロック）。近代の落とし子である中川運河は、新しい名古屋の都市づくりを支えるインフラとして構想された。港を都心まで延伸する「細長い港」たる運河の建設は、それをなりわいの場として鑄を削る人々の間に、地縁と一体化した「水の縁」を生み出した。

上に見た3種類の空間コードは、互いに関係し合いながら、全体として中川運河の「らしさ」を醸し出す。次に、具体例を幾つか提示しよう。

2 中川運河の空間コード

ランドスケープ——異なる地・層をつなぐ都市インフラ

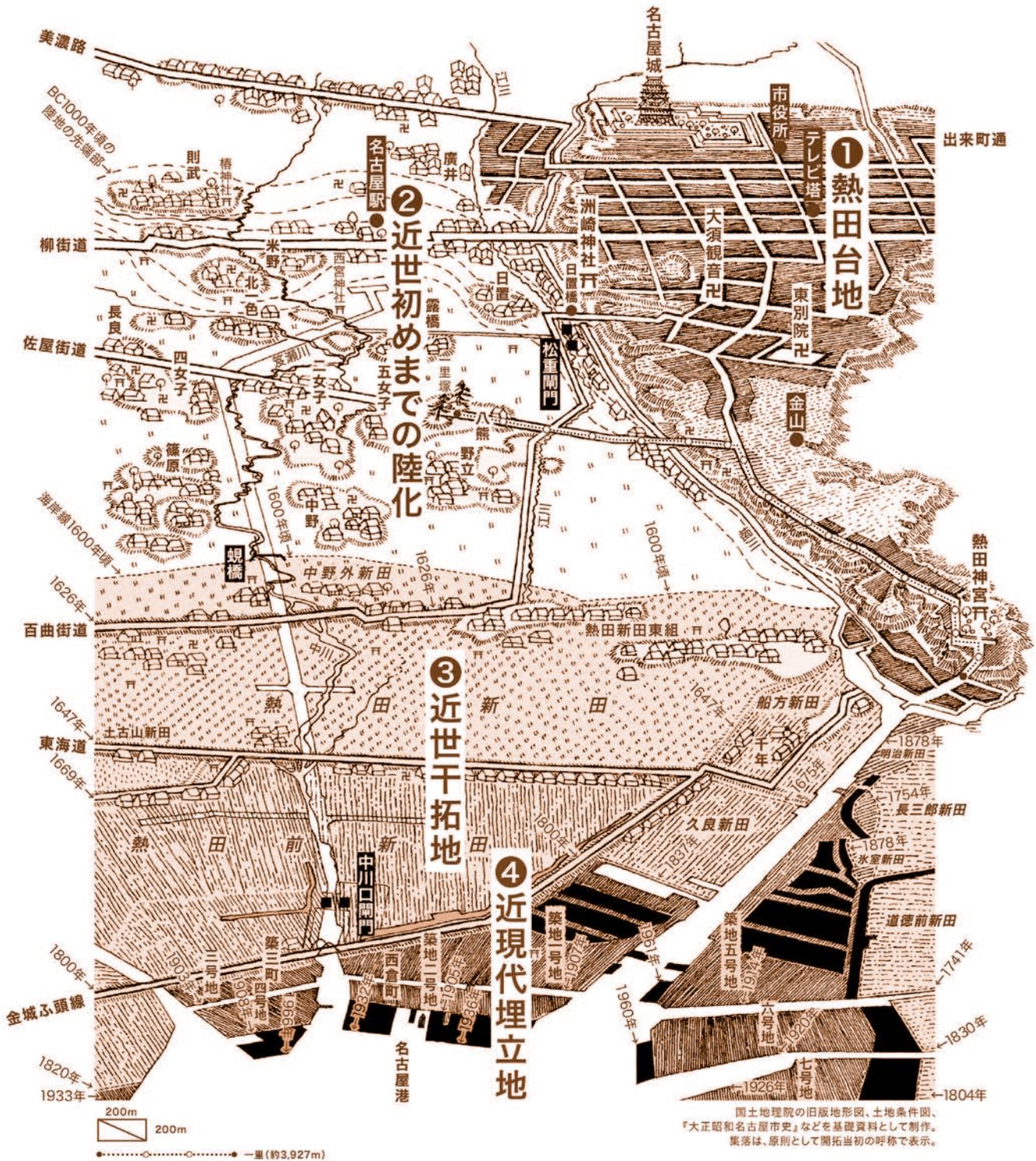
名古屋南西部の低湿地を蛇行する

中川を廃川として生まれた直線的な「中川・運河」は、逆説的な名付け方に表れているように、ランドスケープエコロジー（武内，2006）で重視される自然と人工の結合関係の顕著な事例である。そのユニークさを理解するには、都市形成に対する大きな視点を持つ必要がある。

縄文海進を過ぎた紀元前1000年ごろ、名古屋南西部の大部分はまだ海だった（図2）。熱田神宮や洲崎神社のような古代に歴史をさかのぼる社は、いずれも地盤の堅固な熱田台地の縁辺部に建てられている（図中①）。その後海岸線は、伊勢湾に向かって後退し、近世初めには現在の国道1号線の北に位置していた（②）。江戸時代の干拓による新田開発は、わずか200年足らずの間に、人間の居住空間を飛躍的に拡大することになる（③）。そして、明治期以降の埋め立てによって、熱田湊に代わる名古屋港の原形が築かれた（④）。今日、名古屋の港が都心から10km近くも離れているのは、自然の海退と人工の干拓が合わさった陸化の結果といえるだろう。

中川運河は、上に述べた四つのエリアを股にかける、名古屋南西部の広範なゼロメートル地帯に開削された。一つの均質な地帯ではない。蜷橋付近より北では、河川の自然堤防を利用した多くの集落が近世初めまでに成立した。対する南のエリアは、各時期に築造された堤が守る近世の新田集落を起源とする。東支線は、松重閘門を介して堀川が流れる熱田台地の縁に接続し、南端の中川口通船門を抜けると、埋立てで嵩上げされた築港エリアに至る。

こうしてみると、同じ運河沿いでも、古い集落の地縁的つながりが強い都心寄り、新田が工場や新興住宅地に変貌した港寄りでは、無視できない土地柄の違いがあることが分かる。中川運河が画期的だったのは、港と都心の隔たりを克服したことだけではない。異なる都市形成の層が水平的に



▲図2:中川運河の4つの地・層(都市コミュニケーション研究所, C・メツラー/竹中克行による)

展開する名古屋南西部にあって、疎遠になりがちなエリアの間をつなぐ共用施設を提供した点にこそ、将来にわたる都市インフラとしての中川運河の価値がある。

空間の経験 — ボートスケープとオートスケープ

雄大さと静謐。中川運河に身を置

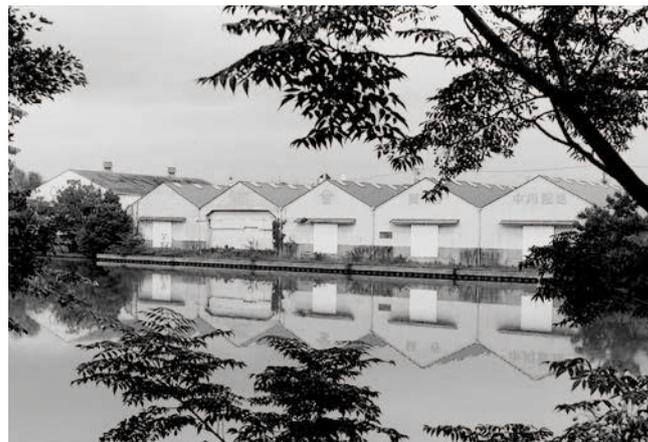
くと、二つの言葉が頭に浮かぶ。一見、相矛盾するようであるが、共に、空間の経験としてみたこの運河の特質を言い表している。

雄大さは、何より中川運河の直線的なパースペクティブと本線部で60～90mに及ぶ幅員の大きさによるものである(図3)。特に、かつて船溜まりとして利用された長良橋=小栗橋間

から都心方向を望むと、幅広の穏やかな水面の向こうに名駅の高層ビル群が立ち上がっている。海原から岸辺の町を遠望するかのような感覚は、水面の至近距離に倉庫建築や生長した緑が迫る特有の空間構成、そしてそこから発する距離の圧縮効果によるものだろう。実際、両端を仕切る閘門によって中川運河の水面は一定の位置に保



▲図3:中川運河の船上から名駅方面を望む(竹中克行撮影)



▲図4:小栗橋のたもとから中川運河の対岸を望む(竹中克行撮影)

たれ、水面から測った護岸の天端高は60~80cmほどしかない。

静謐さもまた、両閘門式運河の働きと密接に関係する。中川運河の水位は、名古屋港の平均満潮面に対して2.2~2.4m低い位置に保たれ、下水の流入やポンプによる入れ替え以外に水の動きはほとんどない。対照的に、近世名古屋城下町の建設時に開削された堀川では、自然流下と名古屋港からの潮の出入りが合わさる複雑な水流が生じている。中川運河の整備に際して堀川との間に閘門が必要とされたのは、そうした両運河の構造上の違いゆえである。野田真外の『名古屋静脈』が捉えたように、水の動きがゆっくりした中川運河は、風が凧ぐと、銀板のごとき水面に沿岸風景や空模様が映り込む鏡像を発する(図4)。

中川運河についてもう一つ見落とせないのは、幅広の水路と両岸に並行する陸路をセットで用意し、両者の間

を仕事場とした計画デザインの秀逸さである。そうした空間設定ゆえに、中軸を成す水路を船に乗って移動すると、両手で同時に2本の絵巻物を繰るような連続体の感覚を得ることができる。箱型の建物の壁面に大きくペイントされた文字やロゴは、ゆっくり動く船から岸辺を直角に見る人の視覚に強く訴える(図5)。対照的に、並行する都市計画道路を自動車で素早く移動する人の視界に入ってくるのは、壁面から直角に突出したパネルや屋上の大きな看板である(図6)。

建築家ヴェンチュリは、商業主義建築が建ち並ぶラスベガスのロードサイドを「オートスケープ」という言葉で言い表した(ヴェンチュリほか、1978)。これにヒントを得るなら、ポートスケープとオートスケープは、水運と陸運という速度や規格が大きく異なる交通モードを接続するインフラとして構想された中川運河について、空間

の経験から捉えるためのキーワードといえるのではないか。

関わり合いの作法 — 地と水の縁

中川運河を使う作法については、都市計画道路の外側に造成された建築敷地の販売促進を目的として、当時名古屋市によって作成・頒布された「中川運河案内」が鍵となるアイデアを与えてくれる(図7)。案内図が強調するのは、分譲地の配置と使い勝手である。大口と小口の2種類の区画が用意され、小口区画は図の上と下に拡大表示されている。説明文を載せた反対面を参照すると、水路と道路に挟まれた沿岸用地を活用すべく、使用無料の共同物揚場を全線で100カ所配置し、残りの土地を資材置場・倉庫敷として企業の利用に供したと宣伝している。

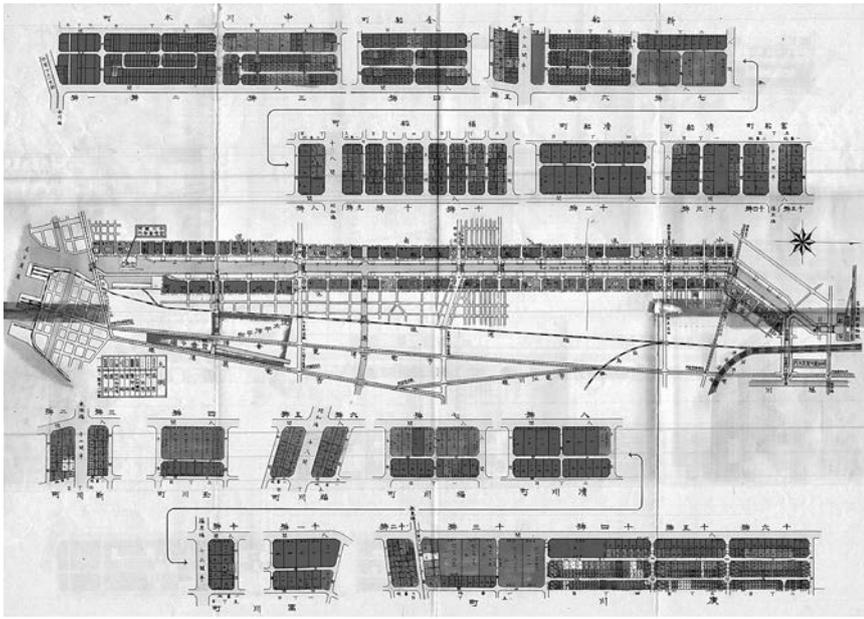
「中川運河案内」は、事業者にとつ



▲図5:中川運河のポートスケープ(C・メツラー絵)



▲図6:中川運河のオートスケープ(C・メツラー絵)



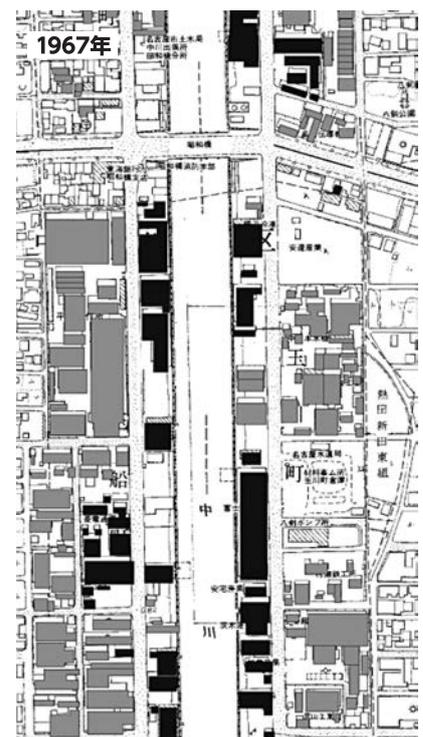
▲図7:中川運河案内1937(昭和12)年版(名古屋港管理組合所蔵資料)

てのこの運河の利用価値の在り方を雄弁に物語る。それは、水陸両様の交通インフラによる良好なアクセシビリティだけでなく、水路と陸路を接合する空間の共同利用から得られる、物流・製造業にとっての利便性でもあった。とりわけ注目すべきは、運河と道路のみならず両者に挟まれた沿岸用地を公共財産とし、この帯状の土地に共同・専有利用を共存させたことである。それらが荷の組み換えを含む水運と陸運の連結に仕向けられることで、いたるところに接岸可能な「細長い港」の利用価値は著しく向上した。

中川運河の水運は、1960年代前半にピークを迎え、その後、急速に衰退してゆく。企業に貸し付けられた沿岸用地に倉庫がびっしり建ち並ぶ景観が顕在化したのは、まさに、水運が頂点から衰退へ向かった時期である(図8: 黒色が倉庫、灰色が工場)。倉庫の多くは、水路と陸路の両方に入口を有する「両A面」の形式をとったが、水運が使われなくなると、運河側の扉を閉ざすようになる。やがて沿岸用地は、運河とは関係の薄い事業用地へと性格を変えていった。

地理学者ハーヴェイが論じたように、土地に固定され、長期にわたって社会経済システムの再生産を枠付

けるインフラの働きは、都市を都市たらしめる重要な基盤の一つである(ハーヴェイ, 1991)。中川運河は、近隣で操業する企業のみならず、運河が提供する便益に関心を寄せて進出した多くの企業の間、インフラの共同利用を通じた関係性を生み出した。それは、産業地域に根づいた地の縁ばかりでなく、水土のインフラを



▲図8:中川運河沿いの土地利用の変化(竹中克行編著『空間コードから共創する中川運河』57頁より)

介して成立した全長8kmにおよぶ「水の縁」でもある。

北支線の月島町にある西宮神社は、多くの神が合わる由緒の最後の一頁に中川運河の総鎮守の役割を加えて、運河神社上の宮の別名を与えられた。対する下の宮は、中川口通船門に近い中川本町に運河全通に合わせて建てられた社で、西宮神社の中心的な祭神でもある水運の守り神、金比羅を祭る。上の宮と下の宮は、夏の運河祭りで結ばれ、盛時には祭り船に仕立てた舳で踊りを奉納していた。地と水の縁を取り持ち、名古屋の異なる地・層をつないだ中川運河は、今後も、インフラとしての共同利用を通じて、その真価を發揮することだろう。都市とインフラの切れぬ関係は、産業や技術の在り方が変化しても、生かし続けるべきである。

変化への対応力を持つ 開放系の都市

ランドスケープ、空間の経験、関わり合いの作法という三つの視点に整理して、空間コード研究の考え方を説明してきた。それら三つを相互



に関連させることで、無数の主体が活動する都市を、隙間が適度にあって変化に対応する柔軟性を持つ開放系として理解することが可能となる。

例えば、3ブロックに共通する要素に護岸地の緑がある。水運が活発だったころは、荷の積み降ろしの場だった護岸地に木々が育つ余地はほとんどなかった。今日見られる中川運河の緑は、舟運が衰退し、建ち並んだ倉庫が水路側の扉を閉ざした後に生長したものである。この緑を植物群落としてみると、近隣の社寺・公園や街路樹から鳥や風によって種子が運ばれ、細長い護岸地という土木空間に枠付けられて発芽・生長した緑のコリドー（回廊）と解することができる。つまり、自然と人工の接点で偶発的に成立した、ランドスケープの一要素である。

しかし、いかに偶然の産物であったとしても、そこには都市に生きる人々

が自然の恵みを享受し、自然と付き合うためのヒントが数多く含まれている。種子の供給源が市街地の中にあるため、神社のご神木で知られるクスノキや一里塚に重用されたエノキのように、中川運河には象徴的価値の高い樹種の木が少なくない。さらに、公的管理下に置かれている護岸地と企業に貸し付けられた倉庫敷地という、公共と民間が相半ばする中川運河の空間に特有の複合性は、それを利用する人々と緑との間に多様性に富んだ付き合い方を生み出した。

3 空間コード研究から展望する未来

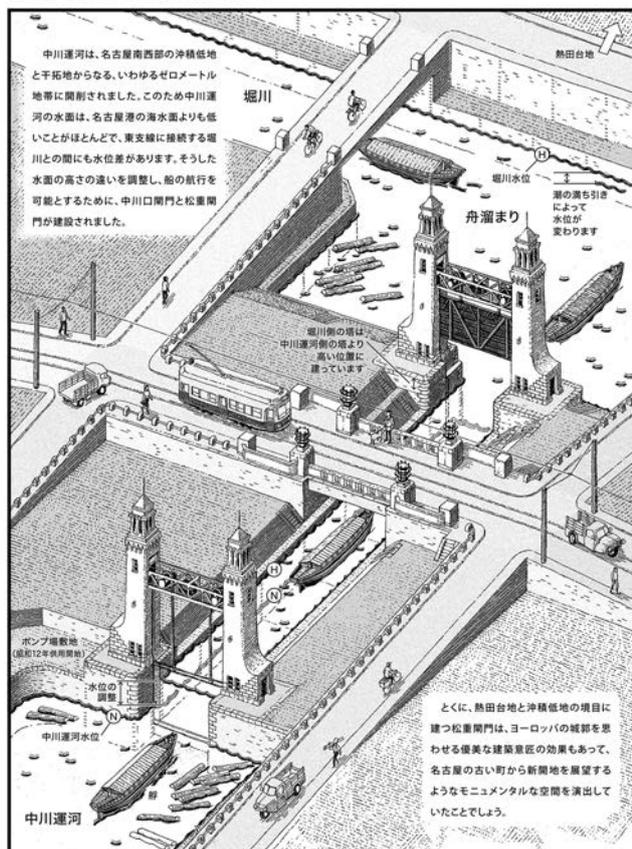
コミュニケーションツールとしての空間コード

空間コードは、グローバル世界に包摂されて生きるわれわれが、継承・

進化させるに値する持続性と発展性のある都市の文脈を可視化し、共有するための道具立てである。自分たちの都市の「らしさ」を読み解く作業に参加できるのは、専門的なトレーニングを受けた研究者だけではない。空間コードは開かれた体系であり、ゆつくりとではあるが変化し得る。その意味で、人と都市のコミュニケーション（竹中，2021）を活性化するためのツールともいえるだろう。

空間コード研究の有用性を説明し、理論・フィールドの両面から深めるために、筆者は、研究仲間を集めて都市コミュニケーション研究所 (riuc.takenaka-lab.net) という小さな組織を立ち上げた。研究所のこれまでの取り組みに、普及メディアの制作がある。空間コードは自然言語、すなわちわれわれが普段話す言葉で記述されているが、言葉よりも絵にした方が理解しやすいことも少なく

◎松重開門と土地のかたち



※図をわかりやすくするために、中川運河と堀川の水かさなど、実際よりも強調している箇所があります。

絵で見て考える中川運河の「らしさ」

人工の自然堤防 A3 運河土地式がつくった 微高地の空間利用

中川から中川運河へ

かつての名古屋南西部では、湿地を軟立てした水田(「くね田」などよばれました)の中に集落が点在し、排出される悪水が航行する幾筋もの川に流れ込んでいました。そのうちの1本、中川を堀川とすることで昭和初めに開削されたのが中川運河です。

運河建設にさいしては、開削土を両岸に盛ることで水路開通と土地改良を一気に進める「運河土地式」の区画整理方式が採用されました。運河に変身した中川では、船の航行が可能な3mほどの水深が確保されると同時に、両岸に比高約2m、幅100m前後の盛土による造成地が生まれました。水陸の一体整備で生まれたのが中川運河なのです。



- ① 自然堤防上の家屋
- ② くね田
- ③ 葦原
- ④ 葺(瓦張ダンベ)
- ⑤ 人工の自然堤防(開削土を使った盛土)
- ⑥ 水運が発達した後に生長した樹木

▲図9: 中川運河空間コードの普及メディア(都市コミュニケーション研究所, C・メツラー/竹中克行による)

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4回)

参加無料

未来の「インダストリアル空間」を考える

*** 大矢崇正氏 (株式会社大矢鋳造所 取締役・企画室長)
西住真一氏 (有限会社ニース工業 代表取締役)
樋口哲也氏 (リンナイ株式会社 広報部次長)

5月26日(土) 14:00~16:30

14:00~14:30 趣旨説明 (竹中克行: 都市コミュニケーション研究所代表)
中川運河空間コードの視覚的普及メディア紹介(タカシマヤ)

14:30~16:30 ディスカッション

会場 西宮神社事務所
〒628-0101 西宮市西宮区西宮1-1-1
西宮神社事務所(西宮区役所)
※交通機関利用の際は、西宮駅より徒歩15分です。
※本日は、朝 8時より受付です。

参加方法
都市コミュニケーション研究所
〒628-0101 西宮市西宮区西宮1-1-1
西宮神社事務所(西宮区役所)
※交通機関利用の際は、西宮駅より徒歩15分です。
※本日は、朝 8時より受付です。

主催 都市コミュニケーション研究所
〒628-0101 西宮市西宮区西宮1-1-1
西宮神社事務所(西宮区役所)

関連イベント
西宮神社境内で同日 19:00頃より
「弦のしらべ」
江頭摩耶ヴァイオリン・ミニコンサート
「シネマキッズ 一人と神社と運河をつなぐ」イベント1
(入場無料、観覧料は別途で発生いたします)

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)

参加無料

中川運河—「細長い港」の価値

飯塚公藤
愛知大学地域政策学部准教授
(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
(土木計画、都市計画、政策科学)

武者忠彦
信州大学経済学部教授
(人文地理学、都市計画の人文学)

3月8日(月) 13:30~16:30

13:30~14:50 趣旨説明/登壇者3人による連続ミニレクチャー
15:10~16:30 ディスカッション「細長い港」のこれから

会場 名古屋都市センター(14階) 特別会議室
〒460-0001 名古屋市中区栄4-1-1
※日曜日で実施し、事前申込者に限りオンライン配信も予定

参加方法
〒460-0001 名古屋市中区栄4-1-1
名古屋都市センター(14階) 特別会議室
※日曜日で実施し、事前申込者に限りオンライン配信も予定
<https://forms.gle/H4yXVvEYANcckaAHn8>

主催 都市コミュニケーション研究所
〒628-0101 西宮市西宮区西宮1-1-1
西宮神社事務所(西宮区役所)

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: 名古屋大学准教授 飯塚公藤

▲図10: 中川運河オープンディスカッションの案内ポスター(都市コミュニケーション研究所)

い。そこで、コミュニケーションデザインの専門家であるC・メツラー氏との共同作業により、数年前から、言葉とイラストレーションを組み合わせた普及メディアの開発を進めてきた(図9)。

都市づくりの当事者と議論を深める

都市コミュニケーション研究所のもう一つの重要な取り組みがオープンディスカッションの開催である。3ブロックからなる空間コードの全てに人間の働きが関係しているように、空間コードから都市の将来を展望する際に欠かせないのは、都市づくりに関わる意思を持つ当事者を掘り起こし、彼・彼女の関心や懸念を聞き、アイデアを引き出すことである。オープンディスカッションでは、中川運河再生の当事者となり得る人々を地域の内外に求め、空間コードをヒントとして、ともに議論を深めてきた(図10)。

オープンディスカッションの目的は、都市の未来デザインを絵にすることではなく、将来像を見定めるために、市民社会による合意形成の俎上に乗せるべき論点を明らかにすることである。そうした取り組みを通じて筆

者らは、各々主体性を持つ都市づくりの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を進めようと努めている。

本稿の最後に、2021年3月に実施した第6回中川運河オープンディスカッションから得られた知見をいくつか紹介したい。

■昭和初期に開かれた中川運河は、東京や大阪の水路網に比べて「若い」運河である。そうした「若さ」ゆえ、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。

■中川運河を軸とする都市づくりでは、共通ルールや基盤整備といった苗床の提供に果たす行政の役割が大きい。そこに、企業が行う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。

■複数の地方公共団体が関わる行政的管理の難しさを克服して、中川運河の将来展望を開くには、創意ある民間主体に対する動機付けの仕組みが必要である。地域のものづくり企業が行うことづくり(展示、学習、

交流など)に対して沿岸用地の利用を開けば、中川運河への関わりによプラスの連鎖が生まれるだろう。

■都市インフラとしての中川運河の価値を生かすには、随所で荷の積み降ろしが可能な「細長い港」のデザインを再解釈する柔軟な発想が求められる。世界と結ばれた海港の一部を成すこの運河は、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得る。

■中川運河の当初のデザインには、荷揚げ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。沿岸用地を底地と建物に分けて管理し、建物周りの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、イベントなど)としての利用価値の形成が期待できる。

■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付けるくらいの大胆さがほしい。

参考文献

ヴェンチャーリ, R.ほか/石井和紘・伊藤公文訳(1978)『ラスベガス』鹿島出版会。

武内和彦(2006)『ランドスケープエコロジー』朝倉書店。

竹中克行(2021)『地中海都市一人と都市のコミュニケーション』東京大学出版会。

竹中克行編著(2016)『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。

ハーヴェイ, D./水岡不二雄監訳(1991)『都市の資本論—都市空間形成の歴史と理論』青木書店。

ルフェーブル, H./森本和夫訳(1969)『都市への権利』筑摩書房。