

運河再生方策の都市整備との同期化に関する考察

秀島 栄三¹・柿田 公孝²

¹正会員 名古屋工業大学大学院工学研究科 教授 (〒466-8555 愛知県名古屋市昭和区御器所町)
E-mail: hideshima.eizo@nitech.ac.jp

²正会員 株式会社企業K.P Factory 代表取締役 (〒669-1504 三田市小野1204番地の12)
E-mail: k.p-factory@maia.conet.ne.jp

物流の体系・技術の変容に伴い、各地の運河と沿岸地区は大幅に再生することを迫られている。これらの地区の土地利用や交通施設は、港湾計画などに基づいて形成され、都市計画マスタープランなどでは十分に規定されていない中で、都市的土地利用の要請、都市内との接続関係が強く求められる。本研究では、ヒアリングや資料調査をもとに、諸要因から運河再生と都市整備の進捗の間に不整合が生じることを明らかにし、それらを解決するための方策について考察する。

Key Words: Canal, Land Use, Urban Renewal, Synchronization

1. はじめに

名古屋市内の中川運河は近年では物流機能をほぼ停止し、船舶の航行は限られている。両岸には倉庫が並び、周辺地域はほぼ工場で占められている。倉庫が並び、他に類をみない広大な水面を擁する景観に価値があるとも言われる。そうした地域において今後どのような業種・業態が立地するとよいかという判断基準を持つことはなかなか難しい。都市計画上も地域の色づけが十分になされていない。2012年に「中川運河再生計画」が策定されたが、運河および地域の再生の行く末は混沌としているといわざるをえない。筆者らは過去 30 年間の臨海部の再開発を調べ、再開発が計画された時点と実現化する時点で不整合が多々見られることを明らかにした¹⁾。上述のような経緯や状況の複雑さは中川運河に固有であるとは思われない。戦後の大都市の都市構造の変遷に伴う臨海部の問題として他地域にもあてはまるであろう。

本研究では、ヒアリングや資料をもとに、このように運河再生と都市整備が諸般の事情から整合しにくい状況にあることを明らかにし、これを解決するための方策について考察する。

2. 事例とする運河と地域

中川運河は 1930 年に竣工した。堀川の水上輸送に能力の限界が見えてきて、名古屋港と旧国鉄笹島駅を繋ぐ目的でつくられた。その幅の広さと長さからかつて東洋

一の運河と呼ばれていたが、昭和から平成にかけて鉄道貨物の衰退、トラック輸送の台頭とともに船舶輸送はほぼ途絶えた。結果として運河沿いに並ぶ倉庫は基本的に運河と反対側の道路に面する形で利用されている。

名古屋港とは中川口閘門で、堀川とは松重閘門で繋がっている。それぞれの閘門は二つの扉を使い、間に入った船体の水位を上下させることで潮位の変化をしのぐ、いわゆるパナマ式運河となっている。途中にはいくつか横堀がある。本線は名古屋港管理組合が管理する一方、横堀の多くは名古屋市が管理している。住民の安全性への要望などから横堀は減る方向にある。松重閘門(図-1)は度重なる故障の後、使用を停止している。名古屋市指定有形文化財として保存されているが、そのことが舟運復活のハードルともなっている。



図-1 松重閘門

広大な笹島貨物駅跡地は「ささしまライブ 24」に生まれ変わり、新しい都市拠点として、名古屋駅周辺から溢れる床需要をカバーすることが期待されている。

河川のような水源がなく、名古屋港から入り込む海水がよどむ。水質改善も目的に含めて 1933 年に露橋水処理場が造られた。2017 年には高度処理が可能な施設として露橋水処理センターに生まれ変わった。水質向上に向けて松重閘門を通じて堀川と水を循環させている。

運河の性質上、周辺は中小の工場や倉庫が立ち並ぶ地域であり、住民参加の萌芽はなかなか見いだされなかった。そうした中、中川運河をアート会場として展開することを旨とし、2009 年に中川運河チャンネルアート実行委員会が発足し、2012 年には一般社団法人中川運河チャンネルアートが始動し、アート活動が徐々に広まっていった。近隣に本拠地を置くリンナイの寄付によって「中川運河助成 ARTtoC10」によるアート活動への助成が 2012 年に始まった。また、都市コミュニケーション研究所が中川運河の地理的、歴史的な文脈と発展の可能性について綿密な考察を加えている²⁾。地域に根ざす団体の取り組みは希薄であるが、他の水辺にはあまり見られない市民的活動が展開している。

行政としては、2012 年に名古屋市と名古屋港管理組合が「中川運河再生計画」を策定し、水質改善、土地利用、防災など全般にわたる再生の方向性を示した。その一環として倉庫として提供していた土地を他の目的に転用する試みを始めた³⁾。最初はコンビニエンスストア・回転寿司・薬局といったいわゆるロードサイド店の集合体であったが、近年は沿岸の富士珈琲、中川区に本拠地を置く愛知ドビーが店を置き、好評を呈するとともに「中川運河らしさ」を醸成している。

中川運河再生計画は毎年 1 回、進捗を検証している。策定されてから 8 年が経った現在、上述の新規事業地の公募が着実に展開されているが次回公募の予定が立っていない。近隣でみなとアクルス、ららぽーとなどが整備され連動する変化がいくらか見られる。運河の中央部にあたるにぎわいゾーンのプロムナード整備、堀止の船着き場の整備などは検討の途上にある。アジア陸上競技選手権大会の開催に合わせて西方の競馬場跡地の整備との連動も模索されている。一方、運河から離れた地域にはあまり変化が見られない。準工業地域で有り続ける可能性が高い。主体が異なれば整備の進め方が異なるのは当然であるが、地域の全体像を固める再生計画の観点から言えば、どのようであれば進捗が揃うようになるかがはっきりするならば、何から手をつけたらよいか等、取り組みの順序がわかりやすくなってよい。

3. 不整合の要因

運河と沿岸地域の整備の不整合はどのようにして生じるかを考察する。いくつかの要因が挙げられる。

(1) 管理主体の違い

中川運河は名古屋港の一部であり、名古屋港管理組合が管理している。沿岸の地域の都市整備は言うまでもなく名古屋市が計画する。仮に名古屋市が中川運河を管理していたとしても港湾部局と都市計画部局の間で認識や進め方の違いは生じるであろう。

(2) 土地利用用途の違い

沿岸は水運を利用する倉庫で占められていた。いわば運河の側を向いていた。道路を隔てて陸の方に向かえば運河とは関係しない土地利用も可能である。このようにして土地利用用途の違いが、運河に対する認識も変える。運河沿いの土地利用用途は極めて限定的であるために都市的土地利用を展開する発想が関係者の間に乏しいということもあるだろう。

(3) 整備に要する時間の違い

運河は、護岸の整備に多大のコストを必要とする。護岸の整備には長い年月を要する。このような時間経過が、都市的土地利用の変化に追いつかない可能性がある。

インフラ整備には時間を要するから尚更に周到な計画が必要であるが、物流のためのインフラであれば比較的単機能でよく整備を進めやすいが、近年求められるアートによる活用、人の流れを誘発するプロムナードに対するハード整備はそのように単純には進められない。

4. おわりに

本研究では運河再生と都市整備の進捗の不整合について考察を行う。本稿では研究対象の紹介と研究の方向性に係る着想を述べたにすぎない。発表会では調査の結果を踏まえた考察を加えることとする。

謝辞：本研究を遂行するにあたり、一般財団法人みなと総合研究財団「令和 2 年度未来のみなとづくり助成(助成番号：W2107 号)」を得ている。ここに記して謝意を表する。

参考文献

- 1) 柿田公孝, 秀島栄三: 臨海部再開発に対する港湾計画制度に関する課題と改善方針, 土木学会論文集 D3, Vol.76, No.3, pp.203-222, 土木学会, 2020.
- 2) 竹中克行, 内山志保, 川口暢子ほか: 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, 2016.
- 3) 名古屋港管理組合: 中川運河再生計画に基づく沿岸用地の土地貸付に関するガイドライン, 名古屋港管理組合, 2015.

SYNCHRONIZATION OF CANAL RENEWAL AND DEVELOPMENT OF SURROUNDING AREAS

Eizo HIDEISHIMA and Kimitaka KAKITA