

提言書

中川運河価値最大化プロジェクト構想

～ “なごや” 都市構造転換の嚆矢に～

平成 28 年 5 月
(平成 29 年 9 月改訂)

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会
(JAPIC)
中部委員会

～目 次～

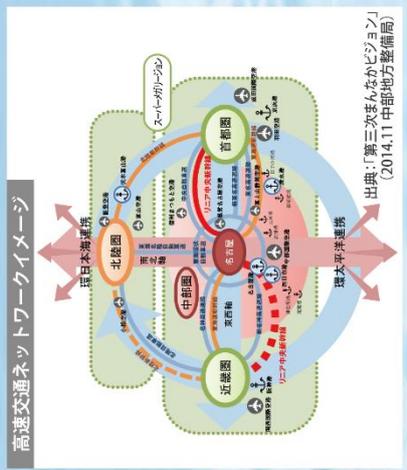
要約版 1/2、2/2	P4,5
1. はじめに	P6
2. “なごや” の特徴や課題	P7
3. なぜ「中川運河」か	P8
4. 中川運河の歴史	P9
5. 中川運河の価値とは	P11
6. 中川運河の現状と課題	P12
7. 中川運河価値最大化戦略・・・具体的提言	P20
8. 中川運河価値最大化の意義・波及効果	P26
9. あとがき	P27
末尾参考資料	P28



小栗橋から南を望む
「中川運河再生計画」より

中川運河価値最大化プロジェクト構想

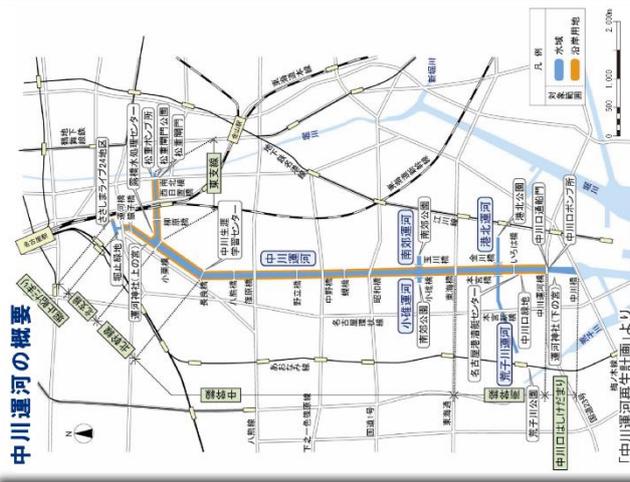
～“なごや”都市構造転換の嚆矢に～



リニア中央新幹線が生み出す
世界最大のスーパーメガリージョン
東京・名古屋・大阪

“なごや”は
巨大都市に埋没することなく
独自性を保ちつつ
国家的課題を担う都市への変身

“なごや”の特徴を活かし、
弱点を克服する大きな手掛かり
眠れる巨大なウォーターフロント
「中川運河」



中川運河の歴史的役割

- ◆名古屋港と名古屋駅を結ぶ物流大動脈(昭和5年から約40年間)
- ◆海から干潟、さらには農地へと変遷した沿岸一帯の治水の安定
- ◆人・モノ・づくりの一大集積地形成

運なる貯
名古屋港管理組合提供

**都市機能集積が進む
名古屋駅周辺及び南部地域の
集中豪雨に対する脆弱性増大**

平成26年9月4日豪雨
名古屋駅周辺地下街への流入
(Writer情報)

**確かなトリガーの誕生
「中川運河」の基本的上位計画への組入れ**
(平成27年3月)

- ◆名古屋市地域強靱化計画
- ◆国土形成計画中部圏広域地方計画

**JAPICとしての
価値最大化6つの提言**

中川運河価値最大化戦略 具体的提言

1 松重閘門復活プロジェクトの次期社会資本重点整備計画組入れ



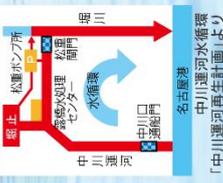
- ◆ 次期:2021年~2025年
- ◆ 堀川沿岸地域の満潮時の集中豪雨対策
- ◆ 堀川と中川運河一体の舟運観光の実現

2 護岸整備の戦略的促進と親水空間の創出



- ◆ 中川運河維持水位低下による治水機能向上
- ◆ 護岸整備の10倍加速及びささしま〜長良橋間の優先的プロムナード整備
- ◆ プロムナードデザインの「中川運河」らしさの追求

3 死魚発生防止のための松重ポンプ所の増強及び水質浄化に向けた市民参加型仕組みづくり



- ◆ 閉鎖性水域滞留時間の短縮による水質悪化防止
- ◆ 市民参加による水質浄化取り組み

4

沿岸プロジェクトと水上交通の相乗効果最大化を沿岸プロジェクトコンソーシアムによる水上交通への取り組み



- ◆ 現代版「七里の渡し」による「昇龍道プロジェクト」への貢献

5

文化発信拠点の構築



- ◆ アーティスト活動拠点の確立
- ◆ 世界への文化発信によるクリエイティブ人材の誘導
- ◆ ものづくりとアートの融合による「なごや」ならではの新たな価値の創出

想像力を掻き立てる古い倉庫空間
撮影:大河博晴氏

6

世界運河会議の開催支援



- ◆ 世界に学び、世界に発信
- ◆ “なごや”への投資環境の創出
- ◆ “なごや”が面白い、面白くなりそう

倉庫壁面へのデジタル掛け軸
一般社団法人中川運河キャナルアート提供

“なごや”都市構造転換の嚆矢に

都市の強靱化を通して

「素通り・日帰りのまち」から「逗留・探索のまち」へ

「文化不毛のまち」から「文化発信のまち」へ

1. はじめに

リニア中央新幹線で結ばれる首都圏・中部圏・関西圏は世界最大のスーパーメガリージョンになるといわれる。わが国の国際競争力を担う巨大な都市圏の誕生である。その中で中部圏の中心都市である名古屋の今後の方向性に関して、各方面で活発な議論が展開されている。巨大都市に埋没することなく、独自性を保ちつつ国家的課題を担う都市へ着実に変身していく。このような概念の中で議論し、われわれは“なごや”の特徴を活かし弱点を克服する大きな手掛かりを再発見した。「眠れる巨大なウォーターフロント 中川運河」である。中川運河の持つさまざまな価値を最大化することにより、あすの“なごや”に向け大きく飛躍することができる。このような確信を持って「中川運河価値最大化プロジェクト構想（案）」を提案する。

折しも平成 27 年度、名古屋市地域強靱化計画や国土形成計画中部圏広域地方計画など国の基幹的上位計画に、我々の念願であった「中川運河の活用」が組み入れられた（参考文献 1,2）。中川運河の価値最大化に向けた大きなトリガーとなることを期待するものである。



スーパーメガリージョン
国土交通省中部地方整備局
「第3次まんなかビジョン」より

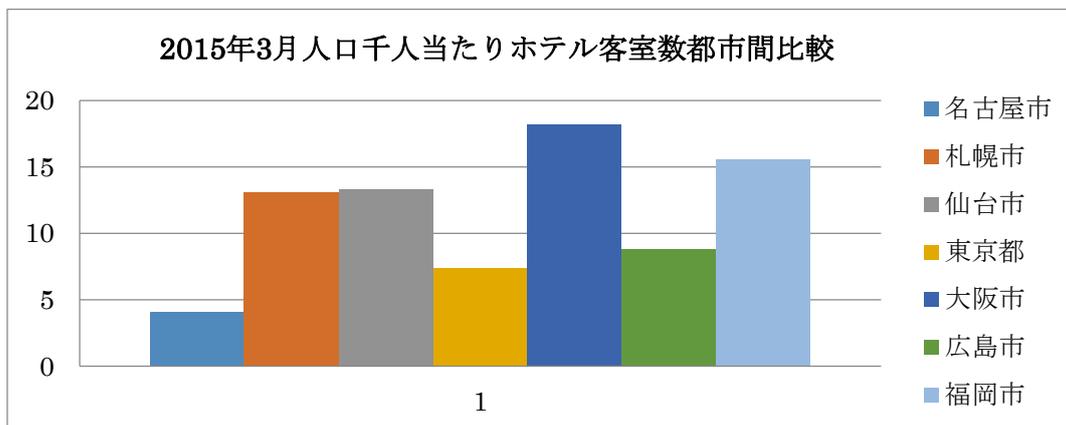
2. “なごや”の特徴や課題

次頁のグランドデザインに示す通り、我々は名古屋市及びその周辺地域で構成する名古屋都市計画区域を“なごや”と定義した。“なごや”はいうまでもなく中部圏を代表する大都市圏であり、いち早く整備され或いは整備されつつある高速鉄道や高速道路などインフラストラクチャーと、伝統的なものづくり産業との融合により、強力な一大経済圏を形作っている。しかしながら“なごや”は中部圏域の中にあっても今ひとつ求心力に欠ける都市であると言われもし、また特に国際的にその知名度は決して高いとはいえない。

“なごや”をテーマに議論する時、様々な可能性を認識しながらもある種不思議な「物足りなさ」「歯がゆさ」を感じるのは我々だけではあるまい。

ここ数年の我々の議論の中から“なごや”の特徴や課題を要約すれば、次のような長所・短所が浮かび上がってくる。

- ① 仕事のあるまち
- ② 住みやすいまち
- ③ 素通り・日帰りのまち
- ④ 文化不毛のまち
- ⑤ 水辺の少ないまち



極めて少ないホテル客室数（国内主要都市との比較）

「東海ハンドブック 平成 27 年度版

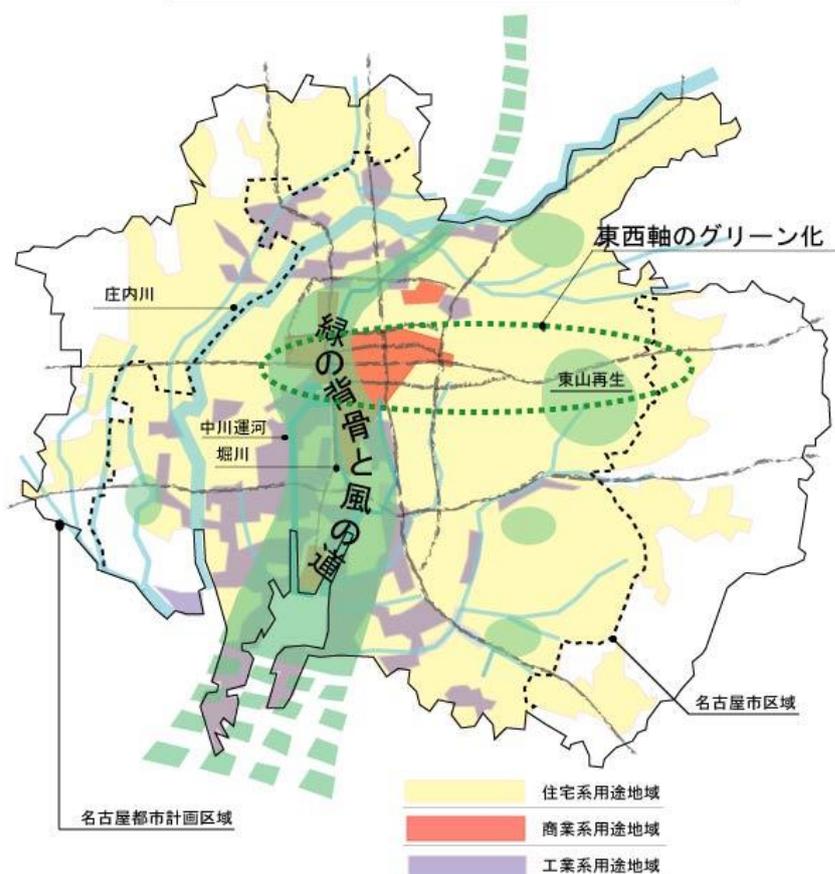
（株）日本政策投資銀行東海支店」より作成

3. なぜ「中川運河」か

「グリーン都市“なごや”」グランドデザイン

・・・南北に新たな都心軸の形成・・・

・・・「緑の背骨と風の道」・・・



その原点は、JAPIC中部委員会提言書「グリーン都市“なごや”へ・その脱皮戦略」(平成19年 JAPICHP掲載)で示したグランドデザインにある。その心は、中部圏域の国際競争力向上のために、

- ① 中部圏の中核都市であるべき“なごや”をより魅力的かつ求心力のあるまちにする。
- ② かつて都心部を流れていた「木曾川(古木曾川 参考文献5)」をイメージし、グリーンインフラ(水・緑・景観)を整備することによって、縦(南北)の都心軸「緑の背骨と風の道」を創る。
- ③ そこに包含される堀川、中川運河を浄化・再生する。

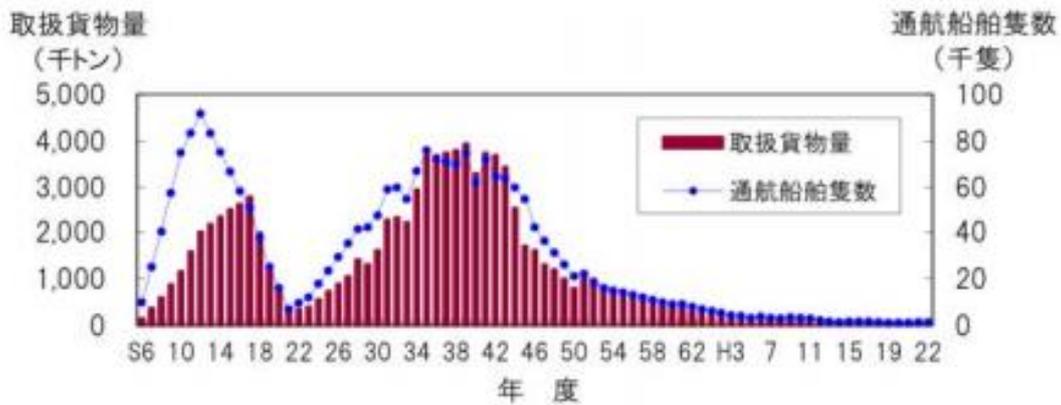
4. 中川運河の歴史（中川運河再生計画より）

中川運河の前身は、堀川以西の旧市街地の都市排水を受け入れる笈瀬川・中川という自然河川であった。古くから物流機能を有し、名古屋城築城時には城壁の石を筏にて運搬し、小栗橋上流（現西宮神社）で陸揚げ成型し、名古屋城まで陸上運搬したと記録されている。明治に入り工業都市を目指していた名古屋市にとって、海陸交通の要衝となる名古屋港の背後の輸送機能は脆弱であった。潮の干満による「潮待ち」の影響を受けない閘門式運河として、名古屋港と旧笹島貨物駅をつなぐ中川運河が大正 13 年都市計画決定された。大正 15 年（1926 年）工事着手され、昭和 5 年（1930 年）幹線及び北支線が完成し、当時「東洋一の大運河」と呼ばれた。昭和 7 年には東支線の完成により松重閘門を通じて堀川との連絡が可能となった。現在支線を含めた全延長は約 8.2km、水域幅員約 36～91m、水深は約 3m の規模を有している。



「中川運河再生計画」より

物流機能としては昭和39年約4百万トン記録するなど文字通り大動脈として機能し、一日数百隻の舢が行き交ったが、それをピークとして次第にトラック輸送に切り替わり、現在は一日数隻の小型タンカー船が往来するにとどまっております、むしろそれと遭遇すると何故か興奮を覚えるのである。



取扱貨物量及び通航船舶隻数の推移
「中川運河再生計画」より



昔 連なる舢
名古屋港管理組合提供



今 小型タンカーに興奮
石川幹子氏（中央大学教授）撮影

5. 中川運河の価値とは

物流の大動脈として開鑿され、40年以上にわたりその使命を十二分に果たした中川運河には、実はそれ以外に多くの機能を見出すことができる。それらを一一つ磨き上げることによって、中川運河全体の価値最大化が図られ、将来の“なごや”の貴重な都心軸に育て上げることが可能になると考える。

(1) 物流機能

物流舟運としてはほとんど使われなくなったが、特に来るべき大災害時の、名古屋港と都心部を結ぶ緊急物資輸送ルートとして重要である。

(2) 治水機能

海から干潟さらには農地へと変遷した中川運河沿岸一帯は、治水上非常に脆弱な地域であった。中川運河ができさらにポンプ所が整備されたことによって治水が安定し、人・ものづくりの一大集積地である現在が形成された。

(3) 舟運観光・定期航路機能

かつて物流機能としては活用されたが、舟運観光としては活用されたことはない。年数回開催される体験乗船には、定員の数十倍の申し込みがある。

(4) 親水空間・環境保全機能

中心市街地に大きな河川を持たない名古屋にとって、感性を育む貴重な水辺空間であり、手の届きそうなところにたっぷりとした水辺が存在する。また豊かな水辺空間と沿岸の植生は、“風の道”として環境保全機能を有している。

(5) スポーツ・レクリエーション機能

いろは橋下流には漕艇庫が整備され、毎年市民レガッタや大学対抗戦などが開催されている。近年ドラゴンボートの活動が盛んとなり、市民参加型ドラゴンボートレースが盛り上がっている。

(6) 文化発信機能

近年市民活動が盛んになっており、中川運河の水辺や倉庫群などが、アーティストにとってかけがえのない創造的空間であることが認知されてきている。

(7) 民間プロジェクト集積機能

平成29年度には、ささしまグローバルゲート、みなとアクルス、レゴランドなど民間の巨大プロジェクトがグランドオープンすべく、事業整備が進んでいる。

6. 中川運河の現状と課題

(1) 物流機能

本来の物流機能としては、現在ほとんど活用されていないといつてよい。大災害発生時の緊急物資輸送ルートとしては、名古屋市地域防災計画地震対策編（平成 22 年修正）に、水上輸送ルートとして明記されている。来るべき大災害時に支障なく機能するためには、水門、橋梁、護岸などの耐震性の再点検・性能確保が必要であり、都市計画上のより明確な位置づけが必要であると考えます。

(2) 治水機能

名古屋市上下水道局では、昭和 54 年に策定された「名古屋総合排水計画」（昭和 63 年改定）にもとづき、全市域を対象に 1 時間 50mm の降雨に対応する下水道の施設整備を進めてきた。しかし平成 12 年の東海豪雨を受けて策定した「緊急雨水整備基本計画（前期・後期）」や、平成 20 年 8 月末豪雨を受けて策定した「第 2 次緊急雨水整備計画」に基づき、著しい浸水被害が集中した地域や都市機能の集積する地域を対象として、緊急雨水整備事業を進めている。緊急雨水整備事業では、原則 1 時間 60mm の降雨に対応する施設整備を行い、これにより名古屋地方気象台における過去最大の 1 時間降雨量 97mm の降雨（東海豪雨時の記録）に対して、床上浸水の概ね解消を図ることを目指している。



平成 12 年 9 月 11 日東海豪雨
新川決壊
「みずプラン 27」より

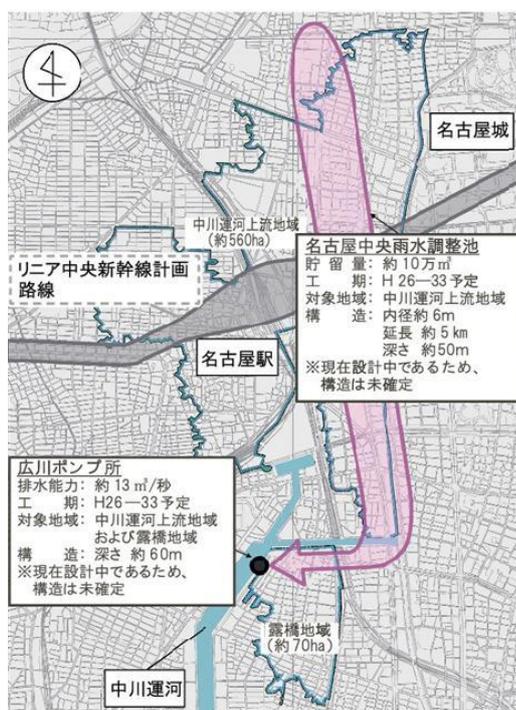


平成 20 年 8 月末豪雨
円頓寺商店街浸水
「みずプラン 27」より



平成 25 年 9 月 4 日豪雨
名古屋駅周辺
地下街への流入
(Twitter 情報)

一方で名古屋市は都市機能が一段と集積する名古屋駅周辺地域などの豪雨対策が喫緊の課題であるとして、平成 26 年度に名古屋中央雨水調整池（貯留量約 10 万 m^3 ）や広川ポンプ所（排水能力約 13 $\text{m}^3/\text{秒}$ ）の整備事業（平成 33 年度完成目標）に着手した。



建設通信新聞より

さらに平成 27 年度には、名古屋市地域強靱化計画（風水害編）に「中川運河の活用」が組入れられた。これはポンプ所の連続運転を目的とした中川運河の維持水位低下を可能とするための全線護岸の整備促進や、中川運河口ポンプ所の増強、さらには堀川沿岸の満潮時の集中豪雨対策としての松重閘門の復活など、中川運河の治水機能を最大化するための行政施策に道を拓くものである。強靱化計画への組入れが、中川運河全体の価値最大化に向けた大きなトリガーになることを期待するものであるが、今進められつつある「名古屋市総合排水計画」の見直し作業の動向を注視しつつ、護岸整備促進など具体的プロジェクトへの落としこみに向け、一層の働きかけが必要と考える。

(3) 舟運観光・定期航路機能

堀川と中川運河を結ぶ松重閘門は昭和 43 年以来閉鎖されており、両者一体となった舟運観光は不可能である。中川運河沿いの民間のビッグプロジェクトの整備促進を受け、名古屋市はささしま堀止地区に船着場を整備し、平成 29 年 4 月を目標に定期航路試験運航を目指している。ハード整備を行政が行い、運営を民間に委託するという考えである。しかしながら現在運行されているガーデンふ頭～ワイルドフラワーガーデン～金城ふ頭の定期航路が苦戦していることを考え合わせれば、民間サイドとしては、今の延長思考ではなく、将来を見据え思い切った発想で提案していくことが望まれる。

(4) 親水空間機能

現在水辺に近づく親水空間として整備されているのは、いろは橋下流域のみである。それ以外の沿岸地域は、親水空間としては全く利用されていない。親水空間に向けての課題は大きく二つあると考える。

(A) 水辺に近づけない・・・護岸（プロムナード空間）の未整備

中川運河はもともと物流機能を再優先して設計されているため、舳が沿岸倉庫に横付けでき、荷物を直接出し入れしていた。そのため水辺沿いに人が近づくことはできない構造となっている。



倉庫に横付けする舳
名古屋港管理組合提供

管理者である名古屋港管理組合は、築 85 年ほど経過し老朽化している護岸を、旧護岸から 5m 前出しし鋼矢板護岸形式で整備しつつある。新護岸整備は昭和 44 年から開始され、平成 26 年時点で全線 16.5km の内約 40%の進捗である。年間平均およそ 150m の整備スピードということになり、今後このペースで整備されるとすれば、全線整備完了はおおよそ 66 年後となる。



旧護岸

「中川運河再生計画」より

整備されつつある護岸

「中川運河再生計画」より

「中川運河再生計画」においても、治水機能強化のため中川運河の維持水位引き下げが必要であり、その前提条件として全線護岸改修の必要性が謳われている。しかしながら整備中の護岸は緊急を要する箇所から手を付けられているため連続性がなく、なおかつ工事中として立ち入り禁止状態にある。

表 5-4 治水機能の段階的な強化の考え方

種別	現状	概ね10年間	概ね10年以降
流域面積	1,165ha		1,165ha ^{※1}
計画降雨	50mm/h	60mm/h	60mm/h(連続排水)
運河の維持水位	N. P. +0.2~0.4m		維持水位引き下げ ^{※2}
排水能力	45.3m ³ /秒		増強
下水道における対応	排水及び貯留	排水及び貯留の増強	貯留での対応分を排水へ切換え

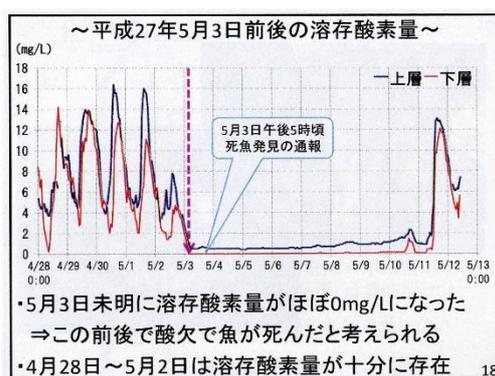
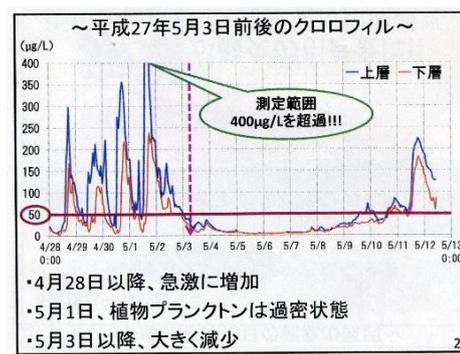
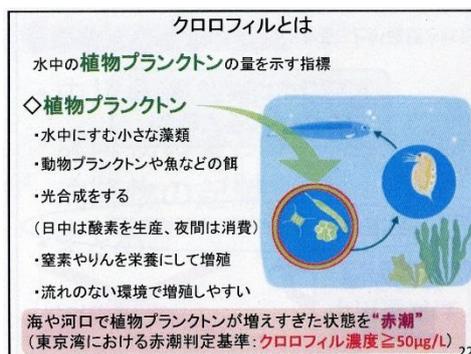
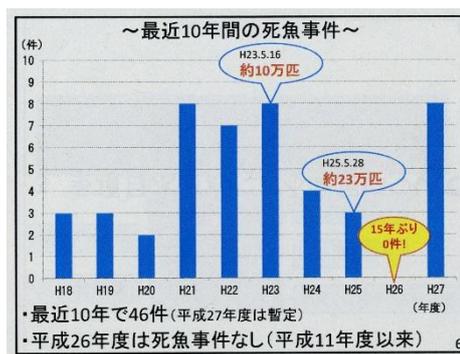
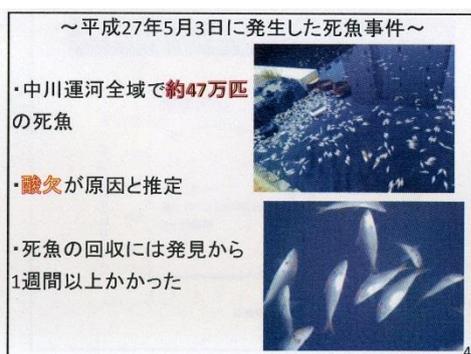
※1 将来的に他の排水区からの受け入れも検討

※2 今後の検討結果を踏まえて、維持水位の引き下げに対応する護岸の改修を実施

「中川運河再生計画」より

(B) 魚が浮く・・・富栄養化対策を含めた水質改善必要

平成27年5月3日中川運河ほぼ全域にわたって約47万匹の死魚が発生した。過去最大級の死魚発生であり、全国放送で報道され、名古屋のイメージは大きく損なわれた。そのメカニズム・原因などが名古屋市環境科学調査センターの調査により次第に明らかになってきている。今回の死魚発生の主な原因は「赤潮が招いた大規模な酸素欠乏」である（当調査センター発表資料より）。



水中に棲む小さな藻類である植物プランクトンが増えすぎた状態を“赤潮”というが、5月3日未明死魚発生前に急速かつ大量に増殖していた植物プランクトンが死滅したタイミングと溶存酸素量減少が生じたタイミングが一致していたことが観測により明らかとなった。当調査セ

ンターでは、異常増殖した植物プランクトンが何らかの原因によって死滅し、その分解による酸素消費が大規模な酸素欠乏を招いたのではないかと推察している。

以下当調査センターへのヒヤリング結果を列記する。

- ① 閉鎖性水域である中川運河の水質改善の基本は、松重ポンプ所による堀川への排水による水循環であるが、死魚発生を少なくする最大の決め手は、中川運河内の水の滞留時間の短縮である。現時点での滞留時間はおよそ 22 日であるが、これを 7 日以内（理想的には 4~5 日）に短縮したい。松重ポンプ所（現在 7 万 t/日）の増強が必要である。
- ② 名古屋市初の富栄養化対策としての露橋水処理センター高度処理化事業の一日も早い供用開始が待たれる。しかしながら、名古屋港から取水している中川運河にとって、汚濁負荷の軽減は運河内に限定される問題ではなく、名古屋港ひいては伊勢湾全体の水質に関係することであり、問題は単純ではない。
- ③ 堀川が中川運河に比較して死魚発生が少ないのは、潮の干満による河川水の交換が影響していると考えられる。
- ④ BOD（生物化学的酸素要求量 有機性汚濁の指標）に関しては、堀川は既に 3.0mg/L 前後になっており B~C ランクにまで改善されてきているが、真っ黒なヘドロや護岸の汚れなどで一般的にはその改善状況は認識されていない。中川運河は 6~8 程度といまだ D ランクである。合流式下水道改善事業などの効果を注視したい。
- ⑤ ヘドロ堆積の原因は、下水の流入もあるが、植物性プランクトンの死骸も一因である。死魚発生のパターンはいくつか考えられ、ヘドロが酸素欠乏を引き起こすケースも考えられる。
- ⑥ 堀川における「堀川 1000 人調査隊」の活動は参考になる。中川運河水質監視のためには、市民に対して広く情報公開・共有する必要があるが、現在の水質調査・分析をさらに充実していく事が前提となる。

(5) スポーツ・レクリエーション機能

現時点ではスポーツ・レクリエーション機能としての活用範囲は限られているが、水質改善などと相まって将来的にはレガッタやドラゴンボートだけではなく、カヌー、ウィンドサーフィン、水上バイクなどさまざまな遊びの場として、全線にわたって活用される可能性があるのではないかと考える。それに備え、定期航路化や舟運観光との整合性を図るためのルール作りについて、今から議論しておく必要があると考える。



ドラゴンボートレース
東海龍舟提供

(6) 文化発信機能

平成 22 年以來の市民によるアート活動の展開により、中川運河そのものの存在が見直され、行政や市民レベルでの認知度は大きく高まったといえる。さらには平成 25 年度からは、リンナイ(株)様の英断による文化芸術活動助成制度 (Artoc10) が開始され、中川運河沿いでの活動を熱望するアーティストたちに道を拓いた。しかしその市民活動が念願とするアーティストのための日常的な活動拠点の確保という点においては、今大きな壁にあたっている。アーティストたちにとってこの上なく魅力的な利用されなくなった古い倉庫などを保存・活用する場合、地震国である我が国では、用途変更に伴う耐震補強などが避けて通れない課題であり、それには少なからぬ出費を伴う。これを倉庫のオーナー企業だけに背負わせることに関しては、企業内コンセンサス形成は至難の業である。公益的な役割を持つことになるわけで、本来ならば行政の出番であるはずであるが、現時点で有効な解決策は見出されていない。



倉庫壁面へのデジタル掛け軸
一般社団法人中川運河チャンネルアート提供

(7) 民間プロジェクト集積機能

ささしま、港明地区、金城ふ頭など大きな種地をベースとした民間プロジェクトの開花は、今後の中川運河沿岸の土地利用ひいては当地域のまちづくり全体に波及効果を及ぼしていくものと予想される。

中川運河沿岸一帯の用地は全線名古屋市のものであり、その管理は名古屋港管理組合に委託されており、沿線倉庫など民間企業は管理組合から賃借している。都心部にこれだけの公有地が存在することも含め、これは中川運河特有の土地利用形態である。ただしその利用目的については、港湾地域であるとして港湾事業に厳しく限定されてきた。しかしながら平成24年の「中川運河再生計画」に示された新たな指針によって、沿岸用地の活用方法にも変化が見える。名古屋港管理組合が平成24年度より始めた事業提案型パイロット事業であり、市民開放型の土地利用を模索するものである。現時点までに、飲食店、マーケット、喫茶店、バッティングセンターなどが営業または建設中であり、沿岸土地利用に関して明らかに変化が見られる。今後の沿岸土地利用に関しては、名古屋にとって極めて貴重な水辺空間であることや、中川運河「らしさ」のまちづくり(参考文献3)など、運河全体のデザインの方向性も包含した考え方の中で、土地利用のあり方を議論し、より明確な方向性を打ち出していく必要があるものとする。例えば現時点までのパイロット事業には、アート活動のための空間は組入れられていない。アートと水辺の親和性を考慮すれば、ケースによって公募条件にアート空間を組入れることを望みたい。なおかつ応募者の事業性確保のため、アート空間に対する地代減免などの支援も必要となろう。ここでも行政サイドの「中川運河再生に対する明確な理念」の確立が必要不可欠である。

沿岸土地利用にとって最大の課題は、当地域の交通アクセスの悪さであり、現実的には車に頼るしかない。中川運河の潜在能力の高さを考える時、先行投資としての基幹バスの増便と乗り継ぎの利便性確保を期待したい。

7. 中川運河価値最大化戦略・・・具体的6つの提言

中川運河の価値最大化のための具体的提言を行いたい。以下6つの提言は、いずれも官民が一体となって推進すべきプロジェクトと考えるが、メリハリを付けるためあえてその役割を整理した。

提言	行政主導	民間活力主導	主たる目的
1. 松重閘門復活プロジェクトの次期社会資本整備重点計画への組入れ	◎	○	<ul style="list-style-type: none"> ・治水機能向上 ・堀川・中川運河一体の舟運観光
2. 護岸整備の戦略的促進と親水空間創出	◎	○	<ul style="list-style-type: none"> ・治水機能強化 ・親水空間創出
3. 死魚発生防止のための松重ポンプ所の増強及び水質浄化に向けた市民参加型仕組みづくり推進	◎	○	<ul style="list-style-type: none"> ・水質浄化 ・死魚発生防止 ・親水環境向上 ・市民の参加意識醸成
4. 沿岸プロジェクトと水上交通の相乗効果最大化を	○	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・コンソーシアムによる水上交通定着 ・“現代版七里の渡し”による「昇龍道」への貢献
5. 文化発信拠点の構築	○	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・「文化不毛の地」からの脱却 ・ものづくりとアートの融合による新たな価値の創出
6. 世界運河会議開催支援	企画始動 流動的	企画始動 流動的	<ul style="list-style-type: none"> ・中川運河一大プロモート ・“なごや”への投資環境の創出

提言その 1：松重閘門復活プロジェクトの次期社会資本整備重点計画への組 入れ

松重閘門復活事業を次期社会資本整備重点計画（2021 年度～2025 年
度）へ組み入れることを提案する。2015 年度名古屋市地域強靱化計画に
「中川運河の活用」が組み入れられたことは、堀川沿岸地域の満潮時の集中
豪雨対策に道を拓いた。中川運河の維持水位低下が可能になった暁に、堀
川の満潮時集中豪雨を、松重閘門の操作によって中川運河に一時的に誘導
することが可能になるのである。

松重閘門は使用停止後取り壊しの予定であったが、保存を求める住民運
動などにより存続が決定された。平成 5 年には名古屋市の都市景観重要
建築物等に、また平成 22 年には公益社団法人土木学会により選奨土木遺
産にそれぞれ指定されている。松重閘門の復活は、堀川と中川運河一体の
舟運観光を可能とするばかりでなく、まさに都心部で閘門通過を体験でき
ることは、観光資源が乏しいといわれる名古屋に新たな魅力を付加するこ
とになると考える。もちろんそれまでには、現状では必ずしも大きいとはい
えない松重閘門復活に対する市民の声を高めていく必要があるのは言
うまでもない。



松重閘門
復活イメージ
川地正数氏作成

提言その 2：護岸整備の戦略的促進と親水空間創出

現状の護岸整備事業を 10 倍程度スピードアップすることを提案する。
すなわち現状では 50～60 年程かかるとされる全線護岸整備を 5 年程度に
短縮するものであるが、名古屋市が現在施行中の名古屋中央雨水幹線や広
川ポンプ所の進捗（平成 33 年度完成目標）とも符合するものである。名
古屋市総合排水計画の見直し作業とも関連するが、中川運河の地域強靱化
計画への組み入れを、具体的プロジェクトとして具現化する事業としての位
置づけである。現在の護岸整備はあくまで港湾施設の維持として位置づけ
られているが、これに集中豪雨対策として明確に機能付加する必要がある

と考える。

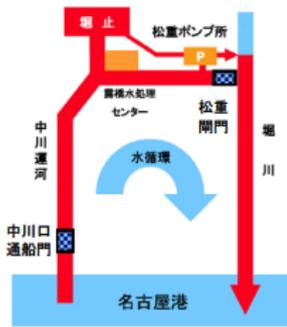
親水空間の必要性や課題についてはすでに述べたが、親水空間の創出によって中川運河のイメージは大きく変わる。そのための護岸整備は戦略的に進められるべきであるが、特にささしま～長良橋間においては、平成 29 年度のささしまグランドオープンや平成 30 年度の露橋水処理センターの供用開始を念頭に整備を加速すべきである。この区間の親水空間の存在は、新たな名古屋の顔となる「ささしま」の付加価値を最大限高める効果を発揮すること間違いない。また他の区間においても、橋梁区間の護岸の整備を完成させ、順次親水空間として市民に開放していく必要がある。もちろんこの親水空間のデザインは、中川運河全体のイメージに大きな影響を与えることになるので、中川運河の「らしさ」を十分活かしたデザインを追求したい。現在名古屋都市センターが中心となって進めている研究作業デザインシャレットに注目するものである（参考文献 4）。



デザインシャレット
スケッチ（プロムナード）

提言その 3：死魚発生防止のための松重ポンプ所の増強および水質浄化に向けた市民参加型仕組みづくり推進

昨年 5 月の大量の死魚発生は、全国ニュースで報道され、名古屋のイメージを大きく損ねたばかりでなく、死魚回収まで約一週間近くを要し、悪臭により近隣住民に多大な迷惑を及ぼしている。将来中川運河の価値最大化を図り、観光資源化や親水空間創出を目指すならば、自然死以外の大量の死魚発生はなんとしても防がなければならない。典型的な閉鎖性水域である中川運河にとって、その最大の決め手は松重ポンプ所増強による水循環の促進である。現在平均 22 日の滞留時間を 4～5 日にまで短縮することが望ましいとのことであるので、現在のポンプ所排水能力 7 万 t/日を 30 万 t/日前後に増強することを提案する。



中川運河の水循環
「中川運河再生計画」より

いずれにしても中川運河ほどのスケールの閉鎖性水域の水質問題は、いろいろな要因が絡んで一筋縄で行くものではない。その意味では同様の条件下での、「堀川ライオンズクラブ」や「堀川 1000 人調査隊」の市民参加型浄化活動は、学ぶべき貴重な先進事例である。徹底した調査研究と情報公開を前提とした、中川運河なりの市民参加型浄化運動の仕組みを構築すべき時に来ていると考える。

提言その 4：沿岸プロジェクトと水上交通の相乗効果最大化を

中川運河沿岸プロジェクトと水上交通の相乗効果最大化を図るべきである。そのための具体的戦略として、沿岸プロジェクト開発事業者連携コンソーシアムによる水上交通の運営を提案する。水上交通利用者への沿岸プロジェクト来場特典付与など、水上交通とプロジェクト双方の運営を盛り上げるための具体策はさまざま考えられるであろう。使用船舶の選定など民間事業者の総力を結集した仕組みづくりと共に、単に中川運河内だけの運営ではなく、将来的には“現代版七里の渡し”として、桑名までさらにはセントレアまでも視野に入れたい。そこには中部地方が総力を上げて取り組んでいる地域連携観光プロジェクト“昇龍道”の一翼を担う姿が明確になるであろう。もちろんそうなれば、プロジェクト開発事業者ばかりでなく、沿岸事業者全体が参加するいわば名古屋経済界挙げての水上交通への取り組みとなることが望ましい。行政としては、水上交通運営の公募にあたって、以上の概念を念頭に置くべきと考える。



隅田川水上バス
卑弥呼

提言その 5：文化発信拠点の構築

伝統芸能が盛んで芸術系大学が多数存在するのに、名古屋は“文化不毛の地”などといわれる。なぜかという素朴な問いに対してあるアーティストは「確かに。特に現代アーティストにとって名古屋には適当な発表の場がありません。みんな外に出ていくことになるのです」と。2010年に始められた市民活動によって、水辺空間とアートの親和性や歴史を刻んだ古い倉庫空間のもつ創造性が、アーティストばかりでなく市民にとっても貴重な財産であることを再認識させた。しかし現時点ではそれは年一回のつかの間の活用でしかない。今や世界はクリエイティブな人材の争奪戦の時代といわれる。クリエイティブな人材は自分の持てる力を最大限発揮できる都市を自らの目で選択する。文化不毛の地などといわれ続けることが名古屋にとってどれほど不利益なことかを、とくと考え抜かねばならない。

名古屋にとって貴重な水辺空間である中川運河に「文化発信拠点の構築」を提案する。利用されなくなった古い倉庫がそのために保存・活用されれば“ベストの選択”である。そこでは年間通して、工房としてギャラリーとしてパフォーマンスの場として数多くのアーティストの活動拠点となる。あるいは当地の芸術系大学の共同キャンパスとして、“なごやの文化発信の一大拠点”となる。ここを中核として中川運河沿岸に数多くのアーティストが定着すれば、街の雰囲気は大きく変わることは多くの先進事例が示している。

中川運河周辺一帯は貴重なものづくり集積地である。西区、中村区、中川区、熱田区、港区を合わせた一帯（いわゆるメイニシ地区、日本経済新聞より）の工業製品出荷額は、東京都大田区の約3倍、東大阪市の約1.5倍といわれ、文字通り国内最大むしろ世界最大のものづくり集積地といって過言でない。そのど真ん中に中川運河は位置する。中川運河周辺のものづくりとアートの融合（交流・触発）には、それなりの仕組みづくりが必要となろうが、それが成功した暁には、他には見られない名古屋ならではの新たな価値が創出されるであろう。名古屋が死守したいものづくりの継承・発展にとって、必要欠くべからざる要素であると考えます。

先述した通り利用されなくなった古い倉庫の用途転換には、耐震補強など少なからぬ初期投資が必要である。一企業にのみ負担を強いるのではなく、産官学民総力を挙げた仕組みが欠かせない。現実的な事業計画作成を前提とするが、当施設が持つ極めて公益的な役割を勘案すれば、まずは行政からの明確な理念に基づいた各方面への呼びかけが突破口を拓くものと信じていたい。



想像力を掻き立てる
古い倉庫空間
撮影 大洞博靖氏

提言その6：世界運河会議の開催支援・・・世界に学び、世界に発信

平成28年3月5日シンポジウム「中川運河チャンネルアートミーティング」では、“世界運河会議に向けて”と銘打って、熱い議論が繰り広げられた。中川運河から「世界運河会議」開催を呼びかけることを改めて提案する。世界には水辺空間を最大限活用して魅力的な街づくりに成功している事例はあまた存在する。そのような人たちから見れば、「何もしていない中川運河」にむしろ驚愕の声が上がるかもしれない。「なんともったいないことを。こんな大都市が・・・」。本来ならば様々な価値が最大化された暁での運河会議であろう。なぜ今なのか。その議論も含め官民挙げた具体的な検討・仕組みづくりが進むことを願うものであり、「中川運河価値最大化」を提唱する立場として、積極的に支援していきたい。

これだけの可能性を秘めた中川運河ではあるが、人々の関心が十分高まっているとはまだ言えない。中川運河にとって今もっとも重要なことは、中川運河に対する「一大プロモーション」活動である。世界運河会議そのものに加え、それに至るまでのプロセス自体が中川運河に対する重要な「プロモーションプロジェクト」であると考えられる。

8. 中川運河価値最大化の意義・波及効果

中川運河の価値最大化の意義・波及効果を一言で言えば、「“なごや”への投資環境の創出」である。“なごや”はおもしろい、これから面白くなりそうだと世界に思わせなくてはならない。幸か不幸か名古屋には「眠れる巨大なウォーターフロント 中川運河」が文字通り“無垢”な状態で存在する。中川運河の持つさまざまな価値（可能性）を、ひとつひとつ丁寧に掘り起こしていくことで、“なごや”への投資環境は着実に創出されていくと確信する。

9. あとがき

リニア中央新幹線供用開始まで12年である。これを千載一遇のチャンスとして名古屋駅およびその周辺地域の大改造計画が進行中である。このために高まる膨大なエネルギーを“なごや”の改造のためにもぜひ使いたい。都市の強靱化を通して、「素通り・日帰りのまち」から「逗留・探索のまち」へ、「文化不毛のまち」から「文化発信のまち」への大転換である。“なごや”都市構造転換の嚆矢に向けて、当提言書「中川運河価値最大化プロジェクト構想（案）」がその一助になれば望外の幸せである。

参考文献

1. 名古屋市国土強靱化地域計画（p115） 名古屋市 2016年3月
2. 新たな中部圏広域地方計画「プロジェクト説明図表（p12）」 国土交通省中部地方整備局 2016年3月
3. 『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』 竹中克行編著 2016年2月 鹿島出版会
4. 「中川運河にぎわいゾーンデザインシャレット」 名古屋都市センター 2016年3月
5. 名古屋の地質と地形からみた濃尾平野の生い立ち 足立守
<http://www.jia-tokai.org/sibu/architect/2002/0211/isi.htm>

以上

末尾 参考資料

中川沖河辺地域プロジェクト工程概要

NO	プロジェクト名	2014年度 平成26年度	2015年	2016年	2017年	2018年 平成30年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 平成35年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	3030年	事業の概要など
1	リニア中央新幹線																		名駅周辺各種再開発プロジェクト含む
2	名古屋市 省成工水産緊急対策事業	(着工)																	水質改善、ヘドロの除去等 平成15年下水処理場新行改正 JAPF中部委員会議決(平成18年) 「グリーン都市」なごやへの発展戦略 水質改善、高度処理、処理水活用
	名城公園人工干潟造成																		
	高津水処理センター																		
	津島村仕舞え 運河建設																		
	小里南地区 水質改善																		
	名古屋中央西水質浄化池																		市民憩いの場、アートパフォーマンス
	坂山ポンプ場																		名駅周辺西水質浄化池 名駅周辺及び南側両西水質浄化
3	名古屋臨海処理組合 廃止水質浄化施設 建設整備																		
	船着場																		
	親津浄化(空線)																		
	プロムナード整備																		
	中山公園ポンプ機械																		
	汐雲ポンプ所機械																		
4	汐雲臨海処理																		
5	ささしまライブ 愛知本字																		
	中塚ビル本社移転																		
	グローバルアート																		
6	瀬田及び豊田地区西側院																		
7	レゴランド																		
8	沿岸農産物活用																		
9	中川沖河辺ART&C10																		
10	世界運河芸術劇場																		

提言書

「中川運河価値最大化プロジェクト構想」

平成 28 年 5 月

(平成 29 年 9 月改訂)

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

中部委員会

問い合わせ先

〒457-0007 愛知県名古屋市南区駈上一丁目 11-29

新瑞南ビル 3F ㈱リアルアシスト内 JAPIC

主席研究員 松林正之

090-7430-9997 mjapic@real-assist.co.jp