

名古屋の水辺とまちづくり

秀島 栄三

1 水が豊かな名古屋・水辺が乏しい名古屋

濃尾平野は、木曾川、長良川、揖斐川によって形成された国内屈指の面積を持つ沖積平野である。大河川によって運ばれた土砂が堆積し、肥沃な土地がつくり出され、それがこの地域に住む私たちの生活そして産業の発展の基盤となっている。しかし話を名古屋市内に限ると、実は水辺にはあまり恵まれていない。いわゆる「清須越」によって、台地に名古屋城と城下町を構えたためである。名古屋の都心部にある堀川、新堀川、中川運河は全て掘ってつくられた。名古屋港も、今でこそ取扱貨物量日本一を誇るが、もともと地形的条件に恵まれず、遠浅の海を埋め立ててつくられた。このために都心部から遠くにある印象を与える。

名古屋の河川は、台地にあつて勾配がなく、水の移動がほとんどないために水質がよくない。最近十余年にわたつて堀川一〇〇〇人調査隊など官産学民が丸となつて水質の改善とその啓発に努めてきた。その成果が見え始めた昨今、水辺をより魅力あるものに、という声がだいたい強まってきた。ささしまライブ24、納屋橋東再開発など、「かわづくり」から「まちづくり」への広がり期待されている。しかし堀川、新堀川、中川運河は、いずれも物流を目的とした人工河川・運河であるために沿岸に住まう人がもともと少ない。以下では、そうした中で名古屋の「かわづくり」が今後どれほどまでに盛り上がっていくのか、この地域や他地域の事例にも目を向けながら、課題と期待を展望する。

2 名古屋の水辺

名古屋都心部の貴重な水辺としては、先に述べた堀川、新堀川、中川運河がある。堀川は一六一〇年、福島正則が主導して名古屋城開府と同時に開削が進められた。名古屋城、城下町、旧東海道の熱田宿に近い宮渡しを結び、木曾川上流から伊勢湾を經由して木材が運ばれるなどした。上流は黒川と呼ばれ、庄内川から僅かながら水を取り込んでいる。新堀川は一

九一〇年に今池付近から矢場町、熱田にかけて旧精進川を改修してできた。鶴舞公園は、新堀川の掘削で出た土砂でつくられている。中川運河は一九三〇年に竣工した。名古屋港と旧国鉄笹島駅を水上輸送で繋ぐ目的でつくられた。しかし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。

本稿では詳細を割愛するが、名古屋市内には、これら以外にも山崎川、矢田川、庄内川、天白川、荒子川、香流川などの自然河川もある。かつてはため池も多くあったが次第に埋められていった。

都市河川は私たちに開放的で快適な空間を提供するが、一般的に水そのものの質がよい。悪臭とゴミが漂い、大量の魚が酸素不足で浮き上り、プランクトンによって川とは思えない色になることもある。

水質悪化には様々な原因、背景がある。まず人工河川ということである。いずれも河床勾配が殆どなく満潮時にかなり上流まで海水が遡上する。人工河川ゆえに水源にも乏しい。ただ、人工河川が原因というならば最初から汚いはずだが、昭和初期には堀川では子供たちが泳いでいた。流入する海水の水質が悪い、合流式下水道により降雨時に下水道の処理能力を超える排水が流れ込む、雨や風により地上からごみや塵が入り込む、自浄能力と浚渫が追い



水質改善はこれから 新堀川

つかずへドロが堆積し、貧酸素塊の生成が進んでいることなどが指摘されている。

このような問題は戦後初期には現れ始めていた。名古屋市長を務めた杉戸清氏（一九〇一～二〇〇二）は「三川浄化計画」を打ち立てたが、その後の政策変更や財政難によって完了に到っていない。名古屋市役所は具体的に自然河川や地下水からの取水、へドロの浚渫、下水道の改良などを手がけてきたが、微生物や死魚などの有機物の堆積を伴うサイクルは、水質悪化の方向へと辿っていった。最近になって改善の兆しも見えてきたが、季節および場所によっては見た目も臭気も厳しい場合がある。

3 水辺と地域社会

水質の課題は、化学的あるいは生物学的な問題にとどまらない。汚い水辺から人々は遠ざかっていく。沿岸の建物は窓を閉める。そのようにして存在を忘れられ、極端に言えばゴミ箱同然の扱いをする者も出てくる。地域社会を含めた悪循環の問題構造がある。

普通の人は汚い水辺で船に乗ろうとは考えない。そのようにして水面に船が行き交う光景も見られなくなっていった。いま名古屋の水辺では、水上交通復活の機運があるが、どれだけの人々が乗るだろうか。自動車や電車の速さに慣れた人には船による移動は退屈するかもしれない。かつて重たい物は船で運んだ。東京と大阪を結ぶ東海道は、熱田から桑名までは航路だった。当たり前に船があった時代と今の間には生活文化上の大きな隔たりがあると思われるべきだろう。

私たち日本人の生活は、多くの輸入品を消費することによって成り立っている。すなわち、身の回りにある多くのものが港を通過している。しかし、私たちが港に行くことは滅多にない。巨大なコンテナクレーンは沖合いにあつて見に行くことが難しい。港を含む物流インフラストラクチャ（社会基盤）は私たちにとつてないと困る、あつて当たり前、けれどよく知らない存在となっている。

そして水は私たちに恵みを与えつつ苦難をも与える。一九五九年、伊勢湾台風がこの地域を襲い、未曾有の水害を経験した。以来、堀川の河口には強固な防潮水門が備わっている。名古屋の護岸はおしなべて水面から高い。このことも人々が水から遠ざかる一因となっていると言える。



堀川と屋形船

都市域で河川を軽視することの代償は大きい。都市は今アスファルトとコンクリートで覆い尽くされ、従来とは違う形で浸水の危機に直面している。また、水辺は貴重なアメニティ空間となる。「風の道」にもなっており、ヒートアイランド現象を抑制する効果がある。

まちづくりに話題を移そう。堀川の沿岸に那古野という地区がある。反対岸の丸の内には御屋敷が並んでいた。那古野には商人が住み、堀川と並行する四間道と美濃路には蔵が並び、直行する円頓寺商店街には庶民の生活が根付いてきた。軍需工場が多かった名古屋市は第二次世界大戦で激しい空襲に見舞われたが、那古野の一带は比較的に戦災を免れ、「清須越」以来四百年の歴史ある町並み景観を残している。蔵に納められていた米、塩、木工品などはことごとく堀川を伝ってきたものである。ここから馬車やリアカーなどで市内に運ばれた。しかし、鉄

道や自動車の台頭により物流の形態は激変した。蔵、商売が営まれていた古民家などはその利用価値を失い、歴史景観を示すという存在価値を有するのみとなった。

こうした構築物を残したい、残すべきという反応が次第に増えていく一方で、所有者にとつては必ずしもなくてもよいものとなっている。しばしば「まちづくり」で生じるコンフリクト問題である。構築物を残すために公的なお金を投じるのであれば、納税者として市民も間接的に当事者となる。行政は当事者ではない。当事者の間に入って調整を果たす役割を持っているに過ぎない。市民不在の地域社会では歴史は残らない。

かわづくりについても同様と言える。水辺は、まちに比べると護岸や橋梁など公共物が多いので行政の関与がより強いものとなるが、先に述べたような水質をどうするか、水辺をどのように利用するか、といった政策や事業について市民が何も言及しなければ、主張を持たなければ、水辺は忘れ去られていく。

貴重な都市の水辺に対し、関心がない市民にどのような目に向けてもらい行動に移してもらおうかを考えなければならぬ。堀川、新堀川、中川運河を地域あるいは自らの資産と想ってもらえたら、より大切に、より上手に使ってもらえるようになるのではないか。

4 官産学民が連携したかわづくり

まちづくりの好事例によく見られるように、かわづくりについても官産学民の連携に期待するところ大である。

公的な水辺や水の管理は「官」が担う。堀川・新堀川については名古屋市緑政土木局が河川管理者となっている。中川運河は名古屋港管理組合が管理している。また、名古屋市上下水道局は、大雨時に河川や運河に流入する下水を管理し、下水道の改善を進めている。

排水処理、護岸整備には、水処理関連会社や建設会社などの民間企業も関わっている。また社会貢献を目的にイベントを後援する形で企業が関与するケースもある。

大学研究者も土木工学、建築学、生態学、化学など様々なアプローチで課題解決に臨んでいる。特に汚濁が進むメカニズムについて一般論はあっても堀川、新堀川、中川運河に特定するとまだわからないこともたくさんある。試してみないとわからないこともある。河川あるいは水循環というものには自然的要素が多く含まれるため一般の工業製品のように実験・検査に再現性、合理性が保証できない。それゆえ最善の解決策も求めにくい。河川を全て埋めししまうという選択肢でも採らない限り水質改善の結論は容易に導出できない。堀川に



堀川エコロボットコンテスト

ついでには諸々の研究の経過、成果を確認する場として堀川・市民がつくるインフラ研究会、堀川再生のための連携プロジェクト二〇〇六、堀川再生フォーラムを実施してきた。

いくつかの市民団体が構成される「クリーン堀川」が主催する「堀川一斉大そうじ」は長く続いている取り組みである。「堀川一〇〇〇人調査隊二〇一〇」は、堀川の水質改善を目的とした木曾川導水実験が行われることを受け、広い参加を得て改善効果を観測・検証する試みである。これら以外にも市民の関心を高めるために多種多様なイベントが開催されている。「堀川一〇〇〇人調査隊二〇一〇」は団体ではない。たくさんの活動団体を束ね、堀川の水質を明らかにし、改善するという方向にできるかぎり統一させる動きである。

このようにして官産学民の各セクターがそれぞれの

使命と能力をもって関わり合っている。ただ、必ずしもお互いが相手を正しく理解しているとは限らない。例えば「学」は学術的知見、客観的判断に係る示唆や調整などにおいて専門家と言えるが、産官民もまたそれぞれに専門家である。社会的課題の解決にはローカルナレッジ（局在知）が不可欠だが、これは沿岸の市「民」に負うところが大きい。改めて郷土史家との連携も大事である。「官」は法律制度や予算の専門家である。情報が集まってくる。「産」は市場や経営に係るセンスや方法を提示してくれる。それぞれの専門家は他者と違う言葉や思考法を使う可能性がある。それゆえに「連携」はコミュニケーションの問題から始まることを忘れてはならない。

5 名古屋の水辺の活性化に向けて

大阪は橋が多いことから昔から「八百八橋」と言う。最近では「水都大阪」と呼び、新たなシティプライドを構築しようとしている。一方、名古屋市が昨年、全国の大都市を対象に行った調査によれば、名古屋市民は自らの都市が最も魅力がないと認識していると言う。確かに観光の魅力に欠ける面はあるが、住みやすさの水準はかなり高いものと思われる。むしろ

日々の生活が豊かであるがゆえに観光に力を入れる方向に向かわないのかもしれない。四〇〇年にわたるこの地域の文化的な豊かさ、自動車産業を中心とする「ものづくり」の成功に基づく繁栄のもと、そうなることも致し方ない。

そこで大事なことは、この豊かさがいつまでも続くか否かということである。続くと思えば何もすることはしない。しかしこの世に「不変」は存在しないことを歴史は教えてくれている。いま名古屋の水辺を誇りに思うことは難しいが、変えられないだろうか。中川運河には他でみることのない巨大かつ直線的な水辺がある。堀川は、名古屋城と同じ歴史を歩んできた。新堀川がきれいになれば船やSUPでビルの合間を縫うようにして都心のオフィスに通勤できるかもしれない。多くの街で行われている水や水辺との自然な関わり合いが、ここ名古屋でもできるよう期待している。

参考文献

末吉順治『堀川沿革誌』、愛知県郷土資料刊行会、二〇〇〇年。

名古屋市上下水道局『なごや水物語 元名古屋市長杉戸清の描いた水都なごや』、二〇一〇年。

Collaborative Developments of Land and Water Areas in Nagoya

In the recent ten years, the water quality of rivers and canals in Nagoya city has been gradually improved, although it had been known for poor quality due to several reasons. Many citizens have devoted themselves to the purification and the advocacy. As a result, the quality became better, hence the attractiveness in land area around the water bank increased. A few land development projects are really in progress. It is difficult for the areas to bring forth newer attractiveness since the rivers and canals were originally created for heavy-weight logistics. This article provides an overview on the issues and discusses the possibility of the development in these areas. It is important for each relevant agent to realize the difference of concern, capability and other factors. Efficient communication among the agents will help to develop these areas successfully.



秀島栄三 | Eizo HIDEISHIMA
名古屋工業大学大学院工学研究科
土木計画・都市計画・政策科学
教授