



The former symbol of a major canal, the Matsushige lock

かつての大運河のシンボル「松重閘門」

愛知県・名古屋市

Special Features / Structural remnants of engineering work



オリエンタルコンサルタンツ株式会社/都市デザイン部
大波修二(会誌編集委員)
OONAMI Shuji

特集
土木遺構
往時の役割を偲ぶ

水上の貴婦人

名古屋港から北に一直線に延び、旧国鉄笹島貨物駅と堀川を結ぶ中川運河。運河沿いには三角屋根の倉庫が建ち並び、水運が盛んな時代の面影を残す。映画『泥の川』や『人生劇場』のロケ地であり、懐かしい昭和の風情を感じさせる。幹線6.4km、北支線0.7km、東支線1.1kmからなる全長8.2kmの運河である。大正時代に名古屋の五大運河事業の一つとして計画され、1932(昭和7)年の全線完成時には「東洋一の大運河」と呼ばれた。

東支線には堀川との水位差1.5mを船が航行できるように松重閘門が設置されている。閘門を構成する二つの水門には、それぞれ鉄製の扉を上下させるための塔が両脇に建っている。現在、閘門としての役割を終えているが、「水上の貴婦人」とも称されたヨーロッパの城塔を思わせる4つの塔は、往時の姿と変わらない。

なぜ松重閘門はヨーロッパの城塔を思わせるデザインとなったのだろうか。

名古屋城の築城に活躍した川

名古屋築城時の資材運搬として、1611(慶長16)年に福島正則が開削したのが堀川で、名古屋の水運がここに始まる。堀川は全長が約6km、幅が22~87mあり、江戸時代を通じて物資輸送路として名古屋の発展に大きく貢献した。沿川は桜の名所として庶民の憩いの場でもあった。

一方、堀川の西に位置する中川も名古屋築城時の資材運搬に使われた。1.8mの大うなぎを時々見かけるなど、自然豊かな河川であったという。

求められた駅と港を結ぶ物資輸送路

市制が施行され名古屋市となった1889(明治22)年、名古屋では東海道本線が全通し、1894(明治27)年には中央本線が、翌年には関西本線が乗り入れ、鉄路が充実し、名古屋駅周辺が交通の中心地となった。一方、名古屋港は、1896(明治29)年に築港が開始され、1907(明治40)年に国から外国との貿易に使用される開港場に指定された。しかし、名古屋駅とは約8km離れており、工業都



図1 中川運河開発平面図



写真1 中川運河東支線と松重閘門



写真2 重機による運河掘削

市へ変貌しつつあった名古屋の発展のためには、駅と港を結ぶ物資輸送路が重要な課題となった。

1920(大正9)年施行の日本初の都市計画法と、翌年の中川沿川地域の名古屋市合併を背景に、1924(大正13)年6月に「大名古屋都市計画」が策定され、五大運河計画が都市計画決定された。これは名古屋港へ放射状に注ぐ運河である既存の堀川を中央に、西に荒子川と中川、東に山崎川と大江川の新設4運河を含む五大運河と、これらを横方向に結ぶ連絡運河を造る壮大な計画であった。

これらの運河は水運確保と工場敷地の造成を目的とし、産業都市として発展するために不可欠な「都市計画運河」として位置付けられた。同年11月に最初の都市計画

事業として、陸の物流拠点である名古屋駅とを結ぶ中川運河開削事業の実



写真3 鉄骨の建方

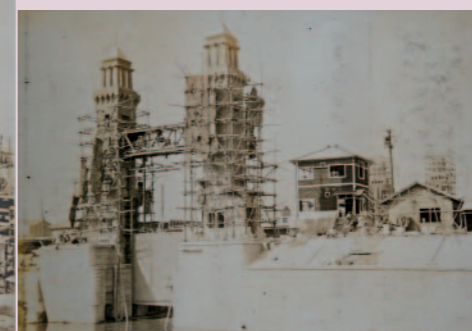


写真4 施工中の松重閘門(運河側)



写真5 供用開始後の松重閘門(運河側)

施が決定された。

東洋一の大運河誕生

中川運河の沿川は低湿地が多く、盛土による土地造成が必要であった。中川運河事業の最大の特徴は、開削に伴う掘削土をその低湿地の盛土に使用する土地造成と、物揚場・倉庫敷・道路・建築敷地を含む最大幅375mに及ぶ運河沿川の一体整備である。

1925(大正14)年には名古屋市土木部に運河課を新設し、翌年には英国製浚渫機2台、米国製掘削機2台を購入して10月に着工した。約2.1mの深さを掘削した中川運河の掘削土は、東京ドーム2杯分に相当する248万m³という大規模なものであった。1929(昭和4)年には「中川運河沿川土地区画整理組合」が認可され、日本初の建築敷地造成土地区画整理事業に着手した。同年に名古屋駅の南に隣接して貨物取扱駅が建設され、翌年の10月25日、同駅と名古屋港を結ぶ中川運河幹線と北支線の計7.1kmが開通した。

1932(昭和7)年10月1日には松重閘門がある東支線が完成し、名古屋港と堀川が結ばれ、中川運河全線が開通した。当時の新聞が「東洋一の大運河誕生」と報じるほど、中川運河の幅と延長は群を抜いて大きかった。

中川運河の要となる二つの閘門

中川運河の水位は川岸からの荷揚げ作業を容易にするため、河口の中川口閘門と堀川と接続する松重閘門で一定に保たれた。中川口閘門は大小8枚のマイターゲートと呼ばれる鋼製合掌扉が設置され、長さ約109m(60間)、幅約11m(6間)あり、標準的な40t船だと1回の通航に10艘入り、約30分で通船できたという。

一方の松重閘門は、長さ約91m(50間)、幅約9m(5間)で中川口閘門より一回り小さい。左右に空地がないので、扉体が上下に動くストーンリー式鋼製扉を採用した。この扉の開閉のための釣合重りを格納し、かつ巻き上げ装置を取り付けた連絡橋を支えるために、2基一対の4基の塔が設置された。約20分で通船できたという。

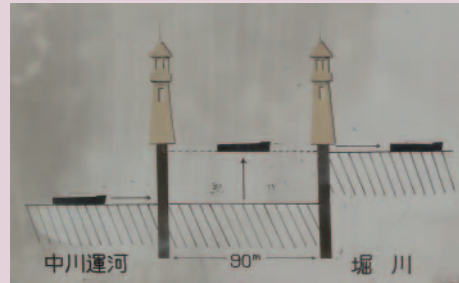


図2 松重閘門の概要図(松重閘門公園の案内板)

塔は鉄骨鉄筋コンクリート造で、水位の高い堀川の塔高が22m、中川運河の塔高が20mとなっている。塔の断面は上に行くほど小さくし、基部には御影石を階段状に拡幅するなどして、構造的に美しいプロポーションを実現しつつ、構造上必要のない石落とし風の意匠や塔などを施し「ダイナミックな表現主義風意匠」と形容されている。当時は周辺に高い建物がなく、名古屋南西部発展のシンボルでもあった。

名古屋建築課で活躍した藤井信武による塔の意匠

松重閘門の構造や設備は名古屋市運河事務所が設計し、塔の意匠は名古屋市建築課技師の藤井信武のスケッチに基づくものとされている。

信武は1924(大正13)年に名古屋高等工業学校(現在の名古屋工業大学)を卒業し、名古屋市役所に入庁した。1928(昭和3)年、鶴舞公園で開催された「御大典奉祝名古屋博覧会」施設の意匠に建築課の8名の技手の一人として関わった。博覧会本館や機械館などは時代を反映し、20世紀初頭にドイツ語圏で始まった表現主義の意匠であった。1930(昭和5)年に完成した名古屋市公会堂では、正面玄関や大集会室などの意匠を担当した。重厚感のある外観と細部の表現主義のデザインが特徴といわれる。1933(昭和8)年に完成した帝冠様式(鉄筋コンクリートの現代的な建屋に和風の瓦屋根を載せた和洋折衷の建築)の代表作といわれる名古屋市庁舎では、内部意匠の中心的な役割を果たしたとされている。翌年、名古屋市を退職して愛知県営繕課に移籍し、同じく帝冠式様式の愛知県庁舎の玄関、議場、貴賓室などの主要諸室を意匠した。その後、満州(現在の中国東北部)に渡り、満州国新宮廷の意匠を担当している。

1930~1932(昭和5~7)年に建設された松重閘門の塔は、名古屋博覧会と名古屋市公会堂における表現主義、名古屋市庁舎の塔や垂直基調の開口部などのデザインに通じる。

名古屋の産業を支えた水運の衰退

中川運河沿川は急速に倉庫街に発展し、運河の利用



図3 松重閘門鳥瞰図(『名古屋市政の展望図表』より)

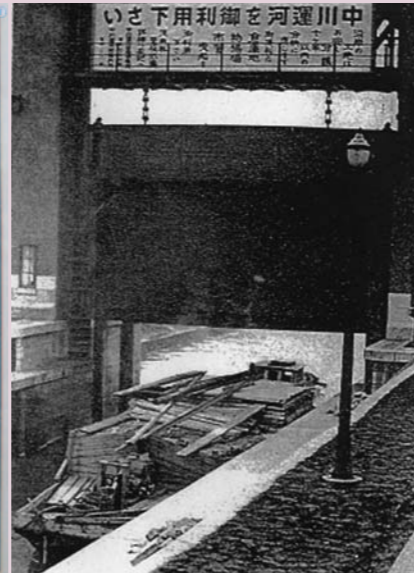


写真6 松重閘門を通航する船(『目で見る名古屋の100年』郷土出版社より)

も急増、1937(昭和12)年には堀川を航行する船舶数を超えた。『名古屋市政の展望図表』には、完成時の中川運河と将来イメージの鳥瞰図が描かれている。中川運河の西側に荒子川運河が開削され、松重閘門も一つ増え塔が8本になっている。水運に輝ける未来図を持っていたのであろう。

第二次世界大戦後、高度成長と共に中川運河を航行する船舶数は増え続け、1964(昭和39)年には7.5万隻(205隻/日)の航行を記録し最盛期を迎えた。当時は中川口閘門を通過するのに10時間も待たされることもあったようだ。

しかし昭和40年代に入ると、トラック輸送の普及、名古屋港の整備やコンテナ船の増大により、運河を航行する船舶数は年々減少した。そして、1968(昭和43)年11月1日に松重閘門が閉鎖され、1976(昭和51)年1月1日に使用停止が決定した。

松重閘門の保存と公園化

松重閘門の閉鎖後、施設は荒廃した。使用停止後は



写真7 名古屋市庁舎の塔



写真8 松重閘門の塔頂部



写真9 御影石を階段状に拡幅した塔基部



写真10 松重閘門(堀川側)



写真11 復元した銅製照明

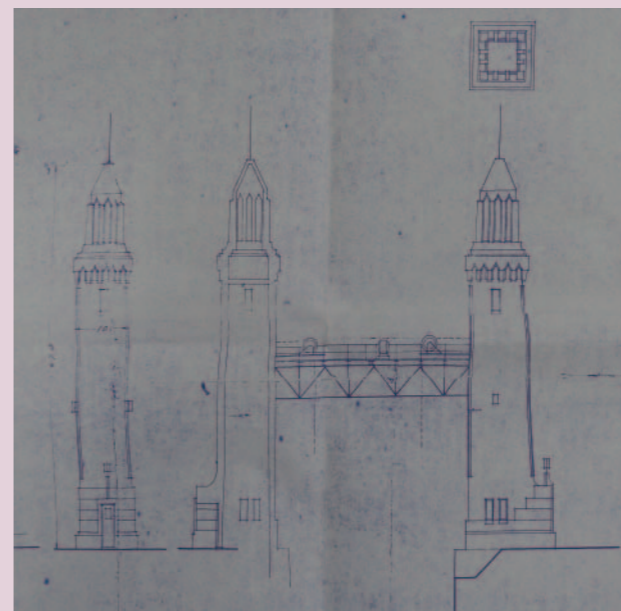


図4 松重閘門の一般図

管理を引き継いだ名古屋市と名古屋港管理組合の間で、取り壊しの話がまとまり、塔は解体、門扉はコンクリートで埋め、東支線全体を埋め立てる方針で、各方面との話が進み始めた。

しかし、保存を求める市民の声が多くあがり、新聞でも取りあげられた。その結果、1977(昭和52)年9月に歴史を伝える貴重なモニュメントとして保存が決定した。1978~1985(昭和53~60)年にかけて、塔の修繕と周辺整備工事、ライトアップ工事を経て、1986(昭和61)年4月1日に「松重閘門公園」として開園した。2008~2011年には耐震補強工事と、失われていた銅製照明の設置や塔壁等修景工事を実施し、当時に近い姿に復元した。

名古屋の発展と共に

現在、運河を航行する船舶は少なく、中川口閘門の上空には国道23号が通る。松重閘門も水門間が埋め立てられて道路になり、やはり上空に名古屋高速道路が走る。

水運の役割を終えたことを象徴した姿ともいえる。一方で松重閘門は、1986(昭和61)年に名古屋市文化財、1993年には名古屋市都市景観重要工作物に指定され、信武が意匠に関わった名古屋市公会堂、名古屋市庁舎、愛知県庁舎とともに戦災を乗り越え、名古屋の都市景観を誘導してきた。

もし、水上の貴婦人と称された意匠を有さず、機能一辺倒の建造物であったならば、市民からの保存運動が起きていただろうか。「昭和」という新しい時代の発展をダイナミックに表現した信武と技術者達の願いが詰まった4本の尖塔。東海道新幹線の車窓からも見ることが出来る凛とした立ち姿で名古屋の発展を静かに見守り続けている。

<参考文献>

- 1) 『水の土木遺産第17回 東洋一の大河ととも近代名古屋の発展を支えた松重閘門』水とともに 2005年2月 水資源機構
- 2) 『海の産業遺産めぐり第16回 松重閘門と中川運河』ラメール 海と船の雑誌 2008年11月 日本海事広報協会
- 3) 『京都伏見・三栖閘門に学ぶ松重閘門の保存・活用のあり方』CRCE中部開発センター 2005年9月 中部圏社会経済研究所
- 4) 『中川運河』名古屋市 平成元年 交方社
- 5) 『運河と閘門 水の道を支えたテクノロジー』リバーフロント整備センター 平成23年 日刊建設工業新聞社
- 6) 『名古屋都市計画史』名古屋都市計画史編集委員会 平成23年 名古屋都市センター
- 7) 『名古屋の公園100年の歩み』名古屋の公園100年のあゆみ編集委員会 2010年 名古屋市
- 8) 『名古屋の公園No.6松重閘門公園』名古屋市緑政土木局 昭和62年
- 9) 『名古屋運河再生計画(案)』名古屋市・名古屋港管理組合
- 10) 『中川運河と河岸地域を巡る低地の開発について』堀田典裕 名古屋都市センター
- 11) 『これからの中川運河のあり方』名古屋商工会議所・地域開発委員会・名古屋港研究会 平成21年
- 12) 『官庁建築家 名古屋市建築課の人々とその設計』瀬口哲夫 平成21年 C&D 出版
- 13) 『目で見る名古屋の100年』1999年7月 郷土出版社

<取材協力・資料提供>

- 1) 名古屋市
- 2) 名古屋港管理組合

<図・写真提供>

- 図1、写真2、3、4、5、6 名古屋港管理組合
 図2 松重閘門公園の案内板
 図3、4 名古屋市
 P20上、写真8 塚本敏行
 写真1、7、10 大波修二
 写真9、11 佐々木勝