

# 運河網計画

## 港北地域の発展を

名古屋は産業都市として著しい発展を遂げてきた。市内の多くの工場に原料が運び込まれ、製品が搬出されてゆく。名古屋港と名古屋駅などの鉄道駅が遠距離輸送の拠点であり、そこからはしけや馬車・大八車などで各工場へと運ばれる。自動車も現れ始めたが、大正5年には市内に15台しかなく、大量輸送ができるのははしけだけであった。

舟運路の良否が名古屋の商工業の将来を決定する。名古屋港は開港場となり大きく発展したが、市内への輸送路は堀川と新堀川の二筋だけである。一方、それまでは農村であった郊外も耕地整理が行われ宅地や商・工業地へ変貌しようとしている。とりわけ市の南部は名古屋港の後背地であり、臨海工業地帯の適地である。

総合的な計画のもとに町づくりを進める必要があるとの気運が高まり、9年に(旧)都市計画法が施行された。これを受けて名古屋も都市改造を検討し始めた。11年から市と県の協議も始まり、13年6月に街路とともに運河網計画が内閣の認可を受けた。

## 運河網計画

計画では、中川・荒子川・山崎川・大江川を開削して運河にし、併せて既にある堀川・新堀川を改修する。またこれらの幹線運河の間をつなぐ支線を設け、相互に行き来できるようにして運河の網を構築する。運河の幅は、広い運河は91m、支線など狭いものでも36mである。また、新たに開削する運河はすべて閘門式にすることとした。

堀川などよりはるかに広いので大型のはしけも通航でき、潮の干満の影響を受けずいつでも利用可能な近代的な運河を造るという壮大な計画である。

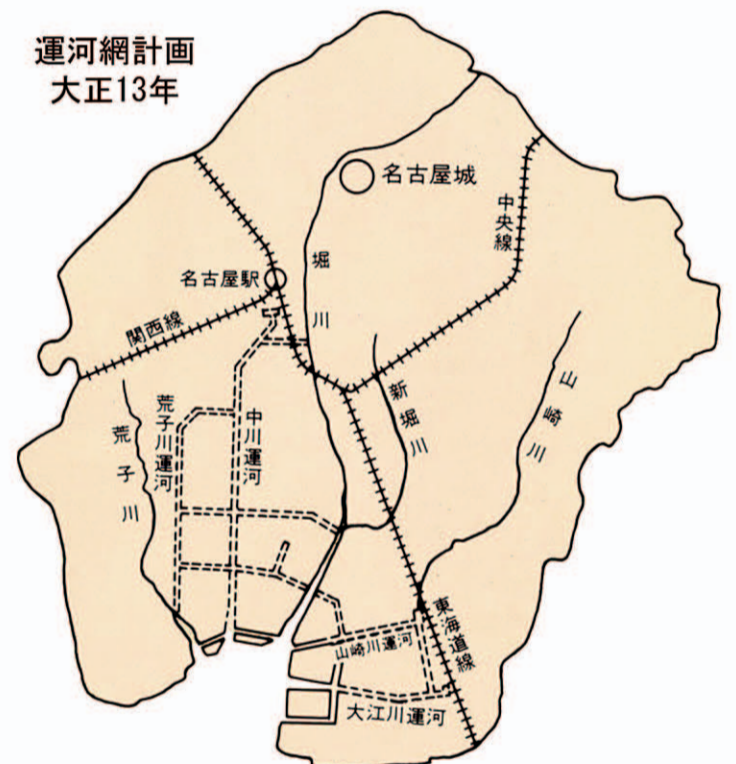
このうち中川・荒子運河は距離が長く事業効果が大きいので、他に先駆けて事業着手されることになった。

中川運河以外の計画運河も市によって整備が進められ少しずつ姿を現し、山崎川も12年に県が拡幅と河床の整理を始めた。しかし戦争の激化により、工事は停滞・中断してしまった。

## モータリゼーションの波に

戦後の焼け野原の中、再び立ち上がろうとする名古屋にとり、効率的な輸送網を築く事が必要不可欠であった。昭和27年に大江川の運河計画が廃止されたものの、30年には荒子川運河の工事が始まり、運河網は相当の形ができてきた。

しかし40年代になると急速なモータリゼーションが始まり、堀川や中川運河の利用は一気に減少していった。43年には松重閘門の運用が廃止され、51年には、山崎川・荒子川の運河計画が廃止され、既に掘られていた運河の多くは再び埋めて緑地に整備されていった。



昭和40年時点での運河網の様子