

# 中川運河の開削

運河網計画のなかで最初に取り組みされたのは、中川とその上流の笈瀬川を利用して開削する中川運河である。港から名古屋駅の南まで延び、さらに堀川へもつなぐ計画だ。

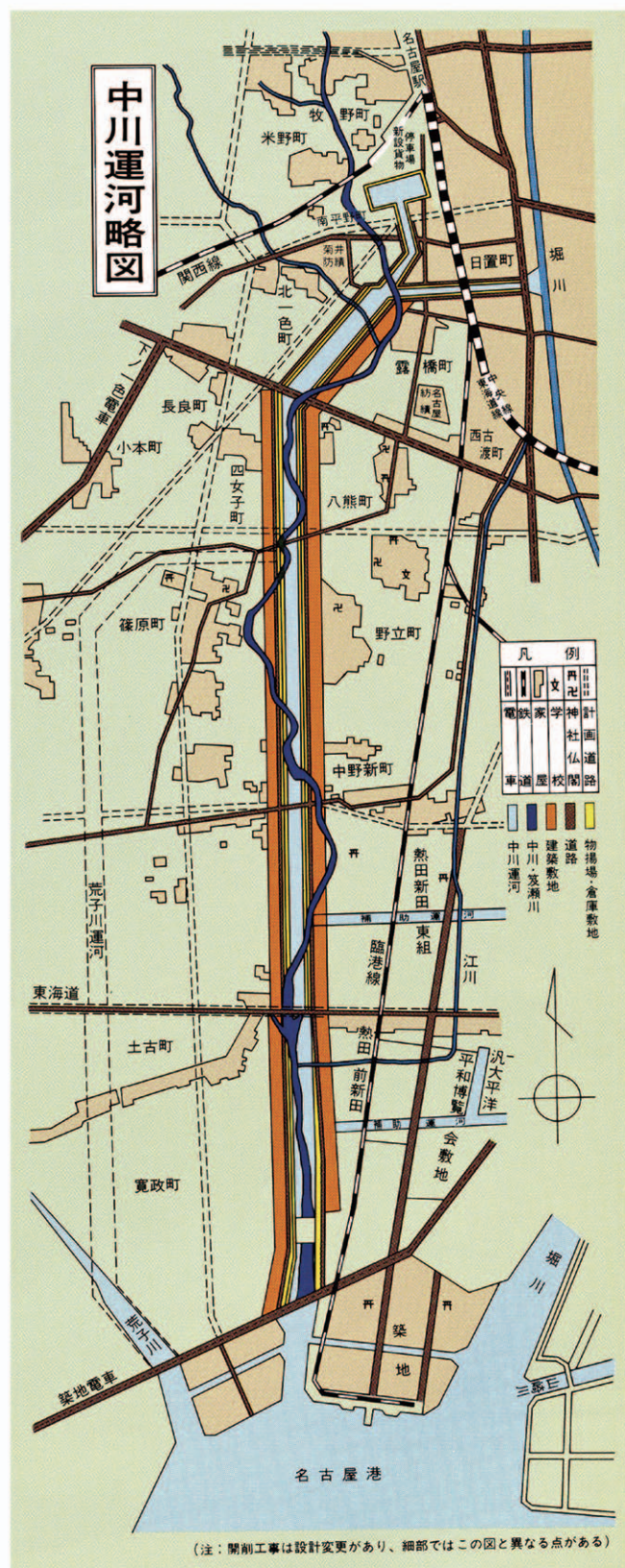
距離が長く内陸部まで入り込み、北端には貨物駅を設けて名古屋港の海運と鉄道輸送を連絡することが出来る。沿川は耕地であるが、港の背後地なので工場の建設に適しており、低湿地だが掘削土を使って土盛りすることで良好な工業地帯を造ることが可能だ。また、堀川と繋がる支線により、限界に達していた堀川の混雑を緩和するバイパスとしての役割もある。このように高い事業効果を見込むことができるので、中川運河が最初に開削されることになった。

大正13年11月に中川運河開削が決まり、翌年11月から用地買収が始まった。外国製の浚渫船や掘削機も購入され、10月1日に篠原橋付近で盛大な起工式を行った。これには来賓2,000人余が参列しており、いかに大きな期待が寄せられたかがうかがえる。この年の年末に昭和へと年号が変わった。

運河の掘削と沿線の倉庫・工場用地の造成が進むなか、昭和4年5月には北端の広い空地に線路が敷かれ名古屋新貨物駅(後の笹島貨物駅)ができている。また、地域の排水をよくするため、運河開削に歩調を合わせて西部下水道幹線が造られた。



よいとまけで杭打  
(名古屋市市政資料館蔵)



『中川運河』(名古屋市緑政土木局パンフレット)

関係住民の犠牲と工事関係者の努力により、昭和5年10月10日に通水が行われ、25日から本線と北支線の利用ができるようになった。堀川につながる東支線は、翌6年7月25日に松重閘門から東海道線までの区間が、さらに7年12月20日に東海道線の下も通航できるようになり、運河全線が完成した。



重機で掘削、トロッコで運搬 (名古屋市市政資料館蔵)

沿線も急速に発展していった。8年には両岸に市バスが通るようになり、10年には市内から30の鉄工業者が移転して操業を始めている。11年になると新貨物駅で船車連絡作業が開始され水陸の輸送が円滑になり、運河沿いに工場が87、倉庫などが81設けられ、さらに笹島貨物駅のある船溜北岸には東神倉庫(株)(現:三井倉庫(株))と東陽倉庫(株)の3階建ての倉庫が建てられている。



完成した中川口閘門 (名古屋市市政資料館蔵)

