

堀川

かくれ
産業・土木
遺産

名古屋を代表する都市景観 松重閘門

松重閘門を目にして「ああ、名古屋だ」という親密さを抱く人は多い。だが今では、それがどんな仕事をしてきたのか知っている人が少なくなってしまった。

明治40年の名古屋港の開港にともない、港と内陸部を結ぶ中川運河開削が大正15年10月に着工され、昭和5年10月運用を開始した。東支線の昭和7年末完成で、松重閘門を経て堀川と中川運河が直結した。中川運河は港にも中川口閘門が設けられ水位は一定、堀川は潮の干満を利用した運河なので水位の高低差が2m以上あり、二つの運河を繋ぐためにはパナマ運河のような水位調整が必要であった。その際の水位調整を担ったのが松重閘門だ。当時「名古屋のパナマ運河」ともてはやされ、最盛期の昭和30年には年間6000隻の船が閘門を行き来した。昭和43年まで36年間利用されたが、コンテナとトラック貨物による輸送革命で水運が衰退し役割を終えた。

松重閘門が使用停止となったのち、二本の尖塔は保存を願う住民運動もあり残されることになった。その機能美と市民の閘門への愛着心が力となって、今では市の指定有形文化財、都市景観重要建築物、土木学会選奨遺産に指定されている。

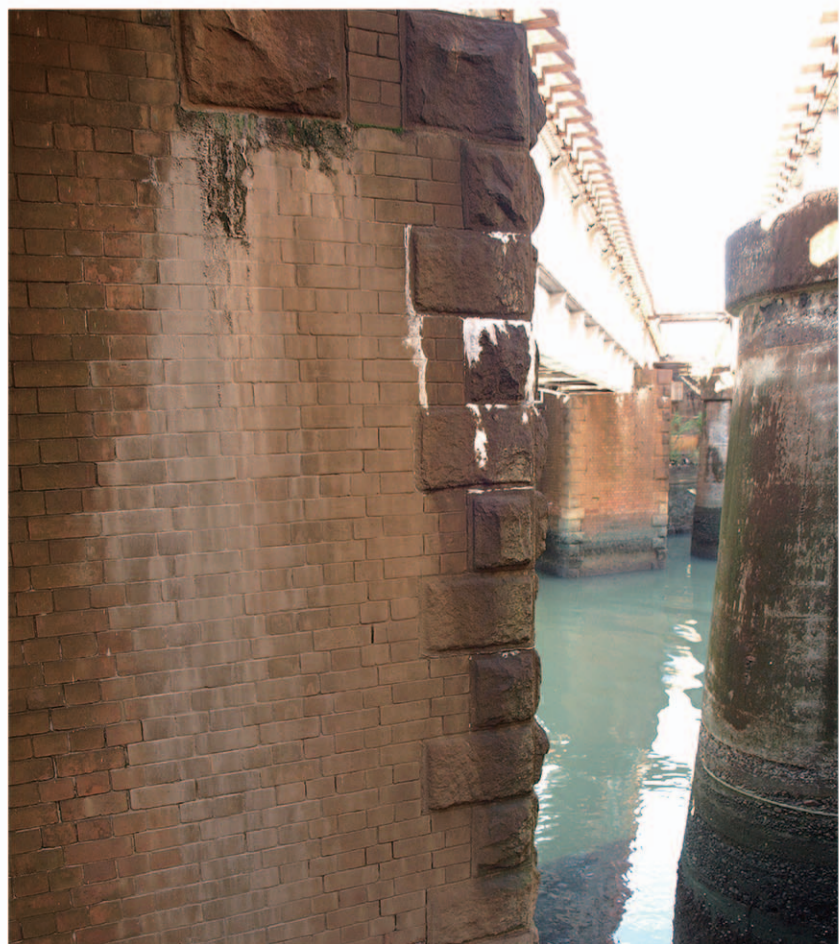


▲ この尖塔の保存は市民の願いの結実でもあった

驚異の現役134年 堀川橋梁の橋脚

堀川

かくれ
産業・土木
遺産



名古屋最古参の
橋脚
今は名鉄が渡る
明治19年以前竣工

日本初の鉄道営業路線が、明治5年9月開通の「新橋～横浜間」であることはよく知られている。では愛知県で初めて開業した路線は？ じつは知多半島の武豊港と名古屋を結ぶ武豊線だ。武豊線は東京～神戸間の大動脈建設に向け、はじめは中山道経由の鉄道を造るために計画され、明治19年3月に開業した資材運搬線であった。鉄道建設資材を海上輸送し陸揚げする基地となった武豊港（熱田港は水深が不可）のある武豊駅から熱田駅間がまず開業し、4月には笹島の名古屋駅まで延伸した。同年7月、中山道経由の路線が技術・経済面から困難と判断されて東海道経由に変更されるにいたる。その結果、東海道線建設のために活躍することとなった武豊線は、東海道線の開通（全通は明治22年）にともない、大府駅～名古屋駅間が東海道線の一部となった。初めて堀川に架かった鉄橋は替えられたものの、その橋脚は134年たった今も現役で堀川を渡る電車を支えている。まさに最古参の土木遺産ならざる遺産だ。

愛知県はレンガの生産地として全国有数で、ノリタケ・カンパニー工場、名古屋市市政資料館の前身など、幾多の大地震をくぐり抜けてきた建造物も多い。こうした観点から、堀川にかかる煉瓦積みの古い橋台（五條橋など）を調査してみるのも、興味深そうだ。