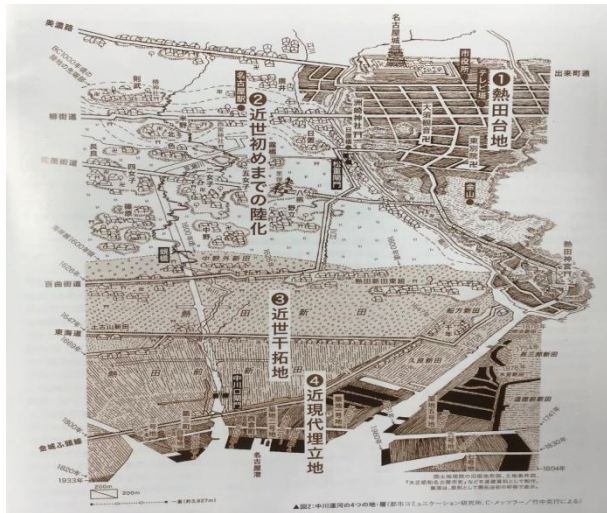


中川運河と熱田新田東組

大阪港について調べているとき、『名古屋港』という月刊誌の 239 号、2022 年 3 月の写真の図に注目した。竹中克行「中川運河の未来 空間コード研究からの展望」掲載の図 2 中川運河の 4 つの地・層である。すこし紹介したい。

縄文海進を過ぎた紀元前 1000 年ごろ、名古屋南西部の大部分はまだ海だった。熱田神宮や洲崎神社のような古代に歴史をさかのぼる社は、いずれも地盤の堅固な熱田台地の縁辺部に建てられている(図中①)。その後海岸線は、伊勢湾に向かって後退し、近世初めには現在の国道 1 号線の北に位置していた(②)。江戸時代の干拓による新田開発は、わずか 200 年足らずの間に、人間の居住空間を飛躍的に拡大することになる(③)。そして、明治期以降の埋め立てによって、熱田湊に代わる名古屋港の原形が築かれた(④)。今日、名古屋の港が都心から 10km 近くも離れているのは、自然の海退と人工の干拓が合わさった陸化の結果といえるだろう。



中川運河は、上に述べた 4 つのエリアを股にかける、名古屋南西部の広範なゼロメートル地帯に開削された。一つの均質な地帯ではない。蜷橋付近より北では、河川の自然堤防を利用した多くの集落が近世初めまでに成立した。対する南のエリアは、各時期に築造された堤が守る近世の新田集落を起源とする。東支線は、松重閘門を介して堀川が流れる熱田台地の縁に接続し、南端の中川口通船門を抜けると、埋め立てで嵩上げされた築港エリアに至る。

こうしてみると、同じ運河沿いでも、古い集落の地縁的つながりが強い都市寄りとは、新田が工場や新興住宅地に変貌した港寄りでは、無視できない土地柄の違いがあることが分かる。中川運河が画期的だったのは、港と都心の隔たりを克服したことだけではない。異なる都市形成の層が水平的に展開する名古屋南西部にあつて、疎遠になりがちなエリアの間をつなぐ共用施設を提供した点にこそ、将来にわたる都市インフラとしての中川運河の価値がある。

写真の図に注目したのは、中川運河とともに「熱田新田東組」に関心があったからだ。じつは父の未完の「自叙伝」に、その地名が出てくる。わがルーツを知るうえで、熱田新田東組について、名古屋都市センターなどで調べてみたいものだ。

(2022 年 10 月 11 日)