



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.97 2012.3 | 平成 23 年度 自主研究報告書

中川運河の新たな活用に向けて



水辺が少ないと言われる名古屋において、面積にするとナゴヤドーム約 11.6 個分（約 56ha）もの水辺がある。それは、名古屋市中川区・港区を縦断する中川運河である。かつては、水運物流で賑わっていた運河も、今ではひっそりと佇む水辺となってしまう、この水辺を知る市民は少なく、水辺の魅力を活かしきれてないのが実情である。

水辺には不思議と人を引き付ける魅力があり、韓国の清溪川をはじめ、水辺を気軽に楽しめるように遊歩道を整備するなど水辺から都市を再生することが始まっている。

名古屋を魅力的な街にするためにも中川運河の再生は重要な課題である。

本研究は、【中川運河の現状】、【国内外の事例検討】、【中川運河の新たな活用】について検討し、中川運河活用の将来像を展望する。

中川運河の新たな活用に向けて

名古屋都市センター 調査課 鎌田 敏志

1 研究の背景と目的

1-1 背景

中川運河は、名古屋市の西部の中川区と港区¹に位置する運河である。運河開削前は、上流は笈瀬川、下流は中川と呼ばれていた。明治から昭和にかけて名古屋市の工業化が進み急速な水運需要を満たすため、大正 13 年に中川・荒子川・山崎川・大江川を運河網とする「運河網計画」が策定された。中川運河は、大正 15 年に開削工事が始まり昭和 5 年に本線が完成し、昭和 7 年に全線開通した。しかし、中川運河以外の運河計画は、必要性が薄れたため中止となった。運河開通後、順調に水運需要は伸びていったが、昭和 40 年頃をピークに下降し、現在では最盛期の 50 分の 1 まで落ち込んだ。

全国各地でウォーターフロント開発が多く行われているが、中川運河においては、さほど大規模な開発は行われず、このため昭和初期の倉庫も残り運河の歴史を今に留める。中川運河の特徴でもあるが、沿岸用地が事業用地として貸し付けられており護岸付近まで倉庫などが建つため、市民が直接水面を見る機会は少ない。そのため、中川運河は、市民にとって存在感が希薄な運河となっている。近年、各地で運河を活かした取り組みが進められており、中川運河を都市における貴重な水辺として見直す動きが高まっている。

1-2 過去の調査研究

昭和 60 年前後は、全国でウォーターフロント開発が盛んであった頃であり、中川運河においても昭和 58 年から平成 7 年かけて行政を中心とした調査が行われた。この頃の特徴は、ハード整備に焦点があてられており物流機能の再編・高度化や拠点となる賑わい空間の整備に関する検討調査が多い。平成 5 年には、運河整備の方向性を示すマスタープランとして、名古屋市が「中川運河整備基本計画」、名古屋港管理組合が「中川運河再開発基本計画」を策定した。その後、この計画に基づき再編用地の確保、中川口緑地整備、水上スポーツの拠点施設整備などが行われたが、賑わい施設や水上交通の導入には至っていない。

平成 20 年以降になると、学識者や市民団体が、埋もれていた中川運河の魅力に注目し始め、数は少ないが調査研究や活動などが行われるようになった。これは、韓国の清溪川やイギリスの運河など都市再生の中で水辺の復活が行われるようになり、国内においても大阪の河川・堀（運河）、東京港の運河、堀川（名古屋）などの都市型運河・河川の水辺の復活へ向けた取り組みが活発となった影響であると考えられる。

表 1 過去の調査研究一覧

名 称	調査年月	機関・研究者	内容
運河利用実態調査	昭和58年3月	運輸省第五港湾建設局	運河再整備手法検討の基礎資料を得る為、名古屋港の中川運河をケーススタディに利用実態の調査を行った。
運河再整備調査	昭和59年3月	運輸省第五港湾建設局	長期的展望を踏まえた中川運河のあるべき姿を探り再整備構想及び再整備計画についての検討を行った。
中川運河地区快適環境づくり	昭和61年3月	中川運河地区快適環境づくり懇談会	中川運河とその周辺地区の快適環境づくりについて検討
運河景観利用計画調査	昭和63年3月	運輸省第五港湾建設局	中川運河及び堀川において、交流・産業・生活等に係る機能が調和し、「総合的な港湾空間の創造」を目指した開発整備基本方針のアウトラインの検討を行った。
運河空間活性化計画調査/運河利用計画調査	平成1年3月	運河利用計画調査委員会/名古屋港管理組合	中川運河及び運河筋の有効利用方策の検討を行った。
運河空間活性化計画調査/中川運河総合整備基本計画策定調査	平成2年3月	名古屋市/名古屋港管理組合	運河空間の再整備に向けて基本的な事項を調査した。
運河空間再開発計画調査	平成3年3月	名古屋港管理組合	土地利用、施設整備の検討を行った。
中川運河総合整備推進調査	平成3年3月	名古屋市	
港湾施設整備計画調査(中川運河再開発調査)	平成5年3月	名古屋港管理組合	護岸形状について検討を行った。
中川運河整備基本計画	平成5年3月	名古屋市	21世紀初頭を整備目標とした中川運河整備の基本的な方向を示すマスタープランとなるもの
中川運河再開発基本計画	平成5年3月	名古屋港管理組合	21世紀初頭を整備目標とした中川運河整備の基本的な方向を示すマスタープランとなるもの
港湾施設整備計画調査(中川運河再開発調査)	平成6年3月	名古屋港管理組合	整備計画及び民間活力の導入方策の検討を行った。
名古屋港パブリックアクセス調査	平成7年3月	運輸省第五港湾建設局/名古屋市計画局/名古屋港管理組合	中川運河地区を取り上げ パブリックアクセス導入コンセプトの形成そのマスタープランの策定。中川運河地区を取り上げ調査を行う。
名古屋都心部水辺空間基本構想検討調査	平成14年2月	都市基盤整備公団中部支社	中川運河について現況調査や構想にあたっての基本的条件を整理した。
名古屋都心部水辺空間事業化推進調査	平成15年2月	都市基盤整備公団中部支社	水辺を活かした名古屋の都心再生に向けたまちづくりコンセプト及び地区整備構想・整備方策の検討を行った。
名古屋の都市再生に向けた中川運河・堀川沿岸地域のあり方に関する検討調査	平成16年3月	国土交通省中部地方整備局	都市再生を進める上での中川運河、堀川沿岸地域の将来ビジョンの検討を行った。

中川運河の研究—みなと楽市・楽座の創生をめざして	平成21年3月	特定非営利活動法人 伊勢湾フォーラム	建設、利用の変遷の調査 新たな計画の提示を行った。
中川運河巡検レポート集	平成21年7月	愛知県立大学竹中研究室	中川運河の魅力を発見し、名古屋の都市再生のために運河とその周辺を活用する方法について愛知県立大学の3年生5名が中川運河を巡検をまとめた。
生態社会環境としての都市の水辺空間—名古屋・中川運河の再生に向けて—	平成22年2月	愛知県立大学 准教授 竹中克行	中川運河の生態社会環境としての成り立ち、空間スケールのとらえかたやスペインの都市事例、中川運河再生に向けてありうるべき方向性を提起した。
中川運河の再生に向けた活動報告	平成22年3月	名古屋都市センター	中川運河の再生に向けた市民参加イベントの活動報告と、活動を通しこれからの中川運河再生の取り組みについての展望を行った。
中川運河のポテンシャル発信 ～運河魅力の共有のために～	平成23年3月	名古屋都市センター	運河のポテンシャルの活用について提案を行った。
基本計画調査(中川運河再生検討調査)	平成23年3月	名古屋市/名古屋港管理組合	中川運河の再生を目的に「中川運河再生検討委員会」を設置し今後の中川運河の再生のあり方を議論し、将来の中川運河の姿について広範囲な考え方を基本として取りまとめた。
〈水〉と〈土〉のデザイン 中川運河の河岸地域を巡る低地の開発について	平成24年3月	名古屋大学大学院 助教 堀田 典裕	中川運河の河岸地域を巡る低地の統合的開発について〈水〉と〈土〉のデザインという観点から考察し、鳥瞰図等の分析を通じて両者の描かれ方について検証した。

：市民、学識者、公益団体、民間団体中心の調査研究

：行政中心の調査研究

1-3 目的

世界においても、韓国の清溪川（チョンゲジョン）は、1970 年代に暗渠化され高速道路が建設されたが、その後、2000 年代に復元工事や水質浄化対策及び親水施設の整備を行いソウル市民の憩いの場となった。イギリスのマンチェスターでは 1980 年代に都市が衰退し工場や倉庫が朽ち果てたまま放置されていたが、運河の整備と商業、観光施設等の整備を行い都市再生させた。米国のボストンやシンガポールなども都市再生として水辺の再生が行われている。日本においても、大阪の運河・河川や東京湾の運河など各地で水辺の再生が行われている。このように運河の再生は、単に運河だけが再生されるのではなく、魅力ある「まち」の再生に発展していく可能性がある。そこで本調査では、新たな利用価値や魅力を向上させる管理運営に着目し、中川運河の新たな活用手法について検討する。

2 中川運河の現状

2-1 管理運営

中川運河は、昭和 5 年より昭和 26 年まで名古屋市が管理運営を行っていた。昭和 26 年に名古屋港管理組合が設立されてからは、名古屋港の一部として市から名古屋港管理組合へ無償貸与を受け中川運河の管理運営を行っている。

中川運河に関しては、平成 5 年に名古屋市が「中川運河整備基本計画」、名古屋港管理組合が「中川運河再開発基本計画」を策定している。これらの計画に基づき、物流空間の再編・高度化と土地利用のゾーニング及び拠点整備が位置づけられ、再編用地の確保や緑地の整備が進んでいる。現在、策定から 20 年近く経過しており新たな中川運河再生計画の策定が進められている。

中川運河の特徴の一つに沿岸用地を公共団体が管理していることが挙げられる。これは、全国各地の運河の沿岸用地が、造成後売却されることが多いなか、中川運河の沿岸用地は運河開通当初から売却することなく港湾関連企業への貸付け地としており、戦後の名古屋港管理組合の設立においても管理移管としたためである。

主な管理業務として、沿岸用地の貸付け事業、閘門・ポンプ所の管理、緑地の維持、護岸の改修・補修などがある。中川運河は開通後 80 年以上経過し護岸の老朽化が進み、既設護岸から運河中心側に新設の護岸を張り出す改修を行っている。昭和 44 年より進められてきた護岸改修は、平成 22 年度までに中川運河において 43%、支線（荒子川運河等）が 5%、全体では 35%の改修が済んでいる。

中川運河の沿岸用地の貸付料は一律であり、貸付料の更新は土地の鑑定、消費者物価指数等、経済状況に応じて利用者との協議のうえ更新されている。貸付期間は、普通財産と行政財産で違いがある。普通財産は、建物や構築物を建設又は設置する場合は 20 年間とし、更地使用または軽易な工作物を設置して使用する場合は 3 年間としている。行政財産では、更地使用を前提とし貸付期間は 1 年としている。現行計画に基づき物流空間の再編用地として必要とされる場合は、普通財産から行政財産に切り替えられ更地利用となる。近年、沿岸用地では行政財産の利用ということで駐車場利用や資材置き場等が増えている。市民はこうした利用形態を空き地として捉え沿岸用地が利用されていないという印象を抱いているようである。

2-2 法的規制

中川運河の沿岸用地は、都市計画法の用途規制ではなく、港湾法により臨港地区²として扱われ、条例により分区を指定し分区の目的に従って構築物の用途が制限されている。

分区には、「商港区」「工業港区」「特殊物資港区」「保安港区」「修景厚生港区」などがあり、中川運河は商港区に指定されている。商港区においては、原則として海上運送や港湾運送、倉庫、旅客、貿易関連などの港湾の利用する施設しか立地できない。（表 2）

一方中川運河の周辺地域は都市計画法の規制を受け、準工業地域・工業地域・工業専用地域が指定されているため周辺地域は、中川運河の沿岸用地と性格の異なる土地利用となっている。

水面は、港湾法により港湾区域が指定されている。水面を占有するには、運河に接する土地の借主が、その地先水面を利用して港湾業務を行う場合であり、荷役用クレーンなどこれに該当する。

2-3 土地利用の現況と変化

都心に近く都市機能の要求が高いと予想される中川運河北部の土地利用の変化を調査した。中川運河北部の沿岸用地の主な土地利用は、港湾法の規制が適用され図 1 に示すように、倉庫利用が大半である。運河周辺地域は、都市計画法による準工業地域に指定され様々な建物用途が立地しており、最も多いのが住居利用で、次に倉庫・事務所利用となっている。運河周辺の道路に面している用地では商業利用も見られる。

もともと中川運河の周辺は低地であったため、運河建設の掘削土を利用して土地造成が行われた。（図 2）幹線部の沿岸用地（幅 36m）は、水運需要から倉庫中心の利用となった。そして、道路越しの用地は、工業用地として売却され、倉庫や工場等が多かったが、近年、商業施設や集合住宅の立地も増えてきている。

運河最北端の堀止は、旧国鉄笹島貨物駅跡地における大規模再開発の進む「ささしまライブ 24」と接している。この地区には、すでに大学、国際交流・研修施設、アミューズメント施設が立地しており、今後、放送局やコンベンションなどの複合施設の進出が計画されている。ここは、ささしまライブ 24 地区が目指す国際歓迎・交流拠点に合わせた魅力が求められている。

表 2 現状の規制（臨港地区 分区：商港区）

用 途	構 築 物
① 港湾法第 2 条第 5 項に掲げる港湾施設	上屋、倉庫など
② 港湾の流通機能の高度化を図るための施設	中央卸市場、荷さばき施設又は保管施設に付属する流通加工施設など
③ 港湾の利用の高度化を図るための施設	情報処理施設、電気通信施設など
④ 港湾その他の海事に関する理解の増進を図るための施設	会議場施設、展示施設など
⑤ 港湾関係者の利便性の向上を図るための施設	日用品の販売を主たる目的とする店舗（床面積200㎡以内）、飲食店、郵便局、銀行、ガソリンスタンドなど
⑥ 事務所	海上輸送事業・港湾運送事業・倉庫業・道路運送事業・貨物運送取扱事業等の事務所、官公署の事務所など

建設できない施設の事例

床面積が200㎡を越えるコンビニやショッピングセンター、商店街、ゲームセンター、おもちゃ屋、アトリエ、住宅、リサイクル施設、工場、上記⑥以外の事務所など

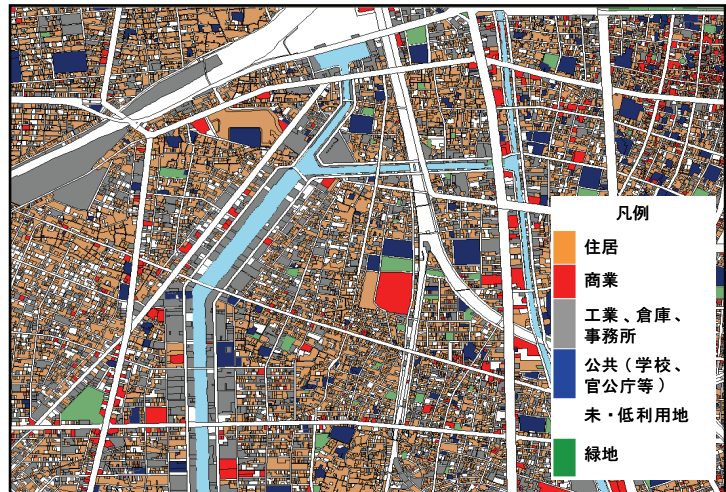


図 1 中川運河北部の土地利用（2007 年）

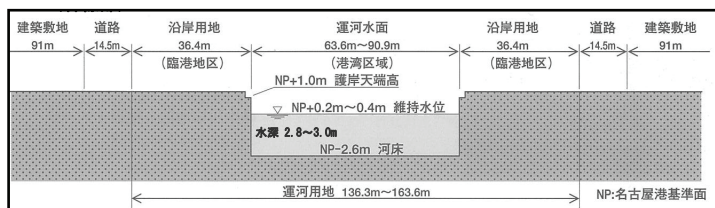


図 2 幹線の標準断面図

図3の中川運河北部の準工業地域に指定されている地域について1992年から2007年までの土地利用の変化を表3に示した。これによると商業、未・低利用地、住居利用の土地利用の面積が増加し、工場、倉庫や事務所利用の面積が減少している。これは、工場等の海外進出、工場等大規模化に伴う郊外移転などが生じ、そうした工場等の跡地に商業施設の進出や駐車場等が増えたことが考えられる。この地区の人口は、表4に示すとおり減少していたが2012年頃に下げ止まっている。

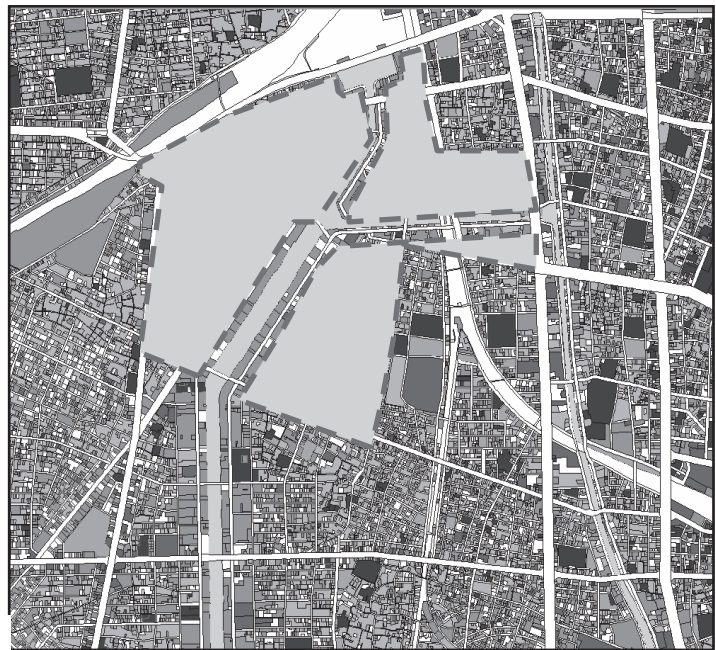


表3 運河北部の準工業地域の土地利用変化

(1992年-2007年)		m ²			
住居	商業	工場 倉庫 事務所	公共(学校 病院 官公庁)	未・低利用地	緑地
6,951	44,379	-80,543	2,710	25,204	1,298

図3 中川運河北部土地利用変化の対象地区

表4 中川運河北部の人口の推移

	人		
	1993年	2007年	2012年
愛知、広見、露橋学区	19,098	17,687	18,062

3 国内外の事例

3-1 運河の管理運営

(1) 海外の事例

海外の事例としてイギリスのマンチェスター周辺運河と米国マサチューセッツ州のボストン湾について調査した。

①イギリス

イギリスでは、18世紀頃より運河の建設が始まり、馬車を使用した運搬から、運河を利用した船による運搬に置き換わっていった。産業革命が進むと、民間資本による運河建設が盛んになり19世紀初頭にはイギリス全土で総延長約6,400kmにもなる運河網ができた。しかし、19世紀初頭から鉄道の建設が始まり運行が開始されると、輸送力の違いから、物資輸送は運河利用から鉄道利用へ移行し、運河の建設は行われなくなった。その後、運河輸送は輸送手段として生き残りを図ったが1948年にすべての運河が国有化され、輸送手段としての役割を終えた。その後、運河は埋め立てられるものもあったが、第二時世界大戦の復興が進んだ結果、国民のレクリエーションの需要が高まりに応じてクルーズ用運河として利用されるようになった。

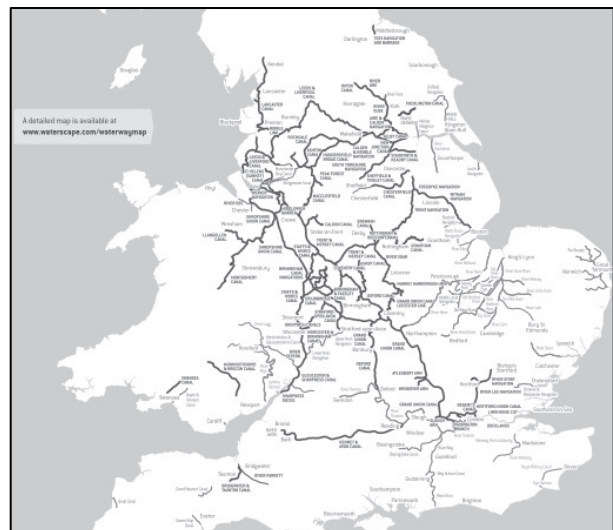


図4 イギリス運河網 BW HP より

現在、イギリスの人口約6150万人の半分程は、運河及び河川から8km圏内に住み、また毎年約1,300万人の人々がレジャーとしてボートを利用している。1962年、運河を一元管理する公共団体としてブリティッシュウォーターウェイ（BW）が設立された。この団体は、3,520kmもの運河ネットワークの管理を行い、多くの人々が運河を楽しむことができるよう管理運営を行っている。BWの管理は水路、閘門、係留施設、

給水所、橋、トンネル、トゥパスと呼ばれる側道、倉庫、事務所などに及んでいる。これらの多くの施設は歴史的価値があり、保存活動に向けて必要な資金を得て、整備や維持管理を行っている。BWが所有する倉庫や事務所は、保存活用だけではなく再生事業を行い、賃貸収入向上のための商業活動も積極的に行っている。ⁱ⁾

この団体の資金は、2010年の年次報告によると収入は年間1億7,650万ポンド（約229億円）である。その内訳は、政府からの補助金5,890万ポンド（約76.6億円）のほか、BW自主事業（関連団体事業含む）として1億1,760万ポンド（約152.9億円）である。なお、政府からの補助金は年々減少傾向にあり、BWの財政的自立が促されている。（レート 1ポンド=130円）

自主事業で大きな収入を得ているものは、不動産の賃貸収入と埋設使用料が5,950万ポンド（約77億円）運河利用のライセンス料1,740万ポンド（約22.6億円）である。

運河を利用するにはBW関連団体にライセンス料を支払う必要がある。イギリスの運河で親しまれているナロウボートという幅2.1m程の細長いレジャーボートを1年間利用するには、463ポンド、日本円で約6万円（船



写真 1 マンチェスターの運河

の長さ約10mの場合）であり、ライセンス発行件数は年間約3万5千件にもなる。なお、ナロウボートは速度が遅いため免許が不要で、レンタル船なども多くあり気軽に利用されている。

支出は年間1億8,020万ポンド（約234億円）である。内訳は運営費（人件費等）に6,980万ポンド（約91億円）、運河の維持管理等に9,210万ポンド（約120億円）、関連団体のプロジェクト費用1,830万ポンド（約24億円）である。BWは、運河等の復元や倉庫等の再生事業にも積極的であったが、リーマンショック以降は支出の10%程度となっている。（表5）

表 5 BW支出総額と再生復元費

	百万ポンド				
	2010年	2009年	2008年	2007年	2006年
支出総額	180.2	192.4	217.7	220.6	189.3
再生復元費	18.3	22.2	42.5	56.1	21.6
支出に占める再生復元費の割合	10%	12%	20%	25%	11%

～マンチェスターの再生～

マンチェスター（カッスルフィールド）は、運河を利用した都市再生の成功事例である。

1970年頃よりイギリスの産業衰退と経済不況が顕著になり、都市部の使われなくなった運河ではヘドロや悪臭が進み、隣接の古い倉庫や事務所などが朽ち果て荒廃し都市環境が悪化した。マンチェスターの都市部も同様で、同市では都心の活性化を行うセントラル・マンチェスター都市開発公社（以下CM-UDC）が1988年に設立された。CM-UDCは、10年程度の期間限定で設立された団体で、法律上の計画行政当局になり特定の地区を対象に資金を集中させて開発を実施し、民間投資を誘発させて都市の再生を実現することを目的とした。

CM-UDCは、民間投資が行われていない地区において直接開発を行った。都市中心部で好立地ではあったが、廃墟化していた運河と倉庫に将来性を見出し、古い施設を取り除くのではなくそれを活用した都市開発を行った。まず、ヘドロを除去するため運河の浚渫を行いそして、古い鉄道橋など歴史的建造物の保存を進め、その地区の歴史性を深めることを目指した。CM-UDCは、地区の再生を環境整備に集中することで直接投資の経費を抑えたが、CM-UDCの開発意図と合う民間投資には必要な補助金を交付した。事業化に進めない民間プロジェクトを審査し採算性を考慮して、個別にプロジェクトに応じて補助金額を決めることで民間投資を呼び込むことに成功した。そして、1996年にCM-UDCは解散したが、CM-UDC投資の

約5倍の民間投資を呼び込むことに成功した。ⁱⁱ⁾ この運河再生は、水辺の環境を整えて再整備し、運河に市民と民間投資を引き戻して都市中心部の再生を図った事例である。

②アメリカ～ボストン湾フォートポイント運河～

マサチューセッツ州の首都であるボストンは、アメリカにおいて最も古い都市の一つであり、人口増加に伴い海を埋め立ててできた都市である。ボストン湾の管理及び開発は、沿岸部をボストンの外部部局として設立したボストン再開発公社（BRA）が担い、商港としての運営はマサチューセッツ州港湾局（MSSPORT）が行っている。なお、MSSPORTはボストン港だけではなく、ローガン国際空港やシャトルバスの運営も行っている。このように港湾運営と沿岸再開発は違う組織で行われている。

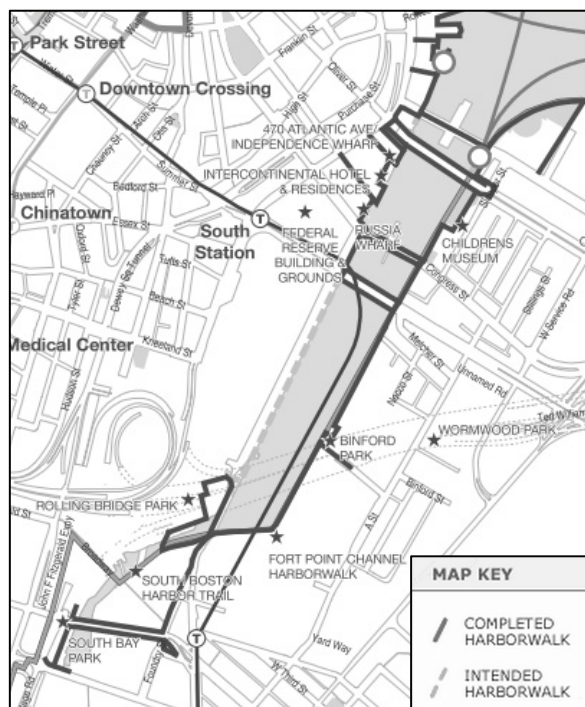
ボストンは19世紀までは貿易も盛んであり繁栄していたが、20世紀にはいと輸送形態の変化や施設の老朽化により、ボストンの臨海部は荒廃し魅力のないものになっていった。

1960年代になると、ボストン再開発公社により再生が図られたが、古い町並みを壊し新しい町を作ることは市民からの反対があり計画は縮小された。その後、1984年にハーバーパーク計画が発表され、地区を指定して開発を行っている。

この計画においては、ユニークな用途区分に「水に依存する用途」がある。これは、水がないと成り立たない用途の経済活動を促進させるための区分で、造船、マリーナ、船舶による輸送、前面の水を使う製造業などが該当する。この類の用途でない場合は、ウォーターフロントへのパブリックアクセスを確保する必要がある。

計画エリアの一つにフォートポイント運河地区があり、この地区運河は都心と工業地帯の境界に位置している。この地区では、パブリックアクセスのためのハーバーウォーク（図5）や古いレンガ造りの倉庫を再利用したボストン子供博物館、ボストン観光の目玉となった船を復元した博物館「ボストン・ティー・パーティー・シップ」（写真2）などが整備された。

この他に、水域利用について日本との相違がある。多くの日本の港湾において水面の占有料は、周辺の土地に対して非常に低く設定されているが、フォートポイント運河においては水面も土地と同じ方をしている。文化事業では、リース料が減免される場合もあるが、水上博物館は、付帯するレストランや売店により十分な収益が見込まれるので、通常の水面上をリース料を支払っている。ⁱⁱⁱ⁾



The Boston Harbor Association HP より



写真2 水上博物館
Boston Tea Party Ships & Museum HP より



写真3 フードフェスティバル（2011.10.1）
Boston Local Food Festival HP より

この地区では、フォートポイント運河友の会が年間を通じてアートイベントやフードイベント、音楽イベントなど多彩なイベントをサポートしている。(図 6 写真 3) この団体は、非営利団体であり、役員には、自治体、市民、地権者、地元企業で構成されている。

友の会に入会するには、個人の 25 ドルから、企業向けの 100 ドルから 10,000 ドルまであり、金額ごとに、団体に関与できる度合いが変わる。例えば 5,000 ドル以上寄付するとこの団体の取締役会に参加もできる。この他に運河周辺の地域事業の情報やネットワークを共有するために企業間交流にも積極的で月に 1 回のビジネス委員会を開催している。この団体は、年間を通じて、市民、観光客だけではなく、周辺企業など運河をつうじて交流させることに成功し、この地区の経済や雇用増に貢献している。日本においてこうした例が少ない。公共側の整備や用途の誘導規制だけではなく、ソフト面で、運河の活気がもたらされている事例である。

Events	
エリア内の大きなイベントのすべてをチェックアウト: Boston's New Waterfront Calendar of Events	
全日	2011年 10月 1日 (土曜日) ▼
2011年 10月 1日 (土曜日)	
Direct Marketing Association Conference and Exhibition 2011	
10:00	Barlow's Brunch with bloody mary condiment bar
11:00	Boston Local Food Fest
2011年 10月 2日 (日曜日)	
Direct Marketing Association Conference and Exhibition 2011	
10:00	Barlow's Brunch with bloody mary condiment bar
10:00	Papagayo Sunday Brunch with Bloody Maria/Mary bar
14:00	Urban AdvenTours' Bike and Brew Tour with Harpoon
2011年 10月 3日 (月曜日)	
Direct Marketing Association Conference and Exhibition 2011	
17:00	Barlow's \$1 Oyster Night
18:00	FP3 Gallery Opening Reception
18:00	Boston Harbor Open Water Rowing
2011年 10月 4日 (火曜日)	
Direct Marketing Association Conference and Exhibition 2011	
07:30	Building and Sustaining an Innovative Culture: Not Just for Startups
10:30	Boston Children's Museum Tasty Tuesdays
11:30	Boston Public Market Association Summer Market

図 6 毎日あるイベント (2011 年 10 月)
Friends of Fort Point Channel HP より

(2) 国内の事例

①大阪

低地である大阪の市街地は、豊臣秀吉による大阪城築城のための東横堀川の開削から始まり、江戸時代の中期までに 11 の堀 (運河) が開削された。堀は市中を限なく行き渡って水運が発達し、堀に沿って大名の蔵屋敷や商家が並び、全国の物資が運ばれ「天下の台所」といわれるほど舟運が発達した。(図 7)

水道、下水の役割もあった堀であるが、明治以降、日本の工業化が進むと急速に水質が悪化した。戦後、瓦礫処理用地として埋め立てられ、その後の自動車の発達により道路用地として堀は埋め立てられた。残った堀の上には、部分的に高速道路が建設され現在の姿に至っている。^{iv)}

しかし、残された大阪中心部の堂島川・土佐堀川・木津川・道頓堀川・東横堀川は、ロの字型の水の回廊を形成し世界的にも珍しいことから、行政や経済界が着目し、平成 13 年に内閣府都市再生本部に都市再生プロジェクト「水都大阪の再生」として指定された。ハード整備を含んだ「水の都大阪再生協議会」とソフト事業中心の「花と緑・光と水懇話会」が設立され、2009 年には都心部の計 5 会場で多彩なプログラム開催するイベント「水都大阪 2009」が開催し約 190 万人の来場者を集め成功を収めた。



図 7 文政新改撰州大阪全図 文政八年 (1825)
大阪建設史夜話より

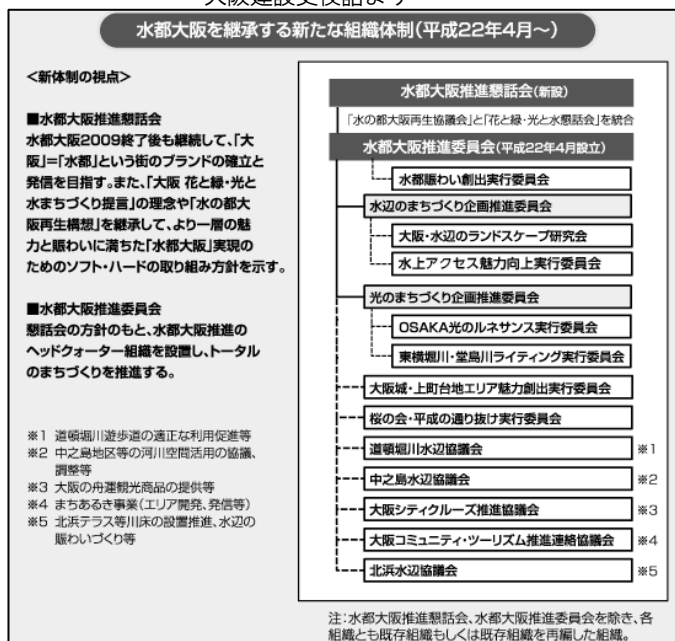


図 8 水都大阪推進実行委員会 HP より

その後 2012 年に 2 つの協議会と懇話会が統合再編され水都大阪のまちづくりを推進している。(図 8) 特徴としては、経済団体の関わりが大きいことが挙げられる。

大阪の運河・河川の管理者は

国土交通省近畿地方整備局：淀川

大阪府都市整備部河川室：旧淀川（大川・堂島川・安治川）土佐堀川、木津川、尻無川

大阪市建設局：東横堀川、道頓堀川、住吉川

大阪市港湾局：咲洲運河、河川の河口部

となっている。管理範囲は、河川部については河川区域等³の管理であり、港湾部では、臨港地区と港湾区域内等の管理である。沿岸用地の多くは民有地であり、中川運河のように広範囲の沿岸用地を貸し付けている例はない。

②東京

東京湾には、多くの運河があり最短の 100m の芝浦北運河から最長の 3.3 km 京浜南運河までの 36 もの運河がある。東京都港湾局は、舟運による利用は低下しているものの、都市に残された運河が持つ貴重な水辺空間としてのポテンシャルに着目し、平成 17 年から「運河ルネッサンス推進地区」として天王洲運河、品川浦・芝浦運河、朝潮運河の 3 地区を指定し、にぎわい空間としての再生を推進している。

江戸幕府が開府したころより、東京湾の埋め立てが始まったが、天王洲運河、芝浦運河、朝潮運河の付近は、明治 16 年から隅田川河口付近の航路確保のため浚渫が行われ、浚渫土の処分として河口に数多くの埋立地が誕生した。芝浦運河、朝潮運河は、昭和 10 年の隅田川口改良第 3 工事の完了を受け形成された。当時の主たる埋め立て目的は、宅地造成で東京において港が市街地に近いと感じるのはこのためでもある。

昭和に入り、人口増加と東京港の利用が増加したことにより、昭和 6 年に東京港修築事業計画が策定され実施された。^{v)} 戦争により、多くの埋め立てが中断されたが、天王洲運河付近の埋め立ては、昭和 26 年ごろまでには完成した。この様に、三運河は水運目的で作られたのではなく、浚渫に伴う埋め立て地造成に伴い、派生的に運河が形成された。

三運河の水面は、港湾区域に指定され、臨港地区には、朝潮運河の沿岸用地の一部に漁業区と商工区に指定されている。水域及び護岸等は、東京都が主に管理し、沿岸用地の大部分は、民有地である。

東京都港湾局では、かつて水運でにぎわっていた運河を都心の水辺と捉え、観光・景観・回遊性を重視した都市空間として再生させる「運河ルネッサンス」事業を平成 16 年から取り組んでいる。

運河ルネッサンスでは、東京都が運河を再開発するのではなく、地元（住民、企業、NPO 等）が主体とし運河の活用法やイベントなど、運河の魅力を向上させる取り組みの支援を行っている。平成 18 年に勝島・浜川・鮫洲地区、平成 21 年に豊洲地区が加えられ現在 5 地区が指定地区を受けている。(図 9) 支援の内容は、港湾関連事業に限定した水域利用の緩和や、イベントに伴う遊歩道の利用、防災栈橋の貸し出しや栈橋設置許可の緩和などである。



図 9 運河ルネッサンス推進地区
PORT OF TOKYO 2011 より

③富山

洪水に悩まされていた富山市は神通川の改修を行ったが、旧河道が富山市街地を分断する形で残り都市の発展に大きな障害となった。このため県は運河を建設して工場を誘致し、余った開削土は土地が低かった市街地の造成やふ頭用地にする都市計画の決定を昭和3年に行った。

昭和10年に富岩運河が完成し富山市の工業化に寄与したが、昭和30年代以降物流は、水運からトラック輸送に移行し、運河周辺も工場の移転や宅地化が進んだ。昭和54年に道路とするため運河の埋め立てが計画されたが、昭和59年に、県は富山市中心の貴重な水面として活用する方針へ方向転換した。その後、「とやま都市MIRAI計画」として、富山駅北62haの再整備や、「ポートルネッサンス21計画」による遊歩道整備や閘門の復元を行い、運河は都市中心部の貴重な水辺空間として生まれ変わった。(図10)

富岩運河は富山県の管理である。港湾区域に入っているが沿岸地などは臨港地区の分区指定は受けてない。沿岸用地は公園や遊歩道に整備され、道路越しの用地は住宅地や工場などの民地が広がっている。富岩運河は、沿岸用地の利用形態を除けば、延長5.1km幅50m前後で直線的であり、海から都市中心部まで伸びていることや、水位調整の閘門を設けているなど中川運河と共通する部分も多い。



図10 富岩運河 公園・緑地整備

④兵庫

尼崎運河は、阪神間の尼崎西宮芦屋港の尼崎市臨海部の運河の総称で北・東・中・西・南堀運河や蓬川等の全長12.4kmの運河である。(図11) 尼崎港が、昭和5年～昭和23年頃にかけて工場用造成地として埋め立て運河が形成された。昭和25年のジェーン台風を契機に尼崎閘門が建設され、運河内の水位は一定に保たれている。

この運河の沿岸用地は、工場や倉庫などが多く現在でも年間1万隻の貨物船が閘門を通過しており、他の運河と違い水運需要が残っている。尼崎運河は港湾区域内にあり、沿岸用地は臨港地区ではあるが分区の指定はされていない。運河の水域及び護岸等は兵庫県が管理を行っている。運河沿岸用地は管理用等を除いて民有地であり、工場や倉庫などが並んでいる。

平成2年より、水辺空間の再生を目指して「リフレッシュポートあまがさき」計画に基づき、老朽した護岸の改修とあわせて遊歩道と植栽帯の整備が行われている。平成20年には兵庫県、尼崎市、学識者、周辺企業、地域団体からなる協議会が設立され「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」が策定され運河を核としたまちづくりが進められている。

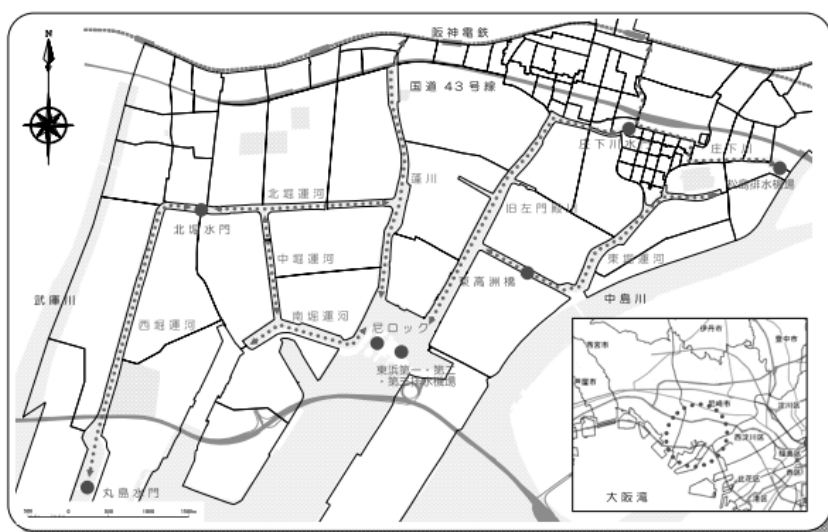


図11 尼崎運河
21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画より

3-2 運営の利用状況

(1) 沿岸活用事例

①倉庫のリノベーション（東京港）

東京港朝潮運河沿いにある倉庫をリノベーションした事例である。空倉庫として貸し出されていた物件について、新しい視点から不動産利用を提案しプロデュースする会社と、都心の高家賃と環境に悩み心地よさと快適性を求めている顧客が結びつき実現した事例である。しかし、倉庫は大空間のため空調等を考えるとオフィス兼ショールームとして使いづらいため、倉庫内にガラスのキューブ状のオフィスを設置し、その周りをフローリングで覆う方法を採用することで、快適性と心地よさを両立させた。運河側の扉を開ければ、とても魅力的な風景が広がるオフィスとなるのは、水辺ならではの光景である。(写真4)

このようなリノベーション利用者には、都心では実現できない魅力的な空間を安価に提供することができ、またオーナーには顧客を広げることが可能となる。

この倉庫の周辺は、運河の沿岸用地に倉庫が並び、その周辺には中高層マンション、事務所や住宅が立地している。高層マンションを除けば中川運河の周辺環境と共通する部分も多い。

②公園内の魅力的施設設置（富岩運河）

富山の富岩運河環水公園は都市公園の側面と港湾の緑地の側面があり、都市公園法又は富山県港湾管理条例の規制を受け占用許可が必要である。

公募により都市公園側には有名コーヒーショップが出店しており、港湾側には有名料理人がプロデュースしたレストランが出店している。(写真5) どちらも、インターネットの評価サイトにおいて好評である。この様な企業が進出するには運河と周辺の魅力の向上が不可欠である。富岩運河環水公園においても、開園当初からこうした店が出店していたわけではなく、当初は移動販売やイベントを通じて出店環境が作り上げられていった。

この様な施設が適切に配置されれば、利用者には魅力的なサービスの提供を受けられ、管理者には使用料が入り収入を公園の維持管理費の一部に充てることが可能となる。

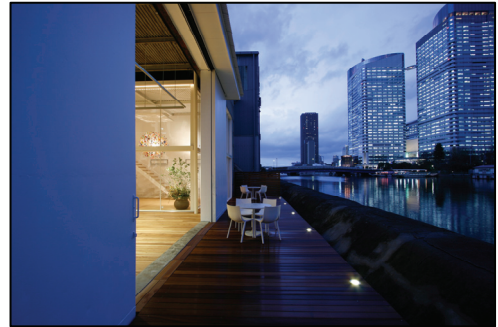


写真 4 倉庫のリノベーション
Open A Ltd提供



写真 5 魅力的な施設

③造船所跡地を複合アートスペース（大阪市北加賀屋）

新しい文化や芸術が集まり再生・発信していく創造拠点として「クリエイティブセンター大阪（CCO）」がある。ここは造船所跡地であり、殺伐とした廃墟風の建物であるが、アーティストやクリエイターにより別空間に変身し創造的活動の場となっている。（写真 6、7）平成 19 年に造船所跡地が、経済産業省に「近代化産業遺産」として認定された。これを契機にまちづくりに活かす取り組みが始まり、周辺の住民や行政と連携し、CCO はアートやデザインを通じた創造活動をしている。また、跡地のある北加賀屋エリアで空工場や空アパートをアトリエやギャラリーのとして創造的活動の場を増やす試みも行っている。（写真 8）

一見すると価値のもたない工場跡地も、アートの活力を通じて魅力あるものへ転換することができる。



写真 6 CCO



写真 7 CCO 前の防潮壁アート



写真 8 北加賀屋に集まるギャラリー

④護岸への川床を設置（大阪北浜テラス）

北浜エリアは、大阪市中之島の対岸に位置し、中之島公園や歴史的建造物が目前にあり好立地にあるにも関わらず、建物が川に背を向け水辺空間を生かした利用はされていなかった。

中之島周辺では、親水性を高めた水辺空間の整備が図られ、年間を通じて数々のイベントや水都に関する催しを実施されている。しかし、関係の薄かった対岸の北浜エリアの人々が、川ともっと接したいと思うようになり、護岸に川床を作つくる機運が高まった。水都大阪 2009 において官民協働の取り組みとして北浜テラスが誕生した。

川床を設置しているビル所有者、テナント、地域住民や NPO などの市民団体からなる任意団体の北浜水辺協議会が、全国で初めて、河川敷の包括的占用者として許可を受けて、水都大阪 2009 終了後も継続して実施している。（写真 9）



写真 9 北浜テラス

民間団体による公共空間活用の事例で、当初 3 箇所ではじめられた川床は、平成 23 年には 7 箇所まで増えた。

（２）水面活用事例

①水上レストランの設置（東京港）

東京港にある天王洲運河は品川に近く、東京のウォーターフロント開発の先駆けの天王洲アイルが沿岸にあり、ビジネス街や高層マンションが立ち並ぶ付近に浮遊式レストランが平成 18 年にオープンした。このレストランの立地場所について、水面上は都市計画法による市街化調整区域に指定され、港湾法により港湾区域の規制がかかっている。

全国には牡蠣小屋（牡蠣船）などの水上レストランがあるが、このレストランは市街化調整区域と港湾区域の規制が適用されている水面において民間事業者が建設したことが特徴的である。（写真 10）

この場所は「運河ルネッサンス」の推進地区に指定されており、目標の一つに「観光資源に資する賑わいの創出」があり、市街化調整区域ではあるが、都市計画法 34 条第 1 項第 2 号の観光資源として許

可され、港湾法の水域占用も運河ルネッサンスの推進方針に水域占用の規制の緩和があり許可された。この他、水上レストランの構造にも建築基準法、船舶安全法、消防法が適用され、係留施設には港湾法の適用を受けるなど法律が複雑に絡む。^{vi)}

占用料等徴収条例⁴には、このような商業活動の想定がなかったため水域占用料については、飲食機能を有する施設として条例改正を行い「水域占用場所近傍の土地における固定資産税評価額」に平米あたり 0.000625 を乗じた額(月額)であり、額が 127 円を下回る場合 127 円と定められている。

これは、都市に残された水面空間が、商業目的の土地に準じた利用できるという事例である。



写真 10 WATERLINE FLOATING LOUNGE
ティー・ワイ・エクスプレス提供

②浮き栈橋の設置（東京港）

東京港の豊洲運河は関東大震災の瓦礫処理により生まれた運河であり、造船所、火力発電所などの工場地として発展してきたが、平成の時代になると工場の廃止や移転等による跡地の再開発が進み、現在は商業施設、大学、高中層マンションなどが立地している。

平成 18 年に芝浦工業大学が豊洲に移転したことにより、運河を見直す契機となった。大学の学生が学園祭に合わせて運河視察会を企画実施したりして、地域住民の運河を見直す機運が高まり、平成 21 年に大学、地域団体、地権者などの 11 団体からなる豊洲地区運河ルネッサンス協議会の設立と 5 番目となる運河ルネッサンス推進地区に指定された。

同じ頃、協議会と大学による栈橋設置を考え、江東区と協議した結果、防災上と地域の活性化の点で有効と判断され整備に至った。^{vii)} 栈橋の整備を江東区が行い、管理を協議会と大学で行うのが特徴である。この栈橋の利用は、クルージングや船上カフェなどに使われている。(図 12)

港湾管理者の東京都港湾局による規制緩和、江東区による設置、地域団体と大学による運営により、行政・地域・大学が協力して浮き栈橋の整備を行った事例である。

船力フェ	運河クルーズ
	
浮き栈橋に保留したクルーザーで、焼き立てのパン、コーヒー、ビールなどを販売しており、船内でお召し上がりいただくことができます。	乗船料 小学生 300円 中学生以上 500円
時間 10:00～16:00 会場 芝浦工業大学横 浮き栈橋	出航 10:15/11:15/12:15/13:30/14:30 (所要時間 約45分) 会場 芝浦工業大学横 浮き栈橋 対象 小学生以上
	・出発10分前までに乗船券をお求めください。 ・水に濡れてもいい服装をお願いします。 ・船には屋根がありません。雨子等を準備ください。 ・飲物を持参下さい。(船力フェの飲物も持込めます) ・船内にトイレがございます。 ・13:30と14:30の便は学生のギター生演奏があります。

図 12 栈橋利用
豊洲水彩まつり 2011 より

③水都大阪フェス 2011 の開催（大阪）

水都大阪フェス 2011 は、水都大阪 2009 のノウハウとつながりを活用し、新たな連携と水辺活用や、まちの魅力づくりを進めるイベントである。なお、水都大阪 2009 とは、かつて水の都であった大阪の水辺の再生を伝えるため、シンボルイベントとして平成 21 年 8 月 22 日から 10 月 12 日の 52 日間にわたって開催され、来訪者は約 190 万人を集めたイベントである。

水都大阪フェス 2011 の特徴は、「めぐる・たのしむ・つなぐ・かんじる」を視点とした体験プログラムやアート作品の展示等の 56 種類の多彩なプログラムがあり、地域や活動団体が主役となり行政、企業と連携を図る協働型イベントである。期間は、平成 23 年 10 月 1 日より

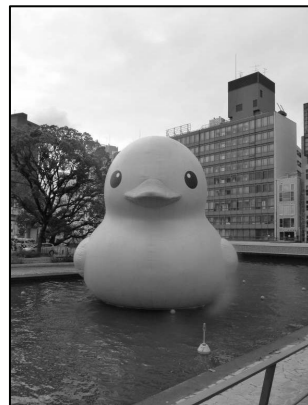


写真 11 ラバーダック
(水面を利用したアート)

11月30日まで開催され、9日間のチャレンジウィークには約19万人の来訪者があった。

このイベントでの水面活用では、期間限定の小型船係留プロジェクト、「大阪のうまい」を船ではしごする大阪水辺バル（図13）、水上アート作品（写真11）などが行われた。

④川の駅の設定（大阪）

川の駅として大阪では、常設の川の駅が平成23年までに18箇所設置されている。（図14）川の駅には、トイレ、休憩場所と常駐の案内人がいて、地域情報の提供と人の交流を促すための拠点となっている。全国には、実験的に川の駅があることが多く、行政、経済団体、民間事業者等、地域が一体となって積極的に設置しているのは、大阪が初めてのことである。なお、川の駅は、船着場があるもの（10箇所）と船着場がないもの（8箇所）があり水辺付近のレストランなどを川の駅とする事例もある。大阪での舟運であるが、平成23年では「大阪シティクルーズ」として営業を行う事業者が8事業者あり、小型オープンデッキ船、水上バス、水陸両用バス、屋形船など多種である。

3-3 中川運河の活用事例

（1）市民団体の活動

中川運河における市民団体の活動を紹介する。平成23年10月に市民団体を中心とするイベントが2箇所で行われた。

- ・中川運河キャナルアート（アートイベント）

平成22年から始まったイベントで中川運河の小栗橋付近にて、倉庫を活用したイベントが開催された。内容は、倉庫内におけるバイオリンコンサート、現代音楽などや倉庫壁面に映像を投影する「D-K Live」が行われた。（写真12）

- ・中川運河水上フェスティバル

平成21年から始まったイベントで中川運河南部の名古屋港漕艇センターを中心に、ドラゴンボート乗船体験やジェット船体験、ゴンドラ船体験など水面を利用したイベントが行われた。（写真13）

（2）中川運河の視覚的ポテンシャル調査

この度の研究にあたり中川運河の視覚的ポテンシャルをデザインリテラシー研究会と共同で調査した。調査の内容は以下のこととおりである。

- ・市民を対象に船に乗り中川運河の写真を撮る視察会（写真14）
- ・視察会撮影の写真を良く見ることで、運河の魅力を発見するワークショップ（写真15、16）
- ・4名のアーティストの視線で中川運河を見つめた写真展及び写真集（写真17、18、19）
- ・中川運河の景観と写真の眼差しについてのシンポジウム

視察会のアンケートによると、ただ眺めるのとカメラを通じて風景を眺めるのでは違いを感じる意見が多かった。違いを感じた理由として、カメラを用いることで細かい対象を見ることができ、ただ眺めるだけで



図13 クルーズと食を組み合わせたプログラム
水都大阪2011パンフレットより

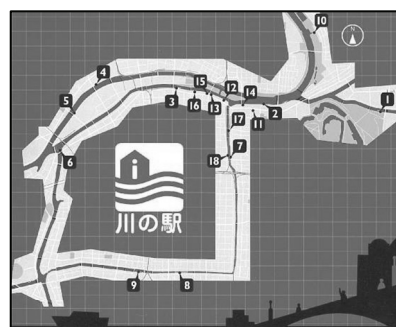


図14 川の駅
水都大阪「川の駅」MAPより



写真12 デジタル掛け軸（長谷川章氏）



写真13 水上フェスティバル ドラゴンボート

は感じない風景を発見できるという意見があった。

ワークショップでは、数百枚の写真を良く見てアルバムやパネル等にまとめ作品を制作するものだが、参加者はただ写真を貼るのではなくストーリー性のある作品を制作するものが多かった。このワークショップにより1枚の中川運河の写真では感じられない風景を発見できた。アーティストの視線による写真展及び写真集は、中川運河を知る人でさえ気づかない違うものを発見し、いつもと違った風景を紹介してくれた。

この調査からカメラを通じての風景を見ることにより、普段意識しないものが凝視により見出され、眺めるとは違った中川運河の風景の持つ魅力を発見できた。



写真 14 視察会



写真 15 ワークショップ

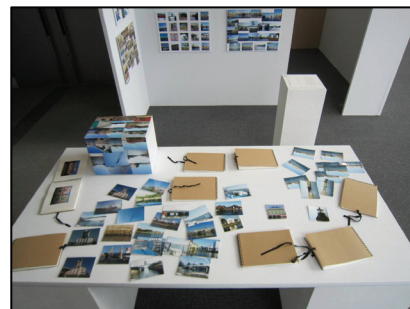


写真 16 ワークショップ作品

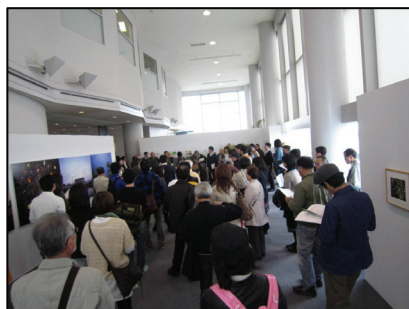


写真 17 ギャラリートーク



写真 18 写真展



写真 19 写真展

（３）中川運河の活用の可能性—事例からの考察—

①リノベーションの活用

中川運河の貸付契約では、借地人が撤退と同時に現況復旧（更地）することになっている。古い倉庫が歴史的資産として見直されているなか、リノベーションの手法を用いて維持することが、借主には負担軽減、貸主には歴史的資産の継承によるまちの形成に寄与するものと考えられる。

②アートの活用

北加賀屋、美濃市、佐久島、横浜市黄金町など各地でアートによる「地域おこし」が行われている。中川運河においても、古びた倉庫と水辺がアーティストの創造力により違った空間に変わる可能性を持っている。しかし、多額の費用で行うイベント型アートでは、一過性に終わる可能性があり、地域の活性化に繋がるアートにするには、小規模から始まり持続性のあるアート活動とその支援と理解が必要である。

③プロムナードの活用

大阪の北浜テラスは、河川法の規制緩和により実現した事例であるが、このような事例は港湾法の適用を受ける中川運河と、事情は異なるものの中川運河においてもプロムナードが整備される予定であり、公共空間の活用として参考となる。

④運河の駅

運河を船で名古屋港のガーデンふ頭から堀止、松重開門を巡りガーデンふ頭に戻るコースでは、約2時間かかる。視察会のアンケートによると、往復での乗船は時間が長く感じるとの意見があった。現在、中川運河にはまだ乗船場はなく、堀止に乗船場が設置される予定のみである。舟運の運行経路の多様性、利便性を

考えると複数の上船場が望まれる。しかし、上船場の設置には、費用がかかるため増やすのは容易ではない。そのため、大阪の事例のように周辺の店舗等と連携し運河の駅として活用を進め、舟運の機運醸成を図ることができるのではないかと考える。

4 運営方法

4-1 運河の魅力を高める運営方法

(1) PFI 事業及び指定管理者

近年の水辺を見直す動きに呼応し、運河の魅力を高めるには都市との調和が必要である。従来の港湾に必要とされていた施設に加え、ニーズに基づくまたは喚起する今までにない魅力施設や賑わい施設などが必要であり、魅力的な開発を積極的に推進するには港湾法の規制の柔軟な運用が必要である。例えば、「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針」により、中川運河を港湾区域ではあるが分区を定めないことにより港湾法の規制を緩めることで、都市計画法の用途地域による開発も可能となり、水辺のポテンシャルを最大限活用することができる。また、運河の魅力を一層高めるためには、民間活力の導入やエリアマネジメントの要素も必要となり、港湾運営に特化した組織以外に PPP（官民協働）による展開が考えられる。PPP とは官と民がそれぞれ得意な役割を分担し費用対効果を最大限にする試みのことで、指定管理者制度、PFI（Private Finance Initiative）、市場化テストなどがあり、中川運河の活用に向けた運営方法として PFI 事業と指定管理者制度に焦点をあて検討する。

昭和 26 年から現在まで中川運河の水域、護岸、沿岸用地のすべてを名古屋港管理組合で管理運営を行っている。一層魅力ある運河にするために中川運河においてもプロムナード整備や魅力施設の導入などが必要と考えられるが、全国の地方自治体と同様に、名古屋港管理組合においても厳しい財政状況に直面しており、効率的で質の高い管理運営をするためには、民間の経営資源を積極的に活用することが有効であろう。ただし、多額の費用を要する護岸改修等施設整備は沿岸用地の貸付け収入の増大にも直結しないため、これを含めた中川運河全体の運営をすべて民間に任せただけの場合は、採算性について疑問が残る。そこで、現在貸付を行っている用地の活用に限って（図 15）、PFI の手法や指定管理者制度の導入が可能か考察する。

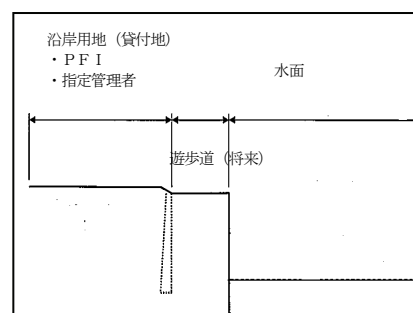


図 15 沿岸用地（貸付地）

①PFI

PFI とは公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法であり、平成 11 年に PFI 法が施行されてから、平成 22 年 12 月までに 375 件（実施方針公表件数）の導入があり、事業費では約 3 兆円の PFI による事業が実施されてきた。名古屋港管理組合においても平成 22 年 9 月から供用開始した庁舎などを PFI の手法を活用して整備と管理運営を行っている。

PFI 法施行から 10 年以上経過したため、これまで課題となっていた点の改善に加えて、さらなる活用促進のため平成 23 年に次の内容が改正された。

- ①PFI 対象施設の拡大
- ②民間事業者による提案制度の導入
- ③公共施設等運営権（コンセッション方式）の導入
- ④その他（欠格事由、職員派遣等について、技術提案制度など）

この改正 PFI 法で③コンセッション方式の導入がされたため中川運河への適用の可能性をさらに検討してみる。

コンセッション方式とは、施設の所有権を国や自治体が持ったままで、施設運営を公共施設運営権として

設定し民間に運営を委託する方法である。従来の PFI では、建設と運営を民間に委ね、国、自治体はサービスの対価を PFI 事業者に支払うサービス購入型と呼ばれるものが多く、民間事業者が、施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する独立採算型とよばれる例は少ない。しかし、改正 PFI 法のコンセッション方式の導入により独立採算型が増えることが予想される。

コンセッション方式では、運営権を財産権と見なし抵当権の設定も可能であり、それを元に資金調達が可能となっている。^{ⅳ)} この資金を魅力施設や付加価値のある倉庫などの整備や魅力向上の事業に充てることができる。

貸付料は現在一律であるが、PFI 事業では、事業者が料金を定める事前届出制となるため、歴史的保全が必要な施設等にインセンティブが必要な場合や、貸付け地に付加価値を与え収益向上を図る場合など柔軟な料金設定ができる。

PFI 事業者から公共への対価の支払いは、PFI 法によると当該建設、製造又は改修に要した費用に相当する金額の全部又は一部を PFI 事業者から、徴収することができるとされている。(改正 PFI 法第 10 条の 7) しかし、建設費用相当や過去の改修費用は、中川運河の建設から 80 年を

過ぎており算出するのは難しい。現在、貸付による収入が目安となるが、公共施設運営権の対価の徴収をどのように設定するかは今後の検討課題である。また、改正 PFI 法のガイドラインは現在未策定であり、従来のサービス購入型のハコモノ事業とは大きく異なるため、対象事業の理解、需要予測、リスクを勘案した感度分析と適切なリスクの官民分担などが、これまで以上に重要となる。そのため、官民双方のノウハウの蓄積と国等の支援などが必要である。

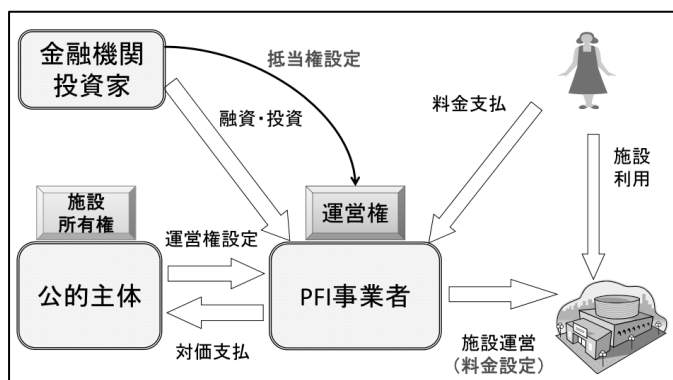


図 16 公共施設等運営権
内閣府民間資金等活用事業推進室資料より

②指定管理者制度

この制度は平成 15 年 9 月施行された制度で、公の施設の管理は、これまで自治体の外郭団体等の公共的な団体にしか管理委託ができなかったが、指定管理者制度の創設により、民間事業者をはじめ NPO 団体やボランティア団体など、幅広く管理を委任できるようになった。中川運河では、指定管理者制度を名古屋港の他の緑地と併せて中川口緑地に導入されている。この制度を導入することで、民間事業者のノウハウを活用し、各施設でより一層サービスを向上させることや管理経費を節減することが可能だが、維持管理・運営費は行政からの指定管理料が主であり、公の施設の維持・運営のみの場合は適応するが、積極的に中川運河への魅力施設などを導入し、長期的に中川運河の価値の向上を目指す方策としては、難しい面がある。

※なお、中川運河には、ポンプ所など防災施設があるが、このような施設は、収益施設ではないことや国や名古屋市との連携した防災活動の事業の継続性や重要性の観点から PFI 等の民間活力導入には向かないと考えられるため、ここでは検討対象としない。

(2) 事業主体の組み合わせ

施設整備と管理運営面での事業主体を考えた場合、次のケースが考えられる。

表 6 事業主体の組み合わせ

CASE	施設整備			管理運営		メリット	デメリット
	魅力施設 付加価値・高度 化施設	護岸改修 遊歩道整備	防災施設	貸付け 地	防災施設		
1	PFI	公共	公共	PFI	公共	・効率的な運営 ・資金調達が得やすいため積極的に事業が可能 ・利用者のサービス向上	・公共性の維持 ・契約までに時間がかかる ・不採算事業の場合推進無理がある ・リスク分担が曖昧になる場合がある
2	公共	公共	公共	指定管理者	公共	・効率的な運営 ・利用者のサービス向上	・資金調達が限られる ・指定管理期間が4～5年で事業の継続性が難しい ・不採算事業の場合無理がある
3	公共	公共	公共	公共	公共	・安定的な運営 ・公共性の確保	・柔軟な運営は難しい

(3) 貸付料について

中川運河の近傍の平成23年路線価を調べると最高の中川区山王1においては113,000円/㎡、最低は港区河口町36,000円/㎡であり約3倍の差がある。一方、中川運河沿岸用地の貸付料は使用料条例等⁵に基づき一律と定められており用地274円/㎡・月⁶、水面の使用料は21円/㎡・月⁷となっている。貸付料は、一律で中川運河の沿岸用地を利用するにあたり公平とも言えるが、都心近くの用地の貸付料と港近くの用地の貸付料についてポテンシャルの違いを、例えば路線価を参考にして検討することも重要といえる。

沿岸用地より約500mの範囲内の民間事業者による貸地及び貸し倉庫等の貸付け料金を調べた。サンプルが少なく、不動産は一物一価のためおおその傾向ではあるが、付近と比較して相対的に安価に沿岸用地が利用されている。(図17)(表7)そして、倉庫等で貸す場合は更地と比べて約2倍の賃貸料となっている。(倉庫等の平均建築年数27.5年)

愛知県都市部の倉庫の平均的な建設費は1㎡当たり9万円、建蔽率を60%とすると、倉庫等の建物に係る賃貸収入は1㎡当たり410円・月とした場合、表面利回りは9.1%となる。これに、リノベーションにより古い倉庫をオフィス用途等に転用すればさらに収入の増加が見込める。現在、物流不動産業としては、1万坪を超える延床面積の超大型高機能物流倉庫へシフトしつつあり、中小規模の倉庫需要が少なくなる傾向である。今後、中小規模の倉庫の多い中川運河においても今までと違ったアプローチが必要となる。

表 7 周辺の貸地・倉庫等の賃料

	沿岸用地	周辺貸地	周辺貸倉庫等
		(㎡/円・月)	
サンプル数		N=7	N=8
平均	274	406	816

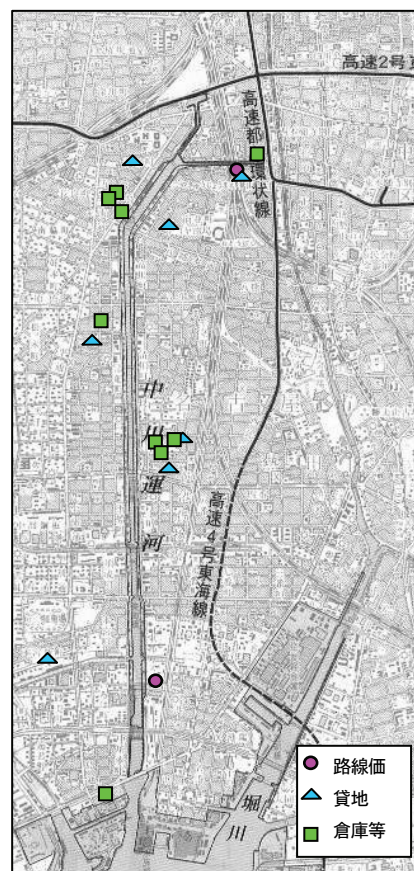


図 17 位置図

おわりに

昭和7年10月1日に全線開通した中川運河は、平成23年に80周年を迎える。名古屋大学大学院工学研究科堀田典裕著の〈水〉と〈土〉のデザインによると、運河周辺は運河の開削土を利用して区画整理によって土地造成が行われたが、当初は土地の販売が上手くいかず、運河祭、納涼大会、模型飛行機競技会、ボートレース大会などの催しを行い、土地の利用促進や工場誘致を図ったとある。この催しは市民や企業に対し中川運河の宣伝効果は多大なものであったと思われる。行われた催しの中も特筆すべきは、昭和14年に中川運河で寒中水泳大会が行われたことである。^{ix)} 写真展などのアンケート結果では水質に対する意見が多く、水泳大会が行われことは驚きでもあるが、水質の改善は、中川運河に市民を引き付けるのに重要な要素と言える。建設当時の人々が、人工的に作られた水辺に愛着を持ってもらうための様々な試みが実施されていたことは、80年後の今に通じるものであると強く感じている。

中川運河の新たな活用方法を考えた場合、諸外国や国内の事例などは、大いに参考になると思われる。また、PFI等は中川運河の気づいていない価値を引き出す可能性があると考ええる。

中川運河には、私たちの気づいていない魅力が多くあり、魅力的な都市空間を形成する上でそれを活かした取り組みが必要である。

最後に中川運河の写真展、視察会、ワークショップなどに協力を頂いたデザインリテラシー研究会（代表名古屋大学 准教授 茂登山清文）の皆さんにお礼を申し上げる。

参考文献

- i) イギリスにおける水路・水辺の利用と管理 秋山岳志 2008
- ii) イギリスの都市再生戦略 イギリス都市拠点事業研究会 1997
- iii) ウォータフロント・マネジメントの手法（ボストン市ウォーターフロント運河地区の事例から日米比較）川端 直志 2006
- iv) 都市と河川 世界の「川からの都市再生」吉川勝秀 伊藤一正 2008
- v) 東京都臨海域における埋立地造成の歴史 遠藤 毅 2004
- vi) わが国における水辺空間利用に関わる法制の方途 法政大学 横内憲久 2007
- vii) 地区コミュニティと大学、行政の連携による浮き桟橋整備～芝浦工業大学 志村秀明 2010
- viii) 改正 PFI 法解説—法改正でこう変わる 福田隆之 黒石匡昭 赤羽貴 日本政策投資銀行 PFI チーム 2012
- ix) 〈水〉と〈土〉のデザイン 中川運河と河岸地域を巡る低地の開発について 名古屋大学大学院工学研究科堀田 典裕 2012

¹ 中川運河の堀止の一部に中村区に係る。

² この他に港湾区域及び港湾施設を良好な状態に維持・保全する港湾隣接地域がある。

³ 河川を守るために必要な区域として河川区域に接する河川保全区域がある。

⁴ 東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例

⁵ 行政財産の特別使用に係る使用料条例及び土地使用料

⁶ 現在の貸付料は暫定である。

⁷ 平成9年5月1日から規則で定める日までの経過措置の使用料額

自主研究報告書とは・・・

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識経験者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです。

No.97 2012.3 | 平成 23 年度 自主研究報告書
中川運河の新たな活用に向けて

平成 24 年 3 月

発 行



名古屋都市センター

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。