

松重閘門

東日本建設業保証株式会社
建設産業図書館
江口知秀
Tomohide Eguchi

岩 井橋から堀川沿いを一〇分ほど歩くと松重閘門にたどり着く。東海道新幹線に乗って名古屋駅に近づくと、西洋の塔のような建物が二つ並んで見えるので気になっていった。実は塔は二つではなく、九〇ほど離れてもう二つ並んで建てられている。これは単なる物見の塔ではなく、松重閘門の水門を上下させる釣合い錘を入れるための塔なのだ。このような方式の水門をストーニー式という。

大正十三（一九二四）年のこと。名古屋市は名古屋港から放射状に広がる四つの運河を新たに開削し、慶長十五（一六一〇）年の名古屋城築城時からある堀川と合わせて五大運河のネットワーク建設を決定した。その一つの中川運河の延長は約八キロメートルで、名古屋駅の南側にあった笹島駅と名古屋港を南北に結んでいた。ちなみに笹島駅は既に廃止され、跡地は「ささしまライブ」地区として再開発されている。

中川運河は隣を流れる堀川との接続が図られ、両川の水位差を克服するために建設されたのが松重閘門だった。船を入れる閘室の長さは約九一メートルで幅員は約九メートル。水門を上下させるために重要な塔の高さは、堀川側が二二メートル、中川運河側が二〇メートルであり、ヨーロッパの尖塔のような形をしている。

松重閘門の完成年は昭和五（一九三〇）年とされ

ているが、瀬口哲夫氏の『官庁建築家・名古屋市建築課の人々とその設計』によると、それを裏付ける資料は見えておらず、中川運河が供用開始した昭和五年から、堀川と連絡する水路が完成した同年の間と推測している。

また設計者についても名古屋市建築課の藤井信武とよく紹介されているが、これについても前掲書では一考の余地があるように書かれている。どういふことかと言えば、松重閘門の塔については日本建築学会東海支部の『東海の近代建築』などには、「藤井信武のスケッチに基づいて造られた」とあり、名古屋市の文化財に指定するための資料には「閘門設計者 水野太賀」とあるという。水野は当時の名古屋市運河事務所の土木系技手だったらしい。つまり閘門の構造設計や機械設備設計などに関与したのが水野であり、藤井は塔の意匠の原案作成者ということなのかもしれないが、その辺りを明らかにする資料は確認されていないという。

さて、松重閘門は名古屋市民に愛されてきたが、物流の主力が水運から陸送にシフトするに至り、昭和四十三年に役目を終えた。その後、解体を免れて保存されることが決まり、昭和六十一年には名古屋市の指定有形文化財となった。

現在の松重閘門は、閘室が埋め立てられ、水門はコンクリートで固められた状態にある。しかし、本年九月に名古屋市が閘門機能復活に向けた方針を明らかにした。市長は「名古屋城から名古屋港まで船で行き来できるようにすれば、どえりや一面白くなる」と述べている。実現すれば平成二十二年から観光船を通して富山の富石運河の中島閘門のように、名古屋の新しい水の名所となるだろう。



松重閘門

[交通] 名鉄名古屋本線 山王駅から徒歩約5分