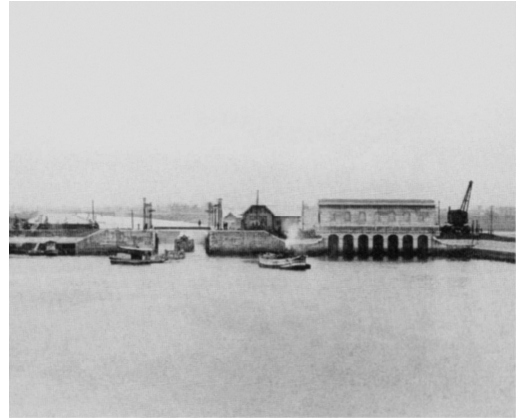


運河利用は産業発展の動脈 — 閘門式は船舶の航行をスムーズに —

■ 東洋一の中川運河中川口閘門

中川運河は当時「東洋一の大運河誕生」と言われて1930（昭和5）年に開通した。役割は名古屋港と旧国鉄笹島駅を結ぶ延長8.2km、最大幅90メートル、水深3メートルの水路で水運による貨物の物流で、名古屋の産業発展を支える動脈である。中川運河中川口閘門は干満潮の影響を受けないように、運河の水位を一定に保つため「閘門式」とされた。運河には隣接する沿岸用地・道路・建築敷地を確保し、倉庫や工場を誘致された。名古屋港の船舶から貨物を積んだ船は、閘門に入り運河の水位を調整してから運んでいた。戦後、貨物量の増加に伴い1963（昭和38）年に中川口第二閘門を増設した。運河の最盛期の1964年には、貨物取扱量401万トン、通行船舶3万7千隻を記録している。昭和40年代になるとトラック輸送の普及やコンテナ船の増加で船の輸送は減少した。現在年間323隻の出入りがある。1976年に閘門を「通船門」と改称した。



昭和初期の中川口閘門 出典『名古屋今昔写真集』

■ 東洋の Panama 運河と呼ばれた松重閘門



昭和7年完成した松重閘門
中央に閘室をもつ

名古屋港管理組合提供

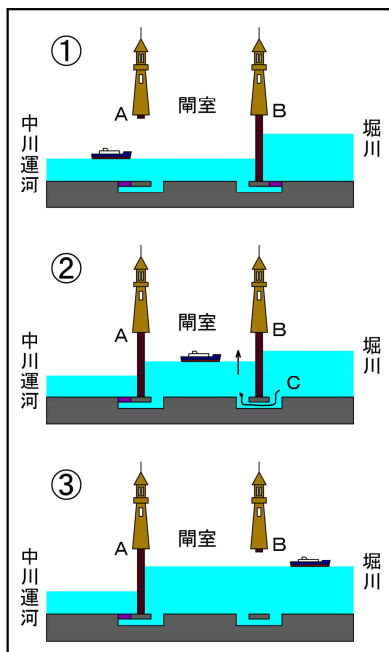
松重閘門は中川運河の東支線と堀川を結ぶため1932年開通した。当時の堀川には材木が係留されて船の運行に支障をきたしていた。堀川は中川運河より水位が1m程高いため、Panama運河方式で閘門を設けて水位調整してから船を通航させる必要があり「東洋のPanama運河」とも呼ばれた。



中川口閘門内 名古屋港管理組合提供

閘門を通航に要する時間は20分ほどであった。名古屋港から中川運河・松重閘門・堀川を通るルートは、3分の2から3分の1ほど時間短縮された。そのため1935年頃、名古屋港から堀川方面に輸送する船舶44,000隻の内18,000隻の通行があった。

松重閘門は2つの水門と4基の塔から出来ている。東西に2基建つ20mの塔4基は、鉄筋コンクリート造りで、モダンなデザインで美観を高めている。水門はリフト方式で開閉する約40トンのストーン式鋼製扉を備えている。塔は引き上げる巻き上げ装置を支持しており、塔の中に水門を開閉するための釣り合い錘が入っている。水門の閘室は長さ90.9m、幅8.5mで、水位を調節するためのポンプが松重ポンプ所に設けられていた。その後トラック輸送の増加に伴い1968年役割を終えた。1993年に市の都市景観重要工作物に指定された。（大橋公雄）



閘門による水位の仕組み

石田正治作図



昭和30年頃松重閘門 名古屋港管理組合提供