

都市環境デザイン会議 in 新潟 2017

日時：2017年10月14日（土）

会場：クロスパル新潟（新潟県新潟市）

参加者：上山寛、小見直樹、荘司洋文、関本雅和、柳原恭順、高田実、谷明彦、鏑隆弘、徳本修一、水野一郎、埜正浩、玉森慶三、野嶋慎二、中澤俊（会員14名）
一般14名 計28名

プログラム：

◎基調報告「新潟は日本のベネツツィアになれるか」
上山 寛氏（上山寛アトリエ代表）

◎パネルディスカッション

コーディネーター

鏑 隆弘氏（金沢美術工芸大学教授）

パネラー

玉森 慶三氏（㈱ライトスタッフ代表取締役）

柳原 恭順氏（㈱三四五建築研究所）

田辺 敏夫氏（公社新潟県下水道公社理事長）

上山 寛氏（上山アトリエ代表）

フォーラム「新潟の原点、水環境遺産を評価し、どのように未来につなげるか」は、JUDI 北陸メンバー14名に加え、一般参加者14名、計28名にご参加いただきました。

まず、北陸ブロック幹事の鏑隆弘氏が挨拶され、司会・進行は荘司洋文氏が務めました。



司会・進行の荘司洋文氏



北陸ブロック幹事の鏑隆弘氏



フォーラム会場の様子

■ 基調報告(概要)

◆「新潟は日本のベネツツィアになれるか」

上山 寛氏（上山寛アトリエ代表・JUDI会員）

新潟平野を見た場合、海岸の方に高い砂丘列、角田山や弥彦山という高台があり、その間に広い平野が広がっている。元々その平野には、海が入り込んでいて、その中に川から流れてきた土砂な



基調報告する上山寛氏

どが堆積し、海とも川とも水辺とも陸とも付かないような状況になっていた。また、信濃川と阿賀野川はつながり、内部の陸地が氾濫などを繰り返す、農業や生産物に影響を与えた。

(1) 松ヶ崎開削

蛇行している川の海に一番近いところに掘割を造ったのが、松ヶ崎開削。新潟町は、水深も非常に深く川幅も広いので港として成り立っていた。それが阿賀野川の水量が減ってしまうと港として機能しなくなるのではないかと、新発田藩と新潟町とで対立した。洪水のときだけ流すということとなったが、1年後に雪解け水で蛇行していたところが破壊され、港としての機能が徐々に衰えていった。

(2) 大河津分水

国家的プロジェクトである大河津分水。明治に入り、新潟町は、信濃川の水量が少なくなると強硬に反対したが、下流部の洪水、氾濫などが防止できるということで明治政府が決断した。大規模なプロジェクトで、大正11年（1922年）にようやく通水。新潟平野の氾濫は抑えられ、新田開発が進み良い方向にいくが、一方で新潟町へ流れる水量は少なくなり、港としての機能はどんどん衰えていった。

(3) 新川底桶

もう一つ、内陸の方の氾濫を食い止めるために、立体交差にしてトンネル状にして通せば新川の機能も保たれるということで、新川底桶を造った。

かつてはここに船を通して新潟町まで行っていた。今はその必要がなくなり、その代わりとして新川がかなり広がっている。一つの工事で先人が苦心した跡ということである。

(4) 新潟港の変遷

信濃川と阿賀野川は河口部でつながっていて、流量も多く良港だった。江戸時代中期、北前船の西廻り航路で繁栄した。松ヶ崎開削他により、阿賀野川が分離し水深が浅くなり、港としての機能が低下した。日本海に注ぐ放水路工事により港機能が低下するという負の遺産の影響を受け、開港 5 港の一つに指定されるも開港が遅れた。

新潟港は、戦前、満州国への最短航路として港が繁栄するなど、繁栄と衰退を繰り返したが、2019年に新潟港は開港 140 周年を迎える。

(5) 掘割の変遷

当時、地盤沈下などで水の流れが悪くなり、水が汚くなっていた。昭和 39 年の新潟国体のときに、新潟に全国から人が集まるから掘割を埋め立てて新潟をどんどん近代的な町にしようということで、全部なくした。

(6) 栗ノ木排水機場

栗ノ木排水機場によって、近代的な農業に生まれ変わったが、今は都市化の波に洗われて、農業と住宅が混在している。当時は、農地面積が 8500ha あったが、現在は 4248ha。組合員数は 6500 人いたのが 4617 人。居住人口は 5 万人だったのが 25 万人と、大きく都市化に変貌している。

(7) 山の下閘門

山の下閘門は、栗ノ木川があって、通船川があって、信濃川が海につながっている。通船川に比べると 2m 近く高くなっていて、うまく船を通すために、工夫をしている。

通船川はかつての阿賀野川の川道で、貯木場があり、木材運搬船等が通過するために、セクターゲート方式により水位を調整して船を通過させている。

(8) 現在の課題と未来へ向けて

以前、川沿いの景観をみんなで考えようということで提案したことがある。当時、いろいろな川沿いに、どんどん高いマンションが無秩序にできていくのを何とかもう少しコントロールしたいということで、信濃川や萬代橋を中心に検討した。

「新潟は日本のベネツツィアになれるか」ということで、ベネツツィアそのものになれるというわけではないが、水辺と関わり深い非常に魅力的なまちになればよいと思っている。

■ パネルディスカッション



パネルディスカッションの様子

◆「北前船寄港地・三國湊」 玉森 慶三氏

三國は港町だが、明治 30 年ごろに鉄道が開通し、海運がなくなり、それ以降、江戸時代から続く港町がそのまま残っている。

昔から三津七湊といわれ、三重県の津、博多、堺、三國湊、本吉湊、輪島湊、岩瀬湊、今町湊(直江津)、十崎湊(秋田)、十三湊のひとつで、歴史的にも非常に古い。現在、その古い町を生かした町屋プロジェクトに取り組んでいる。

平成 9 年に森田銀行が登録文化財になり、この町には歴史があり、これを生かさなければいけないのではないかという動きが始まった。最近、三國湊トレジャーハントという宝を探しながら町を見直そうというイベントを 3 回やった。まだまだ課題があり、放っておくと空き地になる空き家もたくさんあるので、これから空き家問題にも取り組まなければいけないということで活動している。

◆「富山の水環境 都心整備と一体化した運河の建設と再生」

柳原 恭順氏

江戸時代には富山城の北側に神通川が流れていた。大きくカーブしていたため災害が多く、昭和に入り神通川の本流を真っすぐにした。必然的に旧川の部分が大きく空いたので、土地区画整理をした。併せて、富山港と駅の北側を物流の点で結びたいと富岩運河をつくった。この運河を造るために掘削した土砂を、廃川地の埋め立てに使うという一石二鳥を狙ったまちづくりを進めた。

この富岩運河も昭和の途中でほとんど役割が終わり、どう活用するかとなったが、これは残した方がいいだろうという意思の統一のもと運河の再生がスタート。現在、富岩運河では水上クルーズ船が中島閘門まで行って帰るルートで定期的に運行されているが、閘門を使って岩瀬の方まで抜ける定期船も 1 日 2 便ぐらい運航されている。最近、ライトアップされた部分を船が通っていくという夜間のクルーズも運航されている。

◆「放水路がつくった新潟～水都『新潟』発展へと導いた水環境遺産の活用と保全～」

田邊 敏夫氏

新潟の水辺の環境とは何か。平成16年の五十嵐川の水害では私の実家から500m上流が破堤した。私にとっては五十嵐川が見てきた原風景で、これを見て育った。

新潟県で就職して、見てきた新潟市の風景は三条市とは随分違う。一番大きな違いは、日本海の夕日と佐渡が近くに見えること。日和山の風景。まちの真ん中には信濃川、萬代橋があり、都市の基軸になっている。また、近年はやすらぎ堤が整備され、市民の憩いの場となっている。鳥屋野潟の周りには公園が整備され、三つの水の風景があり、水都と言われる、昔は「みなと」と読んだような水辺がある。

放水路は新潟市発展の基礎とにぎわいになった。川幅が狭くなり新潟地区、左右岸の融合が進み、都市の用地が生み出され、多くの公共施設や工場の発展の基礎になった。放水路（掘割）の果たした役割は、プラスの面では排水促進ということで、潟の干拓・水田化、洪水防御。それによって米の収穫量が3倍近くになった。宅地化・都市化の進行にも役立ち、下流河川の負担の軽減ということで、川幅が減少して、都市の一体化、都市用地の創出があった。負の面では、水量が減少し土砂が堆積して水深が減り、開港が10年遅れた。また、潟の干拓が進んだことで元々の越後平野の原風景がなくなり、生態系も当然変化している。



左から、鐔先生、上山氏、田辺氏、柳原氏、玉森氏

＜座談会での主な意見＞

（玉森氏）昔、葦が並んでいた護岸のところに道路を造ってしまい、川が全然見えない。水辺の景観は、使われていないという感じがする。もう一つ、やはり水の環境。昔みたいな清流ではないこと。昔は三国でもシジミが取れたり、川沿いでいろいろなものができたりしたが、環境そのものが戻っていない。川があって、丘になっているので、その丘から川の風景などを楽しめるといような景観、路地から見える川面の風景がこれからの大事なポイント。景観とともに清流に戻すことも必要。

（田邊氏）農地としては、稲作の面では特に問題ないが、転作などをすると、低い所に水がたまるので、例えば、茶豆などは、うまくいかない。そういうところは住宅地としてもあまりよくない。逆に農家の人は悪いところに転作する。いいところでは米を作り、水がたまりやすいところは転作して、大豆を植えたりする。稲作をやる分には、低い所は特に問題はない。ただ、その場合、排水機場は必要で、ある程度の標高のところは、放水路でどんどん排出していくが、だんだん低くなると、放水路だけではできないので、当然、排水機場で守られている。それは鳥屋野潟にも、新川の方の西蒲原でもそう。北蒲原もそういうもので守られている。

（柳原氏）神通川が流れていた空間は、今、旧市街地では松川という細い川が流れている。松川や運河は、水量をコントロールできる空間ということで、護岸に遊歩道など、いろいろなものを造るのがやりやすい場所ではある。ただ、富山の川はきれいだといっても、流れが非常に激しいので、他の場所でするかどうかという、例えばどうしても水面から高い所に道路を造らなければならないので、水辺との親しみをどうやって増すかというのは、まだ難しいところがある。そういうところは災害との関係があって、無理にやるのは厳しいのかなと思う。

（上山氏）掘割、西堀を再生しようといういろいろな方がいて、そうした取り組みにより、現市長も掘割にはかなり好意的だ。昔の歴史というか、特に新潟は水辺との関係が深いので、そういった関係の中で、歴史を生かし、寸断して全く新しいものをつくるのではなく、かといって昔のものが残っていればいいというわけではないが、その延長線上で発展していければいい。もう一つは、栗ノ木排水機場。基礎の部分はまだ残っていて、極めて歴史的に意義のある場所だと思う。輪中に囲まれた亀田郷全体が、あそこの排水機場によって画期的に発展し、生活を変えた非常に象徴的な場所だと思うし、そういったところを何とか未来につなげていくことはできないか。一つの突破口のような形で取り組んでいけたら、100年後にはすごくいいまちになっていく。

（鐔先生まとめ）今日は水環境のこれからの可能性について、今あるものをどう生かして、それぞれのまち、あるいは日本で、どんなことをやっていったらいいかということで、それぞれの県における事例を紹介していただきながら話を進めてきた。

いろいろなものが集まって、荷物を運ぶような水の活用から、それぞれのまちが始まった。荷物が集まる、物が集まる都市ということから、今よくいわれているのは、体験価値が大事ということ。水辺というのは、いろいろな活動ができる可能性が多い。そういった体験価値を多様にして、都市の価値を高める最前線の間として活用する。歴史の中で扱われてきた環境がそこで確認できるのも体験である。



参加者による集合写真

■新潟の水環境遺産を巡る(現地見学)

日 時：10月14日(土) 12:45～15:15

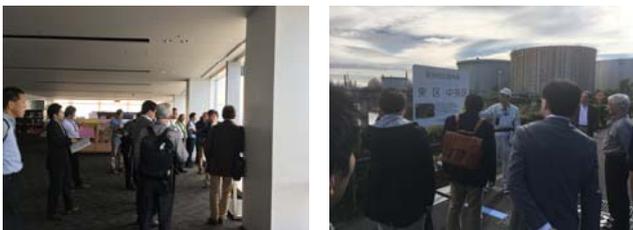
参加者：上山寛、小見直樹、荘司洋文、関本雅和、柳原恭順、高田実、谷明彦、鰐隆弘、徳本修一、水野一郎、埜正浩、玉森慶三、野嶋慎二、中澤俊(会員14名) 一般5名 計19名

日 時：10月15日(日) 9:00～12:15

参加者：上山寛、小見直樹、荘司洋文、関本雅和、柳原恭順、高田実、谷明彦、鰐隆弘、徳本修一、水野一郎、埜正浩、玉森慶三(会員12名) 一般2名 計14名

1日目は、新潟の水環境遺産を巡る(その1)ということで、朱鷺メッセから新潟市街地の全景を眺めた後、日本のパナマ運河と称する「山の下閘門」や、川の立体交差「新川底桶」を巡りました。

フォーラム後には、「掘割痕跡」をご案内いただきながら交流会会場まで移動しました。



朱鷺メッセ～山の下閘門～新川底桶

2日目は、新潟の水環境遺産を巡る(その2)ということで、「栗ノ木排水機場遺構」のあと、地酒文化とまちづくり～北陸4県の酒蔵を訪ねて～の事例調査として「越ノ華酒造」に伺いヒアリングを行いました。



栗ノ木排水機場遺構～越ノ華酒造

■交流会

会 場：柳都庵

参加者：会員13名、一般9名 計22名

恒例の懇親会は、JUDI北陸メンバー13名と一般参加者9名にご参加いただき、新潟の地酒と料理を堪能し、大いに盛り上がりました。

一人一言もいただき、二次会も盛り上がりました。



水野先生の乾杯にはじまり、皆さん実に楽しそうです

●北陸ブロックの今後の活動予定

◇都市環境デザイン会議in福井

日 時：2018年春頃 会 場：福井県

【お問合せ先】

都市環境デザイン会議北陸ブロック

幹 事 ● 鰐 隆弘(金沢美術工芸大学教授)

事務局 ● 埜 正浩・高永智恵(株式会社日本海コンサルタント)

TEL 076-243-8281 / FAX 076-243-8309

E-mail m-rachi@nihonkai.co.jp

JUDI 北陸ブロックホームページ

<http://www.judi-hokuriku.gr.jp/>

JUDI 北陸ブロック Facebook ページ

<http://www.facebook.com/judi.hokuriku>