

歴史的運河への「まなざし」 —ヨーロッパ・東アジアの比較を通じて—¹

The Tourist "Gaze" upon the Historical Canals : From the Viewpoint of Comparison between Europe and East Asia

四方田雅史

文化政策学部文化政策学科

Masafumi YOMODA

Department of Regional Cultural Policy and Management, Faculty of Cultural Policy and Management

通常、特に欧州では「運河」は物資を運ぶための人工的水路のことを言うが、運河に対するイメージは地域によって多様な様相を呈している。運河が主な輸送手段ではなくなって以降も、それを反映するようにさまざまな方法で利活用が行われている。本論文は、イギリス・ベルギー・中国・日本の4ヶ国の運河を、主に観光地としての利活用方法に焦点を当てて比較したものである。その分析の結果、その違いは歴史的運河に対する「まなざし」の違いであり、その「まなざし」は主に3つの要因、すなわち運河が建設されてきたときの歴史的背景、地理的条件、およびその国民が自国に抱いているイメージを反映していると結論づけられる。

"Canals" are usually referred to as artificial waterways used in order to carry goods especially in Europe, but images about them are of varieties among various nations. They have been utilized in various ways, as reflected by the diverse images, even after they were not used as a major transport. This paper compares the ways of utilizing the canals in four countries (United Kingdom, Belgium, China and Japan) mainly as tourist sites. From the analysis, it is concluded that their differences depend upon their different "gazes" about the historical canals, and that they are attributed principally to three factors, that is to say, their historical backgrounds in construction of the canals, their geographical conditions, and different images about their own societies by the people.

はじめに

運河は、ものを輸送するなどの目的を担う水路として、れっきとした産業遺産である。日本では、運河と聞いてもイメージしにくいかもしれないが、欧州では運河は重要な文化財、観光資源とみなされている。実は、「運河」に対するイメージは各国によって異なり、それにともないその保存や利活用のあり方も多様である。ヨーロッパ、特にイギリスでは、運河はかつて内陸の輸送網として重要な役割を担い、近代化・工業化の象徴でもあった。それを背景にして、運河を文化財として早くから保存し、さらに観光資源として利活用する動きが早々と見られた。しかし、このような動きがすべての地域で起きてきたわけではない。

文化財や観光資源として運河をみなす上で、運河をどのように見るか、つまり運河への「まなざし」のあり様が重要である。観光を社会学の観点から先駆的に分析したジョン・アーリは、観光において日常と非日常との差異をめぐる「まなざし (gaze)」が重要であると述べている。観光資源とみなすには、それを非日常と考える「まなざし」が不可欠であり、その「まなざし」が時代や社会によって異なっているのである²。観光もマス・ツーリズムの時代を経て多様化しつつあり、産業観光、エコ・ツーリズム、体験観光など、さまざまな観光用語が創造されてきた。運河がもともと持っていた輸送などの機能にくわえ、親水や観光、景観、環境といった多面的機能が強調されるのも、近年の「まなざし」における変化と考えられる³。このような「まなざし」の変化に対応して、これまで観光資源とみなされることがなかった運河が観光資源とみなされるようになる過程をたどっている点で、各国は共通している。このような時系列的な変化にくわえ、地域的差異もまた重要である。後述するように、その運河に与えられた意味も各国で異なりうる。運河は、日本人にとっては未だ疎遠な存在であるが、ヨーロッパ人にとっては身近な存在である。

本稿では、時系列的変化と地域的差異とを両軸にして、各国民が運河をみる「まなざし」を位置づけ相対化してみたい。

まず、第1節では「運河」という言葉の意味の違いに着目し、第2節では運河に対する世界的な動きを概観する。以上を踏まえた上で各国別の分析に入り、第3節ではイギリス、第4節ではベルギー、第5節では中国・日本を取り上げ、運河への「まなざし」を比較する。最終的に、それぞれの地域における観光資源化、利活用のあり方が各国ごとに多様であることを明らかにする。

1. 「運河」という言葉をめぐって

運河は英語では canal、もしくは waterway と呼ばれる。Canal はラテン語の canalis に語源を持ち、「水の管、水路」を意味している。Canalis にはもともと輸送に限定した意味はない。しかし、*Encyclopedia Americana* を繙くと、canal は「一般に交通を容易にするために建設されている」と書かれているが、「当初は湿地を排水し、耕作のために土地を灌漑することなどを含め、多くの目的のために使われた」とある。ここにヨーロッパの背景が読みとれる。運河はまず中東や中国で成立し、それがローマを通じてヨーロッパに伝わった。もともとの運河の目的は排水・灌漑にあったのに対して、欧州ではギリシア・ローマ時代から輸送を主な目的として建設され、その伝統は近代まで続いたために、canal は輸送を主とした語として使われるようになったのである。もともと「水の道」である waterway も、ケンブリッジ英英辞典によると「人々が移動するために使用することができる川および運河」とあり、輸送に限定された語である。canal と waterway が英語圏でほぼ同じ意味で使われるのは以上の理由による。

対して、日本語の「運河」を辞書で引くと、「運輸、給排水、灌漑などのために人工的に造った川。自然の川や

海岸線の海中に手を加えた水路・航路を含む⁴⁾とあり、「運河」には輸送を意味する「運」があるにもかかわらず、多目的であることが強調されている。現に *Britannica Encyclopedia* の区分によると、欧米の運河はほとんど航行のみを目的としているが、アジアではほとんどが多目的である⁵⁾。canal と「運河」は共通して人工の水路を指すが、「運」を含みながら複数の目的が強調される「運河」と、もともと「水路」の意でありながら実質的に輸送のみを目的とした canal との違いが浮かび上がる。このズレが各国の運河を比較するとき、どこまでを運河に含めるか、曖昧さを伴ってくる。たとえば、灌漑を目的にオランダの技術を使って開削された安積疏水（福島県）を「運河」と呼ぶべきか、治水のために河川の流れを変えた荒川・淀川まで「運河」に含めるべきかなどである⁶⁾。このように見ていくと、「運河」という言葉自体、風土的・歴史的・文化的背景から影響を受けていると言える。本稿は輸送を目的とした運河を中心に取り上げるが、特にアジアではその境界が曖昧になることを冒頭で強調しておこう。

2. 歴史的運河をめぐる世界的動向

運河を世界的に文化財・文化遺産として位置づけた国際機関は国連教育科学文化機関（以下、UNESCO）である。そこには運河に対する西欧的な「まなざし」が見てとれる。まず、「運河」は、1994 年の文書で以下のように定義されている。「運河とは人間によって建設された水路である。それは、内在的に、もしくはこの文化資産の範疇を代表する特に優れた事例として、歴史、もしくは技術の観点から顕著な普遍的価値を有している。運河は、記念碑的成果であり、線状の文化的景観（linear cultural landscape）、もしくは複合的な文化的景観を構成するのに不可欠な要素（an integral component of a complex cultural landscape）の典型的な特徴である⁷⁾」

表 1 は、世界文化遺産とその暫定リストに登録されて

いる運河関連の遺産を列挙したものである。同表からは、世界文化遺産に登録されている運河はすべて欧米にあることが分かる。すなわち、運河を世界遺産にしようとする動きが早々にあったのは欧米であった。暫定リストに含まれている運河関連のものとしては、中国の 2 件とポーランド・ベラルーシ共同の 1 件がある。ほかに、世界文化遺産に登録されている産業遺産の中には、名称に入っていないが、世界遺産が主に保存すべき「コア地域」に運河が含まれている事例は少なくない。たとえばイギリスのダーヴェント渓谷にはクロムフォード運河が含まれている⁹⁾、ソリテアモリーズ＝リバプール運河を活用した工業コミュニティである。このことは、18・19 世紀の産業遺産の多くが運河と密接不可分になっていることを示している。それらまで拡張すると、運河を含む世界文化遺産はさらに多くなる⁹⁾。

表 1 の世界文化遺産はすべて 1990 年代以降に登録されており、1994 年の「世界遺産一覧表における不均衡の是正および代表性・信頼性の確保のためのグローバル・ストラテジー（Global Strategy for a Representative, Balanced and Credible World Heritage List）」の影響も認められる。これは、世界文化遺産が主に西洋に偏っていた状況を改善することを目的とし、特に「産業遺産」、「20 世紀の建造物」、「文化的景観」を重視すべきことを提起したものである。それに続いて策定された「特種な資産に係る世界遺産一覧表への登録に関する指針¹⁰⁾」には、「文化的景観」、「歴史的都市」、「遺産の道」とともに、「遺産運河」という範疇が挙げられている。これら 4 項目に共通するのは、文化遺産を点としてではなく、線や面として捉えようとする動きである。先に引用したように、運河も文化的景観の一種、とりわけ「線状の文化的景観」であることが強調されている¹¹⁾。そして、国際記念物遺跡会議（ICOMOS）のリストも、この定義を踏襲し、閘門・インクライン・ボートリフト・ダム・水路橋など、さまざまな構成物の集合体として運河を捉えている¹²⁾。このように、運河を文化財、ひいては世界遺産とみなす世界的な

表 1 運河関連の世界文化遺産とその暫定リスト

	日本語名	欧文名	国	登録基準	登録年
2012 年段階で 世界文化遺産に 登録された運河	ミディ運河	Canal du Midi	フランス	(vi)	1996 年
	ラ・リヴィエールとル・ルーにあるサントル運河の 4 つのリフトとその周辺	The Four Lifts on the Canal du Centre and their Environs, La Louvière and Le Roeulx	ベルギー	(iii)、(iv)	1998 年
	リドー運河	Rideau canal	カナダ	(i)、(iv)	2007 年
	ポントカサステ水路橋と運河	Pontcysyllte Aqueduct and Canal	イギリス	(i)、(ii)、(iv)	2009 年
	アムステルダム シンゲル運河内の 17 世紀の環状運河地区	Seventeenth-century canal ring area of Amsterdam inside the Singelgracht	オランダ	(i)、(ii)、(iv)	2010 年
世界文化遺産暫 定リスト掲載の 運河	大運河		中国		
	霊渠運河		中国		
	アウグストッフ運河	Augustów Canal	ベラルーシ・ポーランド		

〔出典〕 UNESCO のウェブページより作成。

（注）登録基準はそれぞれ（i）人間の創造的才能をあらわす傑作、（ii）建築、科学技術、記念碑、都市計画、景観設計の発展に重要な影響を与え、ある期間にわたる価値観の交流またはある文化圏内での価値観の交流を示すものである、（iii）現存するか消滅しているにもかかわらず、ある文化的伝統または文明の存在を伝承する物証として無二の存在（少なくとも稀有な存在）、（iv）歴史上の重要な段階を物語る建築物、その集合体、科学技術の集合体、あるいは景観を代表する顕著な見本、（vi）顕著な普遍的価値を有する出来事（行事）、生きた伝統、思想、信仰、芸術的作品、あるいは文化的作品と直接または実質的関連がある、を示す

コンセンサスが形成されてきたのである。

近年では日本の琵琶湖疏水や、暫定リストにも入っている中国の大運河を世界遺産に登録しようとする動きなど、アジアにも広がっている。その意味で、運河への「まなざし」は世界共通のものに収斂していったかに見えるかもしれないが、仔細に見ると、多様な様相が見えてくる。以下では、イギリス（アイルランドを含む）、ベルギー、中国、日本の4ヶ国を取り上げて、運河に対する「まなざし」を比較してみよう。

3. イギリスにおける運河への「まなざし」

運河の保存・利活用については、まずイギリスにおいて大きな運動となった。後述のように、運河をナロー・ボートで航行する動きが1940年代から徐々に拡大していき、文化財に指定されるケースも早くから見られた。リーズ＝リバプール運河沿いのウィガン埠頭を整備して観光客を誘致しようとする試みも見られ、これは「遺産産業」の象徴として賞賛、もしくは批判されることにもなった¹³。このように、イギリスは、運河を文化財・観光地として見る「まなざし」が早くから登場した国である。

まず運河がイギリス経済史に与えた影響について概観しておこう。そこには産業革命へのイギリス人の思い入れが深く反映されているからである。欧州の運河の技術はローマ時代からの蓄積があるが、イギリスは後発国であった。イギリスでは18世紀に運河の開削が本格的に始まり、産業革命と軌を一にして「運河熱」とも呼ばれるブームが起きたのである。その頃は動力を水車に頼っていたため、工業は概ね内陸に立地した一方、綿花などの輸入原料や石炭を他地域に依存しなければならなかった。そのため、効率的な内陸輸送網を必要とし、その需要に応える形で民間主導で運河建設が進んだのである。運河網が全国的に整備されたことがイギリスの産業革命にとって利点になったことが評価されている¹⁴。その建設には、水路橋や閘門・トンネルといった最先端の土木技術が導入され、このような技術を駆使した建造物が後に運河クルーズの人気スポットになっていく。1825年以降、鉄道路線が拡大したが、運河は効率的な輸送網であり続け、100年以上、イギリスの内陸輸送を支えることになった。その意味で、運河が内陸輸送に利用された「内陸運河の時代」は長く、イギリス人の運河に対する思い入れを強めることになった。



写真1 チャーク水路橋と鉄道橋 撮影：筆者

しかし、産業革命期の運河網は、やがてその後の変化に対応できない問題を孕むことになった。写真1にあるように、運河は当時の平底荷船の幅に合わせて作られたため、幅が狭い。また、民間主導で掘削されたため、幅も一定していない。そして、19世紀以降、運河に対する近代化投資もほとんど行われなかった。その要因としては、運河を買収した鉄道会社の過少投資などが挙げられている¹⁵。後述するように、大陸では第二次大戦後も、運河ネットワークの近代化のため各国が拡幅工事を競ったが、イギリスの場合、島国のため、大陸ヨーロッパの近代化投資からの影響も受けず、取り残されたのである。大型船舶が運河を利用できないため、20世紀に入るとさすがに鉄道との競争に勝てず、内陸輸送の主役を鉄道に、後に自動車に譲ることになった。このように運河の「経済的価値」は徐々に低下したが、早くから運河に観光や娯楽という新たな価値（アメニティ価値）が付与されたのである。こうした価値はいかに認識されたのであろうか。

まず、第一の価値としてクルーズなどの娯乐的価値が挙げられる。リーズ＝リバプール運河では、既に1839年にプレジャー・ボートへの言及があり、1930年代にプレジャー・ボートのクラブが組織されたという¹⁶。さらにケネット＝エイヴォン運河では1948年にカヌーレースなど、さまざまなイベントが企画された¹⁷。このように運河の娯乐的価値は早くから認識されたが、特に運河の利用・保存を全国的運動にまで高めたのはL・T・C・ロルトであろう。彼がミッドランドの運河を旅しそれを旅行記*Narrow Boat*に書いたのを機に、レジャー・ボートによる旅という新たな意味づけが商用中心だった運河網になされたのである。

レジャー・ボートによる航行ができるためには、ネットワークとして、使用されていない運河を航行可能なものに修復する必要がある。そのため、早くも1946年に内陸運河協会（Inland Waterways Association、以下IWA）という非営利組織（以下NPO）が設立され、ボランティアなどを活用し運河を保存・修復する動きになった¹⁸。その後、1968年には、交通法で英国運河委員会（British Waterway Board、以下BWB）が管理する運河を3つに分け、300マイルを商用運河、1100マイルをクルーズ用運河とし、残りの600マイルは公衆衛生・アメニティ・安全のために扱われるとされた¹⁹。全体の半分強の1100マイルがクルーズ用に整備されることによって、この観光資源化の動きは決定的になったのである。

第二に遊歩道としての価値がある。運河を遊歩道として利用する動きが見られた²⁰。イギリスの運河には、曳船道（towpath）が既に整備されていた。当初の運河航行は、蒸気機関や内燃機関が使用できなかったため、人力や馬で船を引っ張る必要があった。そのため、運河沿いに曳船道があったのである。その曳船道が意図せざる結果として遊歩道やサイクリング・ロードに使われることになった。「運河熱」が起きた18世紀後半の技術的背景が、運河に遊歩道としての新たな意味を付加することになった。たとえば、アイルランドを代表するグランド運河は、1757年に竣工した当時ブリテン島にもない野心的な運河として知られるが²¹、そこでも地元住民が曳船道を散歩する光景が見られた（写真2）。アイルランドではナローボートのクルー

ズはイギリスほど普及していない反面、遊歩道として活用されていることを物語る。



写真2 グランド運河（アイルランド）の水路橋 撮影：筆者

第三の価値は文化財としての価値である。「運河熱」から200年近く経ち、歴史ある運河には文化財としての価値も付与された。運河が文化財として保存されるようになったのは1950年代に遡る。イングランドでは、ケネット＝エイヴォン運河に架かるダundas水路橋が1951年に運河構造物として初めて記念物に登録された。現在、IWAは、2,555の登録建築・構造物（listed buildings and structures）、69の登録記念物（scheduled monuments）を保有・保存している。その中には水路橋、閘門、トンネル、リフト、運河通行者の宿舎などが含まれている。運河とはさまざまな構造物とも組み合わせられた複合的文化財であり、点としての保存だけではなく、線、および面としての保存を必要とした。その意味で、近年強調されている「面」としての保存に先んじた動きであったと評価することもできる。

ポントカサステ水路橋とそれを含むスランゴスレン運河が世界文化遺産に登録されたのも、そのような流れの中に位置づけられる。実際、この水路橋は、その近くにあるチャーク（Chirk）水路橋（前掲写真1）・トンネルとともに、スランゴスレン運河クルーズの主な見所である。また、アンダートン船舶昇降機が2002年に動態保存されたこともその一例である。これは1865年に建設され1908年に近代化された文化財であるとともに、観光の観点からみれば、1つのアトラクションとしての価値も持つものであった²²。

このように、イギリスの運河には、歴史的価値、文化財的価値、景観的価値、観光価値など多面的価値が早くから評価されてきたことが分かる。そもそもイギリスの運河が持っていた歴史的背景と、その後の保存・利活用に向けた動きとが重なりながら、運河を観光資源とみなす「まなざし」が形成されたことが分かる。先述のとおり、イギリスは早くから産業革命を遂げ、脱工業化の先駆でもあった。その結果、工業化・産業化に呼応したマス・ツーリズムから早くから脱し（ニュー・ツーリズム）、産業革命の象徴であった運河も文化財や遺産とみなす動きが早くから見られたのである。運河の保存・復原・利活用については、一

部の人々の努力だけではなく、さまざまな資金提供があったことも指摘しなければならない。ほぼ経済的価値を失ったイギリスでは、国・地方政府のみならず、NPOの役割が重要になっていった。現に運河名が付いたトラスト（受託財団）が、政府からの補助金や企業・個人などからの寄付金を主な財源として運河の復原・再建や利活用が進められたのである²³。このように、運河の建設も民間主導で進められたが、保存・利活用についても民間のNPOが主導した点は、他国と異なるイギリス特有の特徴であると評価することができよう。

運河に対する「まなざし」の変化に伴い、行政側の視点も変化している。運河の観光資源化を強化するように、内陸運河アメニティ委員会が設立され、BWBや環境大臣に諮問することができると規定されていた²⁴。運河を管轄するNPOのBritish Waterwaysは、現在も環境・食料・農村大臣管轄であることから、運河が環境行政の一部と位置づけられていることが分かる²⁵。もともと運河は運輸・交通に関係する行政が担当していたが、環境行政と交錯していった。1997～2001年に環境行政と運輸・交通行政はともに環境・交通・地域省管轄に一元化されたが、この省は2001年に交通・地方政府・地域省（Department for Transport, Local Government and the Regions）と環境・食料・農村省（Department for Environment, Food and Rural Affairs、以下 Defra）とに分割されたが、このとき運河はDefraの管轄となっており、その中でも農村・田園政策の一つに位置づけられている²⁶。イギリスでは、運河はもはや交通政策ではなく、農村政策、レジャー政策の一部として位置づけられているのである。これには運河の立地も影響している。イギリスの運河は主に田園地帯を通っていたからである。早くからイギリスは脱工業化に進んだ結果、田園観光、スローツーリズムなどの動きと連動しながら、運河に非日常・脱日常という新たな観光価値が付与されやすかったと考えられる。

4. 大陸ヨーロッパ（特にベルギー）における運河への「まなざし」

次にベルギーを事例に、大陸ヨーロッパにおける運河への「まなざし」を考察しよう。ベルギーは、イギリスの後を追って1830年代に産業革命を開始した最初の大陸ヨーロッパ国家である。

大陸ヨーロッパでは、フランスで内陸のトゥールーズから地中海までをつなぐミディ運河が17世紀に建設され、現在では運河クルーズなどイギリスと同じような動きがある。他方、ベルギーの主な運河建設はイギリスより遅く、19世紀に入ってからであった。たとえばブリュッセルとシャルルロワをつなぐ運河は19世紀前半に整備され、後述するサントル歴史運河も1839年に完成している²⁷。また、ベルギーはイギリスと比べると政府主導で運河の建設が進められたことも記しておく必要がある。



写真3 サントル運河の水カリフト 撮影：筆者

しかし、運河を近代化遺産として保存しようとする試みのうち、特に有名なのがサントル運河の船舶昇降機である（写真3）。これは、水力で動く19世紀の技術を反映する技術水準が評価され、表1にあるように、UNESCOの世界文化遺産にも登録された。運河航行を1つの観光資源としようとするれば、運河をネットワークとして動態保存する必要がある。そこには4機のボートリフトが現存するが、それぞれ稼働するよう保存活動が進められている。さらに、サントル運河があるワロン地域の経済は、炭鉱閉山などにより低迷しており、運河の観光資源化、および炭鉱などのエコ・ミュージアム化を通じ観光業を推進している。そこには、運河が炭鉱とともにワロン住民たちのアイデンティティになっていることが窺える。

ベルギーは小国であるにもかかわらず、運河が1500kmも伸びている。しかし、運河の観光地化から見るとフランスに遅れをとっており、ガイドブックも1960年刊行のE. E. Benest, *Inland Waterways of Belgium* しかなかったという²⁸。

ベルギーでは、第二次大戦後、フランスなどからの影響も受けて運河を拡幅する近代化投資が行われた結果、1000～1350トン以上の船舶が周航できる運河が縦横に造られている²⁹。これは、近代化投資が一部の運河でしか行われなかったイギリスとは対照的である。このように進められてきた近代化投資の象徴がストレピ＝ティウ船舶昇降機（Strépy-Thieu Funicular Lift）、1968年建造のロンキエール・インクライン（Ronquières Inclined Plane）である。特に前者は水力リフトの保存と水運を両立させるために造られたものである。これらはエノー地域のエノー運河（Voies d'Eau du Hainaut）という非営利組織（ASBL）が中心となって管理され、それらと世界文化遺産である水力リフトを一体とする観光が提案されている³⁰。運河にまつわる近代と現代の技術が狭い地域に並存していることに観光的価値を見出していることから、近代と現代が混在することがベルギー運河の魅力と考えられていると言えよう。すなわち、ベルギーの運河は近代的なものだけではなく、同時代的なものでもあるのである。

近代化投資のため、2003年には商用航行が40%も増加し、現在も増え続けている。フランドル地域のフランドル運河振興局（Promotie Binnenvaart Vlaanderen、

以下PBV）やワロン地域の運河・インターモーダル輸送振興局（La Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité、以下DPVNI）はともに環境・経済の両面から運河航行を提案している³¹。DPVNIのホームページ³²には商用情報と観光・娯楽情報が並列しており、この2つの機能がともに重視されている。フランドルのPBVも（1）河川・運河の商業的利用、（2）娯楽、（3）沿岸輸送（shortsea shipping）を提案し、（1）と（3）については、道路交通の混雑防止や地球温暖化ガスの排出削減といった利便性を強調している。このような動きには、欧州連合（EU）が環境重視のモーダル・シフトとして、二酸化酸素排出の少ない運河舟運の意義を強調しているのと呼応している³³。

ベルギーはもともと政府主導で運河建設が進められ、現在の投資や利活用でも政府が主導する面が強いが、民営化の流れの中で次第にNPOの動きが強まっていることにより、イギリスとの距離が縮まっていると言える。

ただし、イギリスでは、運河の狭さが観光の魅力になったのとは違い、ベルギーでは幅が広く、商用航行と娯楽のための航行とが並存している。イギリスの場合、アマチュアがゆっくり航行しても問題はないため、スロー・ツーリズムの魅力も備えているが、ベルギーでは田園のみならず、工業地帯を航行することが多く、田園観光としてよりも、産業観光としての価値がある。その点が、主に田園を航行するフランスとも違い、都市住民のレジャーとしての観光地化がベルギーで不充分であった原因であろう。

このような事情を背景にして、運河への「まなざし」もイギリスとベルギーの間では異なってくる。イギリスでは、田園観光、運河散歩、ナローボートによる運河航行といった特徴があり、それらが運河ファンをひきつける魅力になっている。対してベルギーでは、近代から現代までの技術の集積や、田園から工業地帯までの景観を一度に見られる「複合体」としての魅力を強調しているのである。

5. 中国・日本における運河への「まなざし」

これまで運河への「まなざし」に着目して、イギリスとベルギーを取り上げ、時代や地理的条件などから違いがあることが分かった。しかし、イギリスとベルギーはともにヨーロッパである。イギリスとベルギーを相対化するためにも、中国・日本を比較しながら、運河についてどのような「まなざし」が形成され、どのようにヨーロッパとは違うのか、検討しよう。

（1）中国の運河

中国の運河といえば、北京から杭州までをつないだ京杭大運河が代表的であろう。現在、この大運河が2014年の世界文化遺産登録を目指している³⁴。大運河を評価する特色の1つが考古学的発見である。宋代に北運河で沈没した船が発掘されたり、また明代の閘門跡が山東省で発掘されたりしたことが登録を後押ししている³⁵。また過去の建物群の修復も、遺産登録に向けた努力として精力的に進められている。たとえば、大運河の終着点である杭州市は大運河博物館を創設し、そこにある古い橋などを観光資源として保存・利活用しようとしている。

大運河以外にも、靈渠運河が世界遺産の暫定リストにノミネートされている。J・ニーダムによると、靈渠運河は現存する最古のコントロール（等高）運河であり、パウンド・ロック（閘門）は欧州で使われる400年以上も前に中国の大運河で作られていたという³⁶。このように当時の運河技術は世界最先端を誇っていたのである。しかし、靈渠運河が農業用水路としても活用されるなど、当初から運河に多目的なものが付与されていたと考えられる。そこからは東アジア的な多目的性の起源も示されている。運河建設の目的は、第一に航運であるが、他に灌漑、排水、治水、発電などの目的も考慮されているのである³⁷。

しかし、運河に対するイメージは、このような経緯から、近代化ではなく、前近代の象徴である。中国は平野部が多く、運河輸送が効率的になる条件を満たしていた。そのため、運河は前近代の高い技術水準を反映していたのに対し、近代は運河にとって停滞のイメージがある。運河は近代に修復することができず、たびたび航路として活用できなくなったし、運河・河川を含めた統一的な水路行政も不在であった³⁸。運河の建設・利用は清末・民国期に停滞し、人民共和国時代に修復されたというイメージが強い。現に中華人民共和国は水利の大躍進、「河網化」（河川ネットワーク化）を掲げ、運河・水路建設に積極的に取り組んでいくことによって、前時代との違いを喧伝していたのである³⁹。

現在、中国の観光資源として古鎮が注目を集めている。特に運河周辺の古鎮（たとえば西塘・烏鎮・蘇州・紹興・朱家角）は、「水郷」の町と喧伝され、観光客であふれている。運河には前近代のイメージがあり、それを観光資源として活用した舟遊びが導入される。そこで使用される観光船も伝統的風貌の舟である。現在のところ、中国人にとって運河とは、歴史的存在、しかも近代以前の古きよき存在なのである。

そこには、近代化がまだ同時代のものであり、前近代的なもののみを観光地とみる「まなざし」があると考えられよう。中国にとって「近代」が半植民地化や侵略という負の歴史を引きずっており、先述のように運河の歴史もそのイメージと重なる。ヨーロッパや日本のように誇りにすべき「近代」というイメージからかけ離れている。上海市や福建省アモイ、広東省開平のように近代建築などを肯定的に評価し、近代に自らのアイデンティティを求める都市もあるものの、全体としてみれば、近代化遺産の意味が重視される段階にはまだないのかもしれない。

(2) 日本の運河

日本では運河を積極的に見る動きはまだ少ないのが実情である。それは、運河が他国と比べ疎遠な存在であることも影響している。しかし、1970年代の小樽運河保存運動のように、徐々にではあるが、運河への関心が高まっており、国土交通省が2007年に「運河の魅力再発見プロジェクト」（以下、「プロジェクト」）を公募したり⁴⁰、東京都港湾局も「運河ルネッサンス推進地区」を進めたりする動きも出てきている。

先述の通り、日本において「運河」は曖昧さを持っている。1913年に制定された運河法第1条には、運河は「一般運送ノ用ニ供スル」と規定しているが、これに該当する運

河はなんと琵琶湖疏水しかない。一般に「運河」と呼ばれているものは河川法、もしくは港湾法によって規定されているのである。たとえば利根運河は利根川の支流と位置づけられ、河川法の適用を受けている。また、港湾法第37条には「港湾区域・・・又は港湾区域に隣接する地域」の中に、「水域施設、外郭施設、係留施設、運河」と定められ、港湾区域に隣接する運河は港湾法の適用を受ける。運河と呼ばれていても、行政的には河川や港湾の附属物として扱われてきたのである。2007年の「プロジェクト」の文言にも「臨海部に数多く残されている「運河」とあるように、港湾と結び付いたものが想定されている。すなわち、運河は行政上、独立した行政課題とみなされることが少なかったのである。

日本の運河を時期ごとに3つに大別しよう⁴¹。第一に前近代の運河群、第二に鉄道開設前の近代的運河群、第三に20世紀に入ってから運河群である。そのうち、第一の江戸時代に源流を持つものとして、「プロジェクト」では貞山・半田・堀川運河が当てはまる⁴²。第二カテゴリーは少なく、強いて言えば貞山運河が当てはまる一方、それ以外の7件は第三の範疇に分けられる。

この3つをそれぞれ見てみよう。前近代（特に江戸時代）にできた第一の運河群には、現在は運河と呼ばれないが、京都の高瀬川や大阪の道頓堀などがある。「プロジェクト」に選ばれた堀川運河（宮崎県）は、飢肥杉を輸送するため、油津と飢肥を結ぶ運河であり、江戸時代に開削され近代に拡張された。この運河は飢肥・油津という歴史的街並みのなかで歴史的価値があると位置づけられている。半田運河も伝統的街並み（蔵の町）と結びついている。

明治初期に鉄道が普及するまでに開削された第二の運河群としては、琵琶湖疏水（京都府、滋賀県）や堀留運河（静岡県）、利根運河（千葉県）、兵庫運河・新川運河（兵庫県）などが挙げられる。しかし、これらの多くは鉄道の時代が到来すると意義を失う。琵琶湖疏水は、京都の近代化を支えた歴史的意義から、水路閣・隧道・隧道竪坑・インクライン・発電所などが保存されている。琵琶湖疏水は輸送にくわえ、上水道・発電など多目的に利用された。琵琶湖疏水については遊歩道の整備も進みつつあるが、明治期には既に船舶に蒸気機関の使用が可能であったため、イギリスと違い曳船道がなく疏水沿いに連続して散歩できる道になっていない。それでもインクライン周辺は花見スポットとして京都市民に親しまれ、多様な歴史的建造物が残る意味で、イギリスの運河に最も近いといえる。

しかし、たとえば日本最長の北川・東名・貞山運河も、鉄道が通るまで北上川と阿武隈川をつなぐ運河として輸送に貢献したが、それでも46kmしかないのである。日本では山岳が多く高低差があるため、運河が主な内陸輸送手段にならず、むしろ短距離の輸送を目的としたものが多かった。その点は、大陸に属する大陸ヨーロッパや中国と異なるし、同じ島国であるイギリスとも異なるのである。

鉄道延伸にくわえ、本稿で言う第二期の終焉には1897年に河川法が制定されたことも大きかったと思われる。この法律は治水を重視する姿勢を強調しており、それにのっとり、荒川・淀川のように治水のため河川の流れを変える改修工事が行われてきた。これは「人工的に開削した水路」という意味で「運河」と呼べなくもないが、

そう呼ばれることは稀である。主な目的が輸送ではなく、あくまで治水にあったからであろう。明治初期には治水と舟運を同時に実現する試みが行われたことがあった。たとえば蛇行しながら大阪市内に入るため頻繁に洪水を引き起こした淀川は、まっすぐに改修され毛馬閘門を介して大川とつながれたことで、淀川から中心部への舟運も可能とした⁴³。しかし、「大阪の諸川には運河法か港湾法を適用して欲しいと意見書」という記事によると、河川法が治水を目的としていて「水運の上に不都合」であるため、大阪の河川に運河法か港湾法の適用をしてほしいとの内容である⁴⁴。当時舟運を担う河川・運河が河川法の適用を受けており、水運よりも治水が重視されていたことが窺われる。日本では降水量が多く、河川の傾斜も急であるため、治水が政府にとって最重要の課題になり、それと舟運との対立を解決するのは容易ではなかった。舟運路確保のためには、水深を深くし、流速を遅くする必要がある一方、洪水を防ぐためには、流速を遅くしてはならず、水深を浅くする必要があるという⁴⁵。このように、舟運よりも治水が重視され、運河も治水行政の一部になったのである。それを背景に、運河が日本人の意識の中で河川の一部と考えられ、独立したものとして認識されなかったのも不自然ではなかったと言える。

対して、第三の運河群は、主に港湾や埋立地と結びつき、「港湾法」が適用される運河である。これこそ運河を観光資源として利活用する際に近年強調されるものである。

その先駆が小樽運河である。小樽運河は1914年に着工、1923年に完成し、運河周辺には石造倉庫が立ち並び光景が現出した⁴⁶。しかし、港の衰退とともに、運河は使用されなくなった。北海道道臨港線の整備を契機に、運河の保存をめぐる運河保存派と道路建設派とが対立し、市全体を巻き込む問題に発展するが、当時の北海道知事の斡旋により運河を一部埋め立て、臨港線と小樽運河ふれあい散歩道とともに整備する折衷案が採用された。浅草橋～竜宮橋間は埋め立てられ当初の幅の半分程度に狭くなったが、多くの観光客を集める観光スポットとなっている⁴⁷。

コンテナ船や大型船が登場したため、戦後、主な港湾施設が海側へとシフトし、かつての港の経済的意義は失われていった。その結果、旧来の港湾地区が衰退し、そのリノベーションが喫緊の課題となった。その先駆が小樽運河であった。なぜなら、小樽は戦後既に樺太やロシア・中国との貿易を失い、他の港より早く港湾機能が衰退し、観光資源として見る「まなざし」が1960年代に既に登場していたと考えられるからである。

小樽のような動きは、港湾地区のシフト、港湾地区の再開発と軌を一にして、全国へと広がっていた。たとえば富山市では、富山港と富山駅そばの船溜りとを結ぶ富岩運河、およびその象徴である中島閘門一帯を「富山県富岩運河環水公園」として整備している。これも1930年代の運河であり、運河利活用の最先端の事例であると言える⁴⁸。そこでは運河クルーズが週末に実施され、中島閘門は「水のエレベーター体験」と銘打って、動態保存されている(写真4)。

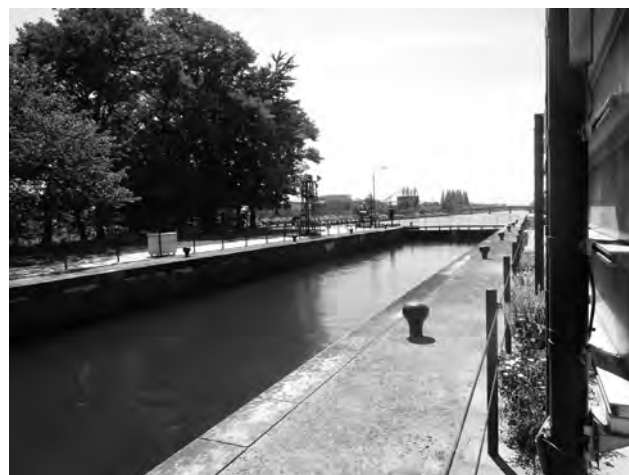


写真4 富岩運河と中島閘門(富山市) 撮影:筆者

名古屋では、中川運河沿いの倉庫をアートにするキャナル・アートが開催されている。そして、東京でも天王洲運河などの利活用を含む「運河ルネッサンス」がその一例である⁴⁹。京浜地帯の運河は、明治から昭和にかけて周囲を埋め立てられてできた運河群であり、重工業化にともなう埋立事業と軌を一にしていた⁵⁰。これらの運河は輸送を主とする意味で文字通りの「運」河であったが、イギリスや中国のような長い運河ではなく、あくまで港湾と結びついた運河であったのである。

このように、日本では港湾地区の再開発の一環として運河が整備された面が強い。この運河群こそ、他地域と比べてたときの日本の特質と言える。周りにあるのは田園ではなく港と工場地帯である。富山市の運河クルーズでも、周囲は公園であるが、もともとは工業地帯であった。京浜地帯の運河を使って工業地帯などを見て回るクルーズが計画され、一定の人気を集めているが、ヨーロッパのようなナローボートのクルーズとは異なるのは確かである。日本では運河が港湾や工業地帯と一体化しているため、港湾のみならず、臨海工業地帯を構成する工場群という新たな要素が重視されている。運河自体に積極的な意味が付与されず、運河と港湾・工場とが結びついていることが運河への「まなざし」の日本的特色になったのである。その意味で、運河が独立した行政課題として強く認識されているイギリスやベルギーとも異なり、やはり港湾と結びついた形でしか運河が認識されていない日本の事情が反映されている。そうであっても、このような運河を観光地とみる「まなざし」は、港湾や臨海工業地帯を非日常なものとみなす脱工業化社会まで待たなければならなかったと言える。このような港湾地域が非日常として観光の対象とみなされるような脱工業化によって、第三の運河群も観光資源にしていく動きが活発になっていると考えられるのである。

むすびにかえて

本稿は運河への「まなざし」を、国際比較という観点もくわえつつ、見てきた。地域間の違いには、運河が建設された際の歴史的背景、気候や地形などの地理的背景など、さまざまな要因が作用していたことが分かる。ここで、横軸を歴史イメージとして前近代～現代でとり、縦軸を地理

的イメージとして内陸～海でとると、表2のようになるうか。イギリスでは、運河は近代的イメージであり、主として内陸的イメージである。その結果、田園的イメージも備えた運河への「まなざし」が形成された。他方、ベルギーは近代～現代のイメージ、内陸～海のイメージが強い。そのため、イギリスとは違い、産業的、現代的イメージも重要になってくる。日本では近・現代のイメージ、海のイメージが強い。そこからは、工業的、現代的イメージがベルギー以上に重視されているとまとめられる。

表2 運河への「まなざし」

		歴史的要素		
		前近代	近代 (18・19世紀)	現代 (19・20世紀)
地理的 要素	内陸	中国	イギリス	
	海		ベルギー	日本

(出所) 筆者作成。

このように、運河へのまなざしには歴史的側面、地理的側面にくわえ、自国に対する現イメージも反映していよう。イギリス・ベルギー・日本はともに先進国であり、かつ工業化から脱工業化へと変化を遂げている。そこでは、近代的、田園的、工業的なものも「非日常」として考えられるようになった。それに対し中国は未だ発展途上の国家であり、工業化のまっただ中にある。脱工業化しつつある沿海部もあるが、まだ近代的、工業的なものは同時代的であり、観光資源となる動きも一般的ではない。それを背景に、近代化を見るまなざしは、先進国と異なるのは当然であった。このような国際比較を通じて、各国における運河の位置を再認識し、それぞれに適合した運河の利活用状況を理解し考えることも可能であろう。

注

1. 本稿は、静岡文化芸術大学文化政策研究科長特別研究費「産業遺産の利活用による地域振興戦略について—イギリス・アイルランド・ベルギーの事例を題材に—」の成果の一部である。
2. ジョン・アーリ(加太宏邦訳)『観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行』法政大学出版局、1995年、Urry, John, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Sage, 1990.
3. 日本建築学会編『水辺のまちづくり 住民参加の親水デザイン』技報堂出版、2008年、第2章。
4. 『精選版 日本国語大辞典』第1巻、小学館、2006年、597頁。
5. *Britannica Encyclopedia*, p.791 (canalの項) には世界の主要運河を目的別にN(舟運)とM(多目的)に分けているが、欧米はNがほとんどである一方、アジア・アフリカはMがほとんどである。
6. たとえば増田彰久『近代化遺産を歩く』中公新書、2001年、156～166頁では、日本の運河が紹介されているが、どちらも含まれている。
7. "Information Document on Heritage Canals", <http://whc.unesco.org/archive/canals94.htm> 2012年9月27日閲覧。
8. *The Derwent Valley Mills: Your Guide to Derbyshire and the Peak District's only World Heritage Site*, Derwent Valley Mills Educational Trust, 2007, pp.32-33.
9. UNESCOのウェブページには世界遺産を検索する機能があり、canalで検索すると暫定リストでも69件にものぼる。ただし、それらすべてが世界文化遺産の構成資産として運河を含むわけではない。
10. "Guidelines on the Inscription of Specific Types of Properties on the World Heritage List" http://bunka.nii.ac.jp/jp/world/docs/13_fuzoku3.pdf 2012年9月27日閲覧。
11. 運河周辺も含めた景観を重視する論稿としてBurton, Anthony,

- "Canals in the Landscape", in Baldwin, Mark and Anthony Burton eds., *Canals: A New Look, Studies in Honour of Charles Hadfield*, Phillimore & Co. Ltd, 1984.
12. ICOMOS, "The International Canal Monuments List", 1996, <http://www.icomos.org/studies/canals.htm> 2012年9月27日閲覧。
 13. アーリ、前掲書、186～188頁。
 14. Mathias, Peter, *The First Industrial Nation, An Economic History of Britain, 1700-1914*, 2nd. ed., Routledge, 1983, pp.97-102
 15. Burton, Anthony, *The Great Days of the Canal*, David & Charles, 1989, pp.155-166.
 16. Clarke, Mark, *The Leeds & Liverpool Canal: A History and Guide*, Carnegie Publishing, 1994, pp.237-240.
 17. Crew, Kenneth R., *The Kennet & Avon Canal: An Illustrated History*, 3rd ed., David & Charles, 1985, p.155.
 18. その過程については、Blagrove, David, *The Inland Waterways Association: Saving Britain's Canal and River Navigations*, Tempus, 2006.
 19. この600マイルのうち、350マイルは既に法律で閉鎖され航行することはできず、残りの250マイルはすべて航行できるわけではない状況にあった。
 20. たとえば、Bradbury, Julia, *Canal Walk*, Frances Lincoln, 2011.
 21. Ransom, P. J. G., *The Archaeology of Canals*, pp.14, 218-220.
 22. Pratt, Derek, *Waterways: Past and Present: A Unique Portrait of Britain's Waterways Heritage*, A & C Black Co., 2006, pp.136-137.
 23. Squires, Roger, "Waterway Restoration: Public Money, Private Muscle", in Baldwin and Burton eds., *op.cit.*
 24. Ransom, *op. cit.*, p.89.
 25. British Waterways, "About Us", <http://www.britishwaterways.co.uk/about-us/our-structure> 2012年9月27日閲覧。
 26. Defra, "Inland Waterways", <http://www.defra.gov.uk/rural/countryside/waterways/> 2012年9月27日閲覧。
 27. Jones, Jacqueline, *Inland Waterways of Belgium*, 1st ed., Imray Laurie Norie & Wilson, 2005.
 28. *ibid.*, p.iv.
 29. Hadfield, Charles, *World Canals: Inland Navigation Past and Present*, David & Charles, 1986, pp.216-217, pp.247-252.
 30. "ASBL VOIES D'EAU DU HAINAUT", <http://voiesdeau.hainaut.be/tourisme/voiesdeauhainaut/fr/template/template.asp?page=accueil> 2012年9月27日閲覧。
 31. Jones, *op. cit.*, p.7.
 32. <http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/> 2012年9月27日閲覧。
 33. Inland Navigation Europe, "A Changing World", http://www.inlandnavigation.eu/uploads/public_documents/ine_a_changing_world.pdf 2012年9月27日閲覧
 34. 「京杭大運河を整備し、2014年の世界遺産申請を目指す」2009年10月29日、http://news.searchchina.ne.jp/disp.cgi?y=2009&d=1029&f=national_1029_019.shtml 2012年9月27日閲覧。
 35. "Province Aids Grand Canal's UNESCO bid", in *China Daily*, August 30, 2012.
 36. ロバート・テンブル(牛山輝代訳)『図説中国の科学と文明』河出書房新社、1992年、302～306、333～336頁。
 37. 国立国会図書館調査立法考査局『中国の治水・水利事業』1960年。
 38. 史念海『中国的运河』陝西人民出版社、1988年、352～366頁；矢野剛『運河論』巖松堂書店、1935年、129～130頁；馬場鐵太郎『支那水運論 附満洲国水運』東亜同文書院支那研究部、1936年、17～22頁。
 39. 国立国会図書館調査立法考査局、前掲書。
 40. 「『運河の魅力再発見プロジェクト』の募集について」http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/11/110122_.html 2012年9月27日閲覧。
 41. 運河を分類した瀬口哲夫・河合正吉「運河の変容と土地利用に関する研究」『土木計画学研究・論文集』No.14, 1997年は、日本の運河を(1)海岸線平行型、(2)埋立水路型、(3)航路短縮型、(4)市街地連絡型、(5)工業開発・交通拠点型、(6)幹線運河付随型、(7)河川連絡型に分け、

- 時代別に言えば、江戸時代の運河は(1)・(4)・(7)が、明治時代は(1)・(7)が、大正・昭和時代は(2)・(5)・(6)が多いとしている。
42. 『「運河の魅力再発見プロジェクト」認定プロジェクト一覧』<http://www.mlit.go.jp/kowan/unga/080129/ichiran10pro.pdf> 2012年9月27日閲覧。
43. ほかにデ・レーケが木曾川のケレップ水制によって木曾三川の治水と舟運を両立させようとした例などがある。
44. 「大阪の諸川には運河法か港湾法を適用して欲しいと意見書—近く商議所から提出」『大阪時事新報』1921年1月12日 神戸大学新聞記事文庫より。
45. 大熊孝『洪水と治水の河川史—水害の制圧から受容へ』平凡社、2007年、83頁。
46. 詳しくは渡辺悌之助『小樽運河史』小樽市職員共済会、1979年。
47. 田村喜子『小樽運河ものがたり』鹿島出版会、2009年参照。
48. 久保田稔・竹村公太郎・三浦裕二・江上和也編著『運河と閘門—水の道を支えたテクノロジー』日刊建設工業新聞社、2011年、137～141頁。
49. 日本建築学会編『水辺のまちづくり 住民参加の親水デザイン』技報堂出版、2008年、42頁。
50. 遠藤毅「東京都臨海域における埋立地造成の歴史」『地学雑誌』113(6)、2004年。

