

地方都市における水辺からの都市再生プロセスに関する研究
—富山県富山市富岩運河環水公園を対象として—

日本大学 学生会員 ○ 吉田 庸
日本大学 正会員 岡田 智秀
日本大学 正会員 押田 佳子
日本大学 非会員 西上 慧

1. 研究目的

富山県富山市にある富岩運河(写真-1)は、かつて舟運により活況を呈していたが、1970 年代以降、モーターゼーションに伴う利用衰退により環境悪化が進み、埋立ての危機に晒された。しかし、その後に富山県が主導となり運河を保全した水辺空間「富岩運河環水公園」として整備されたことで、我が国の都市公園初のスターバックス出店や、観光舟運の展開、中島開門の重要文化財認定など、現在では地方都市における象徴的な水辺空間として注目が集まっている。

このような事例は各地で衰退している運河の活用策を導くための整備のあり方を示唆すると考えられる。

そこで本研究では、富岩運河における都市再生の実態に着目し、運河再生のプロセスを捉えることにより運河の再生が都市に与える影響について明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

本研究では富岩運河の歴史プロセスを把握するため、富岩運河及び神通川流域に関する文献調査^{[1]-[6]}とともに、富岩運河環水公園の整備プロセスとして当時の県担当者 2 名へのヒアリング調査を実施した(表-1)。

3. 富岩運河整備に関するプロセス

文献調査の結果より、時代の変遷に伴う富岩運河の特徴を「神通川治水期」「運河計画期」「運河開削期」「運河運用期」「運河衰退期」「運河再生期」と位置付けた。

以下に「神通川治水期～運河運用期」「運河衰退期」「運河再生期」それぞれの特徴を述べる。

3-1 神通川治水期～運河運用期(1883～1955 年頃)

富岩運河のもとになっているのは、富山市内を流れる神通川である。神通川は暴れ川として有名であり、周辺地域は氾濫が起きる度に大規模な浸水被害に悩まされていた。そこで富山市では明治時代より神通川の改修工事を 3 度行った。その結果、神通川の屈曲部は



写真-1 1935 年頃の富岩運河(出典：富山市郷土博物館)

表-1 富岩運河環水公園概要

所在地	富山県富山市湊入船町
供用開始	1997 年 7 月 1 日
事業主体	富山県
管理者	富山県・財団法人富山県民福祉公園
公園面積	9.7ha



図-1 富岩運河と周辺状況

表-2 ヒアリング調査概要

ヒアリング調査日	内容	
	平成 24 年 9 月 24 日(月)	平成 24 年 11 月 2 日(金)
対象者	白井芳樹氏(富岩運河環水公園整備当時の富山県都市計画課担当者)	植生雅章氏(富岩運河環水公園整備当時の公園緑地係長)
ヒアリング内容	埋立計画撤廃に至るプロセス/富岩運河環水公園に関わる連携/周辺住民及び議会の反応/富岩運河環水公園の整備について/富岩運河環水公園整備資金について	昭和 54(1979)年に行われた駅周辺整備基本計画調査について/富岩運河再生計画の富山市の対応について/富岩運河環水公園整備について/富岩運河環水公園の集客施設の誘致について/現状の富岩運河環水公園

直線化されることになり、残された旧河道は廃川地となった。その後、廃川地を処分(有効活用)することは急

務であるとの理由より、当該地に旧都市計画法が適用され、臨海工業地域として発展を目指すこととなった。

それに伴い富山駅と岩瀬港を結ぶ運河として富岩運河が開削されるに至った。1935 年に富岩運河は完成し、国内では希少なパナマ式の中島閘門を備える物資輸送の要衝として運用が開始された。

3－2 運河衰退期(1965～1980 年頃)

道路インフラ整備の進展に伴い、陸上交通が物資輸送の中心に転換していった結果、1970 年頃には富岩運河は利用されなくなり、これに伴う水質環境の悪化などにより富山県によって、運河埋立が検討された。

3－3 運河再生期(1980 年頃～現在)

この再生期では、富岩運河の歴史プロセスの中で、最も大きな転換点であったことから、この期を「運河整備方針検討段階」と「運河活用検討段階」に大別して、各段階の特徴を詳細に述べていく。

3－3－1 運河整備方針検討段階(1979～1985 年)

水質悪化などにより利用価値が低下した富岩運河は、1979 年に富山県において当運河の船溜りの活用策を検討するために「富山駅周辺整備基本調査」(図-2)が行われ「水面保全案」と「埋立利用案」の2案が示された。その結果、県議会で水質維持用の水量確保が困難であるとの理由により「埋立利用案」が採択された。

これは、運河全域を埋立て、道路や都市公園として整備するものであった。しかし 1980 年に知事が中沖豊氏に変わり、1981 年には旧建設省都市局から「うるおいのあるまちづくり」の通達が出されると埋立方針は一変し、1985 年の県議会において中沖氏より「富岩運河は埋立ての考え方もあるが貴重な水面を活用できる計画を実施したい」との見解が示された結果、県によって「とやま 21 世紀水公園プラン(図 - 2. ⑦)」が公表されるに至った。

このことより富山県が主体となって富岩運河の埋立方針から水面活用方針へとシフトしたことがわかる。

3－3－2 運河活用検討段階(1985～現在)

上述した「とやま 21 世紀水公園プラン(図 - 2. ⑦)」の公表を受け、富山県都市計画課では、旧建設省も関係する「カナルパーク構想(図 - 2. ⑧)」に基づいて「とやま都市 MIRAI 計画 (図 - 2. ⑨)」の策定作業を進めた。その内容は、” 富山の駅ウラ” と揶揄された富

表-3 富岩運河をめぐる歴史的変遷

	西暦	富岩運河に関する事項	社会状況
神通川治水期	1883 年	・神通川の氾濫により流域の家屋5540戸が浸水	
	1890 年	・神通川の氾濫により流域の家屋5540戸が浸水	
	1891 年	・7月17日から19日まで続いた豪雨により神通川で洪水発生。この洪水により、61の街で5100余りの家屋で浸水、さらに7月22日に発生した洪水により被害拡大	
	1895 年	・神通川が氾濫し、家屋5732戸が浸水	
	1896 年	・神通川が氾濫し、家屋6850戸が浸水	
	1897 年	・神通川氾濫し、家屋5400戸が浸水 ・神通川第一次改修工事着手(～32年3月)	
	1899 年	・神通川氾濫、富山市の大半が浸水	・北陸線富山まで開業、田刈屋に停車場開業
	1901 年	・神通川第二次改修工事着手、屈曲点を改修し、直線化を行う	
	1903 年	・改修工事完了、旧河道を廃川地とする	
	1908 年	・陸軍神通川左岸東奥羽村五幅に移転	・富山駅が現在の位置に開業 ・北陸線、魚津まで開業
運河計画期	1909 年	・運河橋完成	
	1910 年	・神通川にて堤防決壊し、家屋1325戸が浸水	
	1910 年	・富山市会にて旧河道の廃川処分を内務大臣に陳情	
	1914 年	・神通川堤防決壊により家屋6850戸が浸水	
	1918 年	・神通川第三次改修工事着手	
	1919 年	・1月1日旧都市計画法制定。富山市が旧都市計画法の適用を希望	・都市計画法、市街地建築物法が制定・公布 ・道路法公布
	1921 年	・神通川旧川上流部終切	
	1922 年	・神通川改修工事変更	
	1924 年	・廃川地の都市計画が急務であるとして富山市を都市計画施行都市に単独指定	・富岩鉄道が富山口―岩瀬港間で開通
	1925 年	・神通川改修工事計画再度変更	・都市計画富山地方計画が組織される
運河開削期	1926 年	・富山県が富山市に対し運河・廃川地処分一体的処理案を提示	・都市計画の地域を決定 ・富山都市計画区域を可決
	1927 年	・富山県会、神通川廃川地処分案・運河開削を可決	・富岩鉄道が富山―富山口で開通
	1928 年	・昭和3年富山都市計画区域が変更、運河全体が計画区域の対象となる	・富山市都市計画街路、運河、公園、土地区画整理案が認可される
	1929 年	・認可を受けた区画整理家は内務大臣より県に対し施行命令が出る	
	1931 年	・富山県は土地区画整理の要領を定め、告示	・富山市の地域指定施行
	1934 年	・区画整備事業の計画書の設計書と施工規程について県知事より認可を受ける	
	1935 年	・富岩運河完成 ・神通川廃川地土地区画整理竣工 ・国道11号の改修工事が完成 ・廃川地に富山県庁が完成し、これを皮切りに公共建築物が相次いで立地	
	1936 年	・運河橋が橋の改修工事完了を受けて富山大橋と改名し開通	・この年に発行された都市公論に富山県特案として運河事業などが紹介される
	1938 年	・第三次改修工事竣工	
	1945 年	・戦災復興の基本方針と計画区域が指定される	・戦災の復興計画について富山県知事が富山市に 対し、立案を命じる ・戦災復興院が設置される
運河運用期	1946 年	・富山復興土地区画整理区域が決定	・富山復興都市計画事務所が設置される
	1952 年	・有沢橋の架け替え工事完了	
	1955 年	・都市計画道路幹線道路県庁線が完成	
	1956 年	・神通大橋架け替え工事完了	
	1959 年	・大島橋を架橋	
	1964 年	・成子橋を架橋	
	1955 年頃	・富岩運河を用いた物資輸送が盛んに行われる	
	1965 年	・下新橋を架橋	
	1966 年	・新神通大橋を架替	・富山市戦災復興事業の完成式が挙行される
	1970 年頃	・モーダルシフトを見据え、運河埋立が検討され始める	
運河再生期	1973 年	・小杉・砺波間で県内初の高速道路が完成	
	1980 年	・北陸自動車道が富山・米原の全線で開通	
	1984 年	・運河埋立方針から再生方針へ転換 ・とやま21世紀水公園神通川プラン策定	
	1985 年	・建設省の新都市拠点整備事業を導入 ・富岩運河環水都市公園計画決定・事業着手	
	1988 年	・とやま都市 MIRAI 計画策定 ・富山駅北土地区画整備事業実施	
	1989 年	・富岩運河環水都市公園整備事業開始	
	1997 年	・富岩運河環水公園の一部供用開始	
	1998 年	中島閘門 国の重要文化財に指定	
	1999 年		
	2000 年		
	2002 年	牛島閘門復元・有形文化財に登録	
	2006 年		富山ライトレール開業

山駅北口再開発の一環として富岩運河全体を都市計画区域に位置づけ、船溜りについては都市公園法に基づく「総合公園」として整備するものであった。しかしその作業段階で、旧運輸省は、水面については港湾施設であり、当空間は港湾整備事業を進めるべきとの主張を受けることになったが、富山県都市計画課(旧建設省サイド)は、下流の水面は渡したとしても駅前に面する船溜りは再開発の要所として譲れないという考えを

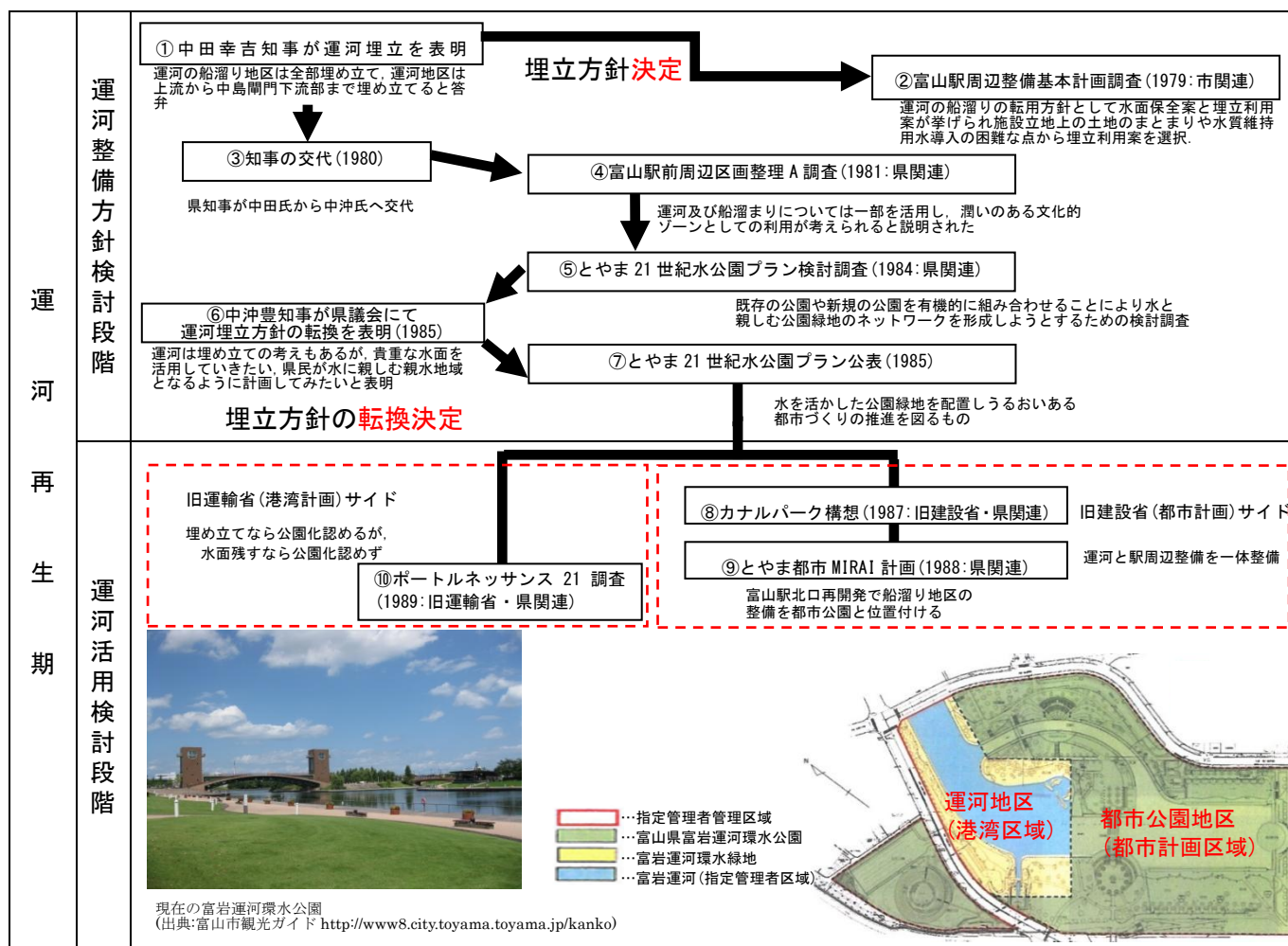


図 - 2 富岩運河再生期の整備プロセス

変えなかった。そこで、この問題を解決するために旧建設省と旧運輸省で調整が進められることになった。

旧建設省サイドは総合公園として整備する船溜りは、都市公園法で定める修景施設(池)と解釈することができると提案し、この解釈により船溜りを港湾施設(港湾法)ではなく修景施設(都市公園法)とする主張がなされた。その後の調整で、旧運輸省は船溜りの大部分の水面及び陸地を旧建設省サイドへ引き渡すにあたっては、舟が回転できる現状の船溜りの水面規模は確保することを付帯条件として示した。

このようなプロセスにより、現在みられる大規模な水面が残された結果、船(富岩水上ライン)の運航を可能にし、水面利用の活性化につながったのである。

以上の経緯より、旧運輸省は富岩運河の公園整備にあっては条件付きながらも理解を示していた様子が伺え、その後の整備においても同公園に隣接する旧運輸省エリア(港湾区域内)にレストランを出店するなど公園との一体整備に協力的な姿勢に至った。

他方、富山県都市計画課では、本公園を都市公園法に基づく「総合公園」に位置づけたことにより、他の公園種別では困難である民間商業施設の導入を可能とし、眺望に優れた場所に我が国の都市公園初のスターバックスコーヒーの出店が実現したことは特筆に値しよう。

4. 整備後の波及効果

富岩運河環水公園が整備され、1997 年より公園の一部が供用開始となり、1998 年には中島閘門が土木構造物として全国初の重要文化財に指定されたが、その時点では、公園の日常的な利用には至っていなかった。そこで地元関係者を中心に運河の価値向上のために「富岩運河活用検討委員会」が設置された。この委員会では富岩運河には「自然的価値」「歴史的価値」「技術的価値」の3つがあるとした上で、運河の価値を向上させることが必要と考えられた。例えば、中島閘門を用いた富岩水上ラインの運航(技術的価値)や、運河周辺の史跡案内(歴史的価値)などの取り組みが行われ

るなど、富岩運河が本来持ち合わせていた価値を引き出した活用策の他に、富岩運河の新たな価値として夜景(自然的価値)などを組み合わせた次なる展開が進められた。そしてさらなる利用者数の増加を画策するために2006年に石井県知事(現職)の指示で設置された「環水公園等賑わいづくり会議」の提案により、四季に応じて大規模な催しが行われるようになったほか、「かたりべの会」の立ち上げを行い、富岩運河環水公園の情報を発信するなど、公園の認知度向上に努めた。

こうした富岩運河が有する潜在的価値を発掘し、個々の価値要素を「舟」と「人」によってネットワーク化したことにより、公園でのイベント実施数も増え、メディアへの露出が増加し、知名度が向上し利用者も増加した。

その後、2008年に既述した都市公園初のスターバックスクーヒーの出店が決まり、同年には、世界中のスターバックスのなかで最も優れたデザインの店舗に送られるグッドデザイン賞を受賞するに至った。

5. まとめ

富岩運河再生の初動期において船溜りを都市計画法上、修景施設との位置づけを示したことで駅前再開発の一体的整備が進む端緒となった。また旧運輸省が公園整備に対し理解を示す条件は、修景施設としての水面に船舶が回転可能な水面規模を残すことであったが、これは、後に富岩水上ラインの実現を促し、水面の活性化や運河としての履歴の継承に大きく貢献することにつながった。

そして富岩運河環水公園を都市公園法の中でも「総合公園」として位置づけることで民間店舗の出店が可能となり、我が国の都市公園初のスターバックスクーヒーの出店を実現させた。その立地は園内で最も利便性が高く、見晴らしの良い場所としたことから、地域の目玉となり、そこから水面と園内の賑わいが同時に眺められる格好の視点場としても機能を果たしている。

また富岩運河環水公園整備後に設置された「富岩運河活用検討委員会」や「環水公園等賑わいづくり会議」によって富岩水上ラインの運航や大規模なイベントなど様々な試みが行われ、園内の賑わいが創出されたことで、富岩運河環水公園が富山県のシンボルとなっている。

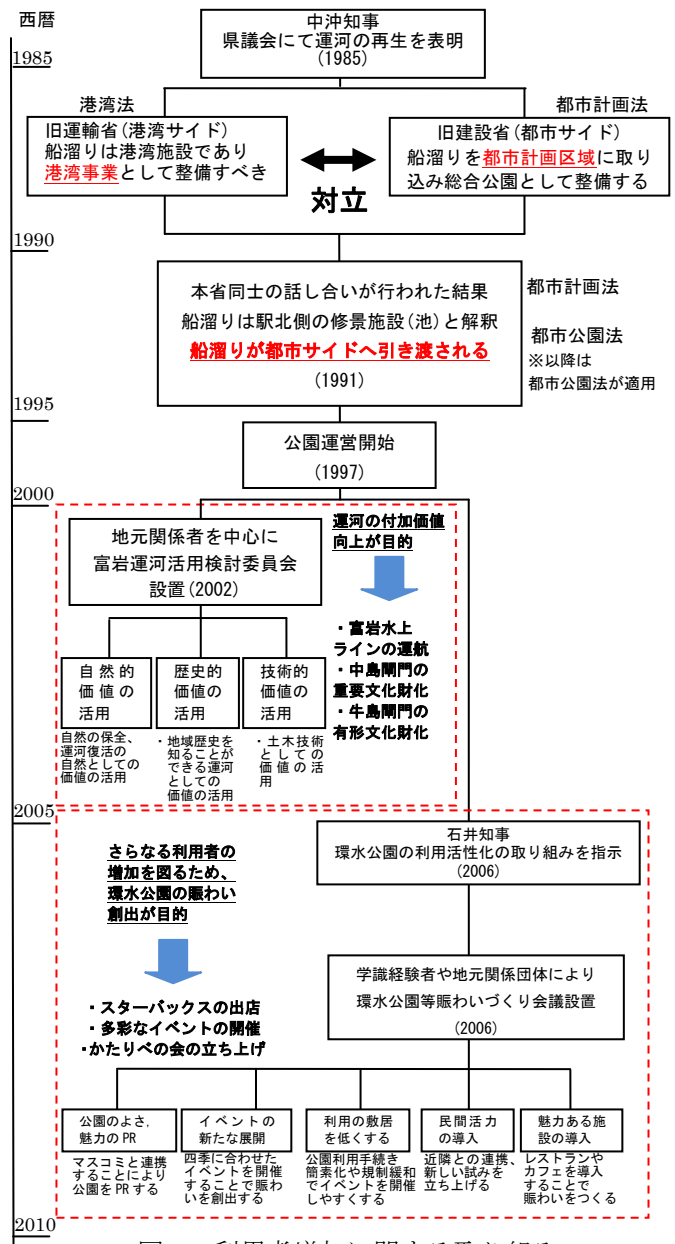


図-3 利用者増加に関する取り組み

こうした試行錯誤と創意工夫を重ね、埋立てで消滅するはずであった運河は再生を果たし、運河本来の価値と賑わいを当地域に発現するに至ったのである。

以上のことから、今後、衰退している運河の活用策を導くためには、法に対する柔軟な解釈や運河と周辺市街地との一体的計画によって、運河本来の価値を発掘しつつ、それら価値要素を「舟」や「人」などでネットワーク化することで地域全体に賑わいと運河の文化を醸成していく視点が重要になるものと認識する。

6. 参考文献

- [1] 富山市史編さん委員会：富山市史，1987
- [2] 白井芳樹：都市・富山の礎を築く，pp45-78,2009
- [3] 廣瀬誠：神通川と呉羽丘陵 - ふるさとの風土，pp. 45-46,2003
- [4] 石丸悟，為国孝敏，中川三郎：近代土木遺産「富岩運河」の活用に関する基礎的研究，足利工業大学研究集録，pp. 125-132,2002
- [5] 大熊孝：重要文化財「富岩運河水閘施設(中島閘門)」の変遷と保全・活用の意義，pp4-8,1998
- [6] 吉田庸：日本大学理工学部学術講演会概要，2012. 7