

神通川改修事業と東岩瀬港修築事業

大正 14 年の計画変更をめぐって

白井 芳樹¹

¹正会員 (〒274-0072 千葉県船橋市三山3-14-5)

E-mail:maruko41shirai@gmail.com

神通川と富山港（旧東岩瀬港）は富山県の代表的な河川と港湾である。その河道及び港域は大正年間の計画により確定し、現在に至っている。しかも2度の計画変更を経て定まったものである。

本稿は、大正 11 年の変更及び同 14 年の 2 度目の変更に着目して、計画変更の理由、背景と経緯、関わった土木技術者について述べるものである。公共事業は一旦始まると変更が困難とされているが、二度も変更を可能にしたのは何であったのかを探ってみたいと思う。

Key Words : the Taisho Era, the improvement of Jinsu River and HigashiIwase Port, change of the plan

はじめに

神通川と富山港（旧東岩瀬港）は富山県の代表的な河川と港湾である。その河道及び港域は大正年間の計画により確定し、現在に至っている。

大正 7 年に内務省が着手した神通川第三次改修事業において、東岩瀬港は河口港として改良する計画であった。同 11 年に計画が変更され、河道の移動により河川と分離された東岩瀬港は修築することとなった。3 年後の同 14 年に河道をさらに移動し港域を拡げて本格的修築事業が行われることとなった。着手から僅か 7 年間に河道移動を伴う変更が 2 度も行われたのはなぜか。

本稿は、大正 11 年の変更及び同 14 年の 2 度の変更に着目して、計画変更の理由、背景と経緯、関わった土木技術者について述べるものである。公共事業は一旦始まると変更が困難とされているが、2 度も変更を可能にしたのは何であったのかを探ってみようと思う。

（2）改修事業の経緯

神通川は、県都富山市の市街地西部を流れる途中東へ屈曲し、富山城の北側で大きくㄢ字状に蛇行しているため、洪水被害が頻発していた。このため明治年間に富山県により二次の改修事業が行われた。

第一次改修事業は、明治 30 年から 32 年まで、主に蛇行部から下流約 4.6km 区間を対象に、拡幅及び堤防・護岸の整備がなされた。

最初の改修事業が完成した年の夏に富山市の大半が浸水する被害が出たため、同 34 年から 36 年まで、蛇行区間の西側に捷水路（地元では馳越線と言った）を開削する第二次改修事業（馳越線工事）が行われた。兩岸に築堤し、河道予定地のほぼ中央に細い水路（幅 2m、深さ 1.5m 程度）を掘り、この水路を洪水が流下する力により次第に幅を広げていく方法が取られた。河道としての整備は極めて中途半端なもので、洪水防禦のための本格的な改修事業は大正に入ってからである。

1. 事業の経緯

（1）神通川

神通川は、飛騨山地川上岳に源を発する宮川と北アルプス槍ヶ岳、穂高岳からの高原川が岐阜・富山県境で合流し、神通川となって富山県中央を流れ、富山市地先で富山湾に注ぐ一級河川である。流路延長 120km（うち富山県内 46km）、流域面積 2,720 km²、平均河床勾配 1/150～1/800 の県内最大の河川である。



図-1 神通川馳越線工事の概念図¹⁾

大正 3 年の水害を契機に、洪水防禦を目的として内務省直轄で第三次改修事業が始められた。

河口から山地に入るまでの区間 22km を対象に、①全

川で拡幅、掘削により河積を確保，②旧川を締切って捷水路を本河道化，③河口部で浚渫，右岸突堤の建設により東岩瀬港を改善せんとするものであった。東岩瀬港は、常に土砂の堆積に悩まされる状態から脱却できないままだった。

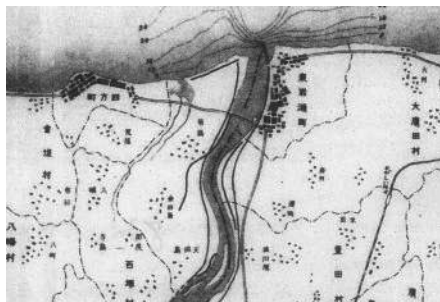


図-2 第三次改修計画（河口附近）²⁾

（３）東岩瀬港

現在、富山港は、伏木港（高岡市）、富山新港（射水市）と合わせた特定重要港湾伏木富山港の一翼を担っている。1万5千トン級船舶4隻、1万トン級船舶1隻が入港可能で、年間取扱貨物量が240万トンである³⁾。

同港の前身である東岩瀬港は、神通川の河口港として加賀藩の時代から北前船で栄えてきた。明治以降、神通川水源地域の荒廃により土砂流出が増え、さらに神通川馳越線工事の結果、下流の土砂堆積が加速され、東岩瀬港は小型船の出入りにも不便を来していた。

（４）改良事業の経緯

神通川第二次改修事業の後、河口部に堆積する土砂対策として、明治43年に富山県が港口部の両岸に突堤を築造し、左岸側に水制工を施すなど改良を図ったが効果は少なかった。

大正7年からの神通川第三次改修事業において河口の改良計画が立てられた。東岩瀬港沿岸に特殊な護岸を施し、その終端に突堤を設け、さらに河口を浚渫して神通川の自然の水勢により河口の水深を維持せしめ、1千噸内外の船舶の出入可能な港にしようとするものである。これは明治43年の改良工事と基本的に同じで、土砂の堆積を防ぎきれず常に浚渫が必要となる。土砂問題を根本的に解決するためには、河口港からの脱却一川との分離が不可欠であった。

（５）改良に止まった理由

港湾は県の仕事である。富山県は、なぜ神通川改修事業を契機に河川から分離し修築事業を行おうとしなかったのだろうか。次のような理由が考えられる。

- ・県は伏木港第一、東岩瀬港第二と位置づけていたこと
- ・伏木港の修築事業が進み（M33～T15）、第二次修築事業（T15～S11）を予定していたこと

- ・東岩瀬港修築のための財政負担が困難だったこと（明治以来の被害復旧と治水対策のため県債残高が膨らみ県財政を圧迫）

2. 最初の計画変更（大正11年）

（１）変更計画の内容

大正11年に神通川第三次改修事業が変更され、東岩瀬港と分離し、同港修築事業をも合わせて行うこととなった。その内容は、直轄工事年報によればは次のようなものである⁴⁾。

- ・「本川改修ノ目的」に「東岩瀬港ノ改善ヲ謀」ることを加える（大正7年の計画では「東岩瀬港ノ改善ニ資スル所アラントス」というものだった）
- ・「河道ヲ西方ニ移動セシメ…背割堤ヲ設ケ…現在ノ低水路ノ水面積ヲ本港灣ノ施設ニ提供」し「全ク東岩瀬港ト分離セシメ」る
- ・「其連絡ハ水門ニ依ルコト」する
- ・「港内ヲ低水位以下十五尺ノ水深ニ浚渫シ東突堤ヲ水深廿尺迄延長シ堆砂ノ西遷ヲ防」ぐ



図-3 第三次改修計画図（変更）⁵⁾

（２）計画変更の経緯

内務省が直轄改修事業着手後わずか4年で計画を変更した理由であるが、直轄工事年報には次のように述べられている⁶⁾。

本川ハ〔…略…〕大正七年度ヨリ〔…略…〕起工セシガ其後富山縣知事ノ稟申ニ依リ本川河口改修工事ヲ一部變更シ之ト同時ニ東岩瀬港修築工事ヲ合併セ行フコトナリ本年四月ニ至リ其工費五十八萬圓（全部富山縣負擔）ヲ追加増額シタルヲ以テ總工費豫算ヲ七百八萬圓ニ改メ〔…略…〕

計画変更は県の要望によるもので、変更に伴う増額分は全額県が負担するという内容である。

東岩瀬港の修築に消極的であった富山県が方針を転換したのはなぜか。それには次のような経緯があったためであると考えられる。

- ・大正8年以来、富山県会、富山市会、東岩瀬町会が相次いで東岩瀬港修築の建議を内務大臣に提出し、かつ富

山県に働きかけたこと

・地元議会の動きを受けて、富山県が内務省と協議したところ、内務省土木局が計画変更案（河川分離、低水路港域）を用意し、さらに変更に必要な経費の一部が国負担になり県の負担が軽減されたこと（河川との連絡水門は国負担、浚渫と突堤増築が県負担）⁷⁾

・大正9年に着手した県営電気事業が順調にいけば将来県の財政事情が好転する可能性があったこと（大正13年に最初の3発電所が運転開始し、以後、県営電気事業は県財政に大きく貢献することとなる）

以上のように、大正11年の計画変更は、地元の要望を受け、地元の費用負担の下に内務省が変更に応じたものである。内務省側に大きな抵抗はなかったようである。むしろ低水路を港域として河川と分離する計画案を作成し県に提示するなど、計画変更に協力的でさえあった。

内務省のこうした態度は、神通川の河口港から脱却せんとする富山県の意図がよく理解できたこと、また、背割堤により河敷の半分を港湾に提供することは、雄物川河口の酒田港に先例があったことも与っているのではないかと考えられる⁸⁾。

3. 再度の計画変更（大正14年）

（1）変更計画の内容

大正14年に神通川第三次改修事業が再度変更され、元の河敷全部が東岩瀬港に提供されることとなった。直轄工事年報に次のように記されている⁹⁾。

然ルニ最近ニ至リ低水路ノ水面積ノミヲ以テ港灣施設ニ供セントスルハ将来港域擴張ノ要ヲ生ジタル場合ニ不利ナルヲ以テ寧ロ更ニ河道ヲ西方ニ移シテ現左岸堤敷ニ新右岸堤ヲ築造シ河敷全部ヲ港域ニ供スベシト議起リ遂ニ大正十四年十二月二十一日再度變更ノ認可ヲ得タリ

その後の直轄工事年報の記事には、地元東岩瀬町よりの希望もあったこと、計画変更に要する土地、材料、労力等約20万円を地元東岩瀬町が提供したことが付記されている。



図4 第三次改修計画図（第2回変更）¹⁰⁾

（2）計画変更の理由

計画変更の理由は、工事年報にあるとおり、大正7年の計画により「低水路ノ水面積ノミヲ以テ港灣施設ニ供セントスルハ将来港域擴張ノ要ヲ生ジタル場合ニ不利」という判断である。このことについて、大正13年12月に神通川改修事務所主任（3代目）に就任した高橋嘉一郎は翌年9月に次のように語っている¹¹⁾。

「（現行の計画により）河口十萬坪の河底の内三萬八千坪を十六尺の深さに掘下げ […] 僅かに六七百噸級の船舶が出入する程度では港灣として永遠の生命が保たれない。殊に將來北鮮浦鹽方面との対岸防貿易を盛んならしむるには少なくとも二千噸級乃至五千噸級の船舶が自由に出入して伏木敦賀の繁榮を凌ぐやうにせねば岩瀬港の前途が危ぶまれるのである」

さらに高橋は言葉を継いで「斯くするには現今の（浚渫）計畫である十六尺の深さを二十八尺まで掘下げ三萬八千坪の廣さを五萬坪に取廣むれば容易に爲し得らるるのである」と述べた。下線部は「河敷全部を港域に供する」（貳拾萬坪）のことを述べたものである。

（3）計画変更の経緯

では、再度の計画変更は、誰が考え、どのような経過をたどって内務省土木局の認めるところとなったのか、直轄工事年報、地元の報道等を突き合わせた結果次のようなことが分かった。

①大正13年12月 神通川改修事務所主任に着任した高橋嘉一郎は河口全部を港域にすべきと考えた

（根拠）

○十三年内務省技師高橋嘉一郎君来リテ謂フ、河口ヲ斷絶シテ之ヲ草島村ニ移シ、今之河口ヲ以テ全テ港域ト為スニ若カズ、是百年ノ長計為リト¹²⁾

○高橋さんは着任以来本計画では、港内がせまく将来港としての価値にぎもんをもたれたのだと思う。其れより神通川を左岸に変更、旧河口を港にする事に着眼。当時全国一富豪の多い町として知られていた東岩瀬町に働きかけ、予算貳拾萬円支出方を要望¹³⁾

②大正14年早々 高橋が東岩瀬町に「旧河口を港にする事」及び必要な「予算貳拾萬円支出方」を働きかけた結果、町はこれを受け容れた

（根拠）

○衆僉（ミナ）之ヲ賛シ因テ町ノ有志者ヲ募リ再ビ二十萬圓ヲ釀出ス¹⁴⁾

○此の間のお骨折りは察するだにあまりある。此の努力が美事結実したのは大正十四年早々と思う¹⁵⁾

③大正14年5月以前 東岩瀬町が河口を港域とすることを求めて内務省に神通川流末工事の変更を請願した。これには元町長米田元吉郎が関わっていると思われる。

（根拠）

○元東岩瀬町長の米田元吉郎は「どうせやるならこんな

チッポケなものでは面白くない。いっそのこと川の流れを西の方に移しもとの河口をそのまま港にしたほうがよいというので内務省あてに運動」したという。米田は明治10年に東岩瀬町に生まれ、大正6年東岩瀬町会議員に当選、同12年7月～12月に同町長を務めた。町長在任中に港湾協会に加わるなど東岩瀬港修築に強い意欲をもっていたという¹⁶⁾

④大正14年6月以前 神通川改修事務所が計画変更を内務省土木局に出願した¹⁷⁾

⑤大正14年6月 富山市会が東岩瀬港の拡張を求め請願書を内務省に提出した

⑥大正14年9月 高橋嘉一郎が富山商業会議所副会頭に計画変更の意義を語る¹⁸⁾

⑦大正14年12月21日 内務省土木局が再度の計画変更を認める¹⁹⁾

以上の経過から、河敷全部を港域にする計画案は高橋が考えたものであると言っていいであろう。

(4) 高橋嘉一郎が計画変更を着想した背景

では、事務所主任に着任間もない高橋が、神通川改修計画を変更し河道の全部を東岩瀬港に充当することを着想したのは、どんな背景があったのだろうか。高橋が富山にやってきた大正13年は、以下のように東岩瀬港周辺の開発可能性を高めるような出来事があった年である。

①富山から官設飛越線着工（大正12年）、官設高山線は岐阜～上麻生間が開通（大正13年3月）（高山線全線開通は昭和9年）

②県営発電所（上滝、松ノ木、中地山発電所）が運転を開始（大正13年4月）

③東岩瀬町に富山県立富山高等学校が開校（大正13年4月）

④富山市に都市計画法が施行（大正13年6月）

⑤東岩瀬港と富山口を結ぶ富岩鉄道が開通（大正13年7月、昭和2年富山駅まで全通）

⑥伏木港の第二期修築事業の内務省認可（大正13年11月）

上記①は中京圏が東岩瀬港経由で大陸と交易することを可能とする。既に京浜地区は新潟港を、阪神地区は敦賀港を経由して大陸と交易していた。②は工業化の進展を促すものであり、③～⑤は直接に東岩瀬港周辺地域の開発可能性を高めるものであり、⑥は東岩瀬港の拡張を刺激するものであったと考えられる。

こうした状況下にあって、新任の事務所主任高橋は、東岩瀬港の将来を考えた場合、旧神通川低水路をもって港湾にするという東岩瀬港の計画（港域10万坪）では「港内がせまく将来港としての価値にぎもんをも」ち、「旧河口を港にする事に着眼」したものである。

(5) 計画を再度変更する困難

こうして大正14年12月21日に神通川改修計画は同11年に続いて再び変更されたのであるが、この変更には次のような困難があったと思われる。

第一に、工事の手戻りが生じることである。大正14年度変更の神通川改修工事平面図（図-4）を見ると、河口直上流右岸の竣工した築堤工事の一部約0.8km、河口左岸から上流に向かって施工中の築堤工事の一部約1.5kmが計画変更後は不要となる。

第二に、地元の要望があり、かつ地元が費用を負担するからといっても、先の変更からわずか3年で再度変更するのは先行計画の妥当性が問われかねないし、国として立場がなくなるといった意見も出てこよう。また、関係者の士気にも影響しかねない。

それにも拘わらず内務省土木局が変更案を認めたのは、現場から上がってきた変更案が妥当なもの（反対できない）ものであったからであろう。また、そのことを認めるだけの度量が土木局幹部にあったということではないだろう。

再度の計画変更について昭和6年度の直轄工事年報は変更の理由を次のように記している²⁰⁾。

然ルニ低水路ノ水面積ノミヲ以テ港湾施設ニ供セントスルハ将来港域擴張ノ要ヲ生ジタル場合ニ不利ナルヲ以テ寧ロ更ニ河道ヲ西方ニ移シテ舊左岸堤敷ニ新右岸堤ヲ築造シ河敷全部ヲ港域ニ供スルヲ得策ト認メ且地元東岩瀬町ヨリノ希望モリアルヲ以テ此變更ニ要スル土地、材料、勞力等約二十萬圓ヲ地元東岩瀬町ヲシテ提供セシムルコトトシ大正十四年十二月再ビ計畫ヲ變更セリ

この困難な問題について地元関係者、さらに内務省土木局と折衝するのは現場の改修事務所であり、その責任者は事務所主任高橋嘉一郎であった。部下の証言にあるように、高橋の「此の間のお骨折りは察するだにあまりある」ものがあつたことと思われる。

以上、計画の再度変更の理由・経緯等で述べたことを総合すると、神通川第三次改修計画の再度の変更の中心となったのは、神通川改修事務所主任高橋嘉一郎であると言することができる。

(6) 計画変更の意義

大正11年及び14年の神通川改修計画の変更により東岩瀬港は神通川から分離され、港域が拡大・画定され、本川右岸堤に設置された閘門により舟運が確保された。この二度に亘る計画の変更は、河川と港湾の分離・連絡といった空間領域を画定する工事は、後になっては極めて困難になるため、先行して行っておくべしということを端的に物語っている。

大正14年、既に施工済みの堤防の扱いや新たな用地取得など様々な問題にも拘わらず、神通川改修計画を再

度変更したことにより、今日の富山港の規模と形が担保されたのである。大正 14 年再度の計画変更なかりせば今日富山港の港域はもっと狭く、左岸草島側に設けられた 6～9 号岸壁（8 号岸壁は水深 10m で 1 万 5 千トン級船舶接岸可能）や 5ha の埠頭用地は確保できなかったであろう。

下表に神通川第三次改修事業と東岩瀬港修築事業の關係の推移を整理しておく

表-1 河川改修と港湾修築の關係

神通川 改修事業	東岩瀬港 改良または修築事業		
大正 7 年 決定	河口港のまま	改良事業	河口浚渫 突堤
大正 11 年 変更	河川と分離 旧低水路を港域 面積 10 万坪	第一期修築事業 T11～S3 年度	港内 3.8 万坪を 15 尺に浚渫 1 千トン級船舶 接岸可能
大正 14 年 変更	河川と分離 旧河敷全部を港域 面積 20 万坪	第二期修築事業 S4～11 年度	港内 16 万㎡を 7.3m に浚渫 3 千トン級船舶 接岸可能

おわりに

本稿では神通川第三次改修事業および東岩瀬港修築事業の 2 度の計画変更を取り上げ、計画変更の理由、その内容、経緯を述べると共に、変更を可能とした背景や中心となった土木技術者について考察を行った。

今日、公共事業は一旦決まれば計画変更が極めて困難と言われている。本稿では、大正末の神通川改修事業でなされた二度の計画変更について紹介した。特に大正 14 年の二度目の変更は大きな困難があったと思われるが、それを可能としたのは次のような状況があったためと思われる。

①変更計画の妥当性あり（現場事務所主任高橋嘉一郎の着想による）

②変更を企図する者（高橋嘉一郎）に熱意と誠意あり

③変更を支持する地元の熱意あり（東岩瀬町と元町長の米田元吉郎）

④変更に伴う費用の地元の負担あり（東岩瀬町）

⑤上位者に計画変更を認める度量あり（内務省土木局の幹部）

高橋嘉一郎は、神通川改修事務所主任を約 10 年間務め、改修事業がほぼ概成した昭和 9 年に内務省土木局第一技術課に転じた（別掲写真-1）。富山在勤中は地元の人々から「神通川といえば高橋さん、高橋さんのおなまえが出れば神通川」を連想する程親しまれたという。

富山を去って 2 年後、東岩瀬町では米田元吉郎が呼びかけて高橋嘉一郎の功績を称える碑を建立した。篆額「築港紀年碑」は内務省技監の青山士が揮毫した。神通

川右岸河口近くの堤防上に建てられたものだが、その後富山市岩瀬町の金刀比羅神社境内に移され、今に高橋の事績を伝えている（別掲写真-2）。

今後は、神通川第三次改修事業の着手後、二度の計画変更について、さらに当時の資料を調査することにより地元の東岩瀬町や「港湾協会に加わるなど東岩瀬港修築に強い意欲をもっていた」元町長米田元吉郎の果たした役割を考察してみたいと考えている。

参考文献

a) 本稿は、筆者「昭和初期の富山都市圏における土木事業と三人の土木技師」東京大学学位論文、2005 年を参考に、新たな知見、解釈、考察等を加え作成したものである

1) 水間直二編『明治の富山を探る－総曲輪を中心として』

1979 年、p216

2) 内務省土木局『大正八年度直轄工事年報』1922 年、附録平面図の一部

3) 富山県パンフレット「伏木富山港 2014」より

4) 内務省土木局『大正十一年度直轄工事年報』1924 年、pp138～141

5) 内務省土木局『大正十一年度直轄工事年報』1924 年、附録平面図の一部

6) 内務省土木局『大正十一年度直轄工事年報』1924 年、p137

7) 上記 a) pp85-90 参照

8) 上記 a) p137 参照

9) 内務省土木局『大正十四年度直轄工事年報』1924 年、p144

10) 内務省土木局『大正十四年度直轄工事年報』1927 年、附録平面図の一部

11) 富山商業月報、大正 14 年 10 月 15 日

12) 築港記念碑の碑文の一節

13) 清田庄蔵「御指導を受けた数々の思出」遠藤貞一他編『高橋嘉一郎君の思い出』昭和 44 年 9 月、pp287-288

14) 上記 12) に同じ

15) 上記 13) に同じ

16) 犬島肇『嵯峨寿安、そしてウラジオストックへ』桂書房、1993 年、pp115-116、127

17) 土木建築工事画報第 1 巻第 5 号、大正 14 年、p42

18) 上記 11) に同じ

19) 内務省土木局『大正十四年度直轄工事年報』昭和 2 年 2 月、p144

20) 内務省土木局『昭和六年度直轄工事年報』昭和 8 年 5 月、p114

21) 遠藤貞一他編『高橋嘉一郎君の思い出』昭和 44 年 9 月より



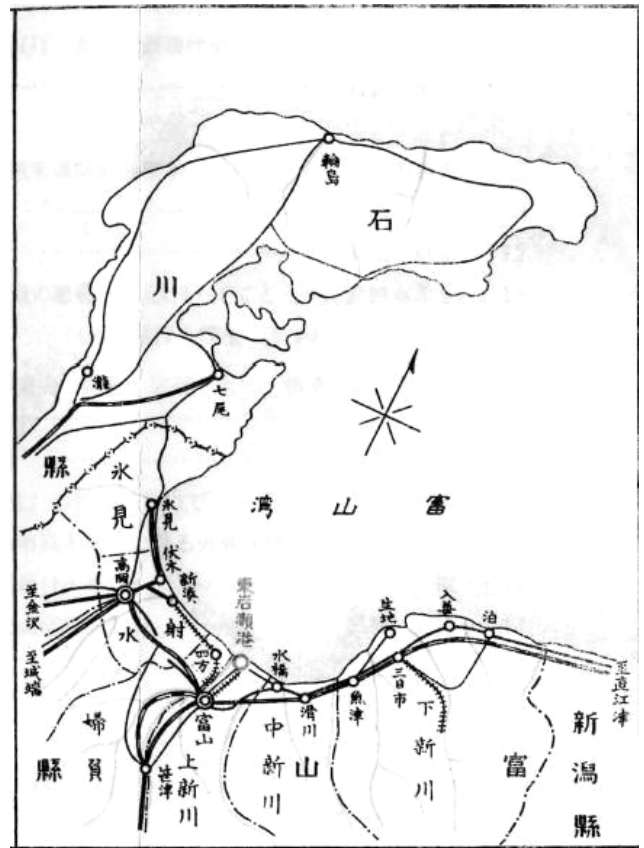
写真-1 高橋嘉一郎²¹⁾



写真-2 築港紀年碑

(下の図の位置)

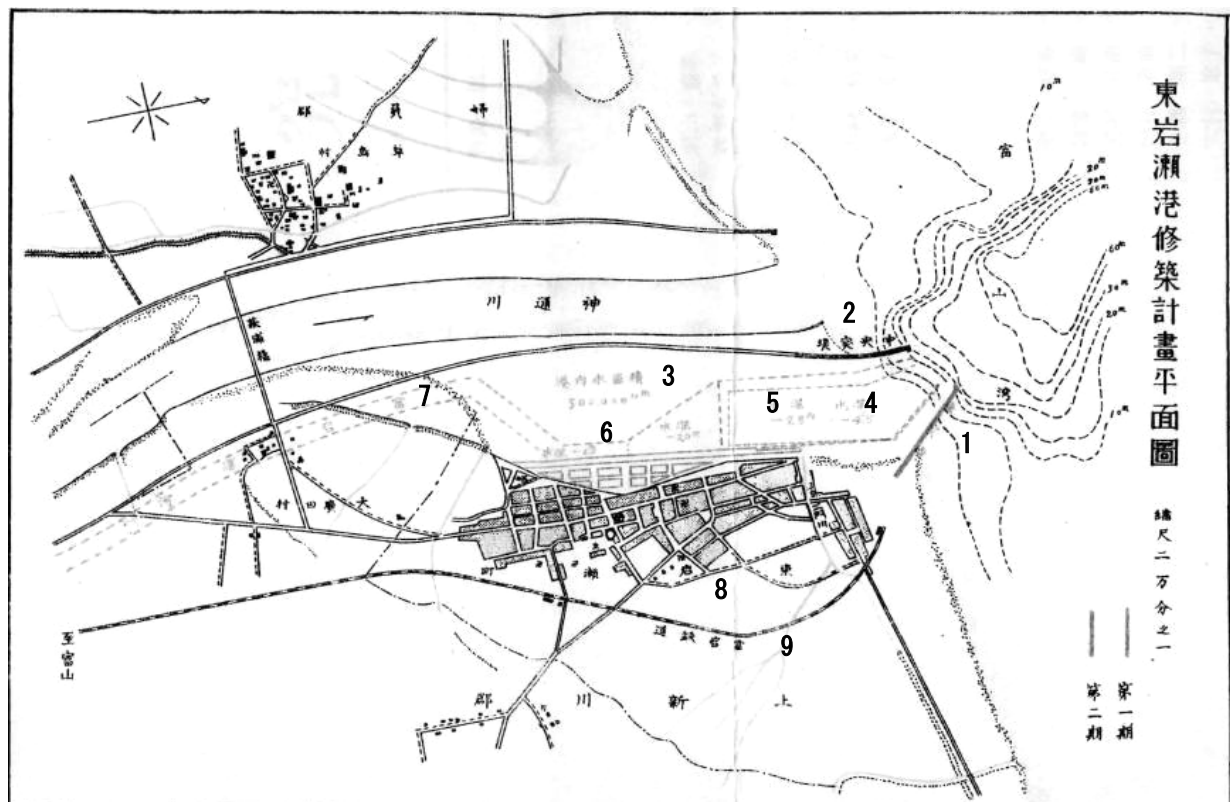
- ①東突堤
- ②中央突堤
- ③港内水面積500,000㎡
- ④水深-4.5m (第一期)
- ⑤水深-7.5m (第二期)
- ⑥水深-2.0m (第二期)
- ⑦富岩運河 (昭和10年完成)
- ⑧東岩瀬町
- ⑨富岩鉄道 (大正13年開通)



上 東岩瀬港の位置

下 東岩瀬港修築計画平面図

共に東岩瀬町『東岩瀬港修築計画概要』昭和6年6月の附図



(2016. 4. 11 受付)