

運河にみる富山の歴史

村 上 宏 明¹・酒 井 信 久²

¹非会員 富山県建設技術協会建設技術企画課分会（〒930-8501 富山市新総曲輪1番7号）

E-mail: hiroaki.murakami@pref.toyama.lg.jp

²非会員 富山県建設技術協会建設技術企画課分会（〒930-8501 富山市新総曲輪1番7号）

E-mail: nobuhisa.sakai@pref.toyama.lg.jp

富山県は古くから、河川との関係が深い土地柄でした。河川の治水に努める一方で河川を利用した舟運も盛んに行われてきました。また、日本海交易の中継地として栄えた港もありました。この港と都市を結ぶのが「運河」であり、富山県民は運河に大きな期待を寄せ、富山県の繁栄の「夢」を託したのです。

運河のなりたちやその後の姿を通して、当時の人々の思い、願い、郷土の発展に活かしてきた先人たちの努力の足跡をたどります。「水の王国とやま」への愛着が深まり、今後の活力・魅力ある富山を考える機会としていただければ幸いです。

Key Words : *urban pranning of TOYAMA , fugan canal , flood control*

1. 前史

治水と神通川の馳越線工事

富山県には、黒部川・片貝川・早月川・常願寺川・神通川・庄川・小矢部川の七大河川をはじめ河川が多い。

これらの河川は源流を急峻な日本アルプスなどに発しているために急流で暴れ川が多く、膨大な水量を一挙に流し、田畑、人家に大きな損害を与えることが多かった。

明治に入っても状況は変わらなかった。主な水害はおおよそ五二回あり、平均すれば毎年一回以上水害に襲われたことになる。特に多かったのは神通川と庄川であった。明治九年（1876）に当時の「新川県」が廃され、石川県に編入されるにいたり、旧越中国出身者は石川県に対して大きな不満を抱いた。その理由は県庁のある金沢までの距離が遠いことのほかに、県政を行うにあたり旧加賀国出身者は道路の建設などを主眼にしたのに対し、旧越中国出身者は洪水を防ぐための堤防の増強を第一の急務としたことにあった。こうしたことも要因となり分県運動が行われ、明治十六年五月に富山県の分県が実現した。

分県後、県当局と県会は一致して治山治水事業に全力を傾注した。予算からみても明治十六年から三十五年に至る二十年間は、土木費が県全体の予算の五〇～六〇％を占めている。そのため県は河川改修事業について国の補助を願い出ている。

常願寺川の第一次改修工事は明治二十四年七月の大出水後、内務省技師オランダ人ヨハネス・デ・レイケの計

画によって行われた。それは用水口を合併し、築堤の大部分に変更工事を施すことを目的としていた。明治二十四年十二月に着工し、明治二十六年三月に竣工した。この工事によって常願寺川の常盤橋より下流は年々川床が低下し、以来ひどい水害は見られなくなった。

神通川については、明治二十八年に富山市参事会・富山市長から県知事に対して請願が行われ、治水工事を国に働きかけるように要請している。

翌明治二十九年は、富山市も高岡市も前代未聞の大水害に襲われた。とくに神通川は、四月八日、七月七日、七月二十一日、八月二日と、四回も氾濫し、全市の四分の三が濁流に洗われた。このため富山市会は同年八月十一日、県当局へ請願書を出し、「婦負郡鶴島村より百塚村へ貫き、一派の分水路を開削して、その水勢を排殺するほか術なかるべし」と新規の排水路の必要性を強調した。その結果、蛇行する神通川に新しい河道を掘削して直通させる馳越線工事が明治三十四年一月に開始され、明治三十六年五月に完成した。

これにより神通川は、富山市北西部で新旧二川に分流することになった。河水は徐々に新河道を流れるようになり、富山市を襲う洪水・大水は減少した。

一方、旧川は平時は全く通水がなく、洪水の際に排水の役にも立たないとして大正七年（1918）以後の第三次改修工事で締め切ることになった。

この旧川の跡地、いわゆる廃川地処理がその後の富山市の発展にとって大きな鍵となっていく。

2. 都市計画と運河

(1) 富山都市計画事業

神通川の旧河川跡地（廃川地）は大正時代に入っても放置されたままであり、富山駅前と市街地とを分離し、都市機能上、大きな障害となっていた。富山市は大正十三年に都市計画法の指定を受けることができた。この計画において富岩運河の開削、その土砂を利用した廃川地の埋立て、街路、公園、土地区画整理の事業が決定された。他の都市の多くが街路計画中心であったことに比べ、運河開削とその土砂による埋立てというユニークな組み合わせは当時高く評価された。

(2) 高岡都市計画事業

富山市が指定を受けた翌年の大正十四年（1925）、高岡市も都市計画法の適用を受けた。

大正十五年三月、一市二町五ヶ村（高岡市、伏木町、新湊町、横田村、能町村、二上村、佐野村木津、庄川以西の牧野村）が都市計画区域となった。そして昭和四年（1929）十一月には街路案が決定した。幹線道路の整備については、上関線、高岡～伏木線を南北の基線とし、桜馬場線、高岡～長江線を東西に配した。

その後、昭和十二年三月には高岡の第二期街路事業も決定し、着手された。

さらに都市計画区域内の新湊街路事業と土地区画整理、昭和十六年の新湊大火後の復興土地区画整理なども高岡都市計画事業に加えられていった。

高岡都市計画の特徴として、富山が大規模な土地の区画整理をとまなっているのに対し、高岡は工場の進出がすでに行われていたため、藩政期以来の土地利用が継続し、従来の都市構造を引き継ぐ形で行われていることがあげられる。

(3) 伏木工業地帯

伏木では高岡都市計画事業よりも早く工場の進出が相次いでおこっている。

その歴史は明治四十年（1907）の北陸人造肥料会社設立に始まる。この工場は従来からの魚肥・油粕・満州産大豆粕肥料の不安定な輸入に対処して、化学肥料を生産するために設立された。

その後、富山県の安価でかつ豊富な電力が引き金となってこの地域に重化学工場の設立が相次ぎ、伏木工業地帯が成立した。大正六年（1917）には電気製鉄（日本鋼管）、電気化学（北海電化）、北海曹達（東亜合成）が進出し、大正七年には伏木製紙、北海工業（王子製紙）などの工場が設立された。

この伏木工業地帯形成のころに、富山県は農業県から工業県へと移行した。

伏木工業地帯は富山県工業の原型というべきもので、

富山県の特徴である「電力型工業立地」をなす工場が多く進出している。また、このとき初めて富山県に中央の大資本が進出し、とりわけ三井系資本や富山県出身の実業家浅野総一郎などの影響力が見られた（浅野は工場誘致などの仲介をしている）。しかし、この地域は平野部が狭く、新規工場設置や工業地帯としての発展が難しいという欠点もあった。

(4) 高伏運河計画

伏木工業地帯の成立と時を同じくして浮上してきたのが、高伏運河計画である。これは伏木港と高岡駅間に運河を建設しようとするものであった。馳越線工事による土砂の流出で東岩瀬港が浅くなり機能が低下したため、船舶貨物は伏木港に集中し、港からの輸送は私鉄中越鉄道では処理しきれない状況となっていたからである。

計画は、富山県知事の井上孝哉、前述の浅野総一郎、日本鋼管の白石元治郎（浅野の娘婿）が中心となった。県では、高伏運河計画の公益性が高いことに注目し、大正七年（1918）十二月、「高伏運河審議会」を発足させ、積極的な支援と指導を図ろうとした。富山県議会でも度々取り上げられ、大正九年十二月には当時の県議会議長橋本太郎の名で高伏運河を速やかに実現してほしいとの建議書が出されている。

また、高岡市、伏木町、新湊町当局も計画に積極的であり、当時の射水郡長南原繁（後の東大総長）も仲介の労をとった。しかし、運河建設予定上にあった地域で土地買収の折り合いがつかず、計画は大幅に修正され、小矢部川に護岸工事と浚渫工事を施して小汽船を運航することになった。さらに、この計画も大正九年に中越鉄道が国に移管され、輸送力が増加したことによっていつのまにか立ち消えになっていった。

一方、大正十五年の高岡都市計画区域決定理由書において「小矢部川を利用する高伏運河の開設を見んか」と述べられており、昭和四年（1929）の都市計画による街路案では、伏木から高岡の区間に最も重要な基幹道路が予定されている。具体的な史料は見つからないものの、大正末から昭和四年までの間に高伏運河の計画は、都市計画の中で高伏道路へと引き継がれたのではないかと考えられる。

富山が運河の開削によって港と駅を結び工業地帯を造成していこうとしたのに対して、高岡は大型道路の建設によって港と駅とを結び付けようとしたといえよう。

3. 富岩運河

(1) 富岩運河開削

昭和六年（1931）六月十二日、東岩瀬港埋立地において東岩瀬港第二期修築事業地鎮祭と起工式がおこなわれ、大臣代理・知事をはじめ五百余名が参加した。当日は降

りしきる雨の中で、岩瀬小学校児童の旗行列が行われたが、予定されていたちょうちん行列は悪天候のため翌十三日夜富山市で行われたという。

こうして総工費一七七万八〇〇〇円を投じて延長四七五八mに及ぶ富岩運河は、昭和十年一月末に完成した。

運河は、四月から使用が開始され、昭和十四年には「富山県富岩運河使用条例」が告示された。注目される事項として「水路に貯木する事」や「汚水、廃液等を放流しまたは土砂塵芥汚物等を投棄する事」などを禁止していることがあげられる。既に後の水質の悪化や、貯木といった問題が指摘されていた。

一方、埋め立てられた廃川地には、富山県庁や電気ビル、NHK富山放送局、昭和会館、富山警察署、総曲輪小学校などが建設され、富山市の都市発展の基礎が形成されていった。

(2) 富岩運河と地元住民

富岩運河の開削、特に運河の位置は、その周辺の集落と水田耕作者にとって大きな問題であった。奥田村下新、大広田村千原崎（現富山市）にとって影響は特に大きかった。以下、運河をめぐる動きについて奥田村の場合をみていくことにしたい。

昭和二年（1927）二月、運河の収用地問題で県代表・富山市有力者と奥田村代表者とが数回にわたって会見した。その際、神通川から約百二〇間（約二一六m）隔たったところに運河を掘ると県側からの説明があった。しかし、実際の運河設計はこれを無視したものであったため、奥田村では村民大会を開き、運河の位置を西にずらしてほしいとの決議を行った。

昭和三年三月には、その決議を受けて「陳情書」を提出した。その要旨は次の通りであった。

- ・ 県側が提示した予定線では人家の立退き数十戸、水田約四万歩（一三万二千㎡）を失い、かつ西岸の水田約一五万歩（四九万五千㎡）が灌漑不能となる。したがって全線を約百間（一八〇m）西に移転する事を求める。】

昭和三年五月三日、奥田村下新、中島、栗田の住民が県庁へ押し寄せ、代表の竹島寛他一名が富山県庶務課長に面会した。また六月には再度奥田村の住民の代表が話し合いを求めた。

六月末の県当局の回答は次の通りであった。

- ・ 路線を百間西進すると計画街路奥田線の変更と工場地帯の約四分の一が減少するので同意できない。
- ・ 運河開削による灌漑区域、耕地整理は県財政上運河開削によって受けた障害を復旧する程度である。
- ・ 運河西岸に渡る架橋を現在の農作道路ごとにつ

けることは、三二橋も架設を要するので応じがたい。

- ・ 運河西岸の残存水田には、伏越式か揚水機式で現在の灌漑水を送る。
- ・ 運河西岸の残存水田の灌漑水源を他に求めること及び運河開削のために要する灌漑設備変更による耕地整理は付帯工事として施行する。

その後、昭和四年五月、富山市長の斡旋によって「運河位置三〇間（五四・六m）乃至一五間（二七・三m）西進変更すること」という妥協案で、一年三ヶ月にわたる交渉が終結した。

このように、運河は地元住民の生活に、大きな変化と影響を及ぼした。また、運河工事にともなう灌漑用水の問題も農業で生計を立てる地元住民にとって重要であった。

昭和五年十二月、奥田村の地主たちが富岩運河第一期工事のうち、奥田村下新大島川伏式灌漑用水工事をめぐり県に強く訴えている。その内容は、「川は元来排水路であるので水位を高めることはできない」、「水位を高めると排水ができず湿地が生じ、水田の価値を損ない、工場地帯・住宅地として利用できなくなる」というものであった。また、翌昭和六年には、自分たちで下新地内の大島川灌漑用水の工事を請け負いたいと申し出ている。その際に、県からの補償金では到底工事費として足りないの、運河沿岸の工場地帯の買収に着手した際にはまず地元地主の土地を買収することを希望条件としてあげている。さらに、工場用地の売却にあたっては、煙害、飲料水への影響など公害が出ないようにすることや、工場の職工などには奥田村下新地内の希望者を優先的に採用することという条件を付けており、地元住民の生活を守ろうとする姿勢がうかがえる。公共利益と地域生活との狭間で、ぎりぎりの交渉が行われたといえるだろう。

(3) 富山北部工業地帯

昭和前期の富山県は、運河とその周辺の工場地帯造成によって工業化が著しく進展した時期であった。昭和四年（1929）から昭和十七年にかけての工業生産額の伸びは一〇・一倍で岩手県につぎ全国二位、工場労働者も同期間一万四五九六六から六万二一三五人の四・三倍増となり、全国六位、生産額自体でも全国九位であった。

まず最初に進出したのが「日満アルミニウム株式会社富山工場」である。富山への進出の理由は、アルミニウムの需要が高まり、また膨大な電力と原鉱石の陸揚げに便利な港の周辺だったからである。しかし、かなり安価な電力供給を受けることに成功したものの、製造された製品の質が悪く、昭和十八年には「昭和電工株式会社」と合併した。

次いで、「日曹人絹パルプ株式会社富山工場」が進出

した。隣接地には日本海電気株式会社（現在の北陸電力の前身の一つ）が設立され、電気とパルプ生産に不可欠な蒸気を工場に供給した。良質の工業用水を潤沢に川から取水でき、原料の原木輸送に好的な運河に面しているという好条件にも恵まれていた。昭和十六年には「興国人絹パルプ」と改称した。

「日曹製鋼株式会社富山工場」は昭和十三年に創業を開始し、製品は炭素鋼材・鋳鉄・自動車用鋼材などであった。また昭和十五年には河口に造船業の「日本海船渠（ドック）工業株式会社」が設立された。舞鶴海軍工廠に準ずる管理工場となり、主として海防艦（八〇〇トン）や特攻兵器の特殊艇の建造にあたった。

以上のように日満アルミ、日曹人絹パルプ、日曹製鋼、日本海船渠といった近代的な四つの工場と富山発電所が運河沿岸に建設され、工業化を推進するという運河の掘削意図も一応達成された。

また、東岩瀬地区でも「東洋曹ソーダ達富山工場」「日本曹達岩瀬工場」「不二越富山製鋼所」が設立され工業化が進展した。

ところで富岩運河はどの程度利用されたのだろうか。

昭和十二年の調査によると、運河の使用が始まった昭和十年四月から昭和十一年までは日満アルミの原材料と藁の搬出程度だったが、日曹人絹パルプや他工場ができたことによって、セメント（約六万八千袋）や鉱石（約二万六千トン）、パルプ原木（約一三万六千石）が運河を通じて各工場に運ばれるようになり、ようやく活気づくようになった。また、昭和十四年度の東岩瀬港の入荷調査でも昭和九年に五万トン程度だった出入貨物量が昭和十三年には約三七万トンへと運河開削以降急速に増加している。

これは、昭和十一年開催の日満産業大博覧会とあいまって、日本海経済時代の到来を富山県民に期待させるものであった。

(4) 大港湾県政計画

こうした状況のなか、昭和十五年（1940）四月十日、東岩瀬臨港岸壁で東岩瀬臨港工業地帯造成事業の起工式が挙行された。

この事業は富山県知事矢野兼三の提唱によるもので、「五千万円の大港湾県政計画」と言われた。東岩瀬港付近及び放生津潟を開発して、その背後に七〇〇万坪（二三一〇万㎡）の工業地帯を造成し、伏木・岩瀬を大工業港として日中経済提携の幹線ルートにしようとしたきわめてスケールの大きな計画であった。具体的には、まず東岩瀬港の背後三一七万四〇〇〇坪（一〇四七・四二㎡）に工業地帯を造成し、さらに総延長六三八六m、幅員六〇mの運河四本分を開削する。そしてその後、放生津潟に新しい港湾と後背地に運河網を造り、周辺一帯に

おいて約五〇〇万坪の工業用地を造成するというものであった。

ところが徐々に戦時色が色濃くなる昭和十六年二月になると、物資動員計画の変更で新設工場資材の配給が取り止めになった。また、その前月には最も強力な推進者であった矢野知事が休職している。

このような状況から新聞は、都市造成計画が延期、または第一期で打ち切りになると報道した。これを受け、同年三月三十一日の都市計画委員会で、富山商工会議所会頭の金岡又左衛門が計画実施について懸念を表明し、当局に対して説明を求めている。

結局、この計画は戦争によって変更縮小され、運河は現在の岩瀬運河と、計画変更によって浮上した住友運河を開削したのみで頓挫した。

4. 放生津潟の開発と運河

放生津潟を利用し築港、運河を掘り工業地帯を造成しようという計画は、大港湾県政計画が初めてではなく明治・大正のころからあった。

明治半ばに活躍した放生津の実業家、南島間作は小矢部川河口を利用した伏木港の将来に問題があると感じ、掘り込み式港湾を造ることを力説した。

その遺志を友人の新湊町議会議員川口慶造が受け継ぎ、宮林立作新湊町長らと放生津潟を港として開発し、下条川・鍛冶川を拡幅して汽船が通れる運河とする計画をたてた。そして、大正九年（1920）に新湊町は放生津潟築港調査に関する請願書を当時の東園基光富山県知事に提出した。

昭和になると、富山商工会議所会頭の金岡又左衛門らが、「工業富山が百年の理想体制」は「工場増設の趨勢を拡充し、富山及び東岩瀬、高岡及伏木四頂点を連ぬる長方四角形地内に及ぼして之が全地域の工業地帯化にあるべく、之を促進する要素は固もとより一ならずとするも、蓋けだし神通川、庄川を連携する運河の開削に如くものあらざるべし」と述べている。

さらに再び放生津を港にする構想が卯尾田毅太郎新湊町長によって矢野兼三知事に進言され、大港湾県政計画の構想にとりこまれていったのである。

戦後になっても、昭和二十二年（1947）、同二十七年と数度同様の計画が浮上し、昭和三十六年の富山県第二次総合開発計画では港湾計画に形を変え、現在の富山新港へとつながっていくことになった。

参考文献

- 1) 富山県公文書館：とやまカナルの風景－運河にみる富山の歴史－，pp.2-15，富山県公文書館，2015。（2016. 4. 11 受付）