建設ぶらり旅

神通川の治水と富山の都市計画 その2

富岩運河

東日本建設業保証株式会社
建設産業図書館
江口知秀
Tomohide Eguchi

神通川の馳越線工事によって、デ・レーケが意見したとおりの問題が起こりだした。この工事では洪水の力で土砂を押し流し、新水路の拡幅を図ったため、河口港である東岩瀬港に土砂がたまり、船が入港できなくなった。また神通川の流速が増して、東岩瀬港と富山市の間の舟運も困難になった。

さらに、馳越線が本流になったので、旧河道である湾曲部の水量が著しく減少した。そのため富山市街地につ字型の広大な「廃川地」が横たわることとなり、都市計画上の大きな問題となった。しかし、これらの解決を図ることによって、都市・富山の礎が築かれることとなる。

ではまず、廃川地問題の解決から見ていきたい。今、私がいるのは富岩運河環水公園といい、富岩運河の船溜まりを整備した親水公園だ。両端にシンボリックな展望塔を持つ天門橋から、富岩運河につながる広い水面を見渡すと、岸辺にスターバックスコーヒーがあった。「世界一美しいスタバなんだよ」と同行者がいう。だからか、人が列をなしている。同行者の目は輝いているが、私はコーヒーを飲むために並ぶ気はさらさらない。せっかく世界一美しいスタバなんだから、眺めながら缶コーヒーを飲めばいいじゃないと言うと、同行者はそれもそうかと納得した。一休のトンチ問答のようだが、実際、店内に入ってしまえば、外観の美しさなんかわからなくなるだろう。

缶コーヒーを飲み終え、富岩運河を下って河口部の富山港方面へと向かう。富山港は土砂で埋まった東岩瀬港を、神通川から分離することによって発展した港なのだが、その経緯は次号で述べたい。

さて、富岩運河は歩道もきれいに整備され、流れる水は周囲の風景を写すほど、ゆるやかだ。すぐ西側に神通川があるのに、わざわざ川と平行に運河を掘った理由は、まさにこの安心して航行できる流れにある。そして、この富岩運河こそが廃川地問題を解決する手段として、昭和三（一九二八）年に開削が決定したのだ。

それは運河開削の残土によって、廃川地を埋め立てて区画整理をしようという計画だったが、それだけではない。東岩瀬港から富山駅までの舟運路を開き、その沿岸に工場を誘致することによって、一大工業都市として発展することも画策した総合的な都市計画事業であり、昭和十年に竣工した。

約五キロメートルある富岩運河の半ばあたりに来ると、中島閘門があった。運河を掘るためには上流部と下流部との標高差が問題となる。上流部の富山駅北側の標高は、約七・五メートルあるので地形の勾配に沿って海まで掘ると急流になり、海から水平に掘れば駅付近で高低差が生じて荷の運搬が困難となる。そこで、廃川地の埋立てに必要な土量と、運河の利便性を折衷した結果、水位差が二・五メートルの二段式水路として計画され、中島閘門が建設された。中島閘門は復元修理されており、観光船の運行期間中には水のエレベータを体験することができる。

富岩運河

［交通］富岩運河環水公園から中島閘門までは、運河沿いを徒歩約30分