



神通川の治水と富山の都市計画

その3

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

富 岩運河を下っていくと、最後は富山港に出る。かつては東岩瀬港とよばれ、北前船が寄港する神通川の河口港だった。現在でも岩瀬地区には当時の廻船問屋の建築物が残り、街並みも昔の面影が偲べるように整備されている。

さて、にぎわっていた東岩瀬港だったが明治の中頃になると、近代化に対応した近隣の港に後れを取り始めた。さらに、馳越線の工事が追い打ちをかけることになる。

明治三十四（一九〇一）年から実施された馳越線工事は、洪水の力を利用して土砂を押し流し、新水路の拡幅を図るものだった。このため、最下流にある河口港の東岩瀬港には土砂がたまり、船が入港できずに船荷を運ばなければならぬ有様となった。

馳越線工事は、神通川第二期改修事業として実施されたが、その後も大きな洪水が絶えることはなく、大正七（一九一八）年度より神通川の河口から上流約二キロメートルを改修する大規模な第三期改修事業が着手されることとなった。そして、その一環として東岩瀬港は神通川の河口から完全に分離され、土砂問題を抜本的に解決するとともに、大型船が着岸できる近代港湾として整備されることとなる。

とはいえ、その実現までには二回の計画変更があ

った。最初の計画では河口港のまま浚渫や突堤築造を行うなどして整備されることになっていた。しかし、これは大正十一年に大幅に変更された。それは、おおよっぱに言えば神通川下流域を少し西へずらして河口部を堤で縦に二分し、西を河道、東を流域とするものだった。この変更によって、初めて東岩瀬港が河口から分断される案が提示された。

そして、この計画にもとづいて工事が進められるが、大正十四年にまた変更された。その中心となったのが、神通川改修事務所の第三代主任・高橋嘉一郎と東岩瀬町長の米田元吉郎だった。

大正十三年に着任した高橋は、それまでの案に対して港の将来に疑問をもち、いまの河口部を全部港域にすれば「百年の長計」となると主張した。米田も「こんなチツ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」と述べ、内務省に働きかけた。彼らを中心とした官民両者の努力により、それまでの計画は修正されて神通川の河口部流末二キロメートル間は従来の左岸堤防を右岸堤防として完全に西へ移され、かつての河口部はすべて港域となった。

この修築事業は昭和三（一九二八）年に竣工し、続けて翌年から第二期修築が開始され、現在の富山港

の発展へとつながった。

富山港の南東角に面した東岩瀬町の金刀比羅社には、これらの経緯が記された「築港記念碑」がある。第二期修築が竣工した昭和十一年に建てられた碑で、篆額にあの青山士が揮毫している。青山は東岩瀬港修築中の昭和二年から同九年まで現在の北陸地方整備局長に相当する役職に就いていたため、その縁から筆をとったものと思われる。



築港記念碑（いちばん右の石碑）

【交通】富山ライトレール 東岩瀬駅より徒歩約10分