

平成27年度富山県公文書館企画展

とやまカナルの風景

— 運河にみる富山の歴史 —

「中島閘門 筏材運搬」
(佐竹茂一氏 撮影)

「富山市計画事業平面図」(富山県公文書館蔵)

開館期間 平成27年10月2日(金)～11月5日(木) | 会期中は11月1日(日)を除き無休

開館時間 9:00～17:00 入場無料

目次

開催にあたって	1
はじめに	2
一 前史	2
水運と北前船	
治水と馳越線工事	
二 都市計画と運河	5
富山都市計画事業	
高岡都市計画事業	
伏木工業地帯	
高伏運河計画	
三 運河の発展と危機	7
富岩運河開削と中島閘門	
富岩運河と地元住民	
富山北部工業地帯	
大港湾県政計画	
放生津潟の開発と運河	
戦後復興都市計画と総合開発計画	
富岩運河の危機	
四 再生と新たな段階へ	14
生まれ変わった富岩運河	
おわりに	15
◇主要参考文献	15
◇富岩運河関連年表	16
◇企画展史資料一覧	17

開催にあたって

今年、昭和十年（一九三五）に富岩運河が完成して八十周年を迎えます。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、富岩運河は大正末の都市計画事業によって発案され、富山県民はこの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。

今回の企画展では、当館所蔵の史資料を基に、運河のなりたちを通して、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。そして、北陸新幹線開業を機に新たな賑わいの創出、地域づくりが推進されている富山の魅力を再発見してみたいと思います。「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。

今回の企画展を開催するにあたって、多くの方々や機関からご協力を賜りました。ここにご芳名を記して感謝の意を表したいと思います。

国立公文書館 名古屋港管理組合 埼玉県立川の博物館 富山県立図書館 富山県教育記念館 国土地理院

富山市教育委員会 北前船廻船問屋森家 高岡市立博物館 高岡市立伏木図書館

富山県土木部（港湾課 都市計画課 河川課 富山港事務所）

富山市立奥田北小学校（富山市） NPO法人カナル水辺倶楽部 運河のまちを愛する会

貴堂巖（富山市） 竹島精一（富山市） 佐竹剛一（富山市） 高田光雄（富山市） 岡本真紀（名古屋市）

（順不同敬称略）

平成二十七年十月

富山県公文書館

はじめに

富山県は「水」とともに歩んだ県であった。県内には急流河川が多く、洪水・大水に悩まされることもあったが、一方で水力発電の原動力となり、また河川が注ぎこむ富山湾は日本海交易の港を提供してきた。

運河とは、航行、灌漑、排水、発電、給水などのために作られた人工水路を意味する。すでに古代中国や古代エジプトにその起源を求めることができる。内陸運河、国際運河、水平運河と階段状運河（閘門式運河）など航路・目的などによって多種多様な運河が世界各地に存在する。

現在残っている日本の主な運河は、大阪の道頓堀、京都の高瀬川、宮城県ていざんの貞山堀、埼玉県みぬまつうせんぼりの見沼通船堀、北海道の小樽運河、愛知県の中川運河などであり、主として江戸時代初期から年貢米輸送の増加や経済・技術の発達によって各地に開削された。

富山県でも、大正期以降豊富な水と電力を利用して、都市計画と工場用地造成とを結びつけ、「運河」をめぐる計画がいくつも浮上した。

今回の展示では、実際に開削された富岩運河だけではなく、様々な運河計画にも触れながら「前史」「都市計画と運河」「運河の発展と危機」「再生と新たな段階」という視点で運河からみた富山の歴史を紹介したい。

一 前史

水運と北前船

日本列島において陸上交通が発達する明治時代まで、交通運輸の主たる手段は舟運であった。なぜなら陸上の道路が未整備で幅も狭いのに対して、舟運輸送では、河川や海岸部に沿って大量の荷物を一度に運ぶことができたからである。

越中国は、古代より日本海貿易の中継地としての役割を果たしてきた。大きな港は海上輸送と河川輸送が交わる河川の河口に形成されることが多かった。越中国におけるこうした港としては、以下の東岩瀬港と伏木港がある。

①東岩瀬港

岩瀬港は、神通川の河口に位置し、中世に成立した日本最古の海商法規である『廻船式目』の「三津七湊」の中に、越前三国、能登輪島などとともに「越中岩瀬」として登場する。

江戸時代、神通川東岸の東岩瀬は加賀藩領、西岸の西岩瀬は富山藩領であったが、東岩瀬は城下町富山につながる海港であり、津軽（現在の青森県）、松前（現在の北海道）からの御用木、御用品、海産物の積み下ろし港として、また年貢米の集積のための御蔵が設けられ、輸出港として栄えた。

北前船は、地元では「バイ船」と呼ばれ、蝦夷地（現北海道）を出発して日本海沿岸の諸湊から下関を経由して大坂までを結ぶ廻船である。米、昆布、ニシンなどを運び、その交易は危険率が高いが、「一年目に高価な船価を償却し、二年目は積荷の仕入れ資金をまかない、三年目ですべての蓄財ができる」といわれた。

なかでも馬場家は屋号を「道正屋」と言い、江戸時代後期の天保期（一八三〇～一八四四）から多くの船を購入して北陸屈指の大船主となった。

明治期には馬場道久が出て、日本海運業同盟会を設立し、明治三十六年（一九〇三）に馬場合資会社を設立した。

東岩瀬には他にも四十物屋（森家）など有力な廻船問屋が存在し、町は繁栄した。



船絵馬 清正丸
(富山市教育委員会蔵)

②伏木港

伏木港は、小矢部川の河口に位置して高岡と連絡し、江戸時代は東岩瀬と同じく北前船貿易の中継地として大きな役割を果たしてきた。十八世紀に入ると能登屋（藤井家）、鶴屋（堀田家）、本江屋（秋元家）など自ら渡海船を所有し、貿易業を営む有力な船問屋が台頭して繁栄した。

明治に入り、能登屋の四代目、藤井能三は、伏木の近代化に尽力した人として知られている。彼は、これからの時代はもはや帆船ではなく蒸気船の時代であると悟り、明治八年（一八七五）に三菱商会の岩崎弥太郎に掛け合って越中で初めて三菱の商用汽船を誘致して、航路を開くことに成功した。また彼は、『伏木築港論』の中で伏木の開港を強く切望し、世界との貿易を視野に入れた自説を展開している。



藤井能三（藤井利美氏蔵
高岡市立博物館提供）

③河川流通

日本海貿易の拠点である港と内陸を結んでいたのは、河川を利用した舟運であった。

川舟は一般に喫水（船体の水中に入っている部分の深さ）が浅く、舟底が平で軽く浮くように作られており、海舟とは本質的に違っていた。流れが緩やかで水量が豊かな川では、川舟の中でも「長舟」が多く使われた。長舟は米二〇石（三〇〇〇kg）ほどの積載量で、人ならば四〇人ほど乗せられた。越中における江戸時代の河川流通の主な物資は年貢米であった。その担い手として高岡木町や富山木町の舟方衆が知られる。

年貢米は、川を通じて各地の御蔵に集積され、港から北前船で西廻り航路

を通じて金沢や大坂などに運ばれた。

また、河川流通は、非常に生活に密着したものであり、米以外にも様々な生活物資が河川を行き来した。時代はくだるが、富山県成立直後の明治十六年（一八八三）七月に内務省に提出した調査によると、神通川では麦、豆、紙、縄、蓆などの生活物資のほか薬種、売薬、陶器なども運搬されている。

このような川舟の数は明治六年で三二七七隻あった。この内陸水運の最盛期は明治二十年から三十年ころであり、以後は次第に陸運に交代していった。船頭たちも次第に陸へ上がって運送業などへ転業していった。



都市計画工事前の富山市松川(富山県都市計画課蔵)

コラム 江戸時代の運河計画

江戸時代にも様々な運河計画が存在した。加賀藩では①越前国敦賀港（現福井県）から琵琶湖北岸の加賀藩領海津（現滋賀県）への物資輸送のため運河計画、②西廻り航路を短縮するために、但馬（現兵庫県）の朝来川（円山川）を上り播磨灘に抜ける運河計画、③能登半島の迂回を短縮するため羽咋郡から鹿島郡大津にいたる運河計画、④小矢部川と現在の石川県河北潟を結ぶ俱利伽羅運河計画などがあったが、いずれも実現する事はなかった。

治水と馳越線工事

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（一八七六）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であった。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。

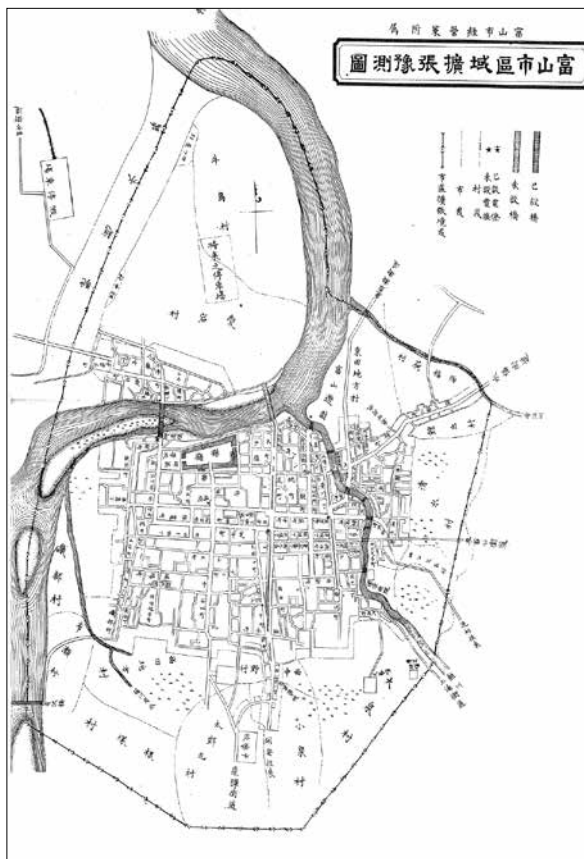
分県後、県当局と県会は一致して治山治水事業に全力を傾注した。予算からみても明治十六年から三十五年に至る二十年間は、土木費が県全体の予算の五〇〜六〇%を占めている。そのため県は河川改修事業について国の補助を願っている。

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對して請願が行われ、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、「婦負郡鴨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^{ちせせん}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。河川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（一九一八）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。



富山市区域拡張予測図（『富山市経営策』より）

二 都市計画と運河

富山都市計画事業

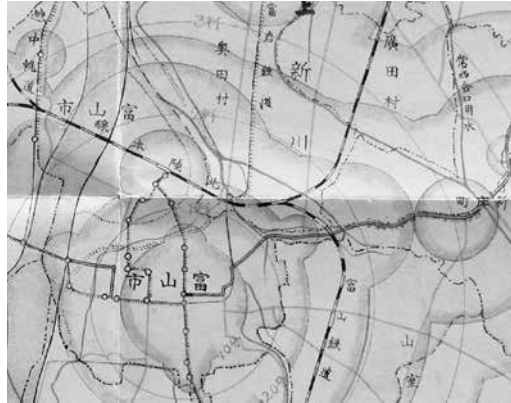
神通川の旧河川跡地（廃川地）は大正時代に入っても放置されたままであり、富山駅前と市街地とを分離し、都市機能上、大きな障害となっていた。このため、富山市にとってこの地区の開発こそが都市発展の最重要課題であった。

そこで、注目されたのが街路、公園、土地区画整理事業を総合的に行う都市計画の考えと「都市計画法」である。

政府は産業の発展により、市の区域を越えて市街地が膨張することに対応するため、大正八年（一九一九）「都市計画法」を公布し、大正九年一月一日からこれを施行した。

当初、この法律の適用を受けたのは六大都市（東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸）だけであったが、社会情勢の進展に伴い、全国の中小都市でも、都市計画を要望する機運が高まり、大正十二年に札幌をはじめ、二十五都市に適用範囲が拡大された。しかし、富山・高岡両市はその対象とはならなかった。

そこで富山市は大正十二年末に意見書を内務大臣後藤新平および県に提出し、神通川廃川地処分が富山市発展の鍵となると強く主張し「都市計画法」の適用を嘆願した。その結果、富山市は翌大正十三年に念願の都市計画法の指定を受けることができた。



富山都市計画区域図(部分)(富山県公文書館蔵)

法の指定を受け、富山県では大正十四年三月、都市計画富山地方委員会が設立された。以後富山県下の都市計画は、県・市及び関係町村の代表からなるこの委員会で立案された。

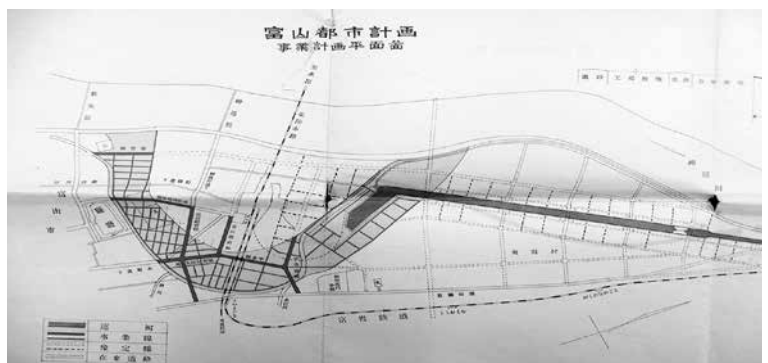
委員会では、まず将来の人口増加を予測して市郊外でその増加分を吸収することとし、富山市の中心地である西町電車交差点より三〇分〜四〇分で到達する範囲（半径三・五キロメートル）を都市計画区域と定めた。その後、昭和三年（一九二八）に富山市北部の東岩瀬町や奥田村などを計画区域に追加した。

こうして昭和三年三月、富山地方委員会で「富山都市計画法」がつくられ、内閣の認可を得て、県会・市会で原案は可決された。

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。そして県ではこの事業の推進のため新たに都市計画課を新設してこれに対応した。

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（一九二五）、高岡市も都市計画法の適用を受けた。



富山都市計画事業計画平面図(富山県公文書館蔵)

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（一九二九）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、高岡く伏木線を南北の基線とし、桜馬場線、高岡く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（次節参照）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。



高岡都市計画区域図（富山県公文書館蔵）

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（一九〇七）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（一九一七）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。



浅野総一郎（『父の抱負』より）

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。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（一九一八）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なんぼらしげる(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つ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しゅんせつ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(一九二九)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よ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。

三 運河の発展と危機

富岩運河開削と中島閘門

昭和六年(一九三一)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



東岩瀬港第二期修築事業地鎮祭並に起工式
(富山県都市計画課蔵)

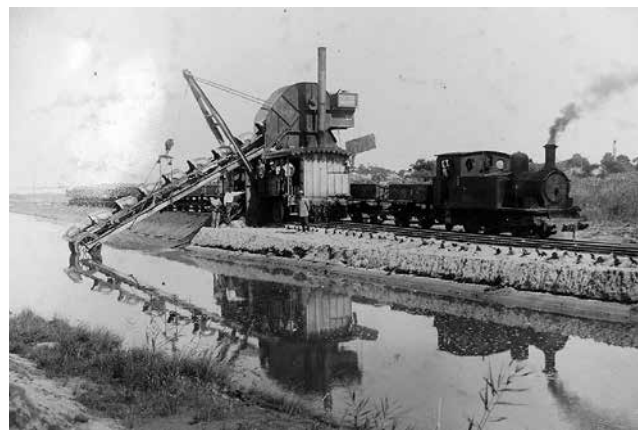
たが、予定されていたちようちん行列は悪天候のため翌十三日夜富山市で行われたという。

この工事は、富岩運河を開削し、その土砂で廃川地を埋め立てるものであり、そのほかに東岩瀬港の沿岸の埋め立ても行われた。

運河の掘削にはエキスカ・ベータという蒸気動力の機械二台が用いられた。一台は神通川改修区域内にあるもの、もう一台は新潟県阿賀野川で使用していたものである。また二〇トンの蒸気機関車二台、レールは六マイル(九六五四メートル)、土運車(トロッコ)七五台が使われた。

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。



昭和5年10月 エキスカ・ベータによる掘削作業
(富山県都市計画課蔵)

この富岩運河には、二つの閘門しやうもんが設けられた。水位差を調整する「中島閘門」と、いたち川からの取水を目的とする「牛島閘門」である。

中島閘門は運河上流と下流の二・五mの水位差を調整するために設けられた。パナマ運河式の閘門で、幅員（はば）九m九〇cm（三〇尺）長さ六〇m六〇cm（二百尺）、閘室部は更に鉄筋を補った耐震構造で、二対の鋼製扉を備えていた。

富山県富岩運河使用条例（昭和十四年制定）によれば、中島閘門の通航時間は午前七時から午後六時までであり、季節によって多少の収縮があった。また閘門の通航料金は、一往復で五銭〜四五銭であった。

中島閘門はその後、老朽化が進んだため、平成十年（一九九八）に復元工事が行われた。その結果、数少ない都市計画事業による運河閘門であることや、高度な土木施工技術が評価され、昭和初期の土木構造物としては全国で初めて国の重要文化財に指定された（平成十年五月一日）。



中島閘門の筏材作業（個人蔵）

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。奥田村下新しん、大広田村千原崎ちばらざき（現富山市）にとつ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（一九二七）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つて会見した。その際、神通川から約百二〇間（約二二六m）隔たつ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（二三万二千m）を失い、かつ西岸の水田約一五万歩（四九万五千m）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、代表の竹島寛他二一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で、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。



昭和6年5月 大島川連絡工
(富山県都市計画課蔵)

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（一九二九）から昭和十七年にかけての工業生産額の伸びは一〇・一倍で岩手県につき全国二位、工場労働者も同期間一万四九六六から六万二二三五人の四・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。



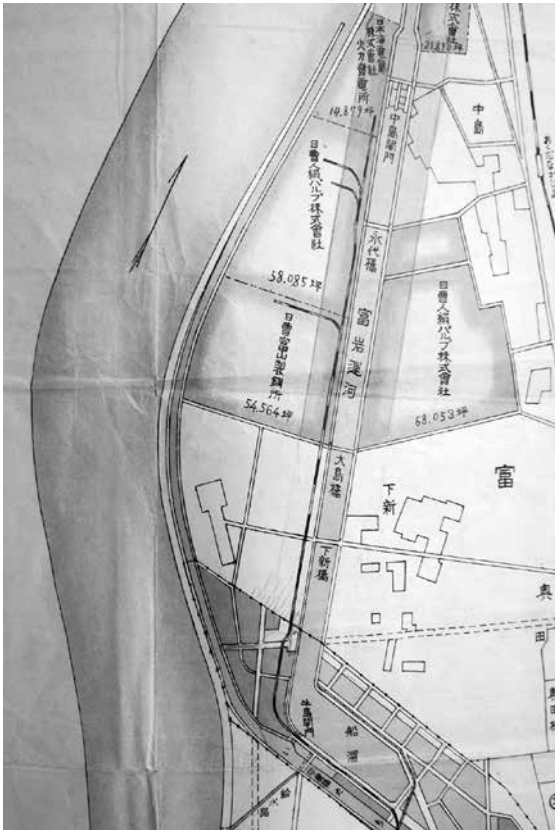
昭和初期における富山市北部地区工場分布図
(『奥田郷土史』より)

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、「日曹人絹バ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、電気とバ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「興国人絹バルプ」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・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、日曹人絹バルプ、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。



富山都市計画事業平面図(部分)(富山県公文書館蔵)

また、東岩瀬地区でも「東洋曹達富山工場」「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。

ところで富岩運河ほ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、日曹人絹バルプや他工場ができたことよって、セメント（約六万八千袋）や鉾石（約二万六千トン）、バルプ原木（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三万七千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。

大港湾県政計画

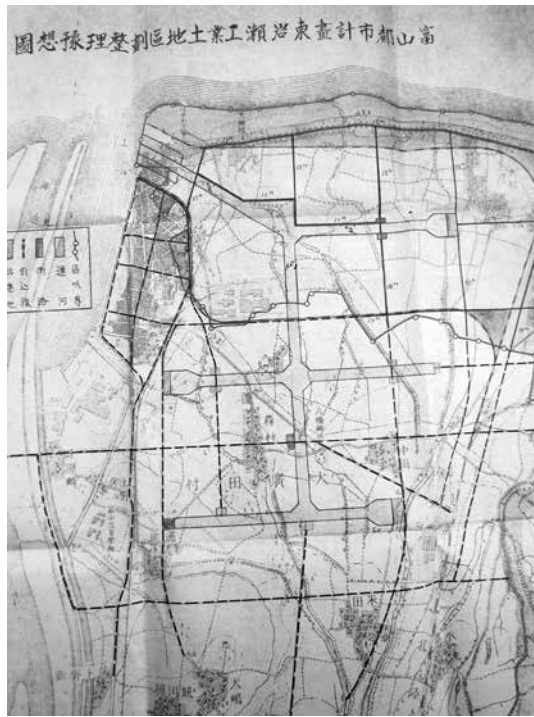
こうした状況のなか、昭和十五年（一九四〇）四月十日、東岩瀬臨港岸壁で東岩瀬臨港工業地帯造成事業の起工式が挙行された。

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 m^2 ）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坪（一〇四七・四二 m^2 ）に工業地帯を造成し、さらに総延長六三三八 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。また放生津潟の開発については着工されることなく終わった。



富山都市計画東岩瀬工業土地区画整理予想図
(富山県公文書館蔵)

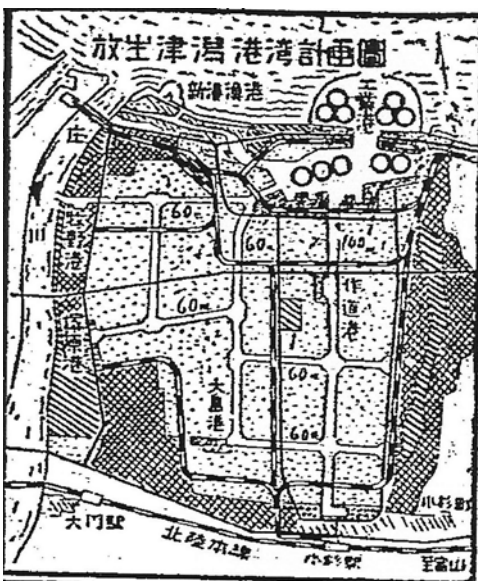
放生津潟の開発と運河

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(一九二〇)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より一ならずとするも、蓋し神通川、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(一九四七)、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。



放生津潟港湾計画図
(北日本新聞 昭和22年(1947)11月13日記事より)

コラム 標的となった運河周辺

戦前、富山は工業化をめざして邁進してきたが、それゆえに戦争中にはアメリカ軍の攻撃目標とされた。アメリカ軍が重視したのは、日満アルミニウム（ただし会社はすでに昭和十八年に昭和電工と合併）など市街地周辺の大工場と富岩運河沿いの富山北部工業地帯であった。昭和二十年（一九四五）七月二十日には、日本曹達富山製鋼所横の富岩運河の岸に模擬原爆（パンプキン爆弾）が落とされた（七月二十六日には豊田地内にも落とされている）。模擬原爆は全国で一七の都道府県に五〇発が投下されたとされる。アメリカ軍は原爆投下について高度、風向きなど綿密な作戦を練っていたのである。



模擬原爆の投下
（『ルメイ・最後の空爆』より）

戦後復興都市計画と総合開発計画

富山市は昭和二十年（一九四五）八月二日未明、アメリカ軍による空襲で大被害を受け、旧市街のほとんどが焼失した。

八月十五日に戦争が終わり、九月一日に富山市役所に「復興部」を新設、

同二十日には「復興審議会」が設置された。富山復興都市計画事務所が十二月に開設され、翌年一月には第一号の杭打ち式が富山県知事・富山市長によって行われ、復興事業が順次実施されていった。

昭和二十七年、富山県は他県に先駆けて総合計画を策定した。この計画は諸工業を規定するものは電力であるとし、多目的ダムの建設など、電源開発を中心とする特徴がある。その中で注目すべきは、戦前の運河構想を全て集めたと言える壮大な計画である。具体的には高伏運河、富山市四方から庄川までの運河、そして戦争中に掘削された岩瀬運河と住友運河をつなぐ運河の開削であった。

また、この計画書には富岩運河の現状についても述べられている。それによれば、岩



運河計画図（『富山県総合開発計画 第六編 交通政策』より）

瀬運河は河口のみ利用されており、住友運河は全線が全く利用されていないこと、上流部分には県有地が七万坪あるものの、一部掘削されたまま放置されていること、運河は、石炭、パルプ用原木、石灰石、砂利などが上流側に運ばれ、その量も昭和二十一年度の七五〇トンから昭和二十三年には七万トンへと急増しているものの、昭和二十五年には三万五千トンに減少していることなどがあげられている。これらにより、計画書では「運河は」予期されたほどには利用されていない」と評価されている。さらにその原因として、「かめふち川」から流入する土砂によって年間一萬㎡程度埋没することや、

運河にかかる橋梁の桁下が低く五〇トンの船が通航できる程度しかないこともあげられており、富岩運河の存在意義がゆらいできていることがうかがわれる。

富岩運河の危機

戦後の高度経済成長は、日本経済を活性化させ経済大国へと押し上げた。しかし、それにとりまとうモータリゼーションの進展によって、物資の輸送手段がトラックに切り替わるようになると、ますます工業用運河はその意味を失っていった。

そうしたなかで富岩運河に新しい動きがでてきた。昭和二十三年（一九四八年）からの北洋材の輸入である。昭和四十八年には木材輸入がピークに達し、年間二十四万トンが運河沿岸の木材会社やパルプ工場へ運ばれた。この量は、昭和十年の木材輸入量三万二千トンの七倍に当たる量であった。運河はこうして木材の貯木施設の役割を担った。

一方、経済成長は同時に公害問題（水質の悪化）を深刻化させた。

昭和四十一年ごろから奥田・豊田地区では市街地化が急速に進み、生活排水も多くなった。また高度経済成長による工場排水や先ほどの貯木の樹皮などがへドロとなって川底に埋積した。水質測定の本OD（生物化学的酸素要求量）によれば、環境基準が一〇ppm、で五ppmが魚のすむ限界といわれるにもかかわらず、中島閘門では一六九ppm、昭和四十八年の調査では、



昭和40年代の荒廃した富岩運河（『続奥田郷土史』より）

いたち川下流興人水路橋で最高一一八ppmを記録した。この時、運河は完全に「死の川」と化した。沿岸市民は悪臭・ハエ・蚊の発生に悩まされ、富岩運河はまるで「厄介者」のような存在になった。

こうした状況を受けて、運河の埋め立て構想が一九七〇年代半ばからしばしばとりざたされるようになった。昭和五十四年二月の富山県議会で、当時の中田幸吉知事は正式に富岩運河の埋立て構想を発表した。

それによれば、富岩運河の上流約半分を埋め立て、跡地に幹線道路や緑地、公共施設（劇場、音楽堂を含めたユースプラザ）、工場などを作るとされていた。費用は三〇億円から四〇億円と見込まれたが、北陸新幹線工事と並行して行えばトンネルから出る土砂を埋立てに使えるので安上がりになる、と知事は答弁している。

それと期を同じくして昭和五十五年に富山市が都市計画協会に委託して作成した『富山駅周辺整備基本計画 調査報告書』でも埋立て案が採用されている。これによれば、富岩運河を埋め立てた跡地を利用して南北幹線道路を整備することや、船溜り地区は博物館や市民会館、屋内プール、スケート場などの公共施設、北陸・全国を対象とする総合展示場、大集会施設誘致施設の立地としてふさわしいことが提案されている。



富山駅周辺地区整備基本計画図
(昭和55年『富山駅周辺整備基本計画
調査報告書』より)

四 再生と新たな段階へ

生まれ変わった富岩運河

昭和五十五年（一九八〇）、富山県知事が中沖豊に交代すると、昭和六十年「とやま二十一世紀水公園プラン」において、知事はそれまでの埋立て案からの方針転換を発表した。これは、富岩運河を中心とする地区を駅北地区における新都心形成の核として位置づけ、水に親しむ環境を作り出し、特に船溜り地区については水を生かした運河公園―カナルパークとするものである。

そこで、昭和六十年に建設省で創設された「新都市拠点整備事業」を導入し、二十一世紀に向けたまちづくり計画である「とやま都市MIRAI計画」を昭和六十三年度に策定した。そして水辺空間の豊かさを大切にしながら整備を進め、平成九年（一九九七）には富岩運河環水公園として実を結んだ。現在、様々なイベントの開催や人気店が進出するなど、公園は富山駅北の賑わいの中心となりつつある。

一方、富岩運河そのものも、平成十年に中島閘門の修復完了と、国の重要文化財指定により再び注目され、現在では、富岩水上ラインの就航により、県内外の人々でにぎわっている。

また、富岩運河とつながり水上ラインを形成する岩瀬運河にはプレジャーボートスポットが整備され、マリンスポーツの拠点として活用されており、まさに運河は観光の目玉として新しく生まれ変わろうとしている。



富岩運河環水公園

コラム ― よく似た運河、名古屋の中川運河

中川運河は、富岩運河とほぼ同時期に作られ、名古屋市の名古屋港と名古屋駅とを結ぶ。都市計画により作られたことや二つの閘門を持つことなど富岩運河と類似点が多い。

明治末以降のめざましい発展によつて名古屋港と市街地を結ぶ堀川、新堀川が物流運河として規模が小さくなったため、大正十三年（一九二四）に名古屋都市計画の一環として中川運河、荒子川運河、山崎川運河、大江川運河からなる運河網計画が策定された。

中川運河は延長八・二km、水面幅六三・六〜九〇・九mで、大正十五年に着工され、昭和五年（支線を含む全線は昭和七年）に開通した。

開削にあわせて掘った土を利用して運河両岸の敷地造成が行われ、道路の整備や土地整理事業による工場などの誘致が行われた。当時の新聞では「東洋一の大運河」と伝えられている。

中川運河には、中川口閘門と松重閘門の二つの閘門がある。中川口閘門は運河河口の名古屋港に面しており、松重閘門は堀川と連絡するためのもので、海面や堀川の洪水が運河内に逆流氾濫するのを防止する目的で設けられた。

高度経済成長後、中川運河もモーターゼーションの影響を受けて利用の減少が進んだが、平成二十四年（二〇一二）に「中川運河再生計画」が策定され、プロジェクトマップなど現代アートを主軸にしたキャナルアートの活動をはじめ再生に向けた様々な取り組みが進められている。



ライトアップされた松重閘門
（『もっと知りたい中川運河』より）

おわりに

江戸時代、越中国は東岩瀬港、伏木港などが北前船貿易によって栄え、内陸部では河川を利用した水運が発達していた。その後、洪水・大水に悩む富山県は、明治時代に入ると近代的で大規模な治水工事を行い、その軽減につとめた。

大正期に都市計画法が制定され、富山・高岡などでも、都市とその周辺を含む総合政策が計画され順次実行されていった。その過程で登場してきたのが「運河」開削計画である。港と都市を結び、その周辺に工場地帯を造成するという目的に沿って、高伏運河計画や富岩運河計画が策定された。また、放生津潟の後背地に運河を掘って工業地帯を造成する計画も作られた。

昭和十年（一九三五）、富山都市計画に重要な位置を占める富岩運河が完成した。この運河は建設にあたっての地元住民との交渉、また工場建設や拡張計画、さらに戦争といった困難な時代を経て、富山北部工業地帯の形成に大きく寄与した工業化の象徴と言える。

戦後になるとモータリゼーションの進展で輸送手段がトラックに代わったため、運河は衰退の一途をたどり、主に貯木施設として利用されるようになった。さらに生活排水の流入もともない、水質の悪化は公害問題となり、その解決手段として埋め立てて道路化する計画が発表されるなど、運河は存廃の危機に立たされた。

しかし、この状況は昭和五十年代後半になり一変する。「まちなかの貴重な水面、水辺空間」として活用する方針が示され、昭和六十年以降、「とやま都市MIRAI計画」のシンボルゾーンとして、旧船溜まりの場所は憩いと親水の機能をもつ富岩運河環水公園に姿を変え、今や賑わい創出の中心となっている。富岩運河も平成二十一年（二〇〇九）に富岩水上ラインが就航し、今年には新型船「fugan」も加わった。従来の物資を「はこぶ」工業用から人々に愛され、夢を「はこぶ」観光用運河として新たな役割が期待されている。

主要参考文献

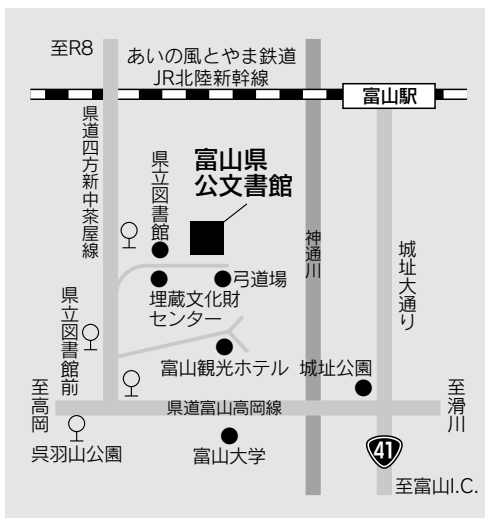
	書名	編著者	出版年	発行・出版
1	『富山県史』通史編V近代上	富山県	1981	富山県
2	『富山県史』通史編VI近代下	富山県	1984	富山県
3	『富山県史』通史編VII現代	富山県	1983	富山県
4	『富山県史』史料編VI近代上	富山県	1978	富山県
5	『富山県史』史料編VII近代下	富山県	1982	富山県
6	『富山県史』史料編VIII現代	富山県	1980	富山県
7	『富山市史下巻』	富山市史編さん委員会	1987	富山市
8	『萩浦郷土史』	萩浦郷土史編集委員会	2002	萩浦自治振興会
9	『豊田郷土史』	豊田郷土史編纂委員会	2003	豊田校下自治振興会
10	『奥田郷土史』	奥田郷土史編集委員会	1996	奥田郷土史刊行委員会
11	『続奥田郷土史 つなごう奥田の未来へ 富岩運河とライトレールのあるまち』	続奥田郷土史編集委員会	2007	続奥田郷土史刊行委員会
12	『堀岡郷土史』	堀岡郷土史編集委員会	2015	堀岡連合自治会
13	『富山新港史』	富山新港史編さん委員会	1983	新湊市
14	『伏木港史』	伏木港史編さん委員会	1973	伏木港海運振興会
15	『名古屋港史 建設編』	名古屋港史編集委員会	1990	名古屋港管理組合
16	『名古屋港史 港勢編』	名古屋港史編集委員会	1990	名古屋港管理組合
17	『ルメイ・最後の空襲』	中山伊佐男	1997	桂書房
18	『ふるさと富山歴史館』	深井甚三・米原寛監修	2001	富山新聞社
19	『都市 富山の礎を築く―河川・橋梁・都市計画にかけた土木技術者の足跡』	白井芳樹	2009	技報堂出版
20	「神通川廃川地処分と富岩運河の開削について」(『富山近代史研究』第3号)	前田英雄	1979	富山近代史研究会
21	「近代日本の国土空間の生産をめぐる計画化思想とその実践―地方利益と都市利益の相克―」(『岩波講座「帝国」日本の学知」第8巻 空間形成と世界認識)	水内俊雄	2006	岩波書店
22	「藩政時代の越中に於ける運河計画」(『富山史壇』第43号)	高瀬保	1969	越中史壇会
23	『富山総合開発計画書 第六編 交通計画』	富山県総合開発審議会	1952	富山県総合開発審議会
24	『富山県政策情報誌でるくい』創刊号	富山県企画部計画課	1996	富山県政策研究会
25	平成19年度特別企画展「とやま二都物語」	富山県公文書館	2007	富山県公文書館
26	平成25年度特別企画展「ふるさと富山 百三十年のあゆみ」	富山県公文書館	2013	富山県公文書館

富岩運河関連年表

年 号	西 暦	事 項
大正7年	1918	高伏運河審議会が発足
大正8年	1919	民間有志が「富岩運河株式会社設立願書」を富山県に提出 都市計画法が公布
大正13年	1924	富山市が都市計画法の適用指定を受ける
大正14年	1925	高岡市が都市計画法の適用指定を受ける
大正15年	1926	都市計画富山地方委員会が設立される
昭和3年	1928	富山市都市計画案について内閣の認可を得る
昭和6年	1931	廃川地埋立て及び富岩運河開削工事起工式
昭和8年	1933	日満アルミニウム株式会社富山工場設立
昭和10年	1935	富岩運河が完成し、神通川廃川地埋立てが完了 運河の使用開始 奥田村が富山市に編入
昭和11年	1936	日曹人絹パルプ株式会社富山工場設立（翌年操業開始） 日満産業大博覧会の開催
昭和12年	1937	日本海電気株式会社富山発電所が運転開始
昭和13年	1938	日曹製鋼株式会社富山工場が操業開始
昭和14年	1939	富岩運河使用条例が公布される 大港湾計画の本格的な事業計画の立案に入る
昭和15年	1940	東岩瀬臨港工業地帯造成事業起工式の挙行 日本海ドック会社の設立認可が下りる 東岩瀬町が富山市に編入
昭和20年	1945	富岩運河岸に模擬原爆（パンプキン）が落とされる
昭和27年	1952	第一次富山県総合開発計画が策定される
昭和36年	1961	第二次富山県勢総合計画が策定される
昭和43年	1968	富山新港開港
昭和54年	1979	富岩運河埋立て構想を中田知事が発表
昭和60年	1985	とやま21世紀水公園神通川プランの調査報告書発表（埋立て案を転換）
昭和63年	1988	富岩運河環水公園の都市計画決定 ポートルネサンス21事業着工
平成元年	1989	富山都市計画MIRAI計画事業開始
平成9年	1997	カナルパークの名称を「富岩運河環水公園」と決定 環水公園の一部完成、開園
平成10年	1998	とやま都市MIRAI計画が日本都市学会の計画設計賞受賞 中島閘門修復完了、国の重要文化財に指定
平成11年	1999	全国運河サミットinとやま開催
平成12年	2000	富岩運河環水公園の主要事業の完成記念式典 ブルバールの完成 富山市の富岩運河環境調査でダイオキシン類検出
平成14年	2002	牛島閘門、国の登録有形文化財に指定 運河まつり開始
平成16年	2004	運河のまちを愛する会設立
平成17年	2005	ダイオキシン類対策検討委員会が処理法を提示
平成18年	2006	富岩運河環水公園が日本歴史公園百選に選出
平成19年	2007	富山県、水辺のまち夢プラン事業開始 環水公園が水辺のユニバーサルデザイン大賞2007のグランプリ受賞
平成20年	2008	ダイオキシン類対策検討委員会が浚渫法に次いで覆砂工法が有効と報告 環水公園の日設定 水辺のまち夢プラン協議会設立 NPO法人カナル水辺倶楽部設立
平成21年	2009	富岩水上ライン就航

企画展史資料一覧

	史資料名	所蔵	実物	パンフ	パネル	ポスター	ちらし
前史	船絵馬 清正丸	富山市教育委員会 (森家)		○	○		
	東岩瀬港写真 (『東岩瀬港昭和12年版』)	富山県公文書館			○		
	東岩瀬御蔵絵図	富山県立図書館	○				
	藤井能三写真	藤井利美氏蔵(高岡市立博物館提供)		○	○		
	「三菱会社郵便汽船神戸伏木間航路開通につき布達」	富山県教育記念館	○				
	「伏木築港論」	高岡市立伏木図書館	○				
	伏木港写真 (大正2年『富山県写真帖』)	富山県立図書館			○		
	幕末・明治期「西廻り」航路主要港図 (『北前船の近代史』)				○		
	明治17年ころの内陸水運図 (『富山県史通史編V近代上』)				○		
	松川の写真	富山県土木部都市計画課		○	○		
	「河川舟路および水運につき進達」	国立公文書館	複製				
	デ・レイケ写真 (『デ・レイケと常願寺川』)				○		
	「森山知事により河川改修に関する上申案」	富山県公文書館	○				
	「治水ノ儀ニ付請願」	富山県公文書館	○				
	「富山市区域拡張予測図」 (『富山市経営策』)	富山県立図書館	○	○			
	「神通地区県有土地分譲図」	富山県公文書館	○		○		
	富山市地図	個人蔵	○				
	都市計画と運河	「富山都市計画区域図」	富山県公文書館		○		
「富山都市計画区域内人口増加予想図表」		富山県公文書館			○		
「富山都市計画区域図」		富山県公文書館	○				
「高岡都市計画区域決定理由書」		富山県公文書館	○				
「高岡都市計画区域図」		富山県公文書館		○			
浅野総一郎写真 (『父の抱負』より)				○	○		
井上孝哉知事写真		富山県公文書館			○		
「高伏運河審議会規定」 (『富山県報』)		富山県公文書館	○				
「高伏運河推進の建議」 (『県会決議書』)		富山県公文書館	○				
「高岡大都市計画図」		高岡市立博物館	○		○		
「高岡市付近平面図」		高岡市立博物館	○		○		
高伏工業地帯写真 (『置県百年 富山県』)					○		
電気製鉄伏木工場 (『置県百年 富山県』)					○		
東岩瀬港第二期修築事業地鎮祭並に起工式写真		富山県土木部都市計画課		○	○		
エキスカ・ベータによる掘削作業		富山県土木部都市計画課		○	○		
中島閘門筏材作業		佐竹茂一氏撮影		○	○	○	○
下流護岸工事写真		富山県土木部都市計画課			○		
完成した船溜の護岸工事写真		富山県土木部都市計画課			○		
中流部の伏越水路工事写真	富山県土木部都市計画課			○			
建設中の中島閘門 (閘門側)	富山県土木部都市計画課			○			
建設中の中島閘門 (放水門側)	富山県土木部都市計画課			○			
完成間近の中島閘門 (閘室上流門扉)	富山県土木部都市計画課			○			
完成間近の中島閘門 (放水門部)	富山県土木部都市計画課			○			
大島川連絡工写真	富山県土木部都市計画課		○	○			
運河工事によって完成した奥田村下新橋渡橋式写真	富山県土木部都市計画課			○			
「富山都市計画事業概要」 (昭和2年)	富山県公文書館	○					
富山県富岩運河使用条例 (『富山県報』)	富山県公文書館	○				○	
富山都市計画事業計画平面図 (昭和3年)	富山県公文書館	○	○	○			
東岩瀬町鳥瞰図	富山市教育委員会	○					
富山市を中心とさせる県下名勝鳥瞰図 (昭和7年)	富山県公文書館 (高田家文書)	○					
大島川灌漑用水工事につき上申書	個人蔵	○					
富岩運河大島川灌漑用水設計変更願	個人蔵	○		○			
サイフォン関係図面	個人蔵	○		○			
土地売渡承諾書	個人蔵	○					
土地売買追加契約書	個人蔵	○					
「富山都市計画事業平面図」 (昭和14年)	富山県公文書館	○	○		○	○	
日満アルミ写真 (『置県百年 富山県』)				○			
日曹人絹パルプ写真	佐竹茂一氏撮影			○			
「富岩運河の利用状況調査」	富山県公文書館	○					
矢野兼三知事写真	富山県公文書館			○			
昭和15年「富山都市計画東岩瀬工業土地地区画整理予想図」	富山県公文書館	○	○				
昭和18年「富山都市計画東岩瀬臨港土地地区画整理予定図」	富山県公文書館	○		○			
『都市計画富山地方委員会会議録』	富山県公文書館	○					
「放生津港計画図」 (『富山県史現代 統計図表』)				○			
北日本新聞記事 (昭和22年11月13日)				○	○		
富山新港写真 (『置県百年 富山県』)				○			
模擬原爆 (パンプキン爆弾) の投下写真 (『ルメイ・最後の空襲』)				○	○		
運河計画図『富山県総合開発計画計画書 第六編 交通計画』	富山県公文書館	○	○	○		○	
『富山県総合開発計画書 第六編 交通計画』	富山県公文書館	○					
荒廃した富岩運河写真 (『続奥田郷土史』)				○	○		
『富山駅周辺整備基本計画調査報告書』	富山県立図書館	○	○	○			
船溜りの航空写真 (『航空写真大集 富山百年を翔ぶ』)				○	○		
陸地化が進む船溜り写真 (『とやま21世紀水公園神通川プラン策定調査報告書』)				○			
北日本新聞 (昭和54年3月5日)				○			
現在の環水公園の写真	富岩運河環水公園HPより			○	○		
とやま21世紀水公園神通川プラン (仮称) 策定調査報告の概要			○				
富岩運河環水公園パンフレット			○				
昭和21年、平成19年富岩運河周辺航空写真	国土地理院			○			
中川運河閘連写真 (『もっと知りたい中川運河』)				○	○		
見沼通船掘開連写真 (『世界の運河・日本の運河』)				○			
再生と新たな段階へ							



■交通機関

JR富山駅発バス

- ・北代循環(県立図書館前)下車……………徒歩3分
- ・四方經由新港東口行(県立図書館前)下車…徒歩3分
- ・高岡小杉方面行(呉羽山公園)下車……………徒歩10分