F-4

地方都市における水辺からの地域再生に関する研究
—富山県富山市富岩運河の「再生期」に着目して—
A Study on the Regional Revitalization in Waterfront Area
-Case study of Fugan-unga in Toyama city-

○吉田　庸[1]，岡田智秀[2]，押田佳子[2]，西上　慧[3]
*Yoh Yoshida[1], Tomohide Okada[2], Keiko Oshida[2], Kei Nsigami[3]

This study aims to clarify to impact city planning by redevelopment in Fugan canal. Fugan canal is attended that preserved waterside space to centripetal by Cooperation with in administration in Toyama city.

１．研究目的—富山県富山市中心部を貫く富岩運河は，かつて水面の埋立てが決定していたが，県と市の行政間の連携により，その水面が一転して保全され，その結果 1997 年に「富岩運河環水公園」として生まれ変わった．この空間は，わが国の都市公園で初のスターバックスコーヒー導入や当運河関連施設の重要文化財指定が実現するなど，地方都市再生の核として注目されつつある．

本研究では，富岩運河における地域再生の実態に着目し，運河再生が周辺地域に与える影響を明らかにすることにより，各地の運河の活用方策について検討することを目的としている．これに先立ち，筆者らの先行研究[1]において富岩運河の歴史プロセスを考察した結果,「神通川治水期」「運河計画期」「運河開削期」「運河運用期」「運河衰退期」「運河再生期」の６期に分類し，このうち「運河衰退期」までの特徴を把握した．

そこで本稿では,「運河衰退期」以降の,「運河再生期」すなわち富岩運河環水公園の整備が決定するまでに着目し，そのプロセスについて明らかにする．

２．研究方法—本稿では「運河再生期」のプロセスと特徴を得るために，当時の県担当者の方へのヒアリング調査（Table1）および文献調査[2]-[6]を行う ．

３.結果及び考察—Figure2 に示すヒアリング結果より，富岸運河の整備プロセスを「運河整備方針検討期」「運河活用検討期」に分類し，各期の特徴を述べていく．

（１）運河整備方針検討期—1970 年頃より，モータリゼーションによる舟運衰退の影響等により利用価値が低下した富岩運河では，1975 年に県議会において埋立計画が発表された．その後，1979 年に当運河の活用策を検討するため,「富山駅周辺整備基本調査(fig2.②)」が実施され，その方針として「水面保全案」と「埋立利用案」の２案

Table 1. The method of the interview survey

項目	内容
ヒアリング調査日	2012(平成 24)年 9 月 24 日(月)
対象者	白井芳樹氏（富岩運河環水公園整備当時の県担当者）
ヒアリング内容	埋立計画の撤廃に至るプロセス/富岩運河環水公園に関わる連携/周辺住民及び議会の反応/富岩運河環水公園の整備について/富岩運河環水公園の整備資金について/法制度について

Figure 1. The map of Fugan-unga area

が示されたが，最終的には施設立地上の土地のまとまりや水質維持用水導入が困難であることより「埋立利用案」が選択された．この計画内容は，運河全域を埋立てて都市計画道路や都市公園として整備するものであった．

しかし 1980 年に知事が中沖豊氏に変わり, 1981 年には旧建設省都市局から「うるおいのあるまちづくり」についての通達が出されたことが，その後の方針を大きく揺るがすことになる. その端緒となったのが「富山駅周辺土地区画整理Ａ調査（基本計画調査）(fig2.④)」と「とやま 21 世紀水公園プラン検討調査(fig2.⑤)」である．これらの調査より，当運河を水辺空間として再生していく機運が高まっていき，最終的に 1985 年の議会において中沖氏は「富岩運河は埋立ての考え方もあるが，貴重な水面を活用できる計画を実施したい」とし，同年に「とやま 21 世紀水公園プラン(fig2.⑦)」の公表に至った．

（２）運河活用検討期—上述した「とやま 21 世紀水公園プラン(fig2.⑦)」の公表を受け，富山県都市計画課では，旧建設省も関係する「カナルパーク構想(fig2.⑧)」に

１：日大理工・院・交通　２：日大理工・教員・交通　３：日大理工・学部・交通

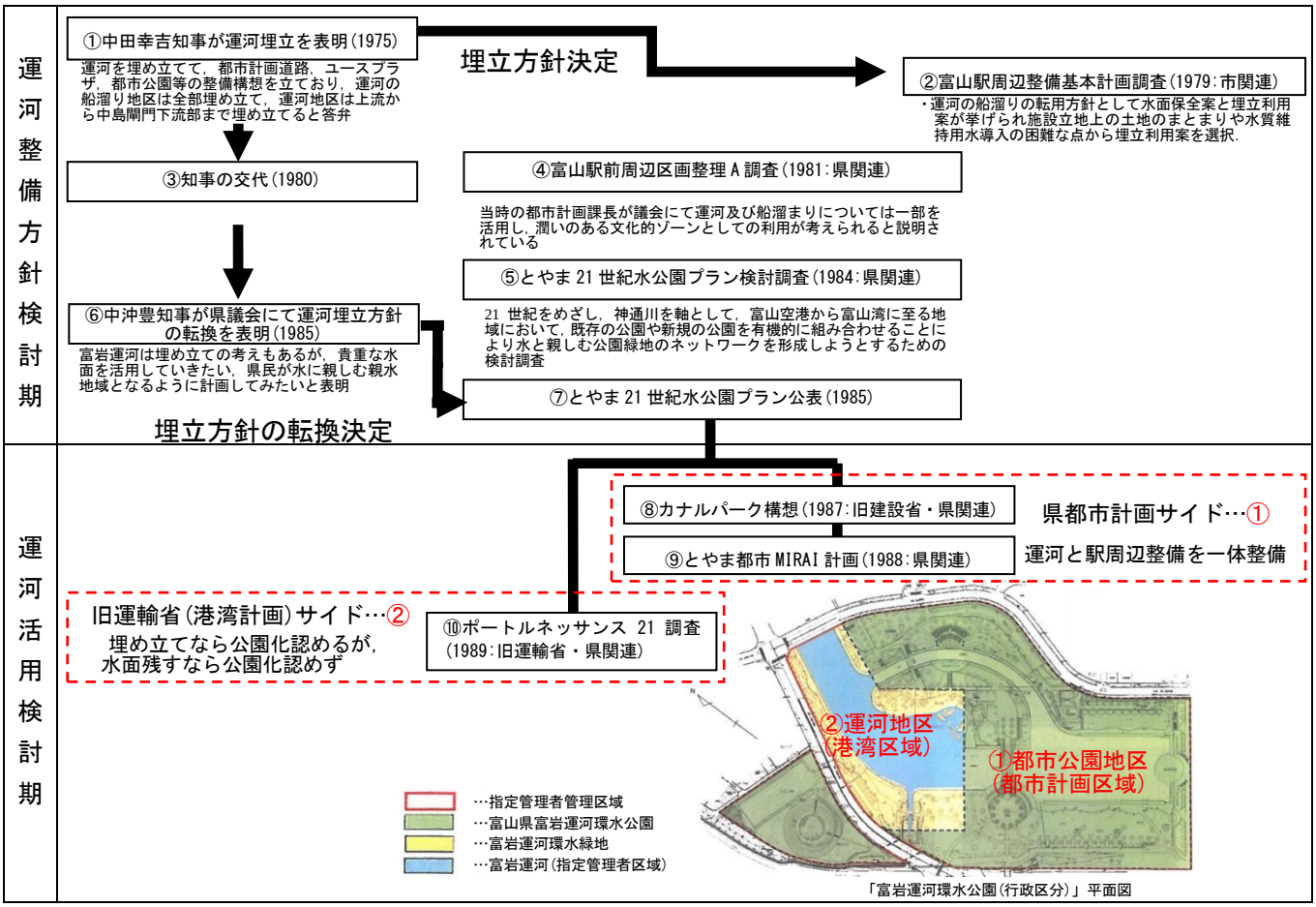

Figure 2. Result of interview about reconstruct process of Fugan-unga(This is original table by authors)

基づいて「とやま都市 MIRAI 計画（fig2.⑨）」の策定作業を進めた．その内容は，“富山の駅ウラ”と揶揄された富山駅北口再開発の一環として富岩運河全体を位置づけるものであった．しかし，その作業段階で，旧運輸省より，水面が残されることになった運河は港湾施設であるとし，当空間は港湾整備事業を進めるべきとの主張を受けることになり，北口駅前の運河水面(船溜まり部分)から運河北端までの全域にわたって，土地管理の綱引きが展開されることになった．

そこで，この問題を解決するために，当時の富山県都市計画課長(白井芳樹氏)が港湾サイドと度重なる調整にあたった結果，最終的には，運河南端の船溜まり部分は富山駅北口の新たな顔として必要不可欠なものであり，駅周辺と一体的整備を行う一方，牛島閘門よりも北側水面は港湾施設として継続利用することが決定された．この結果，船溜まり部分の一部は港湾法による港湾区域が外され，都市計画法による都市施設として事業が進められることになった．

４．まとめ—以上より，富岩運河の埋立方針の転換から富岩運河環水公園の整備が決定するまでのプロセスを 2 期に分けて概観した．その中での最大の特徴は，一つの運河空間を巡り，港湾整備と駅前再開発との綱引きが生じたことであるが，これは市街地の顔となる駅前空間と物流空間である運河空間を一体的に整備しようとすれば，地域によらず必然として生じる問題である．当事例においてその調整が終着したひとつの要因は,「運河の水面を活かした公園的利用」が「駅ウラ」と揶揄された周辺地域を再生させるという明確な都市計画ビジョンが構築されていたことが大きかったと考える．一般的に，法制度が異なる空間は個別に整備計画が検討されがちであるが，そうした線引きに関わらず「水辺のまちづくり」として，地域資源を一体的に計画していくことの必要性が認識できたといえよう．

５．謝辞—ヒアリング調査に御協力頂き，その後の度重なる質問にも快く御対応頂いた白井芳樹氏に深謝致します．また研究テーマの検討に先立ち，懇切丁寧に御指導頂いた故・吉川勝秀教授に深謝致します．

６．参考文献—[1]吉田庸：日本大学大学院社会交通工学専攻修士論文中間発表会概要, 2012. 7/ [2] 富山市史編さん委員会：富山市史，1987/[3]白井芳樹：都市・富山の礎を築く, pp45-78, 2009/[4]廣瀬誠：神通川と呉羽丘陵 - ふるさとの風土,pp.45-46, 2003/ [5].石丸悟，為国孝敏，中川三郎：近代土木遺産「富岩運河」の活用に関する基礎的研究, 足利工業大学研究集録, pp. 125-132, 2002[6]大熊孝：重要文化財「富岩運河水閘施設(中島閘門)」の変遷と保全・活用の意義,pp4-8, 1998