

雨宮洋司

(富山商船高専)

目次

はじめに

1. 富山新港に関する2つの課題
2. 富山県総合計画と港への政策
3. 帆船海王丸誘致運動の展開とその意義
4. 市政、県政への海王丸効果と課題

はじめに

帆船海王丸は、富山新港の一角に係留され、その華麗な姿は富山湾・立山連峰という自然を背景にして一段と映えるものになっている。連日、多くの人々が海王丸を訪れ、港を見ていく。人々を遠ざけさせた重工業港湾としての富山新港とそこでの地域開発の歴史を想うとき、帆船海王丸の富山新港における意義を明確にすることが、今必要なことである。そしてその理念が、各種の地域ウォーターフロント政策に活かされるならば、帆船海王丸は“海の青少年の家”にとどまらず、真の地域開発の起爆剤になっていく可能性がある。本論は、日本海の一地方における海王丸誘致運動とその「成功」の歴史から地方自治による地域ウォーターフロント開発のあり方を模策しようとしたものである。

1. 富山新港に関する2つの課題

1982（昭和57）年10月、富山新港を舞台にして行なわれた日本港湾経済学会第20回大会で、筆者は、富山新港開発史から学ぶものとして「港において地方自治の精神をいかにとり戻すか」にあるとした⁽¹⁾。そのための課題の第1

は、地域住民に直接役立つ港の模策であり、第2は、地域に合った港の多目的の利用への展開であった。それらの要旨を次に述べよう。

1) 住民と港の課題

1968(昭和43)年、富山新港は開港されたわけであるが、それまで、この場所は、1.8km²の広さをもつ放生津潟といわれる汽水湖(平均水深1m)であった。付近は低湿地帯の稲作地帯であり、舟運の発達があるなど牧歌的な水郷地帯であった。一方、潟に貯えられた水は、3kmの長さをもつ内川によって海へ導かれ、その周囲は放生津港として使われていた。潟では、内水面漁業(フナ、コイ、ウナギ、シジミ)が行なわれ、夏は、海水浴客や弁天島遊覧船の客などで賑わっていた。富山・高岡新産都市の中核となる富山新港づくりは、潟の掘込みと工業用地の造成と並んで湿田の乾田化事業も同時並行させ、農工一体の発展政策であった。しかし、その過程で生じた次のような事柄を見逃すことはできない。①陸の孤島となる住民の集団移住要求と県側の拒否、②港口切断同意についての市議会強行採決、③貯木場公害防止協定問題、④地鉄射水線の廃止 ⑤火力発電所の規模増設と公害防止協定⑥火電燃料油パイプ埋設問題 ⑦石炭火力への転換と石炭灰捨場としての貯木場利用問題 ⑧流域下水道終末処理場問題 ⑨産業廃棄物捨場問題 ⑩住友アルミとフッ素公害 ⑪住友アルミ撤退と失業問題 ⑫富山県出資の樹皮くず(バーク)処理会社の倒産と放置バークの公害問題 ⑬産業廃棄物処理業者進出問題 ⑭ミートセンター(と蓄場)建設問題 以上の諸問題は新湊市の東部で集中的に生じたものであり、問題発生と解決のパターンは、県当局による内定→市当局の協力→地元実力者への説得→住民説明会→協力金の交付・公共施設の充実という非民主的なものが多かった。これらの事柄は、放生津潟時代に比べ、地域住民の心をウォーターフロント(港)からすっかり遠ざけてしまうことになってしまった。今後の課題は、住民の心を港にどのように取り戻すかということである。

2) 多目的港湾の課題

新港背後地への機械・石油化学・鉄鋼の各コンビナート造りは夢に終り、426万m²の工業用地は、造成後20年以上経た今日でも、76万m²(17.7%)が

未売却であり、企業にとってもそれほど魅力あるものではなかったといえよう。そのうえ、いったん誘致した企業も、倒産や撤退（東洋工業配車センター、蔵島ハウジング、磷化学工業、住友アルミ等々）があって遊休地を再生産している。さらに、富山新港入口に完成しつつある157haの埋立地もその利用方法が全部決まっているわけではない。そのような中で、背後地に進出ししている企業は、アルミ関連や木材関連という地場産業との結びつきのあるものが多い点に注目すべきであろう。

以上のことから、政治的、経済的に不利な状況にある地域の港は、工業と物流に特化されることは困難であり、第一次産業（漁業）から第三次産業（物流・観光）までの地域での需要への対応、地域住民への開放など多目的な港湾の姿を追求することが重要な課題となる。

2. 富山県総合計画と港への政策

富山新港について解決しなければならない2つの課題をもたらした富山県政の中の港への視点は何であったのであろうか。そして今、再び港（ウォーターフロント）への政策をどのようにしようとしているのであろうか。

1) 新産都市からテクノポリスへ

1964（昭和39）年に富山、高岡新産都市指定を受けたあと策定された第3次県勢総合計画は、港湾計画の基本方針を新産都市と関連づけ“港湾は工場の生産施設の一部”“不利な工業立地条件をカバーする港湾”と述べ、増大する貨物量に見合った工場港湾（富山新港）としての位置づけであった。新産都市建設が順調に進展せず低成長時代に入って作成された第6次計画（1978年）では、新産都市との関連で港をとりあげるのではなく、フェリーやコンテナへの対応といった総花的港湾の位置づけに変化した。1990（平成2）年を目標とした第7次計画（1983年策定）の県産業政策の柱が“富山テクノポリス構想”を目玉とする技術立県政策になるにともない、富山新港などの港湾は“経済の実態と海運情勢を見極めながら整備する”という通り一遍の位置づけになってしまった。八尾中核工業団地（山側）への先端技術工場の誘致と産官等連携の様々なプロジェクト展開というテクノポリス開発

計画の推進で新産都市政策は過去のものになっているのが実態であるが、新産都市建設の第二次・第三次計画が、それぞれ、1977（昭和52）年、1984（昭和56）年に策定され生きたものになっている点を考えると奇異である。港湾部分も事実上見離されながら形式的に重視されているという矛盾に満ちた放置の状態に置かれることになったのが1980年代であったといえる。⁽²⁾

2) 総花的施策とその理念

中沖富山県政への県民の支持率はきわめて高く87.3%に達している⁽³⁾。その理由はきわめて心地良い響きをもつ政治的スローガンを多用しすべてに気配りする総花的施策⁽⁴⁾の提示にある。「日本一の健康、スポーツ県」「日本一の花と緑の県」「日本一の科学、文化県」の実現に向けての諸施策の展開、「いきいき富山」の全国へのPR、「日本海ミュージアム構想」「産・学・住に遊・創を加えた新テクノポリス」「人間—その内と外 富山から世界へ・未来へ」等々。このようなソフトタッチの下で展開されている主たる施策は中央で打出される施策への即座の対応であり、「テクノポリスへの立候補」「リゾート法への対応の検討」「臨調行革の富山県での率先した対応」「民間活力の積極的導入」「頭脳立地法への対応」「北陸新幹線建設における地元負担の承諾」「消費税の県予算への積極的取入れ」「国に準じた環境アセスメントの要綱化」「ジャパンエキスポの開催」等々はその例である。結局、そこにおける政策理念は、中央政府そして支配的資本への追従型であるといっても良からう。⁽⁵⁾

3) 乱立気味のウォーターフロント計画

1985（昭和60）年のG5以後の円高ドル安傾向は、わが国に内需拡大政策をとらせる契機となった。2年後の四全総そして、リゾート法の策定、成立はその象徴である。各省庁も競って、内需拡大策を打ち出すわけであるが、そのうちウォーターフロントに関する主な施策は、運輸省の「21世紀の港湾構想（ポートルネッサンス21に代表される）」、建設省の「ユースタイルコミュニティゾーン」、通産省の「マリンコミュニティポリス」、水産庁の「マリノベーション」、科学技術庁の「アクアマリン計画」等々がある。

これらに刺激され、富山県内の富山湾に臨む、黒部、魚津、滑川、富山、

新湊、高岡、氷見、各市のウォーターフロント部分に次のような様々な計画、構想がもちあがっている。ポートルネサンス21計画として、富山港にある5.5kmに及ぶ富岩運河の再開発計画と伏木地区再開発（古き良き港町の再生）計画、富山新港の西側埋立土地利用計画（日本海ミュージアム構想）、新湊市の内川を中心としたH O P E計画（建設省）、富山市の都市M I R A I計画とカナルパーク（建設省）、新湊市海老江、富山市岩瀬、氷見市池田浜、黒部市の池田浜、などにおけるマリーナの建設、氷見市小境海岸における人工ビーチ建設、朝日町大屋海岸の養浜事業、新湊市練合海岸の砂浜復活事業、滑川市吉浦海岸の人工リーフの建設、滑川市のホテルイカ観光会館（ふるさと創成資金）、魚津市の海底埋設林メモリアルパークやしんきろうロードの建設等々。これらは、ほとんどが海洋レジャー・観光に焦点をあてた集客効果を前提にしているもので、各計画、構想は、各省庁の支援を受けやすくするための配慮がなされているため、内容に類似性が目立つとともにそれらプラン相互の有機的関連が追求されていない。多少、総合化されたプランとしては、富山県海岸アメニティ・マスタープラン（環境庁 1987年度）と伏木富山港港湾計画の改訂（運輸省 1987年）がある。前省は、魚津市のしんきろうロード、埋設林、総合公園、新湊市の新湊漁港、内川、富山新港周辺、氷見市の大境、小境、池田浜、高尾海岸、等々をとりあげ、「うるおいのある海辺環境づくり」としてまとめられている。しかし、そのまとめ方は上位行政機関のモデルに沿う形でのもので、地域の独自性はなく、個々の開発計画を実施すること自体が環境保全につながるかのような印象を与えている。後者の港湾計画の改訂は、特定重要港湾昇格直後、2000年を目標にした港の姿をまとめたものであり、富山・伏木両外港の建設（1973年時プランより縮小）岩瀬運河船だまり整備、コンテナ化への対応、新港東西埋立地の地域産業振興、海洋レク利用、船だまり・マリーナ計画など、港に関連して提起されている港湾工事内容が、役所として差支えない範囲で羅列されているにすぎない。

他方、総合的プランとはなっていないが、富山県自体が意識してすすめている政策に富山湾に対する開発取組みがある。1987（昭和62）年、富山県企

画調査室は「海洋開発の推進は真に本県地域社会の進展に貢献」するので「海域の総合開発利用」をはかり、「海洋開発施策の推進をはかる」として、富山県の海洋施策の現況は“アクアマリン計画”“海洋アメニティ調査”“近畿大学水産研究機関の誘致”“海王丸の誘致保存計画”“海洋情報システムの整備”の5つであるとしている。しかし、これら相互の関連や富山県でのウォーターフロント総合施策の理念についての説明はなく、関連項目羅列の域をでていない。

このような状況の中で最近乱立してきた各種のウォーターフロント施策展開は、その総合的視点が定まらないまま資本の論理のみに流され乱開発に結びつく恐れが多分にある。次に述べる帆船海王丸誘致の経緯やその結果から学びとれることは、住民とウォーターフロント施策のあり方であり、上述の危険を防止する手立てへの実践的試論である。

3. 帆船海王丸誘致運動の展開とその意義

1) 運動の発端と帆船の魅力

1979（昭和54）年筆者は、帆船海王丸を富山県に誘致しその保存活用をはかっていくべきであることを提案した。⁽⁶⁾間もなく、学内に、「帆船海王丸の保存を考える会」が結成され、帆船誘致理念の掘下げ、既存の保存船舶の実態調査、そして、地元の県民に訴えていく組織のあり方などについての検討が開始された。そして、翌年の7月には、県民向けのパンフレット“海王丸誘致保存促進のための県民の会結成の必要性について”を作成し、関係者への配布をはじめた（横浜での誘致運動の母体結成は1980年5月であった）。この時期に富山県で帆船誘致保存運動をはじめた契機は、50年の船令を数えることになる二隻の帆船の代替建造の話が、運輸省サイドからでていたことであるが、より本質的な背景として次の2つのことがあった。第1は、1975（昭和50）年頃から商船高専の改革論議との関連である。海運不況による船員としての就職難をとらえて、商船高専の縮小・廃止論がマスコミをにぎわせはじめたことに対し、“商船教育は海と船についての総合教育に脱皮してきており、単なる船員養成機関ではない”⁽⁷⁾として私達は反論を展開した。

地元富山経済同友会は、早速それに反応し、“富山商船高専の海洋大学昇格”運動を展開しはじめる（1980年2月）。しかし、多くの県民、なかでも地元新湊市民でさえ、商船高専での教育や研究の実態、卒業生の多方面での活躍などにはうとく、いわば時代に残されている状況にさえあった。しかも、臨時行政調査会でさえ、“商船教育機関卒業後、外航船員としての就職が少ないことは、国費の無駄使いである”ということで行革の対象にもした（1982年）。このような一連の動きは、私達商船教育関係者に、商船教育・研究の現状や海洋・海事の思想を、国民・富山県民に正しく理解してもらうことの必要性を痛感させるものであった。

第2は、第1章で述べたことであるが、富山県政のポイントが、テクノポリスに移行し、富山新港と住民の課題（富山、高岡新産都市）の総決算から目をそらす気運がでてきたことである。富山新港周辺のみならず、伏木港、富山港周辺の基礎資源型工場の撤退・縮小は、ウォーターフロント部分の空洞化として現われ、地域住民の心が益々港や海の部分から遠ざかる傾向がでてきており、特に、富山新港をかかえる新湊市にとっては深刻な問題であった。以上のような2つの本質的問題が、帆船海王丸誘致運動の進展の中で多くの人々によって考えられ少しづつ分かるい方向に動いていくなれば、万一誘致が実現しなくても、それ自体有意義なものになるという認識がそこにはあった。

私達は、帆船の現代的魅力や活用方法を県民やマスコミに分りやすく次のように提示した。

帆船にロマンを感じずという人が多いが、そのロマンの中味は、第1に“美しい”ということである。それは、蒸気船との競争の中で生まれた道具段階の最高水準の船舶の姿であり、美しさの源には、長期間の人間技術の結晶がそこにあふれていることを示している。第2は、この複雑な道具が、自然を相手に、多くの人間（乗組員）の手で、臨機応変に操られる妙技のすばらしさである。それは、作業面と生活面における素晴らしいチームワークと自然環境（気象・海象）についての近未来の予測にもとづく決断に支えられてはじめて可能となる。第3は、かつての大航海時代の厳しい冒険的精神を

この帆船から感じとることができ、多くの人々にチャレンジ精神を惹起させることができる。これら、3つのことを若者の感覚に則していえば、“Fashionable” “Natural” “Challengeable” が帆船ロマンの中味であるということができよう。

次に、この帆船のロマンを誘致後の海王丸でどのように体験するか、つまり、保存と活用の仕方についての計画は、今日までに3回作成されている。それらの骨子は、「考える会」が、当初作成したものと基本的には変わっていない。その内容は、誘致後の海王丸を係留練習帆船として位置づけ、マスト、甲板、整備の各作業を県民に宿泊して体験させる（海の青少年の家構想）とともに、すべての県民が海・船を知る拠点（海の公民館）にすること。そして、それら海王丸に集まる人々の手によって、セールをセットし、船体などの整備も行なっていくならば、“帆船の維持経費が地方財政を圧迫することにはならないであろう”とした。その他、観光や海洋レジャーの拠点としての使い方には、県民の手によって海王丸が直接維持、活用される状態がづく限り、その魅力は倍加され、“様々なことが考えられる⁽⁸⁾”とした。さらに、「考える会」が、この帆船を富山という日本海の一地方に誘致する意義として“それは地方のシンボルでもある”点が強調された。理由は、戦前（1930年）大型練習船を所有していなかった富山や広島など地方にあった11の商船学校のために建造されたのがこの海王丸・日本丸であるということであり、建造にこぎつける迄の地方の人々のなみなみならぬ努力が、この帆船には見え隠れしているわけである。

2) 誘致運動の進展

「考える会」の呼びかけにすぐに応じたのが新湊市である。1980（昭和55）年11月には、すでに、日本丸の誘致運動に入っていた横浜市を訪れ、調査もしている。1987（昭和62）年、富山県が正式に乗り出してくる7年間、新湊市の果たした努力は並大抵のものではなかった。そして、それは同時に、新湊市の未来像の模策の過程にもなったことは否定できない。

新湊市は、横浜市への訪問調査のあと、帆船誘致の雰囲気づくりを様々な方法で展開していった。まずそれまで、一度も日本海方面に來なかつた海王

丸の富山新港寄港を2度も実現（1981年、86年）させて、実物の良さを県民にアピールした。又、各種のシンポジウム（「富山湾をめぐる海洋シンポジウム」「風と帆と少年の夢シンポ」「ウォーターフロントの再生と創造—まちづくり新湊フォーラム」等々）に積極的に関与し、市民が考える場を提供した。そのテーマは、帆船からウォーターフロントへそしてまちづくりへと次第に広がっていった点に特徴がある。そして、市が実質的に主導権のとれる諸計画（「東部埋立地区計画」「水辺と緑と港まち—第3次新湊市総合計画」「新湊市海岸・河川アメニティ計画」など）には、帆船や水辺がまちづくりとの関係で組込まれていった。1990（平成2）年には、新湊市議会議長が「海王丸に新湊市の未来像がある」と発言するようまでなる。

一方、県民運動の組織化は、1983（昭和58）年6月に、県内の46（その後61）団体が集まり、「海王丸を富山に呼ぶ県民の会」が結成され、会長に、地方財界の“総理”原谷敬吾氏が選出され、中沖富山県知事とのパイプも一段と強いものになった。この会を中心に、マスコミ経由で海王丸の県民への周知が展開されるとともに、国に対する陳情活動が積極的になされ（'89年6月までに26回）、海王丸保存活用計画書も2度作成された（その内容は、基本的には富山商船グループの「考える会」が作ったものと同じであるが、横浜での日本丸保存・活用の実績をふまえ、規模は拡大していった）。

1986（昭和61）年突然大阪市が海王丸誘致に乗り出す。そして、翌年には海王丸Ⅱ世の建造（海王丸の引退）が決定されたことに伴ない、遂に富山県は海王丸の誘致に積極的に関与していくことを表明し、それを富山県の主要プロジェクトに格上げした（1987年11月）。ここに、下位行政機関新湊市が県民運動をもって提案したプロジェクトが8年目にしてようやく上位行政機関のそれになったわけであるが、その間の新湊市の苦労は血のにじむようなものがあった。ただし、その間、要した運動費は富山高船商専グループの計画書づくりなどもあって意外と少ないものであった（「県民の会」が6年間で使用した額は、全部で730万円にすぎなかった）。

3) 誘致「成功」と「日本海ミュージアム構想」

1988（昭和63）年2月、運輸省は、富山、大阪双方の代表者を呼び海王

丸払下げ希望のヒヤリングを行なった。その後、両自治体間の話し合いもたれるが結局、並行線で終始したため、翌年の1月、国は、海王丸の富山・大阪共同利用（4年6月ごとに移動、富山からスタート）という政治決着にもちこんだ。老朽化した帆船の移動の危険性という技術的な課題を背負ったままの交替保存であるだけに、最終決定の先送りになされたと見る方が正しいのかもしれない。いずれにしても、大阪との誘致競争展開の中で、富山県における海王丸保存・活用に関する人的・財政的裏付けは、横浜の日本丸を見習う形で充実していくとともに、その周辺地域の整備計画も、富山県が本腰を入れて取組まざるを得なくなった。さらに、この海王丸プロジェクトの遂行は、国や大阪、さらに富山県への誘致を応援した日本海に面した1府11県の注視⁹⁾のもとで行なわれることになったわけで、気の抜けない政治的課題にもなったことになる。特に、海王丸を係留することになる富山新港西側埋立地（70ha）の具体的利用プランの作成は急ぐ必要があり、県は交替保存が決まった1989（平成元）年の2月から早速とりかかり、8月には、「新しい海洋時代を切り拓く「海のプラザ“日本海ミュージアム構想”」という形で中間発表している。特徴点を記してみると、“海とのふれあいゾーン”に海王丸と旅客船を着岸させる掘込港湾をつくり、その周囲に海洋ミュージアムや研修センターなどを設け海洋教育・文化の拠点とし、近くに海洋スポーツゾーン（ビーチ）も確保する。“緑と野鳥ゾーン”は、野鳥保護団体の要望をも取り入れ、自然とのふれ合いを模策したものである。その他、海辺の住宅、海釣り施設、水産関連用地などの開発整備が盛り込まれている。いづれにしても全体が海王丸のもつ特性（Beautiful, Natural, Challengeable）と海の青少年の家としての機能を生かす形で考えられている点は評価して良い。しかし、それは西側埋立地に限定し、東側埋立地や他のウォーターフロント施策そして町づくり政策との関連で展開していないのは当面の行政的課題への対応ということからくる限界点であろう。

4) 海王丸ブームと誘致運動の意義

1990（平成2）年3月、海王丸は、三菱重工と新日本海重工での改良工事のあと、富山新港北埠頭に仮係留された。そこで、2年間過ごしたあと、

西側埋立地の“海とのふれあいゾーン”の海王丸パークに移されることになる。4月28日のオープニングに合わせて“県民の手で帆をひろげよう”という呼びかけで展帆ボランティアの募集も行なわれた。80名の定員に対し、16才から70才までの男女が300名応募、とりあえず180名（富山商船高専の学生・職員・OBは60名位にすぎない）が、土・日を使い厳しい訓練を繰り返した。その間、マスコミは、展帆ボランティアに焦点をあてた報道や富山商船高専の歴史、海や船・港の話題の報道を連日行なった。4月28日、県民注視のもとで全部のセールがボランティアの手で開かれて連休がスタートした。5月6日にもセールが開かれ、連休の期間中、海王丸を訪れた人の数は30万人にものぼったという。近くを通る地方鉄道（万葉線）も“海王丸駅”を新設、新湊市も西側埋立地の町名を“海王町”にするなど真に海王丸ブーム到来といったところである。そして、間もなく、海王丸船内での青少年宿泊研修が開始されるなど海王丸と県民との結びつきはひとまず順調に推移しているといえる。ところで、海王丸の展帆にたずさわっているボランティアの県民は、1ヶ月に1回展帆することだけでは飽き足りず、帆船の整備、帆船についての勉強、一般の客への帆船ガイド、さらに、海王丸以外の海と港で展開される諸行事・諸施策への関与等々ができるように自主的な組織（シーバズ富山）を結成し、帆船・港・海に関して発言と行動をする団体に生まれ変わろうとしている。

ところで、長い間の誘致運動とその実現の過程で得られた運動の意義は何であったであろうか。それを一言で表現すると“帆船のロマンに魅かれた人々による市政・県政への刺激”又は“帆船を媒介にした地方自治（プロジェクトへの市民参加と市民の注視）の模策”であったということができよう。その点を次に述べてみる。

4. 市政・県政への海王丸効果と課題

1) 新湊市のまちづくりへの影響

新湊市の第3次総合計画（1986年）は「緑と文化を育む国際港湾都市（マリンバルシティ21）」と題して、10年間の目標を明らかにしている。し

かし、その中味は、“対岸貿易の要所”“アクアマリン計画と海洋開発時代の幕開け”“緑あふれる町づくり”“HOPE計画の推進”等々となっており、そのタイトルにふさわしい内容の独自性を見出すことはできない。しかし、その後（1989年3月）示されたHOPE計画「放生津内川・海の回廊計画」と「辻広場の再生計画」は地域の歴史（水辺）に根ざした町づくりの具体的展望を明らかにしている。前者は、富山新港から新湊市街を流れる3km以上に及ぶ内川沿いを整備し、新湊の町づくりの中心にしようとするものであり、後者は、内川や海ぞいにある134の地藏堂を中心にしたポケットパークづくりを提唱したものである。さらに、1988（昭和63）年3月策定の新湊市海岸、河川アメニティ計画では、新湊漁港（西地区）の市民への開放、内川沿いの整備（前述）、東西埋立地を「射水及び新湊のまちづくりをリードする新しい町づくりのシンボリック的存在にする」という形で、かなり、新湊市の目指す町づくりに向かっての総合化をしている。ただし、これは海岸アメニティという角度から上記の三点にしぼってまとめたにすぎず一定の限界がある。海王丸の誘致が決定した今日、上述のアメニティプランを土台にして、東側埋立地や東部地区と港町づくりの関係、下条川や新堀川周辺と町づくりの関係なども入れることによって、より総合的な町づくりの指針を与える必要がある。その指針として「海辺空間・水郷地帯の再生と創造¹⁰⁾」を採用したらどうだろう。海王丸はそのような町づくりのシンボルに十分耐えることができよう。

2) 富山県ウォーターフロント政策への影響

海王丸が富山県のプロジェクトに格上げされた後、海王丸がらみで富山県としての考え方を提示したものに「練習帆船海王丸保存活用基本計画書（1987年12月）」と、「海のプラザ日本海ミュージアム構想（最終報告書、1990年3月）」がある。前者の中で、“海王丸は、四全総で示された環日本海交流拠点のシンボルであり”“日本海を中心としたマリンプロジェクト展開のシンボル”と述べている。後者では、西側埋立地を“日本海に関するミュージアムエリア”とし“海洋博物館を構築して環日本海を中心拠点にする”と述べ、その中には、“伏木富山港のあり方も含む”としている。これは、

“海王丸を中核として多様なニーズに対応できる質の高い魅力的なマリフロントの形成を図ることを目的”にして検討した結果であるとし、日本海・富山湾のシンボルを蟹気楼、海底林、ホタルイカと並んで海王丸を掲げて富山県内のマリフロントのあり方に結びつけようとしている。しかし、やや説得に欠ける面がある。

いづれにしても海王丸の誘致は、富山県にとっての主要マリフロントプロジェクトの総合化に大きなインパクトを与えつつあることは否定できない。

3) 下位行政機関の港への発言強化

“海王丸を富山新港へ”は新港を抱える地元自治体（新湊市）の切なる願いであった。係留中の帆船そして港に毎日、多数の人々が訪れる。地元自治体としては、そのような多目的港湾のあり方を町づくり・地域住民との関係で積極的に考えざるを得ず、港湾管理者としての富山県へ、そして、運輸省などの国の機関へ発言を強化していかざるを得なくなった。同様なことは、富山港の富岩運河を利用した町づくりについての富山市の立場、伏木の古い港町づくりについての高岡市の立場に関しても同じように言うことができる。真に、地方自治の真価が問われる事態になったといえよう¹¹⁾

4) 帆船への県民ボランティアと県行政

約180名のボランティアが帆船の見世場である展帆（高所）作業などに従事している。それは丸1日の作業であり、好きでないと勤まるものではない。しかし、そのような意欲満々のボランティアに対応する組織はきわめて複雑である。まず、富山と大阪が出えんして設立した「海王丸記念財団」があり、その職員は、運輸省航海訓練所のOBと現役が派遣され、事務方は県・市からの出向者という混成部隊である。さらに、海王丸周辺での関連イベントなどの企画・実行を含む港のソフト面を担当する「伏木富山港振興財団」が県・新湊市・民間の資金で作られ、海王丸財団に同居している。一方、富山県庁内には海王丸及びその周辺のソフト面を指導する「県民企画部」、ハード面担当の「土木部臨海公園建設班」、富山新港を管理する「新港管理局」、港湾の建設担当の運輸省第一港湾建設局伏木富山港工事事務所、市勢発展の角度で積極的に関与しようとしている新湊市企画室、海王丸の保存活用のあり

方やボランティア派遣で関わってきた富山商船高専の存在そして誘致運動の母体となった「海王丸を育くむ県民の会」等々がある。海王丸ボランティアは、その自主的な組織を中心にして展帆以外の諸活動に積極的に乗り出し発言と行動を強化しようとしている。それは真に海や帆船の魅力にとりつかれた人達の自己完結の行動であり、シーマンシップに基づくそれであると言える。それに対し、複雑なお役所的対応（天下り人事も含め）がどこまで応えうるか、地方自治の試金石がそこにはあると言い得よう。その意味では、帆船海王丸誘致を契機に、新しい考え方で、富山県のウォーターフロント事業の展開がなされなければならない。私は、それを「ニューシーマンシッププロジェクト」の展開と呼んでいる。¹²⁾

参考文献と注

- (1) 拙稿「富山新港開発の過程と地域の課題」（日本港湾経済学会年報 第20号 1982年10月）
 - (2) 拙稿「富山県工業政策の現状と課題—富山テクノポリスとの関連で—」（日本海学会誌 第12号 1988年3月）
 - (3) 北日本県政世論調査 1990, 3, 2, 北日本新聞
 - (4) 1991年度からの「新県民総合計画（案）」に対し、総合部会の委員から“個性をもっと出す必要がある”という意見が相次いだという。（北日本新聞 1990年5月18日）
 - (5) 富山県はテクノポリス指定地域を拡大して、新湊市（富山新港）も追加する拡大申請を国に対し行なうことになった（1989年7月）が、それは門前払いされた。筆者もその必要性を強調してきた。拙稿「自立した県工業政策の展望」（自治体問題研究所『県民のくらしと“いきいき富山”』1988年11月）
 - (6) 拙稿「帆船海王丸誘致運動の経緯と今後の課題」（富山商船高専紀要 第23号 1990年8月）
 - (7) 拙稿「商船学校の海の総合教育研究機関への転換を」朝日新聞「論壇」1979. 10.
- 11
- (8) “夏の静穏な富山港で、ボランティアによって帆走がなされる”ことも提案している。「第2次練習船海王丸保存活用基本計画書」（海王丸を富山に呼ぶ県民の会

1987年5月) 富山、大阪共同利用ということで“生きた船”になっているため、それは現実味を帯びてきた。

- (9) 富山県知事の要請で12府県知事が富山への誘致を支援することになり、連名で運輸大臣に請願している。この中には、兵庫県知事(神戸)も入っていたため注目された。
- (10) この具体案は別途明らかにする予定(1990年度 富山商船高専紀要 第23号参照)
なお、中藤康俊氏も“都市機能の一部としての港湾の活用”を強調されているが具体的な展望は明らかにしていない。「港湾の機能と地域—富山新港を事例として」名古屋港管理組合『港湾研究』第11号、1989年参照
- (11) かつて筆者は、富山市、新湊市、高岡市、富山県から成る「伏木富山港管理組合の構想」を発表した。(1)を参照
- (12) この内容は(6)で若干言及している。