
2 伏木富山港の現状

2 伏木富山港の現状

2.1 伏木富山港の概況

2.1.1 位置

伏木富山港は、新湊地区、富山地区及び伏木地区の3地区から構成され、それぞれ富山新港、富山港及び伏木港とも呼ばれている。昭和61(1986)年6月に特定重要港湾に指定されている(図2-1)。

なお、新湊地区は、昭和43(1968)年に当時の新湊市(現在の射水市)に開港した掘込港湾、富山地区は、富山市に所在する神通川の河口港、伏木地区は、高岡市に所在する小矢部川の河口港である。



図2-1 伏木富山港周辺図

(出所) 富山県土木部港湾空港課、特定重要港湾伏木富山港ポートセールス事業推進協議会『PORT of FUSHIKI-TOYAMA 2008』

2.1.2 沿革

現在は富山新港、富山港及び伏木港の3港がそれぞれ「地区」として1つの港を形成しているが、もともと3港は別々の港であった。その中で最も歴史が古いのは伏木港であり、奈良時代には既に港として利用されていた。最も新しいのは昭和43(1968)年開港の富山新港であるが、この港は放生津湊ほうじょうづと呼ばれる

潟湖を掘り込んで建設したものであり、放生津潟自体は古くからの港として、鎌倉時代には交易が興隆していた。また、富山港は、室町時代には三津七湊²⁰の一つに数えられるほど繁栄した。

江戸時代には、伏木港、富山港及び放生津潟のいずれも、国内各地との交易が活発に行われていた。

明治時代の殖産興業政策下では全国的に近代的港湾の建設・整備が進められたが、伏木港と富山港でも明治後期以降に大規模な工事が行われた。また、これと平行して背後地での工場立地も進んだ。

昭和 26(1951)年に富山港と伏木港が統合、伏木富山港と改称し、重要港湾に指定された。

昭和 43(1968)年に、後に名称が伏木富山港(新湊地区)となる富山新港が開港し、これ以後伏木富山港の物流は飛躍的に発展する。

昭和 61(1986)年、下関港、新潟港に次ぐ本州日本海側 3 番目の特定重要港湾に指定された。

取扱貨物量の増加に対応して各地区で港湾整備が進められ、平成 14(2002)年にはコンテナターミナルである新湊地区多目的国際ターミナルが完成した(表 2-1)。

表 2-1 伏木富山港の沿革

年号(西暦)	記 事
昭和 26(1951)年	伏木港と富山港が統合し伏木富山港と改称、重要港湾に指定
昭和 42(1952)年	港口の本切断工事開始、県営フェリーボートが就航(新湊地区)
昭和 43(1968)年	富山新港が開港、後に正式名称が伏木富山港(新湊地区)となる。
昭和 60(1985)年	中国・大連港と友好港提携
昭和 61(1986)年	特定重要港湾に指定
平成 4(1992)年	海王丸パーク完成(新湊地区)
平成 4(1992)年	ロシア・ウラジオストク商業港と友好港提携
平成 14(2002)年	多目的国際ターミナル完成(新湊地区)
平成 18(2006)年	外港地区多目的国際ターミナル完成(伏木地区)

(出所)国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ及び富山県富山新港管理局ホームページを基に上越市創造行政研究所作成

2.1.3 貨物取扱量

伏木富山港における平成 19 年の輸移出入貨物取扱量は、1,161 万トンである²¹(図 2-2)。

取扱貨物の品目で特徴的なのは、中古自動車である。輸出貨物の約 78%を完成自動車が占める²²。その輸出先のほとんどはロシアであり、取扱量がここまで増加したのは近年のことである。3 地区のいずれにおいても、ふ頭やその周辺に多数の中古自動車が整列しているのが見られる。乗用車がほとんどであるが、トラックやバイクも含まれている。日本海側のほかの一部の港でもロシアへの中古車輸出は見られるが、伏木富山港では特に活発に行われており、富山市から高岡市にかけての国道 8 号沿いの中古車取

²⁰ 三津七湊(さんしんしちそう)とは、中世に編纂された日本最古の海商法規集「廻船式目」に記されている日本の十大港湾のことで、伊勢姉津(=安濃津、三重県津市)、筑前博多宇津(福岡県福岡市)、和泉堺津(大阪府堺市)、越前三国湊(福井県坂井市)、加賀本吉湊(石川県白山市)、能登輪島湊(石川県輪島市)、越中岩瀬湊(富山県富山市)、越後今町湊(=直江津、新潟県上越市)、出羽秋田湊(秋田県秋田市)及び津軽十三湊(青森県五所川原市)(住田正一『廻船式目の研究』東洋堂、1942 年)。

²¹ 富山県土木部港湾空港課ホームページ。

²² 平成 19 年実績の重量ベース。国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ。

扱外国人業者の集積は、全国的にも有名である。ただし、平成 20 年末頃から、ロシアでの輸入中古車関税引き上げの影響などにより、状況は急速に変化しつつある。

ロシアへの中古自動車の輸出は、もともとロシアから日本へ原木を中心とした輸入貨物を輸送した船の運航の採算性を高めるため、「帰り荷」として普及したものであった。全国有数の原木輸入港である伏木富山港は、もともとロシアとの間で活発な貿易が行われる素地があったと言える。ただし、ロシアが自国内の木材加工産業育成を図るため、原木輸出税を平成 21 年にかけて段階的に大幅に引き上げたため、伏木富山港における原木の輸入は激減しており、このことにより富山県内の製材業者は深刻な影響を受けている。

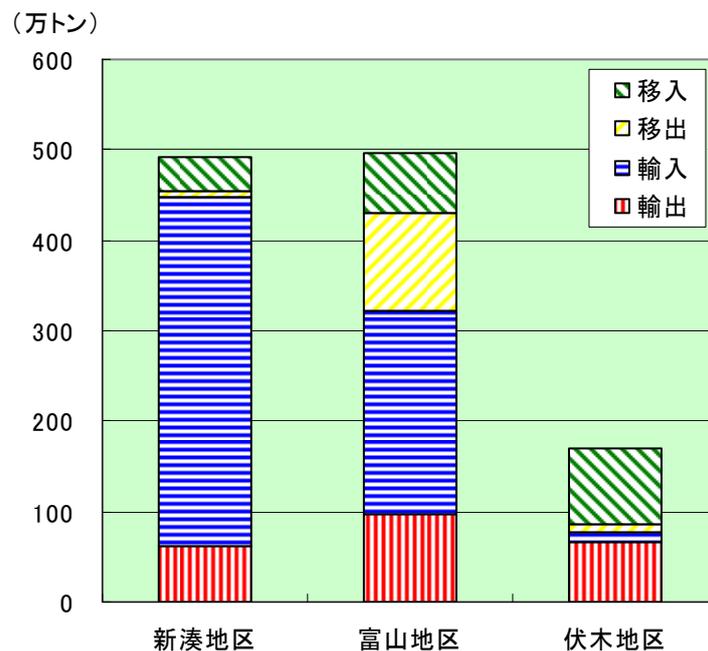


図 2-2 伏木富山港各地区の貨物取扱量 (平成 19 年)

(出所) 富山県土木部港湾空港課ホームページを基に
上越市創造行政研究所作成

2.2 各地区の現状

2.2.1 新湊地区

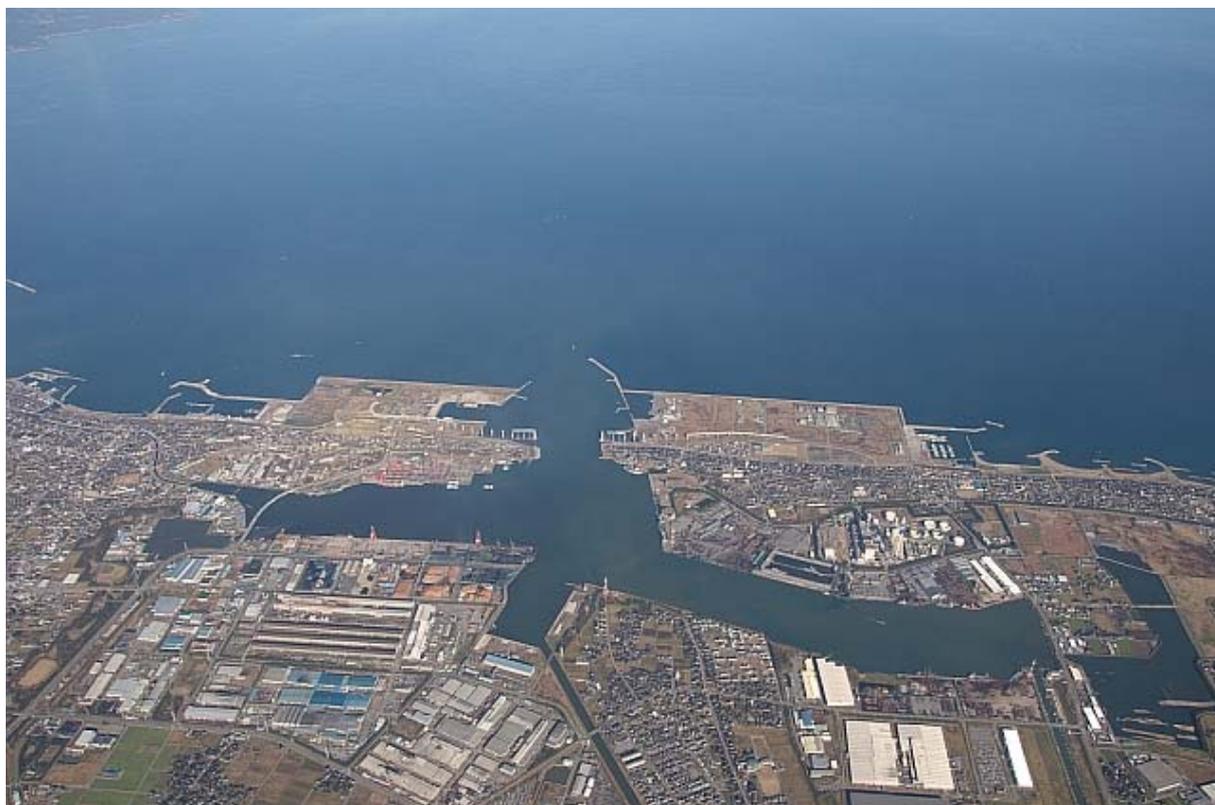


写真 2-1 伏木富山港（新湊地区）（平成 20 年 12 月撮影）

（出所）国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ

（1）発展する国際物流

伏木富山港（新湊地区）は、新産業都市建設の一環として、放生津瀉を開削して海とつなげることにより建設された掘込港湾である。背後地は臨海工業地帯であり、90 社余りの企業が立地している²³。

新湊地区は、3 地区の中で唯一コンテナターミナルを有しており、伏木富山港の国際物流の中核的な役割を果たしている。昭和 59 年に初の外貿コンテナ航路が就航して以来、コンテナ取扱量は順調に増加し、平成 19 年までの 10 年間では約 2.5 倍の増加、同年実績は 63,362TEU、国内第 19 位である²⁴（図 2-3）。

コンテナ貨物の増加や船舶の大型化に対応するため、平成 14 年に多目的国際ターミナルが供用開始されたが、平成 19 年には更なる貨物増加に対応するコンテナヤード拡張が

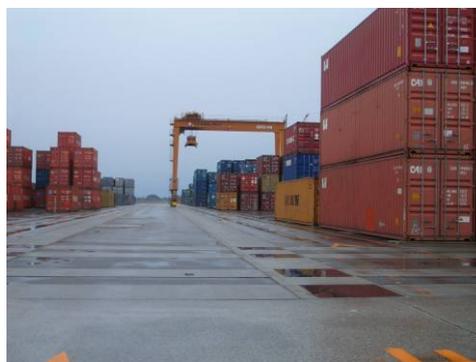


写真 2-2 多目的国際ターミナル

²³ 射水市、富山新港湾振興会編『環日本海の拠点 富山新港』射水市、2008 年。

²⁴ 空コンテナを含む。富山県土木部港湾空港課ホームページ及び国土交通省港湾局ホームページ。

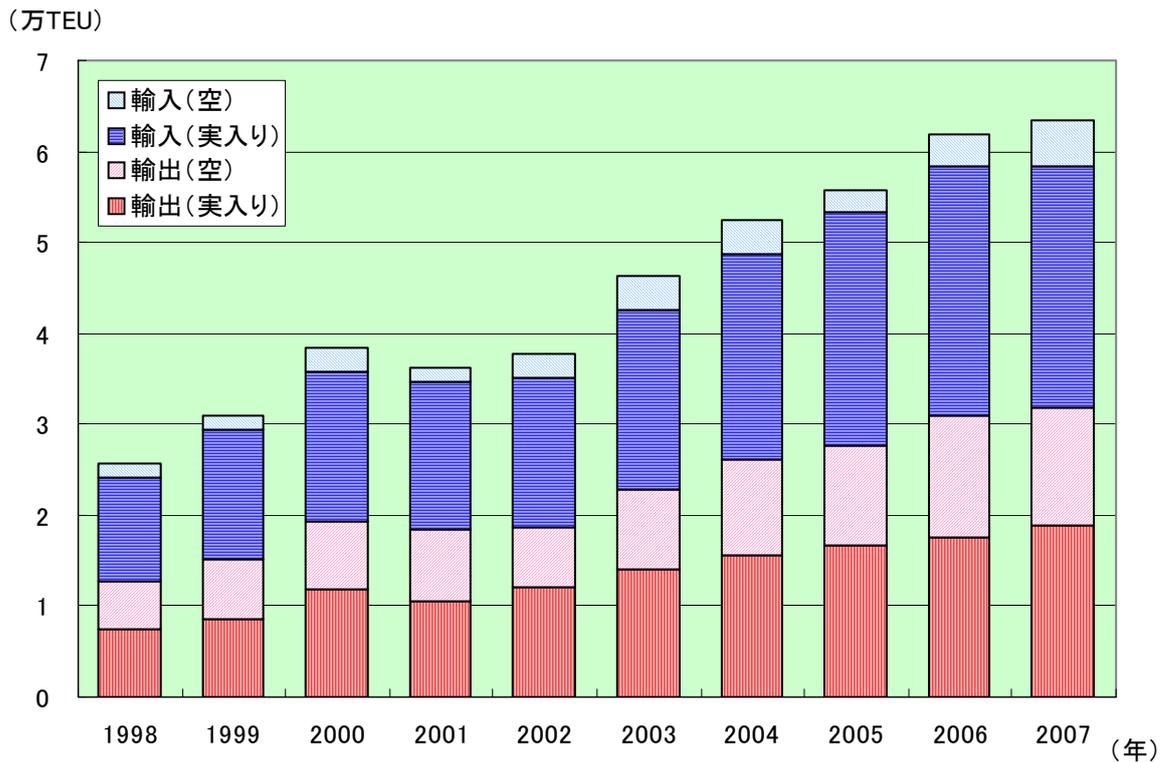


図 2-3 伏木富山港のコンテナ取扱量推移

(出所) 富山新港港湾振興会『平成 19 年富山新港出入貨物統計書』を基に上越市創造行政研究所作成

行われている。ガントリークレーンは実質的に 1 基のみであり、沖待ちが多発していることから、平成 21 年度に 1 基増設される予定である。

定期コンテナ航路も年々充実しており、平成 21 年 2 月現在、韓国航路(週 4 便)、中国航路(週 2 便)、中国・韓国航路(週 3 便)、ロシア航路(月 2 便)の合わせて 4 航路(月 38 便)を抱えている²⁵(図 2-4)。



図 2-4 伏木富山港の定期コンテナ航路図 (平成 20 年 11 月現在)

(出所) 国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ

²⁵ 富山県富山新港管理局ホームページ。

バラ貨物を含む輸移出入取扱貨物量では、輸入が圧倒的に多い(図 2-3…前掲)。輸入取扱貨物量では、火力発電所などで利用される石炭のほか、木材チップ、オイルコークス、非鉄金属など、主に背後地の工場で原料や燃料として使われるものが多い。特に、伝統ある高岡銅器の鑄造技術から発展したアルミ関連企業が複数立地しており、富山県は全国でも有数のアルミ関連製品生産県となっている。

コンテナ物流のみに限っても輸入超過であり、コンテナ取扱量のうち空コンテナの比率は、輸入が約 16%、輸出が約 40%と、特に輸出において高い²⁶。

伏木富山港(新湊地区)の建設に伴い、放生津潟の沿岸州を通過していた富山地方鉄道射水線や主要地方道魚津・氷見線が東西に分断され、その後は代替措置として県営渡船が運航されている。平成 14 年、この分断された港口部の東西地区を結ぶ臨海道路富山新港東西線の新湊大橋が着工され、平成 20 年代前半の完成予定である。この臨港道路は、日本海側最大級の斜張橋で、橋梁部延長約 2,400m、総事業費約 410 億円という大規模プロジェクトである²⁷。これが完成することにより、港湾利用者の利便性が向上し、また物流の円滑化・効率化が図られることが期待されている。

伏木富山港(新湊地区)の背後地において産業が発達し、同港の物流拡大につながった要因の一つは、新産業都市建設促進法²⁸による新産業都市の建設と合わせて港湾整備が進められたことである。なお、新産業都市に指定された地域は、同港周辺の富山・高岡地域のほか、新潟港(東港区)周辺の新潟地域など、全国で 15 地域であり、伏木富山港(新湊地区)と新潟港(東港区)は同じ時代背景の下に建設された掘込港湾で、後にコンテナ取扱量が飛躍的に増加したことなども含め、似た性格の港湾であると言える。

(2) ポートセールスの強化

平成 20 年 7 月に、富山県小矢部市と愛知県一宮市とを結ぶ総延長 185km の高速自動車国道である東海北陸自動車道が全線開通した(図 2-5)。これにより北陸地方から中京圏にかけての物流が大きな影響を受けることは以前から予想されており、富山県や射水市などは、全線開通前から岐阜県や愛知県の企業を対象としたポートセールスを強化している。今後も名古屋港などの競争が激化するのは必至と考えられる。

このような県外の港湾との厳しい競争の中で、富山県や射水市は、地元企業の利用を更に促進することもまた重要と考えている。全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局)によると、富山県内企業のコンテナ貨物における伏木富山港利用率は増加傾向にあり、平成 15 年の調査では輸出が約 45%、輸入が約 56%と、北陸地方の港湾の中では高い数字を示している²⁹。

また、富山県では、伏木富山港の定期コンテナ航路の利用実績に応じて奨励金を交付する「伏木富山港利用拡大支援事業」を実施し、同港の利用促進を図っている。

²⁶ 富山県土木部港湾空港課ホームページの平成 19 年実績から算出。

²⁷ 射水市産業労働部港湾商工課みなとまちづくり班ホームページ。

²⁸ 新産業都市建設促進法は、大都市における人口及び産業の過度の集中を防止し、並びに地域格差の是正を図るとともに、雇用の安定を図るため、産業の立地条件及び都市施設を整備することにより、その地方の開発発展の中核となるべき新産業都市の建設を促進し、もって国土の均衡ある開発発展及び国民経済の発達に資することを目的として、昭和 37 年に制定された。

²⁹ 重量ベース。富山県商工労働部立地通商課「伏木富山港の活性化を目指して」富山県経営管理部統計調査課経営動態係編『とやま経済月報』(Web 版)2007 年 10 月号。

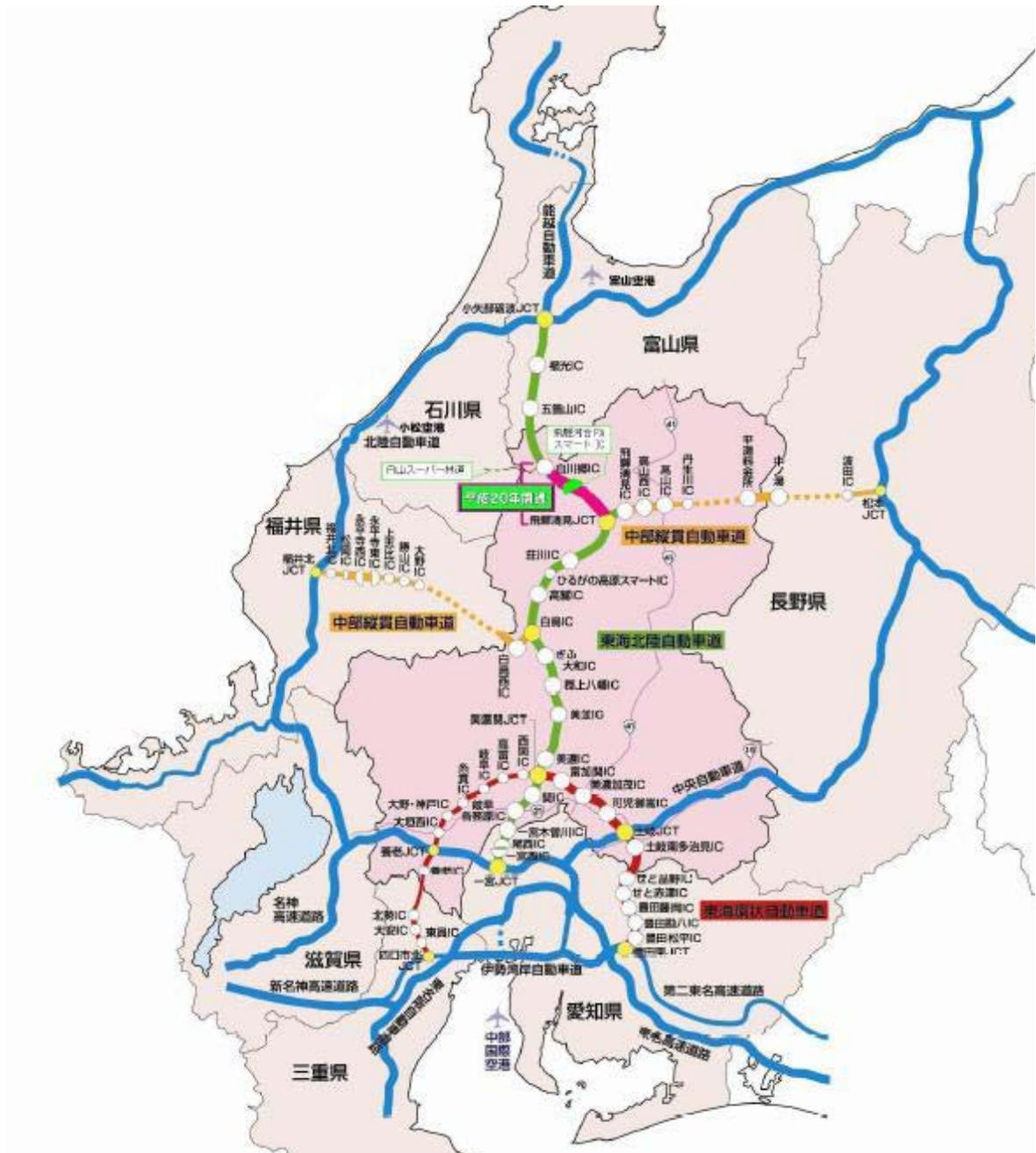


図 2-5 東海北陸自動車道

(出所) 岐阜県ホームページ

2.2.2 富山地区



写真 2-3 伏木富山港（富山地区）（平成 20 年 12 月撮影）

（出所）国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ

伏木富山港(富山地区)は、古くから神通川の河口港として栄えたが、大正時代に港を河口と分離する工事を行い、現在は河口部分と内港地区の間に細長いふ頭が延びる独特な地形となっている。そのふ頭は輸入木材の置き場などに使われている。

背後地には、火力発電所や大規模な工場も立地しているが、港町として発達した経緯から、住宅地も隣接している。

取扱貨物量は、輸移出入の合計では新湊地区と同程度であるが(図 2-3…前掲)、輸移出入の内訳や取扱貨物の品目構成の傾向は大きく異なる。

沖合に 28 万トン級の大型タンカーが係留できる日本海石油(株)所有のシーバース³⁰があり、輸入取扱貨物量の約 87%、また移入取扱貨物量の約 57%を原油が占める³¹。逆に重油と石油製品の移出が合わせて約 96%となっており、国内の石油製品供給基地としての役割を果たしていることがわかる。

輸出取扱貨物量では、中古自動車が約 88%を占める。

富山地区では近年、水深やヤードの不足が問題とされており、船舶大型化に対応した外港の整備が計画されている。

³⁰ シーバース(sea berth)とは、原油や LNG などの危険物の荷役を安全に行うために沖合に設置された係留施設のこと。

³¹ 平成 19 年実績。国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ。



写真 2-4 4号・5号岸壁



写真 2-5 8号・9号岸壁周辺及び
北陸電力富山火力発電所

2.2.3 伏木地区



写真 2-6 伏木富山港（伏木地区）（平成 20 年 12 月撮影）

（出所）国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所ホームページ

伏木富山港(伏木地区)は3地区の中で最も歴史が古く、奈良時代には既に港として利用されていた。江戸時代には北前船の寄港地として栄えたが、明治末期から大正時代にかけて大改修工事が行われ、また背後地に次々と工場が立地して臨海工業地帯が形成され、工業港へと性格を変えた。

伏木地区は3地区の中で唯一、定期旅客航路を持っており、ロシア・ウラジオストクとの間を週1回往復している。この航路の利用は、ロシアからの買い物客などが多いようであるが、中古車輸出など、貨物輸送での需要も多い。

取扱貨物量は、新湊地区、富山地区に比べ全体で3分の1程度であり、特に輸入は少ない(図2-3…前掲)。とは言うものの、工業港として石油製品や原塩などの原料系品目の輸移入が活発に行われている。

輸出取扱貨物量の品目構成では、中古自動車が約96%と高い。

船舶の大型化への対応や維持浚渫³²からの脱却のため、平成元年度から外港地区整備が進められ、平成10年度に水深10m岸壁1バース及び水深7.5m岸壁1バースが供用開始し、平成18年には水深14m岸壁1バースが多目的国際ターミナルとして暫定水深12mで供用開始している。

外港地区と一体的に整備が進められている臨港道路伏木外港線のうち、小矢部川兩岸をつなぐ伏木万葉大橋は平成21年度の供用予定であり、これによる物流の効率化が期待されている。



写真2-7 多目的国際ターミナル



写真2-8 ウラジオストク定期客船

2.2.4 各地区の機能分担

新潟港の西港区及び東港区と同様、伏木富山港の3地区は互いに隣接しておらず、またそれぞれ異なる経緯で発展してきた。

富山県は、伏木富山港整備の基本方針の一つとして、「伏木、富山、新湊の3地区の適切な機能分担」を掲げている³³。

新潟港のように人流拠点と物流拠点という機能分担は行われていないが、これまで見てきたように、3地区はそれぞれ特徴があり、それゆえに多様な産業を支えている。このような多様性に富んだ3地区が一つの港と見なされることで、伏木富山港はその存在感を高め、新潟港と並ぶ環日本海物流の拠点港湾としての地位を維持してきたと言える。

³² 浚渫とは、港湾・河川などの水深を深くするため、水底の土砂などを掘り取ること。

³³ 富山県土木部港湾空港課ホームページ。

2.3 港をいかしたまちづくり

2.3.1 射水市

(1) 風情ある港町と大規模観光施設

射水市は、平成 17 年 11 月 1 日に新湊市、小杉町、大門町、大島町及び下村の 5 市町村の合併により誕生した人口約 95,000 人の市であり、富山県の二大都市である富山市及び高岡市の間に位置する。市の中央を JR 北陸本線が横断し、南部には北陸自動車道小杉インターが位置する。伏木富山港(新湊地区)の建設の際に切断された鉄道のうち、港口部の西側から高岡市中心部までの路線が、万葉線として引き継がれている。

伏木富山港(新湊地区)は一部高岡市の区域が入り込んでいるが、おおむね射水市の区域であり、この港区をまちづくりにいかす取組が行われているのも主に射水市である。射水市役所の本庁機能は小杉庁舎(旧小杉町役場)が持つが、射水市の中で港が所在しているのは旧新湊市の区域であることなどから、港湾振興などを担当する産業経済部は新湊庁舎(旧新湊市役所)に所在している。

旧新湊市の起源は、伏木富山港(新湊地区)の位置にあった放生津潟や、放生津潟と海を結ぶ内川が天然の良港として繁栄したことによる。かつての放生津潟は、伏木富山港(新湊地区)の開港により国際物流拠点に変ぼうを遂げた一方、内川は現在も舟留めとして利用され、川沿いには港町の風情ある街並みが残されており、「日本のベニス」とも呼ばれる。

伏木富山港(新湊地区)は国際物流拠点として発展を遂げた一方で、富山県内有数の大規模観光施設の一つである海王丸パークが整備されている。海王丸パークは、富山県が「日本海ミュージアム構想」に基づき、帆船海王丸を核として海・港・船をコンセプトに、日本海交流センターを始め様々な施設やイベントが集積する空間として港の西埋立地に整備したもので、年間の観光客入込数は約 75 万人³⁴を誇る(写真 2-9、2-10)。なお、海王丸パークは、「みなとオアシス」にも登録されている。

海王丸パークの対岸には、旅客船バースの海王岸壁が平成 15 年に完成しており、これまでにほぼ毎年数隻のクルーズ旅客船が寄港している。射水市としても、旅客船の誘致活動には力を入れている。



写真 2-9 帆船海王丸



写真 2-10 日本海交流センター

³⁴ 富山県知事政策室観光・地域振興局観光課編『平成 19 年富山県観光客入込数(推計)』2008 年。

(2) 新湊みなとまちづくり方策

旧新湊市は、北陸新幹線延伸を控えて都市間競争がますます激化しつつある中、ストロー現象を防ぐためには港や川を同市の個性としていかしたまちづくりが必要であるとの観点から、平成 17 年 3 月に「新湊みなとまちづくり方策」を策定しており、射水市がこれを継承している。

この方策は、旧新湊市の中心市街地では港町の風情や歴史的資源が残されつつも高齢化や人口減少が急速に進行し、一方で年間約 75 万人もの観光客が海王丸パークを訪れながらも臨海部には多くの未利用地が残っている現状を踏まえ、平成 20 年代前半の新湊大橋完成を見据えながら、臨海部(同市海王町及び竜王町)における未利用地の利活用と、臨海部と中心市街地との連携による地域活性化方策を示したものである(図 2-6)。

この中では、海や港といった水辺空間、新湊大橋や立山連峰などが織り成す景観、中心市街地と臨海部の一体性などが常に意識されており、独自性のある内容となっている。具体的には、海王丸パークなどへの来訪者を中心市街地に呼び込むための事業として、港町の風情が残る内川に川の駅を整備し、遊覧船を運航することや、港から同市街地にかけて誘導案内板を設置することなどが示されている。これらは、まちづくり交付金を活用した事業として計画されている。



図 2-6 新湊大橋完成予想図

(出所) 新湊市「新湊みなとまちづくり方策」

新湊みなとまちづくり方策においては、万葉線をこの地域の個性として、また希少価値のある資源として、みなとまちづくりにいかすこととしている。

万葉線は、経営が悪化した加越能鉄道を、平成 14 年に高岡市、射水市(旧新湊市)、富山県等が出資する第三セクター・万葉線(株)が引き継いだ路面電車であり、新型低床車両「アイトラム」の導入などにより、全国的に注目される公共交通機関の一つとなっている(写真 2-11)。万葉線は、



写真 2-11 万葉線車両「アイトラム」

JR 高岡駅前を起点として、射水市新湊地区中心市街地と伏木富山港(新湊地区)を結んでおり、現在でも海王丸駅から海王丸パークへは徒歩5分の距離であるが、みなとまちづくり方策では、臨海部と中心市街地との連携の強化を目的として路線延伸も示されている。現在調査が行われているが、財政的な問題や住民の合意などが課題になっており、実現の見通しは立っていない。

みなとまちづくり方策を実現するための具体的な手法については「新湊みなとまちづくり戦略会議」で検討・協議されている。同会議は学識経験者、一般市民、港湾事業者などで構成され、協議された事業の一部は既の実現されている。

また、射水市はみなとまちづくり講演会を随時開催し、旧町村の住民を含む市民にみなとまちづくりの周知を図っている。

2.3.2 富山市

(1) 回船問屋群のある街並みとLRTの整備

伏木富山港(富山地区)は、古くから東岩瀬港と呼ばれ、江戸時代には北前船の寄港地として栄えた。旧東岩瀬町が昭和15年に富山市と合併したことに伴い、昭和18年に富山港に名称変更されている。

東岩瀬のまちは、港町であると同時に、旧北国街道の宿場町でもあった。社会経済情勢の変化によりまちは衰退が進んだが、旧北国街道の岩瀬大町新川町通りに国指定重要文化財の北前船回船問屋「森家」を始め多くの旧家が残り、回船問屋群のある街並みとして近年特に整備が進められ、港町の風情が感じられる観光名所ともなっている(写真2-12)。

富山市は、公共交通をいかしたコンパクトなまちづくりで全国から注目を集めているが、中でも平成18年4月に開業したLRT³⁵の富山ライトレール³⁶は、地元住民のほか観光客や視察者などからも利用され、平成20年11月には早くも輸送人員が500万人を超えた³⁷(写真2-13)。

LRTの整備によって東岩瀬のまちへのアクセス性を高めるとともに、東岩瀬の街並み整備を通じてまちの魅力や回遊性を向上させ公共交通の利用を促進するといった好循環を全地域的に展開することを目指し、公共交通の活性化と市街地整備とが一体となった戦略的なまちづくりが進められている。これは、もちろん北陸新幹線金沢延伸も見据えたものである。



写真2-12 北前船回船問屋「森家」



写真2-13 富山ライトレール車両

³⁵ LRTとは、Light Rail Transitの略。本来は軽量軌道交通のことであるが、近年はしばしば「次世代型路面電車」の意味で用いられる。

³⁶ JR富山港線の路線の一部を、富山市、富山県等が出資する第三セクター・富山ライトレール(株)が引き継いだもの。

³⁷ 北日本新聞、平成20年11月7日。

(2) 運河をいかしたまちづくり

このほか、港湾区域に含まれる運河の存在が、富山市のウォーターフロントの魅力や親水性を高めている。港から延びる3つの運河は、昭和初期に都市計画上の理由で開削されたもので、運河沿岸に立地した工場の水運経路として利用された。陸路の発達によって運河本来の役割を終えた後、一時は埋め立てる計画もあったが、活用の機運が高まり、整備が進められてきた。

富山ライトレールの終点である岩瀬浜駅と東岩瀬の回船問屋街の間には岩瀬運河が横断しており、この地域全体の魅力と回遊性の向上に大きく貢献している(写真2-14)。運河のほとりに建つ岩瀬カナル会館は、物産館などが入る観光拠点であり、その名前のとおり運河と一体的に整備されてきた。



写真 2-14 岩瀬運河

港の内港部分から JR 富山駅の近くまで延びる富岩運河には、2つの閘門³⁸が設置されており、中島閘門が国の重要文化財に、また牛島閘門が国登録有形文化財に指定されている³⁹。富岩運河の旧舟だまりを利用した富岩運河環

水公園が平成9年に開園しており、JR富山駅の徒歩圏内にある多彩な都市機能が備わった市民の憩いの場や観光拠点として、現在も更なる整備が進められている。この公園と富岩運河の一部は、平成19年2月に第1号認定を受けた中心市街地活性化基本計画における中心市街地の区域に含まれている。

2.3.3 高岡市

伏木富山港(伏木地区)は一部射水市の区域が入り込んでいるが、おおむね高岡市の区域であり、また、古くから伏木港の港町として小矢部川左岸に発達した伏木のまちは、昭和17年に高岡市の市域となっており、この港区とまちづくりの面で最も関係が深い自治体は高岡市である。

伏木は、かつて越中国の国府が置かれた地であり、奈良時代の歌人・大伴家持が国守として赴任し、5年間の滞在中に多くの和歌を詠んだことで知られる。越中国の風景などを詠んだ和歌は、家持が編纂に大きくかかわった「万葉集」にも多数収録されている。

このため、伏木地区を中心とする地域のまちづくりのコンセプトの一つは「万葉のふるさと」になっている。平成2年には、万葉集を中心テーマに据えた初めての研究施設として伏木地区に高岡市万葉歴史館が開館したほか、毎年高岡古城公園において「万葉集全20巻朗読の会」をメインイベントとする高岡万葉まつりが行われるなど、近世以来の城下町でありながら時代の全く異なる万葉集がまちのアイデンティティの一つとなっている。

伏木地区では、このほかにも北前船時代の繁栄がしのばれる街並みなど歴史的資源に恵まれており、これらは城下町の文化遺産と合わせて高岡市のまちづくりにおける重要な要素の一つとなっている。

伏木富山港(伏木地区)では、平成18年に、供用開始して間もない万葉3号岸壁(多目的国際ターミナル)に大型豪華客船「飛鳥II」が寄港しており、高岡市や関係機関は港の振興、PRにつなげるため客船の誘致活動を続けることとしている。

³⁸ 閘門とは、水位の異なる水路に船舶を通すため水量を調節する施設のこと。

³⁹ 中島閘門の重要文化財指定の名称は「富岩運河水閘門施設(中島閘門)」。



写真 2-15 高岡市伏木地区の街並み



写真 2-16 JR 高岡駅前万葉線乗り場

