

令和3年度新潟市文書館第1回企画展

「文書館所蔵資料から見る水とのたたかい」

■はじめに

越後平野では、江戸時代から現在に至るまで、海への放水路が数多くつくられました。かつては広大な低湿地が広がっていた越後平野の様々な地域で、人々は治水のための工事を行い、新田開発を進めました。現在、越後平野が日本有数の穀倉地帯となったのは、先人たちが水と闘いながら米作りを行ってきた歴史の上に成り立っているのです。

今回の企画展では、現在の阿賀野川の河口が形成されるきっかけとなった松ヶ崎堀割工事、全国的にも珍しい川の立体交差が生まれた内野新川の大工事、そして現在の「新潟島」ができるきっかけとなった関屋分水路の工事に関する文書館所蔵資料を紹介します。先人達の水とのたたかいの歴史を振り返ってみましょう。



越後平野の放水路概略図

(出典：『みんなの潟学』大熊孝「越後平野の自然的特徴と開発の発端—大地の中の水を動かす—」掲載図、一部加筆)

松ヶ崎堀割①

■阿賀野川の水を日本海に流す

享保15（1730）年、松ヶ崎浜地内に、松ヶ崎堀割が開削されました。これが現在の阿賀野川の河口部です。この堀割開削のきっかけとなったのは、紫雲寺潟（塩津潟）の干拓工事でした。

紫雲寺潟の干拓工事は、潟に流れ込む境川を締め切る計画でしたが、境川を締め切ると、大雨の際には加治川流域一帯が洪水となってしまいます。新発田藩は増水した分を阿賀野川からすばやく海に流すために松ヶ崎浜地内に堀割をつくる計画を立て、幕府の許可を得ました。

この工事には、新潟町が強く反対しました。当時、新潟湊には信濃川と阿賀野川が流れ込んでおり、阿賀野川が直接海に流れ込むようになれば、湊が浅くなって船が入れなくなるという理由からでした。しかし、阿賀野川が増水した分だけ海へ流す、堀割が破壊されたらすぐに復旧する、堀割は湊にはしないという条件で、新潟町は押し切られることとなりました。



松ヶ崎堀割掘削予定地

（享保14年「松ヶ崎悪水吐目論見候節村々相記し候絵図」 個人蔵、一部加筆）

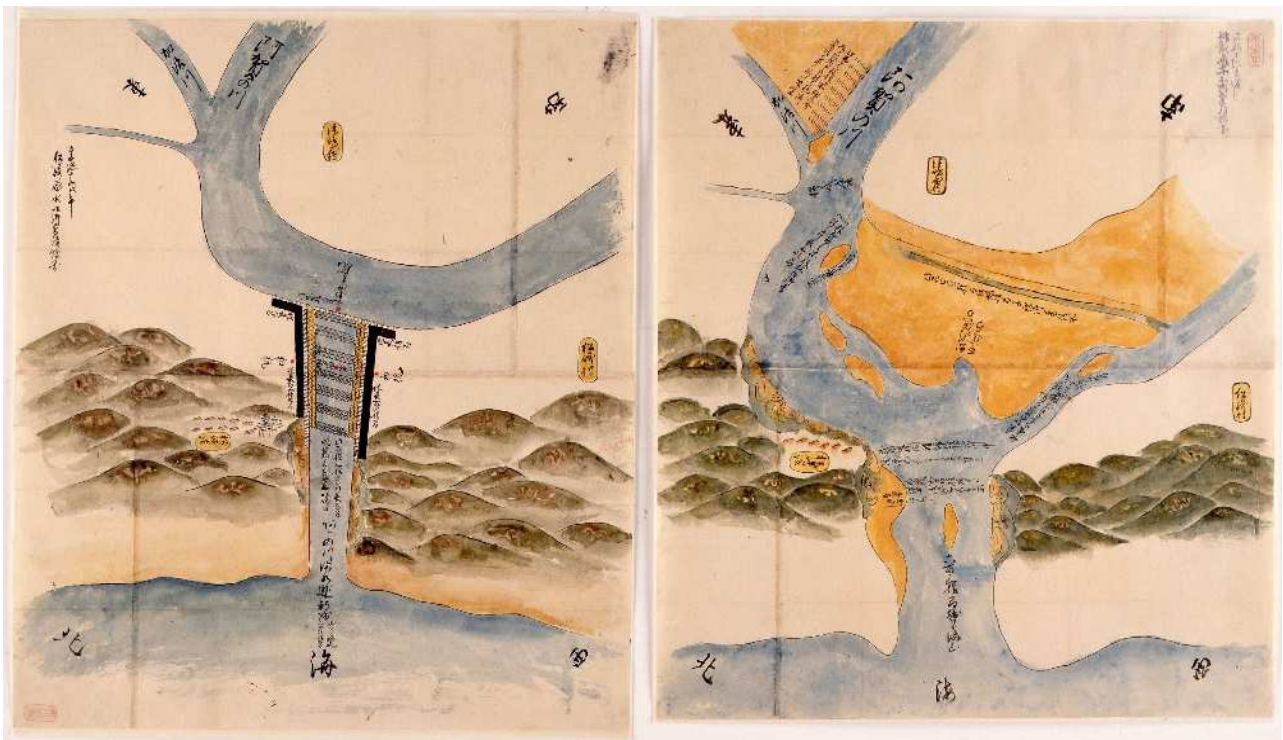
松ヶ崎堀割②

■抜けちゃった阿賀野川

享保15（1730）年の8月から11月にかけて、幕府の監督のもとで、新発田藩が松ヶ崎堀割の開削工事を実施しました。堀割の全長は385間（約693m）、工事にかかった費用は700両余、人足は新発田藩領だけで、のべ11万5600人余に達する大工事でした。

しかし、完成した松ヶ崎堀割は、翌年春の雪解け水による洪水で決壊し、阿賀野川の本流となってしまいました。新潟町はすぐに復旧工事を要求しましたが、決壊した堀割の幅は160間（約288m）から200間（約360m）まで広がり、堀割の修復は不可能でした。松ヶ崎堀割が決壊した結果、水深が浅くなった新潟湊は船の出入りに支障が出るようになり、のちの新潟開港にも影響を与えることとなりました。

一方、福島潟周辺では排水が進んで新田開発が進み、葛塚をはじめ多くの村が成立することとなりました。



完成した松ヶ崎堀割（左）と決壊後の堀割の様子（右）

（左図：享保15年「松ヶ崎悪水御普請絵図」、右図：年不詳「松ヶ崎悪水御普請絵図 所段々川欠成り」 ともに当館所蔵）

内野新川①

■新川開削以前の三潟地方

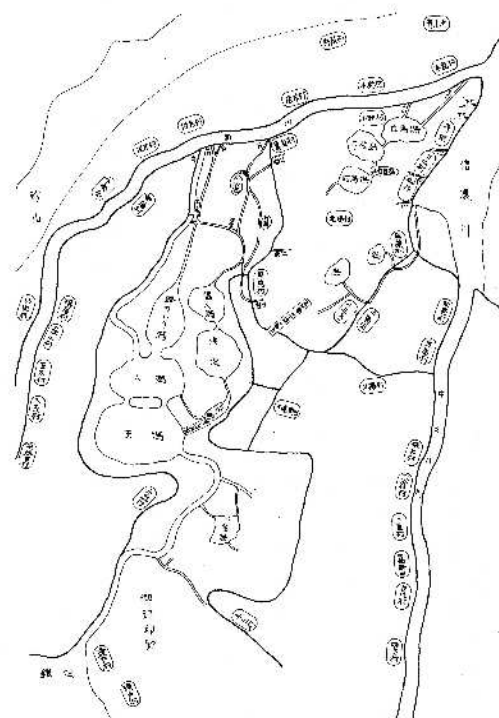
内野新川が開削されるまで、西川流域には、三潟（鎧潟・田潟・大潟）をはじめ、大小の潟湖が点在する低湿地帯が広がっていました。この地域は、ほぼ全域が海拔1m以下で水はけが悪く、信濃川・中ノ口川・西川が破堤するたびに水が押し寄せてきました。人々は田畑を侵し続ける水を「悪水」と呼び、この悪水を海に流す堀割をつくることは、この地域の人々の悲願でした。

砂丘を掘り割って悪水を海へ排水するための請願は、元文2（1737）年から何度も行われましたが、信濃川の水量減少により湊が浅くなることを恐れた新潟町の反対によって成功しませんでした。

ようやく新潟町が同意し、幕府が長岡藩に堀割開削を許可したのは文化14（1817）年のことでした。中野小屋村割元の伊藤五郎左衛門が中心となって、長岡藩領37か村と村上藩領15か村が工事に参加することとなりました。



新川が開削される以前の三潟地方
(年不詳「坂井郷魚絵図」 当館所蔵)



左図のトレース図
(『新潟市合併町村の歴史 史料編1』より転載)

内野新川②

■近世の大工事、川の立体交差

文化15（1818）年2月、大湍から五十嵐浜まで約2500間（約4.5km）の堀割の工事が始まりました。工事中も西川の流れを止めないため、西川を迂回させてその川底を掘り、2本の木製樋管（底樋）を敷設して、その上に再び西川を通し、西川の下を新川が通る川の立体交差が完成しました。また、内野村裏手の金蔵坂と呼ばれる砂丘は高さ10mを超える砂山が続く難所で、金蔵坂から海までの開削工事は困難を極めました。

文政3（1820）年1月、大勢の人々が見守る中で通水式が行われ、大湍と日本海を結ぶ新堀割は「新川」と呼ばれました。この工事にかかった費用は2万1667両余、人足は延べ165万2700人に及ぶ大工事でした。

その後、底樋の増設と伏せ替えが何度か行われ、大正2（1913）年には底樋にかわって、9門アーチの新川暗闇が設置されました。昭和30（1955）年には西川水路橋による立体交差にかわり、現在も西蒲原地域の排水機能を担っています。



新川が開削された後（幕末頃）の三湍周辺の様子
（年不詳「鏡潟田湍大湍悪水抜堀割井坂井輪郷水廣場水抜堀割絵図」 当館所蔵）



大正2年に完成した新川暗闇の絵葉書（当館所蔵）



現在の西川水路橋

関屋分水路①

■工事着工までの経緯

江戸時代からその必要性が叫ばれていた関屋分水路でしたが、本格的な建設の検討が始まったのは、昭和28（1953）年のことでした。ただし、この時点では治水ではなく、新潟港を信濃川の運ぶ土砂から守るためのもので、関屋地内に分水路を掘って港に流れ込む信濃川の水を日本海へ流すこととなりました。

昭和39（1964）年3月、県は国から関屋分水路事業計画の認可を受けましたが、6月に新潟地震が発生したため計画は頓挫しました。しかし、治水事業として関屋分水路の必要性が高まり、信濃川が一級河川に指定されると、工事は国の直轄事業として実施されることとなりました。

工事に伴って移転が必要となった家屋は693戸（870世帯）に及び、その多くは関屋の旧新潟競馬場跡地（現文京町・信濃町）に移転しました。



関屋分水路着工前の市街地（昭和39年「新潟市全図」部分 当館所蔵）



年不詳 関屋分水路着工前（当館所蔵）



昭和43年 開削工事の様子（当館所蔵）

関屋分水路②

■関屋分水路と「新潟島」の誕生

昭和43（1968）年5月、関屋分水路工事の起工式が行われ、平島から関屋浜まで約1.8kmを河川敷幅240～290mに掘削する大工事が始まりました。起工式からわずか4年余りの間に、新潟大堰、分岐点の信濃川水門、分水をまたぐ5本の橋が建設されました。昭和47（1972）年8月10日、新潟大堰のゲートが開いて信濃川の水が日本海へ放出され、関屋分水路が通水しました。

その後も工事は続き、200億円余りを投じた事業は、昭和56（1981）年に完了しました。関屋分水路は、新潟市中心部を洪水から守るだけでなく、新潟港へ流入する土砂の堆積を防いだり、海岸の浸食を防いだりと多くの役割を果たしています。

掘削工事で排出された土砂は、新潟バイパス建設や栗ノ木川埋め立てなどの工事に利用されました。また、関屋分水路の完成によって、信濃川下流部に緩やかな斜面をもつ「やすらぎ堤」の整備が可能となりました。



年不詳 関屋分水路工事（当館所蔵）



年不詳 関屋方面から青山方面を望む（当館所蔵）
工事中の越後線鉄橋（手前）と有明大橋（右手奥）



昭和46年 工事中的新潟大堰（当館所蔵）



平成10年 関屋分水路（当館所蔵）
分水路の完成により、市街地は分水路と信濃川に囲まれ、「新潟島」と呼ばれるようになった。