

新連載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪①

新潟港は2019年1月1日に開港150周年を迎えます。今号から、みなとまちとしての新潟の歴史を市民の皆さんに再発見してもらう「みなとまち新潟 歴史探訪」の連載を始めます。

問歴史文化課(☎025-226-2584)



さんかつ 三ヶ津の時代～みなとまち新潟のルーツ

上杉謙信・景勝が活躍した戦国時代、信濃川と阿賀野川の河口には蒲原津・沼垂湊・新潟津の3つのみなと(津・湊)がありました。



文献上の最初の湊は「蒲原津」で、およそ千年前から越後の国津(くにのみなど)でした。鎌倉・室町時代には「沼垂湊」が現れ、この2つの湊は蒲原平野の大小の川や潟湖をつなぐ舟運の駅して栄えました。その後、1520年頃には「新潟津」が登場します。上杉氏は、この3つのみなとを「三ヶ津」として把握し、流通や交通、軍事の拠点として支配しました。

豆知識 ～戦国時代の「三ヶ津」の表記

1564年6～7月にかけて、京都・醍醐寺の僧が越後国内を巡行した時の費用などを記載した「北国下り遣足帳」という帳簿には、新潟は「ニイカタ」「新方」、蒲原は「上原」「神原」、沼垂は「ノツタリ」と登場します。当時これら三ヶ津の間は、渡し船を使って移動していました。

「市報にいがた」2017.8.20掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪②

問歴史文化課(☎025-226-2584)



信濃川と阿賀野川の河口が一つになった！

かつて、信濃川と阿賀野川が合流していたことを知っていますか。

江戸時代の初め、阿賀野川の大洪水がきっかけで、阿賀野川の水が信濃川に流れ込むようになりました。水量が減った阿賀野川の河口はふさがり、二つの川は合流して、巨大な一つの河口になりました＝**図上**＝。

その結果、阿賀野川の河口を湊としていた沼垂、信濃川の河口を湊としていた新潟は新たな町づくりを進める必要に迫られました。

沼垂は、湊を信濃川に移そうとしましたが、信濃川の蛇行が激しく、新しい町も水没してしまいました。そのため、約50年の間に4回も町を移転し、現在の場所に落ち着きました。新潟も、湊としていた信濃川の岸が浅くなったため、大きな船が出入りできるように町を信濃川の中州に移しました。

沼垂と新潟。二つの町は、このようにして信濃川を挟む湊町となりました＝**写真下**＝。



延宝8(1680)年の新潟・沼垂



現在の信濃川河口部と沼垂付近

「市報にいがた」2017.9.17掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪③

問歴史文化課（☎025-226-2584）



“みなとまち新潟”を感じられる場所

皆さんは「みなとぴあ」に行ったことがありますか。

信濃川の河口から約3 km、心地よい川風と潮の香りに満ちた岸边に「みなとぴあ」があります。

かつての新潟湊があり、たくさんの北前船がその帆を休めた所で、今は大型フェリーが方向転換をする迫力の場面を間近に見ることができます。

「みなとぴあ」の正式名は新潟市歴史博物館です。みなとまち新潟の歴史と文化を、展示や映像、体験を通して、学び、感じることができます。

建物は明治44(1911)年建設の2代目新潟市庁舎を基にデザインした、趣あるものです。信濃川の親水空間「みなと・さがん」と一体化した敷地には、旧新潟税関庁舎、旧第四銀行住吉町支店などの歴史的建造物に加え、堀や柳、木橋などがあり、新潟の情緒あふれる水辺の空間です。

“みなとまち新潟”を一番感じられる場所「みなとぴあ」へ一度足を運んでみませんか。



対岸から見た「みなとぴあ」



方向転換するフェリー

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪④

岡歴史文化課(☎025-226-2584)



江戸時代の新潟湊は大にぎわい

江戸時代の新潟湊には多くの船が入りしきました。写真は、北前船や回米船などさまざまな船でにぎわう新潟湊を描いた「大船絵馬」です。

「北前船」は、江戸時代中期から明治時代にかけて、北海道や新潟などの日本海沿岸と大阪を

結ぶ航路で活躍しました。

北前船の船主は新潟で米などを安く買い、ほかの場所で高く売ろうと考え、越後各地から川舟によって新潟湊に集められた米などを北前船で大阪や北海道などに運びました。一方、新潟湊には大阪や瀬戸内から塩や古着などが運ばれ、川舟によって越後各地や会津などに届けられました。



歴史博物館みなとぴあに展示されている「大船絵馬」(白山神社蔵)の複製の一部

このように、江戸時代の新潟湊は海と川を行き交う船をつなぎ、多くの物資が流通する重要な場所でした。多い年には約3,500隻の船が入りし、回船問屋や料亭、芸妓が活躍するなど、日本海側屈指の湊町としてにぎわいました。

「市報にいがた」2017.11.12掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑤ 関歴史文化課(☎025-226-2584)



開港150周年クイズ

右の絵は、江戸時代末期の新潟湊を描いたものです。
日本の船とともに外国船が描かれています。

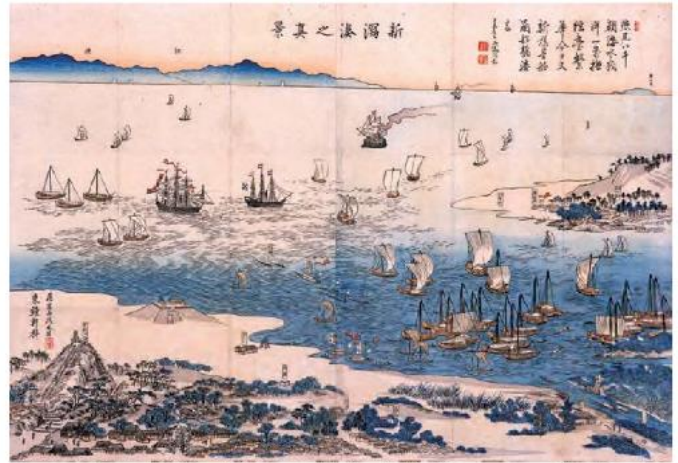
問題

この絵の外国船が新潟に来航した理由は、次のうちどれでしょう。

- ①日本との交易のため
- ②湊の調査をするため
- ③食料や水を調達するため

答えと解説

この絵は井上文昌が描いた「新潟湊之真景」という木版画で、安政6(1859)年にロシア船とオランダ船が新潟湊の調査で来航したことが題材となっています。安政5年、幕府がアメリカなど5カ国と条約を結び、外国と交易を行うために5つの港を開くことになりました。その開港場の一つに新潟が選ばれたことで、各国の調査船が新潟湊を訪れました。湊の水深の測量や町の調査など、新潟が開港場として適切かどうか見極めることが目的でした。従って正解は②です。外国船の来航は、開港前の新潟に異国の風を吹き込みました。



井上文昌画「新潟湊之真景」(歴史博物館みなとぴあ蔵)

「市報にいがた」2017.12.10掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑥

問歴史文化課（☎025-226-2584）



塩鮭の支出額が1位!? ～新潟と鮭のはなし

本市は全国の都道府県庁所在市と政令市の中で、塩鮭の支出額が1位です（平成28年家計調査）。

新潟と鮭の歴史は古く、平安時代には越後国が都へ納める税として「鮭」や鮭の加工品（筋子や氷頭など）も定められ、古代から鮭は越後の特産品でした。また、西区の的場遺跡からは「鮭」の文字が書かれた木筒や、漁具が出土しており、この周辺で取れた鮭は乾燥や塩加工されて都へ運ばれていたと考えられます＝写真上＝。

江戸時代になると、越後の大名は初鮭を献上品や贈答用として重宝し、信濃川や阿賀野川で取れた鮭は将軍家にも献上されました。

新潟市民と塩鮭の関係が深まったのは、明治時代から大正時代にかけての北洋漁業です。鮭を求めて多くの船がロシア領まで出航し、その拠点となった新潟港には1,000万尾以上が水揚げされました＝写真下＝。こうして鮭は私たちの食卓になじみの深いものとなったのです。



的場遺跡の鮭の加工の様子
（みなとぴあ常設展示の一部）



北洋漁業の漁船団と
信濃川の鮭漁の様子

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑦

問歴史文化課(☎025-226-2584)

冬の新潟湊

寒さの厳しい冬の3カ月間、新潟湊に回船の出入りはほとんどありません。冬の日本海は波が荒く、船が航行できないからです。強烈な寒風が吹き荒ぶ新潟の市中は、寂しく静かでした。

江戸時代から明治時代の初めまで、旧暦の10月(今の11月ころ)になると、信濃川河口の左岸にはたくさんの船が引き上げられて並びました。これを「囲い船」と言います。

下の絵は、初代新潟奉行として赴任した川村修就が、新潟の風俗を描かせた「蟹の手振り」の中の一場面です。船に何本も綱をかけて、大勢の人々が船を陸に上げて囲い船の作業をしている様子が分かります。冬の問、船は菅や茅で編んだむしろですっぽりと覆われます。100隻余りの船が葦を並べたように並ぶ壮観な様子は、冬の新潟の風物として印象的だったことでしょう。

これらの船は旧暦の2月(今の3月ころ)半ばから湊に下ろされ、順に大きな白い帆を上げて海に乗り出していきます。春になると新潟に北国第一と言われた湊の賑わいが戻ってきます。



囲い船の様子(「蟹の手振り」(歴史博物館みなとぴあ蔵)より)

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑧

圃歴史文化課(☎025-226-2584)



抜けちゃった阿賀野川 ～新潟湊に与えた影響

今から 300年ほど前の新潟湊は、水量が豊富で湊としての好条件を備えていました。その理由は、阿賀野川が信濃川に流れ込んでいたからです。

享保15(1730)年、阿賀野川下流に松ヶ崎堀割ができました。これは、新発田藩と幕府が紫雲寺湊の干拓のためにつくった放水路です。阿賀野川の流れが変わって新潟湊の水量が減ることを心配した新潟町は工事に猛反対しましたが、阿賀野川の増水分だけを海へ流すという条件で押し切られました。

翌年、新潟町の不安は的中しました。雪解け水による洪水で堀割が決壊し、阿賀野川は直接海へ流れ出たのです。これが現在の阿賀野川の河口です。その結果、水量が減った新潟湊は船の出入りに支障が出るようになりました。湊が浅いという問題は、その後の新潟開港にも影響を与えることとなります。



松ヶ崎堀割が決壊した後の様子(1800年頃)

「市報にいがた」2018.3.11掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑨

問歴史文化課（☎025-226-2584）

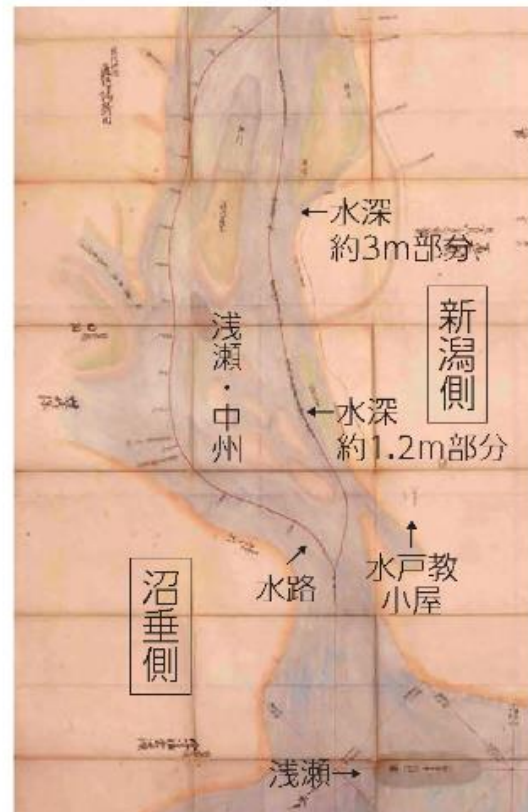
「水戸教」は新潟湊の案内人

「水戸教」の“水戸”とは船の通る水路のことで、水戸を教える、つまり水先案内をする人たちのことを、新潟では水戸教と呼びました。

新潟湊は信濃川河口にあるため水深が浅く、浅瀬の状態もよく変わりました。幕末の測量によると、新潟町側の水深は約1.2～3mしかありませんでした＝写真＝。そのため、大型船が入港できず、新潟の開港が遅れる原因のひとつとなりました。このような危険な新潟湊に必要なのが、水戸教でした。

水戸教は江戸時代半ばからは伊藤仁太郎家が務め、入港する船があると停泊地まで安全に誘導しました。また、座礁する船があった場合には、海難救助も行いました。伊藤家による水戸教は、近代的な港湾の整備により水深が安定する昭和初期まで続きます。

現在の新潟港では、国家資格を持つ「水先人」やしゅんせつ船が港の安全を守っています。



慶応3（1867）年の測量図
（歴史博物館みなとぴあ蔵）

「市報にいがた」2018.4.8掲載

みなとまち新潟 歴史探訪⑩ 近代的港湾への変貌～新潟築港

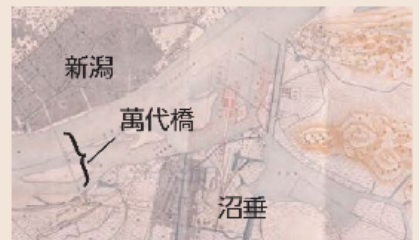
☎歴史文化課(☎025-226-2584)

河口にある新潟港の難点は、土砂の流入で水深が浅く、大型船が入港できないことでした。そのため、信濃川を改修し、新潟港を安全で近代的な港にすること(築港)は新潟市民の悲願でした。

明治期、さまざまな信濃川河口改修工事が行われたものの、依然として大型船は入港できませんでした。大正になり、河口の浚渫作業と大河津分水工事が進んだことで築港計画が現実化しました。

大正3年、新潟市は沼垂町を合併し、鉄道敷設が容易で工場用地がある沼垂側の竜ヶ島に市営ふ頭を建設することとしました。

大正6年、市による築港工事が始まりましたが、財政難から事業は



県に移管され、その後、鉄道敷設、ふ頭建設、倉庫などの設置を行い、15年3月に県営ふ頭が完成、4月に最初の船が着岸しました。

明治の開港から約60年後、新潟港は近代的港湾に変わりました。この新潟築港は、みなとまち新潟の近代的発展の礎となったのです。

「市報にいがた」2018.5.13掲載

新潟開港150周年記念

みなとまち新潟 歴史探訪⑪

☎歴史文化課(☎025-226-2584)

住吉行列と湊祭

毎年8月に開催される新潟まつりは、民謡流しや花火大会などさまざまな催し物があります。中でも、神輿や山車の行列が町を練り歩く住吉行列は、江戸時代の「湊祭」が始まりとされています。

湊祭は海の神様である住吉の祭神を祀る祭礼で、昼祭と夜祭に分かれていました。昼祭では「御座船」と呼ばれる曳き物に乗った神輿が町を巡り、夜祭では、提灯を持った人々の行列が、夜の新潟の町を照らしました。初代新潟奉行を務めた川村修就が、新潟の風物を描かせた「蟹の手振り」の中にも、この夜祭の様子が描かれています。



湊祭の様子(夜祭) 「蟹の手振り」より (新潟市歴史博物館蔵)

修就は詞書の中で「笛・太鼓を鳴らし、行列が勇ましく進む姿を遠くまで見渡せば、おびたらしい数の火影で、他の祭りでは見たことがない」と夜祭の行列の華やかさを表現しています。現在の新潟まつりのにぎわいと同様に、当時の祭りも活気にあふれたものでした。

「市報にいがた」2018.6.10掲載



開港150周年 歴史ある国際拠点の港

新潟港は安政の五カ国条約により開港五港の一つに指定され、1869年1月1日に佐渡夷港（現在の両津港）を補助湊として開港し、2019年1月1日に開港150周年を迎えます。新潟は

古くより越後平野を流れる信濃川や阿賀野川の川湊として栄え、河口地にある新潟湊が舟運と海運をつなげる結節点としての役割を果たしてきました。1995年には日本海側唯一の中核国際港湾に、2011年には国際海上輸送網の拠点となる国際拠点港湾に位置付けられるなど、日本海側を代表する港として発展してきました。



「市報にいがた」2018.7.1掲載



昭和47年5月26日に沈没した「海麟丸」



太平洋戦争と新潟港

昭和47年、新潟港で浚渫船「海麟丸」が沈没し、乗組員2人が亡くなりました。

これは、太平洋戦争中に投下された機雷による事故でした。戦争末期の昭和20年、新潟港を封鎖するため、アメリカ軍は機雷投下を始めました。港では機雷の事故が相次ぎ、7月には「鉄工丸」が機雷に触れて28人が亡くなりました。

8月10日、本市は艦載機による大規模な空襲を受けます。新潟港では「おけさ丸」や「宇品丸」が攻撃され、この日は市で最大の被害となる47人が亡くなりました。翌日、本市に原子爆弾が投下されるおそれがあるとして市民の緊急疎開が命じられ、市街地は無人に近い状態で15日の敗戦を迎えました。

戦後も新潟港の機雷処理は続き、昭和27年に安全宣言が出されましたが、それから20年後に「海麟丸」の事故は起こりました。その後、修復された「海麟丸」は「白山丸」と改名され、平成14年ごろまで港の浚渫作業に従事しました。

「市報にいがた」2018.8.5掲載

みなとまち新潟 歴史探訪⑬

問 歴史文化課
☎025-226-2584



地図や写真で見る万代島の今昔

多くの人々にぎわう万代島は、時代とともに姿を変えてきました。

元々、万代島はその名の通り「島」でした。昭和4(1929)年には、一時、新潟市初の飛行場が設置されたことがありましたが、ヨシなどが生い茂る場所でした。

昭和18(1943)年から埋め立て工事と栈橋の建設が行われました。これは、戦時下における新潟港の施設増強の一環でした。陸続きになった万代島には鉄道の引き込み線が敷かれ、石炭の荷揚げが行われました。

戦後になってから開発が本格化し、石油タンクや水産施設などが建設されました。昭和40年代後半から再開発が計画され、昭和56(1981)年に佐渡汽船ターミナルが対岸から移転してきました。そして、平成15(2003)年の朱鷺メッセ開業などを経て、国際交流拠点としての現在の形になりました。



昭和6年の万代島付近
(出典：国土地理院発行25000分の1地形図)



国際交流拠点としてにぎわう現在の万代島

「市報にいがた」2018.9.2掲載



新潟駅周辺は中州だった！？～流作場今昔～

信濃川の下流に位置する新潟は、川の変化とともに町の様子も大きく変化してきました。新潟駅周辺の地域にも変化の歴史があります。現在の駅周辺は、古くは信濃川にできた中州で、作柄が不安定なことから「流作場」と呼ばれていました。

延享4(1747)年の絵図には、信濃川に浮かぶ中州が描かれています。赤い丸で示した場所が現在の新潟駅がある付近です。沼垂側の陸地と中州の間には「古信濃川」と呼ばれた川が流れ、昭和34(1959)年に埋め立てられるまで残っていました。

新潟駅の移転に合わせて土地区画整理事業が実施されたことで、昭和52年に「流作場」の名称は町名からは消え、今日では「流作場五差路」などに名称が残っています。周辺地域の都市化も進み、かつての中州は新潟の玄関口へと発展を遂げました。



延享4年「沼垂新潟増減立会絵図」
(新潟市歴史博物館蔵)



現在の流作場五差路
「流作場」の名称を残す数少ない場所となっている

「市報にいがた」2018.10.7掲載



新潟開港の宝「旧新潟税関」を未来の遺産へ

新潟開港150周年のシンボルは何といても「旧新潟税関」です。明治2（1869）年に建てられた運上所（後に税関と改称）は、開港5港の中で唯一現存する当時の建物として国の重要文化財に、敷地は国史跡にそれぞれ指定されています。



美しい春の旧新潟税関庁舎（正面）を復元された信濃川側荷揚げ場越しに望む

税関の入口は信濃川に面しています。新潟港は浅かったので、新潟に出入りする品物は信濃川河口沖に停泊した船から小型の天渡船に積み替えられ、税関正面の荷揚げ場にやってきました。塔屋のある中央入口のアーチを通過して通関手続きを行うことで、品物は新潟の町を出入りしたのです。

建物は擬洋風建築で、青海波模様の棟瓦、白い漆喰塗りのなまこ壁、ベンガラで塗装された鍍戸（窓部分）などに斬新さが感じられます。開港地新潟の宝物であり、新潟開港150周年を象徴するこの遺産の活用を進め、次の世代に伝えていきたいものです。

「図説 新潟開港150年史」を刊行

開港以前の新潟湊の歩みと、開港から現在に至るまでの新潟港の歴史をたどります。12月1日（土）から歴史博物館みなとぴあで販売。

¥ 1,200円（税込）



新湊湊之真景
新潟市歴史博物館蔵



「安政の五か国条約」と新潟開港

皆さんも
学校で安政
5(1858)年
の「日米修好通商条
約」を学んだと思いま
す。新潟はこの条約
で箱館(函館)・神奈川
(横浜)・長崎・兵庫(神
戸)とともに開港地に



安政の五か国条約の写し(新潟の記載がある。歴史博物館みなとぴあで常設展示)

選ばれました。幕府はアメリカのほか、オランダ・ロシア・イギリス・フランスとも条約を結びました(「安政の五か国条約」)。

新潟が開港地に選ばれたのは、諸外国が日本海側の開港場を要求したのに対し、幕府が直轄領である新潟を提案したからです。川港の新潟は港の深さが浅く大きな外国船が入れません。しかし幕府は他の大名領に港を開くわけにはいかないという立場を主張しました。

翌年から外国船が港の調査にやって来ました。条約では新潟が不適當ならば別の港を開くこととしていましたが、調査結果は芳しくなく、お互い相いれない幕府と諸外国との交渉は難航しました。新潟が開港できたのは、約10年後の1869年1月1日(明治元年11月19日)でした。



問 歴史文化課

☎ 025-226-2584



「重要文化財旧新潟税関庁舎」のお披露目が近づいています

明治2(1869)年に建設された旧新潟税関庁舎は、150年の風雪に耐え、創建時の場所に建っています。この建物は税関としての役割を約100年担い、昭和44(1969)年に国重要文化財に指定され、同時に敷地は国史跡となりました。この時期は開港100周年と重なり解体修理を行いました。それからはや50年、傷んだ内外装の修理と地震や火事などの災害対策を行う必要性が出てきたため、平成28年度より工事を進めてきました。特に耐震補強の方法は難航しました。地下は史跡指定地なので、杭を打てません。そこで、コンクリート基礎の中に鋼鉄のワイヤを縦横無尽に這わせて強度を確保しました。建物は、壁などを補強して耐震性を高めました。火災対策の放水銃設備も新設し、建物の特徴であるなまこ壁や漆喰天井などの化粧直しを施しました。1月12日から再度公開します。リニューアルした旧新潟税関庁舎にぜひ足を運んでください。



「なまこ壁」塗り直しの様子

「市報にいがた」2019.1.6掲載



問 歴史文化課
☎025-226-2584

名勝白山公園の歴史的価値

新潟市民にとって親しみ深い白山公園が、昨年10月15日に、公園としては全国で9番目に名勝指定され、国の文化財となりました。公園の設置は、明治5（1872）年に赴任した楠本正隆くすもとまさたか県令（今の県知事に相当）が、新潟を開港場に



信濃川に面している明治初期の白山公園の図（明治14年「新潟港実測図」部分 新潟大神宮所蔵）

ふさわしい街にするために行った文明開化政策の一つでした。赴任直後から着工し、明治6年に公園設置奨励たじょうかんふこくの太政官布告が出るとすぐに申請し、同年認可された25カ所のうちの一つとなりました。他の公園が社寺の境内や城跡をそのまま利用したのに対し、白山公園は計画的かつ人工的に造営された最初期の公園として、日本公園史上極めて重要です。また、図から分かるように、築山つきやまや池など、造営当初からの基本的な地割りが大きく変わることなく現在も維持されているのは、奇跡的なことです。開園から145年。これからも皆さんに愛される白山公園であり続けてほしいと願っています。



現在の白山公園 ひょうたん池と噴水

「市報にいがた」2019.2.3掲載



問 歴史文化課

☎025-226-2584

北前船と日本遺産

平成29(2017)年、本市が県内外の他の自治体とともに提出した北前船きたまえぶねをテーマとした“ストーリー”が、文化庁の日本遺産に認定されました。

地域に点在する個々の文化財を、各地の歴史や風土に根差した物語＝ストーリーでつないで「面」とし、地域活性化や観光振興に活用、発信するのが日本遺産制度です。

日本遺産「北前船寄港地・船主集落」は、かつて北前船がもたらした富が、商家や船主屋敷といった歴史的建造物や、航海の安全を祈るための船絵馬・模型和船などの文化財を生み、各地が経済だけでなく芸能をはじめとした文化面でも結び付き、繁栄したというストーリーです。日本海側有数の寄港地として栄えた新潟にも、日おおふな和山・旧齋藤家別邸(旧齋藤氏別邸庭園)・燕喜館・旧小澤家住宅・大船絵馬など11件の北前船関連文化財が残され、今もまち歩きのスポットなどとして人気を集めています。

日本遺産の詳しい内容は、市ホームページをご覧ください。

スマートフォン
はこちらから



日本遺産構成文化財の一つ「大船絵馬」(白山神社所蔵)

「市報にいがた」2019.3.3掲載



問 歴史文化課

☎025-226-2584

外国人が見た新潟～町を流れる堀～

新潟町の暮らしに欠かせなかった堀。明治の開港により、新潟にも外国人が訪れ、町を流れる堀と人々の暮らしを目にしました。

イギリス人旅行家のイザベラ・バードとドイツ人建築家のブルーノ・タウトは、新潟の印象をそれぞれの著作に記しています。明治11(1878)年に新潟を訪れたバードは『日本奥地紀行』の中で、堀と川縁の柳の美しさに触れ、「運河は新潟の非常に魅力ある特色となっている」と記しています。対して昭和10(1935)年に訪れたタウトは『日本美の再発見』の中で、新潟を「日本中で最悪の都会」と表現し、「街を貫く運河は悪臭紛々としている」と記しています。

江戸時代から生活用水としても利用された堀は、明治初期にくろちと県令楠本まさたか正隆の開化政策により整備が進みましたが、その後護岸の崩落や大正11(1922)年の大河津分水通水による水量の減少で、水質が悪化していきました。新潟の堀は、「柳都新潟」を形づくるとともに、人々の生活に密着したものでした。



バードのスケッチをもとにした堀の絵(左、『市史にいがた3』より転載)と明治初期の西堀の様子(右)。堀には橋が架けられ、岸が整備されている。

「市報にいがた」2019.4.7掲載



問 歴史文化課

☎025-226-2584

新潟に外国船がやってきた

安政5（1858）年に安政の五か国条約が結ばれると、新潟湊の水深測量と開港地の調査のため、外国船が突然新潟へやってきました。

最初に現れたのはロシア船でした。安政6（1859）年4月22日、船の大きさは約45m、100人ほどが乗った蒸気船ジギット号は、沖合に停泊した本船からボート2艘を降ろし、20人ほどが信濃川河口の水深を測量しました。

その後新潟町に上陸して本町通や大川前通を遊歩し、鶏40羽・卵500個・葱1貫目・山芋106本・大ナシ2貫を買い求めて帰船しました。これこそ、新潟の人々とヨーロッパ人との初めての接触でした。

ジギット号の報告によれば「上陸して街へ行こうとする私たちを、新潟奉行所の役人たちは言葉と合図で食い止めようとしたが失敗した。新潟の人々は外国人を一目見ようと群れを成して集まってきた。前進する我々に対し、付添人（つきそいにん）と化した役人たちは町人たちを追い払い、家や店を閉めるように命ずるなど、我々の散策の目的を妨害した」とあり、初めての上陸は混乱の中進んだのでした。



沖合に停泊した外国船を、水先案内の「引船」2艘と応接船、3艘の役人の船が出迎える（「新潟湊之真景」新潟市歴史博物館蔵）

「市報にいがた」2019.5.5掲載



問 歴史文化課
☎025-226-2584

日和山と新日和山

写真は、東堀通13番町にある現在の日和山です。江戸時代半ばまではこの付近に信濃川の河口（湊口）があり、日和山は新潟湊を見渡せる唯一の高台で、湊にとって重要な場所でした。

当時、多くの船でにぎわった新潟湊の水先案内人（水戸教）は、日和山に登って湊に出入りする船の見張りや、船の出帆に必要な日和見（空模様の観察）をしました。その後、土砂の堆積により日和山と湊口は徐々に離れ、水戸教の機能も湊口に移りましたが、町や湊を一望できる日和山は新潟名所としても人気でした。

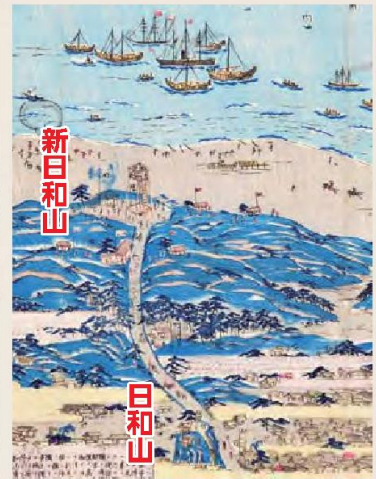
ところが、明治13(1880)年の大火で日和山の船見櫓が焼失しました。そこで、当時の新潟区長の尽力などにより、翌年さらに海寄りの砂丘上に新たに船見櫓が建てられ、「新日和山」と呼ばれました（絵図）。新日和山は元の日和山より眺望が良く、新たな新潟名所となりました。多くの人々でにぎわった新日和山でしたが、その後進んだ海岸線の後退により、昭和20年ごろには海中に没することとなったのです。



ひよりみ



中央区東堀通13番町にある
日和山



明治14年「新潟港日和山真景」
（部分 新潟市歴史博物館所蔵）

「市報にいがた」2019.6.2掲載



みなとまち新潟 歴史探訪 ⑬

問 歴史文化課

☎ 025-226-2584

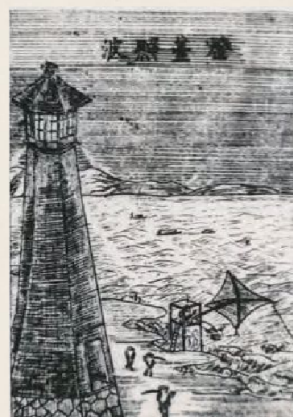
幻の黒い灯台

今の新潟西港の灯台は西突堤の先にある赤い灯台で、開港以来5代目となります。この灯台は、大正14(1925)年に設置された4代目灯台(赤色)が昭和39(1964)年の新潟地震後に建て替えられたものです。

初代灯台は、木組み檣やぐらの上に灯火機を据えた簡単なもので、開港後の明治2(1869)年に設置されました。

新潟市民に長く親しまれたのは3代目灯台で、明治15(1882)年に建てられた高さ4丈3尺(約13m)の白い木造の六角灯台でした。この灯台は使命を終えた後、山ノ下に移築され「臨港台」と呼ばれ、戦時中に焼失するまで役割を果たしました。

新潟港の灯台の歴史の中で存在期間が最も短かったのが2代目灯台です。明治10(1877)年に新潟県が船見町2丁目に設置した黒色の六角灯台でした。しかし、灯台の管轄が県から国に移管されたため、わずか5年で3代目灯台に建て替えられました。この灯台は、残っている資料が少なく詳細は不明です。明治13年に描かれた絵図面などからその姿をしのぶことはできませんが、まさに幻の灯台ともいえるのです。



【2代目の黒い六角灯台】
明治13年「新潟沿革図」
(新潟市歴史博物館蔵)より



【3代目の白い六角灯台】

「市報にいがた」2019.7.7掲載



問 歴史文化課
☎025-226-2584

牧場が埠頭に、潟が工場地帯に ～臨港埠頭の建設～

山の下みなとタワーの展望展示室から信濃川河口右岸側に目を向けると、眼下に臨港埠頭が見えます。これは、全国的にも珍しい民間企業が建設した埠頭です。100年ほど前のこの場所には、新潟健康舎という牛乳製造販売会社が所有する牧場があり、乳牛が放牧されていました(写真上)。ところが、業務の中心を牧畜業から土地開発や海運業などに転換し、社名を新潟臨港株式会社と改めて埠頭を建設することにしたのです。工事は大正12(1923)年から昭和6(1931)年まで行われ(写真下)、石炭や木材などを扱う専門的な荷役設備を備えた臨港埠頭が完成し、同時期に竜が島に建設された県営埠頭と役割を分担しながら、その後の新潟港の発展を支えました。

また、臨港埠頭と信越線を結ぶ臨港鉄道の敷設も併せて行われました。その際、大山台の砂丘を切り開いて出た土砂を用いて焼島潟が埋め立てられました。この土地(現・東区榎町の一部)は工業用地となり、昭和期の本市における工業発展の基礎となりました。



臨港埠頭建設前の牧場の様子
(大正時代前期)



建設中の臨港埠頭
(大正時代後期)

「市報にいがた」2019.8.4掲載



問 歴史文化課
☎025-226-2584

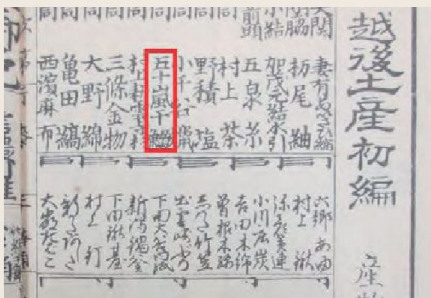
『越後土産』と新潟 ～水が育む特産物～

現在の新潟には、ブランド米や地酒などさまざまな特産物があります。元治元(1864)年に発行された『越後土産』は、会津藩士の紀興之が幕末の越後の名所旧跡や神社仏閣、市の開催日や料理屋の一覧などを紹介した書物です。その中の「産物見立取組」は越後の特産物を相撲の番付形式で表したもので、現在の新潟市域だけでも80を超える特産物が登場します。



このうち、前頭五枚目に挙げられているのが「五十嵐干鰯^{ほしつか}」です(資料1)。五十嵐浜ではイワシ漁が盛んで、春になると大群が押し寄せ海面が盛り上がるほどの勢いだったといえます。海岸近くまで寄ってくるイワシを刺し網や地引き網で取り、取れたイワシは砂浜に並べられ、干鰯にされました(資料2)。干鰯は西国地方を中心に需要が高く、主に綿や菜種栽培の肥料として使用されました。

干鰯以外にもウナギやハゼなど川や潟で取れる水産物選ばれており、水との関わりが深い新潟の特徴が現れています。



資料1 「産物見立取組」(部分、昭和47年度版『越後土産』より)
前頭五枚目に「五十嵐干鰯」が挙げられている



資料2 イワシ漁と干鰯づくりの様子
('西蒲原郡五十嵐浜村 鰯漁及干鰯船積之図'(部分、新潟市歴史博物館蔵))

「市報にいがた」2019.9.1掲載



問 歴史文化課
☎025-226-2584

川でつながる新潟の産物～梨の話

新潟市域には多くの梨の産地があります。最も早く栽培が始まったのは享保年間(1716～1736)の茨曾根(南区)といわれています(「新潟県園芸要鑑」)。現在新潟の代表的な特産物で、かつて「幻の洋梨」と呼ばれた「ル レクチエ」の栽培も、この地で明治後期に始まりました。



梨の産地は文化年間(1804～1818)までに月潟・大郷・新飯田(南区)、二本木・両川・茅野山(江南区)、木崎(北区)などに広がり、信濃川・中ノ口川・小阿賀野川沿いの河川敷の村々で盛んに栽培されました。新潟の梨は北前船で北海道・東北・山陰・九州地方へ売り出され、名物となりました。



ル レクチエ

幕末ごろ、信濃川の中州の島だった礎町(中央区)付近には梨が多く植えられ、「梨島」と呼ばれました。安政6(1859)年、ロシアのジギット号の船員は新潟町で梨を2貫(7.5kg)買って船に積み込みました。慶応3(1867)年のイギリス船サーペント号の来港時にも、新潟奉行所の役人たちは梨で乗組員を接待しました。今も昔も梨は紛れもない新潟の特産品なのです。



信濃川河川敷の梨畑(大郷橋付近)

「市報にいがた」2019.10.6掲載



新潟と米

江戸時代、越後平野で生産された米は信濃川や阿賀野川水系の川を利用して各地から新潟へ集められました。

川船による年貢米輸送を支えたのが、船道と呼ばれた舟運業者の集団です。越後にはいくつかの船道がありましたが、西川を利用して流域の長岡藩領の米を関屋にあった藩の蔵所へと運んだのが、新潟町の舟運業者の蒲原船道です。蒲原船道は125俵積み大きな川船に乗り、西川沿いの村々の年貢米が納められた郷蔵で米を積み込み、川を下って蔵所へと運びました。天候にも左右されましたが、巻・曾根（西蒲区）の郷蔵からの輸送には約6日、中野小屋・坂井（西区）の場合には約4日かかりました。輸送には難破などの危険も伴い、事故で米がぬれてしまうこともありました。

天明年間（1781～1789）に長岡藩の蔵所が白山神社付近に移った後は、ここに蒲原船道が集めた米を含む約4万俵の年貢米が納められ、新潟湊を通じて全国へと運ばれていったのです。



図1 寛政7（1795）年ごろの町蔵の様子（「新潟町横町蔵屋敷銘々名面付絵図」部分、新潟市歴史博物館所蔵）



図2 蔵所へ向かう信濃川の川船（芳明筆「新潟町の図屏風」部分、新潟市歴史博物館所蔵）

「市報にいがた」2019.11.3掲載



新潟東港と古代の塩作り

信濃川河口の新潟港（現在の西港）は、開港当初から水深が浅く大型船の入港が難しいという課題がありました。高度経済成長期に入ると、大型船が入港できる競争力のある新しい港を造り、周辺を一大臨海工業地帯にしようという機運が高まりました。阿賀野川と加治川の中の砂丘地を掘り込み、将来的に10万トン級の船が入港できる工業港（現在の東港）を造る計画が策定されました。そして、昭和38（1963）年から工事が始まり、6年後の昭和44（1969）年に新潟東港は開港しました。

昭和43（1968）年の中央水路掘削工事で、8mほど掘り下げた海水面に近い地点から焼けた砂と大量の土器片が出土しました。緊急調査の結果、土器の大半が海水を煮詰めて塩を作るためのもので、8世紀前半の製塩遺跡と分かり、「出山遺跡」と名付けられました。東港の工事では9世紀半ばごろまでの他の製塩遺跡も発見され、この地では百数十年にわたって専門的に塩の生産が行われていたと考えられています。古代、東港の周辺は塩の一大生産拠点だったのです。



出山遺跡の概略位置図
（新潟歴史双書2『新潟市の遺跡』より）



出山遺跡製塩炉模型
（新潟市歴史博物館 常設展示より）

「市報にいがた」2019.12.1掲載



川の立体交差「水と闘った先人の努力」 ～新川開削200周年

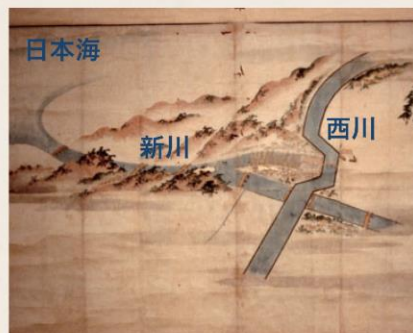
西区榎尾では新川の上を西川水路橋が通り二つの川が交差しています。この立体交差の完成から今年でちょうど200年になります。

江戸時代、西川流域には鎧潟をはじめ多くの潟湖があり、低湿地で米作りに励む人々は繰り返す洪水や湛水に苦しみました。人々は直接日本海に排水する堀割(新川)を掘ろうと何度も請願しましたが、西川の舟運や湊の水量への影響を心配する新潟町に反対され、認められませんでした。

中野小屋村割元の伊藤五郎左衛門らは、長岡藩、村上藩の52カ村を取りまとめ新潟町と交渉を繰り返し、文化14(1817)年に幕府から新川開削の許可を得ました。

西川の流れを損なわないよう川底に木製樋管(底樋)を埋め立体交差させ、急峻な砂丘を掘り割る新川の開削は、総費用約2万2千両、労働者数延べ約165万人の難工事の末、文政3(1820)年に完成しました。

川の立体交差は昭和30(1955)年に水路橋へと形を変えましたが、今も西川流域の治水とかんがいに役立っています。



新川底樋伏せ替え工事図(個人蔵)



新川の上を通る西川水路橋

「市報にいがた」2020.1.5掲載



海は荒海 冬の新潟

昭和4(1929)年、現在の3代目萬代橋の完成記念に北原白秋(童謡「砂山」でおなじみの詩人・歌人)が作詞した「新潟小唄」には、次のような歌詞があります。

か
欝けら氷が 流れて光る 今朝も萬代橋の出はづれを
さ
寒むや川風 萬代橋長い お高祖頭巾が また通る

萬代橋の下の信濃川の端を大きな氷の塊が朝日の光を浴びて流れています。冷たい川風を受けながら人々が目だけ出した頭巾姿で長い橋を渡っていた、当時の新潟の冬の様子が分かります。

新潟地方気象台の観測記録によれば、戦前で一番寒かったのは昭和17(1942)年2月12日のマイナス13度でした。開港後の明治3(1870)年の冬、新潟港に入港しようとしたオランダの蒸気船バハマ号は、悪天候と雪のため荷物の上げ下ろしができず佐渡へ回航しました。当時の新潟オランダ副領事メースは「市内は2mほどの積雪があり、川は凍結している。運河(堀)は凍って船が使えない」ので作業費用がかさむと嘆いています。

今回は季節柄、信濃川も凍った寒い新潟の話でした。



氷結した信濃川にとどまる蒸気船安進丸
(昭和11年ごろ)

「市報にいがた」2020.2.2掲載

みなとまち新潟 歴史探訪③

問 歴史文化課

☎025-226-2584

明治・大正時代の新津油田と原油輸送

明治時代、新津町(秋葉区)や関屋(中央区)には多くの製油所があり、主に新津油田から運ばれた原油が灯油や機械油などの石油製品に精製されていました。

明治前期、原油は各鉱区から新津町までは樽に入れて背負うなど人力で、関屋までは荷舟に移して能代川、小阿賀野川、信濃川を通して運ばれました。明治30(1897)年に北越鉄道の沼垂駅・一ノ木戸(現在の東三条)駅間が開業すると輸送手段に鉄道が加わり、新津駅と矢代田駅には原油貯蔵タンクが設置されました。

鉄道開業後も、荷舟は川沿いの製油所に直接原油を運び込める利便性を生かして引き続き活躍しました。金津鉱区から小須戸町雁巻(秋葉区)の信濃川船着き場につながるパイプラインが敷かれ、輸送の効率化が図られました。時代と共に原油の輸送手段は近代化・多様化しましたが、川の荷舟は日本屈指の油田として繁栄した明治・大正期の新津油田を輸送面から支えました。



原油を積んだ荷舟が能代川を行く
(新津図書館蔵)



新津駅前の原油貯蔵タンクと原油輸送車
(新津鉄道資料館蔵)

「市報にいがた」2020.3.1掲載