



信濃川治水と近代港湾の実現（近代）

木橋の初代萬代橋

新潟開港と近代化

新潟港は、明治元年11月19日（1869年1月1日）に開港し、同2年には、後に新潟税関となる新潟運上所が開かれた。外交上重要となった新潟町は、同3年3月に県庁所在地となったが、水深が浅く大型船が入港できず、貿易は振るわなかった。

明治5年、新潟県令に就任した楠本正隆くすもとまさたかは、新潟を開港場にふさわしい町にしようと、開化のための教諭文ふくくを布告して風俗を取り締まった。同7年には第四国立銀行（現在の第四銀

行）が開業した。さらに、同16年には信濃川河畔に県会議事堂ができ、新潟は県政の舞台となった。

外国人もやってきたが、街中に雑居していた。パームは優れた医療技術で新潟の人々を驚かせた。曲馬団の一員として新潟へ来たミオラは肉屋を開き、後にレストランを開店し、新潟に西洋の味覚を伝えた。

市町村制と新潟

新潟市は近隣町村の合併によって大きくなった自治体である。「旧高旧領取調帳」（幕末時点の村々の高帳）によれば、江戸時代の市域には580ほどの村があった。明治12（1879）年、郡区町村制で蒲原郡は5郡となり、新津町に中蒲原郡役所、巻村に西蒲原郡役所が置かれた。

新潟町は郡役所に属さない新潟区となった。同22年に市制・町村制が実施されると、新潟区に関屋地区を合併して新潟市が誕生した。現在の市域は1市（新潟市）・123町村になり、さらに明治34（1901）年の大合併で1市67町村になった（P35 近現代（明治～平成）新潟市域の合併変遷図参照）。

川蒸気から鉄道輸送へ

川の流れが緩やかな越後平野下流部では、明治期、川蒸気船が盛んに航行した。新潟を起点に信濃川・西川・中ノ口川をさかのぼって長岡・巻（西蒲区）・燕くりのきへ、栗ノ木川で亀田（江南区）へ、通船川から新井郷川にいごうに入って葛塚（北区）へ、また小阿賀野川から京ヶ瀬方面（阿賀野市）へと、路線は拡大した。しかし、夏は川の水位が下がったり、冬は川が凍結したりするなど、川蒸気船は気候の影響を受けやすかった。

明治30（1897）年、沼垂（中央区）～一ノ木戸（三条市）間の鉄道が開業し、大正期に鉄道網が広がると、交通の中心は川蒸気船や荷物運搬の川船から鉄道に移っていった。



葛塚～新潟間を運行する川蒸気船 個人蔵
大正期の新潟駅前風景



旧新潟税関庁舎
（国重要文化財）

新潟県会旧議事堂
現、新潟県政記念館
（国重要文化財）

地主王国新潟

新潟市域及び周辺には、沢海（江南区）の伊藤家しらせや白勢家・市島家などの「千町歩地主」を頂点に、中野家・桂家（秋葉区）など、多くの土地を集積した地主が各地に点在していた。自由民権運動から国会開設運動やまきわしちじを指揮した山際七司も、木場（西区）の地主である。

地主は金融・商工業に投資する一方、ハサ木による米の乾燥など農業技術の改良に努めた。また、銀行や博物館の設立など、経済・文化にも大きく寄与した。

大正から昭和初期には地主と小作人の間で小作料減免を争点とする争議が多発した。和解で終結することが多かったが、地主制に大きな影響を与えた。



沢海伊藤家（北方文化博物館、国登録有形文化財）

大河津分水路

信濃川下流の根本的な洪水対策である大河津分水路^{おおこうづ}の開削は、江戸時代からの懸案であった。分水工事は明治初年に実施されたものの、土木技術が未熟で中断された。しかし、明治29(1896)年に起こった新潟市域の大半を飲み込んだ「横田切れ」(燕市)「木津切れ」(江南区)と呼ばれた大水害をきっかけとして、分水工事は同42(1909)年に国営で着工され、大正11(1922)年に通水した。

これにより、分水下流の新潟市域の大洪水の危険は激減し、近代的な新潟港の築港も可能になった。



現在の大河津分水 北陸地方整備局信濃川河川事務所提供

新潟築港と萬代橋

新潟港は明治中期以降、ロシア領でサケ・マスなどを獲って加工するために、船と漁夫を送り出す国内有数の北洋漁業基地となったが、大資本が船団で操業するスタイルが始まると、拠点は北海道へ移り、新潟の北洋漁業は衰退した。

一方、信濃川の水量を調整できる大河津分水の実現は、新潟市を大きく変えた。大正3(1914)年、新潟市と沼垂町^{ふとう}は近代埠頭の築造を期して合併した。同15年、沼垂側に埠頭が完成し内外貿易は盛り返した。港の周辺は工場地帯となり、埋め立てられた信濃川の両岸に公共施設が建てられ、新たな港湾都市に生まれ変わった。

明治19(1886)年、信濃川に長さ約782m・幅約7.3



築港後の新潟港 沼垂小学校所蔵

mの長大な木の橋が架かった。「よろずよまで存続するように」と願いを込めて、「萬代橋^{よろずよばし}」と名付けられた。同41(1908)年の新潟大火、交通量の増加と老朽化により、萬代橋^{ばんたいばし}は2度架け替えられた。昭和4(1929)年に完成した現在の萬代橋^{ばんたいばし}は、長さ307m・幅22m、鉄筋コンクリート6連のアーチ橋で、耐久性に優れ、その美しさから国の重要文化財に指定され、新潟のシンボルとなっている。



3代目萬代橋(国重要文化財)

戦争と大陸への玄関、新潟

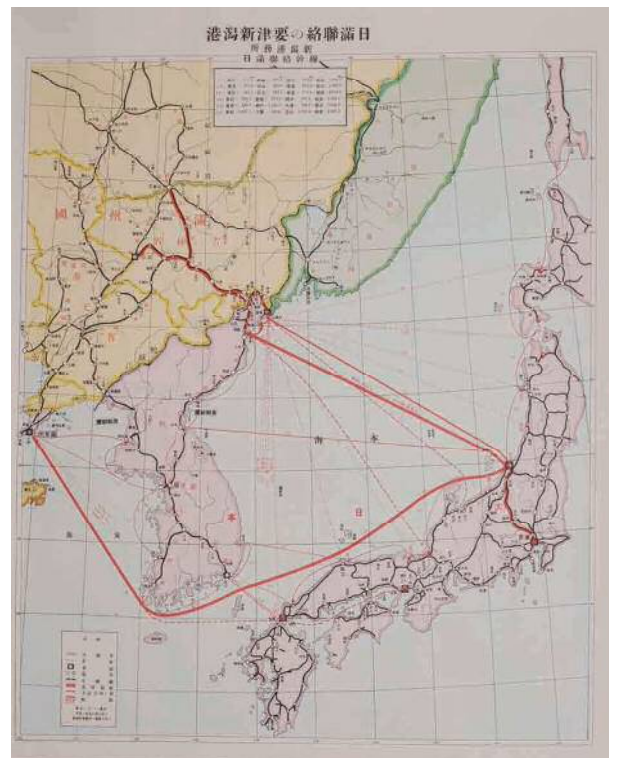
昭和6(1931)年9月1日、上越線が開通した。

同18日満州事変が勃発し、翌年には中国東北部に「満州国」が建国され、新潟は東京と満州の首都新京を結ぶ最短ルート^{きらい}の港となった。新潟と大陸を結ぶ日満航路は政府命令航路となり、満州開拓移民団は新潟港から出発していった。新潟港の貨物量は、満州との貿易と太平洋側の港湾機能の低下により、大幅に伸びた。遅れて来た港湾都市新潟の繁栄は、戦争の裏側で静かに進んでいた。

しかし、戦争が悪化すると、新潟港は機雷投下で封鎖状態になった。新潟は原子爆弾の投下目標候補地の一つであった。昭和20年8月、広島・長崎に原子爆弾が投下されると、新潟県は市民に緊急疎開を布告した。市街地は無人に近い状態で終戦を迎えた。



満州への移民団を乗せ新潟港を出港する満州丸



新潟經由が日滿航路の最短ルートとなったことを示す日滿航路図 昭和13年