

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 工事中の新潟大堰（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。