

# 総論 (2) 新潟市の概要

## (1) 位置

本市は、本州日本海側のほぼ中央に位置し、東京圏からは約250km、名古屋圏からは約350km、大阪圏からは約500kmの距離に位置しており、日本海をはさんだロシアのナホトカまでは約750kmの距離にあります。

面積は、市勢の発展とともに順次市域を広げて、現在726.10km<sup>2</sup>となっています。



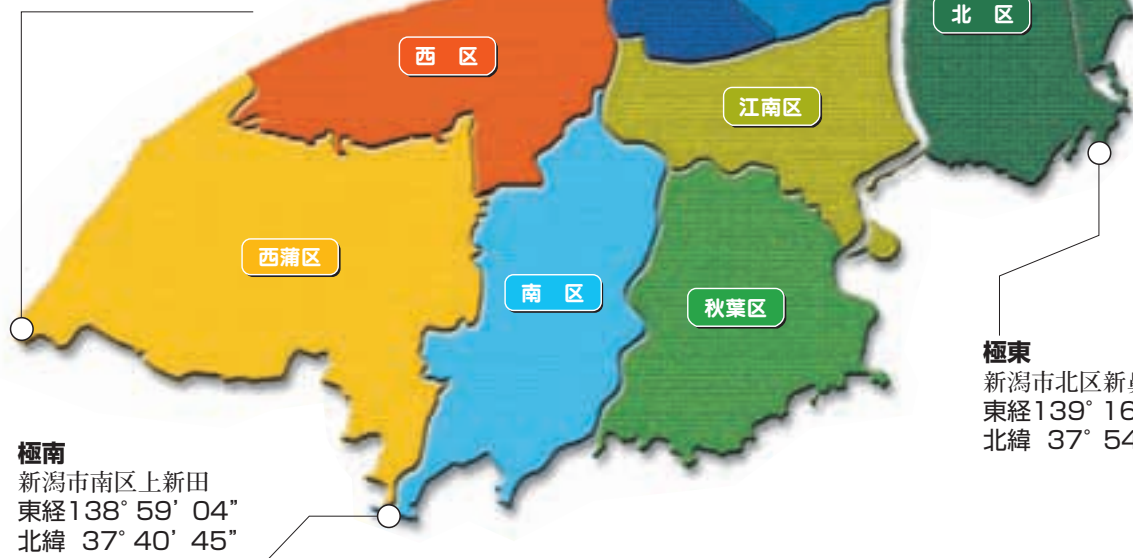
北東アジアの中の新潟



新潟県と新潟市

**極西**  
新潟市西蒲区間瀬  
東経138° 47' 03"  
北緯 37° 42' 54"

**極北**  
新潟市北区太郎代  
東経139° 12' 55"  
北緯 37° 59' 36"



**極東**  
新潟市北区新鼻  
東経139° 16' 00"  
北緯 37° 54' 06"

**極南**  
新潟市南区上新田  
東経138° 59' 04"  
北緯 37° 40' 45"

## (2) 自然

本市は、信濃川・阿賀野川の河口にまたがり、地勢は概ね平坦ですが、海岸部に連なる新潟砂丘がわずかに高台をなしています。また、南東側に新津丘陵、南西側に角田・弥彦山地があります。市域の地質の大部分は沖積層からなり、軟弱な粘性土及び砂質土によって形成されています。

新潟県の気候は、豪雪・多雨など日本海側の気候特性が顕著ですが、本市は県内各地に比べて雨・雪とも少なく、本市中心部の海岸平野部における平成13年から5カ年の平均値では、平均気温14.1度、年間降水量1,877.9mm、年間平均風速3.5m/秒となっています。

本市の植生は、平野部においては、本市の特色でもある水田に多様な雑草が生息しています。海岸部においては、ハマボウフウなどの海浜植物や防砂林であるクロマツ林、丘陵・低山部は、コナラによる二次林やスギを中心とした植林地帯が広がっています。また、佐潟や福島潟などの湖沼においては、ヒシ、ハス、ヨシ群落などが認められます。

希少な植物として、オニバス、ミズアオイ、アサザなどの水生・湿生植物が佐潟や福島潟などに見られます。

水辺を多くもつ本市の特徴の一つとして、多くの鳥類が認められています。日本産鳥類の約半分近くが確認されており、佐潟、鳥屋野潟、福島潟は、ヒシクイ、オオハクチョウ、コハクチョウなどのガンカモ類の集団渡来地となっています。また、国内希少野生動植物種に指定されているオオタカが樹林帯に生息しています。

## (3) 沿革

本市における人々の営みの最初の舞台は、市域の南に連なる新津丘陵でした。新津丘陵には、狩猟に使われた約2万年前ころからの石器が点々と残されています。

市域は、古くより日本海を隔ててアジア大陸と繋がり、北方の文化と西方の文化が接する交流拠点でした。大化3(647)年には、畿内政権による北方支配の拠点として、国内最初の城柵とされる「淳足柵(ぬたりのさく)」が造られました。10世紀には信濃川・阿賀野川河口の湊である「蒲原津(かんばらのつ)」が越後の国津となり、湊の繁栄は戦国時代に登場した新興の湊町・新潟町に引き継がれました。

近世の越後は中小の藩が分立し、市域は中小の藩や幕府代官による支配地に分かれます。

信濃川河口部の新潟町は近世前期に現在地に移転、西回り航路が整備されると、北前船が寄港する日本海側最大の湊町として繁栄しました。

また、信濃川・阿賀野川下流域の低湿地では新田開発が急速に進み、現在に続く多くの村落が生まれます。さらに近世中期(18世紀)以降、松ヶ崎掘割や内野新川の開削といった大規模な土木工事を伴う開発も行われます。人々は毎年のように襲ってくる水害と戦いながら、のちに米どころとなる基礎を築きました。

繁栄する湊町と広がる農村部は、内水面を往来する舟運によって結ばれていました。舟運の要所には、新津・白根・亀田・小須戸・葛塚・巻などの在郷町が成立して六斎市が開かれ、そこで商品となる作物(野菜・果物など)の栽培や織物などの手工品の製作も盛んになります。

沿岸部で漁獲されたイワシは干鰯に加工されて西国へ送られました。また、角兵衛獅子の巡業や毒消しの行商など、他国稼ぎに出る人も見られました。



近世中期までできた在郷町の位置(○印)

幕末の天保14(1843)年、新潟町は幕府領となり、初代新潟奉行として赴任した川村修就は、砂防林の造林、物価の安定、海岸防備、風俗の改善などさまざまな施策を行いました。



安政6(1859)年、外国調査船の来航を描いた「新潟湊之真景」

安政5(1858)年、新潟町は修好通商条約で開港5港の一つとなり、明治元年11月(西暦1869年1月)に開港しました。開港場新潟には県庁や国立銀行などが置かれ、開化政策が進められました。明治22(1889)年4月、全国で最初に誕生した39市の一つとして市制が施行され、新潟港は国内有数の北洋漁業の基地として発展しました。

市域の大半は、米どころとして知られる稲作地帯でした。しかし、多くは湿田・沼田で、

加えて洪水に度々襲われる不安定な稲作でした。

排水のため、明治中期以降に動力排水機場が設置されるようになり、さらに大正11年に大河津分水が通水して洪水が激減し、ようやく湿田稲作はほぼ安定しました。



大正期の新潟駅前風景

明治30年、信越線沼垂駅の開業をはじめとして、大正初期には羽越線・磐越西線・越後線が開通し、舟運に代わって鉄道輸送が重要になりました。明治30年代には、新津丘陵に広がる新津油田で機械掘削による採油が本格化し、産油量が国内最大となります。この豊富な県内産油を背景に、本市は製油所・硫酸工場など石油関連産業を中心とする工業都市として発展しました。

大正3(1914)年、本市と沼垂町は近代港湾の築港を期して合併し、新潟港は大正15年に大型汽船が埠頭に着岸し、貨物列車が乗り入れる港になりました。さらに、昭和6(1931)年に上越線が開通すると、新潟港は首都圏と日本海対岸とを結ぶ最短路に位置する港湾になりました。

戦後、農村部では、不在地主の農地を小作農家に売り渡す農地改革が始まりました。また、栗ノ木排水機場などの大排水機場が次々に完成したことにより、耕地整理(土地改良)が、耕地整理組合・土地改良区によって進められ、30年ごろ



には、市域の水田は、まっすぐな道路、用・排水路に区画された乾田となり、舟に頼る農業から、牛馬車・耕運機による農業に変わりました。

工業においては、昭和25年に起きた朝鮮戦争による特需で工場生産が上向きしました。復興期から30年代の高度経済成長期にかけて、本市の工業発展を支えたのは、天然ガスを原料とするガス化学工業でした。

急激な工業化・過密化は弊害も引き起こしました。

天然ガス採取に伴う地下水の汲み上げによって地盤沈下が進行し、昭和30年代にはゼロメートル地帯が広がって、海岸決壊や浸水騒ぎが起きました。また、40年代には、騒音公害や煤塵はいじんのほか、新潟水俣病の発生が明らかになり、公害が深刻化しました。昭和39年には、新潟国体開催の直後、マグニチュード7.5の新潟地震が本市



新潟地震で落下した昭和大橋

を襲い、甚大な被害をもたらしました。地震後、工場や住宅の郊外への立地が広がっていきました。

食糧増産は、昭和40年代、越後平野の最後の大潟湖であった鎧潟の全部と、福島潟の約半分を農地にする、巨大干拓をもたらしましたが、40年代半ばには米余りになり、生産調整(減反)が始まりました。稲作は、食味と省力化が重視されるようになり、市域では50年代に田植えも機械化されました。また、野菜・花卉・果樹の産地化が進められ、新津・小須戸のアザレア、黒埼の茶

豆、白根の洋ナシなどは全国銘柄になりました。

新潟西港を中心とする新潟の工業地帯も、大きく変化しました。昭和38年、拠点開発を図る政府は、新潟地区を新産業都市に選定し、西港の北約15キロメートルに工業港(新潟東港)と工業地帯の建設が進められました。東港は44年に開港し、その後、国家石油備蓄基地・国際海上コンテナ埠頭などが整備され、新潟港は日本海側唯一の中核国際港湾です。



新潟東港工業地帯

昭和48年、定期航空路・新潟ーハバロフスク線が開設され、新潟空港は国際空港になり、国際線は、その後ソウル線、ハルビン線などが開設されました。53年に北陸自動車道・新潟ー長岡間が開通し、平成9年までに関越・北陸・磐越自動車道が全線開通しました。また、昭和57年に上越新幹線・新潟ー大宮間が開通し、平成3年に東京駅乗り入れをしました。

本市は、この日本海側の交通拠点としての高い都市機能を活用し、いち早くロシアや中国、韓国などの対外諸国の諸都市と友好関係を深め、環日本海交流のリーダーとして国内外に貢献してきました。平成14年に日本・韓国で開催されたワールドカップサッカー大会では、新潟スタジアム(現東北電力ビッグスワンスタジアム)が試合会場となっています。

拠点性を高めた本市は、平成8年に第1次の中核市に指定され、平成の大合併では、平成13年1月に黒埼町、平成17年3月には新津市・白根市・豊栄市・小須戸町・横越町・亀田町・岩室村・西川町・味方村・潟東村・月潟村・中之口村の12市町村と、さらに同年10月には巻町と合併し、本州の日本海側初の政令指定都市として、新たな躍進が期待されています。



新潟空港