



二大河川(信濃川・阿賀野川)が作りだした東区のおゆみ ー東区の歴史ー

東区の工場群

古代を紐解く

大化の改新後の大化3(647)年、ヤマト政権は北方の蝦夷支配の拠点として「湍足柵」を造った。『日本書紀』には、「湍足柵」と記された記事が残る。その場所や構造、役割などは不明なことも多いが、通船川右岸の王瀬、河渡周辺に存在したとする説が有力視されている。

平成26(2014)年9月、牡丹山諏訪神社で須恵器の破片などが発見された。5世紀前半に造られた直径約30~36mの円墳であることがわかり、円筒埴輪の破片が約200個見つかった。この古墳はヤマト政権と密接な関係がある有力者の存在を示すものと考えられており、7世紀に造られた「湍足柵」とのつながりにも興味・関心が集まっている。これらは古代新潟の歴史、東区の歴史を紐解く発見となった。

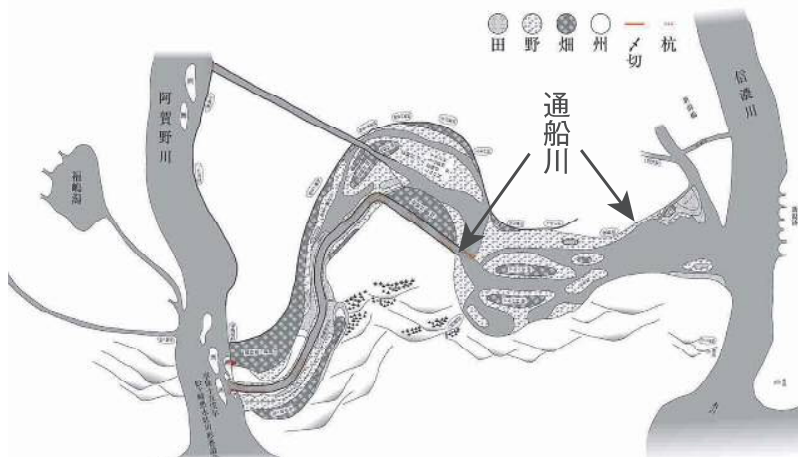


牡丹山諏訪神社古墳の発掘 平成26年

河川と東区のかかわり

東区の生い立ちには、区内を流れている河川の歴史が大きく関わっている。

寛永年間(1624~1644)ころ、阿賀野川は現在の通船川付近を通って信濃川に合流していたが、享保15(1730)年、堰を超える阿賀野川の増水分を直接日本海へ放出するために、現在の松浜地区に堀割を掘った。ところが、翌年の洪水でその堰や堀割が決壊し、日本海へ流れ込む本流となったため、現在の阿賀野川の姿になった。その後、信



「古阿賀野川出州図写」トレース図(一部加筆) 安永2(1773)年

濃川と阿賀野川本流を結ぶ旧阿賀野川河道が干上がったため、両河川間の通船の便を向上させるために旧河道の一部を掘り直したのが通船川である。干上がった川の跡は、新たな耕地となって農業生産を高めた。

栗ノ木川は、亀田郷内の排水路としての役目のほか、多数の貨客船が往来し賑わいをみせていたが、舟運の衰退、自動車交通の発達とともに埋め立てが決まった。昭和43(1968)年10月に埋め立て地を6車線道路にする工事が着手され、同50年に全線が開通した。



「松ヶ崎悪水吐目論見候節村々相記し候絵図」(一部加筆)享保14年 個人蔵

工業地帯としての伸展と衰退

明治時代後期に新潟鉄工所が山ノ下地区に工場を建設し、大正時代にかけて、石油採掘用機械・工作機械や車両の製造にあたった。昭和6(1931)年に、全国的にも珍しい民間会社経営の臨港埠頭が完成した。信越線と埠頭を結ぶ臨港鉄道とともに輸送機関が整備されたことにより、工業地帯の伸展を支える重要な基盤となった。周辺には中小の関連工場も設立され、多数の労働者を抱える工業の町として発展した。同38(1963)年に臨港埠頭付近に火力発電所が完成し、新潟市の工業発展の中心となった。

昭和30年代に入り、工業の発展とともに、臨港埠頭付近の地盤沈下や山ノ下周辺の大気汚染、河川の水質汚濁が進み、公害と判定されたものもあった。昭和40年代ころから、工場の撤退、縮小の動き

が出てきた。その工場跡地の多くは、現在、住宅地や団地に生まれ変わっている。



山ノ下地区の工業地帯 昭和30年代

新潟地震での大きな被害



迫りくる黒煙、重油、汚水に無人となった町

昭和39(1964)年6月16日、午後1時1分に発生した新潟地震における山ノ下地区の被害は甚大であった。石油タンクの炎上と住宅への延焼、ゼロメートル地帯への津波の浸水により、この地区では、多くの人々が長期間にわたり困難な避難生活を強いられた。

山の下中学校区の3つの小・中学校では、火災や浸水等により、家屋損壊の被害を受けた児童が8割を超えた学校があった。避難させた子供たちを保護者に届けるまで、3日2晩守り続けた教師のことが、50年以上も語り継がれている学校がある。しかしながら、地震前の生活を取り戻すことができず、郊外へ移転した家庭や、一時的に他の学校へ転校した児童・生徒も少なくなかった。

交通の要所として

山ノ下埠頭は、新潟西港の再開発計画により、昭和61年度に拡張・整備された。新潟と敦賀、小樽を結ぶ大型カーフェリーの定期航路の発着場としての利用のほか、外国船も入港している。

昭和5(1930)年に市営飛行場としてスタートした新潟空港は同33(1958)年にアメリカ軍から返還されたのち、新潟～東京間に定期空路が開設され、本格的に旅客輸送が開始された。平成27(2015)年現在、国際線3路線・国内線8路線を擁し、年間100万人近い乗降客が利用している。交通の要となる施設などの整備、拡充により、国内外との人的、物的交流が進み、さらに発展が期待される東区である。



空の玄関口 新潟空港