

## 新潟市と沼垂町の合併の歴史について

### 1. 新潟町と沼垂町の歴史

江戸時代、長岡藩の新潟町と新発田藩の沼垂町は成立ちの違いがあるにせよ、信濃川をはさんだ湊町として三百数十年対峙して来た歴史の中で、延宝8年(1680)から文政8年(1825)の145年間に湊の権益や信濃川中洲の帰属問題等で7回も争ってきたが、いずれも沼垂側が負けていることから、長年対立関係が続いてきた。又、沼垂町は阿賀野川と信濃川の二つの大河の川欠けで発祥の地である山の下王瀬より寛永10年(1633)から51年間に4度の町移転を余儀なくされて、貞享元年(1684)約330年前にようやく現在地に定住することが出来た。

一方、新潟町は信濃川支流の西川より浜手にあった古新潟町が、信濃川の流れの変化とともに、支流の幅が狭くなり、湊の機能が損なわれかなない状況から明暦元年(1655)約360年前に、信濃川中洲に大きく一つに成長した白山島と寄居島の現在地に町移転し湊町新潟として発展してきた。また、阿賀野川が信濃川の河口近くで合流していた元禄期にできた、大小無数の島々が50年後の寛延時代には一つの大きな附寄島となり以後開発され、流作場として新潟町領となった。

### 2. 新潟市と沼垂町合併の要因

明治期に入ると新潟町も沼垂町も大きく社会変貌し、近代化の波が押し寄せる。明治19年には信濃川に長さ782mの木造の初代萬代橋が架けられ、明治22年には新潟町が新潟市となり流作場が沼垂町に編入された。

明治30年には新潟市と対立もあったが北越鉄道、後の信越線となる沼垂駅が開業となり、新潟～沼垂間の往来が頻繁となり、7年後には沼垂～流作場が延長され新潟駅が開業となった。

一方、開港五港の一つである新潟港は信濃川河口の位置的条件から、水深や流路共不安定に加え、冬期間の荒波に左右され大型船の入港が不可能な上、港の近代化も新潟側では築港の余地すらない名ばかりの港と呈しており、一部の人々から新潟港発展のためには対岸の沼垂側に求める声が高まりつつあった中で、そのチャンスが間もなく訪れることとなった。

明治40年2月、沼垂町で大火が発生、手に負えなくなった沼垂側から新潟市に要請があり、その応援のため蒸気消防ポンプ車が萬代橋を渡り威力を発揮したことに沼垂町から熱く感謝された。又、この年の国の直轄事業として信濃川治水対策の大河津分水工事が着工され、同時に信濃川河口修築工事として河床の浚渫及び東西突堤の補強と増設、左岸護岸の築造等準備段階を経たことで、新潟港の築港計画の実現化が一步近づいた。

これらのことから、新潟市と沼垂町の合併計画論が急速に高まり、一部沼垂側の強硬な

反対運動もあったが、大正3年4月遂に新潟市と沼垂町の合併が成立した。この時、流作場が再び新潟市に戻る事となった。

本格的な築港工事が大正6年から開始され同15年、中央埠頭と北埠頭が完成した。昭和2年大河津分水完成により同4年に信濃川両岸の埋立てが開始され、三代目萬代橋の完成、同6年の山の下臨港埠頭が民間として完成、同7年に佐渡汽船会社の設立等をもってようやく開港五港の一つとして新潟港がデビューした。

これにより沼垂及び山の下地域の製紙、紡績、製油、化学肥料、鉄工等の工業発展と人口増加がもたらされ、港町新潟の近代化の基礎ができ上がりその後の戦中戦後の困難期を経て発展ある現在の新潟市へと続いてきました。

今年で新潟と沼垂の合併から記念すべき100周年となりました。これもひとえに双方の先人の方々の努力があってこそ現在の新潟市が存在しているのです。

平成26年4月26日

深澤 一彦