「水の都」新潟における掘割の喪失過程について

A STUDY ON THE PROCESS OF RECLAMATION OF THE CANALS IN FORMER CANAL CITY NIIGATA

松本智史 — *1 越澤 明 — *2

Satoshi MATSUMOTO — *1 Akira KOSHIZAWA — *2

キーワード：
掘割, 信濃川, 新潟市

Keywords:
Canal, The Shinano River, Niigata City

Once, Niigata was the Canal City. The canals covered the town and rowboats were coming and going. However, these canals were filled in at the time of the rapid economic growth of the Showa 30s. Although the reclamation of the canals and the Shinano River have an important meaning in Niigata's city formation, there is no detailed research, studies nor data on this process. In this research, the process in which the canals are lost from Niigata is clarified toward the revitalization of the canals expected in the future.

1. はじめに

新潟市は信濃川の河口に位置し、古くから港町として発展してきた。そして新潟の町は「水のにいがた八千八川」と唄われるように、縦横に走る掘割と柳並木のある「水の都」であった。新潟の人々の生活と信濃川・掘割を利用した水運、舟運は深いつながりを持っていた。しかし、昭和になると掘割は埋め立てられ、信濃川も水面の約3分の2を埋め立てられてしまう。そのため、現在の新潟市の市街地において水の都としての新潟を感じることもできる場所は少ない。

新潟の都市形成において重要な意味をもつ掘割の埋め立てや信濃川の埋め立てであるが、これらの経緯を都市計画の観点からまとめた行政資料、出版物、研究論文は存在しない。

約1年前に新潟の掘割についての講演会が催され、掘割再生に向けての機運も高まり始めている。そこで本研究は、新潟の町から掘割が失われていく過程を資料を発掘し確認することにより、都市計画の観点からまとめ直すものとする。掘割再生が可能かどうかは別として、歴史を活かしたまちづくりは今後の新潟の都市計画において一つの課題であり、その資料としても本研究は意味を持つ。

研究方法は市史・新聞などの史料による歴史調査、行政資料・ヒアリング^{※1)}による調査・分析によっている。

2. 掘割の形成と都市計画

2-1 掘割の形成

江戸時代、新潟の町は港町として大きく発展する。まず、長岡藩主・堀直奇により港町としての基礎が築かれた。元和2(1616)年、直奇は諸々の税を免除し、新潟の自由貿易港としての発展を図った。さらに元和3(1617)年に発布された「覚」において新潟の町の移転と港町としての計画的な整備を指示し、短期間の内にこの整備が行われた。

その後、町域の拡大に伴い無秩序に発展してきた町並みの整理を行い、さらに町の内部に新たに堀を掘削し、舟運の便を活かした町全体の他面的な利用を図ることを目的として、明暦元(1655)年、牧野忠成により「明暦の町割り」が実施された。これにより、新潟町には寺町堀(のちの西堀)・片原堀(のちの

図1 元禄12(1699)年の新潟町

新潟市史上巻¹⁾「元禄12年4月沼垂訴訟立会絵図」に筆者加筆。

当時、信濃川には数多くの中州が存在していた。新潟の町には明暦年間に整備された7筋の堀が存在していることがわかる。現在、これらの堀跡は都心部の幹線道路となっている。

東堀・白山堀(のちの一番堀)・新津屋小路堀(のちの二番堀)・広小路堀(のちの四番堀)・御祭堀(のちの五番堀)が掘削、または既存の信濃川の枝川を利用して整備された。さらに明暦3(1658)年には新堀(のちの三番堀)が掘られた(図1)。この町割りにより形成された市街地の形態はその後、基本部分はほとんど変わらずに現在に及んでいる。

明治・大正期に入ると、明治元(1868)年の新潟港開港、明治5(1872)年の県令・楠本正隆の着任などにより新潟の町や堀の整備が更に進むこととなる。また、それまで信濃川の中洲であった島々が陸地とつながり、また近づいてくることにより

*1 北海道大学大学院工学研究科 大学院生
(〒060-8628 札幌市北区北13条西8丁目)

*2 北海道大学大学院工学研究科 教授・工博

*1 Graduate Student, Graduate School of Eng., Hokkaido University

*2 Prof., Graduate School of Eng., Hokkaido University, Dr. Eng.

図2 大正14(1925)年の堀割

新潟市図 大正14年6月3版改訂より筆者作成。

表1 大正13(1924)年 堀の延長と幅

新潟都市計画概要²⁾より筆者作成。

名称	延長(間)	幅(間)	坪数(坪)
蔵所堀	946.6	2.5	2270.0
宮浦堀	77.9	4.0	311.7
一番堀	177.8	11.0	1956.1
二番堀	247.0	4.5	1111.5
三番堀	252.7	4.5	1137.2
四番堀	224.8	4.3	966.6
五番堀	192.4	4.2	800.1
寺裏堀	893.2	3.0	2679.6
東堀	925.2	4.0	3700.8
西堀	862.3	4.0	3449.2
内他門川	445.8	5.1	2273.6
他門川	661.3	10.0	6613.0
本間堀	367.2	0.5	183.5
早川堀	385.4	4.0	1541.6
早川	517.0	5.2	2698.8
新堀堀	73.5	73.5	382.2
計	7250.1		32075.4
	(約13.2km)		(約10.6万㎡)

新たな土地を得ることとなった。これらの土地にも水運の便を失わないためにも堀が開削され、町が作られていったのである。これら明治初期の整備により新潟の堀割は明治期・大正期にその全盛を迎える(図2、表1)。

2-2 昭和初期の堀割

新潟は平坦な土地であるため、堀は掘削当時から水の流れにくいものであった。そのため、堀割の維持管理は難しく、江戸時代にもごみ清掃や土砂さらいが行われていた。昭和初期までは新潟市は堀の維持に精力的であり、取水口であった宮浦堀の信濃川口に州がつき各堀の水が流れにくくなると、昭和2(1927)年には白山浦に2台の揚水機が設置され市内の堀への通水が始まった。これにより幹線の堀であった東堀や西堀の流水が確保され、コイの放流なども行われるようになったが、蔵所堀・寺裏堀・大畑堀などは依然として通水が悪く、不衛生なものとなっていく。また、戦時中は幹線の堀も含め堀割の整備は行われずに放置されていた。詳しくは新潟市史³⁾、新潟歴史双書5 新潟の堀と橋⁴⁾ 参照。

2-3 都市計画の導入

無秩序な都市化が問題となっていた新潟市において、大正14(1925)年、都市計画が実施されることとなった。この都市計画の街路網決定(昭和3年)の際、東堀を埋め立て道路とすることが計画される。結局、昭和10(1935)年の埋め立て実施の

表2 年表(本研究関連事)

西暦	年号	新潟関連の出来事
1616	元和2	幕府が堀直寄を長岡へ移す
1617	元和3	堀直寄が新町・材木町・洲崎町の町建てを命じる
1618	元和4	幕府は牧野忠成を長岡城主にする
1867	慶応3	イギリスなど5か国が新潟開港に同意する 新潟府が新潟県となる
1871	明治4	新潟県令楠本正隆が着任する 新潟県が新潟町の町名を改定・制定する
1873	明治6	新潟運上所が新潟税関と改称する
1886	明治19	内山信太郎が万代橋の架橋工事を始める 信濃川河身改修と堤防改築工事が始まる 新潟区が新潟市となる。また、町村合併が実施される
1896	明治29	信濃川流末改修工事が始まる 新潟県全域で大水害が起こる(横田切れ・木津切れ)
1908	明治41	新潟市で大火が起こる。初代万代橋が焼失する
1909	明治42	2代目万代橋が開通する
1914	大正3	沼垂町が新潟市に合併する
1917	大正6	新潟港築港工事が始まる
1922	大正11	大河津分水が通水する
1923	大正12	新潟臨港が築港工事を始める
1925	大正14	新潟都市計画区域が認可される
1926	大正15	県営埠頭が完成する
1929	昭和4	万代橋上流両岸の埋め立て工事が始まる 3代目万代橋の竣工式が挙行される
1931	昭和6	万代橋下流西護岸整備工事が始まる 昭和橋が開通する
1934	昭和9	昭和橋上流西岸の埋め立て工事が始まる
1937	昭和12	この年、証谷小路・東中通の道路拡幅が完成する
1955	昭和30	新潟大火が発生する 火災復興土地地区画整理が都市計画決定される この年、東堀の埋め立てが始まる
1956	昭和31	この年から、地盤沈下が顕著となる
1959	昭和34	この年、早川堀・御祭堀・蔵所堀が埋め立てられる
1962	昭和37	この年、西堀の埋め立てが始まる
1963	昭和38	この年、他門川の埋め立てが始まる
1964	昭和39	新潟国体が開催される 新潟地震が発生する
1995	平成7	「新潟市第四次総合計画」が策定される

際に内務省・中央方面の専門家からの「東堀は運河として盛んに活用されており、また震災の経験から都市の運河は防災上重要である。…」^{注2)}との反対意見により、東堀の埋め立ては見送られ当分現状を維持することとなる。しかし、このような計画が持ち上がったことは交通手段が水運から陸運へ変化しつつあったことを示し、またこれ以降、東堀以外の各堀においても堀の浄化よりも先に埋め立てが考えられるようになるのである。

3. 戦後の新潟と堀割

戦後、新潟市は県都として大きく発展することとなる。人口も昭和25(1950)年は約22万人、昭和30(1955)年は約26万4千人、昭和35(1960)年は約32万人と推移していく。都心部においては、新潟大火の発生や高度経済成長、新潟国体の開催、新潟地震の発生などを契機に大きな変容を遂げる。そして、モータリゼーションと堀割の機能・重要性の低下は都心部に存在した多くの堀割の埋め立てにつながった。以下、埋め立ての要因について個別にまとめる。

3-1 自動車の普及

昭和期に入ると自動車の増加が見られるようになる^{注3)}。また、大正11(1922)年には市中心部においてバスの運行が始まっており、路線数やバスの台数も増加していた。そのため道

図3 新潟大火による焼失区域と土地区画整理区域

昭和30年新潟大火災誌⁹⁾「罹災地域附近 消防水利状況図」に筆者加筆。土地区画整理区域と掘割埋め立て区間は新潟県の土地区画整理事業還暦記念誌¹⁰⁾「新潟都市計画火災復興土地区画整理 整理前ノ換地図」により重ねた。スケールと方位は筆者が加えた。他門川を境に延焼が防がれたことがわかる。また、この土地区画整理により東堀の埋め立てが決定された。

路も橋も自動車交通に耐えるものに整備していく必要があった。昭和10(1935)年には交通量の増加よりも堀の防災上、舟運上の役割が重視され東堀の埋め立ては見送られたが、昭和20～30年代には交通の中心が水上から陸上へ移り、徐々に堀の水運上の役割は失われていく。そして、交通量の問題、道路の拡幅が無視できない問題となる。現在、かつての掘割はすべて道路となっている。

3-2 新潟大火

昭和30年10月1日、市街地から出火した火は市の中心部を焼き尽くした。この時、消火栓のポンプの故障などの諸条件が重なり、消火活動に支障をきたした。そこで、西堀・東堀・他門川などの自然水利を利用した消火活動が行われ、大火後、実際に消火活動を行った消防士の多くが自然水利の重要性について述べている。西堀・東堀は周辺地域の消火活動に役立ち、他門川は周辺の消火活動に加え、延焼を防ぐことにも役立った(図3)。河川や堀を流れる水は水蒸気を発しているため熱気を断ち切る効果があったとのことである。このように自然水利で

ある掘割・河川の重要性が再認識される。

大火の復興計画や土地区画整理事業では大火の教訓から、中心市街地の不燃化、交通・防火施設の強化、墓地・公園の整備等を中心とした計画がなされた。将来人口50万人を見込んでのものでもあった。しかし、この復興計画には、西堀、東堀、他門川、一番堀(幅員の一部)の延長の一部を埋め立て、街路又は緑地帯とすることが含まれていた(図3)。

そして、東堀は昭和31(1956)年2月に三番堀～砥谷小路間に排水管を埋め、幅員22mの道路にする工事が始まり、昭和38(1963)年に東堀の全ての埋め立ては完了した¹⁴⁾。

他門川には木造のマーケットが張り出すように建てられており、これらの処理の問題があり、結局この時点では他門川の埋め立ては行われなかった。

また、一番堀は1956(昭和31)年3月から、大火により投げ込まれた瓦礫を整理して堀幅を縮め、新たに護岸を設けて道幅を17.5mに広げた。この時の埋め立てにより堀幅は5m程度になったと推測される。その後、1964(昭和39)年に残った堀幅

図4 掘割埋め立て時期と位置図

文献^{3) 4) 5) 6) 7) 8)}による調査と昭和33、34、35、39、42、51年の新潟市住宅地図の比較により筆者作成。

図5 西堀の断面比較

文献^{4) 5) 13)}、新潟市道路台帳を基に筆者作成

現在の道路の幅員とかつての堀の幅員はほぼ同じである。しかし、次ページの写真1, 2からも分かるように、堀が存在していた頃の水の都としての情緒は完全に失われてしまった。

も埋め立てられ道路となる。

このように、復興計画では消防関係者が防災の観点から掘割の維持、水深を深くするなどの整備が必要であると主張する中、逆に東堀などが実際に埋め立てられていくのである。

3-3 地盤沈下

新潟市の地盤沈下は昭和30年頃から目に見えて速度を増しその沈下量も大きくなっていった。中でも信濃川河口、港湾地帯が最も大きく年間沈下量は最大50 cmにも達していた。そのため、当時堀に水を流すためには白山浦の揚水機で信濃川の水を汲み上げ、早川堀から信濃川への出口でポンプによる排水が必要であった。しかし、そのポンプも昭和30年代になると止まりがちであったということであり、堀の水は流れにくく不衛生なものになっていったことがわかる。

この急速な地盤沈下の主原因は昭和34 (1959) 年6月及び昭和35 (1960) 年6月に科学技術庁の調査により、'ガス採取に伴う地下水の急激、かつ大量の汲み上げによる。'¹¹⁾とされた。科学技術庁の発表以前に運輸省・県・市の調査により地下水の急激な汲み上げが原因ではないかとされていたため、昭和34 (1959) 年から自主規制を含めた、水溶性天然ガス採取規制が

図6 西堀埋め立てに関する記事

左/ 昭和35年新潟日報 実用か観光か、39年の国体まで整備、減びゆく美しさを守れ、など西堀の跡地利用に関する記事。

右/ 昭和36年新潟日報 紙上討論西堀の埋め立て、不潔さは大新潟の恥、独特の情緒残したい、一部文化財に残す、など西堀埋め立てに対する賛成論、反対論、折衷論が見られる。

行われるようになった。さらに、海岸沿い・信濃川沿いに堤防・パラペットが市街地を囲うように造られ、雨や家庭排水などを処理するために排水路・ポンプ場(蔵所堀ポンプ場、他門川ポンプ場、緑町ポンプ場など)が整備された。そしてこれら排水路やポンプ場の整備により掘割の排水路としての役割は徐々に失われていくこととなる。

3-4 新潟国体

昭和39年 (1964) の新潟国体は都市のインフラ整備の契機となった。道路の拡張・舗装、八千代橋の架橋、昭和大橋の架け替えなど、都市施設の整備や、市民の生活環境の整備などが国体開催を目標に急速に進められた。そして、生活用水・排水路・物資輸送の役割が薄れた市内の堀は町の美化、近代化を目的とし、すべて埋め立てられることとなった(図4)。

3-5 西堀の埋め立て

数多く存在した掘割の中でも町の中心部を流れる西堀は幹線の堀であり、水の都新潟の大きなシンボルの一つでもあった。そこで西堀の埋め立ての経緯について詳しく見ることとする。

西堀は明暦元 (1655) 年の明暦の町割りにより寺町堀としてほぼ現在の西堀通の位置(西堀通一番町~同十番町)に信濃川(当時は大川と呼ばれていた)から直接流れてきていた枝川を利用して整備されたものである。当初の寺町堀の両岸には道が付いておらず、家屋が建ち並んでいた。堀の幅は10間(約18.2m)であった。その後、貞享年間(1684~88年)までに両岸が3間ずつ(約5.5m)埋め立てられ道路となった。堀の幅は4間(約7.3m)となったことになる(図5)。

その後も西堀は市内の排水、舟運上、防災上大きな役割を果たし、堀の水を利用しての洗濯や飲み水としても用いられた。そのため、昭和2 (1927) 年の白山浦のポンプによる通水の確保など積極的な整備が行われてきた。また、周辺住民、町内会の西堀美化に対する意識も高く、昭和8 (1933) 年には周辺住民の費用負担により桜と柳と水による西堀の美化が行われる。しかし、戦時中は他の堀同様、維持管理が行われることがなく、戦後になるとポンプも停止となり地盤沈下の影響もあって生活用水がたまり悪臭を放つようになっていった。

昭和30年の新潟大火の発生に続き、昭和35 (1960) 年に昭和39年の新潟国体開催が決定すると、他の堀と同様に西堀においても本格的な埋め立ての議論が始まる。しかし、西堀が最後まで埋め立てられず過去の姿・情緒を残していたことなどの理由により、他の堀がほとんど反対意見もなく埋め立てられていくのに対し、西堀の埋め立てに対しては、存続の意見があがっ

図7 西堀の都市計画街路決定時の様子^{注10)}

新潟県新潟都市計画街路の変更及び追加について 昭和38年¹³⁾ (国立公文書館蔵) より 図面は青焼き図面を基に筆者作成。

写真1 大正から昭和初期の西堀

新潟市：新潟歴史双書5 新潟の堀と橋⁴⁾ より転載。

石垣の護岸が整っていること、堀の水が清潔に保たれていることからしっかりと維持管理が行われていたことがわかる。

写真2 現在の西堀通

平成14年9月 筆者撮影。

現在の西堀は新潟の都心部における幹線道路であり、一方通行ではあるが、片側に駐車帯がある幅員の広い道路である。柳の並木は埋め立て後に植栽されたものである。

た。当時の新潟日報の記事を参考に西堀の埋め立てまでの経緯を見ることとする (図6)。

西堀埋め立てまでの大きな流れを見ると、基本的に三つの考え方が分る。一つ目は、将来の交通量問題を根拠とし西堀を完全に埋め立てその土地の全てを道路とする意見。この意見の中では、将来歩行者専用道となることが計画されて

図8 信濃川の埋め立て箇所

文献⁶⁾、各年代の地図の比較により筆者作成。

信濃川の埋め立てにより広大な土地を造成したことがわかる。関屋分水事業埋め立て計画は新潟地震の発生などにより中止となった。

いた古町や、関屋分水完成後に出来上がるとされていた信濃川の埋め立て地において水の都の観光資源の整備を行うことも述べられている。

二つ目は観光、情緒、防災の観点から西堀の埋め立てに完全に反対する意見。この意見のなかでは堀の維持管理を積極的に行いかつての清流と情緒を取り戻したい、交通量の問題は東堀埋め立て後の道路で解決できるとしている。また、新潟の今後の発展は東新潟中心に進んでいくから西新潟の自動車の数はそれほど増加しないのではないかと述べられている。

三つ目は折衷案というべきものであり、西堀の埋め立ては実施するがその後の道路整備に関しては緑地帯を設けるなどの措置を行うというものであった。

当時、西堀埋め立てに関しては紙上討論が行われるなど市民の関心は高く、様々な意見が出されたが、地元住民としては埋め立てを望む意見の方が多かったようであり陳情・請願もなされた⁶⁾。さらに、埋め立て後は駐車場よりも道路が望ましいという地元住民の意見が新聞記事にある (図6)。

このような状況の中で新潟市は、下水道の整備によって、1, 2年間に西堀の下水溝としての役割は終わる、西新潟下手一帯から中心に通じる交通量をさばくには東堀幹線道路だけでは不足が予想される、西堀の美化は難しく水面を残さずとも緑地帯の

整備などによって美化は図られる、また信濃川の埋め立て地の整備^{註5)}を行うから西堀の美化は必要ないという理由により西堀全線の埋め立てを昭和36(1961)年に内定する^{註6)}。

また、昭和37(1962)年2月に新潟日報による市議会議員に対するアンケートの結果も西堀埋め立てに関して賛成33人、反対8人、折衷案1人という結果に終わり、西堀の埋め立てが具体化していくこととなる^{註7)}。

昭和37(1962)年9月、市議会は継続審議になっていた西堀埋め立て促進を求める陳情を「国体をひかえ、早急に整備の具体的方策を樹立願う意味において」全員一致で採択した。同年12月から西堀の排水管敷設工事が始まり、堀幅の半分が埋まった。昭和38(1963)年度には、埋めたままになっていた跡地を道路にする工事と共に、6月には全面的な埋め立てが始まり、国体直前の昭和39(1964)年5月に埋め立てが完了した。

昭和38(1963)年には都市計画街路西堀通線が都市計画決定されている。新潟計画街路変更及び追加についての資料^{註8)}に含まれている理由書には新潟市都心部の交通量の増加が述べられている^{註9)}(図7)。この資料より埋め立て直後の西堀の断面も見ることができるが、現在の断面とほぼ変わらないものであり、将来の交通量の増加を考え、車道と歩道のみのもので緑地帯などの構想は実現しなかった。

4. 信濃川の埋め立て

新潟の港町としての発展の要となった新潟港は信濃川の河口港であり、掘割もまた信濃川の水運の便を町の中にまで引き込む為に造られたものである。また、信濃川の河道の変化による町の移転や洪水による被害など新潟の町は古くから信濃川の影響を強く受け、また活用してきた。しかし、昭和初期～30年代の間に川幅約700mあった信濃川はその川幅の約3分の2が埋め立てられてしまう(図8)。

昭和初期、新潟市は無秩序な都市化と、それに伴う住宅難という問題を抱えていた。また、市域の中心部を流れる川幅約700mの信濃川により市域が二分され、発展の妨げとなっていた。当時の技術ではこの大河川に幅の広い橋梁を架けることはできなかった。そこで大河津分水の完成により水量の安定した信濃川の両岸を埋め立て、川幅を狭め、中心市街地に新たな土地と、大きな橋を架ける計画を実施する^{註11)}。

この計画は予定通りには進まなかったが、昭和30年代までには計画区域の埋め立てが完了し、埋め立て地の大部分は民間企業や個人に払い下げられた。川幅は約270mとなった。この時、埋め立て地を公園緑地、観光資源として整備するといった意識は無かったようである。

5. まとめ

新潟の掘割は江戸時代に開削され明治・大正期の全盛期には積極的な利用、整備が行われていた。信濃川と共に水の都・新潟のシンボルであった。

昭和期にモータリゼーション、新潟大火、地盤沈下、国体の開催、新潟地震などを契機に都心部は近代化を目指し整備が進む。日本が高度経済成長を遂げる中で新潟において水の都の情緒と特色の維持を望む声は、近代化を求める意見に押し切られ、掘割、信濃川の埋め立てが行われる。

新潟の掘割が埋め立てられた理由を以下にまとめる。

1) 自動車や鉄道の発達に伴い、信濃川や掘割による水運の重要性が低下し、交通網の整備(道路の拡幅)が必要になった。
2) 地盤沈下などにより堀の水が流れにくくなり、衛生上の問題が生じた。そのため排水路やポンプの整備が進み、掘割の排水路としての役割が失われた。

3) 戦時中に整備が行われず、放置されていた掘割の整備には多額の費用と時間が必要であり、新潟国体の開催も決定し短期間の内に解決しなければならない問題であった。

高度経済成長期に特色が失われてしまった都市は他にも数多く存在する。しかし近年、道路や街路に対して柔軟な発想がなされるようになり、歴史や風土を活かした再開発も行われるようになってきた。また道路を生活空間としてとらえ歩行者を意識した道路の事例なども数多く見られるようになった。昭和30年代に水運の要・排水溝の役割を失い、衛生上の問題から埋め立てられてしまった掘割、そして信濃川は、今後魅力ある都市空間の形成という役割を担って再生されるべきではないだろうか。市としては水の都としてのまちづくりを「新潟市第四次総合計画」の中で明記したが、掘割の再生についての明確な記述は見られない。今後、市議会をはじめ、世論がどのように動いていくのかに注目したい。

掘割再生の具体的な手法・可能性については考察が不十分であるため、今後の研究課題とするが、都市計画の地方分権化が進む現在が本格的な再生を検討する時期ではないだろうか。

注釈

注1) 新潟市都市計画課、新潟市歴史文化課、新潟市土木部総務課、国土交通省北陸地方整備局河川部

注2) 新潟毎日新聞 昭和10年5月25日より引用

注3) 新潟市の自動車は大正7(1918)年には2台、昭和元(1925)年には87台、昭和3(1927)年には186台となる。

注4) 昭和31(1956)年2月に三番堀～榎谷小路間に排水管を埋め、幅員22mの道路にする工事が始まり、続いて榎谷小路～新津屋小路間の東堀も埋められた。昭和32(1957)年9月には新津屋小路～鍛冶小路間の埋め立てが始まり、翌年の1月には道路となった。鍛冶小路～一番堀通間も昭和34(1959)年中に埋め立てが終わり、昭和35(1960)年には三番堀から下の八・九番町内の埋め立てに取り掛かった。そして昭和38(1963)年に東堀の全ての埋め立ては完了した。

注5) 当時信濃川を大幅に埋め立てる計画があったが、新潟地震の発生などによりこの計画は中止となった。

注6) 新潟日報 昭和36年1月15日より

注7) 新潟日報 昭和37年2月1日、2月2日、2月3日より

注8) 国立公文書館蔵。新潟県、新潟市には保管されていない。

注9) ‘新潟市都心部の交通量の増加は甚だしく、昭和36年交通量調査に於いては、昭和33年調査時の約1.8倍と増加し、又市内自動車登録台数に於いては昭和31年の6,900台に対し、昭和36年には16,460台と約2.4倍の増加を示し今後益々増加の趨勢にあるので、将来交通量に対処するため、都心部に2等大路第1類第3号線のほか一路線を追加し、…’という内容。

注10) 黒と赤で描かれた青焼き図面のため白黒の複写では不明確になるため原図の黒線を実線、赤線を点線とし、筆者が図面の一部をトレースした。黒線が当時の現状、赤線が都市計画道路の計画を示すもの。

注11) 県営信濃川埋め立て工事として第一期埋め立ては万代橋から県議会議事堂(現県政記念館)までの区間。第二期は白山堀上流から団九郎まで、第三期は団九郎上流から都市計画区域までとなっていた。

参考文献

- 1) 新潟市：新潟市史上巻 1934年
- 2) 新潟都市計画概要 新潟市 1924年頃 奥付なし
- 3) 新潟市：新潟市史 通史編3 近代(上) 1996年
- 4) 新潟市：新潟歴史双書5 新潟の堀と橋 2001年
- 5) 笹川勇吉著：新潟わが街 柳と堀 1986年
- 6) 新潟市：新潟市政進展史第1巻～4巻 1955、57、68、71年
- 7) 新潟日報社：新潟日報 1960～64年
- 8) 新潟市：新潟市合併市町村の歴史 基礎資料編5～9 1982、83、84、85、86年
- 9) 新潟大火災誌編集委員会：昭和30年新潟大火災誌 1959年
- 10) 新潟県：新潟県の土地区画整理事業還暦記念誌 1989年
- 11) 新潟県、新潟市：新潟の地盤沈下 1961年
- 12) 小村 式編著：わが町の歴史・新潟 1979年
- 13) 新潟県新潟市都市計画街路の変更及び追加について(昭和38年建設省告示第1105号) 国立公文書館蔵 1963年
- 14) 新潟市第四次総合計画 新潟市 1995年

[2003年4月18日原稿受理 2003年7月29日採用決定]