

## 2 上越市の歴史

上越市は、親鸞や上杉謙信などの歴史的人物をもって語られ、情緒豊かな城下町文化が息づく地などとしても名を知られるように、数々の歴史と文化に彩られたまちです。

どの時代においても、常に要地間・大都市間を結ぶ重要経路上に位置し、豊かな発展を遂げてきたことから、上越市の歴史は交通と切り離せない関係にあると言えます。

### (1) 原始～古代

- 上越市内には、山屋敷 I 遺跡や籠峰遺跡をはじめ、縄文時代の遺跡が数多く存在しています。これらの遺跡で出土した土器の様式は、関東や東北、北陸地方との交流があったことを示しています。
- 高田平野南西部の吹上遺跡や釜蓋遺跡は、弥生時代を中心に管玉や勾玉などを生産した玉作り遺跡として、全国的に知られています。当時の人々は、この玉類によって、信州や北陸西部、東海、近畿方面などの遠隔地と盛んに交流（交易）を行ったと考えられています。
- 北陸地方の最も古い名称は「越の国」であり、新潟県もその地域に含まれていました。「越の国」が越前・越中・越後・佐渡に分かれ、「越後」という名称が歴史に初めて登場する時代に、今の上越市域を含む頸城郡も成立しました。
- 頸城郡は、初め「越中国」に属していましたが、後に「越後国」に編入されます。その後、現在の上越市内に越後国の国府・国分寺が置かれ、越後における政治・文化の中心となりました。
- 奈良時代になると、平城京（奈良）に魚などの貢納物を運ぶため、東北から九州にわたる大動脈が築かれ、陸運・海運が発達し、交流が活発化しました。当市域は、日本海側の重要な地域の一つでした。

### (2) 中 世

- 鎌倉時代には、日本の歴史に大きな足跡を残した人々が北陸に配流されました。1207年、専修念仏禁止の弾圧によって流罪に処せられた浄土真宗の開祖・親鸞もその一人です。親鸞の足跡は地域の至る所に残されており、当地の文化に少なからず影響を及ぼしたと言われます。
- 親鸞が市内の居多ヶ浜に上陸して平成19（2007）年で800年目となりましたが、親鸞がこの地に配流されたということは、当市が東日本と西日本の境界付近に位置していることや、越後国府として文化的水準の高い地域であったことを物語っています。



親鸞上陸の地に建つ銅像

- 戦国時代、当市域を含む頸城郡には、上杉氏の権力の直接の基盤として上杉氏の蔵入地（直轄地）や家臣団の知行地ちぎょうちが置かれていました。また、春日山を中心にいくつかの支城が配置されていました。
- 頸城郡では、古くから越後の特産品として知られていた青芋あおそ<sup>4</sup>が生産され、直江津から京都方面に移出されました。有力な商品であった青芋は、上杉氏を支える財源の一つでもあったと考えられています。

### (3) 近世

- 江戸時代の初め、上越市域は徳川家康の六男である松平忠輝が築いた高田城を中心とする高田藩領に属しました。17世紀後半からは、一部地域の幕府領への移行や度重なる藩主の交代がありましたが、経済圏・文化圏を同じくするなど、地域としての緩やかな一体性を保持し続けました。
- 頸城郡内では、大規模な河川改修や用水開発などによる新田開発が進められ、飛躍的に耕地が増加し、農業生産力も向上しました。全国有数の稲作地としての今日の基礎が確立されたのはこの時代です。
- 頸城郡内で生産された米は、関川（荒川）・矢代川・保倉川・飯田川などの舟運や柿崎などからの灘廻しなだによって直江津に運ばれ、上方や江戸、蝦夷地えぞち（北海道）などへ廻漕かいそうされました。
- 高田や直江津では、現在の市街地の基礎となる町割り<sup>5</sup>が行われました。高田は高田藩の城下町と北国街道の宿駅として、直江津は有力な港町としてにぎわいました。
- 近世後期には、高田城下や直江津などでは多くの私塾や文芸のサークルが生まれ、藩士や有力な町人・農民、僧や神官などが集まって、身分を越えた交流が行われました。このような学問・文化的土壌が、その後小林古徑（日本画家）や小川未明（童話作家・小説家）などを生み出すことになったと考えられます。

### (4) 近代～現代

- 明治11（1878）年に制定された郡区町村編制法によって、頸城郡は東頸城郡・中頸城郡・西頸城郡に分かれましたが、その後も緩やかな一体性を保持し続けました。

#### ◆ 近代日本の幕開けと鉄道の整備（明治～大正）

- 明治以降、鉄道は近代日本の交通の中核として整備され、それまで周辺地域から山々によって遮られていた多くの地域社会を変化させることとなりました。
- 上越市では、全国に先駆け、明治19（1886）年の直江津～関山間（信越本線）、明治31（1898）年の直江津～新潟間（北越鉄道）、大正2（1913）年の北陸本線の全線開通など、次々に鉄道の整備が進みました。鉄道の開通に伴って交通の拠点性が高まり、鉄道輸送も急速に増加していきました。

- このころから、直江津港は、長野県などの内陸部、さらには太平洋側に達する重要な海上交通の門戸であり、新潟、小木（佐渡市）、伏木（富山県高岡市）などの諸港と貨客船の定期便も開通するなど、にぎわいを呈しました。相次ぐ鉄道の開通により、直江津は陸上と海上交通の要地としての重要性が増した時期でもありました。



信越本線 直江津・関山間開業100周年(昭和61年)

- しかしその反面、北陸本線の開通によって、船舶による貨物の集散が富山に集中し、直江津港の貨物取扱量が減少するなど、鉄道の発達をもたらしたマイナス面を指摘する声もあります。

#### ◆ エネルギーの利用による近代産業の始まり

- 産業面では、近代工業が進展を見せました。現在の上越市のリーディング産業<sup>6</sup>である工業の歴史において、創成期に当たる時代と言えます。
- 特に化学工業を中心とした工場が多く立地した背景には、雪解けによる豊富な水量やそれを活用した水力発電による電力、市内で産出した石油などの豊富な資源に加え、早期の鉄道開通による輸送の利便性や農村の労働力の存在などが挙げられます。また、高田付近では農機具の製造が開始され、細幅織物工業も盛んになるなど、軽工業が活発になりました。このように、平野や港湾、まちなかなどそれぞれの立地に適した産業が発達しました。
- また、電力や農機具工業の発展により人々の暮らしも近代化し、農村の電化が急速に進むなど、工業だけでなく農業や農村生活にも産業発展の影響が及びました。
- しかし、高田の商業は、明治に入って城下町としての機能を失い、近代産業の発展もなかったことから衰退を見せ始めます。明治政府の殖産興業政策が進展する中で、高田においても士族や町人が新しい事業を興すようになりましたが、一部を除いて地場産業として定着するには至りませんでした。
- そこで、新たな商業振興策として打ち出されたのが、明治41（1908）年の軍隊（第13師団）の誘致です。これは当時の時代背景（富国強兵政策）を受けたものでしたが、誘致に成功した後、高田の商業は息を吹き返しました。高田の朝市（二七の市）は、生活物資を調達するために軍隊の要請により始められたものであり、「日本三大夜桜」として名高い高田城の桜も、第13師団の入城を祝い、城跡に2,200本の桜を植樹したのがその始まりです。しかし、大正14（1925）年に第13師団が廃止されると、高田は大きな痛手を受けました。
- 一方、この時期、近代的自治制度の導入を目的とした、いわゆる「明治の大合併」（明治21年～）及びそれに続く「昭和の大合併」（昭和28年～）が推進され、合併前の上越市や旧13町村でも合併が進められました。

### ◆ さらに進む産業の発達（昭和～平成）

- 戦後、本格的な工業社会に突入すると、上越市の工業の中心地として直江津工業地域が発達しました。
- 帝国石油によって頸城油田・ガス田の開発が進められると、日本経済の高度成長期に当たる昭和30～40年代には、天然ガスの利用を目指した三菱化成工業・日本海水化工などの大工場が直江津地区に進出し、既にあった信越化学工業や日本ステンレス（現在の住友金属直江津）や大平洋金属（現在の太平洋特殊鑄造）などと共に、臨海工業地帯を形成しました。
- これに合わせ、直江津港への原材料（塩・石炭・鉱石類など）の入荷が年々増加し、アジア各国からの貨物船の往来が頻繁になりました。昭和26（1951）年に港湾法に基づく重要港湾に指定されて以後、直江津港は近代港湾に発展します。
- しかし、1970年代における二度の石油ショックに伴い、日本経済の高度成長期が終わりを告げたのとほぼ時を同じくして、直江津臨海工業地帯も低迷期に入りました。昭和46（1971）年ごろから頸城油田・ガス田に陰りが見え始めたことで、昭和56（1981）年には臨海工業地帯の中心工場であった三菱化成工業直江津工場がアルミニウムの精錬を全面的に停止したことなどがその背景にあります。
- 他方、高田は、昭和22（1947）年に学校教育改革（6・3・3制）が開始されてから、中学校の整備を進めるなど、古く明治期以前から続く学都としての基礎をさらに強化していきます。
- 昭和46（1971）年、港湾を有し、臨海工業地帯のある直江津市と、城下町として教育・文化・行政の中心である高田市が地域の中心都市を目指して対等合併し、上越市（平成の大合併前の上越市）が誕生しました。



直江津の臨海工業地帯（昭和52年）

### ◆ 産業の発達と高速交通網の整備

- 昭和60（1985）年、三菱化成工業は、広大な建物をリースシステムの工場団地として貸し出し、上越テクノセンターとして再出発したのを境に、直江津工業地域は新たな転換期に入ります。
- この背景の一つとして、高速道路の整備が大きく作用しました。昭和63（1988）年、新潟・富山・石川・福井の4県を結び、滋賀県の米原ジャンクションで名神高速道路と結ばれる、総延長474.4kmの北陸自動車道が全線開通しましたが、これは、着工以来22年の歳月をかけて建設された、日本海側を縦貫する初めての高速道路です。その先の東名高速道路や中央自動車道、さらに長岡ジャンクションでは関越自動車道と結ばれたことで、日本の中央に環状の高速交通ネットワークが形成され、上越市から首都圏・関西圏と結ばれる大動脈が実現しました。

- さらに、平成11（1999）年、群馬県藤岡市と結ぶ上信越自動車道が全線開通し、上越ジャンクションによって北陸自動車道と結節。これにより太平洋側と日本海側が結ばれ、首都圏・中京圏・関西圏などと人や経済の関係が深まります。
- この時期、海の玄関口・直江津港からは、平成2（1990）年に北海道フェリー航路、平成7（1995）年に韓国釜山港への定期コンテナ航路、翌年には九州フェリー航路が相次いで開設されるなど、海の交通網の整備が進んだことで、現在の交通体系の骨格が確立されました。



北陸自動車道全線開通（昭和63年）

#### ◆ 交通網の発達と商業の変化

- こうした交通網の発達は、地域の商業にも大きな変化をもたらしました。
- マイカー社会が到来し、1970年代半ばに大手スーパーやデパートが進出すると、伝統的な都市構造を有する高田商店街には、通りが狭く駐車場が少ないなどの問題が発生しました。このため、高田地区では都市改造事業（近代化事業）が順次実施され、近代的なアーケード建設などによる商業振興策が図られました。
- もう一方の商業の核である直江津地区では、1970年代後半に入ると、臨海工業地帯の企業の縮小や関川の河川改修に伴う民家の移転、高田地区への大型店進出などが重なって伸び悩みを見せます。昭和62（1987）年には、大手スーパーが開業したものの、商店街全体の活性化には直結しませんでした。
- 1980年代後半になると、上越大通り（旧国道18号）沿線に直江津・高田の両方から商店や企業が進出し、都市化の動きが活発となり、近代的な郊外商店街が形成されました。高田・直江津に並ぶ第三の商業圏の出現です。この商業圏は消費者ニーズに応えた無料駐車場を併設するなどして強い集客力を発揮し、既存の高田・直江津の商店街を脅かす存在となりました。高田本町商店街の近代化や直江津ショッピングセンターの建設の背景には、このようなモータリゼーション<sup>7</sup>に伴う商業の変化があったと言えます。



現在の本町商店街（高田）

- 1990年代半ばには、当時日本有数の敷地面積を誇った上越ウィングマーケットセンターと上越ショッピングセンターアコーレが開業しました。市民生活にも大きな影響を与えたこの2つが呼び水となって周辺の開発が大規模に行われ、現在も上越商圏の多核化に影響を及ぼしています。

#### ◆ 新しい上越市の誕生（現在）

- 古くから続く交通網の発達を糧に発展を遂げてきた上越市の歴史は、交通手段の変化によって様々な変化を見せてきました。その中で、地域の進路を左右したエネルギー（石油や天然ガス）の産出という出来事は、比較的最近加わった歴史と言えます。
- 今後も、交通に関しては北陸新幹線の金沢延伸（平成26年度）や、上越市と六日町を約54分で結ぶ上越魚沼地域振興快速道路<sup>2</sup>の開通、エネルギーに関してはLNG<sup>8</sup>火力発電所の稼働（平成24年）やLNG受入基地の建設（平成25年）が予定されており、上越市の歴史に新たな1ページが加わろうとしています。
- 平成17（2005）年1月、地方分権時代の到来を受け、「海に山に大地に なりわいと文化あふれる 共生都市上越」を目指す将来都市像として、上越地域14市町村の合併による新しい上越市が誕生し、平成19（2007）年4月には特例市<sup>9</sup>へ移行しました。上越市は、上越地方の中心都市として引き続き地域のけん引役を担うことが期待されています。



合併協定書調印式