

想い | つくる | 伝える



[Fuud]
2018
冬号
—季刊—



2018 Eye's
新潟ここだけ物語

ふうど 海と大河の物語



Take Free
ご自由にお持ちください

戦時中、日本海横断航路の国策港になった新潟港。この波止場から『君が代』の歌に送られ、大陸に人生を懸けた満州開拓団や祖国を守る気概に満ちた大勢の青年たちが旅立った。開港五港の栄光と誇りが再び開花した一時期である。(昭和10年代の新潟港中央埠頭 手前は北鮮航路の義丸丸、奥は日満航路の新造船・月山丸) (久保田幸郎 提供)

がんばろう ● ニッポン!

新潟の中心で愛を育む

[見附市] 文 / 本望典子

にいがた ふうど めぐり vol.8



クリスマスから年末年始、そしてバレンタインまでイベント満載の冬。あたたかいコートに身を包み、夜の街を歩くとき、街路樹が電飾で彩られているとより一層華やかな気分になる。

新潟県の真ん中に位置する見附。地元出身者が口を揃えて「何もない」という街だが、数年前にとある中華屋で食べた「へそラーメン」がおいしかった。体の中心にあるへそと、県の真ん中にある見附を掛け、どんぶりの真ん中にうずらの卵を乗せたラーメンである。今回は、イルミネーション点灯時間前にまちの駅「ネーブルみつけ」に寄った。見附のニットを物色し、大好物のミルクヨーカンを購入。個人的には、3パックの小分けではなく、紙パックバージョンに直接スプーンを突っ込んで豪快に食べる背徳感(?)がたまらない。

いよいよ点灯! ドライブがて土地勘のない道を走ってみる。青を基調としたLEDライトが左右に輝く、2.7kmの道のり。もう少し木が長ければ…という感も否めないが、街路樹1本1本に市民の手でライトを取り付けたというエピソードを聞くと、むしろこのサイズで良かったのではないかだろうか。年配の方も子どもたちも、みんなで協力して作り上げる地元のイベントが少なくなってきた現代において、何とも心温まる演出である。

車から降りて、市役所玄関前の装飾を見

に行くと、数組の家族連れが写真を撮っていた。寒いのにみんなが笑顔で、何だか見ているこちらまで幸せな気持ちになってくる。イルミネーションの効果とは、本来そういうものなのではないか。派手な装飾で観光客を多数呼び込む大規模なものもそれはそれで素晴らしいが、自宅の一角を灯してパパがいつもより早く帰ってくる家族の喜びは何ものにも代え難い。

話は戻るが、地元民が「何もない」というのは、何も見附に限ったことではない。新潟県民が他県の人に「新潟何もないよ」というシーンを何度も見かけたことがある。しかし、本当はたくさんあるのだ。

一人ひとりの笑顔や家族単位の幸せをつくるキラキラが周りにはあふれている、と市民努力の結晶である優しい光が教えてくれた。



見附市街路樹イルミネーション

住所 / 見附市市役所前通り～本町商店街

概要 / 点灯12回目を迎える見附市の冬の風物詩。約2.7kmもの長い区間を青色のライトが幻想的に彩る。10周年の際に市役所玄関前イルミネーションスポットの規模を拡大し、現在に至る。点灯時間は17～22時。2018年2月14日(水)まで開催。

使用されるLED電球購入費の一部は、市民や地元企業からの寄付で賄っている。また、電球の取り付け作業や点灯式カウントダウンイベントの準備は、地域のボランティアが担当。市民の想いが込められたイルミネーションである。



ふうど 2018冬号 vol.39

企画編集 ふうど編集室

発行 人 高橋 佑

取材編集 浅川綾子

写 真 佐々木聰

デザイン 渡部佳則

題 字 斎藤道司

小林 翠

編集後記

新潟が開港五港に選ばれた大きな理由は、幕府の直轄地であること、大人しい土地柄にあったという。諸外国は当初、貿易好適品のある北陸地方の港を望んだが、佐渡の夷を補助港にする条件で、ようやく開港に漕ぎ着ける。案の定、水深が浅く、湊の入口に危険な浅瀬がある港は、外国人船乗りから敬遠され貿易港としては振るわなかった。それから半世紀後の大正15年(1926)、大自然の威力がある程度コントロールできる信頼のにおける近代港湾が完成した。その時の市民の喜びようは大変なものだったという。長く離れた時のを過ごし、それでも『残念な港』の可能性を信じ続けた先人たちの大らかさこそ誇りたい。この静かな情熱が、海と大河の狭間に誕生した小さな島々を政令市の中心地にまで引き上げた。この冬も季節風が市街地を掠めるように吹き荒れ、河口に伸びる突堤では荒波が激突し恐ろしげな飛沫をあげている。太古から変わらぬ自然と人間の努力が見える、大好きな港風景である。(渋川)

発行所

ふうど
編集室

株式会社タカヨシ

「ふうど」はここに置いてあります

【新潟市】<中央区>ANAクラウンプラザホテル新潟、駅前オフィスNII GATA、NSG学びステーション、NST、NPO法人 Made in 越後、上古町商店街、旧小瀬家住宅、県立自然科學館、砂丘館、佐藤商会、佐渡汽船ターミナル、田中屋本店など工房、朱鷺メッセ、新潟NPO協会、新潟絵屋、新潟 加島屋本店、新潟県政記念館、新潟県庁広報展示室、新潟県民会館、新潟県立図書館、新潟国際情報大学、新潟中央キャンパス、新潟市民活動支援センター、新潟市生涯学習センター、新潟市食育・花育センター、新潟市中央図書館、新潟商工会議所、新潟市歴史博物館、新潟ユニゾンプラザ、ビアBandai、ホテルリタリア軒、ホテル日航新潟、りゅーひーあひ新潟市民芸術文化会館、<東区>桑名病院、ハティスリーカフェオレレイン、<西区>新潟ふるさと村、新潟大学附属図書館、佐潟荘、<南区>新潟市農業活性化研究センター、<北区>新潟せんべい王国、ピューフ島潟、新潟空港、<江南区>介護老人保健施設亀田園、新潟市立龜田園書館、<西蒲区>カーネギーモードレス・ショウ、<秋葉区>カフスギャラリーやまとまし、川内自動車、新津鉄道資料館

【新潟市】加治山地区公民館、紫雲寺地区公民館、新潟市立生涯学習センター、新潟市市民文化会館、新潟市立図書館、豊浦地区公民館【聖籠町】聖籠音の湯ざぶーん【村上市】イヨボヤ会館、村上市觀光協會

【長岡市】新潟県立歴史博物館、長岡市立科学博物館、長岡大学、長岡市立中央図書館、長岡西病院、やまこじ復興交流館おたらる【燕市】分水ビターサービスセンター

【出雲崎町】越後出雲崎天領の里、【湯沢町】曾国觀光舎、越後湯沢温泉【南魚沼市】桜苑

【佐渡市】SADO伝統文化と環境福祉の専門学校、ホテル大佐渡

【東京都】<渋谷区>表参道・新潟駅ネスバズ、<中央区>ブリッジにいがた、<千代田区>新潟市東京事務所

■本社・工場 / 〒950-0141 新潟県新潟市江南区亀田工業団地1丁目3-21 TEL (025) 381-2000 FAX (025) 381-4884
■東京支社 / 〒113-0034 東京都文京区湯島3丁目24-11 湯島北東ビル2階 TEL (03) 3837-4488 FAX (03) 3837-4884
■仙台営業所 / 〒980-0011 宮城県仙台市青葉区上杉5丁目3-47 上杉オオバビル501号室 TEL (022) 266-1711 FAX (022) 266-1712
■名古屋営業所 / 〒465-0093 愛知県名古屋市名東区一社1丁目79 第六名昭ビル6A TEL (052) 753-8080 FAX (052) 753-8081
■オフィシャルサイト / <http://www.takayoshi.co.jp>

針金・糊・加熱が不要な
製本方法を採用し、
リサイクルや怪我的危険へ
配慮しています。

RICE INK
この印刷物は環境にやさしい
米ぬか油を使用したライスインクで
印刷しています。

北風とともに、北の海から信濃川河口に鮭が帰ってきた。

この日本海と大河がせめぎあう豊饒の河口に、新潟西港がある。

かつての河口はもつと広大で、千四百年へみなとの歴史が潜んでいた。

現在の港湾区域は、萬代橋の下流から河口までの水域とその両岸。

都会の中心部に港が入り込む、全国でも珍しい港である。

横浜・神戸・長崎・函館とともに開港五港に選ばれた栄光の港である。

みなとまち新潟の原点を探してみた。

時代は変われど



大きくなる海上で船に乗り移る岡本幹男さんと笹岡昭二さん。



4mの高波は壁になって迫り、船も水平線も消し鉛色の空しか見えなかった。



見上げる船の甲板から乗組員が、二人のパイロットを心配そうに見守っていた。



無事に東港の専用バースに着岸したLNG船。

階段を一段一段踏みしめて登る二人の姿を、祈りをこめて見送った。

一船入魂

新潟港のパイロットは、小坂さんを含め六人。年齢は五十八歳から七十三歳。いずれも国内外の航路の船長経験を経て国家資格を持つ、プロ中のプロ。「要請を受けてから、業務が終わるまで気を緩めることはありません。この仕事は、完璧であること要求されます。プロに依頼した以上、無事故はあたりまえという世界。その要求に応えるために事前に船の設備や特徴を知りシミュレーションし、その日の気象や港内の交通予定時刻などを把握し現場に向かいます。ただ沖や港は自然そのもの。とくに信濃川河口にある西港は航

路が狭く、川の流れる速度も刻々と変化しています。どんな状況でも、そ の時々に応じた瞬時の対応が問われ、そんな時こそ長年の経験で培った勘が役立ちます」。

パイロット歴十年の小坂さんのモットーは「一船入魂」。その集中力をもって、船の安全と港の安全を守つている。「パイロットは港の黒子。これだけ能力の高いプロが真摯にやっています」。

年の間に、一般に知られていないのは、ちょっと寂しいですね。開港百五十年を機に、もっと港の仕事を知つほしい」。

忙しくなる港の冬

パイロットの指示で動くタグボートを稼働させているのは、日本海曳船株式会社。タグボートは狭い港内で細かい動作ができる大型船にかわり、着岸や離岸時に船を押したり曳

り、無事故はあたりまえという世界。その要求に応えるために事前に船の設備や特徴を知りシミュレーションし、その日の気象や港内の交通予定時刻などを把握し現場に向かいます。ただ沖や港は自然そのもの。とくに信濃川河口にある西港は航

路が狭く、川の流れる速度も刻々と変化しています。どんな状況でも、そ の時々に応じた瞬時の対応が問われ、そんな時こそ長年の経験で培った勘が役立ちます」。

昨年で創業五十周年を迎えたという、社長の水野雄司さんは「パイロットとタグボートは、港を利用する船舶に『安全』を提供するもので、動くインフラと言えます。冬季の日本海は荒れる日が多くなり、入出港の安全を確保するために私たちへの作業の要請も増えています。冬季は電力やガス、灯油といったエネルギーの危険物を運ぶ船舶の安全を確保するのも私たちの重要な役目です。物流に携わる多くの企業の皆さんとともに、北国の冬の生活を見えないところで支えているという自負があります」。

また、新潟西港での船舶の入出港には特有の難しさがあるという。「新潟西港は昔ながらの『川みなと』で川を廻って大きな船が入ってくる全国でも珍しい港ですが、川幅が限られているのに加え、川の流れや冬の季節風もあって、慣れていない船舶は操船に苦労することもあります。さらには『海の国道』である佐渡航路や北海道航路といった公共交通機関の航行が優先され、他の船舶の出入港作業はその合間を縫つて行い



新造船の柳都丸が、この日、初めての仕事をする。無事に大型クルーズ船を航路まで誘導した後、クルーズ船からの心のこもった汽笛が港内に響き渡った。(2014年撮影)

想い 海の男たちの度胸と技

今冬初の冬型低気圧が緩んだ十一月の寒い朝。新潟水先区水先人会の会長・小坂徳夫さんのご厚意でパイロットボートに同乗させてもらう。

水先人とは、新潟港の航路や地形に不慣れな外航船の、出入港と着岸・離岸を現場でサポートする操船のスペシャリスト。いわゆる水先人会の人で船のパイロットと呼ばれている。

狭い港の出入りには大型船ほど慎重な操縦が問われ、豊富な航海経験と港の地形や海象を熟知するパイロットの助けが必要になる。

この日、サポートをする船は、総重量約十万トンの大型LNG船。東港の専用バースまで導き、四隻のタグボートを駆使して着岸をさせるとい

う。時代のため一昼夜、沖待ちしている船から「そろそろ入港したい」という報せを受けての出勤だった。ベテランパイロットの岡本幹男さんと、パイロット歴一年の笹岡昭二さんと一緒にボートマンを乗せた船は、西港から快調に水域を切り裂いていく。それもまたから波が烈しくなっていく。さらに沖に進むと屹立する群青の壁が、次々にボートに襲いかかる。波の

高さは最大四メートル、平均三メートル。ボートは何度も何度も波の天上から波底へ上昇と急降下を繰り返す。この海上で二人のパイロットは船に縄梯子で乗り移るのである。これから起ころうとするシーンを思い浮かべているのか、二人は口を閉ざしまま。船内は沈黙に支配された。

出港から、およそ三十分。入港船に近づいたが、通常の方法では乗船できないらしい。岡本さんは無線で「船首を一旦、北に向け、その後大きく右旋回するよう」に連絡。右舷側に平穩な海面を作らせたのだ。それから巨艦に吸い込まれるようにボートが船の足元に横付けになった。いよいよ船に乗り込む。船とボートを繋ぐのは、ボートマンの手鉤だけ。波のタイミングを見計らい縄梯子に足を掛け、さらに仮設階段へと乗り移る。



小坂徳夫さんが手がけたパイロット業務のなかで最大級のクルーズ船「セレブリティ・ミレニアム」。陸上からの眺めは、巨大なビルそのもの。(新潟市提供/2017年夏撮影)

人間つぱい

つくる 大志と慧眼の縮図

港がひきよせた殖産興業

沖合で普段見られない現場を訪ねた後、港を利用している現場にも一步踏み込んでみたくなった。西港の河口近くの左岸に巨大なクレーン二基が、いつも静かに、その巨漢ぶりを見せつけていた。新潟造船株式会社の造船工場である。

新潟造船は近代日本の黎明期から、みなとまち新潟の産業発展を牽引してきたトップランナー。〈ニイガ



建設から半世紀近くの月日を経たドック。ここから中堅造船所特有の創意と工夫が施された多くの船が生まれていった。その歴史の滲むドックで、この日も新しい船の軸体が作られていた。



新潟造船の敷地内から西港の港口を望む。写真左手に造船ドックがあり、港側に設けられたゲートの水を調節する。

タ・ディーゼル」のブランドを確立し、その名を今まにしてる県内屈指の歴史と規模を誇るグローバルな造船所である。

でも、なぜ新潟市だったのか。その誕生の物語には開国後の日本が列強国に追いつこうとした時代の熱さと、新潟県の大地に埋蔵されていた



建設から半世紀近くの月日を経たドック。ここから中堅造船所特有の創意と工夫が施された多くの船が生まれていった。その歴史の滲むドックで、この日も新しい船の軸体が作られていた。

機械などを製造・修理する工場を建設することになり、その拠点に海路のある新潟を選んだ。当時の山の下地区は漠々と広がる砂丘地に、わずかな民家が肩を寄せあう寒村。しかし近い将来、港湾鉄道が敷設される予定もあることから、港に隣接する荒れ地に未来のポテンシャルを見いだ

石油を地域発展につなげようとした各地の開拓者たちの壮大な志があった。新潟造船の前身である日本石油新潟鉄工所は、明治二十八年（一八九五）六月十六日、河口右岸の山の下地区に進出。市内初の本格的な機械工場だった。出雲崎町の油田で国内初の機械による石油採掘に成功した日本石油は、さらなる発展をめざし石油採掘用の機械や工作

石油を地域発展につなげようとした各地の開拓者たちの壮大な志があった。新潟造船の前身である日本石油新潟鉄工所は、明治二十八年（一八九五）六月十六日、河口右岸の山の下地区に進出。市内初の本格的な機械工場だった。出雲崎町の油田で国内初の機械による石油採掘に成功した日本石油は、さらなる発展をめざし石油採掘用の機械や工作

したのだ。ところが開業翌年の工場火災、信濃川と阿賀野川の洪水、初めて受注した船が不具合により契約解除されるなど志や意欲だけではクリアできない冷厳な現実に向かわなければいけなかった。

逆風が高めた技術と心

正面の坂を上り、工作機械と仮設小屋が点在する構内を抜けると足元に大きなドックが穿たれている。横二十五メートル、長さ百二十五メートル。その先に港の風景が広がる。そして三階建てのビルに相当する深いドックの底に、船台に載せられた建造中の船が鋼鉄の裸体をさらしている。船の底は見事な流線型。確かに、この形を造型するのは、神業に近い。よく見ると船室内にも大勢の人が黙々と働いている。時折、組み合わされたパーツをつなげる溶接と、その部分を磨くグラインダーの音が、みぞで鎮まつた構内の沈黙を破る。音のする方に近づくと、鉄と熱がせめぎあい烈しい火花を散らしていた。いつも眺めていたい光景だった。



航路のすぐそばを、タグボートに曳かれた木材筏が海蛇のように、ゆるゆるたゆとうていく。全国でも数少ない光景。

もうひとつ慧眼

西港の河口右岸の先端に、歴史を匂わせるレトロな臨港ふ頭がある。運搬船の出入りが多く、全体的に穏やかに見える西港で、このふ頭だけは現場の躍動感が漲っている。日本でただひとつ民間が港湾設備をつくり運営しているふ頭である。

支えるものが何もない筏の上に人が立ち男の度胸とワザを見せつける。西港の河口右岸に立つたことのある船主が、いまも地球上のどこかの海で活躍している。十年ほど前、海外の船主から依頼されたサルベージ船が、いよいよ故郷へ旅立つ日に立ち会つたことがある。厳粛で華やかな式典の最中、岸壁にある倉庫から作業服姿の工員が鈴なりになつて船を見つめていた。その門出を祝いつつも別れがたい情を隠せない憂いを秘めたの

が、長い年月と資金をつぎ込み、遠

大な夢を実現させた企業である。その始まりは、一人の時代の行方を読む慧眼をもった男の秘かな野望から始まった。明治三十八年（一九〇五）、西洋化する食生活に応えるために、乳牛の飼育と搾乳販売をする「新潟健康舎」を県内の有力な資本家を募って立ち上げた後、山の下地区の砂丘地を開発し、ふ頭を建設する夢を抱く。時代の波をうけ発展していく他港を視察し、日本一長い信濃川の河口であれば、やがて完成する県営ふ頭の機能と補完しあう、ふ頭をつくれば必ず発展するという信念があつた。土地の取得、築港計画と申請、工事の着手・竣工と二十年の月日をかけて、ふ頭の完成に至り、その好成績から荷役を専門とする会社を設立。時代の波を読む創業の精神は、いま伝えられ、現在も多岐にわたる事業を展開している。

西港の中央ふ頭の水域で突如、もの凄い光景に遭遇することがある。木材筏の曳航風景である。この荷役もリンコーコーポレーションを行つて輸入木材を四キロほど離れた貯木場まで運ぶのである。また、山の下みなどタワーの展望室から、その不屈の精神の結晶を見渡せる。そこは少し猥雑だけど一日として同じものはない生き活きとした人間の活動がある。

所有するは株式会社リンコーコーポレーション。日本海の荒波が押し寄せる場所に港湾施設を築くためには、莫大な設備投資が必要なの

だが事業を後押しする風が吹いてくる。米国製の掘削機械を大量に輸入し、海路横浜から新潟の波止場に運んでくると、その注文が殺到。当時は県内各地で石油採掘が行われ、空前の石油開発ブームが始まろうとしていた。まさに殖産興業の勢いと見事にリンクしたのである。こうして年々業績を伸ばした頃、造船部門の生産拠点を対岸の入船町に移し、明治四十三年（一九一〇）造船所として独立。以来百二十年間、創業当初の逆風を教訓に歯を喰いしばり、培ってきた技術が、世界的に評価され現在にいたる。

久しぶりに造船ドックを見に行く。かつて中小の造船所や鉄工所が軒を連ねた工場街の面影を残す町の一画に、忽然と重厚な佇まいの工場群が表れる。その門の正面、一段高くなった場所にクレーンが居座っている。何回見ても目を奪われる存在



インフォメーション

新潟水先区水先人会

〒950-0072 新潟市中央区竜が島1-7-12
TEL 025-241-0125

日本海曳船(株)

〒950-0072 新潟市中央区竜が島1-7-14
TEL 025-244-2331

新潟造船(株)

〒951-8011 新潟市中央区入船町4-3776
TEL 025-222-6121

(株)リンコーコーポレーション 臨港支店

〒950-0041 新潟市東区臨海町2-4914-380
TEL 025-274-5181

読者の声 ~前号を読んで~

感動しました

特集「八十里越の覚醒」の記事に感動しました。6月から11月に開催される工事現場を見学できる八十里越体感バスツアーと、開通後も現地に行ってみたいと思いました。これで楽しみがひとつ増えました。

(山口県周南市 60代女性)

忘れてはいけない難工事の苦労

山岳地にいる遭難者から救助要請の電話が来る時代。それなのに携帯のつながらない秘境があり、そこで工事が進んでいる。表紙の写真も、その工事の過酷さを雄弁に伝えています。そして編集後記にもあるとおり「開通すれば、あたりまえになる道路」だけど、完成までには幾多の人びとのご苦労があつてのことなのだ、と忘れてはならないのです。

(新潟市 50代女性)

年の間、みなとの歴史を紡いできたのです。河口にある湊のメリットは「道路や鉄道のない時代、川は地域間をむすぶ大切な交通路でした。内陸部では、大河と合流する中小河川や点在する潟湖の水面を通じ毛細血管のように巡る舟運ネットワークがあり、それらがすべて新潟の湊に



新潟湊の遠景を描いた木版画（安政6年（1859）諸国名所百景 越後新潟の景 広重画／新潟市歴史博物館蔵）

集結します。湊は内陸の流域全域と大海原の先の大きな世界をつなぐ重要な場所です。そのため湊の支配権をめぐり、権力者同士の熾烈な闘争が新潟でも起こります。戦国期の上杉家と阿賀野川以北の豪族との戦い、明治初年に起きた北越戊辰戦争の幕府軍と新政府軍との戦いが、



傾きかけた冬の太陽を浴びて一瞬の煌めきを見せる新潟西港。この海と大河が出会う風景に、千四百年分の港の思い出がしまいこまれている。

伝える 千四百年の記憶

グローバルな海

新潟港が開港五港に選ばれて百五十年。でも、もっと大昔から湊があり、その歴史は千四百年と長い。長年にわたり新潟市の町づくりを主導する重責を担い、大きな視点で新潟の過去と未来を俯瞰できる長谷川義明さんにその背景を教えてもらおう。

千四百年前は、聖徳太子が活躍したヤマト政権の時代。「日本人の精神の基層には、海の向こうに可能性を見いだすダイナミックな海洋民族の血が流れています。古代国家が形成される前後、日本は対岸諸国と密接な関係を持ち、人や物資の交流だけではなく積極的に領地を広げていきます。ですから古代から江戸期に鎖国するまで、日本海側は海を真ん中にして国際情勢が渦巻くグローバルな交易圏でした。

ヤマト政権が国づくりを終えた頃、半島の百済と密接な関係がある政権は、百済と唐の戦いに大規模な援軍を送ります。そして勝敗の方方が百済にないことを悟った政権は、唐から攻められることを怖れ各地に軍事的拠点を築きます。そのひとつが六四七年に、新潟の湊に造営された（*ぬたりのき*）*渟足柵*です。

「それで、このほかに話は、いろんな時代におよんだが紙幅の都合で、いつきに現在に飛ぶ。

未来へ

未来にどうしても遺しておきたいことは、と尋ねると「太平洋戦争の末期におきた米軍による港の機雷封鎖」と、即座に答えが返ってきた。昭和二〇年（一九四五）の春から夏にかけ、十二回にわたり港に機雷が投下され、合計七百八十一個の機雷が港の底に横たわった。その結果、港を行き交う船が触雷し多くの被害者がでた。なかでも駁船が触雷沈没し、学徒動員の学生や職場に向かう工員たちの多くの命が奪われた（鉄工丸事件）は、いまも語り継がれています。さるに長谷川さんは、陸軍軍用船・宇品丸の痛ましさに心を寄せます。「港の入口で機雷に触雷した字品丸は河口左岸の浅瀬で座礁してしまいます。その約一ヶ月後、港周辺

が米軍の攻撃を受けた時、宇品丸は船体を傾けながら必死に応戦。しかしロケット弾を被弾し、その火が弾薬庫に移り、一昼夜燃え続け、ついに港の底に沈んでしまいました」。港を守るために勇猛に戦い、命を散らした兵士と乗組員たちの慰靈と、この惨禍の記憶を忘れないように、長谷川さんは海を望む公園に平和記念碑を建てた。一本の石塔が向かいあって立ち、八月十五日になると、その間に夕日が沈むという。

新潟港の未来について「西港に大型クルーズ船が入るよう整備しなければ、時代の要請に応えられない。東港では遠すぎます。この湊町の歴史が堆積する町と、信濃川が海に沿って流れでる大景観は、きっと他国と県外の人を魅了すると思います」。

開港二百年の新潟港は、どんな港になっているのだろう。どんなに時代が進んでも、この海と大河が暮れなずむ一瞬の光景に人びとは慰められるだろう。

えっ？ 淀足柵は新潟以北の抵抗勢力に対する守りだけではなかった？ 「対外対内の意味があったと思います。なぜなら六世紀には政権か支配を任せられた官吏がいました。

それを証明する記述が「國造本紀」にあります。つまり淀足柵ができる以前に、政権が新潟を支配する基盤を合わせて外敵に立ち向かおうという時期です。そんな事態に国内で争っている場合ではありませんね。『大化の改新』から二年後に淀足柵ができるまで、それがどの規模かは不明ですが、いずれにしろ国家的規模の施設です。造営のために大量の資材や労働力、さらには拠点を守る大勢の兵士が都から船で運ばれてきたでしょう。またその船を受け入れるだけの大きな湊が必要でした。それが新潟だったのです』。どうして県内で最も寄りの新潟だったのか。



明治19年（1886）萬代橋の渡り初めの日に信濃川左岸の町なみを撮影したもの（新潟市歴史博物館蔵）