

干拓以前の潟湖とその機能 椿海と下総の水上交通試論

Lagoons before Land Reclamation and their Functions:
Water Transportation in Tsubaki-no-umi and Shimousa

青山宏夫

はじめに

- ①椿海周辺の地形とその特徴
- ②椿海とその周辺の景観と機能
- ③二つの内海と下総台地

おわりに

【論文要旨】

本稿では、いわゆる開発以前が必ずしも未開発ではなかったという問題意識のもとに、干拓以前の潟湖がもっていた景観と機能を検討することを通じて、開発の意義を再考した。それとともに、開発や災害などの歴史上の「事件」に注目するのではなく、持続的社会のなかで繰り返しなされる人と自然との相互作用の「日常性」のなかに、環境史の課題を見出そうとする問題提起でもある。

まず、近世初期に干拓された下総国椿海とその周辺を事例として、その地形的特徴を人間活動との関わりにおいて検討した。その結果、椿海を閉塞する砂堤列平野では多様な土地利用が可能であること、潟湖の椿海は港津の立地に適していること、下総台地には深い樹枝状谷が発達し、椿海の北部では地峡部をなしていることなどを指摘した。

このような地形環境のなかで、砂堤列平野では古代から仁玉川が水上交通路として利用され、砂堤上には東西を結ぶ道路も走る。13世紀になると新田も開発された。一方、東庄の地頭である東氏は、椿海を積極的に領有しようとしていることから、それを利用していたものと考えられるが、中世史料に記載された地名や現地の地名などからみると、水上交通として利用されていたことがわかる。その水上交通ルートは、太平洋・椿海から下総台地の地峡部を越えて常陸川・香取海へと通じるもので、銚子沖の難所を回避して関東以西と関東以北とをつなぐルートとして、一定の役割を果たすものと考えられる。

さらに、このルートは、常陸川から手賀沼や印旛沼に入り、下総台地の樹枝状谷を経由して總武湾（現東京湾）へと至るルート—①手賀沼・風早ルート、②手賀沼・真間ルート、③印旛沼・幕張ルート—にもつながることを指摘した。これによって、二つの内海、すなわち香取海と總武湾とが結ばれることになる。