干拓以前の潟湖とその機能
椿海と下総の水上交通論

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、いわゆる開拓以前が必ずしも開拓ではない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、開拓の意義を再考した。それと同時に、開発や災害などの歴史を受けて「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うされる人と自然との相互作用の「日常生活」のなかで、地元史の課題を見出そうとする問題提起でもある。

まず、近代初期に干拓された下総国の椿海とその周辺を事例として、その地形の特徴を地元活動との関わりにおいて検討した。その結果、椿海を閉塞する砂田列嶋では多様な土地利用が可能であること、満潮の椿海は下総の立地に通じていること、下総台地には深い湖沼状谷が発達し、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、砂田列嶋では古代から仁王川が水上交通路として利用され、砂田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、東洋の地図である東氏は、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地図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・香取川へと通じるもので、鈴子沖の能所を回りして関東以西と関東以西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、下総台地の利根川谷を経由して総武湾（現東京湾）へと至るルート①手賀沼・風早ルート、②手賀沼・喜聞ルート、③印旛沼・幕張ルートともつながることを指摘した。これによって、二つの内海、すなわち香取海と総武湾が結ばれることになる。