

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。それと同時に、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の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經由して総武湾（現東京湾）へと至るルート—①手賀沼・風早ルート、②手賀沼・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、すなわち香取海と総武湾とが結ばれることになる。

はじめに

日本における耕地開発は、いくつかの画期を経ながらも、大局的にみれば耕地面積の拡大の方向で推移してきた。この間、耕地開発の対象となったのは、①未耕地化の山野、②荒廃した耕地、③水域または低湿地などであって、その時点においては農耕にはほとんど利用されていなかった土地である。こうした土地が耕地化され、農業生産に組み込まれることになれば、その生産も増大へと向かうことになる。このことが、既成耕地における生産性の向上とならんで、農業生産を進展させる重大なファクターの一つであったことはいうまでもない。

したがって、このかぎりにおいて、耕地開発はまさに「開発」の名で呼ぶにふさわしいものであった。しかし、耕地として開発される以前の土地すべてが、必ずしも「未開発」であったわけではない。耕地化以前にも、その土地を利用した人間の営みがあることも少なくないからだ。つまり、これは耕地の開発だけにとどまることではないのだが、人間による土地改変をとまなう開発の前と後には、それぞれの景観がありそれぞれに展開する生活様式や社会があったのだ。にもかかわらず、開発以後ばかりに目を向けるならば、開発がもたらす成果にとらわれて、それが歴史の発展としてしかみえなくなりはいまいか。こうした開発論から脱却するためには、開発以前の景観と社会にも目を配り、開発以後を相対化することがその第一歩となるにちがいない。

ところで、耕地開発の対象が水域であった場合、その景観やそこで展開する生活様式はとりわけ大きい変化にみまわれる。水域には、それを利用した多様な生業や水上交通などが展開していたと考えられるが、これが干拓などによって陸化・耕地化されると、それらは成立の基盤を失うことになるからだ。たしかに、地先の浅海や湖岸の部分的な干拓であれば、そうした水域の利用も完全には消失しないかもしれない。しかし、湖沼の全面干拓となれば、もはやそれすら成立する余地はなくなるのである。

たとえば、越後国の紫雲寺潟—近世以前には塩津潟—は、近世中期に全面干拓されて広大な水田が開かれたが、利用されるべき水域はなくなってしまった。しかし、古代・中世には、その水域を利用して水上交通が発達し、湖岸には港津や拠点の集落が立地していた。周知のように、塩津潟のある蒲原平野では、海岸部の長大な砂丘の内側に河川や潟湖が連なっており、塩津潟もそのうちの一つであった。こうした自然条件下にある塩津潟では、「津」と書かれた⁽¹⁾土器が複数出土していることからわかるように、その北岸に港津が立地していたことが明らかになりつつある。しかも、「少目御館」と墨書された木簡も⁽²⁾出土していることからみて、その付近には国司と関連する施設もあったと考えられている。

また、それらの遺跡の近くにある塩津という大字名も、港津に関係する地名と考えられる。この地名は中世からみられるものだが、当時は「しうつ」⁽³⁾、「清水(シヨウズ)」⁽⁴⁾と表記されることが多かった。つまり、それは庄津すなわち奥山庄の津に由来する地名と考えられるのである。

一方、塩津潟の湖面も何らかの利用がなされていたと考えられる。なぜなら、奥山庄とその南隣の加地庄との境界が塩津潟のほぼ中央を通り、その湖面が領有の対象となって分割されているからである⁽⁵⁾。このように奥山庄も加地庄も湖面をも庄域としてとらえて領有に積極的であったのは、双方にとつ

て湖面が利用価値のあるものと認識されていたからにほかなるまい。

以上のように、全面干拓された湖沼—前近代ではその多くは潟湖であるのだが—は、干拓の前後において、景観はもとよりその機能までもが大きく変わった。本稿では、如上の問題意識のもとに、とかく干拓による新田開発のみが注目されることの多い下総国の椿海をとりあげて、干拓以前にそれが果たしていた機能について検討することにする。

①……………椿海周辺の地形とその特徴

(1) 椿海と砂堤列平野の形成

太平洋に面する九十九里平野北端にあった椿海が干拓されたのは、寛文10(1670)年のことであった。この年、椿海の南岸中央部から井戸野村(現旭市井戸野)付近まで、ほぼ直線状に排水路(新川)が掘削され、椿海からヘアピンカーブを何度も繰り返して流出する自然河川の仁玉川(古川)にショートカットするようにして接続した(図1)。これによって椿海の湖水は太平洋に排水され、さらに周辺からの廃水を処理するために椿海を周回する惣堀が完成したことなどによって、東西約12km、南北約6kmの巨大な潟湖は姿を消すことになった。この近世最大の湖沼干拓によって、3,000町歩の耕地が出現し、のちに「干潟八万石」と称されることになる20,441石余の椿新田18ヶ村(元禄8年検地)⁽⁶⁾が誕生したのである⁽⁷⁾。

このように、椿海は近世の干拓によって耕地化されるが、それ以前はいうまでもなく水域であった。いま、江戸幕府撰正保日本図(図2、国立歴史民俗博物館蔵)をみると、干拓以前の椿海が描かれ、そこから流れ出る1本の河川が太平洋に注いでいることがわかる。また、この椿海は、面積は約51km²にもおよび、霞ヶ浦のおよそ三分の一、北浦と比べれば約1.5倍の広さに相当する⁽⁸⁾。これほど巨大な潟湖が、それをとりまく地域の人々の活動とまったく無関係に存在しえただろうか。本節では、そうした人間活動の基盤となる椿海の形成史について述べるとともに、人間活動との関連からみた地形的特徴についてもあわせて検討する。

さて、椿海は、東・北・西の3方を標高50m前後の下総台地に囲まれ、南方は東部で約4kmの、西部で約7kmの幅をもつ標高10m以下の海岸平野によって外洋から隔てられていた(図1)。この海岸平野は、いうまでもなく九十九里平野の一面をなすもので、十数列の砂堤とそれらのあいだの堤間湿地、および砂堤の一部にのる砂丘などからなる砂堤列平野である。このうち、砂堤については第I~第IIIの砂堤群に区分されており、約6000年前の縄文海進極相期以降に順次形成されたと考えられている⁽⁹⁾(図3)。

すなわち、まず下総台地に湾入する入江の口部を塞ぐようにバリアが発達し、その背後に潟湖すなわち椿海が形成され始める。さらに約5500年前頃になると、流出する1本の河川、つまり原仁玉川を除いて、椿海はほぼ完全に閉塞される(第I砂堤群の形成)。その後も、沿汀流の影響のもとにこのバリアには次々と浜堤が付加されていき、それらのあいだに河川や堤間湿地を介在させながら海浜が前進していく。こうして、古墳時代にはもっとも海側の第III砂堤群も陸化されることになるのである。

ここで、椿海南岸の砂堤列平野のうち海岸付近に立地する遺跡に注目すると、古墳時代では、現汀

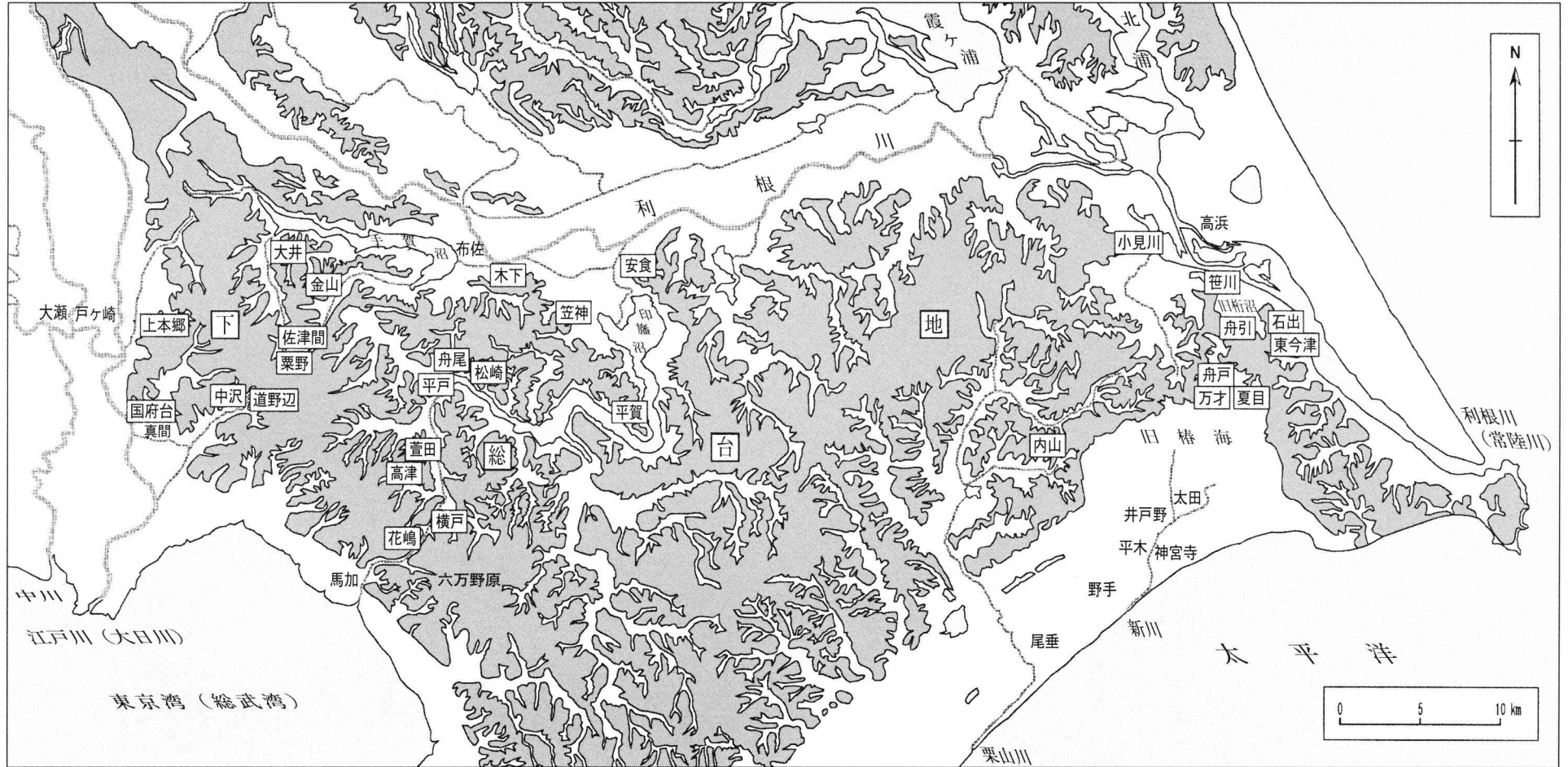
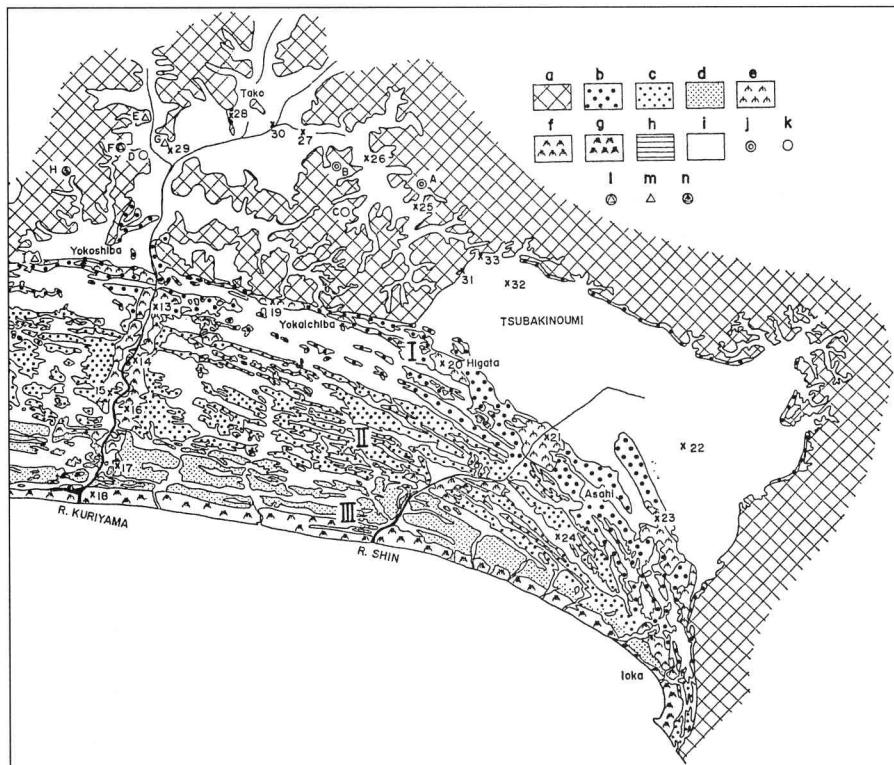


図1 対象地域の概観 (ベースマップは輯製20万分の1図の明治20年「佐倉」と明治21年「東京」)



図2 江戸幕府撰正保日本図の下総国周辺部分 (国立歴史民俗博物館蔵)



a 台地 b 第I砂堤群 c 第II砂堤群 d 第III砂堤群
e 古期砂丘 f 中期砂丘 g 新期砂丘 h 自然堤防

図3 樺海南岸の砂堤列平野の地形分類 (註(9)の森脇論文より一部転載)

線から約600m内陸の目名南遺跡や、同じく約1kmの中谷里沖遺跡（以上、旭市）があることに気づく⁽¹⁰⁾（図4）。また、奈良・平安期になると、この平野一帯に遺跡が増加するが、そのうち海岸に近いものとしては、現汀線より約500mの東新切遺跡や仁玉浜遺跡（以上、旭市）などをあげることができる⁽¹¹⁾（図4）。つまり、地形学の知見と同様に、古墳時代には少なくとも現汀線から500m付近までは陸化していたことがわかる。しかも、利用も相当に進展し、とりわけ奈良・平安期になると砂堤列平野一帯の広い範囲にまでおよぶことになるのである。

(2) 樁海と砂堤列平野の土地利用条件

さて、このようにして形成された砂堤列平野では、砂堤と堤間湿地とが交互に隣り合わせとなって海岸線に並行して走ることになる（図3）。その比高は1m未満～2m程度にすぎないが、前者は比較的高燥となるため畠や集落・諸施設等の、後者は水田とりわけ湿田の立地に適している。そのため、砂堤列平野では、立地条件を異にする多様な土地利用が近接して立地するのを可能とする自然条件が備わっていたことになる。

また、この砂堤列平野を流れる河川は、海岸部に砂丘が形成されているため、その近くでは砂丘の背後を海岸線にしばらく並行して流れてから太平洋に注ぐことになる。2万分の1迅速測図（明治16年）や5万分の1地形図（図5、明治36年測図）をみると、樁海から流出する仁玉川（新川）については、吉崎村字浜（現八日市場市吉崎浜）より下流約2kmが海岸線に並行して流れてから太平洋に注いでいる。また、九十九里平野で最大の流域面積をもつ栗山川では、海岸線に並行する流路は約6.5kmにおよぶ。しかも、この両河川のあいだの7km余には、河跡湖や湿地帯が点々と連なっていることもみえる。

このことは、その他の河川一木戸川、境川（作田川）、真亀川、南白亀川、一宮川—についても同様であって、九十九里平野の海岸部の多くで、砂丘の背後に海岸線と並行する河道があったことがわかる。こうした河道の存在は、越後における内水面交通⁽¹²⁾と同様に、外洋に出ることなく平野を横に移動することを可能とするもので、交通路としての意義は小さくない。

一方、この砂堤列平野の背後には潟湖すなわち樁海があり、仁玉川を通じて外洋とつながっていた。一般に潟湖は、外洋には直接に面していないので波が静かで、かつ近くに高燥な砂堤があるので船の着岸が容易で諸施設の立地にも適している。また、臨海であるのでそこに入るための河川勾配もきわめてゆるく、さらに湖底が砂や泥からなっているので船底などの損傷も少ない。そのため、潟湖は港津として利用されることが少なくなかった。たとえば、中世の三津に数えられた安濃津や博多津は砂州背後の潟湖に立地していたし、鎌倉の外港として栄えた六浦津は平潟に、北方との交易が盛んであった十三湊は十三湖河口付近にあった。

(3) 樁海と下総台地

さて、樁海の東・北・西岸は下総台地と接していた。そのため、段丘崖が樁海に直接に臨んで湖岸となっているところも少なくない。その場合、かつての樁海の湖面が、それを周回する惣堀の高さから考えて標高約5m前後であったと推定できるので、湖面と台地との比高は約40mにもおよんだことになる。しかし、湖岸を詳細にみると、そうした急崖の湖岸ばかりではなく、台地に小谷が深く入



図4 榑海南岸の砂堤列平野（ベースマップは明治36年測図の5万分の1地形図「八日市場」「木戸」）

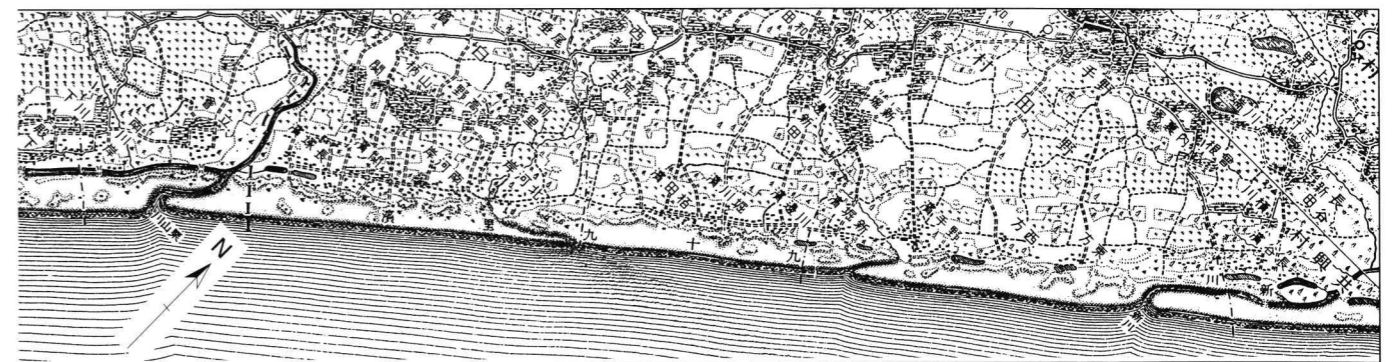
り込んで小さな入江となり、一部には谷中に沖積低地を形成しているものもあったことに気づく（図6）。たとえば、そのうちで最大のものは、榑海北東部の万才（干潟町）・夏目（東庄町）付近から北へ向けて大友（東庄町）付近を通過して入り込む谷であり、それに次ぐのがその支谷のように舟戸付近（東庄町，干潟町）から西へ入り込む谷である。

ところで、下総台地は浅海底が隆起した平坦な洪積台地であるため、台地の縁辺部から内部へ細く深く、かつ枝分かれしながら樹枝状に延びる浸食谷が発達している（図1）。それらの谷はいずれも勾配がゆるく、谷底には湿田の谷津田が開かれて、下総台地を代表する土地利用景観の一つとなっている。1942年の資料をみても、下総台地のある千葉県(13)の湿田率は61.8%となっており、全国平均の約2倍で第4位の高さである。

こうした谷は、その上流は榑海周辺の台地にもみられる（図1，図6）。たとえば、小見川で利根



図5 九十九里平野北部の海岸付近における河川（ベースマップは



明治36年測図の5万分の1地形図「八日市場」「木戸」「東金」

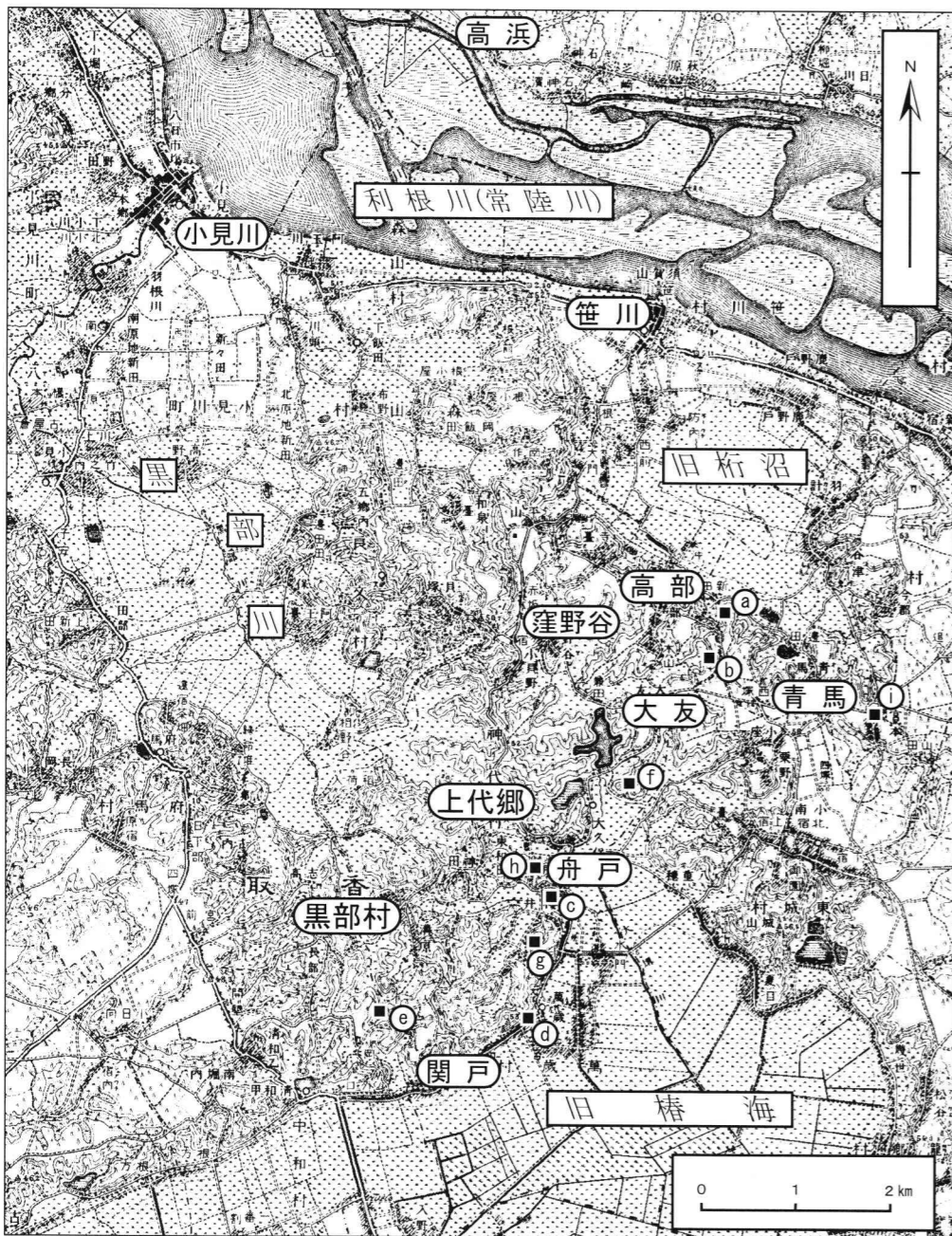


図6 椿海北岸の下総台地と常陸川沿岸（ベースマップは明治36年測図の5万分の1地形図「八日市場」「鹿嶋」）

- a 字舟引（青馬）
- b 字船引（窪野谷）
- c 字舟戸池
- d 字舟ヶ谷
- e 字船越
- f 大友城
- g 桜井城
- h 左右大神
- i 東大社

川に合流する黒部川もその一つで、その上流は椿海の近くまで入り込んで、前述の舟戸の谷などの椿海から入り込む谷と谷頭を相接している。また、笹川（東庄町）で同じく利根川に合流する桁沼川—その上流部は慶長年間に干拓されたと伝えられる桁沼一も、前述の大友付近を通過する谷の谷頭に接近している。さらに、太平洋に注ぐ栗山川支流の土仏川や借当川も西から椿海に接近している。つまり、下総台地は、椿海付近では、北の利根川、西の栗山川、南の椿海からそれぞれに開析が進んで、いくつもの鞍部が連なる地峡となっているのである。しかも、これらの鞍部のなかには、比高10m以下のものもみられる。

②……………椿海とその周辺の景観と機能

(1) 古代・中世の砂堤列平野

前章で述べたように、椿海南岸の砂堤列平野は、古墳時代までにはほとんど陸化が進行し、匝瑳郡の匝瑳郷・須賀郷・大田郷、海上郡の須賀郷・横根郷などの古代郷（『和名抄』）もこの平野に成立するようになる。また、奈良・平安期になるとこの平野の広い範囲にわたって多数の遺跡が立地してくるが、そのなかでも平木遺跡⁽¹⁴⁾（八日市場市）は、古代・中世においてこの平野がどのように利用され、どのような機能を果たしていたかを考えるうえできわめて重要な遺跡といえる。というのは、この遺跡自体は出土遺物などからみて8~9世紀を中心とするものであるが、その後の景観形成における歴史的前提の一つをなすものと考えられるからである。

さて、平木遺跡は海岸から約3.8kmの地点にあるが、地形的には第II砂堤群の砂堤上に立地している（図4）。したがって、そこがその両側にある堤間湿地に比べて高燥であることはいうまでもない。しかし、そのみならず、第II砂堤群自体が第III砂堤群とのあいだに傾斜変換部をはさんで約3mの比高をもっているために、平木遺跡ののる地形面はこの砂堤列平野全体のなかでもより安定的であった（図7）。7棟以上の掘立柱建物跡、6軒の住居跡、道路跡、畠跡などの諸施設や耕地が検出されているのも、こうした土地条件を反映したものにほかならない。また、このような農業生産に加えて、ダンバイキサゴやチョウセンハマグリなどの潮間帯に生息する貝類が大量に出土しているのは、近くの海浜を利用した生業が営まれていたことを示唆している。

ところで、この遺跡の性格を考えるうえで大きな手がかりとなるのは、「郡厨」「廳」と書かれた墨書土器が出土していることである。そのため、早くからこの遺跡は、匝瑳郡の郡家ないし厨家そのものではないにしても、それときわめて関係の深い施設であろうと指摘されていた⁽¹⁵⁾。たしかに、前述の7棟の掘立柱建物はコの字ないしL字型に配置され、その東側に検出された正南北に走る幅3~6mの大溝と軸線の方向が一致する。しかも、この大溝は道路跡とほぼ直交している。つまり、これらの諸施設の配置には、計画性をみとめることができるのである。

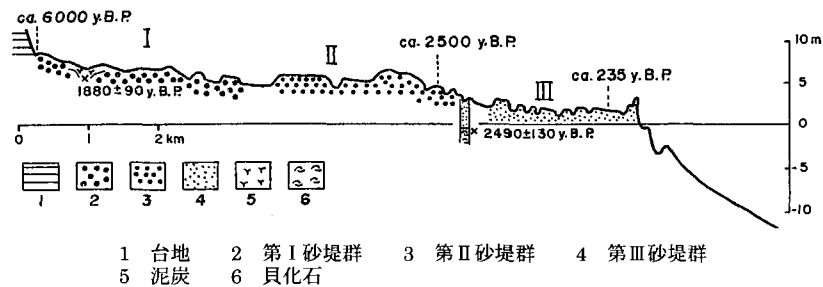


図7 九十九里平野中央部（東金付近）の地形断面
(註(9)の森脇論文より転載)

このうち、大溝については、この遺跡が堤間湿地にはさまれた砂堤に立地することや、溝の走向がその砂堤を横断するように走っていることなどからみて、排水路の機能をもったものと考えられる。しかし、道路跡と直交することや幅6mにもおよぶことから、たんなる排水路だけであったとは考えにくい。道路跡の存在や掘立柱建物の配置からすれば、むしろ水運にも利用された可能性も否定できない。まして、郡家や厨家あるいはその関連施設であるとすれば、人の移動や物資の輸送のために安定的な交通路があったとみなければならない。

この点で注目されるのが、遺跡調査区の東端に沿って仁玉川支流の念仏川が流れていることである(図4)。念仏川の現流路は、遺跡付近では砂堤の微高地を横断しているので、あるいはある時点で人工的に開削されたものかもしれないが、いずれにしても仁玉川の支流が平木遺跡のすぐ近くを流れていたことはまちがいない。検出された大溝が、その走向からみてこの支流に通じていた可能性もある。つまり、平木遺跡ないしその周辺には仁玉川に通じる水路があったといえるのである。

ところで、前述のように、仁玉川は樺海からヘアピンカーブを何度も繰り返しながらいくつもの砂堤をぬって流れる自然河川で、樺海の出口から太平洋の河口までの延長は約10kmである。前述のように、干拓以前の樺海の湖面が標高約5m前後であるので、仁玉川の勾配は平均でおよそ1/2000程度であったことになる。近世の高瀬舟交通の地形的条件を検討した富岡儀八⁽¹⁶⁾によれば、高瀬舟の通航限界は勾配で1/300~1/400であったという。中世以前の小型舟であれば、勾配がさらに大きくても通航可能であるにちがいない。この点からみれば、仁玉川の通航はきわめて容易であったことになる。とすれば、仁玉川が水上交通に利用されていたことは十分に考えられる。⁽¹⁸⁾

以上のことから、平木遺跡は港津の立地する条件をそなえた地点に位置していることがわかる。一方、前述の道路跡は砂堤の方向に延びており、そのまま延長すれば大田郷—仁玉川右岸の近世太田村付近で現旭市中心部にあたる一に至っていることからみて、この平野における幹線道路の一つであったと考えられる。とすれば、平木遺跡は水陸交通の接点にあったことになる。すでに指摘されているように、この遺跡は郡家や厨家あるいはその関連施設であるとされているが、その立地にこうした交通の要衝としての位置が関与していることはいうまでもない。このようにみると、むしろコの字ないしL字型に配置された掘立柱建物群自体が、港津に関連する倉庫群であったとみることも可能になってこよう。

さて、古代におけるこうした交通事情は、中世以降にもある程度引き継がれた。すなわち、近世には、平木遺跡で検出された道路跡からおよそ300mほど内陸よりの同じ砂堤上を、多古銚子街道が

走っている（図4）。また、中世においても、この地域における中心的な寺院がその道路や道路跡の延長に沿って立地していることから、この砂堤上を幹線道路が走っていたと考えられる。たとえば、東国における真言教学伝流の一拠点である幸蔵寺が太田郷に、延久2（1070）年の創建と伝えられる延寿寺が匝瑳南条庄地頭椎名氏の一族井戸野氏の本拠地井戸野に、それぞれこの道に沿ってあるいは近接して立地しているのである（図4）。

ところで、幸蔵寺の立地をみると、そこがこれまで述べてきた道路の仁玉川渡河点であることに気づく。寺伝などによれば、この寺は南北朝期に匝瑳北条庄内山（現八日市場市）から移ってきたという。その移動の理由は太田の繁栄にあったとされているが、それがこうした陸上交通のみならず、仁玉川の水上交通をも基盤にしたものであることはまちがいあるまい。

一方、この砂堤列平野では耕地の開発も進んでいた。そのうち、仁玉川から栗山川にかけては匝瑳南条庄であったが、その東部では新田検注を行おうとした預所永海とそれに抵抗した地頭の椎名胤高・野手胤義とが相論になり、暦仁元（1238）年12月17日に幕府の裁許が出ている⁽²⁰⁾。また、その西部では預所円恵と地頭の椎名胤村・尾岳（尾垂）胤員とのあいだで同様の相論が起こり、文永9（1272）年12月27日に裁許が出ている⁽²¹⁾。これらの相論のなかでとくに注目されるのは、地頭側が年貢負担の倍増を受け容れてまでも検注を拒否していることである。つまり、それほどまでに新田が広く開かれていたと考えられるのだ⁽²²⁾。とすれば、少なくともここに登場する野手（現野栄町）や尾垂（現光町）では、この時期に新田開発が広く進行していたことになる。そこは、いずれも第III砂堤群に位置しており、砂堤列平野のなかではより低湿な地帯であった（図1）。その堤間湿地であればなおさらである。この時期の新田開発は、こうした土地を対象としたのかもしれない。いずれにしても、匝瑳南条庄の砂堤列平野において、13世紀に新田が広く開発されていったことはまちがいある⁽²³⁾まい。

(2) 中世の樁海と水上交通

樁海の北東岸に臨む東庄は、久安2（1146）年8月10日「平常胤寄進状写」⁽²⁴⁾にみえる「立花郷」を前身として、遅くとも文治2（1186）年までには成立した橋庄のことで、当時は二位大納言家領であった⁽²⁵⁾。その庄域については、不明の部分も少なくないが、樁海の北東部の黒部川上流部一帯から下総台地の地峡部をはさんで常陸川沿岸にまでおよぶ範囲であったと考えられている。

その後、東庄の地頭職は、千葉常胤からその六男の胤頼一東氏の祖一に譲られ、以後東氏に代々伝されていく。しかし、14世紀初めになると、庄域の西南部を占める上代郷については、その地頭職を得ていた東六郎盛義の罪科のために、所領の三分の一が没収されて称名寺に寄進されることになった⁽²⁶⁾。こうしたなかで、東氏と称名寺とのあいだで、その所領の分割や打渡などをめぐって相論が展開することになるが、その過程で作成された文書のなかには、樁海に言及したとみられる、次の2点の文書がある。長文になるので関連部分にかぎって、以下に引用しておこう。

㊤東盛義代官盛信知行配分注進状案（1322年）⁽²⁸⁾

下総国東庄上代郷内東六郎盛義知行三分式帳事^{永代沽却除之}

合

一神田

(中略)

一在家分

(中略)

一小田事

(中略)

一入海浦可為一円知行

一山一分方外如先例

右、注進如件

元亨二年二月廿九日

平盛義代盛信(在判)

①東盛義代官盛信所領配分渡状案(1322年)⁽²⁹⁾

(前欠)

(前略)

以上在家九字

一所 江崎野原片田在之、除穴定

一所山 大左古ニ始立堺、両方田波多堀々クロへ上限無所残

右、盛義知行分、於上田者、減田数、至下田者、増田数、分三分之處、雜掌被撰取壹分了、次江崎者、被付壹分方、入海浦并小田坪々等者、所被付式分方也、仍渡状如件

元亨二年二月廿九日

平盛義代盛信(在判)

これらを見ると、東盛義の所領がそれぞれ盛義分(三分の二)と称名寺分(三分の一)とに配分されていることがわかる。また、①の末尾には、配分手続きの原則、すなわち盛義側が三分したなかから一つを称名寺側が選び取るという原則が記載されている。これに関して、とくに注目されるのは、江崎、入海浦、小田(小規模耕地)については、この原則によっていないことである。すなわち、江崎は称名寺に、入海浦・小田は盛義に予め配分されており、称名寺には選択の余地が与えられていないのである。しかも、「一分方外如先例」とされた山とは異なり、いずれもが排他的な領有となっているのだ。

さて、この入海浦とは、ここでの分割対象が上代郷(図1)であることからみて、椿海以外には考えられない⁽³⁰⁾。とすれば、盛義は、この椿海が自らの一円知行となるように配分案を作成したことになる。つまり、盛義は、称名寺の介入の余地を排除して、椿海を自ら積極的にかつ一円的に支配するという意図をもっていたのである。

ところで、このように椿海を手中におさめようとする盛義の動きは、その利用を前提としなければ理解することはできない。その利用の実態については、具体的に示す資料は残されていないが、一般的に指摘されているのは、「船」と「網」⁽³¹⁾である。このうち、前者については、多少なりとも推定す

ることができる。たとえば、前引の④には「フナへ（船戸）」という地名が記載されている。また、別の資料には、「フナツ」⁽³²⁾「南船津」⁽³³⁾、「真船渡」などの地名もみえる。一方、東庄の現地にも「舟戸」（東庄町、干潟町）がある（図6）。そこは、椿海北東部の大きな谷—大友へ向かう入江—に合流する支谷の口部に位置するが、その背後には④などにも記載された左右大神が立地し、支谷をはさんだ対岸の台地上には東氏の祖胤頼の居館と伝えられる桜井城がある（図6）。つまり、上代郷あるいは東庄の中心的機能がこの口部に集まっており、港津の立地に適しているといえるのである。

こうした地名のうち、窪野谷と青馬（以上、東庄町）にある「舟（船）引」という字名はとりわけ注目を引く⁽³⁴⁾。いうまでもなく、船の曳航など水上交通との関連を考えることができるからである。幕末に伝承などを採録した『東庄志』⁽³⁵⁾をみても、「昔し方沼（桁沼）の船を椿の海へ持出し漁りせしと見へて高部青馬の境に船挽亦船の入と云地名青馬村に遣れり亦窪の谷の八木山入にも船挽と云地名遣りて昔し椿の海の船此の所迄着きしと里人今に云伝ひたり」と記されている。しかも、その地名の位置に注目すると、窪野谷の「船引」が椿海北東部から大友付近を通過して台地に入り込む谷の谷頭近くに、青馬の「舟引」がその谷頭に台地をはさんで向かい合っている桁沼側の谷の谷頭にあることがわかる（図6）。つまり、一つの鞍部をはさむ両側の谷に、それぞれの「舟（船）引」地名があるのだ。こうしたことから、この二つの谷筋をむすんで、その鞍部で下総台地を越える水上交通路、すなわち椿海と桁沼とをむすぶ水上交通路があったと想定することはできないだろうか。

さらに、もしここに台地越えのルート进行を想定するならば、椿海からその谷へ入る口部東側の舌状台地上に大友城があることも注意しなければならない⁽³⁶⁾（図6）。大友城にまつわる平忠常の伝承はひとまずおくとしても、その位置はこのルートの喉元をおさえる絶好の地点だからである。また、その自然条件をみても、中世以前の小型舟であればさほど困難なコースではないことがわかる。たとえば、椿海から⁽³⁷⁾河川を遡ってその鞍部に至る場合、旧湖岸線から谷頭までの距離は約3.5 kmで高度差が約20 mあるので勾配は約1/175となるが、最初の2 kmでは約1/250である。一方、桁沼川側では、桁沼の旧湖岸が鞍部の直下から数百メートル付近まで接近していたと考えられるので、常陸川合流点から桁沼までの勾配でみると、最大でも1/500である。なお、鞍部と谷頭の比高はともに10 m以下である。

一方、黒部川最上流部の一つの谷頭には「船越」という地名がある。この谷頭は、椿海北岸の関戸付近から北へ入り込む谷の谷頭に近接している（図6）。しかも、この谷と黒部川上流部とは直線状に連なっているため、椿海から黒部川下流部、さらには小見川までほぼ直線で達することができる。この「船越」で台地を越えるルートを想定することもできよう。その場合、黒部川上流部にある称名寺領黒部村の年貢輸送が、このルートとどのように関わっていたかが、一つの重要な課題になるだろう⁽³⁸⁾。

以上、椿海から台地を越えて桁沼あるいは黒部川に至るルートを検討してきたが、このルートをさらに進むと常陸川に出ることになる。その常陸川やそれに連続する香取海において、水上交通が盛んに展開していたことはよく知られている。応安7（1374）年と推定されている「海夫注文」⁽⁴⁰⁾をみると、常陸国では霞ヶ浦・北浦・常陸川最下流部の沿岸に53津、下総国では常陸川南岸に24津が列挙されおり、水域利用を前提とする津が高密度に分布していたことがわかる⁽⁴¹⁾。

このうち、ここでとりわけ注目されるのは、桁沼川が常陸川に合流する地点に位置する笹川である

(図6)。下総国の津を列挙した「海夫注文」⁽⁴²⁾をみると「さつさかわの津^{東六郎}知行分」とあって、笹川津が東六郎によって知行されていることがわかる。一方、これとは対照的に、同じ東庄内にありながら石出津と今泉津は、その領主である「東次郎左衛門入道」⁽⁴³⁾の知行ではなく、庶子分となっ⁽⁴⁴⁾ている。このような支配のあり方の相違は、それらの津の性格や重要性に関係していると考えられる。つまり、笹川津が領主の直轄になっているのは、ここで想定したルートを通じて広い後背地をもっていたためではあるまいか。しかも、それによって東氏は、樺海から常陸川沿岸へ至るルート上の要地を掌握することにもなるのである。

さて、以上のようなルートを想定することが許されるのなら、わずかな陸路は経るものの、房総半島太平洋岸から常陸川へ、そのほとんどを内陸水路によって移動することができることになる。これは、日本列島太平洋岸の航路としては最大の難所の一つである銚子沖を回避するルートであり、近世初期に東廻り航路が開拓される以前においては、関東以西と関東以北をつなぐルートとして、一定の役割を果たしうるものと考えられる。もとより、小河川の通行やわずかとはいえ陸路を経るため、その輸送量には限界があるが、複数のルートのうちの一つとして想定することはできるのではあるまいか。

③……………二つの内海と下総台地

(1) 下総台地における手賀沼と印旛沼

さて、緩勾配で台地内部に深く入り込む谷は、これまで検討してきた樺海周辺にかぎらず、下総台地では広くみとめることができる。しかも、それらのなかには互いの谷頭が接近しあって台地を横断するように連なっているものもある。こうした横断的な一連の谷は、下総台地が二つの内海、すなわち香取海と総武湾⁽⁴⁵⁾にはさまれた位置にあるため、両内海をつなぐ方向で走っている場合には、水上交通路として大きな意義をもつことになる(図1)。

これまで、これら二つの内海をつなぐ水上交通路としては、関宿付近で接続するとされる常陸川・太日川ルートが想定されていた。また、外房を経由する太平洋ルートも考えられよう。もちろん、これらのルートが存在した可能性は十分にある。しかし、交通路とは、本来、水陸双方を含めていくつものルートが存在し互いに補完しあっていたものとするならば、それらとは異なるルートを検討することも許されよう。まして、ここで検討する下総台地を横断するルートは、常陸川・太日川ルートや太平洋ルートなどと比べて、一部に陸路を介在させるものの、房総半島の付け根をショートカットして二つの内海を最短で結んでいるのである。

さて、下総台地のなかの航行可能な水路としては、まず手賀沼と印旛沼をあげなければならない。これらの沼は、前者が布佐(我孫子市)・木下(印西市)付近で、後者が安食(栄町)付近でそれぞれ常陸川に合流する一方、上流側はいずれも下総台地の奥深くに入り込んでいる(図1)。地形的にみると、これらは台地が開析された谷に湛水したもので、これまで述べてきた台地に入り込む谷と大きなちがいはない。また、一部の湖面が現在も残ってはいるが、近世以降に干拓が行われた点では樺海と同様で、これらの事例も干拓以前の湖沼の機能を考えるための題材の一つに加えることができるだろう。

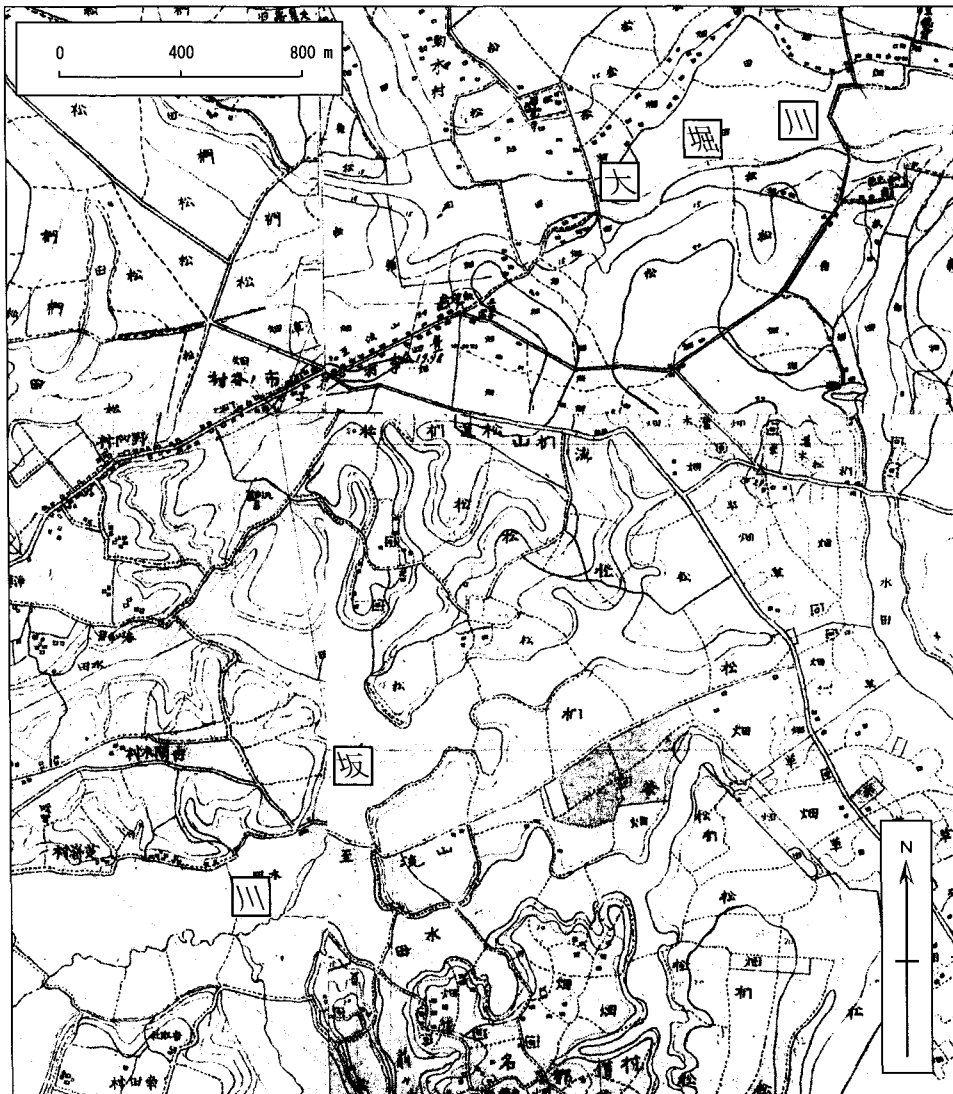


図8 手賀沼・風早ルート（大堀川ルート）の台地越え付近（ベースマップは明治13年の2万分の1迅速測図「千葉県下総国葛飾郡駒木村近傍」「千葉県下総国東葛飾郡小金開墾地及近傍村落」「千葉県下々総国東葛飾郡下花輪村及近傍村落」「千葉県下総国東葛飾郡流山村近傍村落」）

(2) 手賀沼・風早ルート（大堀川ルート）

下総台地の西部に位置する手賀沼は東西に細長く延びる沼で、その長さは約15 kmにもおよぶ（図1）。しかも、その西端に流れ込んでいる大堀川は、流入までの約5 kmほどをほぼ真っ直ぐに東流している。そのため、両者をあわせて約20 kmの水路が、常陸川から西へほぼ真っ直ぐに続いていることになる。

この大堀川は、その約5 kmの直線部分を遡った地点で流れの向きを南から東へ大きく変えている。したがって、このまま遡っていくならば、北上することになってしまう。しかし、そのカーブ地点で南側（右岸）の台地上ると、約700 mで太日川の支流である坂川の谷頭に出る（図8）。これ以降は、南流する坂川を下って太日川経由で総武湾まで行くことができる。その場合、大堀川と坂川の勾配がそれぞれ約1/500と約1/1000であり、それぞれの谷底と台地との比高が10 m以下で、しかも少なくとも大堀川側の斜面は緩やかであるため、その遡航や登坂も可能な程度であるといえよう。

さて、この坂川流域は鎌倉期には風早郷、南北朝期以降には風早庄に属していたが、その地頭は、香取神宮の文永8(1271)年遷宮時の「造宮記録断簡」⁽⁴⁶⁾によれば、「左衛門尉康常」であったという。この人物は、『吾妻鏡』弘長3(1263)年8月9日条にみえる「風早太郎左衛門尉康常」であり、東氏の祖となった胤頼の孫、風早氏の祖となった胤康の子にほかならない。つまり、風早郷(庄)は東氏一族によって支配されていたのである。しかも、風早胤康の居館は、坂川が太日川に合流する付近を見下ろす左岸台地上(松戸市上本郷)にあり、「船附」「船附場」などの地名も残っている。

また、風早庄には、香取神宮の灯油料所となっていた戸崎関や大塚関が置かれていた(図1)⁽⁴⁹⁾。しかも、その戸崎関で関務を担っていた物忌代石神入道久阿とは、常陸国の津を列挙した「海夫注文」⁽⁵¹⁾にみえる高浜津(図1)を知行する石神氏の一族であったとも推定されている⁽⁵²⁾。この高浜津は常陸川の北岸にあるが、その対岸には東庄の笹川津があり、東庄との関係も想定される⁽⁵³⁾。

このようにみえてくると、風早郷(庄)と常陸川下流域との強い関係が浮かび上がってくる。下って、寛永8(1631)年、江戸幕府は手賀沼西端から太日川まで水路を開削して、下総・常陸・下野・陸奥から江戸への水上交通路を確保することを企図した⁽⁵⁴⁾。結局、この計画は中止となるが、このルートを着想した背景には、これまで述べてきた常陸川から手賀沼を経て太日川に至るルートの存在があったのではあるまいか。

(3) 手賀沼・真間ルート(大津川ルート)

大津川は、現在の鎌ヶ谷市中心部付近から北流し、手賀沼の最奥部に近い南岸に注ぐ河川である(図1)。延長は約10km、平均勾配は約1/500で、谷頭近くには明治初期まで入道池があったという(図9)。その谷頭付近から比高約5mの台地へなだらかな坂を上ると、南へ約500mで根郷川の谷頭に出る。比高約8mの台地を下りたその谷頭(鎌ヶ谷市貝柄山公園)から流れ出すこの川は、囃子水から流れ出た谷地川を合わせて大柏川となり南西流して市川砂州の背後に至る(図10)。近世初期にこの砂州が開削されるまでは、ここで西に向きを変えて真間川となって真間の入江から太日川に注いでいた。その間の平均勾配は約1/600である。勾配・比高ともに通行可能な程度といえることができる。

さて、大治5(1130)年に手賀沼以北の布施郷によって成立した相馬御厨⁽⁵⁵⁾は、鎌倉期になると手賀沼以南にも及んでいたことが確認できる。13世紀以降の資料などからその範囲を推定すると、大津川の谷とその東を北東流する金山落の谷を中心としていることがわかる(図1)。このうち、前者については、谷頭から河口までが相馬御厨であったと考えられ、しかもその谷頭は相馬御厨の最南端ともなっていた。したがって、相馬御厨から南方へ向かう場合、大津川流域やその谷頭はもっとも重要なポイントとなっていたはずである。相馬氏の惣領家⁽⁵⁶⁾がその谷頭付近に位置する薩摩(現鎌ヶ谷市佐津間)と粟野(現鎌ヶ谷市粟野)を長く保持してきたのも、こうしたことによると考えられる(図9)。もちろん、前述の入道池は粟野地内にあり、薩摩からは元徳3(1331)年銘のあるものなど34基の板碑が出土している。

ところで、大津川の河口右岸にあって、古代の相馬郡大井郷に比定されている大井(沼南町)は、平将門が平安京の大津に準えて新都の津を構想した「相馬郡大井津」⁽⁵⁷⁾の比定地でもある(図1)。自らの本拠地から必ずしも近いわけではないうえ常陸川からも内奥に入り込んだ大井に、将門が大津を

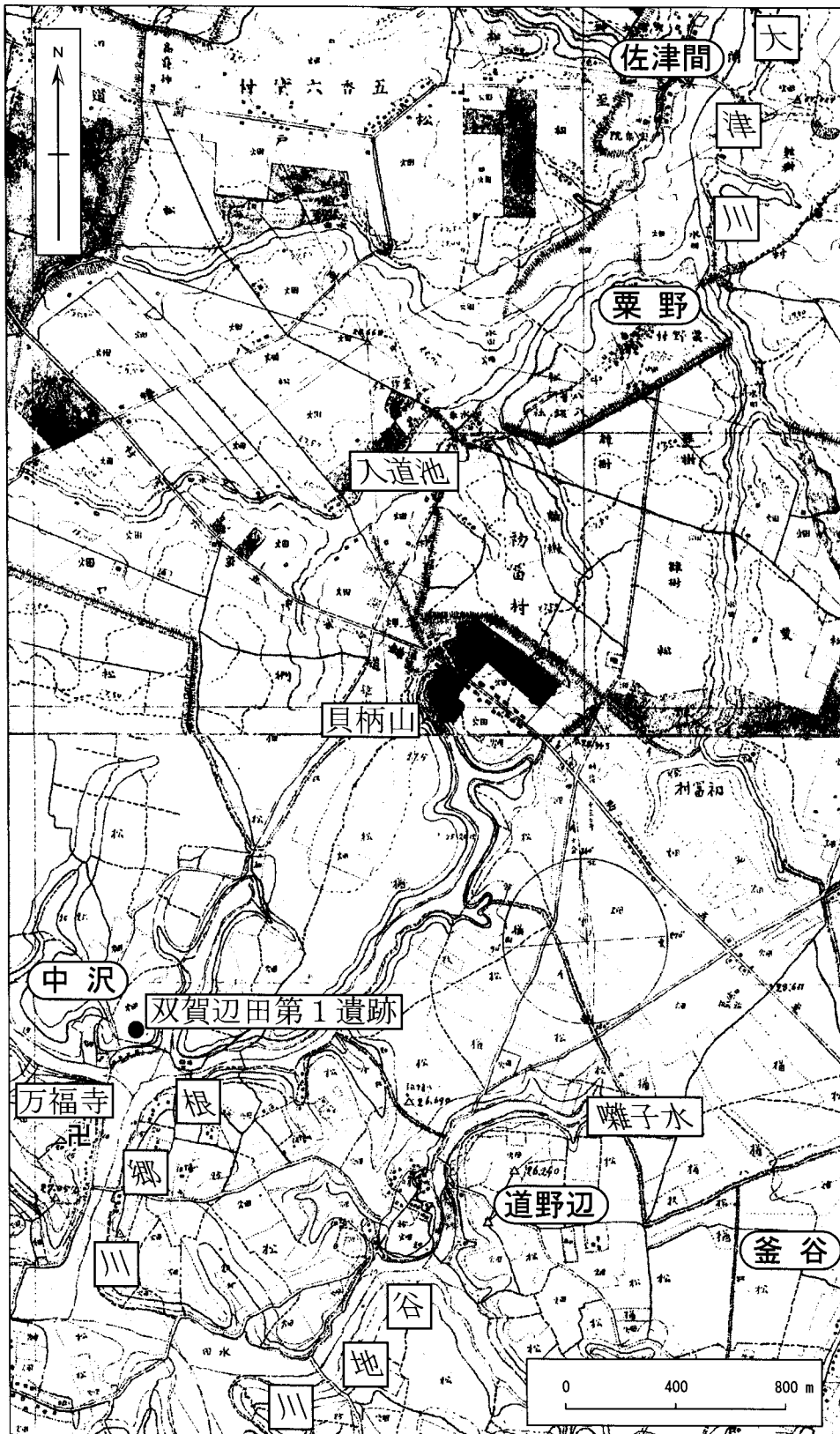


図9 手賀沼・真間ルート(大津川ルート)の台地越え付近(ベースマップは明治13年の2万分の1迅速測図「千葉県下総国東葛飾郡佐津間村逆井村及南相馬郡高柳村近傍村落」「千葉県下総国東葛飾郡鎌筒谷駅近傍村落」)

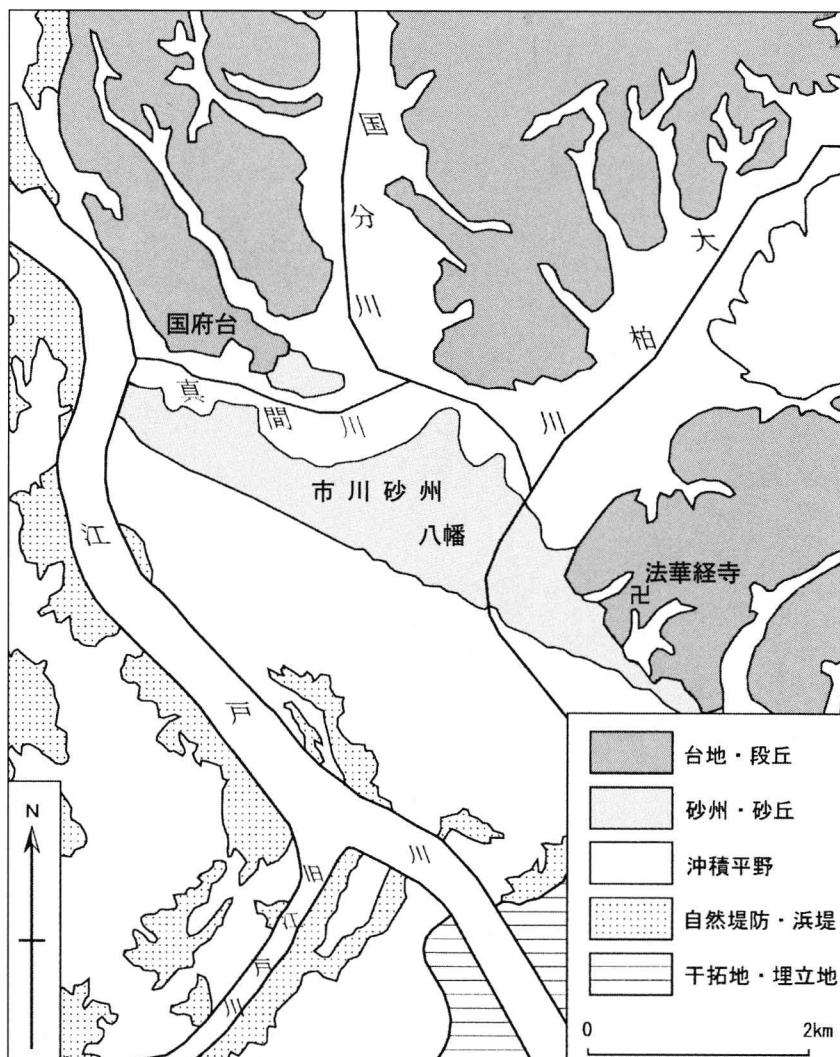


図10 市川付近の地形分類 (杉原重夫「関東平野南東部」〈貝塚爽平
ほか編『日本の地形4 関東・伊豆小笠原』東京大学出版会、
2000)より作製)

建設しようとしたのは、前述のような大津川の位置に注目してのことではなかっただろうか。つまり、大津川流域のみならず、さらにそのルートを通じて連なる地域、とりわけ下総国府方面をも視野に入れていたと考えられるのである。大津川ルートこそは、相馬郡から国府方面への最短ルートであったのである。

一方、八幡庄に属していたとされる根郷川流域（中沢郷）にも、古代・中世の遺跡が集中してみられる（図9）。たとえば、奈良・平安期の集落遺跡である双賀辺田第1遺跡^{すがへた}や、中世墳墓でかつ城館とも推定されている万福寺境内遺跡（以上、鎌ヶ谷市）などが、根郷川右岸台地上に立地している。このうち、後者からは12世紀後半を最古として13～14世紀の猿投、瀬戸、常滑、渥美等の陶磁器が出土しており、⁽⁵⁸⁾流通の観点からみて興味深い。また、13世紀末～14世紀初になると、根郷川流域には法華経寺中山門流の教線がのびてくる。こうしたなかで、釜谷、道野辺、中沢（以上、現鎌ヶ谷

市)では毎月2回の講会が開かれるなど、⁽⁵⁹⁾宗教文化の発展とともに、法華経寺の立地する中山などの総武湾岸地域との交流を認めることができるのである。⁽⁶⁰⁾

以上の2本のルートは、いずれも手賀沼を利用するものであるが、その周辺が相馬御厨であったことはいうまでもない。そこでは、布勢郷に「海船」⁽⁶¹⁾があったことからわかるように、水上交通が活発に行われていた。その展開の舞台が、手賀沼や常陸川さらには香取海などであったこともすでに指摘されている。しかし、ここで検討したように、これら2本のルートとそれを通じての太日川や総武湾も、それに加えることができるのではないだろうか。もし、このように考えることができるならば、相馬御厨は二つの内海をつなぐ位置を占めることになり、東国の水上交通にとってきわめて大きな意義をもつことになる。

この点で興味深いのは、相馬御厨の領有をめぐる、12世紀を通じて平常重・常胤(千葉)、藤原親通、源義朝、佐竹義宗らの諸氏が激しく争っていることである。つまり、それは、こうした相馬御厨の制海権をめぐる争いだったとも考えることができるのである。とくに、この一連の争いのうちで、保延2(1136)年に下総国守の藤原親通が相馬郷と立花郷(後の東庄)の2郷について、常重・常胤から強引に奪い取っている⁽⁶²⁾ことは注目される。なぜなら、立花郷すなわち東庄が常陸川から椿海・太平洋への出口であり、相馬郷すなわち相馬御厨が常陸川から下総国府・太日川・総武湾への出口であるとすれば、この両郷を手に入れることは、太平洋と総武湾とを結ぶ内陸ルートの要衝を掌握することを意味するからである。

(4) 印旛沼・幕張ルート(平戸川ルート)

印旛沼はW字状に下総台地に入り込む細長い沼で、干拓以前にはその最奥部は船尾(印西市)・平戸(八千代市)付近にまで達していた(図1)。現在は、新川がその最奥部から流れ出し、東京湾に注ぐ花見川に通じている。しかし、これは、近世中期以来何度も試みられた工事によって、平戸川(新川の旧称)と花見川の分水界をなす台地が開削されて、両河川がつながってからのことである。それ以前の平戸川は、北流して印旛沼に注いでいた。

さて、平戸川は、六方野から北流する勝田川と高津から東流する高津川とが合流した河川であるが、その合流点付近の南側台地(横戸付近)は、近世の堀割工事がなされたところである(図1)。その付近の地形を、明治15年の2万分の1迅速測図(図11)で見ると、台地は急崖をなすずになだらかな斜面となっており、しかもそこには数本の浅い谷も入っていることがわかる。近世の堀割工事は、こうした地形を利用したものと考えられる。

ところで、こうした地形は、堀割開削以前においても、交通路として利用されるべき自然条件を備えていた。この地点ならば、比高は最大で15m前後あるものの、比較的容易に台地へ上がることができたはずである。そして、そこから南へ約1500m行くと花見川の谷頭付近に至る。これ以降、比高約12mの台地を下りて花見川経由で幕張から総武湾に出ることができるのである。このルートの勾配は、平戸川で約1/1300、花見川で約1/500である。

さて、このルートの総武湾側の出口すなわち花見川河口にあるのが幕張(馬加)である(図1)。ここには、古代東海道の「浮島駅」がおかれたとされ、また文治2(1186)年には千葉氏の菩提寺である海隣寺⁽⁶³⁾が千葉常胤によって創建されたという。地形的にみると、幕張は花見川の谷をふさぐよう

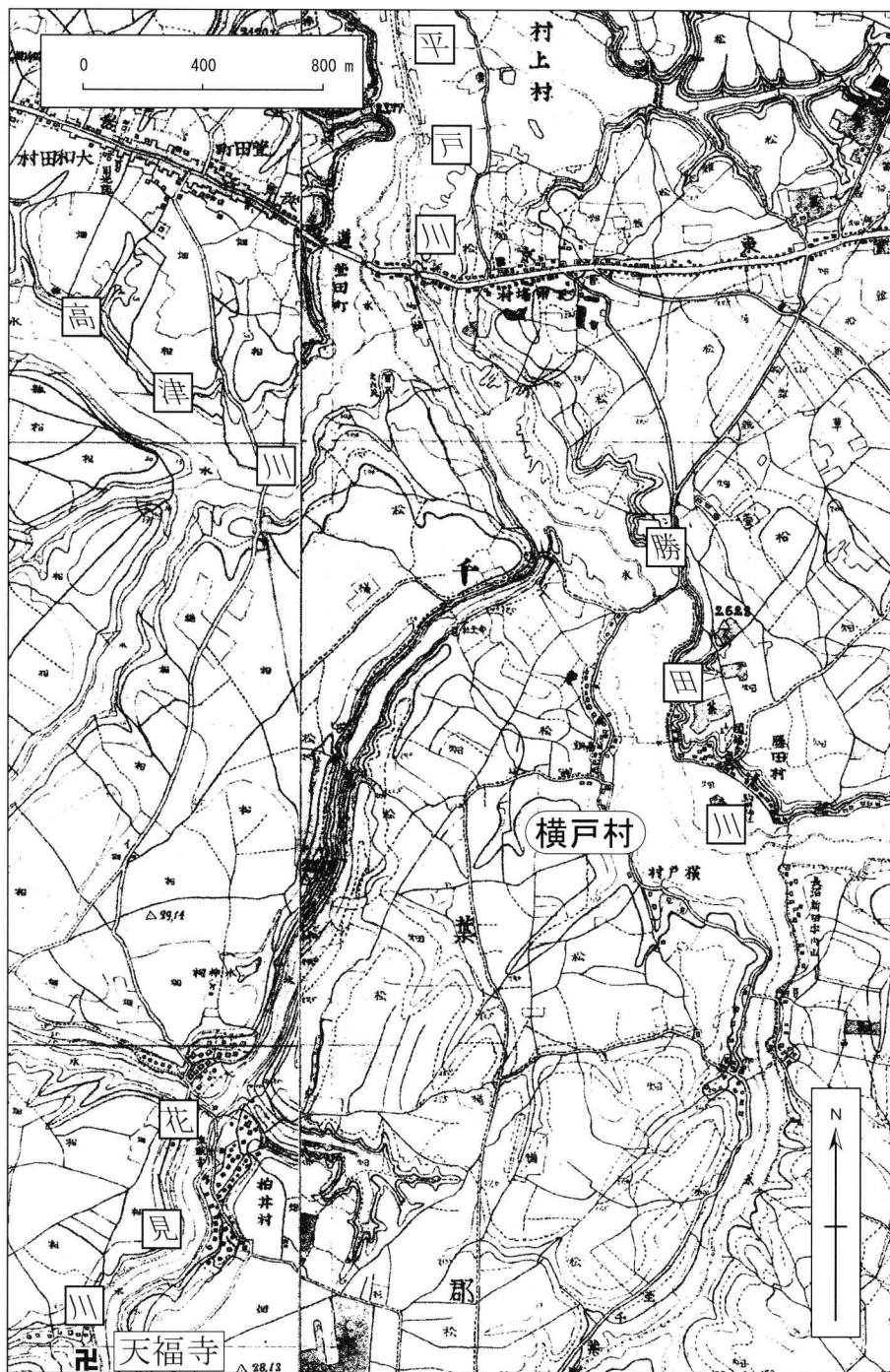


図11 印旛沼・幕張ルート（平戸川ルート）の台地越え付近（ベースマップは明治15年の2万分の1迅速測図「千葉県下総国印旛郡上志津村及千葉県横戸村」「千葉県下総国千葉県大和田村」

に形成された砂州上に立地し、背後には低湿地ないしは入江をかかえていた。したがって、陸路はこの砂州上を走り、幕張の東端で花見川を渡ることになる。つまり、幕張は陸路と水路の接点であったのだ。千葉氏の居館から離れているこの地に菩提寺が建立されたのは、こうした交通の要衝としての地理的位置が関係しているにちがいない。

一方、このルート東端の印旛沼畔には笠神がある（図1）。ここには、「笠上又太郎禪門⁽⁶⁴⁾」という有徳人のいたことが知られ、付近には船戸という地名もある。その位置は、常陸川から印旛沼に入ってすぐの西岸であり、常陸川には面していない。このことから考えて、その有徳人がよって立つのは、印旛沼における水上交通ではなかっただろうか。

さらに、このルート上には平戸川左岸に萱田御厨があるほか、分水界に近い花見川上流に面しては花嶋山天福寺がある（図1、図11）。その本尊十一面観音立像は、胎内墨書から仏師賢光による建長8（1256）年のものであることがわかる。賢光は、このほかにも印旛沼中部左岸の来福寺（印旛村平賀⁽⁶⁵⁾）にある弘安8（1285）年の薬師如来坐像や、印旛沼西端に近い多門院（印西市松崎⁽⁶⁶⁾）にある正応2（1289）年の毘沙門天立像も残しており、その活動範囲は花見川流域と平戸川・印旛沼流域の双方にまたがっていた（図1）。

以上、印旛沼から平戸川・花見川を経て総武湾に至るルートを検討してきた。これは、近世の開削ルートにはほぼ近いものであるが、その理由の一つは水上交通が地形条件の制約を強くうけるためにコース自体がかぎられたものになるからである。しかし、むしろここで注目すべきは、近世中期以来このコースを確保する試みが繰り返し行われたのはなぜかということである。そこに、このコースを妥当なものとする歴史的前提と地理的認識とがあったと考えることはできないだろうか。

おわりに―「事件」の環境史から「日常性」の環境史へ―

以上、干拓以前の樁海を中心として、中世とりわけ14世紀前後の下総国における湖沼や河川の利用について検討し、それらが交通路として利用されていた可能性を指摘してきた。その交通路とは、房総半島太平洋岸～常陸川・香取海～総武湾をつなぐ水上交通ルートであり、いずれも中世東国における多様な交通ルートの一つとして、一定の機能を果たしうるものであった。このように、湖沼や河川という水域が水域として利用されることで、それらは役割を果たしていたのである。つまり、その社会には、水域を利用する生活様式が成立していたといえよう。

しかし、これら水域の多くは近世以降に干拓され、その景観を大きく変えることになる。樁海の場合、近世初期の干拓で干潟八万石と呼ばれる新田が成立し、耕地の拡大と農業生産の増大が達成された。つまり、水域は、水域として利用されることではなく、干拓の対象となって消滅することでその役割を果たしたのである。もちろん、その関係については、干拓されたために水上交通が消滅したのだとばかりはいいきれない。逆に、水上交通が衰退したために、その水域を維持する必要がなくなったということもあるにちがいない。樁海の場合も、船が大型化することや、その安定的な航行を可能とする東廻り航路の開拓によって銚子沖の難所が越えられるようになったことなどが、樁海の上交通路としての意義を低下させ、干拓に至ったとも考えられる。

いずれにしても、こうして開発の前後で水域の景観と機能は大きく変わった。したがって、この開

発による変化に注目するならば、人と自然とのダイナミックな関係を捉えることができるだろう。それは、まさに環境史の重要なテーマであるにちがいない。これと同様なことは、災害をテーマとする場合にもいえる。すなわち、災害と復興における人と自然との関わり合いである。

しかしながら、人と自然が相互に働きかけるのは、こうした「事件」が起きたときばかりではない。持続的な社会のなかでは、人と自然の相互作用が日常的に繰り返されている。こうした「日常性」のなかにも、環境史の重要なテーマが潜んでいる。従来、環境史といえば、こうした「事件」の環境史を意味することが少なくなかったが、「日常性」の環境史もまた重要な課題といえるだろう。

さて、本稿では、「開発」以前が必ずしも「未開発」ではないという問題意識のもとに、椿海干拓以前における水域の利用に注目した。それは同時に、「開発」以前にあったはずの持続的な社会における人と自然との相互作用を考えることでもあった。これら二つの課題は表裏の関係にあり、開発以前が「未開発」であるか否かは、開発以前における人と自然との関係のあり方に関わっている。つまり、「開発」とは、人と自然とが切り結ぶ関係のなかでこそ定義されるものなのである。

註

(1) — 新潟県教育委員会・新潟県埋蔵文化財調査事業団編『一般国道7号線中条黒川バイパス関係発掘調査報告書 蔵ノ坪遺跡』新潟県教育委員会・新潟県埋蔵文化財調査事業団、2002

(2) — 前掲註(1)

(3) — 建治3(1277)年4月28日「高井道円(時茂)讓状案」新潟県編『新潟県史 資料編4 中世二 文書編Ⅱ』2341(2)号

(4) — 弘安元(1278)年5月18日「將軍家政所下文案」『鎌倉遺文』13049号。なお、「清水」の読みと比定については次の文献による。青山宏夫「奥山庄の庄境について」石原潤編『農村空間の研究 上』大明堂、176-192頁、2003

(5) — 前掲註(4) 青山論文

(6) — 元禄8(1695)年の検地では、田が約1,805町歩、畑が約936町歩、砂地が約646町歩であった。この砂地は、寛保3(1743)年の検地で田が約256町歩、畑が約67町歩とされたので、これを加えると検地による耕地総面積は3,000町歩を越えることになる。なお、椿海干拓については、次の文献を参照。菊地利夫「干潟八万石の干拓と用水・排水の諸問題」『続・新田開発—事例編—』古今書院、441-479頁、1986

(7) — こうした成果ばかりでなく、この干拓による自然環境の変化が水害や干害をもたらしたことに留意しなければならない。

(8) — 現在、日本には50km²以上の湖沼が14ある。かつての椿海はこれらに次ぐ広さをもっていた。

(9) — 森脇広「九十九里浜平野の地形発達史」『第四紀

研究』18、1-16頁、1979

(10) — 旭市教育委員会編『千葉県旭市埋蔵文化財分布地図』旭市教育委員会、46頁、1987

(11) — 前掲註(10)

(12) — 越後国では、「北国遺足帳」(国立歴史民俗博物館蔵)にみられるように、砂丘背後の河川が舟運に使われていた。なお、「北国遺足帳」については次の文献を参照。山本光正・小島道裕「永禄六年北国下り遺足帳」『国立歴史民俗博物館研究報告』39号、158-179頁、1992

(13) — 帝国農会『状態別耕地に関する調査』(1943)によると、昭和17(1942)年に湿田率が最も高いのは福井県の65.4%で、以下、茨城県、新潟県、千葉県と続く。全国平均は30.6%。このように千葉県で湿田率が高いのは、こうした谷津田のほかに、前述した堤間湿地における湿田も関係していることはいうまでもない。

(14) — 千葉県教育庁・(財)千葉県文化財センター『八日市場市平木遺跡—県立海匝地区(仮称)養護学校建設に伴う埋蔵文化財調査—』千葉県教育庁・千葉県文化財センター、75頁+写真、1988

(15) — ①前掲註(14)、②「134平木遺跡(小久貫隆史執筆)」千葉県史料研究財団編『千葉県の歴史 資料編3 考古(奈良・平安時代)』千葉県、688-689頁、1998

(16) — ①富岡儀八『日本の塩道』古今書院、1978、②同『塩の道を探る』岩波書店、1983

(17) — ①千野原靖方『中世房総の船』崙書房、1999、②石井謙治『和船Ⅱ』法政大学出版会、1995、③同『日本の船』東京創元社、1957

(18) — 仁玉川沿岸に奈良・平安期の土師器などの散布

地が集中してみられるのも、交通路との関係から考えられよう（前掲註(10)）。とりわけ、念仏川合流点にある新田遺跡、もっとも海よりの水神野南遺跡、いつまで遡りうるかは不明だが水上交通と関係する地名にある湊遺跡などは興味深い。なお、建永2（1207）年10月「関白前左大臣家政所下文写」（『千葉県史料 中世篇 香取文書』（以下、『県 中世 香取』と略）旧大瀧宜家文書12号）にみえる「神宮寺浦」を、仁玉川河口に位置しかつこれらの遺跡が分布する神宮寺に比定できるか否かについては、椿海がかつて香取神宮の池であったという伝承（『香取志』）の検討とあわせて、今後の課題としたい。註(53)参照。

(19) — 小笠原長和「九十九里平野の寺院文化」『中世房総の政治と文化』吉川弘文館、279-298頁、1985

(20) — 文永9（1272）年「関東下知状抄書」『千葉県史料 中世篇 県外文書』（以下、『県 中世 県外』と略）791号

(21) — 前掲註(20)

(22) — ここでいう新田とは、永原論文のいうように、新規開発だけではなく再開発も含まれるものであることはいうまでもない。なお、同論文では、この新田が開発されたのは山（丘陵）よりの傾斜地であるとしているが、砂堤列平野のなかでもっとも海に近い野手、尾垂が対象となっているのであるから、本稿で述べるように、砂堤列平野とりわけ堤間湿地としなければならない。永原慶二「中世東国の新田と検注一金沢文庫古文書の一点によせて」『日本中世社会構造の研究』岩波書店、128-135頁、1973

(23) — 匝瑳南条庄のうちであり、平木遺跡から約2km南方の東小笹には、字「佃」「長者作（ちょうじゃづくり）」の地名が残っている。これらを、地頭の開発にちなむものと考えられることでもできよう。しかし、平木遺跡からさほど離れていないことからみて、それとの関連も考えられるので、これについての詳細は今後の課題としたい。なお、「小笹」は、「小匝瑳」と表記されたこともあり、これを古代匝瑳郷に関連する地名と考える説もある（『日本地理志料』）。

(24) — 『県 中世 県外』422号

(25) — 『吾妻鏡』文治2（1186）年3月12日条。なお、木村論文によれば、二位大納言とは藤原兼房であるという。木村修「鎌倉末期の下総国東庄上代郷」小川信先生の古希記念論集を刊行する会編『日本中世政治社会の研究』統群書類従完成会、773-798頁、1991

(26) — 「鎌倉将軍家寄進状案」『県 中世 県外』757号

(27) — 上代郷に関する研究としては、前掲註(25)木村論文のほか、次のような論文などがある。①伊藤一男「東胤頼一族と北総の荘園—下総国東庄上代郷の土地と農民—」千葉県郷土史研究連絡協議会編『論集 千葉氏研究の諸問題』千秋社、154-186頁、1977、②石井新二「東荘」網野善彦他編『講座日本荘園史5 東北・関東・東海地方の荘園』吉川弘文館、179-191頁、1990、③遠山成一「内乱期下総国における寺領経営の一側面—称名寺領東庄上代郷と湛睿—」千葉県の文書館3、89-116頁、1998

(28) — 『県 中世 県外』758号

(29) — 『県 中世 県外』759号

(30) — 前掲註(27)②は、この入海浦を常陸川（②では鬼怒川）とし、その一円知行の対象を津料の権益と漁業権と解している。

(31) — 前掲註(27)①

(32) — 正慶元（1332）年8月29日「賢栄田島等注文」『金沢文庫古文書 第7輯』（以下、『金沢文庫』と略）5411号

(33) — 「東盛義所領注文」『金沢文庫』5444号

(34) — このほか、船に関連する東庄内の地名としては「舟ヶ谷」（桜井）、「舟戸沼」（大久保）、「舟戸池（ふなどち）」（万才）、「舟木内」（溝原）などがある。

(35) — 『東庄町史研究』5号、1985。なお、飯田は、この「船引」という地名に注目して、この鞍部に水運を連係するルートを想定している。飯田傳一「大友城址考—平忠常について—」洋洋社、1959

(36) — 千葉県文化財センター編『千葉県中近世城跡研究調査報告書 第3集—大友城跡・坂田（城山）城跡発掘調査報告—』千葉県教育委員会、1983

(37) — 前掲註(32)には、「大伴河辻下」という記載がみられる。この大伴河は、おそらく大友付近を流れる川で、ここで想定したルートの川である可能性が高い。

(38) — 「下総国東庄上代郷黒部村検見帳」『県 中世 県外』764号

(39) — 前掲註(32)に称名寺領としてみえる「湖壺所」が、このルートに関わっていたかもしれない。

(40) — 「海夫注文」『県 中世 香取』旧大瀧宜家文書124-131号

(41) — ①小竹森淑江「中世香取海における津の支配—海夫注文の分析から—」『武蔵大学日本文化研究』2、37-53頁、1981、②網野善彦「海民の社会と歴史（二）—霞ヶ浦・北浦—」『社会史研究』2、271-310頁、1983

(42) — 「海夫注文」『県 中世 香取』旧大瀧宜家文書124号

- (43) — 「安富道轍等奉書写」『県 中世 香取』旧大禰宜家文書 115 号
- (44) — 前掲註(41)①
- (45) — 近世以前の東京湾の呼称については、便宜的に「江戸湾」とすることが多い。しかし、この呼称は、古代・中世については必ずしも適切ではない。本稿では、東京が成立する以前の古代～近世までに通用する呼称として、とりあえずその沿岸のほとんどを占める 2 国の名をとって、「総武湾」と呼ぶことにする。
- (46) — 『県 中世 香取』9 号
- (47) — この胤康は、『吾妻鏡』承久 3 (1221) 年 6 月 18 日条には「風早四郎」とみえる。
- (48) — この風早胤康の居館跡には、香取神宮と同じく経津主命を祭神とする風早神社がのちに建てられたという。また、この神社は戦国期には小金城主高城氏から社領を寄せられたとも伝えられ、社伝によれば、風早庄の惣鎮守であったという。『松戸市史』上巻、松戸市、515 頁、1961
- (49) — ①応安 7 (1374) 年 10 月 14 日「安富道轍等連署奉書写」『県 中世 香取』旧大禰宜家文書 116 号、②至徳 4 (1387) 年 5 月 1 日「大禰宜長房議状」『県 中世 香取』旧大禰宜家文書 153 号
- (50) — 応永 14 (1407) 年卯月「大禰宜幸房訴状案」『県 中世 香取』旧大禰宜家文書 180 号
- (51) — 「海夫注文」『県 中世 香取』旧大禰宜家文書 128 号
- (52) — 鈴木哲雄「将門の乱から鎌倉武士へ—坂東の風景から—」網野善彦・石井進編『中世の風景を読む 2 都市鎌倉と坂東の海に暮らす』新人物往来社、123-154 頁、1994
- (53) — 高浜津の東隣には、同じくその「海夫注文」に記載された柴崎津があって、同様に常陸川をはさんで笹川と向き合っている。この柴崎津は、建永 2 (1207) 年 10 月「関白前左大臣家政所下文写」(前掲註(18))に「神宮寺浦」とならんで記載された「柴崎浦」に比定されており(前掲註(52))、香取神宮領と主張されている。前掲註(18)でも述べたように、神宮寺浦については未詳ではあるが、仁玉川～椿海～船引～桁沼～笹川～常陸川というルートの両端に、香取神宮領の「神宮寺・柴崎両浦」が位置していたとすれば、きわめて興味深いことといえる。
- (54) — 『徳川実紀』寛永 8 年 3 月
- (55) — 大治 5 (1130) 年 6 月 11 日「下総権介平経繁寄進状写」『県 中世 県外』416 号
- (56) — 文永 9 (1272) 年 10 月 29 日「関東下知状」『県 中世 県外』439 号
- (57) — 大井津は手賀沼岸にあるため、琵琶湖湖岸にある大津に譬えられたものと考えられる。『将門記』、『今昔物語集』(巻 25-1)
- (58) — 鎌ヶ谷市教育委員会編『鎌ヶ谷市史 中巻』鎌ヶ谷市、1997
- (59) — 延文 3 (1358) 年 5 月 3 日「日樹置文」千葉県文書館編『千葉県史料 中世篇 諸家文書 補遺』弘法寺文書 30 号
- (60) — 時代は下るが、大柏・真間川には昭和初期まで舟運が通じており、海に至る輸送ルートがあった(鎌ヶ谷市教育委員会編『鎌ヶ谷市史 資料編 V (民俗)』239-242 頁、1993)。また、谷地川の谷頭にある囃子水という池には、以下のような伝承が残されている。すなわち、池の近くにある妙蓮寺の僧が、この池の水を汲んでいたところ、足を滑らせて池に落ちてしまった。しかし、遺体があがらず不審に思っていると、浦安沖で見つかった。だから、囃子水の底には海につながる穴があるのだと(同上書 522 頁)。もちろん、伝承の扱いには慎重でなければならないが、谷地川と総武湾(東京湾)とのつながりを示す資料として興味深い。
- (61) — 大治 5 (1130) 年 6 月 11 日「下総権介平経繁副状写」『県 中世 県外』418 号
- (62) — 前掲註(24)
- (63) — 15 世紀後半に馬加康胤の子輔胤が、千葉宗家の本拠地を佐倉(現酒々井町本佐倉)へ移したのにとまない、海隣寺もその近くに移転した。
- (64) — 康暦 2 (1380) 年「檀那門跡相承資」『県 中世 県外』357 号
- (65) — 千葉県編『千葉県史料 金石文篇一』52 号
- (66) — 千葉県編『千葉県史料 金石文篇二』114 号
- (67) — 千葉県編『千葉県史料 金石文篇二』173 号

(国立歴史民俗博物館歴史研究部)

(2003 年 5 月 23 日受理, 2003 年 7 月 18 日審査終了)

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

Aoyama Hiroo

This paper is a re-examination of the significance of development by means of an investigation into the landscapes and functions of lagoons before they were reclaimed by drainage that is underpinned by the acknowledgement that development is not always preceded by a lack of development. At the same time, rather than adopt an approach that centers on historical “events” such as development and disasters, it seeks to reveal issues of environmental history within the framework of the “routineness” of the interplay between man and nature that unfolds within a continuing society.

First, using the examples of Tsubaki-no-umi in Shimousa Province and its environs, which were reclaimed by means of drainage at the beginning of the Early Modern Period, I take a look at the relationship that their topographical features have with human activity. This investigation has revealed a number of phenomena. For example, diverse land use was possible on the flat land formed by rows of sandbanks that blocked off Tsubaki-no-umi, the site of Tsubaki-no-umi lagoon was suitable as a harbor, deep branch-shaped valleys formed on the Shimousa plateau, and there was an isthmus at the northern part of Tsubaki-no-umi.

It was within such a topographical environment that the Nitamagawa River had been used as a route for water transportation since ancient times in the sandbank flat lands and that on the sandbanks there were roads that ran east to west. New paddy fields were developed in the thirteenth century. Because the Tou-shi clan, which ruled Tou-no-sho, actively sought to take possession of Tsubaki-no-umi one would think that they would have used it. Moreover, on the basis of place names recorded in documents dating from the Middle Ages and the names of places in the area, we learn that it was used for water transportation. This water transportation route went from Tsubaki-no-umi on the Pacific Ocean through the isthmus on the Shimousa Plateau all the way through to Hitachigawa River and Katori-no-umi. Thus, by avoiding the treacherous sea off Choshi coast, it fulfilled a specific role as a route that linked west of Kanto with north of Kanto.

What is more, it appears that this route also linked up with the Teganuma-Kazahaya route, the Teganuma-Mama route and the Inbanuma-Makuhari route which went from Hitachigawa River through Teganuma and Inbanuma, then used the branch-shaped valleys cut deep into the Shimousa Plateau and came out at Sobu Bay (present-day Tokyo Bay). In this way, it linked two inland seas – Katori-no-umi and Sobu Bay.