

第2回 霞ヶ浦の風土と文化

1 霞ヶ浦の風土

現代の私たちが霞ヶ浦流域と呼ぶ範囲は、古代の行政区分では常陸国と下総国にまたがり、また一部は下野国にまで及びますが、古くから奥州に至る交通の要所でした。

奈良時代初期に編纂された『常陸国風土記』には、「土地が広く、土が肥え、海山の産物もよくとれ、人々が豊かに暮らしている。昔の人が常世（とこよ）の国（理想郷）と呼んだのはこの地ではないか※1」という記載があるように、古代から気候は温暖で天災の少ない恵まれた地方でした。常陸国には11の郡が置かれました（図1）。

また、「かすみがうら」という名称は、『常陸国風土記』に載る「香澄郷」（かすみのさと、行方市富田から潮来市牛堀とその周辺に比定）に由来するといえます。『常陸国風土記』には、「大足日足天皇（景行天皇）が、下総国印波の「鳥見の丘」（現利根川南岸の台地だが比定地に諸説あり）から東を望まれ、お付きのひとに「海には波がゆったりただよい、陸には霞が朦朧（もうろう）とたなびいて、朕には（香澄郷のある）国が霞と波の中にあるように見える」と仰せられたことから、当時の人びとはこの地を「霞の郷」と言っている（意訳）とあります。「かすみ」は気象現象の霞ですが、「神住」（かみすみ、加住）、「浙み」（かすみ、水に潤うこと）とする説もあるようです※2。

※1 「ひばり 9月号」（茨城県生活文化課、平成25年9月）より引用

※2 「霞ヶ浦への招待 霞ヶ浦の生い立ち」（茨城県霞ヶ浦環境科学センター、平成25年3月1日HP改訂版掲載）より引用



図1 古代の茨城県域

出典：『特別展図録 よみがえる古代の茨城』P8 古代郷名比定図
（茨城県立歴史館、平成15年）

霞ヶ浦は、古くから人々に豊かな恩恵を与えてきました。霞ヶ浦周辺のローム層の中から出土する旧石器は、このあたりに1万年以上も前から人間が生活していたことを示しています。

また、縄文時代には貝塚が数多く作られ、霞ヶ浦沿岸における貝塚の分布数は関東全域の約30%を占めるといわれています。規模の大きな貝塚としては、土浦市の上高津貝塚と美浦村の陸平貝塚が挙げられます(図2)。

6世紀初頭には、すでに霞ヶ浦北岸の谷津田で開墾が行われました。農耕が盛んになるにつれ、沿岸の各地には大小の豪族が誕生し、数多くの古墳を残しました。その中には186mもある壮大な前方後円墳である舟塚山古墳(石岡市)や、かすみがうら市の「太子のカロウド(太子古墳)」と呼ばれる大陸的な装飾古墳などがあります。



図2 霞ヶ浦周辺の貝塚と古墳
出典:「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP
(http://kasumigaura.web.fc2.com/kasumi/rekishi/mu_kaizuka.htm)

13世紀の鎌倉時代には、龍ヶ崎・土浦・石岡を経て奥州にいたる鎌倉街道や高浜から乗船する内の海水路が整備され、人や物資の往来が活発になりました。今に残る名刹伽藍もこの頃に移入されたものです。

江戸時代には、利根川東遷※3や十六島の干拓をはじめとし、鬼怒川の瀬替え※4、小貝川の関東四大堰による水田開発が進められ、常総地方の交通網や農地開発は飛躍的な発展を見せました。しかし、霞ヶ浦周辺は、排水が悪かったため、たびたび洪水被害に遭いました。

江戸時代の常総地方は、茨城北部地方が水戸藩の単一支配下に置かれたことと異なり、諸藩の飛び地、旗本の知行地、寺社領が混在し、きわめて複雑でした。このような状況のなかで、土浦の醤油や桜川畔のい草・灯心など、散在する中小藩のなかで独自の産業が興りました。

※3 第1回 霞ヶ浦のあらまし参照

※4 川の形状を変えたり、流れや流速を変えたりすること。

2 霞ヶ浦の水運

利根川東遷以来、霞ヶ浦は奥州の北日本と江戸を結ぶ内陸舟運に重要な役割を果たすようになりました。

江戸時代中期までの舟は波の荒い鹿島灘の航行が困難であったため、那珂湊内海江戸廻りルートが利用され、沿岸には多くの河岸が栄えました。その後、明治10年に蒸気船が導入され、明治23年(1890)に利根運河が開通するなど、霞ヶ浦を利用した水上交通は盛況を続けました。

しかし、明治29年(1896)の鉄道開通や道路交通の発達により、水上交通は徐々に衰退していきました。

(1) 那珂湊内海江戸廻り

いくつかあるルートのうち最も古くから利用されていたのがこのルートです(図3)。

那珂湊から溜沼まで遡ったあと、陸路で霞ヶ浦に達し、再び舟で潮来を経て利根川に入り江戸に向かいます。

当時の川舟は米俵を積み、小川河岸から江戸まで約7日を要しました。このコースは航海の危険は少ないですが、途中積み替えの手間がかかることから、次第に衰退していきました。

(2) 外海江戸廻り

このコースは、東北の石巻(宮城県石巻市)や荒浜(宮城県仙台市)などの積出港から銚子沖を通り、房総半島をまわります。そして伊豆の下田に入り、そこから再び江戸に入るコースです(図4)。

房総沖には黒潮が流れていて、難所であったため、当時の船では直接江戸湾に入ることができず、三浦半島側を江戸に向かいました。



図3 那珂湊内海江戸廻り

出典:「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP

(<https://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00116.html>)



図4 外海江戸廻り

出典:「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP

(<https://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00115.html>)

(3) 銚子内海江戸廻り

東北の積出港からいったん外海に出て、鹿島灘沖から銚子（千葉県銚子市）に入り、利根川を遡って江戸に入るのがこのコースです（図5）。このコースは他のコースにくらべて、時間も距離も短縮できましたが、波の荒い鹿島灘を横切り、暗礁を避けて銚子に入港するという、危険性の高いものでした。

(4) 明治以降の舟運

霞ヶ浦流域で古くから盛んだった水上交通は、明治10年（1877）に深川扇橋（東京都江東区）－霞ヶ浦高浜河岸（石岡市）を蒸気船が就航するようになりました。

また、蒸気船の船数はさらに増え、寄港地も増えていきました（図6）。



図5 銚子内海江戸廻り
出典：「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP
(<https://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00114.html>)



図6 利根川汽船航路案内 (明治43年)
出典：「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP
(<https://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00113.html>)

(5) 鉄道・陸上交通の発達

田端（東京都北区）－土浦間を2時間40分で結ぶ日本鉄道会社による「海岸線」（現在の常磐線）が明治29年（1896）に、本所（東京都墨田区）－佐原（千葉県香取市）間の総武線が明治31年（1898）に開通し、霞ヶ浦周辺から東京への所要時間は一挙に短縮されました。

また、大正後期には、霞ヶ浦沿岸にも民営鉄道（常南電車）が開通し、この頃からバスやトラックなどの陸上交通も発達してきました。このため、長距離航路は廃止され、水上交通は次第に衰えていきました。



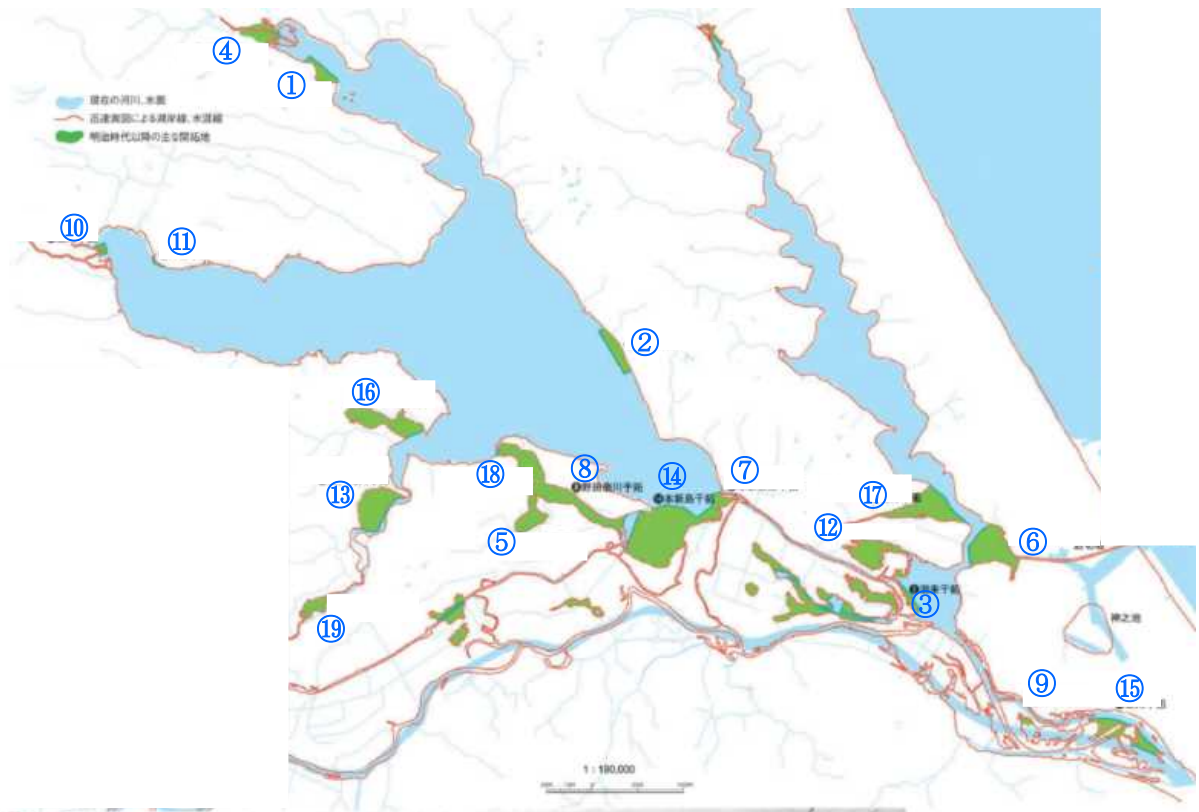
図7 霞ヶ浦周辺鉄道路線 (明治33年)
出典：「国土交通省 関東地方整備局 霞ヶ浦河川事務所」HP
(<https://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00112.html>)

3 農地の開発

徳川家康の江戸入城の頃、鬼怒川などから流出した土砂によって陸化した新島（香取市）に石田主馬亮が始めて帰農し開拓しました。その後、この地に16の集落ができ、十六島と呼ばれるようになりました。

利根川東遷の後、通運のため新利根川が開削されましたが、新利根川は本来の目的よりも用水源として重視されるようになり、柴崎（稲敷市）に堰がつくられました。

新利根川沿岸の耕地は、利根川の逆流や霞ヶ浦の水位上昇により、たびたび水害を受けてきましたが、明治37年（1904）、源清田（河内町）での排水ポンプの設置を手始めに、大規模な利水事業や灌漑排水事業が行われ、新利根川沿岸は今も有数の水田地帯となっています（図8）。



名称	面積 (ha)	起工年	竣工年	名称	面積 (ha)	起工年	竣工年
①関川霞	64	1918(大7)	1928(昭3)	⑪沖宿	10	1934(昭9)	1948(昭23)
②小高	83	〃	1938(昭13)	⑫浪逆	164	〃	1949(昭24)
③潮来	40	〃	1935(昭10)	⑬江戸崎入	227	1939(昭14)	1956(昭31)
④高浜三村	88	1925(大14)	1951(昭26)	⑭本新島	567	1947(昭22)	1963(昭38)
⑤甘田入	135	1927(昭2)	1948(昭23)	⑮日川	96	〃	1964(昭39)
⑥鱒川	251	1928(昭3)	1941(昭16)	⑯余郷入	232	〃	1966(昭41)
⑦本新島萩原	23	1931(昭6)	1939(昭14)	⑰延方	277	1959(昭34)	〃
⑧野田奈川	170	1932(昭7)	1952(昭27)	⑱西の洲	165	1960(昭35)	〃
⑨沖の洲	17	1933(昭8)	1945(昭20)	⑲羽賀沼	77	1968(昭43)	1973(昭48)
⑩藤川	14	1934(昭9)	1949(昭24)				

図8 霞ヶ浦流域の干拓事業

出典：『霞ヶ浦』（茨城大学農学部霞ヶ浦研究会、昭和52年）

大正時代には、第一次世界大戦後の好景気の中で米の価格が上昇し、さらにシベリア出兵を見越した投機や売り惜しみで価格が暴騰し、「米騒動」（1918年）が起きました。1919年には、その対策として価格補償策と開墾助成法が制定され、この助成策により霞ヶ浦流域では大正末期までに19地区、853haで開墾・干拓が着手されました。このうち6地区、627haは、霞ヶ浦の湖面を埋め立てたものです。

昭和16年（1941）に農地開発法が制定され、霞ヶ浦でも干拓事業が計画されましたが、第二次世界大戦中の物資・労働力不足のため、そのほとんどは竣工できませんでした。

終戦後、霞ヶ浦での干拓事業は、食糧対策・復員者等の就労対策としての緊急開拓実施要領のもとに行われました。

このような変遷をたどり、霞ヶ浦の湖面は約2,700haが干拓され、我が国の食糧増産に大きく貢献しました。かつては島であった浮島も現在は陸続きになりました（図9～12）。しかし、昭和42年（1967）に米が生産過剰となり、以後、新たな干拓事業は行われなくなりました。また、高浜入りの大規模な干拓事業も、このような背景と住民の反対を受けて中止されました。



図9 浮島地区周辺（明治18年）
出典：「明治はじめの霞ヶ浦・北浦」（国土交通省 関東地方整備局、平成30年）」

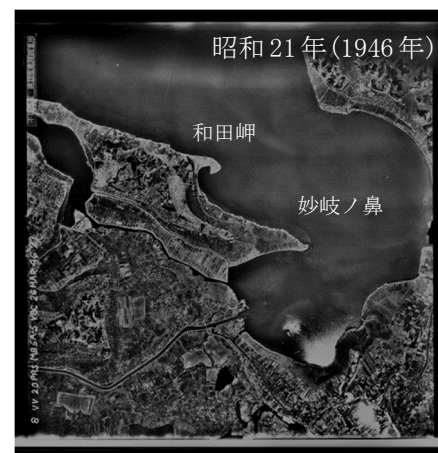


図10 浮島地区周辺（昭和21年）
出典：「国土交通省 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス」で検索して引用
（<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSeamap.do?specificationId=1188071>）



図11 浮島地区周辺（昭和44年）
出典：「国土交通省 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス」で検索して引用
（<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSeamap.do?specificationId=542828>）



図12 浮島地区周辺（平成6年）
出典：「国土交通省 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス」で検索して引用
（<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do?specificationId=106633>）