

「日高見湾」(新称) と新国土軸構想

— 巨視的景観認識による国土環境の再検討例とその政策上の意義 —

米 地 文 夫*

Proposal of A New Place Name; “Gulf of Hitakami”: Concerning the National Land Policy “Shin-Kokudojiku-Kōsō”

Fumio YONECHI

Summary The author proposes a new place name, “Gulf of Hitakami” for a hitherto nameless gulf situated between the islands of Hokkaidō and Honshū, east of the Tsugaru Strait.

If the author’s idea is accepted, it will adequately describe and explain the geographical nature of the gulf and its coastal area. It will be useful not only for geography but also for the national land policy, especially “Shin-Kokudojiku-Kōsō” (literally, “New National Land Axes Plan”), because the New National Land Axis “Hokutō” crosses over “Gulf of Hitakami” and creates many connections between Honshū and Hokkaidō.

Key words New Place Name “Gulf of Hitakami”, Hokkaidō and Honshū, macro-landscape, the National Land Policy, “New National Land Axes Plan”

キーワード 「日高見湾」(新称)、北海道・本州、巨視的景観、国土政策、「新国土軸構想」

はじめに

航空機の発達によって高度約10,000メートルの成層圏からの地表の俯瞰が、一般の人々にも可能になり、さらに人工衛星の発達によって人類は宇宙すなわち大気圏外からの地球の眺望さえできるようになった。さらにコンピュータ技術の進歩普及や衛星からの情報の解読技術の発達などにより、宇宙からの眺望が疑似体験として人々に日常的に提供される時代となった。

例えば日本列島とその周辺の雲の様子の変化を、テレビの天気予報の画面に見ることができるのである。冬季、画面にシベリアからの季節風の方向に延びる筋状の雲が日本海に現れ、その筋状の雲の一部が津軽海峡を経て、東方の北海道・本州間に湾入した狭い海域にまで延びていることが多い。

つまり、太平洋側のこの海域は日本海と同じような気象条件になっているのである。しかしこの海域は湾として認定もされず、したがって名もない。

すなわち巨視的景観認識の可能な時代となったにもかかわらず、その時代に応じた環境認識が進んでいないのである。この巨視的景観認識の普及の時代に相応して、世界、とりわけ日本の国土環境の認識を改める必要があると筆者は考える。その一つがこの北海道・本州間の湾入「日高見湾」(新称、ひたかみわん)の認定である。

日本の自然地域名称の大部分は、明治期に認定、命名されたものであるが、たまたま自然地域としての認識のなかったものについては、認定もされず、したがって命名もされぬまま、今日に至ったものもある。特に当時においては実務的な必要性

* 岩手県立大学総合政策学部 〒020-0193 岩手県滝沢村滝沢字菓子

の認識が乏しかった巨視的な自然地域については、必要最低限のものにとどまって、本来は認識・命名されるべきものの多くが等閑視されていた。

本稿において提唱する「日高見湾」(新称)は、北海道南部と本州東北端とにある大きな湾入であるが、これまでは湾として認知、命名されたことはなかった。しかしながら、形態的に湾であることは明らかである。

新たにこの「日高見湾」を認定すれば、湾そのものの地理的特性を明らかにすることができる上、自然地理学的にも、人文地理学的にも、その湾岸に共通する特性を良く説明でき、地理教育にも役立つものである。また歴史的な事象の解釈にも新たな視点を与えると考えられる。

幾何学の問題を解く方法の一つに、補助線 *ad-joint line* を引くやり方がある。地理学においても、地図上に補助線を引いて、新しい地域のとらえ方ができる場合がある。「日高見湾」の湾口と湾奥に線を引いてみると、この湾の認定が新しい地域認識をもたらすことに気づくのである。

それは巨視的景観認識にもとづく新たな国土環境の把握であり、本稿では特に、この新しい地域認識が、国土計画などの地域政策の展開に資する可能性をも探ってみたい。

I. 新称「日高見湾」の範囲と命名

1. 「日高見湾」の範囲

この海域の科学的調査を初めて行ったのは、英国人ブロートン W. R. Broughton であるが、1796年と1797年にプロビデンス号で来航し、現在内浦湾と呼ばれている湾を噴火湾(原名 *Volcanoes Bay*、本来は火山湾と訳すべきものであった)と命名した。(なお、本稿では、他地域の内浦湾と区別して、噴火湾の名を用いる。)

しかし、本稿において「日高見湾」という新称を与える海域、すなわち噴火湾も含み、さらにその外側の大きな湾入である海域については、湾としての認識も命名も行わなかった。その後も、この大きな湾入は湾と認定、命名されることはなかった。

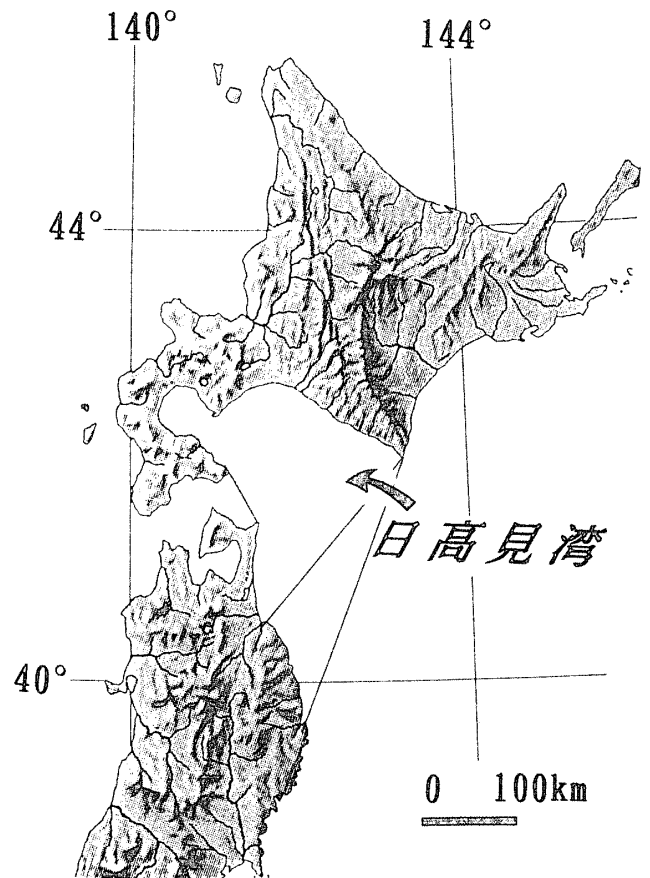


図1 日高見湾

本州・北海道間の3本の線のうち、右側は広義の湾口、中央は狭義の湾口、左側は津軽海峡入口(湾奥)

ただし若干の例外はある。その一つはラインの胆振海湾である。ドイツ人ラインの著書を1889(明治22)年に海軍水路部が翻訳して地学雑誌に紹介した文にはこう書かれている。

陸奥海湾の対面に北州中最良港なる箱館港あり。是より北して胆振海湾あり尚ほ北して陸を越ゆれば石狩湾あり。胆振海湾と石狩湾とは隠然北州南西部の半島を構成す。

この北州は北海道を指すが、噴火湾(内浦湾)の記載はない。胆振海湾は現在いうところの噴火湾ではない。なぜならば、噴火湾は渡島と胆振の両国にまたがり、むしろ渡島に属する分の湾岸が長い上、渡島半島を噴火湾とともに扼しているのは、石狩湾ではなく、寿都付近の小湾入である。石狩湾と陸を隔てて、南西部の半島(いわゆる石狩低地帯以西)を扼しているのは、苫小牧付近の凹形海岸である。胆振海湾の正確な範囲は今となっ

ては不明であるが、この苫小牧付近の凹形海岸と噴火湾を合わせたもので、筆者の「日高見湾」の北の一部に当たると考えられる。

この胆振海湾とはほぼ同じ範囲に対して羽田野(1998)は、勇払湾という名を用い、「室蘭から門別付近までの海域を仮にこう呼んでおく」とした。これは前二者よりもさらに狭い範囲を指している。

もう一つの例外は大谷(1985)で、筆者のいう「日高見湾」の北半部、すなわち襟裳岬と渡島半島東端の恵山岬を結ぶ線以北を「一つの湾といえないこともない」と述べている。これは噴火湾をも含む、より広大な海域を指している。しかし、「余りにも広く外洋とつながっている」と記し、結局、大谷は湾としては扱っていない。

これら3例はいずれも北海道本島への湾入に注目した例であるが、「日高見湾」は北海道と本州の間のさらに大きな湾入を指している。

「日高見湾」の範囲のうち、明白なのは、湾口の北東の端であり、それを襟裳岬とするのには異論がないであろう。問題は南端がどこかという問題である。

同じように湾口の北東端が牡鹿半島南端と明瞭なのに、南端がはっきりしない仙台湾の場合は、川崎(1980)や八島(1985)が述べているように、広義と狭義の二つの範囲の取り方がある。狭義には、海岸線の湾曲のみを考えた場合で、福島県の鵜ノ尾岬になる。広義には海底地形や海況などの要素を考慮に入れた場合で、大陸棚外縁が陸岸に迫る福島県久之浜沖になる。

これを「日高見湾」に当てはめると、狭義の南端は海岸線の湾曲の終わる青森県鮫角であり、広義の南端は大陸棚外縁が陸岸に迫っている岩手県鮎(とど)ヶ崎付近となる。後者は海岸の地形からは、やや不自然にみえるが、北海道南東端の襟裳岬と本州東端の鮎ヶ崎を結ぶという明確な意味があり、かつその線の内側に、大きな深海平坦面が一つ、すっぽりと入ること、巨視的に海溝と平行する島弧方向からの湾入としてみるとこの位置になることなどからみても、意味があると思われる。この後者の範囲をとれば、いわゆる三陸海岸

のうち、リアス海岸ではない北半部が、この「日高見湾」岸に含まれることになる。

2. 湾奥に海峡のある「漏斗状」の湾について

「日高見湾」を湾とは認め難いという意見もあるであろう。その場合の異論の最たるものは、湾とはその奥が閉じているもので、湾奥に海峡があって、別の海域とつながるものは、湾とはいえない、という見解であろう。

しかし、湾の奥に海峡があり、反対側の海に続いている例は、世界的にみれば珍しいものではない。奥が閉じたものを「袋状」の湾とすれば、もう一つのタイプとして、奥が閉じていない「漏斗状」の湾が存在するのである。

例えば、デカン半島とセイロン島によって囲まれるマンナール湾は、その奥にポーク海峡があり、中国本土とハイナン(海南)島によって囲まれるトンキン湾の奥には、チュンチョウ海峡がある。

よく知られたものとしては、紅海の入り口にバブアルマンドブ Bab al mandab 海峡(「涙の海峡」の意)があるが、その手前にはアデン湾があり、アラビア海に開いているし、ペルシア湾の入り口にはホルムズ海峡があり、その手前にオマーン湾があって、同じくアラビア海に開口している。

ヨーロッパではデンマーク北部のリム湾、ネム湾など、北米大陸北部にはバフィン湾、アムンゼン湾など多数の「漏斗状」の湾の例があり、なかには複数の海峡を持つ、いわばザル状のものすらある。

日本に近い場所の例としては、サハリン湾が「漏斗状」の湾の好例である。この湾はサハリン島北端とロシア本土との間にあり、オホーツク海に湾口を開いている。湾奥はいわゆる間宮海峡となり、さらに奥は日本海に通ずる。この日本海側の湾入部も、時にタタール海湾と呼ばれる(米地1998)。

日本には例は少ないものの類似のものはある。例えば、島原湾は、その奥に有明海がある。その南の八代海も八代湾と呼ばれることがあるが、これも南北両端に海峡(水道や瀬戸)を持つ。また、美保湾の奥に中海があるのも似た例といえよう。

対馬島では浅茅（あそう）湾の奥が万関瀬戸という名の水路になって島を二分するが、この場合は明治33年に海軍が切り開いた人口の水路であるから、袋状の湾が先にあった。

日本には湾の奥に別の名で呼ばれる海域がある例は、これら少数の事例に過ぎない。しかし、そもそも「湾」に相当する本来の日本語（やまとことば）はなく、海外の湾の語とその概念を導入したのであるから、日本の場合にのみ「湾奥が閉じたもの」というような狭い定義をすることはおかしいのであり、その点で湾でないとはできない。

3. 「日高見湾」と「湾らしさ指数」

『広辞苑』（第四版1991, 岩波書店）によれば「海水の陸地に大きく入り込んだところ。いろいろ」とあるが、湾の定義についてはかならずしも明確でない。海洋法において国際的に湾としていっているものは、かなり限定的で¹⁾、地理的な湾の一部に過ぎない。

ここでは、地理的な湾の捉え方と海洋法上の定義とを勘案して、湾口から湾奥までの距離（la）と湾口のさしわたしの距離（lb）との関係に注目

して、この la を lb で割り、100 を乗じた数値（G: 筆者はこれを「湾らしさ指数」と呼ぶことにしたい）により、湾らしい形態を示す程度として、比較に用いてみた。

$$\frac{la}{lb} \times 100 = G \dots\dots (\text{湾らしさ指数})$$

このようにして求めた「湾らしさ指数」には、砂嘴などで湾口が袋状に閉じた場合をどう扱うか、あるいは開放型の広い湾口の場合には湾口の位置の認定が難しいなど問題はあるが、湾の定義の「大きく入り込んだところ」を示すには、有効な方法であると考えられる。なお注1) で述べるように国際海洋法でいう湾の定義にあたるものは、おおむね指数50以上と考えてよい。

この「湾らしさ指数」が100を超える場合、すなわち湾口から湾奥までの距離が湾口のさしわたしの距離を超えるものは、湾らしい性格が特に明確で、おおよそ70以上ならば湾らしい形態を持つといえよう。それ以下のものについては不明確ではあるものの、一応指数が50を超えるものは、湾と呼ぶことができると考える。

もちろん、土佐湾などこれまで湾と名付けられ

表 主要な湾および「日高見湾」関連海域の「湾らしさ指数」

湾の名称 (「」内のは仮称)	湾口から湾奥までの距離 (la) km	湾口のさしわたしの距離 (lb) km	「湾らしさ指数」 (G)
「日高見湾」(広義)	250	295	85
「日高見湾」(狭義)	236	209	113
石狩湾	50	87	57
噴火湾(内浦湾)	51	26	196
「胆振海湾」(「勇払湾」)	23	91	25
「襟裳岬と恵山岬間の湾」	94	169	56
陸奥湾	71	12	592
仙台湾(広義)	41	83	49
仙台湾(狭義)	37	68	54
東京湾	60	10	600
相模湾	31	47	66
駿河湾	62	56	111
伊勢湾	60	19	316
富山湾	20	34	59
「能越湾」	70	60	117
若狭湾	57	78	73
土佐湾	56	120	47
鹿児島湾	65	11	591

ているものの中には、この「湾らしさ指数」が50未満のものもあり、これら慣例的に湾とされているものについて異議をとらざるつもりはない。

この「湾らしさ指数」を主要な湾などについて概数を求めたものを表に示した。本稿に関係のあるものについてみると「日高見湾」は「湾らしさ指数」は89、これは鮭ヶ崎を湾口の南端とする場合（広義）であり、もしも鮫角を湾口とした狭義の場合には113となる²⁾。

表には、瀬戸内海や東シナ海に面した湾以外は、日本の主要な湾のほとんどを挙げてある。表示した、これまで湾と認められていた主要なもの12と比較すると、「日高見湾」の「湾らしさ指数」は、広義のものはちょうど中位に相当し、狭義の場合は5位と6位の間に当たる。「日高見湾」は日本の湾としては群を抜いて大きい、形態は標準的であるといえよう。広義、狭義のいずれにしても「日高見湾」の指数は、後述するように湾として同じ類型に属する3つの湾のうち、駿河湾とは「湾らしさ指数」がほぼ同じ程度で、相模湾や富山湾よりも大である。また、富山湾を含んでより巨視的な規模で捉えた（能登半島先端の珠洲岬と直江津西方の鳥首岬とを結ぶ線の内側の）「能越湾」（仮称）³⁾も「日高見湾」と同程度の「湾らしさ指数」を示す。また前節で取り上げた北海道の湾入の「湾らしさ指数」は、胆振海湾もしくは勇払湾が25、大谷（1985）の示した湾入が56となっており、いずれも「日高見湾」よりも小さい。

4. 「日高見湾」という命名について

この「日高見湾」域につけられている既存の地名としては、日高舟状海盆、尻屋海脚、小川原海底谷などがあるが、湾の基本的性格と関わるものは日高舟状海盆である。それから命名すれば「日高湾」とすべきかも知れない。しかし、「日高」は北海道の地名であり、北海道と本州の間の湾につける名には不適切である。

湾の地形は、北海道の日高山脈と、本州の北上山地との二つに湾口を扼されている。この北上も日高も、そのもとは「日高見国」の日高見に由来する。したがって、日本書紀や続日本紀に登場す

る「日高見」を湾名として採用したい。

なお、「日高見」の読みは本来「ひたかみ」であり、北海道の日高「ひだか」のように濁らせない方が妥当であろう。北海道の日高の場合も命名当初は「ひたか」と読んでいたらしい⁴⁾。したがってローマナイズする場合は Hitakami Wan となる。英訳する場合は、gulf を用いるか、bay を用いるかが問題となる。これまで日本の湾はすべて bay が使用されているが、「日高見湾」はこれまで認定されていた日本の湾よりも大型であるから、gulf を用いる方がよいと筆者は考える。梶村（1985）は「英語では一般に gulf の語は湾の中でも大きいものにあて、bay は gulf よりも小さい」云々と述べている。世界的にみれば「日高見湾」はとりわけ大きいものとはいえないが、これと同規模の湾にも、フランスの Gulf of Lion（リヨン湾）、イタリアの Gulf of Taranto（タラント湾）、ラトビア・エストニアの Gulf of Riga（リガ湾）、パナマの Gulf of Panama（パナマ湾）などの呼称が用いられており、したがって“Gulf of Hitakami”を英訳名として提唱したい。

II. 自然地理的にみた「日高見湾」

1. 「日高見湾」の大きさと水深

この湾を認め難いとする異論があるとすれば、その一つは、日本の湾には、「日高見湾」のような、湾口のさしわたしが200km余り、湾の奥行きも200kmを越えるという、このような大きなものは他にないこと、最深部が水深1500mにも達する深いものであること、などがあげられる可能性もある。

この「日高見湾」を認定すると、日本においてこれまで湾とされていたもの（大きなもので 10^3 km²オーダー）よりも、一桁大きい 10^4 km²オーダーの湾となり、もちろん日本列島最大の湾ということになる。しかし世界にはきわめて大きなスケールの湾があり、例えば、 10^5 km²オーダーものとしてはビスケー湾やハドソン湾など、さらに大きい 10^6 km²オーダーの湾にはメキシコ湾やベンガル湾などがあり、「日高見湾」は大きさからみても湾

として不自然ではない。

日本最大の湾とはいっても、世界的には中規模に過ぎず、東アジアでいえば、東朝鮮湾、トンキン湾などがあり、これらと較べれば、ほとんど同規模なのである。

水深は、駿河湾のような水深2500mに達するものもあり、最深部の水深が1500mの「日高見湾」は決して深すぎることはない。世界的にはイベリア半島とブルターニュ半島に挟まれたビスケー湾の場合のように、4000m以深に達するものもあり、水深が湾の定義に関わることはない。

2. 津軽海峡・噴火湾等と「日高見湾」との関係

「日高見湾」を認定すれば、噴火湾は「日高見湾」の肢湾ということになる。

津軽海峡および陸奥湾と「日高見湾」とは、一体的な海域とみることもできる。瀬戸内海が本州、四国、九州の間の内海であるのに対し、この一体的海域は本州と北海道の間の内海的なものであるから、北東内海と呼ぶことも考えられるが、内海というにはあまりに外洋に開いているので、むしろ「北東海湾」と総称するのが妥当かも知れない。海湾という語は現在は水路部は用いていないが、過去に使われていた例をあげると、一般に有明海と呼ばれている海域が、海図上では、島原海湾と総称され、湾奥が有明海、その肢湾が諫早湾、湾口部は島原湾となっていた。海湾の語を復活させるとすれば、「北東海湾」に、「日高見湾」とその肢湾の噴火湾、津軽海峡、および陸奥湾が含まれる、ということになる。しかし二つ新地名を創るよりも当面は「日高見湾」の語を普及させたい。

3. 「古日高見湾」について

氷期には津軽海峡に陸橋が存在していたであろうか。陸橋があったとすれば、それ以东は（現海峡の一部も含み）「古日高見湾」と呼ぶべき袋状の湾であった。

最終氷期における海水準の最大低下量は-120～-140mであるといわれてきた。これに対して、津軽海峡西口の青函トンネル付近の海底（茂木1958）には地峡となるべき部分があり、例えば田

山海盆と津軽海盆との間には水深約140mの伊崎鞍部があり、のちの潮流による侵食を考えれば、おそらくは陸橋が短期間は存在したと考えられていた。貝塚（1977）やOno（1984）の示した最終氷期の古地理図などには、大きな湾入として図示されており、この袋状の湾を「古日高見湾」と呼ぶことができよう。ただし、近年では河村（1998）のように、津軽海峡は一時的には「氷の橋」で繋がったとしても、陸橋はなかったとする見解も出ている。

陸橋の存在期には、日本海から津軽海峡へと流入する対馬暖流の分岐した流れはなかったから、この「古日高見湾」は海水の温度は低く、あるいは、この湾岸一帯に流水が到達した可能性もある。（歴史的記録では襟裳岬付近までは流水が着岸したことがあるといい、したがって氷期には更に南西に流動してくる可能性がある。）とすれば、湾岸地域の氷期の自然地理的環境にも、かなりの影響があったのではあるまいか。

もちろん、袋状のみならず漏斗状の湾も認めれば、「古日高見湾」は陸橋の存否にかかわらず、最終氷期にも存在していたのである。

4. 地質構造および災害と「日高見湾」

千島弧と東北日本弧の会合部付近にあり、千島海溝と日本海溝との接する折れ曲がり部分に近い「日高見湾」は、構造的には極めて複雑な性格をもつ。

活断層研究会（1980）の活断層区図においても、湾内で5つの活断層区が一点で接するという、他にみられない複雑な構造になっている。すなわち湾奥部は活動的な火山性内弧である東北日本内帯に属し、北東湾岸は北海道主部に、南の湾岸は東北日本外帯にそれぞれ属し、ともに安定的な非火山性外弧隆起帯である。しかし、後二者は千島弧と東北日本弧に分かれているので、隆起の時期や様相に差異がある。深海部は、日高トラフによって千島海溝以北部分と日本海溝以西部分とに二分される。

一方、活断層の分布をみると、「日高見湾」湾岸近くに沿い、深部を取り巻くように分布してい

ることが注目される。

防災上、「日高見湾」は特に地震や津波との関係が問題になる。1968年の十勝沖地震の際は、この湾岸一帯が震度5の被害を受け、津波もあった。この地震と同じタイプの地震としては1856年の安政津波など、多数の歴史地震・津波があった（羽鳥1977）という。羽鳥の作成した歴史津波の波源域分布図を見ると、主なものは海溝に沿う形すなわちいわゆる島弧方向のものであるが、それに対してプレート境界をなす駿河湾、相模湾、富山湾では湾方向に食い込む波源域が目立つ。問題の「日高見湾」は島弧方向と直交し、湾方向に延びるという、駿河湾などと同じタイプになっている。

5. 「日高見湾」岸の海浜地形の特性

福本（1989）は日本の海浜地形を地理的特性から分類したが、この「日高見湾」岸の海岸とほぼ一致する地域（厳密には十勝平野前面のそれを加え、鮫角以南を除いた地域）を、一つの海浜地形地域とした。日本を14の地域に区分したうちの一つで、中緯度海岸⁵⁾であり、本州東岸区域のなかに属するとし、大規模海浜が多く、砂浜（砂丘または浜堤）からなり、砂丘は自然植生により安定化している、という特性をもつとした。

筆者は、この地域区分の線引きに、狭義の「日高見湾」岸が全域含まれる点では同意できる。ただし、大規模海浜が多く砂浜からなるなどの特性はそれほど明確ではないと考える。確かに苫小牧付近や六ヶ所～八戸間などはそういうものの、渡島半島東岸や日高地方の海岸は山地や台地が海岸に臨んでいる部分が多く、むしろ鮫角以南、鮎ヶ崎以北のいわゆる三陸海岸北部と共通するといえる。他方、十勝平野前面の海岸は平滑な海岸線を持つ大規模海浜で、性格的には異なるといえる。したがって広義の「日高見湾」岸の方が等質的であり、これを一括して一つの海岸区とみなすことができる。これによって三陸海岸を二分してしまうことになるが、三陸海岸南半部はリアス海岸で、非リアス海岸である北半部とは性格を異にする。

6. 湾の分類における「日高見湾」の位置

星野（1971）は日本列島周縁の湾を、地形的にみて、次のように区分した。

- a) 大陸棚以深の湾：富山湾、相模湾、駿河湾など。
- b) 湾奥から湾口にかけて水深を増大し、湾口の水深が、大陸棚を構成する3つの平坦面のいずれかに対応する湾：東京湾、伊勢湾など多数。
- c) 湾口に鞍部をもつ湾：波浮港、鹿児島湾など。
- d) 湾口に砂州・礫堤をもつ湾：中海、戸田湾（伊豆北西岸）など。

そして、a) に属する湾は、おもに構造的な成因によるもので、海洋地理学的要素からいえば外洋と同様である、と記している。

岩渕・加藤（1987）の示した大陸棚の図からも、この特性が読み取れる。また、大陸棚を挟む湾群という視点を導く図でもある。貝塚（1992）は同じく日本列島の海岸の湾を二分し、大きな湾と小さな湾とし、大きな湾は地盤の沈降地帯であるとし、小さな湾はいわゆるリアス海岸の湾であると述べた。さらに大きな湾のなかには、非常に特殊な湾が三つあるとし、相模湾、駿河湾、富山湾を挙げている。したがって、実質的には三つに分類していることになる。すなわち特殊な大きな湾は、星野のa) に相当する。

この特殊な三つの湾は、それぞれ相模トラフ、南海（駿河）トラフ、富山トラフにつながっている。もちろん「日高見湾」も、このカテゴリーに属し、日高トラフにつながる。相模トラフと南海トラフが、沈み込みプレートの境界であるといわれ、富山トラフも、北米プレートの存在を認めればプレート境界とみなせる。日高トラフの位置は旧プレート境界に近く、あるいはこのトラフ付近で、いわゆる北米プレートを、その本体と以南のマイクロプレート（北日本マイクロプレート？）とに分ける可能性も考えられるのである。

貝塚(1985)は、水深、大河川の有無、沿岸平野の有無などにより、日本の主な20の湾を、A、B、Cの3タイプに分けたことがあるが、この場合も相模湾、駿河湾、富山湾の3者のみがCタイプになっており、「日高見湾」をこのタイプ分けにあてはめると、Cのカテゴリーに属することになる。

いずれにせよ、「日高見湾」は、富山湾、相模湾、駿河湾の三者と同一のグループに属することになる。なお、富山湾は「能越湾」(仮称)との入れ子的な二重構造になっており、相模湾は房総半島南端の野島崎、伊豆大島、伊豆半島南端の石室崎を結ぶ線の北側の仮称大相模湾との二重構造になっている。駿河湾は、その奥に大瀬崎と三保松原付近を結ぶ線以北により小さな湾を抱えている、これら三者と同様、「日高見湾」も二重の構造を持つ大型の湾なのである。

このグループは、茂木(1977)の呼び名では「深海湾」である。

一方、八島(1985)は、仙台湾を外洋性の開放型湾とし、その一部である石巻湾を内湾型としている。この分け方を用いれば、「日高見湾」は外洋性の開放型湾で、土佐湾などと同じであり、噴火湾は内湾で石巻湾や松島湾などと同じということになる。

なお、「日高見湾」岸の一部である苫小牧付近は形状的には外洋性であるが、港湾建設のための調査では、波の状態などはむしろ内湾的な性格を有するという(今野修平氏の談話による)。

海底地形(八島・今井・西沢1982)をも含め総合的にみると、結局、この「日高見湾」は、二次元的には日本列島に大きく入り込んだ湾入であり、三次元的には深海が食い込んでプレート境界を思わせる構造になっているのである。

Ⅲ. 「日高見湾」認定の意義

1. 巨視的景観認識と「日高見湾」認定の意義

巨視的景観認識が妨げられる要因は、すでに地図あるいは地球儀によって、既に疑似的巨視的景観が先入観として人々の意識の中に存在している

こと、巨視的景観を直接視野に収める機会が得にくいこと、などによるのである。地図上に湾としての名称が付されていないものは湾と認識しがたし、高度約10,000メートルのジェット機からの眺望でも「日高見湾」の全容を一望の視野に収めることはできない。わずかに宇宙飛行士のみが景観として把握できるのみである。

しかしながら、この巨視的景観が現代人にとっては衛星写真を通じて身近なものとなり、リモートセンシング技術の進歩によってこれまでの間接的な資料に基づく疑似的な巨視的景観とは異なる、より直接的な疑似的巨視的景観を目にすることができるようになっている。それはまた、広域的な視野で地域を見つめ直すことをより可能にしたといえよう。

筆者は、現実に存在する地形「プロト地形」と、人間が認知した地形「メタ地形」との関係について論じたことがある(米地1985)。そして、現在、朝鮮半島(または韓半島)と呼ばれているもの(メタ地形としての朝鮮半島)は、東朝鮮湾と西朝鮮湾との間の地峡部以南の真の半島部(プロト地形としての朝鮮半島)に、以北の非半島部とを合わせたものを指していることなどを指摘した。

本稿で取り上げた「日高見湾」の場合についていえば、これまでメタ地形としては湾とみなされていなかったプロト地形の「日高見湾」海域を、この小論においてメタ地形「日高見湾」としようと提唱したのである。いいかえれば「日高見湾」海域を巨視的景観として認識しようという主張なのである。

2. 地理認識における「日高見湾」認定の意義

新しい自然地域名を用いることには、当然ながらメリットとデメリットがある。また、この湾そのものが広く認知されるまでには、なおかなりの時間を要するであろう。さらに地名を増やし、複雑にしてゆくことへの危惧もある。

しかしながら、「日高見湾」の認定は、日本列島を地理的によりの確に認識することとなり、さらにはその認識が地理教育上果たす役割は大きいと考えられる。

その第一は、これまで例外視されていた、この海域付近のさまざまな自然地理的事象の説明がしやすくなることである。

具体的には、次の諸点が挙げられる。

- 津軽海峡を通過して流入する津軽暖流がある。
- 魚類なども、このため特異な分布を示す。
- 太平洋側としては多雪である。しかし、日本海側よりは寡雪である。
- 以南の太平洋側地域に比し、きわめて寒冷である。しかし、より北東の地域に比べれば温暖である。

この認定により、日本の気候区分においてこの沿岸域が、太平洋岸にありながら日本海沿岸区の一部とされていたが、これを「日高見湾」沿岸亜区のように扱うことができる。また、人文地理学的事象を「日高見湾」を用いて説明できることである。

この湾上空を、北海道と本州を結ぶ航空路の大半が通る。北海道と本州を結ぶ多くの航路もまたこの湾を通り、苫小牧と八戸を結ぶフェリーも運行されている。この両都市には産業などの面で共通点も多い。

さらには、日本の地理・地誌を世界地理・地誌のスケールにも合わせることへの一助となること がメリットである。

3. 歴史認識における「日高見湾」認定の意義

この地域の歴史、特に古代以前については、今大きく書き換えられようとしている。それらの新しい北方古代史を説明する上でも「日高見湾」という地域概念は有効である。例えば、考古学的には、円筒式土器の時代（縄文中期）など、湾岸が一つの文化圏になっていたことがある。また、石器原料の運搬など海を越えた交流があった。歴史的には、アイヌの居住地としての共通性がある。「日高見湾」湾岸地域と日本海側の神威岬を結ぶ線以南が「口蝦夷」地域で、北東の「奥蝦夷」地域とは区分されていた。船の様式などの「海の文化」にも共通性が濃い……等々である。

また、近代史においても、戊辰戦争ののち、五稜郭を本拠とする榎本軍と明治新政府軍とが対峙していた時期に行われた、いわゆる宮古海戦は、1869（明治2）年3月に津軽海峡や「日高見湾」の制海権を榎本らの箱館政府海軍が確保すべく、「日高見湾」湾口南端の宮古湾に進出した明治新政府艦隊を攻撃、主力艦を奪取しようとしたものであった、と見ることによって、その海戦の意味が明確になるのである。

明治初年には、会津藩が移封されて斗南藩となったが、その領地は下北半島を中心としたが、これに渡島半島の一部などが飛び地として加えられていた。その後、弘前県（のち青森県）は1871（明治4）年、渡島半島の日本海側の一部である旧松前藩領をも県土とした。その翌年には分離され行政的には北海道と本州北部とは切り離されてしまうが、明治前期の下北半島は、河西（1997）が指摘するように北海道との結び付きが強く、出稼ぎに出掛けて北海道気風を持ち帰り、むしろ北海道の一部ともいえる状況であった。これらの北海道と本州北部の繋がりには、必ずしも「日高見湾」湾岸に限ったものではないが、この湾を西南日本における瀬戸内海と対比させることによって、北海道と本州北部の交流の歴史がより鮮明になると考えられる。

IV. 新国土軸構想と「日高見湾」

1. 国土環境としての「日高見湾」の意義

日本の国土の環境について論ずるとき、山がちで起伏の多い地形、屈曲する海岸線、変化に富む気候、多様な生物相などが語られるが、北海道、本州、四国、九州の四島からなるという構成そのものを環境として捉え、その意義が論じられることはほとんどなかった。しかし、実はこの四島からなることは、環境として多くの意味をもっている。例えば、そのため海岸線は長く、気候に大きな影響を与えていること、ブラキストン線にみられるように生物相が複雑になること、などが挙げられるが、なかでも四島の中に狭い海域を挟んでいること自体がもつ環境の意味が重要であると筆

者は考えている。

日本列島の主部を構成する北海道、本州、四国、九州の四島を、巨視的景観として捉え直したとき、この四島がほぼ一定の幅を持って北東から南西へと連なっていること、それを北東～南西方向の長い板とすれば、その板の長軸方向を横断するかたちで陸地がとぎれる部分は北海道と本州の間であること、海峡を挟んで渡島半島と津軽・下北両半島とが断続する部分が陸地の最も細い部分であること、などが分かる。そして日本列島のネックといふべきこの細い部分に対して、東南東に開く「日高見湾」を補えば、決して細いネックではないことに気づくであろう。

すなわち西南日本における瀬戸内海の位置に相当するのが、東北日本の「日高見湾」なのである。日本の国土を新しい視点で見直すとき、この巨視的景観認識によって「日高見湾」の存在を認め、その湾および湾岸への新たな構想を考えることが必要なのである。

瀬戸内海が本州、四国、九州の三島をつなぐ回廊として機能し、西方に開いてアジア大陸へのゲートウェイとなっているのに対し、北海道・本州間の津軽海峡はむしろ両者を隔てる巨大な障害と見なされがちであり、「日高見湾」にいたっては外洋そのものとししか見られていない。しかし「日高見湾」と津軽海峡を合わせた海域を内海に準ずるものとして捉えてみると、この海域が前述のように歴史的にも裏付けられる北海道と本州をつなぐ回廊であり、またアメリカ大陸へのゲートウェイとしての役割も期待されるのである。国土環境をこのように巨視的に捉えることは国土のあり方への新しい考えを生む可能性がある。

2. 国土軸の考え方の変化

国土軸という考え方は、太平洋ベルト、あるいは太平洋メガロポリスなどと称された京浜～中京～京阪神が、さらに山陽～北九州へと伸びた状況に対して発想されたものが始まりであるらしい。これは、新全総すなわち1969年策定の新全国総合開発計画以来の考え方であった。このいわば主軸といふべき存在になってしまったもののほかに、

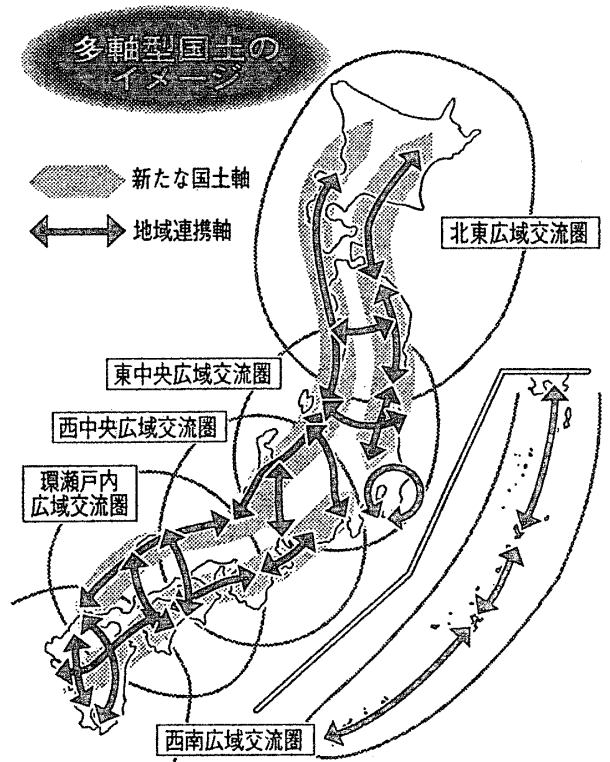


図2 a. 「新たな国土軸のあり方を考える委員会」の描いたイメージ（同委員会の最終報告書には、これと若干異なる図が収められている。本図は中間段階のもの）

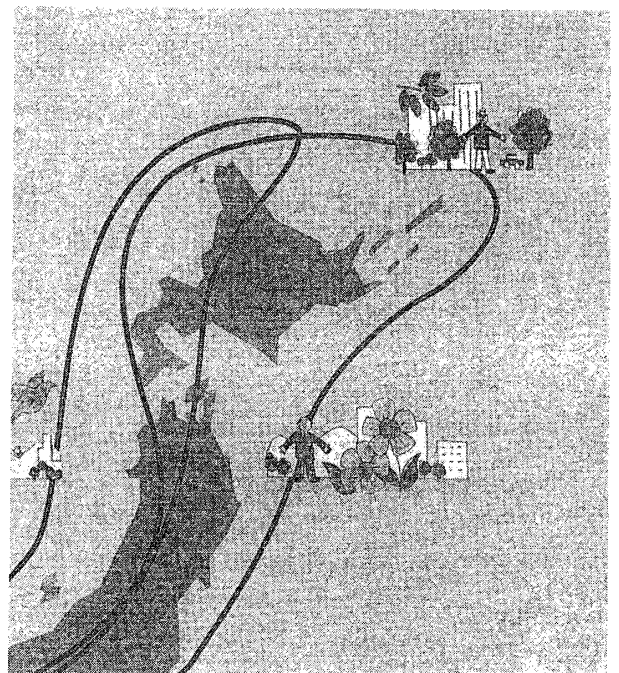


図2 b. 「21世紀の国土のグランドデザイン」のPR版の図の一部（原図はカラー）

多数の国土軸を考えようという発想が90年代前半に浮上し、これまでの交通軸中心からの脱皮や、多軸型の国土軸とその国土軸相互を各地で結ぶ地域連携軸とが、検討されていった。

1994年当時の国土庁の糠谷計画・調整局長は対談の中で、軸というのは地域の連なりのことで、この連なりは「その基盤として交通・情報ネットワークが必要ですが、あくまで産業や観光、あるいは文化といった様々な活動、機能に関する交流が必要です。その意味では新しい国土の軸の議論では、新全総以来の『国土の主軸』から卒業しないといけないと思います。新全総の主軸論では、どうしても高速道路、新幹線といった交通軸の印象が強すぎるからです。」と語っている（総合交通研究会、1994）。

また、国土庁の「新たな国土軸のあり方を考える委員会」は多軸型の国土構築と全国を5つに分けた広域交流圏の形成とを構想した。このうち、多軸型の国土を創るという構想は、1998年3月に閣議決定された新しい全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイナー—地域の自立の促進と美しい国土の創造—」（国土庁1998）の基本的な考え方として盛り込まれた。

この国土軸については同計画では次のように述べている。

…これからの国土構造を規定していく要素として、20世紀の国土構造の形成を主導してきた人口と工業の集積の比重が下がり、文化と生活様式創造の基礎的条件である気候や風土等、そして、生態系のネットワーク、海域や水系を通じた自然環境の一体性、さらには、交流の歴史的蓄積と文化遺産、アジア・太平洋地域に占める地理的特性等が重要性を増していくこととなる。21世紀を通じて、この国土づくりの方向を維持するならば、これらの要素における共通性に根ざしたそれぞれに特色のある地域の連なりが、国土を構成する大括りな圏域としての輪郭を次第に明瞭にしていくとともに、相互補完によりそれぞれの特色を生かした連携を通じて国

土空間を多様性のあるものにしていくこととなる。

現在、このような国土づくりの方向に沿った形で国土の縦断方向に長く連なる軸状の圏域を形成することを目指した地域づくりの運動が「国土軸構想」の名の下に各地で展開されていることを踏まえ、それらの圏域を国土軸と呼び、複数の国土軸が相互に連携することにより形成される多軸型の国土構造を目指す。

そして、「北東国土軸」「日本海国土軸」「太平洋新国土軸」「西日本国土軸」の四つの国土軸の形成が構想されている。

すなわち、一極一軸型の国土構造を多軸型に変え、質的にも生活と就業の場、交流、人と自然との関わりなどを重視した、これまでと違うものになっている⁶⁾。

3. 新国土軸構想と「日高見湾」

津軽海峡を挟む地域の整備はこれまでも提唱されてきた。例えば1987年の「第四次全国総合開発計画」では青函地域を「既存ブロックを越えた各種の交流を促し、地域の活性化をもたらす広域的な交流圏—インターブロック交流圏—の形成を図る地域」と位置づけ、これを具現する計画として地元では1989年「青函インターブロック交流圏計画」を策定し、広域観光と文化交流などの面で成果をあげつつある。しかしながら、重点的な目的としているフル規格新幹線の青函トンネルへの乗り入れや青函大橋建設などの交通基盤整備構想には具体的な進展がほとんどなく、地元は焦燥感をつのらせている。

一方、「むつ小川原開発」と「苫小牧東部開発」という、いわゆる高度成長期にスタートした国家的プロジェクトの行き詰まりは、ともに深刻な問題となっている。

このような状況のもとで、第五次の全国総合開発計画に当たる「21世紀の国土のグランドデザイナー—地域の自立の促進と美しい国土の創造—」をどう受け止め、副題で言う「地域の自立の促進と美しい国土の創造」をどう具現化していけばよい

のであろうか。

それは今後の地域自体が考えるべき問題であるが、それを考える際に「日高見湾」という地域認識に基づいて構想するべきではないかと、筆者は考える。単に青函地域やむつ小川原開発地域、苫小牧東部開発地域のそれぞれ個別の問題ではなく、津軽海峡を含む「日高見湾」地域全体の問題なのである。

「新たな国土軸のあり方を考える委員会」の報告書(国土庁1995)における多軸型国土のイメージと「21世紀の国土のグランドデザイナー-地域の自立の促進と美しい国土の創造-」のPR版におけるイメージ図とを図に示した(図2 a b)。いずれにおいても、津軽海峡と「日高見湾」とに二本の国土軸が並走している。

この「日高見湾」岸地域の一部、例えば下北半島を、危険な物質の貯蔵、廃棄、処理などのための施設を配する地域としようとしてきたことに対しては、再考すべきではないだろうか。この「日高見湾」という視点で見れば、この地域は辺境ではなく、むしろ日本列島北東部にとって、重要な要めの位置を占めていることが理解できるのである。

津軽海峡を挟む函館、青森、大湊の各港に加えて、「日高見湾」岸地域には苫小牧、室蘭、八戸、宮古をはじめ多くの港湾があり、千歳、三沢の両空港もあって、交通、物流の面でも重要な役割を果たしているのである。

今後は、まず、「日高見湾」についての認識を地域や行政の場に浸透、定着させ、湾岸地域の交流を深めてゆくべきであろう。そして具体的な地域連携や地域整備の構想を創る方向に進むことを期待したい。その企画には北海道、青森、岩手の3県の連携はもちろんのこと、いわば後背地にあたる秋田、宮城など東北の諸県も参画することが望ましい。

予想される具体的な内容としては、例えば「日高見湾」岸ウォーターフロント整備構想、「日高見湾」岸歴史・自然史博物館構想、「日高見湾」ゲートウェイ構想、などが挙げられるが、なによ

りも地域住民の交流促進が先であろう。「日高見湾」の自然環境を守ることと併せて、地域の交流や振興をはかるための「日高見湾」湾内連絡および湾岸と他地域を結ぶテクノスーパーライナー航路構想や、むつ小川原・苫小牧東部地域を新しい時代の生活創造や新技術開発研究の場として連携しつつ整備すること、などが挙げられよう。

おわりに

以上の議論を基にして、「日高見湾」(新称)を認定することを提唱する。それは、

- ① 形態的に湾と認め得る。
- ② 湾および湾岸に、他と識別できる個別性、地域性がみられる。
- ③ 湾として認定することにより、地域の交流や地理等の教育に資することができ、さらに地域の新しい整備や振興に役立つことが期待される。

の三つの理由が成り立つと考えたからである。

この「日高見湾」は日本列島最大の湾である。国土環境としてのこの「日高見湾」をいわゆる北東国土軸の一部として海と岸辺の自然の保護保全を図るとともに、さらにこの湾(と湾岸)を交流の場などとして地域整備を進めてゆくべきなのである。

この種の問題の検討は、地理学の各分野や隣接領域の多くの専門家による批判や助言を必要とするものであり、また海洋・海岸関係の地名に関しては、海上保安庁水路部や国土地理院など関係諸機関による調査研究や検討討議の成果や歴史的経過を無視して論ずることはできない。したがってこの「日高見湾」の認定や地名としての採用には、今後多方面からの多角的な検討を要する。しかし、「日高見湾」という自然地域を認定・命名し使用することは学術的ないしは教育的意義のみならず政策的意義も少なくないと考えられるので、とりあえず現段階の知見や論点を述べて、今後の論議の素材ないし出発点とした。

本稿では「日高見湾」の例のみを取り上げたが、今後、巨視的景観認識による国土環境の再検討が

進むことによって、国土の新しい見方が生まれることになる。筆者は考えている。さらに、この見方から政策への種々の示唆や提言が行われることが期待され、本稿がその端緒となることを願うものである。

付記

本稿は東北地理学会1993年度春季大会において発表した内容(要旨:米地1993)を補筆訂正したものであるとともに、国土審議会東北地方特別委員会委員として同委員会等において発言した内容を付加した。これらの際、およびその後、ご意見、ご教示をいただいた宮澤美智雄、今野修平、今井敬信、中川重、八島邦夫の諸氏はじめ多くの方々に感謝申し上げます。また粗雑な拙稿を精読され、適切な助言をいただいた査読者各位にも御礼申し上げます。なお、この「日高見湾」のアイディアは二、三の啓蒙的な文章中に一部紹介したことがある(米地1997など)が、学術論文としての公表は本論文が最初である。

注

1) 海洋法に関する国際連合条約文で湾としているものについての定義は、次のようなものである。「この条約の適用上、湾とは、奥行きが湾口との対比において十分に深いため、陸地に囲まれた水域を含み、かつ、単なる海岸のわん曲以上のものを構成する明白な湾入をいう。ただし、湾入は、その面積が湾口を横切って引いた線を直径とする半円の面積以上のものでない限り、湾とは認められない。」半円の形の湾があるとした場合、その湾の奥行きは、その半円を二つ合わせた円の半径に当たり、湾口を横切って引いた線はその円の直径に当たるから、奥行きは湾口の長さの半分となり、「湾らしき指数」は50となる。半円を描いてその面積を求め、湾そのものの面積も計測する要のあるため、この定義の湾に当たるかどうかの判定は煩瑣であるが、それを近似的にチェックできるのが「湾らしき指数」であるともいえる。なお、「湾の天然の入り口の低潮線の点の間の距離が24海里を超えないときは、これらの点を結ぶ閉鎖線を引き、その線の内側水域を内水とする。」とし、それが24海里を超える場合は、湾岸から湾中央に向かってそれぞれ12海里までが湾となり、その外の部分については形態的には湾内であるが、法的には湾とは見なされないことになる。24海里は約44.45kmにあたり、「日高見湾」はその5倍の長さの

湾口になる。つまり、これを湾と認めても、湾岸から12海里沖までが国際法上の湾となり、領海は増えない。ただし、例外として歴史的湾があり、大きな湾をこの歴史的湾として全域を領海と主張する場合がある。瀬戸内海は歴史的湾に準ずる歴史的水域として国際的に内水として認められてきた(日本海運振興会ほか1998)。「日高見湾」が歴史的に認められていたならば、同様の扱いになる可能性があったであろう。ただし、他国が主張している歴史的湾について「これまで我が国が認めたものはない。また、我が国が歴史的湾として主張した水域はない。」(海洋基本法研究会1997)という。

- 2) なお、「漏斗状」の湾の場合、湾口のさしわたしの距離から湾奥の海峡最狭部の幅を引いて計算することも考えられるが、この場合でも「日高見湾」の「湾らしき指数」は、広義で79、狭義で108程度となり、「湾らしき」は明確なのである。
- 3) この「能越湾」をさらに東方に拡張、能登半島-佐渡島-新潟付近を結ぶ線の内側を一つの湾とみなし、「日本海湾」とする構想が早大・未来像グループにより考えられたことがあった(新潟日報編集局1971)。
- 4) 例えば1874(明治7)年文部省発行の『改正日本地誌略』という教科書には地名は漢字で書かれ、読みが示されていないが、それらの地名の読みや用語の解説などを収めた参考書の『改正日本地誌略字引』(岡谷義一編、1876年東京書林刊)には「日高」に「ヒタカ」と振り仮名が付けられている。濁点を省略した書き方ではないことは北海道ホクカイダウや静内シツナイなどには濁点が付されていることからわかる。
- 5) この「日高見湾」を含む地域を中緯度海岸とし、以南の本州・四国・九州の海岸と一括した点には疑問がある。気候を考慮したというのであれば、高緯度海岸は亜寒帯海岸とし、中緯度海岸のうち「日高見湾」付近と、その西の日本海沿岸との二区を冷温帯海岸、他を暖温帯海岸とし、低緯度海岸を亜熱帯海岸とすべきであると考えられる。
- 6) しかし、一般には従来型の開発優先の国土軸と受け取られがちであり、例えば1998年11月29日の朝日新聞社説は「国土軸よりも環境軸を」という見出しを用い、「新しい全国総合開発計画は、四つの『国土軸』からなる多軸型国土を目標に掲げている。これは長大橋や高速道路の建設にお墨付きを与える」とし、「環境破壊につながる国土軸の構想はもう時代遅れではないか」という。この社説の執筆者が計

画書の内容を誤解ないし曲解していることは明らかではあるが、それとともにこの多軸型国土軸の構想が、誤解されたり、拡大解釈されたりしやすいことをも示している。

文献

- 大谷清隆 (1985): 噴火湾. 物理. 日本海洋学会編. 『日本全国沿海海洋誌』. 東海大学出版会. 102-112.
- Ono, Y. (1984): Late glacial paleoclimate reconstructed from glacial and periglacial landforms in Japan. Geogr. Rev. of Japan. 57 (Ser. B). 87-100.
- 岩渕義郎・加藤茂 (1987): 海底の地形・地質. 日本第四紀学会編. 『日本第四紀地図解説』. 26-34.
- 海軍水路部 (1889): 日本の海岸線, 海部及海流. 地学雑誌. 1. 516-520.
- 貝塚爽平 (1977): 『日本の地形』. 岩波書店. 234p.
- 貝塚爽平 (1985): 山と平野と海底と. 貝塚ほか編. 『日本の平野と海岸』. 岩波書店. 1-22.
- 貝塚爽平 (1992): 『平野と海岸を読む』. 岩波書店. 142p.
- 海洋基本法研究会 (1997): 『海洋基本法の解説』. 国政情報センター. 251p.
- 河西英通 (1997): 近代東北の意識—青森県を例として—. 渡辺信夫編. 『東北の歴史再発見』. 河出書房新社. 183-212.
- 活断層研究会 (1980): 『日本の活断層—分布図と資料』. 東京大学出版会. 363p.
- 川崎健 (1980): 対話「仙台湾」. 海洋科学. 12(5). 321-323.
- 河村善也 (1998): 第四紀における日本列島への哺乳類の移動. 第四紀研究. 37. 251-257.
- 国土庁 (1998): 『21世紀の国土のランドデザイン—地域の自立の促進と美しい国土の創造—』. 国土庁. 133-29p.
- 国土庁計画・調整局総合交通課 (1995): 『新たな国土の軸のあり方を考える調査報告書』. 国土庁. 35p.
- 梶村大彬 (1985): 自然地理用語からみた世界の地理名称 上巻. 古今書院. 440.
- 総合交通研究会 (1994): 『新しくづくり論～縄文から平成まで～—国土軸・地域連携軸事典—』. 第一法規. 391p.
- 新潟日報編集局 (1971): 『あすの日本海—開発の思想』. 新時代社. 368p.
- 日本海運振興会・国際海運問題研究会編 (1998): 『新しい海洋法 (改訂増補版)』. 成山堂書店. 286p.
- 羽鳥徳太郎 (1977): 『歴史津波—その挙動を探る—』. 海洋出版. 125p.
- 羽田野正隆 (1998): 掘込港湾を両端とする「道央都市軸」の形成. 日本地理学会発表要旨集. 54. 40-41.
- 福本紘 (1989): 日本の海浜地形の地理的特性とその形成環境. 地理学評論. 62. 108-128.
- 星野通平 (1971): 大陸棚. 星野通平編. 『浅海地質学』. 東海大学出版会. 255-439.
- 茂木昭夫 (1958): 津軽海峡西部の海底地形. 地理学評論. 31. 15-23.
- 茂木昭夫 (1977): 『日本近海海底地形誌』. 東大出版会. 90p.
- 八島邦夫 (1985): 仙台湾. 地質. 日本海洋学会編. 『日本全国沿海海洋誌』. 東海大学出版会. 253-262.
- 八島邦夫・今井健三・西沢邦和 (1982): 100万分の1海底地形図「北海道」・「東北日本」と海底地形. Report of Hydrographic Researches. 17. 93-162.
- 米地文夫 (1985): 地形の形態とパーセプション. 東北地理. 37. 206-207.
- 米地文夫 (1993): 北海道・本州間の大きな湾入 (仮称 日高見湾) について. 季刊地理学. 45. 220.
- 米地文夫 (1997): 東北・二重らせん型未来像論. 東北自治. 63. 7-11.
- 米地文夫 (1998): 地名「間宮海峡」について. 日本地理学会発表要旨集. 54. 220-221.

追記

本論文の校正段階で、次の論文が公にされたことを知った。

清水学・磯田豊 (1999): 日高湾陸棚域における沿岸親潮の流動構造. 沿岸海洋研究. 36. 163-169.

この論文において用いられている「日高湾」Hidaka Bay について明確な範囲は示されていないが、文脈や図からは、狭くとれば室蘭以西、門別付近以東、広くとれば恵山岬以西 (ただし噴火湾を除く)、襟裳岬以東を指しているようである。拙稿中で触れた先行論文では、前者はライン (海軍水路部, 1889) のいう胆振海湾や羽田野 (1998) のいう勇払湾にあたり、後者ならば大谷 (1985) のいう「一つの湾といえないこともない」無名の湾を指している。前者ならば日高国沿岸は小面積で、胆振国沿岸の範囲が主であり、後者

ならば日高・胆振・渡島の各国の沖に相当し、どちらにしても陸域の名称とは完全には対応しない名であるが、おそらくは日高舟状海盆から付けられた名であろう。いずれにしても、北海道南方のみを指し、「日高見湾」のような本州北東方を含む広い範囲のものでは

ない。すでに1993年「日高見湾」という名を提唱している筆者としては、この「日高湾」の名は「日高見湾」ときわめて紛らわしいので、今後は他の名称を用いることを考慮していただきたいと希望している。

（1999年2月17日受理）