

みられる。例えば SK043 井戸跡 (fig.67) と SK044 土坑 (fig.70) からは坏身の蓋受けが高く直立する須恵器があり、いずれも 6 世紀前半に位置づけられる。後半にはさらに出土量は増加し、井戸跡と認識できる遺構数も増えるようである。井側を固定した杭が認められたことで先でも紹介した SE013 井戸跡からは、礎がみつかっている。SE010 井戸跡 (fig.24) でも蓋受けの立ち上がりが低く、身が浅い坏身が出土する。SE082 井戸跡 (fig.109) にしても体部の上半分を欠損して細かな判断はしかねるが、須恵器の坏身が出土しており 6 世紀代の範疇に入れることができる。さらに SK042 土坑 (fig.65) からは、在地系と考えられる厚手で鉢重なつくりの壺が認められた。これについては 6 世紀から 7 世紀代にかけての所産と考えられる。

そうすると 5 世紀後半に希薄になる時期があるものの、弥生時代後期中頃から 6 世紀後半まで連綿として営みがあったことが理解できる。そしてこの期間は西側の谷の推移とも合致するのである。では、位置についてもやはり規則性が認められるのであろうか。ところが、この問題については特に何らかの傾向を示すものではなく、西側の谷とは逆に前代の遺構が台地の上に構築されている。

それは SK096 井戸跡 (fig.125) で、谷の奥を登りつめた位置を占めるようで、遺構内からは畿内 V 様式の壺を認める。さて、この結果をどのように解釈するかは、周辺の未調査部分の状況を具体的にしえない限り難しいようである。

ここで土坑群以外の遺構との関連性についても触れておかねばならないと思う。それは土坑群 B の南東を L 字状に延びる SD004 溝跡 (fig.14) である。この溝跡は幅が 1m ほどで、これに沿うように幅 0.1m の細いものが付属する。共に浅いが、上面が後世の掘平により消失していることを考えれば、相応の規模があったと推測される。相互の新旧関係は分からぬが、溝筋が近似していることより拡幅した可能性が考えられる。ここからは 6 世紀後半の須恵器の坏身や坏蓋が出土しており、土坑群が再び営まれた時期と偶然にも符合するのであるが、その背景を明らかに説明しえない。

4. 古代官道跡について

官道の西側溝とされるのが SF103 道路跡で、当調査区を縦断する格好で南東から北西に延びていく。主軸の傾きは N-42-W で、幅 0.3m 前後、総延長 150.5m を確認することができた。そしてこの前後も、さらに調査区外にほぼ一直線に延びることが想定できる。当然、東側にも並行する溝は存在するはずだが、これも調査区外に想定せねばならず、両溝間の芯々の距離をもって道幅とする規模は不明である。だが、以前の発掘調査において、SF103 道路跡の延長線上に類似する遺構が発見されており、およその道筋や規模を類推するのは可能といえる。そこでまずは周辺の環境や過去の調査成果をもとに、全体像を再確認することからはじめたい。

まず、SF103 道路跡の延長線上に存在するのが、南東方向に約 1.5km 距離をおいた那珂久平遺跡(現那珂君休遺跡)¹⁾ である。ここで幅 0.3m 弱、深さ 0.35m の U 字形の断面をした溝が、総延長 39m にわたり一直線に確認されている。方位は N-42-W と、SF103 道路跡とも一致した数値を示す。残念ながらここでも並行するはずの片側は調査区外に存在するようで、道路幅の規模は不明である。さて、この遺構の時期を推し量るものに、側溝の底面から鴻臚館式軒丸瓦が出土している。この他にも須恵器の坏身や坏蓋があり、8 世紀前半がおよその上限といえる。また下限についても上層より瓦器碗が確認されており、少なくとも 12 世紀代までは機能していた可能性が指摘されている。

但し、この推定時期については道路とは長い期間を踏襲され、廃棄の場ともなりにくい特性をもち、出土遺物から必ずしも構築時と廃絶時を導き出せるものではない。従って前後の時間幅も考慮せねば

ならず、ここではあくまでも目安としてあげるにとどめておく。

さらにここから南東に延長線を辿っていくと、板付遺跡²⁾、高畠遺跡³⁾、井相田C遺跡⁴⁾などで、道路跡の痕跡が確認されている。これらの成果において道幅を知ることのできたのは、井相田C遺跡の発掘調査で、側溝間の芯々距離は約11mを測る。およそこの間隔で、2条の溝跡は一直線に並行すると考えられる。一方のSF103道路跡の北西延長線上においては、比恵遺跡⁵⁾で西側に想定できる溝が確認されている。するとこれまでに発掘調査で確認された一連の遺構だけでも、端から端を結ぶと約3.6kmにも及ぶ規模であることが分かる。では、この長大な道路とは何処からと何処を繋ぐもので、どのような機能を担わされていたのかが問題となってくる。これについては南東の日指す先が、水城が途中で切れる東門に至ることから、かねてより古代官道の水城東門ルートが当てられている。一方の北西の延長は現在のJR博多駅付近を目指し、ここはかつての美野駅の比定候補地に他ならない。この水城東門から美野駅の間には、久爾駅が存在するはずだが、歴史地理学においては高畠遺跡が比定されている⁶⁾。また、ここでも官道の一部なるものは確認されており、出土する遺物には瓦や墨書き器などが多くみられることから、高畠廃寺との関係を指摘する意見もある⁷⁾。いずれにしろ公的な施設が存在したのは確かであり、その側を官道が通ることについては特に不自然ではない。

全国的にみる古代官道の特性を考えると、基本的に最短距離を結ぶ意図が強く反映されており、いわゆる直達成が高いものとなっている。水城東門ルートも、おそらくそのようなものであったことを想像するには難くない。しかし、ここで問題となるのが御笠川の流路である。久爾駅比定地の高畠遺跡からSF103道路跡を結ぶ線上には、御笠川が蛇行しており直進した場合に、2度も渡河せねばならなくなる。これについては東那珂遺跡⁸⁾において、8世紀末まで流れていた御笠川の旧河道もしくは氾濫原と思われる右岸が確認されている。すると往時は西側に大きく蛇行せず、従って当初の官道は渡河する必要なく直進できたことが指摘されている⁹⁾。やはり官道の特性を考えると、その可能性は大きいといえるだろうが、流路が変化して以降は、どのようなルートをたどるのかが新たな問題となってくる。これについてはその後の御笠川が、現在の地形にみるような変貌をはたしていたのか。もし、そうであれば直進する官道に、どの程度の影響を及ぼしたであろうかを再検討せねばならない。さらには新たに迂回路が設けられた可能性も考慮しておく必要さえてくる。但し、那珂久平遺跡で確認されたように、官道は少なくとも12世紀代までは機能していたはずで、流路の影響によって廃絶することはまず考えられない。

さて、ここで一度、SF103道路跡について話を戻すことにする。先にも述べたが道路跡の特性に、そこから出土する遺物をもって作道時期や廃絶時期を単純に判断できない困難性がある。だが、SF103道路跡についてもおおよその時期は明らかにしておく必要性はある。そこで溝内から認められた遺物をみると、8世紀前半を所産とした須恵器の壊身や壊蓋が多く占めることが指摘できる。但し総点数が少ないなかで、これをもって傾向を云々と述べるつもりはないが、側溝が口開していたことだけは事実である。それは板付遺跡の41次調査において、官道の一部が7世後半から末の水田を壊し構築される点から、おおよその初現を導き出そうとした時期に近い¹⁰⁾。これ以外で官道を確認できる遺跡においても、8世紀前半が最も早い段階の遺物集中時期である点で符合する。すると8世紀を前後して官道は既に機能しており、作道時期もこれよりさほど遡らない時期が想定できる。ただ、ある一時期において遺物が途絶える時期があり、道路としての機能が著しく低下したためとの推測がなされている¹¹⁾。これに対して必ずしも道路の消長に連動した結果ではないとする指摘もなされている¹²⁾。全体的に官道から出土した遺物を評価してみると、やはり8世紀代のものが目につくのは事実で、逆に9・10世紀代については少ないような感じは拭えない。このような多寡がどのような

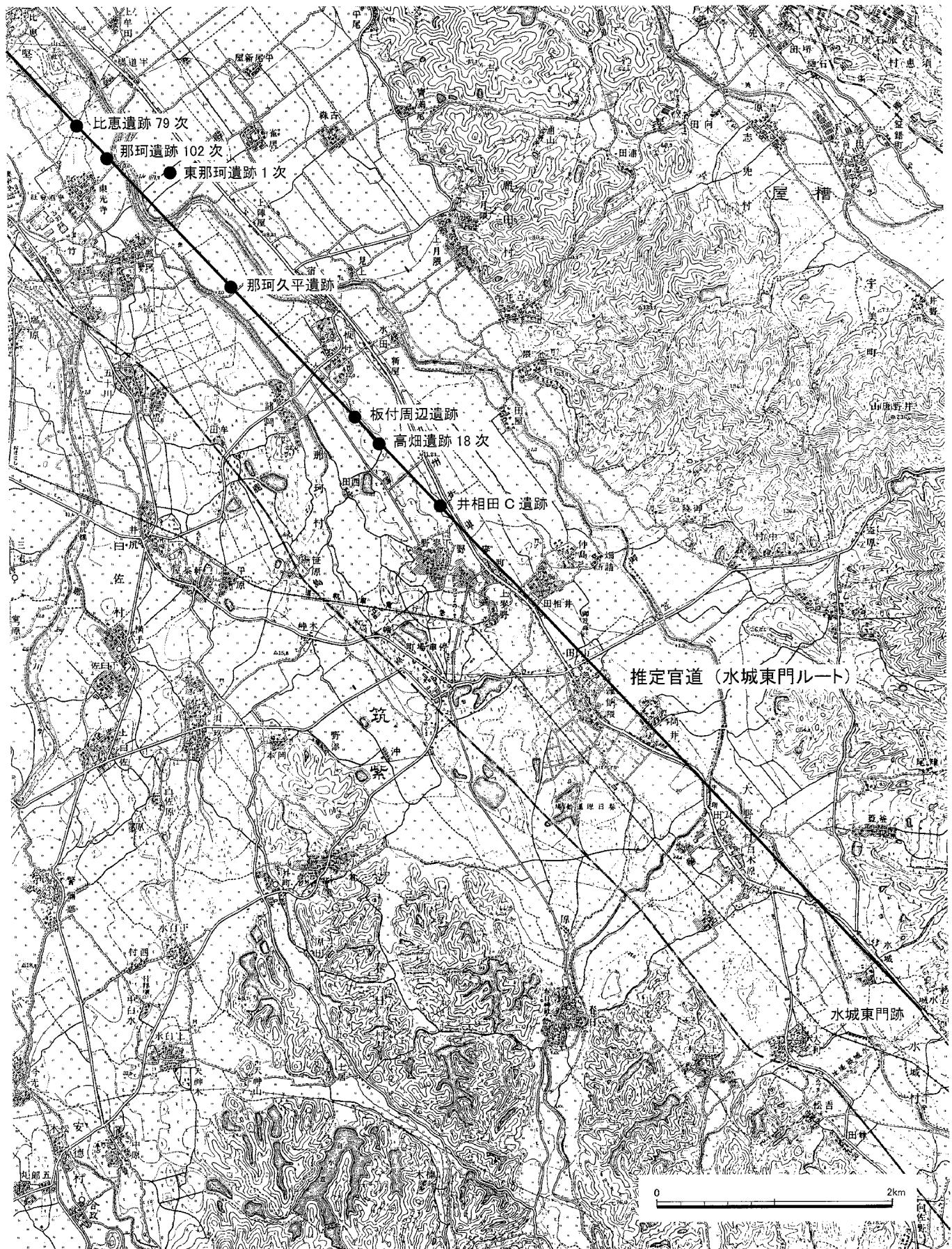


Fig.218 推定官道（水城東門ルート）

要因によるものか、SF103 道路跡に限ってもこうした傾向が窺がわれるるのは偶然としかいいようのないものであろうか。

5. おわりに

今や往時の原形を見出すのも困難となった福岡平野において、僅かな高まりとして残る台地と、そこに抉り込むようにはいる谷の名残り。おおよそではあるが歴史的背景や自然環境を含めた格好で、ここに成果としてまとめると同時に幾つかの問題も提示してみた。いずれにしろ今回ほど、環境が及ぼす影響については、様々なことを考えさせられたことはなかった。当たり前のことではあるが、この自然に左右された先人達の営みは、時として大きな制約となつたであろうし、それすら生活の一部に取り込んでいく姿が、調査を終えたばかりの発掘現場に立つと浮かんでくるようであった。

ともあれ眼下に御笠川を望む那珂台地の東側縁辺は、弥生時代後半から古墳時代を通して水を供給する永続的な場であったといえよう。さらに時代は下り、律令国家が誕生するとその中央の意図を誇示するかのように官道が敷かれる。これも大陸との対外的役割と九州内統治を司るために置かれた大宰府を繋ぐ、重要なネットワークの一つであった。水城東門を出て北西方向を目指すこと一直線に、時おり御笠川を右手に台地の東辺を貫く広い道をいく。途中には久爾駅と高畠廃寺もあり、多くの人々の往来に殷賑を極めたことであろう。さて、現代社会でもそうであるが、道路とは何十年もいや何百年も継続して受け継がれる、極めて踏襲性の高い構築物である。もちろんその間には改修や部分的な路線の変更はありえるが、廃絶されるということは、当然ながらこれらによって結ばれてきた人々の営みに、大きな影響を与えるはずである。それが一時期にそして強制的に執行されたのか、あるいは徐々に衰退していったかでは、その蒙る影響力は大きく異なるであろう。だが、そこに至るまでにどのような社会的背景があり、それがどう反映された結果によってなのは明らかにせねばならない課題のひとつである。また官道とはセットとして常に語られる条里についても検討せねばならないが、浅学なるが故に別の機会に譲ることとした。

堀 苑 孝 志

- 1) 福岡市教育委員会 『那珂久平遺跡 I』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 133集 1986年
- 2) 福岡市教育委員会 『板付周辺遺跡調査報告書 8』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 83集 1982年
- 3) 福岡市教育委員会 『板付周辺遺跡調査報告書 10』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 115集 1985年
- 4) 福岡市教育委員会 『高畠遺跡 I』 外環道路関係文化財調査報告書 13集 2002年
- 5) 福岡市教育委員会 『井相田 C 遺跡 1』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 152集 1987年
- 6) 福岡市教育委員会 『井相田 C 遺跡 2』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 179集 1988年
- 7) 福岡市教育委員会 『比恵 35』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 821集 2004年
- 8) 武部健一 『続古代の道』 吉川弘文館 2005年
- 9) 前掲 2) において柳沢一男氏の著述
- 10) 福岡市教育委員会 『東那珂遺跡 I』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 400集 1995年
- 11) 日野尚志 『那珂 38』 福岡市埋蔵文化財調査報告書 842集 福岡市教育委員会 2005年
- 12) 前掲 3) において長家伸氏の著述
- 13) 前掲 3) において長家伸氏は高畠廃寺が機能を失った後の8世紀後半から9世紀初頭に、官道上に土坑が築かれる点をあげ、さらに周辺の官道確認地点で9・10世紀の遺物がほとんどみられないに着目し、この期間は道路が一時的に形骸化した時期であったことを推測している。
- 14) 山村信榮 「筑前国」 『日本古代道路事典』 古代交通研究会編 2004年
井相田 C 遺跡 1 次調査において官道東側と推定される側溝が、9世紀前半代の遺物を含む遺構を破壊して構築されている点をあげ、場所によっては再工事が行われた結果、前時期の痕跡が消滅した可能性をあげている。また、高畠廃寺の調査結果では9・10世紀の出土遺物自体が疎であるので、当然ながら官道からも認められる可能性は低いとしている。