

# 特別史跡 水城跡

昭和54年度史跡環境整備事業実施報告書II



図版1. 西方より水城跡、大野城跡を望む

1980

福岡県教育委員会

## 発刊のことば

福岡県教育委員会では、昭和48年度から特別史跡水城跡の環境保存整備事業を実施してきました。

本報告書は昭和54年度において実施したものの概要であります。今後各地域において史跡の整備事業を実施される場合の参考資料として御活用いただければ誠に幸甚に存じます。

なお、この整備事業の実施に際して、御援助御協力をいただきました関係各位に心から感謝いたしまして発刊のことばといたします。

昭和55年 3月31日

福岡県教育委員会  
教育長 浦山太郎

## 例 言

1. 本報告は、特別史跡水城跡の昭和54年度の環境整備事業の記録であるが、併せて整備地区を含めて周辺の発掘調査の成果（遺構）について「福岡南バイパス関係埋蔵文化財調査報告第1集1975福岡県教育委員会」及び「九州縦貫自動車道関係埋蔵文化財調査報告XXVI 1978福岡県教育委員会」より抜萃し、執筆担当者の了解を得た上で再掲した。

2. 本環境整備事業の関係者は下記のとおりである。

環境整備事業主体者

福岡県教育委員会管理部文化課 課長 藤井 功

環境整備事業協力者

太宰府町教育委員会、太宰府町大字団分地区及び吉松地区関係者

3. 本報告のII及びIVについては、文化課技術主査芳沢要が執筆し、IIIの資料は太宰府町及び大野城市の社会教育課提供である。編集は芳沢、庶務関係は文化課主任主事入江智徳が担当した。

4. 本環境整備事業にあたっては、文化庁担当官及び奈良国立文化財研究所担当官ならびに九州芸術工科大学新田伸三、沢村仁画教授をはじめ、大宰府史跡整備対策委員会の委員の方々には多大な御指導を受けた。深謝する次第である。

# 目 次

## 発刊のこたば

I. 発掘調査（遺構）概要	1
1. 第1次調査（福岡南バイパス関係埋蔵文化財調査報告書より再掲）	1
(1) 調査の背景と調査体制	1
(2) 検出遺構	1
2. 第2次調査	1
3. 第3次調査（九州縦貫自動車道関係埋蔵文化財調査報告書より再掲）	3
(1) 水城調査に至るまでの経過	3
(2) 調査の経過	6
(3) 検出遺構	8
4. 第4次調査（同上）	15
(1) 調査の経過	15
(2) 検出遺構	15
(3) 遺構の性格	18
II. 環境整備事業実施概要	19
1. 土留編柵工	19
2. 国分側土堤保全修景工事	21
III. その他	24
1. 史跡地公有化事業（太宰府町、大野城市事業）	24
2. 現状変更	26
IV. 今後の問題点（留意点）	27

## 図 版 目 次

図版 1	西方より水城跡、大野城跡を望む	表紙
図版 2	水城大堤全景（昭和48年自動車道建設前）	7
図版 3	水城大堤全景（昭和52年自動車道完成後）	7
図版 4	東堤西端部B・C地区（北から）	12
図版 5	B地区土塁端部と堀（東から）	13
図版 6	B地区土塁端部の状態（西から）	13
図版 7	C地区の遺構（北から）	14
図版 8	積土中の杭とシガラミ（南から）	14
図版 9	発掘調査の状況	15
図版10	石敷遺構全景（南から）	17
図版11	土塁の斜面が肩より約60cmほどずり落ち用水路をせばめた	19
図版12	崩壊箇所の応急防災処置（太宰府町社会教育課職員による）	20
図版13	土留竹槽工（水城吉松側土塁緊急防災工事）	20
図版14	国分側土塁保全修景工事	21
図版15	国分側土塁保全修景工事（中景）	22
図版16	水城跡上方は大野城市（福岡側）下方は太宰府町側（南より）	26

## 挿 図 目 次

第 1 図	水城東堤西端部発掘調査区	2
第 2 図	A・B地区トレンチ東壁土層図	9
第 3 図	水城C地区（土塁下段）の遺構	11
第 4 図	土塁前面下段トレンチ東壁土層図	12～13
第 5 図	土塁前面下段トレンチ南壁土層図	12
第 6 図	土塁内杭・シガラミ立面図	12
第 7 図	石敷遺構実測図	} 16～17
第 8 図	石敷遺構東壁土層図	
第 9 図	石敷遺構北壁土層図	
第10図	水城跡整備事業進捗状況図	18～19
第11図	水城国分側土塁保全修景計画図	20～21
第12図	特別史跡水城 公有化並びに発掘進捗状況図	26～27

## I. 発掘調査（遺構）概要

### 1. 第1次調査（福岡南バイパス関係埋蔵文化財調査報告書より再掲）

#### (1) 調査の背景と調査体制

日本経済の高度化した発展の結果、動脈となる交通網の整備が急務となり、福岡県下においても、この例にもれず、特に福岡市近郊における国道3号線の機能は麻痺する一方である。この状況を緩和するために、九州地方建設局は、福岡南バイパスの建設を企画した。この計画路線は、史跡大宰府跡を中心とする最も濃密な古代遺跡の集中地域内を通過することになり、これら遺跡群の保護と道路建設との調整を計るため、福岡県教育委員会と九州地方建設局との度重なる協議の結果、道路建設予定地に所在する各遺跡について、発掘調査を実施して路線決定の可否を探ると共に、消滅する埋蔵文化財の記録保存を計ることとなった。これら遺跡群は合計10個所で、各時代におたる。調査は九州地方建設局の委託を受けて福岡県教育委員会が昭和44・45年度の2ヶ年間実施し、6個所を完了した。残り4個所は諸種の事情により調査を実施できなかった。

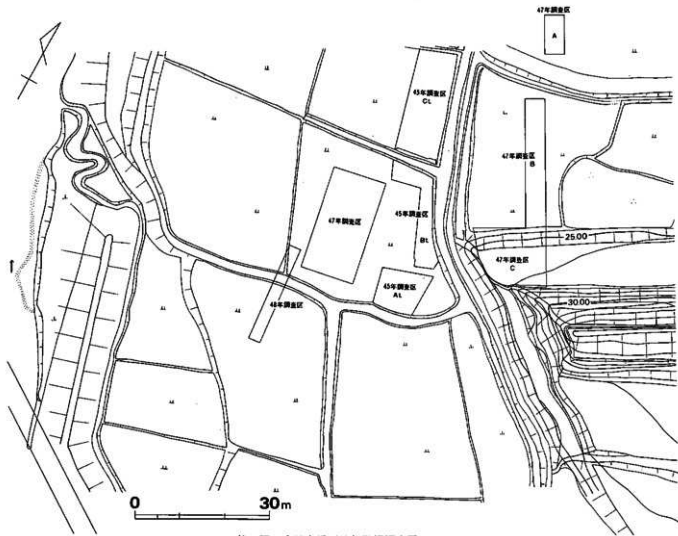
#### (2) 検出遺構

**遺跡の位置** 水城は四王寺山から延びる一支脈である丸山の麓から吉松山までの東西約10町の間に築堤されたものである。調査地域は御笠川に接した地点で、川の東側にあたる。調査面積は約1,600㎡である。

**検出遺構** 調査区にA・B(1、2区)・C3本のトレンチを設定し発掘調査を行なった(第1図参照)。その結果、各トレンチにおいて多量の河砂の堆積が認められ、地表下約3mの層位で竜泉窯の青磁碗を検出したことより、少なくとも御笠川は中世には現在の水城堤防切断面の真下を流れていたことが判明した。しかし、奈良期・平安期のまとまった遺構は存在しなかった。河床を検出する為にAトレンチにおいて地表約5mまで掘り下げたが、湧水と砂の陥落のために河床には達しなかった。Cトレンチにおいて同様な試みを行ったが、Aトレンチと同様河床には達することができなかった。また発掘調査と並行して水城堤防の一部実測調査を行った。出土遺物は弥生中期の土器、古墳時代の須恵器、平安時代の土師器・瓦片それに青白磁を検出した。しかし、川の流れによって運ばれて来たものであるため層位的には明らかにしえない。

### 2. 第2次調査

遺構の検出はなかった。



第1図 水城東堤西端部発掘調査区

### 3. 第3次調査

#### (九州縦貫自動車道関係埋蔵文化財調査報告書より再掲)

##### (1) 水城調査に至るまでの経過

九州に高速自動車道路を建設する基本計画が定まってからすでに10余年の歳月がたち、今日関門架橋ができ、若宮-熊本、えびの-高原、加治木-鹿児島間が開通営業がなされている。昭和40年10月18日に福岡-熊本間 102kmの基本計画が定まって以来、文化財保存と当該道路建設との協議交渉上、当県内において最も長期間にわたり、かつ重要な懸案とされたのは特別史跡水城に関する問題であった。昭和47年の発掘調査開始に至る6年の間は古都大宰府をめぐる世論、それをもとにした保存のための法的根拠（「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」の制定）が変化し、今日大宰府史跡整備事業と研究が大きく進展した、その胎動の時期であったと把握される。高速自動車道路建設と水城保存に関する種々の交渉や論議もこのような大宰府史跡全城をめぐる世論の高まりと切り離して考えることはできない。

結果としては路線は建設省・道路公団側の主張する当初案を受け入れ、工法上の配慮をするという結果に終わったが、この間の各方面での協議、論議には紆余曲折があり、その過程を今日判明する限りにおいてここに略記することは、それなりに歴史的記録であると思う。

昭和41年7月21日、日本道路公団福岡支社は県教育委員会の斡旋により福岡県史跡調査会に対し、建設予定路線内の分布調査を委託し、同年7月下旬より9月上旬にかけて調査が実施された。その結果粕屋郡より大牟田にかけて219箇所の遺跡その他の文化財が確認された。この分布調査は路線決定のためとのことで、幅員750mの間で実施されたわけであるが、この調査期間中の7月25日には工事施工命令が出され、次いで8月6日には路線が発表されている。

水城保存に関する見解は県内の文化財関係者間においても不一致であった。すなわち水城堤そのものを損傷させるのではないので、現路線でもやむをえないという意見がある一方、優れた土木建設技術による近代の大構築物は水城そのものの隠れた施設を破壊するのみならず、水城の視覚的価値を損傷するとの意見が対立していた。後者の見解は路線変更を強く要望する意見であった。

後者の意見に基づき、11月1日福岡県教育長は九州地方建設局長及び日本道路公団福岡支社長に於て、路線の変更を要望した。すなわち、水城堤間隙部を高架あるいは盛土で通過することは本堤に付随する路遺構を破壊するのみならず、景観が著しく損なわれるので、比較的文化財の少ない西方に路線を変更するように配慮を要望したのである。12月12日にはさらに同様の件を要望したのであるが、福岡においては43年9月に至るまで公的には何ら交渉は行われていない。2ヶ年に近い空白期間がその後の水城保存に関する交渉過程に及ぼした影響は多大である。道路公団としてはこの間に既発表路線に則した上での景観保存のための技術的検討を行うと同



時に、水城周辺の用地買収作業を進めていたと考えられる。

一方、昭和43年1月11日、国道3号線のバイパス計画について建設省九州地方建設局よりの協議依頼がなされ、3月末に至るまで当教育委員会との間に頻繁な交渉がなされた。当初建設省側としては水城の大野城備付根部分を通過し、園分尼寺境内を切る案を最上のものとしていたが、協議を重ねる中で、水城の間隙部、すなわち高速自動車道路と合い接して通過する路線が建設省より提案された。この案に基づき当教育委員会は分布調査を実施し、7月に回答した。その中で水城通過に関しては地上通過であるので路線変更は要求せず、十分かつ徹底した発掘調査を要望した。

昭和43年の9月になってようやく当教育委員会と道路公団福岡支社との間の文化財関係打合せが行われた。11月1日の再度の打合せの際に公団側から路線変更をしない意志の固いこと、及び景観保存のための技術的配慮について伝えられた。しかし原案路線と迂回路線の直接及び間接的状況の比較や問題点についての具体的反論はされなかった。一方文化財専門委員会側からは原案路線の是非よりも、古都保存上、水城堤周辺に建ちこめる宅地開発を規制する方が、焦眉の問題であるという意見が出された。この意見に基づき、翌年春に「路線変更が認められないならば、景観保存上、水城堤の周囲50mを公団が買い上げるよう」との要望が専門委員会より教育委員会になされた。その後の教育委員会から公団に対しての先の要望に対処した交渉は不明であるが、この時点で工法上の問題は残しながらも原案路線そのものは認めたことになり、後の昭和45年6月の県教育委員会より文化庁に対する意見書へと変節する。

文部省文化財保護委員会はこの間県教育委員会とは別個に建設省、道路公団と交渉を続けており、古都保存法に基づく大宰府の歴史的風土保存の一環として、水城を分断する路線の変更を強く求めていた。建設省、道路公団側として迂回案が不可能というのであれば地下工法（トンネル）によって水城の景観を保全するよう協議を重ねており、後の昭和45年8月10日の申し入れとなった。



昭和44年4月、道路公団との調査受託契約が結ばれ、教育委員会内部に文化課が発足した。それに伴い縦貫道関係の発掘調査が開始された。調査を実施した遺跡は公団側と地元間で価格交渉の段階に入っていた鶴与町遺跡及び巾杭がすでに打たれた久留米・広川町地区の5個所であった。

昭和45年になると、路線内の用地買収も進み、立入り可能な地区における発掘調査は前年に比べて増加した。しかし筑紫野町から水城にかけては道路建設について地元協議さえ進展しない状況であった。筑紫野町内を通過する路線は杉塚・塔ノ原画魔寺・武蔵寺という諸古寺境内に隣接し、その他の遺跡も密集する地域である。それにもまして、保養地である湯町に近接す

るため、騒音・排気ガスによって町の機能が損なわれるとして、筑紫野町九州縦貫道路線変更期成会は結束して路線変更を求めている。この動きは水城を含む史跡大宰府に近接した保養地の今後の成り立ち方及び景観を世に問うこともなった。

この年の9月7日、福岡ユネスコ協会は「文化財（史跡）および自然景観の保存と都市ならびに地域開発に関する提言および計画－古都大宰府史跡保存問題に関連して」と題する基本構想を提言した。その内容は「大宰府史跡の保存と環境保全の地域指定が十分でないとして、1）環境保全の地域指定を拡大する。2）環境保全の地域指定地以外に、風致保全地区の指定をして自然環境をまもる。3）歩行者を対象とした大宰府政庁時の条坊の南北中心軸を復元する。4）史跡とレクリエーションのネットワークを設定する。」との提言をおこない、第5番目に「水城堤防を通過する九州縦貫道はトンネルにし、水城から筑紫野町の条坊南北中心軸までは景観をそこなわないため開渠とする。」との基本構想を提言した。

一方この年の8月10日に、文化財保護委員会は日本道路公団に対して、1）地下工法をもって水城を通過する案、2）水城跡を迂回する案について協議の申し入れを行っていたが、翌46年3月になって、新発足の文化庁と公団の間で、この問題についての具体的な話し合いにはいったとの新聞報道がなされた。つまり「高架方式が決まった41年当時はまだ文化庁が発足しておらず、文部省文化財保護委員会も一応了承したかたちだった。ところが文化庁長官に就任した今日出海氏が「高架方式では昔のおもかげを伝える水城跡の景観がぶちこわしになる」と反対。同長官の強い指示で、道路公団との直接交渉に乗り出した。」と報じ、今長官の談話と共に、道路公団側の意見も同時に併せ掲載した。「（文化庁の申し入れ）に対し、道路公団側は、建設省の基本計画が決まり、施行命令が出た41年7月までにも関係者の意見を聞き、昨年6月には福岡県教育長が同県文化財専門委員の意見をもとに文化庁長官に提出した文書で「高架方式は景観を侵す点で好ましくないが、史跡をこわすのではないからやむをえない」としている点を指摘、「慎重すぎるほどの手続きを踏んだ」と文化庁の「待った」にとまどいの気味」と公団の主張を掲載した。つまり、文化庁が迂回あるいは地下工法を主張していた間に、県教育委員会としては高架案に同意するむねの意見を文化庁に提出したのである。

昭和47年3月17日には先の申し入れに対する公団福岡支社からの回答がなされ、また、保存についての協議申し入れがなされた。その内容は次の通りである。

#### 1. 地下工法をもって水城跡を通過する案について

- (1) 急勾配に続くトンネル構造となり安全性の点で問題がある。
- (2) 現地盤より掘り下げる切土区間が1,900mになり氾濫の多い御笠川の下を通過することになり交通管理上問題がある。
- (3) 当該地域の国鉄鹿児島本線および西鉄線は過密ダイヤであり地下構造物の築造には非常に危険性が伴う。

## 2. 水城跡を迂回する案について

- (1) 現計画路線より道路延長が約 1,200m長くなるため工事費が増大することと走行便益及び時間便益という高速道路のもつ経済便益での損失が大きい。
- (2) 迂回により人家密集地域を通過することとなり用地及補償費の増大、及び騒音等の交通公害の問題があり、また、既に造成済の団地を分断することは開発政策上良策ではない。
- (3) 当該地域の用地は買取済であり、路線変更は、地元事情、工期及び予算の面からも困難である。

## 3. 今回の協議案について

- (1) 国道3号バイパス、西鉄等の機能をそこなわない限度まで計画高を下げるよう検討し水城堤の天端より3.25m下げることとする。
- (2) 高架構造物を水城堤前後の約 400mの区間について長径間桁高の縮小等特に美観を考慮した構造とした。なお高架橋区間は水城堤前後約 1,140mとなる。

という内容であり、原案と迂回案では建設費および維持費で 170,100万円、便益費 863,900万円の差益があるとされた。

以上の過程のもとに水城保存をめぐる交渉は終了し、高架案を受け入れたのである。

文部省文化財保護委員会から文化庁への機構改革、県においても社会教育課文化財係から文化課の独立、そして古都保存法に基づいた大宰府史跡及びそれを取りまく風致の保全へと、水城保存の問題をめぐる状況はこの間に大きく変化し、交渉過程は種々の立場による見解の相異から紆余曲折を経た。今日供用されている高速道路と水城堤の美観についてはさまざまな意見があろう。また水城指定地の買上げ、環境整備とそれに伴う発掘調査を重ねつつある今日、便益のみによっては割り切れない何かが人を育てていることに想いを寄せている。

註1 「九州縦貫自動車道関係遺産文化財調査報告書-1-」1970 この中に当時の状況が記されている。

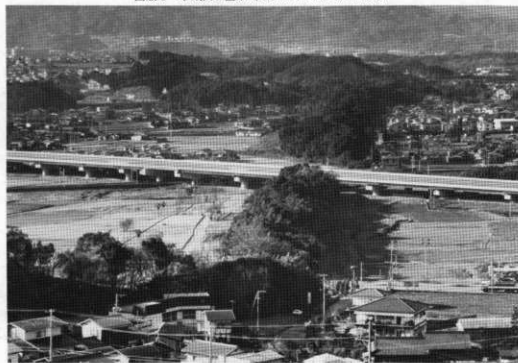
2 西日本新聞 昭和46年3月15日記事

## (2) 調査の経過

特別史跡水城跡の九州縦貫自動車道の路線は、東堤と西堤の間の欠堤部分を、高架で通過することになった。水城堤（土塁）の中軸線の方は北から東へ約50度であり、路線はこの軸線に約70度の角度で斜交し、東堤の西北端をかすめて通過して御笠川を渡っていくのである。そこで路線内に含まれる東・西堤を延長した欠堤地区を、すなわち、御笠川右岸と、東堤の前面（博多側）が調査の対象となった。前者については、南バイパス路線予定と重複するため、すでに1970年以来2回の発掘調査が行われている。そこで後者の地域すなわち、東堤前面について行った。この部分は水城全体の理解のために欠くことのできないところで、書紀に記された「貯水」の場所が土塁の前面につくられた堰にあるのではないかという説を検証するためである。



図版2 水城大堤全景（昭和48年自動車道建設前）



図版3 水城大堤全景（昭和52年自動車道完成後）

発掘調査は昭和47年6月末～9月初めまで約2ヶ月間にわたり行い、東堤の軸線に直交して長さ22m、幅10mのAトレンチ、農道をはさんでその南へ長さ45m、幅10mのBトレンチを設定した。Bトレンチについてはその南半分は借地して東堤の裾までトレンチを延長した。さらに調査の目的を達成するために、東堤の一部について発掘区(C)を設けて発掘調査を実施した。

### (3) 検出遺構

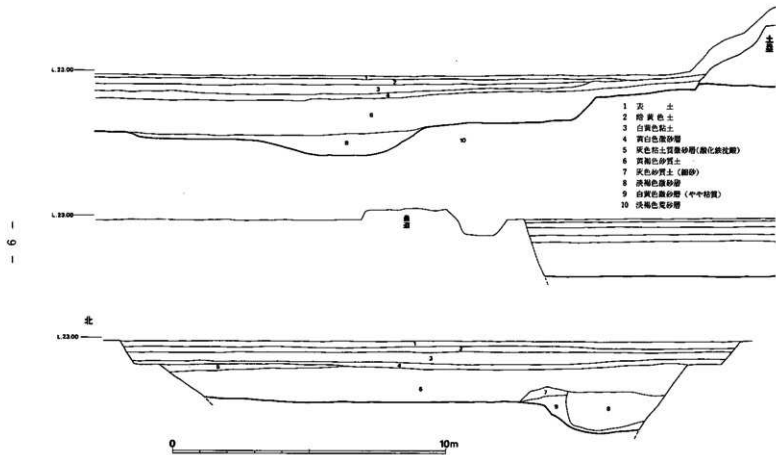
#### A・B地区の遺構

水城の前面(博多側)に堀に相当する遺構の有無を検出するために調査した。調査は堤(土塁)の積土の最下層を明らかにするため、平行して土塁下段にトレンチを設け、土層観察を行った。その所見では、発掘地の積土は、赤褐色あるいは褐色の砂層の上に積土がなされていることが判明した。そこで、この砂層を基準にして北のB・A地区に追跡した。その結果は、土塁の裾から約3.7mはこの砂層は土塁下層から水平に延びるが、この地点から北に1mの差をもって急に段落ちがみられ、ゆるやかに北に向って傾斜し、裾から約10mのところまで再び深くなっている。本来この砂層も河川の堆積土であり、築堤後の氾らんによって再堆積した砂との判別がつき難いが一応現地表面(標高約23m)から3mの深さに、土塁下層と連続する砂層を検出した。これらのB地区から農道をはさんだ北に設定したA地区においてもこの砂層は連続し、現地表下3.2mの深さになっている。ところがこのB地区において、土塁裾から約60mの地点で、砂層が急に立ちあがりみせ、またシガラミ状の遺構を検出した。この遺構は損壊してあきらかとはいえないが、木杭と横につけられた板状の木材とによってシガラミとみられ、またその周囲には粘土が堆積している。これらの所見から考えて、この砂層を底面とする外堀とすべき遺構と判断できる。しかし、遺構の残存度がわるく、後世の氾らんによる破壊と堆積が多く、B地区の堀底についてはなお検証を必要とする。

#### C地区の遺構

二段築成につくられた土塁のうち、下段の前面の平坦部について調査を行った。発掘前の所見では、この下段は上段土塁の裾からほぼ水平に幅9mの平坦をなしている。しかしこの面は後世の削平があるとみられ、現に畑地などに使用されている。そこで原形をさぐり、あわせてC地区が東堤西南端の位置からみて建物遺構の存否を確認しようとした。

まずこの下段の原形についてみると、上段の裾にそって幅40～60cmの浅い溝が検出されたが、埋土の状態からみて耕作のための排水溝であり、本来のものではない。おそらく上成土塁からの水を排除する目的で近年に掘られたものであろう。つぎに第3図にみるように上成土塁の裾から28mの幅でフラットな面があるが、これもまた耕作のため削平されたために生じたものであろう。これは後述する溝SD003消滅の状態から伺われ、おそらく耕地を拡張するために



第 2 図 A・B 地区トレンチ東壁土層図

上成土塁の裾を削り取ったものであり、従って上成土塁の裾は現状よりも2m以上ひろがることも考えられるが、やはり下段の傾斜面を平坦にしたと考えておきたい。下段は、上段の裾から約5mの幅で25°位の傾斜面であり、現状でみられるような平坦面ではない。そして下段の北半部に幅4mの平坦面をつくっている。こうした下段の傾斜面および平坦面の関係が土塁全部の下段面に共通しているか否か一律に論じられないところがある。すなわちC区は東堤の突端部で次のべるように建物がつくられたために平坦面をつくった可能性が考えられるのである。

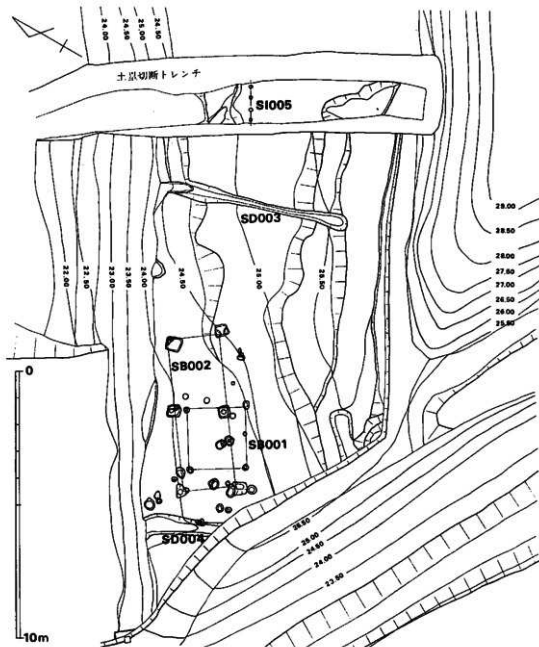
下段の北西部につくられた建物は時期を異にする2棟の掘立柱建物である。小形のSB001は、4本柱の簡単な建物で、2.4×2.1mの規模である。大形のSB002は長方形の建物であり梁行2.1m、桁行は2間で3.0mの等間である。建物の方位は土塁の軸線に近いN55°30'Eで方形の掘方をもつ建物である。この建物の西側に溝SD004と東側に003の2本が平行して上段裾からつづいている。いずれも建物と関連する排水溝と考えられ、とくにSD004の溝底から軒丸瓦を発見した。また2棟の建物周辺から土師器が出土したが8世紀のものである。しかし瓦の出土は非常に少なく、この建物は瓦葺ではない。従って東堤西北端という博多を望む好位置からみて、この場所に監視所的な建物が8世紀につくられたといえる。

#### 土塁前面下段の積土状態

C地区において、土塁下段の積土の状況を調査する目的で、幅2mの切断トレンチを設定した。土塁積土について、かつて鹿児島本線の拡張工事のために西門付近の状態を観察した結果がある(中山平次郎論文参照)。土塁は2段築成となっているが、今回はその下段のみについて行った。その結果は、第4図に示すように、現状では平坦となっている下段の本来の形は、その北半で現地表下1.4mに原形がある。すなわち現状よりも低い積土であり、基底面からの高さは1.7mの積土である。南半はこれも平坦面のようにみえるが、本来は現状よりも高く積土がなされていたと考えられ、この部分を削平して北半へ土を移動し、全体として平坦面にした後世の仕事がよみとれる。

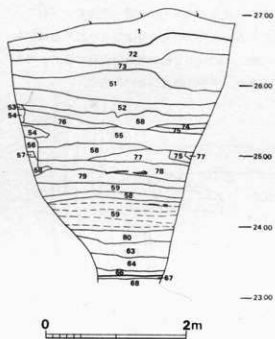
積土の土層では、全体として粘質土と花崗岩バイラン土で互層とする版築がなされている。とくに第4図の東壁土層図で示すように、下段の肩部分は積土最上面から1.4mの間に粘土と砂質土をこまかく積んでいる。下段の中心部においてもこうした互層はみられるが一層の厚みがあり、肩部ほどこまかくない。しかし第5図の南壁土層図にみるように、積土上面から1.4m以下は黒ないし青色粘土と青色の荒砂を用い、上層の積土と対称的である。土層図④の淡青色荒砂層中には、葉や小枝が水平の状態で混入しており、かつて観察されていた事実がこの場所でも認められた。この木葉層よりも下はさらに黒色の粘土が厚く積みあげられ、最下層は赤褐色ないし褐色の砂層である。すなわちこの土塁の積土は砂層の上になされている。

下段積土のほは中央に木杭とシガラミを検出した。シガラミの方向は土塁の長軸線と平行で、第6図に示すように30cmの間隔で木杭が打たれている。この杭の上下層はしまった黑色粘土を主としているので、積土工事の際に、シガラミを作って軟らかな粘土の流出を防ぐ目的と考えられよう。現在は土圧で粘土はしまった状態であるが、本来は軟質のものであろう。

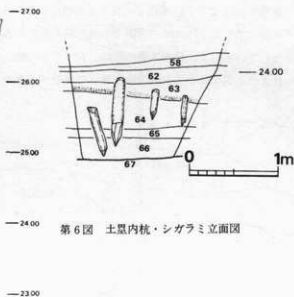


第3図 水城C地区(土塁下段)の遺構





第5図 土塁前面下段トレンチ南壁土層図



第6図 土塁内杭・シガラミ立面図



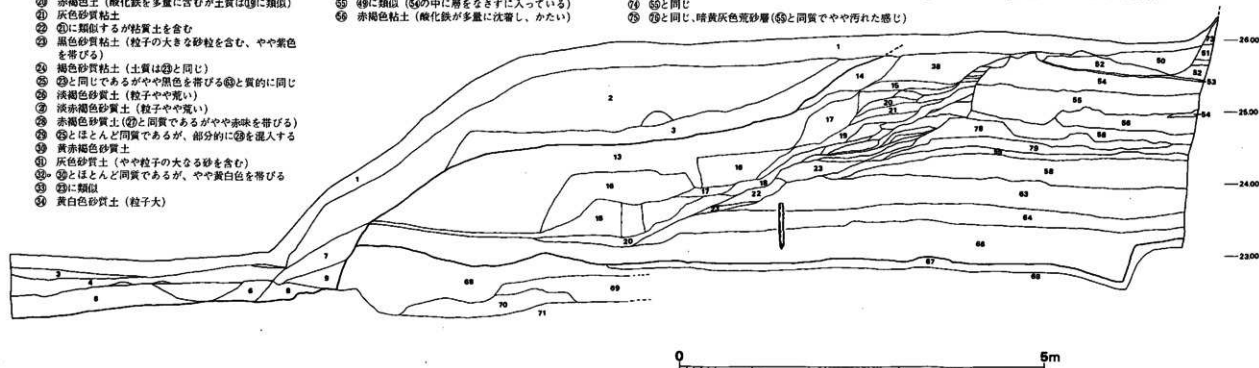
図版4 東堤西端部B、C地区(北から)

- ① 黄土、茶色土（現在の耕作土）
- ② 暗褐色土（ブロック状に粘土を混入する、近世陶器含）
- ③ 白黄色土、ブロックと等えられる、②の土層中にこの種のものが入っている
- ④ 黄白色砂層
- ⑤ 灰色粘土質微砂層（酸化鉄沈澱）
- ⑥ 黄褐色砂質土（流土）
- ⑦ 灰色砂質土（細砂）
- ⑧ 淡褐色微砂層
- ⑨ 白黄色微砂層（やや粘質）
- ⑩ ⑧に類似するがやや黄色味
- ⑪ 褐色細砂層（酸化鉄やや沈澱）
- ⑫ 灰白色細砂層
- ⑬ 黒茶色土（成土、①で上下層を切断されている）
- ⑭ 暗黄褐色土（やや砂を含む）
- ⑮ ⑬に類似するが、やや黄色味で粒子が大きい
- ⑯ 淡灰色粘土（微砂を少し含む、酸化鉄少し）
- ⑰ 黄色土（混入物ほとんどない単層）
- ⑱ 淡黄色土（⑯と類似しているが花崗岩の粒子を含む）
- ⑲ 茶色土（⑯と同じように単層）
- ㉑ 赤褐色土（酸化鉄を多量に含むが土質は⑯に類似）
- ㉒ 灰色砂質粘土
- ㉓ ⑯に類似するが粘質土を含む
- ㉔ 黒色粘質土（粒子の大きな砂粒を含む、やや紫色を帯びる）
- ㉕ 褐色粘質粘土（土質は⑯と同じ）
- ㉖ ⑯と同じであるがやや紫色を帯びる⑯と質的に同じ
- ㉗ 淡褐色砂質土（粒子やや大きい）
- ㉘ 淡赤褐色砂質土（粒子やや大きい）
- ㉙ 赤褐色砂質土（⑯と同質であるがやや赤味を帯びる）
- ㉚ ⑯とほとんど同質であるが、部分的に⑯を混入する
- ㉛ 黄赤褐色砂質土
- ㉜ 灰色砂質土（やや粒子の大きな砂を含む）
- ㉝ ⑯とほとんど同質であるが、やや黄白色を帯びる
- ㉞ ⑯に類似
- ㉟ 黄白色砂質土（粒子大）

- ㊱ 暗灰色砂質粘土
- ㊲ 赤褐色砂質土（酸化鉄含有、黄色粘土ブロック混入）
- ㊳ ㊲に類似するが赤褐色を帯び（酸化鉄含有）
- ㊴ 黄白色砂質土（花崗岩・イラン土で酸化鉄を含む）
- ㊵ 灰色粘土（酸化鉄を含み、部分的に赤褐色）
- ㊶ ⑯と同じ
- ㊷ ㊵、㊶と同じ
- ㊸ ㊵、㊶に類似するが、酸化鉄の含有量少い
- ㊹ ㊵、㊶と同質
- ㊺ ㊵、㊶、㊸と同じ
- ㊻ ㊵より黒色粘土（⑯と同質であるが砂粒を含む）
- ㊼ 暗灰色砂質粘土（⑯から酸化鉄侵入）
- ㊽ 灰色細砂層（やや黄色を帯びる）
- ㊾ 暗灰色砂質土（畑耕作のための溝、擾乱土）
- ㊿ 灰色砂質土
- ㉀ 灰色粘質粘土層（⑤の粘土化した質）
- ㉁ 白黄色砂層（細砂）
- ㉂ 灰色粘土層（比較のかたい、⑤のごとき開層を入れる）
- ㉃ ⑯に類似（⑤の中に層をなきぎに入っている）
- ㉄ 赤褐色粘土（酸化鉄が多量に沈澱し、かたい）

- ㉅ 暗褐色砂質土（小部分の開層か？）
- ㉆ 黒灰色粘土
- ㉇ 淡褐色微砂層（葉、枝を少量混入する）
- ㉈ ⑯と同じ
- ㉉ ⑯と同じ
- ㊀ ⑯と同じ（葉、枝を混入する）
- ㊁ ㊀より黒色粘土（⑯と比較して、やや砂粒を含む葉、小枝混入）須恵器片
- ㊂ ㊀より黒色粘土（粘土の単純層、葉、小枝を含む）
- ㊃ 暗灰色粘土（砂と同質の粘土であるが、⑯の影響で鉄分をやや含む褐色でない）
- ㊄ 暗褐色粘土（単純層で、葉、小枝は含まない）
- ㊅ 赤褐色砂層（⑯の表層で、酸化鉄が多量に沈澱し、錆化し、固い）
- ㊆ 褐色微砂層（酸化鉄斑点状にあり）
- ㊇ 淡褐色微砂層（単純層）
- ㊈ 赤褐色泥砂層（酸化鉄多量に沈澱する）
- ㊉ 淡褐色泥砂層（⑯と同質の砂層で、鉄分がない）
- ㊊ 黄色土（やや軟質）
- ㊋ 淡黄色土（やや攪乱を受けているか？）
- ㊌ ⑯と同じ
- ㊍ ⑯と同じ、暗黄灰色泥砂層（⑯と同質でやや汚れた感じ）

- ㊎ 暗灰色粘土（腐鉄あり）
- ㊏ ㊎と同じ | 色調は異なるが、木材圧痕状態から
- ㊐ 暗褐色泥砂層 | みて同質
- ㊑ 黒帯灰色粘土（赤灰粘土と黒色粘土が混入、やや砂粒）㊎と㊏の中間の感じ
- ㊒ ⑯と同質であるが、酸化鉄を多量に含有し、赤褐色を呈す
- ㊓ 暗青灰微砂層（混入物全くなし）
- ㊔ ㊓に類似しているが、灰黄色粘土ブロック混入
- ㊕ 灰黄色粘土（ブロック？）
- ㊖ 淡黄色粘土（⑯と色調同じであるが、純粋の粘土質）
- ㊗ 灰色微砂層
- ㊘ 青褐色粘土（しがらみ材を含む）
- ㊙ 灰褐色微砂層
- ㊚ 灰褐色細砂
- ㊛ 淡褐色微砂層（⑯の表層で、鉄分が非常に多く沈澱し、極めて固い）㊎と同じ
- ㊜ 褐色微砂層 ㊛と同じ
- ㊝ ㊛と同質であるが、炭化物を含む
- ㊞ 褐色砂質土、㊛と同質であるが、やや灰色味



第4図 土壌剖面下段トレンチ東壁土層図



図版5 B地区土層端部と堀（東から）



図版6 B地区土層端部の状態（西から）



図版7 C地区の遺構（東から）



図版8 積土中の杭とシガラミ（南から）

## 4. 第4次調査

### (1) 調査の経過

73年6月、すでに工事は水城橋脚設置のため東西土塁を結ぶ地域に達していた。6月14日、道路公園から橋脚掘方内から大量の石が発見されたという通報を受けて視察したところ、橋脚(ピアー) P36-2に石敷状の遺構があることが事実となった。そこで工事を一時中断していただきP36-2とその北のP35-2の間にトレンチを設け緊急調査を行った。この地域は、1970年以來の発掘調査では御笠川に接近しているため遺構は存在したとしても破壊されていると判断して調査をしていなかった。しかし地元の古老からの聞き取りによれば、明治年間の御笠川の河川改修の際に東堤と石堤とを結ぶ線に“埒が敷き並べられていた”という言もあった。

調査は、P36-2(この点は水城東堤の中軸線の延長に当たる)から北へ石敷遺構が検出され、また周囲の橋脚掘方の観察をあわせると、これは旧御笠川の河床に設けられた遺構であり、洗堰としての機能を果たしたと考えるに至った。石敷内の遺物は奈良期の土器類を中心として、それ以降の新しいものを含んでいないので、水城築堤と同時期の関連遺構と考えられる。

### (2) 検出遺構

すでに橋脚の建設が行われていたために、調査範囲は橋脚掘方の間の小範囲に限定された。トレンチの設定は、橋脚ピュアNo.P36-2の西北隅から西へ4mを基準点とし、北へ23m、幅3mで行った。このトレンチの位置は、想定される水城東堤軸線上に南端をもち、東堤の西端からの直線距離は約56mをはかり、トレンチ軸線は磁北から西へ5°50'である。

**石敷の範囲** 人頭大あるいはそれ以上の大きさの石を乱雑に積んだ石敷は、設定したトレンチの全域に広がっているが、北へ行くに従い漸次まばらになる。反対に南半の石は大形で

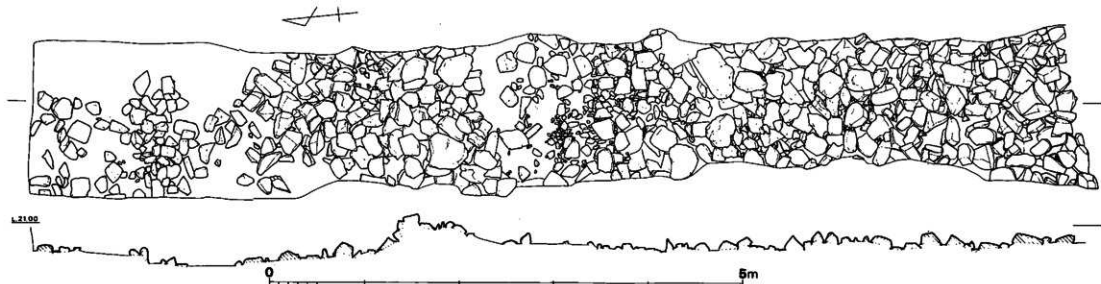


図版9 発掘調査の状況

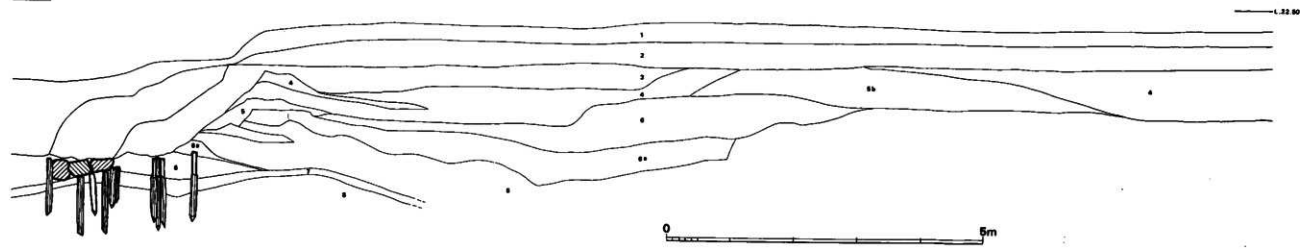
かつ密に積まれ、トレンチより南へさらに延びるとみられるが、その部分はすでに工事に入り発掘は不可能であった。これを水城堤との位置関係でみると、堤の軸線を中心として南北に石敷はひろがり、北端は軸線から16mまでは密に、そこから北は石敷のない部分が多くなる。この位置は東堤の二段築成の高位段を延長した線から北へ5m程のところに相当する。南端については前述のような事情で確認できないが、中軸線より南へひろがりをみせることは確かである。

つぎに、東西の石敷のひろがりについてみると、1972年の南バイパスの埋文調査で、今回のトレンチの東に隣接する田に15m×25mの範囲で行っている。この発掘区の西壁の南の隅と、南壁に同様の石敷と考えられる遺構がみられる。西壁については、北半は砂の堆積のみで石はみられないので、前述の石敷の北端が堤の軸線より北へ16m前後でおわっていることを裏付けている。発掘区南壁については、西半部には石敷の痕跡をみとめるが、東半部すなわち堤に近づいたところでは明らかでない。この点について、1971年の南バイパス埋文調査の発掘区は72年のさらに東に隣する範囲で行われ、I区Bトレンチにおいて砂の堆積のみであり、石は認められない。従ってこの石敷は東堤には連続していないことは確かである。71、72年の調査結果からみて、石敷はおそらく東堤の端より西へ約40m付近に東端をもち、西へひろがっているとみられる。その西境についてはわからない。

**石敷の構造** 石敷に使用された石はすべて花崗岩の自然石で加工痕はみとめられない。大きいもので一辺110×60cmをはかり、多くの石は50×50cm程度である。これらは灰色の砂の堆積の上に乱雑に投げこまれたかのように積まれており、敷き並べた状態ではない。また一部を除いて一段あるいは二段に積みあげてある。石敷の間に木杭が乱雑に打ちこまれ、とくにトレンチ南端部と後述する高まり付近に集中し、40～50cm間隔である。先端を尖らした杭は、砂層の下の厚い粘土層まで達し角杭と丸杭の2種類がみられるが、杭を結ぶ“しがらみ”様のものは確認できなかった。これら石敷の傾斜は、トレンチ南端の基準点から北へ12mまでは漸次ゆるやかに下がっているが、13mのところ幅2mで80cm程の高まりの石積みがみられる。この高まりは堤の軸線と平行する帯状をなし、やや大形の石が積み上げられている。ここより北は石がまばらになり、石敷の北端はほぼこの高まりにあることを示している。基準点付近の石面の標高は20.60m、高まり部分は21.20mをはかる。これら石敷は第6層の灰色砂層中にあり、これをおおう第5層および第4層の砂層は、石敷部分でもりあがりをみせている。

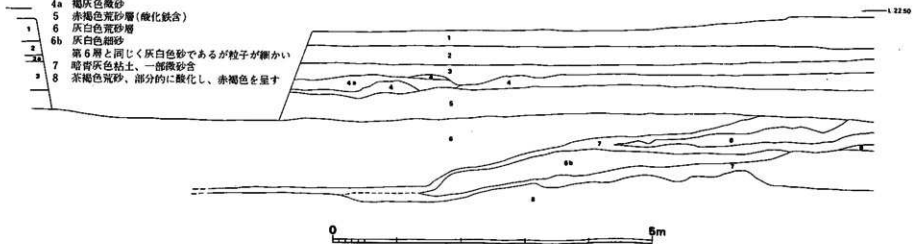


第7図 石敷遺構実測図 (縮尺1/40)



第8図 石敷遺構東壁土層図 (縮尺1/40)

- 1 赤土
- 2 黄褐色砂黄土
- 3 茶褐色砂黄土
- 4 灰白色泥砂土
- 4a 褐灰色微砂
- 5 赤褐色泥砂層(酸化鉄含)
- 6 灰白色泥砂層
- 6b 第6層と同じく灰白色砂であるが粒子が細かい
- 7 暗褐色粘土、一部微砂含
- 8 茶褐色泥砂、部分的に酸化し、赤褐色を呈す



第9図 石敷遺構北壁土層図 (縮尺1/60)



図版10 石敷遺構全景(南から)



### (3) 遺構の性格

水城の東、西堤の間を流れる御笠川の両岸部については、かつてこの部分にも土塁が存在し川の氾らん等により破壊されて欠堤の現況になったのではないかという意見があった。しかし1970年以來のこの地区の調査により、それは否定され、本来両堤の間に欠堤部があることが判明し、現状の土塁は原形に近いものであることが明らかとなった。そして今回の調査によりこの欠堤部に石敷遺構があることがわかったが、それはすでに述べたように両堤に連続するものではなく、御笠川の制禦のために構築されたものである。現在の御笠川は東・西堤のほぼ中央を流れているが、これは明治以降の河川改修による流路であり、旧流路は、今回検出した石敷遺構の部分、すなわち現流路の東側を流れていたとみられる。しかし単純に東から西へ流路が変わったのではなく、70年以來の調査結果をみると、石敷遺構のある旧流路から一度東側へ流路を移し、再び西へ移動したと推定される。

石敷遺構がこうした旧御笠川の河床につくられた構築物とみられ、出土遺物からみて、水城築堤とはほぼ同一時期と考えられる。この点は石敷のレベルがIで調査した堤の基底部のレベルとはほぼ一致することが注意され、両者の構築時期に相互関係があることが認められよう。

さて、この石敷遺構はどのような目的でつくられたのか、その機能について考えてみたい。結論から述べると、これは今日でも河川につくられる洗堰（あらいぜき）ではなかろうか。洗堰は水流を横切って、川幅いっぱい石をつめてつくる堰のことで、一般的に次の2つの目的がある。

- ① 川の流れを変え、または水位や水量を調整する目的。
- ② 灌漑給水の取入口に構築するため。

「県令須知三」には「石川の洗堰に六七尺の杭木を一尺間程宛乱に打、石を詰めて洗堰したるは何れよりもよく保もつなり」とあり、今回検出した木杭や石敷の状態とよく似ている。水城洗堰の機能として考えられるのは、御笠川をせきとめ堤の内側の施設に水を引き入れる目的が考えられ、検出遺構のところで述べたように流路に直交して一段と高い石積みはそれを裏付ける。ここで想起されるのは、1976年に九州歴史資料館が東堤西端に近い内側（太宰府側）について調査した際、堤に平行して水路を検出している。この水路はおそらく東門の木橋から西へ延長されたものとみられるが、この水路に逆方向の御笠川から水を東へ引き入れた可能性も考えられる。あるいは、従来からある内側「貯水」説に結びつける考えもあろうが、検出した洗堰の規模からみて、それがたとえ原形を保っているとはいえないとしても、小規模にすぎであろう。せいぜい内側の水路に引水する程度の規模である。

いずれにしても、検出した水城洗堰は水城の全構造物のなかでの一機能を果たしていたことはまちがいない。

# 特別史跡水城

指定年月日 大正10年3月31日（史跡）  
 昭和13年12月28日（追加）  
 # 28年3月31日（特別）  
 # 49年8月10日（特別）  
 # 53年3月7日（追加）



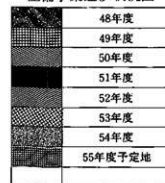
0 100 200 300M

史跡公有化状況調<

55.2.9 単位：㎡

	太宰府町	大野城市	合計
指定面積	80,869	21,469	102,338
買収対象面積	76,634	21,067	97,701
買収面積	51,661	7,720	59,381
買収率	67.4%	36.6%	60.7%

整備事業進捗状況図



第10図 水城跡整備事業進捗状況図

## II. 環境整備事業実施概要

昭和54年度国庫補助事業

### 1. 土留編柵工（水城吉松側土堤緊急防災工事）

昭和54年6月24日から降り始めた雨は7月4日に一応止んだが、その間、26日に115mm、27日45mm、28日73.6mm、29日162.4mm、7月1日74mmの連続降雨をみたがそれは特記に値する。施工箇所は26日から27日にかけての雨で崩壊した箇所で、水城吉松側土堤の太宰府町に面した南側である。幅20mにわたって土堤の斜面が肩から約60cmほど真下にずり落ち、隣接水田と土堤の境界をなす土水路を狭げ、そのため水田への溢水と土砂滞砂が若干あった。

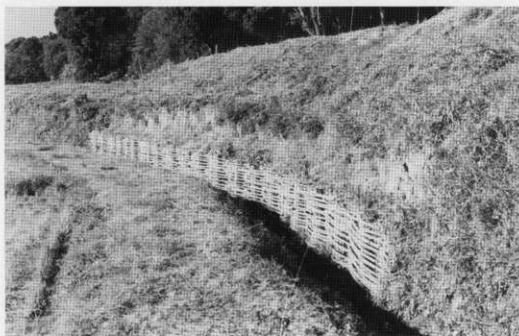
そこで、急提、太宰府町社会教育課職員によって法面保護（法面へのテント張り付けと法肩の水切り）の処置がなされた。その後、請負工事による土留編柵工でもって水路幅の復原を図り、今後の災害に備えた。



図版11 土堤の斜面が肩より約60cmほどずり落ち用水路をせばめた。



図版12 崩壊箇所の応急防災処置(太宰府町社会教育課職員による)

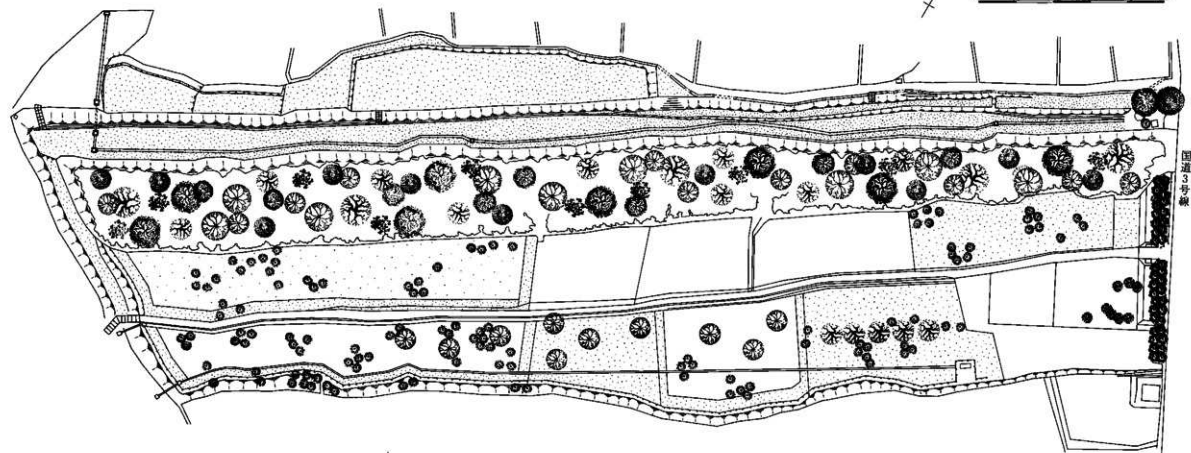


図版13 土留竹柵工(水城吉松側土堤緊急防災工事)

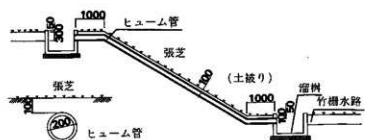
水城国分側土堤保全修景計画図



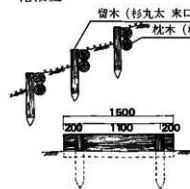
0 10 20 30 40 50M



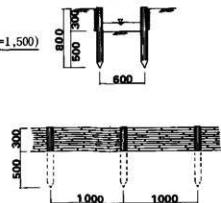
斜面排水路敷設



階段工



竹柵水路工



## 2. 国分側土堤保全修景工事

国道3号線と九州縦貫自動車道に挟まれた土堤の博多側に面した箇所(面積 約4,000㎡)が対象地である。現況は史跡公有化によって放棄された畑地で、背丈を越すセイタカアワダチソウ・竹・その他の雑草で覆われて土堤通行も困難であったが、ここ1～2年来の伐開で背丈も低くなりやや見通しも開けてきたものの、ウメノ木移植跡の穴(径1m弱、深さ60cm程度)が50～60箇所もあり、散策には無理であった。

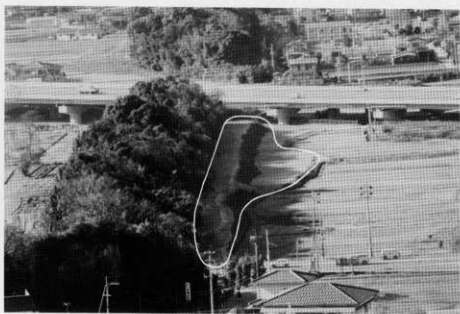
そこで、削土・拾土・マサの盛土・張芝・ハギ植栽・承水路(竹編柵工)・階段工・土留編柵工等により土堤の保全修景をおこない、散策の便宜を図った。



図版14 国分側土堤保全修景工事

## 3. 伐開事業

水城跡東堤の大野城へ続く北東端部の丘陵部分、吉松側の西堤中央の太宰府側への張出し部分及び西南部土堤を主な対象地として伐開事業を、さらに未整備地のセイタカアワダチソウの刈払いと整備地の雑草刈払い・焼却をおこなった。



図版15 国分側土堤保全修景工事(中景)

表(1) 大宰府歴史公園整備事業進捗状況一覧表(水城跡)

	計 画		実 績 (単位 千円)				
	整 備 内 容	事業費	年 度	事 業 内 容	国庫補助事業	県単独事業	備 考
前 期 五 ヶ 年 (48年 ～ 52年)	○本水城の修復、修景遊歩道設置。 ○一連の水城遺構の小公園整備	76,000	48年度	四阿新築工事。四阿周辺植栽工事。ベンチ。屑入れ。 道標設置工事。		1,821	
			49年度	説明板設置工事。四阿周辺植栽工事(県緑化推進課)。		190	植栽工の工事 費省却。
			50年度	緑化修景工事。説明板設置工事。空中写真図化委託 事業。伐開事業。発掘調査及び報告書作成。 公有地整備工事。公衆便所新築工事。活用施設設置 工事(水炊場・ベンチ・屑入れ)焼却炉築造工事。	8,000	3,799	
			51年度	国分側土堤保全修景工事。説明板設置工事。伐開事業。	10,000		
			52年度	国分側土堤保全修景工事。吉松側広場修景工事。発 掘調査。伐開事業。	6,000		
				小 計	24,000	5,810	
			計	29,810			
後 期 五 ヶ 年 (53年 ～ 57年)	○テラス盛土修景 ○木樋遺構復原及び周辺広場修景 ○田山道(水城跡～水城口城門跡)整備 ○水城跡(北東丘陵地整備) ○堤防内側木樋復原 ○伐開整備	64,000	53年度	吉松側土堤保全修景工事。国分側土堤保全防災工事。 伐開事業。発掘調査及び報告書作成。	8,000		
			54年度	土留竹籠工(吉松側土堤緊急防災)。国分側土堤保全 修景工事。伐開。報告書作成。	8,700		
				小 計	16,700	0	
				合 計	40,700	5,810	
				46,510			



### Ⅲ. その他

#### 1. 史跡地公有化事業（太宰府町、大野城市）

##### (1) 太宰府町

名 称	特別史跡水城跡
指定年月日等	大. 10. 3. 3(史) 昭. 13. 12. 28(道) 平. 28. 3. 31(特) 平. 49. 8. 10(道) 平. 53. 3. 7(道)
指定面積	80,869㎡
買上げ対象面積	76,634㎡
買 取 面 積	51,661㎡
買 取 率	67.4%
今後買上げを 必要とする面積	24,973㎡
買 上 げ を 要しない面積	4,235㎡

表(2)

※ 買上げを要しない面積に含まれるもの国有地、  
以前からの町有地、境内地、基地、溜池、既存  
建築物のある宅地等。

#### 買 取 負 担 割 合

年 度	(面積㎡) 価 格 (円)	国 庫		県 費		町 費	
		補 助 額	率	補 助 額	率	補 助 額	率
45	(3,929) 19,024,014	15,219,211	80	2,853,602	1.5	951,201	5
46	(3,578) 36,225,692	28,980,553	80	5,433,854	1.5	1,811,285	5
47	(7,135) 81,047,900	64,838,320	80	12,967,664	1.6	3,241,916	4
48	(4,785) 81,437,260	65,149,808	80	14,251,520	17.5	2,035,932	2.5
49 先行投資	(19,247) 270,923,480						
50	(298) 10,780,000	8,624,000	80	1,886,500	17.5	269,500	2.5
50 先行投資	(6,070) 91,651,100						
51	(1,960) 35,280,000	28,224,000	80	6,174,000	17.5	882,000	2.5
52	(3,110) 59,871,800	47,897,440	80	10,477,565	17.5	1,496,795	2.5
53	(1,549) 32,529,000	26,023,200	80	5,692,575	17.5	813,225	2.5
計	(51,661) 718,770,246	284,956,532		59,737,280 合計 356,195,666円		11,501,854	

## (2) 大野城市

名 称	特別史跡 水城跡
指 定 年 日 等	昭和28年3月31日指定 昭和49年6月10日 追加指定 昭和53年3月7日 追加指定
指 定 面 積	21,469.58㎡
買上げ対象面積	20,923.21㎡
買 取 面 積	7,936.43㎡
買 取 率	約37.9%
今後買上げを 必要とする面積	12,986.78㎡
買 上 げ を 要しない面積	546.37㎡

表(3)

※ 買上げを要しない面積に含まれるもの国有地、以前からの町有地、境内地、基地、溜池、既存建築物のある宅地等。

## 買 取 負 担 割 合

年 度	(面積㎡) 価 格	国 庫		県 費		町 費	
		補 助 額	率	補 助 額	率	補 助 額	率
48	(859㎡) 土地 11,725,350円	9,412,000	80	1,764,000	15	589,000	5
51	(684㎡) 土地 16,219,850円	14,796,000	80	2,774,000	15	925,000	5
	立木補償 1,753,450円 家屋撤去 244,000円						
52	(1,959.43㎡) 土地 49,751,000円	40,000,000	80	7,500,000	15	2,500,000	5
53	(4,434㎡) 土地 78,705,100円	63,296,000	80	11,868,000	15	3,962,323	5
計	(7,936.43㎡) 158,398,750円	127,504,000		23,906,000		7,976,323	
				159,386,323円			

## 2. 現状変更

### (1) 太宰府町 S46. 10. 15～S52. 6. 23

申請者名	件数	現状変更内訳
福岡県及び県教育委員会	9件	発掘調査、環境整備、歩道整備
太宰府町及び町教育委員会	4件	愛護標識設置、家屋の解体、生垣の除去、標示板の設置
九電・電々公社	2件	電柱新設、地下管路埋設
個人	6件	物置改築、建物新築、墓石建立、ブロック塀新設、レンタサイクル道標その他

計 21件

### (2) 大野城市 S53. 3. 27～S54. 8. 17

申請者名	件数	現状変更内訳
福岡県	1件	砂防ダム施工
個人	1件	梅の木植樹

計 2件



図版16 水城跡 上方は大野城市（福岡県） 下方は太宰府町側（南より）

特別史跡水城  
公有化並びに発掘進捗状況図

指定年月日 大正10年3月31日（史跡）  
昭和13年12月28日（追加）  
# 28年3月31日（特別）  
# 49年8月10日（追加）  
# 53年3月7日（追加）



史跡公有化状況調べ

54. 2. 20

	太宰府町	大野城市	合計
指定面積	80,869	21,469	102,338
買収対象面積	76,134	21,067	97,701
買収面積	51,135	7,720	58,855
買収率	66.7%	36.6%	60.2%

単位：㎡

発掘進捗状況調べ

	調査年次	調査の原因	調査の目的
	43（立会調査）	福岡市水道工事	東門跡礎石周辺
1	45	福岡市南バイパス建設	欠堤部東端の遺構
2	47	#	#
3	47. 6 末～9 初	九州縦貫自動車道建設	東堤部西端の遺構
4	48	#	欠堤部石敷遺構
5	50. 4. 24～6. 15	環境整備	東堤部外圍及び木樋遺構
6	51. 1. 19～4. 2	造成予定	東堤部内圍遺構
7		住宅建築	西堤部内圍の遺構
8	52. 7. 8～7. 23	環境整備	東堤部取り付き部及び木樋遺構
9	53. 4. 17～4. 22	住宅建築	西堤部取り付き部の遺構
10	53. 12. 1～54. 1. 31	環境整備	東堤部内圍遺構の有無

## Ⅳ．今後の問題点（留意点）

1. 大野城水城口城門跡へ通ずる旧山道の復原整備を後期5ヶ年整備事業として計画しているが、推定山道について事前の現地ヒヤリングと埋蔵文化財の分布調査のフィールドワークは必要であろう。
2. また堤防内御木樋復原をも計画しているがそれは現在水中保存されているT字型木樋をも含めてのことである。周辺部が未指定地であるので、早急に史跡の追加指定、公有化を図る必要がある。その上でT字型木樋周辺部の広場化を図り、私案ではあるが模造による木樋復原そのの野外展示という整備方法について慎重な検討を加える必要がある。
3. 上段土堤に繁茂する雑木林については史跡景観として周辺部住民は勿論のこと、一般市民にもなじんで久しく、遺構そのものではないにしても景観自体が遺構に準ずる慎重な扱い方が要求される。したがって伐開事業の直接的対象にはなり得ない。しかし、市民利用の都市林的性格を要求される1側面もあるので、関係住民を含めての十二分な検討と専門家による適切な助言指導により、今後、好ましい森林生態を旨としての計画的撫育作業が必要となってくるだろう。
4. 史跡散策道について  
国鉄水城駅より国道3号線まで距離にして僅か1km弱であるが、利用出来る道路を通るならば土堤を離れながら迂回することになり、時間にして30分強はかかる現状である。土堤を散策しながら直線的に結べないかと折に触れて話題になる問題である。
5. 「近年の産業化、都市化の進展のなかで、ややもすれば、歴史的環境は経済効率の面から疎外され破壊されてきたきらいがあったが、今後は、先人がその地域の長い歴史の過程において築きあげてきた貴重な遺産であるこれらの歴史的環境を、地域の特色ある居住空間を構成する素材として、住民の日常生活における文化への多様かつ高度な欲求のなかで保全し、活用して、精神的な豊かさを築いていくことが重要であり、歴史的環境との調和とその活用を図りつつ、地域の開発整備を進めていくことが必要である。……総合的環境の整備として恵まれた自然環境及び歴史的環境を保全し、日常的に享受しながら、地域の特性と独自性を生かした個性豊かな生活ができるよう新たな魅力を創出する。…」は機会あるごとに、折に触れ、説かれる言葉であるが手垢のついた言葉にしてはならない。  
価値の多様化に伴う行政需要の質的深まりと広がりに加えて、地方文化の創造や地方の時代が喧伝されている今日、上述の内容について関係市町当局の主体的受止め方と実践が今後より一層、要求されることであろう。
6. 水城土堤の保全は周辺部の水鏡的な田畑耕作という営農によって成り立ってきたのである。

したがって追加指定による史跡拡大は急務であるが併せて田畑の無秩序な潰廃風土の貧化というパターンを出来得る限り避け、希望と確信をもって農業ができるような営農基盤の整備や農業後継者の育成等についても関係方面の努力が要求される。

註1.九州地方開発促進計画 昭和54年3月国土庁編 P14

2. 同上 P15

## 特別史跡水城跡

昭和54年度史跡環境整備事業実施報告書Ⅱ

昭和55年 3月31日

発 行 福岡県教育委員会  
福岡市中央区西中洲 6 街区 29号  
印 刷 ダイヤモンド印刷株式会社  
福岡市南区大橋 1 丁目 33 - 32