

大宰府を起点とする古代官道探査と「新たな公」への活動

NPO 法人 西日本建設技術ネット 正会員 小西 徹

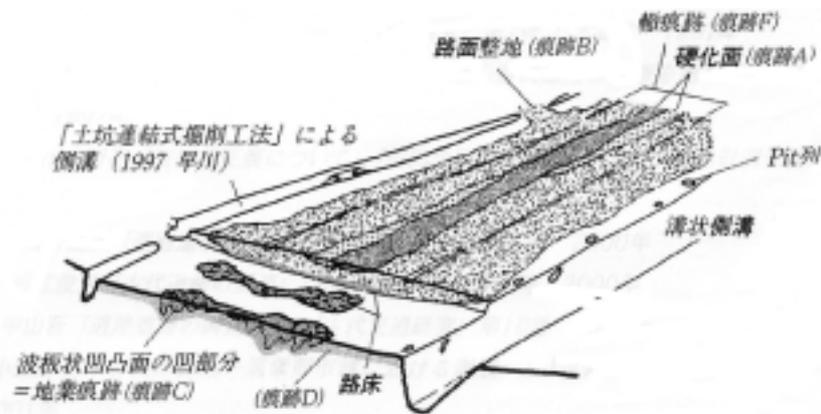
1. はじめに

わが国では律令国家成立以降 7 世紀末から全国的な社会基盤整備事業として、古代道路（以下古代官道）の構築がはじまっている。西海道（九州）での主要拠点は、大宰府政庁と唐・新羅・渤海の使節を迎える迎賓館兼宿泊施設等として機能していた筑紫鴻臚館であった。近年、鴻臚館遺構の発掘調査と併せて、大宰府政庁から鴻臚館へ通じる西門ルート（約 15km）および山陽道を経て都へ通じる東門ルート、さらに大宰府政庁とそれぞれのルートから四方へ分岐するルートの調査・解明もはじまり、市民の関心が集まっている。

古代官道を初めとする古代土木史跡の調査は、これまでは考古学研究の専門家による研究が主体であった。本報告では、古代官道の路線や構造、社会システム、古代交通などの解明に新たな進展をはかるため、土木技術者が積極的に参加する意義を述べる。それに加えて古代官道の探索・活用等の活動を一般市民参加によるイベントとして関心を広め、古代官道を観光資源として地域振興やコミュニティ創生等に活用する方策を検討し、民間を主体として地元 5 市との協働である「新たな公」への活動に促進させる試みについて報告する。

2. 近年における大宰府政庁遺跡を中心とする古代官道発掘調査での主な成果（参考文献 6 他）

- (1) 西門ルートでは、直近で約 8000 年前に活動したと考えられている警固断層に沿った直線形状の崖錐地形を利用して切土や盛土などの土工を省力し、道路を造成したと見られる。
- (2) 湿地帯の軟弱地盤対策として、杭による列状の土留め、路床の盛土構築、堤状の土橋形状の版築工法、波板状凹凸面の凹部での地業の痕跡等が認められる。



図・1 古代道路の構造例（参考文献 6）

駅路には、往来する人馬に踏み固められたものと見られる中央部が窪んでいる硬化面、路面には轍や蹄と思われる跡も見つかっている。波状の凹凸面が存在していることもある。

- (3) 埋没した側溝の掘換えや、路面の維持管理が継続して行われた形跡がある。
- (4) 西門、東門ルートの運用はともに 7～8 世紀が最盛期であった。9 世紀以降には道路幅員が半分の約 6 m に狭められ、駅制度・規模ともに次第に簡略化され道路用地は他に転用され始めた。中央政府の弱体化や新羅使節団の来朝途絶とともに 11 世紀までに管理が次第に放棄されていった。
- (5) 廃道区間もそれぞれのルートにそった条里地割、水路等が一部残存され、西門ルートは現在の高宮通りに、東門ルートは筑紫通りにその方位角が踏襲されて、以降の都市計画にも影響を及ぼしている。

キーワード 古代道路，古代官道，律令国家，大宰府政庁，筑紫鴻臚館，新たな公

連絡先 市民参加の古代官道調査・活用事業実行委員会 <http://kodaikando.yoka-yoka.jp/>

NPO 法人 西日本建設技術ネット <http://www.gijutu.com/index.html> 小西 徹 e-mail: tk-pe.civil@hyu.bbiq.jp

3. 古代官道の建設システム、道路構造および施工法の土木工学からの視点による解明の必要性

最盛期には全国で 6000Km を超えるネットワークが構築されたと考えられている古代官道は、近年全国各地で遺構の発掘調査が行われている。最重要路線の大路は、平地では直線線形で作られ幅約 12m ~ 23m もあった。丘陵部、台地部、平地部、低湿地部それぞれ構造、施工法が異なることが確認されている。軟弱地盤上に道路が造成されることも多く、版築構造や植物繊維質材料による地盤補強なども行われた形跡がある。道路両側に設置してある側溝は一般的には排水の役割を果たしたと考えられるが、幅員や構造が一定でなく必ずしも連続していないなど、その設置の目的や役割にも不明な点が多い。古代日本で車行が頻繁に用いられたことは、以前は想定されていなかったが、発掘結果から車も多く使用されていた可能性を指摘する意見もある。

道路の設計・施工の方法は全国規模でそれぞれの地形や地盤条件に合わせた通有の工法が用いられている。長大な道路網、工事規模の大きさ、測量・設計技術レベルの高さからみて、建設には専門技術者による指導・監督のもとに、普請割による多大な労働力の動員によって、当時の中央政権による地方支配の一環として実施されたと見られている。(参考文献6) 道路建設に関する社会制度や測量・土木技術は隋・唐や百済などから渡来したとも考えられるが、詳しいことは判っていない。

このように謎が多いが、これまでの調査・研究は主に考古学的立場から行われて、土木工学的な視点が不足していることが指摘されている。(参考文献2) 今後、古代史に関心をもつ土木(道路)工学を専門とする技術者が参加することで、当時の公共事業に関する社会システム、古代交通、道路構造、施工法のさらなる解明が期待される。

4. 古代官道を探る市民参加活動の試み

この活動の主体は、当初2つのNPOによる「市民参加の古代官道調査・活用事業実行委員会」である。平成20年10月から、ロマンあふれる古代探査活動として郷土史等に関心がある市民の参加によるセミナーやシンポジウムを4回開催している。加えて6回のフィールドワーク(ウォーキング企画)において古代官道ルートを探査し、古代官道沿道跡に残された地名、寺社、史跡、微地形の変化、伝承、万葉集など古歌を確認するなど、冬季にもかかわらず毎回20名以上の参加者があって継続的なイベントとして成功している。(参考文献7)

5. 「新たな公」によるコミュニティ創生活動と市民による整備・活用の提案

これまで古代史跡の調査は、教育委員会、歴史関係学協会を中心とした公的機関に主に委ねられ、歴史調査の専門家が関わるのみで、一般市民や土木技術者が知ることは少なかった。本活動は歴史調査の専門家の指導と連携の下に日頃の生活実感や土地の伝承、既存史跡との関連などから、調査・研究、提案・創作に一般市民が参加し、地域の見直しやウォーキングルートづくり、教育教材や観光資源整備に発展させることを目的として、平成20年度の国土交通省による「新たな公」のコミュニティ創生支援モデル事業として選定された。

「新たな公」とは、国土交通省の「国土形成計画」で打ち出された新しい概念で、NPOなどの幅広い民間の団体や個人が官に代わって、あるいは官と協働で「公」の仕事を行って地域振興などを進めるという発想である。この活動では予想以上に市民の参加と反響があり、また土木技術者の参加の意義が再認識できた。

6. おわりに

北部九州は古代史跡の宝庫である。本活動に幅広い市民と土木技術者の参加が増えることにより、その発想や知識がこれまで歴史研究者だけでは及ばなかった事実を掘り起こすことに役立って新たな知見を得ることをめざし、歴史や史跡を活用した地域活力の向上へもさらなる貢献をしていきたい。

参考文献

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1) 土木学会編 「明治以前日本土木史」第4編 道路 岩波書店 | 6) 山村信榮 古代道路の構造 他 |
| 2) 武部健一 「ものと人間の文化史「道」」 法政大学出版会 | 「古代交通研究」10号 八木書店 |
| 3) 近江俊秀 「道路誕生 考古学からみた道づくり」 青木書店 | 7) 石井幸孝他 「鴻臚館～大宰府・古代ハイウェイを探る - 古代官道ロマン - 成果報告書」 |
| 4) 木下良編 「古代道路」 吉川弘文堂 | 市民参加の古代官道調査・活用事業実行委員会 |
| 5) 加茂儀一 「騎行・車行の歴史」 法政大学出版会 | |