

特別史跡水城跡環境整備基本計画（案）

平成 16 年 3 月
大野城市教育委員会

目次

1. はじめに	1
1-1 計画策定の背景	
1-2 目的	
1-3 対象	
1-4 計画の構成	
2. 概況	4
2-1 沿革	
2-2 土地利用	
2-3 道路網	
2-4 法規制状況	
3. 史跡の現況把握	9
3-1 史跡指定・公有化状況	
3-2 調査の進展状況	
3-3 整備の進展状況	
4. 史跡の状況	13
4-1 史跡地	
4-1 史跡地周辺	
5. 特別史跡水城跡環境整備基本計画	21
5-1 水城跡の特性と課題	
5-2 考え方と方向	
5-3 基本方針	
5-4 基本計画の全体方針	

1. はじめに

1-1 計画策定の背景

特別史跡水城跡の整備は、昭和47年に策定された「大宰府歴史公園基本構想」に基づいて昭和48年～57年にかけて福岡県が盛土・芝貼り・植栽などの事業を行ってきた。その後も大野城市などで、段差解消のためのスロープの設置などの簡単な環境整備を実施したが、本格的整備は行われなかった。

基本的に大宰府関連史跡の整備は福岡県教育委員会が主体となって進め、大野城市や太宰府市は史跡指定地の拡張や公有地化並びにその維持管理を担うという分業体制があった。しかし、大野城市においては公有地化が進展するにつれて、市議会を中心に強い整備の要望が出されるようになった。このため大野城市は平成3年2月、市の史跡対策委員会に水城跡の施設整備等に関する調査研究を付託した。そして平成5年3月に、JR水城駅付近で覆屋を用いた水城断面展示、西側丘陵部にある松尾池周辺で築堤時代の植栽、全体を見渡せる高床式のやぐらの設置、西門周辺ではその復元、西鉄大牟田天神線付近では濠をしのばせる池の設置などを骨子とした史跡対策委員会からの報告書を受託した。市はその案を福岡県教育委員会と協議して、平成6年5月に県が設置した大宰府関連史跡の調査研究について指導を受ける「大宰府史跡調査研究指導委員会」（以下「指導委員会」）に諮った。その席で水城跡全体の整備計画案を策定する必要があるとの指摘を受け、市独自の整備計画は取りやめとなった。

指導委員会の指示を受け、福岡県教育委員会が中心になって大野城市・太宰府市・宇美町など関連市町村が集まって整備の全体計画を立案する大宰府史跡等整備検討会（以下「検討会」）が発足され、検討を行った。そして、平成7年5月にその概要を指導委員会に諮り、翌8年5月におおむねの方向性が承認された。具体的には、整備は福岡県教育委員会が主体となり、構造物は必要最小限にとどめ、平成11年度ころから5カ年で実施するという内容であった。

しかし、地形測量や植生調査などの基礎調査にとりかかった平成11年6月に福岡地方は大豪雨に見舞われ、大野城跡の百間石垣などに大きな被害が出た。このため、その修理が優先されることになり、水城跡の整備は平成15・16年頃まで先送りされることになった。一方、地方分権の高まりや自治体の財政事情の悪化などにより、整備は県単独で実施するのではなく、関係する市町村と共同で行うべきだとの考えが醸成されることになった。

水城跡だけではなく、大宰府史跡全体の史跡整備の検討を続けていた検討会は、平成13年度にあらためて水城跡の整備に絞った検討を行うこととしたが、14年度はあまり開かれずに経過した。しかし、地元である大野城市や太宰府市は早急な整備を期待されていたことから、15年度に入り両市で素案を作成することで検討会の了承を得た。両市での協議を開始したその矢先7月に未曾有の大雨が降り、特別史跡大野城跡が甚大な損害を被った。大石垣はほとんど崩壊、土塁も各所で崩落した。福岡県は数年間この復旧に取り掛からざるを得ない状況になり、県が主体となる水城跡の整備は見通しの立たないことになった。これらのことから大野城市と太宰府市それぞれが実施主体となって水城跡の整備に着手するのが最も時宜にかなった状況となり、この度、基本計画を策定することになった。

1-2 目的

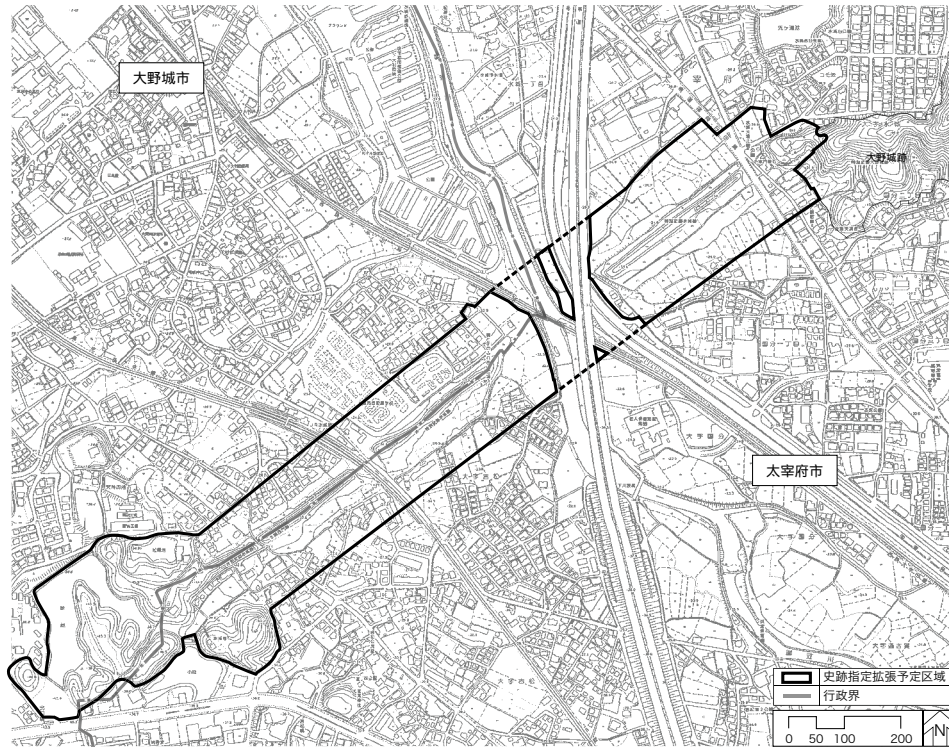
本計画は、水城跡の整備に向けて、福岡県や関係各市町で今後共有されうる基本的な方針づくりを主な目的とする。

また、同方針の実現に向けて、整備に対する福岡県と本市の役割分担を明らかとし、熟度に応じた段階的な環境整備を基本計画として位置づける。

- 水城跡の保存活用に向けた方針の共有
- 環境整備基本計画の策定による段階的な整備
- 環境整備基本計画に基づく概算事業費の算出

1-3 対象

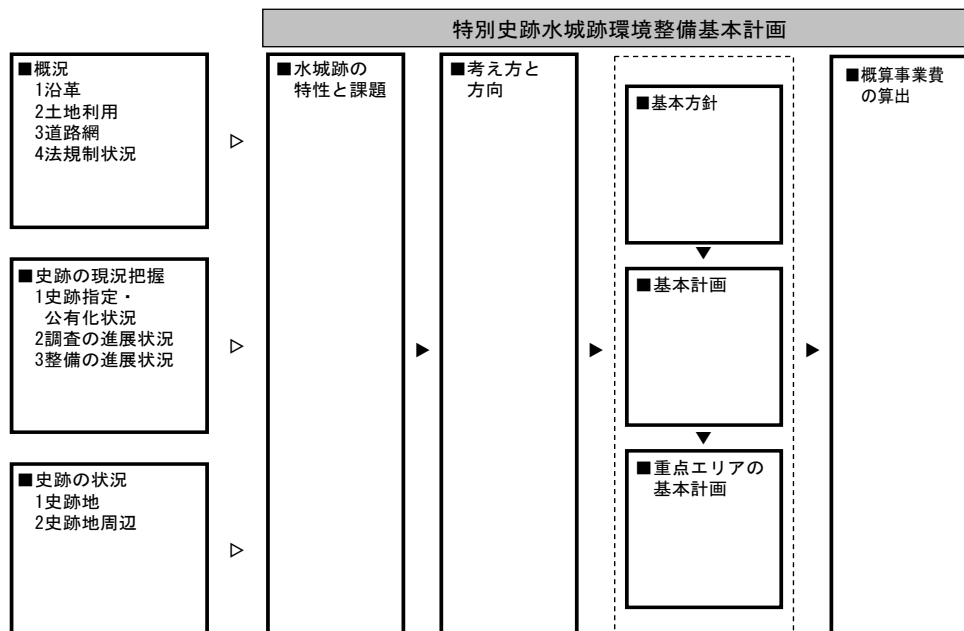
計画の対象は、史跡指定拡張予定区域を基本とする。なお、検討に際して、水城跡が市街地に立地する史跡であることから、必要に応じて周辺を含め検討を行う。



1-4 計画の構成

本計画の構成を下記に示す。

計画の前段には、計画策定に向けて整理した現況等を参考としている。

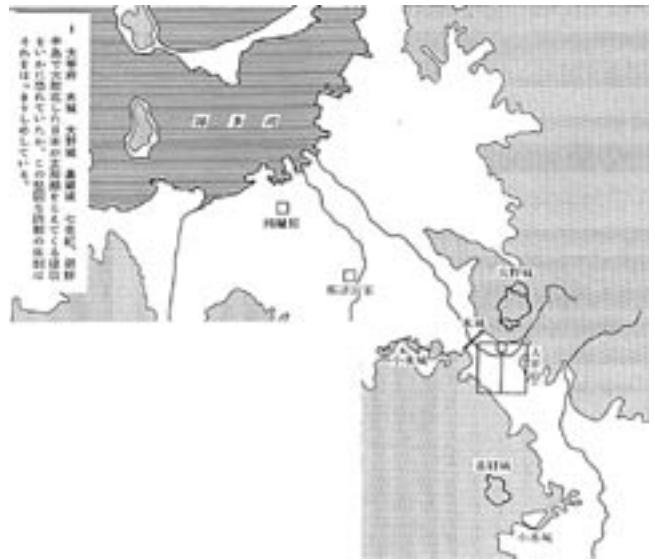


2. 概況

2-1 沿革

●防衛施設・水城が築造

水城は対馬海峡から博多湾に入ると前面に広がる福岡平野の最奥部に位置し大城山（四王寺山）の陰になる太宰府の平地の前面に、東の大城山と西の牛頸丘陵を結ぶ長さ 1.2km、高さ 9m ほどの土塁として築造された。その両側には土塁に沿って数十mの濠が付属していると考えられている。福岡平野を南下してくるものにとっては城壁と見えたと考えられる。実際、水城と同様の土塁は太宰府を取り囲むように散在し、自然丘陵や大野城、基肆城等とともに大宰府を新羅・唐から守る羅城と考えられている。663（天智 2）年に白村江で新羅・唐の水軍に破れ、翌 664（天智 3）年に対馬・



筑紫に防人・烽を置き、水城を築造する、と「日本書紀」には記載されている。即ち「又於筑紫、築大堤貯水、名曰水城」である。現在の水城跡と「日本書紀」の記事に現れる「水城」が同一のものであることは自明のこととして過去より語られてきたが、現代における発掘調査により追認されている。なお、平安時代にも 941（天慶 4）年の藤原純友の乱、平家物語による 1183（寿永 2）年の大宰府落に水城は現れ、1274（文永 11）年の蒙古襲来の折には「古城」と認識しつつも、防衛ラインとして利用している。

●大宰府の出入り口と認識

水城築堤の動機は列島政権の対外危機への対応と考えられるが、奈良時代に入り大宰府が「遠朝廷」と呼ばれ大陸との窓口となると対外交渉の舞台装置として使用され、維持されたと考えられる。新羅使は水城の門をくぐり大宰府に入っていく、任期を終えて帰京する大宰府の高級官人は水城にて女性との別れを万葉集に残している。水城は大宰府への出入口と認識されていたようである。

●遺跡・水城跡と認識される

水城が防衛施設という機能を喪失して遺跡と認識されるのは、1480（文明 2）年の飯尾宗祇による紀行文「筑紫道記」が嚆矢である。法師の案内で「あたりの名所」を巡り、かるかやの関を「越え過ぐるままに大き成る堤有り。いはばよこたはれる山のごとし。尋ぬれば是も天智天皇のつかせ給ひけるとなん。」と記している。堤を宗祇は水城跡とは知らず、案内は水城跡であることを解説するのである。近世には地誌・名所図の中に水城跡が登場する。この時代には水城は完全に「水城跡」になっていたと考えられる。地元では「土居山」と呼び、「田圃」（筑前国続風土記拾遺）を開いたりしていたようである。

●保存すべき史跡・水城跡と認められる

近代に入ると、王政復古にともなう天皇家関連の事績に注目が集まり、また国防が強調される中、水城跡は天智天皇が築造した古代の一大防衛施設として周知され、その構造が探求された。地元でも農耕地や薪炭林に利用される一方顕彰されることとなった。このような中で1919（大正8）年に「史蹟名勝天然紀念物保存法」が施行され、1921（大正10）年に水城跡は大宰府跡とともに国指定史跡となり、国家から保存すべき遺跡と認定された。戦後も1950（昭和25）年の「文化財保護法」施行の後は1953（昭和28）年に特別史跡に指定されている。

戦後まもなく特別史跡に指定された水城跡の姿は、昭和23年に撮影された航空写真をもとに作成された地図に見ることができる。この頃、水城跡は畑地として利用され周辺には農地が広がっている。田園風景の中に静かに佇んでいたことが窺える。

図 昭和23年の水城跡周辺



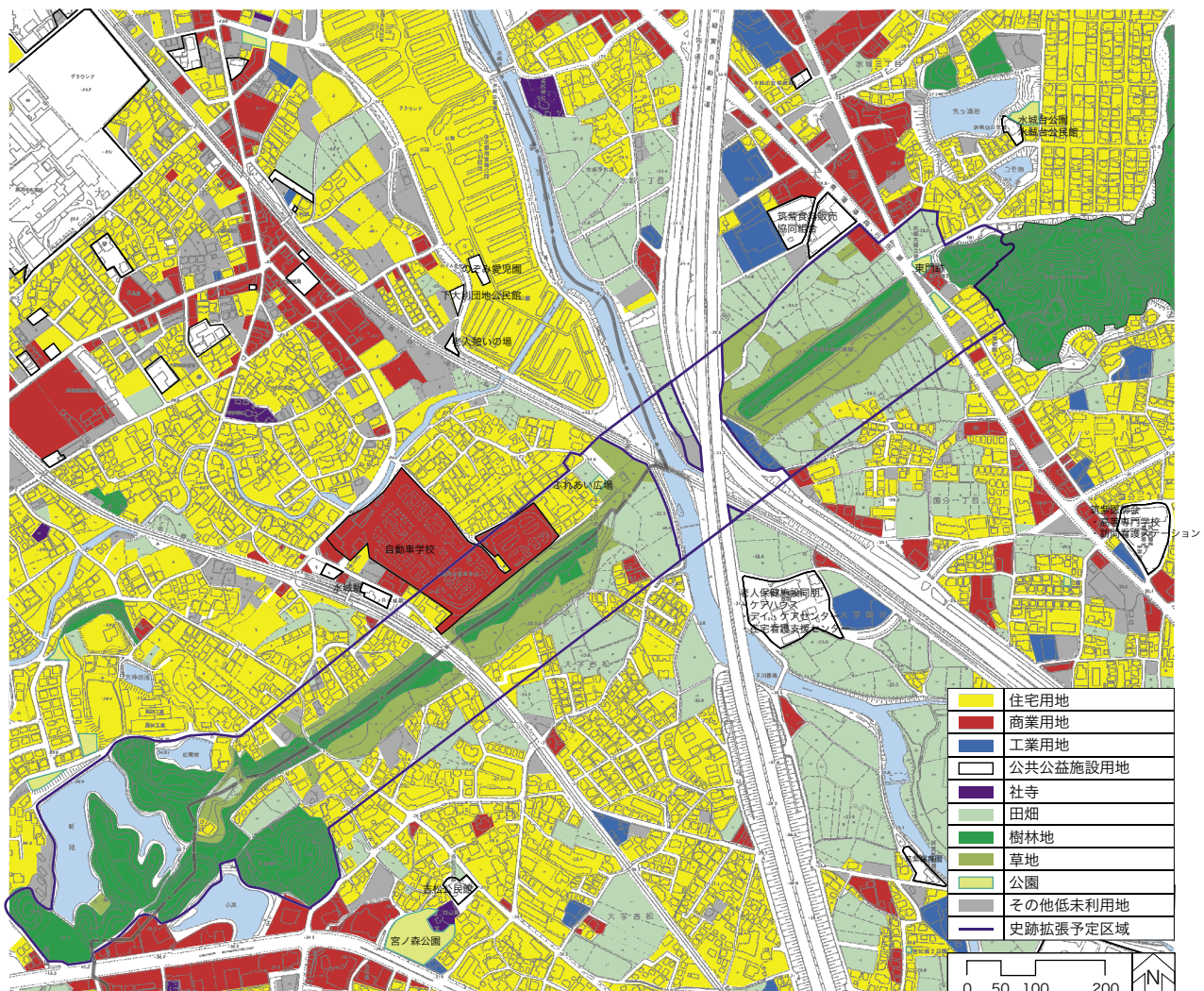
2-2 土地利用

水城跡は、長い間、薪炭林や畑地等として利用されてきたが、社会の変化と共に地域での利用の手から離れ、現在は樹林地や草地となっている。

水城跡周辺は、ミニ開発や下大利団地などの大規模な住宅団地開発が進展し、農地の中に点在していた吉松や水城（太宰府市）、下大利（大野城市）といった旧集落域も一般住宅地の中に取り込まれている。地区内は古くからの道路網が概ね継承され、またミニ開発の敷地割が農地の筆界とほぼ一致しており、住宅用地がスプロール的に広がっていったことがうかがえる。他方、商業用地や工業用地は、幹線道路沿道を中心に分布し、県）福岡日田線と県）福岡筑紫野線沿道に集積が著しい。国道3号沿道への集積は比較的少ない。公共公益施設用地は、比較的大規模な「社会福祉法人同朋会の高齢者福祉施設」「筑紫食料販売協同組合」が見られる他、JR水城駅が指定拡張予定区域に隣接している。公園、社寺など公共空地は少なく、比較的まとまった農地は御笠川周辺、特に右岸を中心に残るのみとなっている。本市側は、特に住宅開発の進展が著しく、農地は殆ど残されていない。

水城跡は、昭和28年に特別史跡としての指定を受けたが、約50年の月日を経て往時の姿はわかりにくくなっている。

図 土地利用現況



2-3 道路網

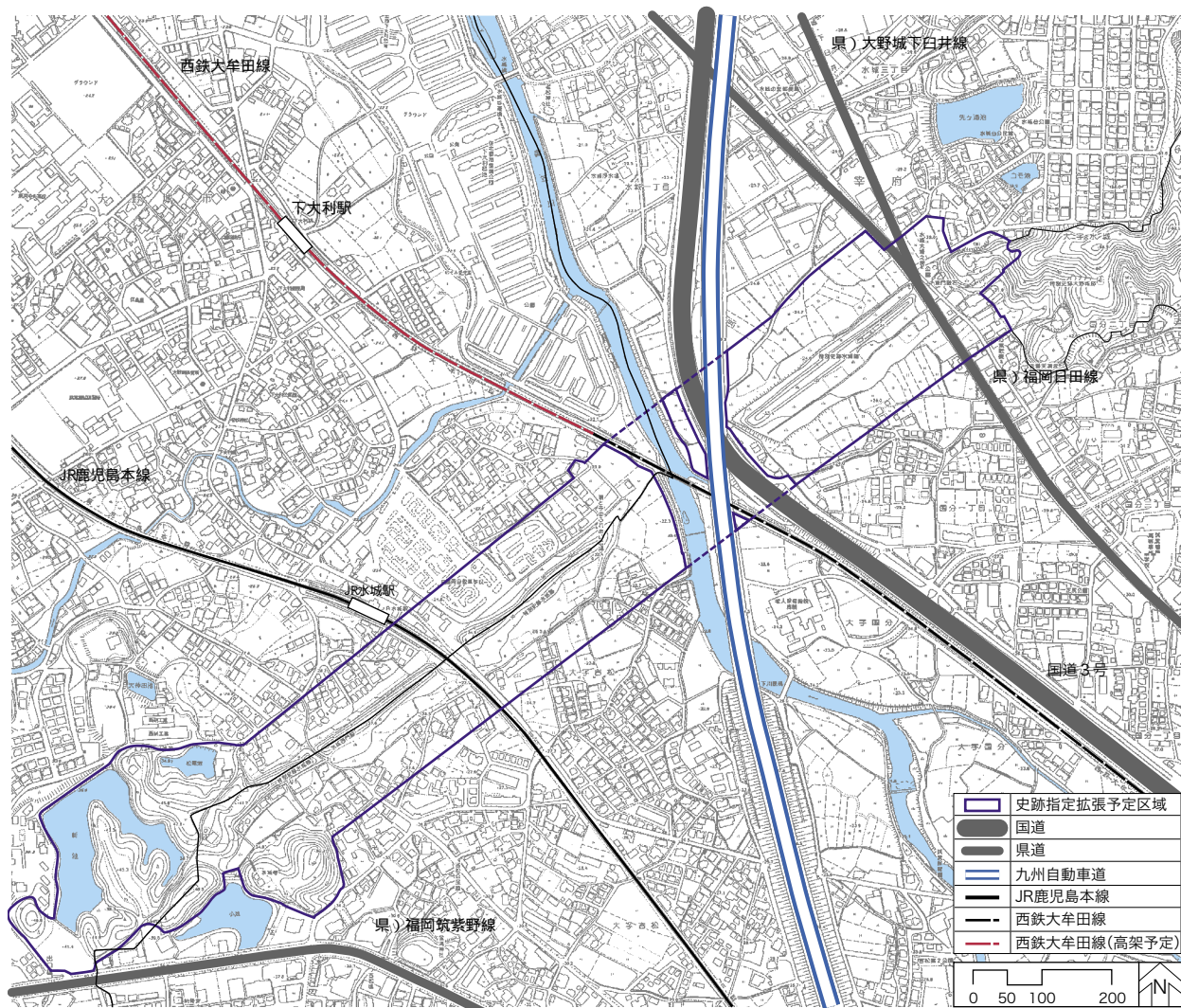
水城跡は、九州自動車道、国道3号、(県)福岡日田線と(県)大野城下臼井線、更にJR鹿児島本線、西鉄大牟田線が通り、また(県)福岡筑紫野線が隣接するなど、交通インフラが集中している。

昭和23年の地図をみると、現在のJR鹿児島本線、西鉄大牟田線及び(県)福岡日田線の路線は確認できる。昭和23年以降、(県)福岡筑紫野線、(県)大野城下臼井線、国道3号バイパス、九州自動車道等の幹線道路の開発が水城に集中し、水城跡の風景も大きく変わってきたことがうかがえる。

一方、これら幹線道路以外で水城跡を抜ける道路は、古代官道が通っていた西門の箇所を通過する道路やJR鹿児島本線の側道等があるが、体系的な道路網が形成されているとは言い難い。そのため、通過交通は少ないが、地域住民の日常生活や来訪者の散策に際して大きく迂回する必要性が生じている。特に九州自動車道、国道3号、西鉄大牟田線が集中する御笠川周辺ならびにJR鹿児島本線が歩行者動線を分断する大きな障害となっている。

こうした中、西鉄大牟田線の高架化が計画され、その整備に際して西鉄下大利駅から水城跡までの歩行者専用道路の整備が都市計画決定されており、水城跡に訪れる歩行者のアクセス性も向上すると予想されるが、水城跡全体をつなぐ歩行者動線は確保されていない。

図 道路網現況



2-4 法規制状況

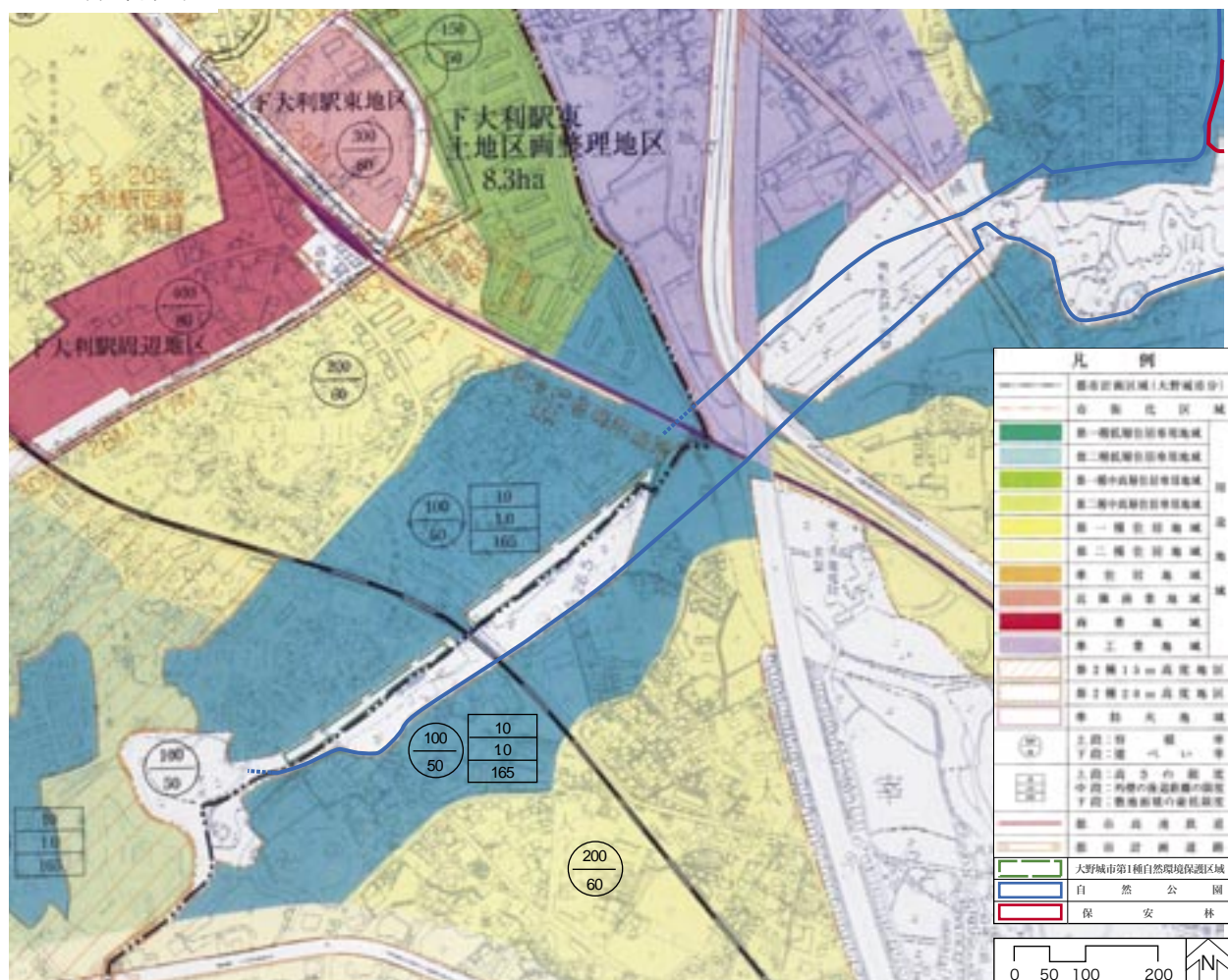
水城跡は、自然公園普通地域県立自然公園普通地域の指定を受ける他、本市側では土塁を中心に第一種自然環境保護区域の指定を受けている。

自然公園普通地域は、一定の行為について都道府県知事に対し事前の届出が必要となる。一定の行為とは、○その規模が総理府令で定める基準を超える工作物を新築し、改築し、又は増築すること（建築物であれば、高さ13m又は延べ面積1,000㎡以上の新築、土地の形状変更等）。○特別地域内の河川、湖沼等の水位又は水量に増減を及ぼさせること。○広告物その他これに類する物を掲出し、若しくは設置し、又は広告その他これに類するものを工作物等に表示すること。○鉱物を掘採し、又は土石を採取すること。○土地の形状を変更すること。等がある。

第1種自然環境保護区域は、「大野城市自然環境保護条例（平成3年制定）」に基づき、水源涵養地区及び良好な自然環境を確保するため特に保護することが必要な区域と定められている。保護区域内で森林施業のうち下刈り、30%以下の間伐、つる切り、除伐（育林のための支障木の除去）及び枝打ち等以外のことを行う者は、法令又は他の条例で規定する届出等の手続きを行う前に市長と協議し、同意を得なければならず、市長はあらかじめ審議会の意見を聴かなければならない。本市側において鬱蒼と茂る樹木の間伐を行う場合、市長への届出等の手続きが必要となる場合が想定される。

水城跡周辺は、九州自動車道路及び国道3号周辺が準工業地域、（県）福岡筑紫野線沿道の第二種住居地域の指定される以外では、その殆どが容積率100%、建坪率50%の第一種低層住居専用地域の指定及び建築物の高さ10m等の規制を受け、また西側丘陵地北側の第二種中高層住居専用地域については第2種20m高度地区の指定を受けており、概ね史跡を守るようにその周辺が都市計画の規制の中で抑えられている。

図 法規制状況



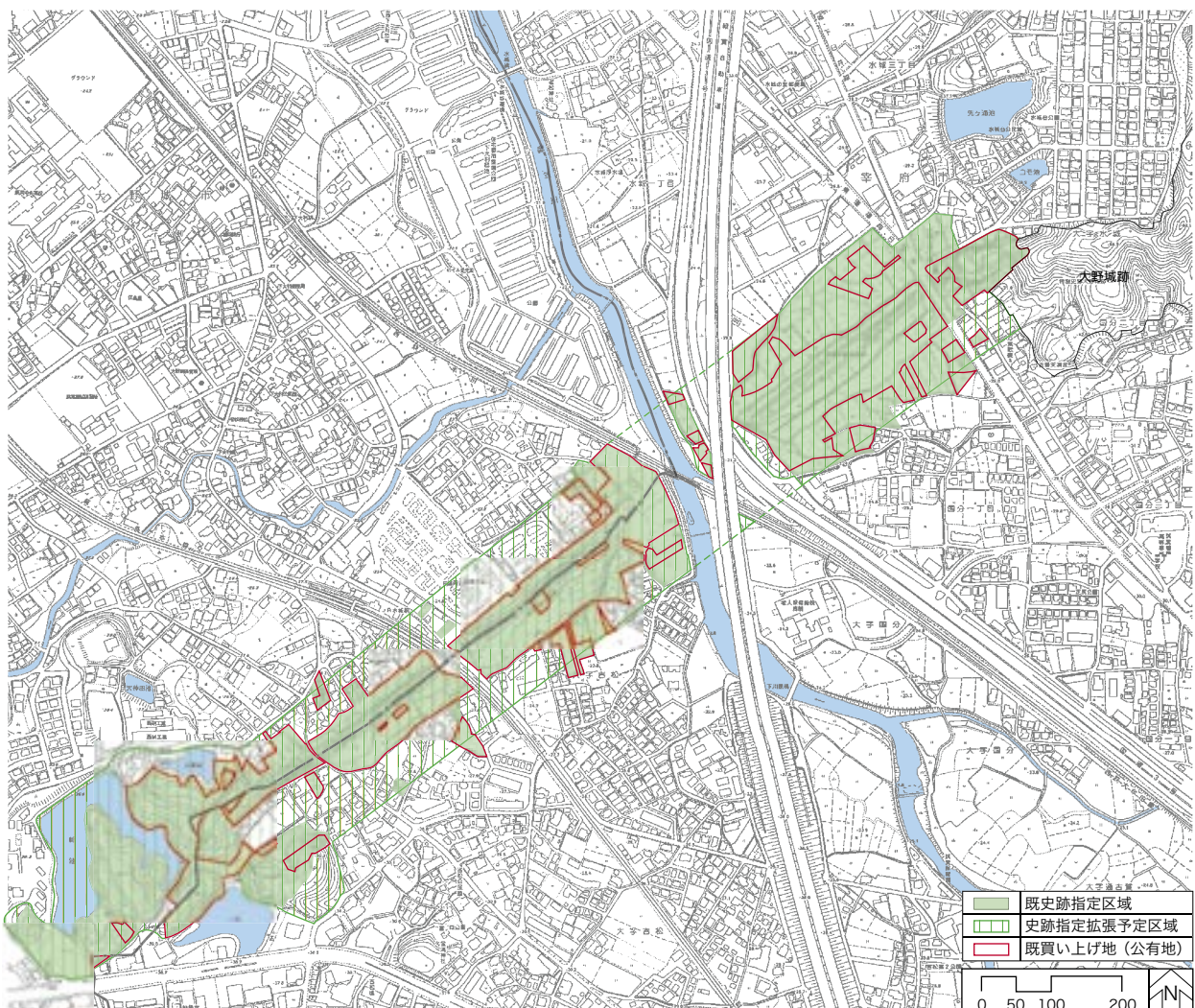
3. 史跡の現況把握

3-1 史跡指定・公有化状況

水城跡は大正10年3月3日に史跡指定を受け、昭和28年3月31日に特別史跡になり、その後昭和49年8月10日、昭和53年3月7日、昭和56年5月16日、平成2年6月28日、平成6年8月8日、平成9年3月12日、平成9年9月2日、平成10年12月8日、平成14年12月19日に追加指定を受けた。平成16年1月1日現在指定面積57,080.15㎡、公有地化面積35,040.24㎡となっている。太宰府市の場合は指定面積142,496.32㎡、公有地化面積91,005.83㎡で、合計すれば指定面積199,576.47㎡、公有地化面積126,046.07㎡である。

史跡指定状況は上記のとおりであるが、長大な史跡であることや、新たな発見により大野城市側は博多側へ60m、太宰府市側は50mの範囲で追加指定を目指している。

図 史跡指定・公有化状況 (平成15年現在)



3-2 調査の進展状況

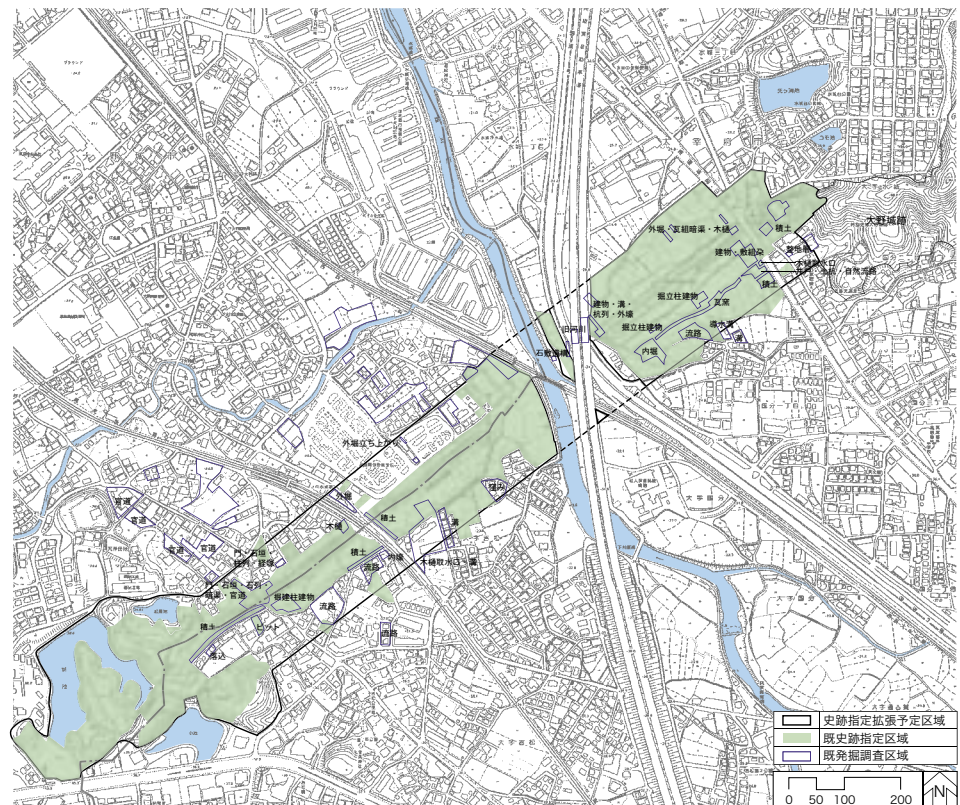
●発掘調査

大正2年(1913)、国鉄(現JR)鹿児島本線拡張工事の際に黒板勝美が断面観察を行っているが、本格的な発掘調査は昭和45～47年に国道3線南バイパス(現国道3号)や九州自動車道建設に伴って実施したものとなる。その後福岡県、太宰府市、大野城市教育委員会によって部分的な調査が行なわれている。平成4年度からは九州歴史資料館が第5、6、7次各5ヵ年計画によって計画的な発掘調査を継続している。

これらの成果をいくつか揚げると、まず土塁の博多側に濠のあることが判明したこと、土塁の下に直交する形で木樋が数本見つかったこと、西門の柱穴が見つかり2回建て替えられていること、土塁も改修されていること、西門から官道が直線的に連続していること、土塁の太宰府市側のテラス部分に建物があったこと、西側の土塁取り付け部丘陵に望楼の可能性のある建物が見つかったことなどである。

しかし、水城は長大な遺構であることから、濠のあり方や規模、濠と木樋の連続方法、木樋への水の導入方法、御笠川との関係、土塁上の構造など未解明の部分も少なくない。解明に向けて今後も計画的な発掘調査が期待される。

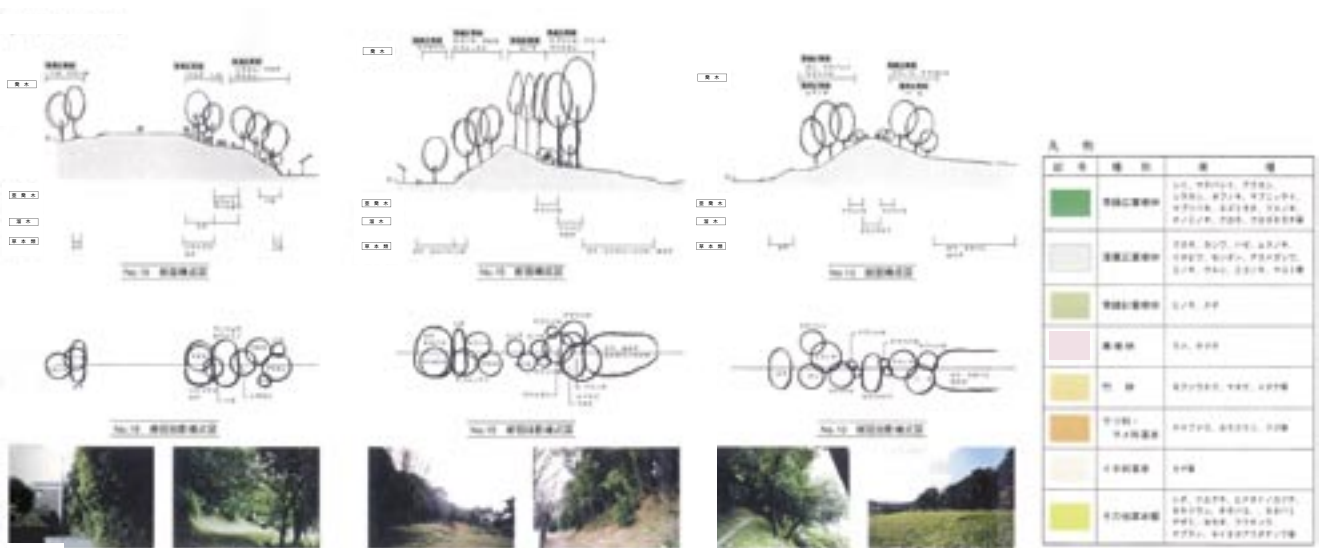
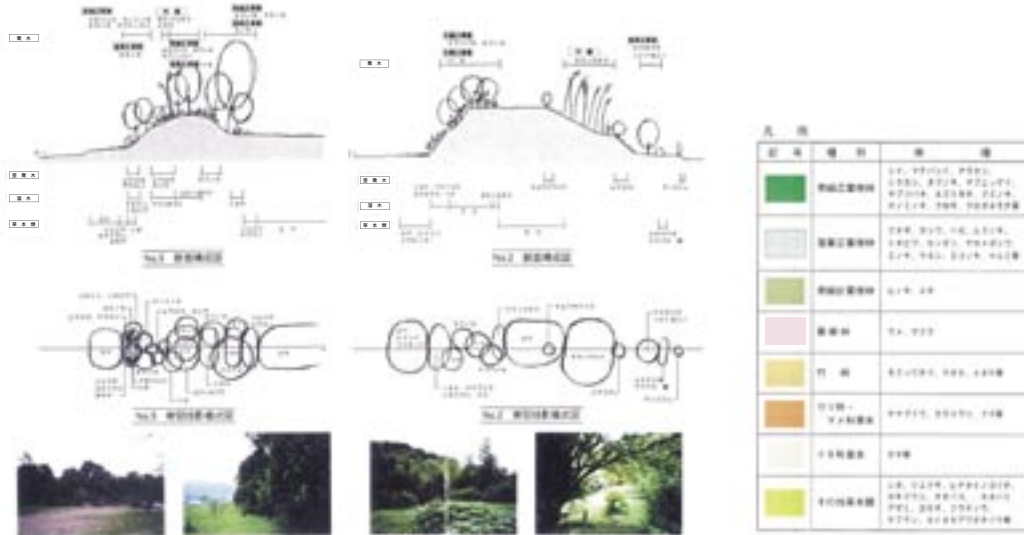
図 調査の進展状況



●植生調査(特別史跡水城跡植生調査 - 平成12年 - 福岡県教育庁文化財保護課より)

古植生調査からは、イネ科草本類が主体で、一部マツ等であったことが想定される結果を得ている。現在の植生は、コナラ・常緑広葉樹を主体とした二次林と針葉樹の植林、竹・草本類で全体が覆われている。全体的に二次林、植林等が混在し、乱雑な緑空間を形成している。樹木は巨木はほとんどなく、樹径1.0m以下、樹齢にすれば100年以下のものが主となっている。密生により人が近づきにくいところや周辺部への日照不良を招いている部分、史跡地になじまない外来種や庭園木、竹等が見られ、土塁の全体像がわかりにくいほど、密生している。遺構の保存に悪影響を及ぼす樹木もある。

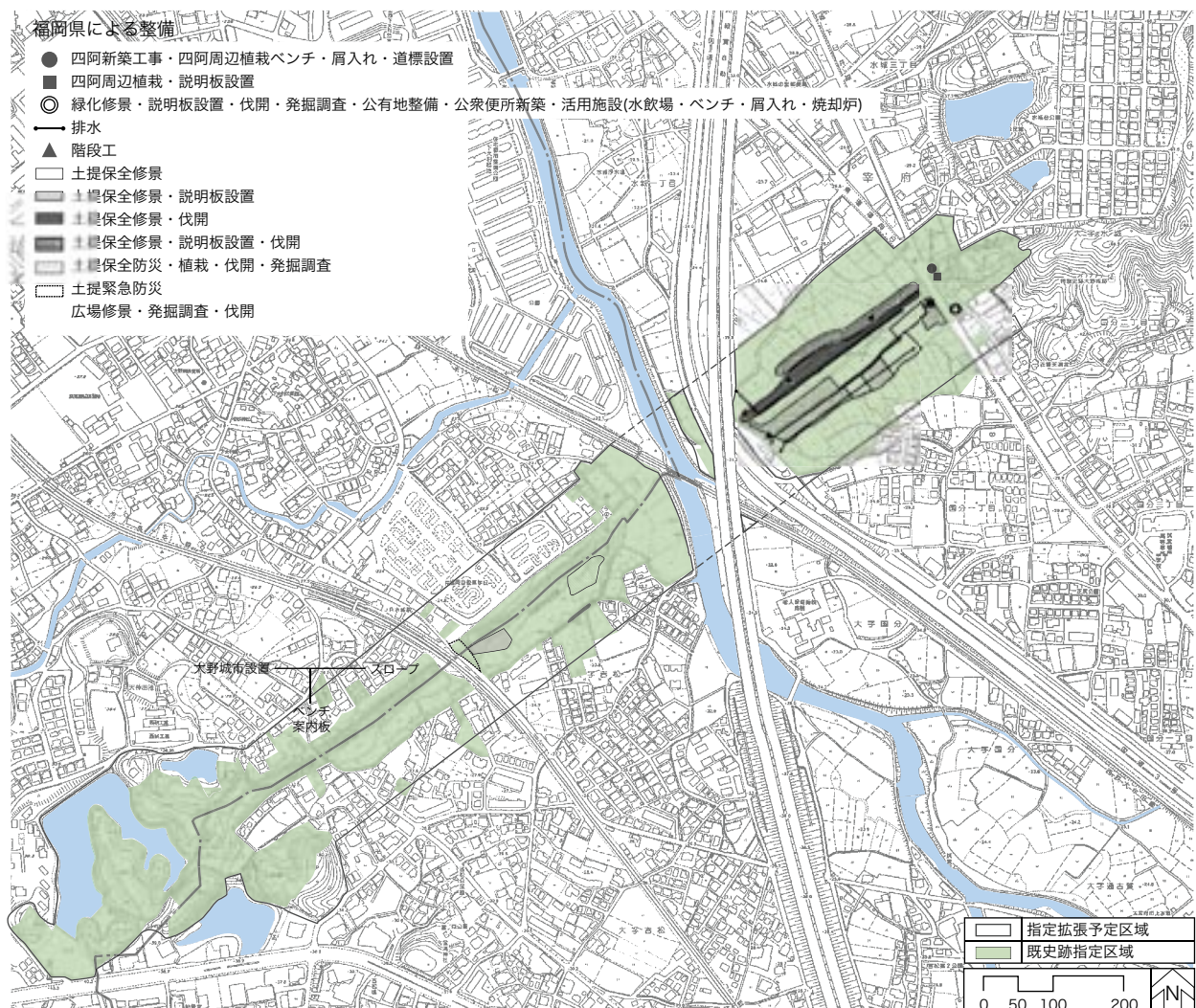
図 植生調査の進展状況(出典:特別史跡水城跡植生調査 - 平成12年 - 福岡県教育庁文化財保護課)



3-3 整備の進展状況

福岡県が昭和48年～57年にかけて行った盛土・芝貼り・植栽などの事業を詳しく見ていくと、東門周辺で四阿新築工事・四阿周辺植栽、道標設置、四阿周辺植栽、説明板設置、緑化修景・伐開、公衆便所新築、活用施設(水飲場・ベンチ・屑入れ・焼却炉)の設置等が行われ、JR鹿兒島本線に分断された断面露出箇所の前に広場が整備されている以外は、土提保全修景や緊急防災、排水、階段工、伐開等が多くを占めている。

また、この整備状況を地図上でみると、整備は御笠川右岸の太宰府市側に偏っており、本市側の御笠川左岸は殆ど整備が行われていないことが明らかである。本市は独自にベンチや段差解消のためのスロープの設置などの簡単な環境整備を実施しているが、本格的整備は行われていないことが明らかである。



4. 史跡の状況

4-1 史跡地

水城跡を歩いてみると、地滑り箇所、人々の往来により削られた踏みわけ道、土嚢が積まれた箇所、更に樹木の根が張り出す箇所など遺跡が損傷している。また、樹木が10～15m程の高さまで立ち上がり土壘を覆い隠すなど、手入れが必要な箇所が数多く見られた。

なお、テラス上は下草刈りが行われ草草が広がり、管理が図られている。これはシルバー人材センター（大野城市）及び（財）古都大宰府保存協会（太宰府市）の手によるものでそれぞれの市が依頼している。但し、年数回の下草刈りが中心で、樹木の管理まで至っておらず、水城跡全体に及ぶ十分な体制とはなっていない。

他方、史跡整備箇所を見ていくと、西門、御笠川欠堤部、水城跡分断箇所等に解説板が設置され、東門周辺では木樋の模型、トイレ、管理道路などの整備が見られた。但し、整備は点的で体系的に行われておらず、来訪者を受け入れ回遊や散策を促すような配慮がなされていない。

図 撮影場所



① [太宰府市]



県) 福岡日田線沿道の崩落した土塁。

② [太宰府市]



県) 福岡日田線からの入口。手前は木樋模型。

③ [太宰府市]



史跡地内の未公有地(畑)。

④ [太宰府市]



土塁南側の公有地。
梅や柿の植樹。

⑤ [太宰府市]



テラス沿いに整備された管理用道路。

⑥ [太宰府市]



土塁に自生するクス。

⑦ [太宰府市]



様々な樹木・下草が自生し、森となった土塁の上。

⑧ [太宰府市]



土塁に自生する樹木が覆い被さる土塁北側。
写真左側の桜並木は植樹。

⑨ [太宰府市]



土塁に自生し、土塁を覆い隠す草木。

⑩ [太宰府市]



農地と水城跡。

⑪ [太宰府市]



水城跡周辺に広がる農地。
公有地は芝が植栽(中央)。

⑫ [太宰府市]



県) 福岡日田線沿道から見える水城跡の全景。

⑬ [太宰府市]



県) 福岡日田線沿道、土塁北側に鎮座する祠。

⑭ [太宰府市]



水城東門跡。

⑮ [太宰府市]



県) 福岡日田線交差点に面し、東門跡横に整備された広場。

①⑥ [太宰府市]



災害復旧された広場奥の丘陵地。

①⑦ [太宰府市]



丘陵地からみた水城跡の眺望。

①⑧ [太宰府市]



丘陵地北東の農地からみた、(県)福岡日田線と水城跡。

①⑨ [太宰府市]



旧往還と(県)福岡日田線の間、三角地に整備された広場。トイレや解説板等が設置。

②⑩ [太宰府市]



史跡地内に立地する旧往還沿道の祠。奥、(県)福岡日田線。

②⑪ [太宰府市]



国道3号、御笠川、西鉄、九州自動車道に囲まれた御笠川沿いの公有地。

②⑫ [大野市]



シルバー人材センターにより行われている史跡地の下草刈り。

②⑬ [大野城市]



史跡地内に設置された解説板。

②⑭ [大野城市]



日々の管理等の利用に解放されている空地。

②⑮ [大野城市]



ふれあい広場。

②⑯ [太宰府市]



樹木が生い茂る土塁。

②⑰ [太宰府市]



樹木が生い茂る土塁。奥は住宅地が隣接。

②⑱ [太宰府市]



生活道路の行き止まりに現れる水城跡のテラス。踏みわけ道が形成されている。

②⑲ [太宰府市]



近年の大雨で崩落したテラス。

③⑩ [太宰府市/大野城市]



樹木が自生する土塁。

③① [太宰府市]



土塁に根をはり、遺構への影響が危惧されるクス。

③⑥ [太宰府市/大野城市]



JR鹿児島本線で分断された水城跡。

④① [太宰府市]



西門跡周辺に植樹された樹木。

③② [大野城市]



人々の往来によりできた土塁上の踏みわけ道。

③⑦ [太宰府市]



樹木が生い茂るテラス。

④② [大野城市]



西門跡前の空地。

③③ [手前・大野城市/奥・太宰府市]



JR水城駅側から見た水城跡。隣接する2階建てアパートよりも高く生い茂った樹木。

③⑧ [手前・太宰府市/奥・大野城市]



西門跡の生活道路、矢板により土塁の崩落が押さえられてる。

④③ [大野城市]



生活道路の行き止まりに現れる水城跡。樹木が生い茂り土塁の存在もわかりづらい。

③④ [大野城市]



隣接する自動車学校、土塁の樹林が覆いかぶさっている。

③⑨ [大野城市]



日常利用されている西門の生活道路。幅員が狭く、車のすれ違いも困難。

④④ [大野城市]



JR鹿児島本線により分断された水城跡。

③⑤ [大野城市]



自動車学校横の踏みわけ道。

④⑩ [大野城市]



西門跡に設置された解説板。

④⑤ [太宰府市]



土塁に生い茂る樹木の影が道落ちる土塁沿いの生活道路。

④⑦ [大野城市]



草木が生い茂る西側丘陵地。

④⑧ [大野城市]



金網が張られた新池、奥は豊かな自然環境が残る西側丘陵地。

④⑥ [太宰府市]



近年大雨による崩落箇所。
復旧中。

4-1 史跡地周辺

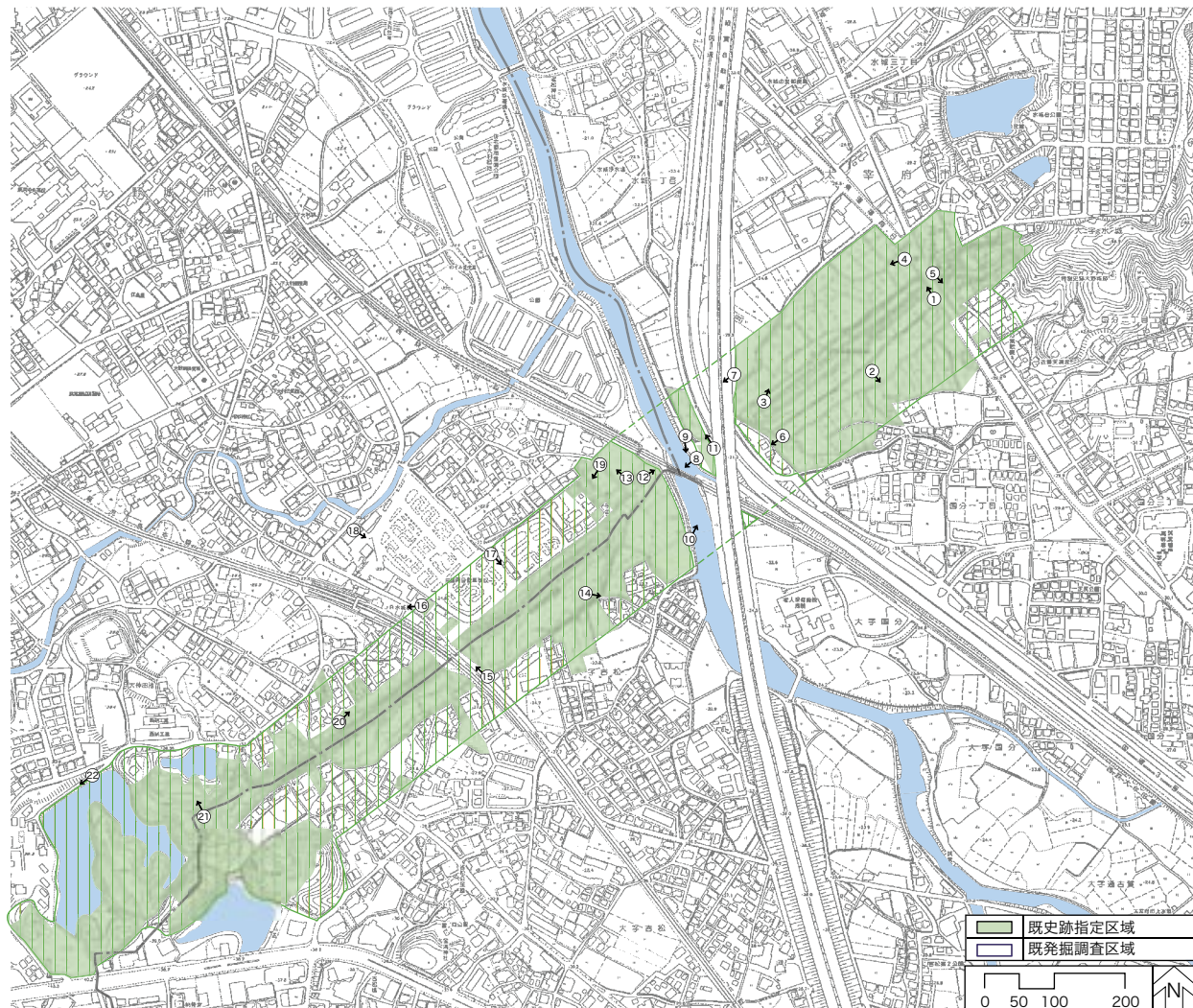
史跡地周辺は、御笠川右岸はまとまった農地を背景に広がりを感じられる史跡景観が形成されているのに対して、左岸、特に本市側は市街化の進展が著しく、現状下では周辺から水城跡全体を見ることは難しい。但し、住宅や自動車学校の背後に水城跡の緑が見え、住宅地内の生活道路を抜けると水城跡が現れるなど、生活の中に水城跡を感じ取ることができる。

他方、土塁が取りつく西側丘陵地北側に隣接して高層マンションが間近に立地するが、手前に存在する史跡地内の緑により一部隠され、その圧迫感も緩和されている。

九州自動車道、西鉄大牟田線、国道3号等が集中する御笠川周辺は、高架やガードレールに分断される他、国道3号バイパスを通過するトラックや大型バス、西鉄の電車も水城跡を分断する要因の一つとなっている。水城跡の連続性は高いところからみるとわかるが、御笠川周辺や住宅地等に立つとその連続性は感じにくい。

現在、御笠川については水害対策を目的に河川区域の拡張が進められている。御笠川流域の水害対策に向けて、周辺市街地については遊水機能の確保が求められてきている。

図 撮影場所



① [太宰府市]



東門周辺を貫通する県) 福岡日田線。

⑥ [太宰府市]



九州自動車道の高架。下は国道3号。

⑩ [太宰府市]



西鉄大牟田線と九州自動車道、国道3号が集中する御笠川周辺。

② [太宰府市]



広がりを感じられる周辺の田園景観。
手前は史跡地から見た史跡指定拡張予定区域内農地。
史跡指定拡張予定区域内の未指定地には比較的新しい住宅が建設されている。

⑪ [太宰府市]



国道3号横(右)を通る道路。

③ [太宰府市]



水城跡前面に広がる農地。奥は工場等。

⑦ [太宰府市]



九州自動車道高架下の国道3号。
水城跡周辺の高架は建設当時低く下げられている。

⑫ [太宰府市]



水城跡欠堤部に広がる農地。

④ [太宰府市]



県) 福岡日田線沿道の自動車販売店。近年、公有化。

⑧ [太宰府市]



水城跡を貫通する西鉄大牟田線の線路。

⑬ [太宰府市]



水城跡欠堤部に広がる空地。

⑤ [太宰府市]



東門(左)と旧往還道。

⑨ [太宰府市]



水害対策を目的とした河川拡張整備が計画中の御笠川。

⑭ [太宰府市]



水城跡に隣接する住宅地。

⑮ [手前・太宰府市/奥・大野城市]



JR鹿児島本線北側の土塁断面
露出箇所は生垣に覆われ周辺か
ら見えない。

⑯ [大野城市]



水城跡に近いJR水城駅周辺に
は駐輪場が確保され、利用も多
い。

⑰ [大野城市]



住宅地奥に見える水城跡の生い
茂った緑。

⑱ [大野城市]



水城跡に隣接する自動車学校。
奥に見えるのは水城跡の緑。

⑲ [大野城市]



水城跡前面の住宅と農地。

⑳ [大野城市]



水城跡に隣接する住宅（左）。

㉑ [大野城市]



史跡地に隣接する高層マンシヨ
ン。

㉒ [大野城市]



フェンスに囲まれた新池。

5. 特別史跡水城跡環境整備基本計画

5-1 水城跡の特性と課題

(1) 特性

●現代まで受け継がれてきた古代防衛施設

水城は、自然地形と密接にかかわり築造された古代の防衛施設である。大正8(1919)年に「史蹟名勝天然紀念物保存法」が施行され、大正10(1921)年に水城跡は国指定史跡となり、戦後、昭和25(1950)年「文化財保護法」が施行され、1953(昭和28)年に特別史跡に指定され、その価値が認められてきた。

但し、九州自動車道や国道3号といった幹線道路等が整備され、また宅地化が進展するなど、史跡破壊とも言える出来事を幾度となく受け入れた。しかし、九州自動車道の建設の際には水城跡に配慮して高架の高さが抑えられ、また、周辺の住宅地は第一種低層住居専用地域の指定や高さ規制といった法規制の網がかけられ低層の住宅地として高さが抑えられるなど、多くの人々のかかわりの中で、現代まで受け継がれてきた史跡である。

●市民に身近で貴重な緑

現在の水城跡は、史跡地全体に木々が生い茂り、緑豊かな環境が形成されている。こうした緑は大野城跡から連なる部分で延長約1200mにも及ぶ。周辺の農地と相まった緑の景観は農耕地と薪炭林として利用されていた頃の姿を思い浮かべることができる。近年、こうした緑について里山として保存活用しようとする新たな動きもあるなど、市民に身近で貴重な緑となっている。

(2) 課題

●遺跡損傷箇所の修理・復旧

水城跡は、築造後約1300年の時を経て現代に至っている。長い年月の中で土塁が崩落する等、損傷箇所も数多く見受けられる。更に、大きな樹木の根張りによる遺構の損傷も危惧されており、修理・復旧等への対応が急務の課題となってきた。

●遺跡保存と調和した緑の維持管理

水城跡は、遺跡となって以後長い間薪炭林等として利用され地域の生活の中に息づいてきたが、戦後の社会経済の急激な発展等の中で、薪炭林としての利用はなくなり地域の人々の生活から離れた。そのため、樹木の管理が十分に行われず、現在では森となっている。大きく育った樹木は根を張り巡らし、地下遺構の損傷も危惧されてきている。また、周辺住民からはこうした樹木が日照を遮り、落葉が多いなどと指摘される一方、市民の中には里山環境としての関心も高まっており、遺跡保存と調和のとれた緑の維持管理が課題となっている。

●地域住民や来訪者の視点にたった史跡整備

水城跡については、地権者合意のもと、指定拡張、公有化に取り組んできているが、地域住民より整備が進まない中での公有化に対して疑問が出されている。他方、史跡の現状をみると、国の特別史跡としての価値が見いだされている一方で、史跡整備は十分に行われておらず往時の水城の機能もわかりにくく、その価値も窺い知れないままとなっている。来訪者や地域住民を受け入れ、より多くの人々に身近で親しみのある史跡として知ってもらうための整備が求められている。

●市民と行政の協働による維持管理

水城跡の維持管理を考える上で、地域の人々の生活の場として利用されてきたことは、木々の育成が抑えられ、遺跡の保存にも大きな役割を果たしてきたと考えられるが、現在の水城跡は人々の生活から遠ざかったことでその管理は不十分となり遺構への影響が出ている。歴史や自然環境に対する関心も高まっている中、今後は、水城跡の維持管理に地域や市民を広く巻き込んでいくことが必要であり、官民協働による維持管理、活用のあり方が問われている。

5-2 考え方と方向

(1) 考え方

水城跡の整備に向けては、遺跡損傷箇所の修理・復旧、遺跡保存と調和した緑の維持管理、地域住民や来訪者の視点にたった史跡整備、市民と行政の協働による維持管理といった課題を一つ一つ解決し現代まで受け継がれてきた古代防衛施設、市民に身近で貴重な緑といった特性を人々に顕在化させることが必要であり、そのためには水城跡を末永く守っていくための保存整備やより多くの人々が水城跡に訪れ、利用し、触れうるような環境整備、更にこうした整備をより効果的に進めていくため市民と行政の協働による保存活用・維持管理に取り組むことが必要と考える。こうした取り組みを推進することにより、人々の記憶に残る水城跡を実現したいと考える。

人々の記憶に残る水城跡の実現

(2) 方向

●保存整備

水城跡は、現代まで受け継がれてきた古代防衛施設として国の特別史跡と位置づけられる史跡であり、今後ともその保存に取り組む。その保存に向けては、これまで指定拡張、公有化を中心にに取り組んできたが、地表に見える遺跡であるにもかかわらず、数多くの損傷箇所が見られるが、十分な対応も図られてこなかった。今後は、確実な遺跡保存を図るため、指定拡張、公有化とともに遺跡の修理・復旧に十分な対応を目指す。

他方、水城跡の緑は、四王寺山、大野城跡から連なり、約 1200 mにも及ぶ緑として、その価値が見いだされているが、大きく育った樹木についてはその張り出した根により地下遺構の損傷も危惧されている。遺構への影響を最小限に抑え、市民にとって大切な緑として計画的な管理を目指す。

●環境整備

来訪者や地域住民を受け入れ、より多くの人々に身近で親しみのある史跡として知ってもらえるよう導入拠点や回遊拠点を配置するとともに、これらを結び水城跡全体を楽しく回遊できるネットワークを形成することにより、水城跡に直接触れて学べる場、お年寄りや子供たち等がいこい・安らげる場等を提供し、訪れた人々の記憶や心に残る水城跡の実現を目指す。

拠点の配置やネットワークの形成にあたっては、必要に応じて広場、サイン、便所、四阿、園路等を配置し、配置にあたってはその場所にふさわしい空間づくりに心がける。

特に、環境整備は、水城跡の保存を第一に考え、遺跡への影響を抑えることが可能な箇所の整備を前提とし、遺構の確認が必要な場合は適宜、調査を行い、整備計画の見直しなど、遺構の存在を十分考慮して行う。

なお、環境整備にあたっては雨水を一時的に受けとめ川に流す遊水機能をもたせる意味でも十分考慮する。

●市民と行政の協働による維持管理・保存活用

今後、水城跡の維持管理・保存活用に取り組むにあたって、地域や市民を広く巻き込んでいくことを目指す。このため人々の手から離れている現在の水城跡を身近で親しみのある史跡として関心を持ってもらうことから始めていくことが必要と考える。水城跡がもつ歴史・自然環境を活用し、水城跡のことを知る、学ぶといった体験を通して、水城跡に関心を持ってもらえることを狙う。

更に、関心を持ってもらえた市民には、より積極的な参加を促すため、水城跡の維持管理・保存活用に関わることができる仕組みをつくる。

5-3 基本方針

(1) 保存整備

1) 遺跡の修理・復旧

専門的な視点から調査、診断を行う。専門的な視点による調査、診断に向けては大きく以下の4つを設定する。

発掘調査は、遺跡の解明を目的に、事業化に向けて全体を対象とした総合調査を行うとともに、整備工事の進捗状況とあわせた立会・発掘調査を行う。調査結果に基づき整備計画も随時見直していく。損傷箇所の診断は、崩落箇所、樹木の根等による地下遺構の損傷状況、木樋の確認等の把握に向けた調査を継続的に行い、データの収集を行う。土木調査は、水城跡の保存修理に必要なデータとして、土の判別分類や力学的性質等を求める土質試験調査、地下水位観察、環境調査（水流・気象など）等の調査収集を行う。また、実施計画に必要なデータとして、新たな土木技術など基礎資料として収集する。植生調査は、現状植生のあり方の追跡検討を行い、必要があれば調査項目を設定し追跡調査を行う。

こうした調査結果を踏まえ、計画的に損傷箇所の修理、復旧に取り組む。また、修理・復旧後も遺構の損傷、修理の履歴等を把握するカルテ等を作成するなど、遺跡の定期的なモニタリングを行う。

図 専門的な視点による調査・診断



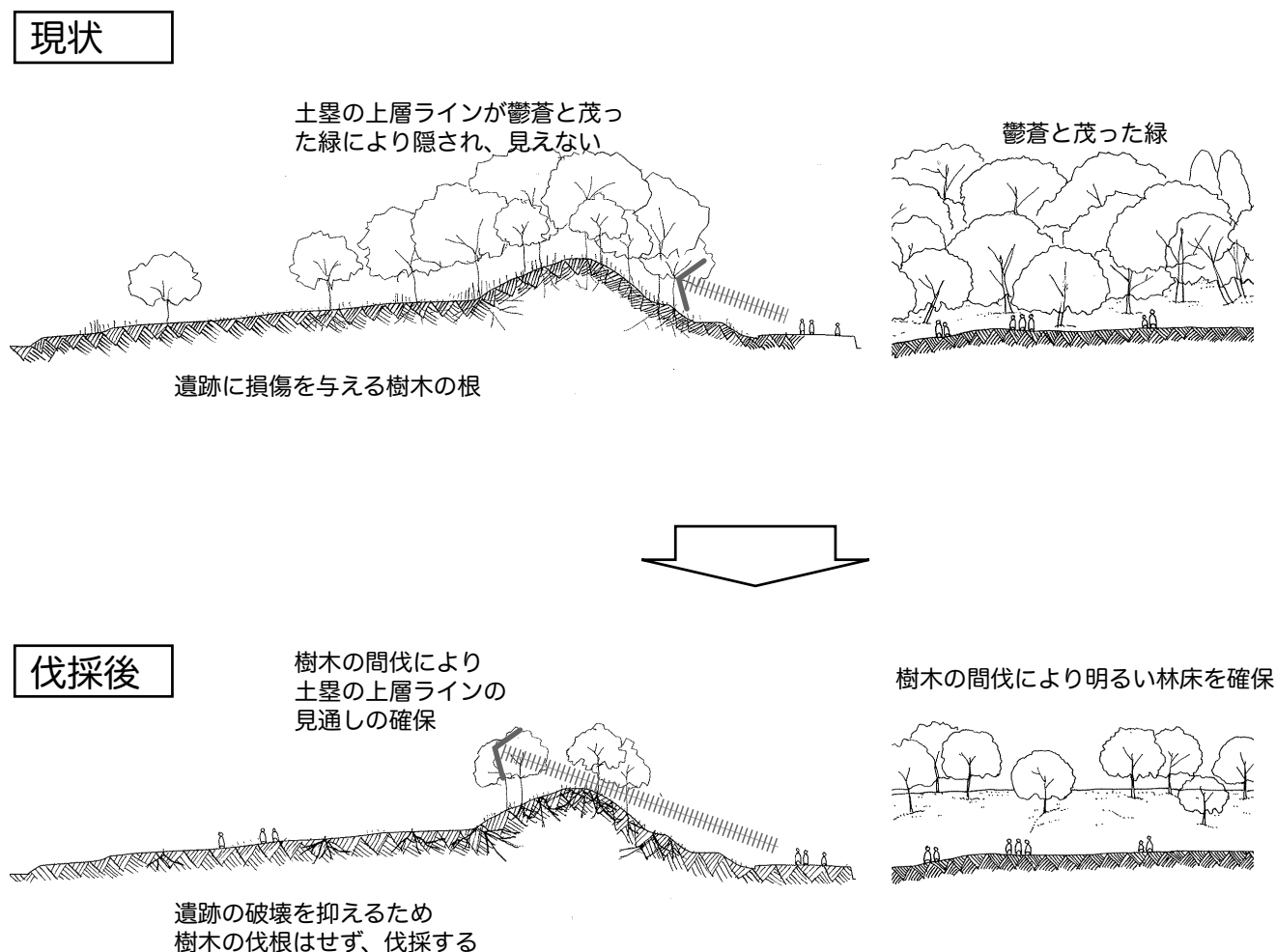
2) 緑の計画的管理

緑の連続性を保ちつつ、遺跡に影響を与え史跡の雰囲気になじまない樹木については伐採を含め十分な管理を行うことを第一とする。

土塁の緑は、全体にわたって、史跡の雰囲気になじまない外来種や竹、テラス上の植林などを伐採し、また周辺に暗い陰を落とす樹木については適宜伐採や枝透かしを行い周辺部への日照を改善し林床の明るい樹林地の形成を図るなど、十分な維持管理に取り組む。特に土塁本体の緑は、土塁上端のラインがわかるよう樹林を整理するとともに、樹木の高さは遺跡となって以後地域の中で利用されてきた頃の姿に近づけるため5～8m程度に抑えることとする。なお、草本類で覆われていたと言われている古植生調査については、今後とも十分な専門的調査を図りつつ、継続的な検討を行う。なお、本市側は土塁を中心に第一種自然環境保護区域の指定がなされており、樹木の維持管理にあたって届出など適切な対応を図る。

丘陵地の緑は、散策路沿いを中心に鬱蒼とした樹林を整理し、土塁同様、明るい林床を確保する。但し、西側丘陵地の松尾池北西に位置するフリンジの樹林地等については、史跡景観を保全するため今後ともその保全を図る。(P33 土塁が取りつく西側丘陵地参照)

図 土塁本体の緑の維持管理イメージ



(2) 環境整備

1) 導入拠点の形成

県)福岡日田線沿道、県)福岡筑紫野線沿道及び JR 水城駅周辺の3カ所に、導入拠点を形成し来訪者を受け入れる。その形成にあたっては立地特性を考慮した機能配置等を行いわかりやすく、印象に残る空間形成を図ることで、大野城跡や大宰府政庁、基肄跡、鴻臚館や博多等、来訪者の広域的な歴史回遊ネットワークの形成に心がける。

2) 回遊拠点の形成

西門周辺地区、東門及び木樋周辺地区、土塁断面及び木樋周辺地区、西側丘陵地を回遊拠点とする。西門周辺地区、東門及び木樋周辺地区、土塁断面及び木樋周辺地区では「学ぶ」、「観察する」ことを通して水城跡のことを理解できる拠点形成を図る。また、土塁が取り付く西側丘陵地は豊かな自然環境が感じられる市民の森として、御笠川周辺地区についてはいこいの親水空間としてその形成を図る。

3) ネットワークの形成

水城跡には御笠川、九州自動車道、国道3号、西鉄大牟田線、JR 鹿児島本線など分断要素が多いが、史跡地全体のネットワークを形成するため史跡地内外を問わず連続性を確保すべき検討を行う。

史跡地内のネットワークの形成に向けては、今後、多くの来訪者が訪れるようになると遺構への影響も危惧されるとともに、管理者用通路として併用される場合は車搬入も考えられることから利用と遺構への影響の両面から検討を行うこととする。

史跡地外については、水城跡の連続性を確保する上で必要とされるルート設定及び案内板を設置する箇所を検討し、その形成にあたっては関係市町・各課との連携を図り、実現を目指す。また、ルートの設定にあたっては水城跡がよくみえる眺望ポイント等に極力配慮する。

(3) 市民と行政の協働による維持管理・保存活用

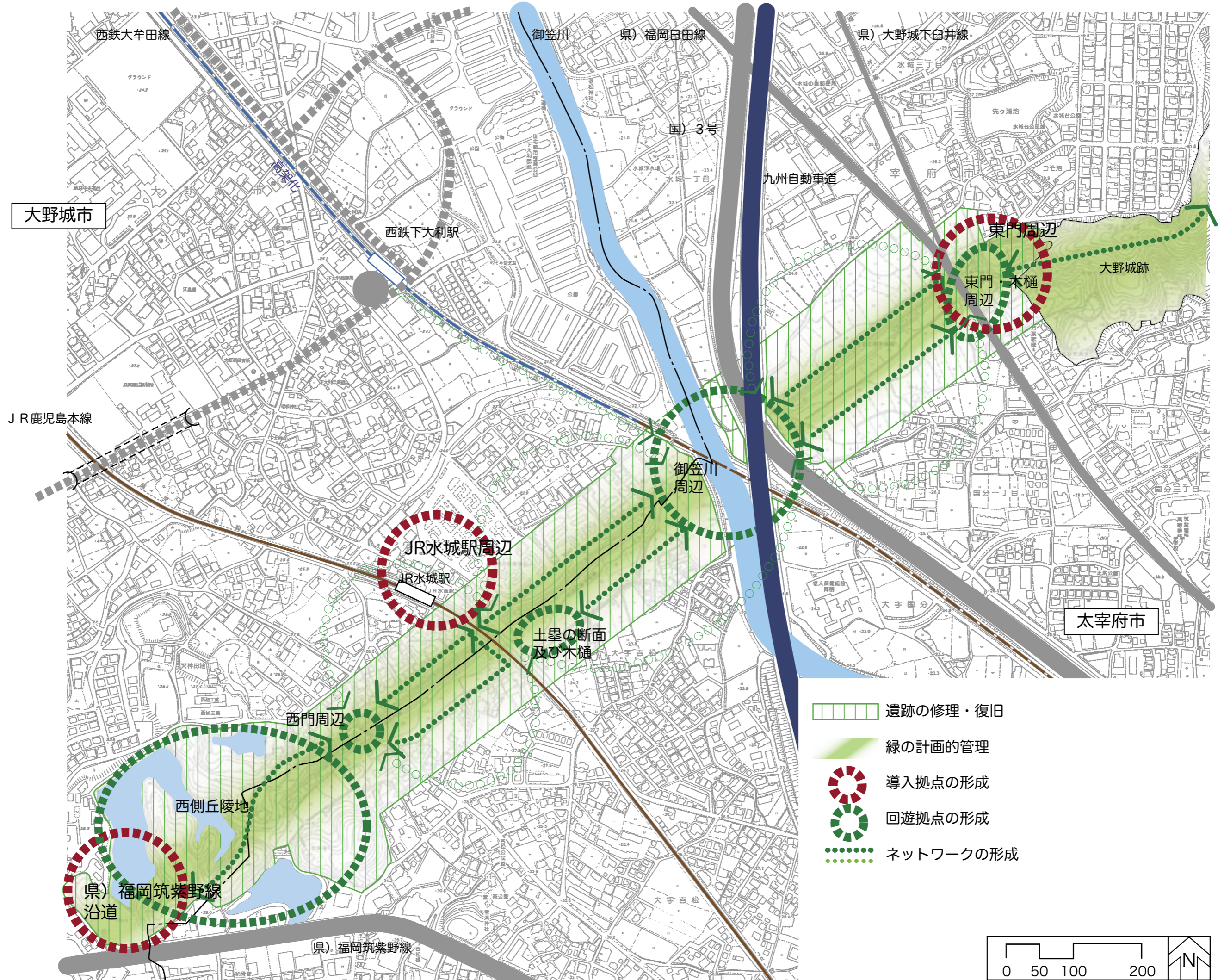
1) 歴史・自然環境の活用

水城跡の歴史・自然環境の活用に向けては、水城跡を訪れ、直接触れてもらうことが大切である。「あるく」「みる」「あそぶ」「ふれる」等といった体験を通して、水城跡の大切さを学び、関心を持ってもらえるよう環境学習、レクリエーション、観光などへ利用の拡大を図る。

2) 市民参加による緑の維持管理

市民と行政の協働による維持管理・保存活用に向けては、今後は市民参加による緑の維持管理に取り組む。市内に残る貴重な自然を守り育てる「(財)おおのじょう緑のトラスト協会」といった団体の活動も存在するため、緑の保全とともに史跡の保存にも関心をもつボランティア・市民活動団体等を掘り起こし、こうした活動団体との協力のもと樹木の伐採や活動行為のルールを定めるなど連携を図る上での仕組みをつくり、また、活動の起点として緑豊かな環境が残されたため池も存在する西側丘陵地を提供する。

図 基本方針



-  遺跡の修理・復旧
-  緑の計画的管理
-  導入拠点の形成
-  回遊拠点の形成
-  ネットワークの形成

5-4 基本計画

(1) 県) 福岡筑紫野線沿道からの導入を行う

<考え方>

- ・ 県) 福岡筑紫野線は、鴻臚館や博多のある福岡方面からの幹線道路であり、歴史を巡る来訪者を受け入れる面で利便性が高いが、現状下においては史跡地が接しているものの整備が行われておらずそこが水城跡ということもわかりにくい。来訪者を積極的に受け入れていく上で導入拠点を広域的な歴史回遊ネットワークの一部として捉え、水城跡の存在をアピールする。
- ・ 来訪者には水城跡本体である土塁を直接見てもらい水城跡の大切さをそれぞれの心に刻みたいと考える。但し、土塁を直接見てもらうためには丘陵地を歩いて越える必要があり、いかに多くの来訪者を土塁や西門方面へ誘導するかが重要と考える。来訪者が水城跡のことを見てみたいという思いを高めてもらえるような情報をより効果的に提供し、その誘導を図る。
- ・ 県) 福岡筑紫野線側は緑豊かな丘陵地に接するとともに、北側にはため池を望むことができる。より魅力的な導入拠点の形成に向けて、自然地形の改変しないことを原則としつつ、緑や水辺といった特性の保全活用を図る。

- 水城跡をアピールする
- 多くの人々に水城跡の大切さやその意味を伝える
- 自然環境等を保全活用する

<方針>

● 県) 福岡筑紫野線沿道の景観整備及び標識の設置

- ・ 「国指定特別史跡・水城跡」にふさわしい玄関口として県) 福岡筑紫野線沿道の景観整備を行う。整備に際しては、沿道と史跡地を分断するのではなく、沿道から史跡地の中が見えるよう配慮する。また、自然環境に恵まれる水城跡をアピールすることを意図し道路沿いの既存の樹木についてもその保全と活用を図る。
- ・ 県) 福岡筑紫野線沿道から水城跡とわかるよう名称板を設置し、「国指定特別史跡・水城跡」ということをアピールする。名称板は、広域的な歴史回遊ネットワークの形成を目指し、統一されたデザインの採用を原則として、その他関連市町にも働きかける。

● 人々が集う広場の整備

- ・ 展示や体験学習など多目的に利用できる広場、そして広場と一体となって活用できる大きな四阿を設置することにより、利用の幅を広げ、多くの人々が集う広場を形成する。また、多くの人々を受け入れるには、トイレや倉庫等の併設が不可欠と考えられることから、必要に応じて便益施設の設置を図る。
- ・ 四阿の設置は、導入拠点の中心的な施設として、そのデザインや空間形成等に十分留意する。

● 来訪者に水城跡の情報を効果的に提供する解説・案内板の設置

- ・ 水城跡の歴史やその特徴などを解説し、来訪者を土塁や西門等へ案内する解説・案内板を設置する。

解説・案内板の設置にあたっては、来訪者への情報提供を効果的に図るため、ゲート空間としての空間形成に心がける。

●既存樹木やフリンジの緑の維持保全、水辺景観の活用

- ・多目的広場の整備にあたって、水辺景観の活用を図るとともに、周辺景観を遮蔽するフリンジの緑を維持保全する。

図 方針



図 県) 福岡筑紫野線沿道の景観整備イメージ

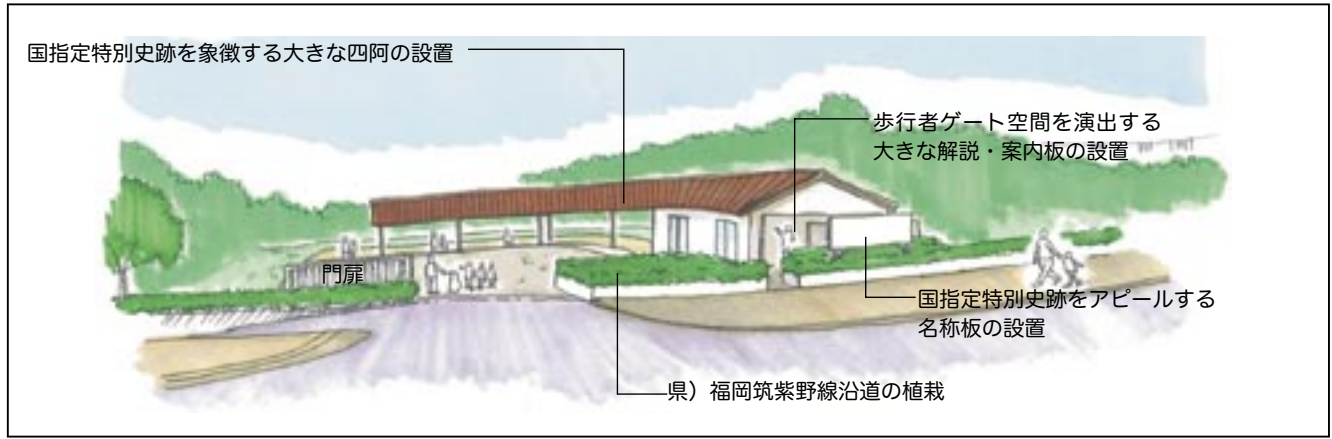


図 歩行者ゲート空間イメージ

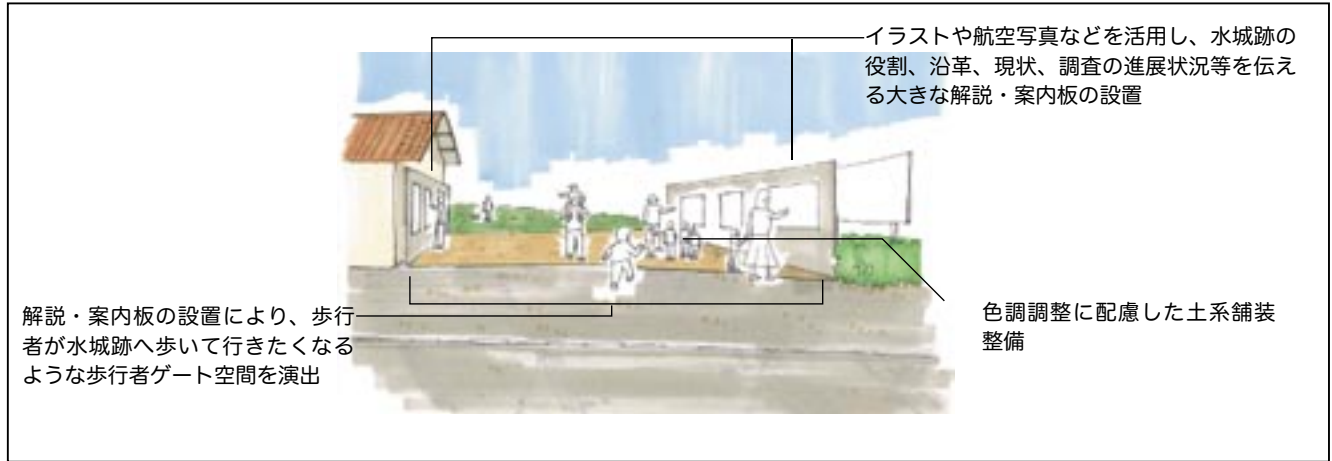


図 四阿及び広場の活用イメージ

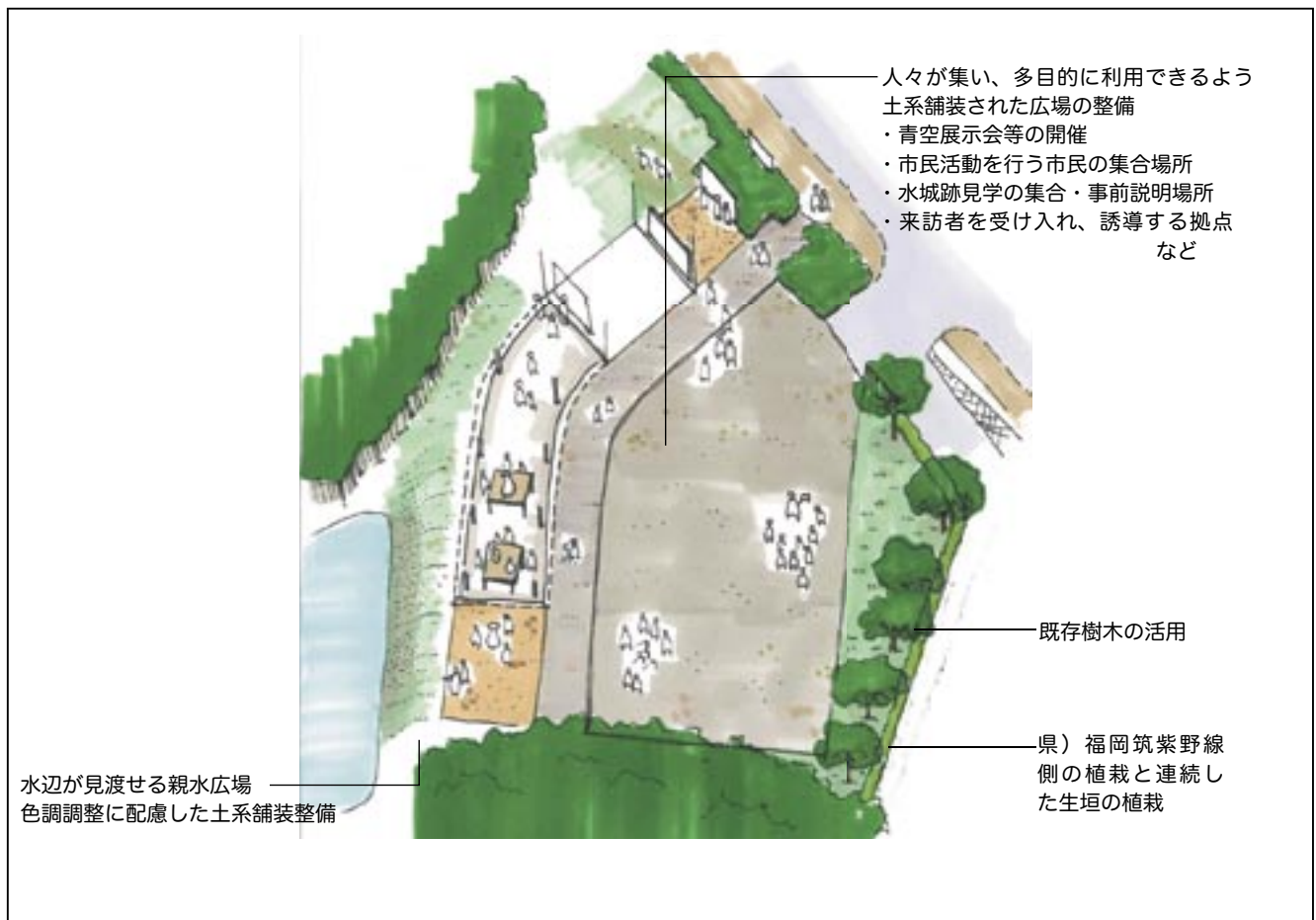


図 JR 水城駅側からの見通しのイメージ

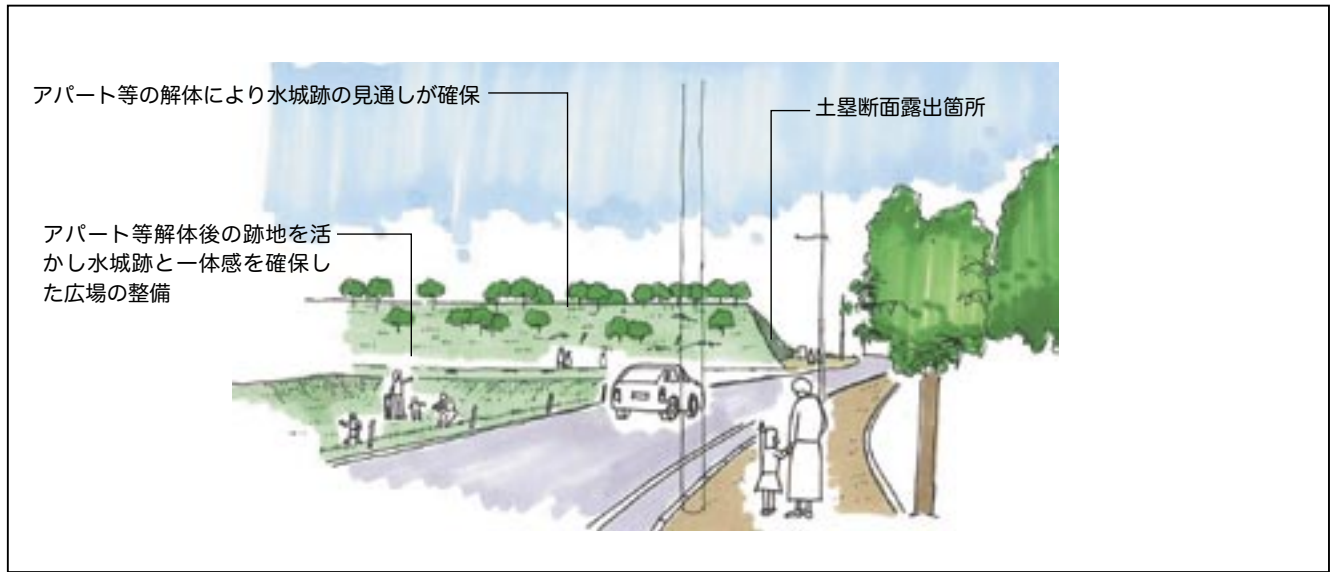
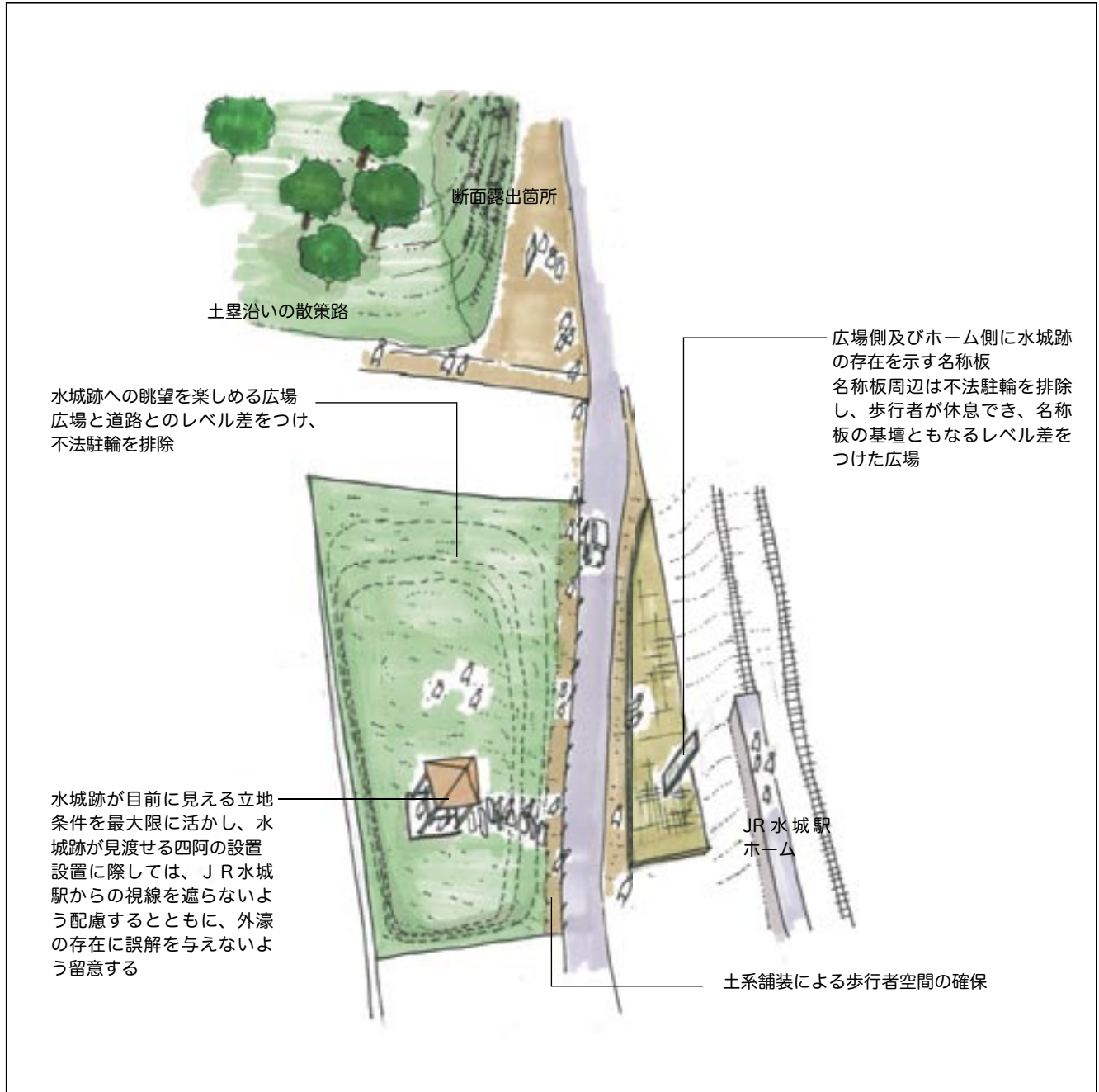


図 導入広場の整備イメージ



(3) 西側丘陵地

<考え方>

- ・市民参加の仕組みとともに市民活動を支える環境を整え、市民参加による持続的な緑の維持管理を促す。
- ・市民活動の目的や内容等を来訪者に伝え、多くの人々の市民活動を顕彰し普及する。
- ・西側丘陵地の自然地形を活かし、(県)福岡筑紫野線からの来訪者にも水城跡の眺めを楽しんでもらえる視点場を提供する。

- 市民参加のもと持続的な緑の維持管理を促す
- 市民活動を顕彰し、普及する
- 水城跡を眺める視点場を提供する

<方針>

●市民参加による緑の維持管理を支える活動拠点施設の設置

- ・樹木の間伐等に必要な用具等を納める倉庫や市民が休息できる活動拠点施設を、市民との十分な協議のもと設置する。

●市民活動を顕彰し普及する解説板の設置

- ・人々の目につきやすい来訪者の動線上に市民活動による緑の維持管理、丘陵地の里山環境を来訪者に伝える解説板を設置する。

●展望台や展望できる四阿の設置

- ・視界を遮る樹木の伐採を行うとともに水城跡を眺める展望台や四阿を設置する提供する。展望台は自然地形への影響を極力抑えるため、上記活動拠点施設と併設する。

図 方針

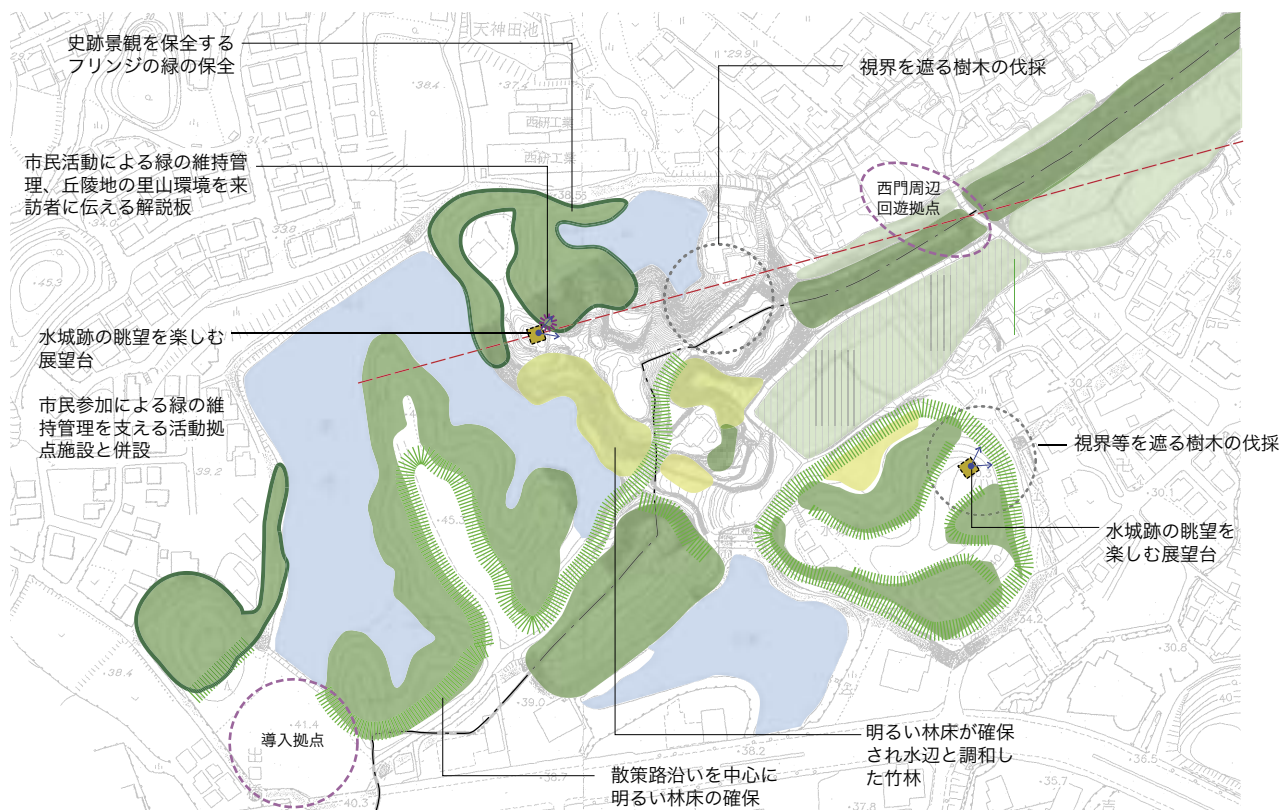


図 市民参加の活動と活動内容を伝える解説板の設置イメージ

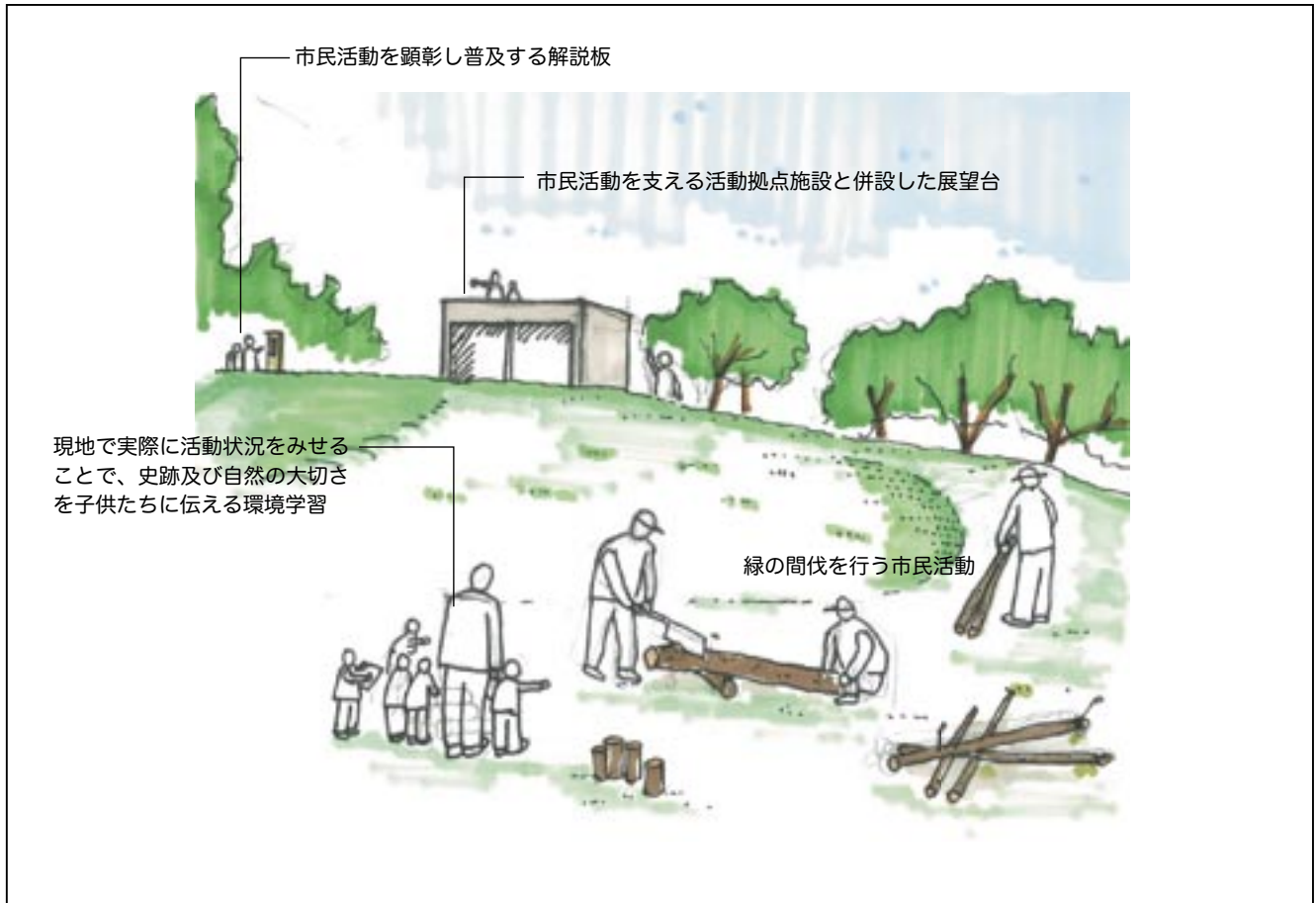
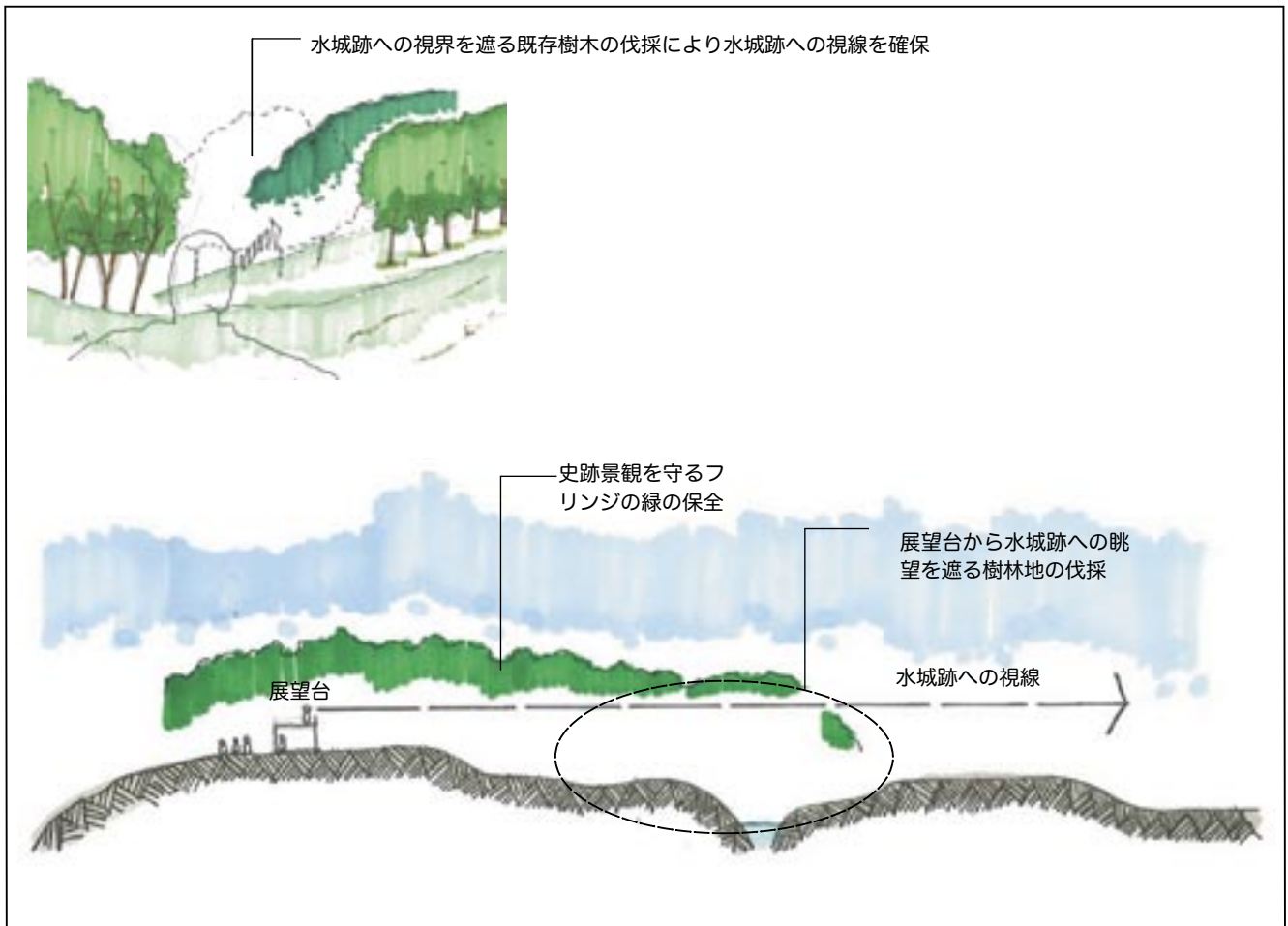


図 水城跡への見通しの確保



(4) 西門周辺地区

<考え方>

鴻臚館と大宰府を結ぶ官道が通っていた西門は、水城跡の中でも特に重要な箇所である。発掘調査の結果を踏まえつつ、官道・西門を明示し、その重要性を多くの市民に理解してもらいたいと考える。併せて、解説機能を有するサインを設置し、西門と官道の意味とともに、調査の履歴など、その大切さを伝える。

○官道・西門を明示する

<方針>

●ペーブメントの工夫による官道の明示

官道の存在を明示するよう、官道が通っていた箇所を舗装整備を行う。その際、西門への影響が危惧されることから、法面保護を適切に行う。

●西門の段階的な整備

発掘調査において今をもって不明な点が多い西門は、現在は、生活道路となっているなど、復元に向けた条件が十分に整っていない。特に、生活道路としては復員が狭く交通安全上問題も多い。今後は、段階に応じて地元を中心に管理者や警察との協議を設定するとともに、必要な追加調査を前提に復元整備に向けての検討を継続する。

●西門と官道を解説し、来訪者を誘導する解説・案内板の設置

西門は3期に分けられ、それは現在の土塁の形状にも影響を与えている。古代と現代を結ぶ痕跡等を広く来訪者に伝え西門と官道が織りなす空間をイメージしてもらうとともに、来訪者を次なる場所へ誘導する解説・案内板を設置する。

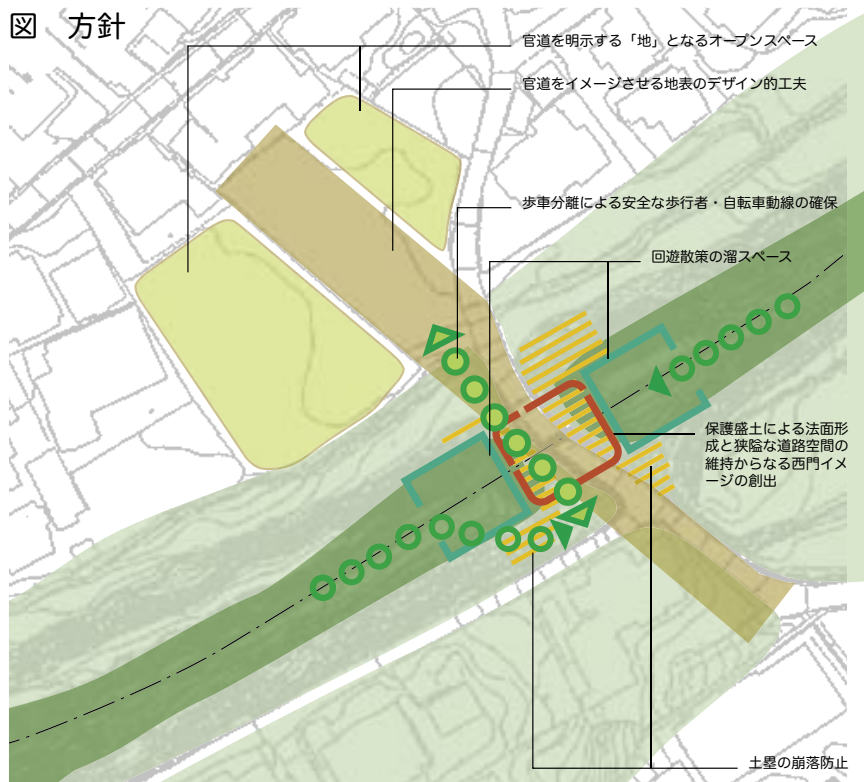
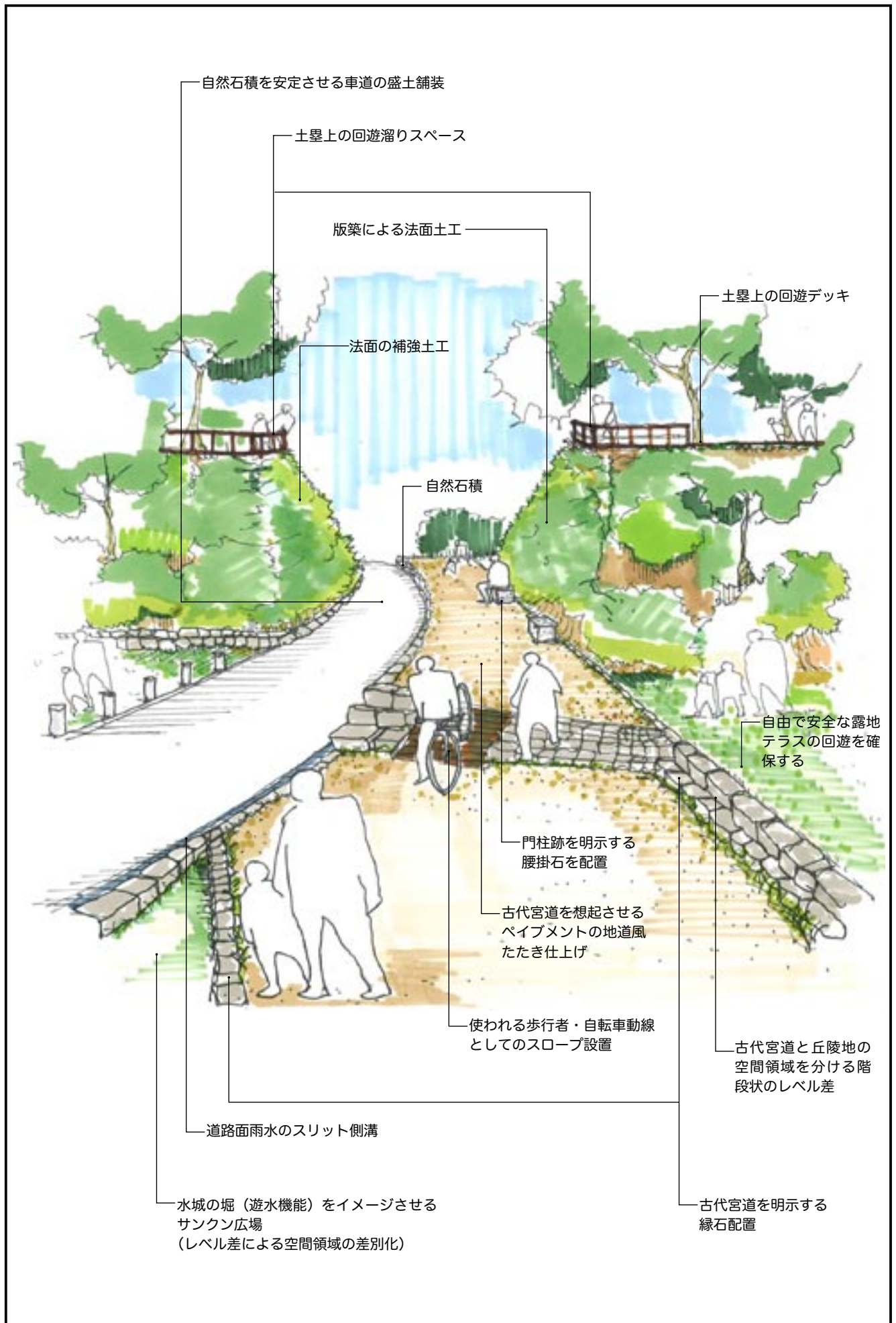


図 西門及び官道周辺の整備イメージ



(5) 土塁断面及び木樋周辺地区

<考え方>

- ・土塁の断面露出箇所は、JR鹿児島本線の整備に伴い分断された箇所であり、人工的な要因で版築が露出する箇所は水城跡全体の中でここだけであり、極めて重要である。しかし、現在、水城跡の断面露出箇所の前面は、生垣等により隠されている。土塁断面露出箇所を隠すこうした生垣を排除するなど、最大限にオープンにし、重要な箇所であることを広く人々に知ってもらうことが必要と考える。
- ・木樋は発掘調査により記録され、現在は地中に保存されており、日常、地上から直接見る機会はない。日々の来訪者にその存在や構造等を知ってもらえるには対応が必要である。
- ・直接見てもらう機会としては、今後、定期的にその遺構の保存状況を確認する必要があり、広く公開を行い、多くの人々に見てもらいたいと考える。

- 土塁断面露出箇所の重要性を伝える
- 土塁断面露出箇所を見せる
- 木樋の存在を明示する

<方針>

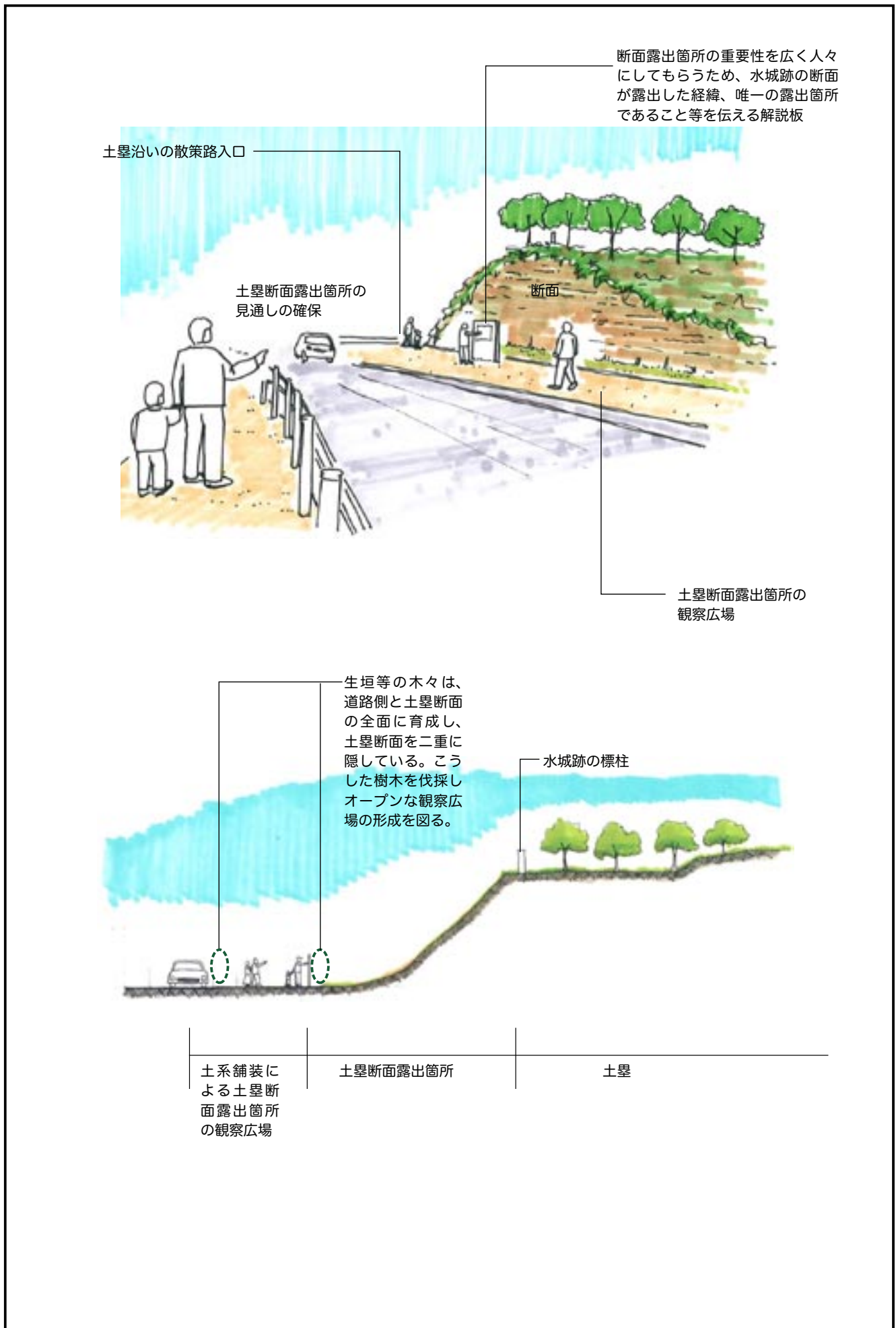
●土塁断面露出箇所の観察広場の整備

- ・生垣を伐採し、断面露出箇所全面をオープンな観察広場として整備する。
- ・断面露出箇所の重要性を広く人々にしてもらうため、水城跡の断面が露出した経緯、唯一の露出箇所であること等を伝える解説板を設置する。
- ・また、一目で版築の姿が分かる断面の整備に向けて、十分な検討を重ねていく。

●木樋の埋設箇所への解説板の設置

- ・木樋の構造や存在を示す解説板を設置する。その設置に際しては散策ネットワークとの整合を配慮する。

図 土塁断面露出箇所の観察広場イメージ



(6) 御笠川周辺地区

<考え方>

- ・御笠川周辺では、現在、西鉄大牟田線の高架化や御笠川の引提が計画されている。西鉄大牟田線の高架化にあたっては下大利駅より下大利歩行者専用道路（幅員 3 m）の整備が都市計画決定され、また御笠川の拡張にあてはその整備とあわせ御笠川兩岸を結ぶルートの検討を進めている。西鉄大牟田線沿いに存在する比較的まとまった公有地を活用し J R 水城駅側とともに、下大利駅や御笠川対岸からの来訪者を受け止める結節点の形成を図る。
- ・この公有地は、西鉄大牟田線に接し、電車からはその背後に水城跡が見通せることから、この立地条件を活かし電車の乗車客に対して水城跡に気づいてもらえるよう水城跡をアピールする。
- ・なお、御笠川周辺は御笠川の氾濫原に位置していたと考えられ、欠堤部と呼ばれる。来訪者を受け止めるにあたって、御笠川の欠堤部のことを、広く理解してもらいたいと考える。

- 下大利駅、御笠川対岸からの来訪者を受け止め、来訪者が安らげる環境を提供する
- 水城跡をアピールする
- 欠堤部を知ってもらう

<方針>

●来訪者を受け止める結節点となる広場の整備

- ・周辺の既存の道路網や計画道路との整合を図り、歩行者の動線が結節する広場を整備する。
- ・御笠川からの来訪者の受け入れにあたっては、御笠川沿いの空地の活用を検討し、その整備にあたっては西鉄大牟田線反対側の広場と連続した公園整備を検討していく。
- ・また、広場の整備にあたっては、西鉄大牟田線を通る電車からの眺めにも十分配慮する。

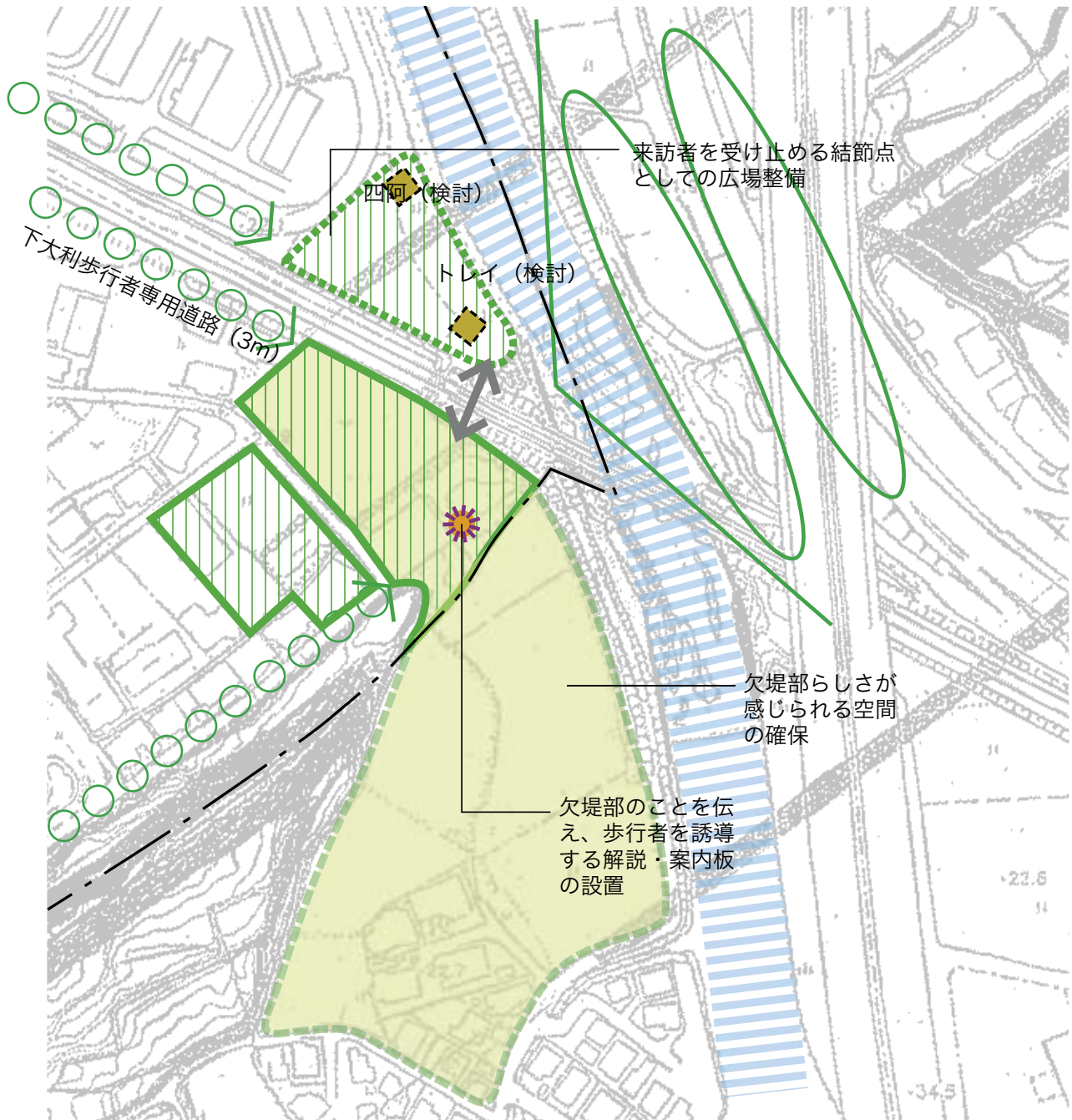
●欠堤部らしさが感じられる空間の確保

- ・欠堤部の盛土を排除し、太宰府市側の欠堤部とレベルを揃えることにより、来訪者が欠堤部らしさと広がりを感じられる空間の確保に努める。

●欠堤部の存在やその意味等を伝えるとともに歩行者を誘導する解説・案内板の設置

- ・欠堤部には、欠堤部のことを伝えるとともに各方面からの来訪者を誘導する解説・案内板の設置を図る。

図 方針



(7) 史跡地内の散策路をつくる

<考え方>

- ・ 来訪者が安心して往来できる散策路を確保し来訪者の誘導を図る。また、散策路の配置、整備にあたっては、現道や踏みわけ道を活用し、遺構への損傷を抑えるとともに自然環境や自然地形との調和した整備に心がける。

- 来訪者を誘導する
- 現道、踏みわけ道を活用する
- 遺跡への影響を抑える

<方針>

●西側丘陵地及び土塁沿いに明るい散策路をつくる

- ・ 西側丘陵地及び土塁沿いの散策路は、自然環境と調和した舗装整備を行い、散策路沿いは樹木の間伐を行うことで明るい歩行者空間を確保する。また、来訪者の誘導を適切に誘導するため案内板を計画的に設置する。

図 西側丘陵地の散策路イメージ

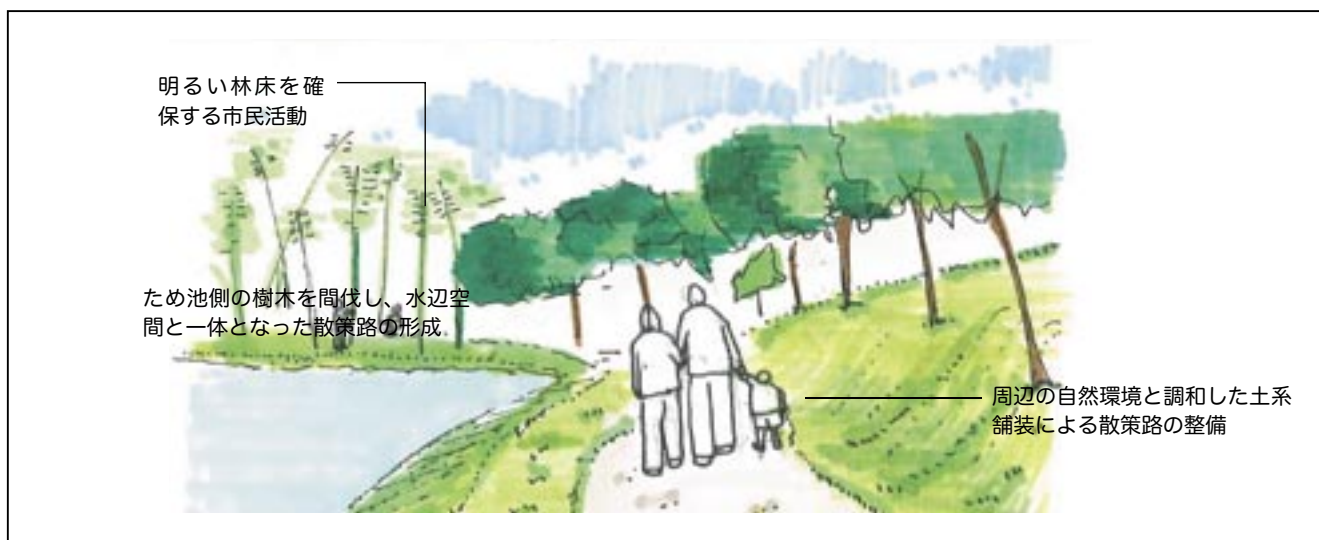
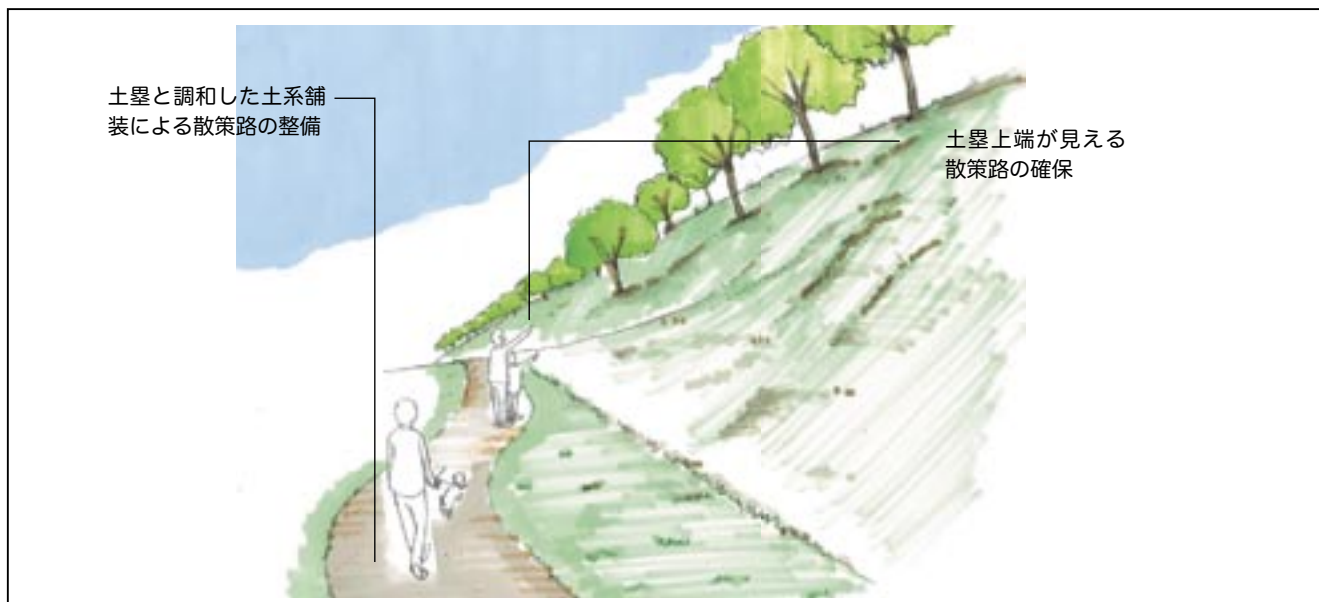


図 土塁沿いの散策路イメージ



- 遺跡への影響を最小限に抑えつつ来訪者が土塁やテラスにあがれる回遊デッキの設置
- ・遺構への影響を最小限に抑えつつ、来訪者が土塁上からの眺望を楽しめるよう回遊デッキを設置する。設置にあたっては既存の踏みわけ道等が形成されている箇所等とし、周辺の住宅地などからテラスにあがる箇所についても遺構の損傷が激しいことから同様にデッキを設置する。
- ・JR 鹿児島本線南側には、回遊ネットワークの連続性を高めるため、内堀側と外濠側とを土塁を超えてつなぐ回遊デッキを設置する。

図 散策路ネットワークとデッキ設置箇所

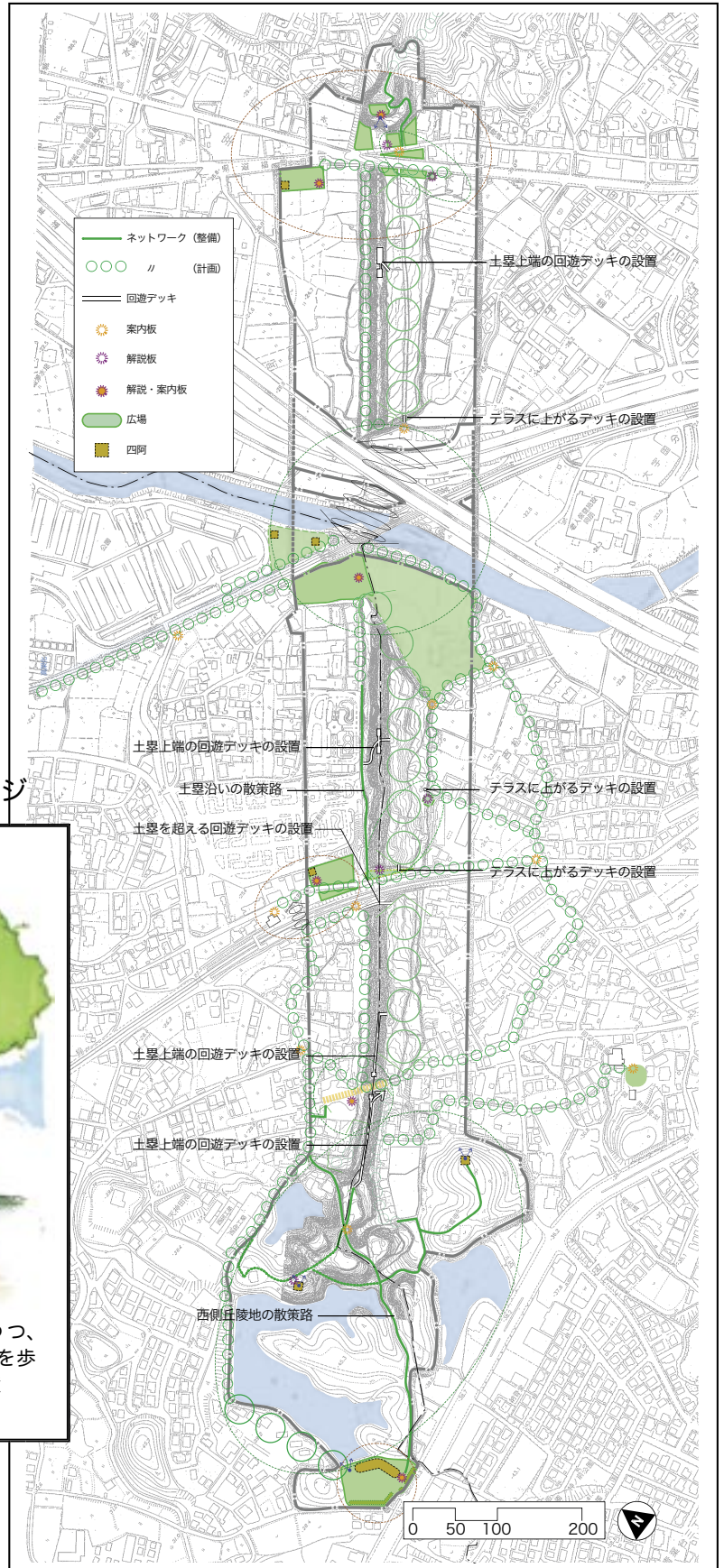
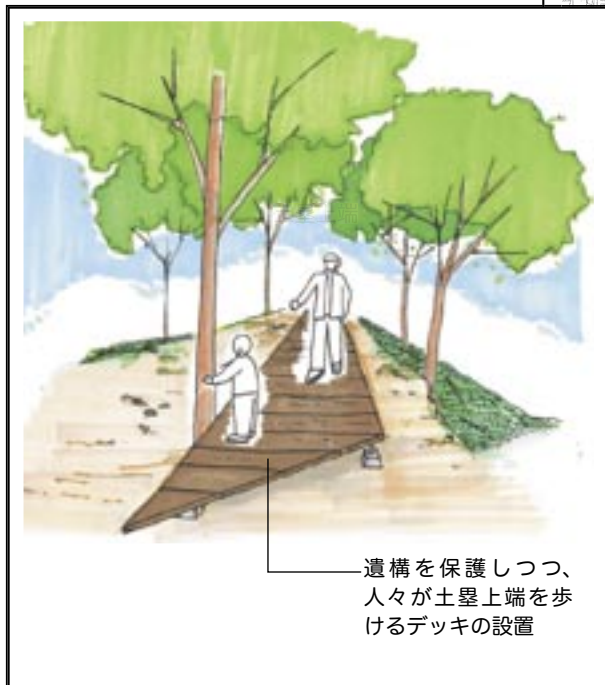


図 土塁上端に設置されたデッキイメージ



(8) 史跡地外の散策ルートを検討と誘導

<考え方>

- ・ 水城跡は市街地に立地する大規模施設であり、周辺との関係性が深く、史跡地外についても散策ルートとしての設定が望まれる。関係各課ならびに国、県、太宰府市等の連携を図りながらその形成を図る。特に九州自動車道、国道3号、西鉄大牟田線が集中する御笠川やJ R鹿児島本線についてはJ Rや西鉄等との連携も視野に入れ、その実現を図る。

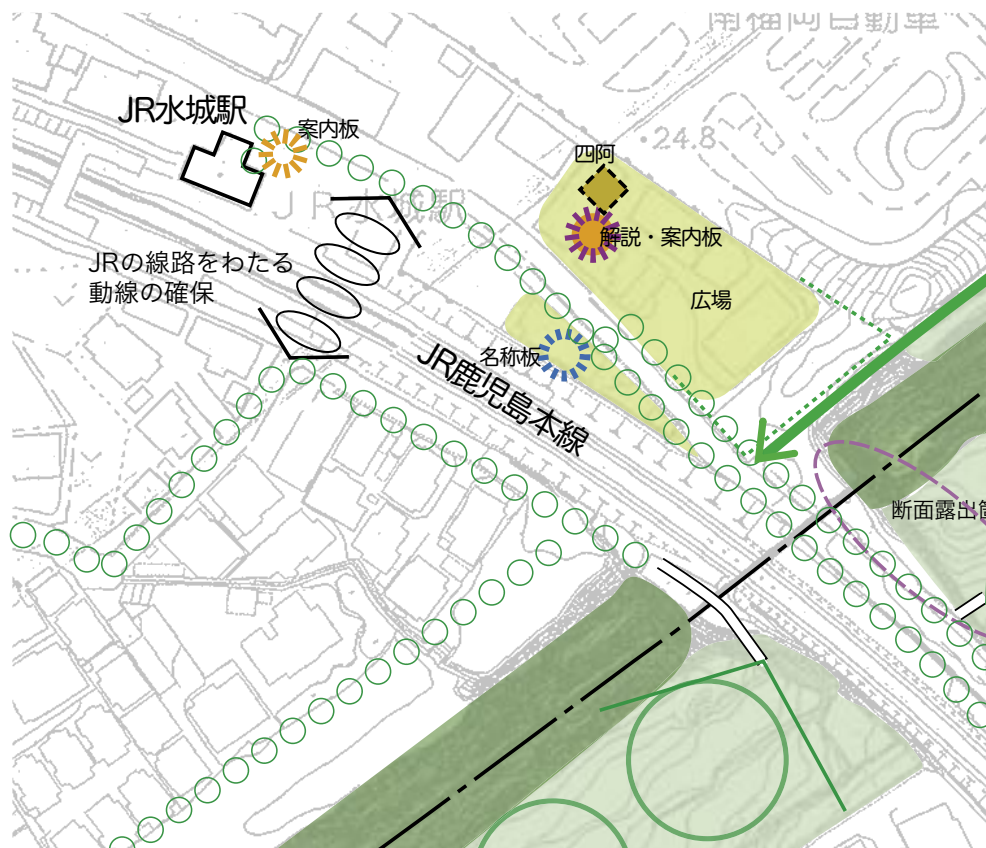
- J R 鹿児島本線を越える散策ルートの確保
- 御笠川両岸をつなぐ散策ルートの確保
- 周辺道路網を活用した散策ルートの確保

<方針>

● J R 鹿児島本線を越える散策ルートの確保

- ・ J R 鹿児島線による分断箇所は、歩行者は大きく迂回する必要があるため、周辺住民にとっても利便性が低い。J R 鹿児島本線の線路をわたる動線の確保に向けて、J R 等との協議を図り歩道橋等の設置を目指す。

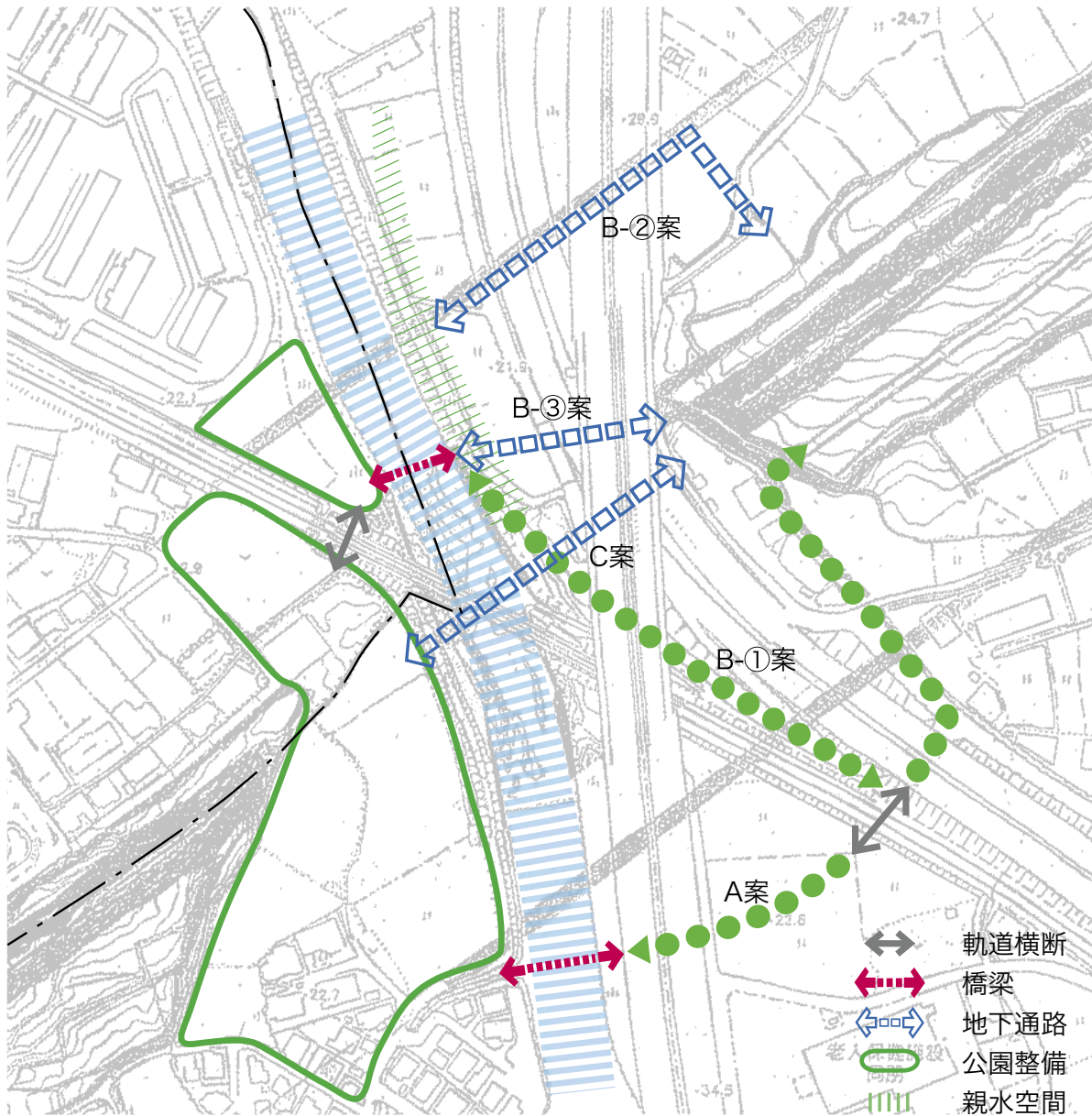
図 J R 鹿児島本線を越える散策ルートの確保



●御笠川両岸を結ぶ散策ルート確保

- ・現在、御笠川周辺では、御笠川の拡張整備や西鉄大牟田線の高架化が計画されている。今後は、こうした事業の動向を見極めつつ現実的かつ効果的な対応策の比較検討を行う。現段階で考えられる検討案を以下に整理する。

図 御笠川両岸を結ぶ散策ルートの検討



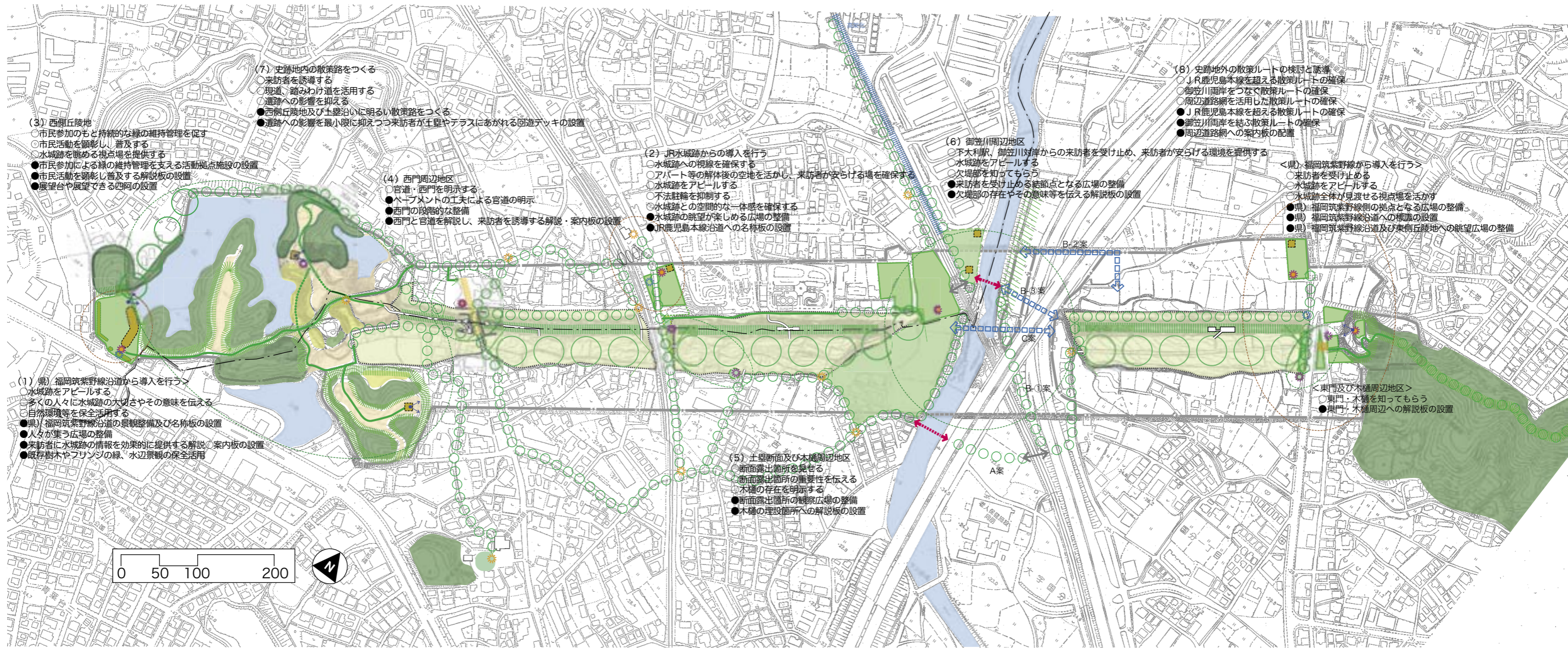
●周辺道路網への案内板の配置

- ・水城跡の周辺を結ぶ散策ルートを位置づけ案内板の設置を図る。その設置にあたっては関係各課ならびに国、県、太宰府市等の連携のもとその実現を図る。(案内板の設置場所はP42の「図 散策ネットワークとデッキ設置箇所」を参照)

参考) 御笠川周辺のネットワーク創出の比較検討

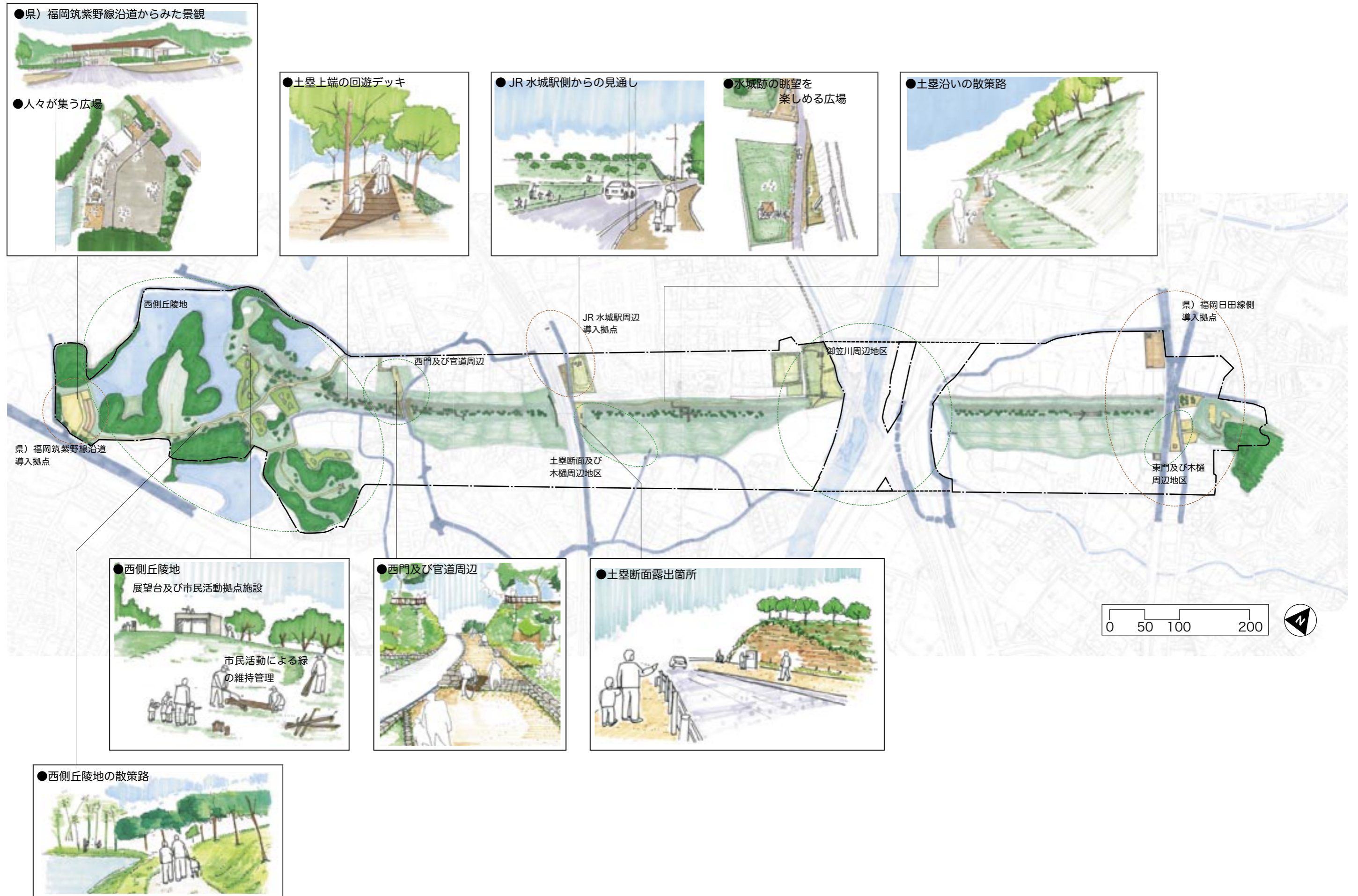
	考え方	整備課題	長所	短所	現状の評価
A案	<p>史跡地(拡張予定地)外での動線確保 既存の道路(側道)を活用し、史跡地外での動線創出による遺構への負担を最小限に抑制する案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する福祉施設及び後背の区画整理予定地等との連携強化による史跡地の活用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・欠堤部南側での人道橋新設 ・軌道敷下通路の新設に向けた鉄道との検討協議 ・九州縦貫道高架下利用の鉄道との検討協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下遺構への影響極小 ・管理は比較的容易(無人管理可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ややコスト高 ・連絡のための延長がやや大きい ・親水広場との連携困難 ・鉄道敷アンダー通路の新設は困難と予想される 	△
B案	<p>史跡地(拡張予定地)内の残地活用 御笠川、軌道、団地に囲まれた残地の積極的な活用により回遊性の向上を図る案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・残地を含めた欠堤部の整備と御笠川右岸の引堤による親水広場との一体的な空間形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道敷下水路空間の拡張による歩行者動線確保の鉄道との検討協議 ・残地と親水広場及び右岸を結ぶ人道橋新設のための管理者との検討協議 ・左岸残地の回遊散策空間と右岸の親水広場としての一体的な景観形成と広場整備が前提 	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道西側の歩線道(3m、計画決定)と連携可能 ・残地状土地の有効利用(引堤による親水広場との一体的な整備と活用) 	<ul style="list-style-type: none"> ・連絡のための延長がC案に比べやや大きい ・引堤の事業工程に左右される 	—
	<p>：既存道路の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・親水広場から既存の国道3号横断箇所までの取付側道の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路(側道)の歩行者の安全性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下遺構への影響極小 ・やや事業コスト低 ・管理は比較的容易(無人管理可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ・連絡のための延長が大きい ・歩行者ネットワークの環境としては劣悪 	○
	<p>：地下通路案(史跡拡張予定地外)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拡張予定地北側に沿った地下通路により水城本体と親水広場を連絡する遺構への配慮案 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下通路の整備条件、構造条件の整理 ・九州縦貫道高架下などへの出入口上屋の配置 ・地下通路の管理形態の検討 昇降機の設置検討(バリアフリー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下遺構への影響小 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト高(地下通路延長が大きい) ・通常の管理は有人化が想定される 	✕
	<p>：地下通路案(史跡拡張予定地内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・史跡地内で親水広場と水城本体を連絡する機能的な回遊ネットワーク形成案 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下通路の整備条件、構造条件の整理 ・九州縦貫道高架下などへの出入口上屋の配置 ・地下通路の管理形態の検討 ・昇降部の地下遺構対応 ・昇降機の設置検討(バリアフリー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下通路延長は最短で必要以上の遠回りルートでない ・事業効果は高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下遺構への影響やや大 ・事業コスト高 ・通常の管理は有人化が想定される 	◎
C案	<p>直結型地下通路 地下通路により、河川、軌道、高速道路、国道の最も近接する箇所を最短延長で連絡する案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両岸の土塁と直結することで水城本体が活用される回遊ネットワークの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下通路の整備条件、構造条件の整理 ・九州縦貫道高架下などへの出入口上屋の配置 ・地下通路の管理形態の検討 ・昇降部の地下遺構対応 ・昇降機の設置検討(バリアフリー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・最も事業効果が高い ・有人管理としての施設維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・遺構への影響過大 ・最も事業コスト高(地下レベルが最深、河川アンダー通路の構造条件) ・最も管理コスト高(導入設備が多く通常の有人管理が想定される) ・河川・道路管理者及び鉄道との協議の困難化が予想される 	✕

図 基本計画の全体方針



	遺跡の修理・復旧		導入拠点		広場		名称板
	緑の計画的な管理 (土塁)		回遊拠点		四阿等		ネットワーク (整備)
	// (丘陵地)				案内板		// (計画)
					解説板		
					解説・案内板		

図 基本計画と整備イメージ



5-5 重点エリアの基本計画

県) 福岡筑紫野線沿道の導入広場、及び西側丘陵地の展望台を現時点で積極的に推進すべき重点エリアと設定し、より詳細な検討を行う。なお、ここでの重点エリアの基本計画は、実施設計に直接結びつく計画と捉えるものではなく、水城跡整備に住民意向を反映することを目的とした試案（たたき台）であり、今後の事業化に向けて市民と行政が協働で活用されるより良い環境整備を実現するものとする。

(1) 県) 筑紫野古賀線沿道の導入広場整備等

- ・ 広場は、今後の多様な史跡活用に対応すべくまとまったオープンスペースを確保するとともに、耐久性の高い舗装等にも配慮し、活用と維持管理の両立を図る。
- ・ 水城跡全体の利用形態の設定にもよるが、出入口には門扉を設置するが、自然環境的性格に配慮し控えめなボリュームや形態・色彩を基本とし名称板等との調和を図る。また、県) 福岡筑紫野線の沿道にあって生垣等を廻すことで、現代的で殺伐とした沿道景観とは異質で気づかれやすいエントランス空間を創出する。
- ・ 四阿は、導入拠点として人が集まり憩える空間整備を基本とし、倉庫、トイレ等の必要な便益施設等を併設する。また、その形態意匠は、水城跡の性格や緑になじむ自然的素材感を確保しつつ、曲線的な勾配屋根を採用するなど、福岡方面からの通行者や通行車両等に目に付きやすいデザインを採用する。



図 A-A' 断面：1 / 250

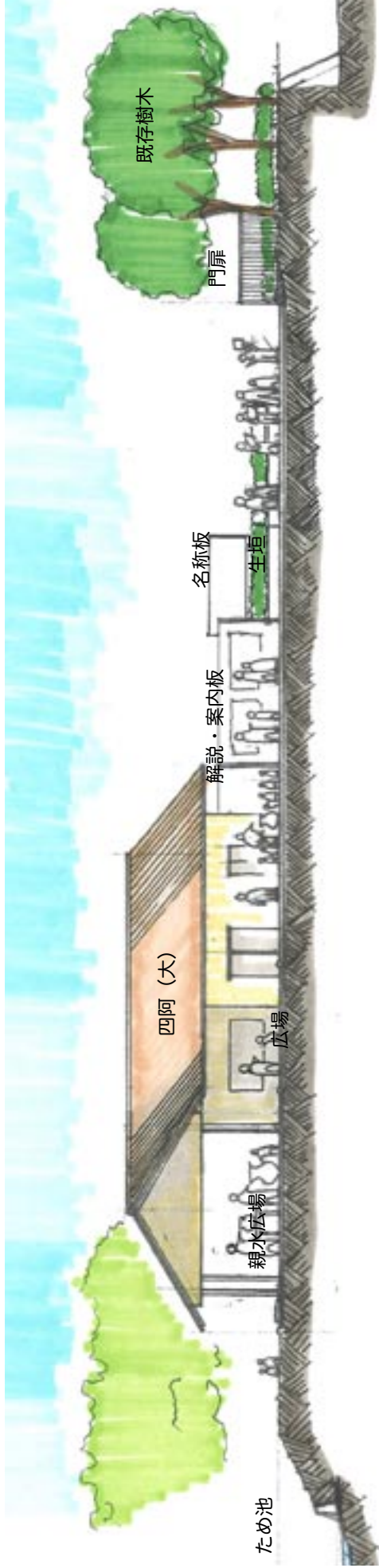
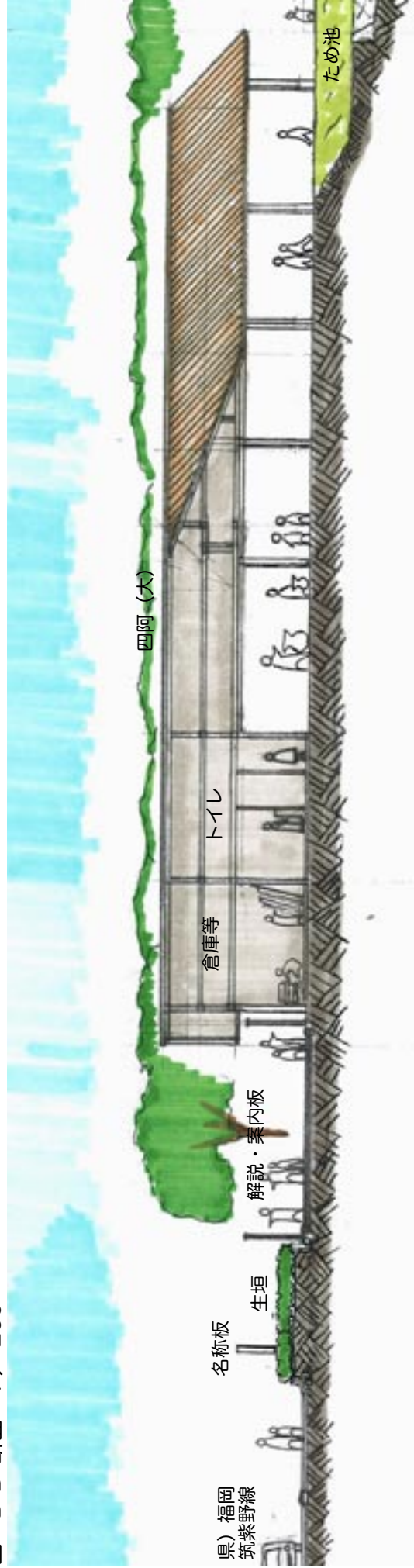


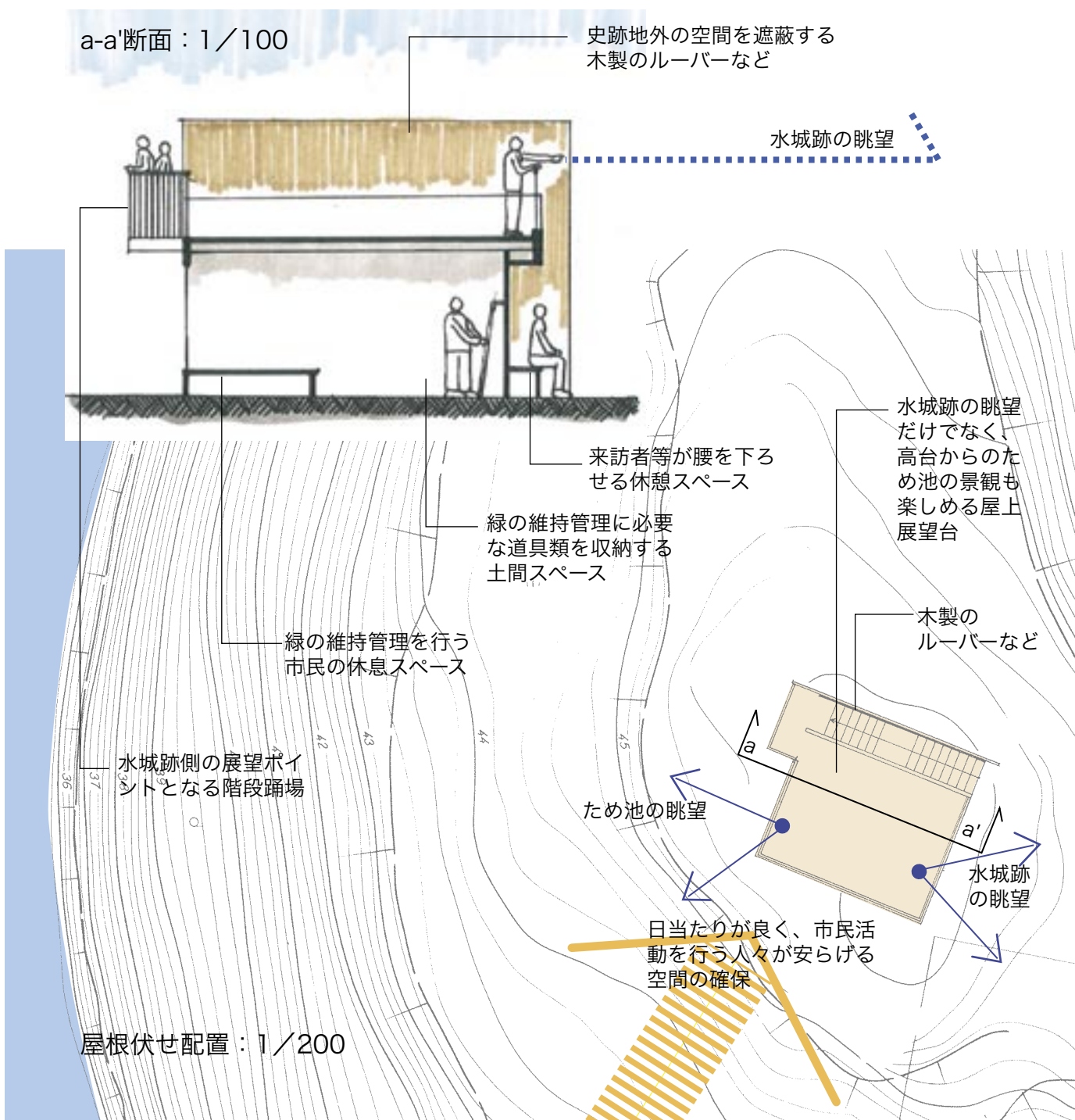
図 B-B' 断面：1 / 250



県) 福岡
筑紫野線

(2) 市民活動を支える活動拠点施設と併設した展望台

- ・常時開放型の展望スペースを屋上に設置する。オーバースケールや防犯に配慮し展望スペースへの屋根は設けない。
- ・1階は、史跡整備に関わる市民・行政共通の道具類の保管場所とする。この保管場所については一般公開・利用は原則行わないが、一部屋上スラブ床下に日陰、雨宿り空間となる休憩スペースを設け一般利用に配慮する。
- ・木製ルーバー等を設置し、北側の高層住宅等の相互を干渉し、かつスケール感や素材感を史跡と調和させ、軽快感を確保する。
- ・空間の提供を基本とし水道、ガス等の導入は行わないが、電力は太陽光発電など、敷設の必要のない方法で、回遊散策上の必要性や利用者意識等に応じて設置を検討する。



5-6 概算事業費の算出

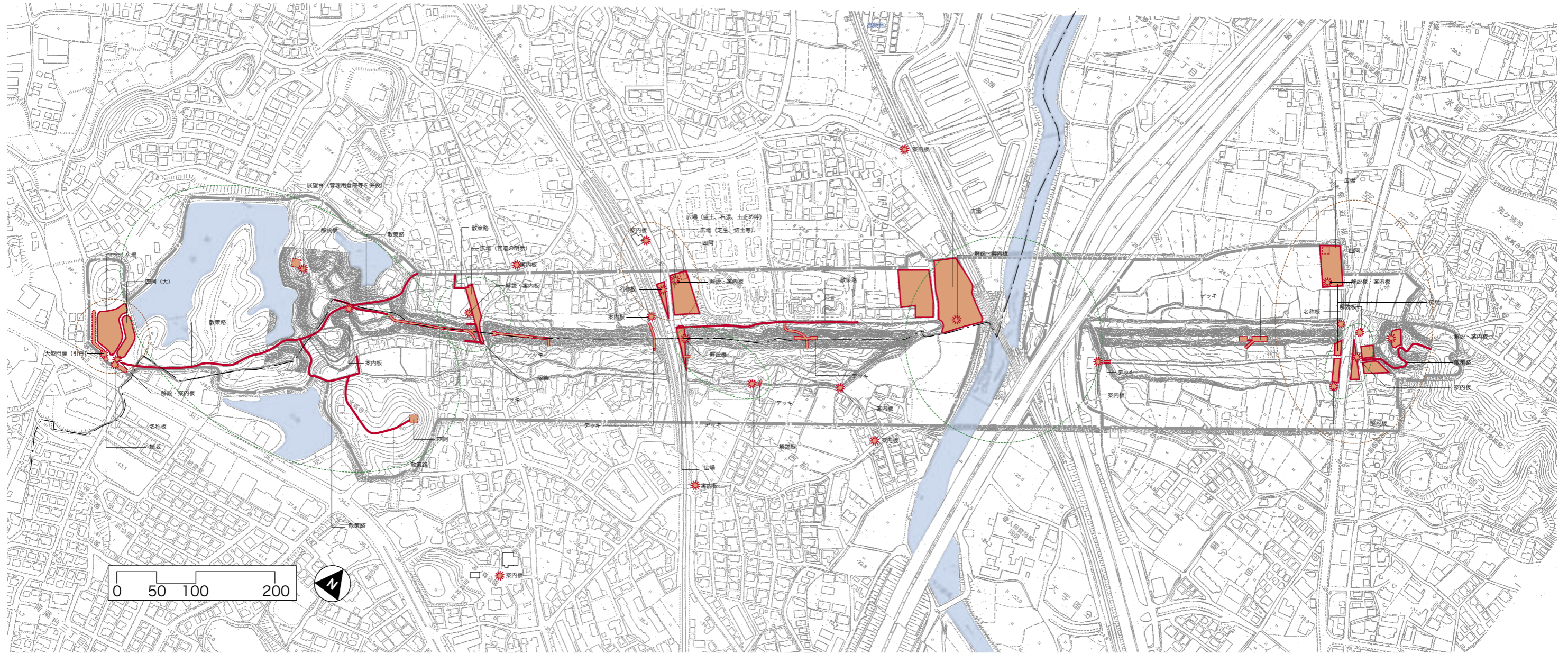
	工事内容	備考	単価(a) (千円)	数量(b)	金額 [a×b=c] (千円)		測量調査設計※ [c×設計料率等=d]	小計 (c+d)	大野城市の支出費				
					数量(B)	金額 [a×B=C] (千円)			測量調査設計※ [C×設計料率等=D]	小計 (C+D)			
□保存整備	●遺跡の修理・復旧	修理・復旧	20 /m2	8,500 /m2	170,000	170,000	(6,800 4%)	176,800	1,400 /m2	28,000	28,000	(1,120 4%)	29,120
	●緑の計画的管理	丘陵地の樹木の伐採 土塁の樹木の伐採	枝打ち、発生材の処理まで "	5 /m2 5 /m2	2,300 m2 24,000 m2	11,500 120,000	(5,260 4%)	136,760	1,700 m2 12,000 m2	8,500 60,000	68,500	(2,740 4%)	71,240
□環境整備	●東門周辺からの導入を行う	名称板	1,500 /基	1 基	1,500	41,500	(2,880 8%)	44,380	— 基	—	—	—	—
		四阿	4,000 /棟	1 棟	4,000				— 棟	—	—	—	
		解説・案内板	2,000 /基	2 基	4,000				— 基	—	—	—	
		広場	8 /m2	A= 4,000 m2	32,000				A= — m2	—	—	—	
	●県)福岡筑紫野線沿道からの導入を行う	名称板	1,500 /基	1 基	1,500	47,300	(3,184 8%)	50,484	1 基	1,500	39,800	(3,184 8%)	42,984
		四阿(大)	30,000 /棟	1 棟	30,000				1 棟	30,000			
		解説・案内板	6,000 /基	1 基	6,000				1 基	6,000			
		広場	8 /m2	A= 400 m2	3,200				A= 400 m2	3,200			
		大型門扉(引戸)	3,000 /機	1 機	3,000				1 機	3,000			
	植栽	15 /m2	A= 240 m2	3,600	A= 240 m2	3,600							
	●JR水城駅からの導入を行う	名称板	1,500 /基	1 基	1,500	17,250	(1,100 8%)	18,350	1 基	1,500	13,750	(1,100 8%)	14,850
		四阿	4,000 /棟	1 棟	4,000				1 棟	4,000			
		解説・案内板	2,000 /基	1 基	2,000				1 基	2,000			
		広場	3 /m2	A= 1,500 m2	3,750				A= 1,500 m2	3,750			
●東門及び木樋周辺地区	解説板		1,500 /基	2 基	3,000	3,000	—	3,000	— 基	—	—	—	—
			15 /m2	A= 500 m2	7,500	A= 480 m3	9,600	(1,368 8%)	20,468	A= 450 m2 A= 240 m3	2,000 6,750	11,550	(924 8%)
●西側丘陵地	四阿 解説板 展望台		5,000 /棟	1 棟	5,000	36,500	(2,800 8%)	39,300	— 棟	—	30,000	(2,400 8%)	3,900
			1,500 /基	1 基	1,500				1 基	1,500			
			30,000 /棟	1 棟	30,000				1 棟	30,000			
●土塁断面及び木樋周辺地区	解説板 広場		1,500 /基	2 基	3,000	12,600	(960 10%)	13,560	— 基	—	3,600	(288 8%)	3,888
			20 /m2	A= 480 m2	9,600				A= 180 m2	3,600			
●御笠川周辺地区	解説・案内板 広場		2,000 /基	1 基	2,000	11,500	(950 10%)	12,450	1 基	2,000	11,500	(760 8%)	12,260
			3 /m2	A= 3,800 m2	9,500				A= 3,800 m2	9,500			
●史跡地内の散策路をつくる	散策路 案内板 デッキ	土系舗装	8 /m2	L= 1,250 m W= 3 m A= 3,125 m2	25,000	145,000	(5,500 4%)	48,600	L= 600 m W= 3 m A= 1,500 m2	12,000	64,500	(2,580 4%)	48,600
			1,500 /基	5 基	7,500				1 基	1,500			
			250 /m2	L= 450 m A= 1 m2 A= 450 m2	112,500				L= 210 m W= 1 m A= 210 m2	52,500			
●史跡地外の散策ルートの検討と誘導	案内板		1,500 /基	5 基	7,500	7,500	—	7,500	3 基	4,500	4,500	—	4,500
○その他	名称・解説・案内板等 基本計画	デザイン等業務 見直し等計画業務	2,000 /一式 3,000 /一式	— —	— —	— —	2,000 3,000	2,000 —	0.5 —	— —	1,000 —	1,000 —	

※名称・解説・案内板等のデザイン等業務は、測量調査設計に含まず、別途その他として算出。
 ※設計料率等は、金額 [c] 欄で1千万円未満を10%、1千万円以上5千万円未満を8%、5千万円以上1億未満を6%、1億円以上を4%として設定。
 ※御笠川周辺のネットワーク等、検討段階のものについては、具体的な方針が定まった段階で算出。

	水城跡全体				うち大野城市									
<測量調査設計(測量調査設計+名称・解説・案内板等のデザイン等業務)>	35,802				16,096									
<直接工事費[金額の合計]>	642,750				239,016									
□保存整備関連	○遺跡の修理・復旧の調査	土木調査 損傷箇所の調査診断 植生調査	土質調査等から分析まで 範囲(テラスを含む土塁面積×10%)	400 /箇所 6 /m2 400 /ha	20 箇所 8,500 m2 20 ha	8,000 51,000 8,000	67,000	67,000	7 箇所 1,400 m2 1 調査	2,800 8,400 200	11,400	—	11,400	
<諸経費等	[直接工事費×70%] [遺跡の修理・復旧の調査×40%]					449,925 26,800			167,311 4,560					
<消費税[(測量調査設計費+直接工事費+諸経費等)×5%]>	61,114				21,919									
□保存整備関連	○遺跡の修理・復旧の調査	発掘調査	範囲(テラスを含む土塁面積×10%)	6 /m2	7,500 m2	45,000	45,000	—	45,000	1,400 m2	8,400	8,400	—	8,400
□官民協働の維持管理	○伐採・行動基準の設定					—			—		—			
	○ボランティア・市民活動等との連携					—			—		—			
総事業費(測量調査設計+直接工事費+諸経費+消費税+遺跡の修理・復旧の調査費)						1,328,391			468,702					

※市民と行政の協働による維持管理・保存活用(略/官民協働の維持管理等)については、当面仕組みづくりとし、具体化してきた段階で必要とされる事業についてから順次算出を行う。

図 環境整備による整備箇所



6. 今後の課題

●専門的調査に基づく遺跡の修理・復旧

- ・水城跡では環境整備に先立ち遺跡の修理・復旧が必要と考える。
- ・そのためには、まず、その根拠となる専門的調査が緊急の課題である。損傷箇所の調査診断、土木調査、植生調査など、的確な手法の検討のもとに調査を実施し、その結果が共有できた段階で効果的な遺跡の修理・復旧が求められる。

●復元考察の推進

- ・水城跡では西門をはじめとして史跡の復元整備に向けた十分な所見が揃っているとは言い難い。遺跡の解明に向けて、これまでの調査結果を踏まえ復元考察に努めることは当然として、復元整備を実施する覚悟を持った上で発掘調査に取り組むなど、目的を明確にし責任ある復元考察の推進が求められる。

●住民合意の獲得

- ・史跡の本格的な整備が進まず、指定拡張や公有化だけが進展する現状に対して住民が抱く疑問や不満を払拭するには、目指すべき整備の方向、史跡整備の実情等を年数回の説明会だけでその全てを理解してもらうことは難しい。公民館などでの説明会だけでなく、地域住民と行政と一緒に水城跡に赴き、歩き、水城跡の大切さ等を語り合える機会を設け、水城跡の将来を少しずつ共有していくことも必要であろう。中には、その他市民も参加できる機会も設け、柔軟な発想にも耳を傾けることも望まれる。
- ・そして、住民の理解が得られ、今後具体化していく中に市民や地域住民の意志と責任が盛り込まれた計画案を具体化することで史跡の整備と管理等に市民を巻き込んでいくべきである。

●整備体制の確立

- ・水城跡の整備は、従来、福岡県が主体となって行ってきたが、緊急を要する大野城跡の災害復旧など、十分な対応が図りにくくなっている。今後は、本計画に基づき、市も県との協働体制のもと取り組むべきと考える。2市にまたがる水城跡において、調査測量から調査、設計、実施へと計画的かつ効果的に取り組むために、福岡県や太宰府市等と連携した新たな体制の構築または大宰府史跡等整備検討会の位置づけを明確にし、その中で水城跡の整備に取り組んでいくことが望まれる。

●保存活用を想定した整備の検討

- ・水城跡については、保存整備や環境整備の進展と併せ、広く多くの人々に公開し水城跡のことを直接触れて知ってもらいたいと考えるが、利用の想定なくして整備を行えば逆に水城跡の良さを失うであろう。市民と行政との協働による維持管理・保存活用に向けた仕組みを早い段階から検討する中で人々の利用や行動を想定し、行動計画を明確にした上で活用および事業に反映させていく姿勢が必要である。

●整備プログラムの共有

- ・水城跡の整備に向けては、本市や太宰府市、福岡県等が参加する新たな体制または太宰府史跡等整備検討会の中で、下記に示す整備プログラム（案）を共有し、歩調を合わせながら進めていくことが望まれる。
- ・また、整備主体及び各整備内容が定まった段階で、詳細な整備計画等とプログラムを上記体制に速やかに提示し、事業内容の実現性や質を高めつつ共有を図り、また、必要な方面への周知を徹底することが望まれる。

図 整備項目とプログラム（案）

保存整備	遺跡の修理 ・ 復旧	<ul style="list-style-type: none"> ・ 損傷箇所の調査、診断を行う ・ 計画的な損傷箇所の修理を行う ・ 遺構の定期的モニタリングを行う 	
	緑の計画的 管理	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土塁本体の緑を維持管理する ・ 丘陵地の緑環境を保全する 	
環境整備	導入拠点 の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東門周辺からの導入を行う ・ 県）福岡筑紫野線沿道からの導入を行う ・ J R 水城駅からの導入を行う 	
	回遊拠点 の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東門及び木樋周辺地区 ・ 西門周辺地区 ・ 西側丘陵地 ・ 御笠川周辺地区 ・ 土塁断面及び木樋周辺地区 	
	ネットワーク の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 史跡地内の散策路をつくる ・ 史跡地外の散策ルートの検討と誘導 	
市民と行政 の協働による 維持管理 ・ 保存活用	歴史環境 の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境学習（歴史、自然環境）への活用 ・ 観光、レクリエーションへの活用 	
	市民参加による 緑の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伐採・行動基準の設定 ・ ボランティア・市民活動等との連携 	