

「古代地方都市多賀城」における「多賀城跡南門」と「南北大路」

桑原 滋 郎

1. はじめに

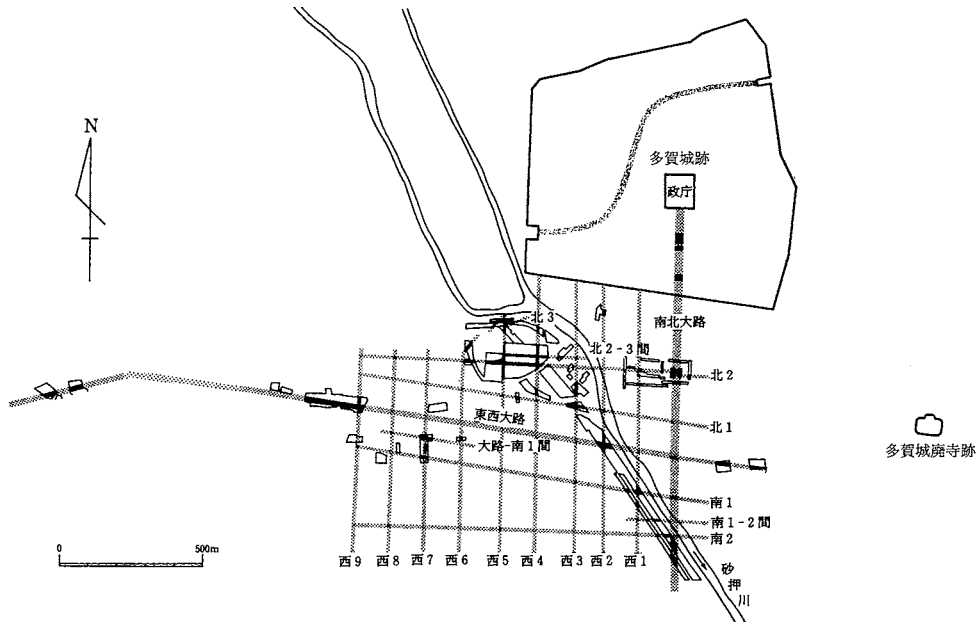
「特別史跡多賀城跡」（以下多賀城跡）の南西一帯で大規模な発掘調査が実施され、「城柵多賀城」と「町並み」が一体となった「古代地方都市多賀城」が判明してきており、注目を集めている。町並みに関する発掘調査成果は、宮城県教育委員会や多賀城市教育委員会の「山王遺跡」の発掘調査報告書に詳しい。また、1997年発行された『多賀城市史Ⅰ 原始・古代・中世』の第六章「奈良・平安時代」には第五節に「古代都市多賀城」があり、高野芳宏・菅原弘樹氏が、このことを詳しく述べている。さらに平川南氏もこれらの調査・研究成果をうけて、1999年「古代地方都市論 多賀城とその周辺」で「多賀城を古代地方都市とみなすことができるであろう」と述べている『国立歴史民俗博物館研究報告第七十八集』。

ここでは、都市論にとってきわめて小さな問題であるが、「多賀城跡南門」と町並みに発見された「南北大路」の関わりを述べてみたい。

2. 「町並み」の跡

町並みに付いてごく簡単に述べると、先ず多賀城跡南辺築地線と平行し、南に約五百五十メートル離れた位置に、幅十二メートルの道路跡が東西方向に続いている。これを「東西大路」と呼ぶ。一方、多賀城政庁中軸線延長上にほぼ一致する位置には、幅二十メートルを越す道路跡が南北方向に走っている。これを「南北大路」と称する。この二条の大路を基準にして、不規則ながら、ほぼ百メートル間隔に大路より幅の狭い「小路」と呼ぶ東西方向・南北方向の道路跡がある。これらの道路網によって、多賀城跡の南西一帯は、百メートル四方ほどの数多くのややいびつな方形に区画されている。こうしたいわゆる「方格地割り」が東西一キロメートル、南北八百メートルの範囲に広がっている。そこには、国司の館、下級役人の住まい、工房、祭・まじないの痕跡等が残っている。これらを「城柵多賀城」と同時期に存在した「町並み跡」と考えるわけである。町並みの成立時期は、厳密には確定しえない段階であるが、少なくとも九世紀初頭以降には「町並み」の形がある程度整えていたであろう。この「町並み」と「多賀城」を総合して、「古代地方都市多賀城」と呼んでいる（第1図）。

2 「古代地方都市多賀城」における「多賀城跡南門」と「南北大路」



第1図 古代地方都市多賀城

3. 古代都市多賀城建設の基準線

八世紀前半に多賀城の中央部に政庁が造られると、政庁の「正殿と南門」の中心を結ぶ政庁中軸線と一致する南北方向の線が基準線として、観念上存在した事は容易に推察出来るのである。これを基準線(1)と仮称する。この線の方向はおおむね真北を指す。また東西方向の多賀城跡の南辺築地線は、東で約6度南に偏しており、基準線(1)とは直行しない。しかし、この線は古代都市多賀城の町並み建設に当たって基準線(1)と共に基準となっている。これを基準線(2)としておこう。

余談ではあるが、この基準線(2)に関して、約三十年前に岡田茂弘氏は、興味深い観察をされているので、紹介しておきたい。それは、多賀城から1kmほど離れた多賀城廃寺跡の伽藍中軸線がこの線の延長と直交するという事実の指摘であった。重ねて岡田氏は、多賀城創建時には南辺築地に平行或いは直交するような地割りがすでにあつたのではないかと推定した。この指摘は大変重要で、多賀城と廃寺が同一計画で、ほぼ同時期に建設された事を証明する、裏付けを得たと大きく評価できよう。しかしながら、その後の発掘調査で、多賀城創建を溯るような地割りは全く検出されていない。

現在考えると、この基準線(2)は多賀城跡の東南隅に位置する通称「スズメ山」と西南隅の低い丘陵部「五万崎」を結んで南辺築地の位置を確定し、多賀城を建造した結果出来たものであろう。それはともかく、小論で触れる町並みは、基準線(1・2)に規制されて

建設された事は間違いない。

4. 多賀城南門跡

本題に入る前に、「多賀城南門」の呼称について、ふれておきたい。多賀城の正門は言うまでもなく南門である。これを「多賀城外郭南門」と呼ぶ場合が多い。しかし、本文では「多賀城南門」或いは略して単に「南門」と表現したい。多賀城跡では先ず政庁の実態が判明した後に、外周区画施設の調査が行われた。そこで「政庁南門」と区別する意味合いで、「外郭南門」と報告書では表記されてきたかと思われる。しかし現在、多賀城の正門＝南門をその都度「外郭」をつけて呼ぶ必要はない。内部にある門については、別個に「政庁南門」とか「大畑北門」と呼べば良いと思うので、小論では、このように表記したい。

では、具体的に南門の位置と発掘調査の所見を見ていこう。多賀城南門跡は、大まかに見ると、先に述べた基準線（1・2）の交点に位置している。南門の発掘調査は1970年度と1985年度の二回行われている。先ず、70年度の7次調査では、南門東妻と考えられる南北に並ぶ根固石2箇所の痕跡を検出した。いずれも2時期の重複があり、古い方の根固めの痕跡は「地山を低く掘り凹めた据え穴中に長径20cm前後の玉石を並べたものであり」新しい方の痕跡は「前者を切つて、やや西よりに設けられており、径1.5～1.8mの据え穴中には玉石とともに焼瓦・焼土が混在している」と報告書では述べている。そして「門全体の規模は不明である」が、南辺築地に取り付く事と、政庁中軸線上にある事から「外郭南門と判断した」と結論付けている『多賀城跡—昭和45年度発掘調査概報—』宮城県多賀城跡調査研究所（1971年3月）。

85年の48次調査では、前回推定の域を出なかった、南門及びそれに取り付く築地の詳細が把握された。『多賀城跡』（宮城県多賀城跡調査研究所年報1985）報告書によって南門の状況を見ていきたい。この調査では、南門と築地の変遷をA期・B期・C1期・C2期・D期に分けてとらえている。

	門	築地	遺構期・年代
A 期	不明	S F 202A 築地	政庁第 I 期
B 期	礎石式の S B 201A 門	S F 202B 1 築地	政庁第 II 期 8 世紀中頃
C 1 期	仮設的門か（遺構は不明）		政庁第 III 1 期 780 年直後
C 2 期	礎石式の S B 201B 門	S F 202B 2 築地政庁第 III 2 期	8 世紀末
D 期	S B 201B 門 屋根を葺替えて存続	S F 202C 築地	9 世紀後半頃

4 「古代地方都市多賀城」における「多賀城跡南門」と「南北大路」

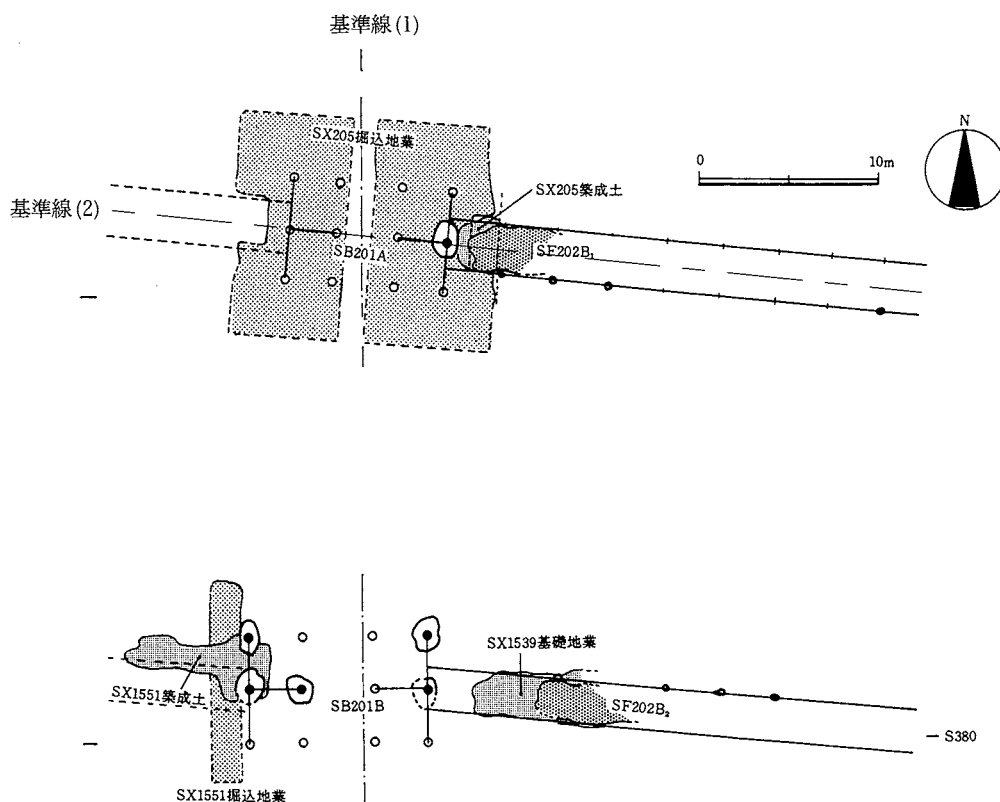
概要は以上の通りである。

政庁第Ⅰ期に相当する門は、残念ながら不明である。

政庁第Ⅱ期に相当するS B201A門は、第2図に見るように変形の掘込地業S X205上に建つ礎石立ち式の門である。一個の礎石据え穴（東妻棟通下と推定）が検出されただけだが、東西規模は9 m程度で桁行3間、南北の規模は梁行2間で、掘り込み地業との関係から八脚門であり、方向は基準線(1)に対し直交せず、東で6度前後南に偏していたと推定されている。この方向は基準線(2)とほぼ一致する。

政庁第Ⅲ期に相当するS B201B門は、S B201A門の上層に建てられたもので、桁行総長9.9m、中央の間約3.9m、脇の間3.0m、梁行3.0m、総長6.0mと見られる。棟通りの方向は基準線(1)と直交する。

両者共にその中心がほぼ基準線(1)と基準線(2)の交点上にあるものの、その方向は一致しない。201A門は政庁に対して正対しない。一方201B門は正対している（第2図）。



第2図 多賀城南門跡

5. 政庁一南門間の道路跡

政庁と南門の間には道路があり、これは従来「政庁南門と外郭南門を結ぶ道路」とか「政庁南の道路」と表記されてきた。ここでは「政庁一南門間道路」と呼ぶ事にする。この道路は多賀城創建期つまり政庁第Ⅰ期相当の時期から整備されている。この部分の発掘調査は、83年の43・44次調査と86年50次で実施されており『多賀城跡 年報1983』・『多賀城跡 年報1987』（宮城県多賀城跡調査研究所）、この調査成果は年報1987に総括されているので、それによって概略を見ていきたい。

時 期	路 幅	年代	政庁遺構期との対応
1 A期	約13m	8世紀前半	第Ⅰ期
1 B期	約11m	8世紀前半	第Ⅰ期
2 A期	約13m	8世紀中頃	第Ⅱ期
2 B期	約13m	8世紀後半	第Ⅱ期
3 期	約23m	9世紀初頭頃	第Ⅲ期

政庁一南門間道路の路幅、構築年代、政庁遺構期との対応関係は以上の通りである。構造等の詳細は報告書をご覧頂きたい。

この道路は、多賀城創建期直後（政庁Ⅰ期相当）に早くも施工されている。そして、その位置・方向は一貫して基準線(1)に合致する。政庁Ⅰ・Ⅱ期に相当する間は、数回改修を受けるものの、規模等に大きな変化は見られない。しかし9世紀初頭頃（政庁Ⅲ期相当）になると路幅を倍近く広げ大々的に整備されている。

この道路はその方向に着目すると、政庁に対しては一貫して正対している。しかし南門には、必ずしも正対しない。奈良時代（Ⅰ・Ⅱ）には南門は基準線(1)と直交しないので、これは当然の事である。やや想像をたくましくするならば、2期以前のこの道路は、主として政庁を意識しており、「政庁に至る」或いは「政庁より出る」意図が、強かったのではないだろうか。換言すれば、この道路は、政庁を起点或いは終点とするものであり、多賀城の南門を第一義的に意識したものではないということである。この点を強調すると、2期以前までのこの道路の役割は政庁と南門を繋ぐというよりは、政庁の荘厳さを演出することに主な存在意義があったとも見る事が出来る。3期に大幅に拡幅され南門にも正対するようになった後は、文字通り政庁一南門間道路となった。

6. 南北大路跡

この道路に関しては、東西大路が発掘調査によりある程度認識された後に、この辺りには南北大路が有ってしかるべきと考えて、発掘調査が実施された。つまり、東西大路が多賀城跡の正面を通過する辺りで交差する、南北大路は当然あるはず、という想定のもとに

6 「古代地方都市多賀城」における「多賀城跡南門」と「南北大路」

発掘調査が行われた経緯がある。調査着手前は、東西大路に見合った規模の道路を想定していたが、結果的には、東西大路よりはるかに規模の大きい道路が発見された。

平成四年度に宮城県教委と多賀城市教育委員会が共同で行った「市川橋遺跡」館前地区の発掘調査で、その位置・規模・変遷等が判明している『市川橋遺跡—第11次調査報告書』多賀城市教育委員会（平成10年3月）。詳しくは報告書に譲るとして、概略を見ていきたい。

No.2トレンチとNo.6トレンチで各々A・B・C・D・E・F・G・H期とA・B期の遺構を検出している。前者を例示しておきたい。

遺構期	路幅(m)	年 代
A	17.35	直接は把握出来ず
B	21.40	同
C	20.78	同
D	21.86	同
E	21.10	10世紀前葉以前
F	21.82	10世紀前葉から
G	21.70	
H	21.60	10世紀中頃

この道路の方向・位置は概ね、基準線(1)に一致するので、この線を基にして設計・施工をした事は、誰も疑問の無い所であろう。年代に関しては、直接把握出来る遺構期の年代は僅かで、E期=10世紀前葉以前、F～H期=10世紀前葉から中葉頃までという。報告書は東西大路との関わりから、「南北大路も9世紀前葉頃まで溯る可能性が考えられる」と述べたうえ、『多賀城市史1』掲載の高野・菅原論文にある、南北大路と政庁—南門間道路の路幅に注目した年代観＝「B期の年代もおおよそ9世紀初頭と推定する事ができ、それより古いA期の年代は8世紀代まで溯る可能性がある」を紹介している。

何れにしろ、この道路跡について、発掘調査から年代の詳細を述べる事は現段階では困難であろう。

7. 政庁—南門間道路と南北大路

5項で「政庁—南門間道路」を、そして6項で「南北大路」をそれぞれ見てきた。ここでは両者の関わりを検討しておきたい。「南北大路」を北上し南門で多賀城に到着し、さらに「政庁—南門間道路」を北上すると政庁に着くのであるから、両者は一つの道路であるかの如く、ややもすると捉えられかねない。事実「政庁—南門間道路」を「南北大路」と表記した図を見る事がままある。このように述べると、如何にも些細な事に拘泥すると思

われるかも知れない。しかし両者は決して同一の道路ではない。一方は城内の道路であり、他方は城外の道路である。両者は遮蔽施設である南辺築地やその開口部である南門で厳然と隔てられている事を忘れるわけにはいかない。国道4号と国道1号は東京日本橋で接続するが、両者を同一の道路と考える人はよもや居るまい。5項でも触れたが、「政庁—南門間道路」はある時期まで政庁を起点・終点とする道路であって、一方「南北大路」は多賀城＝具体には南門を起点・終点とする道路なのである。

両者を一体に捉える考え方は、南北大路の路幅が概ね21m強であるのに対し、政庁—南門間道路のうち、政庁第Ⅲ期相当以降の路幅が23mで、ほぼ南北大路の幅に一致することに注目し、しかも南北大路建設の時期を政庁第Ⅲ期と推定する事に起因する。両者の路幅の一致に関しては、後に再びふれることとし、ここではこれら二つの道路は本来的に別個のものである事を確認しておきたい。両者は南門で接続するにすぎない。

8. 南門S B 201 A (Ⅱ期) とS B 201 B (Ⅲ期) の方向の相違

順序が逆になってしまったきらいはあるが、ここでは先ず参考までに、政庁各遺構期のおおよその年代を述べておこう。

第Ⅰ期 創建期 8世紀前葉 (多賀城碑は神亀元=724年)

第Ⅱ期 8世紀半ば頃 (多賀城碑では天平宝字六=762年) ~宝亀十一=780年

第Ⅲ期 宝亀十一=780年~貞観十一=869年

第Ⅳ期 貞観十一年以降

S B 201 A門は政庁第Ⅱ期、そしてS B 201 B門は政庁第Ⅲ期に相当する。建物方向についてみると、前者は基準線(2)に一致し、後者は基準線(1)と直交するのである。つまり、Ⅱ期とⅢ期では、南門の方向が違う。201 A門は南辺築地と棟通りを揃えて建築しているのに対して、201 B門はそうではなく、僅かな角度ではあるが、築地は門に対して西では北西方向から接続し、東では南東方向から接続するのである。勿論門と築地の棟通りは一致しない。この方向の相違・変化について従来明確な解釈・説明がなされていなかった。ところが前掲『市川橋遺跡』の報告書の中で千葉孝弥氏は「南門の方向の変化は、南北大路の建設という外的要因によって生じた可能性が考えられよう」と述べている。筆者もこのような見解に賛成である。しかし報告書の記載だけでは、大方の人々は十分理解出来ない恨みがある。そこで千葉氏に触発され、私なりにこの事をさらに説明的に述べてみたい。

政庁Ⅱ期からⅢ期にかけて、多賀城跡の内部だけを見ると、政庁の位置に変化はないし、南辺築地の位置も変わらない。つまり、多賀城の内的要因からは、南門の方向を変更するような合理的な原因＝理由は見出せない。そこでこの方向の変化を促すような外的要因を

詮索すると、間接的には町並みの形成が、そして直接的には南北大路の建設が関わっているのではなかろうかという考えに行き着く。町並みの形成、東西大路と南北大路の関わりの詳細に付いては、未だ明らかでない部分が多い。しかし、東西大路と南北大路は、共に町並みを構成する基本的要素である。当然の事ながら同一計画に基づき施工し、完成したのであろう。細部は兎も角、両者の施工時期・変遷は、本来共通するものと考えたい。

むしろ個別に時期・変遷を考えるのは不自然である。

なお両大路の時期に付いてであるが、先に私は6項「南北大路跡」で「発掘調査から年代の詳細を述べる事は現段階では困難であろう」と述べたが、前掲書で高野・菅原両氏は、「東西大路の最も古いA期は8世紀後半」、そして「南北大路の最も古いA期は8世紀代の可能性」と述べているので、ここで紹介しておこう。

ところで、両大路の建設計画に当たっては、既に2項で述べた通り、東西大路は基準線(2)に平行し、南約500m離れた位置に定め、そして南北大路は基準線(1)上に設定した。両大路は直角に交わるのが当然のように思われるが、計画では結果的に直交しないことになった。東西大路をなぜ約5町離れたこの位置に定めたのかはわからないが、南北大路は基準線(1)上以外は念頭に無かったのではなかろうか。東西大路の方向は南辺築地とほぼ一致するのだから、南北大路を東西大路と直交させて、南辺築地に直交させるのも一つの方法として考えられる。しかし、そういった計画はしなかった。この事実から、南北大路は、基準線(1)上建設し、基準線(1)を辿りながら多賀城正面＝南門へ到るという意図が明確にあった事が読み取れる。

9. 南門の方向と南北大路

繰り返しになるが、多賀城南門は、政庁Ⅲ期になると基準線(1)と方向が一致(直交)するようになる。この現象の理由については従来合理的解釈はなかった。一方南北大路はある時期に基準線(1)上に建設される。しかし建設の年代に付いては資料的に不十分で、厳密に限定するまでにいたっていない。両者は共通して基準線(1)上にあり、当然の事ながら正対しているのである。「門の方向変更の原因」と「南北大路の建設年代」という疑問に対して、「門と道路が同一線上にあって正対する事」が何らかの関わりを持つと仮定すると、従来不明であった、先に挙げた二つの疑問は氷解する。すなわち、「門の方向の変更は南北大路を建設したことに起因する」ことと「南北大路の建設年代は政庁第Ⅲ期に相当する」の二つの解答が得られるのである。これから「両者は考古学的に見てほぼ同時期の建設」程度の推定は可能であろう。大きな蓄積のある多賀城跡の調査成果と、近時明らかになりつつある城外の町並みの調査成果とを関連づけて考えると、このような見通しが得られる。

なお政庁—南門間道路は政庁Ⅰ・Ⅱ期には路幅が13mであるが、Ⅲ期になると23mに拡幅される。先にも触れたが、この数値と、南北大路の幅21mがおおよそ一致する事を根拠に、両者は同時に建設されたと考える向きもある。しかし多賀城の内と外の道路が同じ幅を持たなければならない必然性はなく、偶然の一致も考えうる。そうは言っても、南北大路を堂々たる21mに整備して、城内に入ると、政庁への道路が13mと急に幅を狭めるのは如何にも不釣り合いであるから、南北大路を建設した時点で、政庁—南門間道路も拡幅した事は、有り得る事とも思う。事情はどうであれ、城内の道路と城外の道路は本質的に「異なるもの」とらえなければならないと考えている。

10. 結 び

9項で述べた見通しは、言うまでもなく仮説にすぎない。しかしこの考え方は城外の町並みを調査するに当たっての何がしかの目安にはなりえよう。多賀城跡の政庁遺構期は、考古学の発掘調査成果を文献史料の裏付けにより補強した時期区分であり、年代である。大小の道路を伴う町並みのように広範囲にわたる遺跡の年代を究明する事は容易ではない。そうであるからなおのこと、多賀城跡の調査成果を有効に利用・援用し、町並み建設の実態に迫らなければならない。

最後に町並み形成時期とその意義に付いてふれておきたい。東西・南北両大路の完成が町並み形成の一つの目安になるであろう。その時期が仮にここに提示したように政庁第Ⅲ期に当たるならば、この時期は、藤原恵美朝菑によって大々的に整備された第Ⅱ期の多賀城が、宝亀十一（780）年の伊治公咎麻呂事件によって放火・破壊を蒙った後の復興期にあたる。小期である第Ⅲ—1期を経て、第Ⅲ—2期には本格的復興工事がなされる。具体的な年代に付いて報告書は「第2小期の造営は宝亀11年の火災からそう降らない8世紀末頃とすることが妥当」としている（『多賀城跡政庁跡本文編』第七章考察3、政庁の変遷と性格(1)遺構期の年代 多賀城跡調査研究所1982・3）。

創建第Ⅰ期の諸施設が一旦撤去され、改めて恵美朝菑により大規模に整備された第Ⅱ期を「対蝦夷政策の強化」という観点から、これまで私は、多賀城にとって画期的な出来事であると強調してきた。朝菑の事績は多賀城の整備のみに止まらず、出羽柵を改修して秋田城へと組織替える事、桃生・雄勝両城を建造する事、など東北全域に関わる事である。このような蝦夷政策の強化による政府と現地住民蝦夷との軋轢が限界に達し一気に両者の関係に破綻をきたしたのが、咎麻呂事件であり、その結果が第Ⅱ期の終末である。第Ⅱ期を強調する反面、第Ⅲ期に付いては、修復・復興という点だけに着目してこれまで解釈してきたきらいがある。町並みの計画・建設＝「古代地方都市多賀城」が私の想定通り第Ⅲ

期であるとする、従来「焼失後の復興」程度にしかとらえてこなかった第Ⅲ期の評価を再考しなければならない。

方向を変えた「多賀城南門」＝S B 201 Bは、再三言及してきた通り、第Ⅲ期の建造である事は、多賀城跡調査研究所の調査で明らかである。第Ⅲ期というと8項で既に見たように、780～860年の長期間である。では第Ⅲ期の中で、南門と南北大路建設の時期をさらに限定できないであろうか。

ところで、多賀城の重要な役割の一つに城柵の建造がある。桃生城・伊治城は、8世紀後半に、そして胆沢・志波・徳丹各城は9世紀初頭に築かれた。これらは陸奥国の責任において、多賀城の管轄下に建造されたことは疑いない。ここで胆沢・志波両城のをみると、両城は延暦二十一・二十二（802・803）年相次いで坂上田村麻呂が責任者となって築いた。坂上田村麻呂は先には副將軍として、後には征夷大將軍として、皆麻呂乱後の混乱收拾に当たった人物である。蝦夷との戦闘行為、「胆沢の地」＝北上盆地南半の獲得工作もさることながら、多賀城の復旧も勿論重大事であったはずである。そういう任務を帯びた田村麻呂が多賀城本体の復興工事を未完のまま放置し、二つの城柵建造に着手する事は考えがたい。これを敷衍すると、第Ⅲ期の復興工事は、九世紀初頭の両城建造までにはほぼ終了していた事になる。そして南門と南北大路も九世紀初頭頃迄には建設されたとの推定も成り立つ。つまり、第Ⅲ期の建造行為は、多賀城の復興のみに止まらず、胆沢城等の建造、町並みの建設とも密接に関わる可能性がある。

そもそも政府側にとっては、多賀城が放火され、焼失したのが契機となって、いわゆる「蝦夷征伐」が始まったのである。長期の戦争を経て、手中にした北上盆地に築いた城柵が胆沢・志波両城である。これは、多賀城の本格的復興工事と町並みの建設＝古代都市多賀城の建設とも連動した一連の大々的なものであった。そしてこの大事業をもって、律令政府は皆麻呂乱で一旦地に落ちた威信を一挙に回復しようとしたと考えたい。

追記1. 小論を成すに当って、高野芳宏、滝川ちかこ、千葉孝弥諸氏に種々教示をいただいた。

2. 去る二月二十五日に死去した父農学者桑原武司に小論を捧げる。