



東谷・中島地区遺跡群推定東山道跡 (栃木県教育委員会提供)

宇都宮は古くから二荒山神社の門前町、中世宇都宮氏や近世戸田氏などの城下町、そして宇都宮を通る街道の宿場町として繁栄してきました。なかでも、宇都宮を通った街道は古代の東山道以来、現代の国道4号や東北自動車道に至るまで、千三百年以上の長きにわたって宇都宮の発展を支え続けてきたことになりました。そこであらためて宇都宮を通った主要な街道と宇都宮のかかわりを、古代・中世・近世に分けてたどってみたいと思います。

ほかにも宇都宮市内では、東谷・中島地区遺跡群を北上すると、上野遺跡Ⅰ(平出町)・上野遺跡Ⅱ(平出町)、平出免の内台遺跡(平出町)から道路跡がみつかっています。道路跡は、おおまかには、国道新四号線とベルモールの間をまっすぐ南北に走っています。鬼怒川を渡る手前付近に所在する釜根西遺跡(下岡本)や日枝神社遺跡(下岡本)からも道路跡がみつかつており、このあたりが渡河点ではないかと考えられています。また、宇都宮市竹下町に所在する飛山城跡(国指定史跡)からは、全国で初めて「烽家」と書かれた墨書土器がみつかりました。古代の「

東山道の活用期間 藤原京跡から出土した木簡に「下毛野国足利郡波可里鮎大贄古参年十月廿二日」とあります。三年の十月二十二日に、下野国の足利郡から、鮎をひとかご進上したことが書かれています。参年(三年)は大正三年のこととされるので、東山道はこの時期には既に使われていたとも考えられます。

◎特集

宇都宮を通った

諸街道

宇都宮は古くから二荒山神社の門前町、中世宇都宮氏や近世戸田氏などの城下町、そして宇都宮を通る街道の宿場町として繁栄してきました。なかでも、宇都宮を通った街道は古代の東山道以来、現代の国道4号や東北自動車道に至るまで、千三百年以上の長きにわたって宇都宮の発展を支え続けてきたことになりました。そこであらためて宇都宮を通った主要な街道と宇都宮のかかわりを、古代・中世・近世に分けてたどってみたいと思います。



推定東山道と関連遺跡

1

●古代

東山道

栃木県立博物館 中山真理

東山道とは

古代律令国家の成立とともに、都と各地の国府をつなぐための幹線道路が整備されました。東山道は行政区分の呼び名でもあり、都から各地方へ延びる道路の名前でもありました。栃木県は下野国と呼ばれ、東山道に属していました。東山道は都から近い順に、近江国(滋賀県)・美濃国(岐阜県南部)・飛騨国(岐阜県北部)・信濃国(長野県)・上野国(群馬県)・下野国(栃木県)・陸奥国(福島県、宮城県、岩手県)・出羽国(山形県・秋田県)の八国から編成され、都と東北をつなぐ幹線道路の一つでした。

国府と国府を最短距離で結ぶ計画で作られた道路(駅路)は、直線的で時には低地を埋め立て、丘陵を削り建設されました。道路建設は、当時大変な労力であったと想像できます。

東山道駅路は、中央政府からの使者が情報伝達をスムーズに行うためや地方で起こる反乱平定に向かう軍隊のための道路でありました。道幅の時代的変遷は、奈良時代では九〜二メートル、平安時代では六メートルへと減少する傾向にあります。駅路には、律令制下の駅制によって、三〇里(約一六キロ)に駅家を置くこ



「烽家」墨書土器 (宇都宮市教育委員会蔵)

現在、栃木県内で推定東山道と呼ばれる道路跡は、両側に側溝をもつ道幅の広い直線道路をつなぎ合わせたものです。推定としている理由には、「この道が東山道です」といったことを示す道路標識や看板が見つからないことがあげられます。道路跡から出土する遺物の量は、集落跡から出土する遺物に比べて非常に少ない傾向にあります。それは、道路が繰り返し修理され、溝の堆積物も定期的に取り払われたことが原因と考えられます。

東谷・中島地区遺跡群の道路跡では、九世紀代の補修を最後にそれ以降、明確な修繕の跡はみられません。また、天仁元年(一一〇八)に降灰した火山灰(浅間B)によって完全に覆われていることから、それ以前に廃絶したことがわかります。下野国内の東山道駅路は一〇世紀代には衰退し、一二世紀には廃絶したと考えられます。

東山道と宇都宮

現在の宇都宮は、上三川インターチェンジと宇都宮市のインターパーク地区にもみられるように、交通・物流の要所となっています。国道新4号と北関東自動車道が交わる場所は、現在、広大な商業施設となっています。週末ともなれば、遠方からも人々が訪れます。時代は違いますが、東山道は古代の高速道路ともいえます。宇都宮インターパーク地区を訪れる際に、古代の東山道を感じていただけたら、面白いのではないかと思います。

栃木県立博物館 江田 郁夫

奥大道とは

通常、道の名前はその行き先名を冠する... 鎌倉街道ならば鎌倉に向かう道だし、東京街道ならば東京に向かう道といった具合です。だとすると、奥大道とはどこに向かう道の意味していたのでしょうか。

じつは私たちは、同じような名前がついた一大ベストセラーをよく知っています。松尾芭蕉の『奥のほそ道』です。『奥のほそ道』は、江戸時代の俳人である芭蕉が著した俳諧紀行文で、元禄十五年(二七〇二)に刊行されました。元禄二年三月二十七日に江戸深川を出発した芭蕉は、翌日以降に室の八島(栃木市)、日光山、那須野が原、雲巖寺(大田原市)といった下野の名所を歴訪し、陸奥白河(福島県)直前の芦野では「田一枚植て立ち去る柳かな」の名句を詠んでいます。

つづいて陸奥では松島(宮城県)や平泉(岩手県)、出羽では象潟(秋田県)等を訪ね、その後は日本海沿いを南下し、八月下旬に美濃大垣(岐阜県)まで至りました。その間に詠まれた「夏草や兵どもが夢の跡」(平泉)、「閑さや岩にしみ入蟬の声」(出羽立石寺)などは、みなさんも

(陸奥湾)なので、当然ながら奥大道も外が浜が終点ということになります。鎌倉が外が浜間の総延長距離は優に七五〇キロを超え、いわば中世最長の街道が奥大道でした。

受命した御家人の名字からすると、下野国内では南から小山(薬師寺(下野市))、児山(下野市)、宇都宮(氏家(さくら市))、喜連川(さくら市)、福原(大田原市)、黒羽(大田原市)、芦野(那須町)等を経て、奥大道は陸奥へと至っていたことがうかがえます。現代の道筋であれば、氏家以南は国道4号、以北は喜連

よくご存知と思います。『奥のほそ道』は、芭蕉がみちのく(陸奥) 一帯を旅したさいの紀行文になります。

したがって、奥大道の場合もやはり陸奥に向かう道の意味してしました。ただし、その道はけつして「ほそ道」ではなく、「大道」(幅の広い道路)だったことは注目されます。つまり、奥大道とは陸奥に向かう中世の幹線道の意味していたわけ

奥大道の経路

それでは、奥大道はどこからがスタートで、どこがゴールだったのでしょうか。たとえば、鎌倉時代中ごろの建長八年(一二五六)に幕府が奥大道での夜討・強盗蜂起に関し、その治安回復のために所領内の奥大道の宿々に「宿直人」

川までは国道293号、また黒羽以北は国道294号とほぼ重なります。

奥大道の実態

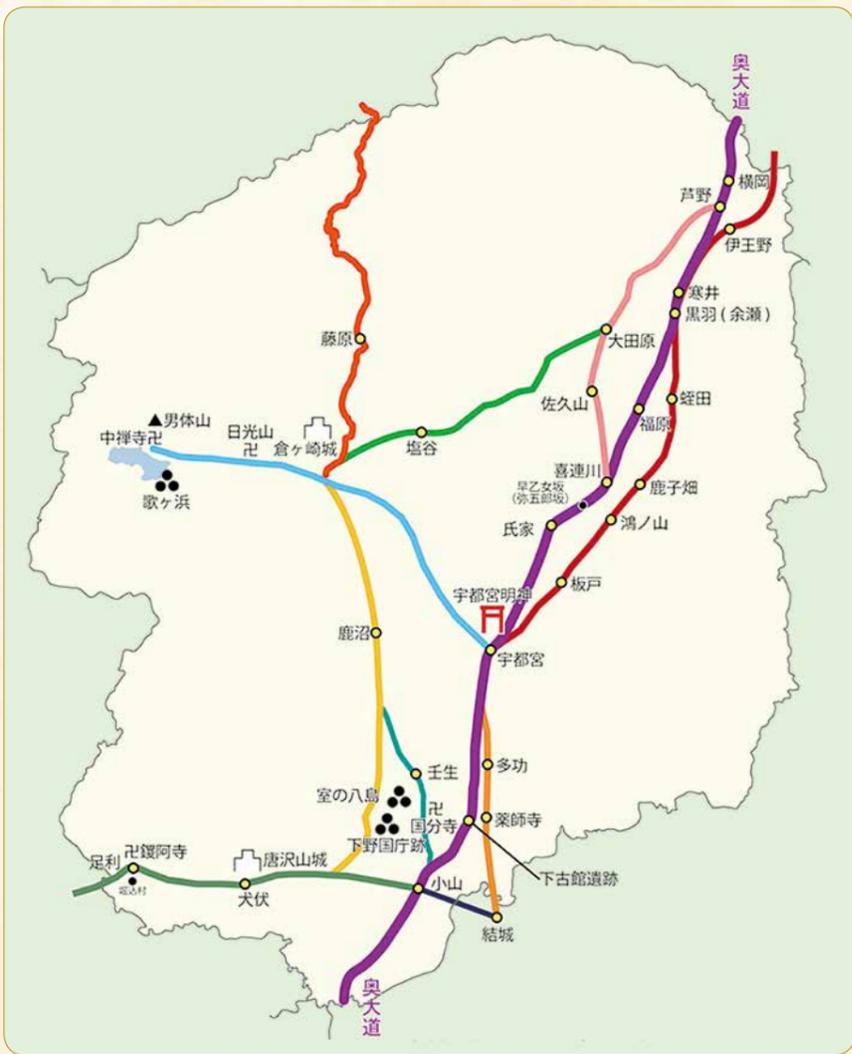
以上のような経路をとって、はるばる陸奥湾までつづいていた奥大道ですが、当時の大道とはどのような実態をもっていたのでしょうか。たとえば、鎌倉時代末期に原型が成立した軍記物語『真名本曾我物語』には、つぎのような記述がみられます。「大道広き処にては馬の鼻を並べて搏みに搏む、大道狭き処にては馬の頭をとり矢形に立てなして各々駒を早めて急ぎけり」。つまり、幅の広い道とはいっても、大道としての一定の規格があったわけではなく、ところによって道幅にもちがいがあつたことがわかります。その点は、現代の国道が片側一車線から数車線に及ぶものまで、実際にはさまざまなバリエーションがあることと似ているかもしれません。

とはいえ、それでもなお当時の大道は、「大道狭き処にては馬の頭をとがり矢形に立てなして各々駒を早めて急ぐ」ことが可能だったとされています。ちなみに「とがり矢」とは、「先端が鋭く尖つていて、それに続けて幅が広くなり、四角形のようになっている矢」(『邦訳日葡辞書』岩波書店)を意味していました。つまり、先頭は一騎駆けでも、後続の武士は二〜三騎で併走する隊形を「とがり矢形」と称していたわけ

を置き、警固にあたることを沿道の御家人に命じたことが幕府の公式記録『吾妻鏡』に記されています。ちなみに、宿とは街道沿いに発達した交通集落で、近世の宿場の前身になります。そこに御家人の家臣を常駐させて、当時宿や街道を荒らし回っていた夜討・強盗を防がせたわけです。

そのさいに幕府からこの命令を受けたのは、下野に本拠をもつ宇都宮氏、小山氏、薬師寺氏、塩谷氏、氏家氏、芦野氏、福原氏、那須氏らをはじめ、そのほか武蔵・陸奥などの御家人も含めた二四人でした。奥大道は、幕府の所在地である相模鎌倉(神奈川県)を起点に武蔵、下野等を経由して陸奥までつづいていたことがわかります。そして、広大な陸奥はその南端が白河、北端は当時の国境でもあった外が浜

下野国内の中世諸街道



す。したがって、大道は道幅が狭いところでも馬上の武士が二〜三騎で併走することが可能だったことがあきらかとなります。

それでは、馬上の武士が二〜三騎で併走するためには、最低限どのくらいの道幅が必要とされたのでしょうか。その点を示唆するのが、天正十八年(一五九〇)に豊臣秀吉が小田原(神奈川県)から宇都宮、つづいて会津(福島県)に大軍を率いて下向するさいに沿道の領主に命じた命令書です(『伊達家文書』ほか)。命令書には「当表(小田原)より会津まで横三間の海道を作るべきの事」とあって、秀吉一行の通行には「横三間(約五・四メートル)」の道幅が規準とされていたことがわかります。

ただし、道幅三間はあくまで規準であつて、橋や峠道などの交通の難所では三間幅を確保することが現実にはむずかしい場合も少なくなくなつたと考えられます。いわば「大道狭き処」にあたります。そのさいにも馬上の武士二〜三騎が併走できたとする、たとえば現代の騎士たちが併走する競馬場のスターティングゲート幅は約〇・九〜二メートルなので、計算上は二七〜三三メートルの道幅があれば併走は可能だつたと考えられます。結論として、大道は狭くても二間弱の道幅を有していたことになり

奥大道のターミナル・宇都宮

鎌倉から外が浜に至る奥大道の重要ターミナルである宇都宮には、中世をつうじて多くの人びとが立ち寄りました。歴史

往時の奥大道は、宇都宮城の東側低地の田川西岸沿いを北上し、すでに鎌倉時代後期には奥大道沿道に南から小田原・中河原・上河原の三宿が形成されています。また、田川の東岸にも宿郷が成立するなど、宿場町として活況を呈していたことがうかがえます。

もともと宇都宮は、下野一宮たる宇都宮明神(二荒山神社)に由来し、その宇都宮明神の神官をつとめる鎌倉御家人の名字となり、ついには宇都宮明神一帯をさす地名となりました。したがって、宇都宮明神の南麓に形成された門前町も宇都宮と称されたほか、中世宇都宮氏の城館もやはり宇都宮城とよばれています。

宇都宮明神の門前町であり、また中世宇都宮氏の城下町でもあった宇都宮ですが、奥大道の宿場町として発展することもない、一挙に関東を代表する中世都市へと成長します。そして同じころに宇都宮一族を中心とする和歌のネットワーク・宇都宮歌壇は、京都・鎌倉歌壇とともに隆盛期を迎えました。その背景には、中世日本首都京都、そして武士の都鎌倉にも比肩しうるような文化力・経済力を宇都宮が具備しつづいたことがあり、それらを宇都宮にもたらしてくれたのが東日本における最重要幹線道の一つ、奥大道だったといえるのではないのでしょうか。



中世・中河原宿の現況(宇都宮市天神付近)

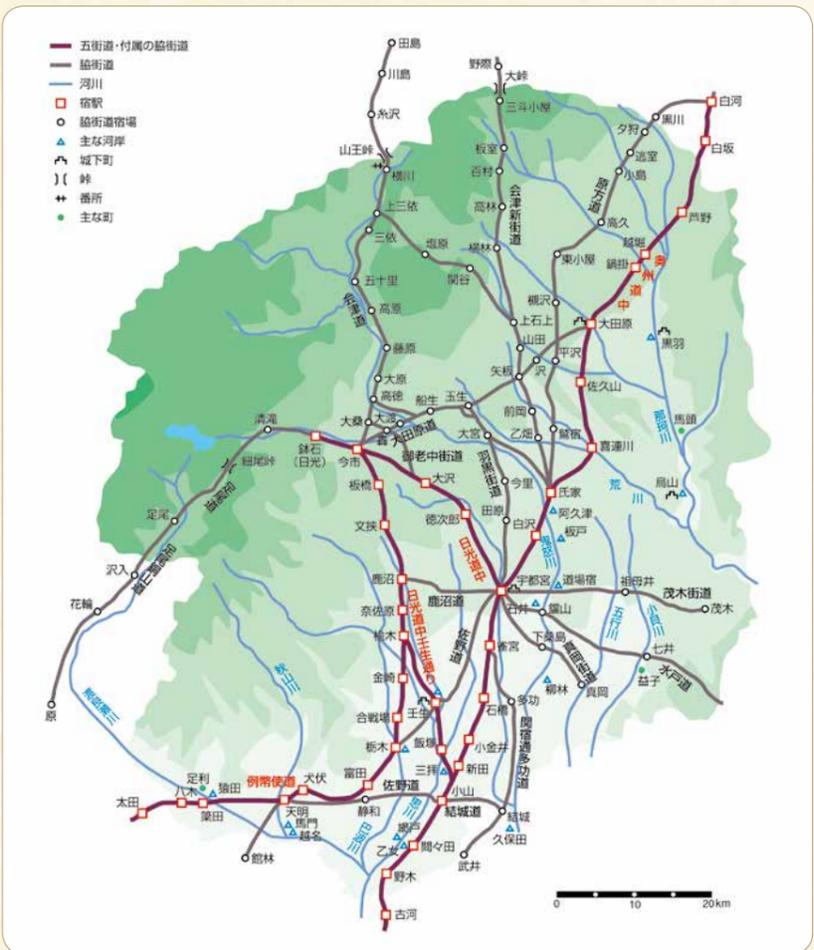
近世 日光・奥州道中

栃木県立博物館 飯塚 真史

日光・奥州道中とは

徳川家康による江戸幕府の成立は、鎌倉を起点としたかつての陸上交通網を完全に終わらせ、新たに江戸（日本橋）を

起点とする五街道を生み出しました。五街道とは、京都と江戸をつなぐ「東海道・中山道」、江戸と聖地日光を結ぶ「日光道中」、関東と奥州をつなぐ「奥州道中」



近世下野の五街道と主な脇街道

日光街道ルネサンス21 推進委員会編 2003「栃木の日光街道 荘厳なる聖地への道」 日光街道ルネサンス21 推進委員会掲載図を転載

中」、江戸から八王子（東京都・甲府（山梨県）を抜けて下諏訪（長野県）で「中山道」に合流する「甲州道中」のことを言い、基幹道路として、幕府の道中奉行が管轄しました。

下野では、五街道のうち、日光・奥州道中が通っていました。日光道中は千住（東京都）より宇都宮までの十七宿に徳次郎（宇都宮市）から鉢石（日光市）までの四宿を加えた二一宿で江戸・日光坊中間の距離は、約一四三キロあります。江戸本郷追分（東京都）で中山道と分かれ、岩淵・川口・鳩ヶ谷・大門・岩槻を経て幸手に至る日光御成街道（御成道）、喜沢から西北方面へ分かれ、飯塚・壬生・楡木・奈佐原・鹿沼・文挟・板橋を経て今市に至る日光道中壬生通りが脇往還として附属しています。

奥州道中は厳密には宇都宮以北の白沢（宇都宮市）～白河（福島県）までの十宿で距離は約八四キロあります。このうち那珂川を挟んで東西に位置する越掘鍋掛の両宿は、それぞれ上り・下りの片継駅となっています。

日光道中の千住～宇都宮に至る十七宿は、機能上、奥州道中も兼ねて属するものですが、この区間をあえて「日光道中」と公称したことは、日光に鎮座す

る江戸幕府の開祖・徳川家康の祖廟を祀る日光東照宮の重さを示すものと言えます。また、正徳六年（七一六）に幕府が「五街道文字之事」で、東海道は海端を通るから海道のままとしましたが、海道ではない日光・奥州・甲州の三海道は「日光道中」「奥州道中」「甲州道中」と改められました。

日光・奥州道中の経路

日光道中は日本橋を起点として、千住（東京都）～草加（以下埼玉県）～越ヶ谷～粕壁～杉戸～幸手～栗橋に至ります。現代の路線でいえば、千住～杉戸間のルートは東武スカイツリーライン（北千住～東武動物公園間）、杉戸～栗橋間は東武日光線（東武動物公園～栗橋間）沿線になります。

栗橋～中田（茨城県）間には利根川があります。橋がなかったため、船で渡りました。ちなみに将軍が日光に参詣する行事・日光社参の際には、五十艘以上の船を並べて筵等を敷いた臨時の橋「船橋」を架けて渡りました。さて、川を渡った後、中田（茨城県）を過ぎると古河（茨城県）に至ります。

古河から北上し、下野に入つてからは、野木（野木町）～間々田（以下小山市）～小山～喜沢～新田～小金井（以下、下野市）～石橋～雀宮（以下宇都宮市）～宇都宮と続きます。現代の道筋でいうと、野木から宇都宮付近までは国道4号とほぼ重なるルートを通っています。

を經由して各地に運ばれました。このように幹線道路であった日光・奥州道中は、多くの人と物が行き交っていました。

日光・奥州道中と宇都宮

江戸時代に入り、宇都宮城と城下の改造が行われましたが、特に大きな改造を施したのは、幕府の重臣本多正純と言われています。城の東側を通る奥大道から城の西側に新町（熱木町・歌橋町・大黒町・蓬萊町・茂破町・引路町・新石町）を開き、これらの町を通る迂回ルートに改め、日光道中と奥州道中の分岐点の伝馬町に元石町から問屋場を移設したとされています。これにともない、日光道中沿いに町場が広がり、繁栄を見せました。天保十四年（一八四三）の宇都宮宿の人口は六四七五人・宿内惣家数は二一九軒で、日光道中では千住（東京都）に次ぐ人口・家数の多さでした。

江戸時代の宇都宮には主要幹線道路「五街道」のうち、日光道中・奥州道中が通っていました。中世には鎌倉と奥州をつなぐ中継点の一つでしたが、そこに聖地日光へ至るルートへの分岐点という重要な役割が加わったことになり、ますます宇都宮の重要性が高まったといえます。

栃木県立博物館では、「下野の鎌倉街道―道―道を行き交う人と物―」を六月十六日（日）まで開催しております。期間中イベントも多数催しておりますので、ぜひお越しください。

宇都宮からは北西方向、一路日光へと向かいます。徳次郎（宇都宮市）～大沢（以下日光市）～今市そして聖地日光山の宿場鉢石宿に至ります。現在の道筋でいうと宇都宮の清住町通りを北上し、国道119号とほぼ重なります。

からは、県道125号線に入り北上し、国道4号を横切つて氏家へ入ります。氏家からは国道293号に沿って進み、途中旧道に入った後、県道24号線、県道48号線を進みます。大田原からは県道72号線を進み、芦野へ至ります。芦野からは国道294号とほぼ重なる道を進み、白河へと到達します。

日光・奥州道中の実態

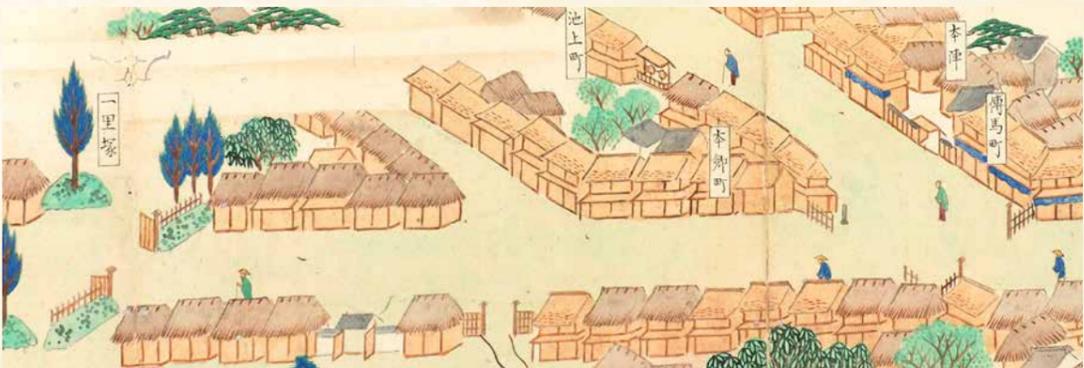
「日光道中宿村大概帳」（天保十四年）によると、日光・奥州道中の道幅は、狭いところで二間（約三六メートル）、広いところで五間（約九二メートル）で、平均すると三～四間（約五五～七三メートル）程度のところが多いといえます。日光道中と奥州道中の分岐点にあたる伝馬町から北に延びる清住町通り（宇都宮市）や日光杉並木街道は、現在でも面影が残っています。



現在の上河原町

り北上します。白沢～氏家（以下さくら市）間の上阿久津付近で鬼怒川を船で渡り、喜連川～佐久山（以下大田原市）～大田原～鍋掛（以下那須塩原市）～越掘（芦野（那須町）～白坂（以下白河市）として白河に至ります。現代の道筋でいうと、県道125号線が白沢まで、白沢からは鬼怒川沿いへ進み、鬼怒川を渡つて

奥州道中・宇都宮以南の日光道中は、下野北部や東北諸藩が参勤交代の大名が用いた街道です。参勤交代とは、領国と江戸を一定期間交代で参勤した制度です。行列の人数は家格・石高に応じて異なりますが、数万石程度の小さい藩で数百人、六〇万石を超える伊達家では二千人強の人数だったといわれています。参勤交代だけでも三〇を超える藩が通行し、宿泊・飲食等をしたことで道中の宿は繁栄しました。また、道中は物資（米や商品作物）の輸送路にもなっており、東北や下野北部から運ばれてきた大量の物資が阿久津（さ



日光道中絵図 第六卷〈宇都宮宿・日光道中と奥州道中の分岐点〉(当館蔵)

くら市）・板戸（宇都宮市）等の鬼怒川の河岸（川の港）で船に載せられ、江戸に到達しました。一方、江戸で購入された物資も水路を通過して河岸に運ばれ、道中