

河岸探索 境町歴史民俗資料館を訪ねる

(2016-4-16)

下総境の生活史

茨城県境町史

図説・境の歴史

史料編 原始・古代・中世
 近世Ⅰ 河岸町的生活
 近世Ⅱ 村の生活
 近世Ⅲ 河岸問屋の大福櫃
 近現代
 近現代別巻 長田村々是

地誌編 地誌/自然・動植物(2巻組)
 町史研究 下総さかい 創刊号~第10号
 町史だより ふるさとの歴史



監修 木村 礎
 編集 長谷 豊、小林三郎、原田信男、川名 豊、池田宏樹、神崎彰利、椎名 仁、菅谷 啓、小野寺 洋、木塚治雄、松澤和孝 他

本館の収蔵資料について 近世・近代に東北地方の物資を江戸へと輸送した鬼怒川-江戸川水運の中継地であり、日光東照宮の宿場であった境町には、河岸問屋小松原家の1万4000点を超える古文書をはじめ、多くの近世・近代文書が遺されています。また、水が豊富な土地であったことから遺跡も多く、たくさんの遺物が出土しています。本館に収蔵されたこれら古文書類や考古資料は、河川水運史、村落集観学、考古学などの研究に活用され、本館は大学・博物館などの研究機関・研究者に利用されています。これら本館収蔵資料の利用方法については、事前に電話にて問い合わせください。

利用案内 入館料は無料です

見学時間 午前9時~午後4時30分(入館は午後4時まで)

休館日 ①月曜日
 ②祝日及び振替休日(ただし、土・日は開館)
 ③3月を全休する場合は連休最終日の翌日
 ④年末年始(12/28~1/4)

交通 JR宇都宮線 古河駅
 東武伊勢崎線(日光線) 東武動物公園駅
 東武野田線 川間駅 により

新日バス 境車庫行にて(境町行は不可) 約40分
 終点 境車庫 下車 徒歩15分

自動車利用

国道4号バイパス 塚崎交差点(境町)を降りて	4.5キロ 約10分
栗沼交差点(幸手市)より	7.5キロ 約15分
首都圏中央連絡自動車道 境古河インター(境町)を降りて	1.5キロ 約5分





下小橋と道

SAKAI-HISTORICAL FOLKLORE MUSEUM

〒306-0431 茨城県猿島郡境町大字西泉田1326-1
 TEL 0280-81-3353 FAX 0280-81-3354



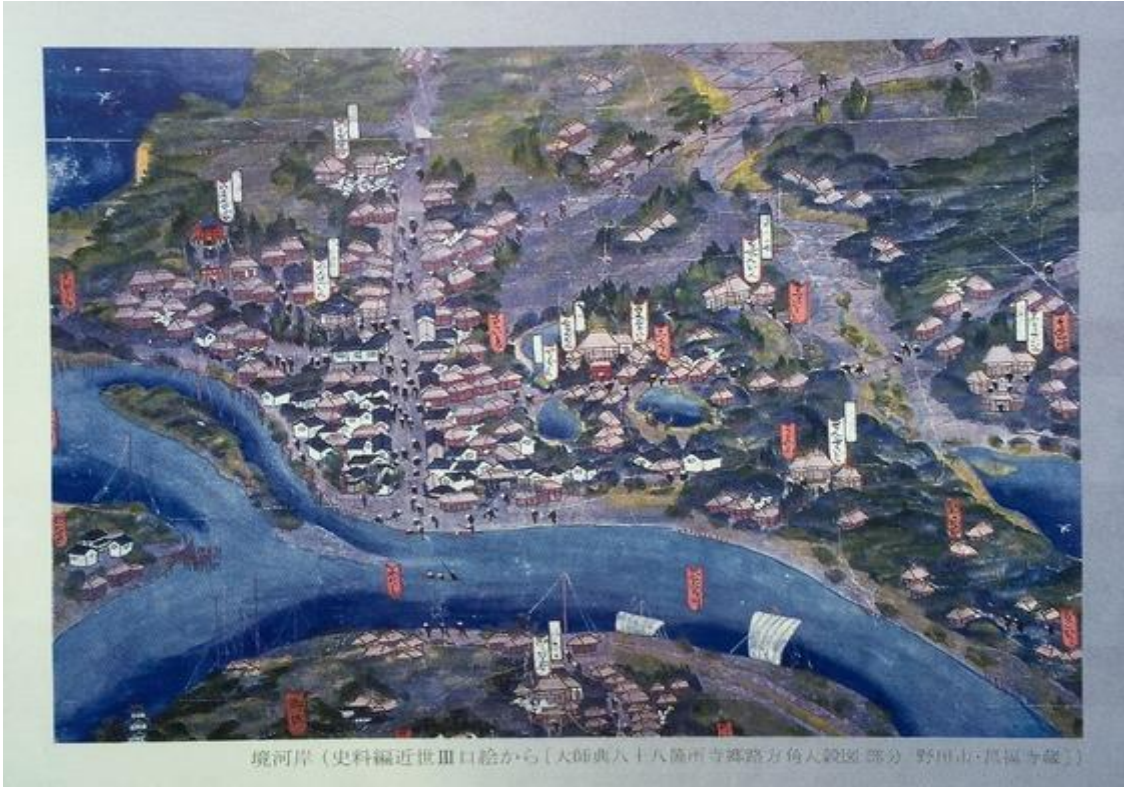
境町歴史民俗資料館

平成27年3月 インフォグラフィック

関宿の河岸

河川交通の発達にともない、流域には河岸という集落が誕生した。河岸は物資輸送の基地であるとともに、水運に携わる様々な職種の人々の生活の場であり、大変な賑わいを見せた。

関宿を代表する河岸としては境河岸と関宿三河岸を上げることができます。これらの河岸には流通の拠点であるとともに、関宿藩の財政基盤の一翼を担いました。



境河岸

利根川左岸の現在の茨城県境町にありました。南北に貫く街道（日光東往還）に小松原家・青木家両河岸問屋をはじめ、各種問屋や商店、旅籠、茶店などが軒を連ね、その前を行商人や旅人、荷馬などが往来しました。

天明5年(1785年)(石高家数人別書上帳(小松原家文書)によれば総人口1851人のうち、交通運輸関係者が57%を占めており、物資の移動が盛んである河岸の特色を物語っています。境町の商店街を歩くと河岸としてにぎわった当時の面影が各所に残されています。なお境町歴史民俗資料館には数千点にもおよぶ「小松原家文書」が保管されており、境河岸の歴史を詳しく知ることができます。



関宿三河岸

内河岸、向河岸、向下河岸を総称して関宿三河岸という。三河岸は江戸川頭部に当たる関宿城下の江戸町にありました。このうち、内河岸は関宿城大手門にほど近い江戸川左岸、向河岸は対岸の現在の埼玉県幸手市に、向下河岸はその南隣にありました。これらはもとは地つづきでしたが、江戸川の開削で東西に分断され、内河岸と向河岸は川を挟んで対峙することになりました。

関宿は利根川水運の中継地であり、利根川本支流の流域各地からの船が集結し、関宿関所で船荷改を受けました。

明治後期の江戸川の大規模な改修工事により河岸のあったところが河川敷や堤防に変わり、現在では往時の面影を偲ぶことができません。

河岸問屋の仕事と報酬

境河岸の二軒の問屋は、船積問屋と称する荷物輸送の機能と、往還問屋と称する旅人輸送の機能を共に兼ねていた。

河岸問屋の報酬

荷主から受け取った船賃、駄賃はそのまま船頭あるいは馬持ちに渡される。

船賃の中には、船積み・荷揚げの人足、日雇人足賃と

船の航行途中の浅瀬を乗り切る舁下船の雇いの瀬取舁下賃

船賃、駄賃を除いた以外の河岸場諸掛が問屋の本来の収入。この諸掛の内容は、口銭、請払筆墨代、庭銭、庭口銭、蔵敷、茶銭、茶代で、その内、口銭、筆墨代は問屋事務手数料で、

庭銭、庭口銭は河岸の手数料

その額は、船賃の一割程度

境河岸、歴史的特徴

利根川は、坂東太郎と呼ばれていた時代からその形態は異なるが、水上交通が続けられていた時代があった。

近世、江戸時代はその頂点を極め、江戸の経済・文化の発展に寄与し、さらに関東の交通網整備に多大な貢献をしたことは事実である。

また、明治期の近代化政策の中で道路・鉄道網の整備が図られるまでは、経済性並びに人々の生活にとっても必要不可欠なものとして利用されてきた。

しかし、近代化が進む中、次第に利用は薄れ衰退していった。

河岸の成立

徳川氏の関東入国に伴い、支配地から収納した年貢米を大量に江戸へ輸送する必要性を生じたことが、内陸舟運通路の整備と河岸の創設をもたらし、各地に河岸が設けられたが、文禄・慶長期には河岸（船着場）はあっても物資輸送の機構は十分に整備されず、領主・代官は手船を建造し、農民を使役して操船させた。

寛永期に入ってから参勤交代の制度化、天正～寛永にわたる江戸城普請等をきっかけとして江戸の消費が増大し、河岸の成立がみられてくる。寛永期には各地に多くの河岸が創設され、船着場は問屋や倉庫などの機能を備え、河岸問屋はその利益を守るために領主との結びつきを強めていった。

寛永期に続く明暦（1655～57）期以後は、河岸が年貢・運上を負担するようになり、それだけの経済力を持ち得るほどに発展したことを示す。

こうした舟運は、近世初期には江戸城下の発展と人口の増大に伴う廻米輸送や商品流通の増大によって次第に盛んとなり、多くの河岸を成立させていった。



河岸の機能と物資

河岸には、河岸問屋を中心として機能していた。河岸問屋は、陸送されてきた荷物を船に積み、船で運んできた荷物を陸へ揚げる。荷主からは船賃などを取って船持に渡し、日銭（手数料又は斡旋料）・庭銭（土地使用料）・蔵銭（倉庫料）などを自分の収入とした。

河岸には問屋のほかに「船持」がおり、また陸揚げした荷物を輸送するための「馬持」がいた。

荷物の揚げ下げは時間を要するため、河岸には大量の荷物が一時滞留する。それらの品物の公益を行う商人として、米・大豆などを扱う「雑穀問屋」、干鰯・塩魚を扱う「浜方問屋」などがあった。

また、旅人の休泊のための「茶屋」があり、「旅籠屋」があった。

その他「医師」「職人」「座頭」、渡し船を操る「渡守」がいた。

下総境河岸の様子を見ると、天明 5 年（1785）に 409 戸、1851 人の規模で河岸が成立していた。

職業構成では、家数・人口ともに最も多いのは「舟乗・小揚・日雇」人足 491 人で全人口の 27%を占め、

次に多いのが「商人」で 309 人、17%を占めている。

「百姓」は 226 人で 12%と少なく、

「問屋」「船持」「馬持」「舟乗・小揚・日雇」の交通関係は 1066 人で 58%となり、境の河岸としての性格を表している。

境河岸の川舟の数についてみると、宝永 3 年（1706）には 34 艘であったが、

天明 2 年（1782）には、129 艘に増加し、

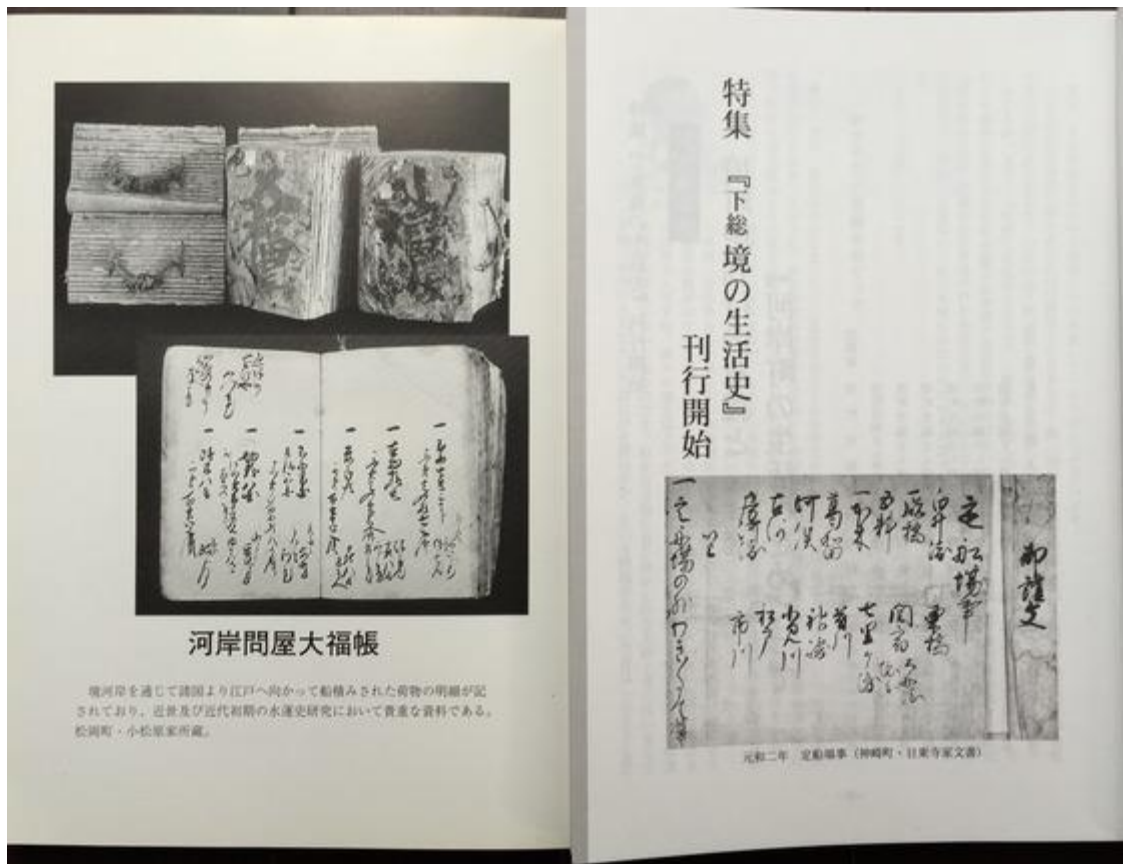
寛政期以降は減少していったようである。

天明 2 年における船種の内訳は、高瀬船 9 艘、似高瀬 2 艘、似滞船 75 艘、滞船 18 艘、中滞船 21 艘、その他 4 艘で合計 129 艘に及んでいる。

河岸を通る荷物は、奥州街道を背にした境河岸では、近隣の猿島郡村々の荷物をはじめ、結城・下妻・宇都宮・日光・烏山から奥州白河・会津・郡山・仙台・山形・南部辺のものまであり、

また、中山道と直結する倉賀野河岸では、高崎・前橋など上州の村々はもちろん信州佐久郡・木曾・伊那・越後辺のものまでであった。

下利根川の野尻・高田河岸は、九十九里浜を後背地として干鰯・粕・魚油などの荷が多かった。



境河岸の位置づけ

以上のおり、境河岸の繁栄をもたらしたものが、利根川・江戸川の水運によることは論をまたないが、それはまた奥州筋と言われた陸上交通との中継地でもあったことによる。利根川の中・下流域には橋らしいものは全くなくといってよいほど、陸路は川によって遮断され、対岸には渡船を利用する以外にわたる方法がなかった。利根川沿いの主要な河岸は街道と交差する地点か支流との合流点に設けられているものが多い。

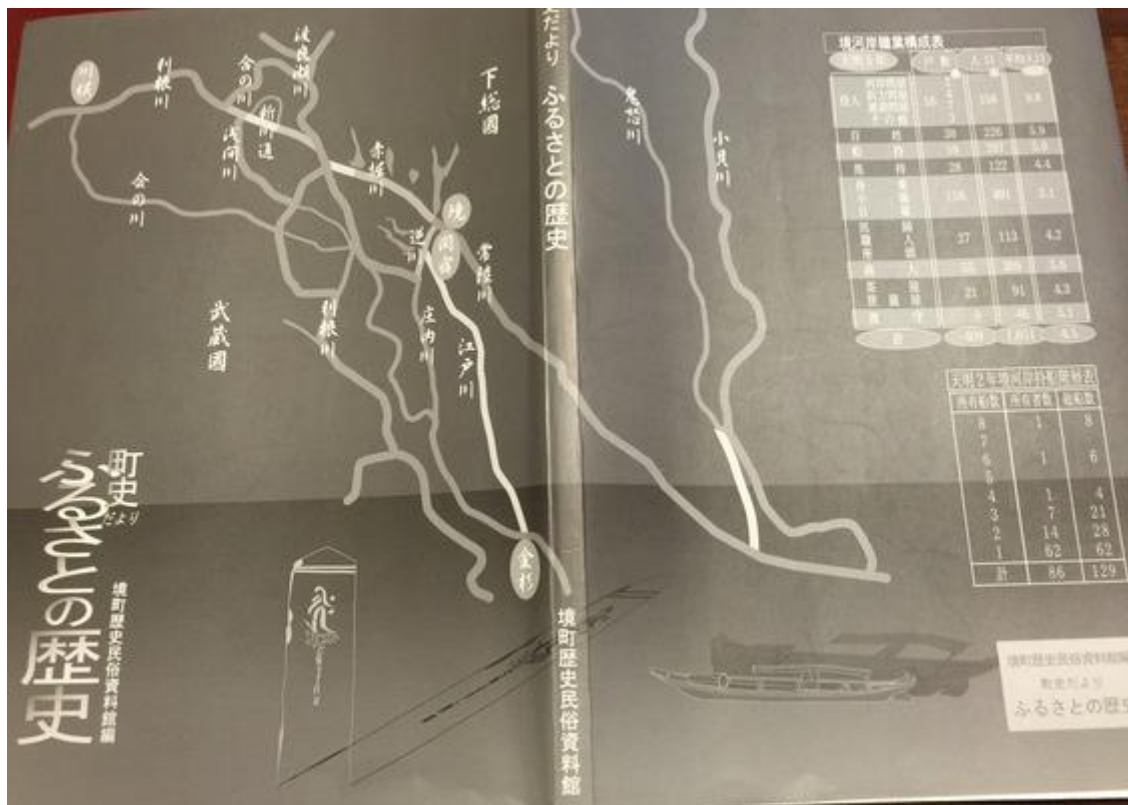
関宿とその対岸の境河岸はその代表的な例になる。これらの河岸は、川港であると同時に街道の宿場の機能を合わせ持つ町場でもあった。

近世河岸の衰微

近世河岸は、江戸への年貢米輸送を最大の契機として成立した。

そのための水運路は、長年月にわたる利根川水系改修工事として、すべて江戸へ集積する形で形成された。

それにともない一般荷物の輸送組織も、関東各地の河岸問屋と、江戸で荷受する舁下船宿、船積みする奥川筋船積問屋との結合によって形成されていた。



このように地理的にも構造的にも、江戸を中心に収束する形で形成されていた関東の特権的河川水運は、江戸との関係を縦にすれば、地域市場の発展によるいわば横の流通には、十分に対応することができなかつたのである。

利根川東流と境河岸

利根川と周辺河川が整備されて、現在見るような河川の原型が形作られたのは江戸時代の初期であるが、それは境河岸にどのような影響をもたらしたのか。

境河岸成立の地理的契機であった逆川の、その整備は江戸川の開削とともに境河岸繁栄の物理的な条件となり、より早く江戸と境を結ぶことになった。

他方、いわゆる「利根川東遷」は、境河岸の繁栄の条件であったかのように言われてきたが、赤堀川の開削は境河岸の成立とは無関係であった。

境河岸にとって利根川東遷が持つ意味は、赤堀川によって上利根川が中利根川(常陸川)へ出る大回しルート開設の物理的条件を作り出すことになった点である。

境河岸を通らずに江戸川に入る大回しルートの開設は、江戸時代後半からの境河岸衰退の遠因となるのである。



以上のように河岸の衰微とは、既成河岸の衰微であり、それは、特権的河岸問屋の統制下を離れて自由な稼ぎにおもむこうとする小船持・船頭・水主、それと結ぶ農間駄賃馬稼ぎ等の執拗な闘争の結果であるとともに、地域市場の発展、江戸地廻り経済の変質に十分対応することができなかつた結果でもあつたのである。

幕末の河岸の衰退は、特権的な河岸・河岸問屋の衰退であつて、必ずしも河川水運全体の衰退とは結びつかない。

しかし、明治維新を迎え、特権的河岸のバックにあつた幕府権力が崩壊すると、河岸はどうなつて行つたのか

特に特権的河岸の重要な輸送であつた年貢米輸送が、明治6年(1873)より地租改正以後、地租金納になつた。

幕末—明治期の河岸については、まだ解明されていない部分が多い。

ただ、幕府権力が崩壊しても河岸・河岸問屋はすぐさま消滅することはなかつた。荷物輸送も止まることになかつた。

境河岸では、明治期に入つても河岸問屋を経由する荷物が急激に減少した様子も見られず、むしろ増加している。

この明治期の水運を支えたのは「船持」であつたと言われる。現実には「大船持」はまた「河岸問屋」である場合が多かつた。

河岸問屋の動き

中利根川境河岸には、近世初期から運送業に関係していた兵庫家と、五右衛門家という二軒の問屋があった。

これらは共に、明和・安永期の河岸吟味には「河岸問屋」として公認され、幕府権力をバックに河岸の支配を確立した。

そのうち五右衛門家は、問屋と同時に船持としての性格を強め、天明 2 年(1782)には高瀬船・ひらた船など 8 艘、天保 13 年(1842)には 10 艘、明治 8 年(1875)には 12 艘と、境河岸第一の大船持となる。

一方兵庫家は船持としては成長せず、むしろ衰え、一時は問屋株も人手に渡すようにもなった。

明治期に入ると、はじめ明治政府は旧幕府と同じように、「河岸問屋株」をそのまま認めた。しかしその後、政府は近世宿駅制を全廃し、民設の陸運会社を持ってこれにかかわらせようとする新しい交通政策を打ち出した。

明治 4 年には東海道陸運会社規則案を作成して陸運会社の設立を勧誘した。

こうした中で境河岸は、明治 5 年に陸羽街道および関街道の宿々と共に、陸運会社取締規則および社中申合せを持って、陸運会社取建願いを印旛県役所に提出。同年 9 月、境町陸運会社が発足した。

この境町陸運会社の設立人であり、会社総代であったのが五右衛門家で、この河岸最大の大船持であり河岸問屋であった。

この陸運会社は、川船ばかりでなく近隣村の農間駄賃稼ぎ人をも鑑札を交付することで把握していく。

しかし明治 6 年、五右衛門家は境町陸運会社をやめ、政府の保護の厚い陸運元会社に入社し、分社として営業することになった。

これによります陸運元会社は、東京一境河岸間の河川航路を持つこととなった。

そして五右衛門家は明治 7 年 6 月には 2 株の株主となり、7 年 10 月には陸運会社が内国通運会社へと発展解消するにあたり、いち早く元会社総代と議定書を交換し、翌 8 年 7 月には内国通運会社へ入社し、分社となった。



下利根川の野尻河岸藤兵衛家は、
 明治8年内国通運会社に入社し、100円の地券を預けて分社となったが開業はしなかった。
 船持同盟の「宏盟社」に加入
 明治9年新治県の営業年限が切れ、船積問屋営業の願いを千葉県に提出。却下され、内国通運会社との連合を強制される。
 明治10年分社を改め運漕所とされた。

こうして、近世以来の大船持・河岸問屋を、分社あるいは運漕所として包摂した内国通運会社によって、明治10年5月初めて河川水運の飛躍的發展である「蒸気船」が採用され、利根川航路に「川蒸気」と呼ばれる蒸気船「第一通運丸」が就航した。



蒸気船と利根運河

内国通運会社は、明治10年に政府の認可を得て江戸川・利根川の浅瀬を浚渫し、東京深川から小名木川・江戸川・利根川・渡良瀬川を経て、古河の上流思川・生井河岸まで、洋式蒸気船「通運丸」の航路を開いたが、その後、上利根川北河原河岸や霞ヶ浦高浜河岸、荒川筋を中山道戸田河岸等まで航路を延ばした。

また下利根川では、明治14年(1881)に銚子汽船会社が設立され、翌15年から銚子一木下河岸間に蒸気船「銚子丸」が就航した。

16年には内国通運会社と同盟して航路を三ツ堀河岸まで延長し、ここより江戸川沿岸の野田まで陸行によって結び、それにより「通運丸」で東京に入るといふ、銚子・東京間連絡輸送路を完成した。

しかし、この利根川水系汽船就航の成功をみて多くの同業者が現れ過烈な競争が展開され

た。

このように蒸気船の就航が盛んになると近世以来の高瀬船・ひらた船等の輸送はだんだんと圧迫され、汽船の寄港地となった河岸は賑わいを見せた。その間に挟まれた小さな河岸は衰退した。しかし利根川では、明治 20 年代はまだまだ高瀬船の時代であった。

かつて銚子より江戸に向かう鮮魚荷物が争って通った中利根川と江戸川を結ぶ最短ルートには、両川を結ぶ運河開削が計画され、オランダ技師ムルデルの設計により、明治 21 年(1888)に着工、同年 23 年に「利根運河」が完成した。

この運が開通と同時に、多くの高瀬船・ひらた船等の川船がこれを利用し、明治 24 年には年間延べ通船数 37590 艘と最高数に達するという盛況を呈した。

また明治 28 年(1895)からは銚子汽船・内国通運とも、利根運河を通航し、東京―銚子間の汽船直行航路が開かれた。

それゆえ、この年から利根運河の汽船通船数は年間 1300 艘以上になり、明治 30 年代は減少する様子はなかった。



しかし、鉄道が急速に普及してくると、長い航路はやはり鉄道に代わって行った。

水運の終わりは河岸の終わりである。運輸機能を失った河岸は、もう河岸ではなくなり、かつて交通の町として繁栄を誇った「河岸」は、地方の商業的な都市へと変貌していくか、再び静かな農村に戻っていった。

かつて境河岸であった境町は、町の中央を走る一本の街道が利根川に突き当たって終わり、その両側に河岸であった時代から商店が軒を連ねていた。しかし今や近くにできたバイパス道に沿って大商店が進出し、商業の中心はそちらに移ろうとしている。利根川の堤防からは、昔の河岸場はあのあたりかと思われる河中となり、面影を残していない。近くに河岸跡と書かれた標柱があった。

参照資料

近世水運史の研究 川名 登

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56553183.html>

河岸 川名 登

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56526888.html>

コメントより

●
境民俗資料館を訪ねた。

町史研究 下総 さかい 第5・6号を購入しました。

境の生活史刊行と境史の編纂事業を紹介しています。

帰りに野田の郷土博物館に寄り、今上河岸の様子を資料見聞しました。

● 近世水運の歴史

近世初期に石高制が確立し、年貢の主流が米穀に統一される方向に動くと、領主経済にとって年貢米の販売、それに伴う全国貨幣の入手は必然的なこととなり、そのための年貢米の収納・蔵入れ・販売市場への抛出、あるいは中央市場江戸・大阪への廻米等、米穀の輸送は欠くことのできないものとなった。

すなわち米穀輸送は幕藩体制確立にともなう構造的需要であった。

しかし、米穀は容積・重量ともに多大の物品であり、その大量輸送には多くの困難があった。

当時の輸送機関は、陸上では「馬」と「人足」のみであって、その輸送能力は小さく、

大量の米穀輸送の需要に応えるには十分ではなかった。

この米穀等の大量輸送を可能にするものは「船」、すなわち「水運」以外にはなかった。

徳川幕府は、全国支配権を確立すると同時に、陸上交通においては、全国へ向けての統一的な輸送機構を個別領主権を超えて創出した。

すなわち、五街道をはじめとする諸街道の整備と宿駅の設定である。

しかし、水運についてはそのような政策は見られず、水運機構の創出は、主として個別領主の手に委ねられた。

例えば、奥州仙台藩による北上川の河道付け替えや、備中松山藩による高梁川の開発等、具体的には水運路の整備と、運輸機構（船・湊・河岸等）の創出として、全国各地で行われた。

関東について言えば、利根川水系等諸河川の改流・開削による江戸を中心とした水運路の創出は、幕府の手によって行われたが、船の建造・河岸の創設などは、幕府代官、大名等によって個別的行われた。

しかし、幕府も寛文期頃から、東廻り航路・西廻り航路の整備に見られるような海運の掌握を意図しはじめ、元禄期には内陸水運も含めて、年貢津出湊・河岸の統一的な把握を目指すようになってくる。

一方、農民的経済の発展は、年貢物等とは異質の物資輸送を必然化し、水運を自らの体系のうちに位置づけようとして、領主所有の水運と対決する。

この対決を通して、徐々に領主的運輸機構は崩壊する。

これまで水運史に関する研究が、海運史・河川水運史と、個々別々に推進されてきた嫌いがあった。しかし、近世の水運の実態は、海運と内陸水運とが有機的に結合されて、初めて一つの運輸体系が形成されているのである。

例えば、奥州福島から江戸へ米穀を運ぶ場合、福島より阿武隈川水運によって太平洋岸の荒浜湊まで下り、そこから廻船に積み替えて大平洋を南下し、利根川河口の銚子湊に入港、ここより利根川・江戸川水運によって江戸に到達する。河川水運—海運—河川水運となって、初めて輸送が完結するのである。

（川名 登先生の近世水運史より抜粋）

•

「大福帳」には、荷物を発送した人の姓名・屋号・所在地、荷物の名前と数量、荷物を受け取る人の姓名・屋号・所在地などが記載され、こうした内容のものを「荷受帳」という。この「大福帳」みられる荷物は、関東、東北地方から運ばれてきたものが中心で、船や馬に載せてはるばる境までやってきた。そして境から江戸川の舟運によって大都市江戸まで送られる。荷物以外にも「乗合」という旅人に関する同様な起債がみられる。この帳面はそうした通過荷物や旅人を河岸問屋の商人が書き留めた。

•

川名 登先生にはじめてお会いしたのは 40 年も前、先生が「千葉県史料編纂室」に来られ

た時で、所属の先輩から紹介されました。先生の千葉県史編纂活動の一端をのぞき、「学ばねば」、という思いを抱いた記憶がございます。

近世初頭、物資の大量輸送の目的で各地に川の港＝河岸が設けられ、物流のターミナルとして賑わった。利根川水系を中心に、河岸に生きる人々の暮らしの足跡を辿ってその盛衰を描き、忘れられた河岸水運の時代の生活の息吹を蘇らせる。

利根川東流と境河岸

利根川と周辺河川が整備されて、現在見るような河川の原型が形作られたのは江戸時代の初期であるが、それは境河岸にどのような影響をもたらしたのか。

境河岸成立の地理的契機であった逆川の、その整備は江戸川の開削とともに境河岸繁栄の物理的な条件となり、より早く江戸と境を結ぶことになった。

他方、いわゆる「利根川東遷」は、境河岸の繁栄の条件であったかのように言われてきたが、赤堀川の開削は境河岸の成立とは無関係であった。

境河岸にとって利根川東遷が持つ意味は、赤堀川によって上利根川が中利根川(常陸川)へ出る大回しルート開設の物理的条件を作り出すことになった点である。

境河岸を通らずに江戸川に入る大回しルートの開設は、江戸時代後半からの境河岸衰退の遠因となるのである。

史料集「下総 境の生活史」

境河岸は利根川に面しており、利根川の河岸というイメージが強いですが、この資料を読むと、主として東北と江戸を結ぶ上で、荷物や人がどうとおったか、そこに境の繁栄があったのか。

境河岸にとって重要な水運は利根川水運ではなく、鬼怒川水運と江戸川水運などだということか見えてきた。

特にその中でも一江戸川は利根川より先ですし、あまり変わりようがない一非常に重要なのは鬼怒川水運である。鬼怒川水運のあり方によって境河岸の盛衰は左右された。

鬼怒川から境河岸を通過して江戸へ行くコースに対抗したのは、那珂川を通るコース、那珂川から水戸へ行くコースは境町とは縁もゆかりもないようようですが、東北の商人にとってはどちらを選ぶかが重要であった。すなわち、どちらか安い方を選ぶのである。

境河岸にとって重要な鬼怒川水運・江戸川水運がどうなっていくか、境だけを見ていてはわからない。

江戸と奥州を結ぶ河岸

境が史料上現れる早いものの一つに、元和 2 年 (1616 年) の「定船場事」史料四六七、という幕府定めがあり、そこに「関宿境渡」とある。関宿境の渡しと称して、境が江戸か

ら下野・常陸・奥州へ行くルート上にある重要な渡し場として、元和2年（1616年）にすでに幕府は認識していた。

利根川東遷の問題から考えると、利根川が赤堀川を通じて境町の前を流れるようになったのは承応3年（1654年）、それ以前から境が幕府公認の渡し場と評価されていることは、境・境河岸の成立はその直後、利根川東遷と関係がない。境と関宿の間には、利根川東遷工事以前から川とは言えないまでも水海沼や長井戸沼などがつながる沼沢地があり、人や物資を運ぶためには船を用いなければならない。現在のような逆川・江戸川の成立以前にも江戸への舟運ルートがあった。これが境が河岸として発展する地理的要因であり、それを決定したのは鬼怒川舟運の成立であったと考えられる。

また、慶安元年（1648年）史料四六八によれば、鬼怒川の上山川河岸から境への馬継ぎルートの取り決めがなされていて、寛文3年（1663年）の史料三七・三八にすでに17世紀半ばには境はかなりの船を所有していたことは明らかで、奥州からの物資が鬼怒川中流から馬に載せられ境に運ばれ、そこから江戸へ船で送られていた。

そこで、承応3年（1654年）という利根川東遷の完成期と考え合わせると、利根川東遷によって境河岸が初めて成立したのではない。境にとって利根川東遷は、利根川が銚子方面に流れるということよりも、江戸への舟運ルートの整備という観点で利根川の流れが逆川から江戸川へ通じたという意味においてのみ重要であった。

このことから、近世初頭の河川改修＝瀬替えについては、境町にとって直接的な利根川東遷工事よりも、逆川の低水工事や江戸川の開削がより重要視される。逆に言えば、銚子に利根川を流すという利根川東遷は境河岸にとって不利を生じさせる。境から鬼怒川河口までの水量が増加し、さらに鬼怒川河口が上流部に付け替えられると、やがて鬼怒川を通じての奥州からの物資が直接船で運搬可能となり、境河岸が素通りされてしまいかねない危険性が生まれたのである。

川浚い

次に川浚いの問題ですが、利根川の浅瀬、特に鬼怒川河口から関宿付近までの浅瀬があって、それによって物資輸送に困難を生じさせていることから、鬼怒川河口の対岸にある千葉県の本野崎などから江戸川への物資を駄送する付越論争が度々起こった。境河岸にとっては、浅瀬を理由とした江戸川への新道の成立は、鬼怒川下りの物資を奪われかねない死活問題であった。鬼怒川の落ち口から関宿付近までの川浚いがいろいろな形で行われ、幕府が直接川浚いをするというよりも、町人や輸送業者に請負わせ、18世紀の半ば以降になって川瀬が悪化し通航に支障が出てくると、従来の物流ルートの見直し、新しい付越ルートなどを公認しかねない幕府の対応が示されるようになった。さらに、現在の利根運河、あのような開削計画なども江戸時代にあらわれてきている。これに境河岸も大反対している。普段の努力で川筋を確保していかないと物流ルートとしての川たりえない。意外と幕府は直接手を下さず、関係業者任せのままだった。

物資の流れから見る水運の河岸＝境、(関所, 通船)

物の流れそのものがどういうルートで行くか一流れの途中にある関所の問題、即ち輸送をめぐる問題。

鬼怒川から江戸に向かう舟運には二つのルートがある。

ひとつは久保田河岸から陸揚げして境河岸へ来るルートと、鬼怒川から利根川を遡上して江戸川に入るルート。

江戸時代後半になってくると付越しルートなどが公認されてくることから、境河岸を通らないで物資が江戸に流れてゆくことに境河岸は大変大きな脅威を持った。それを解決する一つの手段として、享保期の飯沼新田開発に伴う代用水として「吉田用水」を利用する運河構想が出来上がった。鬼怒川又は田川を通して吉田用水に入り境まで通船する一そのためには「吉田用水」の途中から新堀を掘る一「板戸河岸や阿久津河岸から船に乗れば朝には江戸に着く」というものでした。

古文書所在調査では、物の流れを追いかけて、会津などの物資が鬼怒川を経由して境にまで来ていることが明らかになった。境河岸が鬼怒川の河岸であることを物資の流れから明らかにしている。