

貨物輸送史上における港湾

宮 野 武 雄

(東京交通短大)

A は じ め に

わが国で、鉄道が普及し、自動車が発達するまでは、旅行は“歩くこと”であった。馬や乗物も使われたが、それは一部にとどまった。瀬戸内海や琵琶湖といった恵まれた地域では舟が利用された。東海道五十三次でもその一部熱田、桑名間七里の渡のような船で海上を渡るコースもないではなかった。伏見大阪間は舟が主として使われたが、そうしたことは例外であった。

しかし、貨物輸送では全く異なって“船、イカダ”などの水運が主力を占めていた。馬や牛を使う駄送、ほんの僅かでは車も使われた。だがそうした陸運は急送を要する物品、書状、貴重品などを別として、地勢など河川や海上の利用が不可能な地域を除いては、今日では考えられないような船輸送が行われていた。わが国の河川は急流が多く、輸送には決して適していなかったがそれを限界に近いほどに利用していた。

明治維新を迎え、鉄道が導入されても、その当初はこの陸上の輸送機関は“政治経済の中心と水運を結ぶ”目的を持つものであった。最初の鉄道が東京と横浜の間に建設されたのは、横浜港に陸揚げされた内外の物資を東京へ輸送するための目的であり、赤羽、品川間の山手線を開業させたのは日本鉄道会社沿線と横浜港を結ぶためであり、関西において神戸、大阪間の建設が急がれたのは、経済の中心地大阪に発着する貨物を神戸港経由で海上輸送に連絡するためであった。これは今日でも、東海道線が神戸を終点としている理由でもある。当時の政府は神戸、大阪の鉄道を大津に延長し、一方長浜から敦賀への鉄道建設を急いだ。湖上は大津、長浜間を舟によって連絡することを考えていたのである。鉄道が海運とは別の動きをするのは、相当後のことである。

こうして、河川、海運を通じて水運の量は非常に大きなものがあった。

こうした大量の水運貨物輸送のため、各河川には「河岸」が定められ「河口港」がつくられ海上輸送のためには「港」が設けられ、「風待ち」の避難港なども、今日想像以上の地点に設けられていた。こうした港の設備は、今日とは比較できないが、当時としては相当の金と労力が投ぜられ利用されていた。

この港について、大体江戸末期頃までを対象として若干の考察を試みたい。

B 港 の 種 類

「国々湊くらべ」（海事叢談、住田正一氏）は角力番付に見立てたもので時期は明かでないようだが、江戸時代中頃であろう。その主なものを掲げると次のようである。

東 方				西 方	
泉 州	堺	大 関		肥 前	長 崎
志 摩	鳥 羽	関 脇		長 州	下 関
紀 州	綱しらず	小 結		筑 前	博 多
越 前	三 国	前 頭		安 芸	広 島
出 羽	酒 田	〃		肥 前	名 古 屋
〃	秋 田	〃		長 州	萩
越 前	敦 賀	〃		備 前	岡 山
津 輕	青 森	〃		安 芸	室 住
越 後	新 潟	〃		〃	御手洗
出 羽	本 庄	〃		阿 波	徳 島
能 登	福 良	〃		石 見	浜 田
下 総	銚 子	〃		丹 後	由良湊
行 司	奥州 松前 相州	浦賀 佐州 相川			
世話役	摂州 兵庫 奥州	三馬屋 伊豆 下田			

勸進元 江戸 品川、鉄砲洲

大阪 木津、安治川 両川口

こういった港名とその重要度の評価は今日、われわれの考えとは大分異っている。例えば尾ノ道、石巻、玉島、小浜といった港は遙かに下である。

その頃の港の分類方についてはいろいろとあろうが、その輸送上の使命から次のごとく大別したい。しかし一つの港は決して一種の分類に当てはまるものではない。積出港は必ず発送の何%かの到着港でもある。河岸は米などの農産物を積出すが、また塩などの到着港でもある。比較的積出が多いの意味である。由来古代から「ミナト」は水戸で、河口の意であり、「江戸」も同意である。即ち川運と海運との接触地で、荷物を付けて河川を下った川舟が、河口で海舟に荷物を積み替える地点である。これに対して「ツ」は海港の意のようであり、また「トマリ」は船の止まるところで、港の意となった。「イリエ」は湾入したところで、風波から舟の安全を守り得るので、同様に港の意味に使われた。

1. 積出港

(イ) 河岸

河川は鉄道におけるローカル線、道路においては町村道の役目をなし、その駅に相当するのが河岸であった。ただ舟が停り、貨物を積込、ときには取卸すことができればよかったので、何の設備も必要がなく、思い思いの個所に定められたであろうが、川の流れにおいて、自ら舟を停めるに適当な溜の地が定まり、また各村々からの道路事情も考えられて自然に適当な場所がきまり、またその場所に舟を止め、繋ぐ設備、村々からの道路も開かれ、問屋や倉庫もでき、運賃の制定も行われるに至った。もち論村々から河岸までは駄牛馬輸送で、米（年貢米）や雑穀の積出が多く、帰り荷は塩や干イワンなどの肥料、日用雑貨であった。

(ロ) 海港

港が生産地、また背後地から陸送で集貨され、積出す港である。例えば漁港で、その港やその港の漁船の魚類を押送船（活魚船）で大都市へ運ぶ港が

これに当る。明石でとれた魚を大阪の難喉場へ送り、木更津から同じく押送船で江戸へ活魚を運んだ。銚子港からは利根川をさか上り、木下から江戸へ陸送した。また西宮から新酒が樽船に積込まれて江戸に送られた。赤穂の塩、行徳の塩も同様である。

2, 消費港

江戸時代 100 万人以上の大都市であった江戸は最も大きな消費都市で、そのために日本全土からこの都市に向ってあらゆる貨物が送られた。その輸送は当時としては、最も大きく困難であった。京都は人口においては江戸に比すべくもないが、江戸時代以前はわが国唯一の消費都市であり、大津、伏見また古くは鳥羽がその関門で、奈良時代の奈良については木津がその外港をなしていた。

3, 中継港

海対海港、陸対海港の中継港もあるが、最も多いのは河川貨物の中継をなす河口港である。酒田の最上川に対し、新潟の信濃川、阿賀野川に対し、伏木の庄川、小矢部川に対し、三国の九頭竜川に対し、尼ヶ崎、伝法、江口などの淀川に対するなどなどである。

また海港に対する海港としては下関港などがあり、陸対海港としては、敦賀、尾之道などがある。こうした中継港とくに河口港は今日、全く忘れられている。

大阪港は一方においては淀川川口であり、一方では海対海の中継港で、また大きな消費港でもあり、当時わが国経済の中心であった。

4, 外国貿易港

江戸時代においては鎖国の間、長崎が唯一の外国貿易港であったが、その前においては博多、敦賀、堺などが外国貿易港であった。

5, 避難港

当時の和船では天候によっては避難をなし、また風待のために停泊する港が必要であった。

これらの港は今日われわれが想像する以上に広く全国に散在していた。し

かし汽船が使用され、風待の必要が無くなって、こうした多くの風待港は全く忘れられている。鳥羽港は単なる風待港ではなく、決して忘れられている港ではないが「古へ帆船時代には、遠州灘を渡る船舶は必ず寄泊して順風を待ちため、商賈殷盛市街の繁華を極めしところなり、伊豆の下田を朝山巻けば晩にや志州領鳥羽浦へ、鳥羽はよいとこ朝日をうけて七つさがれば女郎が出る」（日本地名大辞典）のおもかげはないであろう。

6. 政治港

土地の支配者はその土地の港を保ち、これを発展させることに力をつくす。荘園時代にはその荘園からの年貢などの輸送を確保するためである。戦国時代には軍事上のため、また商業の繁栄により自国を強大にするため、自ら十分に支配できる港を必要とした、江戸時代においても、大名も小名も港を持ちこれを発展させて、自己の富強を企図した、こうして全国に沢山の港がつくれ、またその港を発展させるため強制的な措置が講ぜられた。しかしそれらの港はほとんどその跡を残してはいない。

また幕府は交通取締から、はじめ江戸に入港する船舶を総て下田に入港させ、これを検査させたが、享保六年一月、これを浦賀に移した、下田から浦賀に移した理由としては「下田ハ港ニヨロシカラザルニ付、風波ノ節ハ難乗入、或ヒハ船破損ニオヨビ云々」としているが、そのため浦賀には船舶が多く集り、泊船の数毎日数十に及び常に五大力船十一隻、小船五十隻、伝馬船百五十を繋ぎて運輸の便を図りたれば、岸边に立ちて対岸を見ること能はさりし程なりという、随て当港は江戸に通ずる主要関門として貨物を積卸すことも多く市況も活潑であった。

C 港の設備

船の歴史は非常に古いものがあるが、その船を風波から安全に守るための自然の適地を探す外ない。難波津や兵庫が船の泊所として自ら港を為したのはこうした自然のためがあったろう。しかし船の運航が多くなるに伴って自然の安全な停泊所は必ずしも客貨の取扱に適当な地点ではないことが理解さ

れ、風波を防ぐ人工的な造成が試みられるに至った。また良い泊所でも河川の土砂が船の航行を危険にすることも知られた。こうして「津」の管理には津守がおかれ、地方官は毎年一定の時期にその改修を行わねばならなかったこうした改修にも僧侶の力が大きく働いている。天平年間に行基が室津、韓、魚住、大輪田、河尻の五泊を定め、貞観九年(867)魚住の防波堤石椋が東大寺の僧賢和、賢養によって着手されたが完成できなかった。延暦十四年四月(914)、三善清行が意見十二箇条を提出しているが、その内に「重請修復播磨国魚住泊事」がある。行基が定めた五の港はその間が一日の航程となっているが、官ではただ輪田泊のみを修造して、魚住港は荒廃してしまっている。従って韓港から輪田港までを途中、泊らないで無理な運航をするから非常に危険で事故が多い、故に魚住港を修理してここに停泊させねばならないとの意見である。輪田泊が兵庫、魚住は明石の西、江井島の地と考えられているから、淡路海峡に近く、防波堤も破壊されてその役をなさなかったものであろう。その後平清盛が大輪田泊に経島(防波島)を築いたのは有名である。清盛はまた広島県倉橋島と本土との間の音頭の瀬戸を開堀し航路を開いたと言われる。その後港の修理のためには入港船から税金をとりたてることとなったがさしたる港の改修がないまま近世に入ったと言えよう。

平家物語六 経の島のこと

何よりも又福原の経の島ついて上下往来の船の今の世にいたるまで、わづらいなきこそめでたけれ、かの島は去ぬる応保二年(1162)二月上旬につきはじめられけるが、同八月二日、にわか大風吹、大波立て、みな失ないてき一人柱立るべきなど公卿せんぎ有しかども、それは中々ざいごうなるべしとて石のおもてに一切経をかいてつかれけるゆえに経の島とは名づけけれ。

江戸時代に入って国内航路が開かれるに伴い、工事についても工夫が行われた。

(1) 河川本流のつけ替による港と内陸との輸送の改善。

初期の利根川本流付け変えの工事は江戸を洪水から助うものであったが、ま

た江戸への物資輸送経路を変更し、港としての江戸にも大きな変化を与えた。

東北では寛永六年（1629）川村孫兵衛による北上川の河道変更は石巻港を441 河岸の運命を握る東北第一の港とした。

元禄十六年十月より従来大阪に注いでいた、大和川を柏原村より西流、大阪、堺間に注がせることとし、宝永元年十月（1704）竣工した。これによって大阪の水害救済には大きく貢献し得たが、堺港はこの新大和川の土砂により埋没著しくなった。

(2) 河川の流と港を分離する。

河川本流と港との間に堤防を築き、土砂による港の埋没を防止。

例えば高砂港には松右エ門帆の発明者工楽松右エ門の孫松右エ門は陸地を開さくし、加古川河口の脇に港を掘り込み三年後、慶応二年（1866）ようやく竣工した。（西岸壁 278 間、東岸壁 160 間、および140間、水深8—10尺 飾磨港また同様にして、江戸時代の末年に東西七十間、南北八十間の船入を完成した。

(3) 水面の埋立整理

港内を浚渫し、その土をもって土地を造成し、また山をくづして埋立を行うなどの港内整理。こうした例は各地にみられる。例えば多度津、宇和島住之江（佐賀）、八幡山、坂出など。

(4) 防波堤の築造

港を波浪から防ぐための防波堤は古くから行われたことで、各地に見られる。今治港は慶長九年（1604）藤堂高虎がこの地に封ぜられ、築城とともに船入場を造ったがその後荒廃し、天保二年（1831）に至って東西各四十間の防波堤を造り、下田港では正保二年（1645年）下田奉行今村伝四郎が長さ三百間高さ九尺の防波堤を造っている。

(5) 港と河川などとの間に運河の開さく

河川よりの土砂を防止するため別に港を整備し、その間に運河を開さくする。例えば玉島港は高梁川の河口に当り、その土砂で埋立られるので、松

山城主水谷勝宗が本流との間に広く新開地をつくり、一方本流との連絡のため高瀬通（幅三間、深さ一間半、長さ二里十四町の運河）を造った。こうした港と背後地間の運河の開さくは、大規模には江戸、大阪港に行われたが、他にも今治、若松（遠賀川との連絡）などに例があるが、また木材などの取扱のために運河を堀った例もある。今日も堀川と名付けられているものが率ねこうした人工川である。

(6) ふ頭、荷揚場の造成

ふ頭、荷揚場は港としては当然考えられるところである。しかしふ頭を港内に築いて、船舶をここに導いて直接荷揚する方法は割合新しく（そのためには港内の浚渫が行われる必要もあり）船は安全な港の入口の山かげに泊り、そこで小舟で荷卸する方法がとられていた（江戸や大坂では長くこうした方法であったが）、しかし江戸時代にはふ頭、荷揚場を設け、階段を造って荷扱に便にしていた。船入や防波堤の各所を適当に荷揚げに利用していたところも多かった。今治港には既に慶長九年藤堂高虎の手で荷揚用護岸石垣を完成している。

(7) 陸地に船溜を堀込み築港

波浪の荒い海では堀込式の築港を行った。土佐湾の中央から室戸岬にかけて、野中兼山によって手結（テイ）、室津、室戸などの諸港が造られた。手結港は慶安三年（1650）兼山の試堀にはじまり承応元年（1652）完成、室津は同じく兼山の計画により、一木権兵衛がその遺志をつぎ、室戸は寛文元年（1661）兼山によって改修された本格的な築港で、今日もお漁港として活用されている。

こうした港の設備については、先人が並々ならぬ努力を続けてきたものであるが、鉄道や道路の普及、汽船の就航により、港の使命は全く失われたものが多く、先人の努力も僅かに漁港として利用されているに過ぎない。

D 大 阪 港

大阪は江戸時代においては、わが国経済の中心であつた。西国を中心とし

てほとんど全国の物資がこの地に集り、この地の商人の手を経て江戸をはじめ全国に配送された。従ってここに集散される貨物の量は莫大なものがあり、その中心は江戸への輸送であった。今享保九年（1724）の主な品目をみると次の通りである。（大阪市史）

商 品 名	数	量	商 品 名	数	量
米（俵）	12,278		炭（俵）	251	
魚油(タル)	298		醬油(タル)	112,196	
塩（俵）	6,780		酒（タル）	265,395	
木綿(箇)	10,471		油（タル）	73,651	
繰綿(本)	103,530				

江戸開府間もなくは、江戸の周辺にはその需用をまかなう商品の生産が人口の急増に間に合わず、関西からの供給に待たねばならなかったし、その後関東での生産も進んだが、なお、この人口世界一の大都市の需用をまかなうためには莫大な物資を大阪の手を経て送り込まねばならなかった。そのためにはこれらの物資はまづ大阪へ輸送される必要があった。従って大阪への入出航船舶の数は莫大であったろう。明治二年（1869）1ヶ月平均の入港数は（大阪市史）

50 石積	2,008	400 石積	65
100 石 "	1,455	450 石 "	20
150 石 "	646	500 石 "	40
200 石 "	362	550 石 "	3
250 石 "	186	600—1000石 "	52
300 石 "	159	1000—2000石 "	14
350 石 "	48		

であるから年間には500石以上の大船のみで隻1300以上となっている。こうした船は安治川、木津川両川が主として停泊地であった、大阪は淀川の川口にあり、昔はここに大和川も注いでいたので水、満々まことに水都の名にふさわしいものがあった。それだけに一方では水による被害も多く、また土

砂で河口が埋まることも多かった。淀川の水が神崎川に入り、大和川が堺に注ぎ（更に新淀川の開さくによって）水難を避けることができた。歴史上の大阪はこれらの水との戦であった。難波津という古名が自らこうした歴史を物語るものと云えよう。しかし瀬戸内海の東限に当り、また淀川、大和川を以て平城、平安両都に通じ、その咽喉にあたるこの要地が幾度か首都となり、戦の争点となったのも当然であった。

秀吉於大坂、定城郭、彼地五畿内中央、而東大和、西摂津、南和泉北山城四方广大、而中巍然山岳也、廻鑿大河、淀川大和川、合其水即入海、大船日々着岸、不知幾千万艘、平安城外十余里南方平陸、而天王寺住吉堺津三里余、皆立統町屋店屋辻小路為大坂之山下也。

柴田退治記（大日本地名辞典）

淀川治水は既に古事記や日本書記にも記録されていて、わが国最初の治水工事で難波の堀江の開さく、茨田堤の工事（仁徳天皇）であった。和気清麿が延暦四年、七年（785、788）の兩年、新川を開さくして淀川の溢水を神崎川に流そうとした。この工事は失敗したが、何時か淀川の一部はこの流程を通ることになった。内海の水運が兵庫、尼崎、江口を經由して京都に通じたのもこの分流のためである。

秀吉が大坂城を築いた際には、大坂港は土砂で浅く、また狭かったので各国からの石船は一旦兵庫港に停泊せしめ、大阪に廻漕させたということであるがこれは一面、築城のための石材などの輸送が多いことを物語るがまた同港の狭あいを示すものであろう。

徳川幕府はここを直轄地とし、港の整備にも力を注ぎ、貞享元年(1684)河村瑞賢をして安治川を開さくせしめた。この川筋が大阪水運の中心であったが、その後川筋が浅くなり、天保二年（1831）に大浚渫を行い、その際の泥土で天保山が造成されたという。その他大阪市内に開さくされた運河は、

天満堀川（慶長三年）、西横堀川（慶長五年以前）、阿波堀川（同）東横堀川（同）道頓堀川（元和元年）江戸堀川（同）、左門殿川（同二年）、京町堀川（同三年）などをはじめとし、多くの運河は元禄十二年（1699）ころ

までには大体完成している。大阪がわが国経済の中心として活動させたのは安治、木津両川が長距離輸送の船舶の停泊地であり、貨物は総て川口で上荷舟、茶舟に積換えられ各河川や運河沿いの問屋や倉庫に運ばれた。大阪では上荷舟、茶舟が船仲間をつくり、河川や運河での運搬作業を独占していた。従って伏見、大阪間を通ずる伏見船において運ばれた貨物も、京橋、天満橋を越えて市中に入る場合はそれらの橋で上荷舟、茶舟に積換を要した、こうした上荷舟、茶舟の独占は大阪における貨物取扱について大きな支障をなしたものであるが、明治維新後の変化はこうした遺習をも打破するに至った、こうした営業は明治元年以降、商法会所の鑑札を必要とすることとなったが、同年中に交付されたその枚数は、

安治川組	807	堀々組	389
木津川組	903	川筋組	218
上之口組	269		

これは鑑札枚数で隻数ではないが、枚数よりは隻数が多いのが普通であるから、それにしてもこうした舟数が多かったことが知られよう。

舟運が大阪市内の輸送の中心であったことは、陸上輸送についても、その発言力は極めて強かった。陸上輸送はべか車、猫車程度しか許されなかったのは、大八車、牛車といった大型車両では橋梁を痛め、水運に支障を与えるためと言われている。

こうした八百八橋の大阪の水運も今日の自動車の発達で著しく変化し、道頓堀など三百余年の運河もようやく、その姿を消そうとしているのは全く今昔の感に耐えない。

E 江戸港

家康が天正十八年(1590)江戸に居城を定めたことは、まことに賢明であった。当時江戸城の近くまで海辺で、日比谷辺が港であったと言われる。品川辺も海港で竹柴浦といい、隅田川河口も石浜といったようである。当時旅行者の記録によると、

「東名泊船一城之東畔有河、其流曲折而南入海、商旅大小之風帆——日日成市、則房之米、常之茶、信之銅、越之竹箭、相之旗騎卒、泉之珠犀異香——」

とあって港があり、毎日市が立って全国からの珍しい商品が取引されるというのである。たしかに江戸は利根川、荒川の河口にあり、関東一円の貨物の集散や輸送に便利な港であったろう。この地を城として、港として、また町として、家康は見事な造成を行った。

当時政治情勢が落付き、また参観交代などの制度が実施されて江戸の人口は漸次増加した。吹塵録などでは年別の人口が表示されている。例えば享保六年（1761）501,394、安政二年（1855）564,544 人である。しかしこれは町奉行支配の町人のみで、外に代官支配の町がかなりあり、江戸の町数 933 の中、代官支配が 259 町あり、数からすると 40% に当る。また裏家住みの人口は含まず、武家は別に 30 万人位あったそうだから、安政二年で推定すれば、大体 120 万人見当ではなかろうかと思う。こうした江戸への入津物資は安政三年（1856）に一応細かい品目別数量が上っているが、その主要な品目を見ると、

品 目	数 量	換 算	品 目	数 量	換 算
米	300万石	450千トン	炭	2475千俵	74
大 豆	895千俵	107	薪	1837万束	367
小 豆	145			750万本	
大 麦	487		その他		
小 麦	370				
砂 糖	183千タル	16	計上品目のみ		1.117
下り酒	40—50万駄	90	注、米の到着300万石は非常に多過ぎる嫌があるが、その是非は不詳		
その他酒	9万タル	13			

即ち112万トン見当である。これに魚、野菜類、木材などを加えると150万トンを下らないのではないと思われる。150万トンといえは現在の輸送力をもってしても大変な量である。仮りに1人年間1トンの消費とみ年間120

万トンとすれば1日平均は3300トンとなる。これを遠海40%、関東一帯、川船50%、陸送10%とみると、

輸送別	輸送トン数	単位輸送量	算定所要数	想定所要数
陸送(馬)	330	40貫=150K	2200匹	2860匹
遠海(大船)	1,320	700石=105トン	15	30隻
川船(中型)	1,650	300=45	40	80隻

注 算定所要量は単位輸送量より計算、想定所要数は算定所要数に対し、馬30%増、船は遠海、川船とも算定の2倍とし想定した。

この種の輸送機関、ことに遠海の大船は年に大体5回転位が想定されたが、品川、鉄砲洲沖には帆柱が林のようであったというのも、決していつわりではなかったであろう。

江戸港は、明暦三年(1657)の大火前は内港の中心は、日本橋筋、京橋川筋、楓川筋であったが、大火後は隅田川口に中心が移ったといわれる。江戸市内には数多くの河川があり河岸があった。それらは瀬取船(舁船、茶船)によって本船より荷卸した貨物を河岸まで運び、所定の河岸で水揚げした。大阪の上荷船と同じく、江戸では瀬取は茶船の独占であった。享保六年(1721)九月には「市民が小舟で、江戸湊に繋留の廻船より物品を密買すること」が禁ぜられている。「今後荷包ヲ陸地ニ接運スル茶船(往古茶ヲ販売スル商船ナルモ後世之ヲ貨物接連ニ用フト云ウ)及ビ湯船(船中ニ浴室ヲ設置シ碇泊船人夫等ノ沐浴ニ供スル商船ヲ云ウ)ノ各船ヲ除クノ外、一切回漕ノ側近ニ撐到スルヲ許サズ」(徳川理財会要)

回船輸送貨物の不正や不足事故などを防止するためであるが「茶船以外の接近禁止」は荷扱はこの船に限定している訳である。

明暦元年(1655)十二月には「江戸湊貨物陸揚其他ニ関スル制限」を達しているがその内に次の項目がある。

- 一、大船之荷物ハ出入三日中可取揚之、小船ハ翌日ヲ限ルヘシ、明舟久敷不掛置、荷物揚払ニオイテハ早速可相戻之、並荷物永々舟場へ積置ヘカ

ラザルコト。

附 商船ハ一切入ルヘカラザルコト

これは大船は三日以内に荷卸をなし出港すること、小船は翌日中に荷卸すること、空舟はすぐに廻送すること、陸揚した舟は長くそのままで積置いてはならないことを令し、陸揚場の回転率を速にするよう図ったものである。

こうした大量の貨物輸送量が当時の手作業による荷役方法しかないことから想定して貨物輸送の流れのあい路はこの茶船の取扱にあったのではないかとと思われる。

こうした運搬について、当時の河川（埋立が計画的に実施されたものであるが）非常に大きな働きをなしていたことは、大阪と同様であった。汐留や秋葉原駅の構内にも船溜があったが、何時の間にか姿を消している。

こうして見ると、品川、鉄砲洲の外、碇泊設備は持たず、一々瀬取をせねばならなかったのだから、これに要した労務者の数も非常に多数であつたろう。港の浚渫が時々とり上げられ、その経費負担が問題となっているのも興味がある。また輸送担当者の苦労は大変であつたろう。輸送を仕事とするわたくしにとってまことに同情に耐えないものがある。

43—5—20