

明治年代の港湾と鉄道

宮 野 武 雄

(東京交通短期大学)

目 次

1. 鉄道と船舶輸送の接点としての港湾
2. 鉄道建設の基地としての港湾

1. 鉄道と船舶輸送の接点としての港湾

明治年代においては未だ自動車運輸事業は僅かに発芽の程度で、全国的な輸送は船舶を主とし、これと鉄道輸送が港湾において接合して、円滑な輸送を形造るものであった。船舶および鉄道の両輸送がともに如何に改善されても、その接点が不合理であり、設備不足などであれば円滑な輸送は望まなかった。従って港湾の改善が漸次論議の対象となった。その二、三をみると次のとおりであった。

1—1 小 樽 港

明治12年8月、米国人技師ジョセフ・クロフォードが北海道開拓使長官に石狩炭田の石炭輸送について意見を上申した。この石炭の輸送方法は明治8年5月、同じ米国人ベンジャミン・ライマンが調査をまとめ、幌内、幌向太間に鉄道を敷設し、ここから石狩川の水運に移し、石狩に貯炭場を設け、これを小樽に輸送する計画を検討したものである。その要旨は次のとおりで、今日でも考えさせるものを持っている。

ここに幌内鉄道を札幌を経て小樽に達する鉄道の敷設を建議する。小樽は風波を避け得る地形で種々の便利がある。

- (1) 河川を航行する汽船を必要としないので、その費用を節約できる。
- (2) 舟車の積換から生ずる石炭の破碎減損を避けることができる。
- (3) 石狩川出水の際の輸送の渋滞、屈曲の甚しい航路から生ずる不慮の災害を除くことができる。
- (4) 1か年間に採掘した石炭を夏季中に輸出し得ないで多量の蓄積を生ずるような不利がない。

- (5) レールを棧橋に敷設し車から直に船に移すので石炭ばかりでなく総ての貨物が便利を得る。
- (6) 札幌、小樽間は毎年6か月間は殆んど輸送ができないが鉄道は絶え間なく運転することができるから石炭運送費の減少を補助することができる。

北海道開拓使長官はこの意見をいれ、幌内小樽間に鉄道を敷設することとなった。

1—2 四 日 市 港

江戸時代、四日市は桑名や熱田に較べてさして重要な港湾ではなかった。これがフットライトを浴びて登場するのは明治維新後の交通の変化であり汽船の出現であった。これに目をつけ、遠浅で和船の入港にも不便であった四日市港を「汽船の港」にするために改修を行い堀削したのが地元の有志稲葉三右衛門で、その殆んど個人的な努力によって、今日では旧港として軽舟にしか利用されていないが当時は横浜、神戸間の数少い汽船の出入できる港であった。東海道線の草津駅から分岐、三雲、関を経て四日市に達する関西鉄道会社の設立はこの四日市港なくしては考えられなかった。当時、大阪港は小型汽船、帆船の出入できる程度で中大汽船は神戸に入港する外なく大阪への貨物は神戸港で貯積し、大阪港（安治川口など）に廻送するか、神戸、大阪間を鉄道で輸送する外なかった。関西鉄道会社の草津、四日市間開通（明治23年12月25日、によって、横浜、四日市間船舶、四日市、草津間関西鉄道、草津、大阪間官設鉄道の新しいルートが開かれた。これがまた船舶会社の東海道線全通に対する対抗策でもあった。当時の配船を見ると横浜、四日市間は毎日就航があり、横浜、神戸間より遙かに回数は多かった。こうして稲葉三右衛門の苦勞はむくいられたのであるが、その後関西鉄道が延長して桑名、名古屋に入り名古屋、熱田港が整備されるとともに四日市港は一時その輝かしい使命を失った。

これよりさき、明治16年5月、稲葉三右衛門等は四日市、関が原間鉄道の建設を請願し、揖斐川の改修による水路の整備より鉄道の建設を実施すべきで

あるとし、当時の三重県令岩村定高は「横浜、神戸両港ノ間ニ於テ海陸ノ便利ヲ併セ有スルハ四日市港以外ニ之レ有ラザルモ湾形広漠ニシテ埠頭ノ設備無キ為高波ノ際往々舢舨ノ往来ヲ絶ツノミナラズ暴風ニ際シテハ本船ト雖難ヲ他ニ避ケザルヲ得ズ、又陸路鉄道ノ連絡無キハ欠陥ノ最ナルモノト謂ハザルヲ得ズ、管内有志者亦ココニ見ル所アリ、築港ニ鉄道ニ専ラ奮励シテ資金募集ヲ計画セリ、思フニ管民ノ奮励嘉スヘシト雖此大事業ヲ全ク民力ニ一任スルハ実ニ至難ノコトトス、幸ニ已ニ長浜、関ヶ原間ノ鉄道建築セラレタルヲ以テ願クハ関ヶ原、四日市間枝線ヲ官費ヲ以テ起業セラレタシ、然ルトキハ築港ノ事業ハ管民之ヲ負担スヘシ（以下略）「日本鉄道史上編」

三重県令は更に明治17年4月10日、次の要旨の「四日市垂井間鉄道」の私設鉄道施設について副申している。

1. 四日市は数年前から船舶の出入が増加し海運の業が漸く盛んになるうとしてゐる。
2. 鉄道は長浜、関ヶ原間の鉄道が落成し、大垣への延長も遠くではなからう。
3. 故に四日市、垂井間に鉄道を敷設し海陸を接続するは緊急のことである。この鉄道によって既設鉄道の効用は増加し、中山道鉄道に必要な物品材料運搬に便を与えるであらう。

この鉄道(四日市、垂井間)は明治17年5月8日太政大臣が中山道鉄道の建設に「及ヒ大垣ヨリ三重県下伊勢国四日市ニ至ルマテ」を加えたが、後、明治19年、中山道鉄道の建設が廃止され、この線の建設も運命をともにし鉄道建設用資材の陸揚げには半田港が利用されるに至った。しかし四日市港と東海道線を結び、更に北陸へ延長して本州縦貫の鉄道を建設する企画は実現するには至らなかったが東北鉄道会社(明治14年8月出願)の計画にも見られる。

(第4区、江州長浜ヨリ勢州四日市間)なお関西鉄道はその後大阪へ延長(天王寺、湊町、片町など)官設鉄道と激しい競争を行ったがついに鉄道国有法により明治42年10月1日買収された。つい最近まで四日市駅構内に堀割が

あり、旧港に通じていたのは当時の水陸連絡の遺跡であった。

1-3 大阪港

明治39年12月1日、西成鉄道株式会社所属鉄道が国有鉄道法によって買収された。この鉄道は大阪から安治川口を経て天保山に至る4マイル44チェーンの短距離鉄道であったが、大阪港と大阪駅を結ぶ臨港線の性格を持つ鉄道で、同時に買収された他の16鉄道とはその事情をことにしていた。この鉄道は明治37年12月1日から「大阪、安治川口間3マイル47チェーンおよびこれが延長線並に之に属する土地、倉庫、船渠、建造物等」を借受けた。その理由はこの鉄道が大阪港における地位からこれと東海道線の結付を図るため、一方には当時競争相手であった関西鉄道の大阪港との結付を防圧するためであった。この問題に対する平井鉄道作業局運輸部長の復命書中には「大阪湾築港竣成して海陸連絡設備完整し、商取引状態亦一変して海運に依れる貨物が安治川口に揚陸せられ、直に鉄道便に依るに至るか、又は鉄道作業局が西成鉄道と連帯し、割引その他の方法により、利益の幾分を割与して其存立を扶助するに於ては或は独立営業し得へきも、若し然らずして現状のまま推移すれば該鉄道は存在の意義を失い必然の趨勢として他の鉄道と合併するに至るべし」と述べられている。この運輸部長の復命はやや関西鉄道に対し敵本的であるが、さらに「今日に在りても、海運に依り大阪湾に入る貨物の多くは更に河川の運送に由り一旦市内の倉庫に入り取引成立の上更に発送せらるる慣習なるを以て関西鉄道の如く市内各所に停車場を有し、且つ官設鉄道に比し、名古屋大阪間の短距離を占むる鉄道に在りては或は共同曳船会社と連合して神戸より直に鉄道に依り運送せらるへき貨物をも該曳船に依り大阪市または堺市に集注し」と言っているように大阪港運貨物のあり方も示している。当時大阪港は淀川系などの川口にあつて、大型汽船の碇泊に適しないので、神戸から艀で大阪へ輸送された。

1-4 鉄道と港湾の接合の概要

こうして鉄道輸送と海上輸送との接合を円滑化する港湾は当時はまことに微々たるものであった。「本邦鉄道の社会経済に及ぼせる影響・中巻」によって明治末期の港湾設備をみると次のとおりであった。

1. 本州、四国、九州および北海道の開港および1カ年商船40—50万トン、1千万円以上の商港の数は56港に達し、その中铁道の連絡あるもの40港である。
2. しかし港湾の設備は至って不完全で大船を埠頭に繋留、直に鉄道との連絡貨物輸送を完全にできるものは稀れで、横浜、神戸、高浜、下ノ関門司、函館、敦賀、若松、伏木、名古屋諸港にすぎない。これ等の諸港では連絡運輸方法の改善に伴い、輸送時間の短縮、貨物事故の減少、諸掛の節約など著しく利便を増進した。
3. その他の諸港における連絡交通の利益については将来更に益々改善を待たねばならなかった。
4. しかし船員労働者の事情、繋船料の関係その他複雑な事情は、むしろ艀に依つて貨物の積替をなすのを利益とする場合がある。一体鉄道と海運業とは両々相待つて国運の発展に資するものである。しかしその受ける影響は港湾によって、各地の重要な大港を根拠とした海運業は、その沿岸交通についても、また外国貿易についても鉄道との連絡に依りますます発展したに対し、小港では漸次鉄道のために客貨を吸収され、年々衰運に傾いたものが多いが、これは水運は鉄道に比してその運賃は低廉であるが運送上の危険が多く、輸送に長時間を要し、また発着の時間不正確を普通とし、また積替費用、荷物の損傷が比較的多かったためである。これは明治末期の事情であるが現在と比較して感慨が深いものがある。

1—5 港湾輸送改善の要望

明治14年「横浜港波止場建築ノ建議」は横浜商法会議所が接岸埠頭の早期新設を要望し、官民一体の協力による起業を主唱している。

その一部を引用すると

「抑本埠ノ湾口タル東北ヨリ東南ニ向テ開キ比角、往々激浪怒濤ノ来襲スルトコロニシテ、間々船艦ヲシテ風波ノ患アラシム、是ヲ以テ大艦巨舶率ネ澳沖ニ碇繫シ、其船品ヲ揚卸スルヤ毎ニ舢舨ヲ用ユ、而シテ一朝風濤起ルニ及ベバ又之ヲ揚卸スルヲ得ズ、是レ埠頭ノ完全ナラザルガタメニ第一船舶ヲ埠頭ニ接着セシムルヲ得ズ、第二ノ船艦ヲシテ湾内ニ完全繫泊セシムル能ハザルノ二患ヲ生ゼルモノニシテ、比船舶碇繫ノ不便ハ即チ内外貿易上ノ一大欠瑕トイハザルヲ得ズ、然ラバ則チ該起業ノ如キハ之ヲ実地ニ験シ真ニ其得策タルヲ知ルノミナラズ断ジテ其工事ノ等閑ニ付スベキニアラザルモノナルヲ知ルナリ、然リト雖モ当時我ガ政府ガ機務ノ多端ナル其事業ノ重大ナル未ダ之ヲナスニ至ラズ、而シテ世ノ論者亦之ヲ言フナキニ及ベリ、夫レ殖産工業ノ事タル一國盛衰ノ繫ル所而シテ運輸ノ便否又大ニ之ニ因スルハ衆人ノ共ニ熟知スル所ナリ、是ヲ以テ東奥北越及二京ノ間近ク鐵路開設ノ拳アラントスルヲ聞ク、是レ蓄シ輿論ノ賞賛スル所ニシテ其他ノ居民ニ於ルモ亦大ニカヲ用ルアラントスルガ如シ。況ヤ本港ノ如キ物貨ノ蒐集セル舟車ノ輻輳セル内国港場ノ巨繫タルニ於テオヤ、其貨物ノ運搬ニ於ケル船舶ノ繫泊ニ於ケル宜シク意ヲ注ギ思ヲ凝シ精ヲ尽シカヲ勞シテ之ガ改良ヲ加ヘ便利ヲ謀ルベキナリ、（略）（横浜市史第4巻上）

こうした意見は何も横浜港に限ったことではなく、殆んど全国各港において問題があり意見があったものと思われる。明治35年6月8日付の大阪毎日新聞は当時の官設鉄道を批判して、

「海陸連絡の問題は多年識者の間に唱道された重要問題で本年度から着手すべき神戸の連絡工事は調査も略終結を告げ、いよいよ遠からざる内に工事着手の運となるべし、これについて思い起すことは毎度ながら官設鉄道の業務に不熱心になることなり一官線鉄道の成績不結果については海陸連絡の機関および倉庫の設備不完全なるに原因すと雖もまた、一には当局者が役人風を守りて商売氣に無頓着なるも与えて力ありといわざるべからず、鉄道会社

にてもまた汽船会社にても務めて荷主の便利を計り、貨物の蒐集に勉め而して陸上にも海上にもなるべく広く手を伸して貨物の吸収に専心すべきは論をまたず、然るに官線鉄道当局の如きはその態度極めて冷淡にして坐ながら貨物の来るを待つを例とすれども貨物は決して坐ながらにして来るものに非ず—今回の海陸連絡工事を好機会として、当局者は断乎として業務の大刷新に着手するの必要あり、而して連絡工事と業務刷新とはその関係すこぶる密接なるものあるが故に当局者は業務刷新の目的を以て熱心に該工事の調査を遂げ先づ前途の大方針を確立し然る後工事を進捗せざるべからず」(後略)

非常に長い論説の1部であるが、これは海陸連絡施設自体よりは官設鉄道の批判が多いのである。これは当時鉄道国有の可否が論議され、この新聞が反対の立場をとつたのも一因であろう。

1—6 鉄道と港湾の接合の改善

何れにしても、港湾における水陸連絡設備に遅ればせながら官設鉄道が手を染めたことは大きな進歩で、まづ横浜、神戸の両港について当時の新聞記事によると、

○ 横 浜 港 (明治38年7月29日、鉄道時報)

埋立工事は繫船壁とともに大概出来し、目下突出部の北方一部の工事中にて本年12月までにはすべて竣成の見込なるが、政府は時局の進行如何により更に之が陸上設備に着手せんとする計画なり。陸上設備は4カ年間の継続事業にして予算は380万円、内破損したる防波堤の修理費81万円、上屋、倉庫、鉄道など純粹に陸上設備に属するもの270万円、事務費23万円なる由、陸上設備の設計は鉄骨上屋、6棟4480坪、木造上屋978坪、保税倉庫2棟978坪合計7096坪、鉄道は埋立地の西南隅より起り延長6マイル倉庫、上屋などは官設線と連絡するはず、上屋には水圧起重機を計画、30トン定置1、5トン可動2、3トン可動2、1トン半可動9台

○ 神 戸 港 (明治36年7月25日、鉄道時報)

神戸港湾に分岐すべき住吉、三ノ宮間の原田村より小野浜海岸に達する約1マイル間の土工請負を当地杉井組に命じたが、これは住吉駅の西方約半マイルの原田村より略1マイルは海岸に沿うて西走するものなれば、工事比較的容易にして多分年中に工事をおはり、来年に至らば、軌条を敷設することとなるべきも夫より税関構内に至る1マイル余は、小野浜海岸を埋立てる計画なれば、多少工事に手間とるべし、されど是また近日中に埋立工事の請負を命ずべきはずなり、遅くとも来年中には土工竣成すべく、全部は37年度内に落成せしむる予定なるが、この工費総額120万円、内本年度支出は60万円なり。而して分岐点原田村にはこの程汽車信号場を新設したるが、連絡線の新停車場は右原田村より東南数千坪の間にして、此付近は古来灘と総称せらるる所なりと、而してこの工事にして竣成せんか、始めて欧米各国におけるが如く、汽車汽船の連絡通し、汽船棧橋に碇繋すると共に直ちに汽車に乗替、或は反対に汽車より汽船に乗込むことを得べく如何なる風雨にも自由自在に乗降の便を欠くことなく本邦に未だ曾つて見ざる鉄道運輸上の現象を目睹するに至るべし。

このように大きな理想をもって両港の連絡設備は明治35年度から着手されたがその経過は間もなく、発生した日露戦争などにより相当遅滞した。

○ 横 浜 港

35年度 用地買収の事業のみ。

36年度 工事着手にいたらず。

37 " 同

38 " "

(高島、東横浜両駅の開始は大正4年12月30日)

○ 神 戸 港

35年度 神戸海陸連絡線は本年度から37年度までにその成功を期するもので、住吉、三ノ宮間西灘村地先から分岐、小野浜海岸税関構内にいたる間に敷設し、海陸運輸を連絡しようとするもので、本年度は用地買収などの準備

工事を施工した。

36年度

前年度に引続き、停車場および線路土工橋梁、その他の工事に着手。

37年度

日露戦争による工事緊縮の決定に基き、すでに着手した工事のみを継続。

38年度

前年度に着手した工事を継続、小野浜停車場側線敷設など。

（住吉、三ノ宮間に東灘貨物駅が開設されたのは、明治43年10月1日、神戸港の開設は40年8月20日、神戸港から湊川までの開設は昭和3年12月1日であった。

○ その他の諸港

高松駅は四国航路（当時山陽鉄道会社による岡山高松間航路）の開設により駅の位置を変更した。

2. 鉄道建設の基地としての港湾

わが国の鉄道はその当初、すべての資材を外国、ことに英国に依存した。機関車、客貨車、レールはもち論、当然わが国で生産されるものまでも英国から運び輸入し、その数量は莫大なものがあった。また鉄道の建設工事が各地から開設されるに当って、鉄道資材を集結し工事の基地とするためにも港湾が利用された。横浜港が京浜間鉄道、さらに関東東北方面への線路延長用資材の、神戸が関西方面の、それぞれ輸入資材の揚陸港であり、これを鉄道工事の延長とともに、長浜、敦賀間（さらには北陸線）の基地として敦賀港、軽井沢、直江津間の基地としては、直江津港を選定、これに資材を陸上げして、この港から工事を開始した。

2-1 半田港

こうした鉄道建設資材の輸送基地港の例として、半田港を上げてみよう。明治18年2月、工部少輔渡辺洪基（工部省は当地諸般の建設、工務を主掌し

た官省で、鉄道もその一部であった。今日の建設、運輸両省を兼ねると見られよう。)は半田、四日市方面を視察して意見を復命している。

当時同方面の鉄道は、神戸・大津間、長浜・敦賀間、長浜・大垣間が開通し、関東では官設鉄道は新橋・横浜間、日本鉄道会社は上野・前橋間が開通し、この両地方の鉄道を如何に連絡するか、従って関東、関西をどの経路によるか。(具体的には東海道にするか中山道にするか。)が深刻な問題として争われていたのである。渡辺洪基の報告の要は、

中山鉄道線路を延長し、加納(岐阜)から名古屋、熱田に連接させるのは緊要である。半田港は良港であるが、西参河地方および地多地方の物産を出入するに過ぎない。しかもその海底は傾斜が少く、岸上は丘陵が低く巨船を繋ぐに足りない。且つ湾辺の河口は多くの泥砂を流入して水底を埋めている。従って鉄道敷設は急務ではない。熱田は名古屋の鉄道と連接するならば、現在では十分である。四日市港は横浜・神戸に次ぐが四日市・垂井間の交通は水路(揖斐川)の便に依ればよいから鉄道敷設を必要としない。

つまり関が原から岐阜に延長し、ここから中山道線を建設し、一方南下して名古屋を経て熱田港に延長、この港を改良すればよい。一方四日市港と鉄道との連絡は水路により、四日市から鈴鹿を越えて京阪神と直接に鉄道で結べとする意見であった。四日市と京阪神を結ぶ鉄道は後に関西鉄道会社がこれを実行したものである。何れにしても半田港についてはその必要性を認めていない。

一方鉄道局長井上勝はその年(明治18年)3月23日、次の要旨の意見を提出、半田港の利用を主張した。

昨年(明治17年)10月、中山道鉄道幹線の工事は東西の二部に分け、両方から進めて中央で会うという計画を立て、東部の工事は碓氷峠を越える困難があるので鉄道建設資材輸送の便利、将来営業上の得失を考え、上田・直江津間をまづ起工することとした。西部については現在大垣までが開通、岐阜までが工事着手されているが、これを名古屋に延長し、ここから木曽方面

(中山道線)に連絡させねばならない。名古屋の地は尾張、美濃、三河、遠江などの諸国の豊物を集め、人口は稠密で、物産は多く、三府(東京、京都、大阪)に次ぐ。従って鉄道の幹線がここを経由するのは当然で、もし中山道線がここを経由しなくても、必ず支線を敷設せねばならぬのは明かである。

(と名古屋に鉄道を引き込まねばならぬことを強調して)西部の幹線が名古屋を経由するものとし、その施工の順序を立てるにはまづその資用材料輸送の便を考えねばならない。その材料はレールその他船舶から移送せねばならないので、これを神戸港から大津に輸送、琵琶湖を舟送し、再び長浜から大垣を経て転送するのは非常に迂回となり、工事施工に困難を感じることが少くない。従って鉄道を便宜の港に延長してこの困難を排除せねばならない。

(ここで鉄道局長は四日市港と半田港との比較を行い、)港湾としては四日市港が優れていることを認めているが、単に鉄道資材の陸上げについては差がないとしている。

一方四日市港と垂井間の距離は遠く(35マイル)、その間の鉄道建設は非常に困難で工費200万円、2カ年を必要とする。これに対して名古屋、半田間は20マイル、工事費は80万円、7、8カ月で十分であるから、両港を鉄道資材の陸上げについてみれば半田港が優れているのは明かとし、半田港を鉄道資材の陸上げ港とし、名古屋・半田間に鉄道資材輸送のための鉄道を敷設することを上申し、

これに対し18年6月20日、太政大臣は「名古屋半田線ノ儀ハ建築資材運搬ノ為仮ニ布設可致事」と指令、同年8月起工、翌19年3月1日、武豊線が開業したのである。この半田港、武豊線によって幹線(中山道をおさえ、まづ東海道線を開通させたが)の建設が促進されたことは明かである。

同様な例は敦賀港にも直江津港にも見られる。

2-2 横浜港

一方直接英国からの資材を陸上げた横浜神戸両港については、横浜港は

「安政六年の開港以来、横浜港は出入外航船舶数および外国貿易額の増大をつづけ、商港として順調に発展した。さらに、明治五年、京浜間に鉄道が敷設されるにおよび、内外商人の横浜移住はさかんとなり、海岸を埋立て、市街地をつくり、漸次商業機構が整備されると、それに応じた貿易施設や港湾設備が必要とされるようになった。元来、横浜港は湾形が完全なものではなく、強風が吹けば、湾内は平穏をたもつことはできず、海上と陸上の連絡がたちぎられることが多かった。しかも、貿易港としては、港内になんらの施設をもたず、外航船はみな天然の地形を利用し、湾内に仮泊して、舳舟で荷役をする状態であり、海岸には、東、西および新波止場とよぶ不完全な物揚場があるにすぎなかった。（横浜市史第4編上）のであるから、官設鉄道の当初は、多くの資材は沖で舳取しこれを手荷役が簡単な機具の力を借りて陸揚を行ったものであろう。従って重い車輪その他の取扱は大変困難であったと察せられる。ただ明治4年3月、横浜駅（現在の桜木町）地失海面3万坪を埋立て鉄道用地に当てることが決定されたが恐らくこれは鉄道建設資材の陸揚げおよび保管に当てられたものであろう。

2-3 神 戸 港

神戸港では、明治4年3月早くも、鉄道棧橋の設置が決定した。大蔵省造幣寮開局のため来阪した参議、大隈重信の意見によるものであったが、当時わが国には適当な棧橋建設技術者がいなかったためすぐには着工できず、波止場建築師ウィリアム・デーマンが雇外国人として5年5月に来日、デーマンの設計で工事はノルデシテットが当つた。棧橋の長さ450フィート、幅40フィート鉄製で、明治9年6月27日の完成、翌7月1日から作業を開始した。

その建設総額は18,590円で、当時鉄道寮としても自慢の工事で、8年20日付の井上鉄道頭から伊藤工部卿に宛てた書面では、「神戸ステーション貨物陸揚棧橋築設、未だ全備不致俟得共、頃日当寮用品積込之外、舶到着貨物引揚最中之景況ヲ為写取俟ニ付——」といって写真を送付している程である。

これでも、官設鉄道自らのものの外一般の使用をも許していた。そのため9年7月1日、棧橋保全規則を定め、貨の陸揚および繫泊を許し、また神戸税関と協定して諸貨物船積順序及借庫扱方規則を定めたが、明治18年7月、棧橋保全規則を廃止、鉄道棧橋繫船規約が定められた。その条文は次のとおりであった。

第1条 凡ソ船舶ヲ鉄道棧橋及錨標ニ繫泊セントスルトキハ船長或ハ其代理人ヨリ予メ其旨ヲ神戸鉄道局運輸課長或ハ（時宜ニ依リ）其代理官ニ告ケ免状ヲ受クヘシ

第2条 凡ソ船舶ハ棧橋ニ於テ繫泊シ又ハ解纜スルタメ必要ナル少時間ヲ除クノ外錨標ニ繫泊スルヲ許サス又風位天候ノ如何ヲ論セス總テ棧橋ニ来リ又ハ之ヨリ去ル船舶ノ妨害ヲ為ス如キ接近ノ位置ニ繫泊スルヲ許サス

第3条 棧橋ニ繫泊スル船舶若シ之ヨリ離ルヘキコトヲ命セラレタルトキハ速カニ錨標ニ移ルヘシ再許可ヲ受ルマテハ棧橋ニ繫泊スヘカラス但此場合ニ於テハ棧橋付属ノ錨標ニ繫留セス直ニ去テ他船ノ棧橋ニ来去スルニ支障ナキ所ニ投錨スヘシ

第4条 鉄鎖綱繩其他繫泊ノ用具ハ其為メ設ケタル方法ニ拠ルニ非レハ棧橋ノ如何ナル部分ニモ付着スヘカラス

但船舶繫留ノ為メ錨標錨柱等充分ノ備アレトモ若シ船体ノ大サ或ハ製造ノ形特別ナル船舶ニシテ別段ニ繫泊ノ器具ヲ要シ其旨ヲ報知スルトキハ鉄道局ニ於テ之ヲ設置スルコトアルヘシ

第5条 日曜日、休暇日及暴風雨ノ日ヲ除キ、平日業務時間ハ日出ニ始リ日没ヲ以テ終ルモノトス

但神戸税関長ノ許可ヲ受ケタル者ニ限り特別ニ夜業ヲ許スコトアルヘシ

第6条 門戸ハ毎夜時ニ閉ヘシ、其後ハ何人タリトモ出入スルヲ許サス

第7条 縦令如何様ノ事情アルトモ棧橋及鉄道構内ニテピッチタール等ヲ

糞或ハ一切ノ火ヲ焚クヲ許サス。

第8条 火薬、ナイトロークリヌエリン、ペトロリアム、諸酸、其他危険、爆発質ノ物品ハ別段ノ許可ヲ受クルニ非レハ鉄道構内ニ荷揚スルヲ許サス、総テ右等ノ物品ヲ積載スル船舶ハ棧橋或ハ錨標ニ来着ノ前ニ其由ヲ報告スヘシ

第9条 バラスト（石泥ノ差別ナク）其他何品ヲ問ハス廢物ヲ船舶ヨリ投棄シ或ハ鉄道構内ニ荷揚スヘカラス而シテ棧橋或ハ錨柱ニテ無抛バラストヲ積入ル船舶ノ為メバラスト受ヲ備置キタレハ能ク注意シテ之ヲ用ユヘシ

第10条 棧橋ニテ荷揚スル船舶ハ自己ノ滑車ヲ用ユヘシ（格別ノ約束ニ依リ棧橋ノ千斤力（クラン）ヲ用ユルコトヲ得）而シテ諸荷物ノ損害雜費ハ船舶ノ鈎索滑車ヲ離ルマテ其船舶ノ担当タルヘシ

第11条 棧橋ニ繫泊セル船舶ノ長或ハ其代理者ハ神戸税関規則ヲ厳守スヘキヲ以テ若シ之ニ違犯シタルトキハ直ニ其船舶ヲシテ棧橋ヲ去ラシムヘシ

第12条 棧橋或ハ錨標ヲ用ユル船舶ノ長或ハ其代理者ハ前ニ例記シタル規約ヲ遵守スヘシ其承認ノ証トシテ規約寫書下付ノ時受書ニ調印スヘシ

この鉄道棧橋設置によって多くの私鉄も、車両の陸揚げなどはこの棧橋を利用した。山陽鉄道会社はその線の建設、運営に必要な資材はこの棧橋を使用する計画で、この際棧橋使用料をどれだけ徴収するかの記録がある。

しかし、山陽鉄道会社線の神戸、兵庫間の工事が極めて困難で、神戸に陸揚しても、兵庫以西への輸送が急には出来そうもないので、急いで兵庫から和田岬にいたる線（1マイル64チェーン）を建設し、和田岬に棧橋をつくって自社線使用の貨物はここで陸揚げをした。