3章　勝田・那珂湊間の開業
磯崎への延伸

1.開業時の状況

大正3年一月九日官報第四三二号

○通運

○輕便鐵道運輸開始　茨城縣那珂郡湊町百五十九番地所在湊鐵道株式會社ニ對シ昨二年十二月二十二日勝田那珂湊間運輸營業開始ヲ許可セシニ同二十五日營業開始ノ旨届出テタリ其哩程左ノ如シ

勝田那珂湊間　哩程　五一

大正2年12月25日に勝田・那珂湊間が開通した。

会社設立以来6年の歳月をかけ、幾多の困難を乗り越えての待ちに待ったこの開通に、町をあげて祝賀したと伝えられている。

開業時に用意された機関車は、ドイツ・アーサーコッペル社製の運転整備重量21トンのC形タンク機関車2両(1、2号)である。早川組を介してオットライメルス商会より購入した。

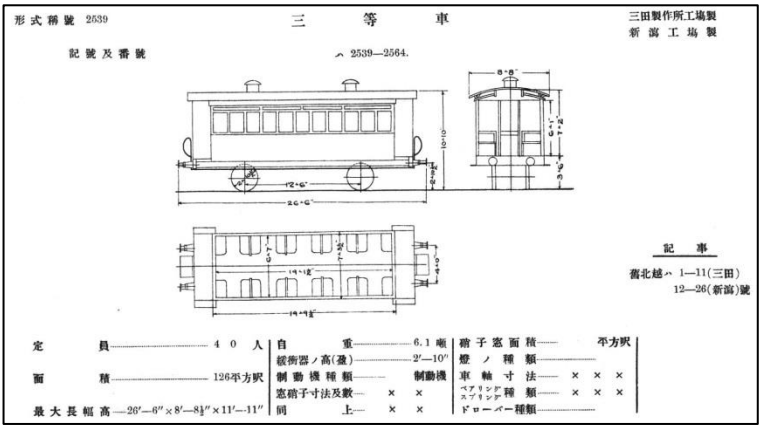
当初3両で計画していたが、建設費用が不足したために2両に減らした。

客車は鉄道院より払下げを受けた7両である。

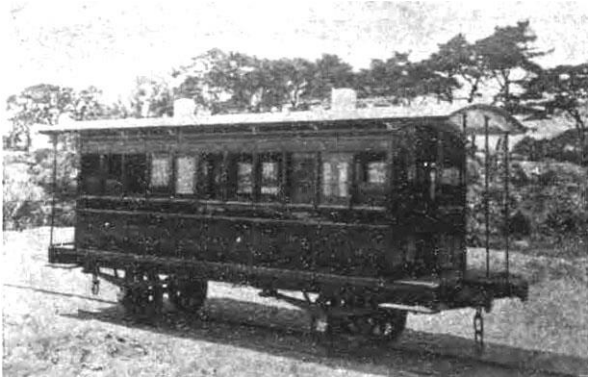
内訳	2、3等合造車	2両	ロハ2552、2555
	3等緩急車	1両	ハブ2557
	3等車	3両	ハ2551、2554、2556
	旅客手荷物緩急車	1両	ニブ2553

いずれも現在の信越本線の直江津～新潟間を開業した北越鉄

道が明治 30 年に導入したハ 13～19 で、新潟鐵工所が製造、両端にオープンデッキのある開放室型の客車であった。



『客車略図』鉄道院、明治 44 年



新潟鐵工所四十年史　昭和 9 年
「明治 30 年北越鉄道株式会社へ納入したる三等客車にして当社が最初に完成したる客車なり」と説明している。

開放室型とは、車室の中央に通路があり、二等車は奥行きのあるロングシート、三等車は狭い 2 人掛けのクロスシートが向かい合う､いわゆるボックスシートが並んでいるタイプである。

それに対して、大宮の鉄道博物館に展示されている鉄道草創期の客車は、車室内に通路が無く向い合せの座席毎にドアが付く、マッチ箱と呼ばれる区分室型のタイプであった。

北越鉄道は、明治 40 年に「鉄道国有法」により国有化され、ハ 13～19 の 7 両はハ 2551～2557 の番号が与えられた。

現在の中央線となった甲武鉄道や総武線となった総武鉄道にほぼ同一の車両があり、甲武鉄道の一部は 2 両の電車に挟まれて付随車として使われたものもあった。

貨車は、車輪、車軸などを鉄道院から払い下げられたものを改造したもので、有蓋車 1 両(ワフ 1)、無蓋車 2 両(ト 1、2)の計 3 両であった。

開業当時の時刻表

当初の計画では、客車は 13 両、貨車は 10 両とし、最大客車 8 両の編成を想定していたが、大幅に減らしての開業となった。

客車 3 両に貨車を 1、2 両繋いだ 1 個列車が勝田と那珂湊の間を往復していたと考えられる。

運賃※は、勝田・那珂湊間三等 10 銭、二等 15 銭であった。

大正 3 年には国鉄に倣い 25 人以上から適用する団体割引運賃制度を導入した。

社長は早川昇策が就いていたが、開業翌年の大正 3 年 11 月 10 日に文書類署名者変更届を提出して、その権限を常務取締役

※当時は、運賃のことを「賃金」と称していた。

の武市彰一とした。

早川昇策は、名古屋に本拠を構え各地で仕事をしている早川組の社長でもある関係上、湊線の地元で専従する者を充てたと思われる。

この頃、大和証券の前身である藤本ブローカー銀行は、大阪に本拠を置いて鉄道や電力等の多額な投資資金の必要な事業の支援を行なっていた。鉄道では、高野山鉄道、大阪電気軌道、宮城電気鉄道、箕面有馬電気軌道等に関わっていたが、湊鉄道においても同行が大株主となった。

大正 5 年 4 月に当時同行の取締役を務める谷村一太郎※が社長に就任した。谷村一太郎は、昭和 11 年に亡くなるまで、20 年間にわたって社長を務めることとなる。

大正 5 年 4 月 12 日　役員就任

代表取締役	谷村一太郎
取締役	根本龍四郎
取締役	鳩山一郎
取締役	前田米蔵
取締役	鈴木富士弥
監査役	内村保
監査役	加藤吉行
支配人	佐久間傳太郎

谷村一太郎社長

大正 5 年 7 月には那珂川汽船の営業権一切を買収して、これ

※谷村一太郎は、富山県出身の実業家。初め中越鉄道会社に勤め、播但鉄道を経て藤本ビルブローカー銀行に転じ、後に同行の取締役会長を務める。

を兼営した。那珂川汽船は、湊線開通と同時に船賃を下げる等湊鉄道への対抗措置をとったこともあり、鉄道との一体的経営の必要性に迫られた結果であった。

また、大正 5 年 10 月 2 日に常磐線との連絡設備の工事が完成して、貨車の直通運転を開始した。この年の 12 月 22 日に車両工事の認可を得てワ 2、3 の 2 両、さらに翌年 5 月 14 日にワ 4、5 の 2 両の使用を開始した。これで保有貨車は 7 両となった。

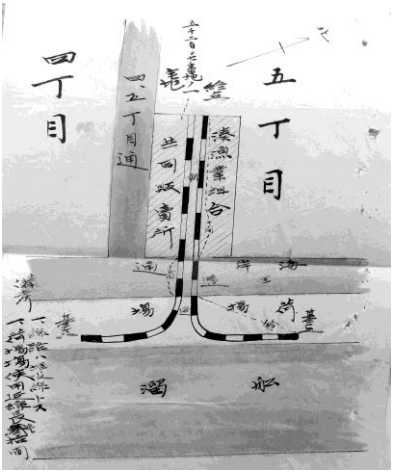
こうした努力が実り、大正 6 年 1 月に至り、はじめて 2 分 1 厘余の配当を行った。

また、三浜鮮魚の大部分も那珂湊駅積みを始めるようになり次第に経営も順調に向かい、利益金も増加していった。

２.湊町の漁獲物運搬用軌道

湊鉄道が勝田・湊間を開業した頃、湊町の漁港では漁獲物運搬用軌道を敷設することとなった。

当時、漁獲物の運搬には 2 人で竹籠 1 個を持ち運んでいたが、大漁の時には大勢の人夫が必要となったので、漁港の船溜まりの荷揚げ場から漁業組合の共同販売所まで軌道を敷設し、台車 1 台で 6 個の竹籠を運ぼうと考えた。



「湊漁業組合出願里道敷設(軌道)敷設ノ件」、大正 2 年 11 月

大正 2 年 11 月 7 日に湊漁業組合が軌間 1 尺 8 寸(545mm)、

距離 30 間(54m)の軌道敷設免許申請書を茨城県に提出し、大正 7 年 11 月までの営業免許を受けた。

12 月 29 日に工事に着手して、12 月 31 日から運輸営業を開始したとされている。

しかし、その翌年 1 月 10 日に書類の不備があったとして、改めて道敷設免許申請書、工事着手届、民有地主の承諾書を提出した。

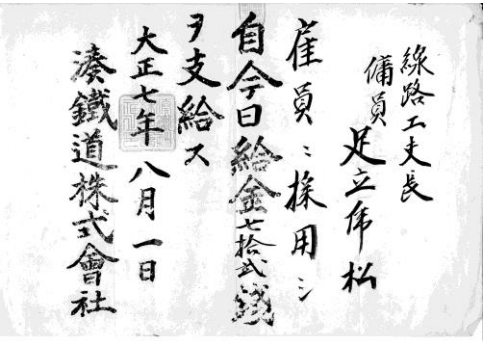
しかし、実際の営業状況を確認できる資料は、残されていない。

3.延伸計画

経営陣の努力によって大正 6 年以後、徐々に好転し、大正 11 年 1 月には約 1 割の配当を行なうまでになった。

同年 5 月 20 日の臨時株主総会において、平磯町および菅谷に至る路線延長を決議し、12 月 6 日の臨時株主総会で資本金を従来の倍の 50 万円とすることを決定した。

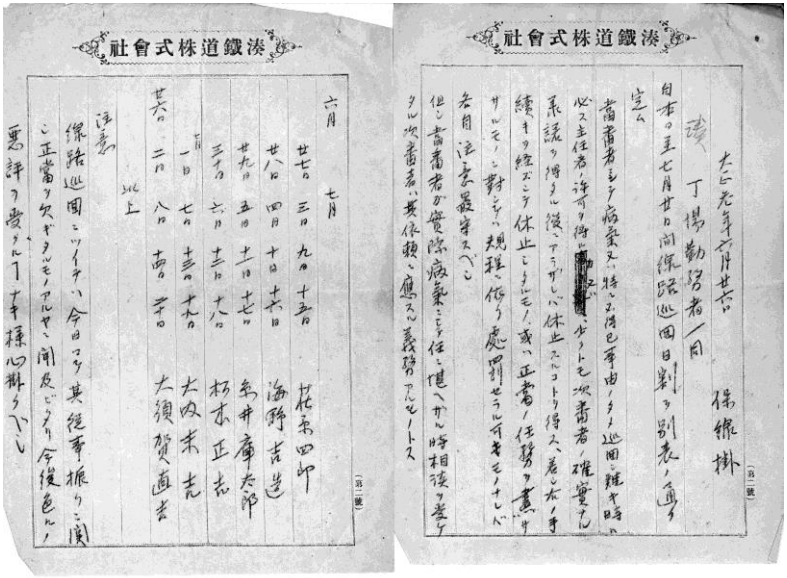
菅谷延伸線の計画については、『那珂湊の歴史』(宮崎報恩会、昭和 49 年)に『湊鉄道ノ沿革及其事績』を参照した記述があるが、当時の『鉄道省文書』で申請の事実は確認できない。


線路工夫長
傭員 足立伴松
雇員ニ採用シ
自今日給金七拾式錢
ヲ支給ス
大正七年八月一日
湊鐵道株式會社

線路工夫長任命書　足立冷子氏所蔵

この時期、工夫長に

任命された足立虎松の任命書と保線の注意書きが残されている。足立虎松は、湊鉄道の前には、総武鉄道、成田鉄道、横浜鉄道、鉄道院中部鉄道管理局で線路工夫を勤めていた。



保線掛の線路巡回割り当て（大正 3 年当時）

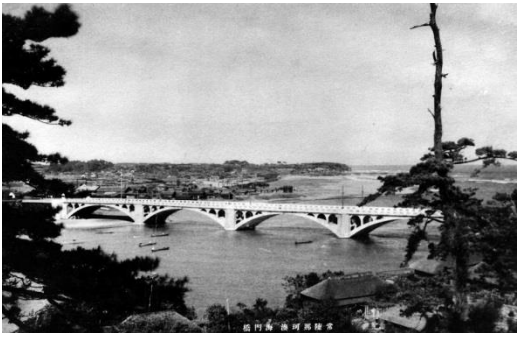
４.水浜電車の開業

磯湊鉄道で計画された水戸から磯浜経由で湊に至る路線の構想は、その後も続いていた。

大正 9 年 4 月 27 日に太田町の竹内権兵衛らが水戸海浜電気軌道の名称で、水戸市大工町～磯浜間の軌道条例に基づく特許を申請した。同年 8 月 30 日には特許を得て、翌年 8 月 14 日に水浜電車株式会社を設立した。そして、大正 11 年 12 月 28 日に、水戸市下市(浜田)～磯浜間の単線の電気軌道を開業するこ

とになる。

水浜電車は、昭和2年2月3日に海門橋まで路線を延伸し、同年4月5には湊町まで延伸する特許申請を行なった。



昭和10年海門橋　ひたちなか市提供

これに対して、湊鉄道はその路線延伸に反対する陳情書を提出した。また、昭和3年1月18日には那珂湊駅から港までの35チェーン（0.7キロ）の側線を敷設する届を提出した。これも水浜電車が湊町の中心部に路線を伸ばすのを阻止する目的があったものと思われる。

国は、同線路は湊町の中心部を通り、道路とも交差する箇所があることから、免許申請とすべきことを指導した。この時は結局実現をみなかったが、戦後になって旧日本軍の弾薬の海中投棄のため、ほぼ同じ路線が建設されることとなる。

一方、水浜電車は、昭和3年11月19日に海門橋～湊間の特許を取得し、昭和5年11月22日に那珂湊駅より町の中心部に近接した湊までの開業を果たした。

だが皮肉なことに、那珂川を渡る道路との併用橋・海門橋が昭和 13 年 6 月 28 日の洪水で崩落し、電車の運行も中断、その後休止の状態が続いた。

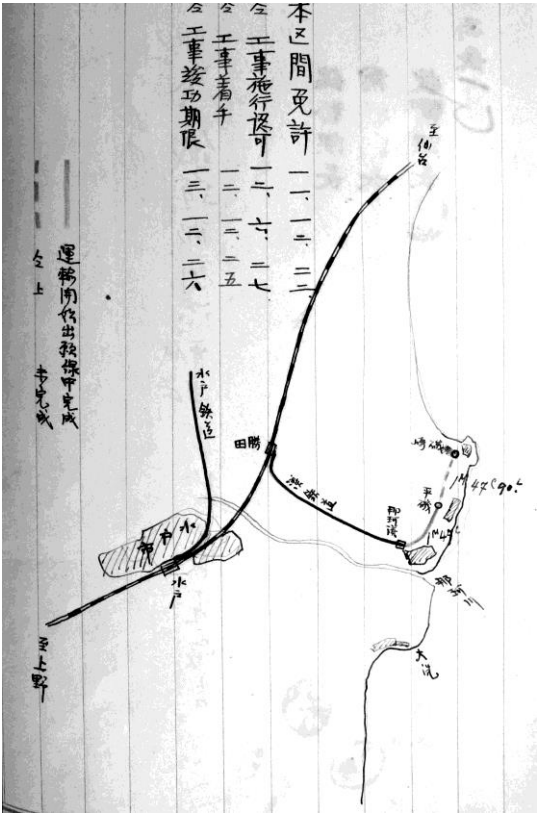
５.磯崎への延伸

湊鉄道は、武平鉄道を名乗っていた時期に終点は平磯として計画をしていた。それが、資金不足からやむなく那珂湊までしか建設できなかった。

平磯は三浜の一角をなす漁業で栄えた土地で、奇岩怪石が広がる海岸線が行楽地ともなっていた。夏場は上州や東京から来る海水浴客で賑わった。

平磯までのみならず、さらにその先の磯崎まで延ばそうという計画が浮上した。

磯崎には、国幣中社酒列磯前神社があり、太平洋を眺望する磯崎岬を



『鉄道省文書』湊鉄道　大正 12 年至昭和 2 年

中心に、海水浴場の開発、別荘地の造成が計画されていた。

そこで、大正 11 年 9 月 10 日に日那珂湊・磯崎間の鉄道敷設免許を申請、同年 12 月 22 に免許を取得した。

大正 12 年 6 月 27 日に工事着手届を提出し、8 月 20 日には運輸開始の認可申請書を提出した。鉄道省は 8 月 26 日工事竣工監査を行ったが、工事の未完成箇所があり、再監査が必要とされた。

未完成箇所として指摘されたのは、①那珂湊・平磯間の跨線人道橋、②平磯駅と磯崎駅の貨物側線、③平磯駅と磯崎駅の貨物上家、④踏切の敷板と敷砂利の 4 点であった。

会社は、「磯崎まで一気に開業することで工事を急いだものの人夫の疲労がひどく作業が遅滞し、期限までに完成しなかった」と釈明した。

①は 9 月 20 日、②は 9 月 7 日、③は 9 月 30 日、④は 9 月 10 日までに完成することを約束して、9 月 2 日に運輸営業開始が許可となった。

大正 13 年 9 月 3 日、那珂湊～磯崎間を開業した。

途中には平磯駅を設けた。

磯崎延伸用に、蒸気機関車 1 両、客車 4 両、貨車 3 両を用意した。

蒸気機関車は、C 形(国への届出では 060 形)の 3 号機関車で、大正 12 年 12 月に川崎造船所兵庫工場で製造された。運転整備重量は 26 トンで、1、2 号機より大型であった。

大正 13 年 3 月 1 日に竣工届が提出されたが、当該機関車は、もともと長野県の河東鉄道(現長野電鉄)の注文流れを引き取ったものという。

貨車は、15 トン積みの有蓋貨車 3 両ワム 6、7、8 で、大正

13 年 3 月 16 日竣工届を提出した。これらは自動連結器の準備工事が実施されていた。鉄道省のワフ 3500 形に相当する。

また、既存の有蓋貨車のうちワ 2～5 の 4 両についても、原形をいじらずに荷重を従来の 7.0 トンから 9.0 トンに増加させた。

客車は、既存の車両とほぼ同一寸法の 2 軸車 4 両を日本車両東京支店で新造した。内訳は、三等車ハ 11、12、三等緩急車ハブ 13、手荷物緩急車ニブ 2 である。

大正 13 年 6 月 16 日に客車設計を申請したが、その理由は、従来三等客車 4 両で編成を組んでいるが、団体が入ると輸送力が不足するので増結用として客車を増備するというものであった。

大正 13 年 8 月 5 日に竣工届を提出し、従来あった客車 7 両に 4 両が加わって 11 両となった。

従来あった 7 両の車両はこの年に車体載せ替えという大規模な改造工事を実施する予定としていたことから、増備車は工事期間中の代替車としても活用することを考えていたと考えられる。

大正 14 年 4 月 30 日磯崎停車場変更認可申請を提出した。

側線を増設し、機関庫、同付属事務室、給水塔、石炭台、ピットを新設するというものであった。機関庫は、この地域の水質が良いことから設置することとしたが、那珂湊の機関庫も存置した。

大正 14 年 7 月 17 日海水浴客のための臨時駅として停留場新設届を提出した。那珂湊起点 1 マイル 14 チェーン（1.8 キロ）の位置、現在の殿山駅と平磯駅の間で、水産加工団地踏切の海側隣接地にあたる。市街地内での工事となるため、住民から反

対陳情があったが、夏だけの臨時駅として設置が認められた。

翌年 4 月 20 日に平磯入口停留場の新設届を提出し、夏から営業を開始した。

勝田・磯崎間（連帯線）

大正十三年九月八日改正　（湊鉄道線）　二、三等車ノミ各驛連帯

驛名		哩程	運賃 二等	運賃 三等	磯崎行 1	3	5	7	9	11			
109,110●勝田	發	0.0	錢	錢	8.15	10.25	1.50	4.35	7.10	10.00	…	…	…
那珂湊	〃	5.1	34	22	8.38	10.48	2.15	4.58	7.32	10.23	…	…	…
平磯	〃	6.7	45	29	8.48	10.58	2.25	5.08	7.42	10.33	…	…	…
磯崎	著	8.3	54	35	8.55	11.05	2.32	5.15	7.49	10.40	…	…	…

驛名		哩程	運賃 二等	運賃 三等	勝田行 2	4	6	8	10	12			
磯崎	發	0.0	錢	錢	6.30	9.08	12.10	3.35	6.15	7.55	…	…	…
平磯	〃	1.6	11	7	6.42	9.17	12.20	3.47	6.27	8.07	…	…	…
那珂湊	〃	3.2	22	14	6.55	9.27	12.30	4.00	6.40	8.25	…	…	…
109,110●勝田	著	8.3	54	35	7.15	9.47	12.50	4.20	7.00	8.45	…	…	…

磯崎延長開業時の時刻表

6.車両の改造

鉄道省は、大正 14 年 7 月に車両の連結器を一斉に自動連結器に取り換えた。

湊鉄道は、取替準備工事が済んでいた 3 号機関車、ハ 11、12、ハブ 13、ニブ 2、ワ 6～8 について、大正 14 年 11 月 26 日から使用を開始した。

開業時から稼働している 1、2 号機関車については自動連結器の工事とあわせて石炭庫の容積を拡大した。

ワ 1～5 とト 1、2 は、台枠の補強工事を実施し、ワ 1～4 は大正 14 年 11 月 26 日に、その他は翌年の 1 月に工事を終了し

た。

また、開業時に鉄道院から購入した客車 7 両は、明治 30 年に製造されてからすでに 28 年を経過していたため、自動連結器化を機に服部製作所で車体を新造※1することとした。

車軸や軸バネなどの一部の下回りの部品を流用して台枠ごと車体を新調するもので、大掛かりな工事となった。

座席は、旧車体と同じく二等車はロングシート、三等車はクロスシートで、定員も変化はない。

車両番号は、ロハ 2552、2555 がロハ 1、2、ハ 2551、2554、2556 がハ 13～15、ハブ 2557 がハブ 14、ニブ 2553 がニブ 1 となった。ハとハブは大正 13 年に新造したハ 11、12、ハブ 13 の続番、ニブは大正 13 年の新造車が 2 であるので欠番の 1 を埋めたのであろう。その結果、ロハとニブ、ハとハブで一部に番号の重複が生じた。

自動連結器の改造費用については、全額国から自動連結器改造補給金の交付を受けた。

旅客、貨物ともに輸送量が増加していることから車両のほか施設についても拡充が進められた。

大正 15 年 4 月 20 日には、那珂湊駅に側線と建物を増設する届を行なった。側線は水戸製氷貯蔵庫、石油輸槽所の貨物積み卸しのため、建物は貯蔵物品収用庫とポイント小屋であった。

貨車については、大正 15 年にワ 2、3、4、ト 1、2 の積載荷重を 10 トンとする増トン工事※2を実施した。

※1 大正 14 年 7 月 22 日に設計変更の申請を行い 9 月 2 日に認可を受けた。同年 11 月 26 日に竣工届を提出。

※2 大正 15 年 7 月 6 日「貨車改造工事方法認可申請」、同年 8 月 9 日「竣工届」。

列車本数の増加に対応するため、大正 15 年 10 月 11 日に平磯駅のホームの増設と磯崎駅の機関庫の給水槽増設の届を行なった。

鉄道省は、大正 13 年に国鉄車両の制動方式としてアメリカのウェスチングハウス・エアブレーキ社の空気ブレーキを採用することを決定し、順次取換を開始した。それに伴い、湊鉄道でも国鉄に直通する貨車(ワ 2～5、ワム 6～8、ト 1、2)に空気ブレーキの設置工事を実施し、昭和 2 年 9 月 30 日空気制動管取付工事竣工届を提出した。

また、昭和 3 年 11 月 28 日で二等車の営業を廃止した。

７.営業状況

大正 2 年 12 月 25 日に那珂湊まで開業し、旅客輸送及び貨物輸送が開始された。

大正 5 年 7 月 6 日には、那珂湊より水戸市大杉山下を結ぶ那珂川汽船株式会社を 20,267 円で買収し、湊鉄道汽船部となった。

しかし、大正 12 年 12 月 7 日には臨時株主総会を開催して、年内をもって船舶の休止※を決定した。その理由として、水浜電車の開通に加えて、那珂川の川底が上がって定期運航が難しく、夏の海水浴シーズンを除いて経営が成り立たないことを挙げている。休止であるものの、実際には船舶業の資産のすべてを 8,000 円で売却した。

鉄道業の収入を大正 8 年と昭和元年で比べると、旅客収入が

※大正 12 年 12 月 18 日「船舶運輸業休止届」、12 月 30 日より休止。

24,177 円から 89,689 円と 3.7 倍に、貨物収入が 20,327 円から 77,688 円と 3.8 倍に増加しており、堅調に推移をしていた。

大正 12 年 12 月 18 日に資本金を 25 万円増資して 50 万円とした。

昭和 2 年 3 月 18 日に館山了吉が支配人に就任し、支配人登記簿に記載された。この館山支配人は個性的でやり手でもあったという。

その就任中に、中根駅の設置、那珂湊駅構内の拡張を行い、また阿字ヶ浦海水浴場の開発でも大いに手腕を発揮した。

昭和 2 年 7 月 17 日は、興業費用 15,729 円で遊園地及び食堂業を開始、同年 8 月 24 日からは興業費用 4,503 円で乗合バスの運行を始めた。

昭和 2 年 5 月 5 日申請の「自動車兼業認可申請書」には、勝田での常磐線の運行本数が少ないため、水戸と三浜間を連絡するバスの必要性とともに、「電車並びに自動車の競争に耐えるため」とも記した。これは水浜電車が湊町まで路線を延伸し、新たに沿線でバスの運行が開始(大正 7 年 7 月水戸～湊～平磯間)されるなど、鉄道をとりまく経営環境の変化に対して市場防衛的な意味もあった。

運行は、バス 5 台を保有し、そのうち 4 台を使用して湊町から大貫方面、前浜方面、勝田・上水戸間を運行するというものであった。

乗合バスといっても乗用車ほどの車体で、今の乗合タクシーの雰囲気を想像すれば良いであろう。

しかし、この乗合バス事業も経営的にはうまくいかなかった。

その結果、水浜電車を経営する竹内勇之助が設立した大水戸自動車に事業を売却し、昭和 6 年 1 月 8 日をもって

撤退をしている。

続いて、昭和2年11月21日には運送取扱業の認可申請を行った。

昭和5年頃の乗合バス　茨城交通30年史

申請理由は、「磯浜、大貫町は那珂湊駅の集配区域であるが、現実には水戸合同運送店に圧迫されており、湊町の運送店は小規模でこれに対抗できない。さらに海門橋は供用を始めたときから構造上の問題が指摘されており、仮に磯浜と湊町を結ぶ海門橋が崩落した場合には、磯浜や大貫発着の貨物は当然のこととして水戸合同運送の手によって水戸駅扱いとなってしまう」、というものであった。

端的に言うと、那珂川より南側は水戸合同運送店が支配しているので湊町の運送店は厳しい経営状況にあり、湊鉄道が中心になって大同団結しようというものであった。

湊鉄道の運送取扱業は、昭和5年7月3日に興業費用4,848円で開始した。

その後、丸湊運送組合とイ共立運送店が合同して昭和6年に湊鉄合同運送株式会社が設立された。

しかし、運賃の回収不能により経営不振となり、株主の一部は同社から手を引いて、昭和7年7月に漁業組合の組合長をしていた宮原庄助を社長とした丸三運送店が開業した。

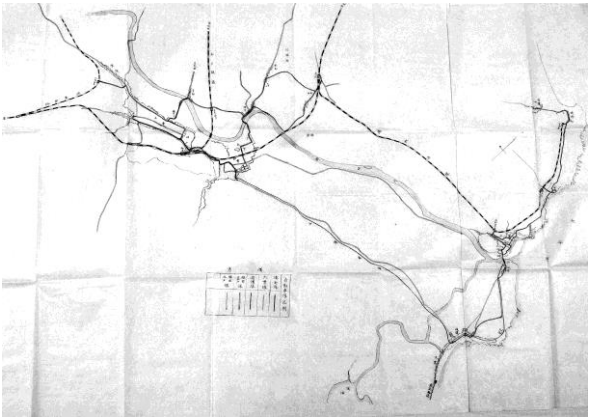
湊鉄道の昭和2年上期の経営成績は、営業収入が54円80銭

5 厘であるのに対して、営業費は 50 円 46 銭 8 厘で、4 円 33 銭 7 厘の利益を計上した。

	當期	前期	前々期	前期比較 増▲減	前々期比較 増▲減
營業收入	五四八〇五	五四〇九五	四九三	〇一	二一二
運輸收入	五四四五五	五三七四四	四六八三	一〇二	二一二
客車收入	三四三四七	二五一〇九	二五七六九	三一八	三一七
貨車收入	一八九九六	二七〇五七	一八三二九▲	三一〇	〇一四
運輸雜收	二一二	一五七八	五八五▲	三一〇	九一〇
雜收入	三五〇	三五一	三四〇		四一六
營業費	五〇四六八	四六二四八	三六六一〇	〇一九	三一八
保存費	八三七六	二六二六	四七一七	二一一九	一一七八
汽車費	一四五八五	一一一〇六	二一七六三	三一一	二一四
運輸費	一四九三〇	一一四七二	九三三四	三一〇	六一〇
諸稅	二四五	二九六〇	一三七五▲	九一二▲	八一一
總係費	八九三	四六六	三一二	九一二	一一八六
利子	八一六五	七四七六	六五七七	〇一九	二一四
雜損	〇六	六〇一五	〇九九▲	一一〇〇▲	七一四
建設營業關聯費分担額	三一四八	四一二七	二一四三▲	二一一	三一三

『第 40 回営業報告書』昭和 2 年上半期、昭和 2 年 4 月 1 日～9 月 30 日営業報告書記載の「建設営業関連費分担額」は、現在の減価償却費に相当する。

社長は谷村一太郎、取締役は須賀甚蔵と佐久間傳太郎であり、この営業報告書の監査は内村保が行なった。



湊鉄道バス路線図
湊町線、大貫線、前濱線、勝田上水戸線、勝田水戸線の名前が見える。

鉄道省監修『全国乗合自動車総覧』昭和 9 年（1934 年）より

二六

事業者 大友齋　　自動車興業費 5,000圓
住所 那珂郡菅谷村菅谷四四九九　　使用車輛 常用 1

番號	事業種別	起點又ハ分岐點	主ナル經過地	終點	粁程	開業年月
1	旅客	那珂郡菅谷村菅谷四四九九	那珂郡佐野村 前渡村	那珂郡湊町三丁目五三〇四	21.2	大 14.12.1

車臺								輛數
名稱	形式	年式	軸距	機關 名稱	年式	定格馬力	定員	
フォード	A	29	2600	フォード	29	22.0	10	1

二一

事業者 川又多郎次　　自動車興業費 6,000圓
住所 那珂郡村松村村松五八　　使用車輛 常用 2

番號	事業種別	起點又ハ分岐點	主ナル經過地	終點	粁程	開業年月
1	旅客	那珂郡村松村村松五八	前渡村	那珂郡平磯町南町	14.9	大 10.2.7
2	〃	〃 前渡村馬渡（磯崎ニ至ル分岐點）		〃 〃 磯崎	4.9	昭 4.10.6

車臺								輛數
名稱	形式	年式	軸距	機關 名稱	年式	定格馬力	定員	
シボレー	AB	23	2690	シボシー	28	22.0	8	1
フォード	T	27	2550	フォード	27	18.0	5	1

事業者　大水戸自動車株式會社　　資本金　250,000圓
代表者　竹内勇之助　　拂込額　250,000圓
住所　水戸市柵町二五　　使用車輛　常用 14

番號	事業種別	起點又ハ分岐點	主ナル經過地	終點	粁程	開業年月
1	旅客	水戸市(水戸驛前)		東茨城郡涉里村三三四(歩兵第二聯隊前)	4.8	大7.7.1
2	〃	〃	專賣局前	水戸市本四丁目九七三	1.5	〃
3	〃	〃　本四丁目九七三		〃　本九丁目六六七	1.0	〃12.2.15
4	〃	〃　本九丁目六六七		〃　細谷一〇五三(壽橋際)	2.1	昭5.11.1
5	〃	〃　細谷一〇五三(壽橋際)		那珂郡川田村枝川八二	0.6	〃8.7.15
6	〃	〃　本九丁目六六七	下大野村、湊町	〃　平磯町三二八	12.7	大7.7.1
7	〃	那珂郡平磯町三二八		〃　〃　磯崎四三二四	2.7	昭4.5.10
8	〃	水戸市柵町四丁目一八(三叉線)	磯濱町	〃　湊町三丁目五八八二	17.5	大15.10.20
9	〃	東茨城郡磯濱町壽町二五〇		鹿兒島郡鉾田町一五八三	20.1	〃15.8.20
10	〃	〃　〃　仲町五四六		〃　〃　(大洗神社前)	2.5	〃7.8.1
11	〃	東茨城郡磯濱町(大洗神社前)		東茨城郡磯濱町祝町八一四九	1.4	大14.12.20
12	〃	水戸市泉町四ノ一〇九五	上金町	水戸市馬口勞町三ノ二二一八	1.4	〃
13	〃	渡里村二一三四(歩兵第二聯隊前)		石塚町七四	12.2	大8.4.27
14	〃	石塚町七四		澤山村川前二二	[illegible]	〃10.2.1
15	〃	澤山村川前二二		野口村野口五五五	0.8	〃15.1.10
16	〃	八里村油河內二四一		〃	12.3	昭5.5.10
17	〃	〃		〃　小舟一九一八	1.9	〃8.9.20
18	〃	長倉村長倉九七〇		〃　野田一八三七	3.5	大15.1.20
19	〃	水戸市南三ノ丸七三		水戸市藤坂町一二二〇	2.0	昭2.11.15
20	〃	〃　向井町八一八		〃　元山町五九五一	1.1	大12.2.15
21	〃	下大野村小泉八三五		下大野村鹽ケ崎一一五〇	2.9	昭4.4.19
22	〃	石塚町七四		笠間町(驛前)	19.6	大13.9.1

車				瓦斯機關			定員	輛數
名稱	形式	年式	軸距	名稱	年式	定格馬力		
フォード	AA	29	3327	フォード	29	22.0	15	1
〃	〃	30	〃	〃	30	20.0	12	2
〃	T	27	3302	〃	27	18.0	14	1
〃	T	27	3302	フォード	27	18.0	13	1
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	10	1
〃	AA	30	3327	〃	30	22.0	15	1
〃	〃	29	〃	〃	29	〃	16	2
〃	〃	30	〃	〃	30	〃	14	4
〃	A	〃	2794	〃	〃	20.0	7	1
〃	BB	32		〃	32	〃	19	2
〃	〃	〃		〃	〃	〃	18	3
スチユードベーカー	〃	31		スチユードベーカー	31	30.0	20	1
フォード	BB	32		フォード	32	20.0	14	3
ダツヂブラザース	G30	〃		ダツヂブラザース	〃	18.0	14	1
タツヂブラザース	G30	32		ダツヂブラザース	32	21.0	17	1
〃	〃	〃		〃	〃	〃	15	3
フォード	BB	33		フォード	33	20.0	14	2
〃	〃	〃		〃	〃	〃	19	1
〃	〃	〃		〃	〃	〃	18	1

事業者 木ノ本辰男　　自動車興業費 10,000圓
住所 水戸市大町五四一　　使用車輛 常用 2

三九

番號	事業種別	起點又ハ分岐點	主ナル經過地	終點	粁程	開業年月
1	物品	水戸市大町五四一	磯濱、湊	那珂郡平磯町九八一	19.9	大15.11.

車名稱	車形式	車年式	車軸距	機關名稱	機關年式	機關定格馬力	定員	輛數
フオード	AA	31	157吋	フオード	31	24.0		1
〃	〃	〃	131	〃	〃	24.0		1

鉄道省監修『全国乗合自動車総覧』1934

湊鉄道株式会社の社紋

制定時期は不明であるが昭和 2 年には使われていた。
三本の輪は、ミナトの「ミ」、あるいは三浜か、真ん中のレール模様は、ミナトの「ト」とも読める。