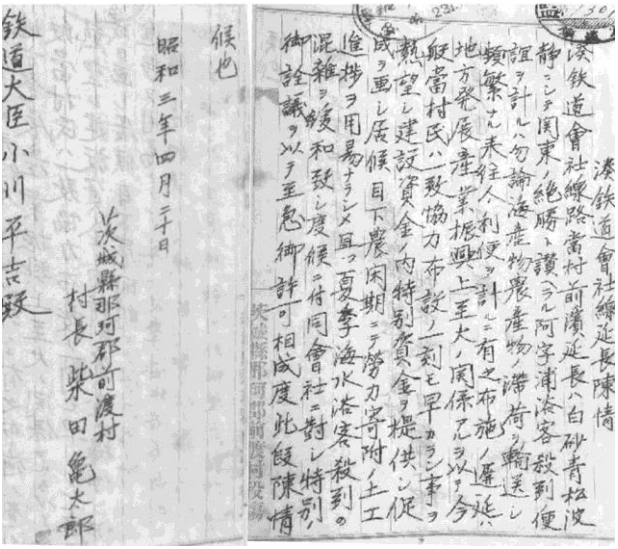
４章　阿字ヶ浦延伸　全線開業

１.阿字ヶ浦延伸

湊鉄道は、昭和 3 年 3 月 19 日に磯崎・阿字ヶ浦間の線路延長敷設免許申請を鉄道大臣あて提出した。距離は 65 チェーンで、1.3km である。

湊鉄道ではこの区間の開業を急ぐため、国に対して 4 月 7 日に免許を督促する陳情文を提出した。


湊鉄道會社線延長陳情

湊鉄道會社線路當村前濱延長ハ白砂青松波靜コレテ関東ノ絶勝ト讃ヘラル阿字浦浴客殺到便誼ヲ計ルハ勿論海産物農産物滞荷ヲ輸送シ頻繁ナル来往ハ利便ヲ計ルニ有之布施ノ進捗ハ地方発展産業振興ハ上至大ノ関係アルヲ以テ今般當村民ハ一致協力布設ノ刻モ早カラン事ヲ熱望シ建設資金ノ内特別資金ヲ提供シ促成ヲ画シ居候目下農閑期ニテ勞力寄附ノ土工進捗ヲ用易ナラシメ且ツ夏季海水浴客殺到ノ混雑ヲ緩和致シ度候ニ付同會社ニ對シ特別御詮議ヲ以テ至急御許可相成度此段陳情候也

昭和三年四月二十日

茨城縣那珂郡前渡村
村長　柴田亀太郎

鉄道大臣小川平吉殿

『鉄道省文書』湊鉄道　自昭和 3 年至昭和 7 年
国立公文書館

陳情文には、前渡村の村長から鉄道大臣に宛てた「今般当村民は一致協力布設の一刻も早からんことを熱望し、建設資金のうち特別資金を提供し促成を画し居候」との陳情書も添付した。

この延伸路線は、村松軌道の出願路線と競合していた。村松軌道は、大正 15 年 4 月 24 日に常磐線石神（現東海駅）から村松村阿漕の間 3.9 キロを開業していたが、その延伸となる阿那珂郡村松村宿～前渡村濱田間を大正 13 年 6 月 28 日に出願し、大正 15 年 9 月 27 日に濱田から湊町辰ノ口間を追加していた。

国は、村松軌道は軌間 762mm の軌道法に準拠するものであり競願による影響は小さいと判断をし、その結果、湊鉄道に対して昭和 3 年 5 月 10 日付けで鉄道敷設免許の交付を行なった。

なお、村松軌道は延伸をすることなく営業線も昭和 8 年 2 月 25 日に廃止となっている。

『鉄道省文書』湊鉄道、「湊鉄道平磯町前渡村間鉄道延長線敷設免許の件」昭和 3 年 5 月 9 日

この免許の工事施行認可申請期限は、昭和 3 年 11 月 9 日であったところ、免許を受理すると直ぐの昭和 3 年 5 月 14 日に申請を行なった。

同年 6 月 7 日に認可を得て、6 月 22 日に工事着手届を提出し、早や昭和 3 年 7 月 17 日に磯崎・阿字ヶ浦間が開業した。

着工届から 1 ケ月にも満たない期間で完成したことになるが、実際には、免許の時点で既に準備工事に取り掛かっていたのであろう。

阿字ヶ浦までの延長が実現すると、平磯町と前渡村前浜の一帯は別荘地や海水浴場が開発された。湊鉄道の館山了吉支配人は、前浜の黒澤忠次から提供を受け、前浜の土地に、休憩所、食堂や淡水プールを有する施設（鉄道倶楽部、後に阿字ヶ浦クラブと名称を変更）を建設して直営した。また、その近くに遊園地を開いた。この阿字ヶ浦クラブと遊園地建設には 15,729 円余を投じ、昭和 2 年 7 月 17 日から営業を行なった。

昭和 5 年に入ると金解禁やアメリカの恐慌の影響によって、経済界は未曾有の不況に見舞われ、海水浴場の開発はままならなくなった。

阿字ヶ浦クラブ

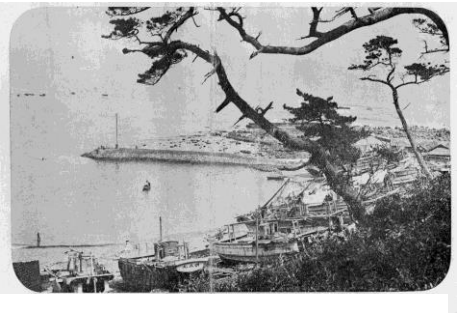
当時、地方部でも急速に乗合バスの路線が広がっていった。

それに対して脅威を抱いた地方私鉄はバス会社を買収するとともに、鉄道にはガソリンカーを投入してサービスの向上を

図った。

湊鉄道も、まずバスの兼営を行って鉄道のフィーダーサービスを拡充し、鉄道駅間の長い区間に途中駅を新設することとした。

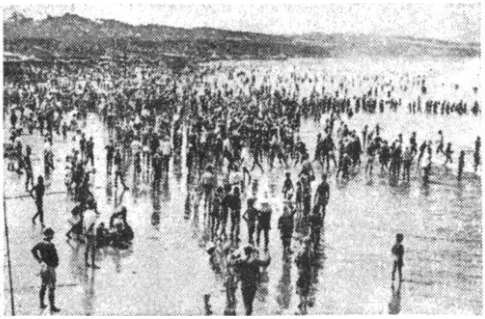
阿字ヶ浦延伸開業に合わせて、昭和 3 年 7 月 17 日に金上と殿山の両停車場を開業した。同日、平磯入口停留場は廃止した。



詩趣つきざる磯崎望遠

平磯入口停留場は、もともと夏場だけの営業であり、前年の夏が最後となった。

中根停車場は、茨城東海新聞社の国井道太郎が熱心に新駅の設置を強く働きかけたのが始まりという。しかし、地元では、国井に対して快く思っていない勢力があり、また駅の位置について勝田村と中野村での綱引きが行われた。最初の計画は、現在の中根駅よりも 200m北側の勝田村内にあり、三反田方面には利益があるが中野村(柳澤)には役に立たないとして、中野村の住民は字舟上への設置を主張した。



阿字ヶ浦海岸　那珂湊市史

一方、湊鉄道は、開業後に見込まれる利用客数が少ないことから地元に建設費用の負担を求めた。

駅が設置されると、中根の鉱泉の利便が図られ、部田野石の採石や肥料の輸送で沿線に利益があるとして、土地の提供と3,500円の寄付を求めたのである。

最終的に土地3反歩と人夫800人、そして若干の寄付金の提供を受けることで落ち着いた。

昭和6年7月16日に当初計画より200mほど南下した現在の地に中根停車場が開業した。

この中根停車場は中丸川近くの砂利採取場の跡地で、地盤もしっかりした平坦地であったので工事費の節約になった。

また、「勝田市史」近代・現代編によると、湊鉄道が建設された際に柳澤地区の中丸川岸の畑地を掘り下げた土が現在の中根駅の構内に積み上げられていたので、これを使ったと記述されている。

この時期に阿字ヶ浦駅においては側線を増設した。

２.国鉄直通運転

湊鉄道は開業前から水戸への直通願いを提出していた。貨車については大正5年に直通運転を開始したが、客車の乗り入れ時期は定かではない。大正14年7月の読売新聞には、「私線湊鉄道え直通列車・読売那珂湊遊覧団体に」というタイトルが確認できる。線路はつながっており、湊鉄道の車両が直通するのに問題はなかった。

国鉄が大正9年から製造を開始したホハ24400形客車は、全長17m、幅2,800mmの大型車であった。大正14年の自動連結器化の実施にあわせて小型の2軸客車は大量に貨車(緩急車)や事業用車に改造されて淘汰され、国鉄の幹線系路線では急速

に大型車が増えていった。

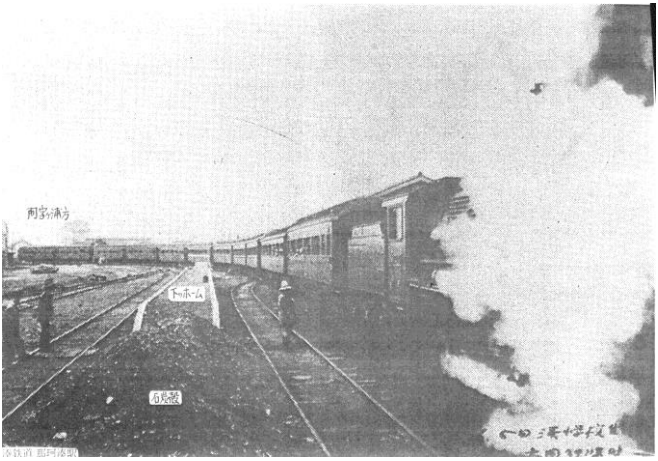
そのため、湊線内においても大型車の運転ができるよう、鉄道省にホハ 24400 形及びその自重以下の客車の直通について申請を行い、昭和 2 年 8 月 6 日に認可を行けた。

また、より重量のある機関車や特殊貨車の入線も想定して、枕木の増設と水路を横断する木製の橋げたの補強工事や鋼鉄製への取替えを進めた。

昭和 3 年には、より大型の客車の直通が認められ、昭和 6 年 5 月 9600 形の大型機関車の入線も可能になった。

続いて、7 月にはC51 形の直通運転を申請した。51 形による直通運転が夏シーズンに行なえるよう、担当者は東京に出向いて認可を督促した。

この 9600 形は、主として貨物用の機関車として使われていたため、当時旅客列車の牽引に使われていた C51 形を改めて申請したものであった。



湊小学校遠足時臨時列車

那珂湊駅で C51 に牽引されたオハ形客車 11 両編成のボギー客車を撮影した写真は、湊小学校の遠足で太田まで臨時列車を仕立てた時のものである。

客車は1両17メートルで、客車編成長は187メートルとなった。

昭和 3 年 8 月 20 日には、国鉄が貨物輸送力増強のために貨車の大型化を進めていたことに併せ、「貨車直通運転方認可申請」を行った。

これにより 12 トン積み冷蔵車レソ 26500 形式(同年レ 2900 形に変更)のほか、17 トン積と 24 トン積無蓋貨車、25 トン積鉄製有蓋貨車、24 トン積と 30 トン積鉄製石炭車、28 トン以上積載の重量物運搬車の直通が認められた。

勝田駅湊線　機関車とナハニフ形客車 2 両、水戸直通編成　右側機廻り線

昭和 4 年 8 月 11 日からは、湊線の列車が水戸まで直通を始めた。これについては、8 月 5 日に直通運転の申請を行なったところ、「別段手続ヲ要セザル事項」として処理がされた。

水戸までの直通列車は 1 日 2 往復で、機関車 1 両にボギー三等客車 2 両編成、そのうち 1 両は三等荷物車とすることになっていた。全区間を湊鉄道の機関士と車掌が乗務した。

当時二軸客車しかなかった湊鉄道では水戸直通運転のため、

昭和 4 年 7 月 4 日に客車設計認可申請を行なってボギー客車 2 両を日本車輛支店で新造した。

半鋼製ボギー三等荷物合造車ナハニフ 21、22 であり、8 月 16 日に竣工届を行った。この車両の最大寸法は東武鉄道の電車と共通であることから、設計図を流用して製造したものと考えられる。

なお、現車の製造年月は昭和 4 年 5 月であった。

３.機関車の更新

昭和の始め、湊鉄道の蒸気機関車はドイツのコッペル製の運転整備重量 21 トンの 1 号機と 2 号機および川崎造船所製の運転整備重量 26 トンの 3 号機がすべてであった。いずれも動輪が 3 対のＣ型タンク機関車である。路線延伸にあわせて石炭庫の拡大工事が実施されたが、海水浴シーズンの客車の増結や湊の漁港の整備が進んで水揚げ高が増加すると牽引力の不足が問題となった。

3 号機関車は、軸重 9 トンと重く、馬力は出るが線路への影響を考えると使いづらい機関車ではなかったかと推測される。

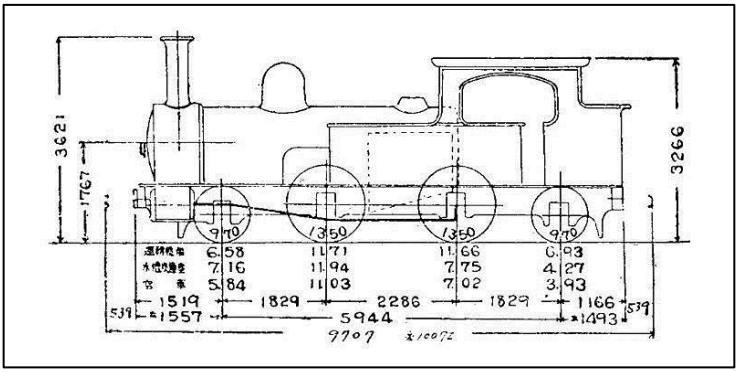
そこで、湊鉄道は、鉄道省から小型のタンク機関車の払い下げを受けることとした。

明治の半ばにイギリスのナスミスウィルソン社で製造した 1B1 形のタンク機関車で、鉄道作業局が同型車にＡ8 系という形式を付けたことに由来して、私鉄からの引継車を含めて「A8」という愛称で呼ばれた。運転整備重量は在来車に比べて大幅に上回る 40 トン(軸重 8 トン)で、鉄道省の機関車としては小型の部類に属するが、高速性能と牽引力を併せ持ち、地方の私鉄に

は便利な機関車であった。

最初の 1 両は昭和 3 年に国鉄(鉄道省)の 631 号機を導入し、12 月 9 日に 4 号機として竣工届が提出された。この機関車は、現在のＪＲ総武本線を建設した総武鉄道が明治 30 年に輸入した車両である。

湊線での運行開始に先立って、国鉄大宮工場で整備が行われ、真空ブレーキのほかに蒸気ブレーキの設置を行った。



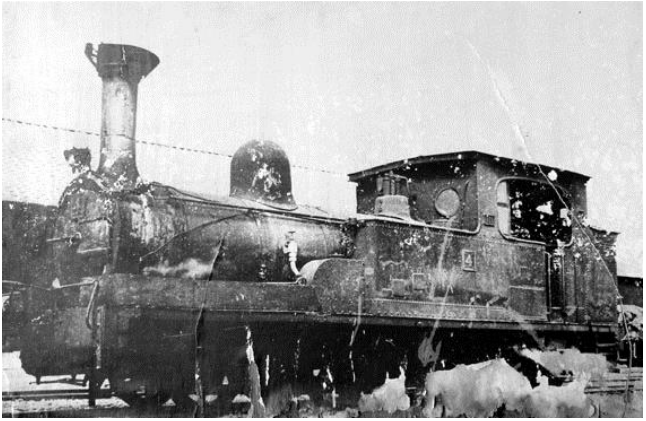
600 形　湊鉄道 4 号機

四輪連結タンク機關車

形式稱號　600　　番號　600—673 674—677　　ナスミス ウキルソン製

汽筒徑及衝程	356粍×508粍	製造年	明治20—37年
常用汽壓	約9.8瓩口瓶	前所有者	日本,甲武,總武,京都,勝總,北海,鹿西,笠宮,九州,局,尾西
火床面積	1.11平方米	車軸(徑×長)	ジヤーナル　ホキールシート
傳熱面積	67.3平方米	導軸	127粍×215粍　146粍×152粍
(煙管)	60.8平方米	動軸	152粍×178粍　175粍×159粍
(火室)	7.5平方米	從軸	127粍×216粍　146粍×152粍
運轉整備ノ時機關車重量	36.88瓩		648—650號ノ寸法等
働輪上ノ重量	23.37瓩		623—646號ハ9.14瓩
空車ノ時機關車重量	27.82瓩		673號ハ8.44瓩
罐水容積	2090瓩 2.4立方米		
水槽容積	4.5 約5040瓩 5.9立方米		
積載燃料重量	1.14 0.91瓩		
最大長幅高	9545 10156粍×2286粍×3621粍		
煙管(徑×長×數)	45粍×2966粍×147本		

600 形機関車仕様　鉄道知識普及会　大正 14 年



600 形　湊鉄道 4 号機　黒澤一提供

この 4 号機により、同型機の信頼性と運転性能の高さが確認できたため、昭和 4 年には国鉄 623、676、626 号の 3 両を追加で払い下げを受け、湊鉄道では 3 号機と 5、6 号機として使用した。

623 号機は甲武鉄道が明治 27 年に製造したものであった。これを湊鉄道が 3 号機関車として竣工届を提出したのが昭和 4 年 4 月 10 日であり、この時は旧 3 号機関車が健在であったので、一時的に 3 号機が 2 両存在したことになる。

旧 3 号機関車は、4 月 17 日付で廃車となり、新宮鉄道（和歌山県）に売却されて同社の 6 号機となった。その後紀勢本線の一部として国有化されると、この機関車も国鉄の 1250 号となった。

廃車の理由として、「当社ニ於テ線路ノ保守及運行上可成 600 形式ニテ運転シ異型式ノモノハ修繕上及予備品貯蔵上暫次整理シ能率ヲ増進シ各費ヲ減少シタシ」と記している。

続いて昭和 4 年 5 月 23 日に 5、6 号機の竣工届が提出された。

5 号機となった国鉄 676 号機は元成田鉄道で明治 30 年製、6

号機となった 626 号機は旧甲武鉄道で明治 27 年製である。

追加投入された 3 両はいずれも関東大震災で被災した機関車で、被災場所は 623(3)号機は両国橋、676(5)号機は飯田町、626(6)号機は両国橋であった。3 両の中で 66 号機の状態が一番悪く、ほぼ全焼であった。

昭和 6 年(3 月 21 日申請)にはこの 4 両を改造して客車の暖房用の蒸気配管を設置した。

機関車と制動機　昭和 6 年 5 月現在
3 号機　真空ブレーキ、手用
4 号機　真空ブレーキ、手用、蒸気
5 号機　真空ブレーキ、手用、蒸気
6 号機　真空ブレーキ、手用

昭和 9 年 10 月 18 日に「機関車改造届」を提出し、国鉄大宮工場において 3 号機関車に蒸気制動機の設置工事を行った。6 号機については大きく遅れて、昭和 13 年 3 月 31 日に蒸気制動機の設置工事を実施して「機関車改造届」を提出した。

開業時より使われてきた 1 号、2 号も、昭和 5 年度の末には在籍していなかった。

老朽化が進んでいたことから昭和 5 年 9 月には 2 号機を廃車とした。

同機は、昭和 5 年 11 月 8 日の譲渡認可で薩南中央鉄道（鹿児島県）に譲渡となり同社の 2 号機になったというが、鉄道省文書には記録がない。

他の 1 両は室蘭の埠頭会社へ行ったというが、こちらも廃車の時期と譲渡の記録が残されていない。

４.施設の拡張

昭和８年に入ると、経済界の不況もようやく落ちつき、海水浴客も増加した。昭和９年には、サンマ、イワシの豊漁により、鮮魚の輸送量がふえ、営業成績をもり返したが、翌年は再び不漁となるなど、安定しなかった。

昭和４年の夏には、夏季の国鉄からの直通列車の運転に加えて湊線の列車が水戸まで直通運転することとなり、それに合わせて、各駅の改造工事も相次いだ。

まず阿字ヶ浦停車場では、蒸気機関車への給水用に井戸を掘削するとともに灰（アッシュ）坑を新設※1 した。

機関庫は、開業時に那珂湊停車場構内に設置し、磯崎延伸時には磯崎にも設置していた。路線が阿字ヶ浦に伸びたので当然磯崎の施設を阿字ヶ浦に移転すべきところであったが実現していなかった。

磯崎停車場の機関庫を撤去して駅本屋の待合室を増築するとともに、ホームも改築した。

平磯駅においては、貨物取扱量が少ないため貨物線は廃止して側線を延伸した。

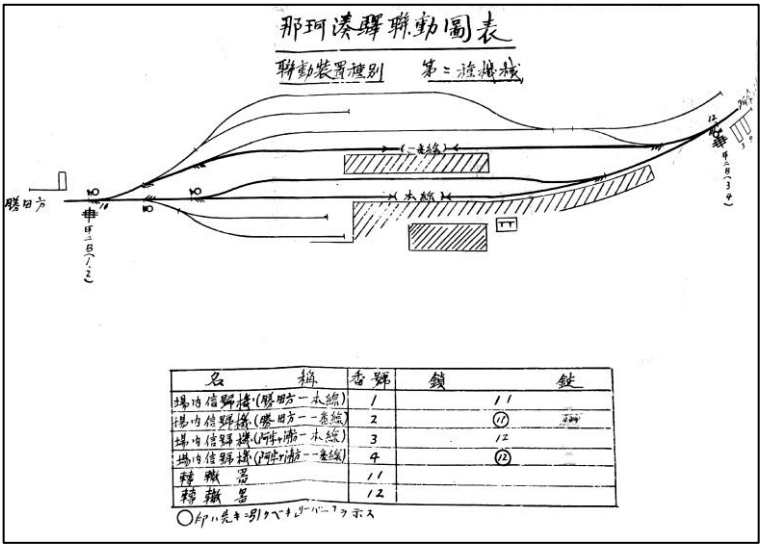
那珂湊駅の改良工事は大規模であった。待避列車の使う側線にホームを新設し、旅客の多い主要な列車は上下を問わず駅本屋前の本線を発着するが、待避列車は側線(一番線・現在の下りホーム)を使うことになる。これにともない信号機を増設して構内の連動※2 を変更した。

※1 昭和４年７月 15 日届出。

※2 転轍機と信号機の動作を安全・確実に制御する仕組み。

昭和 4 年 7 月 15 日には那珂湊・殿山間に富士ノ上停留場※1を設置する届を提出した。湊町海岸への入り口にあたり、7 月 31 日から 8 月末日までの期間限定で、旅客、手荷物、附随手荷物のみを扱った。

また、昭和 5 年には殿山停車場を転轍機設備のない停留場に変更※2した。



那珂湊駅連動図表　『鉄道省文書』湊鉄道
昭和 4 年 8 月 24 日付照会への回答書添付図

昭和 5 年 9 月 30 日に阿字ヶ浦駅構内に側線を新設する届を提出したが、半年も経ずに翌年 2 月 16 日にはこの側線撤去届を提出した。設置の際の理由として、「車両収容力の不足」をあげており、磯崎の機関庫の廃止にともなう一時的な措置であっ

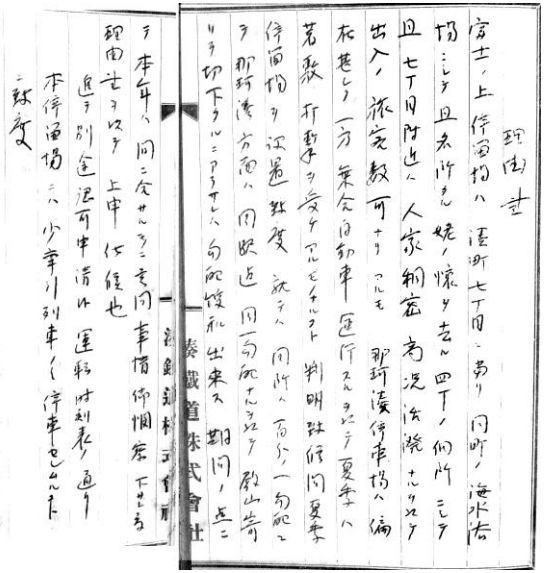
※1 富士ノ上停留場の廃止時期は不明。
※2 昭和 5 年 4 月 16 日認可。

たと考えられる。

昭和 6 年には、夏場の季節列車を運行するため、金上と磯崎の停車場で旅客列車が交換できるようにホームを増設し、7 月 25 日のダイヤ改正で那珂湊・阿字ヶ浦間に 5 往復の季節列車を設定した。

また、那珂湊駅構内の倉庫を移設して跡地に自動車車庫を新設した。自動車車庫は、勝田駅近くにあったものを那珂湊に移すためであった。

昭和 7 年 11 月の暴風雨により殿山停留場の駅舎が大破した。そのため、翌年に建坪を減らして駅舎の建替えを行った。



「富士ノ上停留場置届」の理由書
『鉄道省文書』昭和 4 年 7 月 15 日

昭和 8 年に客車の照明が石油ランプから電燈に変わったため、不要になった那珂湊駅のランプ小屋を撤去した。

昭和 9 年には、磯崎駅の駅構内のカーブを緩くするため線路とホームを修正した。

昭和 11 年に磯崎駅の旅客上屋を撤去した。

湊鐵道

列車時刻表

昭和六年七月二十五日改正

上リ

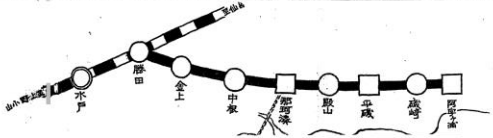
驛名	58	水戸起800	18	水戸起802	54 ※20	22	22	※60	※62	24	※2	※64	26	※66	水戸起804	※68	30	常今出貨610	32	常水戸貨1004	※120	4	常水戸貨1006	※72	34	36	※80	38
阿字ケ浦 發	5.30	6.32	7.05	7.26	7.50	8.40	8.50	9.10	9.50	10.19	11.04	11.52	12.25	1.00	1.45	2.10	2.51	3.20	3.51	4.25	4.39	5.05	5.40	6.10	6.40	8.10	9.15	10.20
磯崎 發	5.32	6.34	7.07	7.28	7.52	8.43	8.52	9.12	9.52	10.21	11.06	11.54	12.27	1.02	1.47	2.12	2.53	3.22	3.53	4.27	4.41	5.07	5.42	6.12	6.42	8.12	9.17	10.22
平磯 發	5.37	6.39	7.12	7.33	7.57	8.47	8.57	9.18	9.57	10.26	11.11	12.00	12.32	1.07	1.52	2.17	2.58	3.27	3.58	4.32	4.46	5.12	5.47	6.17	6.47	8.17	9.22	10.27
殿山 發	5.39	6.41	7.14	7.35	7.59	8.40	8.59	…	9.59	10.28	…	12.02	12.34	1.09	1.54	2.19	…	…	4.00	…	4.48	5.14	…	6.19	6.49	8.19	9.24	10.29
那珂湊 發	5.43	6.45	7.18	7.39	8.38	8.53	9.04	9.23	10.05	10.32	11.16	12.05	12.40	1.12	1.58	2.22	3.03	3.34	4.06	4.39	4.54	5.20	5.54	6.22	6.55	8.25	9.28	※10.45
中根 發	5.48	6.50	7.23	7.44	8.38	8.58	9.00		10.10	10.37	…		12.45		2.03		…	…	4.11	…	4.59	5.25	…		7.00	8.30	9.33	※10.51
金上 發	5.53	6.55	7.28	7.49	8.44	9.04	9.14		10.16	10.42	11.26		12.51		2.08		…	…	4.18	…	5.04	5.31	…		7.07	8.37	9.38	※10.57
勝田 著	5.56	6.58	7.31	7.52	8.47	9.07	9.17		10.20	10.45	11.30		12.54		2.11		3.15	3.46	4.22	4.52	5.07	5.34	6.07		7.11	8.41	9.41	※11.01
省線接續 上リ 水戸 着	6.25	7.11	7.42	8.05		9.27	9.27			11.07			1.04		2.24		3.24	4.00	4.32	5.04	5.20	5.45	6.19		7.27	8.52		11.11
省線接續 上リ 土浦 着	7.38		8.47	9.18		10.41	10.41			12.21			2.24		3.43		4.38		5.46			7.02			8.41	10.09 (土浦迄)		
省線接續 上リ 上野 着	9.25		10.15	11.05		12.28	12.28			2.08			4.11		5.30		6.25		7.33			8.53			10.28			
省線接續 上リ 小山 着			10.07	10.07		12.29	12.29			2.39					4.41		5.53	5.53				7.57			11.01			
省線接續 下リ 平 着	8.11		10.01	11.11	11.11				11.37	1.51	1.51		3.11		4.36		6.15	6.15				7.46			9.26	11.56	11.56	
行先	仙台		平	仙台	仙台				高萩	青森	青森		平		仙台青森		平	平				盛ノ町			宮岡	平	平	

下リ

驛名	57	13	55	53	15	常水戸貨1001	常水戸貨1003	※117	17	常今出貨603	常水戸貨803	常今出貨605	3	65	21	※67	※69	23	29	水戸起805	25	常121 ※71	27	※73	※79	37	※39
省線接續 下リ 上野 發	(其他七月十四日廢)	七月十四日廢ヨリ常磐線ヲ中郡ヲ通ル列車第一						5.50	5.50		7.20		8.20		9.50			11.15			12.50		2.15		4.05		7.00	
省線接續 下リ 土浦 發					6.25			7.38	7.38		9.08		10.11		11.38			1.03			2.38		4.09		5.53		8.30	
省線接續 下リ 小山 發					5.28					7.37	7.37	9.12	9.12		10.52					1.24			3.26				6.15	
省線接續 下リ 水戸 發		5.50			7.40	8.05	8.30	8.50	8.50	9.40	10.25	11.12	11.30		12.50			2.15		3.24	3.54		5.28		7.05		9.35	
省線接續 上リ 平 發		常磐線 4.45			5.20				7.05			8.45	8.45		10.42				1.02		2.10	常磐線 4.10	3.23		5.05	6.36	6.36	8.50
藤田 發		6.01											11.41		1.01			2.25	3.18	3.39	4.26	5.26	5.41		7.21	8.46	9.47	11.06
金上 發		6.04			7.51	8.20	8.41	9.01	9.21	9.51	10.38	11.23	11.44		1.04			…	3.21	3.43	4.30	5.31	5.44		7.24	8.49	9.50	11.09
中根 發		6.09			7.54	…	…	…	9.24	…	10.41	…	11.49		1.09			…	3.26	3.47	4.34	5.36	5.49		7.29	8.54	9.55	11.14
那珂湊 發	5.10	6.14	6.45	7.30	7.59	…	…	…	9.29	…	10.45	…	11.54	12.38	1.14	1.44	2.25	2.37	3.32	3.52	4.39	5.40 / 5.18	5.54	6.24	7.34	8.59	10.00	11.18
殿山 發	5.14	6.18	6.49	7.34	8.04	8.33	8.53	9.13	9.34	10.04	10.50	11.36	11.58	12.42	1.18	1.48	2.29	…	3.36	3.57	4.44	5.22	5.58	6.28	7.38	9.03	10.05	
平磯 發	5.16	6.20	6.51	7.36	8.08	…	…	…	9.39	…	10.54	…	12.00	12.44	1.20	1.51	2.31	2.43	3.38	3.59	4.46	5.24	6.00	6.30	7.40	9.05	10.07	
磯崎 發	5.21	6.25	6.56	7.41	8.10	8.39	8.59	9.18	9.41	10.10	10.56	11.42	12.05	12.49	1.25	1.56	2.36	2.47	3.43	4.03	4.50	5.29	6.05	6.35	7.45	9.10	10.11	
阿字ケ浦 著	5.23	6.27	6.58	7.43	8.17	8.45	9.06	9.24	9.47	10.16	11.03	11.48	12.07	12.51	1.27	1.58	2.38	2.49	3.45	4.05	4.52	5.31	6.07	6.37	7.47	9.12	10.13	

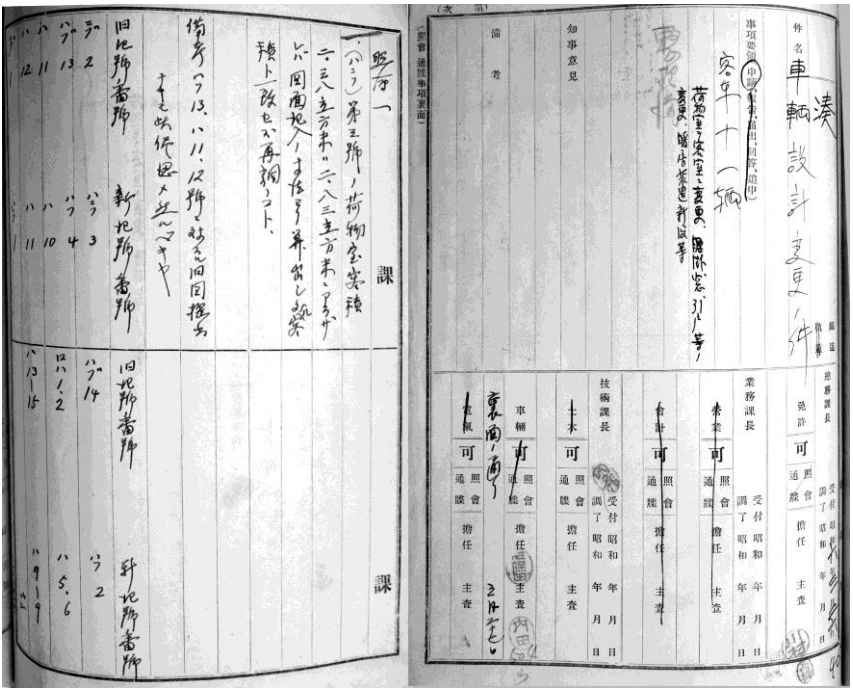
▽七月下旬ヨリ八月末日迄列車増發シ鐵道省社双方賃ノ割引アリ

※印ハ七月二十五日ヨリ八日迄運轉ス



5.車両の改造

湊鉄道は、昭和 6 年 3 月 31 日に「客車改造認可申請書」を提出した。



「車両設計変更の件」決済文書『鉄道省文書』

改造の理由は、客車が旧式で輸送効率が悪いためとしているが、要は、クロスシートをロングシートに改造するとともに吊革を設置して定員を増やそうというものであった。

また、荷物車の半室を客席に改造することで輸送力の増強を図った。

改造に併せて暖房装置を新設することとしたが、その対象は常

時運用する 6 両で、その他の 5 両は臨時増車用であって冬季はほとんど使わないと説明がされている。

個々の車両の改造方法を列挙すると次のとおりである。便宜上、新番号の順序とした。

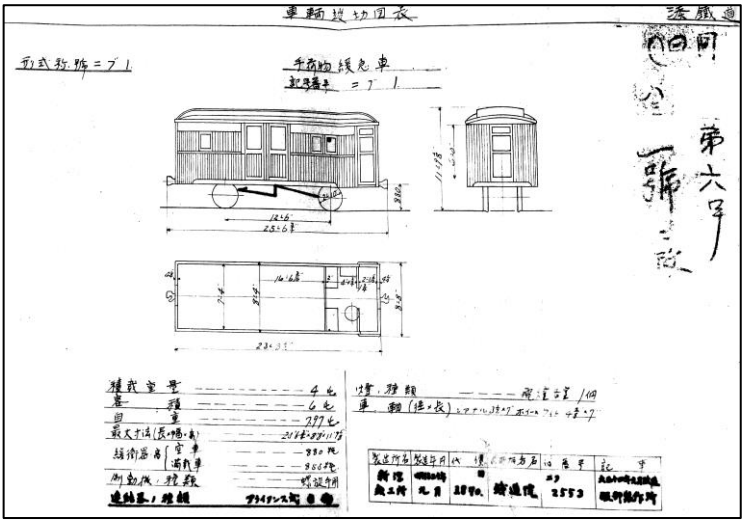
① ニブ 1→ハニフ 1 第一号図

荷物室に長手腰掛及窓を新設。

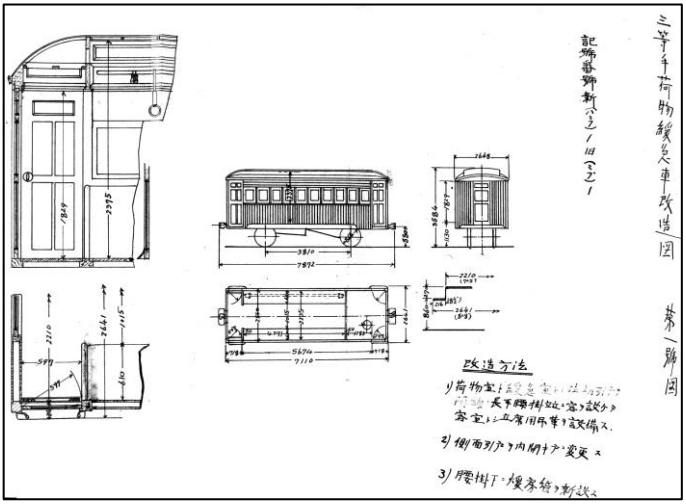
定員、座席 22 名、立席 18 名。

側面引戸を内開戸に変更。

腰掛下に暖房管を設置。



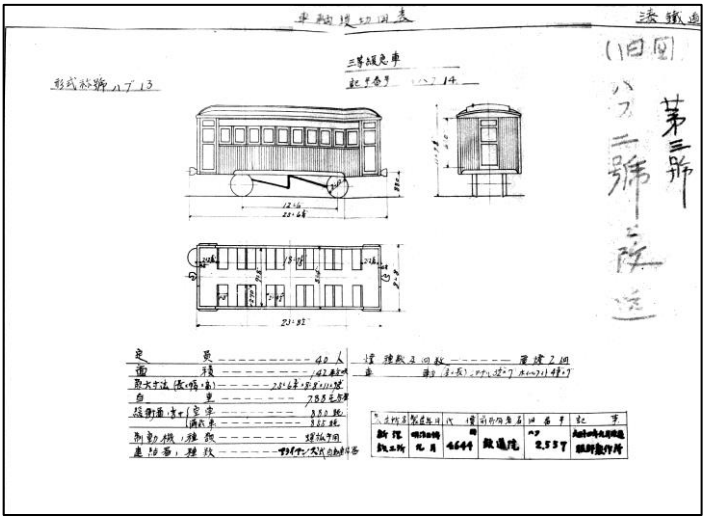
旧ニブ 1



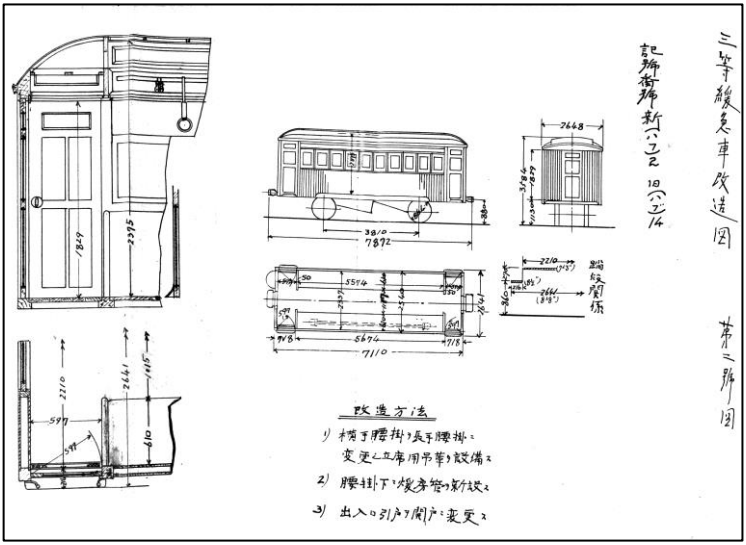
第一号図

② ハブ 14→ハフ 2　　第二号図

横手腰掛を長手式に変更し吊革を設備。定員を 40 名から 56 名に。出入口を開き戸に変更。腰掛下に暖房管を設備。



旧ハブ 14

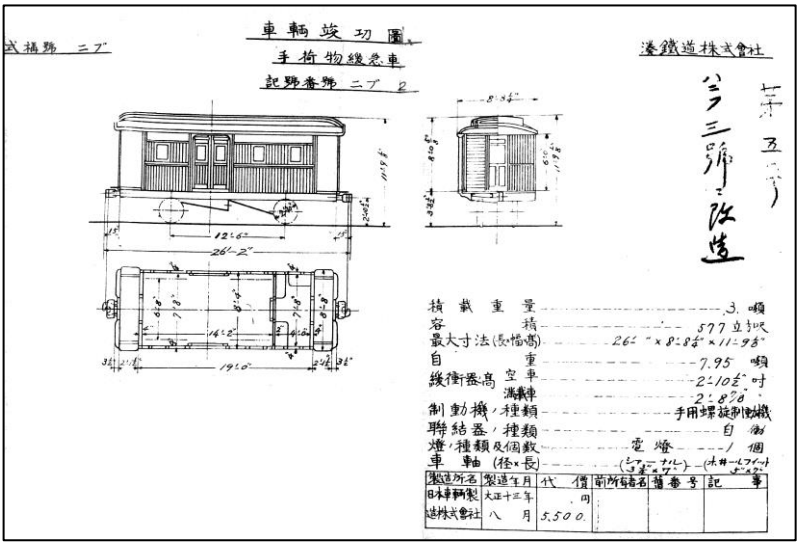


第二号図

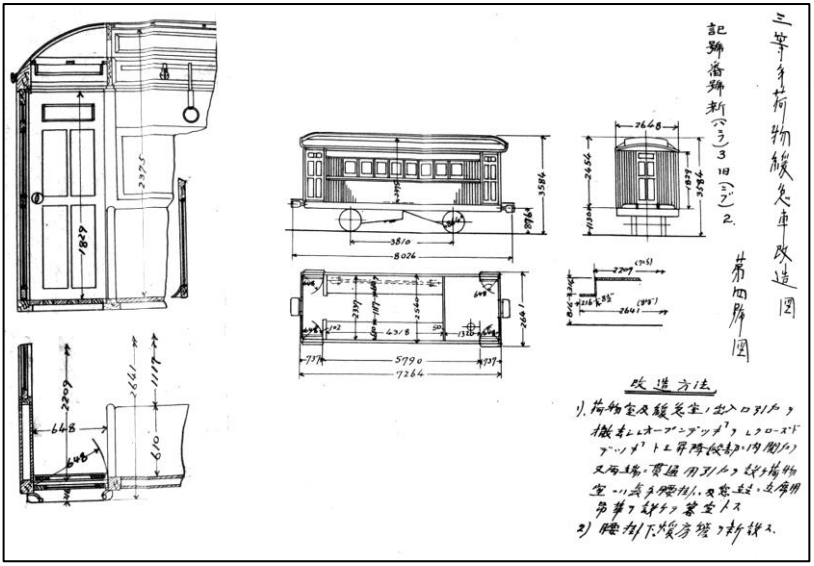
③　ニブ 2→ハニフ 3　　第四号図

荷物室及緩急室の出入口の引戸を撤去し「オープンデッキ」を「クローズドデッキ」に変更し昇降段部に内開戸を新設。両端に貫通用引戸を新設。

荷物室には長手腰掛、窓、吊革を設け客室とする。腰掛下に暖房管を新設。


車輌竣功圖
手荷物緩急車
記號番號 ニブ 2
滿鐵道株式會社
ニブ三號ヲ改造
積載重量 3.噸
容積 577立呎
最大寸法(長幅高) 26'×8'-8½"×11'-9⅝"
自重 7.95 噸
緩衝器高 空車 2'-10½" 吋
滿載車 2'-8⅝"
制動機ノ種類 手用螺旋制動機
聯結器ノ種類 自動
燈ノ種類及個數 電燈 1 個
車軸(径×長) (シャフトナル 3½"×7") (ホイールフィット 3½")
製造所名 日本車輌製造株式會社
製造年月 大正十五年八月
代價 5,500.円
前所有者名
備番号
記事

旧ニブ 2

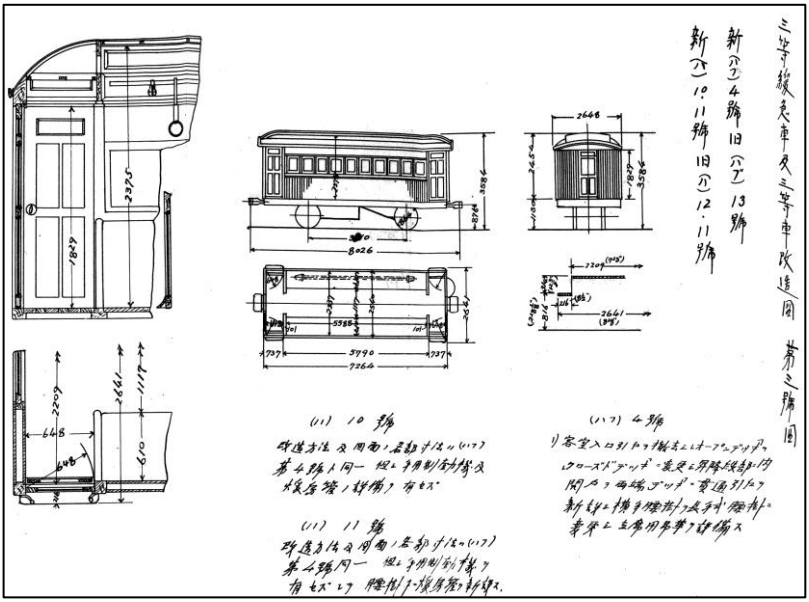

三等手荷物緩急車改造圖
記號番號新(ニブ)3 旧(ニブ)2.
第四號圖
改造方法
1). 荷物室及緩急室ノ出入口ヲ1ヶ所ニ
2) 腰掛ノ下煖房管ヲ新設ス.

第四号図

④　ハブ 13→ハフ 4　第三号図

横手腰掛を長手腰掛に改め吊革を設備。定員を 40 名から座席 28 名、立席 28 名に変更。

客室入口引戸を撤去し「オープンデッキ」を「クローズドデッキ」に変更し、昇降段部に内開戸及両端に貫通用引戸を新設。

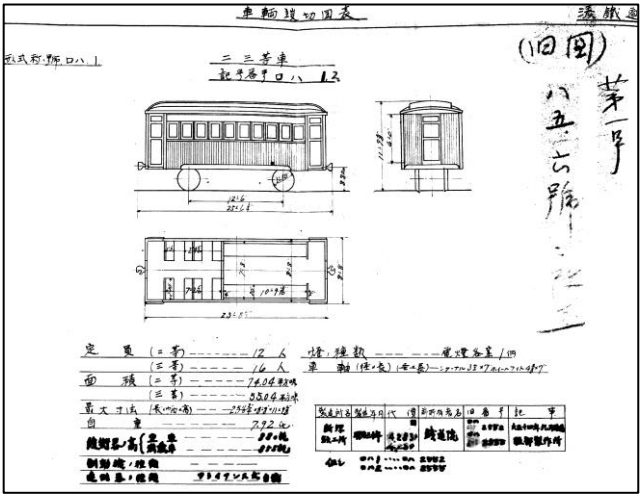


第三号図

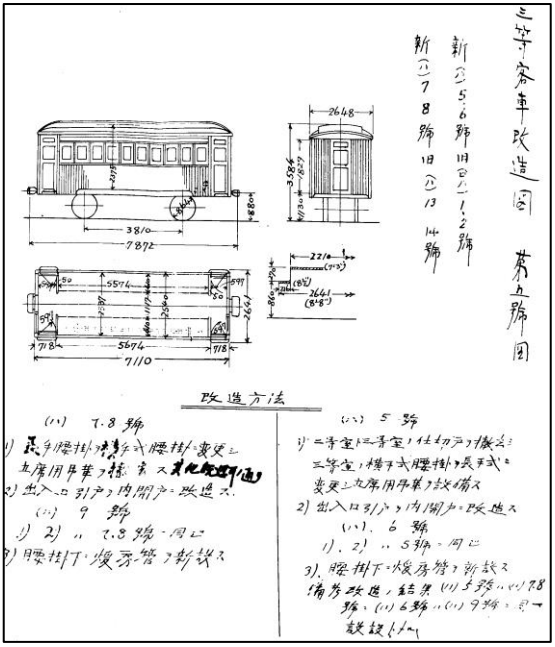
⑤　ロハ 1、2→ハ 5、6　　第五号図

二等と三等室との仕切戸を撤去し三等車の横手腰掛を長手腰掛に変更し、吊り革を設備。定員を、二等 15 名、三等 16 名を座席 28 名、立席 28 名に。出入口引戸を内開戸に改造。6 号は、腰掛下に暖房管を設置。

改造の結果、5 号は 7 号、8 号と同一、6 号は 9 号と同一設計となる。


車輌設計図表
(旧図)
二三等車
定員
面積
自重

旧ロハ 1,2


三等客車改造図
第五號図
新(ハ)5.6號 旧(ロハ)1.2號
新(ハ)7 8號 旧(ハ)13 14號
改造方法
(ハ) 7.8號
(ハ) 5號
(ハ) 9 號
(ハ). 6 號

第五号図

ハ 6　那珂湊にて　1958-2　中川浩一撮影

⑥　ハ 13～15→ハ 7～9　第五号図

横手腰掛を長手腰掛に変更し、吊革を設備。

定員を 40 名から座席 28 名、立席 28 名に。

出入口引戸を内開戸に改造。

9 号は腰掛下に暖房管を新設。

⑦　ハ 11、12→ハ 10、11　第三号図

横手腰掛を長手腰掛に改め吊革を設備。

定員を 40 名から座席 28 名、立席 28 名に。

客室入口引戸を撤去し「オープンデッキ」を「クローズドデッキ」に変更。

昇降段部に内開戸及両端に貫通用引戸を新設。

11 号については、暖房管を新設。

改造の変更

昭和 7 年 1 月 26 日にハニフ 1、ハフ 4、ハ 7、8 の 4 両について「客車設計変更の件」を申請した。ハニフ 1 は、前年の改造申請に対して改造内容を追加し、その他の車両は座席の改造を取りやめにした。

①ハニフ 1　側窓 10 箇所を 8 箇所に変更。

②座席の改造を取りやめ。

③ハ 7、8　座席の改造を取りやめ。

昭和 9 年 10 月 18 日には、無蓋貨車ト 1、2 の 2 両が老朽化したため、積載重量を 10 トンから 7 トンに変更する「貨車減トン認可申請」を提出した。併せて国鉄へ直通する貨車から削除した。

ハニフ 1　阿字ヶ浦　1958-2　中川浩一撮影

６.営業状況

湊鉄道が昭和 6 年 7 月発行した、「涼味溢れ野趣尽きぬ磯めぐり」のパンフレットでは、国鉄線（当時は省線と言っていた）との連携の良さを PR するとともに、7 月 11 日から 8 月末までは省線からの割引往復券が発売されていた。

また、この期間は既に省線から頻繁に直通列車の運行がされており、連絡運輸の範囲も、神奈川県、栃木県、群馬県に及んでいた。

パンフレットの中で、列車増発、普通列車と汽車賃に関して以下のとおり述べている。

「列車増発：7 月中旬から 8 月末まで頻繁に省線各方面から阿字ヶ浦直通列車が新設されます。

臨時に団体列車も沢山出ますので、詳細は最寄駅長にお尋ねください。勿論乗換なしです。

普通列車：常磐線の何の列車にも勝田で湊線の列車がスグ接続してお待たせする不快がありません。水戸止まり又は水戸発の列車に接続する阿字ヶ浦水戸間直通列車もあります。上野から準急三時間。

汽車賃：例年 7 月 11 日から 8 月末日まで省線二割社線三割引きの磯めぐり往復券が発売されます。

発売及び本年の発売日割引区間は東京電車環状線内各駅、市内鉄道案内所、横浜、桜木町駅、下館、宇都宮、小山、栃木、佐野、足利、桐生、伊勢崎、前橋、高崎駅でありますが、最寄駅長にお尋ねください。」

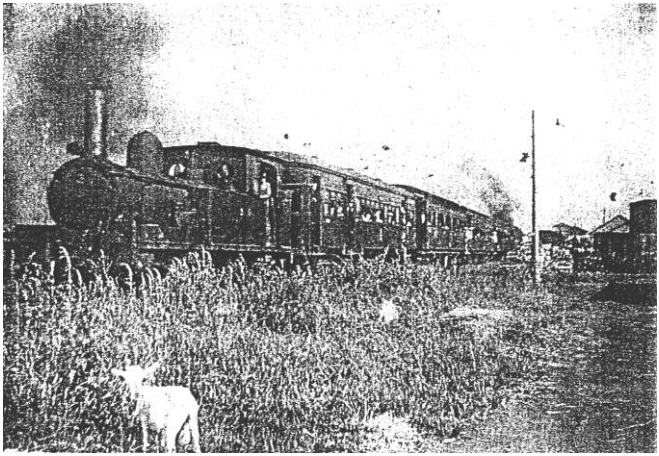
国鉄との間で営業面においても緊密な連携が図られていたことが伺える。

一方、阿字ヶ浦延伸や国鉄との直通運転、付帯事業の展開などで積極的な営業展開を行なってきた館山丁吉支配人は、個性的な人物であったようで、反感を持つものも多かった。

その結果、昭和 7 年 1 月 29 日取締役会の決議により突如として解任され、取締役で支配人の佐久間傳太郎から背任、横領、詐欺により告発が行われた。

その後、館山丁吉は、同年 2 月に湊鉄合同運送の社長に就任したが、昭和 7 年 7 月に丸三運送店が設立されて、そこに湊漁業協同組合の組合長が社長の職に就くと両社は激しい競争となった。

その湊鉄合同運送も通運統合により昭和 12 年に事業を那珂湊通運に引き継ぐことになる。



昭和 17 年 8 月　那珂湊駅で
夏季輸送における高崎からの直通列車
600 形蒸気機関車 1 両では牽引できず、後部に補機を連結している。