２章　湊鉄道の設立

那珂川の水運は、水戸藩領と水戸の間、下野（栃木）や東北諸藩から江戸に米や諸産物を運ぶことから発達した。流域には荷を積む、積み替えるための河岸（かし）が設けられ、物資の増大と共にその数も増えていった。この那珂川にも明治 23 年に水戸から貨物線が開通して、水運との連絡が行なわれ、以後水郡線､真岡線､烏山線等の鉄道の開通に伴って船荷は減少し、河岸も姿を消していく。

鉄道の開通によって、人、物資の流れ、さらには文化の伝搬にも変化が生じはじめていた。

１.武平鉄道の計画

湊鉄道の創立総会で報告された鉄道計画の経緯の説明によると、大谷新介ほか 10 人が、軽便鉄道※として、明治 36 年 4 月 13 日勝田村大字武田から平磯町までの武平鉄道の仮免許を申請した。

しかし、国から蒸気鉄道への変更の指導があり、翌年 1 月に再申請、3 月 4 日に仮免許状が下付された。

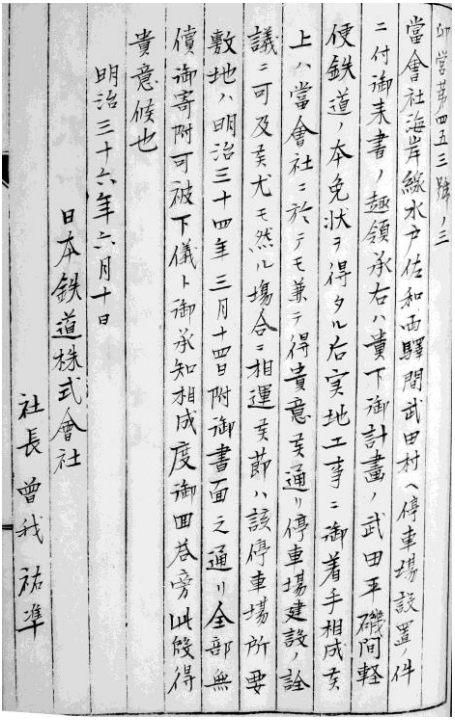
大谷新介は、弘化元年（1844 年）水戸藩武田村に生まれた。勝田村の収入役となり、その後明治 34 年に勝田村の村長に就

※軽便鉄道法施行以前のことで、馬車鉄道と推定される。

任していた。地域の発展には鉄道の存在が欠かせないことを早くから認識して、勝田駅の設置と湊鉄道の敷設に尽力をした。

その功績を称えて大正14 年に勝田駅の東側に紀功碑が設置されている。

起点の勝田村大字武田は現在の勝田駅の位置に当たるが、当時日本鉄道の水戸の次は佐和で勝田駅はまだなかった。武平鉄道はまだ存在していなかった勝田駅を起点として計画が立案された訳であるが、大谷新介らは明治 34 年 11 月に武平鉄道の側から敷地を無償で提供するという条件を提示して日本鉄道に勝田駅の設置を請願したとの記録が残っている。


明治三十四年三月十四日附御書面之通ル全部無償御寄附可被下儀ト御承知相成度御回答旁此段得貴意候也

明治三十六年六月十日

日本鉄道株式會社

社長曽我祐準

『鉄道省文書』湊鉄道、国立公文書館所蔵

このことから勝田駅の設置と武平鉄道計画は、密接に関連していたことが推測できる。これに呼応する形で、明治 36 年 6 月 10 日付けで日本鉄道は、社長曽我祐準名で、勝田駅の設置を承諾する旨の文書※を発した。

武平鉄道を出願することが、日本鉄道の勝田駅を新設する条件となっていたとの説もある。日本鉄道としては野原の中に駅

※勝田駅設置承諾書は、湊鉄道による本免許出願文書に添付されている。

を設置しても採算が合わないので、漁業と商業で発展していた湊との鉄道整備が必要と考えたことは難くない。

その後、日本鉄道は明治 39 年 11 月に国有化されたため、明治 42 年 7 月 7 日に鉄道院に対してあらためて「武田停車場設置之義申請」を提出した。

実際に鉄道院が勝田駅を開業するのは明治 43 年 3 月 18 日である。

武平鉄道には、明治 37 年 3 月 4 日に仮免許が公布された。そこには 18 か月以内に本免許を申請することが条件として記されていた。

しかし、事業の準備は順調には進まなかった。本免許の申請期限が切れる明治 38 年 10 月 19 日に 6 か月の延期が許可となり、その後、明治 39 年 6 月にふたたび 6 か月、明治 40 年 1 月以降 5 回にわたり 3 ヶ月ずつ延期する許可を受けた。

大津淳一郎

本免許の申請が遅れたのは、明治 37 年 2 月 8 日に始まった日露戦争により株式の募集が困難になったためであった。

しかし、翌年にポーツマスで講和がなった以降も状況は変わらず、ようやく動きが出てきたのは、明治 40 年になってからであった。

大谷新介の働きと大津淳一郎※1 の仲介により、原信謹※2 ほか

※1 大津淳一郎は、現在の日立市生まれで衆議院議員であった。後に大東文化学院（現大東文化大学）総長。
※2 原信謹は、東京生まれで大蔵省に奉職後長野銀行の重役、長野人造肥料会社社長を務め、また磐城で鉱山を経営した実業家。

東京側の 3 人が発起人に参加することとなった。新たな発起人による実地調査を行った上で、明治 40 年 9 月 8 日に終点を平磯から湊に変更することと、社名を湊鉄道株式会社に変更することを申請し、同月 28 日にこれが認められた。

終点を湊に変更した理由は、湊・平磯間の路線が築堤と切通しの工事が必要になるために建設費がかさむことと、当時湊築港の工事が進められており、これが完成すると水産物の荷揚げ場所が湊に集約され、平磯の漁港としての相対的な地位が低下するというものであった。

湊鉄道株式会社は、資本金を 25 万円とし、一株 50 円で 5,000 株を発行。そのうち 3,000 株を発起人が引き受け、残り 2,000 株について引受人を募集した。

この時点で発起人は以下の 13 名となった。

吉井幸蔵（東京市）、石田千之助（東京市）、皆川四郎（東京市）、関直彦（東京市）、矢島浦太郎（東京市）、大津淳一郎（東京府豊多摩郡）、原信謹（東京市）、松本多賀司（東京市）、大谷新介（勝田村）、福田敬順（湊町）、黒澤長七（湊町）、伊地知彌右衛門（湊町）、小野利右衛門（長野県小縣郡）

株の引受申込みの完了を受けて、明治 40 年 11 月 4 日に発起人会を開催し、11 月 18 日には東京市赤坂区溜池町三会堂において湊鉄道株式会社創立総会を開催した。この日が湊鉄道の創立日となる。

初代社長　原信謹

総会で議決された事項は、発起人への功労金の支出を取りやめて創立費に組み入れること、役員は、

取締役に原信謹、矢島浦太郎、小野利右衛門、大塚宗次、伊地知弥衛門の 5 名、監査役に関直彦、牧野賤男、白土耕の 3 名を選任することなどであった。

原信謹が初代社長、矢島浦太郎※が専務取締役にそれぞれ就任した。

原信謹と矢島浦太郎は東京市麹町区、小野利右衛門は長野県小縣郡縣村、伊地知弥衛門は那珂郡湊、大塚宗次は長野県北佐久郡小諸町に在住していた。

設立登記は、本免許取得後の明治 41 年 3 月 23 日に行なわれた。

２.本免許の取得

明治 40 年 11 月 20 日に湊鉄道は、「茨城県那珂郡勝田村大字武田ヨリ同郡中野村ヲ経テ同郡湊町二至ル間ニ鉄道ヲ敷設シ、旅客及貨物運輸ノ業ヲ営ムヲ以テ目的トス」とする本免許を申請した。

那珂湊港は古来より北海との往来が頻繁であり、また漁業が盛んであったので、海産物輸送をその主目的としていた。

申請書に添付した工事方法書では、武田村から湊町までの 5 マイル 11 チェーン 35 リンクの全線単線で、機関車は 3 両、客車 13 両、貨車 10 両を保有する計画であった。

工事予算としては、用地費 9,082 円、土工費 13,904 円、橋梁費 2,700 円、軌道費 83,925 円、停車場費 1,147 円、車両費 77,100 円など、総工事費 207,981 円とその他の修繕工場、諸建

※矢島浦太郎は、長野県生まれで信濃毎日新聞記者を経て弁護士、衆議院議員。

物等の経費 10,980 円、予備費 23,739 円と合わせて 242,700 円である。さらに営業資金 500 円、創業費 6,800 円で、計 250,000 円を計上した。

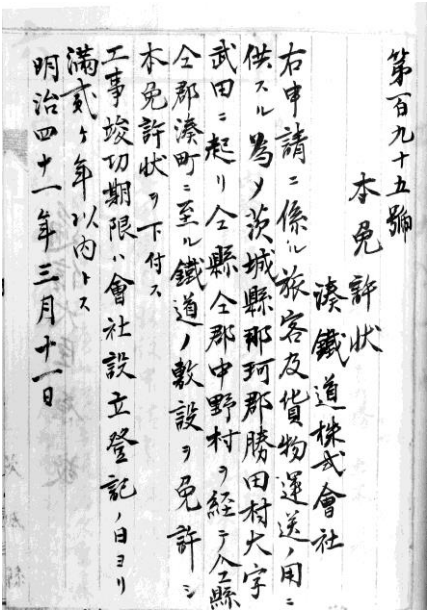
明治 41 年 3 月 11 日に本免許状の交付を受けた。工事竣工期限は 2 年後の明治 42 年 3 月であった。

明治 41 年 6 月 5 日の湊町議会の議決により那珂湊停車場敷地として 2 町 5 反歩が町より寄付された。

引き続いて 6 月 11 日、那珂湊停車場の起工式を行なうとともに、用地の買収に着手した。

しかし、一部に土地の売却交渉に応じない住民がいたようであり、7 月 9 日に土地収用法に基づき事業認定申請書を提出した。

9 月 9 日に土地収用法による事業計画の認定を得た後、明治 42 年 6 月 7 日の『県報』に土地収用公告が掲載された。


第百九十五號
本免許状
湊鐵道株式會社
右申請ニ係ル旅客及貨物運送ノ用ニ
供スル為メ茨城縣那珂郡勝田村大字
武田ニ起リ仝縣仝郡中野村ヲ経テ仝縣
仝郡湊町ニ至ル鐵道ノ敷設ヲ免許シ
本免許状ヲ下付ス
工事竣功期限ハ會社設立登記ノ日ヨリ
満弐ヶ年以内トス
明治四十一年三月十一日

『鉄道省文書』湊鉄道、国立公文書館

明治 41 年 9 月 5 日に那珂郡勝田村大字金上の市村輿五作ほか 32 人から請願書が提出された。その内容は、「金上地区は水利の便が悪く、耕作地は畑地が大半で、水田はわずかに 17 町歩に過ぎない。そのわずかな水田の水源が鉄道建設で遮断されてしまう。洪水でもあると水の逃げ口が無い。よって金上・中根間につい

て、田んぼの広がる谷地の中央を縦断しているルートから谷の東側へ変更することを提案する」というものであった。

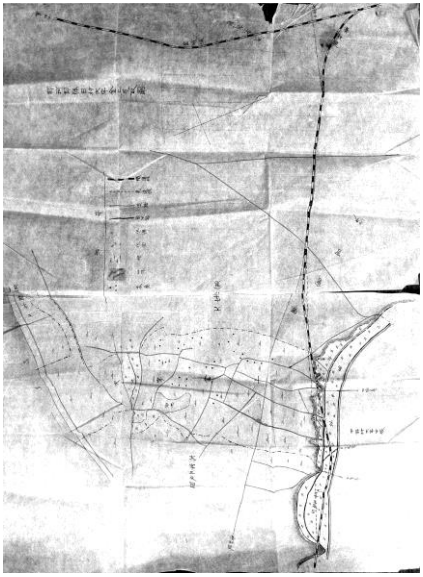
この提案線は予定線よりも曲線も少なく、その後、明治 43 年 2 月 18 日に地元から提案された路線に近い路線に変更する申請を行なった。

湊鉄道解散の危機

用地の買収および鉄道の建設工事は、折からの経済界の不況もあって株式の払込みが進まず、資金不足をきたしたため、予定どおりに進展しなかった。

そのため原社長は責任を負って明治 41 年 10 月に辞任し、小野利右衛門が社長に就くも直ぐに矢島浦太郎に代わるなど混乱した。

しかし、事態は好転せず、明治 42 年 8 月には矢島浦太郎も社長を辞任することのやむなきに至った。代わって小野利右衛門が再び社長に就き、笹島彦次郎が取締役に就任した。この時の監査役は、牧野賤男、高橋熊次と大谷新介であった。



勝田・中根間全図「鉄道省文書」
明治 41 年 9 月 5 日請願書添付

こうした状況に会社の前途も危ぶまれ、株式の払込みは滞った。

悪いことに、明治 43 年 3 月に常総沖で発達した低気圧により突如大暴風雪が襲い、多くのマグロ漁船が遭難した。那珂湊の被害は、損壊 28 艘、死亡行方不明 556 人という甚大なものとなって、地元の株主は払い込みができる状況ではなくなった。

湊鉄道は工事の竣功期限の延期願いを重ねており、新たな願いに当たって、全国に電車を普及することに尽力していた才賀電気商会との間で常陸電気を設立して湊鉄道を電車に変更するとともに電燈事業の経営を委託するとして許可を得ようとした。

このことについては、明治 44 年 1 月 28 日のいはらき新聞は、「湊鉄道結局解散か」の見出しで「同鉄道は土工の半ばも達せずしてすでに払込金欠乏し昨年十月より工事も中止している有様にて、株金の払込不可能も延期許可の短日に迫り居る昨今、勢い解散するのほかなきより、重役等は第一第二の株金払込者に対し申訳的に電燈事業を出願に及ぶものにて、結局鉄道は解散するのほかなかるべしという」と報じた。

明治 44 年 2 月 16 日には軽便鉄道法※1 の適用を受けることとなった。この年、社長は中村源次郎に変わった。

明治 45 年 2 月の工事竣功期限の延期にあたっては中村源次郎社長と菅野龍二監査役が願い出た。

湊鉄道の復活

資金を調達するために、新たな株主を迎えることにして、明治 45 年 7 月に早川昇策※2 ら新株主予定者を招いて視察を行っ

※1 軽便鉄道法は、明治 43 年 4 月 21 日公布された。

※2 早川昇策は名古屋市中区の早川組社長で、国鉄の橋梁下部工事や木曽川、鬼怒川の水力発電工事を手がける。

た。併せて地元株主と協議し、発行株式の 9 割強にあたる 4,700 株を新株主に譲渡することを決定した。

大正元年 8 月末で中村源次郎、菅野龍二は辞任し、代わって取締役に名古屋市在住の加藤重三郎※1、同じく名古屋市在住の磯貝浩※2 が就任、監査役として東京市在住の西村仲太郎と愛知県在住の堀田義之が就任した。

大正 2 年 1 月 15 日の工事竣工期限の延期申請書は、取締役の加藤重三郎の名前で作成されており、社長は空席になっていたものと思われる。

大正 2 年 2 月には、工事竣功期限を翌年 2 月 22 日まで延期することが認められ、8 月末、社長に早川昇策、監査役として大村恂太郎が就任し、ようやく事態は明るい見通しを得ることとなった。

この時、大正 2 年 7 月 21 日付いはらき新聞は、「湊鉄道の復活」と題して報じた。その内容は、「一時世間より全く絶望と伝えられた湊鉄道は、安藤町長が語るところによると、湊鉄道は名義こそ湊だけれど株式五千の殆ど全部が既に名古屋市の電気会社社長加藤重三郎及び同市請負業早川昇策氏の手に移り、開通させるか否かは両氏にあったが、種々調整の結果、この程にいよいよ着手することになった。この二人に代わって石塚尚太郎氏が全てを処理するべく近く当地へ出張することとなっており、今こそ真実開通を期待できる。」というものであった。

早川昇策は、湊鉄道の蒸気機関車とレールを自分の経営する早川組を通してオットライメルス社へ発注した。

※1 加藤重三郎は、名古屋電燈の社長で、後に衆議院議員。

※2 磯貝浩は、現在の愛知県碧南市大浜の出身で、後に東陽倉庫社長、衆議院議員、貴族院議員。

大正 2 年 1 月に工事竣工期限延期を申請した際の延期の理由は「海外に注文した資材が期限内に到着しなかったため」としており、国は湊鉄道に対して詳しい説明を求めた。これに対して、輸入商社のオットライメルス社が仲介者の早川昇策に宛てた大正元年 9 月 20 日付の注文請書を提出した。

大正 2 年 8 月 25 日にはレールが横浜に到着し、一両 180 本積貨車 5 両によって勝田駅に運ばれた。こうして工事は再開され、9 月には過半数のレールを敷設し、最新式タンクも設置し、信号機、電話の設置も終了した。9 月 24 日には機関車 2 両が勝田駅に到着し、鉄道院には湊から水戸までの直通運転の願いを提出して、許可を待つばかりとなった。また、同日付けで藤田雄二が初代那珂湊駅長として着任した。

12 月に入って全工事が竣功し、12 月 17 日に国の開業検査を受け、大正 2 年 12 月 25 日に勝田・那珂湊間が開通をすることとなる。しかし、開通直前の大正 2 年 12 月 23 日に問題が起きた。中野村大字柳澤の上区長と下区長が連名で、請願書が提出されたのである。請願書には、「軌道用地が土地収用法により買収されたのであるが、その代金を半分しか受け取っていない。また、線路の敷設のために切り取られた崖地から土砂が崩れて用水を塞ぎ、道路の通行を阻害している。この地区は耕作地が限られるために貧困であり、自前で修理することはできないので、急ぎ会社で対処してほしい」と書かれていた。

大正 3 年 11 月 11 日の那珂郡長から茨城県内務部長に宛てた意見書には、同年 2 月の株主総会で 3 月までに支払うことを決議しているものの会社の財務状況が悪く、支払が実施されていないこと、崖地の修理についても会社が実施すべきものであり再三書面で督促していることが記されている。

３.涸沼橋への路線延伸計画

勝田･湊間の工事の最中であった大正2年4月5日湊鉄道は、湊駅から那珂川を渡って磯浜町字祝町から涸沼橋までの路線延伸を申請した。磯浜、湊町、平磯は、いわゆる「三浜」と呼ばれる漁港を背景とするにぎやかな街が連なっており、鉄道を湊町から磯浜まで延ばそうと発想するのは自然の事であったが、実際の理由は別にあって、他の鉄道の出願に対しての防衛的な意味を持っていた。

県が東茨城郡長へ調査を依頼した文書には､｢水戸市より磯浜町までの電気軽便鉄道の敷設申請が出願中であることを御含ノ上調査されたい｣旨、書き添えられていた。

調査の結果、同年 5 月 14 日の郡長の意見書では、磯浜から湊を経由して勝田までの鉄道が敷設されても水戸に対して迂回路となるため「鉄道線ニヨル必要ナキ」により、この鉄道建設の効用は小さいと結論づけられていた。

湊鉄道は許可を求めて大正 3 年 4 月 13 日に陳情書を提出したが、同年 7 月 17 日に内閣総理大臣大隈重信名で、「延長線敷設ノ件聴届ケ難シ」と、却下の通知を受けた。

なお、水戸市と磯浜町を結ぶ電気軽便鉄道は具体的にどの会社であったか確認ができないが、明治 44 年 7 月に水戸商工会議所がこの区間を水磯鉄道として敷設する請願を鉄道院に提出していた。また、これに呼応する形で磯浜町も内務省に敷設の要望を行なった。水浜電車（当初は水戸海浜電気軌道）が軌道法に基づき大工町･磯浜間の軌道敷設特許を申請するのは後年、大正 9 年 4 月 27 日のことである。

勝田駅東口の大谷新介の紀功碑

大正 14 年、湊鉄道株式会社はじめ沿線の多くの人の力で碑を建立し、その功績を称えた。

大谷新介君紀功碑

明治三十四年日本鐵道株式会社敷設常磐線開始汽車運轉也大谷君蹶然日時機不可失矣乃與同姓卯之次郎小六郎外八名謀欲敷設武平線者武平即自勝田村武田起達平磯町之謂也君首當其計畫之任百方奔走勸誘無不至三十六年下付武平鐵道株式會社設立假免状專從事株式募集沿線有志皆賛之而不幸會日露之戦役勃發財界之形勢一變事業遂頓挫至發起者亦自解體君慨然謂事至此不如獨力當之矣爾来焦心苦慮屢至東京與原信謹相禔提携得回復之端緒遂短縮豫定線路改武平線為湊鐵道或寄附敷地或投費用更募集株式獲代議士矢島浦太郎援助設立株式會社大正元年遂完了鐵道布設得達其宿志矣後至十三年線路延長更達平磯町是皆君之鋭意創業所致也君名新介父曰藤次衛門母大谷氏那珂郡勝田村武田人家世業農君性剛健精敏居恒專用心公益一旦立志則無肯回避故世人皆敬愛焉明治之初為武田村戸長三十四年為勝田村長三十九年叙勲七等授青色桐葉章及金若干依三十七八年戦役之功也四十二年推為湊鐵道株式會社監査役今茲乙丑君齢己八十二湊鐵道沿線有志多君之功建設紀功碑於勝田停車場敍以傳諸不朽請文於余乃按状叙事蹟之梗槩云爾

大正十四年八月中浣　　水戸　　栗田勤撰文弁書