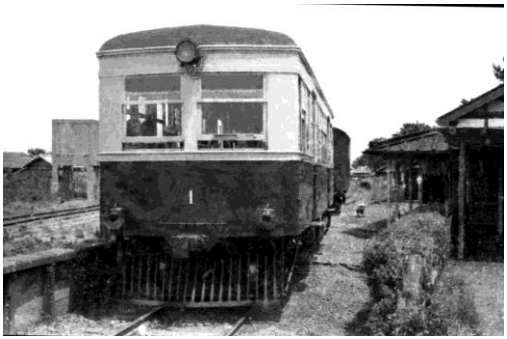
5章　戦前の最盛期

1.ガソリンカー導入

昭和の初めになると全国でガソリンカーの導入がはじまった。

しかし、湊鉄道の場合は導入が遅れた。

湊鉄道では、漁獲物などの貨物の輸送量が比較的大きいが、貨物専用列車を仕立てるほどではなく、客車に貨車を連結する混合列車で対応していた。そのため機関車の運用効率を考えるとガソリンカーを導入するメリットが見つからなかったものと思われる。



キハ 1　阿字ヶ浦　1960-8　宮内明朗撮影　左に旧給水塔

キハ 3　勝田駅中線　水戸直通の帰り阿字ヶ浦行き　1953-4-19　中川浩一撮影

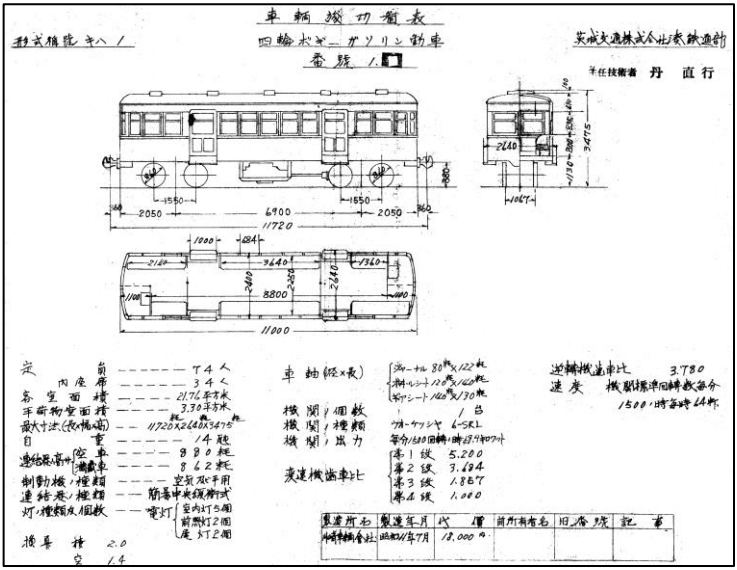
昭和 11 年になってガソリンカーを導入することとした※。

1 両で運行することで経費の節減となり、運行頻度を高めることで旅客サービスの向上となるという趣旨であった。

川崎車輛にキハ 1、2 の 2 両の製造を発注した。

最大長 11.7mのボギー車で、定員は座席 34 名、立席 40 名の合計 74 人である。車室の一部は代用荷物室として仕切棒で区切られ、その部分の座席は折畳式になっていた。

エンジンはアメリカのウォーケシャ製の 6-ＳＲＬ型で、1500 回転時 78 馬力、電力量換算で 58.9kWであった。室内灯は電燈５個が設置され、蓄電池から給電した。



キハ１四輪ボギーガソリン動車車両竣工図表

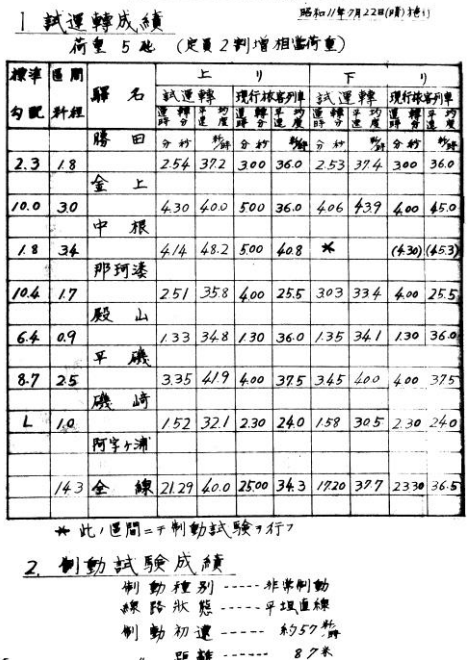
ガソリン動車の導入に合わせて、那珂湊停車場構内に 4 両収容できるガソリン客車庫とガソリン貯蔵庫(ガソリン油庫)を新

※昭和 11 年 5 月 28 日「ガソリン動力併用の件」申請、7 月 15 日認可。

設した。ガソリン客車庫は工場の北側に位置し、周辺には客車の廃車体を置いて事務所に使用していた。

昭和 11 年 7 月 18 日に竣工届を提出、7 月 22 日に勝田・阿字ヶ浦間で試運転を行い、予定していた運転時分で走行ができることを確認した上で、7 月 25 日から営業運転を開始した。

ガソリンカーの導入により、老朽化したハ 8、9 の 2 両を廃車※した。これにより客車の在籍数は、2 軸車 9 両とボギー車 2 両の 11 両となった。



ガソリン客車試運転成績

昭和 12 年 11 月 25 日にはガソリンカーキハ 3 を増備する認可を得て加藤車輛製作所に発注した。

キハ 1、2 が 2 両で 36,000 円であったのに対して、キハ 3 は 22,029 円と若干割高であった。

最大長 11.7m、座席定員 34 名、立席 40 人と主要諸元は変わらない。同年 12 月 10 日から使用を開始し、都合 3 両のガソリンカーが稼働した。

※昭和 12 年 10 月 22 日客車廃止届提出。

２.那珂湊停車場の改造

那珂湊停車場では、雨天時の旅客の乗降確保と貨物の積み下ろしのため、ホーム上屋を増設した。 続いて、那珂湊駅の上りホームの端に給水タンクを新設[※1]した。

従来の給水設備の水は、鉄分が多く機関車のボイラーを痛めるため、那珂湊駅から殿山側に 1.2km 離れたところの側溝の湧水をパイプで那珂湊駅まで引いて、機関車の給水に使用した。ポンプを使わず、那珂湊と殿山間の 10‰の勾配を利用して自然の水の流れで満水となった。なお、従来の給水設備も予備として存置した。

鉄道省は、昭和 12 年 1 月から軸距 3m以下の車両について省線との直通を禁止した。軸距 2,438mm のワ 5 が直通禁止となったため、国鉄大宮工場において、木造の台枠を鋼製に置き換えるとともに軸距を 3,000mm に改造する工事を実施[※2]した。

昭和 12 年度末には、湊鉄道が行なっていた通運事業が国の一駅一営業の通運統合の方針に基づいて、那珂湊通運に統合された。それに基づき、那珂湊、平磯、磯崎の駅構内の用地を通運会社に賃貸して倉庫と荷受所を建設した。あわせて、磯崎駅には外部の経営による売店を設置した。

また、金上駅では、東京営林署から借り入れている土地の賃貸期間が切れたのを機に、線路敷以外を返還した。そのため貨物倉庫を移設している。

昭和 13 年 3 月 31 日には、那珂湊駅構内の「軌条変更認可」

※1 昭和 12 年 2 月 18 日「那珂湊停車場乗降場上屋増設届」、昭和 12 年 9 月 30 日「給水設備改良届」。

※2 昭和 12 年 6 月 29 日「改造認可申請」、翌年 4 月 27 日「竣工届」。

を申請した。側線の 60 ポンドレール（27 kg）を 40 ポンドレール（18 kg）に交換して、外した 60 ポンドレールを本線の修繕用に充てることとした。

３.湊漁港修築と臨海鉄道の構想

湊鉄道は、湊漁港の修築計画に合わせて、臨海鉄道の敷設を計画(昭和 3 年)し、国に対して問い合わせたところ、認可申請すべき事案として地方長官を経由して申請することが指導された。

昭和 8 年 5 月に、湊駅から海岸地先までの貨物側線の建設を申請した。しかし、漁港の修築計画が進まないために貨物線の計画も進展しなかった。こうした状況の中で、地元では、国費を投じて漁港の修築事業を進めているが、貨物線の建設も港湾整備にとって重要な位置づけにあるとして、湊鉄道自体を国営に移管しようとする動きに展開していった。

湊漁港の修築を行ない、漁港の機能を完全に発揮させるためには、陸上の交通機関の完備が必要であるが、湊鉄道は数年来の不況により経営困難にあるため、これを国営に移管するとともに、臨海鉄道敷設の実現を図ろうとしたのである。

しかし、たびたびの陳情、請願にもかかわらず、これは実現しなかった。

当時の鉄道省からは、私鉄の買収は鉄道敷設法に基づく建設予定線に相当するものに留めているため、湊鉄道の買収は考えていないとの見解が示されたのであった。

４.経 営

谷口一太郎の死去

大正 5 年より 20 年間に亘って社長の任にあった谷村一太郎が昭和 11 年 3 月 13 日に京都の自宅で死去、享年 66 歳であった。後任には谷村一太郎と共に藤本ブローカー銀行に勤め、同銀行の会長の職にあった横田義夫※が社長に就任した。

昭和 11 年 4 月 6 日　登記変更届

代表取締役	横田義夫	大阪市
取締役支配人	佐久間傳太郎	横浜市
取締役	山地謙一	湊町
監査役	内村保	東京市芝区
監査役	大平繁蔵	湊町

横田義夫社長

昭和 13 年 11 月 4 日には、内村保が取締役に、取締役の山地謙一が支配人に就任して、登記変更届を提出した。

昭和 13 年 6 月 29 日に梅雨前線と台風が重なって大豪雨となり洪水が発生、金上・中根間の線路が決壊した。この復旧に 7 日間を要した。

なお、昭和 14 年 4 月 1 日には、湊町は町名を那珂湊町に変更している。

※横田義夫は大分生まれ、藤本ビルブローカー銀行で谷村一太郎と共に経営に携わっていた。

乗合バス事業の再開と水浜電車傘下に

昭和 13 年 6 月 29 日、菅谷村（現在の那珂市）の大友バス会社経営の那珂湊町から水郡線上菅谷間（馬渡・佐和経由）のバス路線を 23,557 円で買収し、バス事業に再び乗り出した。

この間、水浜電車との事業提携が進んだ。水戸・磯浜間に電車を運転させていた水浜電車の竹内勇之助は、湊鉄道との競争による不利を避けるため、将来の合併を視野に事業の提携を呼びかけた。

その結果、昭和 14 年 3 月 27 日、湊町海比藤旅館において臨時総会を開催して、水浜電車の社長の竹内勇之助が湊鉄道社長を兼務すると共に同社取締役の丹直吉取締役が取締役に就任した。また監査役にも同社取締役の川崎健が就任して、湊鉄道は事実上の水浜電車傘下となった。

竹内勇之助社

5.軍需輸送

昭和 15 年日立製作所の水戸工場が発足した。工場は勝田・金上間の沿線に位置し、建設のための資材を湊鉄道で輸送することになった。最寄駅は金上停車場であるが、工場の建設資材の積み下ろしをするには構内が狭かった。そこで、日立製作所と協議して、金上駅の構内から工場用地までの側線(引込線)を仮設することになった。

昭和 15 年 6 月 8 日に「金上駅側線架設工事届」を提出したが、国は、申請した側線が構外側線であり認可事項であるとし

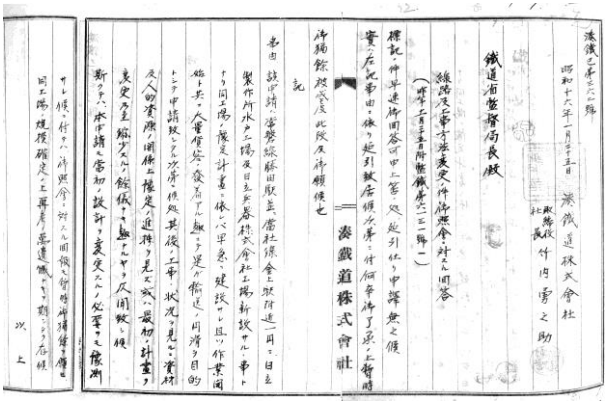
て処理することを通牒し、便宜的にこの工事届を申請書とみなして処理をした。軍需工場の建設を急がなければならないという時勢の要求に従っての特例措置であった。

引込線は、昭和 15 年 3 月より使用を開始し、16 年 11 月までの 1 年半の期限が付いていた。

工場は対空火砲に必要な高射算定具や照準具の生産を目的として建設されたがやがて高射砲の生産も行うようになり、その輸送は湊鉄道の機関車が行っていた。

貨物の増加が予想されることから、昭和 15 年 9 月 1 日に勝田・金上間に貨物の専用線 1 線を新設する申請を行った。既存線に併行して貨物専用線を敷設するというものであった。

しかし、その後資材が不足し、工事要員の確保も難しいため計画は進展しなかった。



昭和 16 年 1 月鉄道省監督局長あて猶予願い

なお、この工事は終戦時の時点でも進んでおらず、軍需輸送の必要もなくなったため、昭和 21 年 10 月 23 日に認可申請書の返付を願い出ることとなる。

日立製作所水戸工場の工場に通勤する工員の輸送にも対応が

必要となり、昭和 17 年 7 月 11 日に客車設計認可申請書を提出し、昭和 12 年 10 月に廃車にした客車ハ 8 について鉄道省の大宮工機部で一般修繕を実施した上で使用を開始した。

さらに、乗客に青少年の職工が増えて、貫通路を行き来するものも増えた。

しかし、貫通扉と踏み板はあるものの幌や手摺のような安全設備がないため、昭和 17 年 7 月 11 日に客車設計変更届を提出して、転落防止を目的に、二軸客車 9 両について貫通扉の鎖錠と渡り板の撤去を行った。

また、輸送力増強のために、鉄道省から二軸の職用車※1 3 両(ヤ 7、8、9)を借入れることにして、昭和 17 年 6 月 17 日に客車借入使用認可申請書を提出した。元は客車であったが、鉄道省ではすでに二軸車は第一線から退き、一部が貨物ヤードや車両基地などで職員の輸送用に使われていた。当初はヤ 7 の 1 両だけであったが、後に 2 両を追加した。最大長 7.29m、定員 50 名であった。

これにあわせて、勝田駅の乗降場を、古枕木を使って、30m 長さを延長した。

なお、昭和 18 年 3 月 20 日には鉄道大臣に客車払下願を提出した。これは前記の借入職用車の払下げを求めたものであったが、実現しなかった。

続いて、クロスシートでは乗降に不便であるため、二軸車ハフ 4、ハ 7 の 2 両、ボギー車ナハニフ 21、22 の 2 両をロングシートに改造した※2。これにより全車ロングシートに統一され、

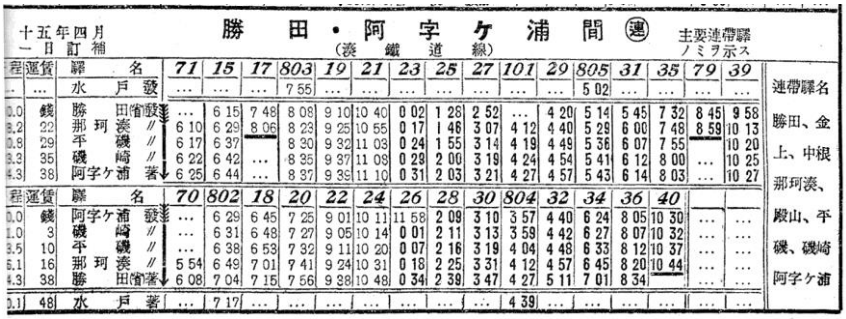
※1 営業用ではなく自線内の業務用で使用する鉄道車両。
※2 昭和 17 年 10 月 14 日「客車設計変更認可申請書」。

ハ7とハフ4は、定員が40名から56人に、ナハニフ21と22は定員110人が112人になった。

キハ2は昭和18年に茨城鉄道に貸し出され、エンジンを外して客車代用として使用された。戦後もそのまま茨城線で使用され、昭和27年にはディーゼルエンジンを搭載してケハ2に改番した。

キハ1と3はガソリンエンジンのまま湊線に所属していたが、戦時中はガソリン配給規制により使えず、戦後も、簡易連結器のために他の車両と連結できずに予備車として稼働率は低かった。また、茨城鉄道には、昭和15年9月7日から同年末の間を期限として、5号機関車を貸し出した[※1]。

昭和16年には、鰯干魚の出荷と時局に伴う発着貨物の増加に対応して、貨車の収容力を高めるべく那珂湊駅の構内配線を変更して貨物側線を増設[※2]した。



十五年四月一日訂補　勝田・阿字ケ浦間（湊鐵道線）　主要連帯驛ノミヲ示ス

程	運賃	驛名	71	15	17	803	19	21	23	25	27	101	29	805	31	35	79	39
		水戸 發	…	…	…	7 55	…	…	…	…	…	…	…	5 02	…	…	…	…
0.0	錢	勝田 發	…	6 15	7 48	8 08	9 10	10 40	0 02	1 28	2 52	…	4 20	5 14	5 45	7 32	8 45	9 58
3.2	22	那珂湊 〃	6 10	6 29	8 06	8 23	9 25	10 55	0 17	1 46	3 07	4 12	4 40	5 29	6 00	7 48	8 59	10 13
0.8	29	平磯 〃	6 17	6 37		8 30	9 32	11 03	0 24	1 55	3 14	4 19	4 49	5 36	6 07	7 55		10 20
3.3	35	磯崎 〃	6 22	6 42	…	8 35	9 37	11 08	0 29	2 00	3 19	4 24	4 54	5 41	6 12	8 00	…	10 25
4.3	38	阿字ケ浦 著↓	6 25	6 44	…	8 37	9 39	11 10	0 31	2 03	3 21	4 27	4 57	5 43	6 14	8 03	…	10 27

程	運賃	驛名	70	802	18	20	22	24	26	28	30	804	32	34	36	40
0.0	錢	阿字ケ浦 發	…	6 29	6 45	7 25	9 01	10 11	11 58	2 09	3 10	3 57	4 40	6 24	8 05	10 30
1.0	3	磯崎 〃	…	6 31	6 48	7 27	9 05	10 14	0 01	2 11	3 13	3 59	4 42	6 27	8 07	10 32
3.5	10	平磯 〃	…	6 38	6 53	7 32	9 11	10 20	0 07	2 16	3 19	4 04	4 48	6 33	8 12	10 37
6.1	16	那珂湊 〃	5 54	6 49	7 01	7 41	9 24	10 31	0 18	2 25	3 31	4 12	4 57	6 45	8 20	10 44
4.3	38	勝田 著↓	6 08	7 04	7 15	7 56	9 38	10 48	0 34	2 39	3 47	4 27	5 11	7 01	8 34	
9.1	48	水戸 著	…	7 17	…	…	…	…	…	…	…	4 39	…	…	…	…

連帯驛名：勝田、金上、中根、那珂湊、殿山、平磯、磯崎、阿字ケ浦

昭和15年10月時刻表　日本旅行協会

※1 昭和15年9月6日「機関車貸渡届」。

※2 昭和16年3月13日「那珂湊停車場設計変更並に貨物側線増設届」。

６.駅施設の改良

平磯停車場は、大正 13 年 9 月 3 日に磯崎延伸の際に途中駅として設置し、旅客ホームのほか貨物側線と貨物ホームがあった。

昭和 15 年 10 月 11 日に乗降場新設を届出て、従来の旅客ホームの 1 面 1 線の対面に片面ホームを新設し、2 面 2 線とした。

昭和 17 年 6 月 1 日には、設計変更届を提出して、210ｍの側線 1 線を増設したほか、ホームの移設、貨物側線の移転工事を実施した。

これは阿字ヶ浦駅の北側に広大な敷地を有する陸軍水戸飛行場が昭和 13 年に開設され、翌 14 年にはここに陸軍飛行学校が併設された。この陸軍飛行学校の工事用資材の貨物の積み下ろしを平磯駅で対応するものであった。

なお、湊鉄道を建設した当時、駅に運河を引き込もうと考え買収した土地があったが、駅構内から約 100ｍ離れていて利用価値がないということから売却※1 を行なった。

７.車両の改造

昭和 15 年 9 月 12 日付鉄道省鉄運乙第 1625 号通牒により国鉄直通貨車に対する空気制動装置の取り付けが求められた。

そのため、湊鉄道では、ワ 2、3、4、ワム 6、7、8 の有蓋貨車 6 両について改造工事を実施※2 した。

※1 昭和 16 年 7 月 28 日「那珂湊停車場用地変更届」。
※2 昭和 17 年 7 月 31 日「貨車設計変更の件」。

ワ 2、3、4 については、木造の台枠を鋼製に変更するという大規模なものであった。

８.沿線案内

昭和 13 年鉄道省発行の「改版日本案内記関東編」で湊町や阿字ヶ浦海水浴場のにぎわいを以下のように記している。

【湊町】勝田駅から岐れる湊鉄道湊駅所在地、南は那珂川の河口及び太平洋に臨み、東西 1 粁 7 南北 5 粁 5、面積約 8 方粁。もと那珂湊と称し、江戸時代には北海の産物を集散した処で、今に巨商が多く、水産物の取引が盛んである。人口約 1 万 5 千、市街の西北に湊公園あり、もと日和山と云った処で、徳川光圀がここに賓閣を建ててから御殿山と改称せられた。閣は元治元年の亂の兵火にかかって焼失した。園内に桜、柳が多い。また町内に徳川齊昭の創めた反射炉の址がある。
　旅館　恵比藤、水港館、高安樓。

【酒列磯崎神社】(国幣中社)同鉄道磯崎駅の東北約 500 米、平磯町の北、磯崎の海浜景勝の地にあり、文徳天皇の齊衡年間に創建され、大己貴命及少彦名命を祀る。今の社殿は江戸時代に再建され、本殿は一間社流造で拝殿の後方に離れて建って居る。水戸藩主の崇敬厚かった神社で、毎年舊 3 月 7 日に執行される競馬祭は、俗にやんさまちと称し、徳川光圀が武芸奨励のために始めたもので、維新頃までは氏子四十八ヶ村の神輿が当社に参集して、この祭に参與したという。その後中絶していたが近年再興され、村松より磯崎に至る海浜において催され大に賑う。尚磯崎、平磯の海岸に臨んだ丘陵には古墳群が存し、石槨なども発見せられた。

【阿字ヶ浦海水浴場】湊鉄道の沿線湊、平磯、阿字ヶ浦駅付近の海岸は、海水浴に適して居るが、特に阿字ヶ浦は砂浜ながく連なる遠浅の海で、湊鉄道経営の海水浴場があり、また阿字ヶ浦クラブを建てて、二階に休憩所、下に淡水大浴槽を設けて無料で開放している。
　旅館　千尋屋、東洋館、清風樓、磯前館、松榮館、外に平磯に平磯館、平野屋。