6章　企業統合・茨城交通の成立

1.国家総動員法

戦局が日を追って熾烈の度を増すにしたがって、国内の戦時体制も強化され、産業界も「国家総動員法」にもとづき、国策に沿うことが強く要請されるところとなった。「国家総動員法」は、日中戦争の起こった翌昭和 13 年 4 月 1 日に公布されたものであるが、昭和 16 年 3 月に改正強化された。この「国家総動員法」の趣旨は、国家政策上の見地から企業の合理的な整備と、人的、物的資源の効率的使用を行なうというものであった。

茨城県下における企業統合としては、すでにいくつかの統合例があった。まず昭和 10 年 7 月、常磐銀行と五十銀行が合併して常陽銀行が発足し、昭和 12 年 12 月には日立鉱業所が台湾鉱業所と合併していた。そして太平洋戦争開始後の昭和 17 年 4 月には、配電統制令による 9 配電会社開業にともない、茨城県下の小企業 8 社が統合されて、関東配電株式会社茨城支社として発足した。

水浜電車の電気部が、関東配電に買収されたのも、この時であった。「配電統制令」によって、地方鉄道や軌道が兼営する電気供給事業は統合され、各地区の配電会社に合併された。

昭和 19 年に入ると、茨城農工銀行が日本勧業銀行に合併された。

電灯、電力、銀行等の公共的性格を持つ機関はこうして合併

統合の方向に進んだ。

交通事業も、戦争遂行のための輸送手段を確保するという立場から、統合が必要とされた。

県内の私鉄は、南部に常総鉄道、筑波鉄道、竜ヶ崎鉄道、鹿島参宮鉄道、県北には常北電鉄、水戸を中心としては湊鉄道、茨城鉄道、水浜電車などがあり、これに付随して群小の連絡バスがあった。

これらの交通企業は、戦時下における極度の物資不足、とくに燃料､資材の不足で四苦八苦の状態であり､経営は困難となっていた。

とくにバスは、燃料の不足により代燃車運行を余儀なくされており、それに加えて車両、部品などの不足により、輸送力やその能力の低下は著しく、企業の経営は極度に悪化していた。

そのため、政府は､「国家総動員法」にもとづき、全国各地の私鉄の地域的な統合を促進することとなった。

燃料、物資使用の重点化と経営の合理化を図り、交通輸送態勢を整備、強化することが、決戦下の交通輸送事業に課せられた国家的使命であった。

２.茨城交通の設立

政府は、運転系統、運転回数、運転時刻等を検討し、輸送力を増強し、輸送効率を高めるために、各府県のブロック別に企業統合を行なおうとした。

茨城県下においては、これを下記の南部地区、中部地区、北部地区の３ブロックに区分した。

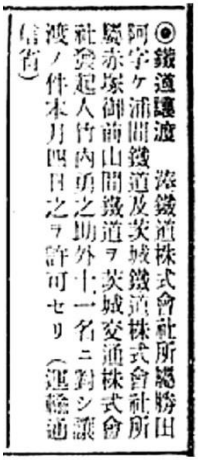
（1）南部地区は、常総鉄道と筑波鉄道

（2）中部地区は、鹿島参宮鉄道と竜ヶ崎鉄道

（3）北部地区は、茨城鉄道、湊鉄道、水浜電車、常北電鉄、袋田温泉自動車

これらに含めて、これに付随する大小数十社のバス業者が、統合の対象となった。

このうち北部地区の常北電鉄は、水浜電車の創立者である竹内権兵衛によって設立されたが、昭和 16 年には、全株式の 84% を日立製作所が所有していた。この時日立製作所は軍需産業の主要企業として位置づけられており、この統合に反対して単独経営を主張した。そのため茨城県下にわける企業統合は、当初の 3 ブロックから 4 ブロック制に変更された。


◉鐵道讓渡　湊鐵道株式會社所屬勝田阿字ケ浦間鐵道及茨城鐵道株式會社所屬赤塚御前山間鐵道ヲ茨城交通株式會社發起人竹内勇之助外十一名ニ對シ讓渡ノ件本月四日之ヲ許可セリ（運輸通信省）

昭和一九年七月十一日官報第五二四六号

こうして水戸を中心とする北部地区では、新たに茨城交通株式会社を設立し、湊鉄道、茨城鉄道、水浜電車ならびに袋田温泉自動車を統合することとなった。

湊鉄道、茨城鉄道、水浜電車のそれぞれが茨城交通に鉄道及び軌道を譲渡する申請を行なって、昭和 19 年 7 月 4 日付で認可を受けた。

新会社は、水戸市柵町 23 番地に本社を置いたが、これは統合の母体となった水浜電車の本社の位置である。

統合各社の社長は、この段階ですべて竹内勇之助が就いていた。

茨城交通の新会社設立時の資本金は、500 万円であった。水浜電車、湊鉄道、茨城鉄道、袋田温泉自動車から現物出資され

た財産の総額は 801 万円余りで、債務総額 125 万円を差し引いて 676 万円が資産の評価額となる。これを 7 割 3 分に圧縮して、資本金とした。

昭和 19 年 7 月 10 日に新会社の設立発起人会を開き、次のとおり役員の選任を行なうと共に昭和 19 年 8 月 1 日に設立登記を行なった。

取締役社長　竹内勇之助
専務取締役　竹内幹三
常務取締役　丹　直吉
常務取締役　川崎　健
常務取締役　益子光次

湊鉄道は、茨城交通株式会社が設立されて事業全部の譲渡を終了したことにより、昭和 19 年 8 月 28 日に臨時株主総会を開催して会社解散の決議を行い、翌日会社解散議決認可申請書を提出した。

なお、この時期、南部地区は、常総鉄道と筑波鉄道が合併し常総筑波鉄道に、中部地区は鹿島参宮鉄道が竜ヶ崎鉄道を合併した。鹿島参宮鉄道と常総筑波鉄道が合併して関東鉄道となったのは、戦後の昭和 40 年のことである。

茨城交通株式會社設立概要書

緒言

茨城縣水戸地區ニ於ケル水濱電車株式會社、湊鐵道株式會社、茨城鐵道株式會社及ビ袋田溫泉自動車株式會社ハ時局ノ要請ニ基キ行政當廳ノ斡旋ニ依リ物資優用ノ重点化ト經營ノ合理化ヲ實現セン為メ合同一体化シテ茨城交通株式會社ヲ設立シ茨城縣地方交通報國ノ實ヲ擧ケントス

即チ決戰下輸送部門ニ課セラレタル國家的使命ノ重大性ニ鑑ミ交通輸送態勢ヲ整備強化擴充スルノ急務ナルヲ痛感シ地理的經濟的ニ最モ緊密ナル關係ニ在ル前記四株式會社カ先ツ大同團結シテ茲ニ茨城交通株式會社ヲ設立シ組織並ニ事業運營ノ機構ノ整備確立ヲ成シ分立分散セル能力及資産ヲ有機的ニ綜合的ニ統理集結シテ現存資産並ニ現有設備ノ能率ヲ最高度ニ發揮セシメ及ビ之ヲ活用シ得ル態勢ヲ整ヘ且ツ同時ニ引續イテ水戸地區ニ存スル群小旅客自動車運輸業者ヲ之カ傘下ニ吸收統合シテ以テ決戰餘燼ノ下軍需並ニ民需輸送ノ完璧ヲ期シ我等交通業者ニ對スル皇國ノ負荷ニ應ヘントスルモノナリ

右ノ趣旨ニ基キテ設立セラレタル茨城交通株式會社ノ概要左ノ如シ

第一　會社ノ名称　本店　目的

(一)名称　商號　茨城交通株式會社

(二)本店　水戸市柵町二十二番地

茨城交通設立概要書、『鉄道省文書』茨城交通、昭和 19 年―21 年

3.茨城交通発足当時の湊線

湊線の車両は、蒸気機関車 4 両、二軸客車 10 両、ボギー客車 2 両、貨車 10 両、内燃動車 3 両があった。その内訳は次のとおりである。

機関車　　3～6 号機

客車	ハニフ 1、3	三等手荷物緩急車
	ハフ 2、4	三等緩急車
	ハ 5～8、10、11	三等車
	ナハニフ 21、22	ボギー三等車
貨車	ワ 1～5	有蓋車
	ワム 6～8	〃
	ト 1、2	無蓋車
内燃動車	キハ 1～3(うちキハ 2 は茨城鉄道に貸出中)	

乗合バスは、那珂湊・菅谷線（20.3km）の営業権を持ち、車両は、フォード 1 両、トヨタ 1 両、ニッサン 2 両の計 4 両があった。いずれも代燃車（薪）であった。

車両番号	茨 853 号	年式	1938	フォード
	茨 473 号		2599	トヨタ
	茨 882 号		2599	ニッサン
	茨 474 号		2600	ニッサン

そのほか、前渡村大字前浜に遊園地と食堂を持ち、遊園地には幅 10m、長さ 25mのコンクリート造りの競泳用プールを設置していた。

４.戦時下の湊線

湊線のダイヤは昭和 19 年 11 月に改定を行い、勝田発で 4 本、阿字ヶ浦発で 3 本減便をし、戦時の輸送体制を整えた。

19.11.1 改正　　勝田・阿字ケ浦間 (運)（茨城交通湊線）　　ノミヲ示ス

粁程	運賃	驛名	15	17	19	23	25	27	31	33	35	51	37	41						
0.0	鐵	勝田 (勝) 發	…	6 50	7 54	9 17	10 28	11 30	13 20	14 50	16 30	17 15	18 13	20 22	…	…	…	…	…	…
8.2	22	那珂湊 〃	5 45	7 08	8 13	9 35	10 41	11 48	13 47	15 19	16 51	17 34	18 33	20 40	…	…	…	…	…	…
10.8	29	平磯 〃	5 52	7 15	8 22	9 43	10 50	11 56	13 55	15 28	17 00		18 41	20 47	…	…	…	…	…	…
13.3	35	磯崎 〃	5 58		8 28	9 48	10 55	12 02	14 01	15 34	17 06	…	18 47	21 53	…	…	…	…	…	…
14.3	38	阿字ケ浦 著	6 01	…	8 31	9 51	10 58	12 05	14 04	15 37	17 09	…	18 50	21 56	…	…	…	…	…	…

粁程	運賃	驛名	16	18	20	22	26	28	32	36	38	40	52							
0.0	鐵	阿字ケ浦 發	6 10	…	8 45	10 25	12 08	13 30	15 00	16 00	17 30	19 15	21 00	…	…	…	…	…	…	…
1.0	3	磯崎 〃	6 14	…	8 49	10 28	12 12	13 33	15 04	16 04	17 34	19 19	21 03	…	…	…	…	…	…	…
3.5	10	平磯 〃	6 20	7 20	8 55	10 34	12 18	13 39	15 10	16 10	17 39	19 25	21 09	…	…	…	…	…	…	…
6.1	16	那珂湊 〃	6 30	7 31	9 07	10 45	12 30	13 50	15 22	17 22	17 50	19 37	21 16	…	…	…	…	…	…	…
14.3	38	勝田 (勝) 著	6 48	7 50	9 26	11 02	12 47	14 07	15 40	17 40	18 07	19 55		…	…	…	…	…	…	…

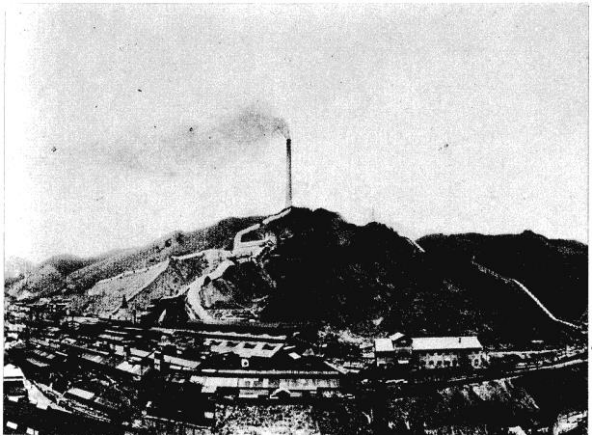
昭和 19 年 12 月時刻表　東亜交通公社

湊線沿線には、勝田に日本有数の軍需工場があり、終点の阿字ヶ浦の先には陸軍の水戸飛行場が立地していた。

また、県内には日立製作所（日立市）や関係する軍需工場が点在し、その産業を支える鉱山もあった。

さらに霞ヶ浦飛行場（阿見町）、百里原飛行場（小美玉市）等の軍事施設と共に陸、海軍の多数の部隊が配置されていた。

昭和 20(1945) 年 2 月の 16 日、17 日には、アメリカ機動部隊の艦載機が鹿島灘から侵入して前渡（現ひたちなか市）や吉田の飛行場等を襲い、戦闘機等が破壊



日立鉱山　昭和 13 年鉄道省　日本案内記より
昭和 10 年の産出は、金約 3,549 屯、銀約 37,864 屯で何れも内地第一位。銅は 10,261 万屯余で第三位、硫化鉄鉱は約 112 千屯で第四位であった。

された。

このとき迎撃した日本軍 2 機との間に、水戸上空で空中戦が行われた。以後，県内の軍事施設に対してアメリカ軍の艦載機による攻撃が繰り返し展開されるようになった。

6 月には，茨城県への B29 の空襲が本格化し、日立、土浦等が攻撃された。

7 月 17 日の深夜から 18 日の未明にかけては、日立市及び勝田町がアメリカ軍機動部隊の艦砲射撃にさらされ、その砲弾の一部が水戸の東部の吉沼地区（当時，上大野村）に落下して、全壊・半壊家屋数軒、死者 21 名を出すという惨事が起きた。(出典：総務省ホームページ)

水戸市も 8 月 1 日夜から 2 日にかけて B29 による大量の爆弾投下により焦土と化し、茨城交通本社も焼失した。

湊鉄道においても幾度かこの戦禍に晒されるも特に被害が大きかったのは 7 月 17 日、18 日にかけての爆撃であった。

この時の状況を勝田市史では次のように記述している。

「勝田地区への砲撃は 18 日午前 0 時まで続き、正味 13 分間であった。その短時間に日立日兵工場と日製水戸工場へ向けて発射された 16 インチ対陸上弾は合計 368 発で、両工場は破壊損傷をうけ、勝田町の建物被害は住宅 204、物置 45、倉庫 30、その他 23 の計 302、人的被害は死亡 34、重症 16、軽傷 22、計 72 に及んだ。」

当時の様子を湊線鉄道員であった柏昭太郎氏は次のように記している。

「空襲警報が発令されると列車運行は停止。機関車、客車の避難を始める。上り列車は中根・金上間の 1000 分の 10 の勾配の中間新堀地区の山林で軌条の上空に枝葉が生茂る場所に、下

り列車は近くに山林がないので殿山の掘割へ避難した。

しかし機関庫内には上空からは見えるところに4台目の機関車があり、その偽装を相談していたところにグラマン戦闘機が低空で旋回してきて最高の標的とみて狙ってくる。機関車にあたる音、金属音がキーンと響き緊張する。生きた心地がなくなった時、また曳光弾が飛んできた。」

この時4号機機関車と客車のナハニフ21が被弾した。

しかし、修理できるのは戦後になってからであった。

鉄道防空必携　昭和18年　交友社

昭和13年5月3日達第三百二十七号で鉄道防空取扱規定が定められた。

旅行防空心得

取扱制限　空襲警報が發令されたときは乘車券の發賣、荷物の受付、配達、引取などを制限したり中止することがある。

空襲時の運行　空襲時には汽車、電車の乘降を禁止したり、時刻表通り運行しない場合がある。

空襲時には列車などの運轉狀況を一般に發表しないから最寄の驛の掲示などで承知されたい。この場合電話の照會には答へないことになつてゐる。

旅客の行動　列車内や驛内で空襲をうけた場合には待避やそのほか一切の行動は車掌や驛員などの指示に絶對に從はれたい。殊に多數の人の集りだから落ちついて、あわてず、すばやく行動されたい。

燈火　燈火管制は嚴重に守られたい又燈火管制下では足元に特に注意されたい。

車内の待避　列車進行中空襲の危險ある場合長緩氣笛を鳴らして徐行することがある、そのときは窓側に手廻品や腰掛などを集積し通路寄で低姿勢をとられたい。又列車が停止しても危險だから車掌の指示するまでは下車しないで車内で待避されたい。

防空服裝で　食糧非常用品携行

昭和19年12月時刻表より　東亜交通公社
鉄道旅行者にも防空心得が説かれた。