7章　昭和20年代
戦後混乱期からの復興

1.経　営

終戦直後の混乱期には、まだ産業界も復興していなかったため、あらゆる物資・資材が不足しており、施設・設備などの拡充はきわめて困難であった。

しかし鉄軌道部門は、統制経済のもとで、資材の不足と戦いながらその輸送使命の達成に全力をあげていた。

湊線の運輸収入は、昭和20年度下期（第3期）には50万円だったものが、翌21年度上期（第4期）には121万9,000円と、2.4倍の増加をみた。旅客収入、貨物収入とも終戦以来の最高を記録したのである。

期	年度	旅客収入	貨物収入
1	昭和19下	359,922	45,945
2	20上	347,606	44,413
3	20下	442,959	41,155
4	21上	1,002,748	96,372
5	21下	899,820	146,499
6	22上	3,120,431	363,561
7	22下	4,681,974	820,781
8	23上	8,142,863	1,465,593
9	23下	11,617,746	3,820,129
10	24上	11,655,503	3,148,027
11	24下	10,421,482	4,558,797
12	25上	11,898,320	2,860,674

湊線の運輸収入の推移　　単位　円

しかし、昭和21年12月26日那珂湊町に天然痘が発生し、翌22年1月21日まで27日間交通遮断が実施された。

そのため、旅客輸送もストップし、これが影響して21年度下期には減収となった。

昭和 22 年 4 月 29 日には那珂湊大火があった。

運輸収入は昭和 22 年度上期には 300 万円台、下期には 500 万円台に達し、さらに 23 年度上期には一躍 1,000 万円を突破したのであった。旅客収入だけでなく、貨物収入も大幅増を示したのである。

21.4.1 改正　　勝田・阿字ケ浦間㊙（茨城交通湊線）　　主要連絡線ノミヲ示ス

粁程	運賃	駅名	15	17	19	23	51	27	53	33	55	57	39							
0.0	鐵	勝田(鐵) 發	…	…	7 44	8 20	9 00	11 30	…	14 40	16 33	17 20	19 25	…	…	…	…	…	…	…
8.2	90	那珂湊 〃	5 55	6 50	8 05	8 37	10 10	11 47	14 00	14 52	16 58	17 40	19 44	…	…	…	…	…	…	…
10.8	1.10	平磯 〃	6 03	6 57	8 14	—	10 19	—	14 07	15 06	—	17 49	19 53	…	…	…	…	…	…	…
13.3	1.40	磯崎 〃	6 08	7 03	8 20	…	10 25		14 13	15 12	…	17 55	19 56	…	…	…	…	…	…	…
14.3	1.50	阿字ケ浦 着↓	6 11	7 06	8 23	…	10 28	…	14 16	15 15	…	17 58	20 0	…	…	…	…	…	…	…

粁程	運賃	駅名	16	18	20	22	26	32	54	36	35									
0.0	鐵	阿字ケ浦 發↑	6 20	7 17	8 45	…	12 10	15 16	16 08	18 20	20 05		…		…			…	…	…
1.0	20	磯崎 〃	6 24	7 21	8 49	…	12 14	15 20	16 13	18 24	20 08	…	…			…	…	…	…	…
3.5	40	平磯 〃	6 30	7 27	8 55	…	12 20	15 26	16 18	18 31	20 14	…	…	…	…	…	…	…	…	…
6.1	70	那珂湊 〃	6 39	7 36	9 07	10 45	12 32	15 38	16 30	18 42	20 21	…	…	…	…	…	…	…	…	…
14.3	1.50	勝田(鐵) 着↓	6 57	7 56	9 26	11 02	12 50	[illegible]	17 50	19 07	—	…	…	…	…	…	…	…	…	…

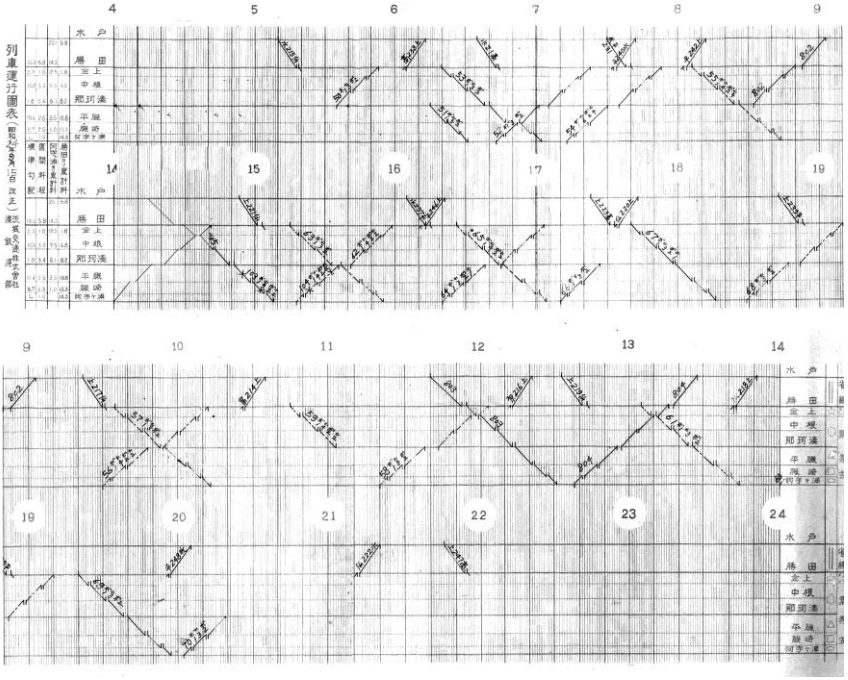
昭和 21 年当時の時刻表

これ以後も、運輸収入全体の増加は著しく、貨物収入も増加した。一つには運賃の値上げにもよるが、貨物収入があったことも見逃せない。貨物収入は、23 年度上期には 100 万円台に達したが、昭和 23 年度下期には一躍 300 万円台に伸びたのであった。

これらの貨物輸送には、那珂湊で陸揚げされる鮮魚の輸送が大きな割合を占めた。那珂湊では戦前はいわし漁が盛んであったが、戦後はこれに代わってさんま漁が盛んとなり、その水揚げ高は、昭和 22 年度約 25 万 5,000 貫、23 年度約 86 万 8,000 貫、24 年度約 115 万 7,000 貫、25 年度約 149 万 3,000 貫と伸びていった。さんま漁の漁獲高の伸びと共に、その輸送に当たる湊線の貨物輸送収入も上昇していったのである。

また、群馬、栃木、埼玉県方面から平磯海岸への潮湯治客、磯遊びなどのレジャー客や、阿字ヶ浦海岸への海水浴客が多く、

夏季輸送が繁盛したことによって、業績向上に大きく寄与した。



昭和 24 年 8 月 15 日　運行図表

やがて産業界が徐々に復興してきてからは、インフレによる物価の高騰、従業員の待遇改善による人件費の増大などが経営を圧迫した。

こうした諸事情から、とくに昭和 20 年代の前半は、可能な限り経費の節減を図る方針をとった。このため車両の増備、設備の拡充は極度に押えられ、もっぱら補修・改造により維持を図った。

20 年代は、インフレによる物価高騰により、以下のとおり、数多くの運賃改定を余儀なくされた。

昭和 20 年 4 月	基本賃率 4 銭
昭和 21 年 2 月	基本賃率 10 銭
昭和 22 年 7 月	基本賃率 59 銭
昭和 23 年 7 月	基本賃率 1 円 90 銭
昭和 26 年 12 月	基本賃率 3 円
昭和 28 年 3 月	基本賃率 3 円 50 銭

昭和 26 年 11 月 19 日に社長であった竹内勇之助は会長に、社長には竹内幹三がそれぞれ就任した。

水浜線の部分廃止

茨城交通では、湊線のほか赤塚から御前山までの茨城線(鉄道)と途中上水戸から水戸駅を経由して大洗までの水浜線(軌道)を運行していた。

水浜線は、かつては光台寺裏から袴塚まで伸びていたが、昭和 19 年 8 月に光台寺裏・上水戸間を新設して、以後休止となっていた。

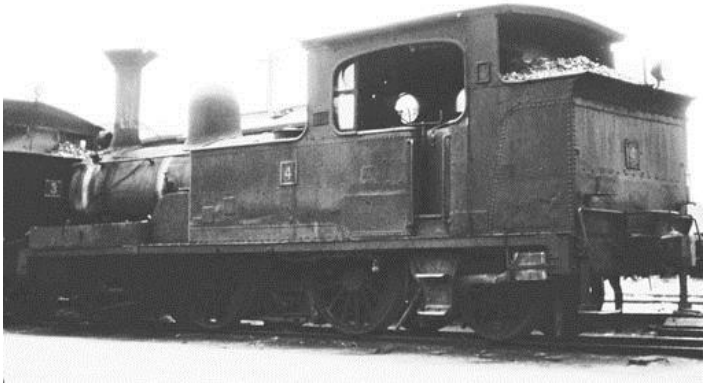
また、大洗から那珂川を軌道・道路併用橋の海門橋で渡って湊町の町内に乗り入れていたが、この海門橋はコンクリートでできた堅牢な造りであったものの、その設計に問題があり、崩落を危惧されていた中で、昭和 13 年 6 月 30 日の水害で流出してしまった。同日より大洗・湊間の運行を休止したが、戦時中に鉄類の供出により線路などの施設は既に撤去されていた。

光台寺裏・袴塚間と大洗・湊間の軌道営業を、昭和 28 年 10 月 20 日付けで正式に廃止した。

2.車　両

蒸気機関車

戦時中被弾した 4 号機関車は戦後応急復旧したが、構内の入換程度の軽い仕業にしか使えなかった。



4 号機関車　那珂湊機関区

戦時中の酷使に加え、老朽化もあって、昭和 24 年 4 月に 5 号、同年 10 月 3 号、25 年 11 月に 4 号機のそれぞれ大修理を行なった。

貨物が増加して編成両数を増やすことになったが、石炭の質が悪くて牽引力不足が生じ、補機を使用して運転を行なった。

そのため機関車は常時 3 輌を使用し、他に予備 1 輌、検修予備 1 輌で 5 輌が必要であった。

それに加えて、昭和 20 年 12 月には進駐軍からの司令により

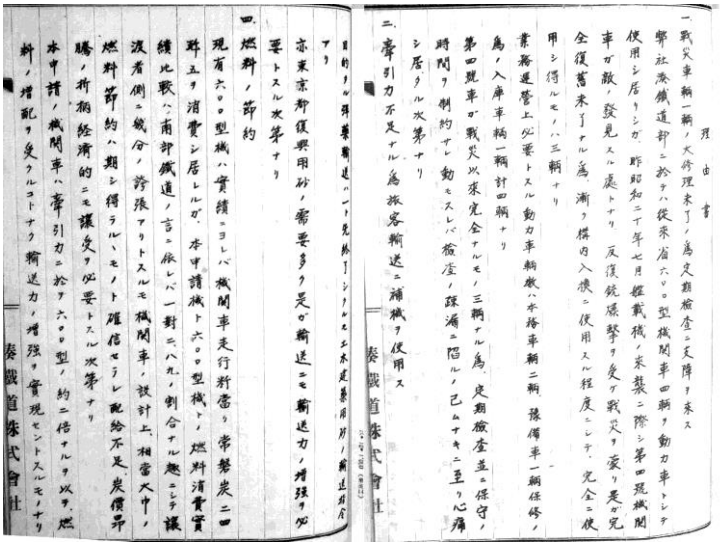
那珂湊駅の構内から臨港線を敷設し、旧日本軍の弾薬を太平洋に海中投棄するために国鉄の貨物列車が乗り入れた。

弾薬輸送が一段落すると、今度は、東京の戦災復興のための砂の輸送が増加した。

機関車不足を解消するために、急遽、南部鉄道（青森県）からC型タンク機関車 C319 号を購入して湊線で使用を開始した。牽引力は在来機 600 形の 2 倍であることから、重量貨物列車も単機で牽引可能と期待した。

昭和 21 年 9 月 18 日に譲受の申請を行い、11 月から湊線 7 号機関車として使用を開始した。

同機は、昭和 26 年には東北パルプ(現日本製紙)石巻工場に譲渡※している。


理由書

一、戦災車輌一輌ノ大修理未了ノ為建物資材ニ充陣ヲ来ス
鄂社湊鐵道部ニ於テハ従来省六〇〇型機関車四輌ヲ動力車トシテ使用シ居リシガ昨昭和二十年七月艦載機ノ来襲ニ際シ第四班機関車ガ敵ノ發見スル處トナリ反復銃撃ヲ受ケ戦災ヲ蒙リ是ガ完全復舊未了ナル為漸ヲ構内入換ニ使用スル程度ニシテ完全ニ使用シ得ルモノハ三輌ナリ
業務運營上必要トスル動力車輌数ハ本路車輌二輌、張備車一輌任務ノ為ノ入庫車輌一輌計四輌ナリ
第四號車ガ戦災以來完全ナルモノ三輌ナル為、建物資材並ニ保守ノ時間ヲ制約セレ動モスレバ資材ノ疎漏ニ陥ルノ已ムナキニ至リ心痛シ居タル次第ナリ
二、牽引力不足ナル為旅客輸送ニ補機ヲ使用ス

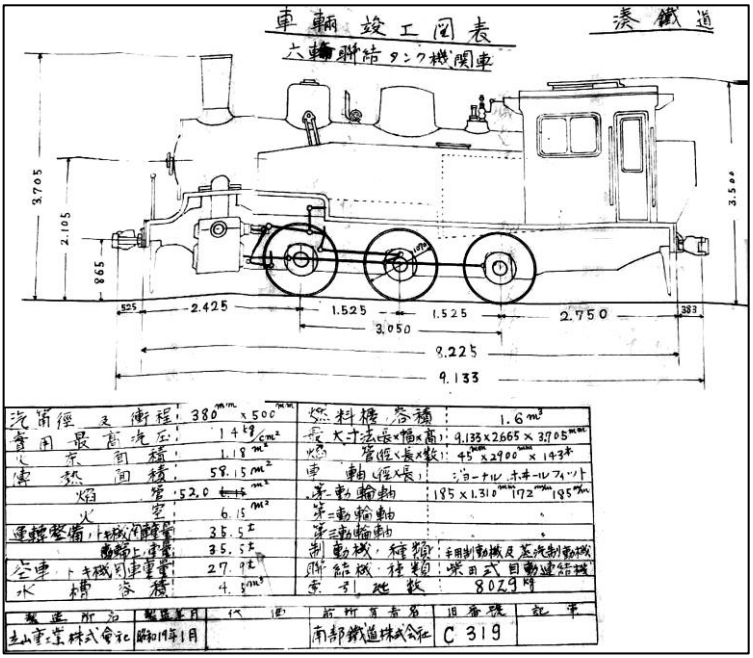
奏鐵道株式會社

目的ノ弾薬輸送ハ一ヶ月以内ヲシテ土木建築用砂ノ輸送ヲ行フ
ナリ
亦東京都復興用砂ノ需要多ク是ガ輸送ニモ輸送力ノ増強ヲ必
要トスル次第ナリ
四、燃料ノ節約
現有六〇〇型機ハ實績ニヨレバ機関車走行粁當リ常磐炭二四
粁五ヲ消費シ居レルガ、本申請機ト六〇〇型機トノ燃料消費實
績比較ハ南部鐵道ノ言ニ依レバ一對二、八九ノ割合ナル趣ニシテ譲
渡者側ニ鐵分ノ誇張アリトスルモ機関車ノ設計上、相當大巾ノ
燃料節約ハ期シ得ラルヽモノト確信セラレ配給不足炭價昇
騰ノ折柄経済的ニモ譲受ヲ必要トスル次第ナリ
本申請ノ機関車ハ牽引力ニ於テ六〇〇型ノ約二倍ナルヲ以テ燃
料ノ増配ヲ受クルコトナク輸送力ノ増強ヲ實現セントスルモノナリ

奏鐵道株式會社

車両譲受申請理由書『運輸省文書』茨城交通　昭和 19～21 年

※昭和 26 年 10 月 10 日「譲渡届」。



7 号機関車形式図　『運輸省文書』茨城交通　昭和 19～21 年

昭和 17 年から国鉄より借入使用していた茨城線の B6 形タンク式蒸気機関車 2374 号機は、元は明治 31 年に鉄道作業局がアメリカのノースブリティッシュ社から輸入した軸配置Ｃ1 形のタンク機関車であった。

昭和 22 年 12 月 9 日に国鉄からの払下げ車輛使用認可申請書を提出し、翌年に払下げを受けて茨城線 5 号機関車として使用していた。

同機は、昭和 23 年に 16 号機に改番された後、昭和 26 年に湊線に転じ使用された後、昭和 33 年 10 月に廃車となり、解体がされた。

この間、ごく短期間Ｃ12 形が湊線に配置された。相模鉄道の

Ｃ1256 である。

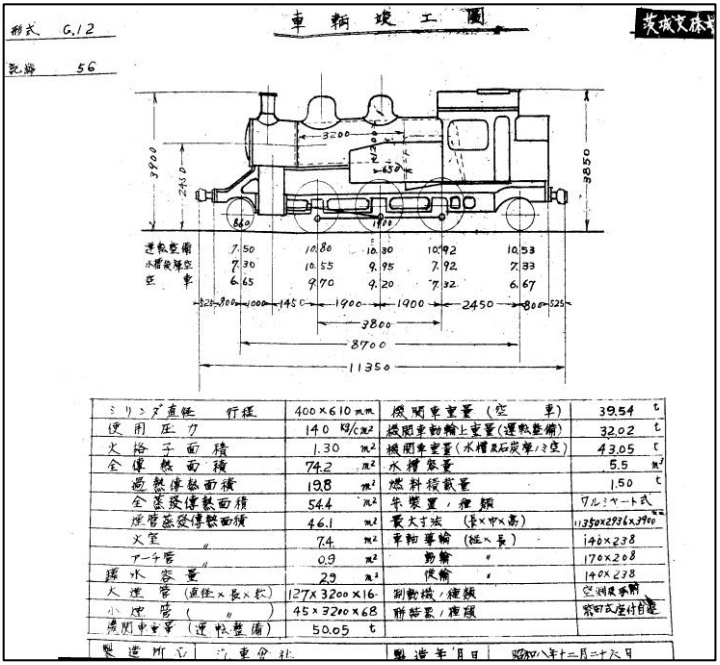
相模鉄道は、現在のＪＲ相模線を建設し、発足した会社で、昭和 16 年には神中鉄道を吸収合併した。

湊線 16 号機関車　那珂湊　1958-2　中川浩一撮影

しかし、昭和 19 年に相模線が国有化されたために、神中鉄道の路線だけが残って現在の相模鉄道となっている。相模鉄道相模線時代に、国鉄から払下げを受け使用していたのがこのＣ1256 であった。

相模鉄道では、相模線は国有化され、終戦による軍事輸送もなくなったことにより余剰車両となっていた。昭和 25 年 1 月 17 日に車輛譲受使用認可申請を提出し、同年 7 月 21 日に認可を受けて 8 月 22 日に竣工届を出している。回送先は茨城線の赤塚駅であったが、結局湊線に配置された。

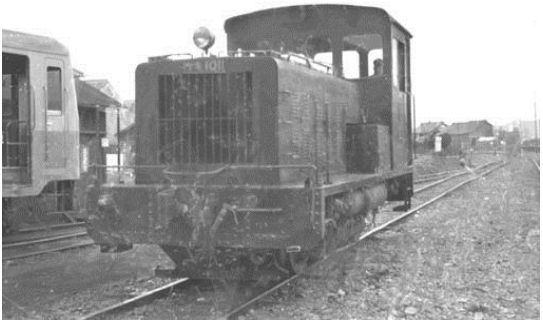
この機関車は湊線の現有車が飽和式であるのに対して近代的な加熱式であったが、使い勝手が悪かったのか、数か月後の昭和 26 年 6 月に雄別炭砿鉄道（北海道）に譲渡した。



C1256 号機形式図　『運輸省文書』茨城交通　昭和 22～24 年

ディーゼル機関車

昭和 28 年 3 月にディーゼル機関車ケキ 101 号（20 トン・新潟鉄工所製）を増備し、機関車のディーゼル化が始まった。軸配置はＣ型、エンジンはＬＨ8Ｘ形 150PS を 1 基



ケキ 101　那珂湊駅 3 番線　1962-5-5
宮内明朗撮影

搭載していた。

牽引力が大きくなかったため、日中の閑散時間帯にナハニフ1輌と緩急車1両という軽量な列車編成で使われていたが、その後ケキ103が投入されると那珂湊駅構内の入換が主な仕事となった。

客車

戦後、旅客が増加したため、ラッシュ時にはボギー車 1 両、小型4輪車7両、客車代用ワム2両を使用した。

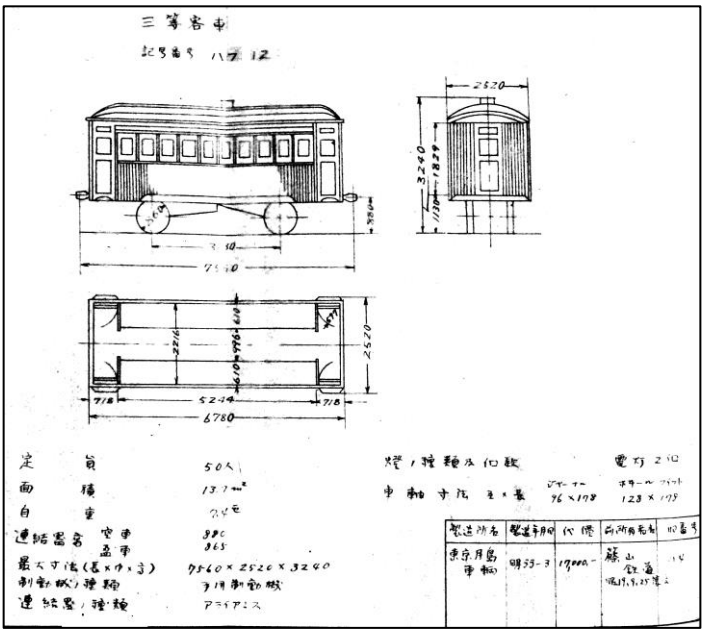
湊線所属の客車数は 12 両であるのに対して、混雑時には最大10両の車両が必要となり、慢性的に不足を来たしていた。

昭和22年1月20日には、戦後いち早く水戸・阿字ヶ浦間に直通ガソリンカーの運転(一日 2 往復)を再開するなど，輸送力の増強に努めた。

昭和19年3月20日に廃止になった篠山鉄道（兵庫県）の客車を見つけて、昭和23年6月21日に車輛譲受使用並設計変更認可申請書を提出した。

しかし、篠山鉄道が廃止されてからすでに5年余り経過していることから、譲渡ではなく新製の手続きを取るようにとの指導があって、同年8月6日に改めて「客車設計について」の申請を行った。

篠山鉄道時代の車両番号はハ4であったが、湊線では手用制動機を取り付けてハフ12とした。



ハフ 12 形式図　『運輸省文書』茨城交通　昭和 22～24 年

茨城線ハフ 12　茨城大学前　1958-2　中川浩一撮影

10 年ほど使われて、昭和 33 年 5 月 1 日に解体された。

なお、同車は、昭和 33 年 2 月の時点では茨城線の茨城大学前に留置されていた。

また、昭和 23 年 5 月 11 日に車輛設計変更許可申請書を提出し、三等客車 4 輛(ハ 5、7、10、11)に手用制動機を取り付け、緩急車に改造して、番号はそのままの形式をハフに変更した。

列車編成上の不便を除去すると共に列車運転の保安度を向上させるのがその理由であった。

続いて、昭和 23 年 7 月 1 日に国鉄の直通車利用について、「鋼製客車運転認可申請書」を提出した。

昭和 12 年に大型ボギー車の直通運転が許可されていたが、昭和 23 年の時点では、国鉄が幹線で運用している車両は全長 20m、最大幅 2,800mm の鋼製客車が主流となっていた。

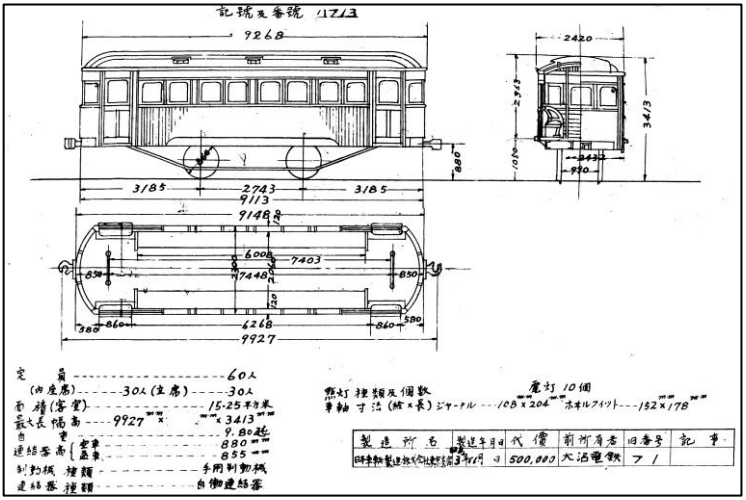
昭和 27 年に廃止となった北海道の大沼電鉄から電車 2 両デ 1、2 と客車 2 両フ 1、2 を購入※した。

電車は茨城線でモハ 3、4 として、客車は湊線でハフ 13、14 として使用した。

モハ 3、4 とハフ 13 は昭和 3 年日本車輛支店で製造した木造車で、ハフ 14 は、昭和 19 年日本鉄道自動車製の半鋼製車であった。

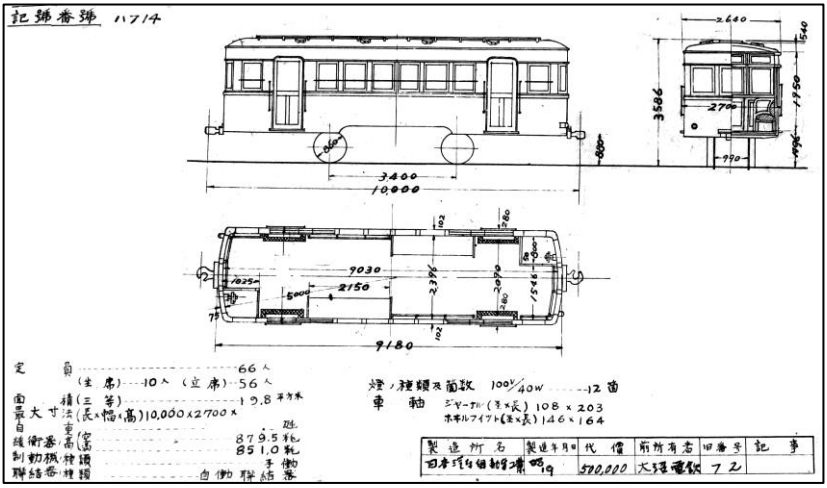
モハ 3、4 とハフ 13 は、長さ 9,927mm、定員 60 名(座席 30 名、立席 30 名)、ハフ 14 は、長さ 10,000mm、定員 66 名(座席 10 人、立席 56 人)であった。

※昭和 28 年 9 月 12 日「譲受車輛設計認可申請書」。



湊線ハフ 13 形式図　『運輸省文書』茨城交通　昭和 22～24 年

湊線ハフ 13　那珂湊機関区　1961-5-1　宮内明朗撮影



湊線ハフ 14 形式図　『運輸省文書』茨城交通　昭和 22～24 年

湊線ハフ 14　阿字ヶ浦　1961-5　中川浩一撮影

貨車

戦後、復興資材として木材輸送が増加し、また、食料増産にともなう鮮魚、生甘藷の輸送も増加した。

このため、国鉄から貨車の払下げを受け、車両の増備を行なった。

昭和 22 年 9 月に「車両増備申請書」を提出して、湊線にト 1 形 7 両、ト 6000 形 2 両、ト 4700 形 1 両を配置した。

ケキ 101 の牽引する混合列車　阿字ヶ浦・磯崎間
1958-2-9　中川浩一撮影
沿線にいも畑が広がる。

なお、払下げを希望した車種はトラ(17 トン積無蓋車)と、チサ(20 トン積長物車)であったが、結局全車 10 トン積無蓋車となった。

湊線所属車は次のとおりである。

（国鉄形式番号→湊線形式番号）

ト 1 形 7 輌 16894、2589、1695、2403、16943、1240、2405
　→ト 3～9

ト 6000 形 2 輌　7416、6994→ト 10、11

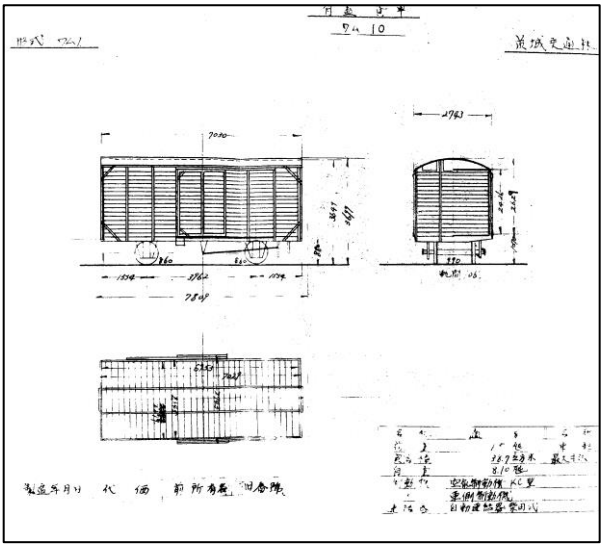
ト 4700 形 1 輌　4797→ト 12

戦災車の貨車を買い集め、昭和 23 年 8 月 14 日に国鉄の 35 トン積ボギー無蓋貨車「トキ」15000 形の運転認可申請書を提出した。

15000 形は、全長が 14m近い大型車であった。

昭和 25 年 11 月 11 日には国鉄からワム 28019 と 4337 の払下げを受けて湊線のワム 9、10 とした。

昭和 26 年 4 月 21 日に、この貨車の「車輛竣工届」を提出した。



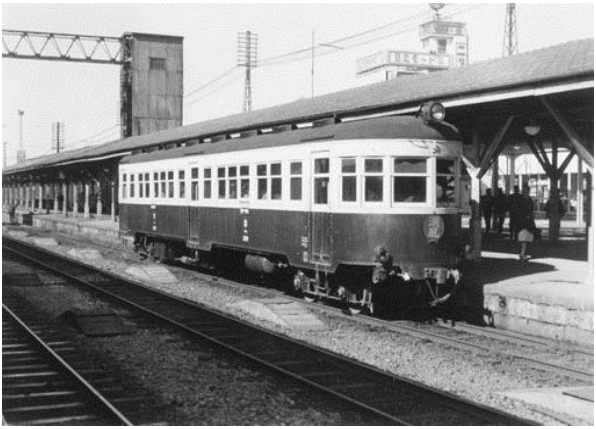
ワム 10 形式図　『鉄道省文書』茨城交通　昭和 22～24 年

気動車

ガソリンカー1、3 号は、水戸直通列車として水戸駅に到着すると水戸機関区の転車台で方向を転換した。フランジの片減りをなくすための措置であった。

湊線はカーブが多く、フランジの片減防止のためにフランジ塗油器が取り付けられていた。

国鉄水戸機関区では、昭和20年8月2日に爆撃に遭ってガソリンカー2 両が焼失した。



常磐線に直通運転したケハ 302　水戸駅
1958-2-16　中川浩一撮影

この焼けた車体の払下げを受けて、鋼体がゆがんだキハ 42035 を修理の上ハフ 301 として茨城線に、状態の良いキハ 42038 をディーゼルカーとして復旧してケハ 302 として湊線に投入した。

いずれも関東車輌工業で工事を行った。

ケハ 302 は昭和 27 年 7 月 23 日に竣工し、8 月から「潮風」号と名付けて使用を開始した。

3.施　設

終戦直後は資材の不足などもあって、施設の拡充は見合わさ

れる傾向にあったが、輸送サービスの向上を図るために、昭和26年以後、駅ホームの拡張など施設の拡充を行なった。

その主なものは、次のとおりである。

昭和28年7月　殿山駅ホーム50mを新設。平磯駅ホーム30m延長。

昭和29年6月　芋の積み込みの利便を図るために、平磯駅下り線側に貨物積卸場30mを新設。同年10月17日にホームの高さが建築限界に抵触することから特認を申請した。

昭和29年12月　那珂湊駅中ホームに上屋を新設

４.那珂湊の仮設の臨港線

終戦直後、ごくわずかな期間を湊の街中に貨物列車が走った。

昭和20年10月25日に唐突に進駐軍から那珂湊への旧日本軍の弾薬の海中投棄が指令された。

そのため、10月29日に測量を行い、11月1日には線路の工事を着手した。

そして、11月の末日には早くも完成させていた。

12月6日から国鉄の機関車に牽引された弾薬を搭載した貨物列車が1日5往復運転された。

３ヶ月ほどで投棄が終了したが、町内では、漁獲物の輸送用に存置すべきとする人と、危険であるので撤去すべきとする人で、二分された。最終的には、昭和22年4月29日の那珂湊大火の直後に撤去された。