8章　昭和30年代
経費節減と合理化

1.経　営

戦時中から戦後にかけては自動車部門が不振で、その自動車部門に代わって鉄軌道部門が経営を支えてきた。

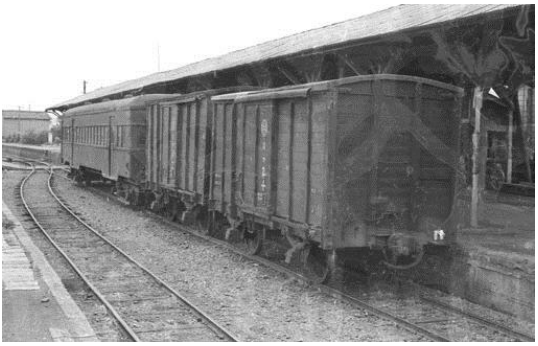
しかし、その鉄軌道部門もやがて陰りが見られはじめた。

鉄軌道部門の乗車人員は、昭和28年度上期以来毎期600万人台を維持していたが、モータリゼーションの進展と共に昭和34年度下期に500万人台に減り、さらに昭和37年度上期には400万人台に減り、同年度下期にはさらに減少して300万人台となり、今後に楽観を許さないことを示した。

運輸収入も、昭和37年度下期には約6,900万円と、前期の約9,000万円から大幅な落ち込みを見せ、これ以後さらに減少の一途をたどる。

そのため、夏季輸送に全力をあげるなどの増収対策を図る努力が行なわれた。

また、沿線には神社仏閣や名所旧跡が多数あり、縁日をはじめ各種の行事が多



那珂湊駅上り線 1962-5-5　宮内明朗撮影

かったので、これら行事の宣伝を活発に行ない、県内外からの観光客の動員を図った。

国鉄からの乗り入れ気動車列車　宮内明朗撮影

こうした経営努力は一定の成果をあげたものの抜本的な対策とはならなかった。そのため本格的な合理化対策と取り組むことになり、運転回数の削減および人員の配置転換などを行なった。

昭和 37 年度下期から昭和 40 年度上期までの路線別の経営成績をみると全体的に好調な自動車業の利益で、鉄道・軌道線 3 路線の赤字を埋めている。たとえば、昭和 37 年度の下期には、自動車業で 5,170 万円の利益があったのに対して、茨城線は 1,342 万円の赤字、湊線では 488 万円の赤字、水浜線では 1,979 万円の赤字であった。間接費の各事業への配分額を除いた営業係数(営業費/営業収益)をみると、茨城線は 162、水浜線は 199 に対して湊線は 77 と良い。

昭和 40 年度上期には、湊線の営業損益は黒字を計上した。

30 年代の運賃改定は、次のとおり行なった。

昭和 32 年 10 月　　基本賃率 3 円 95 銭

昭和 36 年 12 月　　基本賃率 4 円 20 銭

路線別経営状況　　単位：円

		昭和37下	38上	38下	39上	39下	40上
自動車業	営業収益	509, 796, 646	560, 571, 622	640, 200, 420	710, 043, 728	720, 904, 917	788, 746, 932
	営業費	432, 799, 448	460, 011, 944	504, 526, 067	561, 085, 003	580, 109, 387	651, 715, 177
	関連営業費分担額	25, 294, 018	33, 156, 808	42, 289, 566	72, 653, 624	63, 462, 919	73, 930, 911
	営業損益	51, 703, 180	67, 405, 870	93, 384, 787	76, 305, 101	77, 332, 611	63, 100, 844
茨城鉄道線	営業収益	18, 417, 508	16, 960, 854	17, 557, 521	17, 145, 473	17, 006, 107	13, 426, 653
	営業費	30, 007, 894	29, 563, 970	32, 565, 346	30, 018, 755	28, 799, 193	24, 372, 575
	関連営業費分担額	2, 036, 469	2, 416, 736	2, 991, 548	4, 386, 519	3, 638, 190	3, 050, 231
	営業損益	−13, 426, 855	−15, 019, 852	−17, 999, 373	−17, 259, 801	−15, 431, 276	−13, 996, 153
湊鉄道線	営業収益	33, 475, 179	35, 687, 975	33, 427, 682	37, 976, 795	34, 774, 663	42, 130, 653
	営業費	26, 003, 619	35, 896, 070	37, 214, 941	37, 655, 945	34, 774, 951	35, 273, 301
	関連営業費分担額	2, 359, 445	2, 912, 294	3, 217, 213	5, 274, 337	4, 205, 269	438, 667
	営業損益	−4, 887, 885	−3, 128, 389	−7, 004, 472	−4, 953, 487	−4, 205, 557	2, 470, 685
水浜線	営業収益	17, 521, 405	19, 938, 164	149, 873, 465	19, 037, 381	7, 013, 525	5, 621, 347
	営業費	34, 993, 387	35, 421, 602	36, 072, 289	36, 947, 733	23, 508, 338	17, 226, 367
	関連営業費分担額	2, 326, 418	2, 840, 518	3, 225, 666	5, 182, 077	2, 616, 894	2, 131, 737
	営業損益	−19, 798, 400	−18, 323, 956	−24, 310, 610	−23, 092, 429	−19, 111, 707	−13, 736, 757
合計	営業収益	579, 210, 738	633, 158, 615	706, 172, 968	784, 203, 377	779, 699, 212	849, 925, 585
	営業費	533, 804, 348	560, 893, 586	610, 378, 643	665, 707, 436	667, 191, 869	728, 587, 420
	関連営業費分担額	32, 016, 350	41, 323, 356	51, 723, 993	87, 496, 557	73, 923, 272	83, 499, 546
	営業損益	13, 390, 040	30, 941, 673	44, 070, 332	30, 999, 384	38, 584, 071	37, 838, 619
	営業外損益	−5, 676, 341	−23, 479, 474	−42, 547, 824	−19, 835, 427	−33, 246, 478	−28, 498, 869
	当期純利益	7, 713, 199	7, 462, 199	8, 584, 856	7, 866, 792	7, 700, 980	8, 224, 643

昭和 31 年当時の時刻表

水戸駅乗り入れケハ 402　中川浩一撮影

2.車　両

蒸気機関車

昭和の時代の湊線の主役として活躍した600形蒸気機関車も寄る年波には勝てず、5号機と6号機が昭和30年7月31日、3号機が昭和32年1月16日に廃車となった。

4号機について

4号機　勝田駅　1962-8-2　宮内明朗撮影
勝田駅構内渡り線を貨車入換中

は戦災後大規模な修繕工事が実施されていたため、唯一残されていたが、実際は休車状態で放置されていた。

その後、夏季輸送の機関車が一時的に不足したため、昭和 38 年 6 月国鉄郡山工場で局部修繕を受けて戦列に復帰した。しかし、現役も長続きせず昭和 41 年 9 月 30 日に廃車となった。

三代目 3 号機　那珂湊機関区　1962-5-5　宮内明朗撮影

昭和 32 年 1 月に蒸気機関車Ｃ型 3 号機を常総筑波鉄道より購入した。湊線では 3 代目の 3 号機となった。大正 9 年ボールドウィン製の軸配置 1Ｃ1 形タンク機関車である。湊線では最初から予備車的な存在で、昭和 38 年 12 月 15 日に廃車となり解体された。

ディーゼル機関車

昭和 33 年 7 月 22 日、湊線にケキ 103 が入線した。運転整備重量 33 トンの軸配置ＤＤの凸型のディーゼル機関車である。

エンジンはメーカー形式Ｌ6H14Ａ Ｓ形240psを2基搭載した。

朝のラッシュ時の勝田行き 108 列車は、気動車 3 両と附随車 1 両の 4 両編成であったが、総括制御がないため運転士 3 人が各車に乗務してブザーと汽笛の合図で協調運転を行なっていた。

このケキ 103 の導入により、ナハニフ 2 両と国鉄払下げ客車 2 両の 4 両編成に置き換えられた。

なお、茨城線には同型機のケキ 102 が貨物列車の牽引用として投入された。

ケキ 103 勝田　1961-5　中川浩一撮影　混合列車発車待ち

入換中のケキ 103　勝田　1961-8　宮内明朗撮影

客車

旧型の二軸客車は、阿字ヶ浦駅構内に留置されることが多くなった。

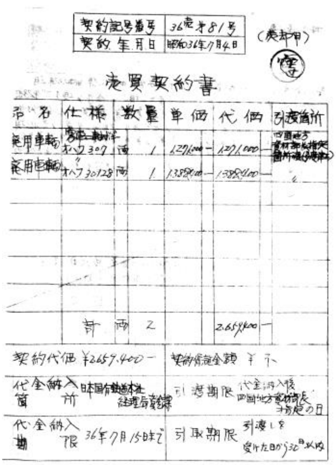
昭和 30 年 7 月 31 日にハフ 2、5、ハニフ 3、10、昭和 33 年 5 月 1 日にハフ 12、昭和 34 年 6 月 24 日にハ 6、8、昭和 35 年 10 月 8 日にハニフ 1 を廃車し、昭和 32 年 11 月にはハフ 4 を茨城線に転出させた。茨城線では昭和 38 年 9 月まで現役として使われた。

この時点で、ハフ 7、11、13、14 の 4 両が残っていたが、ハフ 13、14 は昭和 38 年 3 月 28 日に、ハフ 7 は昭和 38 年 9 月 30 日に、ハフ 11 は昭和 39 年 1 月 3 日にそれぞれ廃車となって、湊線の二軸客車は全廃となった。

ハフ 7　阿字ヶ浦留置線　1958-2　中川浩一撮影

日立工場の拡張に伴い、国鉄からオハフ 30 形 2 輌とオハ 31 形 2 輌の払下げを受けた。17m級の半鋼製客車である。まず昭和 36 年にオハフ 30 形の 7、128 をオハフ 701、702 として入線[※1]し、翌年にはオハ 31 形 124、129 をオハ 703、704 として使用を開始[※2]した。

勝田駅発車後の 4 号機関車と国鉄払下げ客車　1962-8-4　宮内明朗撮影

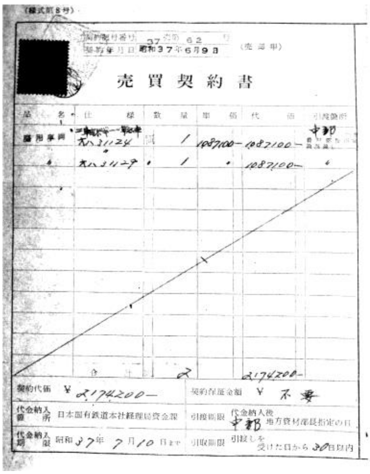


契約記号番号　36売才81号
契約年月日　昭和36年7月4日
（売却用）

売買契約書

品名	仕様	数量	単価	代価	引渡箇所
廃用車輛	オハフ307	両 1	1,271,000—	1,271,000—	四国地方資材部長指定箇所渡
廃用車輛	オハフ30128	両 1	1,388,400—	1,388,400—	〃
	計	両 2		2,659,400—	

契約代価　¥2,659,400—　　契約保証金額　¥ 不
代金納入箇所　日本国有鉄道本社経理局資金課　　引渡期限　代金納入後四国地方資材部長指定の日
代金納入期限　36年7月15日まで　　引取期限　引渡しを受けた日から30日以内



（様式第8号）
契約記号番号　37売 62 号
契約年月日　昭和37年6月9日
（売却用）

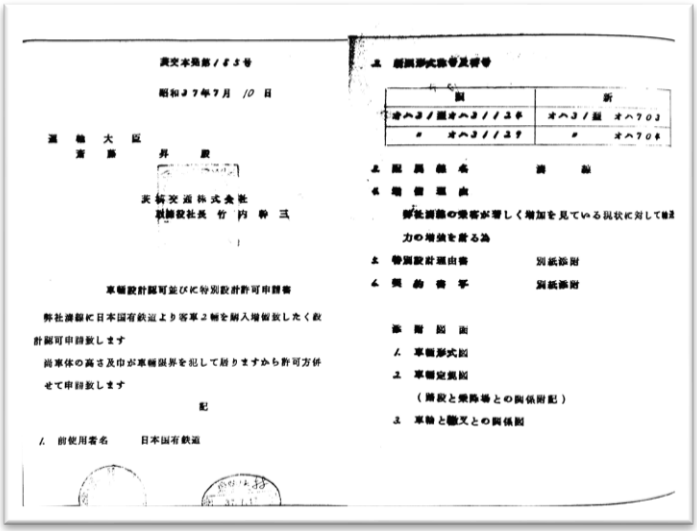
売買契約書

品名	仕様	数量	単価	代価	引渡箇所
廃用車両	オハ31124	両 1	1087100—	1087100—	中部
〃	オハ31129	〃 1	〃	1087100—	〃
	合計	2		2174200—	

契約代価　¥2174200—　　契約保証金額　¥ 不要
代金納入箇所　日本国有鉄道本社経理局資金課　　引渡期限　代金納入後中部地方資材部長指定の日
代金納入期限　昭和37年7月10日まで　　引取期限　引渡しを受けた日から30日以内

オハ 30 形、オハフ 31 形の譲渡契約書『運輸省文書』茨城交通昭 37、38

※1 昭和 36 年 7 月 20 日「車輛設計認可申請書」。
※2 昭和 37 年 7 月 10 日「車輛設計許可並に特別設計許可申請書」。



茨交本発第185号

昭和37年7月 10 日

運輸大臣
斎藤 昇 殿

茨城交通株式会社
取締役社長 竹内幹三

車輌設計認可並びに特別設計許可申請書

弊社満線に日本国有鉄道より客車2輌を購入増備致したく設計認可申請致します

尚車体の高さ及巾が車輌限界を犯して居りますから許可方併せて申請致します

記

1. 前使用者名　日本国有鉄道

2. 新規形式称号及番号

旧	新
オハ31型オハ31124	オハ31型 オハ703
〃 オハ31129	〃 オハ704

3. 配属線名　満線

4. 増備理由

弊社満線の乗客が著しく増加を見ている現状に対して輸送力の増強を計る為

5. 特別設計理由書　別紙添附

6. 契約書等　別紙添附

添附図面

1. 車輌形式図

2. 車輌定員図

（路線と乗降場との関係附記）

3. 車輪と軸叉との関係図

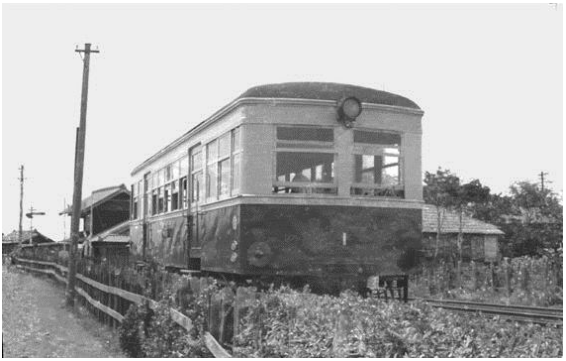
オハ 31 形の認可申請書　『運輸省文書』茨城交通　昭和 37、38 年

その他、ナハニフ 21、22 も輸送力列車や日中の混合列車に 1 両を連結使用していた。

ナハニフ 22　勝田　1961-5　中川浩一撮影

ガソリンカー

戦前に製造されたガソリンカーのキハ 1、3 の 2 両は、日中時間帯の混合列車や水戸直通列車を除く、輸送力の小さい便で使用した。



キハ 1　阿字ヶ浦　1960-8　宮内明朗撮影
遠くに見える腕木式信号機は民家の敷地内に建っていた。

ディーゼルカー

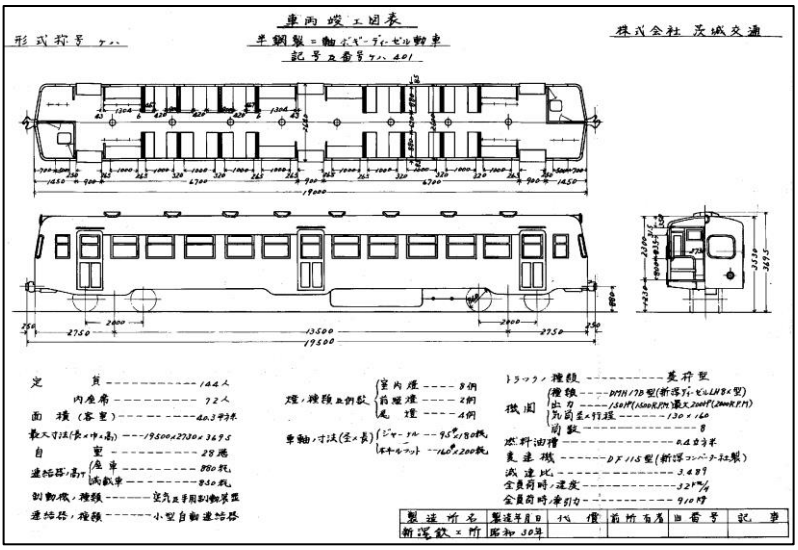
昭和 30 年代初めにおいて、ディーゼルカーはケハ 302 の 1 両だけであった。国鉄のキハ 07 形と同型車で 3 扉の大型車である。車内はロングシートで収容力が大きいが、総括制御できず､またペアとなる車両もなかったため単行運転で使用された。

ケハ 302　中根・那珂湊間　1968-1-14　宮内明朗撮影

昭和30年9月5日に新潟鐵工所製のディーゼルカーケハ401を茨城線に投入した。前面のデザインが二枚窓の湘南電車タイプである。山鹿温泉鉄道（熊本県）が水害による被害を受けたために注文流れとなっていた車両を格安で入手したもので、昭和46年2月の茨城線の廃止により、湊線に転属した。

続いて、昭和32年7月にケハ402を新潟鐵工所で新造し、投入した。ケハ401に比べて、乗務員室の扉が設置され、側面はノーシル・ノーヘッダー※のスッキリとした近代的な雰囲気に変わっている。ケハ301、302と同じく3扉で、車内はロングシートであった。このケハ402は水戸直通列車に単行で使用された。

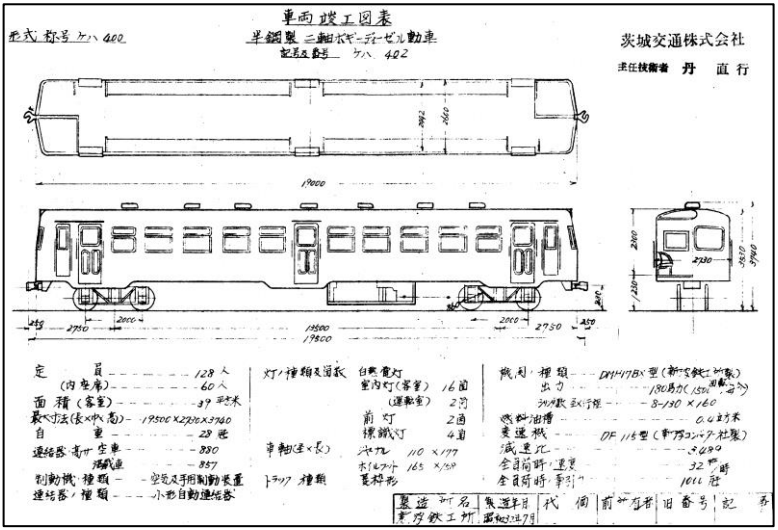
初めて液体変速機が付いたが、総括制御はできなかった。



ケハ401車両竣工図表

※車体窓の上下にある金属製の補強板のないもの。

ケハ 402　国鉄常磐線水戸駅　1958-2-14　中川浩一撮影
下り本線改札口前　阿字ヶ浦行き発車待ち

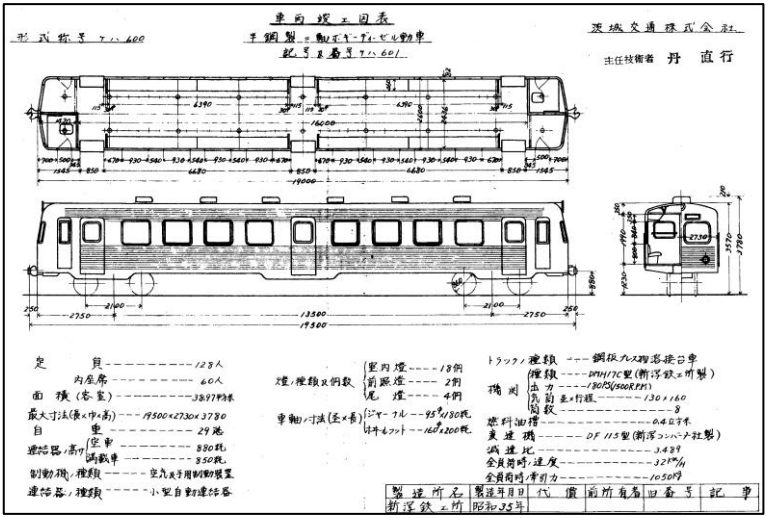


ケハ 402 車両竣工図表

昭和 35 年 9 月ケハ 601 を投入した。新潟鐵工所がステンレス車の試作車として新造した特異な存在で、前面は茨城交通オ

リジナルのディーゼルカーの伝統である湘南電車タイプであった。

ケハ 601　阿字ヶ浦　風間克美撮影
右側　機廻り線　石炭灰落としピットと機関車給水塔



ケハ 601 車両竣工図表

ケハ 601　那珂湊　1961-5　中川浩一撮影

正面の風を取り込むための小窓が特徴となっており、エンジンはＤＭＨ17Ｃ型 180ps１基で、同時期に製作されていた国鉄のキハ 20 系と同等の性能であった。

総括制御ができず、編成に連結する場合は付随車として使用した。

3 扉を有し、車内はロングシートで、水戸直通列車にも使用されていたが、常磐線の電化に伴う運行本数の増加により、昭和 38 年 6 月 30 日を最後に直通運転が廃止された。

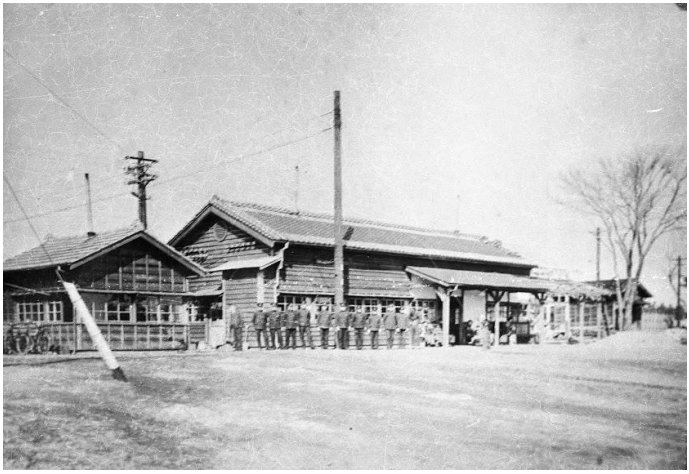
その水戸直通の最終列車にもケハ 601 が使用された。

平成 4 年に廃車となり、それ以来、車体は那珂湊機関区の構内に据え置かれている。

3.施　設

昭和 34 年 7 月　平磯駅のホームを 30m延伸。
昭和 34 年 8 月　郡珂湊駅構内の保線詰所前に地下油脂貯蔵庫を新設。
昭和 35 年 3 月　磯崎・阿字ヶ浦間 300mの本線軌条 30kg1 種を 30kg3 種軌条に交換。
勝田駅構内 200mの軌条について、30kg1 種を 37kg(長さ 10.26m)軌条に交換。
昭和 35 年 9 月　中根駅について、副本線を新設して列車の交換が行えるようにした。
昭和 37 年 4 月　日立工機の従業員の専用駅として日工前停留場を設置。朝上り 1 本、夕下り 1 本のみ停車。

勝田駅の変遷



昭和 15 年当時の勝田駅　ひたちなか市提供

昭和 33 年当時の勝田駅　ひたちなか市提供

現在（平成 27 年 2 月）の勝田駅