9章　昭和40年代
海水浴列車の運行強化

1.経　営

茨城交通は、昭和39年度に税引き前利益として2,416万円と過去最大の利益を計上したが、鉄軌道事業は8,405万円の赤字であった。自動車業での1億5363万円の黒字で埋め合せた結果の黒字であった。

このような、ゆがんだ収益構造を改めるべく、昭和40年4月に水浜線の上水戸・水戸間、茨城線の大学前・上水戸間の営業を廃止した。

翌年6月には水浜線の水戸・大洗間も廃止して、軌道線はすべてなくなった。

また、鉄道線でも、昭和41年6月には茨城線の末端区間である御前山・石塚間を廃止した。

これらの措置により、昭和40年度には、鉄軌道業の営業収益は前年度より2,254万円減少したが、営業費用が大幅に減少したことにより、営業赤字は5,112万円に減った。

しかし、その後鉄道業の赤字額は再び増加を続けた。

さらに、昭和43年6月には茨城線の石塚・大学前間を廃止、残る大学前・赤塚間も昭和46年2月に廃止して、鉄道線は湊線だけとなった。

事業を縮小すると同時に、昭和42年10月に旅客運賃を引き上げた。従来基本賃率が4円20銭であったのを4円90銭とし

た。

この値上げにより、前年同期比で、旅客数は 5%減少したものの、旅客収入は 12.8%の増収となった。

区分	昭和40上	40下	41上	41下	42上	42下	43上
営業日数	182	182	182	182	183	183	183
営業キロ程	53.9	39.5	30.9	30.9	30.9	30.9	18.6
客車走行キロ	327,435	242,040	237,783	234,878	238,502	232,640	216,016
貨車走行キロ	68,334	55,238	38,191	47,308	36,299	40,462	26,950
乗車人員	1,877,143	1,529,014	1,664,848	1,598,522	1,697,350	1,519,013	1,569,492
同上一日平均	10,314	8,401	9,148	8,783	9,275	8,301	8,576
輸送トン数	51,315,516	54,545	47,101	49,052	48,862	50,816	43,057
同上一日平均	285	300	259	270	267	278	235
旅客運輸収入	51,315,516	38,660,601	43,424,275	38,673,696	45,655,374	43,648,695	51,502,486
貨物運輸収入	8,387,061	7,684,161	7,170,016	8,104,029	7,264,332	7,833,586	6,292,001
運輸雑収	1,476,076	828,106	890,376	1,311,018	1,035,478	1,211,058	804,240
運輸収入合計	61,178,653	47,172,868	51,484,667	48,088,743	53,955,184	52,693,339	58,598,727
同上一日平均	336,146	259,192	282,883	264,224	294,837	287,942	294,837
同上一日一キロ平均	6,236	6,562	9,155	8,551	9,542	9,319	9,542

鉄軌道業の営業成績　　単位　人、km、トン、円

しかし、人件費は高騰し、枕木、道床砕石の交換など線路補強の施設改善による経費の増大もあって経営は悪化した。

昭和 45 年 6 月には基本賃率を 6 円 50 銭とし、さらにオイルショックによる物価の高騰があったため、昭和 47 年 6 月に基本賃率を 9 円 50 銭とする値上げを実施した。

昭和 49 年 9 月にも基本賃率 15 円 10 銭とする値上げを実施した。

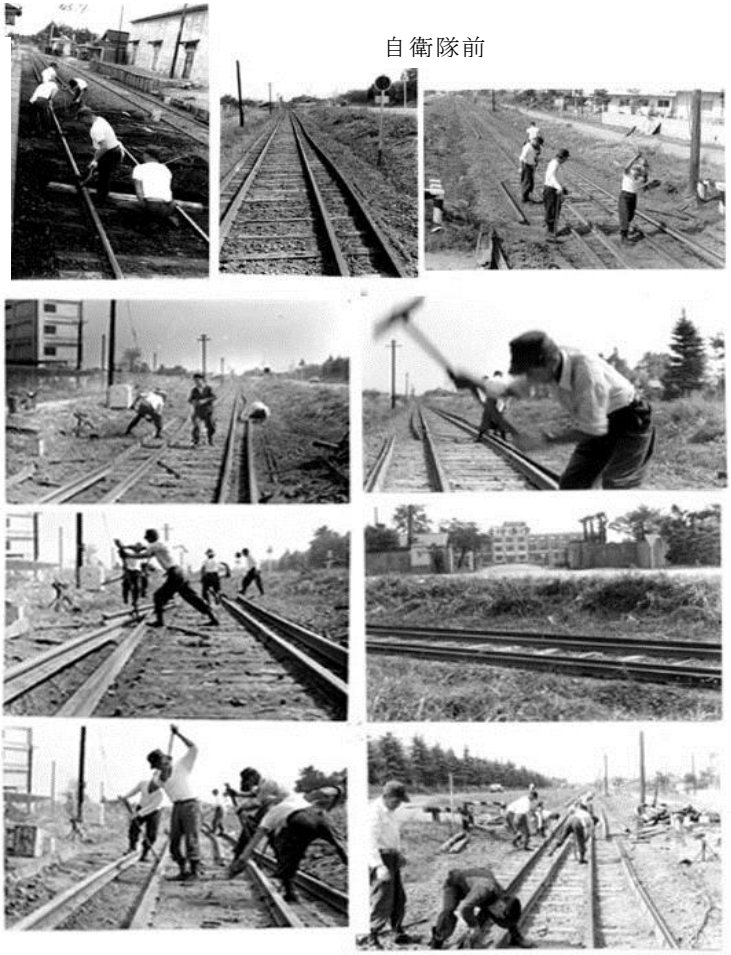
昭和 47 年度の湊線の営業収益は 1 億 3495 万円で、前年度比 18.8%増、昭和 50 年度は 2 億 2325 万円で、値上げ前の昭和 48 年度に比べると 54.3%増という大幅な増収となった。

その結果、昭和 50 年度の鉄道事業の営業損失は 2,859 万円まで改善した。

なお、阿字ヶ浦近くにはアメリカ軍の射爆場があったが、昭

和 48 年に返還となった。それまでは平磯の旅館はアメリカ軍関係の泊り客が多かったという。また、湊線では、アメリカ軍関係の貨物の輸送を行っていた。

この時期、昭和 45 年に金上の自衛隊前のレールの交換を実施し、昭和 46 年には、中根駅の側線を撤去するとともに、駅舎を取り壊した。



レール更換　昭和 45 年 11 月　柏昭太郎撮影

２.海水浴列車の運行

昭和 40 年代は、レジャーの大衆化が進み、行楽は、冬はスキー、夏は海水浴が定番であった。阿字ヶ浦海岸には、北関東一円から海水浴客が集まって賑わった。そのため、夏季輸送として国鉄線から湊線に直通する列車が多数運転された。

昭和 39 年 8 月の阿字ヶ浦海岸　ひたちなか市提供

昭和 41 年の夏季輸送では、7 月中の毎日曜日、宇都宮と阿字ヶ浦を結んで臨時快速の「しおかぜ」が運転された。

客車列車で、小山～勝田間は、高崎～常陸多賀間の客車を併結した。

(18)付録　　夏の主な臨時列車

宇都宮・高崎——常陸多賀・阿字ケ浦

7月8日24日7～日		7月24日31日		運転日		7月24日31日		7月8日24日7～日
かもめ		しおざい	……	愛称		しおざい	……	かもめ
9838		9628	1555 阿字ケ浦 併結	主要駅		9619	1116 阿字ケ浦 分割	9826
園	……	……		発 日立	着	……		1000
1534	……	1610		〃 常陸多賀	発	……	1102	954
1540	……	レ	発	〃 大甕	〃	……	↓	949
1610	……	1645	←	〃 勝田	〃	……	1036	934
1617		1653	……	着 水戸	発	……	1023	…… 917
1619	……	1703	……	発	着	……	1019	…… 914
1642	……	1728	……	〃 友部	発	……	959	高崎 852
1652	……	レ	高	〃 笠間	〃	……	948	841
1714	……	レ	崎	〃 岩瀬	〃	……	925	805
1755	……	1818	着	〃 下館	〃	……	↓	併結 747
	……	レ	2230 分割	〃 結城	〃	……	↓	428
真岡 1817	……	1842		着 小山	発	……	817	710 真岡
着	……	1905	←	発	着	……	745	…… 発
……	……	1958	……	着 宇都宮	発	……	708	…… 園

昭和 41 年夏の国鉄直通列車の時刻表

昭和 42 年には、キハ 20 系を中心にキハ 45 系も使った宇都宮から客車 6 両編成の直通列車が運転された。下館で、小山からの気動車 3 両と真岡からの気動車 3 両が併結された。

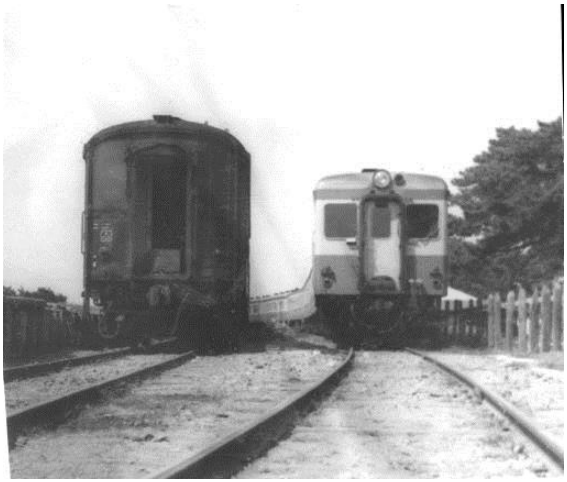
この年は、これに加えて、水郡線からも 1 往復気動車が直通した。設定本数が増えたため、阿字ヶ浦駅の側線の延長工事を実施した。

昭和 44 年 7 月 23 日に、上野から阿字ヶ浦までの直通急行「あじがうら」が運転された。キハ 58 系急行型気動車 6 両編成で、湊線内も国鉄の運転士が運転した。

国鉄には燃料費を含む車両使用料と運転士の社線内にいる時間分の日当を支払った。

昭和 45 年には 7 月 25 日から上野発の直通急行「あじがうら」が運転された。上野は早朝の 6 時 6 分に発車し、阿字ヶ浦は 9 時 26 分に到着した。上りは、阿字ヶ浦 16 時 5 分発、上野には

18 時 50 分に到着した。前年に留萌鉄道（北海道）から総括制御車を導入し、湊線の運転士も総括制御に慣れたことから、この年から湊線内は湊線の運転士が運転した。



昭和 42 年 8 月　阿字ヶ浦　柏昭太郎撮影

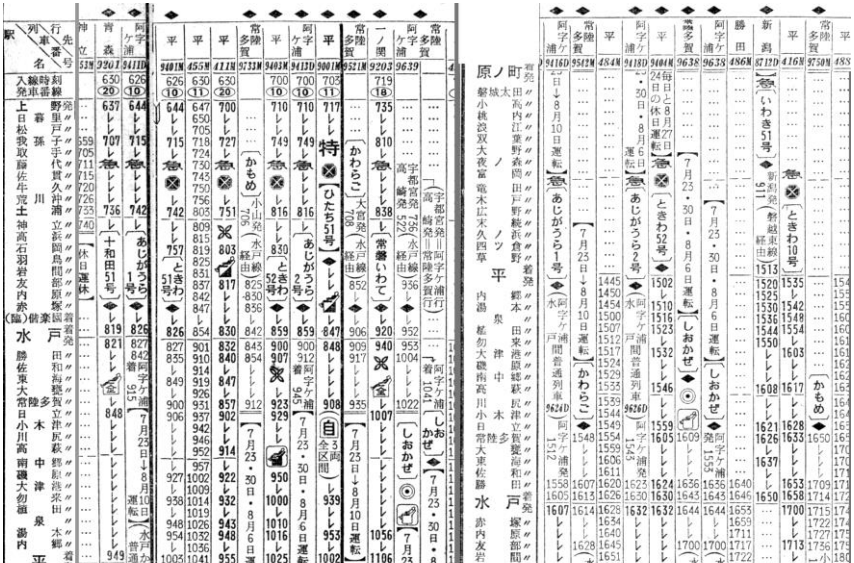
国鉄から乗り入れてきた列車
昭和 42 年 8 月　阿字ヶ浦　柏昭太郎撮影

昭和 47 年の夏季輸送では、直通急行「あじがうら」は 2 往復に増発された。

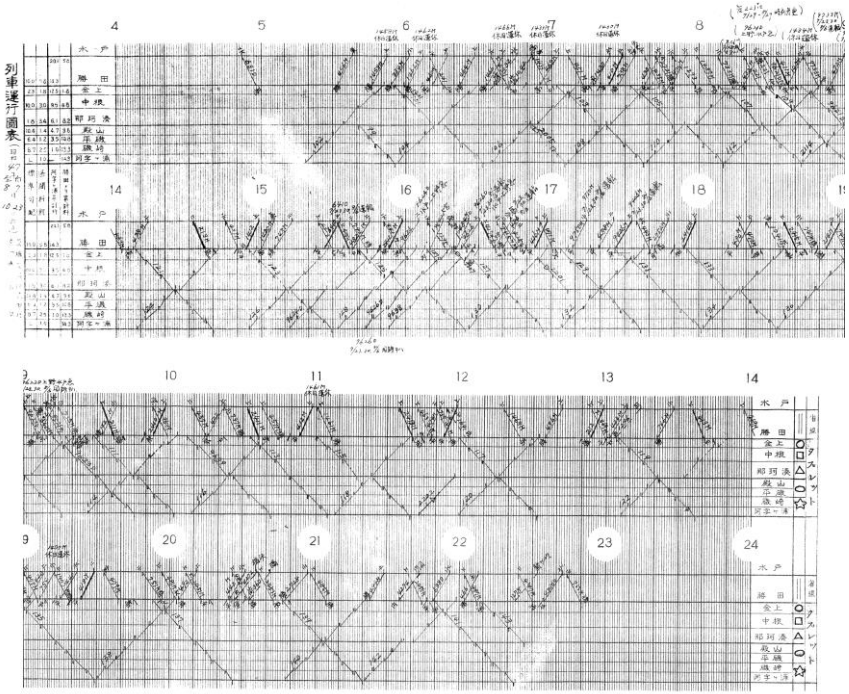
そのほかに宇都宮からの直通列車「しおかぜ」も運転が予定されたことにより、阿字ヶ浦駅での車両の収容能力を増強することとし、6 月に引込線を増設した。

直通急行「あじがうら」は、昭和 49 年には 1 往復に縮小した。この頃になるとレジャーの多様化により海水浴客が減少しはじめていた。

また、国鉄は深刻な財政悪化のため、昭和 48 年度から財政再建計画を実施していた時期にもあたる。



昭和 47 年の夏季輸送の時刻表



昭和 47 年 7 月 23 日～8 月 23 日夏季運行図表

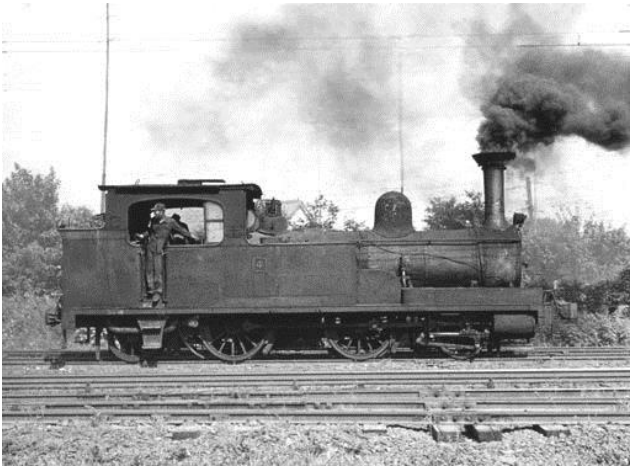
平磯駅（左）阿字ヶ浦駅（右）のにぎわい　柏昭太郎撮影

3.車　両

蒸気機関車

4 号機ただ 1 両になっていた蒸気機関車も夏の多客期だけ使用され、それ以外の時期は休車となっていた。

しかし、それも昭和 41 年 9 月に廃車されて、蒸気機関車は無くなった。



4 号機関車、勝田、1962-8-2、宮内明朗撮影

ディーゼル機関車

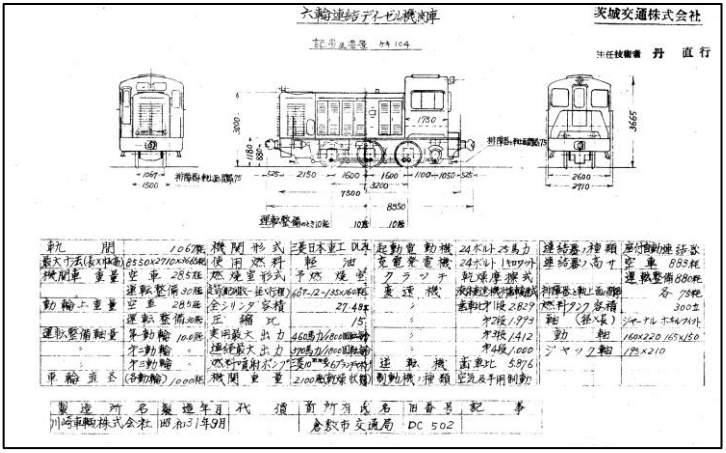
本線の列車牽引にはもっぱらケキ 103 が使用されていた。

一方、ケキ 101 は非力なことから予備車として扱われ、工事列車の牽引や那珂湊での入れ替えの場で使用されていた。

このケキ 101 の代替機を探していたところ、倉敷市交通局(現水島臨海鉄道)で 30 トン級のディーゼル機関車を見つけ、昭和

41 年 6 月 1 日に購入してケキ 104 とした。川崎車輛の製造で、エンジンは三菱ＤＬ-22ＬのＶ型 460 馬力 1 基を搭載していた。

夏季輸送中は、宇都宮からのオハ形客車 6 両の乗入列車を主に牽引したが、この列車が運転されなくなると出番がなくなり、昭和 46 年に廃車となった。



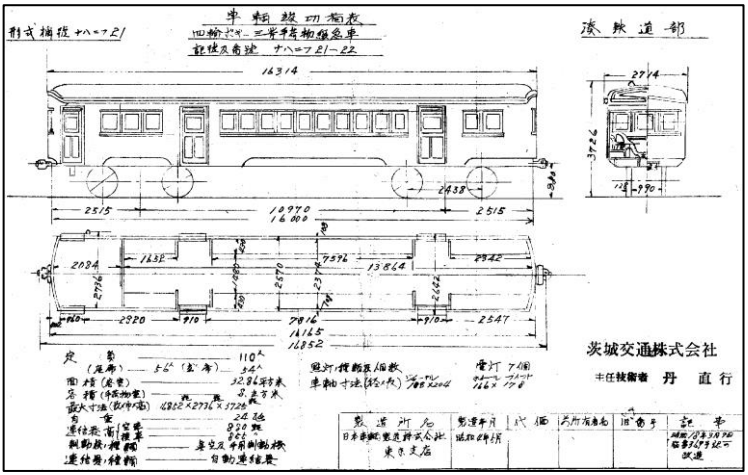
ケキ 104 車両竣工図表

客車

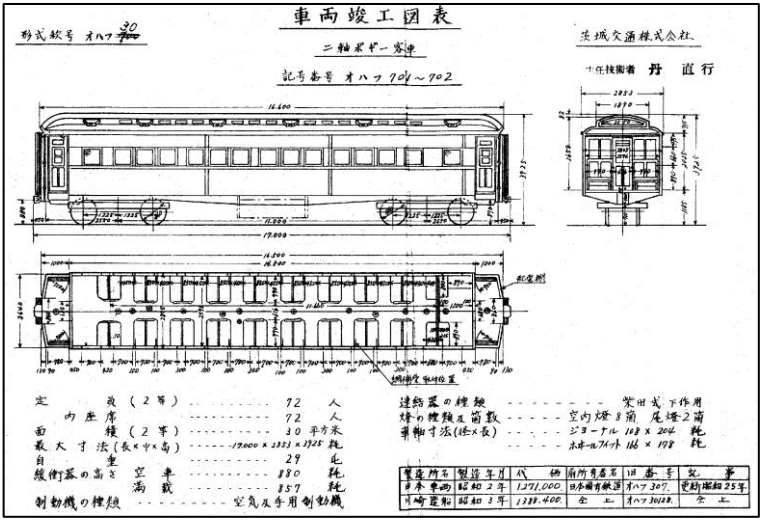
朝の混雑列車や昼間の混合列車には客車が使われていた。この頃はすでに古典的な 2 軸車は残っておらず、戦前に新造したナハニフ 21、22、国鉄から購入した 17m 級の鋼製客車オハフ 701、702、オハ 703、704 の 6 両が在籍していた。これも、昭

ケキ 104　金上駅　柏昭太郎撮影

和 45 年には茨城鉄道線からの転籍車や北海道の鉄道会社からの中古車によって置き換えられ、順次廃車・解体された。



ナハニフ 21、22 車両竣工図表

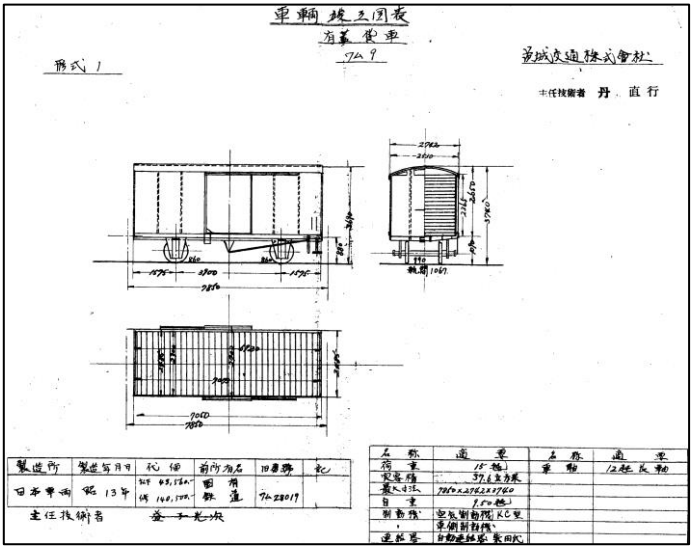


オハフ 701,702 車両竣工図表

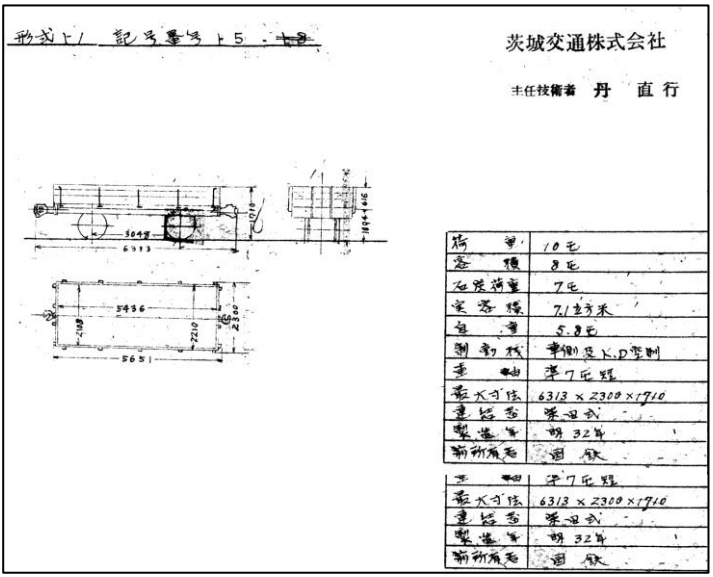
貨車

昭和 40 年現在、有蓋車のワム 6、9、10 と無蓋車のト 5、7、12 の 6 両が在籍していた。いずれも湊線の線内専用である。

このうち、ワム 6、10 は昭和 41 年度、ト 12 は昭和 43 年度に廃車となった。ワム 9 も昭和 40 年代末には消えている。



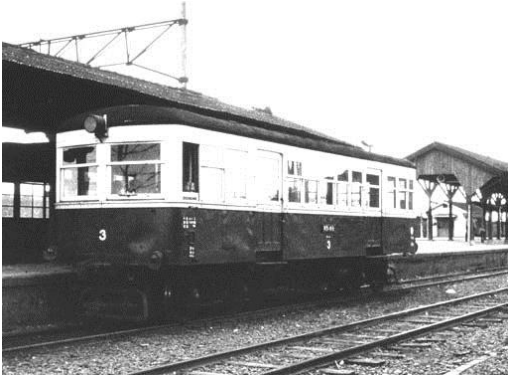
ワム 9 車両竣工図表



ト 5 車両竣工図表

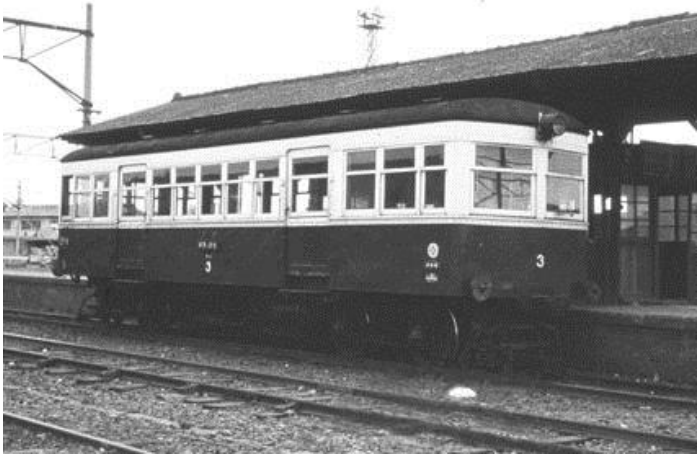
ガソリンカー

ガソリンカー2両は大きな故障もなく現役で使われていたが、キハ 3 は昭和 41 年、キハ 1 は昭和 44 年 8 月に廃車となった。昭和 37 年には予備のエンジンを購入していたが結局使われずに昭和



キハ 3、勝田駅 1 番線、1962-5-5、宮内明朗撮影

43 年度に売却した。



キハ 3　勝田　1962-5-5　宮内明朗撮影

ディーゼルカー

昭和 40 年代の始め、ケハ 302、ケハ 402、ケハ 601 の 3 両のディーゼルカーが在籍していた。

ケハ 302 は元国鉄キハ 42000 形で、戦災車の車体を復旧した上でディーゼルエンジンを搭載していた。昭和 39 年には更新修繕を行ったが、昭和 45 年 7 月 15 日に廃車となり、しばらくの間は平磯駅の側線に留置していた。

ケハ 302　勝田駅・工機前寄り　1961-4-30　宮内明朗撮影

ケハ 402 は、昭和 32 年に新潟鐵工で新造し、使用していた。この廃車時期は不明であるが、昭和 52 年の段階では那珂湊の構内に留置されていた。

ケハ 402　那珂湊駅 2 番線　風間克美撮影

ケハ 601 は、昭和 53 年に新潟鐵工で新造した湊線で最も新しいステンレス車両であった。

後に総括制御可能車が入ると、単行列車として使用するほか

は、他の列車に付随車として連結使用された。

ケハ 601　勝田駅　1961-8　宮内明朗撮影

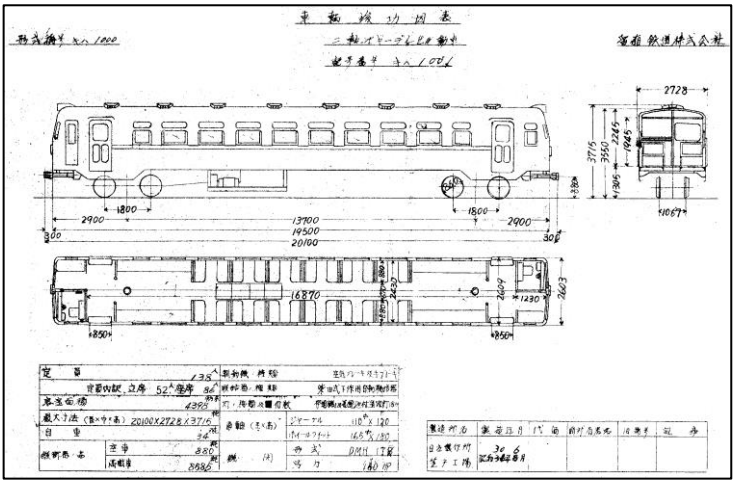
気動車の増備

北海道の留萌鉄道が昭和 44 年に運行を休止すると、その保有するディーゼルカーのすべてを購入して湊線に投入した。5 両で 1,560 万円と、ディーゼルカーの新車 1 両分にも満たない価格であった。

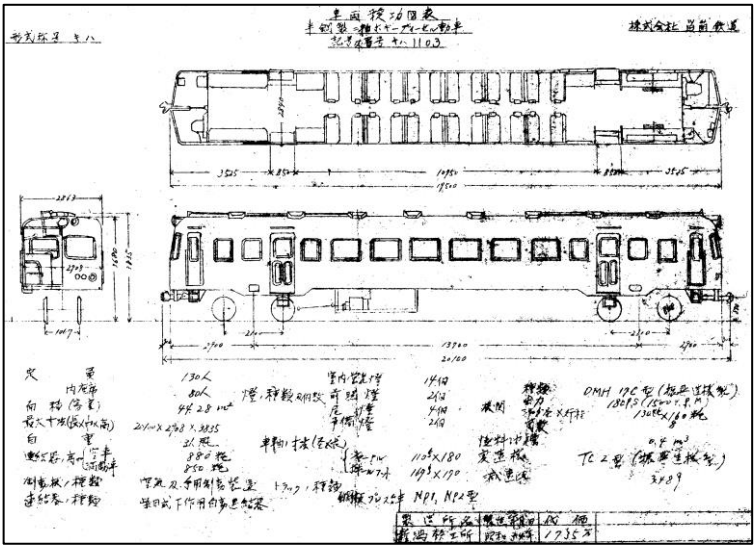
湘南電車タイプの前面窓に、窓下中央に大きな前照灯と側窓が明かりとり付きのいわゆる「バス窓」が特徴のキハ 1000 形 2 両(1001、1002)、正面が湘南タイプであるが側窓がキハ 2000 形と同じ 1 枚窓なのとドア位置が車体の中央に寄っているキハ 1100 形(1103)、国鉄のキハ 22 形と類似の車体の 2000 形 2 両(2004、2005)であった。

湊線では、留萌鉄道と同じ車両番号がつけられた。2000 形は昭和 41 年の製造で、まだ 3 年しか経っていなかった。

昭和 44 年 11 月 17 日に回送到着した後、那珂湊と上水戸の機関区で整備して、翌年 5 月 28 日から使用を開始した。



キハ 1001 車両竣工図

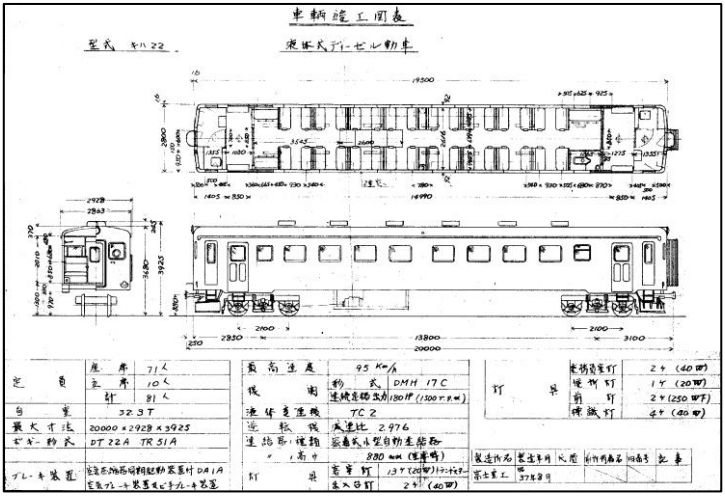


キハ 1103 車両竣工図表

キハ 1001　昭和 30 年 6 月　日立製作所製造
キハ 1002　昭和 30 年 6 月　〃
キハ 1103　昭和 34 年　新潟鐵工所製造
キハ 2004　昭和 41 年　〃
キハ 2005　昭和 41 年　東急車輛製造

続いて、昭和 45 年 12 月 29 日には羽幌炭砿鉄道(北海道)のキハ 22 形 3 両が入線した。留萌鉄道のキハ 2000 形と同じ国鉄キハ 22 形に準じた車両で、昭和 46 年 4 月 27 日に使用を開始した。

デッキ付のボックスシートで、窓は二重窓、北海道特有の運転台正面窓の回転ワイパーがついた姿が特徴的であった。



キハ 22 車両竣工図表

この羽幌炭砿鉄道の塗色である「ぶどう色に白い帯」がその後湊線の標準色となり、旧型車についても同様に塗り替えられた。

キハ 22　1　昭和 35 年　富士重工製造
キハ 22　2　昭和 37 年　　〃
キハ 22　3　昭和 41 年　　〃

これら 8 両は、湊線初となる総括制御車であり、また、ボタン操作一つで車内連絡用電話と車内案内放送ができる装置が装備されているなど、湊線にとって画期的な車両となった。

これまでは車掌が各車両を回り案内をしていたものが、後部車掌室で放送することにより全車両に同時に放送することができ、車掌業務は改善された。これを機に既存の車両についても車内連絡用電話兼車内案内放送装置を取付けることとし、昭和 52 年 12 月 1 日に全車両の取付工事を完了した。

茨城線からの転籍

昭和 46 年 2 月茨城線の廃止に伴い、機関車 1 両(ケキ 102)、ディーゼルカー3 両(ケハ 45、ケハ 401、ケハ 301)、付随車 1 両(ハフ 46)が湊線に転籍した。

ケキ 102 は、湊線のケキ 103 と同型の凸型軸配置Ｂ･Ｂのディーゼル機関車であった。

ケハ 45 とハフ 46 はどちらも国鉄のキハ 04 形と同型車であるが、ハフ 46 は五日市鉄道（東京都、後に南部鉄道となり昭和 19 年国有化）が新造した車両であった。

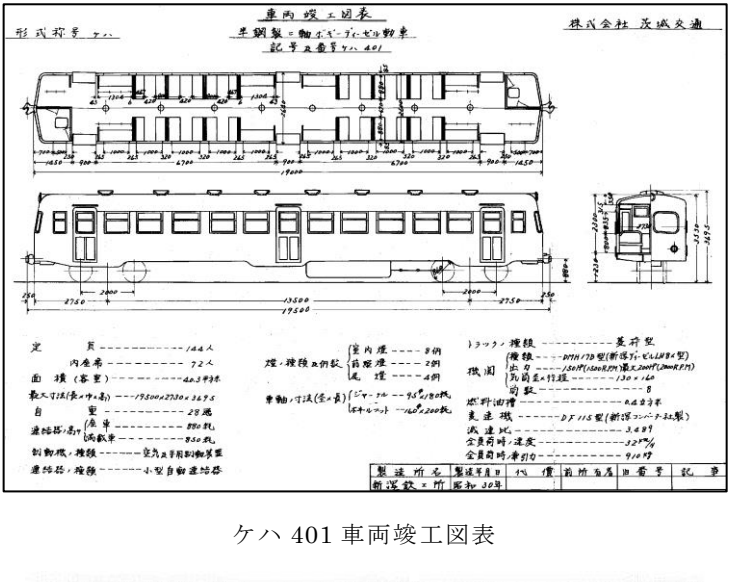
またハフ 46 は、他の車両に先んじて、昭和 43 年に湊線に移籍した。ハフ 46 は、昭和 25 年に茨城線にケハ 502 として導入され、「山ばと」の愛称が付けられていた。

那珂湊機関区のケキ 102（右）とケキ 103、風間克美撮影

ケハ 45　那珂湊駅　風間克美撮影

ケハ 401 は、湊線のケハ 402 と同形式であるが、製造時期の違いで、ケハ 402 がノーシル・ノーヘッダーのバス窓であるの

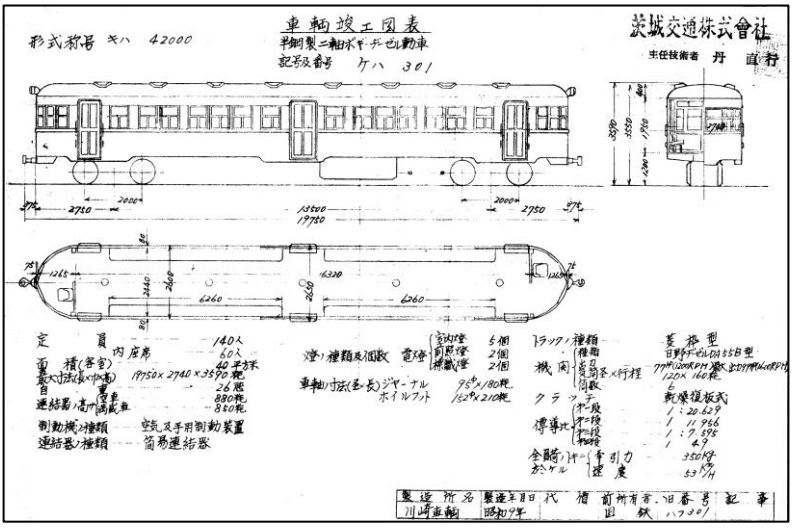
に対して、401はウインドウ・シル、ウインドウ・ヘッダー※の2段窓であった。



ケハ401車両竣工図表

ケハ401　那珂湊駅　風間克美撮影

※補強版が窓下にあるものをウィンドウ・シル、窓上にあるものをウィンドウ・ヘッダーという。



ケハ 301 車両竣工図表

ケハ 301 は、湊線のケハ 302 と同じく元は国鉄のキハ 42000 形(のちのキハ 07 形)であった。いずれも戦災復旧車であるが、茨城線に配置された 301 の状態はあまり良くなく、雨樋がドア上だけで、ドア窓も中央に縦桟が入り、同型のケハ 302 とは印象が異なる。

昭和 39 年に更新修繕を実施した。昭和 40 年代初期に湊線に移り、昭和 45 年 7 月 15 日にケハ 302 とともに廃車となった。

茨城鉄道線

番	車号	種別	形式	製造年月	車体	機関	馬力(PS)	定員(席)	備考
1	ケキ 102	35t DL機関車	4輪連結2軸ボギー	昭32.9	新潟製工	新潟DMH17B	180×2		液圧式DPN113変速
2	ケハ 401	ディーゼル動車	半鋼製 2軸ボギー	〃30.6	〃	〃	180	144人	〃 DP 113変速
3	〃 45	〃	〃 〃	〃 8.	〃	新潟DMF13	120	109〃	電車変速 旧キハ41300型
4	ケハ 302	〃	〃 〃	〃 8.	川崎重工	日野DA55B	85	100人	〃 〃
5	〃 2	〃	〃 〃	〃 11.	〃	〃	85	72〃	電車変速

湊鉄道線

番	車号	種別	形式	製造年月	車体	機関	馬力(PS)	定員(席)	備考
1	ケキ 101	20t DL機関車	6輪連結	昭28.3	新潟製工	新潟DMH17B	180	—	
2	〃 103	35t 〃	4輪連結2軸ボギー	〃33.7	—	〃 L6PH14AS	240×2	—	液圧式DP113変速、連結器付
3	〃 104	20t 〃	6輪連結	〃31.9	川崎重工	三菱DL23	440	—	電車変速 [illegible]
4	キハ 2004	ディーゼル動車	半鋼製 2軸ボギー	〃41.	新潟製工	神鋼DMH17C	180	108人	液圧式DP113変速、連結器、暖房付
5	〃 2003	〃	〃	〃41.	東急車両	〃	180	104人	〃 〃 〃
6	〃 2103	〃	〃	〃34.	新潟製工	〃	180	130人	〃 〃 〃
7	〃 2001	〃	〃	〃30.6	日立製作	〃 DMH17B	180	138人	〃 〃 〃
8	〃 2002	〃	〃	〃30.6	〃	〃 〃	180	138人	〃 〃 〃
9	キハ 601	〃	〃	〃33.7	新潟製工	新潟DMH17C	180	123人	液圧式DP113変速、外板ステンレス
10	〃 402	〃	〃	〃32.7	〃	〃 DMH17B	180	128人	〃 〃
11	〃 46	〃	〃	〃 8.	日本車両	日野DA54	87	109人	電車変速、旧キハ41300型
12	ナハニフ 21	客車	〃	〃 4.5	日本車両	—		112人	
13	〃 22	〃	〃	〃 4.5	〃	—		112人	
14	オハフ701	〃	〃	〃 2.	〃	—		72人	
15	〃 702	〃	〃	〃 3.	〃	—		72人	
16	オハ 703	〃	〃	〃 2.	川崎造船	—		80人	
17	〃 705	〃	〃	〃 2.	〃	—		80人	
18	ト 3	貨車	無蓋貨車	明32.	汽車会社			10t	
19	〃 7	〃	〃	〃29.	〃			10t	
20	ケハ 301	ディーゼル動車	半鋼製 2軸ボギー	昭 9.	川崎重工	日野DA55B	[illegible]	140人	電車変速、旧キハ42000型
21	ケハ 302	〃	〃	〃 9.	〃	日野DA55B	〃85	140人	〃 〃

茨城交通車両現況表（昭和 45 年頃）

昭和 42 年　日工前踏切　ひたちなか市提供