10 章　昭和 50 年代
貨物営業の廃止

1.経　営

湊線は、昭和 50 年代の 10 年間に 4 回の運賃改定を実施した。

昭和 51 年 10 月 6 日の改定では、基本賃率を 15 円 10 銭から 18 円 50 銭に 22.5%の引上げを実施した。

これにより、昭和 52 年度の旅客人員は前年度に比べて 4.4%減少したが旅客収入は 7.7%増収した。

昭和 53 年 12 月 1 日の改定では、基本賃率を 22 円 25 銭に 3.75%の引上げを行なった。昭和 54 年度の旅客人員は前年度に比べて 9.1%の減少、一方で旅客収入は 4.9%の増収となった。

また、昭和 57 年 10 月 30 日には、基本賃率を 25 円に、12.3%の引上げを実施した。昭和 58 年度の旅客人員は前年度と同じ程度であったが、営業収益は 7.9%の増収となった。

昭和 59 年度の旅客人員は、58 年度に比べて 1 千人、対前年度比 1.1%程微増したが、昭和 59 年 11 月 1 日の運賃改定により旅客収入は 1,561 万円、対前年度比 6.1%の増収となった。

しかし、物価の上昇により営業費用も増加し、その増収効果も縮小していた。

営業損失は、昭和 50 年度には 2,859 万円にまで改善されていたが、昭和 55 年度には 9,974 万円まで拡大した。

昭和 56 年度には、退職者の不補充など合理化と経費削減を実施するなど以後もコスト削減を進めた結果、昭和 59 年度に

は営業損失額を 4,390 万円まで圧縮することができた。

年度	旅客収入 千円	貨物収入 千円	運輸雑収 千円	計 千円	営業費 千円	営業損益 千円	輸送人員 千人	輸送トン数 トン
昭和50	220,540	2,331	13,385	236,256	264,853	-28,597	1,965	10,379
51	228,041	2,691	15,555	246,287	259,522	-13,235	1,932	10,227
52	245,618	3,099	24,971	273,688	307,400	-33,712	1,847	9,256
53	243,704	3,088	28,636	275,428	330,619	-55,191	1,764	9,124
54	255,639	3,459	25,912	285,010	349,734	-64,724	1,604	9,162
55	237,250	3,732	25,828	266,810	366,558	-99,748	1,508	8,148
56	243,576	3,668	24,863	272,107	365,316	-93,209	1,548	7,578
57	239,018	3,956	24,801	267,775	353,553	-85,778	1,498	7,938
58	257,921	1,476	17,600	276,997	334,167	-57,170	1,498	2,725
59	273,532		14,286	287,818	331,727	-43,909	1,515	

昭和 50 年代において、次のとおり社長の変更があった。

昭和 50 年 5 月 30 日　海野龍夫

昭和 56 年 6 月 25 日　皆川貞雄

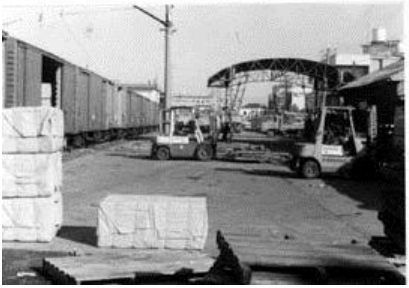
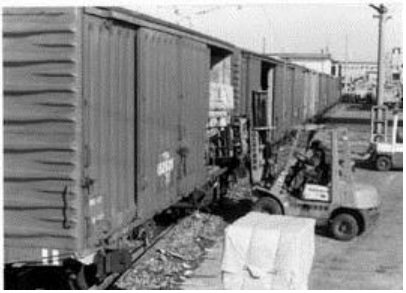
昭和 59 年 6 月 26 日　竹内成一

２.貨物及び手小荷物の営業廃止

陸上交通における貨物の輸送は、鉄道から自動車に移行する傾向が年を追うごとに顕著となって行った。

湊線における貨物取扱量は極度に減少しており、昭和 45 年には平磯、磯崎、阿字ヶ浦の各駅の車扱貨物の扱いを止めていたが、金上駅においても昭和 54 年 4 月から 55 年 3 月までの 1 年間に取扱った車扱貨物は発送 12 車 132ｔ、到着 7 車 85ｔと僅少であった。今後も減少傾向をたどることが予想されるところから、関係荷主 2 社および湊線所属通運の那珂湊通運と同駅での車扱貨物の取扱い廃止について協議を行なった。事情が理解され同意を得ることができ、昭和 56 年 2 月 16 日から金上駅の車扱貨物・荷物の取扱いを廃止した。

また、この合理化によって金上駅での閉塞※取扱いを廃止し、中間停留場となった。これまでの勝田駅・金上駅と金上駅・那珂湊駅の2閉塞区間を勝田駅・那珂湊駅の1閉塞区間に併合し、駅要員は引き上げ、出札業務は委託にして経費の削減を図った。

勝田駅貨物線荷扱風景　昭和36年3月　柏昭太郎撮影

※一つの閉塞区間には、一列車以外進入させない信号安全システム

その後においても貨物取扱量の減少は止まることなく、貨物、手小荷物取扱い営業を維持することが困難になってきた。

このような折、国鉄においても年々減少する貨物輸送について貨物輸送改善策を発表し、常磐線勝田駅の貨物取扱いも昭和59年2月1日から廃止することになり、湊線での車扱貨物の発着も不可能となった。

そのため、荷主の同意を得て、同日から車扱貨物営業を全面廃止した。

阿字ヶ浦駅構内踏切　風間克美撮影

一方、手荷物の取扱いは、昭和53年以降全くなく、また、小荷物の取扱いも昭和57年度発着合計わずかに、7,349個、1日平均20個の取扱いという状態にあった。

今後も取扱量の増加は見込まれなく、加えて国鉄の輸送改善による大巾な荷物取扱い駅の縮小、集約化の影響もあって、関係荷主・各新聞販売店の同意を得て昭和59年6月1日から手小荷物取扱いを廃止した。これによって湊線は旅客輸送に特化することとなる。

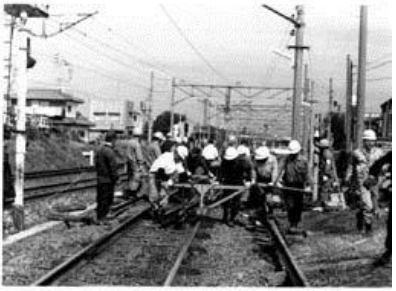
3.施　設

設備の近代化整備事業

列車の安全運行の確保のために、線路補強、踏切などの保安

設備の新設や整備を実施してきていたが、昭和 54 年度においては那珂湊駅の下り線ホームを車両 2 両分停車可能となる 40 mに延長する工事に着手し、7 月 10 日に完成した。

また、朝夕に県立那珂湊二高生の乗降で混雑する殿山停留場の老朽化したホームの改造工事を行ない、全面舗装したホームを 7 月 15 日に完成した。



湊線近代化記録写真　昭和 54 年 10 月　柏昭太郎撮影

一方、全線にわたる設備の近代化整備事業を、昭和 54 年度から計画的に実施することとし、第 1 次工事では勝田駅から 519mの区間について、重軌条化、コンクリート枕木化を行なったほか、車両には保安ブレーキの増備を行った。

重軌条化工事は、10 月 19 日に勝田駅・金上駅間の上下列車の各 1 本を運休（バス代行輸送）して 40kgN 軌条を組み交換し、その後コンクリート枕木に交換を進めて 11 月 12 日工事を完了した。

湊線近代化記録写真　昭和 54 年 10 月　勝田駅構内　柏昭太郎撮影

平磯駅側線撤去　昭和 58 年 12 月

湊線近代化記録写真　　柏昭太郎撮影

国は、経営状態の厳しい地方鉄道および軌道について、安全な輸送サービスを継続して行なえるように、設備の近代化を推進し、経営とサービスの改善を図ることができるよう、必要となる整備費用に対して、地方公共団体と共に補助（鉄道軌道近代化設備整備費補助※）を行なっており、これを活用して設備の近代化が促進されていった。

本線重量別軌道延長

年度	60kg未満～50kg以上	50kg未満～40kg以上	40kg未満～30kg以上
	km	km	km
昭和45年			14.4
46			14.4
47			14.4
48			14.4
49			14.4
50			14.4
51			14.4
52			14.4
53			14.4
54		0.5	13.9
55		1.0	13.4
56		1.4	13.0
57		1.8	12.7
58		2.1	12.2
59		2.6	11.8

那珂湊　昭和 56 年 3 月

※鉄道軌道近代化設備整備費補助は、平成 19 年度に鉄道軌道輸送高度化事業費補助に、平成 22 年度に鉄道軌道輸送対策事業費補助にそれぞれ改められ、平成 23 年度からは地域公共交通確保維持改善事業費補助の中で、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業として位置づけられて助成措置が講じられている。

自動券売機の導入

モータリゼーションの発達によるマイカーの普及は目覚ましく、一方、公共交通機関の利用者は減少していった。

湊線においても例外ではなく、利用客は年々減少の傾向にあった。

加えて、人件費の高騰、物価の上昇によって、経営は困難となっていた。

そのため、業務の合理化の手はじめとして、那珂湊駅に自動券売機を設置し、乗車券発売の省力化を図ることにした。

那珂湊駅の要員は 9 名であったが、昭和 50 年 6 月に停年退職者があるのを機会に、要員を 8 名として、昭和 50 年 6 月 5 日から自動券売機による乗車券発売を開始した。

また、鉄道軌道近代化設備整備費補助を受けて、平磯、磯崎、阿字ヶ浦の 3 駅にも自動券売機をそれぞれ設置し、昭和 52 年 12 月 16 日から稼働を開始した。併せて平磯、磯崎の両駅を無人駅とした。

これに伴い、定期乗車券発行は、平磯駅については那珂湊駅で、磯崎駅については阿字ヶ浦駅で行なうことになった。

那珂湊駅売店開店

湊線の運輸雑収を増やすため、昭和 48 年 7 月に那珂湊駅待合室の一部を改装して、たいやき売店、うどん・そばコーナーを発足させた。これがきっかけとなり茨城交通グループの各社でもたいやき販売を行なうようになった。

しかし、その後売上げが鈍化してきたことから、昭和 52 年 8

月１日に若い層を顧客とできるように販売商品も見直し､店も、瀟洒にして新装オープンを行った。

これも昭和 58 年度には、委託に切り替えた。

阿字ヶ浦駅では、海水浴客で賑わう夏季の期間の営業に限った売店を昭和 50 年夏から開設した。

４.運　行

湊線の繁忙期・夏季輸送

湊線沿線には阿字ヶ浦のほか、平磯海岸などの海水浴場があり、夏季の海水浴シーズンが多客期となっていた。

阿字ヶ浦海岸は水のきれいな､そして安全な海水浴場として、東京、埼玉、栃木、群馬方面からの海水浴客の入込みが多かった。国鉄からの直通列車と共に、湊線内では勝田駅・阿字ヶ浦駅間に増発臨時列車を運転したほか、通常列車にも 1～2 両を増結して対応した。

海水浴シーズンが終ると引続いて月遅れのお盆輸送があり、この間は年間を通じての繁忙期となっていた。

しかし、昭和 50 年代になると、上野からの直通急行「あじがうら」は１往復設定されるに止まった。それも、昭和 54 年の夏は、国鉄側において要員を確保できないとの理由で運転が行われなかった。

この結果、行楽客の減少がみられたことから昭和 55 年に復活の措置が取られた。

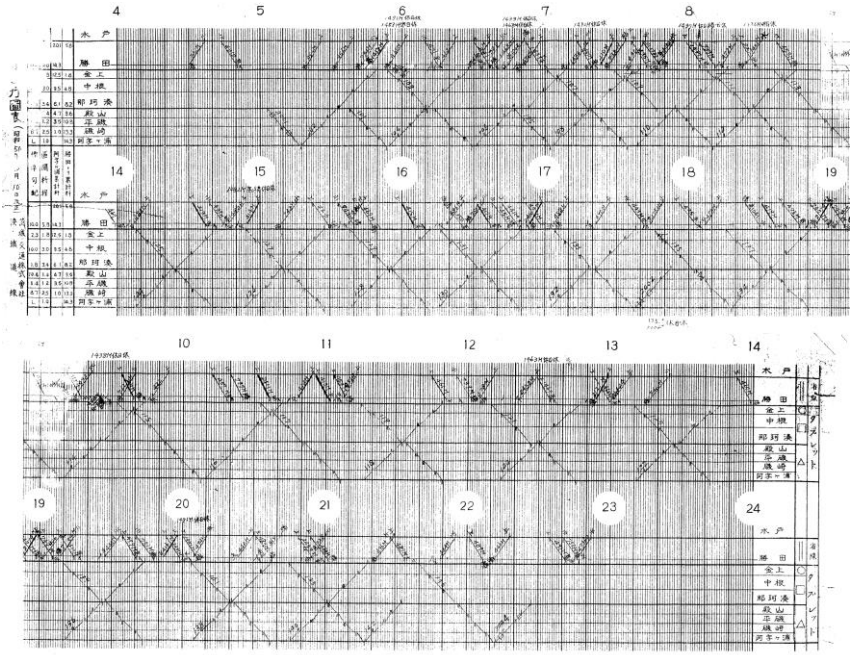
この年から、色鮮やかなヘッドマークが付けられたが、これは愛好者団体の「私鉄倶楽部」が提供したもので、湊線の職員

が国鉄水戸機関区に出張して取り付けた。

編成はキハ 28 形 6 両編成で、下り列車は勝田駅の中線に到着し、ここで湊線の運転士と車掌に引き継がれた。

昭和 55 年の「あじがうら」の運行再開にあたっては、那珂湊観光協会の娘さんたちが土浦駅まで迎えに行き、列車に乗り込んで車内で福引大会を行い、大いにムードを盛り上げた。

ダイヤ



昭和 50 年 3 月 10 日　運行図表

昭和 50 年 3 月 10 日のダイヤ改正では、平日は、阿字ヶ浦～勝田間に上り 20 本、下り 21 本を設定した。

阿字ヶ浦～那珂湊間で運行する 2000 番台の列車番号は回送で、営業列車は早朝の下り 2 本と深夜の上り 1 本、朝 7 時台の上り 108 列車は最混雑列車でハフ 46 を連結する 4 両編成で運転を行なった。

その他の朝夕の混雑時は 2 両編成が基本で、日中は、キハ 221 形とケハ 601 の単行運転であった。

なお、上りの 114、122 列車と下りの 117、125 列車は貨車を連結した混合列車で、国鉄勝田駅の貨物入替用機関車の送り込みの性格を有していた。

昭和 55 年 10 月 1 日のダイヤ改正では、阿字ヶ浦～勝田間の本数を 22 往復に増加した。勝田駅での折返時分を短縮して、終日 2 個列車が那珂湊で交換するダイヤとした。

朝夕に臨時の列車のスジ※が引かれたが、このスジを利用して臨時急行「あじがうら」が運転された。

ヘッドマーク付き「あじがうら」号　上野駅　松原淳撮影

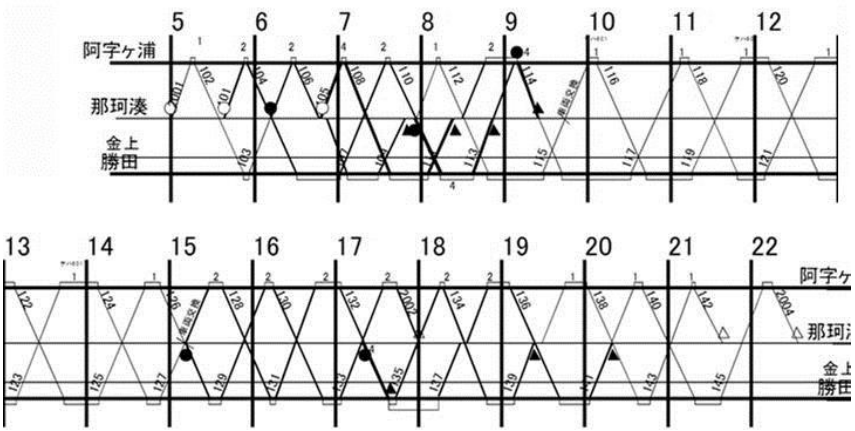
※横軸に時間、縦軸に距離、駅名を配置したダイヤ図において、一つの列車は一本の線で表わし、その線をスジと表現している。

1983 年と 1984 年にヘッドマークを付けた。1984 年はマークの文字を大きくし改良　松原淳撮影

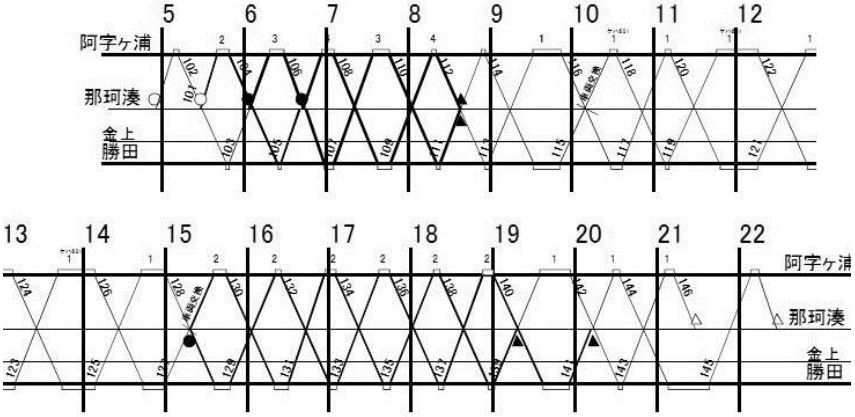
上りのあじがうら号は折り返しで線内の列車を確保するために、後部に 1 両の湊線車両を連結　松原淳撮影

一般車にも４種類の小さいヘッドマークを設置　松原淳撮影

地元の女子高校生が乗客に麦茶を振舞う　松原淳撮影



昭和 50 年 3 月 10 日　運行図表



昭和 55 年 10 月 1 日　運行図表

昭和 58 年 5 月 16 日のダイヤ改正でスピードアップを図った。阿字ヶ浦～那珂湊間は 15 分が 14 分に、那珂湊～勝田間は 16 分が 15 分に短縮した。

昭和 58 年の夏季輸送では、直通急行「あじがうら」に湊線

の気動車を1両連結した。

この年の夏季直通ダイヤについては、2月に千葉県館山市で打ち合わせ会議が開かれた。

しかし、常磐線の上野～取手間のダイヤがいっぱいで上りの臨時急行のスジが入らないという事で、東京北鉄道管理局が難色を示した。この時、ダイヤの中に松戸電車区から大井工場のある大崎までの出入場列車のスジを1本見つけて、これを1週間だけ使わせてもらうことにより「あじがうら号」運行の目途が立った。

ただし、湊線内では定期列車の運行ダイヤと重なってしまうことが判明した。そこで窮余の策として定期列車の気動車を「あじがうら号」(5両編成)の最後尾に連結することとした。

「あじがうら号」が勝田駅の湊線ホームに到着すると、最後尾に繋がれた湊線の車両を切り離して3分後に湊線下り列車として発車させ、そのさらに2分後に上野に向けて「あじがうら号」が発車した。

動く列車教室号の運転

新しい企画として、沿線の保育所、小・中学校の園児・生徒を対象に「動く列車教室」号の運転を行なった。

これは、園児・生徒に列車の旅の楽しさを体験してもらおうというもので、「動く列車教室」号を増結して、走る車内で勉強やレクリェーションなどを行なった。

沿線の保育所、小・中学校から利用の申込みがあり、第一号が発車したのは昭和56年12月6日であった。

気動車1両を貸し切って、「団体専用車」の行先板をつけ、

希望があれば終点阿字ヶ浦駅構内で切り離しも行った。運賃は最寄り駅から勝田駅・阿字ヶ浦駅間全線 1 往復乗車して 2 割引の大人 1 人当り 540 円、小児 1 人当り 270 円（昭和 56 年 10 月時点）で、運賃精算も乗車後に係員が集金に伺うこととして、好評であった。

禁煙列車走る

さわやかな通勤、通学ができるように禁煙列車を走らせることになり、関係機関との協議を経て新学期の始まる昭和 53 年 4 月 6 日から指定時間内を禁煙とした。

禁煙列車の運行に関しては、かねてから茨城県等からも要請があったところであり、周辺鉄道に先駆けて実現できたことに利用客からも評価を得ることができた。

なお、全車全面禁煙となるのは平成元年 11 月 1 日である。

５.佐久間橋の移管

湊鉄道当時の支配人の名前に由来すると言われている「佐久間橋」は、湊線が那珂湊駅から磯崎駅まで延長工事を行なった大正 12 年に、市道湊・阿字ヶ浦線（市道 166 号線）に架設した延長 33.5m、巾員 3.05m、荷重 6 t の跨線人道橋であった。

しかし、架設からすでに 62 年が経過しており老朽化していた。

茨城交通と那珂湊市の間では早くから、市の政策と交通機関の関係などを協議する機関として、連絡協議会を発足させて定期的に協議を行なっていた。

昭和 48 年度の協議の議題として、那珂湊市側から、市道 166 号線橋梁整備事業の一環として佐久間橋の改築工事を行なうにあたり、市への移管申し入れがあった。その後協議を重ね、昭和 50 年 2 月 10 日に正式に市へ移管が行われた。

市は昭和 52 年 10 月 18 日から改築工事を行ない、昭和 53 年 6 月 6 日に延長 35.0m、巾員 8.0m、荷重 20 t のＰＣ橋を完成させ、橋名も富士見陸橋と改められた。

ケハ 601 と右に佐久間橋　ひたちなか市提供

６.台風 11 号の豪雨による災害

昭和 52 年は、梅雨明けから 8 月上旬にかけては真夏日が続いたが、中旬には低湿の悪天候となり、東京地方の平均気温 23.6 度、日照時間 3.5 時間という異常気象に見舞われた。

9 月になると暑さが戻り厳しい残暑が続いていたが、9 月 19 日に台風 11 号の暴風雨により、関東各地は大きな被害を受けた。

湊鉄道においては、暴風雨の警戒にあたっていた保線係員が

19 時 50 分頃に那珂湊駅・殿山駅間の延長 60mにわたって海側3ヶ所の切取法面表土約 31 ㎡が崩れ、軌道および側溝が埋没しているのを発見し、那珂湊管理駅長に通報した。

那珂湊管理駅長は、直ちに阿字ヶ浦駅発 20 時 05 分の上り列車を平磯駅で打ち切り、車両を同駅に留置するとともに、職員を動員して不眠不休の復旧作業を行なった。

9 月 20 日も引続き土砂取除き作業を続行し、土木業者にも工事を委託してバックホウによる土砂の排除・土留め用坑木の打込みを行ない、19 時 00 分に列車の試運転を行なうことができた。

また、金上駅・中根駅間 600mと、中根駅・那珂湊駅間 1km においても 19 日 21 時頃から道床が冠水し、翌 20 日 10 時には本線路の冠水が軌条面より 20cm の高さまで達した。

その後 17 時頃には減水が始まり 23 時には冠水区間が無くなったことから全線の道床を巡回点検して、21 日 4 時に試運転列車を運行、翌 22 日の始発列車より正常運転に復した。

7.車　両

ディーゼル機関車

ディーゼル機関車は、ケキ 102 と 103 の 2 両が在籍し、昭和 59 年に貨物が廃止されるまで日中 2 往復の混合列車を牽引した。

50 年代最後の頃はほとんど貨物が無く、ディーゼル機関車が貨車 1 両とディーゼルカー1 両だけを牽引していたことが多かった。

なお、ケキ 101 も那珂湊の入替や保線に使われていたが、昭和 55 年 10 月 8 日に廃車となった。

ディーゼルカー

ディーゼルカーは、ケハ 401、402、601、ハフ 46 と元国鉄のケハ 45、北海道から渡ってきたキハ 1001、1002、1103、2004、2005、キハ 221～223 の 13 両が在籍していた。

朝通勤時の最大出庫両数 8 両と日中のみ使用していたケハ 601 の 9 両が運用車で、残り 4 両が予備車であった。

那珂湊駅　宮尾清司撮影

昭和 51 年 1 月 1 日現在

機関車　ケキ 101～103

ディーゼルカー

ケハ 45、ハフ 46(付随車)

ケハ 401、402、ケハ 601

キハ 1001、1002、1103、キハ 2004、2005

昭和 55 年度には国鉄からディーゼルカーキハ 11 形 19、25、

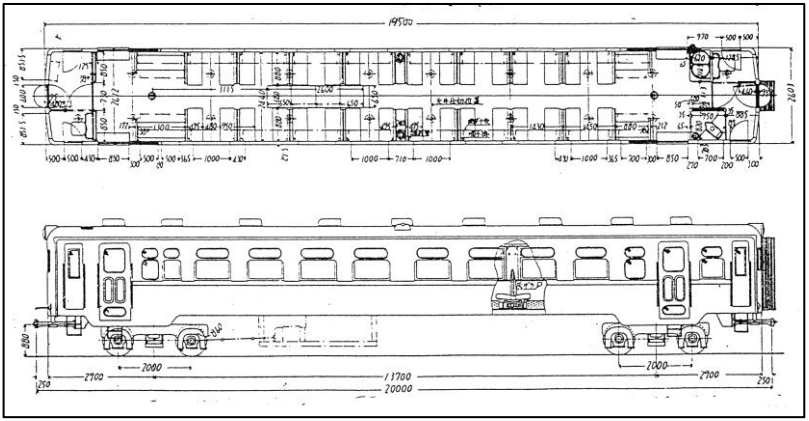
26 の 3 両を購入し、湊線ではキハ 111～3 と番号を付けた。

この購入に際して、真岡機関区のキハ 11 形 6 両すべてについて次の事項について実地に調査した。

①一般検査の新しいもの
②タイヤ(車輪)の厚いもの
③塗装が新しく傷の少ないもの

調査の結果、次の 3 両を選び、予備部品なども一緒に真岡線、水戸線、常磐線経由で那珂湊まで回送した。

キハ 11　1　元国鉄　キハ 11 19
キハ 11　2　元国鉄　キハ 11 25
キハ 11　3　元国鉄　キハ 11 26



キハ 11 車両竣工図表

当初は国鉄首都圏の朱色一色のまま営業運転を行った。

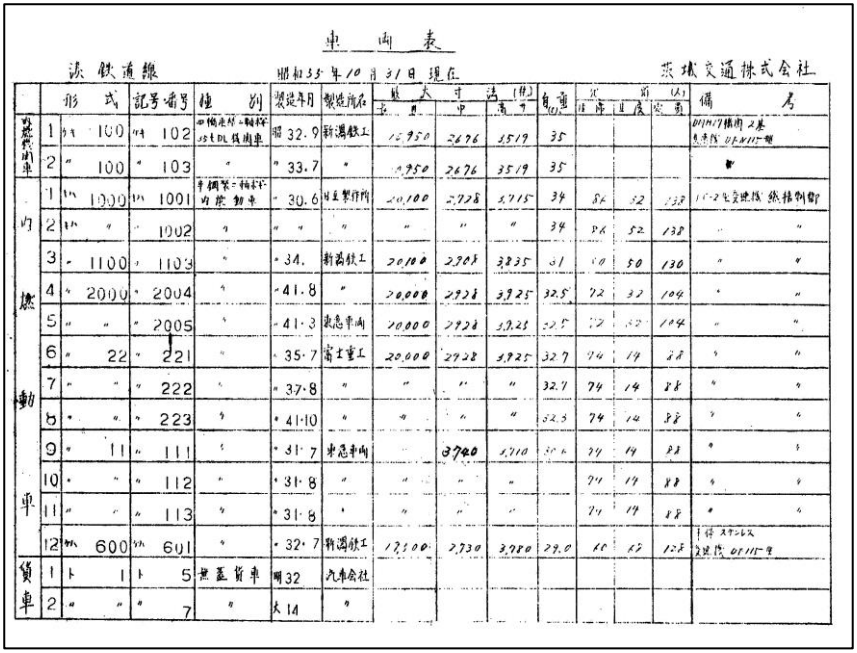
この年、ディーゼル内燃機関車ケキ 101、内燃動車ケハ 401、客車ハフ 46 の 3 両を廃車した。

機関車から内燃動車への切り換えを行って、輸送コストの削減を図ろうとしたもので、経営合理化策の一環でもあった。

昭和 55 年 10 月にケハ 402 が廃車、同じ頃にケハ 45 も廃車となった。

ハフ 46 は、昭和 55 年に平磯駅の貨物線で業者の人が一人で解体作業を行った。

昭和 55 年 10 月の時点での平日の使用両数は朝通勤時の 7 両と日中のケハ 601 の 8 両で、在籍車は 12 両となっていた。



車両表

湊鉄道線　　昭和55年10月31日現在　　茨城交通株式会社

		形式	記号番号	種別	製造年月	製造所名	最大寸法 全長	中	高	自重(t)	定員 座席	立	総	備考
蒸機関車	1	ケハ 100	ケハ 102	中機連結・輪軸駆動ディーゼル機関車	昭 32.9	新潟鉄工	12950	2676	3519	35				DH117 機関 2基 急速度 DF117型
	2	〃 100	〃 103	〃	〃 33.7	〃	12950	2676	3519	35				〃
内燃動車	1	ハフ 1000	ハフ 1001	半鋼製・輪軸駆動内燃動車	〃 30.6	日立製作所	20100	2728	3715	34	56	52	138	DC-2 化油機 燃料制御
	2	ハフ 〃	〃 1002	〃	〃 〃	〃	〃	〃	〃	34	56	52	138	〃 〃
	3	〃 1100	〃 1103	〃	〃 34.	新潟鉄工	20100	2708	3235	31	50	50	130	〃 〃
	4	〃 2000	〃 2004	〃	〃 41.8	〃	20000	2728	3725	32.5	72	32	104	〃 〃
	5	〃 〃	〃 2005	〃	〃 41.3	東急車両	20000	2728	3725	32.5	72	32	104	〃 〃
	6	〃 22	〃 221	〃	〃 35.7	富士重工	20000	2728	3725	32.7	74	14	88	〃 〃
	7	〃 〃	〃 222	〃	〃 37.8	〃	〃	〃	〃	32.7	74	14	88	〃 〃
	8	〃 〃	〃 223	〃	〃 41.10	〃	〃	〃	〃	32.3	74	14	88	〃 〃
	9	〃 11	〃 111	〃	〃 31.7	東急車両		2720	3710	30.6	74	14	88	〃 〃
	10	〃 〃	〃 112	〃	〃 31.8	〃	〃	〃	〃	〃	74	14	88	〃 〃
	11	〃 〃	〃 113	〃	〃 31.8	〃	〃	〃	〃		74	14	88	〃 〃
	12	ケハ 600	ケハ 601	〃	〃 32.7	新潟鉄工	17500	2730	3780	29.0	40	45	125	1台 スチレス 2速度 DF117型
貨車	1	ト 1	ト 5	無蓋貨車	明 32	汽車会社								
	2	〃 〃	〃 7	〃	大 14	〃								

昭和 55 年 10 月 31 日現在　湊線車両表

キハ 11 形 3 両編成　松原淳撮影

また、昭和 57 年度からクリーム地に紺色の帯という新塗色への塗り替えを開始した。昭和 59 年 7 月までに塗り替えを終了したが、キハ 1001 は廃車前提の休車となっていたので実施しなかった。

新塗装化

昭和 57 年度　キハ 111～113
昭和 58 年度　キハ 221、キハ 1002、キハ 2004、2005
昭和 59 年度　キハ 222、223、キハ 1103

その他に、無蓋貨車のト 5、7 の 2 両があったが昭和 60 年 3 月に廃車となり、代わりに東武鉄道から無蓋貨車の 2 両を購入してトラ 15、16 とした。

日、出づる道。

ひたちなか
海浜鉄道株式会社