

地域の底力——ひたちなか市

東北の被害の大きさに隠れて目立たないが、茨城県ひたちなか市も東日本大震災で大きな被害を受けた。ここで復興のシンボルともなったのが、かつて廃線危機にあった「ひたちなか海浜鉄道 湊線」である。みなと公募された新社長のもと、地域のさまざまな応援を得て復活。昭和の懐かしさが人気を集める鉄道会社として、鉄道ファンの人気も上々だ。

小さな

「ひたちなか海浜鉄道湊線」が
地域の心を結ぶまで

茨城県ひたちなか市



取材：文千葉望
写真：野瀬勝一



上／那珂湊で人気の「おさかな市場」。震災前には年間100万人もの観光客を集めていた。下／「今日のおススメはこれだよ!」。威勢の良い声が飛び交い、活気にあふれている。

まり地域社会に必要なものが赤字だからこそ、市が乗り出すのだと考えたからなのです」

本間市長によれば、第三セクターの鉄道事業では多くの例で、出資した自治体の市町村長等が社長を務めているという。だが、廃線が取りざたされるほど乗客が減ってしまった鉄道の再生は片手間ではできない。経験ある人物にかかりきりでやってもらいたいと、全国から人材を集め、面接を行った。吉田社長は、再建された富山県の万葉線(旧・加越能鉄道高岡軌道線・新湊港線)に携わった実績が決め手となって選ばれた。さまざまなアイデアと

それを実行するエネルギーも持ち合わせていた。

廃線になるといううわさが絶えず、一〇年以上人事異動もないままで、平均年齢六〇歳を超えた社員が運行する「湊線」。吉田社長が公募で選ばれ、新社長として赴任した時、最高齢の社員は駅勤務の七七歳だったという。普通ならとっくに定年になっているはずの社員も、会社の状況が悪いため、やめるにやめられずにいたのである。万葉線を再建した吉田社長も、社内の沈滞したムードには驚いたという。だが、鉄道事業としてみればできることはたくさんあったと話す。

「地域の経済

状況や鉄道の収支状況を見

ても、私が以

前手がけてい

た万葉線より

はるかにいい

状況でした。

周辺にはいろ

いろと観光地

もあります。

那珂湊のおさ

かな市場が年

間一〇〇万人、

アクアワールド大洗水族館が

一〇〇万人、国営ひたち海浜公園

だって百数十万人、合わせて

四〇〇万人近くの観光客を集め

るところなんです。ほかにも魅

力的な観光地がいろいろとあるの

に一切目を向けていなかっただ

け。逆に言えば、ここがダメなら、

全国の地方鉄道が全部ダメにな

ってしまふと思ったのです」

吉田社長は着任後、駅に勤務す

る社員を入れ替え、若手を採用し

た。運転士は免許が必要なので、

徐々に世代交代を進めていく計

画を立て、ひとりが若手に入れ替



わった。平均年齢は四〇代半ばに下がり、職場に活気が出てきた。接客も見直し、観光地との連携も深め、独自の企画も打ち出した。

「おらが湊鐵道応援団」が大活躍

湊線の再生に大きな助けとなったのが、地元の人々で作る「おらが湊鐵道応援団」である。団長の佐藤彦三郎氏は、応援団活動のきっかけを、平成十八年(二〇〇六)、那珂湊地区の活性化懇談会で話し合われた、町の活性化策だ

沿線の風光明媚な景色をゆっくり眺められるのはローカル線ならではの楽しみだ。鉄道ファンのカメラマンも数多く集まる。

「おらが湊鐵道応援団」団長の佐藤彦三郎氏（右）と事務局長の伊藤敦之氏。地域の力を結集して、湊線沿線の環境整備や、来訪者にはマップを配布し、地元や遠方の方には団報、Facebookで地域情報を発信し続けている。



つたと語る。

「懇談会の席上で『平成二十年（二〇〇八）三月に湊線が廃止になるといううわさがあるので廃線阻止活動をしよう』という議論が出て、応援団を作ることになったのです。私が団長として指名を受けましたので、副団長は那珂湊地区から一名、阿字ヶ浦寄りの磯地区から一名出してもらいました。まず取り組んだのは地域のいろいろな団体の長に『こういう運動をやるから協力してほしい』と依頼することでした」

地域で物事を進めるには、さまざまな団体の協力が不可欠であ

る。各団体から実行委員を一人ずつ出してもらい、四つの委員会を作った。「湊線利用促進と地域づくり委員会」「湊線サービスイ向上委員会」「広報委員会」である。市でまとめた湊線に関するアンケートをもとに活動内容を決めた。優先順位を付け、計画を立てて進行状況までチェックしたというから、非常に緻密な活動だったことがわかる。

「那珂湊地区は『湊線がなくなってもバスがあるさ』という程度の認識でした。しかし阿字ヶ浦や磯崎にはバス路線がない。お年寄りや湊線がなければ買物にも行けないんです。最初は湊線を行く茨城交通さんも我々の言葉を聞いてくれませんでした。だからなおさら住民を巻き込み、自治会や商工会議所、町の人が結束してあたらないといけなかったのです。完全にまちづくり、地域づくりの活動だったと言えますね」

鉄道会社は安全が第一であり、ともすればそれ以外の活動には消極的になりがちだった。吉田社



上／中根駅駅舎。湊線各駅では、外部のアーボランティアによるデザインワークが楽しめる。

長は着任後、社内のサービスレベルの低さに驚いた。一方、住民の間では乗客のマナーを指摘する声も多かった。佐藤氏は那珂湊地区にある複数の高校の校長を訪ね、協力を依頼した。高校生にとって鉄道は大切な通学手段である。ところが、生徒が座席に荷物を置いて少人数で占領するなどの問題があった。佐藤氏の申し入れを受けて生徒会がマナー向上に動き、湊線存続運動へ共同参画する形になった。

地元のバックアップが新企画を生んだ

駅舎周辺ももっと美しくしよう、地域の自治会が交代で清掃活動や花壇の整備を進めた。もともと風情のある駅舎の周りが、魅



右／まちなか漫遊マップ。
下／水戸黄門の印籠を模した乗車証明書特典付き。



力的な景観に変わっていった。ボランティアでなければ人件費などのコストアップ要因になったところである。

さらに、「もっと利用客を大切にしよう」と考えた応援団が中心となって、沿線の見どころを紹介する「まちなか漫遊マップ」もボランティアにより手作り。土日は駅に団員が何人かやってきて、チラシや時刻表を乗客に手渡しで説明し、周辺商店街や商工会議所の協力のもとで、湊線利用客限定のサービスを打ち出した。水戸黄



那珂湊駅にて。全国から買い付けた古い車両は鉄道ファン注目的。車両目当てに訪れる人々も多い。毎日丁寧に整備し、安全運行を心がけている。

門の「紋処」をイメージさせる乗車証明書を協力店に持参すると、商品の値引きなどのサービスが受けられる。最近では車で訪れる観光客が増えたが、鉄道を利用すれば車での観光よりもずっと楽しめるという「実益」を感じても

らうのである。

「応援団の活動を地元の人々に理解してもらうため、毎月一度団報も出しています。創刊以来一度も休んだことはありません。お年寄りが多いので那珂湊地区七五〇〇世帯に、自治会長を通じて全部回覧しています」(佐藤氏)

手作り感覚いっぱい応援団報には湊線への愛があふれている。このほかフェイスブック、ツイッターなど、使える広報手段はなんでも積極的に活用している。

応援団は那珂湊駅構内にブラス(といっても机と椅子があるだけ)を置き、訪れる人々に沿線の魅力をアピールしている。そのほか待合室には応援団写真部が撮影した写真が飾られていた。なかには毎日鉄道を撮影し続け、写真集を出している人もいる。他社から古い車両を譲り受けたことがかえって鉄道ファンの人気を集めた。「ひたちなか海浜鉄道」のホームページには各車両の詳しい解説も掲載されている。

古い車両、古い駅舎、懐かしい景色。かつては「何も無い」「進化したくない」象徴と思われていたも



のが実は大きな財産だったのである。会社の立て直しを進め、応援団が地域を巻き込んだ活動を続けるうちに、地域の人々が団体旅行に湊線を使うなど、利用方法が広がってきた。また、さまざまな企画に湊線を活かす動きも生まれた。

「阿字ヶ浦でイベントがあるので、通常当日のみ有効なフリー乗車券を二日間有効にしてほしい」という申し込みがあったり、秋葉原のメイドさんに同乗してもらう『メイドトレイン』を走らせて、終点で撮影会をやるなど、さまざまな企画を貸切り列車で実行しています」(吉田社長)

このほかバス会社とのコラボレーションも行っている。勝田駅で観光バスから湊線に乗り換えしてもらい、昭和の雰囲気浸って



右/那珂湊駅・駅猫の「おさむ」を抱いているのは社員の「さおりんご」(ブログネーム)さん。ブログが大人気。左/那珂湊駅に展示されている日本初のステンレス車両。鉄道ファンお目当ての一つ。



もらうというコンセプトだ。また、鉄道写真家や鉄道ファンの支援もあった。わざわざツアーを組んで、特別列車に乗車してくれたのである。こうした努力が功を奏して、順調に乗降客が増え、赤字も今年度にはほとんどというところまで持っていけるとい見通しが立った。そんな湊線を、東日



東日本大震災でひたちなか市にも大きな被害が。上／池が決壊して路盤が流され、線路が浮いた被災直後の湊線。下／地盤沈下と津波で破壊され、復旧を待つ那珂湊港。



本大震災が襲った。

大震災からの復興にも活躍した湊線

二〇一一年三月十一日、吉田社長はたまたま東京にいた。東京は震度五強だったが、ひたちなか市は震度六弱。鉄道や車両、乗客、社員の無事がなかなかわからず、居ても立ってもいられなかったという。幸いな被害はなかったし、鉄道も壊滅的な損傷はなかった。だが鉄道の近くにあった池が決壊して路盤を押し流し、線路

が宙ぶらりんになるなどして復旧に何カ月もかかった。その間は代行バスを走らせたが、お金が出ていくばかりだった。

その被害状況と復旧の道の手を、応援団写真部の方が記録し、写真集に残している。ゆがんだレール、決壊した池……。だが少しずつ復旧が進むにつれて、力強い鉄道の姿が戻ってきた。貨物車両に復旧工事のための資材を載せ、運ぶ車両の姿もある。これを見た市民はどれほど力づけられたことだろうか。湊線は、復興のシンボルともなっていた。

「ありがたいことに壊滅的な被害ではなかったのと、お客さんが増えつつあったことから、『あそこは残しておいてよかった』という一定のコンセンサスを市民からいただいたので、地震の被害にも耐えられたんで



す(吉田社長)

湊線が気風の違う二つの地区を結んだ

「ありがたいことに壊滅的な被害ではなかったのと、お客さんが増えつつあったことから、『あそこは残しておいてよかった』という一定のコンセンサスを市民からいただいたので、地震の被害にも耐えられたんで

ひたちなか市は、大手電機メーカーの工場がある勝田市と、伝統ある港町・那珂湊市が平成六年(一九九四)に合併して生まれた自治体である。片や転勤族も多く「よそ者」も受け入れる新興地区、片や伝統を誇る港町。気風はまったく異なるが、それがうまく融合する形の発展を模索してきた。だが、東日本大震災のダメージは大きかった。各工場は被災し、製品を積みだす茨城港常陸那珂港区

は津波をかぶって機能停止に。海岸地区は地震による破壊の上に、福島第一原発の事故による風評被害に苦しんだ。観光は九五%減である。

「今回の大震災では那珂湊地区の漁業者、加工工場、魚の販売からサービス業など全部が大変な被害を受けました。これらの業種ではそれぞれ団体があって、独自の活動に留まっていたんですが、震災後は力を合わせようという機運が出てきましたね。大震災は不幸な経験でしたが、人間関係は逆に深まったと思います」

ひたちなか商工会議所の鈴木誉志男会頭。大震災後は活動を自粛することはせず、イベントなどを積極的に行って震災復興を後押しすることに力を注いだ。



ひたちなか市の本間源基市長。大手電機メーカーの工場がある勝田市と、伝統的港町・那珂湊市が合併して生まれた市で、両方の良さを活かす道を探っている。

と語る。商工会議所では市内の産業が揺らいだままではいけないと、さまざまな活動を行った。東北の被災地が「イベントや経済活動を自粛しないで」と呼び掛けたこともあり、花火大会を開催し、市民の支援を得てイルミネーションで那珂湊地区を華やかに彩った。会議所の中にできたばかりだった「元気ひたちなか特別委員会」が地区復興の支援に力を尽くした。大企業のある勝田地区だけが復興しても意味がない。那珂湊地区が元気になり、二つの地区をつなぐ湊線がふたたび上昇機運に乗ることがぜひとも必要だと考えた。

「私は地元鉄道を廃線にした地域を何か所か見て回ったんです。どこも惨憺たるものでした。絶対に湊線を復活させなくてはいけないと痛感しました」（鈴木会頭）

富山県からひたちなか市にやってきた吉田社長の頑張りにも感激したという。地域のイベントにもまめに顔を出す。そんな一途さにはだされて、会頭ら会議所メンバーも、湊線に特別列車を走らせて初日の出を拜む「お正月特別企画」には毎回参加する。それだけでなく、商工会議所として温泉の無料券や沿線名物の「ほしいも」などを会員から集めて提供する

など、協力を惜しまない。

「古くて壊れそうな車両を大事に使い、地道に、ひたむきに頑張っているんです。そんな吉田社長から頼まれごとがあると、勝田の人間は乗りやすい体質だから、みんなでも応援してしまうんですよ（笑）」

夏には古い車両に冷房がないことを逆手にとり、窓を開け、風を入れながら走らせるのだという。真つ暗な田んぼの中を、黄色い明かりを浮かび上がらせながら湊線の列車が走る。ファンにはたまらない光景だろう。

吉田氏はもともと、ひたちなか海浜鉄道を五年間で軌道に乗せることに集中し、自分がその先どうするかは考えていなかったという。だが、大震災によって新しい道を探る計画は先延ばしせざるを得なくなった。

「六年目以降の五年計画を立てるように言われましたので、あと五年はいることになりそうですね」（吉田社長）

本間市長は、

「ニュースなどで湊線のことをいろいろ取り上げられると、市民

も嬉しいわけですね。ですから、鉄道が存続してよかったなと思ったださる方が増えているんじゃないでしょうか。ひたちなか市のいちばんの財産は湊線だという人もいますよ」

と喜ぶ。東日本大震災を経て、その価値はさらに高まった。鈴木会頭も言う。

「湊線は一つのシンボルなんです。町おこしのシンボルとして残ってほしい」

地域の総意として、小さな鉄道を支えていく。それが東日本大震災の苦しみを乗り越える、大きな力となるに違いない。



見渡す限りのサツマイモ畑の中を走る湊線。日照時間の長さや乾燥した空気から、ひたちなか市は全国一のほしいも生産高を誇る。