

第 6 章

ローカル線沿線の活性化の取り組み事例

櫻井和典

目次

1. はじめに
2. 上信電鉄、ひたちなか海浜鉄道を取り上げた理由
3. 上信電鉄の設立から現在に至るまで
4. 高崎商科大学生の上信電鉄沿線活性化の取り組み
5. ひたちなか海浜鉄道の設立当初から現在に至るまで
6. ひたちなか海浜鉄道の沿線活性化を目指した取り組み
7. まとめ（両路線の沿線活性化の取り組みを取材して）

1. はじめに

日本で最初のCMソングは、「ちゃっきり節」¹⁾だと言われている。この唄は、当時の静岡電気鉄道（現・静岡鉄道）が静岡市近郊に開園した狐ヶ崎遊園地²⁾のPRのために依頼したもので1927年に作られたのだが、ヒットして人々に親しまれたのは、それから20年もたった戦後であった。

日本人にも馴染みがあるイタリアの大衆歌曲「フニクリ・フニクラ」³⁾は、ベスビオ火山の登山用ケーブルカーの利用客を増やすために作られた曲で、世界最古のCMソングであると言われている。

奇しくも日本と世界、最初のコマーシャルソングは鉄道会社がオーダーしたものである。

鉄道事業は投資、運営と莫大な費用がかかる。当然、大勢の人に利用してもらわなくては採算が合わない。そのため、まずは鉄道の存在やその利便性をより多くの人に知ってもらうなければならない。

この2つの曲が生まれたころ、CMの効果としては、人々の口伝に広まっていくことが期待された。今ならば、インターネットやテレビ等のメディアを使い簡単に情報発信ができる。コンテンツもアニメだったり、ドラマや演劇、映画だったり様々だ。

でも、このようなCMに期待できるのは、主に観光客の増加についてである。ローカル線は観光客のためにだけあるのではない。まずは、通勤、通学、通院など地元の人たちの日頃の生活の足として十分に機能すること第一である。

私たちは、久留里線プロジェクトを通して、路線とその沿線が抱える課題の解決へ向けた提案を行ってきた。この課題というのは、久留里線だけではなく、ほかのローカル線も同様に抱えているものである。なかでも最大の課題は、利用客の減少をどう食い止めるか。どうしたら、鉄道とともに沿線が活気を取り戻せるかである。

本稿では、茨城県のひたちなか海浜鉄道と自治体、地元各種団体、住民主導の応援団、地元高校生等が力を合わせた取り組みと、群馬県の上信電鉄沿線にある高崎商科大学の学生たちの上信電鉄沿線活性化の取り組みについて取り上げてみたい。

1) 作詞：北原白秋，作曲：町田嘉章

2) 狐ヶ崎遊園地は昭和元年開園。昭和43年、狐ヶ崎ヤングランドに改称。平成9年に閉園した。

3) 作詞：ジュゼッペ・トゥルコ，作曲：ルイージ・デンツァ

2. 上信電鉄，ひたちなか海浜鉄道を取り上げた理由

この2路線を取り上げてみようとした理由をもう少し説明すると次の通りである。

まず，第1に両路線とも有名な観光地を抱えていること。

上信電鉄沿線には世界遺産に認定された富岡製糸場，群馬サファリパーク，最近テレビCMも流しているこんにやくパークなどがある。

一方，ひたちなか海浜鉄道沿線には，阿字ヶ浦海水浴場，平磯海水浴場，開園面積約200ha，夏には国内最大級のロック・フェスティバル⁴⁾も開催される国営ひたち海浜公園，那珂湊おさかな市場がある。

JR 久留里線，ひたちなか海浜鉄道，上信電鉄の概要			
鉄道名	JR 久留里線	ひたちなか海浜鉄道	上信電鉄
営業距離	32.2 km	14.3 km	33.7 km
区間	木更津～上総亀山	勝田～阿字ヶ浦	高崎～下仁田
駅数	14	10	21
複線区間	なし（全線単線）	なし（全線単線）	なし（全線単線）
電化区間	なし（全線非電化）	なし（全線非電化）	全線（直流 1500V）
列車本数	40 本／日	71 本／日	66 本／日
沿線自治体	木更津市，袖ヶ浦市，君津市	ひたちなか市	高崎市，甘楽町，富岡市，下仁田町，南牧村
沿線の主な観光地	東京ドイツ村，久留里城，亀山湖，濃溝の滝	那珂湊おさかな市場，阿字ヶ浦海水浴場，国営ひたち海浜公園	富岡製糸場，こんにやくパーク，群馬サファリパーク

両路線とも集客力の大きい観光地を抱えているものの，いずれも近くを高速道路が通っているため，観光客の多くを自動車に奪われてしまいがちである。

第2に，基本的には地元住民の生活を支える「足」であるということ。

上信電鉄沿線は大学が1校⁵⁾，高等学校は6校⁶⁾，ひたちなか海浜鉄道は高校が2校⁷⁾あり，それぞれ学生たちの通学の足となっている。

この2点については，東京ドイツ村，久留里城や亀山湖といった観光地を抱え，県立君

4) ロック・イン・ジャパン・フェスティバル。2017年は8月5・6・11・12日の4日間開催。

5) 高崎商科大学

6) 吉井高校，富岡高校，富岡東高校，富岡実業高校，下仁田高校（以上群馬県立）学芸館高校（私立・通信制）

7) 那珂湊高校，海洋高校（以上茨城県立）

津青葉高校生の大事な通学手段となっている久留里線にも共通することだ。

3つ目は、沿線の産業、文化、商業関連施設の活性化を目的とした独自のプロジェクトを展開していることである。

そして、それらのプロジェクトを支えていたのが「若者」「よそ者」「バカ者」であった。

上信電鉄沿線にある高崎商科大学では、民間企業との連携事業、公開講座のほか、学生たちが主体となり取り組むプロジェクトを展開している。一方、ひたちなか海浜鉄道では、東京の墨田区にある劇団が地域外の者（よそ者）の目から見た地域の魅力を伝えることで、外からの観光客はもとより、地元の人たちにも沿線の魅力について再発見（気づき）していただくとする新たな試みを行っている。

両者とも、各々の魅力を引き出そうとするプロジェクトによそ者が加わったり、若者がいたりした。そして、困難なことであっても信念を持って決してあきらめようとしないバカ者の姿も……。

沿線活性化に対する取り組みを紹介していく前に、まずは、上信電鉄、ひたちなか海浜鉄道の設立から現在に至るまでの経過を振り返ってみたい。

3. 上信電鉄の設立から現在に至るまで

(1) 富岡製糸場の生糸輸送が目的

上信電鉄株式会社は明治28年（1895年）12月、上野（こうずけ）鉄道株式会社と日本では四国の伊予鉄道に次いで2番目に設立された私鉄である。明治30年（1897年）5月に高崎～福島間16.6 km で営業を開始、同年9月に終点下仁田までの全線が開通した。設立当時はレール幅が狭い軽便鉄道⁸⁾として蒸気機関車が小型の車両を牽引していた。鉄道開設の最大の目的は、富岡製糸場の生糸の輸送であった。

(2) 軽便鉄道から大量輸送の対応へ

大正10年（1921年）9月に社名を上信電気鉄道株式会社に変更、その後第一次世界大戦が終わって不況も一段落すると、上野鉄道の輸送量も順調に増加し、小型の軽便鉄道のままでは今後の需要に対応できなくなると予測された。

この課題解決に取り組んだのが、“高崎の渋沢栄一”と称され当時社長に就任したばかりの山田昌吉⁹⁾。彼の下で、大正11年より始まった全線電化工事は、同時に軽便鉄道時

8) 通常の鉄道よりも線路の幅を狭くするなどして規格を低くし安価に建設された鉄道。

のレール幅762 mm をレール幅1067 mm へとした拡幅も伴ったものである。当時はこのように電化と拡幅工事を同時に行う事例はまれで、画期的な工事と言われた。大正13年（1924年）、この工事の完成により、機関車のスピードアップが可能となったほか、国鉄線からの貨物を高崎で積み替えることなく富岡や下仁田へ直通輸送できるようになった。貨物の相互乗り入れが可能になると、次は旅客に対する一層の便宜をとということで、高崎駅構内に上信電気鉄道の停車場が作られた。これにより客車と貨車が別々の運行となった。快適性と併せて利便性が向上すると乗車定員も増やすことができ、国内の経済が思わしくなかったにも関わらず、旅客輸送は活況を呈した。また、鉱産物や農産物、そして前述の生糸などを輸送し、沿線の産業発展に大いに貢献した。

(3) 戦後の観光振興

第2次世界大戦のさなか、日本の養蚕農家はまずは食糧生産に追われ、繭の生産量は激減した。また、戦時中、軍需用として急速に発展したナイロン工業が、戦後は広く民間用に転換、世間に出回る靴下はナイロン製が半分以上を占めることになる。昭和30年～40年にかけて、養蚕生産量は戦前ほどとはいかないまでもある程度回復したが、もはや以前のような輸出産業ではなくなった。そして、化学繊維が台頭し、都市近郊にある農地の宅地化などで繭の生産量は減少の一途をたどる。かつて世界でもトップクラスだった日本の繭生産量は、最盛期の1/100以下となった。¹⁰⁾

上信電気鉄道もこのような流れから戦後は、観光振興に力を入れることになる。昭和25年になると春秋の行楽シーズンの日曜祭日には、上野から下仁田までの直通高原列車が走るようになった。この直通列車はその後昭和44年（1969年）まで続いた。高崎観音の建立をきっかけに昭和27年には「新日本高崎子ども博覧会」が1ヶ月にわたり開催され、その会場跡地には「高崎フェアリーランド」という遊園地が作られた。¹¹⁾

(4) 安全運行と近代化

前回の東京オリンピックが開催された昭和39年（1964年）、上信電鉄株式会社に社名を変更。この後、昭和48年（1973年）に上信電鉄は全線で自動信号を導入するが、ATS（自

9) のちに高崎商工会議所会頭、上州銀行副頭取を兼任。

10) 日本の養蚕業の変遷「養蚕」第3節 一般財団法人 大日本蚕糸会 蚕業技術研究所発行
http://www.silk.or.jp/silk_gijyutu/yousan.html

11) (1)～(3)／高崎アーカイブNo.4 たかさきの街を作ってきた企業 上信電鉄株式会社 高崎新聞 <http://www.takasakiweb.jp/takasakigaku/t-archive/article/004.html>

動列車停車装置)の導入は見送られた。そのような中、昭和59年(1984年)12月21日、千平と下仁田間で上下線の列車が正面衝突するという事故が起きる。運転士1人が死亡、135人が重軽傷という大惨事だった。安全運行を目指すためには、人間の注意力だけでは限界があった。この事故が契機となり、翌年、ATSを導入することになる。¹²⁾

(5) 合理化の波

近代化を進める上信電鉄だったが、皮肉にもこの後、バブル経済が崩壊。上信電鉄も各種リストラをせざるを得なくなる。

そのターゲットの一つが貨物輸送である。上信電鉄の貨物輸送は、富岡製糸場の生糸のほか、上りの高崎方面では、薪、木炭、石炭、砥石、セメントなどを積載。一方、下りでは肥料、新聞が主であった。ただ、これらの貨物は輸送に手間がかかる割には利益が少ない。セメントなどは、輸送量が多ければ鉄道の方がコストは安くなるが、輸送量が少ないとトラック輸送の方が好都合である。

他の地方鉄道も同じ傾向にあったが、上信電鉄でも平成6年(1994年)9月でセメント輸送が終了。すぐに貨物列車の営業も終わりを告げた。

そして、旅客輸送にも、合理化の波が押し寄せてくる。利用者の減少から、昭和60年(1985年)には快速列車は準急列車に統合され運行もラッシュ時のみとなる。その準急列車も平成8年(1996年)9月末で廃止。翌10月1日からは、全車各駅停車となるほか、ワンマン運転が実施されるようになった。

また、平成13年(2001年)からCTC(列車集中制御装置)を導入し、さらに合理化を進めることになる。さらなる合理化が進む一方で、平成14年(2002年)3月、沿線近くにある高崎商科大学に通学する学生の利便性向上を目的として、高崎商科大学前駅が開業した。

それでも、年間の乗車人員の減少に歯止めがかかるとはなかった。昭和41年度(1966年度)には816.5万人だった年間乗車人員¹³⁾が平成23年度(2011年度)には215.8万人まで落ち込む。¹⁴⁾

けれども平成24年度(2012年度)は、約10万人増加に転じる。(225.3万人)¹⁵⁾この平成24年は、富岡製糸場が世界遺産の候補としてUNESCOの世界遺産センターに正式に推薦

12) (4)(5)元気なローカル線のつくりかた 堀内重人・著 2014年学芸出版社 pp.57 - 58

13) 私鉄統計年報 [昭和41年度] 運輸省鉄道監督局監修より

14) 鉄道統計年報 [平成23年度] 国土交通省より

15) 鉄道統計年報 [平成24年度] 国土交通省より

されることが決定した年であり、平成26年（2014年）6月、第38回世界遺産委員会で登録が決定されると、年間乗車人員は236.5万人までに回復した。¹⁶⁾

4. 高崎商科大学生の上信電鉄沿線活性化の取り組み

(1) 世界遺産登録で沿線に活気を

平成26年（2014年）6月、ユネスコは「富岡製糸場と絹産業遺産群」を世界文化遺産として正式登録した。その10年以上も前の平成15年（2003年）、小寺弘之群馬県知事が富岡製糸場の「ユネスコ世界遺産登録をするためのプロジェクト」を発表した。

この頃、当時高崎商科大学の教授に就任したばかりの裕宗夫先生¹⁷⁾は『上信沿線地域活性化シンポジウム』の開催に向けて構想を練っていた。ちなみに、筆者は、前職で就職情報誌の編集に携わっていた際に、原稿執筆を依頼したり、学生向けの就職活動についての講演を依頼したりと、毎日新聞記者時代の裕先生には大変お世話になっている。

平成16年（2004年）に裕先生と高崎商科大学でお会いした時は、「地元の人たちを呼び、上信電鉄の運行車両を使って、沿線活性化の講演や意見交換会を行う」計画を笑顔で話してくださいました。その時に、「現在、『富岡製糸場を世界遺産に』という話が起きている。ぜひとも、この話を実現させ、上信電鉄沿線に活気を取り戻したい」と力説されていたことを思い出す。その後に伝え聞いた話では、車内での講演の後、参加者とともに沿線駅周辺を街歩きし、帰りの車内では、県内の名酒を傍らにおいて参加者と意見交換をしたらしい。いかにも先生らしい話である。

裕先生はその後、同大学の特任教授になられたが、残念なことに登録決定の朗報を聞くことなく、病に倒れ故人となられた。先生の活動が世界遺産登録の大きな原動力になっていたことは間違いない。志半ばで亡くなられたため、先生のこの取り組みに関する活動報告はあまり残されていないが、長年裕先生と活動を共にしてこられたカメラマンの丹羽諭¹⁸⁾氏がウェブ上に掲載した資料¹⁹⁾で裕先生の活動について触れている。

16) 鉄道統計年報 [平成26年度] 国土交通省より

17) 裕宗夫氏略歴：大阪大大学院修了。毎日新聞記者に。定年後は評論家。和歌山大経済学部教授を経て2001年から高崎商科大教授。のち特任教授。著書に『悲しい目をした男 松下幸之助』など多数。

18) 丹羽諭氏略歴：1947年、富山県生れ。日本大学法学部卒。会社員4年間を経て写真店に2年間勤務。その後フリー。毎日新聞社、マイナビ、医学雑誌数社で取材。

19) 渋沢栄一&富岡製糸場と絹産業遺産群 Web-ProPhoto.com 丹羽 諭
http://sniwa.web-prophoto.com/070shibusawa_tomioka.html

現在、高崎商科大学では、裕先生の沿線活性化に向けた活動を大学全体で引き継ぎ、様々な取り組みを行っている。先日、大学を訪問し取材させていただいたところ、中には、私たちの久留里線プロジェクトやその他の地域活性プロジェクトに共通する点、ヒントになりそうな話を聴くことができた。

(2) 上野三碑を世界記憶遺産に

平成29年（2017年）9月13日、上信電鉄に実際に乗り、高崎商科大学を訪問し取材した後、上州富岡駅まで足を延ばし、富岡製糸場を見学することにした。

まず、高崎商科大学ではコミュニティ・パートナーシップ・センター長の前田拓生教授と加島勝一同センター事務長から裕先生の活動以降の話を伺うことができた。

同大学の活動は、上信電鉄と直接的な関わりをもつというよりも、周辺の自治体や商店街などの団体と協力して沿線を盛り上げようとするものだ。最近、最も力を入れているのは、「上野三碑」の世界記憶遺産登録を後押しする活動である。

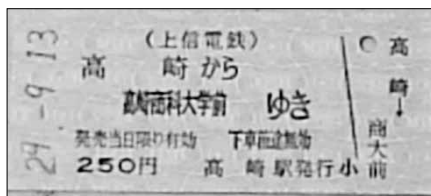
「上野三碑」とは、高崎市内にある7世紀から8世紀にかけての古代石碑3基（山上碑、多胡碑、金井沢碑）の総称である。特別史跡に指定され、2015年に世界記憶遺産の国内候補になった。

この三碑は直径3 kmの範囲内に集中しており、最寄り駅となる上信電鉄の根小屋駅～吉井駅を利用しながらウォーキングを楽しめる。とくに、山上碑と金井沢碑の間は“石碑の道”（いしぶみのみち）と言われており、他にも万葉集の歌碑や根小屋、山名の城址など歴史ロマンを十分に堪能できるコースである。

学生たちは「上野三碑」の知名度向上のため、地元の小中学生に三碑の魅力を紙芝居で伝えるほか、上信電鉄と連携してハイキングを企画。また、石碑の路の清掃活動を行ってきた。この「上野三碑」が世界記憶遺産に登録されると、上信電鉄（33.7 km）沿線は2つの世界遺産を有することになる。両者とも歴史的価値が高いとはいえ、時代がかけ離れている。これらを新しい観光の目玉として結び付けられないか、というのが今の課題だ。

富岡製糸場は、登録から3年経ったが、訪れたこの日は平日ということもあり観光客の姿は少ない。一部修復工事を行っていることも観光客減の原因かもしれないが、このような歴史的に相当な価値があるものに対しても「流行りもの」としてみてしまう今の風潮は何とかならないといけない。

施設内を見て回ると、繭を煮る匂いや自動繰糸機がたてるリズムカルな音に合わせて、巧みに生糸を巻き取る工女たちの姿が想像できる。私たちが子供のころは、「学研の科学」という雑誌に製糸器セットという付録があり、わずかなその薄い記憶で何となく想像できる



写真上：鉄道マニアが喜ぶ硬券。高崎駅
他有人駅で購入可能
写真下；全国から寄せられた絵手紙を車
内に展示

のだが、今の若い人には無理なことだ。それでも、日本の一時期をしっかりと支えたこの遺産を後世にしっかりと伝えたい。

平成29年（2017年）10月31日、地球の裏側から朗報が届いた。世界記憶遺産に「上野三碑」を登録することが決定した。2つの世界遺産をどう観光に、また地域の活性化に活かしていくか。「世界遺産」という称号がつく以上、施設の整備等に相応の経費がかかるだろうし、長く維持し続けるためには、これまでよりも今後の方が大変なのかもしれない。

(3) 大学生たちの上信電鉄沿線活性化に向けたその他の取り組み

①ぐんまウェディング

この「ぐんまウェディング」は、山名駅ちかくにある山名八幡宮²⁰⁾とのコラボレーション企画である。ウェディングというどうしても都会的にという希望が強いが、群馬ならではのウェディングができないものかという学生の発想から生まれたものだという。群馬らしさを追求していくと、色々なアイデアが浮かんできた。例えば、ウェディングケーキをだるま型にして、夫婦での最初の共同作業はケーキ入刀ではなく、二人でケーキのだるまに目を入れるなど。この話を聞いたとき、筆者の頭には、私たち千葉商科大学人間社会学部の「弘前ウェディング」のことが浮かんだ。

②特別臨時列車によるイベント実施

2016年12月17日、高崎—下仁田間を往復運行する「クリスマストレイン」にてサンタクロースの衣装に扮した学生などが、バルンアートやビンゴゲームで家族連れなど約80人の乗客を楽しませた。（12月18日付上毛新聞）

なお、この年の5月1日も臨時列車「ファンタジー号」車内で同じようなアトラクションを実施している。²¹⁾

20) 山名駅近くにあり、安産と子育ての神社として広く知られる。

21) 高崎商科大学 <http://www.tuc.ac.jp/>

「地と知から（価）値」を創出する地域密着型大学を目指して 平成28年度・成果報告書
高崎商科大学

5. ひたちなか海浜鉄道の設立当初から現在に至るまで

ひたちなか海浜鉄道は明治40年（1907年）湊鉄道株式会社として設立された。日清、日露の戦争を体験した後でもあり、この頃に作られた鉄道は軍事上大切なインフラであるということから国鉄としてスタートすることが多かったが、湊鉄道は私鉄として大正2年（1913年）まずは勝田～那珂湊間8.2 kmを開業。その後、大正13年（1924年）に那珂湊～磯崎間5.1 km、さらに昭和3年（1928年）磯崎～阿字ヶ浦間1.0 kmを延長して全線開業となる。

第2次大戦中の昭和19年（1944年）、茨城県内を走る水浜電車、茨城鉄道、湊鉄道、そしてバス会社が統合し、茨城交通株式会社²²⁾が発足。路線名はそれぞれ茨城交通の水浜線、茨城線、湊線となった。

(1) 関東有数の海水浴場で観光客を呼び込む

昭和4年（1929年）から勝田で国鉄常磐線に乗り入れて水戸まで直行する定期列車が走っていたが、昭和38年（1963年）で廃止された。廃止の理由は常磐線の運行本数が増えてきて、線路の容量が足りなくなり、茨城交通の列車を走らせることが難しくなったからである。

定期列車は廃止になったが、関東有数の海水浴場である阿字ヶ浦への利便性を考え、昭和44年（1969年）から夏場の海水浴期間中は上野から阿字ヶ浦まで直通で乗り入れる臨時急行「あじがうら」を運行した。この臨時急行の運行は、平成2年（1990年）まで続いていたが、使用車両の老朽化、港湾整備等の影響で海水浴客が減り廃止となってしまった。

上信電鉄の高原列車にも言えることだが、観光は乗客増加に大きな力を発揮するものの一点集中では、限りがあるようだ。

昨今の課題として、他のローカル線と同様に車社会の発展による通勤客、観光客の減少、少子高齢化の影響による通学客（主に高校生）の減少が挙げられる。

昭和40年（1965年）には約350万人あった輸送人員が平成18年（2006年）にはその約5分の1である約70万人にまで減少した。

設備面の充実によるサービスの向上には当然取り組まなくてはならないが、一方で、上信電鉄と同様に合理化の波はひたちなか海浜鉄道でも避けられないことだった。そこで平

22) 昭和19年創業。現在は路線バス・観光バス事業がメイン。他に、旅行業、広告業、保険業、不動産業を営む。本社は茨城県水戸市。

成12年（2000年）からは全線ワンマン運転を取り入れ、経費削減を図っていった。

(2) 第3セクターという選択

平成17年（2005年）12月、慢性的な赤字経営を理由に茨城交通はひたちなか市に対し湊線を廃止したいとする旨を伝えた。平成20年（2008年）3月をもって湊線を廃止し、バス路線に転換。赤字幅を圧縮したいというのが茨城交通の考えだった。これに対し平成18年（2006年）6月にひたちなか市は「公共交通を存続させることは行政の責務である」という強い思いから、沿線の自治会、商工会議所、高校の関係者等で構成する「ひたちなか市湊鉄道対策協議会」を発足。同年9月に公的補助による鉄道存続を提案した。この頃、茨城県内では日立電鉄と鹿島鉄道が相次いで廃止に追い込まれており、茨城県としてもこれ以上の廃線は避けたいところだった。

市側としては、茨城交通の子会社として鉄道事業を継続させてもらいたいという考えが強かったが、経営再建中の茨城交通としては、金融機関からの支援を受けるためにはどうしても赤字事業の鉄道部門を切り離す必要があった。そこで浮かび上がってきた案が第3セクターによる新会社設立だった。

鉄道存続に汗を流したのは、市や商工会議所、学校関係だけではない。平成19年（2007年）1月には「おらが湊鉄道応援団」が発足、存続のための行動を開始した。市民が立ち上げたローカル線支援のための組織は全国的にも珍しい。

ひたちなか海浜鉄道は第3セクターとして平成20年（2008年）にスタートしたが、その前年にこの新しい組織のリーダーとなる社長を公募した結果、富山県高岡市の第3セクター鉄道「万葉線株式会社」で会社設立から、営業、経営計画など幅広い業務経験を持っていた吉田千秋氏が選ばれた。吉田社長は、鉄道業務のみならず、街の活性化等についても豊富な経験、ノウハウをもっていたのも社長として期待される大きな理由であった。²³⁾

6. ひたちなか海浜鉄道の沿線活性化を目指した取り組み

ひたちなか海浜鉄道が第3セクターとして再スタートを切ってから、現在に至るまでどのような苦難があり、それをどのように乗り越えてきたか。確かに経費削減に主眼を置いた「守りの経営」も無視できないが、そればかりでは先が見えてしまう。ひたちなか海浜

23) 第5項／ひたちなか海浜鉄道 HP <http://www.hitachinaka-rail.co.jp/>

ひたちなか海浜鉄道の歴史 <http://www.hitachinaka-rail.co.jp/about/history.html#history01>

鉄道は、現在に至るまでいくつもの「攻めの事業展開」を繰り広げてきた。

実は、今回、幸運にもひたちなか海浜鉄道株式会社の吉田千秋社長とお会いし、お話を伺う機会に恵まれた。

早朝に、北朝鮮のミサイル発射で日本中が色めき立った8月29日、柏から特急ひたちで約1時間、水戸の一つ先である勝田に到着。当駅でひたちなか海浜鉄道湊線に乗り換え那珂湊駅へ。午後1時のアポイントまで時間が多少あったので、街の様子を見学しながらまずは魚市場へ行くことにした。駅から市場まではおよそ800 m、歩いて10分ほどの距離だ。この日は8月にしてはさほど暑くなかったが、海の近くのためか、湿気がものすごい。市場に着いてみると、平日であるにも関わらず、結構な人出だった。ただ、多くは車で来ている観光客で私のように鉄道を利用してやってきた人は、わずかな様子だ。とにかく、新鮮な海の幸で空腹を満たし、那珂湊駅に再び戻り、吉田社長のインタビューに臨んだ。²⁴⁾



(1) ひたちなか海浜鉄道の基本情報

ひたちなか海浜鉄道を一言で紹介すると、勝田～阿字ヶ浦間（営業距離14.3 km、駅数10駅）を26分で結ぶ、運行本数1日71本で現在はひたちなか市内だけを走る第3セクターの鉄道である。

主な駅は次のとおり。

JR 常磐線の勝田がひたちなか海浜鉄道の起点駅である。

那珂湊駅は湊線のメインステーションであり、近くには年間約100万人が訪れる「那珂湊おさかな市場」と「アクアワールド大洗」がある。

現在、終点となっている阿字ヶ浦駅は、夏になると大勢の観光客が押し寄せる。

「阿字ヶ浦海水浴場」、ロックフェスティバルの会場で有名な「国営ひたち海浜公園」の最寄り駅である。

24) この第6項は、ひたちなか海浜鉄道の吉田社長、中山管理部長、「おらが湊鉄道応援団」佐藤彦三郎団長、伊藤敦之副団長のインタビューと参考資料（ローカル鉄道地域作り大学配付資料 ローカル鉄道地域作り大学 2016年度、おらが湊鉄道応援団取り組み概要 おらが湊鉄道応援団による。但し(6)を除く。

(2) 「おらが湊鐵道応援団」設立

第3セクターとして新たなスタートを切ったひたちなか海浜鉄道にとって、忘れてはいけないのが、平成19年（2007年）にひたちなか市民によって組織された「おらが湊鐵道応援団」だ。

吉田社長とのインタビューの後、幸いなことに応援団長の佐藤彦三郎様、副団長の伊藤敦之様のお話も伺うこともできた。

応援団設立に至るまでの経過は、次の通りである。

平成18年（2006年）に那珂湊地区自治会協議会自治会長、ひたちなか商工会議所那珂湊ブロック役員、那珂湊本町通り商店街振興組合役員、ひたちなか市観光協会役員を主としたメンバーが集まり、那珂湊地区の活性化について話し合った「那珂湊地域活性化懇談会」の席上で、平成20年（2008年）3月に湊線が廃止になるかもしれないとの噂が流れた。もし廃止になれば、商店街としてはさらなる街の衰退につながるのではという懸念から、断固として廃線を阻止したいという機運が沸き、湊鐵道の応援団が結成された。

ただ、このような廃線を阻止するような運動は、誰も取り組んだ経験がなく、どのようなことから始めたらよいかわからないため、まずは廃線の危機から存続を決めた和歌山県の貴志川線²⁵⁾や吉田社長が以前勤務していた富山県の万葉線²⁶⁾などの応援団活動を参考にした。そして、存続運動計画書を作成するとともに、5つの委員会を形成、市内の51の団体から集めたそれぞれの実行委員を中心に、各種問題点の検討に取り組んだ。

5つの委員会と主な活動については以下の通りである。

① 湊線利用促進と地域づくり委員会

主な活動

- ・湊線の利用促進により乗客増員を図る。湊線乗車企画事業の立案から実施を行う。
- ・自然や観光、イベントなどの地域資源や車輛、駅などの活用による利用促進事業などを行う。

② サービス向上委員会

主な活動

- ・利用客の快適性・利便性等、顧客満足度の控除に繋がる応援企画（例えば、地域共生型サービス企業への転換を助長するなど）の提案および実施。

③ 湊線存続とまちづくり委員会

25) 和歌山県和歌山市にある和歌山駅と同県紀の川市の貴志駅を結ぶ14.3 kmの路線。

26) 富山県高岡市と同県射水市を結ぶ第3セクター方式の鉄道で、高岡軌道線と新湊港線の2路線を併せ持つ12.9 kmの路線。

主な活動

- ・ 鉄道の存続運動を推進し、街づくり、産業の振興、周辺地域の活性化、イベントに合わせたおもてなしの向上、サービス企画などの実施。
- ・ 沿線住民に対して湊線への関心を深めてもらい、なぜいま存続運動が必要なのかを説明する。特に、今後10年、50年後に地域遺産として残していくことなども意識。
- ・ 沿線住民に利用促進をお願いする。
- ・ 駅において、「まちなかマップ」「乗車証明書」²⁷⁾「時刻表」を配布し、訪れた人たちを街中に誘導。かつ観光客のリピーター化を図る。

④ 広報委員会

主な活動

- ・ 応援団の活動内容を発信する団報の発行、HPによる情報発信など。ちなみに、「おらが湊鉄道応援団報」は平成19年（2007年）4月25日創刊、以後毎月発行。この9年間、未だ1回の休刊もない。

⑤ 高校生による存続委員会

主な活動

- ・ 茨城県立那珂湊高校（以前の茨城県立那珂湊第一高等学校と茨城県立那珂湊第二高等学校が平成21年に統合）、茨城県立海洋高等学校の連携による湊線存続運動を実施。また、生徒通学利用の増進に関する企画・事業の実施。特に高校生の視点で、自主的な活動を尊重している。

《この項に関する参考資料・参考文献》

- ・ 2016年度 おらが湊鉄道応援団取り組み概要 おらが湊鉄道応援団

(3) 利用客増加の具体策

① 定期利用者の増加促進施策～年間通学定期券の販売

定期券の利用期間は通常1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月の3種類であるが、最近、私鉄ローカル線で年間通学定期券を販売する鉄道会社が増えている。やはり、ローカル線と沿線の高校に通う学生はお互いになくはない存在である。

ひたちなか海浜鉄道の場合、先に記した通り、現在、那珂湊駅付近に2つの県立高校がある。

27) 那珂湊駅もしくは乗務員が発行する証明書で、沿線の店舗や旅館等に呈示することにより各店のオリジナルサービスが受けられる。

ローカル線沿線の活性化の取り組み事例

仮に勝田から那珂湊まで、通常の6ヶ月定期で1年間乗車すると

$59,570円 \times 2 = 119,140円$ になる。

実のところ、この区間の年間通学定期券は84,000円なので、約35,000円も得することになる。

一方で、高校生の通学手段としては、「自転車」も考えられる。天候の問題や距離、時間、地形、交通面での安全性、パンクした時など思わぬ事態の対応なども考慮しなければならないが、費用面から考えれば有力な通学手段であることは間違いない。ひたちなか海浜鉄道の営業距離は、勝田から終点阿字ヶ浦まで14.3 km、2つの高校の最寄り駅でもある那珂湊まででも8.2 kmなので、自転車でも十分通学できる距離だ。この学生たちをしっかりと取り込むには割安な年間通学定期券は欠かせない。

高校生にとって自転車も魅力的な通学手段であるのなら、いっそのこと自転車と一緒に乗車できるサイクルトレインはどうだろう。このことを吉田社長に尋ねてみた。

ひたちなか海浜鉄道でも、以前に検討したことがあるようだったが、肝心の朝の通学ピーク時は、自転車を積み込むだけのスペースがないとのこと。また、仮に積み込めたとしても、車両とホームの段差の問題、積み下ろしにかかる時間などを考慮すると安全で正確な列車運行に支障をきたす恐れがあるということだった。

サイクルトレインを導入しているローカル線を見ても、いすみ鉄道²⁸⁾は持ち込み料210円を徴収。群馬県の前橋市と桐生市を結ぶ上毛電鉄は、持ち込み無料だが、可能な時間帯を限定している。

導入している他の路線も、対象となる列車を限定するほか、昼間の乗車人員が少ない時間帯や土日など休日に設定するケースが多く、学生たちの通学用という例はほとんど見ない。

② 定期利用者の便宜を図った施策

始発電車は4～5時台から、終電は23時台と通勤者に便宜を図ったダイヤ編成にしている。

平成19年（2007年）6月から那珂湊駅で試験的に導入したパーク＆ライドは、まず30台分の駐車場を通勤定期所持者向けとして市が用意した。その後10月からは普通乗車券、回数券を含む湊線利用者に対象者を拡大した。駐車場のみならず、駐輪場の整備、駅前広場をバスやタクシーの乗り入れが可能なロータリーにするなど「駅から」の利便性だけでは

28) いすみ鉄道の車内への自転車持ち込みについては、乗務員が列車の混雑度、団体予約の有無を確認し、自転車を携帯しての乗車を断ることもある。同様に上毛電鉄でも夏祭り等の行事開催時や乗客が多い場合などは、自転車の持ち込みを断ることがある。

なく「駅まで」の利便性向上も大切なポイントであった。

列車運行上の設備としては、金上駅の列車交換設備の新設が挙げられる。これにより、多客時の輸送力が倍増、現在は1日71本のダイヤ編成となっている。

③非定期利用者の増加施策

増加させるべき利用者は何も定期券所有者だけではない。乗車券や回数券などの利用者、おそらくは観光客やビジネスで訪れてくる人たち、そして通勤通学以外の地元客に対してどのようなサービスを提供しているのか。

・「湊線一日乗車切符」

通常、勝田～阿字ヶ浦間は片道570円、往復1140円かかる。これが「湊線一日乗車切符」を購入すると900円。2割ほど安くなる。

・「海浜公園入園券付きセットクーポン」

湊線の終点阿字ヶ浦駅から徒歩で約20分のところに、「国営ひたち海浜公園」がある。

開園面積は約200ha。東京ドーム約41個分の広さを誇る。広大な園内にはスイセン、チューリップ、ジニア、コキア、コスモスなど四季折々の草花が来園者の目を楽しませる。自然の美しさがこの公園の魅力だが、ほかにもジェットコースターや大観覧車、BMXの公認コース、ゴルフコースなどエンターテイメントの施設も充実している。

この「海浜公園入園券付きセットクーポン」は、先の「湊線一日乗車切符」に海浜公園の入園券がセットになったもので、大人：1,100円、シルバー：1,000円、中学生：900円、小学生：500円で発売されている。海浜公園の入園券だけでも大人410円なので、かなりお得だ。

園内で繰り広げられるイベントも数多く、バラエティーに富んでいる。中でも若い人たちにとって一大イベントとしてこの公園の名を知らしめるようになったのが、夏に行われる「ロック・イン・ジャパン・フェスティバル」だ。平成29年（2017年）の今年も8月5、6、11、12日の4日間開催され、約27万人もの観客を集めた国内最大級の野外ロック・フェスティバルである。

このイベントの観客は、自家用車やJR常磐線勝田駅もしくは水戸駅からのシャトルバス、もしくは首都圏からのツアーバス²⁹⁾を利用するケースがほとんどである。阿字ヶ浦が最寄り駅とはいえ、真夏の徒歩20分は結構きつい。開催期間中は、阿字ヶ浦駅から臨時バスを運行している。



現在、この阿字ヶ浦から海浜公園西口付近までのおよそ3.1 km について、2024年をめぐりに延伸するという計画が上がっている。フェスティバル開催時には公園周辺や常陸那珂有料道路でかなりの渋滞を引き起こすことから、この延伸計画が実現すると湊線が会場へのアクセス方法の一つとしてフェスティバルの公式サイトで取り上げられるかもしれない。

このほかにも切符関連の企画では「おらが湊鉄道応援団」を応援する「応援券付きフリー切符」³⁰⁾がある。

《この項に関する参考資料・参考文献》

- ・ローカル鉄道地域作り大学配付資料 ローカル鉄道地域作り大学
- ・2016年度 おらが湊鉄道応援団取り組み概要 おらが湊鉄道応援団

(4) 外部からの誘客を図る施策

①旅と演劇のコラボレーション、ローカル鉄道演劇「ひたちなか海浜鉄道スリーナイン」
東京都墨田区に拠点をおく、劇団シアターキューブリック³¹⁾が主催するローカル鉄道演劇が「ひたちなか海浜鉄道スリーナイン」である。

作品はシアターキューブリックのオリジナル脚本で、故郷のひたちなかに帰ってきた男性が大切な人と再会するという物語だ。観客は俳優たちと一緒に列車に乗りながら、目の前の演劇を楽しむことができる。劇自体は勝田から阿字ヶ浦までの下り列車を利用した前半部分と、阿字ヶ浦から勝田の上り列車による後半部分とに分かれる2部構成だ。なお、阿字ヶ浦駅到着後、乗客には配布された地図をもとに周辺の「まちあるき」を楽しんでもらうことになる。この「まちあるき」にもいくつかの仕掛けがあり、途中で俳優たちが登場し、ときには街のナビゲーターとなって誘導し、作品の世界を追体験させることになっている。³²⁾

鉄道演劇の面白さは、ありのままの列車の走行音、建物の合間からチラリと見える海などの車窓の風景、夕日、虹、そして駅や街にいる人々も作品の世界に溶け込むところにある。

29) 株式会社 JTB コーポレートセールスのバスツアーの場合、新宿とひたちなか海浜公園の往復で5800円。他に宿泊付き等の券も販売。

30) おらが湊鉄道応援団入会時に交付されるフリー乗車券。入会金1000円でひたちなか海浜鉄道の1日乗車券と四季ごとに異なるデザインの応援券（のセットがもらえる）。

31) 東京都墨田区に本拠地を置く劇団。主に「演劇によるまちづくり」をコンセプトとして、墨田区京島にある「下町人情キラキラ橋商店街」などの活性化に取り組んでいる。

32) シアターキューブリック ローカル鉄道演劇アンコール公演

『ひたちなか海浜鉄道スリーナイン -spring version-』実施報告書

・シアターキューブリックオフィシャルサイト <http://www.qublic.net/>

「ひたちなか海浜鉄道スリーナイン」は平成27年（2015年）11月に初上演，好評に応える形で翌年3月に再演された。

シアターキューブリックによるローカル鉄道演劇は，平成20年（2008年）に銚子電鉄で上演されたのが最初である。途中の「まちあるき」もこの時から既に取り入れている。当初は，「遠方からはるばる来ていただく観客に“訪れた土地を存分に楽しんでいただきたい”“ガイドブックには載っていない土地の魅力を知っていただきたい”という思いが強かった（劇団広報担当奥山静香さん）」ということだったが，参加した地元の方からの，「今まで見慣れていた場所がこんなにいいところだと改めて気づかされた」という感想から，演劇の新たな可能性を感じ，このスタイルを始めるきっかけになったという。

その後，このローカル鉄道演劇は，樽見鉄道³³⁾，高松琴平電気鉄道³⁴⁾（愛称：ことでん），そしてひたちなか海浜鉄道と各地で上演，好評を得ていく。各地で上演される作品は，それぞれがオリジナルの物語となっているのだが，配役や背景がリンクしているので，鉄道演劇自体に関心を示すリピーターも増えている。主催した鉄道会社の評判も良く，この鉄道演劇が縁で，交流をもった鉄道会社もある。高松琴平電気鉄道とひたちなか海浜鉄道は，お互いの人気キャラクターを使ったクリアファイル，ラバーキーホルダーなどキャラクターグッズの生産販売でコラボレーションしている。

②シアターキューブリックについて

このように，全国各地でローカル鉄道演劇を上演するシアターキューブリックだが，劇団の本拠地は東京の下町，墨田区にある。ローカル鉄道とその沿線の地域活性化と同様に，墨田区の京島地区にある“下町人情キラキラ橋商店街”の応援活動にも取り組んでいる。ここでは「帰ってきたキューピッドガールズ」というグループ名で「10年前，瞬間的に活躍したアイドルグループが地元商店街の平和と繁栄，伝統と新しさが交錯するまち・すみだの未来のために帰ってきた」という設定で商店街に溶け込みイベント活動を行っている。



このキラキラ橋商店街は，千葉商科大学と深いつながりを持っている商店街である。平成26年（2014年），在職中にお亡くなりになった商経学部の毒島先生が長年支援活動を続

33) 岐阜県大垣市大垣駅と同県本巣市垂水駅を結ぶ34.5 km の路線。

34) 香川県に3つの路線（琴平線，長尾線，志度線）をもつ鉄道。

35) 下町人情キラキラ橋商店街 <http://kirakira-tachibana.jp/>

ローカル線沿線の活性化の取り組み事例

けてきた商店街で、現在は毒島先生の遺志を継いだ小川 雅人先生がゼミ生を引き連れて精力的に支援活動を行っている。また、千葉商科大学大学院中小企業診断士養成コースで、筆者が担当する中間インターンシップの実施先としていつもご協力いただいている商店街でもある。³⁵⁾

今回、ひたちなか海浜鉄道の吉田社長や「おらが湊鐵道応援団」の佐藤団長とお会いできたのも、シアターキューブリックの奥山様のご尽力のおかげである。

このシアターキューブリックの活動がなぜ、大勢の方から支持されるのか？身近な役柄設定で、観客と一緒に「まちあるき」などをしながら、人々を物語の中に引き込んでいくという演出もさることながら、観客だけでなく、地元住民も巻き込んで活動していくからだと思う。キラキラ橋商店街では、商店街近くの公園でライブを行い、観客と一緒に商店街を食べ歩きし、その後に清掃活動まで行っている。

③平成28年（2016年）3月に行われた公演の実施内容について

主催：シアターキューブリック

共催：ひたちなか海浜鉄道株式会社

後援：茨城県 ひたちなか市 ひたちなか市観光協会 ひたちなか商工会議所

協賛：友部軌道工業株式会社 文蔵電機 日本電装株式会社 大同信号株式会社 株式会社ジェイアール貨物・北陸ロジスティックス 明希工業株式会社 西野工業株式会社 Bar Restaurant Andra 株式会社吉田石油那珂湊 S. S. グレートリーフ株式会社 フラッグ 株式会社インターテキスト 株式会社関彰商事 株式会社ジェイエスケイ 関東交通印刷株式会社 株式会社観光交通プロデュース パートナーズ国際共同公認会計士事務所 株式会社エービス 有限会社わたなべ製麺所 他6社（お申し出順）

協力：おらが湊鐵道応援団

■本公演参加者数延べ363名（有料参加者+招待+まちあるきのみ参加者）

<有料参加者の所在地内訳>

東京都79名 茨城県74名（うち市内29名） 神奈川県26名 埼玉県23名 千葉県19名
愛知県8名 岐阜県6名 大阪府5名 滋賀県4名 群馬県3名 兵庫県2名
栃木県2名 宮城県1名 福島県1名 静岡県1名 京都府1名

<本公演に関連する購買活動による経済効果>

総購買活動試算額 7,534,780円

（上記有料参加者の交通費、食費、お土産代、公演においての関係者の支出を試算したものの。）

■決算

収入 公演収益1,335,250円

協賛金1,000,000円

計2,336,280円

支出 2,336,280円

《この項に関する参考資料・参考文献》

- ・シアターキューブリック ローカル鉄道演劇アンコール公演
『ひたちなか海浜鉄道スリーナイン -spring version-』実施報告書
- ・シアターキューブリックオフィシャルサイト <http://www.qublic.net/>
- ・下町人情キラキラ橘商店街ホームページ <http://kirakira-tachibana.jp/>

(5) 地元高校生の活躍

那珂湊高校の女子学生が那珂湊の街を盛り上げようとして考え出したキャラクターがサツマイモの妖精「みなとちゃん」である。

このみなとちゃんの活躍を説明する前に、那珂湊高校と千葉商科大学は強い絆で結ばれていることに触れたい。那珂湊高校の学生や先生方は、毎年、バスで千葉商科大学へ見学に来校される。私も、平成26年（2014年）の9月に那珂湊高校の学生さんたちを前に模擬授業を行ったことがある。

茨城県立那珂湊高等学校は、那珂湊第一高等学校と那珂湊第二高等学校が平成21年（2009年）に統合してスタートした高校だ。なお、那珂湊第一高校は明治34年（1901年）に湊町立湊商業高等学校として創立された100年を超える歴史を持つ学校で、那珂湊第二高校は湊町立那珂湊高等女学校として昭和16年（1941年）創立された。平成21年（2009年）の統合後は、「地域の中核として信頼される学校」を目指している。

さて、その「みなとちゃん」、最近では、地元グルメ「那珂湊焼きそば」の応援や県内プロサッカーチーム「水戸ホーリーホック」³⁶⁾のイベント参加など精力的に活動を続け、今年の6月には台湾で行われた「日本観光物産博覧会」³⁷⁾に参加、初の海外進出を果たした。

特筆すべきは、地元の企業などとの産学連携によるコラボ商品開発だ。東日本大震災後

36) Jリーグに加盟する茨城県のプロサッカーチーム。水戸市、ひたちなか市、笠間市、那珂市、小美玉市、茨城町、城里町、大洗町、東海村をホームタウンとする。

37) 2013年より台湾の台北駅で新しい日本の魅力、特に地方の魅力を紹介するイベントとして毎年開催。

に、県内のある水産業者が災害食として開発した「さんまの水煮」の缶詰の製品ラベルにはこの「みなとちゃん」が使用され製品の販売に一役買っている。

平成29年（2017年）4月には北関東ペプシコーラ販売(株)と飲料メーカーのアシードブリュー(株)とコラボ商品を開発している。この製品は、メーカーの協力のもと、生徒たちが「自分たちが飲みたいと思う炭酸飲料を追求。簿記を勉強する生徒たちは原価などを考えながら販売価格を設定、グラフィックデザインを学んでいる生徒はラベルのデザインを考えるなど、自分たちの得意分野を活かして製品を開発した。なお、那珂湊駅の自動販売機でも購入が可能である。

《この項に関する参考資料・参考文献》

- ・茨城県立那珂湊高等学校ホームページ

http://www.nakaminato-h.ibk.ed.jp/index.php?page_id=121

- ・復興水産加工業 販路回復促進センターホームページ

http://www.fukko-hanro.jp/corporate/20170612_3.html

(6) 駅舎や車両に秘めたアイデアとノスタルジー

① 「グッドデザイン賞」に輝く他では見られない駅名標

列車に乗っても普段はあまり気にしない駅名標だが、ひたちなか海浜鉄道に乗車した際は、是非とも駅名標に注目してほしい。とにかくユニークで、その駅の特徴を端的に表現している。例として挙げた那珂湊駅の駅名標は、近くにある反射炉跡と車両基地内の車両、そして那珂湊駅名物の「駅猫おさむ」を表現している。

また、平磯駅の駅名標は、近くの海水浴場のシンボルクジラの「大ちゃん」と太陽観測センターの電波望遠鏡が組み込まれている。このような駅名標を作成したのは、「みなとメディアミュージアム（略称MMM）実行委員会」³⁸⁾のデザイナー、小佐原孝幸先生。MMMは、主にひたちなか海浜鉄道



那珂湊駅と平磯駅の駅名標。ひたちなか海浜鉄道のホームページより

湊線との沿線地区で開催する地域活性化を目的としたアートプロジェクトである。プロジェクトグループに名を連ねるメンバーは、第一線で活躍するアーティスト、大学教員、

38) 芸術表現と地域との協働でまちの活性化を図る活動として、MMMを開催する「産＝那珂湊地区商店街、ひたちなか海浜鉄道湊線＋学＝主に大学教員、大学院生、大学生＋芸＝アーティスト」による研究活動グループ

大学院生，大学生たちが多い。

駅名標の作者である小佐原孝幸先生は常磐大学で教鞭を振るわれるほか，これは後で知り誠に驚いたことなのだが，千葉商科大学の政策情報学部で情報基礎等の授業を担当される私たちの仲間でもあった。なお，この駅名標は「2015年度グッドデザイン賞」に選ばれている。

②那珂湊に行けば見られる，懐かしい車両

ひたちなか海浜鉄道の車両は，他社で使用されていたものを導入している。

例えば，平成27年（2015年）3月に3両購入した「キハ11形」車両は東海旅客鉄道および東海交通事業（TKJ）で使われていたものであり，平成21年（2009年）6月に購入した「ミキ300形」はその前年に廃線となった兵庫県の三木鉄道の線路を走っていたものだ。なお，この車両は塗装も車両番号も，三木鉄道時代そのままの状態で行きまわっている。このほかにも岡山県の水島臨海鉄道の「キハ205形」，既に運行は終了したが那珂湊駅に留置してある北海道の羽幌炭礦鉄道（1970年に廃線）で使われていた「キハ222形」など全国各地の懐かしい車両たちがひたち海浜鉄道に現存する。

既に廃線になった鉄道車両，新しい車両にとって代わり，旧型は元の運行路線に1台も残っていない車両がこのひたちなか海浜鉄道に集まってきている。鉄道ファンはもちろんだが，旧車両に沢山の思い出がある人々にとっては，足を運びたくなる所である。

《この項に関する参考資料・参考文献》

- ・徹底解説 最新ローカル線ビジネス 2013年 辰巳出版 pp.54-55
- ・ローカル鉄道地域作り大学配付資料 ローカル鉄道地域作り大学

(7) 線路の脇を走るもう一つの「線」

ひたちなか海浜鉄道は，営業距離14.3 km のローカル路線である。その距離は決して長いとはいえない。しかし，この14.3 km の線路の隣に実はもう1本「線」が通っていて，その線の総延長は約2万1,000 km にも及ぶ。これは，「PC-1」という光ファイバーケーブルで阿字ヶ浦からアメリカのワシントン州シアトル郊外のハーバーポイントまで海底ケーブルでつないでいる。このケーブルはそこからアメリカ大陸をカリフォルニア州のグロバービーチまで南下し，再び太平洋の海底を通して日本の三重県志摩に再上陸し阿字ヶ浦に戻ってくる。その間のごくわずかな区間だが，勝田～阿字ヶ浦間の線路わきにこのケーブルが敷設されている。つまり線路わきの一部を「PC-1」に貸しているというわけだ。³⁹⁾

(8) 延伸計画

現在、ひたちなか海浜鉄道には、終点阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園西口付近まで3.1 kmほど延伸する計画がある。ひたちなか海浜公園は年間を通して多くの観光客が訪れる。前述の「ロック・イン・ジャパン・フェスティバル」の開催期間中は、悩みの種だった公園周辺の一般道や高速道路の渋滞の緩和にも期待できそうだ。延伸後の終点予定地からはほぼ真西に向かうと、勝田駅にたどり着く。つまりひたちなか市を一周する環状路線の完成である。無論、この部分は計画以前の遠い先の話である。

7. まとめ（両路線の沿線活性化の取り組みを取材して）

ひたちなか海浜鉄道の沿線活性化の取り組みを見てまず感じるのは、吉田社長が実にアイディアマンであるということ。その吉田社長は、「大変なことも多かったが、恵まれていることも多かった」とこれまでを述懐する。

恵まれていることの第一は、サポートする「おらが湊鉄道応援団」「みなとメディアミュージアム」地元高校生など、サポーターやブレンが多いことであろう。

次に、沿線自治体がひたちなか市一市であり、相談や交渉などに時間がかからないことも「恵まれたこと」だ。

これらの恵まれたことは、いくつかの危機を乗り越える原動力になった。

平成19年（2007年）4月、同じ茨城県内を走る鹿島鉄道が廃線になった年に、第3セクターとして存続が決定、翌平成20年（2008年）4月にひたちなか海浜鉄道が誕生した。スタートした翌年、那珂湊第二高校が学生募集を停止、那珂湊第一高校と合併し、那珂湊高校となる。ただし、営業収入においては微減ですんだ。

しかし、その2年後、東日本大震災が発生する。東北から関東にかけて、多くの路線が大打撃を受けた。もちろん、ひたちなか海浜鉄道も例外ではない。年間の輸送人員は前年度から10万人以上減り、70万人を割り込んだ。旅客運輸収入も大幅に減少した。

それでも開業10年目を迎えた平成29年（2017年）、ひたちなか海浜鉄道は単年度での黒字、年間輸送人員100万人突破に向けて力強い歩みを続けている。

このほかに筆者が感じた“恵まれたこと”は「よそ者、ばか者、若者」が揃ったこと。まちを変えていくのは「よそ者」「ばか者」「若者」の3役だと言われる。

栃木県日光市を走る野岩鉄道に中三依温泉駅がある。駅の近くにあって長いこと閉鎖さ

れていた温泉施設に約2年かけて復興工事を行い平成28年（2016年）にリニューアルオープンさせたのは当時27歳で、埼玉県出身の温泉大好き女子だった。この女子は一人で「よそ者、ばか者、若者」の3役をこなしたと言える。

ひたちなか海浜鉄道にもこの3役が揃っていた。

社長の吉田千秋氏は富山県、「おらが湊鉄道応援団」団長佐藤彦三郎氏は福島県、ひたちなか市長の本間源基氏は新潟県の出身で、みな「よそ者」である。

そして、「みなとメディアミュージアム」の参加者の多くは大学院生や大学生であり、那珂湊高校、海洋高校の高校生たちはイベントを盛り上げ、時には誰も考えつかないアイデアを発揮し大きな推進力を生みだす。これらの「よそ者」「若者」が「ばか」になって真剣に課題に取り組んでいくからこそ、街の活性化を目指した大きな動輪が動き出すのだ。

和歌山県出身で横浜市在住だった裕先生も「よそ者」であり、シアターキューブリックもそうである。裕先生とシアターキューブリックの共通点は、動く電車の車両そのものを「講演会場」や「劇場」にしたことである。発想も飛んでいるがそれを諦めずに「やって見よう」とする実行力は「ばか者」そのもの。そして、魅力ある「ばか者」には、共感する「若者」が加わりエネルギーを注いでくれる。

平成19年（2007年）11月に国土交通省が発表した「地方鉄道の活性化に向けて」の中では、①観光を切り口とした事例②まちづくりを切り口とした事例③交流・心のふれあいを大切にしたい事例の3つの切り口から活性化の事例を取り上げている。活性化の切り口は、その地域が抱える特性によって変わってくるものだというが、今回取材したひたちなか海浜鉄道は、鉄道会社とそれを応援する様々な組織でこの3つの切り口から活性化に取り組んでいた。

上信電鉄沿線を盛り上げようとする高崎商科大学の活動も、この3つの切り口に対して、大学という教育機関ならではの特徴を生かしていた。

「上野三碑」とその近くにある万葉歌碑などを巡る石碑の路ハイキングの話聞いたときに頭に思い浮かんだのは、久留里線の馬来田駅近くのコスモスロードの景色だった。ここは、万葉集の歌碑が8つ建立していることから「万葉碑の里」とも言われている。

「世界」といった大きな称号がつくと、その後の負担が大変になる恐れがある。そこまでは言わなくても、工夫の仕方によっては、地域活性化につながる良策が見つかるかもしれない。

ローカル線沿線の活性化の取り組み事例

謝辞：本稿作成にあたり、ひたちなか海浜鉄道の吉田千秋社長、中山茂管理部長、おらが湊鐵道応援団の佐藤彦三郎団長、伊藤敦之副団長、前田拓生高崎商科大学教授、加島勝一同大学コミュニティ・パートナーシップ・センター事務長には貴重なお時間を頂き、インタビューに応じていただいた。また、シアターキューブリックの奥山静香氏には、インタビュー日時の調整など、ご助力いただいた。ここに、感謝の意を込めてお礼申し上げたい。

《インタビュー》

日時	対象者	所属	場所
2017年8月29日 13:00~14:30	吉田千秋	ひたちなか海浜鉄道 社長	ひたちなか海浜鉄道 那珂湊駅
	中山 茂	ひたちなか海浜鉄道 管理部長	
2017年8月29日 14:30~15:30	佐藤彦三郎	おらが湊鐵道応援団団長, 茨城県公共交通活性化協議会常任理事	
	伊藤敦之	同 副団長, ひたちなか商工会議所特任参事	
2017年9月13日 11:10~12:20	前田拓生	高崎商科大学 教授 コミュニティ・パートナーシップ・センター長	高崎商科大学
	加島勝一	高崎商科大学 コミュニティ・パートナーシップ・センター事務長	

《参考資料／ウェブサイト》

- ・ 上信電鉄 <http://www.joshin-dentetsu.co.jp/kaisyaannai/enkaku.htm>
- ・ 高崎商科大学 <http://www.tuc.ac.jp/>
- ・ 高崎アーカイブ No.4 たかさきの街を作ってきた企業 上信電鉄株式会社 高崎新聞 <http://www.takasakiweb.jp/takasakigaku/t-archive/article/004.html>
- ・ 日本の養蚕業の変遷「養蚕」第3節 一般財団法人 大日本蚕糸会 蚕業技術研究所発行 http://www.silk.or.jp/silk_gijyutu/yousan.html
- ・ ひたちなか海浜鉄道 <http://www.hitachinaka-rail.co.jp/>
ひたちなか海浜鉄道の歴史
<http://www.hitachinaka-rail.co.jp/about/history.html#history01>
- ・ シアターキューブリックオフィシャルサイト <http://www.qublic.net/>
- ・ 下町人情キラキラ橋商店街 <http://kirakira-tachibana.jp/>
- ・ 茨城県立那珂湊高等学校
http://www.nakaminato-hibk.ed.jp/index.php?page_id=121

《参考資料》

- ・私鉄統計年報 [昭和41年度] 運輸省鉄道監督局監修
- ・鉄道統計年報 [平成23年度] 国土交通省
- ・鉄道統計年報 [平成24年度] 国土交通省
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000036.html
※平成24年度より国土交通省ホームページ内に収録
- ・渋沢栄一&富岡製糸場と絹産業遺産群 丹羽 諭 Web-ProPhoto.com
http://sniwa.web-prophoto.com/070shibusawa_tomioka.html
- ・「地と知から（価値）」を創出する地域密着型大学を目指して 平成28年度・成果報告書 高崎商科大学
- ・ローカル鉄道地域作り大学配付資料 ローカル鉄道地域作り大学
- ・2016年度 おらが湊鉄道応援団取り組み概要 おらが湊鉄道応援団
- ・シアターキューブリック ローカル鉄道演劇アンコール公演
『ひたちなか海浜鉄道スリーナイン -spring version-』実施報告書
- ・茨城県立那珂湊高等学校ホームページ
http://www.nakaminato-hibk.ed.jp/index.php?page_id=121
- ・復興水産加工業 販路回復促進センターホームページ
http://www.fukko-hanro.jp/corporate/20170612_3.html

《参考文献》

- ・元気なローカル線のつくりかた 堀内重人・著 2014年 学芸出版社 pp.57 - 58
- ・廃線の危機からよみがえった鉄道 堀内重人・著 2010年 株式会社中央書院 p.159, pp.166-167, p.172
- ・徹底解説 最新ローカル線ビジネス 2013年 辰巳出版 pp.54-55