



# ひたちなか海浜鉄道の事例

## ～効果的支援による地域鉄道活性化～

令和5年5月16日  
富山県地域交通戦略会議  
第4回交通ワンチーム部会

ひたちなか海浜鉄道株式会社  
代表取締役社長 吉田 千秋

## 基礎情報

- 平成20年4月1日営業引継ぎ  
株主はひたちなか市（約51%）、茨城交通（約49%）
- 茨城県ひたちなか市内だけを走る「第三セクター」
- 勝田～阿字ヶ浦間（14.3km 合計11駅）を約28分で結ぶ
- 運行本数 1日35往復  
（約40分間隔）
- 市の活性化にも貢献



# 存続の背景・経緯



- 旅客減で廃線申入れ 沿線も衰退化が深刻

(最盛期1965年 350万人 → 2007年 70万人)

→→→ ひたちなか市民が存続を希望

- 2007年(平成19年)9月  
「官民一体」で、湊線の活性化に取り組むことに合意

→→→ 存続決定 社長公募(民活)

- 2008年4月1日、茨城交通から鉄道部門を分社化

→→→ ひたちなか海浜鉄道 運行開始

(従来の事業者から行政の支援を受けて引継ぎ)

## 市長も ともに（行政が積極的かつ効果的にリード）



## おらが湊鐵道応援団（市民）の主な活動

- ① 那珂湊駅の応援団サービスステーションの運営と観光案内
- ② 沿線の商店・飲食店・宿泊施設等と連携した「乗車特典サービス」の実施
- ③ 沿線でのアートイベントの開催  
例：MMM（みなとメディアミュージアム）…大学生と地元が一体化
- ④ 沿線自治会等による各駅の清掃や樹木や草花の植栽・除草作業の実施
- ⑤ 沿線神社等の協力を得て元旦早朝の初詣・初日の出列車運行
- ⑥ 応援団情報「おらが湊鐵道応援団報」編集と発行

→ 自治会通じて市内回覧



- 市民感情の醸成  
日立製作所の城下町、高い自治会組織率  
こうした情勢を踏まえ「応援団」づくり
- 市長の積極的リード  
ひたちなか市は、公共交通機関を  
ないがしろにしない
- 人材派遣  
行政と鉄道事業者の橋渡し  
鉄道事業者の負担軽減

- コミュニティバスとの接続改善
  - 朝の勝田駅での 湊線→バス
  - 海浜公園方面への系統を全便阿字ヶ浦駅経由とし、ダイヤも全便湊線接続に
  - 阿字ヶ浦駅・海浜公園間のみ M a a S（スマホ）乗車券導入

- 市広報誌等での露出  
イベント、年間定期券の告知など
- 市関係機関との橋渡し  
教育委員会を通して、各学校へ年間定期  
チラシ配布、合格者説明会出席など
- 鉄道をアイテムとしたまちづくり
- 湊線派遣職員の広域への配置  
観光関係、交通関係等へ

- ・ **安全施設 設備投資（旧近代化補助制度）**

国1/3 茨城県1/3 ひたちなか市1/3  
車両の更新、全般検査、その他安全施設への投資

- ・ **固定資産税分補助（上下分離の考えを適用）**

ひたちなか市 固定資産税支払額内で赤字補助

- ・ **修繕費補助（上下分離の考えを適用）**

開業8年目まで、県・市が修繕費範囲内で赤字分  
を折半して補助

**（みなし上下分離型）**

## 地元・沿線観光地との連携

他にも，地元の商店街が鉄道と連携したイベントを実施

→沿線に活気，観光客が増加

鉄道の利用者も増加

⇒大きな相乗効果に！

今年も

「勝田TAMARIBA」 と連携



連携イベントで人があふれる商店街

- おらが湊鐵道応援団
- 商店街等とのまちづくり連携  
(三鉄ものがたり、3710屋実行委)
- 那珂湊焼きそば等との連携
- 第一日曜日 朝市 (JA、JF女性部協力)

**「地域の活性化＝鉄道の活性化」が社是**

# 駅ホーム にぎわう朝市



## 那珂湊高校生発案

ひたちなか市非公認キャラクター「みなとちゃん」  
(この他、インターンシップ受入)



鉄道と地域の活性化のお手伝い

## 他分野との連携

---

- J R 東日本  
週末パスで湊線利用可に。  
1枚20円だが、月収入の数パーセント
- 大手旅行者  
ツアー誘致、共同での観光開発（ほしいも列車）
- 国営ひたち海浜公園  
入園券付き乗車券発売、最盛期にシャトルバス運行
- まちづくり団体  
法と公序良俗に反しなければ、連携。（MMM、三鉄）

## 加えて観光誘致（潜在需要開拓）

---

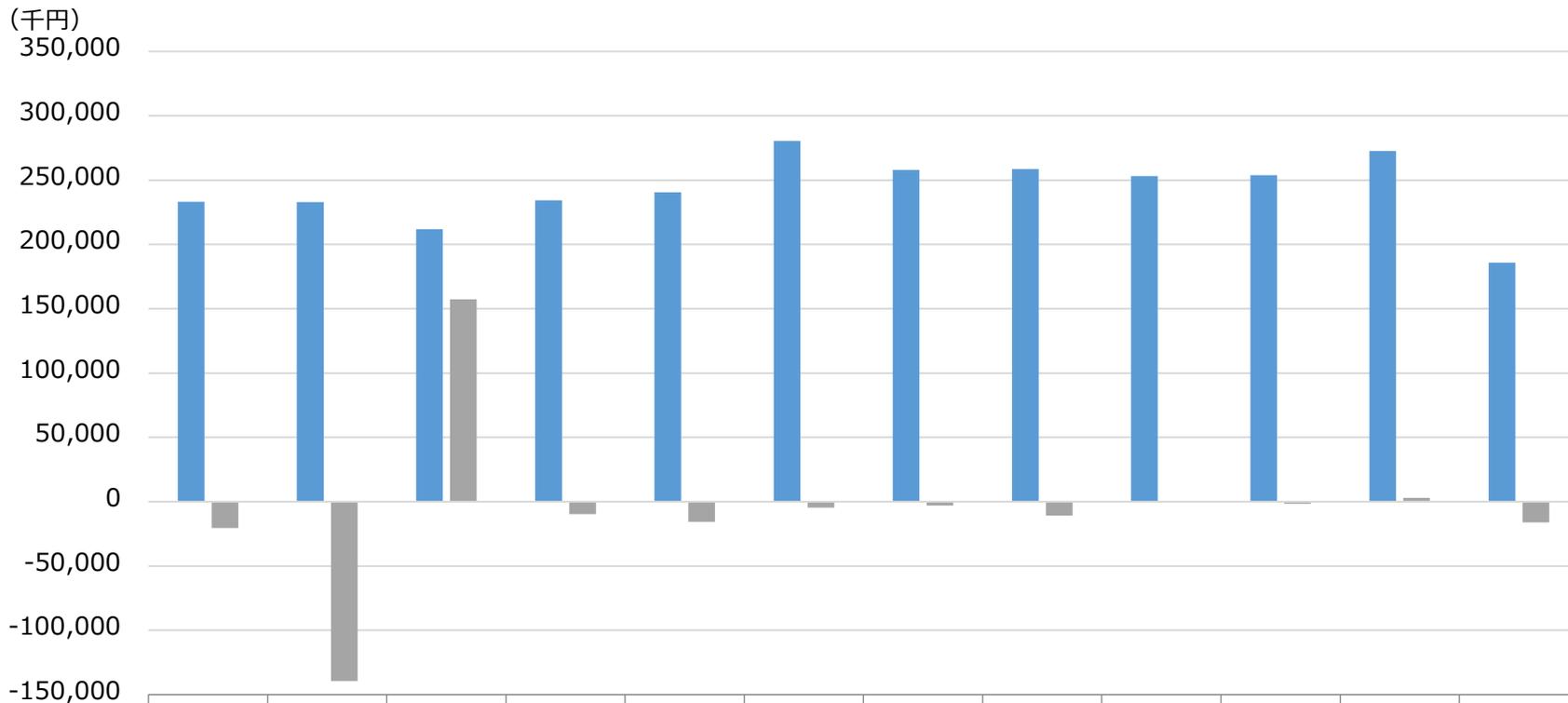
- ・ 国営ひたち海浜公園へのアクセス改善

海浜公園入園券付き 1 日乗り放題乗車券発売

最盛期（ネモフィラ・コキアシーズン）にシャトルバス

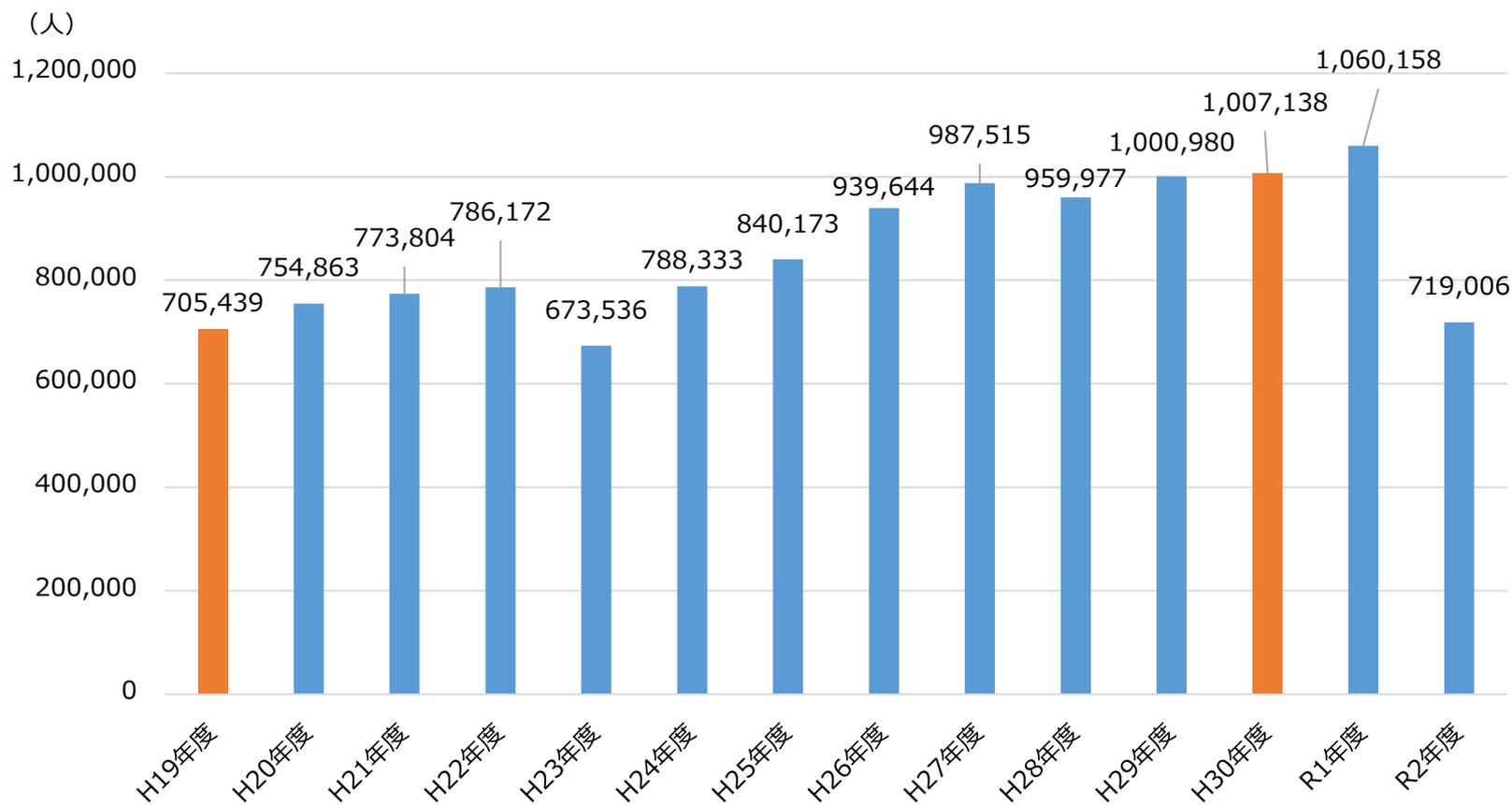
- 予想を大きく超える利用 = 延伸計画持ち上がる
- その 3 割がおさかな市場へ = 地域活性化

## 営業収入・最終損益



	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
■ 営業収入	233,006	232,896	211,841	234,250	240,513	280,455	257,875	258,618	253,186	253,906	272,565	185,691
■ 最終損益	-20,373	-139,44	157,417	-9,617	-15,538	-4,658	-3,035	-10,790	25	-1,613	2,893	-16,093

## 輸送人員



## 平成29年度決算（開業10年）

年間輸送人員 100万人  
(1,000,980人)

単年度収支 黒字  
(2万5千円)

達成

令和元年度、黒字幅広がるも

令和2年度 コロナ禍により危険水域

## 小中統合校と駅新設（行政主導）

5小中学校統合 → 新設校は沿線 駅新設

- ・ スクールバスに比べ財政負担極小  
バスチャーター試算1億円超  
→ 鉄道通学定期補助800万円

年間輸送人員100万人回復

## 新規観光需要の掘り起こしに成果 (海浜公園へ向かう3両満車のお客さま)



# お土産販売

---

シャトルバス運行日に

地元特産ほしいも販売（阿字ヶ浦駅）

経済効果と鉄道利用者満足度向上

