11 章　昭和 60 年～平成 9 年
グローリア賞の受賞

1.経　営

昭和 60 年からの 13 年間の湊線の経営の推移をみると、前半は運賃の引き上げがあったものの輸送人員の落ち込みはなく、営業収支の改善がみられる。しかし、後半期になると輸送人員の落ち込みが大きく、運賃の引き上げが増収につながっていないのが特徴的である。

特に平成 3 年度以降の旅客の減り方が大きい。これは、米軍水戸射爆場の跡地に常陸那珂港の建設が始まり、平成 10 年には北埠頭の使用を開始した。このとき整備された波受け堤防の影響から阿字ヶ浦海水浴場の砂浜が浸食されてしまった結果、海水浴客が激減してしまったことによる。

年度	旅客収入	運輸雑収	計	営業費	営業損益	輸送人員
	千円	千円	千円	千円	千円	千人
昭和60	287, 632	13, 581	301, 213	333, 862	−32, 649	1, 468
61	280, 400	14, 577	294, 977	330, 508	−35, 531	1, 429
62	278, 996	15, 746	294, 742	327, 272	−32, 530	1, 350
63	287, 000	14, 782	301, 782	309, 232	−7, 450	1, 411
平成 1	296, 126	16, 637	312, 763	308, 537	4, 226	1, 462
2	302, 903	14, 584	317, 487	311, 236	6, 251	1, 500
3	305, 110	14, 585	319, 695	352, 737	−33, 042	1, 498
4	294, 560	15, 259	309, 819	324, 757	−14, 938	1, 400
5	273, 799	16, 467	290, 266	329, 215	−38, 949	1, 240
6	259, 700	17, 463	277, 163	337, 559	−60, 396	1, 157
7	259, 094	18, 658	277, 752	334, 003	−56, 251	1, 131
8	262, 312	20, 286	282, 598	314, 110	−31, 512	1, 062
9	248, 163	21, 994	270, 157	304, 498	−34, 341	1, 012

昭和 61 年 11 月 13 日に運賃を改定したが(勝田～阿字ヶ浦間 460 円)、輸送人員が減少したことにより翌年度減収となった。

その後、輸送人員は徐々に回復して平成 2 年度には年間 150 万人を回復した。線区営業損益も 625 万円の黒字と大きく改善した。

平成 2 年 6 月 28 日に竹内成一が会長に、吉田功が社長に就任した。

平成 2 年末には、バブル経済の破綻により景気が悪化して行楽需要が落ち込み、翌年の国営ひたち海浜公園のオープンの効果も無く、以後、徐々に輸送人員は減少して運輸収入が減少した。

平成 4 年 10 月に運賃の改定(勝田～阿字ヶ浦間 500 円)を行ったものの、ワンマン化や駅施設の改良の投資により営業費用が増加したことで、営業収支は悪化した。

平成 8 年 2 月 1 日に運賃の引き上げ(勝田～阿字ヶ浦間 560 円)と通勤・通学定期券の割引率の引上げを実施した。

平成 9 年 4 月 1 日に、消費税率の 5%への移行に伴う運賃の改定を行い、勝田～阿字ヶ浦間は 570 円となった。

なお、平成 6 年 11 月 1 日には勝田市と那珂湊市が合併して現在のひたちなか市が発足した。

ケハ 601 の廃車

平成 3 年 5 月 4 日、滋賀県の信楽高原鉄道で列車正面衝突事故が発生、42 名が死亡、614 名が負傷する大惨事となった。この事故が鉄道業界に与えた衝撃は大変に大きい。

事故の原因は、一言でいえば「信号無視と誤出発検知装置の

誤作動」となるが、ＪＲ所属の直通列車が乗り入れ先で衝突したことで、その後、全国的に列車の JR 乗り入れが中止となる契機となった。

鹿島臨海鉄道でも、この年の夏予定されていたＪＲからの特急列車の大洗駅乗り入れが、試運転まで実施していながら中止された。

一方、湊線では、特にＪＲからの中止申し入れがなく、この年も変わらず快速「あじがうら号」の乗り入れを行うことができた。

ただし、この事故を契機に、ケハ 601 の定期運転を取りやめることとした。この車両は総括制御ができず、主として日中時間帯の単行運転で使用していたが、片側 3 カ所あるドアが完全手動で、走行中でもドアロックを外すことができた。改造するには多額な費用がかかると見込まれ、運用を中止せざるを得なかった。

グローリア賞の受賞

平成 9 年 3 月 9 日那珂湊駅ホーム上で、鉄道友の会によるグローリア賞の授賞式が行われた。

これは､「マイカー等の厳しい攻勢にあいながらも積極的な経営に努める一方、旧国鉄から購入した車両に往年の塗装を復活させ、鉄道愛好家に大きな関心を持たれた」として、湊線の鉄道営業を顕彰する賞であった。

キハ 11 形は国鉄の気動車として初めて総括制御を実現した系列に属し、この老朽化の進んだ車両を廃車するにあたって、国鉄時代の色に再現し鉄道ファンを呼び込みもうと車両の色を

塗り替えたところ、予想以上の大きな反響があり、営業にも大変貢献したことが評価された。

ＪＲＣ－96－13
１９９６年９月３０日

茨城交通株式会社
取締役社長　吉田　　功　様

鉄道友の会
会長　八十島　義之助

拝　啓

初秋の候、貴社ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は当鉄道友の会に対しまして格別の御理解を賜わり厚く御礼申し上げます。

さてこのたび、貴茨城交通株式会社殿に、当会より１９９６年鉄道趣味賞の「グローリア賞」を贈呈することとなりましたことを祝意を以てお知らせ申し上げます。

「グローリア賞」は、当会の創立３０周年を記念して制定されたもので、我が国の鉄道会社等において、その鉄道の運営、業績に貢献した優れた技術や企画などに顕著なものがあり、鉄道愛好者に夢と希望を与えてくれるものとして顕彰するに相応しいと認められるものに贈呈する賞であります。

貴社は、水戸市の郊外通勤鉄道としてマイカーの厳しい攻勢にあいながらも、平成７年には新造車を投入するなど積極的な経営に努められています。

また、一方で昭和５５年に旧国鉄から購入した３両のキハ１１形を廃車するのに際し、そのうちの一両を昭和３１年登場時の塗装に、もう一両をその後のツートンカラーにそれぞれ塗装しなおして鉄道愛好者の夢をかなえてくれました。

このように、貴社の積極的な運営と企画には顕著なものがあり、グローリア賞の主旨に相応しいものと選定し、ここに会員の総意をもって１９９６年鉄道趣味賞「グローリア賞」を決定した次第であります。

なお、表彰状贈呈の日程等につきましては、改めてお打ち合わせ申し上げます。

敬　具

グローリア賞決定の通知

この後、他社においても旧塗色の復活が広く行われるようになったが、その先鞭をつけたのが湊線であった。

しかしその実現までには社内的には大変な苦労が伴った。

「さよなら運転はいいが、色を塗り替えることに何の意味があるのか」と経営首脳部の理解が得られない状況が続いた。

旧色を復活させようと社内外の有志が連携してり経営陣を説得し、ようやくゴーサインを得ることができたのであった。

解体を予定していた 3 両のキハ 11 形は、1 両が映画「ぽっぽや」に使われ、2 両はＪＲ東海とＪＲ東日本のそれぞれの博物館に引き取られ、余生を過ごしている。

その他、以下のような営業活動を行なった。

昭和 60 年　並行する路線バスとの共通定期券の導入
昭和 62 年　湊鉄道のオリジナルテレホンカード販売
昭和 63 年　那珂湊青年会議所主催の「ミナトフェスティバル」に参加
平成 5 年　湊線開業 80 周年の記念乗車券発売
平成 7 年　キハ 3710 形「潮風号」の運転開始を記念して、乗車券とテレホンカードをセットにした記念乗車券を発売
平成 8 年　11 形気動車湊鉄道浪漫テレホンカード発売
平成 9 年　旧型車を利用したイベント「湊鉄道スタンプラリー」を企画、湊鉄道線入場券セット発売

湊線開業 80 周年の記念乗車券

湊鉄道線潮風号運転開始記念乗車券・テレホンカードセット

ロケーションサービス

映画やテレビドラマにおいて、鉄道は出会い、別れの絶好の舞台を提供してきた。

湊線においてもこの頃からドラマ・映画の撮影協力依頼が多くなった。

平成３年秋のフジテレビ「世にも奇妙な物語」特別編「開かずの踏切」の撮影が行われた。内容は、ツーリングをしていた青年が遮断機の下りた踏切に行く手を遮られた。土地の人によると決して開かない踏切だという。迂回を試みても無駄に終わった。そのような時、踏切の向こうから聞きなれた女性の声

が聞こえ、警報機が鳴り出し列車が通過して遮断棒が上がった。その瞬間、病院のベッドで死線をさまよっていた青年が息を吹き返した」、というものであった。

平成５年にＴＢＳ系列で放映された「オレたちのオーレ!」は毎日放送が製作を行なった。Ｊリーグの人気に合わせたコメディータッチのドラマで、平磯や磯崎で撮影がされた。

そのほか、コマーシャルやドラマのワンシーンを湊線で撮影した作品は数多く、以後今日に至るまで積極的にロケーションサービスを展開してきている。

11形気動車湊鉄道浪漫テレホンカード

湊鉄道線入場券セット

2.施　設

湊線の営業収入は全収入の 5%にも満たない。夏の期間は海水浴のための臨時列車が入線してにぎわいを見せるものの、社内的には鉄道事業への理解は十分に得られず、施設整備には国庫補助制度があるとはいえ、自社で負担する分は重く、施設の近代化も思うようには進まなかった。

しかしこうした環境にあって、特筆すべきことがあった。

そのひとつは県内他社に先駆けて昭和 61 年 1 月にＡＴＳ（自動列車停止装置）を導入したこと。

宮尾清司撮影

もうひとつは将来の重軌条化を考えて、中古ではあるがＰＣ（プレストレストコンクリート）枕木及び 40kgＮレールを全線分の量を購入しておいたことである。

本線重量別軌道延長

年度	60kg未満～50kg以	50kg未満～40kg以	40kg未満～30kg以
	km	km	km
昭和60		2.6	11.8
61		3.4	10.9
62		4.0	10.4
63		4.5	9.9
平成1年		5.5	8.9
2		13.1	1.3
3		13.1	1.3
4		13.1	1.3
5		13.1	1.3
6		13.5	1.3

湊線は勝田駅構内の一部を除き、全線が 30kg レールであり、枕木は木製であるため、今後の近代化整備に備えて当時の国鉄武蔵野操車場(昭和 61 年廃止)で不用となった 40kg レールとＰＣマクラギを購入し、貯蔵した。

これが大きな財産となって平成の時代に入ってから、国庫補助のもとで軌道の近代化整備に拍車をかけることが可能となった。

そのほか、近代化設備整備事業として、次の工事を実施した。
昭和 62 年度　殿山駅のホーム待合室の上屋を増築
昭和 63 年度　那珂湊駅、平磯駅の自動券売機 2 台の取替え
平成 2 年度　分岐器交換 1 台

ＡＴＳの導入等の安全のための投資は進めてきたが、一方でサービス改善に資する車両や駅設備の整備に費用が回らなかった。

ＡＴＳ化とほぼ同時期、列車行き違い駅を那珂湊駅 1 カ所に集約して、全線の自動信号化を行うと共に、主要駅に券売機を設置して要員の削減にも努めた。

那珂湊駅では、昭和 61 年度に市の協力により 150 台収容できる屋根付き駐輪場を設置した。また、平磯駅のホームの改修とホーム上屋の新設、阿字ヶ浦駅の夏季待合所を改築した。

昭和 63 年度には、駅舎の改造と構内の自動信号化を実施し、平成元年度には、勝田駅の機回し線を撤去した。

平成 2 年にはＪＲ水郡線磐城石川駅構内常駐の利用程度の少ないマルチプルタイタンパー（マルタイ）を新品価格の 6%という超破格値で売却するとの話を受けて、購入に踏み切った。

深夜 2 時、水戸駅から常磐線の上り線を逆走し勝田駅構内に入り、湊線との渡り線を通って湊線ホームに横付けされた。さらに、ＪＲ保線区職員の運転により那珂湊駅構内へと搬入された。

この後、ＪＲ職員による何度かの運転講習ののち、阿字ヶ浦駅構内で自社の研修も行なったが、この頃から磯崎駅～阿字ヶ浦駅間の踏切の遮断機が下がったままとなる異常が何件か生じた。列車を区間運休して調べた結果、レールに亀裂が生じてい

たことが起因していた。

つまり、マルタイの軸重は重く、通常の気動車の 2 倍もあることから、この重量に古い 30kg レールが耐えられなかったというのが真相であった。

マルチプルタイタンパー　入江聡撮影

このことをきっかけとし、平成 2 年度に日中全面運休の上、湊線全線の約半分の区間に残っていた 30kg レールを、貯蔵していた 40kgN レールに交換する工事を進めた。

ＰＣマクラギ交換の工事はその後の国庫補助事業で行っている。

この時期、並行して 25m レールを 2 本溶接する長尺化工事を行なった。

また、マルタイの導入と併せてバラスト輸送のため、東武鉄道よりホッパー車 2 両（ホキ 7、ホキ 8）を購入した。

このほか、平成 7 年 10 月、勝田駅のＪＲ改札口に自動改札機が導入されたため、磁気券対応の券売機を導入した。

平成 9 年 11 月には勝田駅ホーム(80m)の嵩上げに係る鉄道

施設変更の許可を受け、竣工させた。

なお、レールと枕木の貯蔵品は、平成 22 年の金上駅の列車交換設備の新設工事で使い切った。

3.運　行

夏季輸送

昭和 60 年の夏季輸送における直通急行「あじがうら」号は、上野～水戸間を、この年の 3 月 14 日に開業した鹿島臨海鉄道大洗鹿島線へ入線する直通急行「おおあらい」号との併結運転となった。

従来通りのキハ 58 系気動車で、「あじがうら」号 4 両と「おおあらい」号 3 両の 7 両編成で組成された。

昭和 61 年の夏季輸送では、快速に格下げとなり、一部の運転日は「おおあらい」号を併結せず、「あじがうら」号の単独運転となった。この運転形態が平成元年度まで続いた。

昭和 61 年の夏は天候不順と、8 月 5 日の台風 10 号による豪雨により那珂川が氾濫して海水浴客が激減した。

平成 2 年の夏季輸送では、7 月 29 日から 8 月 5 日までの 1 週間、我孫子始終着の「あじがうら」号を 1 往復運転した。下りは、我孫子発 8 時 3 分で勝田駅には 9 時 44 分に到着、9 時 58 分に発車して阿字ヶ浦には 10 時 27 分に到着する 2 時間 24 分の行程であった。車両は従来どおりキハ 58 系気動車が使用されたが、途中通過駅があるものの「快速」扱いでもなく普通列車となった。

勝田駅では、9 時 39 分着の水戸線の電車や大宮始発の水戸線

経由の快速「かわらご」(勝田駅 9 時 56 分着)に接続した。

上りは、阿字ヶ浦 15 時 1 分発、勝田着 15 時 38 分、我孫子着 17 時 18 分での運転パターンが平成 4 年まで続いた。

平成 5 年の夏季輸送では、7 月 24 日から 8 月 4 日まで水戸線経由で小山から、8 月 5 日には水郡線の磐城石川から快速「あじがうら」を運転した。

平成 6 年にもこれらの列車が運転され、猛暑という好条件から海水浴客が増加して増収に貢献したが、これが最後となり以降、直通運転は行われていない。

平成 7 年の夏には、ＪＲとの直通運転が行われなかった代わりに、都内、宇都宮、結城、棚倉から阿字ヶ浦までの直通乗車券「直通ビーチきっぷ」が販売された。

平成 8 年夏には、湊線の自社車両に『納涼あじがうら号』のヘッドマークを掲出して運転を行った。

ひまわり号

昭和 63 年 10 月 23 日に土浦～阿字ヶ浦間を「ひまわり号」が運転された。

当時は、バリアフリー施設の整備が進んでいなかったため、障害者の鉄道旅行は非常に困難であった。そこで、障害者やその家族と国鉄の労働組合が中心となって障害者向けの団体列車ひまわり号の運転を各地で行っていた。

湊線内の時刻は、下り列車が勝田 9 時 33 分発、平磯 9 時 54 分着、上りは平磯 16 時 00 分発、勝田 16 時 23 分着であった。

上りについては勝田駅で折返し列車運用ができるように湊線の車両 1 両を最後部に連結した。

平成 6 年 10 月 23 日にもひまわり号の運転を行なった。

キハ 40 系によるひまわり号

ダイヤ改正

昭和 63 年 3 月 13 日にＪＲのダイヤ改正に合わせて時刻を変更するとともに、日中 2 往復を増発し、従来の 1 時間間隔を、一部 40 分間隔の時間帯を設けた。

一方で、朝時間帯における阿字ヶ浦～勝田間の 1 往復を廃止して、代わりに那珂湊発阿字ヶ浦行き 1 本を勝田発阿字ヶ浦行にして運転区間の延伸を行なった。その他、阿字ヶ浦 17 時 42 分発那珂湊行き回送を営業運転に変更した上で勝田まで延伸した。

平成 3 年 3 月 16 日のダイヤ改正において、早朝の阿字ヶ浦～勝田間､勝田～那珂湊間のそれぞれ 1 本と､最終勝田発阿字ヶ浦行き 1 本を平日のみの運転に変更した。

しかし、最終便については、翌年の 3 月 14 日改正により毎日運転に戻した。

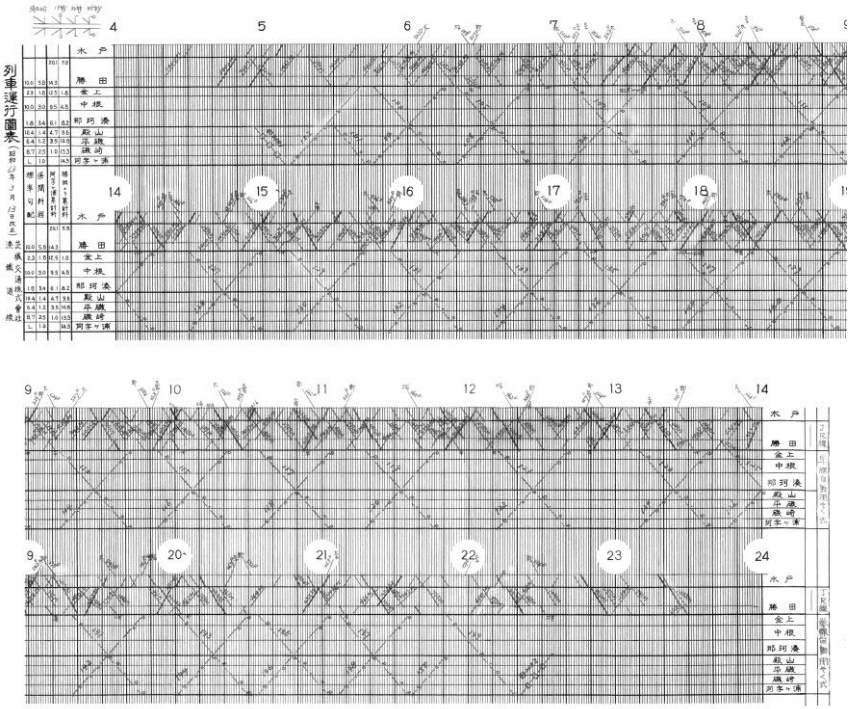
平成 7 年 7 月 22 日のダイヤ改正においては、11 時台に 1 往復増発するとともに、阿字ヶ浦発の最終列車那珂湊行きを勝田

行きに延伸した。

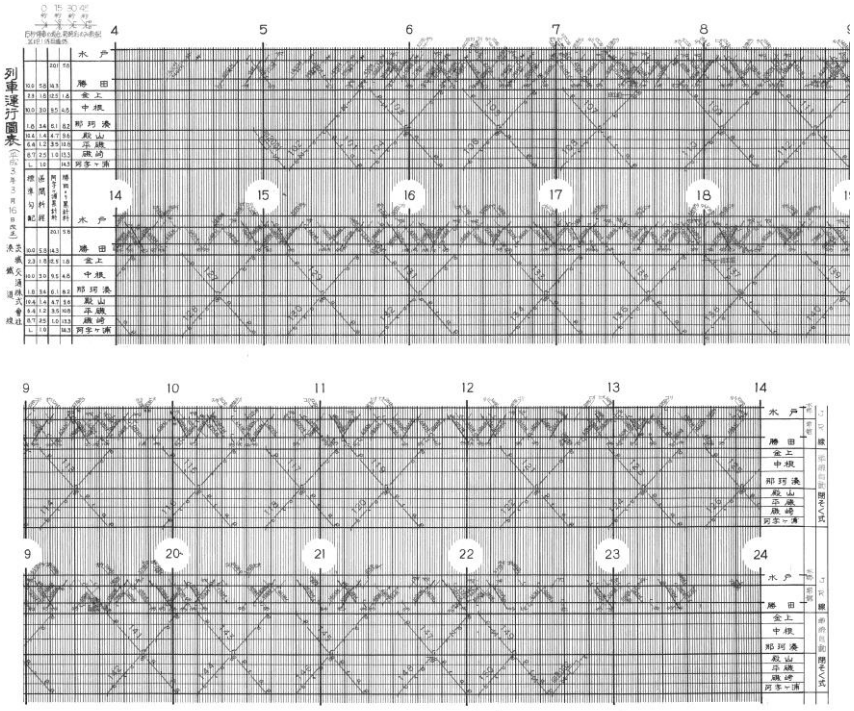
これにより、15 時までの日中時間帯について 40 分間隔となった。同年 11 月 1 日からは、新型気動車のキハ 3710 形(愛称「潮風」)の使用を開始した。

平成 9 年 3 月 22 日のダイヤ改正においては、勝田～阿字ヶ浦間の所要時分を従来の 30 分から 26 分に短縮した。あわせて、11 時台に 1 往復を増発したことにより、増発列車の前後の運転間隔は 33 分に短縮された。

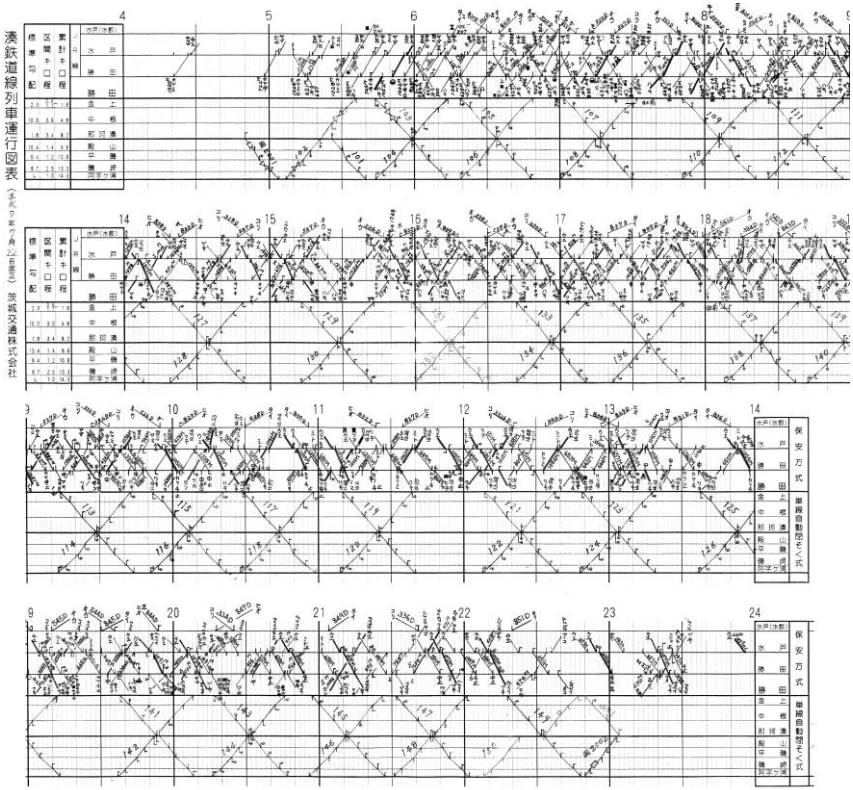
また、阿字ヶ浦発最終列車勝田行は、那珂湊止まりに変更した。



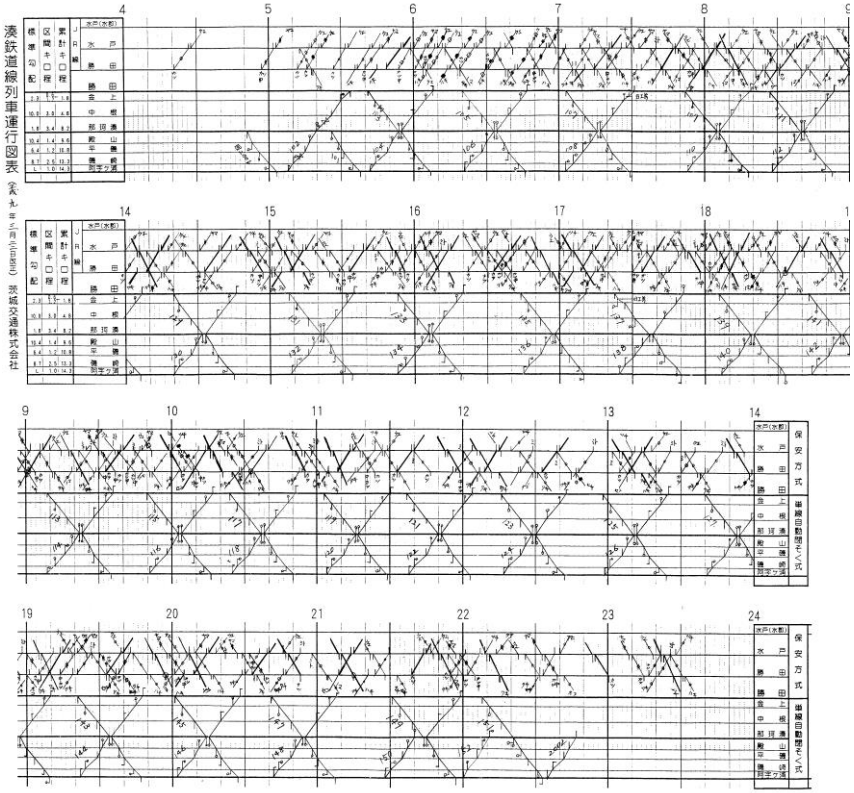
昭和 63 年 3 月 13 日運行図表



平成 3 年 3 月 16 日運行図表



平成 7 年 7 月 22 日運行図表



平成 9 年 3 月 22 日運行図表

4.車　両

湊線の塗色を一新することにして、昭和 61 年度にキハ 221 と 2004 の 2 両を塗り替えた。

紺色と赤の 2 本の帯と、斜め線を組み合わせたもので、側面を見ると塗装線が逆台形の形でつながっている。

湊線の標準色、いわゆる茨交カラーとして他の車両も順次塗り替えを進めたが、後に登場した 3710 形では、帯と斜め線の

つながり方が異なり、車端に向けてＬ字型の塗装線となっている。

キハ 203　入江聡撮影

塗装変更
キハ 2004　昭和 61 年 7 月 17 日
キハ 221　昭和 61 年 12 月 26 日
キハ 222　昭和 62 年 6 月 4 日
キハ 2005　昭和 63 年 7 月 14 日
キハ 223　昭和 63 年 10 月 31 日
キハ 112　昭和 63 年 12 月 29 日
キハ 111　平成元年 10 月 28 日
キハ 113　平成元年 6 月 14 日
キハ 201　平成 2 年 3 月 31 日

元留萌鉄道の前面に大きな前照灯が特徴のキハ 1001 と 1002 はそれぞれ昭和 60 年度、61 年度に廃車となった。

なお、ディーゼルカーのシート張替を、昭和 60 年度 2 両、

昭和 62 年度 1 両、昭和 63 年度 2 両について実施した。続いてキハ 11 形のトイレの撤去について、平成元年度 1 両、平成 2 年度 2 両を実施した。

臨時急行「あじがうら」号　松原淳撮影

また、昭和 60 年度には、ＡＴＳ装置の新設に伴い、11 両の車両に車上装置を設置し、昭和 61 年 1 月から使用を開始した。

平成元年度には、鹿島臨海鉄道から 2000 形 2002 の譲渡を受けてキハ 201(キハ 20 形)として投入した。旧国鉄のキハ 20421 で、鹿島臨海鉄道では前照灯位置の変更など大幅に改造して使用していた。しかし、冷房装置がないため、鹿島臨海鉄道は 6000 形を新造して置き換えたことで廃車となり、湊線で使用することとなった。水戸から勝田間はＪＲ貨物の機関車が牽引し、那珂湊で整備の上、平成 2 年 3 月 7 日から使用を開始した。これに伴い、平成 2 年 3 月 26 日付けでキハ 1002 とケキ 103 を廃車した。

一般の列車での増結運転　松原淳撮影

続いて、平成3年3月25日からキハ202(鹿島臨海鉄道2003)、平成4年5月3日にはキハ203(同2001)、204(同2004)の使用を開始した。その代わりに平成3年3月25日にキハ1103、平成4年5月15日にケハ601をそれぞれ廃車した。

ケハ601は湊線オリジナルの気動車の最後の1両であり、廃車後は、車体のみ那珂湊駅構内に保管して物置として使用していたが、現在はギャラリーとして公開している。

キハ1103も廃車後は湊機関区の構内に留置していたが、平成10年5月に解体した。

キハ203は、平成23年夏の「みなとメディアミュージアム」において、国鉄首都圏色の朱色に塗り、車番も国鉄時代のキハ20429として、那珂湊駅構内でのアート作品の展示を行なった。

ケハ 601 の車体　那珂湊駅構内　入江聡撮影

キハ 1103　松原淳撮影

平成 3 年度から近代化設備整備事業としてワンマン化に着手した。まず平成 4 年春にキハ 2004、2005 の 2 両のワンマン化対応工事を完成させ、一部の列車でワンマン運転を実施した。

平成 4 年度にはキハ 223 を、平成 6 年 8 月にはキハ 222 のワンマン化改造を実施した。キハ 222、223 の 2 両については、

デッキ仕切り壁の撤去と一部ロングシート化を行なった。

キハ 2004　ワンマン車　入江聡撮影

ＪＲと直通運転を行うために勝田駅構内２か所で常磐線と線路がつながっているが、湊線側で職員を配置していないことから、ワンマン運行の際の異常時における列車防護に不安があるとしてＪＲが難色を示した。そのため、勝田駅に監視小屋を新設して、職員を配置した。

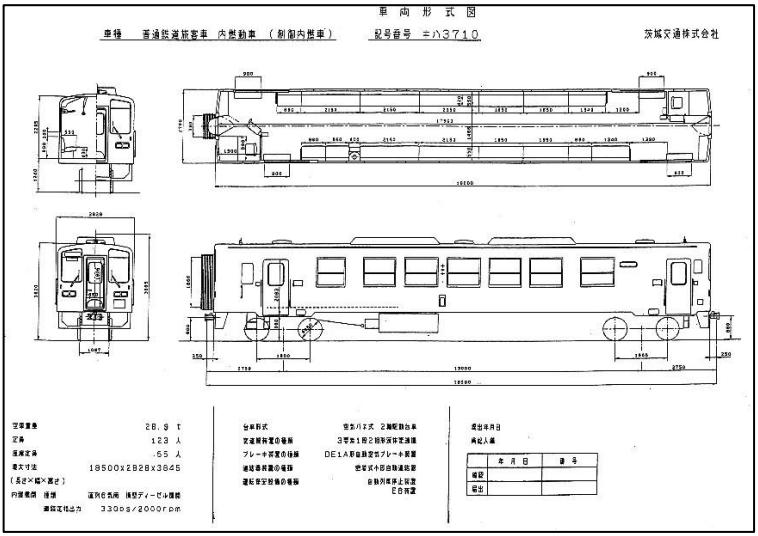
平成 6 年 12 月 16 日からは、那珂湊～阿字ヶ浦間の昼間時間帯のすべての列車についてワンマン運転とした。

平成 4 年度には列車無線を 10 両に増設し、平成 5 年度には保安ブレーキを 2 両に新設した。

平成 7 年 10 月 16 日、念願の新造車両（キハ 3710-01）が勝田駅に到着し、翌日那珂湊機関区に搬入、11 月 1 日から使用を開始した。

形式は湊線の「みなと」に由来してキハ 3710 形とした。新潟鐵工所が開発した軽快気動車(ＮＤＣ)シリーズの車両であり、トイレは無く、ロングシートで車いすスペースを有しているの

が特徴である。



キハ 3710　車両竣工図表

キハ 3710-01 営業列車

これに「潮風」の愛称を付けてヘッドマークを掲出した。

平成 8 年には、1 月に水島臨海鉄道（岡山県）からキハ 210 を購入し、那珂湊まで陸送された。

4 月には那珂湊機関区で湊線の標準色に塗り替えを終え、ワンマン化の改造を行った上で、6 月 10 日に車両確認申請とワンマン化の申請を行ない、7 月 5 日に認可を受けた。元は国鉄のキハ 20522 でキハ 201～204 と同型であるため、湊線では追番で 205 が付けられた。水島臨海鉄道時代に、バス同様の補助エンジン方式で冷房化が行われており、8 月 18 日から使用を開始した。

キハ 3710-01 の投入により、キハ 113 を平成 7 年 10 月 25 日に廃車した。

この車両は、翌年の 3 月に昭和 30 年代初めの青ベースの旧国鉄色に塗り替えた上でＪＲ東海へ譲渡をした。佐久間レールパークを経て、現在「リニア・鉄道館」にキハ 48036 として展示がされている。

キハ 48036　リニア・鉄道館　入江聡撮影

キハ 111、112 もいったんは廃車が決まり、平成 7 年 11 月 23、25、26 日には、平成 7 年 11 月に青ベースの国鉄色に塗り替えられたキハ 111 による「さよなら運転」を行なった。

この旧国鉄色が人気であったため、塗り替えイベントを継続

することにして、キハ 112 を平成 8 年 3 月に、昭和 30 年代後半以降の朱色ベースのツートーンカラーに塗り替えた。

平成 8 年 5 月のゴールデンウィークにはキハ 111 とキハ 3710-01 の組み合わせとキハ 112 と在来車の組み合わせでイベント運行を実施した。5 月 5 日のこどもの日にはキハ 111 とキハ 112 のそれぞれ単行運転を行った。その後も、8 月を除く 11 月までの第 1 日曜日に、キハ 111 とキハ 112 によるイベント運行を続け、8 月は阿字ヶ浦駅に展示を行なうことにより、広く世間の注目をあびることになった。

10 月には、キハ 11 形のオリジナルビデオを発売した。

12 月 15 日にはキハ 111、112 の 2 両を 1 両が一般車、1 両が貸切車として併結運転を行なった。

キハ 111 による「さよなら運転」

キハ 111 は平成 9 年 3 月 31 日に廃車したが、その代わりに廃車を予定していたキハ 221 について 5 月に羽幌炭砿鉄道時代のぶどう色に白い帯に塗り替えた。

この年のゴールデンウィークは、ケキ 102(機関車)＋キハ 112(旧国鉄色)＋キハ 221(羽幌色)などでのイベント運行を行なった。その後も、月 1 回のペースでキハ 112 とキハ 221 によるイベント運行を続けた。

イベント列車運行　キハ 111＋112

キハ 111 無料更衣室

平成 9 年 3 月 31 日には無蓋車のトラ 15、16 も除籍となり、これにより営業用の貨車は無くなった。

その後は、車籍の無い事業用車両としてこのトラ 2 両とホキ 2 両を保有している。

羽幌色のキハ 221

また、秋田県の大館～小坂間を結んでいた小坂鉄道の車両を購入しようという動きがあった。

小坂鉄道は、平成 6 年 10 月 1 日で旅客営業の廃止を行なったが、在籍する 4 両の気動車（昭和 37～42 年製）の処遇が決まっていないとの情報を得た。

車両獲得に動いた結果、価格から輸送方法までほぼ決まりかけていたところ、先方において受けていた国庫補助金返還の話が急に出てきて、白紙に戻った。

なお、この車両は、のちに国鉄黒石線廃止後の経営を引き受けた青森県の弘南鉄道が、黒石線専用として 2 両購入し運行していたが、平成 10 年に同線廃止により廃車となった。