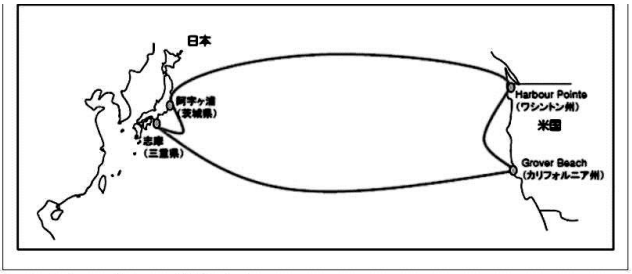
12 章　平成 10 年代
茨城交通湊線再建

1.経　営

湊線の旅客数の減少は続き、平成 10 年度の年間旅客人員はとうとう 100 万人を下回った。同年度の線区営業収支は 3,669 万円という大きな赤字を計上した。

平成 12 年ＮＴＴコミュニケーションズは、アメリカとの間の光海底ケーブル Pacific Crossing-1(ＰＣ-１)を敷設し、阿字ヶ浦を陸揚げ場所に選択した。



「PC-1」ケーブルルート概要図

それに先立って、平成 11 年度に、大手通信事業者 3 社(当時、ＫＤＤＩ、グローバルアクセス、ソフトバンクテレコム)と光ファイバーケーブルの長期賃貸契約を締結し、勝田～阿字ヶ浦間の線路脇にケーブルのトラフを敷設した。この賃貸料が湊線の重要な収益源となる。

平成 11 年度には、この通信会社からの賃貸料収入が入るようになって、赤字額は 426 万円まで減少した。

平成 12 年度には、列車のワンマン化に伴う投資があって営

業費用が増加し、営業収支は 2,278 万円の赤字と悪化した。

勝田駅では JR 線との接続駅である関係上、ワンマン化の障害となっていた。

JR が勝田駅の橋上駅化工事に着手したのに合わせて、平成 12 年度に湊線専用の改札口を新設した。あわせて、常磐線上りホームと湊線のホームの間に柵が整備された。

これにより、同年 9 月 1 日から朝ラッシュ時を除いて全線でのワンマン運行を開始した。

平成 10 年度から 19 年度までの間に運賃の改定を行わなかったが、旅客の減少は加速して平成 18 年度には、平成 2 年度の輸送人員の半分以下、701 千人となった。

そのような状況のもとで、湊線の廃線がささやかられるようになった。

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
10	235, 963	27, 537	263, 500	300, 183	−36, 683	976
11	223, 266	49, 740	273, 006	277, 268	−4, 262	929
12	212, 311	61, 753	274, 064	296, 847	−22, 783	888
13	213, 646	57, 376	271, 022	268, 875	2, 147	892
14	209, 778	63, 005	272, 783	276, 205	−3, 422	878
15	191, 391	60, 039	251, 430	275, 018	−23, 588	813
16	184, 030	58, 984	243, 014	254, 854	−11, 840	779
17	173, 166	58, 792	231, 958	223, 207	8, 751	785
18	170, 895	60, 157	231, 052	207, 932	23, 120	701
19	178, 924	60, 392	239, 316	240, 241	−925	724

平成 10 年 6 月 24 日に吉田功に代わって大熊定男が社長に就任し、平成 17 年 6 月 30 日には会長に谷越敏彦、社長に竹内順一が就任した。

2.営　業

平成 10 年 12 月 8 日日立工機の従業員の専用駅であった「日工前」駅について、待合所を設置するとともに構内脱線防止ガード設置工事を実施して、一般旅客への営業を開始した。隣接して大規模スーパーが営業しており、買い物客の利用も見込んだ。

この商業施設は、昭和 58 年に伊勢甚百貨店勝田店として開店、ジャスコ系列に入った以降もそのまま百貨店として営業していたが、平成 6 年にはスーパーマーケットに業態を転換した。

広大な駐車場を持つ郊外型の商業施設であったが、経営が不振となって、平成 22 年 2 月で閉店した。

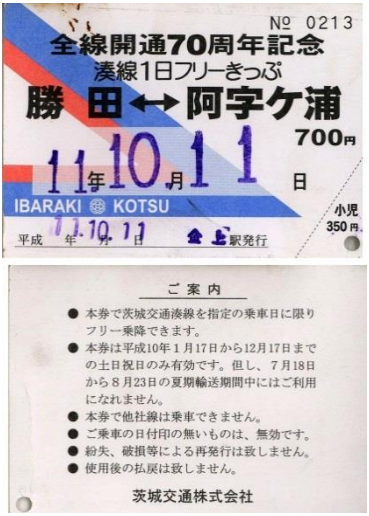
国土交通省関東運輸局による「関東の駅百選」の第 2 回選定(平成 10 年)において、那珂湊駅が選定された。同駅には金色の認定プレートが掲出されている。

これを記念して「日工前開業・那珂湊関東駅百選記念乗車券」を発売した。

また、平成 10 年は阿字ヶ浦まで全線開通してから 70 周年にあたることから、車両に「全通 70 周年記念ステッカー」を貼って運転すると共に、「全通 70 周年記念フリー切符」(700 円)を発売した。

平成 11 年より土曜休日限定の「湊線 1 日フリーきっぷ」の販売を開始し、同年 9 月 15 日には高齢者向け全線定期券（バス・鉄道共用）『茨交漫遊パス』を発売した。

また、平成 13 年 5 月から新規に鉄道回数券の販売を開始した。区間券で、勝田などの主要駅の駅名は印刷されていて、もう一方の駅名にはゴム印を押した。同年には、開業 88 周年を記念して記念乗車券を販売した。



全線開通 70 周年記念 1 日フリーきっぷ

平成 13 年 7 月ひたちなか商工会議所は湊線の利用者拡大を目指して「湊鉄道線維持存続連絡会」を設立した。

この頃に鹿島鉄道の存廃問題が浮上したことで、湊線沿線でも他人ごとではないとして、市民レベルでの存続活動が開始された。

平成 14 年 5 月には、商工会議所が「縁起のいい切符」を発案。勝田から金上まで片道 150 円の硬券の発売を行った。この切符は好評で、以後も図柄を変えながら発売を行っている。

勝田～那珂湊間開業 88 周年、那珂湊～磯崎開業 77 周年記念乗車券

平成 16 年度から「しおさい散策・フリー切符」の販売を開始した。

常磐線水戸～勝田間、茨城交通湊線勝田～那珂湊間、路線バスの那珂湊～アクアワールド大洗ルートと大洗町内循環バス「海遊号」、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の大洗～水戸間を1日900円で乗り放題という切符であった。沿線の観光施設の割引券も付けた。

平成18年1月には、旧那珂湊市内の那珂湊、平磯、阿字ヶ浦の3中学の3年生約300人に「縁起のいい切符」をプレゼントした。

さらに同年4月1日より、国営ひたち海浜公園とひたちなか市は、周遊コース「海浜公園・阿字ヶ浦潮風ウォーキング」を設定し、湊線、茨交バスの乗車券、入園料、園内の乗り物券をセットとした周遊チケットを発売した。6月30日までの期間限定で、価格は、運賃・料金の合計額が2,560円であるところ、割安な1,600円に設定した。

平成18年10月1日より11月26日までの

土日・祝日に、日本民営鉄道協会との共催で、阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園と大型商業施設・ジョイフル本田までの循環バスの試験運行を行なった。

その運行と合せて、「週末エンジョイきっぷ」を販売した。湊線内の乗車券とバスの乗車券を組み合わせた割引切符で、往復用と片道用(半額)があった。

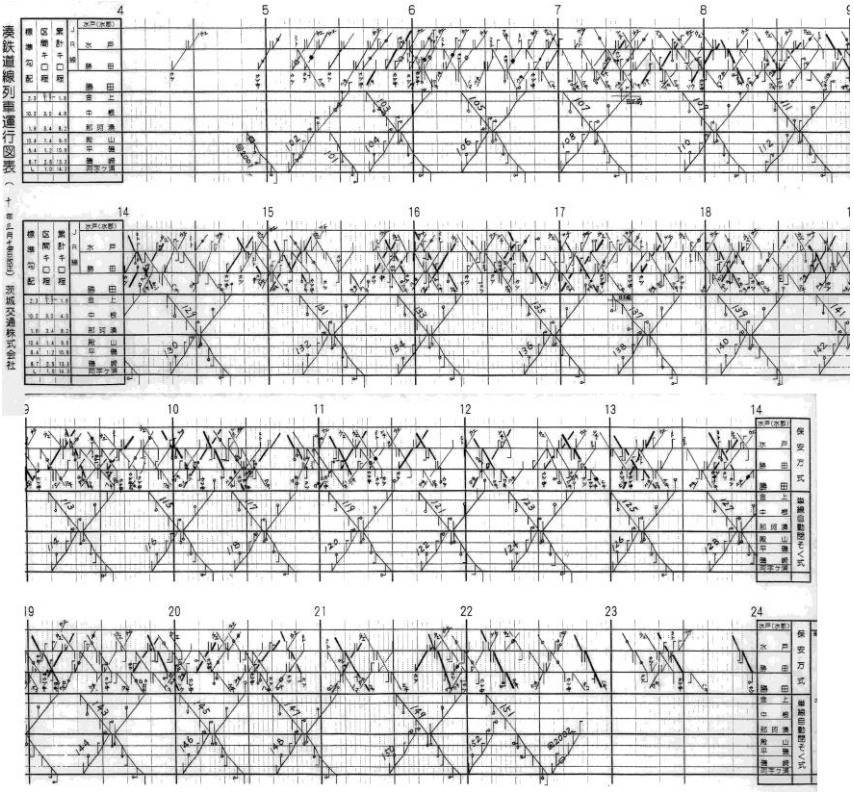
平成18年度は、映画やテレビコマーシャルの撮影に施設を提供したほか、関東運輸局主催の鉄道フェスティバルに参加して中古品やグッズを販売した。

那珂湊駅では、平成13年度に待合室に防寒引戸を設置するほか、ストーブの設置やホーム上屋の屋根の張替などを実施した。

工事開始にともない平成12年9月に構内売店『たんぽぽ』の営業を中止した。平成15年5月には売店部分が撤去されて自販機コーナーを整備した。現在は茨城交通のバス営業所となっている。

3.運　行

平成 10 年 12 月 8 日には「日工前」駅の一般旅客営業を開始し、1 日 25 往復のうち 16 往復を停車した。翌年 12 月 4 日のダイヤ改正で、朝 7 時台に 1 往復増発し、日工前駅にも停車した。

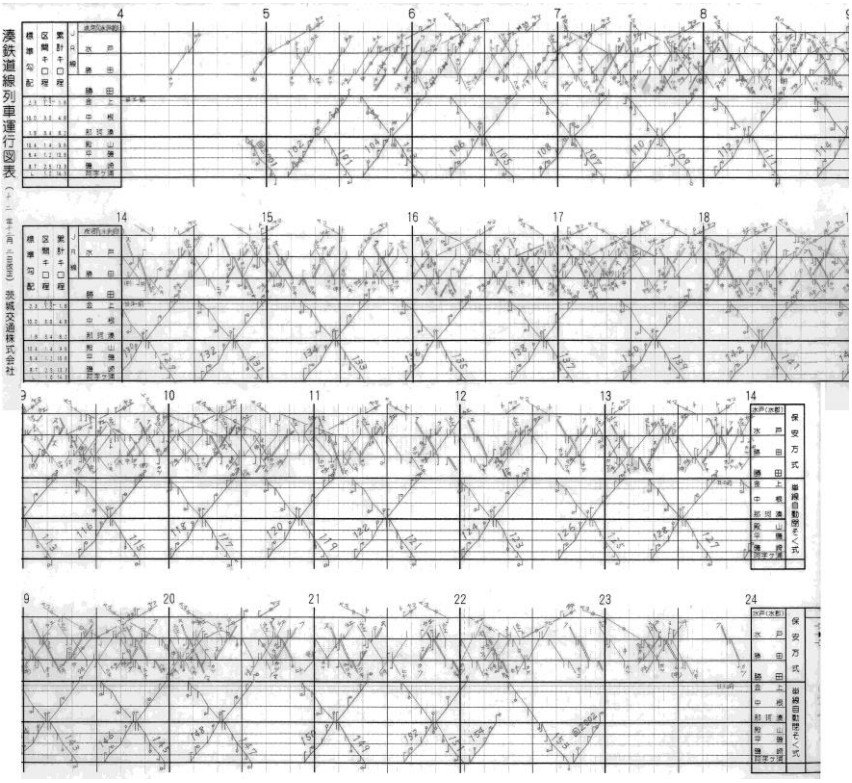


平成 10 年 3 月 14 日　運行図表

なお、平成 10 年 12 月のダイヤ改正で、4 両編成の運用は消滅している。

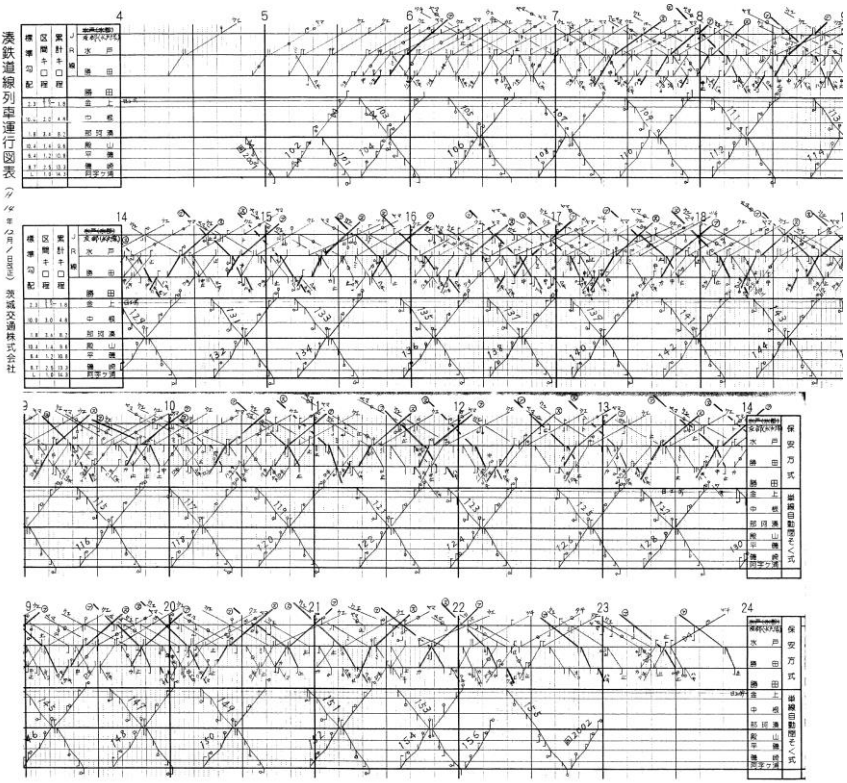
平成 11 年 2 月 28 日に湊線の運転取扱心得変更許可申請と全

線ワンマン運転の許可申請を行い、3 月 30 日に許可を得て、平成 12 年 9 月 1 日から朝の通勤・通学時を除いて全線でのワンマン運行を開始した。



平成 12 年 12 月 2 日　運行図表

平成 10 年 4 月 5 日に「ひまわり」号が運転された。はじめてキハ 40 系気動車 4 両編成が使用されることになったため、平成 10 年 2 月 26 日にキハ 40・48 形直通運転車両確認申請を行い、3 月 12 日に認可を得た。



平成 14 年 12 月 1 日　運行図表

4.車　両

平成 10 年度にはキハ 3710-02 を新造した。6 月 22 日の深夜に勝田に到着し、翌日の未明に那珂湊機関区に搬入。7 月 1 日から使用を開始した。

新造車が入ったことで、えんじ色に白い帯の羽幌炭砿鉄道の塗装のキハ 221 を 6 月 30 日に廃車した。

平成 10 年のゴールデンウィークには、阿字ヶ浦駅構内での

貨車の展示を行った。4 月 28 日の深夜にキハ 111＋トラ 15＋トラ 16 の組み合わせ、5 月 2 日未明にはケキ 102＋ホキ 7＋ホキ 8 ＋キハ 221 の組み合わせで阿字ヶ浦駅へ回送した。トラとホキは枕木やバラストを輸送するための保線用車両として使用しており、車籍は無い。

平成 10 年から阿字ヶ浦駅構内において海水浴客のための無料更衣室として使われていたキハ 111 は、映画「鉄道員（ぽっぽや)」での撮影のため搬出され、その代わりに平成 11 年 3 月 31 日に廃車となったキハ 201 を無料の更衣室として開放した。

羽幌塗色のキハ 221

平成 12 年度には、踏切事故で損傷したキハ 2005 を修復したが、その際、塗色を茨城交通の旧標準色(車体中央部がＵ字型)から新標準色(車両端部がＬ字型)に変更した。

また、年末には、キハ 205 の電飾(イルミネーション)列車を運転した。

平成 14 年 12 月 16 日には軽快気動車(ＮＤＣ)1 両を増備した。車体、内装などはキハ 3710 形とほぼ同じであるが、扉が半自

動に切り替えられることやブレーキの二重化等の仕様が異なる。

11 月 6 日に車両構造装置変更確認申請を提出し、12 月 12 日に認可を受けた。既製造車とは仕様が異なっていることから、型式はキハ 37100 形に変わり、車両番号はキハ 3710 形の追番で、37100-03 となった。

代わりに、平成 14 年 12 月 31 日に元鹿島臨海鉄道のキハ 204 を廃車とした。

阿字ヶ浦駅構内でのイベント展示

展示車両の回送

茨交色のキハ 2005

キハ 205＋キハ 112

旧国鉄色のイベント列車は、朱色ベースのキハ 112 を使って続けられたが、平成 10 年 3 月にはキハ 205 がキハ 112 と同じ朱ベースの国鉄色に塗り替え、キハ 112 と組んでイベント列車として使用することもあった。

平成 12 年度には、ケキ 102 とキハ 112 の組み合わせによる

運転も行なった。

このキハ 112 は、平成 15 年 7 月にホームページで売却先の募集を行ったが、大宮に建設されることになった鉄道博物館に展示されることとなり、平成 17 年 1 月 30 日に廃車して東日本鉄道文化財団に譲渡をした。この整備のために JR 郡山工場まで、途中、軸箱の温度を監視しながら慎重に運ばれて行った。

鉄道博物館ではキハ 1125 として保存されている。

湊線最後の機関車ケキ 102 は、平成 17 年 5 月 31 日に廃車となった。

廃車後しばらく那珂湊駅構内に留置されていたが、ホームページで譲渡先の募集を行って、個人へ売却された。

納車に先立ってこの車両の整備を JR 貨物・北陸ロジスティクスに委託したが、その際、平成 22 年 9 月伏木駅近くの貨物ヤード跡で同社が開いた伏木ヤードフェスティバルで展示走行が行われた。

平成 17 年秋には、キハ 2004 を旧国鉄の準急色に塗り替えた。クリーム地に赤い帯というもので、準急型ではないものの、北海道仕様の 1 段上昇窓は、国鉄準急型のキハ 26 形を彷彿とさせた。

また、平成 18 年 4 月 1 日にはキハ 202、203 を廃車とした。那珂湊機関区に廃車を前提に放置されていた車両で、ひたちなか海浜鉄道への引継車両から除外された。

なお、平成 13 年度に磯崎駅構内脱線防止ガードを設置し、平成 15 年度に信号設備のＬＥＤ化を行った。

準急色のキハ 2004　入江聡撮影

那珂湊機関区のキハ 202　入江聡撮影

湊線存続に向けての車両探し

茨城交通時代の末期、湊線廃止についての準備が進む一方で、

存続となった場合、いったいどの程度の費用が必要なのかの検証作業も並行して進められた。

特に、老朽車両の代替については、新車の導入は論外という中で喫緊の課題であり、中古車両の「出物」を探す困難な作業を行なった。

そもそも鉄道業界には中古車市場がないうえ、電車と違って気動車は、各鉄道会社ともほとんどがローカル線運用のため、新車を導入したとしてもボロボロになるまで使い切ることがほとんどで、出物はなかなか出て来ない状況であった。

湊線存続のカギの 1 つは、いかに調子のよい中古車両を手に入れることができるかにあり、JR をはじめ、第三セクター鉄道や地方私鉄での廃線や車両代替の情報をいち早く入手し、同業他社に先駆けて先手必勝で交渉すべく探し回った。

廃止後の宮崎県の高千穂鉄道や宮城県のくりはら田園鉄道、廃止が予定されていた兵庫県の三木鉄道等々、現地の担当者と具体的な交渉に当たったが、残念ながら成約までに至らなかった。

後に三木鉄道の車両 1 両が入線することになるが、当初静態保存する予定だったものが､急遽処分するということになって、好条件で手に入れることができたものである。

５.茨城交通中期経営計画

茨城交通は、主軸の交通事業の需要が長期低落傾向にあり、経営状況が大きく悪化していた。平成 17 年度の損益は、鉄道業の営業損益は 875 万円の黒字であるのに対して、自動車業は 4 億 8325 万円の赤字、不動産業 2 億 800 万円の黒字、その他

兼業 769 万円の黒字となっていた。

全事業の営業損益は 2 億 5881 万円の赤字を計上した。

事業整理にともなう固定資産売却損が 56 億円近く計上されたために、最終的に税引き前では 21 億 6102 万円の純損失という大幅な赤字決算となった。

なお、鉄道事業の利益は、沿線に敷設された光ファイバーによる事業収益が加えられていることによる。それを除くと 6 千万円程度の赤字であった。

また、16 年度末の有利子負債額は 180 億円近くに達し、そのうち 106 億円が金利の高い短期借入金であった。

財務状況が悪いために長期の借入れができないことになっており、早急に抜本的な経営改善策を実施する必要があった。

茨城交通は、平成 17 年 6 月 30 日に中期経営計画を発表した。

平成 17 年度～21 年度の 5 カ年間を計画期間とし、メーンバンクのみずほ銀行、常陽銀行の協力を得ながら自力再建を目指すものである。

経営計画の骨子は、

今後収益事業として期待される茨交大洗ホテルと袋田温泉ホテルを経営統合するとともに茨交ツーリストを吸収合併する。

所有不動産の売却により負債整理の原資とするほか、不採算のバス路線を廃止する一方で高速バス路線を強化し、タクシー事業の規模縮小を実施する。

有利子負債を 3 分の 1 まで削減する。

というものであり、その中に湊線の廃止も織り込まれていた。

茨城交通自体は鉄道を存続させたい気持ちを持っていたものの、経営再建のために主力銀行に支援を要請するためには湊鉄道線の廃止が必要と認識されていた。

茨城交通の試算では、平成 19 年度から 23 年度までの 5 年間に設備投資額 6 億円が必要となり、この間の赤字額 5 億円とあわせて 11 億円の資金が必要になると試算していた。

近代化補助金など公的支援が受けられないとこのすべてが事業者負担となり、このまま鉄道を維持することはできないと結論づけた。

そして、この経営計画に基づき、平成 17 年 12 月に茨城交通はひたちなか市に対して、平成 19 年度末湊鉄道線を廃線とする意向を伝えた。

平成 19 年のイベント列車

地元の湊鉄道線存続運動

鉄道線を廃止するには、少なくてもその 1 年前に廃止届けを提出する必要がある。

つまり、平成 19 年 4 月 1 日までが地元としての鉄道存続のためのタイムリミットとなった。

湊線存続のため、まず平成 18 年 6 月 30 日に、湊鉄道対策協

議会が組織された。

メンバーは、自治会、商工会議所、沿線の高校の関係者、ＮＰＯとひたちなか市役所で構成され、湊鉄道線の存続に向けた地元住民､利用者を含めた合意形成機関としての機能を有して、会長は、本間源基ひたちなか市長が就任した。

同協議会は、湊線存続のための市民アンケートを行った。その結果、湊線が廃止となった場合、高校生の通学利用への影響が大きいことが示された。

また、ひたちなか市は、他の地方鉄道における具体的な支援策（上下分離方式、第三セクター方式）の調査を行い、湊線存続の方法を検討した。

一方、存続のための実働部隊として、平成 19 年に入って「おらが湊鐵道応援団」が設立された。

おらが湊鐵道応援団　サービスステーション

1 月 23 日､那珂湊地区の自治会やひたちなか商工会議所那珂湊支所など地域で活動する 42 団体の代表者が集まってこの応援団を結成し、代表には、相金（那珂湊駅の近く）自治会長の佐藤彦三郎氏が就任した。

おらが湊鐵道応援団は､「湊線利用促進と地域づくり委員会」、「湊線サービス向上委員会」、「湊線存続とまちづくり委員会」、

「高校生による存続委員会」が置かれ、それぞれが利用促進のための活動を展開していった。

この「おらが湊鐵道応援団」には誰もが参加でき、年会費は一般 1 口 1000 円、高校生同 500 円、小中学生無料で、ひたちなか商工会議所那珂湊支所が窓口となった。

平成 19 年 5 月 19 日に、おらが湊鐵道応援団のサービスステーションを那珂湊駅に設置し、みなと源太氏が湊線の応援歌「季節の風」を披露した。

平成 19 年 2 月 6 日には、対策協議会は、茨城交通に対して存続を求める要望書を提出した。そこでは、茨城交通が子会社化や分社化という手法を視野に入れて、鉄道維持のために最大限の努力をすることを要請した。

それに対して、茨城交通は、市からの財政支援の申し入れに対して感謝の意を表したが、同社の再建計画の中で鉄道を含む不採算部門からの撤退を掲げているため、すぐには反応することはできなかった。新聞は、「市は整理回収機構や主要取引銀行にも同様の要望書を提出」したと報じた（『読売新聞』茨城版、平成 19 年 2 月 7 日）。

湊線を考えるシンポジウム

続いて、3 月 27 日には、ひたちなか市議会からも、

茨城交通に対して存続要望書が提出された。

同時に、市民意識の高揚を図り、地元での活動を広くアピールする目的で、3 月 21 日「湊線を考えるシンポジウム～今、おらがまちの鉄道を考えよう」を、那珂湊公民館で開催した。

会では、まず本間源基ひたちなか市長が対策協議会会長として主催者あいさつを行い、続いて今城光英大東文化大学副学長による基調講演、竹内雄次茨城交通常務取締役による湊鉄道線の現状に関する説明が行なわれた。

茨城交通湊線を存続させるための講演会

使用した施設の収容人員の都合から聴衆は 200 人に制限されたが、あふれるばかりの盛況振りであった。

続いて、5 月 27 日には、ひたちなか市文化会館に会場を移して、2 度目のシンポジウムとなる「湊線を存続させるための講演会」を開催した。

本間源基市長による挨拶ののち、今城光英大東文化大学副学長の基調講演があり、さらに大和田敬治自治会連合会会長、竹内雄次茨城交通常務の報告、続いて万葉線吉田千秋課次長、阿部等㈱ライトレール社長による講演が行われた。

地元の熱意に動かされ、茨城交通は平成 19 年 4 月の廃止届

けの提出を見送った上で、県、ひたちなか市、茨城交通の 3 者による鉄道存続の協議を開始することとなった。

湊鉄道線存続策の決定

平成 19 年 7 月、茨城交通側は、公共が主体となって鉄道を存続することの要望を行って、これを受け、県とひたちなか市は具体的な支援策を固めていくこととなる。

9 月の初めには、内々に第三セクター方式での存続を決定し、9 月 27 日に橋本昌茨城県知事、本間源基ひたちなか市長、竹内順一茨城交通社長による鉄道存続策の合意の発表が行われた。

合意した内容は、第三セクターの設立、国、県、市による設備投資に対する補助、県、市による経営支援の 3 本柱から成る。

茨城交通の再建計画が翌年 3 月末の鉄道経営の廃止を前提としていることから、第三セクターへの移行の時期もこれに合わせる必要があった。

すでに、半年しか時間が残されていないため、早急に手続きを進めなければならなかった。

まず、第三セクターへの出資と補助金の交付などの根拠として、湊線存続の公共性を担保するために、アンケートによる市民意識の拾い上げと、その集計結果などに基づく費用対効果分析を実施し、9 月 7 日に結果が報告された。

アンケートは、合意時期から遡る 6 月下旬に自治会を通じて配布することとし、鉄道存続（調査票Ａ）に対するアンケートと鉄道を廃止してバスで置き換える場合（調査票Ｂ）に関するアンケートの 2 つについて、それぞれ 1,500 件（沿線 1,000 件、その他地域 500 件）を配布して最終的に約 78％の調査票を回

収した。

集計結果は、湊線の沿線居住者の利用頻度については、週 1 回以上利用している人が約 5%程度であるのに対して「利用したことが無い」とする割合が約 25%。湊線を利用しない理由に関する設問については、「自動車よりも時間がかかる」が 42.3%と最も多く、「運賃が高いため」が 17.0%、「駅まで時間がかかる」が 14.6%、「運行本数が少ないため」が 12.7%と続く。

また、費用効果分析での存在効果（鉄道を利用するのではないが単に存在することに基づく効果）の計測に使われる設問項目については、鉄道維持のための基金の積み立てに協力するとするものが、沿線居住者については 64.2%、その他の地域でも 54.5%に達することが確認された。

むしろ、協力しないとする率が、沿線で 9.1%、その他地域で 12.3%と、圧倒的に少数派であることに注目する必要がある。

そして、基金に対する負担意思額は、沿線では 1 所帯・1 年あたり 2,259 円、その他地域で 1,594 円という結果が得られた。

質問項目として、ＤＭＶ※を運行した場合の利用意向を問うものが独立して設けられていたが、利用するとした比率は全体の 61%に達する高率になった。

ただし、その理由として「新しい交通機関なので」としている比率がやはり 61.3%に達することから、必ずしも現実の利便性をイメージしている訳ではなさそうだ。

費用対効果分析は、鉄道を残すか、それとも廃止してバスに代替するかの 2 つのケースについて、利用者の便益、事業者の余剰、地域全体の便益を積み上げて、それぞれのケースにおけ

※Dual Mode Vehicle の略。レール上では鉄道車両として、道路上ではバスとして双方を自由に走ることのできる車両。

る総費用を差し引いて純便益を比較した。

結果は、湊線を存続する場合の総便益（30 年間、基準年価値換算）は 45 億円、バスに代替する場合は 11 億円、総費用を差し引いた純便益は、鉄道存続は 35 億円、バス代替は 6 億円となった。

鉄道存続による純便益がバス代替による純便益を大きく上回るという結果から、鉄道存続に対する公的支援の根拠が得られることとなった。

この結果に基づいて、10 月 23 日には、湊鉄道線再生計画を作成して関東運輸局に提出し、12 月 22 日に承認された。

これは、設備投資に対する国・県による近代化設備整備費補助金の嵩上げ率の適用を受けるために必要となるものであった。

（再生プロジェクトの認定）

再生計画に盛り込まれた支援に関する概要は次の通りである。

① 茨城交通は、平成 20 年度当初を目途に、光ケーブル事業とともに、鉄道事業を分社化する。

② 新設会社に対し、地元ひたちなか市や地域が出資する。

③ ひたちなか市および県は、当面、平成 20 年度から 24 年度の 5 ケ年間、施設整備に対して支援する。

④ 赤字の範囲内で、市は固定資産税相当額を支援し、市および県は、線路維持費、電路維持費等の修繕費に対して、支援する。

⑤ 官民一体となって利用促進に取り組む。

再生計画では、平成 18 年度の旅客数が 70 万人を数えるものの、その後も少子化などの社会状況を背景にして減少が続き、このままでは平成 24 年度には 55 万人まで落ち込むと見込む。

そのような状況認識のもとに、各種施策を講ずることで、同年度に 68 万人まで挽回することを計画した。

施策としては、金上駅の交換設備を復活させて、朝夕の列車の増発を実施。また、駅の駐輪場、駐車場の整備を進めるとした。

また、老朽車両について、まず平成 20 年度に 3 両を中古車両により取替え、その後 29 年度までに 2 両の中古車を購入して老朽車両の置き換えを終える計画とした。

目標利用者数　　18年度は実績値、単位:千人

年度	18	19	20	21	22	23	24
目標数	701	698	684	674	692	687	685
通勤定期	137	137	137	137	137	137	137
通学定期	285	269	255	245	238	233	231
定期外	278	292	292	292	292	292	292
増便効果					25	25	25

更にひたちなか市は、ＤＭＶなどの新たな公共交通機関の検討を行うことを掲げた。検討対象となるルートは次のとおりである。

① 那珂湊駅～お魚市場～アクアワールド大洗

② 勝田駅～国営ひたち海浜公園～阿字ヶ浦駅～那珂湊駅～勝田駅

国の「小規模交通需要地域における鉄道を含めた地域公共交通体系の検討調査」により、ＤＭＶ導入のための基礎調査を実施した。

7 月の合意成立以降、県、市、会社の 3 者で協議を進めることになるが、この間、教育の現場でも湊線について考えさせる授業が行われた。

ひたちなか市立那珂湊第二小学校の 6 年生を対象に、平成 19 年 9 月に湊線の歴史とともに、自動車と公共交通の関係をゲームで学ぶもので、茨城県と筑波大学の協力のもと実施された。

児童は「交通すごろく」を用いて、道路渋滞の構造やモータリゼーションと公共交通機関の衰退の構造を学んだ。

児童と家族ひとりひとりの交通行動により、湊線の存続が左右される可能性があることの理解を深めることができた実践授業となった。

茨城県公共交通活性化会議事務局 HP より

平成 19 年 12 月 6 日の市議会定例会において、県、市、会社の合意内容が「湊鉄道線存続策」として発表された。

内容は、茨城交通が鉄道部門（光ファイバー事業を含む）を分社化した上で、その株式の半数を 9,000 万円で市が取得して第三セクター化する。

この資金で、茨城交通は、鉄道資産についている鉄道財団抵当権を解消する。

また、新会社が実施する設備投資を、国の近代化補助（嵩上げ補助率 1／３）を活用して実施。

残りの金額について県と市が折半で負担する。これにより事業者負担は生じない。

さらに、経営支援策として、固定資産税と都市計画税相当額を補助するほか、鉄道事業の修繕費についても県・市で補助を

行う。

なお、資本金の半分は茨城交通からの現物出資で、残りは鉄道財団の抵当をはずすために使うことから、新会社は現金を持たない。

そこで、新会社への移行時の運転資金として、市は 4,000 万円を融資した。この貸付金は平成 20 年度内に返済することとした。

加えて、マイレール意識を高めるために、市内事業所や市民に寄付金を呼びかけること、その寄付金は「湊鉄道線振興基金」に積み立てて設備投資や利用促進策に活用することも盛り込まれた。

この存続策に基づき、平成 19 年 12 月 10 日から 20 年 1 月 15 日までの間、社長と新会社の名称を公募した。

社長の公募には全国から 58 人の応募があったが、富山県万葉線の再生で尽力し、その手腕を見込まれた吉田千秋が社長に決定すると共に、社名は「ひたちなか海浜鉄道」に決まった。

平成 20 年 3 月 21 日、ひたちなか市、茨城県、茨城交通の 3 者で、湊鉄道運行継続に関する協定書を締結した。

その内容は、

① 4 月 1 日に茨城交通が鉄道部門を分社化し、運行を継続する新会社を設立する

② 茨城交通は新会社の株式 3,560 株の内 1,800 株を市へ 9,000 万円で譲渡する

③ 新会社設立に伴う経費、諸税は茨城交通が負担する

というものであった。

茨城交通は、国に対して、鉄道事業の分社化を申請して、3 月 25 日には認可を得た。

創刊号　平成19年4月発行

おらが湊鐵道応援団報

創刊号

勝田　阿字ヶ浦

ありがとうございます。応援団員1,400名突破!!

本年1月に始まった団員募集は、1,443名(会費収入146万円、4月13日現在)のご加入いただき、心より御礼申し上げます。

3月30日、茨城交通㈱より廃止届の延期が発表されましたが、存続問題はまだまだ予断を許さない状況にあります。

皆様の関心の高さを糧に、本活動の市域へ拡大と、実行委員会を中心に早急に、そして、実のある利用促進活動を推進してまいりますので、皆様の更なるご支援、ご協力をお願い申し上げます。

「湊線を考えるシンポジウム」には、約200名が参加(3/21)。「地域の財産として次の世代に引き継ごう」など地域間交流手段としての鉄道の重要性が再確認されました。最後に、日立電鉄線を存続させる市民フォーラムの代表から「地域が一丸となり、それぞれの立場の人々が知恵と汗、お金を出し合えば存続への道は開ける」と熱いエールが贈られました。

会費の使い道は!?

応援団会費(1000円)は活動費(70%)と団員募集(30%)に使われます。全会費の使い道は、全て湊線存続と利用促進活動に支出されます。

話題

◆那珂湊駅がきれいになりました。

住民ボランティア活動が始まりました。今、私たちにできることは、思いと心を未来に繋げようとする行動ではないでしょうか!!

◆湊線未来へのアイデア…

(その1) 田園風景が素晴らしい湊線を、ハマギク(市の花)と曼珠沙華の名所にできないでしょうか。沿線には桜やアジサイなどの名所や観光名所もあるので観光案内もできるでしょう。(金上駅でハマギクを植えて3年目になる市民より)

(その2) 那珂湊駅の自販機コーナーを応援団や観光協会、観光ボランティアなどの活動拠点として活用すれば、地域活性化につながるのではないでしょうか?(市内Aさん)

行事予定

◆ひたちなか市の日 / おらが湊鐵道応援団PR
日　時　4月15日(日)　9:00～15:00
場　所　ひたち海浜公園水の広場

◆第2回応援団実行委員会
日　時　4月17日(火)　19:00～21:00
場　所　商工会議所那珂湊支所

◆応援団広報委員会
日　時　4月24日(火)　19:00～21:00
場　所　商工会議所那珂湊支所

第1回 実行委員会
会議作業風景(2/22)

◆広報委員会だより

次号は、おらが湊鐵道応援団のホームページ完成記事。現在設置計画中の那珂湊駅内おらが湊鐵道応援団(本陣/仮称)の進捗状況。皆さんからの湊線未来へのアイデア…などを掲載予定です。

プレゼント付き定期券

▼1等 定期券キャッシュバックサービス　抽選で3名様
＊購入した定期券で現金還元上限10,000円します。
▼2等 商品券(5,000円/全国共通)　抽選で4名様
▼3等 商品券(3,000円/那珂湊ホームシール会)　抽選で10名様
▼4等 回数カード(2,000円)　抽選で5名様

▼記念品 ボールペン(那珂湊市観光協会)　申込先着300名様

▽対象:平成19年3月28日～6月30日を使用開始日とする通勤・通学定期券 ▽応募方法:駅、車両にある申込用紙に必要事項を記載し定期券を提示し、湊鉄道勝田駅、那珂湊

高校生が湊線存続をPR

NHK県域デジタルTV/熱風スタジアム

応援団・那珂湊一高・那珂湊二高・海洋高校が出演(12/18)

おらが湊鐵道応援団
● 利用促進のアイデアを募集しています。
〒311-1222　茨城県ひたちなか市湊門町2-8-13 (ひたちなか商工会議所那珂湊支所内)
TEL029-263-7811　FAX029-263-6869　E-mail:minato@hcci.jp

おらが湊鐵道応援団報　創刊号