



地域を
訪ねて～ひたちなか海浜鉄道【茨城県】～

廃線の危機から一転、夢の延伸実現へ。 自治体・市民と一体となって盛り上げる地方鉄道

事業者が一度は路線廃止を申し入れながら、市民が立ち上がり存続したひたちなか海浜鉄道。利用者目線に立った数々の施策で驚異的な利用者増を果たし、今は夢の延伸に向かって力強く歩んでいる。

文・写真：栗原 景（フォトライター）



那珂湊駅に進入するラッピング列車

ひたちなか海浜鉄道株式会社

- 設立 2008年4月1日
- 区間 勝田・阿字ヶ浦間 14.3km
- <http://www.hitachinaka-rail.co.jp>

住宅街から田園風景まで多彩な車窓

上野から特急「ひたち3号」で1時間余り。水戸駅の隣にある勝田駅に着くと、1番ホームに1両のディーゼルカーが待っていた。ひたちなか海浜鉄道湊線の阿字ヶ浦行きだ。

ひたちなか海浜鉄道は、勝田駅と阿字ヶ浦駅を結ぶ第3セクター鉄道だ。2008年に、路線廃止を表明した茨城交通から分離・転換して発足し、今年で17周年。「湊鉄道」として勝田・那珂湊間が開業してからは112周年を迎え、今は年々利用者数を伸ばしている。

中間改札で、「湊線1日フリー切符」1,000

円を購入。阿字ヶ浦駅まで片道570円なので、往復するだけでお得なきつぽだ。ホームに停車しているのは、キハ11-6。2015年に、JR東海とその関連会社から譲り受けた3両のうちの1両だ。日曜日の朝9時半。車内は高校生や買い物客、外国人



勝田駅に停車中のJR東海グループから来たキハ11-6（上）。行先板（サボ）も懐かしい（左）

殿山・平磯間では、一瞬車窓から海が見える

■ひたちなか海浜鉄道路線図



- ① 金上・中根間を走る湊線
- ② 中根駅近くの遺跡十五郎穴横穴群
- ③ 休日にもぎわう那珂湊駅
- ④ 2024末に引退した最後の国鉄型キハ20
- ⑤ 那珂湊駅の駅ネコ「ミニさむ」



公募によって就任した吉田千秋社長



地元のクリエイターがデザインした勝田駅の駅名標（上）、同じく中根駅の駅名標（下）

旅行者などでにぎわっている。

9時32分、勝田駅を発車。列車は1時間に1～2本が基本で、ラッシュ時間帯には最大3本設定されている。JR常磐線と分かれた列車は、左に住宅地を見ながら進む。金上駅は転換後に列車交換設備が復活して増発に寄与した駅で、周囲には大型スーパーや新興住宅、分譲地が目につく。湊線の発展が、人を呼び込んでいるのだ。

金上駅を発車して、雑木林を抜けると車窓風景が一変。住宅がほとんど見えなくなり、左手に広々とした田園風景が現れる。那珂川の支流である中丸川の低地で、河岸段丘の上にある集落は雑木林に隠されている。

中根駅は、中丸川のほとりにある無人駅。のどかな景色を楽しみながら20分ほど歩くと、奈良時代のお墓である十五郎穴横穴群と、東日本を代表する彩色壁画古墳

である虎塚古墳がある。この辺りは古墳が多い地域で、隣接するひたちなか市埋蔵文化財調査センターでは虎塚古墳の彩色石室の実物大レプリカも見られる。

歴史散歩を楽しんだら、那珂湊駅へ向かう。次の高田の鉄橋駅は2014年に開業した駅で、柳が丘集落の最寄り駅だ。集落の横を通る県道38号那珂湊那珂線は、勝田周辺の渋滞が問題になっていたため、高田の鉄橋駅は住民待望の駅だった。

旧那珂湊市の中心駅である那珂湊駅に到着した。1913（大正2）年の湊鉄道開業時に建てられた木造駅舎が現役で、「関東の駅100選」にも選ばれた。駅は本社機能を有するほか車両基地を併設し、現役車両や保存車両を見ることができる。

新駅で子どもたちの通学の安全を確保

那珂湊駅では、ホームでひたちなか海浜鉄道の吉田千秋社長が出迎えてくれ





美乃浜学園駅名標

た。富山県出身の60歳。富山地方鉄道時代に加越能鉄道（現・万葉線）の第3セクター化による再生事業を経験し、その実績を評価され、公募によって初代社長に就任した。

「最初は5年くらいで土台をつくら次の方にバトンタッチかと思っていたのですが、気がついたら17年になってしまいました（笑）」

発足当時の年間輸送人員は約70万人。車両も古く、満身創痍の状態だった。だが、沿線人口は比較的多く、国営ひたち海浜公園をはじめ観光スポットにも恵まれているうえ、地域の方々も湊線への愛着が強かった。通学定期の大幅割引や観光客向けセット商品など、さまざまな施策を導入すると乗客は増え始めた。

「開業3年目に80万人を超えるかというタイミングで東日本大震災が発生し、4カ月間不通となりました。その後も少しずつお客が増え、2017年度には輸送人員100万人と、2万5,000円だけですが黒字化を達成しました」

2020年にはコロナ禍により再び激減するものの、2021年度からはV字回復。2024年度は上半期だけで62万7,755人を記録した。転換前と比較すると、倍増に迫る勢いだ。

好調な輸送を支えているのが、2021年3月13日に平磯・磯崎間に開業した美乃浜学園駅だ。沿線の3つの小学校と2つの中学校が統合して開校した美乃浜学園の最寄り駅で、駅の整備には地方自治体からの補助とともに、鉄道・運輸機

構（JRTT）の幹線鉄道等活性化事業費補助が活かされている。

「駅から学校までは130mほどで、全校生徒の7割以上に当たる400人弱が湊線を利用しています。生徒にはひたちなか市から通学定期券が支給されていて、事故防止の観点から自転車通学をする生徒はいません。スクールバスの代わりに1人月800円ほどの定期券代を市が負担するだけで子どもたちの通学問題を解決できますし、当社としましても同駅開業後は輸送人員が8%増加しました」

いよいよ実現へ動き出した延伸計画

地域の方々と一体となり、文字通り地域の足となっている湊線。現在の大きな目標が、延伸事業だ。これは現在の終点・阿字ヶ浦駅から延伸し、国営ひたち海浜公園に直結する計画で、2024年11月18日に第1工区の阿字ヶ浦・ひたち海浜公園南口付近の1.4kmについて工事施工認可を取得した。

「ひたち海浜公園は、特にネモフィラなどのシーズンになりますと多くの方が車で来園し、周辺の道路が大変な渋滞となります。当社も阿字ヶ浦駅からシャトルバスを出していますが運びきれない状態で、延伸による市内交通の整備は喫緊の課題でもあります。昨年認可をいただきまして、今は鉄道事業をどう再構築して、まちづくりにつなげていくかという計画をつくっているところです」

住宅地を便利にする新駅、子どもたちが安心して通学できる新駅、そして交通



問題を解決しまちの観光業を発展させる延伸事業。ひたちなか海浜鉄道の17年の歩みは、地域に密着して発展する地方鉄道のお手本とも言えそうだ。

市民ボランティアが特典付き乗車証明書を配布

吉田社長と別れて那珂湊駅の待合室に出ると、揃いの赤い服を着た2人の女性が、ギターを演奏していた。市民の支援団体「おらが湊鉄道応援団」の音楽部として駅でお客様をおもてなしする「福くる。」の2人。列車を待つ地元の人や観光客が耳を傾けている。

そこへ列車が到着。地元の学生や観光客が降りてくる。改札口では、おらが湊鉄道応援団の伊藤敦之さんと船越知弘さんが那珂湊の街歩きマップと「乗車証明書」を配っている。町内の加盟店で水戸黄門様の印籠のように見せると、さまざまな特典が受けられるというカードだ。ひたちなか海浜鉄道の発足直後から行わ

れている施策で、市民全体で沿線を盛り上げようとしていることが伝わってくる。

駅から徒歩10分的那珂湊おさかな市場で新鮮な海鮮丼を楽しみ、再び列車で終着・阿字ヶ浦へ。平磯駅を発車すると、左右に畑が広がる。この辺りの特産品は薩摩芋だ。美乃浜学園駅では、日曜日にも関わらず何人もの小中学生が乗ってきた。

終着・阿字ヶ浦駅は阿字ヶ浦海岸に近い丘の上にある。7両分ある長いホームは、国鉄からの直通列車があった頃の名残で、引退した羽幌炭礦鉄道出身の気動車が、「ひたちなか開運鉄道神社」として祭られている。

廃線の危機から立ち上がり、事業者と自治体、そして市民が一体となって育ててきたひたちなか海浜鉄道湊線。この春には、地域の特産品である「ほしいも」をフィーチャーした観光車両も登場予定だ。夢の延伸を果たし、一層多くの人にとって欠かせない鉄道に成長する日も近い。



①週末には那珂湊駅の待合室で演奏のおもてなし
②街歩きマップと「乗車証明書」を手にする応援団の伊藤さん
③那珂湊駅でもらえる「乗車証明書」



引退した国鉄型気動車が「鉄道神社」になっている



沿線の観光スポットの1つ「那珂湊おさかな市場」の地魚海鮮丼



延伸工事の着工を待つ終端部



国営ひたち海浜公園の菜の花とネモフィラ
(2022年4月30日撮影)