



ひたちなか海浜鉄道提供

# ひたちなか海浜鉄道株式会社

取締役社長 吉田 千秋氏

## ■企業概要

本 社：茨城県ひたちなか市釈迦町22番2号  
 設 立：平成20年4月1日  
 従 業 員：31名  
 事業内容：鉄道事業、鉄道事業に係る不動産の賃貸  
 および管理に関する事業など

ひたちなか市に本社を置くひたちなか海浜鉄道株式会社は、東京から約1時間で、のどかで美しい田園や北海道を思わせる広大な畑など、懐かしい日本の「ふるさと」の情景を望むことができます。

同社の取締役社長の吉田氏は、富山県でローカル鉄道の復活に関わったことや地域とともに鉄道の再生に取り組む姿勢が評価され、2008年に廃線危機を乗り越えた同社の社長に公募で選出されました。

ローカル鉄道と地域活性化の先導役として、人間力を高めながら、地域の方々とともに「ふるさと」を守り続ける吉田社長の取り組みを取材しました。

(インタビュー日：平成29年10月16日)  
 (聞き手：筑波総研(株) 専務取締役 藤咲耕一)

## 吉田社長のご略歴についてお聞かせください。

### ■ 大学時代に第三セクター鉄道を研究

私は富山県高岡市(当時福岡町)に生まれ、地元の高校を卒業後、富山大学経済学部経営学科に入学しました。

私が大学3年生の頃、ちょうど国鉄が分割して民営化され、JRになるという「国鉄改革」の最終段階の時期でした。全国各地にJRが引き継が

ない路線を継続運行するため、地方公共団体と民間が合同で出資する「第三セクター鉄道」が次々と設立されるようになりました。

大学で地域経済を専攻していた私は、卒業論文のテーマとして、富山県富山市(当時細入村)から岐阜県飛騨市(当時神岡町)まで運行していた第三セクターの神岡鉄道神岡線を取り上げ、地域活性化の取り組みや課題、展望などについて執筆しました。

### ■ 富山県のローカル鉄道の復活に関わる

私は卒業論文がきっかけとなり、1988年4月に富山地方鉄道株式会社へ入社し、6年間の本社勤務を経て、子会社の加越能鉄道株式会社に出向することになりました。

富山県の東部は富山地方鉄道の路線が多く、一方、西部は加越能鉄道の路線が多いため、出向は広く富山県内の鉄道の知識を深める良い機会でした。しかし、出向した当時、加越能鉄道が高岡市から隣町の射水市まで運行する万葉線が廃線の危機に面していました。

その後、高岡市や地域からの応援に後押しされ、2002年4月、全国初となる「路面電車の第三セクター・万葉線株式会社」が設立されました。

そして、私は、高岡市から、鉄道のことだけでなく、企画・経営・総務、組合での経験を評価され、万葉線の再生事業に携わるために転籍することとなったのです。

ひたちなか海浜鉄道の事業に携わるようになったきっかけについてお聞かせください。

### ■ 遠く茨城県で起きた廃線問題

私が万葉線で勤務するようになった頃、遠く茨城の地では、2007年に茨城交通湊線の廃線問題が浮上していました。

湊鉄道株式会社は明治40年に設立し、大正2年から運行を開始しました。乗客は平磯海岸への潮湯治客や阿字ヶ浦海岸への海水浴客のほか、那珂湊で陸揚げされた鮮魚、特にさんま輸送を行っていました。

しかし、国策もあり、太平洋戦争末期の昭和19年、茨城交通株式会社に合併されました。貨物輸送は昭和28年にピークを迎えた後、昭和59年に全線で停止され、旅客輸送も昭和30年半ばからモータリゼーションの影響を受け、乗客数は減少してきました。

茨城交通は、この状況を何とか打破しようと様々な角度から経営努力していきましたが、収益は上がらず、遂に2005年12月、ひたちなか市に廃線を申し入れたのでした。

### ■ 万葉線再生が茨城とのつながりを生む

当時、茨城県では、2005年3月に日立電鉄が、2007年4月に鹿島鉄道が廃線し、地域の公共交通機関の存続が危ぶまれていました。

茨城県は、「これ以上、県内のローカル鉄道が廃線することは避けたい」と考えていました。また、市内に湊線の全駅があるひたちなか市の本間市長も、「公共交通を存続させることは、行政の責務である」と語り、なんとか廃線の危機を乗り越えようと試行錯誤していました。

その頃、万葉線は乗降客数が増加するなどの復活を遂げ、全国のローカル鉄道再生の先進事例として知られていたため、茨城県とひたちなか市、茨城交通の3者も万葉線を視察に訪れました。そして、その時に私が視察対応をさせていただいたことで、茨城とのつながりが生まれたのです。

### ■ 全国初・ローカル鉄道の社長公募で当選

視察を終えた茨城県は、万葉線の取り組みを県内に伝えるため、私を講師に勉強会を開催したり、ひたちなか市は、2006年に「ひたちなか市湊鉄道対策協議会」を発足するなど、県全体でローカル鉄道を盛り上げようとする機運が高まり、その甲斐あって、湊線は存続が決定しました。

また、2007年には湊線を愛する地域住民が「おらが湊鉄道応援団」を立ち上げ、三位一体で鉄道再生への道に進んでいく体制が整いました。

そして、2008年4月、茨城交通の鉄道部門が分社化し、ひたちなか市が51%、茨城交通が49%を出資する第三セクター「ひたちなか海浜鉄道株式会社」が設立されました。そして、再生の先頭を切る社長について、ローカル鉄道では日本初の試みとなる「全国公募」を行いました。

公募の知らせを聞いた時、私は「これも何かのご縁。私の経験が役に立てば幸い」と考え、思い切って応募したところ、これまでの実績や地域とともにローカル鉄道の再生に取り組む姿勢を評価され、応募者56人の中から私を取締役社長として選んでいただきました。

御社の特徴と社長に就任してからの取り組みについてお聞かせください。

### ■ 車窓に映る日本の懐かしい「ふるさと」

ひたちなか海浜鉄道に乗ると、東京から約1時間で、のどかで美しい田園や北海道を思わせる広大な畑など、懐かしい日本の「ふるさと」の情景を望むことができます。

営業路線の長さは14.3kmで、全10駅はどれもノスタルジックな雰囲気醸し出しています。特に、築100年を越える那珂湊駅は、「フラガール」など多くの映画の舞台として活用されるほか、電車やホームでも「伊藤園 お〜いお茶」など様々なCM撮影が行われました。

また、日本で当社だけが保有し、現役車両としては日本最古級のディーゼルカー国鉄型キハ205は、鉄道ファンから大変人気があります。



応援団が日々美しい風景を走る電車を撮影している  
(提供：ひたちなか海浜鉄道)

### ■ 積極的な営業が鉄道の新しい道を開く

これまでの鉄道運営は、一般的に「お客様や貨物を運ぶ」ということだけに主眼を置くことが主流でした。そのため、「車社会や人口減少時代に突入したのだから、乗降客数が減少するのは仕方がない」というスタンスを取るだけで、積極的にお客様を取り込もうとはしてきませんでした。

しかし、私は、「ターゲットを見定めて積極的に営業したり、地域の方から広く意見を聞いて、新しいアイデアを鉄道事業に反映していくこと」こそ、地域で生きる鉄道の新しい姿なのではないかと考えていました。

### ■ お得な定期券やダイヤ改正で集客増加

そこで、当社は、定期利用者の増加を図る施策として、120往復分で1年間利用できる大変お得な「年間通学定期券」を発行しました。これは、市の教育委員会と連携して、市内の中学3年生に試乗券とチラシを配布したり、沿線高校の入学説明会で予約受付するなど、積極的な営業活動を行い、収益増加につなげていきました。

また、私の経験上、収益が見込めないと考えて電車の本数を間引くと、間引いた以上に乗降客数が減少することがわかっていました。

そこで、当社はダイヤ編成を見直し、平均40分に1本、1日72本運行し、始発は4～5時台、通勤通学時は本数を増便、終電は23時台まで延長しました。さらに、JR常磐線と無駄のない接続を行うなど、利用者の利便性の向上に努めてきました。

### ■ 車内でビール?! 新たな企画にも挑戦

当社は一般の乗降客集客にも力を入れていきます。例えば、観光客向けに「湊線1日フリー切符」や子どもやアニメ好きの方をターゲットに、アニメやゲームとコラボした乗車券を開発しています。

また、勝田駅から往復1時間内飲み放題になる「ビア列車」や「ワイン列車」、車内でのライブ演奏や結婚式、「メイド列車」、アートプロジェクトなど次々とコラボ企画を打ち出し、メディアにも多数取り上げていただきました。

### ■ 地域との連携についてお聞かせください。

### ■ 「市民コンサルタント」が集結した応援団

「おらが湊鉄道応援団」は、当社復活への大きな活力となりました。団員は約300～400人で、常時20名程度が活動しています。

応援団の主な活動は、那珂湊駅の応援団サービスステーション運営や観光案内をはじめとして、商店街や宿泊施設などと連携した企画・運営、沿線自治会などによる各駅の清掃や植栽管理、電車の写真撮影、情報誌の発刊など多岐に渡ります。

私は、団員の方々を「レベルの高い市民コンサルタント」と感じています。日立製作所のOBも多く、大きな組織を運営することに長けた方や感情に振り回されない方など、組織運営に必要な能力を持った方々も多くいると感じています。

本来は、当社の社員が行うべき取り組みですが、正直、限られた人員では行き届かないことも多く、応援団の方々には大変感謝しております。



那珂湊駅の待合室に設けられた応援団のサービスステーション

### ■ 地元の高校と連携した産業教育

那珂湊駅に設置された特注の自動販売機には、那珂湊高校の学生が開発した「メロメロソーダ（写真左）」などの地域限定の飲料水を販売しています。

鉄道を介して地元高校と関わることで、学生が地域に興味を持つ良いきっかけになっているのではないかと感じています。



### 今後の事業戦略についてお聞かせください。

#### ■ ローカル線では希有の「鉄道延伸」

沿線には、国営ひたち海浜公園、那珂湊おさかな市場、アクアワールド・大洗など年間100万人以上が訪れる観光スポットが多く点在しています。これを活かさない手はありません。

そこで、当社は、2024年度までに現在の終点駅である阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園まで線路を3.1km延伸し、中間に2駅、同公園の西口付近に終点駅を新設する構想を進めています。

開通後は、当社の経営を劇的に改善できると考えており、さらに、茨城県の観光振興にも寄与できると確信しています。

#### ■ 全国でも珍しい通学目的の「新駅開設」

さらに、市が平磯地区、磯崎地区、阿字ヶ浦地区の小中学校5校を統合して小中一貫校を開校するのに合わせ、当社は、2021年3月末までに平磯駅と磯崎駅間に新駅を開設する予定です。

新駅は新校舎から約150mと近いため徒歩通学より安全で、決まった時間に登校することができ、さらに、生徒の電車通学費は市が全額補助する予定です。

以前、当社は、2014年に52年ぶりの新駅となる「高田の鉄橋」の創設を成し遂げた実績があります。これからも国や県、そして地域の方々と協力しながら進めて参りたいと考えています。

### ■ 苦境を乗り越え、利用客は100万人目前

私が社長に就任してから、当社の収益は着々と右肩上がりです。

2011年の東日本大震災では大きな被害を受け、利用客も67万人まで下がりましたが、わずか4ヶ月で復旧するなど、苦境をもバネにして地域と一緒に困難を乗り越えてきました。

廃線の危機に瀕していた2007年度は約70万人だった輸送人員も、2015年度には98万人を超え、今年は100万人超えを目指しています。

### ■ ひたちなか海浜鉄道の復活劇を全国へ

2012年、ローカル鉄道経営と地域共生のノウハウの体系化を目指す「ローカル鉄道・地域づくり大学」を設立しました。

ローカル鉄道は、地域の方々が時間を越えてつながることができるインフラであり、「ふるさと」です。私は、当社の再生プロセスなどを体系化することで、日本各地のローカル鉄道と、その地域のふるさとを守りたいと考えています。今年で6年目を迎えたこの取り組みは、2017年度のグッドデザイン賞を受賞することができました。

これからもローカル鉄道と地域活性化の先導役として、人間力を高めながら、地域の方々とともに私たちの「ふるさと」を守って参ります。



吉田取締役社長（中央左）と中山管理部長（中央右）、ひたちなか支店市川支店長（右）と聞き手・藤咲耕一

**この度は、長時間にわたり貴重なお話を聞かせて頂きまして、誠にありがとうございました。御社の今後益々のご発展をご祈念いたします。**

■ 文責・写真：筑波総研株式会社 研究員 富山かなえ