

アフターコロナを見据えた地域鉄道のありかた ～ひたちなか海浜鉄道のこれまでと今後～

ひたちなか海浜鉄道株式会社

令和3年9月10日

上野駅から特急ひたちで 約 1 時間 1 0 分
1 2 3 k m
= 近からず遠からず



- ・ 2008年4月1日分社化により営業引継ぎ
- ・ 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 全11駅）
約28分で結ぶ
- ・ 1日35往復（約40分間隔 朝夕20分間隔）

- ・ ひたちなか市 人口15万人

隣接して県都水戸市 日立市も通勤通学圏内

- ・ 市内に 国営ひたち海浜公園 おさかな市場

日立製作所

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 アートイベントの開催（みなとメディアミュージアム）…大学生と地元が一体化
- ④ 沿線神社等の協力を得て元旦早朝の初詣・初日の出列車運行
- ⑤ 応援団情報誌「おらが湊鐵道応援団報」の編集と発行



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！



連携イベントで人があふれる商店街

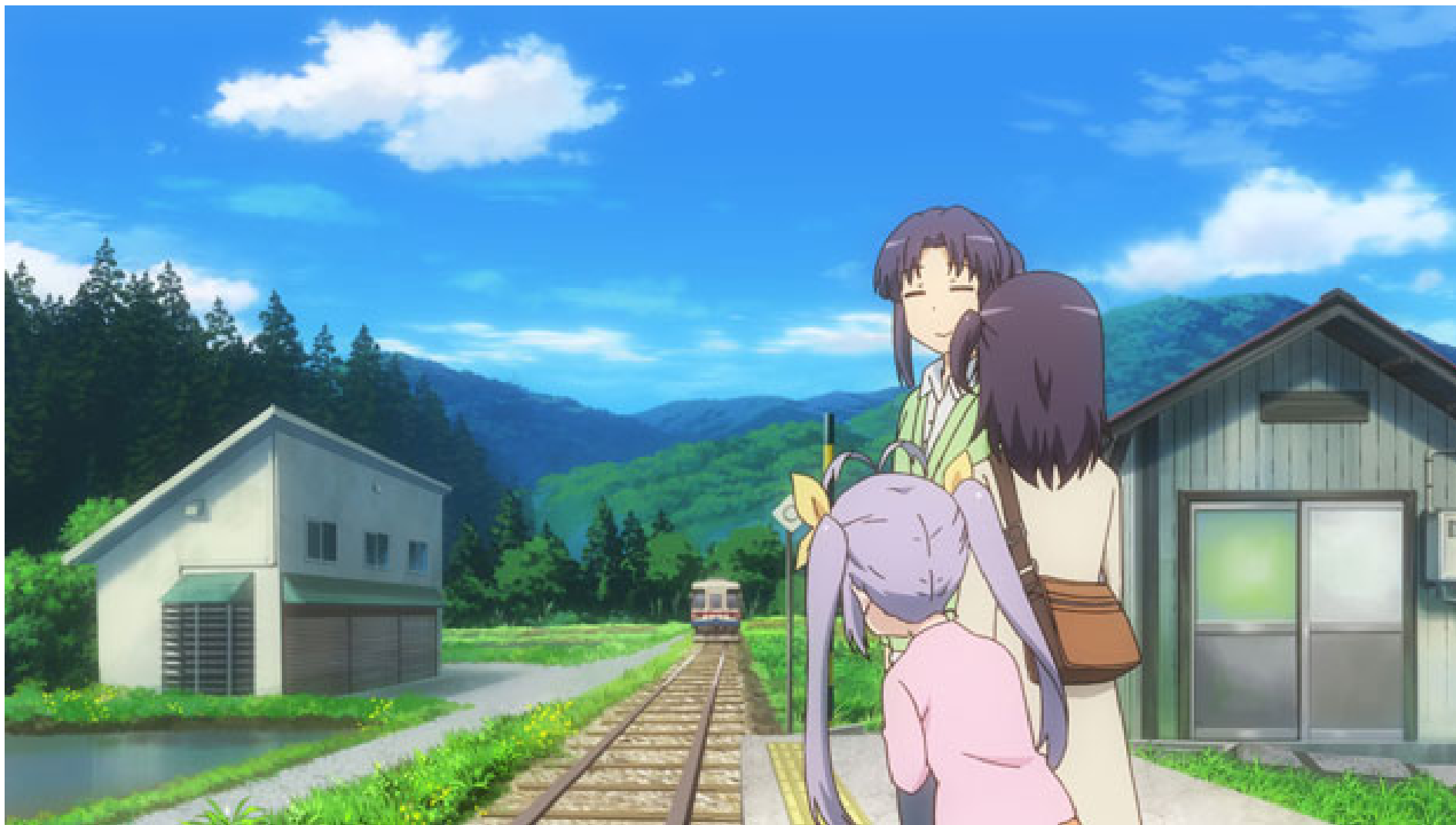
市長も ともに（行政が積極的かつ効果的にリード）



数々のCMにも登場



のんのんびより



地元利用を基本に

- ・ 運行本数増 途中駅交換設備設置
- ・ 終電延長23時22分
- ・ 新駅設置（コミレ補助を活用）
- ・ 通学定期券大幅割引 年間定期券新設
→ 定期客、観光客とも増加 増収

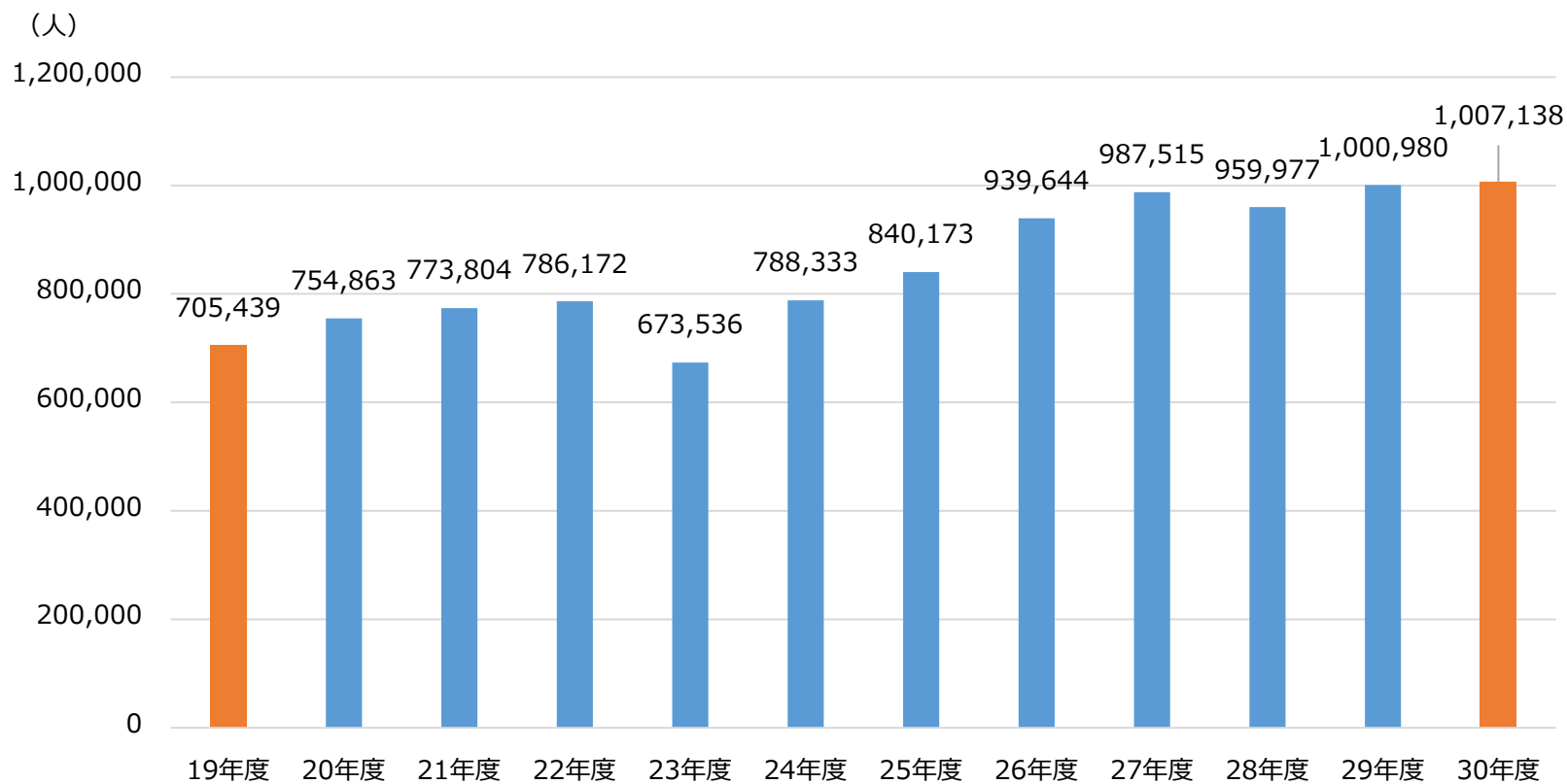
加えて観光誘致

- ・ 国営ひたち海浜公園へのアクセス改善
最盛期にシャトルバス運行
 - 予想を大きく超える利用＝延伸構想
 - 利用者の3割がおさかな市場へ
＝地域活性化

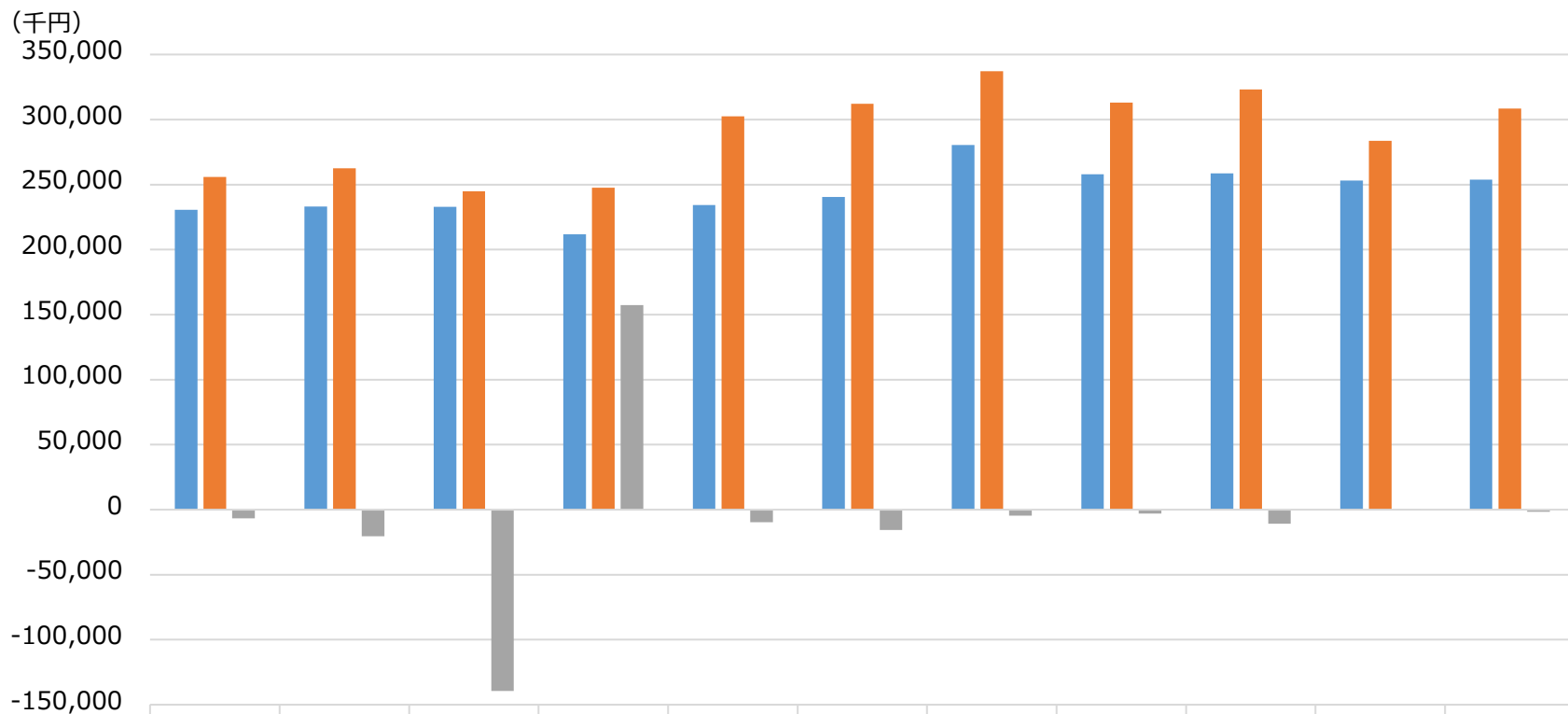
新規観光需要の掘り起こしに成果 (海浜公園へ向かう3両満車のお客さま)



輸送人員



営業収入・営業費・最終損益



	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
営業収入	230,688	233,006	232,896	211,841	234,250	240,513	280,455	257,875	258,618	253,186	253,906
営業費	255,802	262,438	244,933	247,689	302,453	312,185	337,225	313,101	323,155	283,761	308,473
最終損益	-6,660	-20,373	-139,446	157,417	-9,617	-15,538	-4,658	-3,035	-10,790	25	-1,613

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

→ 沿線に駅を新設し鉄道通学

通学の安全確保と鉄道活性化

守りから攻めへ 国営ひたち海浜公園への延伸

約 3.1 km 工費 78 億円

20 万人（公園来場者の 10%）利用増だけで
= 20 万人 × 1000 円 = 2 億円（鉄道増収）

うち 3 割が沿線で買い物 & 食事
= 6 万人 × 3000 円 = 1 億 8 千万円（経済効果）

この他 海浜公園周辺大規模商業施設、新駅設置
による通勤通学など、潜在需要大
= 沿線人口減少への対策効果期待
攻めは 守りなり

ピーク時の深刻な交通渋滞



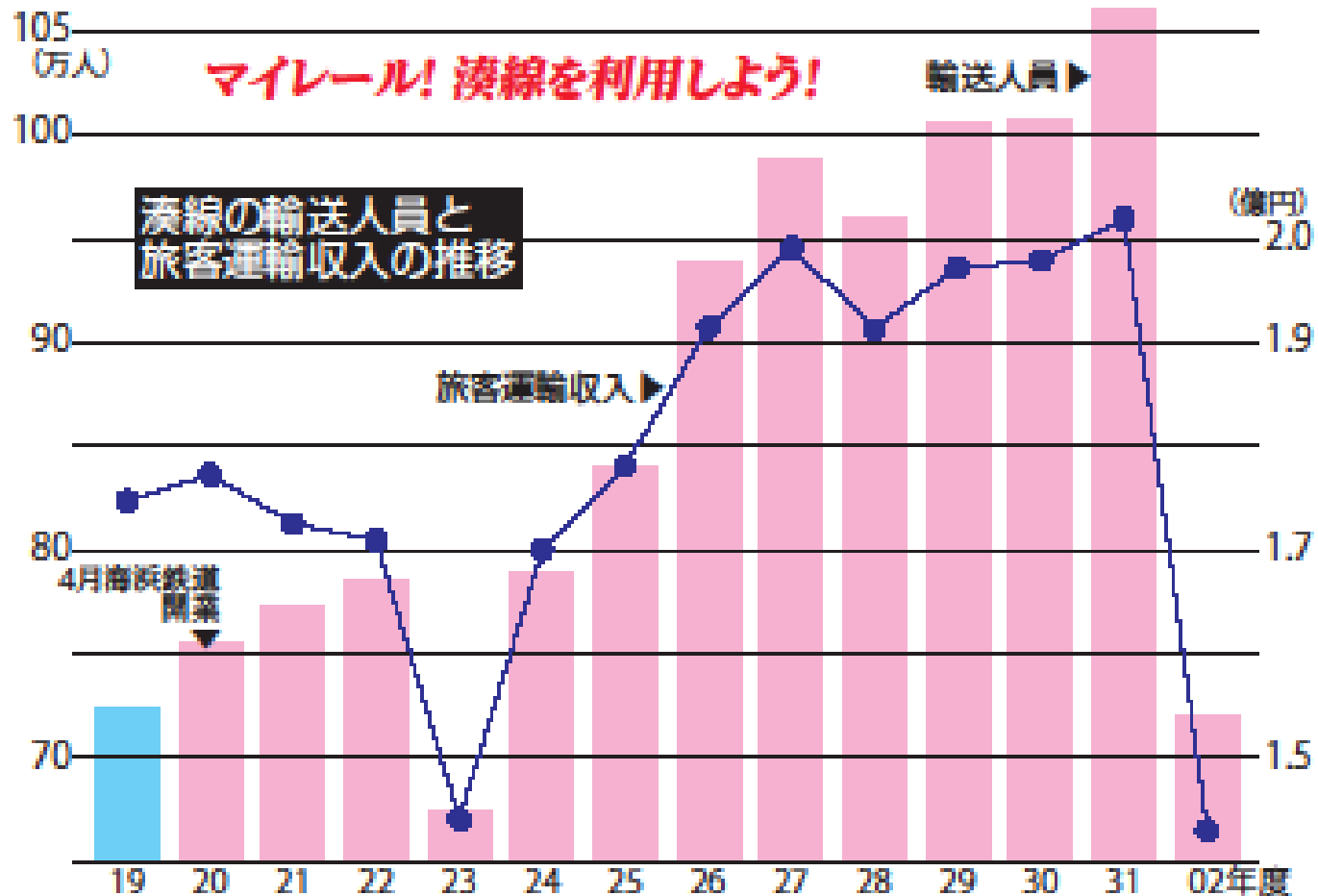


**国・行政・事業者負担が各 1 / 3 なら
事業者負担は 2 6 億円**

- ・ 初年度から黒字
- ・ 地域経済に大きな効果（お土産・食事）

**含めて「湊線は地域鉄道および地域の
活性化最先進モデル&転換点」**

コロナによる影響



令和2年度決算

年間輸送人員 719,006人
(震災時をのぞき最低)

旅客運輸収入 1億3051万円
(開業以来最低 △7000万円)

令和3年度も観光壊滅

8月時点で 令和元年比70%

コロナ関連公的補助

茨城県 1, 4 1 4 万円

国・市 6 4 8 万円

計 2, 0 6 2 万円

この他 経費節減で赤字圧縮
最終損益 $\triangle$ 1, 6 0 9 万円

ウイズコロナ （鉄道と沿線の付加価値創成）

- ・ 経費節減 もう限界近し
- ・ 沿線に小・中学校（行政連動）
→美乃浜学園 通学定期収入 約900万円
- ・ 国営ひたち海浜公園への延伸
→これまで考えられなかった積極投資 効果大
- ・ 新駅開設（高田の鉄橋 利用増効果大）

- 既存施設の魅力と潜在能力掘り起こし
 - 車庫見学等鉄道を商品とするツアー
 - ふるさと納税連携
(車庫見学、フリー乗車券)
 - ケータリングサービス
 - 車内W i - f i 整備

- M a a S 導入（実証実験中）
乗車券のスマホ清算、公共交通連携、沿線施設連携
- 沿線とのタイアップ強化
→イベント、商店街、観光施設等との連携は効果大
- 公的助成制度の再構築
通学定期、各種割引の事業者負担の解消

比較的恵まれた環境のひたちなか海浜鉄道でも

現時点で 決め手なし

幅広く知恵を集めることが急務