

令和5年度 会派調査研究報告書

(視察先1箇所につき1枚)

会 派 名	仁政会		
事 業 名	先進地視察	茨城県	ひたちなか市
事 業 区 分	ひたちなか海浜鉄道支援および地域活性化 事業について		
	①研究研修	②調 査	

1 上田市での課題と研修・調査の目的

上田市とは類似団体であり、地域内に単独で鉄道会社を支援しているなど共通点が多い。地方鉄道の経営健全化は難しい中、ひたちなか市は黒字化および地域振興策や各種課題解決策に総合的に上手に組み込んでいる先進地であり上田電鉄別所線への具体的支援策実施に向けた調査・研究をした。

2 実施概要

実施日時	視察先	茨城県	ひたちなか市
令和 5年 12月 21日 14:00 ~ 16:00	担当部局	企画部 企画調整課公共政策室	
報 告 内 容	1 市の概要		
	1994年に勝田市と那珂湊市が合併して誕生、日立グループの企業城下町であり工業出荷額1兆円を超える。近年は国営ひたち海浜公園の雄大な景色が世界的有名になり、太平洋に面して2つの漁港を持ち豊富な海産物を堪能でき温暖な気候と相まって年間400万人以上の観光客が訪れるなど活気ある地域。干芋の生産量が国内1位		
	2 市の特徴		
	地域内の大手企業との連携を古くから実践して地域運営や基盤整備にも注力されている。健康増進策では71回を誇るフルマラソンの開催や国営公園の活用による観光政策など地元の資産をうまく活用している。また新たなチャレンジに関しても積極的でありB級グルメスタミナラーメンでの街おこしや大規模音楽フェスティバルの開催など新たな挑戦も継続されるなどバランスの良い茨城県の中核都市。		
3 視察事項について			
ひたちなか海浜鉄道の経営安定化に関する政策および付随する地域住民連携や今後の振興策など以下6点を中心に視察・質問した。			
① 地元交通としての位置づけ鉄道路線の活用策			
② 行政としての鉄道支援策			
③ 財政支援に関する方針			

* 視察先の写真等がある場合は添付のこと

- ④ ひたちなか港鉄道鉄道対策協議会との取り組みについて。
- ⑤ 市民団体のおらが湊鉄道応援団との連携。
- ⑥ ひたちなか海浜公園への延伸計画と今後の方針。



ひたちなか市議場

① 具体的な成果状況と視察事項報告

1. 地元交通としての位置づけと活用策

市の公共交通は JR 常磐・水戸線とひたちなか海浜鉄道であり補完するために茨城交通バスを活用しているが不採算路線は市の直営のスマイルあおぞらバスの運行で全体をカバーしている。ひたちなか海浜鉄道は 4 つある重点地区の勝田地区と那珂湊地区を繋げる重要な交通インフラと位置付け。

中学校 2 校、小学校 3 校を統廃合して新学校を設立。ひたちなか海浜鉄道をスクールバスとして活用するように立地計画、学校前に新駅「美乃浜学園駅」を設置して年間 25 万人の利用創出。定期を市が購入して配布。約 500 人、年間 1000 万円支援。これは素晴らしい実績です。

その他、駅でのレンタサイクル事業、那珂湊駅パーク&ライド、自治会割引回数券の一部補助など

2. 行政としての支援策

財政支援はされているが5か年の鉄道事業安定計画に基づき過大な出費は抑えられている。鉄道支援をする市民団体への支援を継続して実施をすることで市民協働体制と効率かつ公平な資金援助を実現されている。人的支援も1名のみと必要最小限の支援に留めている。

3. 財政支援

5 か年計画に基づき計画的な支援をされている。平均年 6000 万程度

ひたちなか海浜鉄道への支援

- ・ 経営支援等補助金 R4 1200 万円 R5 1300 万円
- ・ 設備投資補助金 R4 6260 万円 R5 3280 万円 軌道一部複線化など
- ・ 環境整備補助金 R4 なし R5 253 万円

市民支援団体への支援

- ・ 湊鉄道対策協議会 R4 120 万円 R5 130 万円 イベント、シャトルバス運行
- ・ おらが湊鉄道応援団 50 万円 環境美化 サービスステーション運営費

4. 湊鉄道対策協議会との連携

2006年4月 自治会、商工会、近隣高校 県と市で設立。

設立当初は存続の危機から脱却する為の議論をする組織だったが、現在では鉄道存続に向けた市との連絡機関的な組織。また行政で対応しづらいシャトルバスの運営やイベント企画などを市と鉄道会社と協力して実施されている。

5. おらが湊鉄道応援団との連携

2007年1月に地元自治会や商工会議所が中心になって設立。対策協議会の実動部門として主に住民への支援啓発活動および駅周辺の美化活動を中心に観光ブース設置、レンタルサイクル運営、商店街との連携キャンペーン企画や関連商品開発まで幅広い。登録会員は2000名ですが中心メンバーは10名程度で広報誌の定期発行で連携を強化しています。沿線自治会の協力体制を早くから構築しておられ各種支援の中心的組織です。

6. ひたちなか海浜公園までの延伸について

12月議会で当初の延伸3.1kmを2段階にてR6年3月までに計画変更して再申請されることを発表。年間176万人以上の観光客が訪れる国営ひたち海浜公園の西口までをまず延伸させることで大幅な利便性向上による乗客増員および増収を図る。(現在は終点駅からシャトルバス運行) また新駅付近には新たな工業団地も予定され安定的な利用が想定されている。約78億円の投資を分散させて早期実施を図ることで交通渋滞解消や投資リスク削減を目指すなど大変注目される延伸計画です。

4. 上田市として参考にできる課題および感想

類似団体であり、地域内にほぼ同規模の鉄道を有する今回の視察は大変参考になった。赤字鉄道の存続の為の大切なポイントは3点

- ・ 利用者の利便性の向上
- ・ 鉄道経営の専門家を公募にて選出
- ・ 地域自治体を巻き込む支援体制



電車神社

基本的に観光利用をあてにせず、日常の定期利用者の利便性の向上を重視して地味な営業活用を展開されている。定期購入者を増やすために年間120日分の費用で1年間利用可能な大幅割引を実施、地元高校とはダイヤ改正に際して確認作業、高校進学者を対象に中学3年生に利用PRなどされている。

また大胆な小中学校統廃合で新学校を沿線に建設してその前に新駅開設して登校に活用するなど徹底している。このような学生を中心にした営業活動は長期的な利用者確保や安定的利用者獲得に有効であり大変参考になった。

* 視察先の写真等がある場合は添付のこと

感想(まとめ)・市政に活かせること

経営者に関しても広く公募される中での確に人材を確保されている。
ひたちなか市が中心の第三セクター方式での運営を委託された吉田社長は、顧客ファーストを推進され、並行して様々なアイデアでの企画を継続的に実施されている。

ゲームやキャラクターとの連携した企画列車や鉄道を活用したイベント(謎解きイベントやローカル線コンサルセミナー等)は旅行会社やマスコミをうまく活用して話題提供をされています。ほぼ行政が対応せず、独自で企画・運営されるなど改革推進の中心的な役割を担っておられます。

そしてそれらの活用を後方支援する沿線自治体の協力体制の構築は地元自治体の最大の支援だったと感じました。

沿線自治会の中心的な会長経験者に協力を依頼、また行政としてその組織への活動費の支援など、ボランティアの活動しやすい環境整備をうまく醸成されています。上田市でも現状の支援は資金的な部分が多く感じられますが見習いたい支援だと感じます。

ローカル鉄道の維持は非常に大変ではありますがしっかりした方針と人材、そして地域住民の協力があれば十分可能だと思います。まずは地元利用者、特に定期券購入者を増やすための地味な努力が大切であることを改めて学ばせて頂きました。

別所線の未だ活用されていない資源や可能性はまだまだあると思います。



デザイン駅看板



イベントポスター

