

「そのまま廃線にはできなから」

ひたちなか海浜鉄道湊線は、JR常磐線勝田駅と海水浴場がある阿字ヶ浦駅を結び、時間にして26分、全長1.4・3kmの短い路線だ。

3月11日の東日本大震災で受けた湊線の被害は甚大だった。全線にわたってレールの湾曲や沈下、破断が発生したほか、トンネル内の亀裂、路盤やのり面のひび割れが多発。駅舎も那珂湊駅以外はすべて被災し、ホームの歪みや陥没、亀裂などの被害が発生した。

特に被害が深刻だったのは、田園風景が広がる金上―中根駅間だ。線路脇の溜め池が決壊、路盤の盛り土が流され、約50mにわたって線路がすり橋のように垂れ下がった。

震災時、列車は下りがちょうど金上―中根駅を運行しているところだった。列車が溜め池を通過して約1分後に大きな揺れが起き、池が決壊したという。地震で緊急停車した列車は、線路状況の安全を確認した後、中根駅まで走行。乗客にけがなどはなく、駆け付けた職員が最寄りの避難所まで誘導した。

「1分遅かったら、列車ごと濁流にのみ込まれていたかもしれない。駅まで自走し、ホームから安全にお客さまに避難していただくことができたのも不幸中の幸いだった。被災状況を考えれば、お客さまも乗務員も車両も無事だったというのは奇跡的としか言いようがない」と、ひたちなか海浜鉄道株式会社の北見延久取締役は振り

返る。

上り列車も殿山駅に緊急停車し、乗客を誘導避難。上り、下り共に列車はそのまま駅に停め置くことになった。

その日は職員の半数が那珂湊駅に泊まり込み、翌朝から手分けして被害状況の下調べに奔走したという。

初見で「長期間の運休は避けられない」と判断した海浜鉄道は、3月19日から勝田―阿字ヶ浦駅間で代行バスを運行。利用者の足を確保しつつ、被害状況の詳細な調査に取り組み、4月7日には本格的な復旧工事を開始した。

復旧費用は概算で約3億円。赤字ローカル線を引き継ぎ、2008年に第三セクターとして再出発したばかりの海浜鉄道にとっては重い負担だが、「廃線という最悪の事態を乗り越え、黒字化のめども立っていたのに、被災でこのまま営業を諦めるという選択肢はあり得なかった」と北見取締役は語る。

湊線の廃線を阻止するために07年に結成された「おらが湊鉄道応援団」のメンバーは、地震直後から被災状況を記録してホームページに掲載。全国の鉄道ファンに情報発信するとともに、地域住民に復興義援金を呼び掛けるなど、新たな支援に取り組んでいた。湊線の被災を知った地方の鉄道会社や関係団体からは、続々と激励の言葉が届く。そして、湊線を利用する一人ひとりの早期運行再開を望むあたたかい励ましの声――支援の広がり海浜鉄道の取り組みを後押ししたのだ。

勝田―阿字ヶ浦駅間、12万円の6カ月通

CLOSE UP

え復旧へ。

ひたちなか市
ひたちなか海浜鉄道
勝田 日工前 金上 中根 阿字ヶ浦 磯崎 平磯 殿山 那珂湊
国営ひたち海浜公園 阿字ヶ浦海水浴場
鹿島臨海鉄道 水戸大洗
那珂湊おさかな市場 アクアワールド大洗水族館
大洗 大洗港

ひたちなか海浜鉄道株式会社
取締役 危機管理室長
北見延久
Nobuhisa KITAMI



溜め池の決壊で路盤の盛り土が流出、宙に浮いた線路。



線路がうねうねと大きく波打ち、列車が走行できなくなった。

勤定期を買ってくれた市外在住のサラリーマンもいた。走っていない鉄道の、通勤で使うこともない定期を買ってくれる。鉄道屋冥利に尽きると北見取締役は語り、「そうした皆さんの励ましが、前に進むわれわれの力になった」と続ける。

全線復旧を祝い1300人が参加

全線運転再開の目標は、夏休みが始まる7月下旬。復旧工事が終了した区間から順次運転を再開することにし、6月25日に中根―那珂湊駅間、7月3日には勝田―平磯駅間の営業運転を再開。残る平磯―阿字ヶ浦駅間も目標通り同23日に再開し、震災か

ら134日目に全線復旧を果たした。また、復旧を記念して同30日には那珂湊駅をメイン会場に「全線復旧記念イベント」を開催。地域住民や鉄道ファンなど、大勢の参加者が駆け付けた。

来賓が出席する開会式に、保育園児や高専生による楽器演奏、クイズなどを組み合わせたプログラム。運休期間中も野菜の即売会や車両の撮影会など各種イベントを積極的に開催、地域住民や鉄道ファンとのつながりを大切にしてきた海浜鉄道らしい、賑やかでアットホームなイベントだ。湊線のグッズ販売のほか、那珂湊やきそば暖簾会やひたちなか商工会議所なども出店、延べ1300人が来場した。

「全線の運転を再開して、これから本当の意味での復旧、復興が始まる。1日も早く元の状況に戻し、鉄道利用を上乘せしていく。地域と一体となって、鉄道とまちの活性化を目指していきたい」と北見取締役は意欲を見せている。

ひたちなか海浜鉄道 被災を乗り越え 全線運転再開

東日本大震災で甚大な被害を受けたひたちなか海浜鉄道湊線が、7月23日、全線14.3kmの完全復旧を果たした。

震災の8日後には、勝田―阿字ヶ浦駅間の代行バスを運行、6月末から復旧工事を終了した区間から運行を再開するなど利用者の足の確保に奮闘してきたが、運転再開を待ち望む地域の声を力に当初は「長ければ1年にかかる」と言われた復旧工事を4カ月半に短縮、震災から134日目で全線運転を再開した。運行本数も、この日から震災前の平常ダイヤに戻った。被災を乗り越えた「地域の鉄道」――復旧までを振り返るとともに、ひたちなか海浜鉄道のこれからについて取材した。

取材・文◎香田朝子／撮影◎織本知之



鉄道を軸に目指す

“ひたちなか”の活性化。

復興へ、 ともに歩む。

ひたちなか市に、鉄道が戻ってきた。
ひたちなか海浜鉄道湊線の全線運転再開。
震災の影響で、観光の客足を取り戻せない地域にとっても、
待ち望んだ湊線の営業再開だ。
震災被害からの復旧、そして復興へ。
行政、市民、そして鉄道事業者が一体となって、
「まちと鉄道の活性化」に舵を切る。
ひたちなか市本間源基市長と吉田千秋社長に
お話をいただいた。



東日本大震災で震度6弱、最大4mの津波を観測したひたちなか市。沿岸部を中心に、建物の損壊や浸水など、多大な被害を受けた。しかし、大きな津波が押し寄せた那珂湊おさかな市場も4月28日には再開するなど、復興への歩みは力強い。
被災で長期間の運休を強いられたひたちなか海浜鉄道も、一部区間運転を経て、7月23日全線運転を再開した。沿線住民にとっても、JR常磐線・勝田駅からの観光客を見込む那珂湊のまちにとっても待望の復旧だ。

本間 ひたちなか市は、那珂湊おさかな市場の津波被害が大きく報道されましたが、床上浸水がトータルで276棟、全壊を含め半壊以上の家屋が1187棟と、物的被害も予想以上に大きかった。公共施設、とりわけ水道をはじめ道路、下水道の被害も甚大でした。直ちに補修工事に取り掛かり、断水の解消に2週間かかりましたが、道路、下水道は仮復旧の段階、本格的な復旧工事は国の査定を受けた後、ようやく始まった状況です。

市は、4月14日の臨時議会で、震災復興関連の補正予算として、3月末の専決補正を含め約93億6500万円の支出を全会一致で決めました。県内ではひたちながが一番早かったと思います。正確にどれぐらいの復旧費用がかかるのか、本当はまだまだ詰めなければならぬ段階でしたが「復旧する」という強い姿勢を明確にして、市民に希望を持ってもらうことが必要です。湊線の復旧についても、従前の国のスキーム



「全線復旧記念イベント」の開会式で挨拶を述べる本間市長。

による補助金と市独自の無利子貸付金で予算を組み、まず復旧を支援する。同時に、国庫の補助率の引き上げについても働き掛けていきました。

湊線の被害は、とにかく甚大でした。溜め池の決壊で道床が崩れ、宙吊りになった線路を見て「もうダメなんじゃないか」と思った市民も少なくなかっただろうと思います。それが4カ月半で復旧、全線運転を再開した。地域の皆さんに、ひたちなか市の復旧に向けて、一つの大きな希望を伝えることができたんじゃないかと思えますね。
吉田 被害状況の調査が進むにつれ、正直、鉄道としてやっていけるのだからかという暗たんたる思いに陥ったこともありました。けれども、私の耳に聞こえてくるのは「湊線はもうダメだ」という諦めの言葉ではなく、「いつ元に戻るの?」「早く直して」と復旧を待ち望む声が圧倒的に多かつ



ひたちなか海浜鉄道株式会社
取締役社長

吉田千秋

Chiaki YOSHIDA

ひたちなか市長

本間源基

Motoki HONMA

た。地域の皆さんの声が非常に大きな励みとなりました。

また、震災の8日後、3月19日から代行バスを運行しましたが、4月になって学校が始まると、1時間に1本のバスでは生徒さんが乗り切れない。最終的に通学時間帯はバスを3台まで増便し、それでもぎゅうぎゅう詰めで乗っていたことになりました。一般的に、鉄道からバスに切り替わると利用率は6割から8割減少すると言われています。しかし、湊線の代行バスは対前年比で60%の輸送人員がありました。つまり湊線はそれだけ必要とされている、地域にとって必要な鉄道であるということです。その事実が、運行再開へと後押ししてくれました。

本間 湊線が茨城交通から第三セクターひたちなか海浜鉄道に移管した2008年4月1日も前日と同じに当たり前のように列車が走りましたから、地域の皆さんにとって湊線が止まったというのは初めての経験です。湊線の存続が危ぶまれていたときにはピンとこなかった。鉄道が無くなる“危機感をお持ちになった方も多かったのではないのでしょうか。端的に言って、ひたちなか海浜鉄道開通の時よりはるかに多くの方が「全線復旧記念イベント」に集まった。大勢の市民の皆さんと湊線の復旧を喜び合うことができ、非常によかったと思っています。

湊線は1913（大正2）年に開業した歴史ある路線だ。最盛期には年間350万人の利用者で賑わったという。しかし、乗降客数の減少から赤字が膨らみ、茨城交通は2005年、08年3月で湊線を廃線する意向を示した。これを受け、ひたちなか市は06年6月に湊線存続のための協議や利用促進に取り組む「湊鉄道対策協議会」（会長・本間市長）を結成。協議会に続き、市民レベルで存続運動を盛り上げていく「おらが湊鉄道応援団」も活動を開始した。

本間市長は「市全体の課題として考え、何とか知恵を集め、市民の協力を得て残していきたい」と訴えた。赤字路線を残す理由は何だったのか。

本間 鉄道は公共交通のひとつですが、バスなどで代替が利かない特別な役割を持っていると思っています。地域とともに生きてきた歴史、地域に根付いた存在感と云ったらいいでしょうか。

茨城県内での廃線の事例の一つに、土浦と岩瀬を結ぶ筑波鉄道筑波線があります。ひたちなか市長に就任する以前、県の職員でしたが、沿線の真壁町の役場に2年間いました。ここで、私は「鉄道が無くなったまち」を体験しています。廃線跡はほぼ全線がサイクリングロードとして整備され、駅前をしのばせる光景が今でも残っています。子どもたちの通学は不便で、大きな病院は患者さん向けに送迎バスを走らせなければ

鉄道の存在感はまちに不可欠。



ればならない状況でした。鉄道が無くなって初めて初めて分かる不便さはもちろんですが、さらに言えば何か大きなものがすっぱり抜け落ちてしまったような喪失感、取り残されてしまったような寂しさを強く感じました。

湊線は、かつての那珂湊市と勝田市を結ぶ鉄道です。鉄道は那珂湊の一つの心の拠り所でもある。那珂湊は海運・水産業で栄えた歴史の古いまちですから、そういうものが無くなってしまつと、まち全体の活気が低下する、取り残されていってしまうのではないかとという危機感がありました。

「赤字まで出して残す必要があるのか」、当然そういう意見もありました。赤字ということは鉄道を使つてもらえないということ、企業の物差しから言えば評価されていないということ、しかし単純にそうとは言えないだろうというのが私の認識で、湊線を利用されているのはお年寄りや

高校生、いわゆる交通弱者が多い。高齢社会を迎えて、交通弱者はどんどん増えていきます。また鉄道は、環境に非常にやさしい移動手段です。

市民の一人ひとりが、自分たちが、自分たちのまちが10年後、20年後にどうなっているのか、想像力を持たなければいけない。鉄道は社会にとって必要な社会資本であり、財産なのだから、民間でできないのだったら市がやるしかない。

赤字だからこそ市がやるぐらいの気持ちで、存続に取り組むべきだと考えました。

また、鉄道の存続の問題は、複数の自治体にまたがると意見がなかなかまとまらないうことが多いのですが、1994年に那珂湊と勝田が合併して、ひたちなか市1市の鉄道となつていたことも大きかったと思います。市民の理解と応援があれば残すことができると思つたのです。

08年4月、湊線は、ひたちなか市などが出資する第三セクターひたちなか海浜鉄道として再スタートを切る。その際、湊線と対策協議会が公募した社長に手を挙げたのが、第三セクターとして存続を実現した富山県「万葉線」で手腕を發揮した吉田社長だ。

吉田 私は、市民協働を一番きれいな形で具現化できるのは鉄道だと思つているんです。万葉線がそうだったように、市民、行政、事業者が一体となって取り組めば、赤字路線であっても業績を上積みしていくことができます。

本間 三セクの社長となると、市長が取りあえずやるみたいな話になりますが、鉄道の建て直しは片手間でできるようなものではないありません。湊線には「おらが湊鐵道応援団」という熱心に応援してくれる市民もついている。行政が支援し、市民の力も借りながら支え合つて湊線を残していく——そんな経営を目指していたので吉田社長に来ていただいて本当によかつたと思つています。

吉田 私は富山県の出身ですから、富山の例になりますが、県で一番大きな観光地は立山黒部アルペンルートです。しかし、立山黒部でもピーク時で観光客は150万人、いまは100万人を切るかという状況です。それに対して、湊線沿線には100万人以上の集客力を持つ観光地が三つもある。国営ひたち海浜公園、アクアワールド大洗、那珂湊おさかな市場です。それまでは、そのお客さまに乗っていたかということをお客さまに考えていたかもしれません。廃線の判断は、お客さまの減少がずっと続き、非採算路線で将来性がないと考えたからです。3000万円程度の赤字です。地域の皆さんにもう少し乗っていただいで、観光のお客さまを呼び込めば、十分採算ベースに乗る。「この数字で事業者が経営できないと言つたのだから無理な



「全線復旧記念イベント」は那珂湊駅をメイン会場に開催された。

のだろう」と判断していたら、非常にもつたいないものを捨ててしまったことになつていたと思います。

本間市長がお話されたように、ひたちなか海浜鉄道には、熱心に活動に取り組んでくださる「おらが湊鐵道応援団」がいます。行政には最低限の欠損補助や設備投資で支障をいただいで、事業者は一生懸命頑張って確実に成果を上げる。それが三位一体の本来の市民協働だと思つますし、その努力を続けられる限り、ひたちなか海浜鉄道はやつていけると確信しました。

就任以降、吉田社長は次々と新機軸を打ち出した。新型車両を購入できない窮状を逆手に取り、レトロ鉄道としてPR。駅に住み着いた黒猫「おさむ」のグッズを販売し、添乗員がコスプレした「メイドトレイ



ン」を走らせ、話題になった。旅行会社が企画するひたちなか海浜鉄道に乘車するツアーも登場、人気を呼んだ。

09年度の利用者は77万人に回復。10年度も地震がなければ80万人に到達する見込みだった。

吉田 おかげさまで、お客さまの数はどんどん増えていたし、3校あった沿線の高校が統合で2校になったという厳しい状況の中でも通学利用が増え、経常赤字も1500〜1600万円まで削減できる見通しでした。このまま経営努力を重ねていけば、赤字にはなれなくても「これなら残せばいいじゃないか」という数字まで持っていける見通しもようやくできてきたところだったんですが、震災で振り出しに戻ってしまいました。

しかし、地方の鉄道は本当に厳しい状況に直面していて、100円を稼ぐのに

200円、300円かかる、採算の前にどうやってそのお金を工面するかということが多いいです。われわれは企業として頑張ればできるというところまで何とか環境を整えることができています。

また、今回の被災で、ひたちなか海浜鉄道が新聞や雑誌、テレビなどで随分取り上げられました。ツアーの誘致など観光の分野では、話を持っていきやすくなったと思います。公共交通の最も大きな責務は地域の活性化にあります。その使命を着実に果たしていきたいと思っています。すし、この困難を乗り越えれば、全国の赤字路線にもきつと希望を持ってもらうことができるんじゃないかと考えています。

本間 北関東は車社会ですから、公共交通は普段利用しないという市民も少なくない。そうした中で、鉄

道やバスなど公共交通の存在価値を、市民全体の思いとして共有するというのは、そう簡単なことではないと思います。吉田社長や応援団の頑張りで、私自身も含め地域の方々の受け止め方は変わってきたように思っています。



イベントでは平磯保育園児が太鼓演奏を披露。

ます。これまで自分たちが持っていた鉄道のイメージとは違う、まちに活力を運んでくれる交通機関という印象ですね。

那珂湊は歴史のあるまちです。しかし全体的に経済、産業が停滞気味で、このまま放っておくと人もお金もどんどん外へ流れ行ってしまう。歴史のあるまちほど、現状からの切り換えがなかなか上手く運ばないんです。先ほど、吉田社長がおっしゃったように、ひたちなか海浜鉄道の沿線には、100万人規模の集客力を持つ観光地が三つもある。外から人を呼び込むことで那珂湊のまちを活性化させることができそうです。「このまちにはこんな良さがある」「こういうことをやれば人が来てくれる」。互いに知恵を出し合うことで、地域の「何か」を引き出し、成果を上げることができると気が付き始めています。

連休中は、いまま現役で活躍する歴史的

な軌道車4両などを鉄道ファンが見られるように駅舎を開放した。ゴールデンウィークの5月1日には、毎月開催していた野菜直売会を再開するとともに、通常運行では不可能な車両同士を連結した「湊線7両連結撮影会」を開催。全国から約500人のファンが駆け付けた。

6月25日の那珂湊―中根駅間の仮復旧は、わずか1駅区間3.4kmを2往復しただけだったが、地域住民や鉄道ファン約100人が乗車した。

しかし、断続的に続く余震と津波への不安、放射能汚染の風評で、観光の客足は遠のいたままだ。震災の影響は、現在進行形で続いている。

本間 震災直後の3月19日、群馬県高崎市とひたちなか市を結ぶ北関東自動車道が開通しました。20日に予定していた開通記念イベントは中止になりましたが、期待していた群馬県からのお客さまにお越しいただけない。いまままでお越しいただいてはお客さまにも、なかなか戻っていただけではないというのが現状です。

例年なら、約40万人の海水浴客でごった返す阿字ヶ浦海水浴場や平磯海水浴場も、余震による津波の不安が残り、福島原発の収束のめどが立っていないということも大きく影響し、放射能を測定して問題のない数字だということはいろいろな手段でお知らせしましたが、海水浴客は前年比約

鉄道で人を呼ぶ、鉄道が活気をつくる。



湊線は地域の人々にとってまさに日常の「足」。

95%減という結果となってしまう。震災の影響は思った以上に広範囲に、見え隠れしながら現在も続いています。

ひたちなか海浜鉄道の運行再開が、一つのきっかけになって、観光の客足が取り戻せればと期待しているところ。実際、鉄道ファンの皆さんには、全国から足を運んでいただいていますから。

吉田 私は今回の被災を通じて、改めて鉄道が持つ力を認識したような気がしています。

たとえ列車が動いていなくても、まちの中心である駅前が静まり返ってはいけません。だと思っ、駅を開放したりイベントを開催したりしましたが、正直、人が集まってくるのか不安でした。それが全国から鉄道ファンが駆け付けて、地域の皆さんはあたたかく応援しながら運転再開をいまかいまかと待っていてくださった。これは鉄道だからこそという気がするんです。

鉄道会社同士のつながりも強く、全国からたくさんの方の応援をいただきました。湊線

のグッズ販売や義援金の申し出をちよだいしましたし、運休中、職員を働かせてくださるといお話もありました。各社さんのご厚意を受けつつ、甘えすぎることなく何とか乗り切りましたが、本当にありがたかったですね。

それに鉄道ファンの方々や地元の皆さんとの関係も非常にうまくいっているんです。地元の方が撮影している鉄道ファンに差し入れをしてくださったり、「ホテルがあるから夜、見に行らっしゃい」と声を掛けてくださったり。外からいらっしゃった方と地元の方との間に、そうしたあたたかいやりとりが生まれるのも、鉄道だからなのかなという気がしています。

本間 そうですね。このところ、ふるさと納税も増えているんですよ。「湊線の支援に使ってください」と。そういう意味でも、鉄道が持つ力、人と人とを結ぶ力、広がりのようなものを実感しますね。

吉田 鉄道としての価値は、人を運ぶだけ



運転再開で発車ベルや走行音、鉄道の「音」がまちに戻った。

ではないということですね。

地域の生活の足としてしっかり機能していることが、もちろん一番重要なのですが、それにプラスして、観光振興に役立つったり、まちの人たちが集まる広場のような役目を果たしたり——その存在感を高めていくことが大切なんだと思います。

私は、市民協働で取り組むひたちなかが頑張れば「地方鉄道の再生は可能だ」というコンセンサスが得られるんじゃないかと考えているんです。

ひたちなか市とひたちなか海浜鉄道がやっていることに注目が集まってきた、なかには、「ひたちなか海

浜鉄道が失敗したとしたら、地方の鉄道を守ることはできないだろう」とまで言うところもある方もいます。ひたちなかの試みを成功させてノウハウがつかめれば、鉄道の存続とまちづくりの苦慮する地方に、そのノウハウを提供することもできる。そこまで持っていくことができたなら、われわれのひとつの理想形になる気がしています。

仙台空港アクセス線運行再開

仙台空港鉄道株式会社の仙台空港アクセス線は、東日本大震災により甚大な被害を受け、全線で運休していましたが、2011年7月23日(土)に一部区間で運行を再開しました。

なお、全線運行再開は2011年10月1日(土)を目途としています。

区間	便数	運行時間	備考
JR 仙台駅～美田園駅	28 往復	6:08～23:36	通常ダイヤに対して70%の運転率



復興を目指すひたちなか海浜鉄道。

「汗と頑張りでおらが鉄道、おらがまちを盛り立てる」

ひたちなか海浜鉄道に生まれ変わった湊線を、献身的とも言えるほどの奮闘と努力でバックアップしているのが「おらが湊鉄道応援団」だ。「第三セクターの鉄道は、市民の鉄道であるということ」自分たちの鉄道を守り、盛り立て、まちの活性化につなげていく——震災を経て、その取り組みは、さらに大きな広がりを見せている。



おらが湊鉄道応援団 団長

佐藤彦三郎

Hikosaburo SATO

湊線をみんなで盛り立てまちの活性化につなげる

「おらが湊鉄道応援団」が結成されたのは2007年2月。存廃に揺れる湊線の利用促進に取り組むことで、地域の活性化と湊線の存続に寄与することをその目的に発足した。

「他の地方鉄道のサポーターズクラブとは若干異なり、鉄道ありきの応援団ではなく、そもそもが那珂湊地区のまちづくりの話合いの中からスタートしています。湊線を盛り立てることで、那珂湊のまちを活性化していく。鉄道とともに、まちが賑わっていくことが一番の目的です」

ひたちなか海浜鉄道として再スタートを切ったからは、毎月1回の駅舎清掃や環境整備、広報紙の発行、イベントや鉄道関連グッズの企画協力まで“思いついたことは何でも”、率先して協力してきた。

「第三セクターになったということは、市民の鉄道になったということです。市民には湊線を盛り立てるという大事な役割がある。市民がやらないで誰がやるんだということですね。われわれの鉄道なのだから、一緒に汗を流して、もっともっと利用される湊線に育てていかなければならないと考えています」

震災で深まった地域の絆

運休中も、訪れる人が途絶えないようにと観光チラシを配布したり、駅舎に花を植えたりして、鉄道を支えた。さらに、被災で苦境に立つ鉄道を何とかしようと、これまでの活動に加え、情報発信と義援金の募集に取り組んだ。

応援団のフェイスブックに、震災当日、海浜鉄道が運行不能になるほどの被害を受けたことを書き込み、第一報を発信。その後も、復旧工事の様子や試運転な

どをリアルタイムで記録し続け、全国に現状を知らせ続けた。郵便振替口座と義援金募金箱を開設して呼び掛けた復興義援金は、全国から3カ月で約166万円が集まり、「全線復旧記念イベント」の式典で海浜鉄道に贈っている。

「湊線は高齢者や学生にとって必要不可欠な交通手段であり、まち全体を起動させる心臓のようなもの。運休は鉄道にとって予期せぬ試練でしたが“鉄道を取り戻したい”という思いで、地域の絆が深まったような気がしています」

6月25日の仮復旧前夜には、150個のキャンドルをホームに並べ、「キャンドル・ナイト」を実施した。復旧を待つ高校生や家族連れが集い、仮復旧と今後の運行の無事を祈った。

「中根駅には、80本のハナモモの木を植えました。ハナモモの花が咲いたとき“これは鉄道とまちの復興を願って植えたハナモモの木だ”“震災に負けずに残った鉄道だ”と思い出してもらうことができる。鉄道に乗った人に、そういう思い出や物語を楽しんでいただけるような沿線にしていこうと大切に思っています」

そのためには5年先、10年先、どんな鉄道であってほしいのか、まちがどのように賑わっていてほしいのか——希望と展望と想像力、それをかなえていこうとする汗と頑張りが必要だ。

「今はまず、震災で遠のいた利用客に戻ってもらうことが必要です。そのために何をしなければいけないのかを考え、5年先、10年先へとつなげて

いく。鉄道とまちの活性化を目指し、さらに活動を続けていきたいと思っています」

