

未来に残したい 鉄道のある風景

■問い合わせ先 地域交通課 (☎ 35-1124)

地域交通の一つである弘南鉄道。弘南線・大鰐線の2つの路線が津軽地域の人々を運び、学生の通学や地域経済を支える一方、経営難という重大な問題を抱え、数年後には大鰐線が廃線になる可能性があります。

両路線の存続のため、市は沿線の市町村や弘南鉄道と連携して、さまざまな取り組みを行っています。

今回は、弘南鉄道の現状を見つめ、魅力を改めて再発見しながら、これからの弘南鉄道のあり方を考えます。

1 歴史 History

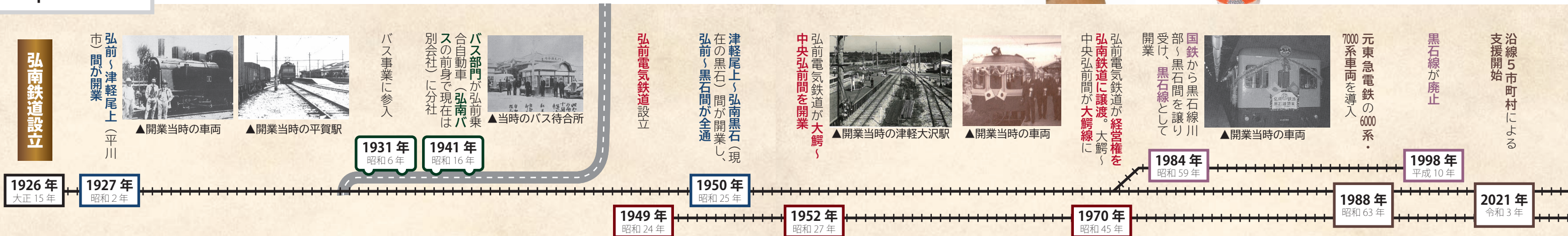
弘南鉄道は1926年の創業から、弘前市と周辺市町村を結ぶ広域路線として地域経済を支えてきました。バス部門の分社化、大鰐線の開業・譲渡、黒石線の譲受・廃止など、弘南鉄道の変遷をたどることで、地域の交通の歴史が見えてきます。

今まで約100年もの間、弘前市と周辺市町村の交通を支えてきたんだね
すごいまる!

これからもみんなを乗せてずっと走り続けたいな〜!
けっばるじゃ〜!

弘南鉄道イメージキャラクター
ラッセル君

たか丸くん



課題

Issue

2

自治体による支援

少子化や過疎化による利用者減少や老朽化に伴う修繕費の増大のため、弘南鉄道に経営難の波が迫っています。特に大鰐線は危機的な状況です。

沿線5市町村(弘前市・黒石市・平川市・大鰐町・田舎館村)は、令和元年度から両線の赤字補填と長期的な支援計画を検討し、令和3年度から10年間、合計約9億5,000万円を支援する計画を公表しました。

大鰐線を取り巻く状況

弘南線と大鰐線では利用状況が異なります。開業当初から赤字が続く大鰐線は、弘南線に比べて路線の距離や平均乗車距離が短いことや、利用者数が少なく季節や曜日による変動も大きいことから、輸送効率が低い路線です。少子化による沿線の学校の定数削減や閉校も、利用者減

少の大きな要因になっています。

このような利用状況の違いから、弘南線は10年間、大鰐線は5年間と支援期間に差があります。大鰐線は令和5年度末に経営状況を検証し、改善しなかった場合、令和7年度末で支援を打ち切り、廃止も視野に入れて協議することになります。

存続への高いハードル

大鰐線は、令和元年度比で約2,000万円の増収を経営目標としています。その高いハードルをクリアするため、沿線の市・町は、設備修繕などの安全輸送対策事業に対する支援のほか、地域住民だけではなく地域外からの観光客などを取り込む利用促進事業などの実施に対して支援をしています。

支援事業費内訳	事業費	使い道	支援額
	安全輸送対策事業費	設備修繕など	約5億9,000万円
	利用促進事業費	定期券の割引事業など	約1億3,000万円
	赤字補填	大鰐線への補填	約2億3,000万円