

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、大鷗線は5年間と支援期間に差があります。大鷗線は令和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

大鷗線は、令和元年度比で約2,000万円の增收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。

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。特に大鷗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・大鷗町・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。

大鷗線を取り巻く状況

弘南線と大鷗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鷗線は、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

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



これからもみんなを乗せてずっと走り続けたいな～！

けっぱるじゃ～！

弘南鉄道イメージキャラクター
ラッセル君



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、大鷗線の開業・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。

弘南鉄道設立

1926年
大正15年
弘前～津軽尾上（平川）間が開業



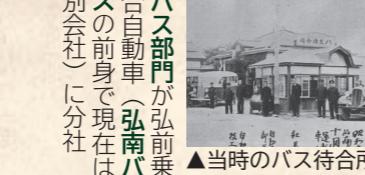
▲開業当時の車両

バス事業に参入



▲開業当時の平賀駅

1931年
昭和6年



1941年
昭和16年

弘前電気鉄道設立

1949年
昭和24年

津軽尾上～弘前黒石（現
在の黒石）間が開業し、
弘前～黒石間が全通

1950年
昭和25年

中央弘前間を開業
弘前電気鉄道が大鷗

1952年
昭和27年



▲開業当時の津軽大沢駅

1970年
昭和45年

弘前電気鉄道に譲渡。大鷗
線に経営権を

1984年
昭和59年



▲開業当時の車両

1988年
昭和63年

弘前～黒石間を譲り受け、
黒石線として開業

1998年
平成10年



▲開業当時の車両

2021年
令和3年

沿線5市町村による
黒石線が廃止

元東急電鉄の6000系
車両を導入

沿線5市町村による
支援開始