

第2回青森県地域交通戦略会議資料

津軽鉄道株式会社

1 輸送人員

(1) 現状

○通勤定期については、利用者数が数名と少ない状況で推移しており、安定しているものの微減傾向が続いています。通学定期は、少子化の影響により緩やかな減少が続いています。

○普通乗車券については、地元利用が緩やかな減少傾向にある一方、コロナ禍以降は観光需要の回復やインバウンド観光客の増加により、利用者数は9万人台まで回復していました。しかし、令和7年度にストーブ列車が一時的に休止したことにより、大幅な減少となりました。

○回数券・割引乗車券は、時折利用する学生や沿線住民の利用が中心ですが、学生は家族による送迎の増加、高齢者は移動手段の多様化により、継続的に減少しています。

○団体利用のうち普通団体は、コロナ禍以降緩やかな回復傾向にありましたが、ストーブ列車の一時的な休止により減少となりました。団体利用のうち学生団体は、少子化の影響で緩やかな減少が続いているものの、青森県が実施しているローカル鉄道利用体験支援事業により増加を示しています。

(2) 将来の見通し

○沿線住民による利用は、地域の人口減少および少子化の影響を受け、今後も緩やかな減少傾向が続くと考えられます。

○これに対し、観光関連の利用は、春季の桜の開花時期や、冬季の雪景色、さらにストーブ列車の運行など、季節性の高い観光資源により増加が見込まれます。特に、雪の降らない地域からの国内観光客や、インバウンド観光客の来訪が期待され、観光需要の回復・拡大が予測されます。

2 従事者の状況

(1) 現状

○事務職・専門職ともに最少構成で運営しており、有給休暇の取得や、諸事情による数日間の休暇が発生した際には、代替要員の確保が難しい体制となっています。

○ストーブ列車の運行による繁忙期には、農業を営む元職員（駅業務や機関士の経験者）に有期契約職員として勤務いただくことで、繁忙期の業務を乗り切っています。

○また、冬季間の短期・施設整備の職種については、農業従事者で冬季のみの勤務を希望される方、収穫期などの繁忙期を除いて働きたい方、定年退職後に可能な範囲で働きたい元職員の方など、働く側の希望を踏まえながら契約を行っています。このように、働き手の要望を柔軟に受け入れつつ、労働力の確保に努めている状況です。

(2) 将来の見通し

○平成 28 年度末には 50 代～60 代の職員が約 3 割であったものの、令和 7 年度末には約 8 割を占めるまでに高齢化が進行し、極めて高齢化した人員構成となっています。特に、施設整備・車両整備など専門技術を要する部門では、技術継承が十分に進んでおらず、早急に対応すべき重要な課題となっています。

○津軽鉄道沿線地域交通検討会議での検討が続けられているところですが、将来的な方向性が固まれば、弊社としても、施設の安全性確保に加え、若手人材の計画的な確保・育成に取り組んでいきたいと考えています。それにより、将来にわたり安全で安定した鉄道運行を維持できる体制の構築が図れるのではないかと考えています。

3 車両の状況（年数、サイズ等）

(1) 現状

○主力車両は

- ・津軽 21 形 5 両（内 1 両休車中）車齢 約 30 年

○観光向けの車両は

- ・機関車 DD35 形 2 両（1 両休車中）車齢 約 70 年
- ・旧型客車(ストープ列車)3 両（1 両休車中）車齢 約 70 年

○保線作業車

- ・モーターカー 1 両 車齢 38 年
- ・無がい貨車 3 両 車齢 97 年

○その他 ラッセル車 1 両、タンク車 1 両、ナハフ 2 両などを保有している

(2) 将来の見通し

○主力車両である津軽 21 形は、導入後 30 年が経過しています。車両製造メーカーでは一部部品の製造が終了しており、メーカー在庫がない部品については納品まで数か月を要する状況です。このため、部品の入手が難しく、調達費用が高額となる事例が増加しています。

4 設備投資

(1) 現状

保有車両については、4年ごとに重要部検査・全般検査を実施しており、機関車、津軽21形、客車が対象となっています。また、ラッセル車や貨車についても、概ね4年ごとの定期検査を行っています。

機関車は2両（うち1両は休車）を保有しており、重要部検査で約860万円、全般検査で約1,200万円の費用を要します。製造から60年以上が経過していることから、交換部品の入手が困難となっており、維持管理に大きな負担が生じています。

津軽21形は5両（うち1両は休車）を保有しており、重要部検査で約1,060万円、全般検査で約1,970万円の費用を要します。導入から30年近くが経過し、重要部検査・全般検査の際に交換部品が増加していることから、維持管理費用は増加傾向にあります。

(2) 将来の見通し

- ・令和8年度には、中古モーターカーを約350万円で購入し、保有モーターカーの一部が修理不能の故障により使用できない状態となっていた課題は、当該車両の導入により解消しました。

- ・走れメロス号については、電子機器による制御方式を採用しており、車齢の進行に伴い更新を見据える時期となっています。しかし、経営状況を踏まえると、直ちに更新に踏み切ることが困難であるため、定期検査を確実に実施し、安全性を確保しながら運行を継続していく方針です。

5 収支状況

(1) 現状

○収入 旅客収入については、沿線住民による日常的な利用が人口減少・少子化の影響により緩やかに減少している。この不足分を補うため、当社では観光需要の確保に努めてきたが、令和2年度以降のコロナ禍により観光客数は急減した。令和6年度にはストーブ列車料金の改定（値上げ）により旅客収入が増加したものの、令和7年度は列車分離事象に伴いストーブ列車が約3か月間運休したことから、観光需要が再び減少し、旅客収入も落ち込む結果となった。

○支出 営業費用のうち人件費は全体の約5割を占めており、高止まりの状況が続いている。しかし、従事員数は必要最低限であり、むしろ不足している状況であるため、人件費の削減は困難である。

また、車両の老朽化が進んでおり、これに伴う修繕費が増加しているほか、

動力費・経費についても物価高騰の影響により増加傾向が続いている。

○損益 営業損益は全期間で赤字となっており、経常損益についても多くの年度で赤字を計上している。寄付金や補助金等による特別利益により黒字化する年度もあるが、営業構造そのものは赤字基調が継続している。

(2) 将来の見通し

○収入 沿線住民による日常的な利用は、人口減少・少子化の進行により、今後も緩やかな減少が続く見込みである。一方で、観光需要については、台湾・韓国・インドネシア等からのインバウンド需要が高まりを見せており、特に冬季間には台湾からの定期便就航が予定されていることから、一定の増加が期待される。

ただし、観光需要は外部環境の影響を受けやすく、令和7年度のストーブ列車約3か月間の運休時のように、運行状況が収入に直結するため、安定的な収入確保には課題が残る。

○支出 人件費については、県内最低賃金の上昇に加え、これに伴う社会保険料等の法定福利費の負担増が見込まれ、今後も増加傾向が続くと考えられる。

また、物価高騰の影響により、修繕費・動力費・経費等の増加が見込まれる。特に車両老朽化が進行していることから、修繕費の増加は避けられず、費用構造の硬直化がさらに進む可能性がある。

加えて、令和7年度のストーブ列車運休に伴う収益減少により資金繰りが悪化しており、これを改善するための借入金増加に伴い、利子負担が増加する見込みである。

6 その他（事業者が感じる課題等）

○収入

・運賃改定については、鉄路を維持するために必要となる経費を受益者負担の考え方にに基づき、利用者の皆さまに一定のご負担をお願いしながら運行を継続していくことが、一企業としては本来あるべき姿であると認識している。しかしながら、当社の運賃水準は既に他社と比較して割高となっており、これ以上の運賃改定（値上げ）を実施した場合には、「利用者離れの加速」「それに伴う収入減少」といった根本的な問題を引き起こす可能性が高い。このため、運賃改定のみをもって鉄路維持に必要な財源を確保することは現実的ではなく、持続的な運行体制を確保するためには、運賃収入以外の財源確保策や、地域公共交通としての支援の在り方を併せて検討する必要がある。

○費用

現在の安全を確保するための人員補充、そして今後も安全な運行を継続していくための人材育成を進める上では、従業員が継続して働き続けられるよう待遇を改善することが急務となっている。しかし、待遇改善は資金繰りの悪化に直結する要素であり、現状の収支状況では十分な改善策を講じる見通しが立たないのが実情である。このように、安全確保に不可欠な人材確保・育成と、財務状況の制約が相まって、持続的な運行体制の構築に向けた大きな課題を抱えている。

・修繕費（車両）について、機関車および客車は機械的な制御で動作しており、交換部品の多くが一点ものとなっても特注品として製造が可能であるほか、自社職員による部品交換等の対応も行えることから、老朽化は進んでいるものの、現状では使用可能な状態を維持している。

一方で、津軽21形（走れメロス号）は電子制御による機器が多く搭載されており、基盤・回路・配線等の老朽化に伴う故障が増加している。これら電子部品は、メーカー側の修理対応も十分とは言えない状況にあるため、今後どこまで使用を継続できるかが不透明となっている。

このように、機械式車両は自社対応により延命が可能である一方、電子制御車両は老朽化に対する修繕手段が限定的であり、継続使用に大きな不確実性を抱えていることが、車両維持管理上の重要な課題となっている。

・その他経費については、これまで様々な経費削減に努めてきたものの、物価高騰に加え、諸外国の情勢等を背景とした燃料費および油脂類の価格上昇が続いている。

その結果、従来の削減努力だけでは吸収しきれず、経費の「現状維持」すら難しくなりつつある状況となっている。このように、外部環境の変動が直接的に経費増加を招き、財務運営に大きな負荷を与えていることが、当社の経営上の重要な課題となっている。

・施設整備については、毎年度、国（1/3）および地方自治体（1/3）の支援を受けながら、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を実施している。しかし、自社負担分（1/3）を捻出しつつ安全対策を進めるには限界があり、現状では最低限のマクラギ交換やレール交換など、必要最小限の更新にとどまっている。開業から96年を超え、鉄道施設の老朽化は広範囲かつ深刻化しており、計画的な維持更新を進めるための財源確保が困難となっている。このため、老朽化が進む鉄道施設を安定的に維持・更新するための体制が十分に構築できていないことが、当社の重要な課題となっている。