

第2回青森県地域交通戦略会議資料

弘南鉄道株式会社

1 輸送人員

(1) 現状

※添付資料1

・令和7年度は、鉄道の利用機会を増やす取組や様々な企画等を実施し、対前年比で弘南線は、3.7% (37千人)、大鰐線は、2.5% (7千人) のそれぞれ増送、全線でも 3.4% (44千人) の増送となっているが、少子高齢化に伴う全体的な通学利用者の減少など、10年前(平成27年度)と比べると弘南線では、通勤定期で▲15.6% (18千人)、通学定期で▲21.4% (171千人)、定期外は▲25.2% (104千人) 減少。大鰐線においても、通勤定期で▲43.7% (27千人)、通学定期で▲54.0% (115千人)、定期外が▲14.9% (29千人) 減少となっており、特にコロナ禍の影響による移動手段の変更等、通学環境の変化も大きく影響を受けており、未だコロナ前の数字に戻っていない状況である。

(2) 将来の見通し

・通勤利用については、勤務地が駅周辺にあることが前提となること、通勤費の支給等、関係企業の勤務環境も影響してくることから、今後予定している運賃改定等に伴う利用者離れが危惧される部分はある。

・通学利用者に関しては、弘前市・平川市・黒石市・南津軽群における中学校卒業生の生徒数も平成30年以降激減期に突入しており、今後も増加は期待できない。然しながら、沿線自治体(活性化支援協議会利用促進部会)と連携したキャンペーンの実施による新規利用者の獲得は必要である。

・今後更に加速する人口減少社会や、進展する少子高齢化社会の流れを踏まえ、通常利用だけではなく、観光利用についても積極的に受け入れしていく。コロナ禍に実施してきた観光客誘致に係わる旅行会社との商談会等により、造成回数も増加傾向にある。令和7年度においては、ツアーによる団体利用で国内旅行会社92件(1,790人)、国外80件(2,030人)の利用となっており、イベント列車(津軽「時巡」号)利用によるツアー国外14件(363人)を含めると、4000人を超える利用となっていることから、新規商品の提案等により定期外利用者の増加に努める。

2 従事者の状況

(1) 現状

※添付資料2

・社長、専務外、本社においては、総務部が総務課2名、経理課1名。業務部は技術課2名、営業課7名となっている。その他工務区6名、電気区3名、車両区12名の外、弘南線乗務担当8名、大鰐線乗務担当5名となっており、駅においては、弘前駅5名(東高前駅含む)、平賀駅4名、黒石駅5名(津軽尾上駅含む)、大鰐駅1名、義塾高校前駅1名、中央弘前駅3名で対応している。

- ・部門別の男女構成については、本社以外の現場3区及び運転士は全て男性が占め、駅に関しては9割女性職員となっている。
- ・営業課においては、駅職員、運転士の代務要員も対応し、車両区においても運転士の代務要員のほか、電気区や津軽大沢指令の勤務泊を兼務するなど少数精鋭を求められる中でも兼務による負担が大きい。
- ・工務区や電気区など、専門的な技術部門での人員が少なく、検査・補修に手が回らない状況もあり、施設の老朽化に伴う突発的な事案が発生した場合の対応が難しくなっている。

(2) 将来の見通し

- ・技術部門での人員が少ないため、大きな工事に関しては外注工事を基本として検討する必要がある。
- ・補助金対象の工事で計画はあるものの、人員不足により作業に遅れが生じる場合がある。
- ・全体的な施設の老朽化もあり、突発的な事案が発生した場合における作業員の手配により、工事が中断される場合がある。
- ・会社全体での高年齢化を考慮し職員の若返りを図っているが、運転士においては50代～60代が主要を占め、技術継承を含めて人員の確保は必須と思われる。新規採用はあるものの、運転士としての適性に合格できない者もあり、人材育成に時間が要する状況となっているため、計画的な採用は必要不可欠だと考える。

3 車両の状況（年数、サイズ等）

(1) 現状

- ・弘南線での普通旅客車両は、1両18mの車両、デハ7000系のデハ7010形とデハ7100形で6編成（12両）、大鰐線も同様に、デハ7010形4編成（8両）在籍する。弘南線の車両に関しては、1963（昭和38）年～1966（昭和39）年製造、大鰐線の車両は、1964（昭和39）年～1965（昭和40）年製造で、いずれも製造から61年～63年を経過しており、老朽化による車両不具合の回数も増え、部品メーカーの製造中止等による部品購入も難しくなっている。

(2) 将来の見通し

- ・車両更新については、現在の計画では予定されていない。然しながら、製造から60年以上経過している車両での安全担保をどのように考えるか検討が必要。電気車の導入に関しては、JRや大手私鉄の車両更新のタイミングに頼っていたところが多いが、地方鉄道においては施設全般の老朽化による設備更新も必要となってくるため、今後の車両更新については、架線撤去も考慮した将来的な車両更新を視野に、車両新造コストと維持コストが低減できるよう、レトロフィット型鉄道車両用省エネ電気駆動システム（ディーゼル車両のバッテリー化）の研究開発が進められており、必要となったときに突発的に検討しても導入は困難なため、弊社としても現在の研究、開発段階で協力できるように関係者と協議をしており、将来的に導入を検討する際の情報として関係者で検討を進めたいと考える。

4 設備投資

(1) 現状

※添付資料3、添付資料4

- ・安全対策としては、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業補助金を利用し、軌道を中心とした各種工事を実施。コンクリート枕木交換工事、木枕木交換工事、道床交換工事、重軌条交換工事、橋梁改修工事、踏切遮断機更新工事、信号リレー更新工事、信号機器更新工事、高速遮断機更新工事、列車集中制御装置（CTC）更新工事、油入遮断機（OCB）更新工事、高圧配電線張替工事を実施。車両関係については、対象となるものが限られ、車輪交換工事や車両全般検査に伴う材料費の購入にとどまっている。
- ・全体的な施設の老朽化もあり、突発的な事案が発生した場合における優先順位の変更により、計画外の費用が発生している。
- ・鉄道施設の修繕費については、沿線自治体が策定した「弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化支援計画」に基づき、沿線自治体と県から支援いただいている。

(2) 将来の見通し

- ・令和8年度以降の計画においても、軌道施設を中心とした活用が計画されている。車両関係については、以降も車両更新は含まれていない。大鰐線においては、令和9年度末での休止もあるため、令和8年度鉄道軌道安全輸送設備等整備事業補助金が国庫不交付となった。また、大鰐線の休廃止後の施設撤去作業等も検討して行かなければならず、廃止後の早期対応として、大鰐駅の北口と南口をつなぐJR線上の跨線橋と石川駅～義塾高校前間のJR線上を通る石川陸橋について、休止後の対応を関係者と協議が必要である。

5 収支状況

(1) 現状

- ・令和7年度の旅客収入については、各種利用促進やPR活動を積極的に行い、対前年比で弘南線は、3.8%（7,870千円）、大鰐線は、9.3%（5,429千円）の増収となっている。運輸雑収については、全体で5.4%（1,713千円）の増収となり、鉄道事業全体の営業収入では、5.1%（15,012千円）の増収となっている。

(2) 将来の見通し

- ・現行の運賃水準では、将来にわたり鉄道事業の安定的かつ継続的な経営が困難となることから、速やかな運賃改定の実現に向けて現在、東北運輸局と細部を調整している。

6 その他（事業者が感じる課題等）

- ・安全対策に関わる工事は最優先で実施するが、踏切補修や自然災害など突発的な事案も当作業員が対応するため、工事の遅れなどが生じている。また、冬期の排雪列車や踏切除雪、ホーム除雪についても本社を含めて協力して対応しているが、負担も大きくなっている。
- ・草刈りや除雪作業については、本社も含めて協力して対応しているが、本来の業務に影響があるため、対応に苦慮している。