

地域に根差した 地方鉄道を守り続ける

津軽地方の南地域を走る弘南鉄道には弘南線・大鰐線の2路線があり、そのうち大鰐線は長らく赤字を累積させてきた路線を引き継いだものである。

沿線の人口減少・少子高齢化によって輸送人員が減少し、もう一方の弘南線も赤字に転落して経営困難に陥った弘南鉄道に対して、2019年に沿線5市町村は緊急措置として赤字補填^{ほてん}を行うことを決定した。

そうした支援の下、弘南鉄道は合理化と鉄道需要の創出を図る努力を続けており、船越弘造代表取締役社長に鉄道の持つ公共性も踏まえてお話を伺った。

地域住民の足としての施策

——弘南鉄道は1927年に現在の弘南線（16・8 km）の一部区間が開業しましたが、津軽南地域と弘前市を結び住民待望の開業だったそうですね。

船越 ええ、1950年に弘南黒石（現・黒石）まで全通しました。この地域は穀倉地帯ですから米やりんごなどの輸送や、子どもたちの通学のため

にも創業者である菊池武憲初代社長は奮闘したようです。私自身も学生時代は弘南線を利用して通学していま

したが、朝は長い6両編成でも満員で、ラッシュ時はホームで駅員が乗客の背を押してドアを開ける。また快速列車も運行していてこれも満員。そういう時代もありました。

1984年に国鉄黒石線が弘南鉄道に転換されましたが、1998年に廃

止し、弘南バスに転換しました。また、

経営難に陥っていた弘前電気鉄道（1952年開業）の路線（大鰐―中央弘前間・13・9 km）を譲り受け、1970年より当社の大鰐線として運営しています。弘南線・大鰐線ともに主として地域の方が利用される「地域に根差した」鉄道として運営しています。

——現在の利用促進策も地元の方へ向けたものが多いのですか。



弘南鉄道株式会社 代表取締役社長

船越弘造

Kozo FUNAKOSHI

特集：ウィズコロナの沿線観光振興と鉄道利用促進

【地域の公共交通を守り、観光振興に活かす取り組み】

船越 ええ、今年度は実施できませんでしたが、30年近く毎年イベント列車を運行していて、夏期は「納涼ビール列車」、12月は「忘年列車」、2月にはこの地方の郷土料理を提供する「けの汁列車」を弘前発や平賀発、黒石発で運行しています。どの列車も満員となり、一つでも欠けると「なぜやらないのか」と地元の方からお叱りがくるくらい浸透しています。

弘前のさくらまつりの季節には、大鰐線を利用して中央弘前駅で下車した方に「大鰐線乗車証明書」を発行し、さくらまつり会場や有料施設が無料となるサービスも行っています。

——観光という側面では、弘南線沿線の田舎館村が行っている「田んぼアート」が大変話題になりました。大勢の人が足を運んで観光名所として定着したのではないですか。

船越 私たちも沿線自治体も何とか大勢の人に来ていただきたいと知恵を絞っています。田んぼアートはさまざまな種類の色の異なる稲を植えて田んぼに絵を描くもので、1993年に始めましたが、今では全国区で知られるようになりました。さらに大勢の方に来ていただけるよう2013年には会場付近に「田んぼアート駅」を開設しました。

——今年度はコロナ禍で苦労されたと思いますが、どのような利用促進策を実施されていますか。

船越 大鰐線のようにりんご畑の中を

走る鉄道は全国では稀少ですので「りんご畑鉄道」という愛称をつけ、駅名標などもリニールしました。秋には赤く色づいたりんごを楽しんでいただけのよう期間限定で徐行運転し、また近隣のりんご畑では利用者限定でりんごもぎと体験もできます。

また、りんごを原料とするシードルを日本で初めて大々的に生産したとされる「吉野町煉瓦倉庫」は明治期の建物ですが、これをリノベーションして2020年7月に「弘前れんが倉庫美術館」としてオープンしました。中央弘前駅の近くですので、10月からは大鰐線と美術館、両方を利用された方にオリジナルエコバッグをプレゼントするキャンペーンを始めました。

当社の創業記念日前日の9月6日には、岩手競馬の盛岡競馬場で冠レース「また乗りに行こう！弘南鉄道賞」を開催し、当日は盛岡競馬場と田舎館村のWINS津軽内岩手競馬販売所、弘南鉄道弘南線の弘前駅・平賀駅・黒石駅、大鰐線の中央弘前駅で、枚数限定のオリジナルシールを配布し、シールラリーを実施しました。

ほかにも人と人をつなぐ企画として、冬には、有志の方に使い捨てカイロを買っていただき、弘南鉄道を利用するお客さまにそのカイロをプレゼントするプロジェクト「弘南鉄道あったか応援隊」を実施しました。受験生などを応援したいという思いを込めています。

それぞれの施策はそれほど大規模な

ものではありませんが、コロナ禍でも一定の効果を上げ、弘南鉄道を知っていただく、馴染んでいただく機会となったと思います。これから一つ一つ企画を丁寧につくり上げて実施していきたいと思っています。

沿線5市町村による赤字補填

——少子高齢化や人口減少が都会よりも早く進行する地方の鉄道のあり方には鉄道関係者のほか多くの方が関心を持っています。もともと赤字だった路線を引き受けた大鰐線もその一つだと思います。

船越 開業以降ずっと赤字路線であった弘前電気鉄道の経営権を譲り受けることは容易なことではありませんでした。利用客や鉄道としての使命、地域発展などを考慮して6代目社長が買収を決定したのですが、やはり慢性的な赤字から脱することはできませんでした。私の代（8代目）になって各種の施策や経営改善策を講じて、輸送人員の減少に歯止めはかからず、04年度から12年度までの同線の累積赤字が2億375万円に上っていました。

沿線自治体から財政支援を受けるわけにはいかないという考えがあり、2013年の株主総会で、大鰐線を2017年3月で廃止する方針を示しましたが、これは大きな議論へと発展しました。翌年に弘前市が行った市民アンケートでは大鰐線を「必要」とする人が7

割いるものの、「利用しない」という人も7割を超える結果となりました。

また、当社の収支上、大鰐線の赤字を長らく弘南線の収支で補ってききましたが、2017年には弘南線もとうとう赤字に転じてしまったのです。

——現在では沿線5市町村（弘前市、黒石市、平川市、大鰐町、田舎館村）が緊急支援を行い、運行費の赤字を補填して、弘南鉄道を支援していますが、この経緯を教えてください。

船越 大きな転機を迎えたのは2019年に就任された弘前市の桜田宏市長が「鉄道は失ってしまったら取り戻せない。事業者の経営努力だけでは運行の継続は困難な状況にある。弘前市にとってもなくてはならない弘南鉄道をしっかりと維持して活性化させ、将来につないでいきたい」と沿線市町村の首長と協議を重ね、皆さんに緊急支援に対する理解を求めてくださったことです。



大鰐線終着の大鰐駅



中央弘前駅に向かう電車。後ろに「弘前れんが倉庫美術館」が見える



2013年に開設された田んぼアート駅

桜田市長のリーダーシップでスピード感をもって支援の形が決まりました。本当に感謝しています。沿線市町村の当社への運行費補助は初めてで、5市町村はそれぞれ地元の駅の利用者数の割合に応じた負担額を運行費補助金として20年度の予算案に計上します。19年度分の赤字の一部(約6586万円)は20年度予算で補填され、20年度分の赤字は21年度予算に計上されます。私どもはこの間に、維持活性化の具体策を検討していきます。

——弘南鉄道の側でも合理化策が取られていると思いますが、どのような取り組みを実施されていますか。

船越 2019年10月に大幅なダイヤ改正を行いました。弘南線は上下12本、大鰐線は上下6本を減便しています。できるだけ通学・通勤に影響がないように配慮しています。ただ、少子高齢化は地方鉄道にとっては本当に苦しいですね。21年度からは弘南線沿

線の高校2校が統合されて1校になりましたし、もともと保護者が送迎をして通学定期の売り上げが減っていたところに、コロナ禍の移動の自粛で長期の通学定期を払い戻しに來た学生が多くなりました。2020年春の収入は定期では前年比で50%近く下がっています。何かいい方策はないものか、例えば保護者の方は学校ではなく駅に送迎されるように呼び掛けるとか、地元の方々に鉄道をいかに使っていただくかと常に模索しています。皆さん、「鉄道がなくなったら困る」と感じていらっしゃるのですので、そこから鉄道の存在意義を理解し、生活や行動パターンを少し変化させていただけると、頑張っていきたいと思っています。

鉄道を活かした広域連携の地域づくり

——もちろん輸送は鉄道の最も重要な

役割ですが、それ以外にも、歴史や文化を持ち、その地域の風土のようなものを象徴する鉄道は地域づくりにも大きな力を発揮すると思います。沿線5市町村とは今、さまざまな取り組みを連携して行っているとお伺いしましたが、さらに広域的な連携による鉄道の力を活かした地域づくりについてはいかがでしょうか。

船越 当社の沿線5市町村に藤崎町・板柳町・西目屋村を加えて「弘前圏域8市町村」として連携しています。ここにさらに五所川原市・つがる市・鯨ヶ沢町・深浦町・鶴田町・中泊町を加えた「津軽圏域」で「DMO(Destination Management/Marketing Organization)」を組織し、鉄道を含めた観光地域づくりを推進しようという流れとなってきました。当社も沿線以外の地域、鉄道をはじめ交通機関や各施設などと連携していけたらと期待しています。

——また、弘南鉄道は車輪整備の貴重な技術を持つ数少ない企業ですね。

船越 「焼き嵌め」という技術ですね。古い車両の摩耗した車輪外周部品を交換する際、新しい外周部品をホイールに当たる輪心(車軸)に嵌め込む作業で、当社は専用機器を所有し、社内職員たちで技術を継承しながら自前で行っています。今年度は大井川鐵道や秩父鐵道からSL車両の車輪削正(さくせい)と嵌め換えの依頼をいただきました。他社から発注いただくのは初めてのことで、本当に光栄です。私自身、電車と

で、本当に光栄です。私自身、電車と気動車の免許を持っていますので、現場の職員の気持ちも理解しているつもりです。職員と一緒に喜びを分かち合いました。こうした技術も守っていきたいと思います。

ピーク時に219人いた職員は、現在66人で高齢化もしました。低迷期が長く続き、今、ようやく定期昇給に取り組んでいます。厳しい状況の中で、職員は社訓の「われら鉄道マンなれ」を胸に刻み、頑張ってくれていることに感謝しています。

——弘南鉄道の存在価値がさまざまな側面から増す中で、地域の方々に自分たちの地域の鉄道だという意識を一層強く高く持ってもらえればいいですね。

船越 ええ、鉄路は一度失ってしまったら取り戻すことはできない。鉄道の重要性とともに、「なくなったら困る」という危機感を持つていただく。地方の鉄道を守るということをより深く理解していただけるように、鉄道事業者として経営努力を続けていきたいと思います。



沿線地域と事業者で 鉄道を支える

経営難に陥っている弘南鉄道に対して、弘前市など沿線5市町村は、緊急措置として2019年度・2020年度分の赤字補填を行うことを決定した。弘南鉄道に対する行政の運行補助は初となる。同時に、観光誘客や沿線地域住民の鉄道需要を創出する利用促進策を弘南鉄道とともに立案し、実施している。



弘前市 都市整備部地域交通課
課長補佐

羽賀克順

Katsuyuki HAGA

交通事業者の主体的な思いや
意欲を重視したい

鉄道は重要な都市基盤であり、弘南鉄道は弘前市のみならず弘前市域を走る重要幹線の一つと認識しています。また民間企業ではあっても、鉄道事業には公益性・公共性があり、公共サービスを維持していく上で、行政も後方支援していかなければならない。輸送人員の減少が続く厳しい経営状況の中で鉄道事業を行う弘南鉄道に対して、地域のインフラを維持するため

に、時限的ながらも支援していこうということで沿線5市町村（弘前市・黒石市・平川市・大鰐町・田舎館村）が新たな支援策等を協議・検討する間の緊急措置として両路線の2019年度、2020年度分の運行欠損を補填することとしました。

また、利用促進策のほか、マクラ木や踏切遮断機の修繕などの安全対策に関する事業も行いました。住民の方々にも地域のインフラを守るということを理解していただいていると考えております。一定期間の支援とともに、その間に鉄道需要を創出し、支援期間が終わった時には弘南鉄道がある程度自立できることを目指しています。自治体支援はあくまで後方支援であり、事業者には主体性を持っていただきたいと考えています。その中で地域の関係者と連携しながら弘前市を含めた5市町村と弘南鉄道が本音で協議し、利用拡大の仕掛けを一緒につくっていききたいと思います。

利用促進策は今の人員で無理なく着手できて、新たな取り組みをしていることが地域の人々からも見えるようなもの、具体的な例としては、全国にも例がないりんご畑の中を運行する大鰐線の路線愛称を青森県中南地域県民局のアイデアを活かして、「りんご畑鉄道」としていくことを事業者が発表しました。情報を共有し、互いにアイデアやヒント、キーワードを出し合い、コミュニケーションをとりながら、さまざまな企画ができあがっていきました。その過程で弘南鉄道の方からも「これならできる、これならやってみよう」と声が上がり、そうした思いは大事にしたいと感じました。

また、教育からの観点として、小学校の校外活動に地域資源として鉄道を活用したい。子どもたちに公共交通の存在意義を環境から考える機会があればいいと思っています。これは行政の方がいいか

もしれないですね。

さらに、この地域は豪雪地帯ですので、夏は車で30分で行けるところが冬は交通渋滞で1時間近くかかってしまう。渋滞解消のためにも公共交通を使う、それが市民の普通の行動パターンとして浸透すれば、鉄道の維持につながるのではないかと思います。市民への呼び掛けは行政の役割であると考えておりますし、事業者主体のさまざまな取り組みと一緒にチャレンジしていききたいと思います。



弘前市 都市整備部地域交通課
主事

信田洋平

Yohei NOBUTA

地域資源を最大限活用して
誘客につなげたい

私自身が弘前市出身で、JRと二つの路線の弘南鉄道の存在が弘前の景色の中になじんでいる感覚が強くあり、こうしたまちの景観を失うとしたら、それはとても寂しいことだと思います。ただ、地方都市では駅に近い場所に住んでいないと鉄道を利用しにくいのも事実で、さまざまな利用促進策を実施し、新たな価値を創出することで、地域にとって必要な存在であることを認識してもらい、利用拡大につなげていきたいと思います。

普段利用しない沿線の市民や観光客にいかに乗ってもらうか。その一つの方法としては、乗ること自体が目的となる取り組みが通年あるようなイメージで仕掛けていけば関心が高まるのではないかと考えています。

例えば、弘南鉄道では2020年10月から大鰐線をりんご畑鉄道として、りんごをモチーフにしたデザインの駅ナンバリングの導入、駅名標のリニューアルに着手しました。この事業者の取り組みと連動するように、弘前市と大鰐町は、PR用チラシの費用を負担しながら、事業者とともにアイデアを練り、りんご畑区間は速度を落として運転して間近にりんごの産地らしい景色を楽しんでもらえるようにし、沿線のりんご園にご協力いただいて、鉄道利用者向けにりんごもぎ体験を行いました。

また、紅葉の季節には弘前城に来られる方向けに、大鰐線沿線に無料の駐車場を設置し、鉄道利用者は弘前城内の有料区域などに無料で入場できるサービスも実施しました。

コロナ禍で遠方には出かけられない時だからこそ、地域の方に1駅、2駅乗ってみて地元の鉄道の魅力を再発見してもらいたい。また、コロナ禍が落ち着いた後には大鰐町には温泉やスキー場などがありますから、観光客を誘客して輸送人員を底上げしていきたいと



りんご畑の中を走る「りんご畑鉄道」

考えています。同業他社から依頼がきたという弘南鉄道の車両修繕技術を見てもらう企画などもできるのではないかと思います。地域資源を最大限に活用しながら、情報を発信していきたいと思っています。