# 弘南鉄道の再建問題に関する一般質問 ― 質問のポイント・質疑応答のまとめ ―

## 1 基本方針・支援計画の合意経緯と理由

- **令和元年11月** 弘南鉄道の経営悪化により運行維続が危ぶまれる
- **令和元年12月** 沿線5市町村で緊急的・限定的支援（令和元・2年度の運行欠損）を決定
- **令和2年度** 弘南鉄道を交えた検討会（担当課長級6回、首長懇談会3回）国・県からの指導・助言
- **令和2年7月30日** 弘南鉄道弘南線・大鰐線 維持活性化基本方針に合意（弘前圏域8市町村）
- **令和3年1月14日** 弘南鉄道弘南線・大鰐線 維持活性化支援計画に合意（沿線5市町村）

## 2 支援計画の概要

沿線5市町村が合意し、弘南線は10年間、大鰐線は5年間の支援を実施

| 弘南線（黒石～弘前） | 大鰐線（弘前～大鰐） |
|---|---|
|  |  |
| 支援期間：10年間 | 支援期間：5年間（収支改善を徹底） |

- 安全輸送対策事業補助（車両・線路等の更新）
- 利用促進事業（定期券拡大・イベント等）

## 3 収支の現状と見通し（弘南線）

**過去の実績（平成26年度～平成30年度の比較）**

| 利用者 | 運賃収入 | 運行費用 |
|---|---|---|
| 37,000千人（▲3%） | ▲600万円（▲2%） | +3,400万円（+12%） |

**令和元年ダイヤ改正の効果**（減便12本・運行速度15km/h減速）



運賃収入 ▲900万円
運行コスト ▲2,300万円
⇒ 損益 1,400万円改善

**支援計画の収支見通し（弘南線）**




※車両・線路等の設備更新に対する県・沿線自治体の支援により費用を抑制し、さらに利用促進により増収を図り、令和12年度に約3,900万円の黒字を見込む。

## 4 主な質問項目と質疑応答の要点

| | 議員の質問（要旨） | 市の答弁（要旨） | ポイント・論点 |
|---|---|---|---|
| 1 経営責任と赤字の原因 | 弘南線は平成29年度以降赤字が続いているのはなぜか。主な原因と、どのような対策を取ってきたのか。経営責任を問うべきではないか。 | 役員人事や経営責任は株式会社の事項であり、当市が関与することは難しい。少子高齢化や社会環境の変化等の影響は大きいが、会社も様々な経営改善に取り組んできた。 | ● 外部要因だけでなく、取るべき対策が不十分。<br>● 税金を投入する以上、経営責任を明確にすべき。<br>● 再建のプロなど外部人材の登用が必要。 |
| 2 支援期間10年の妥当性 | 民間企業への支援期間が10年間は長すぎるのではないか。10年間とした理由は何か。 | 老朽化した設備の更新支援や利用促進の効果を合わせて試算した結果、10年後に約3,900万円の黒字が見込めるため、10年間とした。 | ● 設備更新に時間がかかる。<br>● 10年後も利用者が増えなければ存続が困難。<br>● スピード感のある経営改善が必要。 |
| 3 利用促進策の実効性 | 計画の利用促進策は甘く、ターゲットや経費設定が不明確ではないか。定期利用の拡大で本当に増えるのか？ | 令和3年度に利用促進部会を設置し、学校・企業への広報、長期定期券の特別割引、イベント企画などで利用者の掘り起こしに努める。 | ● 計画の具体性・数値の信頼性に疑問。<br>● 人口減少・道路整備により定期収入の減少リスク。<br>● 「乗って残そう」から「乗りたくなる仕組みづくり」へ。 |
| 4 不動産の有効活用 | 鉄道事業に不要な不動産はどのくらいあるのか。今後どのように有効活用するのか。 | 売却可能な不動産は7か所程度あるが、個別の面積や価値は現時点でお答えできない。今後、有効活用について検討していく。 | ● 不動産は収益源の重要な柱。<br>● 鉄道だけでなくサービス業としての経営（物販・不動産等の収益拡大）が必要。 |
| 5 観光・まちづくりとの連携 | 市の観光政策との連携はどのように進めてきたのか。 | イベント開催時のチラシ・ホームページで利用呼びかけ。平川ねぶたまつりでは終電を1本増便。今後も弘南鉄道と連携して取り組む。 | ● 観光・商工と連携した利用促進を強化。<br>● 駅周辺のにぎわい創出が重要。 |
| 6 利便性の向上 | 無人駅の自由販売、振替輸送、駅のトイレ整備、クレジット・電子マネー・Wi-Fi整備などを進めるべきではないか？ | できるもの・できないものがあるため、今後検討。キャッシュレス等はＪＲやバスでも整備が進んでおらず、現実的には難しい。ただし、必要性は認識。（総合的に検討していく） | ● 利用拡大には利便性向上が不可欠。<br>● 災害時の振替輸送は必須（バス・タクシー等）。<br>● 高齢者・観光客に配慮した環境整備を。 |
| 7 津軽尾上駅周辺のにぎわい創出 | 津軽尾上駅周辺の整備が進んでいない。どのように考えているか。ユース議会での検討をすべきではないか。 | 駅の整備は弘南鉄道と協議していく。当市では地域ごとに100万円のにぎわい創出事業を実施。ユース議会は若者の自主的な提案を尊重した立場であり、市からの直接提案は行わない。 | ● 津軽尾上駅は平賀駅に次いで利用者が多く重要。<br>● 駅周辺の環境整備とにぎわい創出が必要。<br>● 若者のアイデアを生かしたまちづくりを。 |

## 5 議員の主な要望（再建のための3つの柱）

### 1 再建のプロの登用とマーケティング戦略



- 外部の専門人材を登用し、マーケティング戦略に基づく取組を実施
- スピード感のある経営改革

### 2 利便性の向上



- 公共交通との接続性確保
- 無人駅での自由販売
- 振替輸送の実施
- 駅のトイレ整備
- クレジット・電子マネー・Wi-Fi環境の整備

### 3 資本増強の取組



- クラウドファンディング等による資本増強
- 不動産の有効活用
- 沿線自治体との協働によるにぎわい創出

## 6 今後の方向性（イメージ）

