

## 第5節 津軽鉄道

津軽鉄道は、第1章で述べた分布図において経営安定化・観光路線化の傾向が顕著だった鉄道事業者の1つである。本節では、津軽鉄道がなぜそのようになったのかという要因について分析する。

### 1. 津軽鉄道の現状

津軽鉄道は1928(昭和3)年に津軽北部開発と津軽半島環状鉄道の敷設促進を目的に設立された鉄道事業者である。1930(昭和5)年7月に五所川原から金木まで部分開業したのち、11月に津軽中里まで延伸し、現在の路線の姿となった。当時、津軽半島は日本三大美木の1つである青森ヒバの産地として知られ、青森から中里・金木に至る津軽半島一帯に津軽森林鉄道の路線が張り巡らされていた。津軽鉄道は地域輸送を担うとともに材木などの貨物輸送路線としても活躍していたが、津軽半島における青森ヒバの伐採量が減少すると、1970(昭和45)年に津軽森林鉄道が廃止され、国鉄が1984(昭和59)年に五所川原駅の貨物取扱を廃止すると同時に津軽鉄道は貨物事業輸送から撤退した。

津軽鉄道は1955(昭和30)年にバス事業も既に弘南バスに譲渡し、現在は津軽五所川原～津軽中里(20.7km,12 駅)の鉄道路線のみを運営している。津軽鉄道の輸送実績と営業成績は次のようになっている。

年	定期旅客数	定期外旅客数	定期外旅客の割合
平成17年度	211	161	43.3%
平成18年度	170	161	48.6%
平成19年度	157	159	50.3%
平成20年度	147	153	51.0%
平成21年度	154	168	52.2%
平成22年度	140	173	55.3%

図表 2-2-16 : 津軽鉄道の輸送実績(単位:千人)

年	定期収入	定期外収入	定期外収入の割合
平成 17 年度	43,213	63,498	59.5%
平成 18 年度	35,452	64,677	64.6%
平成 19 年度	33,392	69,875	67.7%
平成 20 年度	29,520	67,796	69.7%
平成 21 年度	29,615	76,823	72.2%
平成 22 年度	28,203	82,071	74.4%

図表 2-2-17: 津軽鉄道の収入実績(単位: 千円)

まず、輸送実績に着目すると、2005(平成 17)年度の時点では津軽鉄道の利用者は定期旅客の割合が高く、生活路線としての性格が強かったが、2007(平成 19)年度に定期外旅客の割合が定期旅客の割合を上回った。以後、2010(平成 22 年)年度まで定期外旅客の割合は増加している。

全体での利用者数は 2008(平成 20)年度まで減少傾向にあったが、2009(平成 21)年に利用者が 35 年ぶりに増加に転じた。これは、同年が青森県五所川原市(旧金木町)出身の文豪、太宰治の生誕 100 周年の年であり、沿線の太宰治に関連した沿線の観光地への訪問客が増えたことによる影響が大きいものと考えられる。この好調にさらに追い風となったのが、2010(平成 22)年 12 月の東北新幹線の八戸～新青森間の開業である。開業から 1 ヶ月で観光列車「ストーブ列車」の利用者数は前年比で 189%となった。同年度における定期外旅客数の増加は、東北新幹線の新青森延伸に伴う副次的な効果と捉えることができる。

次に、収入実績に目を向けてみよう。2005 年度から 2008 年度にかけて全体の収入額には大きな変化がなかったが、2009 年度と 2010 年度に定期外収入が大幅に増加したことで、全体の収入額も増収となった。定期収入の減少と定期外収入の増加により、2005 年度から 2010 年度まで一貫して定期外収入の割合が高くなっている。2010 年度では定期外収入の割合が旅客運輸収入のおよそ 4 分の 3 を占め、今や定期外収入が全体の旅客運輸収入を左右する状況となっていることがわかる。

なお、第 3 セクター鉄道と違い、民営鉄道である津軽鉄道に対する赤字

補填のための補助金は既に打ち切られている。現在では安全対策のための鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に対する補助金を受け取っているだけである<sup>1</sup>。営業成績についても、経営努力の結果赤字は毎年減少しつつあり、2008年度にようやく経常利益は黒字化を達成した。その後の経営状態の推移も順調である。

## 2. 沿線地域の現状

津軽鉄道の沿線には五所川原市と中泊町の2つの自治体がある。かつては五所川原市・金木町・中里町の3つの自治体があったが、金木町は2005(平成17)年に市浦村とともに五所川原市に吸収合併される形で消滅し、中里町も小泊村と新設合併したため中泊町となった。五所川原市の人口は59193人、中泊町の人口は12581人で、いずれも人口減少が止まらない地域である。

次に沿線の観光地を紹介する。五所川原市は毎年8月4日から8日にかけて五所川原立佞武多(ねふた)祭が開催され、毎年約130万人の観光客を動員する。五所川原駅前には「立佞武多の館」と呼ばれる観光施設があり、ここでは、高さ20mを超える大型立佞武多3台を常時観覧することができ、併設の製作所で毎年3台新製される立佞武多の製作現場も見学できる。映像による解説やその他の展示物、売店も充実している。立佞武多の館の来場者も、2011(平成23)年の新幹線開業によって増加した。五所川原は温泉地としても知られ、市内に温泉旅館が多数存在している。

五所川原市の金木地区(旧金木町)は、かつて地吹雪体験ツアーや太宰治をはじめとした歴史の町を観光の中心に据えていた地域である。金木駅前には太宰治の生家を利用した太宰治記念館「斜陽館」がある。また、国指定重要文化財の旧津島家住宅をはじめとした歴史的建造物や、金木歴史民俗資料館などの観光施設がある。前述したとおり、2009(平成21)年は太宰治生誕100周年の年であり、「斜陽館」の来館者数は、2008年において92,600人だったのに対し、2009年には163,281人とほぼ倍増した。その翌年には東北新幹線が新青森まで延伸し、斜陽館の1ヶ月間の来館者数も

---

<sup>1</sup> 国土交通省「地域鉄道に対する国の支援制度」  
[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000001.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000001.html)

前年に比べて 1.3 倍に増加した。

自然公園が沿線に多数存在するのも特徴の 1 つである。終点の津軽中里駅よりさらに津軽半島を奥に進んだ場所に十三湖や十三湊遺跡を抱える津軽国定公園があり、津軽鉄道の芦野公園駅前には芦野池沼群県立自然公園が広がっている。芦野公園は「日本さくらの名所 100 選」にも指定されており、4 月下旬の桜の季節には多くの観光客が訪れる。

### 3. 鉄道の観光資源化に向けた取組み

津軽鉄道における鉄道の観光資源化の代表的な存在は、冬季に運行される「ストーブ列車」である。ストーブ列車は、1992(平成 4)年の最初の運行開始から、毎年 12 月 1 日～翌 3 月 31 日の 4 ヶ月間にわたって毎年定期的に運行されている。列車は機関車と客車 2 両からなる編成で、団体客の利用がある場合は 1 両増結される。車内にはダルマストーブが設置されており、車掌が自ら石炭をくべて車内を暖めている。ただし、2007(平成 19)年 12 月 1 日の運行から、ストーブ列車の編成はストーブ客車とディーゼル客車(一般客車)に分かれ、ストーブ客車の乗車に際して 300 円のストーブ列車料金が必要になった。ストーブ列車料金の収入は、人件費・石炭代に加えて年間 1200 万円のメンテナンス費用が発生するストーブ列車の運行維持に充てられている。津軽鉄道にとって、ストーブ列車が鉄道路線存続のための 1 つの鍵となっていることがうかがえる。

ストーブ列車の車両自体は芦野公園さくらまつりや五所川原立佞武多まつりに合わせた臨時列車やに使用されることもある。また、観光客の多くなる立佞武多まつりの時期には、「真夏のストーブ列車」として夏場にもかかわらずストーブ列車を体験できるという企画も行われている。

津軽鉄道は、ストーブ列車以外の季節にも風鈴列車・鈴虫列車など、季節に合わせて様々な観光列車を運行している。すべての気動車をオレンジ色に塗装し、「走れメロス号」のラッピングをしている。

#### 4. その他の利用促進の取組み

津軽鉄道は、国のふるさと雇用再生特別基金事業制度<sup>2</sup>を利用し、2009(平成 21)年 5 月に車掌とは別に車内で沿線の観光案内などを行うガイドの募集を開始した。これに採用された者は「奥津軽トレインアテンダント」として津軽鉄道の列車に乗務してきた。ふるさと雇用再生特別基金事業の終了した 2012(平成 24)年 4 月以降も、津軽鉄道による雇用が継続され、彼女たちは「津軽半島観光アテンダント」として引き続き乗務している。

アテンダントの業務内容は、津軽弁による列車内での観光客への名所案内や車内における乗車券の発売のほか、ホームページ作成や観光のぼりの設置などPR活動も含まれる。それだけでなく、高齢者の乗降の手伝いや地域イベントでの司会など、観光客ではなく地域住民に対しても積極的な活動をおこなっている。アテンダントの乗務は津軽鉄道の歴史において初めての試みであり、津軽鉄道の持つストーブ列車や風鈴列車といった季節ごとの列車におもてなしの心を加え、利用促進に努めている。津軽半島観光アテンダントは、津軽鉄道の公式サイトとは別に、独自で沿線の観光地を紹介するサイトを公開している(<http://t-ate.com/>)。

津軽鉄道は駅の窓口や公式サイトにおいて鉄道グッズの販売にも力をいれている。また、津軽鉄道を支援したい個人・法人を対象に「レール・オーナー制度」を導入し、1 口 5000 円でオーナーを募集している。これも貴重な収入源となっている。

#### 5. 沿線住民の取組み

津軽鉄道の一部の駅舎には地域住民が経営するカフェや食堂などが入居しており、地域住民との交流の場になっている。津軽鉄道には沿線住民を中心に「津軽鉄道サポーターズクラブ」が結成されている。この団体は、「地域のシンボルである津軽鉄道の盛り上げを通して、地域を元気にすることを目的」としている。会費は一般会員・高校生会員・法人会員等の区分がある。公式ホームページで広く会員を募集していることから、入会は

---

<sup>2</sup> 地方の雇用失業情勢が厳しいなか、地元での就職希望者に対して雇用の機会を創出する取組みを支援するため、都道府県に「ふるさと雇用再生特別交付金」を交付し、基金を造成させるという厚生労働省の政策。

地域住民に限られていない。津軽鉄道サポーターズクラブは、沿線地域で開催されるイベントの企画・宣伝・運営に携わっている。例えば、地域内でおこなわれるコンサート、写真展といった催事の情報を掲載することで、街の「掲示板」のような役割を果たしている。

また、沿線自治体の合併は津軽鉄道を含めた観光に対して大きく作用したと考えられる。前述したとおり、旧五所川原市には立佞武多と五所川原温泉、旧金木町には太宰治記念館「斜陽館」をはじめ歴史的建造物といった様々な観光資源が存在したが、五所川原市と金木町が合併することによって、五所川原市が地域の観光資源を幅広く地域づくりに生かせるようになったのである。合併後、五所川原市は 2008(平成 20)年に「太宰のふるさと PR 事業」と呼ばれる取り組みをおこなった。報告書によれば、五所川原市は、立佞武多や津軽鉄道のストーブ列車を地域の観光資源として認識しているだけでなく、「太宰のふるさと」であることを全国に向けてアピールするため、津軽鉄道などの関係機関と連携し、観光振興策を推進してきた。

## 6. 課題と分析

津軽鉄道は、太宰治生誕 100 周年と東北新幹線の新青森延伸による観光客の増加に、それまでのストーブ列車をはじめとした種々の鉄道の観光資源化の取り組みがうまく結びつき、観光路線としての性質を強めてきた。また、「津軽半島観光アテンダント」などの採用といったこれまで日々の経営努力はもちろん、太宰治生誕 100 周年や東北新幹線の新青森延伸を見越した五所川原市などの沿線自治体の積極的な観光政策の推進も津軽鉄道の観光路線化を後押ししたとみることができる。

定期外旅客を増やしたことで収益も向上し、大幅に赤字を減らすことに成功した。鉄道の観光資源化についていえば、20 年以上ストーブ列車を 1 つの地域観光資源の目玉として売り込んでいった結果、地域内外にかかわらず利用者に「津軽鉄道＝ストーブ列車」という認識を持たせることができたと考えられる。また、津軽半島観光アテンダントの募集は、観光による地域振興を推進しただけでなく、地域の雇用を創出するというもう 1 つの側面も持っていた。

しかし、観光路線化が進むということは、それだけ定期外旅客(≒観光客)からの収入に経営が依存するようになるということを意味している。津軽鉄道に多大なる効果をもたらした太宰治生誕100周年や東北新幹線の新青森延伸が一過性のブームに終わってしまえば、以前の状況に戻ってしまうことも想像に難くない。ストーブ列車のように地域に定着した観光資源を継続的に生かしつつも、新たな取組みによって観光客を呼び寄せることがこれから求められるようになるだろう。例えば、ストーブ列車の運行しない季節に、風鈴列車や鈴虫列車だけでなく、ストーブ列車と並ぶような目玉となるものを提供できるようにすることが望ましいと考える。