

補節 松浦鉄道の第三セクター化

1. 第三セクターへの流れ

松浦鉄道（旧国鉄松浦線）は 1945（昭和 20）年に開業した。沿線の内、伊万里地区、北松浦郡、佐世保地区は九州でも有数の石炭産出地域で、多くの炭鉱があり、沿線人口は 60 万を越えていた。昭和 30 年代がこれらの炭鉱の最盛期で、ピーク時には年間輸送人員が 735 万人に及んだ。これは現在の京福鉄道に匹敵する。しかし産業構造の変化により沿線の炭鉱は次々に閉鎖され、人口は激減し、沿線一帯は過疎地帯に変わった。その一例として、かつて 30 万人を誇った佐世保市は現在では 25 万人を割る状態になっている。また、モータリゼーションの進展により、松浦線の乗客は減少の一途を辿った。国鉄時代末期には年間輸送人員は 290 万人とかつての 4 割にまで落ち込んだ。ちなみに当時の営業係数は 901 だった。1984（昭和 59）年、他の地方路線とともに特定地方交通線の第二次線の指定を受け、地元では鉄道存続かバス転換か協議が重ねられ、1987（昭和 62）年 3 月に地方公共団体及び民間企業が出資する第三セクター鉄道を設立し、鉄道を存続させる事が決まった。

1987（昭和 62）年 5 月に JR、自治体、地元企業合同で「松浦線運行対策準備会」を設置し、12 月に「松浦鉄道」を設立した。

2. 経営努力

松浦鉄道は民間企業の積極的で効率的な経営手法を導入するため、民間 6 割、自治体 4 割の出資による「民間主導型」となった。「レールのバス化」「生活路線化」を目指して、利便性を向上させ、地域に密着した鉄道として地域の活性化に貢献するという方針を立てた。具体的には大幅なダイヤ増、新駅の設置、列車接続の改善等であった。

松浦鉄道は第三セクターに転換後から新駅の設置を強力に押し進めた。国鉄時代には総数 32 駅であったが、1989（平成元）年に 7 駅、1990（平成 2）年には 9 駅と新規開業させ、現在では 54 駅となっている。それにともない駅間距離も平均 1.8km となり、バスに近い距離となり、需要喚起に大いに貢献した。その一例が佐世保中央駅である。佐世保市の中心商店街は佐世保駅から少し離れたところにあったが、佐世保駅の北側 200 メートルの地点に佐世保中央駅を設置した。今まで商店街で買い物していた客は道一つ隔てた佐世保駅まで歩いて電車に乗るか、バスを利用するかであったが、ジャスコ佐世

保店に直結した中央駅を利用するようになった。また、10時から15時までの発着列車に限り乗る事のできる「買い物回数券」を作り、積極的に需要の掘り起こしに努めた。なお、佐世保中央駅開業による地元商店街及びジャスコ佐世保店への影響は明確な数字となって表れてはいない。

国鉄末期の列車本数は上下52本であったのが、現在では152本となり、人口の多い佐々 - 佐世保間では20分間隔で運行している。

3. 努力の結果

こうした努力により、年間輸送人員は1989(平成元)年度の288万人を底として上昇に転じ、1993(平成4)年度まで毎年10%の伸びを記録した。しかしながら、その後需要創出が一段落したのか、横這い状態が続いている。こうした流れは非定期利用者で顕著であり、1986(昭和61)年度と1994(平成6)年度を比較すると、定期利用者は32%増であるのに対して、非定期利用者66%増となっている。これは定期利用者以外の潜在的な需要創出努力の賜物であると考えられる。また、旅客収入は国鉄時代と比べ倍増となり、1994(平成6)年度には始めて単年度黒字となった。しかし社員はJRからの出向者がまだまだ多く、転換交付金6億円も取り崩されてしまっているだけに、真の黒字というにはまだ程遠いのである。

