

松浦鉄道の事業化方策に関する総合研究

長崎大学工学部 正 員 杉山 和一
 長崎大学工学部 正 員 後藤恵之輔
 長崎大学工学部 学正員 〇甲斐 理晋

1. まえがき

昭和63年4月に第3セクターとして営業を開始した松浦鉄道(MR)は、他の第3セクターの鉄道には見られない積極的な設備投資と企業努力により、年々営業収益を伸ばしており、平成6年度には黒字に転ずるものと思われる。ここでは、松浦鉄道と西肥バスの利用状況および営業状況を比較することにより、MRが順調な営業実績を挙げている要因を探り、今後の公共交通の在り方、特に過疎地域における公共交通の在り方について検討するものである。

2. MRの利用状況

MRの昭和63年度から平成4年度までの利用者数推移は、図-1に示すように2,896千人から3,989千人と38%増加している。この図から通勤利用者の増加はほとんど見られないものの、通学・普通利用者は確実に増加しており、MRの営業が好調であることが明らかである。また、利用者種別乗車人員シェアは、平成4年度では全体の利用者数の約51%が通学利用者と占められており、次いで普通利用者が約42%、通勤利用者はわずか7%程度である。

旅客運輸収入の推移は、図-2に示すように652百万円から839百万円と約29%増加している。しかし、通勤利用者の占める割合は少なく、伸びもほとんどない。また、通学利用者は51%のシェアがありながら、収入のシェアは28%にとどまっている。そして、普通利用者の収入のシェアは63%と大きく、この利用者の増加が今後の旅客運輸収入の増加に大きなウエイトを占めるものと考えられる。

ここで、MRの路線を有田-伊万里-松浦-たびら平戸-佐々-佐世保の5つの区間に分け、通勤・通学・普通の3種類の利用者数推移を調べてみると、図-3のようになる。全体的にはどの区間も増加傾向を示しているが、佐々-佐世保間の利用者数の伸び、その中でも普通利用者数の増加が大きく、これがMRの収益の増加の要因の1つである。また、MRでは駅数の増設や人員の削減などを行っており、これも営業収益の増加要因となっているものと判断される。なお、過去10年間のMR沿線の佐世保地域・北松地域・伊万里地域の人口に大幅な変動はなく、この傾向は今後も続くことが予想される。

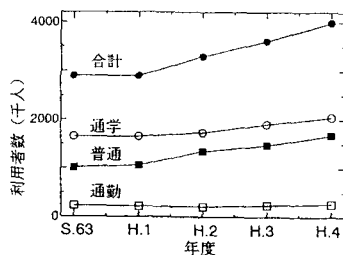


図-1 MRの利用者数推移

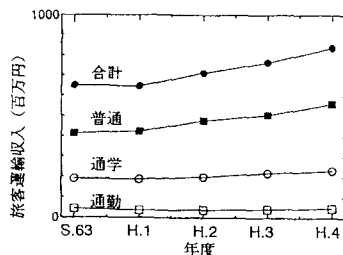
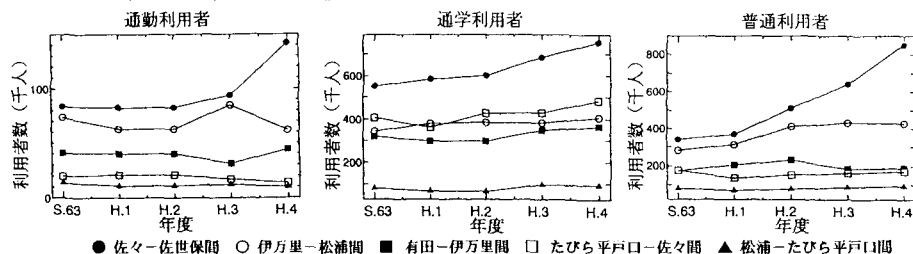


図-2 MRの旅客運輸収入

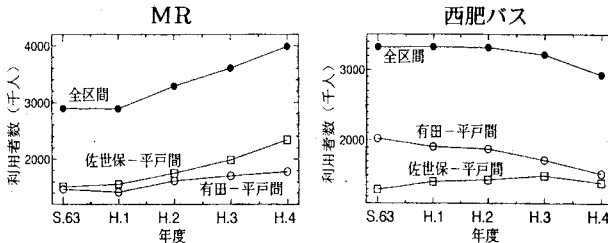


● 佐々-佐世保間 ○ 伊万里-松浦間 ■ 有田-伊万里間 □ たびら平戸-佐々間 ▲ 松浦-たびら平戸間

図-3 MRの利用者種別・区間別利用者数推移

3. MRと西肥バスの利用状況比較

ここでは、MRと西肥バスの利用状況を比較した結果について述べる。両者を比較するために、MRは路線を佐世保－平戸－有田の2つの区間に分け、西肥バスはMRの路線沿いのバス停をピックアップし、MRと同様に2つの区間に分け、それぞれの利用者の推移を調査した。その結果、図－4に示すように、MRの営業が好調であるのに対し、西肥バスの営業状況は下降気味であることが明らかになった。また、MRと西肥バスの運賃、所要時間、便数を比較すれば、表－1のとおりである。表から、運賃と所要時間はMRが有利であるが、便数はバスの方が有利であることが読みとれる。



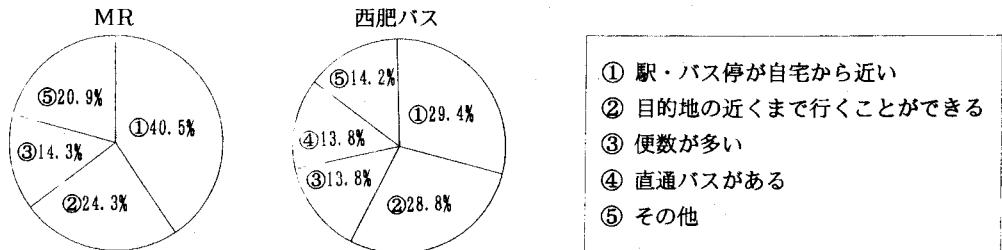
図－4 利用者数推移

表－1 MRと西肥バスの料金
所要時間・便数の比較

区間	料 金		所要時間		便 数	
	MR	バス	MR	バス	MR	バス
有田－伊万里	340円	470円	23分	34分	50本	35本
伊万里－松浦	580円	770円	38分	50分	54本	60本
松浦－たびら平戸口	450円	540円	25分	32分	39本	53本
たびら平戸口－佐々	580円	780円	35分	47分	51本	77本
佐々－佐世保	480円	480円	40分	36分	78本	225本

4. アンケート調査

MR利用者数の増加要因を探るため、MR沿線の住民を対象にアンケート調査を行った（回答者数461人）。図－5に「公共交通機関を利用している理由」のアンケート調査の結果を示す。



図－5 公共交通機関を利用している理由

図－5から、公共交通機関の利用者の約6割が、「駅やバス停が自宅から近い」または「目的地の近くまで行くことができる」（MR64.8%、西肥バス58.2%）に回答している。また、「便数が多いから」（MR14.3%、西肥バス13.8%）、「直通バスがあるから」（西肥バス13.8%）という回答も多かった。これらの結果から、公共交通機関の利便性の良さが、利用者の増加に大きく影響することが推察される。

5. まとめ

以上のことから、MRの利用者数の順調な増加は、駅の増設や徹底した合理化、運賃の安さ、利便性の良さなどの要素がうまくかみ合った結果といえる。今後、MRを発展させるためには、特に普通利用者の増加を図ることが不可欠である。そのためには、駅や車輛などの施設・設備の整備、便数の増加などの施策を講ずることはもちろん、地域と共同した観光資源の開発などにも取り組むことが必要である。また、都市計画の観点からも、MRとバスのそれぞれの特徴を生かした、総合的な交通体系の整備・見直しが強く望まれる。

最後に、資料を提供して頂いた松浦鉄道および西肥バスの関係各位ならびにアンケート調査にご協力頂いた方々に対し、厚くお礼を申し上げる次第である。