

地域に密着した鉄道づくりを目指して

唐川 桂佑

甘木鉄道株式会社(取締役専務)



からかわ けいすけ

第三セクター鉄道の現状

全国の第三セクター鉄道等協議会に加盟する第三セクター鉄道は、現在36社に減少しており、国鉄特定地方交通線からの転換鉄道事業が28社、国鉄地方新線から6社、そして新幹線建設に伴う並行在来線鉄道事業から2社で構成されています。

「三陸鉄道」が初めて第三セクター方式で昭和59年4月1日に開業して以来、これに刺激され第三セクター鉄道が次々に誕生していったわけですが、近年の第三セクター鉄道を取り巻く環境は、当時全く予測出来なかった変貌をきたし、会社存続の基盤そのものを揺るがしかねない状況となっています。

即ち、それは過疎化、少子高齢化社会の進行、道路網の整備、モータリゼーションの進展等による鉄道利用者の減少が加速している一方、老朽化した車両の更新や、特に安全性が重要視される今日、施設整備の必要性も重なり、経営状況は年々厳しくなっています。それにバブル崩壊後の超低金利は、経営安定基金の果実運用を阻害し、基金それ自体を食いつぶす事態に立ち至っています。

こうした現状の中で平成18年には、北海道ちほく高原鉄道と神岡鉄道の2社が鉄道事業を廃止しました。また、平成17年には、九州に上陸した台風と豪雨により、高千穂鉄道が崩壊的な打撃を被り第三セクター方式による経営を断念、一部区間の新会社への譲渡を準備中です。

なお、景気は回復傾向にあるとはいうものの、都市間、産業間、企業間、地域間など各要素において、大きな格差があります。特に、少子化による学校の統廃合や、学級の減少は、地域は勿論のこと、鉄道事業からもその活力を奪い、さらに、昨年からの軽油の高騰が零細鉄道事業者を直撃しているのが現状です。

甘木鉄道のこれまでの歩み

甘木鉄道の前身は、昭和14年当時、西日本一を誇っていました太刀洗飛行場の軍事路線として、国の手によって国鉄甘木線として開設された佐賀県基山町と旧甘木市を結ぶ僅か13.7キロメートルの路線ですが、この路線が昭和56年に国鉄の第一次特定地方交通線として廃止対象路線に決定されました。

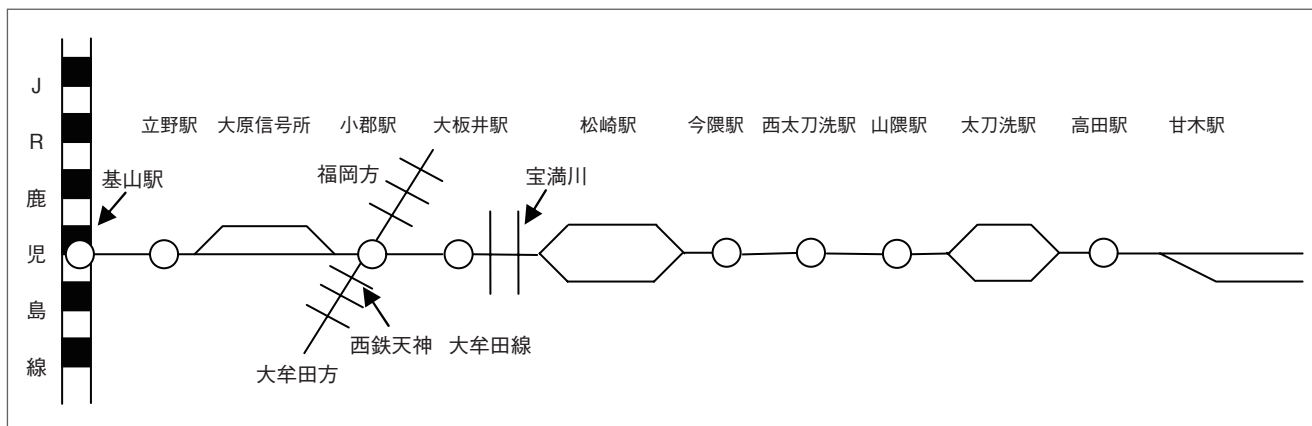
これに対し、国鉄甘木線が廃止になれば鉄道の空白地帯が生じ、いわば「陸の孤島」となり、地域経済や住民生活に大きな影響を及ぼすことが明白であるとして、第三セクター鉄道という形でこの甘木線を残そうという沿線住民の熱い運動が盛り上がり、まさに燃えるような熱意と、運動、努力によって昭和60年に「甘木鉄道株式会社」が設立され、翌年の4月に保有車両4両で営業が開始されたのです。

朝夕15分間隔のダイヤ運行を目指して

甘木鉄道は、JR九州鹿児島本線基山駅(佐賀県基山町)構内の甘木鉄道基山駅を基点として西鉄電車天神大牟田線と西鉄小郡駅近くで交差する形で走っていることから、福岡市や久留米市方面への通勤、通学、また、買い物客等への生活の足として利用されています。従って、JR九州基山駅と西鉄電車小郡駅での接続がどれだけスムーズに行くかが、最大のサービスのポイントです。

また、乗降客を増やしていくためには、朝夕の通勤、通学のための増便が必要なことから、「甘木線沿線地域振興および市街地整備に関する調査」を実施し、その上で長期(平成13年～平成21年)にわたる「近代化整備計画」を立て、この計画に基づいた事業を実施してまいりました。

具体的には、西鉄電車と交差する地点への小郡駅の移設を始め、4箇所の新駅の開設、車両の増備4両(計8両)、



甘木鉄道路線図(基山～甘木13.7km)

行き違い設備の増設2箇所(計3箇所)、列車集中制御装置(CTC)、及び自動進路制御装置(PRC)の導入、車両の改良更新(ATIS-SKへ更新、18年度で全車両終了)、木まくらぎのPCまくらぎ化(現在も進行中)等を実施し、輸送力の増強や運行の安全性の確保に努めながら乗客を増やすことを目標に頑張ってきました。

特に、行き違い設備の増設やCTC及びPRCの導入に伴い、朝夕の通勤、通学時間帯における15分間隔運行を可能とすると同時に、JR基山駅、西鉄電車小郡駅での接続の改善を行い、乗り継ぎをスムーズなものにして利便性の向上を図ってきました。

このことによって、国鉄時代の1日7往復のダイヤを、現在平日45往復(土曜日37往復、日祭日34往復)へと増便し、サービスの向上に努めると共に、各駅に沿線市町の協力の下に、無料駐車場と駐輪場を設置してパーク・アンド・ライドの推進にも努めてまいりました。

お蔭様で、開業当時からお客は着々と増え続け、平成6年度には年間147万人に達しました。その後、漸減傾向にあるとはいえ、平成17年度で年間120万人のお客様が

甘木鉄道を利用されており、僅かではありますが今日まで利益剰余金を計上しており、第三セクター鉄道の中でも健全経営がなされてきた方だと自負しております。

突然の大雨による橋梁災害に直面して

昨年7月4日夜から5日の未明にかけての大雨によって1級河川筑後川水系宝満川が増水し、甘木鉄道宝満川橋梁(川幅100m、橋脚6本)の橋脚1本の基礎部が洗掘されて傾き、大板井駅～松崎駅間が不通となり、開業以来、最大の被害を被りました。

被害発見後、直ちに全線運休をしましたが、7月5日の夕方4時30分から基山駅～大板井駅間、松崎駅～甘木駅間で、列車による折り返し運転を行うこととし、また、大板井駅～松崎駅間は、代替輸送バスによって運行することにしましたが、列車運行便数を災害前の平日46往復便から13便減らし、往復33便で再開せざるを得ませんでした。また、所要時間も以前より15分延びたことや代替輸送バスの乗り降りの煩雑さも重なって、利用客の減少による運輸収入の減収(17年度対比約3,400万円減少)を招く結果

となり、このことは今後の会社経営に大きな打撃を与えることになっていくものと心配をしています。

具体的な災害復旧に当たりましては、国、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、県及び沿線市町村のご支援をいただき、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧援助の適用を受け、会社の負担分は第三セクター鉄道各社で加入している土木構造物災害保険の対象となることを確認し、具体的な工事に着手しました。

復旧事業に携わっていただいた設計、土木、軌道、電気等の施工業者の早期開通に向けての懸命な努力の結果、昨年12月20日に6ヶ月ぶりに全線開通し、以前のダイヤに復帰することができたのです。

全線開通後は、川床の洗掘防止のための護床工事を施工し、今年の2月末日をもって復旧工事を完了いたしました。

ところが工事は終わったものの、補助金にしても保険金にしても、あくまでも災害復旧は原形復旧が原則であり、施設の補強や災害拡大防止などの工事は対象外という

ことで、会社の持ち出し財源が予想以上に多くなり、結局、18年度の決算は、災害が大きく影響して当期の純損失が20,049千円となり、今後、赤字転落防止に向けて会社あげての必死の努力が求められることになりました。

地域と共に生きる甘木鉄道

被災から全線開通まで約6ヶ月、全体の工事完了まで8ヶ月を要し、この間鉄道の持つ利便性が大きく低下し利用客の減少を招いたことが、今後の甘木鉄道の経営に重くのしかかってくる事は間違いありません。

それに加えて、冒頭に述べましたように、ここ10数年来、過疎化、少子高齢化、高速道路を始めとした道路網の整備、モータリゼーションの進展等による鉄道利用者の減少傾向が続いています。

また、甘木鉄道開業20年という大きな節目を迎えたとはいえ、存続運動当時の熱い沿線住民の皆さんの情熱が時の流れと共に次第に薄れ、甘木鉄道が第三セクター鉄道で



復旧後の宝満川橋梁を走るレールバス

あることさえ忘れ去られようとしている現状に直面しています。そこで、甘木鉄道では、かかる状況を打開し、「次世代に甘木鉄道を残していこう！」、そのために、今こそ20年前のあの情熱と、あの努力を思い起こしながら、原点に戻って考えようと、今年『乗ろうよ！守ろうよ！われらの鉄道』をキャッチフレーズにした甘木鉄道利用促進の大キャンペーンを展開しています。

開業当初から今日まで、甘木鉄道は「地域と共に生きる鉄道」として「甘木鉄道推進協議会」や「甘木鉄道を育てる会」の協力によって支えられてまいりました。

これからも沿線すべての市町村や住民が様々な分野で互いに交流し連携しながら、互いに知恵を絞り助け合ってこそ、初めて沿線地域全体の活性化は、現実のものとなりえることを肝に銘じ、従前にもまして「地域と共に生きる鉄道」を目指し、地域振興の一翼を担っていく決意を新たにしているところです。

今回のキャンペーンも県及び沿線の自治体、企業、そして住民の皆さんと一体となって進めています。まず、甘木鉄道推進協議会、甘木鉄道を育てる会、甘木鉄道の三者で沿線の自治体や企業及び事業所に対し、旅行や出張については甘木鉄道の利用を徹底していただくように、お願いの文書やチラシを配布いたしました。

その上で、第1回目のキャンペーンを1月から3月にかけて沿線企業や事業所の協力を得て、景品付きキャンペーンとして実施したところ、約5,000名の応募があり、そのほとんどの方々から暖かい励ましの言葉をいただき社員一同大変勇気づけられました。

現在、第2回目のキャンペーンとして、災害復旧を記念して6枚一組の企画切符を作成し、7月から9月までの3ヶ月間を販売期間として発売中であり、好評を博しています。

JR九州や、他の公共交通機関との連携で 更なる発展を！！

これからの甘木鉄道は地域の鉄道として、JR九州や西鉄電車と共に連携しながら集客をどう図っていくかが大きな鍵です。



キリンビール福岡工場内 コスモス畑

すでにここ数年前からキリンビール福岡工場内にきれいに咲き誇る春のポピー、秋の100万本のコスモスを多くの皆さんに見てもらおうと、キリンビール福岡工場と西鉄電車、甘木鉄道との三者の共同企画で、それぞれが特典をつけた「キリンガーデナークーポン」を発売し、年間約1,600人の利用者が定着しています。

また、昨年はJR九州北九州支社の強力なご指導の下、甘木鉄道に対するご支援をいただき、9月に甘木鉄道沿線「ちょい旅めぐり」の企画で約200名の参加があり、さらに10月には、JR九州ウォーキング「がんばれ甘鉄！キリンビール工場コスモス園を訪ねて」の企画で1,000名を超す参加があったことは、社員一同にとりましては大きな力となりました。

このように、これからの甘木鉄道への集客には、甘木鉄道沿線の持つ自然や観光資源の魅力をPRしながら、JR九州や西鉄電車等の他の公共交通機関との共同企画によって都市圏からのお客様に来ていただくことが重要であり、そうした活動を通じて交流人口を増やしていくことが、鉄道としての生き残る道であろうと考えています。RRR