論　説

第3セクター・松浦鉄道の歴史的考察
―松浦鉄道株式会社設立過程を中心に―

香　川　正　俊

目　次

はじめに
第1章　国鉄松浦線の沿革と第2次特定地方交通線「松浦線」の承認
　第1節　国鉄松浦線の沿革
　第2節　第2次廃止対象線の選定承認と国鉄松浦線
第2章　国鉄松浦線の代替輸送機関選定をめぐる政治的駆け引き
　第1節　松浦線存続運動の変質
　第2節　松浦線特定地方交通線対策協議会会議の開催と政治的軋轢
第3章　松浦線の第3セクター鉄道化決定過程
　第1節　第3セクター鉄道化への方針決定
　第2節　第3セクター鉄道会社の「中核企業」問題
　第3節　第5回松浦線特定地方交通線対策協議会会議における第3セクター鉄道化の確定
　第4節　島原鉄道をめぐる中核企業問題の解決
第4章　松浦鉄道株式会社の設立過程
　第1節　松浦線運行対策準備会の設立と協議・決定内容
　第2節　新会社設立発起人会の結成と民間発起人選任問題
　第3節　資本金・出捐金負担問題
第5章　松浦鉄道株式会社の設立
　第1節　資本金・出捐金負担問題の解決
　第2節　松浦線特定地方交通線対策協議会会議における正式承認と「民間主導型」松浦鉄道株式会社の設立
おわりに

はじめに

第2次特定地方交通線・松浦線が廃止され，第3セクター・松浦鉄道（有田～佐世保間転換前93.9キロ，転換後93.8キロ）が開業したのは1988年4月1日のことである。

旧国鉄松浦線は，長崎県北松地域と佐世保地域及び佐賀県伊万里市や有田町を結ぶ循環線のような形をしており，明治時代以降，生活路線としてだけでなく，北松地域等から出荷される石炭線として栄えたが，エネルギー政策の転換と過疎化の進展により次第に衰え，「特定地方交通線対策」選定の基準期間である1977～1979年の旅客輸送密度が1万7,741人に激減したため，1984年6月22日，第2次特定地方交通線の運輸大臣承認がなされた。

しかし，松浦鉄道は佐世保市をはじめ，松浦市・平戸市・伊万里市等の地方都市を結ぶ生活

路線及び観光線として経常黒字を維持してきた数少ない「地方都市間輸送型」第3セクター鉄道として長く注目された。また，「民間主導型」の松浦鉄道株式会社設立過程では，資本金等の負担割合や中核企業の選任問題等をめぐり，「長崎県対17市町村対佐賀県」という競い合いも生じた。本稿は，松浦線の歴史と松浦鉄道の開業に至るまでの経緯を，主に根深い対立があった長崎県側の視点から考察しようとするものである。但し，混乱を避けるため，自治体名や地名は原則的に「平成の大合併」以前の名称を用いる。

第1章　国鉄松浦線の沿革と第2次特定地方交通線「松浦線」の承認

第1節　国鉄松浦線の沿革

旧国鉄門司鉄道管理局発行の『鉄道年表』によると，伊万里～西有田～有田を結ぶ鉄道敷設を目的とする「伊万里鉄道株式会社」が創設（社長は初代伊万里町長の実弟である田中藤蔵）されたのは1895年（明治28年）9月である。門司港を起点とする「九州鉄道株式会社」の九州鉄道幹線は同年5月，既に現在の佐賀県武雄市まで開通しており，有田～早岐（佐世保市南部）を経て長崎方面へ延伸する予定であった。従って伊万里～西有田～有田間鉄道敷設計画の背景には，伊万里・唐津等の佐賀県北西部が「陸の孤島」になるとの危機感があったと推察される。伊万里鉄道株式会社は直ちに逓信省鉄道局に免許交付を請願したが，12月20日の鉄道会議で仮免許状の交付が内定，正式な免許状は翌年12月23日に交付された。実に短期間の審査であるが，郷土史家松本源次は『松本庄之助伝』の中で「当時，全国よりの鉄道請願は80余件に及び，伊万里鉄道は26番目であった。だが，（筆者注：逓信省）事務局の過失で6番目に繰って繰り上げられ，12月の会議にかけられた」[1]と述べている。なお，伊万里鉄道株式会社は経営上の理由から約2か月後に九州鉄道株式会社に経営権を譲渡した。ともあれ，1897年2月28日に伊万里～西有田～有田間の鉄道敷設起工式が行なわれ，1898年8月7日に開通している。

一方，長崎県側においては1918年（大正7年）3月29日，佐世保の後背地である北松地域（平戸市・松浦市・有田町・西有田町・大島村・生月町・田平町・福島町・鷹島町・江迎町・鹿町町）を中心とする石炭産業の開発を目指して「佐世保軽便鉄道株式会社」が創設され，1919年1月，相浦（佐世保市西部）～柚木（佐世保市北部）間を起工，翌年3月に開通，続いて1921年10月には大野（小佐々町中部）～佐世保間の工事が完成し，佐世保と相浦谷（当時の相浦郷一帯7ケ村，佐世保市西部）の諸村を連絡する交通の大動脈が完工した。その際，佐世保軽便鉄道株式会社は「佐世保鉄道株式会社」と改名したが，1931年（昭和6年）9月23日には実盛谷（佐世保市の上相浦駅北方）と臼ノ浦（小佐々町東部）間の工事が竣工し，同年12月20日には四ツ指と佐々

1）西有田町史編纂委員会編『西有田町史』西有田町役場企画情報課内西有田町史編纂室，昭和63年9月，867頁。



図―１　国鉄松浦線及び沿線略図

間の鉄道敷設が完工している。

さらに同社は1932年8月16日，「松浦炭鉱専用鉄道」13キロを買収し，1934年2月11日には佐々～世知原間の11キロの営業を開始する等，路線延伸を速め，相浦を基点とする鉄道は佐世保と北松南部の東西を結び，北松炭田の開発・発展に止まらず佐世保経済圏を拡張していった。ちなみに，石炭輸送のため世知原から佐々海岸まで敷設された専用鉄道は1894年に起工，1896年に開通したが，1932年に佐世保鉄道株式会社へ譲渡となり，その後国鉄が1933年10月に佐々～世知原間の鉄道を敷設し，1945年3月には松浦線，佐々～相浦間，佐々～臼ノ浦間が各々開通したため，従来の実盛谷～佐々間，四井畑～臼ノ浦間の石炭用線路は廃止された[2]。

一方，伊万里と佐世保を結ぶ伊佐線の建設は明治以来建議され，鉄道院は1911年に調査を行った。けれども，一時は1921年度に着手する予定と公表したものの実施に至らず，1935年1月25日に「伊佐鉄道予定線ノ決定ニ関スル建議案」が帝国議会に上程され，2月5日の衆議院建設委員会第一分科会において江迎～吉井～佐々経由に路線変更[3]が行われ，1935年末に佐世保～北佐世保間が開通した。伊佐線の重要性については敷設前の文献に「本鐵道沿線には木材，薪炭を始め海産物の産出多く就中沿線の總てに亘りて石炭鑛區の防府なるものあれば本鐵道に依り運輸の便を開發せらるるの暁に於ては一帶の鑛業益々隆盛を極むるなるべし，殊に伊萬里灣は他日國防上必要なる港灣に選定せらるるの説もあれば此事の確的となるの日は佐世保と伊萬里との中樞に當る本鐵道の價値は一層其の利益を示すに至るべき」[4]と書かれている。伊佐線は佐世保鉄道株式会社の国有化を経て北佐世保～相浦間が1943年8月に竣工した。また，伊万里方面からの工事は北松の海岸沿いに志佐（松浦市内）～田平～潜竜（江迎町）～佐々と難渋しながら次第に南下し，最終的には千葉の鉄道連隊が出動して1945年4月に全線の開通をみている。

こうして北松の炭田地帯を回って伊万里と佐世保を連結した新線は後述の通り，1945年に「松浦線」と改められ，既設の佐世保線，伊万里線の3つを結ぶ環状線（93.9キロ）が完成するのである。なお，後述する西肥自動車（1920年2月創立）は佐世保鉄道と並んで北松地方の交通に重要な役割を果たしていた。佐世保から早岐・三川内方面（佐世保市東部）へは鉄道の便があったが，北松方面には佐世保・相浦・平戸間に定期船が通っていた
だけで陸上交通は極めて不十分であった[5]からである。

遡るが，1903年12月に鎮守府機内敷設の海軍専用鉄道線と佐世保駅間の貨車連絡運転

---

2) 世知原町郷土誌編纂委員会『世知原町郷土誌』世知原町役場，昭和46年3月，253～254頁。
3) 鷹町町郷土誌編纂委員会『鷹町町郷土誌』鷹町町，昭和58年3月，251頁。
4) 西松浦郡役所編『西松浦郡誌』大正10年8月発行，名著出版復刻，昭和47年11月，415～416頁。
5) 松浦郷土史編纂委員会編『松浦郷土史』(社)佐保市合併50周年記念事業実行委員会，1993年8月，606～607頁。

が正式に契約されてからは，九州鉄道佐世保支線及び佐世保駅の軍需品輸送の使命は倍加し，1906年3月期，全国32の私鉄の中で日本鉄道に次ぐ地位を占めるに至った九州鉄道株式会社の全線は日露戦争の経験に鑑み，「軍事上と鉄道運輸統一の関係」[6]が重視された。そのため九州鉄道佐世保線と佐世保駅等は，第22回帝国議会において可決成立した「鉄道国有法」（法律第17号，明治39年3月31日）第1条の「一般運送ノ用ニ供スル鐵道ハ凡テ國ノ所有トス，但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此限リニ非ズ」の但し書き条項に包含されず，第2条の規定に基づいて1907年7月，国有鉄道に買収され，「九州帝国鉄道管理局」（その後の門司鉄道管理局）の管轄に入った。また，「佐世保鉄道会社」の国有化は1936年10月に行われている。ちなみに，九州鉄道幹線が長崎まで開通したのは1897年11月である。

九州鉄道株式会社の全線が官営となって間もない1909年10月，線路名称・呼称が統一され，有田～伊万里間は「伊万里線」となった。松浦線に関しては1945年3月1日，伊佐線・佐々～小浦（佐々町）～真申（駅舎は当時佐々町側，後の佐世保市側）～相浦間が開通，伊万里線と同線との接続に伴い，有田～伊万里～佐世保間の全線が「松浦線」に統一された。さらに，肥前吉井～世知原間は「世知原線」，佐々～曰ノ浦間は「曰ノ浦線」，左石（佐世保市中部）～柚木間は「柚木線」と改称されている。なお，世知原・曰ノ浦・柚木の各線は，旅客輸送のみならず石炭輸送を目的とする松浦線の支線に位置付けられた。

松浦線は1960年4月，蔵宿（西有田町南部）～夫婦石（西有田町北部）間に大木駅が新設されたが1962年2月に蔵宿駅の貨物取扱が，1966年10月までに9駅で貨物取扱が廃止となり，1967年9月の左石～柚木間を結ぶ柚木線運輸営業廃止と共に1968年2月には滑竜駅の貨物取扱取りやめ，1970年10月，6駅で貨物取扱が廃止となり衰退期に入った。松浦線沿線の炭田群も1960年代後半にはすべて姿を消し，1982年11月までに今福・吉井・相浦・伊万里・江迎・松浦・佐々等の貨物取扱が廃止され，石炭輸送は完全に途絶した。その上，高度経済成長期における若年層の大都市圏への流出と相俟って人口が激減し，沿線地域の過疎化が進むにつれて旅客数も減少していった。なお1971年12月には，世知原線と曰ノ浦線が廃線になっている。

このように国鉄時代の松浦線は旅客輸送と石炭輸送中心の線区であったが，モータリゼーションが進み，石炭貨物が激減して行く中で1959年をピークに下降線を辿る。1968年11月の国鉄財政再建推進会議が「国鉄財政再建に関する意見書」を運輸省に提出し，経営の合理化を開始した。1970年2月，国鉄は，①職員6万人の削減，②40%に上る駅の廃止または無人化等を中心とする「国鉄再建10か年計画」を運輸大臣に申請し，1979年7月には1985年までの35万人職員削減と，地方線約80の廃止を含む「国鉄再建基本構想」を提出したが，松

6）佐世保市総務部庶務課編纂『佐世保市史産業経済篇』佐世保市役所，昭和31年8月，945頁。

表―1　松浦線の概要

九州総局

1．区間・営業キロ
　松浦線　　有田―佐世保　　93.9km

2．沿　革

明治31年　8月 伊万里鉄道線として，有田・伊万里間 5.1km 開通
　　12月 伊万里鉄道会社を九州鉄道会社が買収
大正9年　3月 佐世保鉄道会社線として，和浦・左石間，左石・柚木間開通
　　10月 左石・上佐世保間開通（佐世保鉄道）
昭和5年　3月 伊万里・楠久間 5.6km 開通（伊万里線）
　　10月 楠久・今福間 8.9km 開通
　8年　6月 今福・志佐（松浦）間 8.1km 開通
　　10月 佐々・吉井・世知原間開通（佐世保鉄道）
　10年　8月 志佐（松浦）・平戸口間 15.6km 開通
　　11月 佐世保・北佐世保間 3.2km 開通
　11年 10月 佐世保鉄道会社線の松浦線（上佐世保，山ノ田，泉福寺，左石，皆瀬，肥前中里，実盛谷，真申，小浦，四ツ井樋，佐々，野寄，肥前吉井，御橋観音，祝橋，世知原間）
　　臼ノ浦線（実盛谷，上和浦，和浦，四ツ井樋，肥前黒石，大悲観，臼ノ浦間）　柚木線（左石，肥前池野，柚木間）の鉄道を買収し国有化
　14年　1月 平戸口・潜龍間 15.1km 開通（伊万里線）
　18年　8月 上佐世保，山ノ田，泉福寺の各駅の運輸営業を廃止
　19年　4月 伊万里線の潜龍，肥前吉井間 2.5km 開通に伴い，有田・肥前吉井間を伊万里線とし，佐世保・和浦間，左石・柚木間，臼ノ浦，佐知原間及び実盛谷・四ツ井樋間を松浦線とする，野寄，御橋観音，肥前黒石及び大悲観の各駅を廃止
　20年　2月 実盛谷仮駅及び四ツ井樋仮駅の運輸営業を廃止
　　3月 佐々・小浦・真申・和浦間が開通し，伊万里線と和浦線の接続により有田・伊万里・佐世保間を松浦線に，肥前吉井・世知原間を世知原線に佐々・臼ノ浦間を臼ノ浦線と改称
　34年　1月 肥前神田・佐々間に上佐々駅を新設し，駅員無配置で旅客営業を開始
　35年　4月 鍋宿・夫婦石間に大木駅を新設し，駅員無配置で旅客営業を開始
　　東山代，田平，小浦及び肥前中里の各駅を業務委託
　　5月 夫婦石・伊万里間に金武駅を新設し，駅員無配置で旅客営業を開始
　37年　2月 鍋宿駅の貨物取扱廃止
　　10月 東山代，楠久，浦ノ崎，上和浦，肥前中里及び皆瀬の各駅の貨物取扱廃止
　38年　3月 肥前中里駅を駅員無配置
　　4月 皆瀬駅を業務委託
　41年　3月 皆瀬駅を駅員無配置
　　4月 夫婦石駅の貨物取扱廃止し，北佐世保駅を業務委託
　　10月 肥前神田駅の貨物取扱廃止
　43年　2月 潜龍駅の貨物取扱廃止
　　4月 潜龍駅を業務委託（旅客）し，田平駅を駅員無配置
　44年 10月 真申駅の貨物取扱廃止
　45年 10月 鍋宿，肥前御厨の両駅を業務委託
　　夫婦石，東山代，楠久，調川，潜龍，肥前神田，小浦，真申，北佐世保及び中佐世保の各駅を駅員無配置に，今福，調川，肥前御厨及び肥前吉井の各駅を貨物取扱廃止
　46年 10月 肥前吉井駅を業務委託
　46年 12月 世知原線肥前吉井・世知原間 6.7km 及び臼ノ浦線佐々・臼ノ浦間 3.8km の運輸営業廃止
　53年　6月 和浦駅の貨物取扱廃止
　57年 11月 伊万里，松浦，江迎及び佐々の各駅を貨物取扱廃止
　59年　2月 松浦線の貨物取扱廃止

出所）国鉄九州総局資料

浦線でも同年４月１日に夫婦石駅の無人化を決定，国鉄改革は「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（昭和55年12月27日，法律第111号。以下，国鉄再建法と呼ぶ）の制定へと進むのである。

第２節　第２次廃止対象線の選定承認と国鉄松浦線

国鉄は国鉄再建法第８条第１項に基づき，1981年６月10日から1985年４月７日にかけて地方交通線の中から第１次～３次と特定地方交通線を順次選定した。

この内，1982年11月22日に松浦線を含む33線区2,170キロが第２次廃止対象線に選定され，1984年６月22日に松浦線等27線が運輸大臣承認となり，翌年８月２日に保留状態にあった北海道の４線を追加した計31線2,089.2キロが改めて承認を受けた。

天北・名寄・池北・標津の北海道４線は100キロを越える長大路線でもあり，厳冬期を含め全区間でのバス代替運行が可能か充分な調査がなされるまで承認保留とされ，1985年２月18日～20日及び26日～28日の現地調査と過去の気象並びに道路整備状況のデータ分析を踏まえ追加承認したという経緯がある。また岩泉線（茂市～岩泉間38.4キロ，岩手県）の場合は，ピーク時の輸送実績（基準期間180人／１方向・１時間）から判断して適当と考えられる小型バス輸送を前提に，代替道路である国道340号線の再調査を行った結果，道路関係法規に照して路線バスが運行されていない区間（茂市～浅内間34.4キロ）の一部は代替輸送バス輸送が困難との結論に達し，名松線（松坂～伊勢奥津43.5キロ，三重県）は，ピーク時の輸送実績（基準期間464人／１方向・１時間）から判断して適当と考えられる中型バスを前提に代替道路である県道松坂久居線及び同久居美杉線等の再調査を行った結果，路線バスが運行されていない区間（茂市～浅内間34.4キロ）の一部は岩泉線と同様，代替輸送バス輸送が困難との結論に達したため，申請取り下げに至った[7]。

ところで，第１次廃止対象線と比べ第２次廃止対象線の特徴は，①１線当りの平均営業キロが第１次線の18キロに対し66キロと区間が長い，②駅舎や線路が通る関係市町村数が多く，第１次廃止対象線の１線区当り3.5市町村に対して5.5と多く，③対象区線が北海道14線区と九州９線区に集中していることである。九州においては，漆生・上山田各線（福岡県），佐賀線（福岡・佐賀両県），松浦線（長崎・佐賀両県），山野線（熊本・鹿児島両県），志布志線（宮崎・鹿児島両県），高千穂線（宮崎県），大隅線・宮之城各線（鹿児島県）が廃止対象線となった。

有田～佐世保間を結ぶ営業キロ93.9キロの松浦線は，基準期間（1977年～1979年）の１日平均輸送密度が1,741人で，沿線の住宅・工業及び観光開発効果を勘案しても1,799人の需要しか見込まれず，平均乗車距離は17.1キロ，ラッシュ時１時間あたりの最大輸送人員も672人に過ぎず，バス代替輸送道路も整備されていた。また，年間輸送人員は1977年度の487万

7）運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部監修『特定地方交通線対策の記録』（財）運輸振興協会，平成２年４月，56～57頁。

2,000人以後減少を続け，1979年度には400万人を割って399万8,000人。JR九州に承継された1987年度には281万人にまで低下し，平均乗車キロでは1977年度の13.4キロ／人から1987年度13.8キロ／人に上ったものの，輸送人キロは1977年度の6万5,459千人キロから1979年度5万4,724千人キロ，1987年度3万8,745千人キロに減少，輸送密度も1977年度の1,910人／日から1979年度1,593人／日，1987年度には1,131人／人と，いずれの指標を見ても相当低下していた[8]。

但し，松浦線の経常損失を見ると1977年度の27億8,900万円から1979年には32億700万円，1985年度には41億1,800万円に上るが，1986年度は33億3,600万円に下り，JR九州に承継された初年度の1987年度には6億7,500百万円にまで減少する等，かなりの改善効果を挙げている。これは1980年度469人（1985年度に400人を割る372人）を数えた松浦線関係職員（充当要員）を承継直前の1986年度に315人に，1987年度には160人に削減して人件費を抑制する等，諸経費を抑えた結果に他ならない。また，営業係数も1977年度749，1979年度782と悪化の一途を辿っていたが，1985年度の901を最高に1986年度は759，1987年度には217と改善された。これ等の事柄は，国鉄が乗車実績の悪化に対して長期間経営努力を怠っていたため，生産性の向上に繋がらなかった証左となろう。

事実，国鉄最後の1986年度決算によれば，国鉄九州総局は分割・民営化を控え管内全域で増収活動を活発化させ，全体で6,000人の大幅な人員削減等の経費削減を行った結果，松浦線を含む九州の在来線33全体の赤字は前年度比426億円減の1,898億円となり，営業係数も304から260（全国平均135）と44%向上[9]している。管内における営業係数ワースト10の内，第1位は上山田線（第2次廃止対象線，福岡県），第2位が宮田線（第3次廃止対象線，福岡県），松浦線は第8位であるが，線区別の経営状況は前年度に比べ30線区（前年度14線区）で大幅に改善されたのである。

第2章　国鉄松浦線の代替輸送機関選定をめぐる政治的駆け引き

第1節　松浦線存続運動の変質

1980年4月，佐賀県側で竹内伊万里市長を会長とする「佐賀県国鉄松浦線存続期成会」（15団体で構成）が国鉄松浦線の存続を目的として結成された。一方の長崎県側は1982年2月に桟佐世保市長を会長とする「長崎県国鉄松浦線対策協議会」を設立し，両者は同線の国鉄による経営継続を目指し，幅広い廃止反対制力の結集を訴えている。長崎県国鉄松浦線対策協議会は，県の呼び掛けに応える形で県議会・沿線自治体のみならず，商工会議所・農漁業団体・学校関係者・労働団体・市民や労働団体及び革新政党で作る「国民の足を守る県民会議」等で構

8）同上『特定地方交通線対策の記録』，60頁。

成され、旅客輸送量を引き上げて存続条件を整えるため、「乗って残そう松浦線」をスローガンに、沿線各地の祭りや行事情報を綴った「まつり暦」の発行や焼き物教室を開催し、主要駅ではスローガン入りのポケットサイズ時刻表の配布等を、また沿線の各自治体では運賃補助制度を設ける等、利用促進を図る活動を展開し、運輸省や国鉄当局に廃止反対の陳情を行っている。

沿線各自治体の具体的な存続運動は、例えば西有田町は乗車率を高める目的で1981年2月から1983年10月にかけて、歳宿駅と今福駅270円の区間において「今の福（しあわせ）を夫婦で石（かた）めよう」と読ませる「幸福キップ」を1,089枚販売しており、1985年6月には合併30周年・町制施行20周年と併せ、お座敷列車「西有田町民号」を1泊2日で露島～球磨川方面に走らせ、町民260名を参加[10]させている。また、国鉄松浦線存続に熱心であった松浦市は1980年、基準期間内での「旅客輸送密度2,000人／日未満の路線」という最低ラインを超えることで廃止対象線の選定を逃れようとし、沿線各自治体で行われていた各種乗車運動より強力な運賃補助制度を導入した。小学校の修学旅行に対して松浦線区の運賃全額を助成するもので1980年度予算に約20万円を計上、その後、児童・生徒の社会見学やスポーツ大会へ参加する場合にも全額支給できるよう適用枠を拡大している。続いて佐々町も1981年7月から10人以上の団体で10キロ以上の利用者を対象に運賃の半額を補助し、1982年6月には団体数を5人以上として距離の制限も撤廃した。運賃補助制度は補助範囲や額に差はあるものの、同年7月から10月にかけて江迎・鹿町・吉井・田平・福島の各町及び平戸市に波及し、佐賀県側の伊万里市や有田・西有田各町に広がっている。

しかし、このような官製の乗車運動は、ダイヤや他の線区との接続及び列車本数の不便もあって効果が薄く、長崎県側の2市6町の場合、1982年度補助金総額243万2,525円を支出して1万1,475人の利用者増、1983年度は296万3,356円の補助で1万5,051人増の実績であり、松浦線利用者は若干増えたものの、1982年度の輸送密度は1,349人にまで減少する結果[11]に終わり、1986年度は1市2町が運賃補助を見送った。なお、5年間の補助総額は約1,550万円に上っている。

このように、国鉄経営下での松浦線存続を目的とする運動は、その間に進んだ全国的な情勢変化や、後述する松浦線特定地方交通線対策協議会（以下、原則として「法協議会会議」とよぶ）と松浦線自治体協議会等における第3セクター鉄道化の議論・対立に反駁できないまま終結した。長崎県国鉄松浦線対策協議会は、松浦線自治体協議会の設立と共に関係自治体が「廃止

10) 西有田町史編纂委員会編『西有田町史』西有田町役場企画情報課内西有田町史編纂室、昭和63年9月、876頁～877頁。

11) 松浦線自治体協議会文書「松浦線沿線2市6町による運賃補助の状況について」佐世保市役所、昭和59年、月日不明。

を前提にせず協議する」旨の方向で九州運輸局や国鉄九州総局と合意し，協議会会議開催に応じたことを理由に1985年7月以降，事実上活動を停止し，1987年11月18日の委員会・幹事会合同会議において「（筆者注：1987年3月26日の第5回法協議会会議で）第3セクター鉄道による存続が確定し，目的は達した」[12]として解散したのである。一方の佐賀県国鉄松浦線存続期成会も同様の結末を辿っているが，国鉄またはJRによる路線継続を求める運動は，第1次廃止対象線の際は微弱な効果が見込まれたものの，運輸省と国鉄当局が一切の妥協を廃した第2次廃止対象線においては既に無意味な抵抗に過ぎなくなっていた。松浦線存続運動の終末は1つの証左といえる。

従ってその後の運動目的も変質を迫られることとなった。佐賀県国鉄松浦線存続期成会や長崎県国鉄松浦線対策協議会に代わり1980年年9月8日，両県の4市13町村で組織する「松浦線存続沿線市町村期成会」が創設され，田平町公民館で決起大会を開催した。同期成会はその目的を第3セクター鉄道会社の設立に置いたが，松浦鉄道株式会社の創設に重要な役割を果たす「松浦線自治体協議会」の前身となるものである。

1982年11月2日，特定地方交通線の廃止に反対の態度を取る全国知事会等地方6団体は運輸大臣に対し，「既選定路線（筆者注：第1次廃止対象線）対策の実質的な目途がつくまで未選定路線の選定を見合わせるべき」とする旨の申し入れ[13]を行い，11月22日，国鉄が第2次廃止対象線の承認申請をした後，「第1次対象路線に係る対策協議会会議で実質的な協議が行われ，その目途がつくまで，第2次対象路線の承認をおこなわないよう強く申し入れる」との文書[14]を12月15日に提出した。続いて1983年3月14日の全国知事会第2次線関係道県担当部長会議において，国鉄再建法第8条第4項に基づく知事意見書の提出を「当面見合わせる」との合意がなされ，第2次廃止対象線に関する知事意見書の提出は遅滞することになった。

これに対し政府は，5月20日の運輸省鉄道監督局長による知事意見書提出督促に続き6月10日，国鉄再建監理委員会を発足させ，9月20日の全国知事会総会において中曽根首相が異例の緊急要請を行った。それ等を踏まえ，運輸省国鉄部長と国鉄地方交通線対策室長は10月28日開催の全国知事会第2次線関係道県交通担当部長会議に出席し，①知事意見の内容に鑑み，審査は慎重に行う，②知事意見書の内容に客観的な特別事由がある場合には，地元協議会の「会議開始希望日」の設定を配慮する，③転換後の代替輸送試案に対し，関係道県から要請があれば具体案作成に協力すると提案した。全国知事会は同提案を受け入れ，知事意見書の提出を「当面見合わせる」との申し合わせを解き，「今後は関係自治体が独自に対応していく」という方針転換を行った。全国知事会の対応を受けて他5団体も姿勢を軟化させ，11月21日

12）「朝日新聞」昭和62年11月19日。
13）「地方交通線対策に関する申入書」昭和57年11月2日。
14）「特定地方交通線第2次選定に対する申入書」昭和57年12月15日。

の阿仁合線に関する秋田県知事の意見書が提出される等，態度を保留していた各県も相次いで知事意見書を提出することとなった。松浦線廃止に関する長崎県知事の意見書は1984年4月16日，佐賀県知事は20日に提出している。

政府の圧力が功を奏し，地方6団体が方針転換を迫られた最大の要因としては，臨調路線に基づく「国鉄改革」の早急な履行を求める「圧倒的な国民世論」があったことに留意しなければならない。加えて地方6団体の方針転換や姿勢の軟化が，特定地方交通線対策の実施に対抗する関係自治体等に対し，それまでの「国鉄（JR）としての存続運動」から，第３セクター鉄道化かバス転換かといった代替輸送機関をめぐる「条件闘争を主体とする現実路線」への転換，言い換えれば代替輸送機関に係わる有利な条件を引き出すための政治的駆け引きへと，運動を変質させる転機となったことを見逃してはならない。前述した「松浦線存続沿線市町村期成会」がその目的を事実上，第３セクター鉄道の設立に置いたのは，こうした潮流を先取りした結果であると思われる。

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部は後日，第２次廃止対象線に関する各県知事意見書を評し，「総論部分では，第１次廃止対象線とは異なり，『絶対反対』ではなく，転換の善後策に関する意見が多かったことが特徴となっており，また，道県独自の調査に裏付けられた各論にあたる部分についての意見も多く出されていることも，第１次線の意見とは様相を異にしていた」[15]と述懐している。第１次廃止対象線の廃止に絶対反対の姿勢を取り続けていた全国の関係自治体はもとより，第２次廃止対象線の存続を求める関係自治体にとって，強力な後ろ盾であった全国知事会等地方６団体の「腰砕け」は，その後の運動に大きな影響を与え，現実的な対応を余儀なくされる原因となったのである。松浦線に関する佐賀・長崎両知事の意見書も，同線の廃止は①地域交通に対する公共性の配慮不足，②地域振興上，重大な支障がある，③選定が地域の実状を無視したものである，④代替輸送の問題等を列挙しているに過ぎない等と批判しながら，「廃止やむなし」との結論で締め括られた。

1984年7月16日，国鉄は国鉄再建法に基づき，第２次特定地方交通線の廃止予定時期及び特定地方交通線対策協議会会議の会議開催希望日を決定，松浦線については会議開催希望日を同年12月1日，廃止予定時期を1985年度とした。しかし，関係自治体が法協議会会議に参加することは事実上，松浦線の廃止を前提にするものであり，第１回法協議会会議の開催までに約８か月の調整時間を要している。

こうして国鉄松浦線存続運動は，国鉄松浦線廃止後の代替輸送機関をめぐる政治的条件闘争という現実的路線へと変質して行くのである。

15）前掲『特定地方交通線対策の記録』，55頁。

第2節　松浦線特定地方交通線対策協議会会議の開催と政治的軋轢

1984年6月29日，松浦線の将来を議論・決定するため，議長を金田徹九州運輸局長とし，国鉄九州総局・九州管区警察局・九州地方建設局・長崎佐賀両県及び長崎・佐賀県両警察本部並びに関係市町長で構成する松浦線特定地方交通線対策協議会会議が設置された。また構成員の他に，沿線市町の議会議長代表3人（伊万里市議会議長・松浦市議会議長・福島町議会議長）を参考人とし，毎回会議に出席できる旨を合意，その後，第2回法協議会会議では全市・町議会議長の参加が認められたため，参考人数は最終的に14名となった。なお「参考人」の性格は，討議に自由に参加することができず，議長の指名で意見を陳述するに止まる。さらに，22組織から22人の幹事[16]が置かれた。

一方，「松浦線存続沿線市町村期成会」は1984年8月2日，「松浦線自治体協議会」に名称を変更し，新たな運動を展開することになった。構成団体は，長崎県側から佐世保・松浦・平戸各市，田平・鹿町・江迎・吉井・佐々・小佐々・世知原・福島・鷹島・生月各町及び大島村，佐賀県からは伊万里市，有田・西有田の各町の計17市町村（首長と議会議長で構成）である[17]。

1985年7月25日，第1回法協議会会議が佐世保市内で開催され，関係自治体が作る松浦線自治体協議会側は，「国鉄による松浦線の存続」という基本的態度を表明して参加した。けれども真の目的は，松浦線廃止を是認した上で有利な代替交通を模索することにあり，1987年11月11日の第6回最終法協議会会議に至る同年3月までの5回の法協議会会議の議論は，第3セクター方式による鉄道存続の可否に費やされた。関係自治体は第1回法協議会開催から約1年余にわたって実質的な論議に参加せず，1986年5月21日の第4回法協議会会議においてようやく，「代替輸送の具体的な諸問題を含め幅広い検討を行い，国鉄松浦線に係る諸問題を整理する」目的で小委員会を設置させている。同時に松浦線自治体協議会にも小委員会を設け，「円滑に法協議会会議を進めるため，相互に調整を図る」として，両委員会の構成員を共通にすると決定[18]した。しかし，両委員会における「諸問題の整理」に関する討議は，国鉄分割・民営化が迫った1986年6月2日から徐々に開始されたものの円滑には進展していない。但し，その検討結果は松浦鉄道創立に大きな影響を与えることになるのである。

協議が遅滞した原因は，第3セクター鉄道では経営の見通しが立たず，仮に第3セクター鉄道化が可能だとしても資本金や経営安定基金に充当する出捐金の負担が相当額に上ると予想され，バス転換に固執する長崎県と，県北地域における経済状況の悪化を防止するため，第3セクター方式による鉄道存続を希望する関係17市町村との意見対立にあった。

---

16)『松浦線特定地方交通線対策協議会会議準備会議事次第』松浦線特定地方交通線対策協議会会議，昭和59年9月1日，21頁。

17)「松浦線存続沿線市町村期成会設立趣意書」，昭和59年8月3日，伊万里市資料。

18)『第4回対策協議会会議会議録』松浦線特定地方交通線対策協議会会議，昭和62年11月11日，6頁。

このような状況の中で，松浦線自治体協議会は第３セクター方式を採用した場合の本格的な経営試算の検討を島原鉄道等の専門家を入れて行うこととし，８月26日から開始した。以後，松浦線自治体協議会の小委員会で検討を重ね，1987年２月初めに「第３セクター試算案」を作成[19]，経営的に決して不可能ではないという認識を得た。とはいえ，松浦線存続の可能性をめぐる同協議会小委員会の試算結果と，長崎県の試算結果は全く対立する内容となっている。

1987年１月21日，長崎県企画部長は県議会「石炭・造船・国鉄対策特別委員会」において国鉄による試算と共に県独自の試算結果を公表した。その内，国鉄の試算では運行本数を現行の40%増，運賃を1.5倍と仮定し，２年ごとに10%の運賃改定を想定した上で資本金３億円，赤字補填のための出捐金５億円を準備した場合，輸送量が横ばいであれば７年目以降は黒字に転換するとなっている。これに対し，長崎県の試算は，依然として自家用自動車への移行が進む中では大幅な運賃値上げをせざるを得ず，輸送量は減少すると予想し，資本金２億円，転換交付金を充てた経営安定基金４億4,000万円で開業するとして，輸送量の減少を毎年3%と見込んだ場合は７年後に内部留保金が消滅，以後は借入金による運営となるため，10年後には累積赤字が８億7,000万円にも達し，経営は成り立たない，また輸送量の減少を2%とした場合でも運営できるのは８年間に過ぎない[20]という結果であった。

しかもこの頃，松浦線自治体協議会内部でも第３セクター鉄道化をめぐる政治的軋轢が生じていた。長崎県企画部長は県議会において，「個別に打診したところによりますと，第３セクター推進は佐世保市等３分の１でありまして，残りは経営赤字補填金の支出には消極的でございまして，そのうち４町はバス転換がいいとの意見でありました。実態的には，私ども，鉄道維持の熱意が段々と冷めているという印象を受けた次第でございます」[21]と答弁している。松浦線自治体協議会に属する各自治体間にも第３セクター鉄道化に対する「温度差」があったことは事実と思われる。世知原・福島・鷹島・生月各町等は直接松浦線沿線に位置しておらず，沿線自治体も，県の消極的な姿勢を見れば大幅な負担増を覚悟しなければならなくなるからである。

企画部長の答弁は地域間「付き合い」あるいは「寄り合い所帯」としての同協議会の弱点を突いたものといえよう。同企画部長はバス転換の検討を行った結果，「（筆者注：松浦線を廃止しても）概ね支障ないと思います」と締めくくり，バス転換が妥当との方針を明らかにした。但し県は同時期，比較的順調な経営を行っていた島原鉄道（本社・島原市）に対して，経営への参画の可否を含めて第３セクター鉄道会社設立の可能性に関する検討を依頼している。関係自治体があくまでも第３セクター方式に固執した場合，関係自治体に相当の負担金支出を求

19）「第３セクター試算案」昭和62年２月６日。
20）『長崎県議会会議録』昭和62年１月21日。
21）『長崎県議会会議録』昭和62年１月28日。

めつつ，島原鉄道に経営参画の意思があれば新会社の中核企業にしたいという思惑が働いたと推測できる。

ところで，松浦線自治体協議会小委員会と長崎県の試算結果の差異は，例えば第3セクター鉄道会社の要員数についても前者の試算では82人，後者は93人となっており，人件費総額は松浦線自治体協議会案の2億7,500万円に比べ，県案では3億2,300万円に上る等[22]，原単位となる各種数字や計算根拠が異なるところにある。第3セクター鉄道化を主張する同協議会側とバス転換を望む長崎県側の思惑の違いが如実に表れたと見るべきである。

県案と松浦線自治体協議会案の試算結果を比較すれば，新会社の資本金出資金は県案の2億円に対して協議会案では3億円，経営安定基金も県案に比べて2億1,200万円も多い6億5,200万円である。松浦線の旅客輸送量は10年間で40%減少し，年間輸送量が約300万人程度に止まっていることは事実であるが，県案が1983度以降の減少率3%を固定化し，今後も毎年3%ずつ利用者が減少を続けると想定するのに対し，協議会案は，①現行より13本の列車を増発し，②10箇所に新駅を設置し，③5区間で濃淡ダイヤを実施する等の改善措置を実施すれば，輸送量減を年平均1%にまで抑制できると予想している。さらに協議会案は，開業10年間で3億9,900万円と見られる累積赤字の解消に関し，経営安定基金を県案のように転換交付金にのみ依拠するのではなく，関係自治体からの出捐金2億円を加え，運用益を年間5%と想定すれば，利用者が1%ずつ減少しても10年後の基金は逆に7億2,600万円に増え，累積赤字は解消し，経営は黒字に転じる[23]，として第3セクター鉄道会社の経営維持は可能と結論付けるのである。

このように，県案は総じて現状を固定化した上で資本金出資金や出捐金を低く見積もり，経営悪化と関係自治体の負担をことさら強調しているのに対し，協議会案はある程度の負担を前提とした上で経営改善の諸要素を加味しており，詳細な分析になっている。松浦線自治体協議会会長の佐世保市長が「県には出捐金の発想がない。応分の負担があるべきだ」[24]と批判するのも当然であろう。

一方，佐賀県知事は同県側の沿線自治体と調整しつつ1月初めから存続に積極的な発言を繰り返し，長崎県側が存続の意思がなくても佐賀県側が単独経営するか，佐賀県内の路線だけでも維持したいとの方針を法協議会会議で述べている。佐賀県側が第3セクター鉄道化に積極的な態度を取った理由は，①佐賀県との協議なしには法協議会会議での結論が出せないという強みがあった，②松浦線の路線は多くが長崎県側を走っており，佐賀県側の負担は比較的少ないと予想される。③長崎県は，長崎新幹線の実現や1989年度に完成予定の九州横断自動車道及び1987年11月に建設推進協議会が設立された西九州自動車道の運営に関しても，佐賀

22)「松浦線の第3セクター鉄道経営に関する試算」松浦線自治体協議会小委員会。
23)「争点整理」月日不詳。
24)「長崎新聞」昭和62年2月22日。

県との協同が不可欠である，④陸路に関し，長崎県に到達するには佐賀県を通らねばならず，逆に佐賀県は長崎県の通過地になる恐れが強いこと等が挙げられる。

とはいえ，佐賀県側が独自に第３セクター鉄道の経営に携わるのは不可能であり，また佐賀県内のみの路線維持はそれ程の意味を持たないため，佐賀県知事の発言は第３セクターかに消極的な長崎県の方針を覆すための政治的な「駆け引き」であったと推測される。

第３章　松浦線の第３セクター鉄道化決定過程

第１節　第３セクター鉄道化への方針決定

1987年２月４日，長崎県は松浦線自治体協議会を構成する17市町村との調整を図るため，高田県知事と同協議会正副会長との協議を行った。その際高田知事は，①厳しさはあるがレールは残せるものなら残したい，②第３セクター化の方向で進むとすれば，沿線住民及び沿線自治体の熱意が重要であり，県と沿線自治体が一体となって具体的な出資，出損，経営のノウハウ，乗車人員の確保等々を詰めなければならず，③県としても支援努力と「応分の負担」を考えねばならない，の３点が確認[25]された。長崎県が松浦線自治体協議会の主張に歩み寄った格好であり，一応の調整が着いたようにみえるが，合意事項はいずれも「玉虫色」であり，特に県の「応分の負担」の内容も示されなかった。

県知事との確認を受けて1987年２月16日，松浦線自治体協議会は総会を開き，国鉄再建法に基づく特定地方交通線対策が，同法廃止後も「日本国有鉄道改革法等施行法」（昭和61年12月４日，法律第93号）に受け継がれ，JR九州が誕生する同年４月１日に施行されることを踏まえ，①国鉄による存続はあり得ないことになったので，「国鉄による存続」を断念する，②第３セクター方式により松浦線を経営するよう努力する，③離航が予想される資本金出資金と出損金については，各自治体が次期定例議会において議会の同意を得るよう実現に努力すると共に，県に対して応分の負担を要請して行くこと[26]を申し合わせた。

同総会では当初，第３セクター鉄道化の実現を決定する方向で議論がなされたが，一部の町村から保留意見が出たため「努力事項」に止まった。しかし，最大の焦点である経費負担に関する関係自治体別の試案が事務局から初めて明示され，特段の異議も出なかったため，松浦線の第３セクター鉄道化実現に向けて踏み出したといえる。経費負担問題に関しては，既述した試算に基づいて資本金３億円と経営安定基金のための17市町村分出損金２億円を合わせた５億円の内，長崎・佐賀両県が50%または40%，あるいは30%を負担し，１億円を民間出資と仮定した上で計算した３案があり，いずれの案も各自治体の人口，営業キロ，乗車人員，

25）長崎県企画部担当者メモ「松浦線対策に関する長崎県知事及び自治体協議会正副会長との協議について」長崎県企画部資料。

26）「松浦線自治体協議会総会メモ」佐世保市経済局資料。

標準財政規模，固定資産税納入額を基に負担指数を定め算定している。財源負担問題もまた「実現努力事項」となったが，その後，同負担指数は各自治体の松浦線との係わりに応じた経費負担の目安とされた。但し，実際の自治体負担額は民間の資本金出資額と出損金額で決まるため，流動的であったことに留意する必要がある。事実，資本金出資比率と出損金比率をめぐる問題は後日，困難な最重要課題として俎上していった。

ともあれ，こうした成果の背景に，松浦市や佐世保市といった第3セクター鉄道化に熱心な自治体による消極的な自治体への事前「根回し」があったことはいうまでもない。

同総会では，第3セクター鉄道化の決定は各自治体の議会承認を経て，3月末に開催予定の松浦線自治体協議会において最終的に判断することが承認され，合意に至れば運行準備会を発足させて一層詳細な経営試算を詰め，1988年4月頃の開業を目指す案も決定した。この際，第3セクター鉄道化に消極的と思われた各町村長も，「議会と慎重に相談する」（世知原町長）等と発言，「負担はやむをえない。額についてはメリットを考慮してほしい」（田平町長），「応分の負担はする」（平戸市長）等，ニュアンスに差はあるが，松浦線自治体協議会構成員の大勢が第3セクター鉄道化を認める方向で発言している。

松浦線自治体協議会の動きを受け，長崎県知事は1987年2月24日の県議会代表質問で，「地元も第3セクター方式で残すと言っておりますし，本県と致しましても一つ，従来の公共団体主義ではなく，民間活力を導入することで民間主体の第3セクター方式を採用してレールを残したいと考えておるわけでございます。それから，既に地元の企業が中心になって第3セクターを設立しようという動きも出ているようでございます。…（中略）…本県も応分の負担は行うつもりであります」[27]と答弁せざるを得なかった。民間主導による第3セクター会社の設立という構想は，県から初めて示された新提案であり，松浦鉄道株式会社設立のスキームとなるが，知事発言の背景には，16日の松浦線自治体協議会総会において17市町村の第3セクター方式採用の方向性がより明確に示されたことと共に，県がかねて島原鉄道に依頼していた経営試算が，「厳しいがやり方によっては可能性がある」との結果を得たこと及び島原鉄道が経営参加する可能性が高いと思われ，これ等の条件が整えば，膨大な負担金を出さずとも第3セクター方式による存続は必ずしも不可能ではないと判断したためと考えられる。

こうして長崎県は1987年2月26日の議会同意を得て，民間主導の第3セクター鉄道化を3月26日に予定されている法協議会会議に提案，正式決定したいとする方針を明らかにし，松浦線自治体協議会の要望を受ける形をとって県知事の最終的判断を表明するに至ったのである。しかし，佐世保市に本社を置く有力企業の西肥自動車株式会社，辻産業株式会社，ラッキー自動車株式会社の3社は「中核企業」として経営参加をする旨，松浦線自治体協議会会長で

27）『長崎県議会（定例会）議事録』昭和62年2月24日。

ある佐世保市長との間で事実上の「合意」をしており，島原鉄道を中核企業にしたいと考える長崎県側と佐世保市との間に軋轢が生じることになる。

第２節　第３セクター鉄道会社の「中核企業」問題

各自治体の議会では，松浦市議会が 1987 年２月 24 日に全員協議会を開催，財政負担については，計画が具体化した時点で改めて協議するとしながら，16 日の松浦線自治体協議会での結論である「第３セクター方式により松浦線を経営するよう努力する」を全会一致で了承，これが契機となって３月４日には田平町議会全員協議会で「民活型第３セクター」経営による存続が了承された。引き続き３月 11 日，平戸市議会全員協議会では，観光客だけでなく通勤・通学の足を確保するためにも，ある程度の負担金支出はやむをえないとの発言があり，「民間企業を主体とした第３セクター方式による経営実現のため努力する」ことを決定している。その他の各自治体の議会も相次いで知事提案の「民間主体による第３セクター方式の採用」に沿った決議を行う等，関係自治体は第３セクター鉄道化の方針を確認するに至った。

民間主導の第３セクター鉄道会社設立の成否は，資金力の強い中核企業の選任に大きく左右される。選任の過程では様々な駆け引きが行われることになるが，佐世保市に本社を置く西肥自動車，辻産業，ラッキー自動車の出方が注目された。1987 年年３月２日，３社は長崎・佐賀県知事，法協議会会長，松浦線自治体協議会会長に対し，正式に経営参加を申し入れ，10 日には佐世保市議会議長に陳情書を提出した。同陳情書は，松浦線が佐世保～県北～佐賀県有田市に至る観光線であり重要な生活路線であるとした後，「かつての造船王国九州は造船不況とさらなる円高不況によって経済基盤が弱められており，これに松浦線廃止が重なれば沿線一帯の民生及び経済的な地盤沈下はまぬがれようもなく決定的となり，何としてもこのような事態は避けねばなりません」とあり，参加趣旨について，「民活型第３セクターによる松浦線の存続と健全なる経営には沿線自治体と地域住民，地元民間企業及び国鉄当局の相互理解と協力が必要であり，…（中略）…３社は地元民間企業の中核となって，第３セクター企業体の事業計画立案，設立及び経営に当りたいとの決意を表明するものです」[28]という内容であった。当該時点では将来の経営に不安があり，資本金出資額・経営安定基金となる出捐金額はもちろん出資割合も決っていないことから，外交辞令的な言辞に終始しているが，「中核」という言葉を入れており，第３セクター会社の主導権を取りたいという本音が伺える。ラッキー自動車と辻産業の経営者は血族関係にあり，また，ある程度の危険を冒しても鉄道事業に進出したいとの「野望」を持っていた[29]ともいわれ，西肥自動車の場合は，島原鉄道（本社：島原市）が経営参加すれば死活問題になると考え，「悩み抜いた末に『進むも地獄，退くも地獄なら進ん

28）西肥自動車株式会社，辻産業株式会社，ラッキー自動車株式会社各取締役社長連名「松浦線の第３セクター方式経営への参加について」，昭和 62 年３月 10 日。

29）「政治経済新聞」昭和 62 年３月 28 日。

でみろ』（同社幹部）と決心した」[30]と報道された。しかも3社はその後，佐世保市長の強力な後押しを受けている。

一方，島原鉄道に対して長崎県は1987年2月20日，民間企業による資本金の2分の1以上出資を民活型第3セクター方式採用の前提として，島原鉄道に対する経営可能な条件を提示したことを明らかにした。島原鉄道に打診を行った理由は，①経営的に見て民間鉄道のノウハウを全面的に導入しなければ採算面での見通しが立たず，②島原鉄道は「厳しいが経営可能」との試算を出したこと等を挙げ，中核企業（筆頭株主）として51%以上の出資比率を確保してほしいとの希望を伝えたのである。当時，民間主導の第3セクター鉄道等（いずれも第1次特定地方交通線）は，樽見線を引き継いだ樽見鉄道（岐阜県，西濃鉄道が51.3%）や，黒石線を引き継いだ弘南鉄道と大畑線を引き継いだ下北交通（いずれも青森県，個人100%）があり，決して珍しい事例ではない。「民間企業参加型」の第3セクター会社を設立する場合には「安定経営を目的とした中核企業を設定し，出資比率を51%以上にすることが望ましい」という運輸省地方交通線対策室の指導もあった。従って，長崎県が黒字経営を続けていた島原鉄道に打診したことは理解できる。けれども，県の思い入れは中核企業を目指す西肥自動車等3社にとっては大きな驚異であった。

3月6日の県議会総務委員会，石炭・造船・国鉄対策特別委員会連合審査会において，県企画部長は島原鉄道に対する中核企業への打診について説明を行い，加えて島原鉄道に依頼していた「第3セクター経営の可能性の診断結果」の内容を報告した。診断結果の要旨は，開業当初の運賃値上げを24%に止め，2年ごとに10%ずつ改定すると共に，鉄道経営で蓄積されたノウハウを生かせば車両購入費等の初期投資を20億4,000万円程度に抑制でき，28億1,700万円の転換交付金の残額を使えば，赤字補填のための出捐金が5億6,000万円以上積み立て可能で，旅客輸送量が毎年2.65%減少すると仮定すれば初年度は黒字，2年度はゼロとなるが，赤字が出ても3,000万円程度に抑制されるため経営は維持できる[31]というものである。但し，同試算の前提条件が「鉄道経営のノウハウを持った民間企業が中核となり，経営の主導権を握る体制が不可欠」とされ，暗に島原鉄道の中核企業（筆頭株主）化を伺わせる表現になっているため，西肥自動車をはじめ3社の警戒感はますます強まった。

第3節　第5回松浦線特定地方交通線対策協議会会議における第3セクター鉄道化の確定

1987年3月6日，佐世保市議会での市長施政方針表明があり，佐世保市長は2月16日開催の松浦線自治体協議会の申し合わせ事項を踏まえ，「民間主導型の第3セクター経営による松浦線の実現方針に賛同し，法人の形成に際しては応分の財源負担をすることで対応することが適切である」旨の所信を表明した。引き続き3月20日，松浦線自治体協議会総会が開催され，

30）「長崎新聞」昭和62年10月18日。
31）『長崎県議会（定例会）議事録』昭和62年3月6日。

①第３セクター方式で松浦線を経営する，②応分の財源負担をする，③運行対策準備会の設立等については事務局で案を作るとする提案が採択された。

1987 年３月 26 日，20 日の松浦線自治体協議会総会の決定事項を受けて第５回松浦線法協議会会議が開催され，松浦線の代替輸送を「第３セクターによる地方鉄道」とすることを決定，第３セクター鉄道への転換が事実上確定した。さらに４月１日の国鉄分割・民営化まで時間的猶予がないため，①４月１日施行の日本国有鉄道改革法等施行法附則第 23 条の規定に基づき，第３セクター会社に移行するまでは JR 九州が松浦線を承継して運行する，② 1988 年４月１日を新会社による開業の目途とする，③官民の資本金出資比率や各自治体の負担金問題に関しては，今後地元 17 市町村において早急に検討する。④そのため「松浦線運行対策準備会」の設置を急ぐ等の事項が合意・承認され，石井幸孝国鉄九州総局長は「松浦線の存続が新会社設立前に決ったことは誠にありがたく存じます。私ども致しましては，国鉄が新会社になった後も，松浦線が第３セクターに首尾よく移行するための相談に誠意を持って応じて行きたいと考えております」[32] と挨拶している。

表―２　九州の特定地方交通線廃止状況

線　名	区　　間	営業キロ	輸送密度	営業係数	転換状況
甘　木	甘　木―基　山	14.0	653	1810	61 年４月第３セクターに
香　月	中　間―香　月	3.5	1293	1375	
勝　田	吉塚―筑前勝田	13.8	840	924	
添　田	夜　須―添　田	12.1	212	2144	60 年４月バスに転換
宰　木	遠賀川―宰　木	11.2	607	1809	
矢　部	羽犬塚―黒　木	19.7	1157	843	
高　森	立　野―高　森	17.7	1093	560	61 年４月第３セクターに
宮　原	恵良―肥後小国	26.6	164	658	59 年 12 月バスに転換
妻	佐土原―杉　安	19.3	1217	572	
添　生	下鴨生―下山田	7.9	492	2204	61 年４月バスに転換
上山田	豊前川崎―飯塚	25.9	1056	2386	対策協で協議中
佐　賀	佐　賀―瀬　高	24.1	1796	709	62 年３月バスに転換
松　浦	有　田―佐世保	93.9	1741	901	第３セクターで存続
高千穂	延　岡―高千穂	50.1	1350	612	対策協で協議中
山　野	水　俣―栗　野	55.7	994	1318	バスに転換（期日未定）
宮之城	鹿児島中央―川内	66.1	843	1758	62 年１月バスに転換
志布志	西都城―志布志	38.6	1616	683	62 年３月バスに転換
大　隅	国　分―志布志	98.3	1108	1188	62 年３月バスに転換
伊　田	伊　田―直　方	16.2	2871	411	62 年３月 30 日第１回対策協開催へ
糸　田	後藤寺―金　田	6.9	1488	1814	
田　川	行　橋―伊　田	26.3	2132	587	
宮　田	勝野―筑前宮田	5.3	1559	1793	対策協開催未定
湯　前	人　吉―湯　前	24.9	3292	656	

（注）輸送密度は選定基準年度（52 ～ 54 年度）実績，営業係数は第１次対象線の実績，高森両線と第２，第３次対象線が 60 年度，他は 59 年度。
（出所）松浦線運行対策準備会提出資料。

32）『第５回対策協議会会議会議録』松浦線特定地方交通線対策協議会会議，昭和 62 年３月 27 日，17 頁。

なお，同時点における九州の特定地方交通線の廃止状況は表－2の通りである。

第1次廃止対象線と第2次廃止対象線18の内，12（転換日未定1を除く）までがバスに，甘木線と高森線の2つが第3セクター鉄道に転換しており，第1次廃止対象線は9線全部が転換済み，第2次廃止対象線9線中，未転換線は松浦線の他，上山田線，高千穂線，山野線（バス転換日未定）の4線であった。中でも上山田線の場合は1985年8月の第1回上山田線特定地方交通線対策協議会から4回の法協議会会議を開催しているが，3月7日の第4回法協議会会議でも第3セクター方式かバス転換かの結論が出ていない。当初第3セクター案による存続で纏まっていた地元各自治体はその後，国鉄と九州経済調査会等が初年度から約4,000万円～1億円の赤字が見込まれると試算したため意見が別れ，あくまでも第3セクター方式を主張する山田市特別委員会との調整に至らなかったからである。高千穂線は乗車運動を続けて法協議会会議を中断したが失敗，2月末まで1日1往復の列車を増便して乗客数等を分析中であった。一方，2月に第3次廃止対象線として承認された5線の場合，3月30日に伊田・糸田・田川線が最初に合同法協議会会議を開催，伊田・田川両線は日本セメントと三井鉱山のセメントを輸送しており，廃止になれば交通渋滞の激しい道路でトラック輸送せざるを得なくなるため，田川市を中心に3線合同の第3セクター鉄道化を目指す全国にも例のない提案がなされていた。

但し，日本国有鉄道改革法等施行法附則第23条第5項によれば，第2次廃止対象線の場合は同法施行から2年間，第3次廃止対象線の場合は2年6か月までに協議を整え，JRから廃止許可申請がなされなければ転換交付金の受領等に重大な支障が生じることになり，バス転換の可能性も高くなるため，松浦線を含む関係自治体は相当の圧力を受けることになった。

第4節　島原鉄道をめぐる中核企業問題の解決

1987年3月26日の第5回松浦線法協議会会議では，早急に官民の資本金出資比率や各自治体の負担金問題を検討することが確認されたが，新会社の中核に島原鉄道を想定する長崎県と西肥自動車等の3社を押す佐世保市との軋轢は解決しておらず，調整は難航が予想された。しかし，島原鉄道の経営試算に関し，「2～3回現地を見て意見を申し上げた程度。経営が成り立つかどうかは細かい分析が必要だ（島原鉄道営業部長）」[33]と報道され，島原鉄道1社に主導権を握らせたいと考えていた長崎県に衝撃を与えることになった。

島原鉄道は5月13日までに長崎県に対して「地元（筆者注：佐世保市）の企業が経営意欲をみせており，地元の意向を尊重したい」[34]として事実上の経営不参加表明を行った。島原鉄道が2～3回の現地視察程度で経営試算を行ったとは考えられず，経営不参加に至った真の理由は，佐世保市長を会長とする松浦線自治体協議会と長崎県との経営方式や民間企業の選任を

33）「毎日新聞」昭和62年3月29日。
34）「西日本新聞」昭和62年5月14日。

めぐる不一致にあったと考えられる。

結局は3社が中核企業として経営に当たることに決定し，1987年4月22日，3社は経営試案を松浦線自治体協議会に，4月23日には長崎県に，4月30日には佐賀県にそれぞれ提出した。こうして「中核企業」（筆頭株主）をめぐる島原鉄道の取り扱い問題は決着したのである。

第4章　松浦鉄道株式会社の設立過程

第1節　松浦線運行対策準備会の設立と協議・決定内容

1987年5月2日，松浦線自治体協議会正副会長会が開催され，①松浦線運行対策準備会設立世話人を正副会長とする，②同準備会の設立会議は5月15日に開催する，③諸問題は準備会で検討整理することが決定された。

5月15日，松浦線運行対策準備会の設立会議が開催され，第3セクター鉄道会社設立の具体的検討に入った。同会議では会則を定め，構成員は長崎県と佐賀県の関係部長各1人，17市町村の首長及び市町村議会議長の計34人とし，会長を佐世保市長とする役員人事を決定した後，今後審議の効率的な運営を図るため，事業計画案の作成，資本構成等の諸問題を委員会で審議・成案することに決した。また，①経営主体に関しては，行政主導型か民間主導型かを今後検討する，②島原鉄道の件については，長崎県から経営に参画しない旨の経過説明があった，③佐賀県から昭和バスは経営には参画しないが，出資はやぶさかではないとの感触を得ているとの説明があり，設立発起人に西肥自動車，辻産業，ラッキー自動車の3社を加えるか否かについて，3社側の意向が伝えられた[35]。なお，6月9日開催の松浦線運行対策準備会第1回委員会以降，経営主体，民間と行政の出資比率，準備会経費及び事務局組織，民間企業・団体等の準備会への参加の可否等の検討が開始されている。

一連の経緯を受けて，関係自治体は第3セクター鉄道会社の設立に向けた活動を開始した。例えば1987年年6月23日，佐世保市議会6月定例市議会における市長提案理由説明の際，佐世保市長は3月20日の松浦線自治体協議会総会，3月26日の第5回法協議会会議及び5月15日の松浦線運行対策準備会の審議・決定事項である，①経営主体については民間主導型とする，②資本構成は資本金3億円で，出資割合は行政が40%，民間が60%とする，③出捐金については「応分の負担」とする，という大筋の枠組みを基本に「資本構成，役員構成等，基本的事項の審議を図り，可及的速やかに一定の成案を得て，運行対策準備会の決定を得る運びとしたい所存である」と述べ，それまでの経過を踏まえ，「本市としても，民間主導型の第3セクター経営による松浦線の実現方針に賛同し，資本，役員，会社設立等に関する協議の都合もあり，準備会構成員である市長と議長に御一任願いたい。したがって，本市の出資金等に

35）『松浦線運行対策準備会設立会議メモ』昭和62年5月2日。

ついての関係補正予算の提案や関係事項の報告は，9月定例市議会を目途に考えている」[36]という考えを表明し，賛同を得ている。

松浦線運行対策準備会は7月4日，同準備会第2回委員会終了後，引き続き第2回総会を開催し，①資本金は3億円とし，授権資本の考え方をとり，発起人会で決める，②資本金の自治体と民間の出資比率は，自治体が概ね40%，民間が60%とする，③民間企業・団体等の出資者の範囲等については，原則として長崎県・佐賀県内の法人（事業所を含む）及び個人とし，最低出資株数を10株以上（1株5万円），民間出資は縁故募集を考慮する等の新会社の最も重要な概要が承認[37]された。これにより前回の総会で結論を持ち越した新会社の性格は，「効率，安定経営を主眼とし，民間活力を導入する」との観点から経営主体を民間主導とすることに決定したのである。

新会社を民間主導とし，資本金出資比率を官4民6としたもう1つの理由は，①依然として長崎県が第3セクター鉄道化に消極的で，②関係自治体間で負担金支出をめぐる不協和音があったことである。松浦線存続に熱心な松浦市さえ，担当者が「財政的な余裕がなく，経営に自信がない」[38]という程，逼迫する財政事情に鑑みれば行政側の事情もあり，「民間主導の優位性」を最優先した結果とはいいにくい。しかし，民間からの会社設立発起人選任等で紛糾を重ねるごとに「行政主導にしておけばよかった」[39]といった行政側担当者の嘆きが報道されたことも事実である。

民間企業・団体等の準備会及び準備会委員会への参加に関しては，発起会社代表の西肥自動車をはじめ，長崎県北経済界代表の長崎県北振興協議会，佐賀県経済界代表の伊万里商工会議所の構成員入りが認められた。また，発起人会発足を7月に控え，会社設立発起人は10名程度とし，長崎県と佐賀県が各1人，佐世保市，伊万里市，松浦市から各1人，町村代表の田平町と佐々町から各1名，民間から若干名に限定し，民間からの発起人選任は会長に一任するとされ，3月2日付けで松浦線自治体協議会に経営参加を申し出ていた西肥自動車，辻産業，ラッキー自動車の経営陣入りが確実視された。

松浦線運行対策準備会第2回総会では，様々な重要事項が審議されている。資本金出資者と会社役員は会社設立発起人会で決定されるが，赤字補填や設備更新等に使う経営安定基金は，転換交付金28億円の残金を用いた第1基金，関係自治体の出損金による第2基金及び民間からの拠出金を募る第3基金の3基金に分け，各々の使途を分類することとなった。また，発起人会設立後は7月中に車両を発注し，9月に車両基地，新駅設置，電子閉塞装置等の設計，

36）『佐世保市議会6月定例市議会議録』昭和62年6月23日。
37）「全員協議会資料――松浦線第3セクター関係」佐世保市経済部作成資料。
38）松浦線運行対策準備会第2回総会に出席した松浦市担当者議事メモ。
39）「朝日新聞」昭和62年9月1日。

試行テストを実施し，10月に新会社の設立登記を行い，11月に鉄道事業免許申請，1988年1月から乗務員等の採用開始，4月開業という概ねのスケジュールが提案されている。関係自治体の出資金及び出損金の負担については各自治体の負担割合を今後9月議会で承認を得られるよう協議すると決められた。

同総会で積み残された懸案事項は，民間60%とされる出資比率の内，最大の中核企業となる筆頭株主をどこにするかであった。これに対し，西肥自動車等3社は同比率での出資希望を明らかにしたため，3社が筆頭株主となる可能性が濃厚になっている。

第2節　新会社設立発起人会の結成と民間発起人選任問題

1987年7月29日，設立発起人会準備会が開催され，会議を原則非公開とした上で民間からの発起人選任と株式募集の方法等が審議された。しかし，3月26日の第5回法協議会会議と5月15日の松浦線運行対策準備会等の場で，民間主導型に決定した経緯があるにもかかわらず，同準備会会長である佐世保市長が，発起人数を官側7，民側3と再提案したため他の経営参加を求める企業・団体のみならず，他の関係自治体からの猛反発を受け，発起人会設立は予定より1か月近く遅れる結果となった。佐世保市長の修正案は，民間主導型の会社設立を否定したのではなく，新会社設立発起人会の事務局を勤めていた佐世保市の人事案に固執した結果であった。同市の「新会社役員人事案」[40]によれば，新会社の筆頭株主を佐世保市に本社を置く西肥自動車と辻産業及びラッキー自動車とし，主導権を握らせる目的で民間発起人を3社に限定しようとする極めて政治的な内容になっている。従って同案に対し，他の企業・団体及び各関係自治体から不満が噴出したのも当然で，民間の発起人数をめぐる問題は佐世保市及び同市長に対する大きな不信感に繋がった。なお地元新聞各紙の報道によれば，同市長と地元選出国会議員が西肥自動車をはじめとする一定の企業と利害関係を有していた結果であるといわれる。結局，同準備会では発起人の官民数と民間代表構成員の選出については，松浦線運行対策準備会の正副会長（佐世保・平戸・松浦・伊万里各市長と伊万里市議会議長）で再度協議することとなった。また，資本金の自治体負担に関しても，両県負担分と市町村負担分の割合が決らず，これも運行対策準備会の幹事会で負担割合を決定するための指数設定について再度検討することとされた。

この間，松浦鉄道発起人名で電子閉塞装置全般や佐々車両基地全般及びその他施設設備一式等の鉄道輸送に直接関連する工事をJR九州に委託[41]すると共に，株式会社新潟鉄工に車18の導入内定通知[42]を出している。加えて7月4日の総会で経営主体，資本構成，会社設立発起人等を大枠として決めた松浦線運行対策準備会ではJR九州代表取締役社長宛てに，「開業

40)「新会社役員人事案」昭和62年7月20日，佐世保市経済部資料。
41)「松浦線の第3セクター化に伴う工事の委託について」月日不詳，佐世保市経済部資料。
42)「松浦線の第3セクター化に伴う車両の内定について」月日不詳，佐世保市経済部資料。

に向けての諸準備を円滑に進めるためと新会社の健全経営のため，鉄道経営のノウハウを持つ人材が必要でありますので，経験豊かな人材の御割愛方につきまして，格段の御高配をお願い申し上げます」[43]という内容の文書を提出し，要員の出向要請を行い，1987年8月5日には松浦線運行対策準備会細問にJR九州前運輸部長を委嘱した。このように開業準備は様々な問題を抱えながらも進行して行くのである。

1987年7月29日，設立発起人会準備会において噴出した民間の発起人数と具体的構成員選任に関する紛糾を収拾するため，松浦線運行対策準備会の正副会長を務める佐世保・平戸・松浦・伊万里各市長と伊万里市議会議長の間で調整が行われ，関係各団体への了解を経た結果，民間発起人数を5人とし，佐世保市長は辻産業とヲッキー自動車を新会社設立発起人会の構成員からはずし，新たに伊万里商工会議所，親和銀行・九州ヤオスク・北松通運の4社・団体を加えることで妥協が成立，8月18日の設立発起人会準備会において，正式に西肥自動車，伊万里商工会議所，新和銀行，北松通運，九州ヤヨスク株式会社を選任することで合意をみた。

これを受けて同日，行政側から長崎・佐賀県知事，佐世保・伊万里・松浦各市長，田平・佐々町長の7人，民間側からは西肥自動車，伊万里商工会議所，親和銀行，北松通運，九州ヤヨスク株式会社の5社で構成する設立発起人会が開催され，①会社の商号は松浦鉄道とする，②本店の所在地は佐世保市に置く，③発起人総代は佐世保市長とする，⑤営業開始予定時期は1988年4月1日を目途とすることが承認された。

第3節　資本金・出捐金負担問題

新会社設立に関する最も重要な案件の1つである資本金負担問題は，簡単には解決をみなかった。設立発起人会では，①払込資本3億円(授権資本12億円)とし，民間側が60%の1億8,000万円，行政側が40%の1億2,000万円を出資，その内佐賀・長崎両県が半分の6,000万円を支出し，残りを17関係市町村が100～2,000万円の範囲で分担することが合意された。しかし，自治体ごとの負担額及び出捐金，特に長崎・佐賀両県の資本金負担比率については思惑が異なり結論が出ず，引き続き松浦線運行対策準備会において8月中に調整を行うことになった。各自治体の9月定例議会に間に合わせるためである。

1987年8月11日，松浦線自治体協議会正副会長が長崎県知事を訪問し，関係自治体の出資負担割合に関する陳情を行った結果，資本金出資については，負担分1億2,000万円の内，両県と17市町村の割合をそれぞれ50%とすることで了承された。また出捐金について長崎県は，「案があるので協議の場にあげたい」としながらも「応分の負担」と，9月の県議会で補正予算を組むと約束している。

けれども資本金負担比率に対する長崎・佐賀両県の対立は深刻で，8月18日の設立発起人

43)「松浦線第3セクター会社への経営人材御割愛方について」(お願い)」松運対策第21号，昭和62年7月13日。

会準備会では「室外でも声が聞こえるほどの議論だった」[44]と報道され，新会社設立発起人会に出席した事務局担当者は，「佐賀県は6,000万円のうち佐賀・長崎の比率を3対7と主張。長崎県，ダメ押し」[45]とその様子を筆記している。両県の具体的な主張に関しては佐賀県が，①営業キロ93.9キロの内，佐賀県側の24.9キロに対し，長崎県側は69キロで比率は0.265対0.735であり，②JR九州が沿線市町村に納める固定資産税納付金は佐賀県側が1,708万円，長崎県側が4,721万円で，比率は0.266対0.734等であると数字を挙げて負担率の軽減を求めたが，長崎県は1986年度における1日の乗客数実績は佐賀県側が3,431人に対し，長崎県側は4,920人で佐賀県側の利用率が高い[46]として佐賀県側の主張に難色を示したのである。

また，経営安定基金に充当する関係自治体分出捐金については長崎・佐賀両県と各自治体が折半するという新会社設立発起人会事務局案に対し，長崎県は事前に事務レベルの折衝を通じ，民間拠出金の割合を高め，1988年4月開業のタイムリミットが迫る中で焦燥感を募らせる設立発起人会構成員をはじめ各自治体を刺激する態度を取った。こうして資本金・出捐金の割合は決まらず，株式の募集方法並びに役員人事と共に次回の発起人会で詰めざるを得なくなった。

結局，新会社設立発起人会では資本金を3億円とし，出資比率は民6対官4並びに設立発起人を12人にすること等は決定したが，民間の株式所有割合や特に両県の負担比率と各自治体の負担額及び出捐金問題をめぐる調整は遅々として進まなかった。

各自治体の負担額及び出捐金問題は，そもそも長崎県の第3セクター鉄道化に対する曖昧な姿勢に大きな原因があった。すなわち，7月29日の発起人会準備会では行政側の資本出資金1億2,000万円の内，両県で50%負担という，それまでの一定の了解事項に対して，佐賀県は同意したが，もともと第3セクター化に消極的な長崎県は再び難色を示し，「地元の熱意を示すためにも市町村の負担を増やす必要があり，両県の負担は40%にすべき」として譲らず，「佐賀県側をはじめ出席者の非難を浴びた」[47]と伝えられる。長崎県は8月18日の設立発起人会準備会開催前の11日になって同発言を撤回，50%の当初案を了承したものの，佐賀県伊万里市によれば，「長崎県知事から伊万里市長に『陳情』という形をとらせて面目を保った」[48]といわれ，事後処理上も手前勝手な政治手法を用いている。

さらに長崎県は2億円の出捐金を両県で5,000万円の支出に止めたいと提案，9月議会に予算上程しなければ10月の新会社設立に間に合わないという時間的制約もあり，「両県と市町村の資本出資金割合は50%ずつとするが，出捐金については市町村の負担を増やす」との妥協で一応決着した。長崎県の態度は県の負担を軽減するために，財政力の脆弱な沿線自治体の

44)「毎日新聞」昭和62年8月30日。
45)「松浦線 運行対策準備会議事次第」佐世保市担当者メモ，月日不詳。
46)「佐賀新聞」昭和62年8月28日。
47)「長崎新聞」昭和62年8月25日。
48) 伊万里市役所他係内部文書。

負担を一層重くすることを意味する。しかも佐世保市役所内に設置した運行対策準備会事務局の予算について，佐賀県は6月議会において165万円の割当額を承認して早急に支出したが，長崎県は予算化作業を大きく遅滞させている。

新会社設立には実に様々な紆余曲折があった。新会社設立発起人会会長と松浦線自治体協議会長を努める佐世保市長も，1986年11月22日に松浦線自治体協議会が作成した経営試案を了承するまでは「新会社は副業収入をあげないと難しい」[49]と発言し，1987年7月13日の市議会全員協議会でも，まだ民間企業の出資募集方法が決っておらず，株式保有率も調整されていないにもかかわらず，「新会社の株式は西肥自動車が（筆者注：7月4日決定の資本の民間比率60%の内）51%を保有し，社長も同社から就任する方向になろうかと思われます」[50]と答弁する等，他の関係自治体構成員はもちろん，出資を希望するラッキー自動車等や辻産業を含む他の民間企業27社から猛反発を受け，各社や主な自治体に陳謝している。

こうして資本金・出捐金負担比率をめぐる各自治体の調整と共に，新会社の最有力な経営主体となる西肥自動車の株式保有率の決定及び社長等役員人事も困難になり，新会社設立は一層政治色の強いものになっていった。

ところで，新会社設立発起人会事務局を務める佐世保市に出資の希望を申し出た法人・個人数は1987年8月20日までに60に上り，大手企業の資本金出資予想額は500～2,000万円に達した。特定地方交通線として国鉄・JR，運輸省に見限られ，国鉄最後の1986年度，約33億円の経常損失を出し，経営試案でも黒字が困難視され，無配当が確実視される松浦線に対して，多くの出資希望者が集まることは不可解に思える。同年9月末時点において，全国で第3セクター鉄道に転換した22路線の内，17社は自治体主導で設立され，民間出資比率が高い鉄道会社は神岡鉄道（岐阜・富山両県），樽見鉄道（岐阜県），阿武隈急行（福島県）等にすぎず，貨物輸送を中心にいずれも安定経営の可能性を有する路線であり，全国的第6位の営業キロを持つ不特定多数の一般利用客が対象の民間主導は例がなかった。

この疑問に対し佐世保市経済部長は，「どん底不況の佐世保・県北，広くは西九州の浮揚はレールもバスも走らなければおぼつかない，との危機感からくる民間の意欲の表れではないか」[51]と述べている。また，例えば伊万里市や松浦市に事業所を持つコンクリート関係の中興工業株式会社（本社：福岡市）と中興化成工業株式会社（本社：東京都）及び木曽通産株式会社（本社：福岡市）が1987年6月27日，共同で松浦線運行対策準備会会長宛てに経営参加を願い出た文書には「特に長崎県北部，佐賀県北西部には…（中略）…将来の経済発展の基礎として松浦線

49）「長崎新聞」昭和61年10月21日。
50）『佐世保市議会会議録』昭和62年7月13日。
51）「長崎新聞」昭和62年8月23日。

の存続は，是非とも必要な交通機関であると言っても過言ではありません」[52] とあり，沿線住民はもちろん，経済界も松浦線の廃止が地域経済に与える悪影響を感じ取っていたと推察される。さらに当初，島原鉄道が資本参加する可能性を示した理由は，県北進出を考えてのことであり，バスの乗客を奪われることを極度に恐れた西肥自動車等の経営参加も出資希望者増を後押ししたと考えられる。但し，ワンマン化と CTC 方式の導入等によって経営維持は可能と考えた島原鉄道を除き，ほとんどの資本参加希望企業等が松浦鉄道の将来性に不安を抱いていたことは確かである。

第5章　松浦鉄道株式会社の設立

第1節　資本金・出捐金負担問題の解決

1987年8月28日，松浦線運行対策準備会第3回総会が開催され，懸案であった関係自治体の出資金及び出捐金の負担問題をはじめ，基金の管理自治体問題が審議され，ようやく自治体ごとの資本出資金及び出捐金の負担額を決定し，経営安定基金の管理自治体を佐世保市とすることが決まった。関係自治体の資本出資金は，総額3億円の40%に当たる1億2,000万円とし，長崎・佐賀両県で6,000万円，17市町村が計6,000万円の負担とする旨が再度確認された。自治体ごとの負担割合は人口，標準財政規模，固定資産税納付金，乗車人員数及び営業キロ数等を踏まえて負担指数を割り出す方法で算定し，調整をかけた上で決定する方式が採られた。その結果，長崎県が4,100万円，佐賀県1,900万円，市町村では佐世保市が2,035万円，伊万里市1,075万円等となった。なお鷹島・生月町と大島村については，離島で線路もなく松浦線の恩恵が少ないという理由で資本出資金ゼロとなり，1回だけの出捐金支出となっている。

次に経営安定基金の財源となる出捐金は2億円以上を目標とし，長崎県の3,413万円，佐賀県の1,587万円をはじめ，佐世保市2,420.5万円，伊万里市1,341.5万円等，各自治体に配分された。関係自治体ごとの資本金と出捐金額は表－3，負担割合は表－4の通りである。

また，民間の資本金出資金と出捐金の負担割合は，出捐金を市町村7,500万円の同額以上とした上で，9月に設立発起人会を開催して決定することになった。7,500万円の同額以上とした理由は，この時点での民間企業や団体からの資本金出資希望数は発起人会構成員の西肥自動車，伊万里商工会議所，親和銀行，九州ヤオスク，北松通運の5社・団体を除き，71にまで達したことにある。すなわち，出資希望者全員の希望通りに資本金を出資させるのは不可能と判断し，経営安定基金を充当する出捐金出資者としたい準備会側の思惑があったと思われる。その結果，次回開催の設立発起人会の検討事項として，「民間の拠出金については出資希望者の拠出金での協力を求める」，「地区懇談会を開くなどして出捐に回す等の調整をする」[53] と決

52)「JR 九州松浦線第3セクター経営参加申し入れについて」昭和62年6月27日付け，佐世保市資料。
53) 佐世保市経済部資料。

表―3　各自治体の出資・出捐負担額

（単位：万円）

自治体名	出　資	出　捐	合計金額
長崎県	4,100	3,413	7,513
佐賀県	1,900	1,587	3,487
計	6,000	5,000	11,000
佐世保市	2,035	2,420.5	4,455.5
伊万里市	1,075	1,341.5	2,416.5
松浦市	785	983.5	1,788.5
平戸市	210	262.5	472.5
有田町	260	320.5	580.5
西有田町	235	291.5	526.5
田平町	385	479.0	864.0
鹿町町	150	187.5	337.5
江迎町	265	329.0	594.0
吉井町	110	133.0	243.0
佐々町	380	470.5	850.5
小佐々町	45	63.0	108.0
佐知原町	35	48.0	81.0
福島町	30	37.5	67.5
鹿島町	0	37.5	37.5
生月町	0	71.5	71.5
大島村	0	25.5	25.5
計	6,000	7,500	13,500

出所）松浦線運行対策準備会第3回総会提出資料。

表―4　松浦線新会社の出資・出捐割合

（単位：万円）

自治体名	出資・出捐	
	合計額万円	負担指数
長崎県	7,513	0.683
佐賀県	3,487	0.317
計	11,000	1.000
佐世保市	4,455.5	0.330
伊万里市	2,416.5	0.179
松浦市	1,768.5	0.131
平戸市	472.5	0.035
有田町	580.5	0.043
西有田町	526.5	0.039
田平町	864.0	0.064
鹿町町	397.5	0.025
江迎町	594.0	0.044
吉井町	243.0	0.018
佐々町	850.5	0.063
小佐々町	108.0	0.008
佐知原町	81.0	0.006
福島町	67.5	0.005
鹿島町	37.5	0.003
生月町	71.5	0.005
大島村	25.5	0.002
計	13,500	1.000

出所）松浦線運行対策準備会第3回総会提出資料。

せられた。

同総会において関係自治体の資本出資，出捐金の負担割合をめぐる懸案はようやく決着をみたのである。なお，発起人総代には佐世保市長が正式に決定され，車両の仮発注やJR九州等に対する工事委託の着手も承認されている。こうして関係自治体は9月定例議会に出資・出捐金の提出を提案し，役員人事や株式の募集方法を定め，10月の新会社設立に向けた本格的な準備作業に入ることになった。

松浦線運行対策準備会第3回総会において，資本金と出捐金の負担割合の最終的な結論をみたことは，第3セクター鉄道会社設立に関する最大の難問を解決したことを意味する。しかし，民間の資本出資・出捐金割合は未解決のままで，上述の5社と71の企業・団体の扱いが当面の重要問題となった。同問題は政治的な要素が強く，新会社の経営安定を図るためにも慎重さが求められた。とりわけ西肥自動車を中心株主に据えようとする松浦線運行対策準備会会長・松浦線自治体協議会会長・発起人総代を兼任する佐世保市長の思惑と，50%以上を西肥自動車が出資することになれば残る発起人4社・団体は6～8%程度ずつとなり，71社の場合は18～26%の約5,000万円程度にしかならず，発言力の低下を恐れる他の発起人4社・団体を含む西肥自動車以外の反発が予想され，10月に予定する会社設立の懸念材料と思われたから

である。西肥自動車の株式保有率に関する問題は，先に述べた新会社設立発起人会事務局である佐世保市と同市長が，同市企業の3社に新会社の主導権を持たせようとしたことへの不信感も背景にあった。しかし，伊万里商工会議所・親和銀行・九州ヤオスク・北松通運の4社・団体代表を新たな発起人に据えたため，その後の調整は進み，西肥自動車にラッキー自動車及び辻産業を加えた3社の合計株式保有率を「30%以内」とし，問題を先送りする形で一段落している。

こうした状況の中で，関係自治体の資本金出資金と出捐金の補正予算を審議する各自治体の9月定例議会が，第3セクター松浦鉄道会社設立の命運をかけて開会した。1987年9月7日開会の佐世保市議会企業経済委員会では，新会社に対する8月28日の松浦線運行対策準備会で決定した総額4,455.5万円の資本出資金と，経営安定基金の出捐金支出を求める同市補正予算案に対する審議が17日から行われている。その際，北松・生月各町及び大島村の負担分を佐世保市が肩代わりする理由や，8月18日の設立発起人会で決った新会社の名称問題等をめぐって議論があったものの，21日には与野党の賛成多数で可決，29日の本会議で委員会報告の通り可決・成立[54]をみている。佐世保市議会における補正予算の成立は，長崎・佐賀両県を含む19自治体の中で最初であり，両県を除き負担額が最大規模であった。従って同市議会における補正予算可決成立が他市町村議会の審議に大きな影響を与え，議事は比較的円滑に進行し，補正予算案は次々と成立していった。

一方，長崎県の1987年9月定例県議会では，10月13日の一般質問終了日において，同段階で80社にも達した資本出資希望企業の内，「特定の民間企業（筆者注：西肥自動車，ラッキー自動車，辻産業）が30%持つと聞くがどうか」との質問に対し，知事は「株の配分はまだ未決定でございます。ただ，民間主導でありますから，中核となる企業が必要と思う訳でございまして，30%は持つべきだと思っております。なぜなら持ち株が少ないと中核企業としての責任も持てなくなると考えるからでございます。行政は経営をチェックして地域の足を守る立場から経営参加するのが望ましいと，こういうふうに考えております」[55]と答弁し，県支出抑制の立場ではあるが，結果的に佐世保市長を擁護している。また「松浦線の経営安定化のため，全県下に出捐を呼びかけてはどうか」との与党提案を受けて，「基金への民間の出捐は出資金の割合で拠出してもらうよう（筆者注：発起人会等へ）要請しております」と答え，出捐金支出を抑制した補正予算案を改めて正当化した。「知事が社長になってやるべきで，取り組み姿勢が消極的ではないか」との批判に対しては，「役員は設立総会で選任されるものでございまして，出資，出捐金の問題も含めて公共団体としては県が最も多いのでありまして，長期的な安定経営のために，県といたしましては住宅地の開発等といった利用者を増やすよう努力いたしたく，

54)「長崎新聞」，「西日本新聞」，「毎日新聞」昭和62年9月22日，9月30日。
55)『長崎県議会（定例会）会議録』昭和62年10月13日。

現在，関係市町村との間で検討中ということでございます」と答弁，第3セクター化に対する消極的姿勢を最後まで崩さなかった。

第2節　松浦線特定地方交通線対策協議会会議における正式承認と「民間主導型」松浦鉄道株式会社の設立

1987年11月4日，松浦線運行対策準備会は11日開催予定の第6回法協議会最終会議に向け，関係自治体間の意思統一を図る目的で第4回総会を開き，設立発起人会が作成した松浦鉄道株式会社の定款等を審議・了承した。了承事項は定款の他，①出捐金募集のための趣意書配布，②新会社発足後，準備会を解消して官民一体の協力支援団体をつくる，③新駅設置は駅所在の自治体が手額負担する，③駅周辺の駐車場・駐輪場の整備等である。出資比率60%とされた民間資本金については，中核会社の西肥自動車等3社が資本金3億円の約30%に相当する9,000万円前後を出資し，民間出資分1億8,000万円の「50%」を占める形で同意され，1987年7月13日の佐世保市議会全員協議会における佐世保市長の「西肥自動車が51%を保有すると思われる」との発言以来，懸案であった筆頭株主問題もようやく決着がついた。

一方，一般出資希望会社71社の資本金出資問題は1社10株（1株5万円），残りを他の発起人と金融機関の8社が出すことで大筋合意している。けれども，株式の申込書発行は10月30日～11月6日までとなっており，9日予定の設立発起人会で調整するというスケジュールから見れば相当の遅れが生じた。また，この日の会合では経営安定基金に充当する民間負担の出捐金7,500万円（全体の37.5%）は，西肥自動車，伊万里商工会議所，親和銀行・九州ヤオスク・北松通運を含む76社が資本金50万円の40%相当に当たる20万円を平等負担することとなった。但し，役員人事は再び先送りされた。

これを受けて11月9日，佐世保市役所内で開かれた第3回新会社設立発起人会では，概ね4日の松浦線運行対策準備会第4回総会案の通りに決した。西肥自動車，ラッキー自動車，辻産業の3社は共同で筆頭株主（1社出資3,050万円，計9,150万円）となり，出捐金を加えれば1億2,000万円を超え，官民通して最大株主となり，他の民間発起人である伊万里商工会議所，親和銀行，北松通運，九州ヤヨスクは合わせて3,000万円の資本金を出資し，十八銀行，九州相互（現：九州銀行）・佐賀及び佐賀相互（現：佐賀共栄銀行）の4金融機関が2,400万円，残る3,450万円を一般株主の69社（3社辞退）・団体・個人が一律50万円を出資することになった。民間出資分の資本金1億8,000万円の出資割合は確定し，72社の出捐金についても20万円の平等負担で落ち着いた。ちなみに関係自治体では長崎県が最高の資本金4,100万円を負担している。こうして金融機関等の負担配分と役員人事を除いて新会社設立のメドがつき，第6回法協議会会議を開催して新会社の免許申請等に不可欠な法的手続きである第3セクター鉄道化の最終的決定を行なう準備が整えられたのである。

1987年11月11日の第6回法協議会会議では，①JR松浦線は1988年3月31日をもって

廃止する，②代替輸送は松浦鉄道株式会社が行う，③松浦鉄道の開業は1988年4月1日とすることを正式決定し，資本金額，株主構成及び事業内容・資金計画・収支見込みの見直し案並びに代替輸送計画案等も了承され，松浦線の第3セクター鉄道へ転換が正式に決定されたのである。また同法協議会会議において，ほとんど使用不可能な状態で譲渡・貸付けを受けた車両基地等の各施設及び電子閉塞設備の新設費用は28億1,700万円に上る転換交付金で賄う等，同交付金の使途に関しても松浦線運行対策準備会の原案が了承され，交渉を続けてきたJR九州との相互乗り入れ問題も正式に決定した。JR九州は佐世保～平戸口間に1往復，松浦鉄道は佐世保～早岐間を4往復するが，特に佐世保～早岐間運行は当時，針尾工業団地に計画中のオランダ村への観光客誘致と列車利用を図り，松浦鉄道の経営基盤の強化を意識したものである。

松浦鉄道の運行計画は，JR九州時代より50%増の1日86本数とし，一部列車はJR九州と松浦鉄道が相互乗り入れをする。また，JR佐世保線と筑肥線との接続を配慮して待ち時間を少なくするようダイヤ編成を行った。ワンマン運転を中心に従業員数はJR九州時代の半数以下の78人に抑え，収支見込みは開業当初運賃をJR九州時代の運賃の140%とし，2年ごとに7%アップを予定し，定期乗車券割引率は通勤40%，通学55%，利用客は運賃改定による利用者減とダイヤ改善による増加を加減して開業初年度は1985年度実績の93%。以後運賃改定ごとに2%減，人件費上昇は年3%等と想定，運行計画と合算すれば，開業9年目で黒字化する[56]となっている。

1987年11月28日，松浦鉄道株式会社創立総会が97人の株主の内86人の出席をもって開催された。総会では事務局の会社創立に関する事項の報告がなされた後，①定款の承認，②取締役及び監査役の選任，③会社設立手続きに関する調査報告（筆者注：商法第184条）等が満場一致で承認[57]され，引き続き行われた第1回取締役会において懸案の代表取締役及び役付取締役等役員の選任が行われ，JR佐世保駅横に本社を置くことが決定された[58]。松浦鉄道株式会社創立総会の開催は1987年3月26日の第5回法協議会において第3セクター鉄道化が事実上決定されて以来，予定と比べ約8か月遅れとなった。

注目の役員人事は，社長に桟佐世保市長，副社長に甫立西肥観光バス専務が，高田長崎県知事を会長・香月佐賀県知事を副会長に据えた。形式的には代表権を会長・社長及び副社長が有する「官主体」の役員体制であるが，取締役には民間7人，行政6人，監査役には民間1人，行政2人を配し，桟社長は「自分は素人であり，実質的な経営は副社長はじめ常勤の役員に腕を振るってもらいたい」と述べて「民間主導型経営」を目指すことを強調した。しかし株主か

56)「収支見込み計算書」，「運行計画」，第6回法協議会会議資料，昭和62年11月11日。
57)『創立総会議事録』昭和62年11月28日。
58)『取締役会議事録』昭和62年11月28日。

ら「徹底した民間主導で運営を」との要望が出され，取締役会では特に「実務は民間の代表取締役に任せる」との申し合わせがなされた。同役員人事は「官主体」の役員人事を行い，経営危機という事態になれば関係自治体の支援を受ける態勢づくりと考えられ，「民間主導型」第3セクター鉄道の曖昧さを裏付ける結果といえる。また，第3セクター鉄道への移行が事実上確定した時点は第5回法協議会会議であり，その際「7月に会社設立」のスケジュールが承認されたことに鑑みれば，会社設立総会まで4か月余りもずれ込んでおり，民間主導か，行政主導かの意見調整の遅滞や資本金出資金並びに経営安定基金に関する出捐金の負担割合をめぐる紆余曲折，とりわけ長崎県と関係自治体との政治的軋轢と調整の乱れが最大の理由に挙げられる。とはいえ，全国でも希な「民間主導型」松浦鉄道株式会社が設立されたことに相違はない。

おわりに

第3セクター・松浦鉄道は発足以来，長く黒字経営を続けていたが近年，全国のほとんどの第3セクター鉄道と同様赤字に転落し，営業損失は2001年度3,307.4万円，2002年度7,286.9万円，2003年度5,500.4万円，2004年度6,380.6万円，2005年度1億1,130.6万円と拡大傾向[59]にある。松浦鉄道の路線は道路に沿っており，自家用乗用車利用者の増加と無関係ではないが，筆者は，同鉄道存続に大きな役割を果たした沿線自治体の関係者から「黒字のうちに廃止した方が得策かも知れない」と漏らされた記憶がある。松浦鉄道が設立以降，どのような経営努力を行い，長期間にわたり黒字を計上できたのか，なぜ赤字転落したのか，今後の将来性はどうか等の分析・検討は次の機会に譲るが，地方中小鉄道が地域に果たす役割や同鉄道が持つ「社会的価値」及びそれに見合う住民を包含した支援体制の確立が求められる。

末筆で誠に恐縮ながら，筆者は土居靖範先生から学問上多くの事柄を学んだ。特に近著『交通政策の未来戦略』（文理閣，2007年1月）は何回読んでも新しい発見がある。退任は大変残念であるが，今後一層の御活躍を願うと共に『立命館経営学・土居靖範教授退任記念論文集』に掲載できることに心より感謝したい（2008年5月31日）。

59）『九州運輸要覧』九州運輸局，各年度版。