線路は続くの？どこまでか！？

－岳南鉄道への補助金増額－

富士市は、岳南鉄道への支援策として、年間６５，０００千円の補助金を２４年度から２６年度までの３年間にわたり投入することとし、富士市議会９月定例会に、本年度４５，０００千円の追加補正を盛り込んだ補正予算案を上程しました。

委員会での審議を経て、本会議では反対討論、賛成討論の後、起立採決、賛成多数により補正予算案は議決されましたが、公的支援の手段として、先ずは、「市民の足」を確保することになりました。

公共交通の存続には、行政の適正な関与が必要とされますが、補助金投入のみが、公的関与の手段ではありません。

鉄道の利用環境を整備すること、市民が利用しやすい状況を整えることも支援の大きな要素だと思います。

コミュニティバスとの乗り継ぎの利便性を高めることも一つの方法であり、また、「DOOR to DOOR」での乗り換えが理想ですが、可能な限り最短距離での乗り換えも検討されるべきです。

岳南鉄道にとっては、３年間の時限での補助ですが、この間、自助努力によって、平成２４年度時点で２４，０００千円余の不足分を埋めていかなければならないという課題が課せられています。

具体的な経営改善の方策は、まだ示されていませんが、利用促進につながる明確な方策が次々に打ち出されるものと期待しています。平成２５年度末には、今回の公的支援の成果と岳南鉄道の改善努力の検証が行なわれます。その時、どのような答が出されるのか、許された時間に余裕はありません。

―ＤＭＶからＢＲＴへ―

JR 気仙沼線の仮復旧に採用が決まった BRT のイメージ図。
（資料：JR 東日本）

今年の議会の事業評価において、ＤＭＶ(Dual Mode Vehicle)の導入による公共交通網の整備は見直しを求められました。

もしも、鉄道としての存続ができないということになれば、次なる「市民の足」の確保を考えなければなりません。

東日本大震災で被災した鉄道の復旧で、注目されているのが「ＢＲＴ(Bus Rapid Transit)」<バス高速輸送システム>です。

専用レーンの走行により定時性が確保でき、連接バスなど車輌の高度化とともに、利便性・快適性の高い交通システムで、岐阜市では導入計画を進めています。