



祐介の目

大田ゆうすけ
(福山市議会議員)

No.66

毎月1日号に掲載

環があった。そこで宮沢洋一代議員に働きかけ、補助金政策に経営努力のインセンティブを導入した。その結果、ストは皆無、乗客サービスは向上、事故は減少という好循環が生じ、経営は黒字に転じて補助金は4割減となったという。

公共交通の将来

先日、東部ブロック議員研究会にて両備グループ・小嶋光信代表の講演を拝聴した。小嶋代表はかなりのアイデアマンであり、再建を請け負った和歌山の貴志川線貴志駅（無人駅）の駅長に三毛猫の「たま」を任命した。その主な業務は客招き（笑）。たま駅長は朝6時から夕方5時まで帽子をかぶって改札台に登ってお客様のお見送り・お迎えをした。電車が来ないときはプラットホームの見回りをし、その姿がネットやマスコミを通じて報道されて乗降客が飛躍的に増えたそうだ。

福山市に關係の深い取り組みは中国バスの再建である。中国バスの経営難は、補助金制度の副作用や不仲な労使関係が顧客離れを引き起こしたことが主因と小嶋氏は見抜いた。従来の補助金制度は赤字補てんがメインであり、赤字でないとも補助金が入らないという悪循環

さらに小嶋代表は公共交通の維持・存続策は公設民営か公営が鍵と睨んだ。ヨーロッパでなぜ公共交通がしっかり残っているのかを調べたら、公設公営がポイントであったそうだ。マイカー主流の社会となったら車を運転できない交通弱者はどうなるのかと考え、公設公営で全ての公共交通を残したのだ。逆に地域の公共交通を民間に任せきった国は日本だけだそうだ。

現在、日本の公共交通も事業者の孤軍奮闘型から、国・自治体・市民と事業者が一体となって、地域づくりの一環として維持発展を図るよう変わりつつある。戦後に衰退した路面電車も復活の兆しがある。福山市も公設でキャスパ跡地から駅前通りを南下し医療センター―市立大学―ポートプラザ―北浜通りという路面電車が走らせてはいかがだろうか。将来的には軀まで走らせ軌鉄の復活も夢みたい。