

安心と笑顔のために

投資のための原資必要/ 自治体の役割大きい/ 運転士不足でバス協会と懇談/ 札幌市議団



市内バス路線の縮小が相次いでいる問題で日本共産党札幌市議団は12日、北海道バス協会と懇談し、バス路線縮小の要因となっている運転士不足問題で意見を交換しました。

応対した同協会の今武常務理事は、運送業界で資格を持つ運転士の取り合いになっていることや、運賃値上げが利用者との乗車料収入を減少させかねないとのべ、運転士不足解消の有効策が見いだせないと説明。約30年前は車両100台に127人いた運転手が、2023年9月時点で106と、20人以上減り、「車があっても動かせない」という現状で、貸し切りバスでは7月から10月にかけては新規の注文に答えられず、修学旅行の分散化の要請をおこなっていることも紹介さ

れました。

参加した、太田秀子、長屋いずみの両市議は、国や自治体の補助金について、前倒しなど事業者が財源の見通しが持てる交付方法が望ましいと伝えましたが、現在の補助金は、基本的に赤字(路線)への補てんであり、今常務からは、新たな投資への原資とはならない限界についても語られました。

全国的なバス事業の労使の集まりでは、暮らしを守る交通手段を維持・継続するには、自治体が運転士を雇って派遣してはどうかと事業者が発言したことが紹介。職種は違うものの、除雪作業のオペレーターなど、技術や資格を持った人材を行政が確保する必要性についても意見をかわしました。

検討の約束守れ/ 市電プロジェクトが路線延長 求め市に申し入れ/ 運賃値上げにも抗議



「3代の市政に受け継がれた市電延長の検討に背を向ける対応」、「市民不在のまま料金値上げが進められている」―「市電を守り再配置をすすめるプロジェクト」(代表 荒川尚次)と「中央区民

の要求を実現する連絡会」(代表 富堂保則)は4日、応対した天野周治副市長に、秋元克広市長あての要望書を手渡し、誠実さに欠ける対応に抗議しました。

市電がループ化されてから市は、路線延長を「駅前通り線」「苗穂線」「桑園線」の3案で検討してきましたが、昨年、水素バスなど新交通システム導入を打ち出すなかで、市電延長の検討を中断しました。

天野副市長は、この日もレール施設の課題や沿線の交通障害などから延長は考えないとのべ、レール(軌道)はない新交通システムを札幌駅や苗場方面で実験したいと説明。こうした姿勢に参加者からは、「市の公共交通協議会の議論をみても将来像がわからない」などの意見や、6月29日に市内で開催された都心交通

再考フォーラム2024(第1回)で、市電がJR札幌駅に直結していない矛盾や、水素使用のデマンドバスが地下鉄を補完する中量輸送としての役割が果たせるのか、疑問が投げかけられたことが紹介されました。

市電は、2020年に「上下分離方式」となり、12月から現行200円(大人)を230円とする運賃値上げ案が、北海道運輸局に申請されましたが、市議会への諮問や公聴会も開かれず市民の声が反映されないまま値上げが進められていることに抗議の意思を伝えました。

同席した日本共産党の小形かおり市議は、運賃値上げと利用減の負のスパイラルに陥る交通崩壊を招きかねず、市の公共交通への税の使い方が厳しく問われると指摘しました。