

市民の安心と笑顔のために

No 403 2026年4月3日 日本共産党札幌市議団 事務局 TEL 211-3221/fax 218-5124

3月10日予算特別委 公共交通問題で小形香織市議

■積雪・高齢者考慮しない「バス停まで500m」等 実態と乖離

【バス路線廃止の代替交通導入基準見直しを】市内の路線バスは、統計がある2015年から95路線が廃止されるなか、代替交通が導入されているものは3路線で、新年度予算にも公共交通対策推進費として約46億4200万円が計上されていますが、代替交通の導入予定はありません。

担当部長は、小形市議の質問に、代替交通の導入基準を設定する際に、市が用いている研究機関の調査結果が、自家用車利用者を対象におこなった、「歩行に抵抗を感じる距離を都心部や郊外部など地域毎に分けて調査されたもの」「都心部の場合は230m、郊外部の場合は488m」だと説明。これを参考に札幌市は、バス路線廃止に伴う代替交通導入の基準として、「半径500mの範囲内に廃止等路線以外のバス路線のバス停留所がない」ことを設定しています。

しかし、調査は天候が良好の場合に実施され、札幌市特有の積雪・降雪時の道路状況、若年層と比較して歩行速度が遅い高齢者を考慮したものではありません。

小形市議は、代替交通導入の考え方そのものが札幌市の現状に合わないとして、「導入の基準」を見直すよう提案。「導入を検討する地域は郊外部を想定」と基準変更の必要性を認めない市に対し、小形市議は、市のバス路線維持対策要綱が、路線確保に係る基本的な事項を定めたものであり、この要綱に立ち返る必要があると指摘し、重ねて、かつて市営交通だったバス路線を民間移譲し、運転手確保の補助金を支給している経過にも触れ、市民生活にとって欠かすことができないバス路線だということを中心に据えることを強く求めました。



■公共交通は、水素連節バスより既存公共交通の維持優先に

公共交通システム検討費1億9800万円は、市が2030年度の本格導入を目指す水素燃料電池（FCV）連節バスの予算計上です。

小形市議から、連節バス導入に向けたテスト走行の結果報告を求められた市担当部長は、安全で安定的な運行の可能性を確認する目的として1月に実施し、雪水、凍結路面において、「発信や停止、左右折や車線変更などは問題なく走行できた」と答弁する一方で、水素燃料の連節バスが開発されていないもとでディーゼルとのハイブリット車両を使用し、交通量の少ない夜間に実施したと説明しました。

小形市議は、定時制など課題が残されているほかに、新たな連節バスの導入、車両基地、整備体制など、新規の財政投入が必要となると指摘しました。

令和8年度以降の予算見通しを求められた市担当部長は、「本格運行に向けては交通量がある環境下で、走行速度の把握や停留所への停車状況確認、乗客の乗り降りに要する時間計測など、実運行に近い形で検証を進める」「（令和8年度の予算は）連節車両を借り受ける費用や実証実験を実施する費用などを計上」し、検証を進めつつ、事業者との協議、運営体制や想定される事業費、公共交通ネットワーク維持への貢献などを検討していくと説明しました。

小形市議は、市電延伸の市民の要望に、収支採算が見通せないと背を向ける一方で、様々な新規の財政投入が必要となる新交通システム・連節バスの導入を進めることについて、市民の理解は得られないと指摘。公共交通に独立採算を求める国の方針のもとで、その維持が困難になっている既存のバス路線、市電の維持を最優先するよう求めました。