

路面電車 昭和二年、それまで民間の会社が運営していた路面電車を市で買い取ったのが、市営交通の始まりだよ。公益性の高い電車事業は市が担うべきだという理由で、当時の市議会では満場一致で議決されたんだって。

市バス 僕が登場したのは、昭和二十年、戦争を挟んで、昭和二十年代くらいまでは、僕が主役の時代。このころは、市営交通の輸送人員の約八割を受け持っていたんだ。



大通西2丁目にあったバスセンター。懐かしいボンネットバスの姿が見える（昭和35年）

路面電車とバスで築いた市営交通黄金時代



市が買収した直後、昭和4年の路面電車（南1条西1丁目付近）

その後、路線が競合していた民営バスも買収したんだ。地下鉄 市民の足である公共交通を市が運営することで、安定したサービスの提供を目指したんだね。

しい高度成長を遂げた期間は、僕と路面電車さんが二人三脚で活躍した時代だね。市バスの輸送人員は、昭和三十九年に路面電車を追い越し、その差はどんどん広がっていった。



昭和39年の札幌駅前通（三越前電停）。ラッシュ時には1回で電車に乗れないこともしばしばであった

市営交通の誕生から現在まで

冒頭でご紹介した通り、危機的な経営状況にある市営交通。これまでに歩んできた道のりと、経営改善に向けた動きなどを見てみましょう。

乗り合いバスの規制緩和とは

今年2月、道路運送法が改正され、乗り合いバス事業に関する規制が緩和されました。これまで需要と供給のバランスを考慮して制限されていた、新規路線の開設や既存路線の廃止などを原則として自由化するものです。乗客の多い路線については、従来のバス事業者以外からも参入が予想され、運行便数の

増加や料金の引き下げなど、利用者の利便性向上が期待されています。

しかし、事業者間の競争激化により、市営交通を取り巻く環境はさらに厳しいものになることが予想されています。バスはもちろん、路面電車や地下鉄とも競合する新たなバス路線への参入も考えられるからです。

	改正前	改正後
新規参入	需要と供給の均衡を保つことを前提とした免許制	一定の条件を満たすことを審査する許可制に
路線からの撤退	公衆の利便が損なわれないことを条件とする許可制	撤退まで一定期間を設けることを条件とした事前届け出制に
運賃	国が設定した基準に基づく認可制	上限の範囲内で自由に運賃を定められる上限認可制に