

# 小樽市地域公共交通網形成計画

令和元年 5月

令和5年 7月 一部改定

令和8年 3月 一部改定

小樽市





市長あいさつ

私たちが暮らす小樽市は、東西に鉄道が横断し、市内には7つの駅を有し、さらにはバス路線網が市内一円にくまなく張り巡らされるなど、これまでは、交通事業者により恵まれた公共交通網が維持されてきました。



しかしながら、近年の人口の減少と少子高齢化の影響は、市内路線バスの利用者減少に繋がり、交通事業者の経営努力のみでは路線の確保が困難な状況になっています。

こうした中、国におきましては、平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、地域の実情に応じた施策を策定し実施する、地方公共団体の責務が定められました。さらに、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成が出来るようになりました。

本市ではこうした状況を踏まえ、この度「小樽市地域公共交通網形成計画」を策定し、その将来像を「暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい持続可能な地域公共交通の構築」と決めました。この将来像は、本市が人口の減少や少子高齢化といった地方都市共通の課題を抱える一方、年間800万人もの観光客が訪れる道内有数の観光都市であることから、市民の皆様をはじめ「訪れる人」にとりましても利便性の高い地域公共交通の構築を目指すものです。

今後は本計画に基づき、協議を重ねながら、具体的施策に取り組んでまいりますので、皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

最後になりますが、本計画の策定にあたり、御尽力いただいた小樽市地域公共交通活性化協議会委員の皆様をはじめ、貴重な御意見をいただいた市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

令和元年5月

小樽市長 迫 俊 哉



## - 目 次 -

第1章	序章		
1-1	背景及び目的	・・・	1
1-2	本計画の位置づけ	・・・	2
1-3	計画期間	・・・	2
1-4	計画区域	・・・	3
1-5	本計画の構成	・・・	4
第2章	まちづくりの方向性について		
2-1	関連法令	・・・	5
2-2	上位計画	・・・	7
2-3	関連計画	・・・	8
2-4	地域公共交通の役割	・・・	16
第3章	地域の現況		
3-1	地勢	・・・	17
3-2	人口及び年齢構成の推移	・・・	18
3-3	通勤・通学の状況	・・・	20
3-4	土地の利用状況	・・・	22
3-5	主要施設の状況	・・・	28
3-6	自動車保有と交通事故に関する状況	・・・	40
3-7	観光入込客数の状況	・・・	42
3-8	現況から地域公共交通に要請される事項	・・・	44
第4章	地域公共交通の現状		
4-1	地域公共交通体系	・・・	45
4-2	地域公共交通の概況	・・・	46
4-3	公共交通に関する各種調査結果	・・・	62
第5章	地域公共交通に関する問題点及び課題		
5-1	地域公共交通に求められる役割から見た問題点	・・・	73
5-2	地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題	・・・	77
第6章	小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針		
6-1	将来像	・・・	81
6-2	基本方針	・・・	82
6-3	基本方針に基づく目標	・・・	83
第7章	基本方針に基づく施策内容		
7-1	施策の体系	・・・	87
7-2	施策の内容	・・・	88
7-3	施策推進スケジュール	・・・	92
第8章	計画の達成状況の評価	・・・	97
	(巻末) 参考資料		





第1章 序章



# 1 序章

---

---

## 1-1 背景及び目的

現在、本市の地域公共交通は鉄道、路線バス、タクシーによる交通手段で構成されており、通勤、通学、通院、買物といった市民生活に関連した移動だけでなく、本市を訪れる観光客の移動を支える重要な役割を担っています。

本市では昭和39年を人口のピークとして以降、人口の減少が続いている中、バス事業は当初から民営で行われ、経営努力によりバス路線の維持が行われてきておりますが、近年の少子高齢化により収支が悪化しており、現状のままではバス路線の維持が困難となってきた状況です。

こうした状況の中、利便性の向上と利用促進を図っていくとともに、路線の一部統合等も含め、安定した運営の下、将来にわたり安定的かつ持続可能な地域公共交通の維持・確保に向け、円滑に運行できるよう、関係者との連携を図りながら地域公共交通網の構築を進めていく必要があります。

このため、地域の特性や市民ニーズを踏まえた現状の地域公共交通網の課題に対応し、本市にふさわしい交通網の構築を進めるため、「小樽市地域公共交通網形成計画」を策定します。

## 1-2 本計画の位置づけ

本計画は、関連法令や上位計画及び関連計画との整合性や連携などを図った内容とし、本市の地域公共交通におけるマスタープランとして策定するものです。

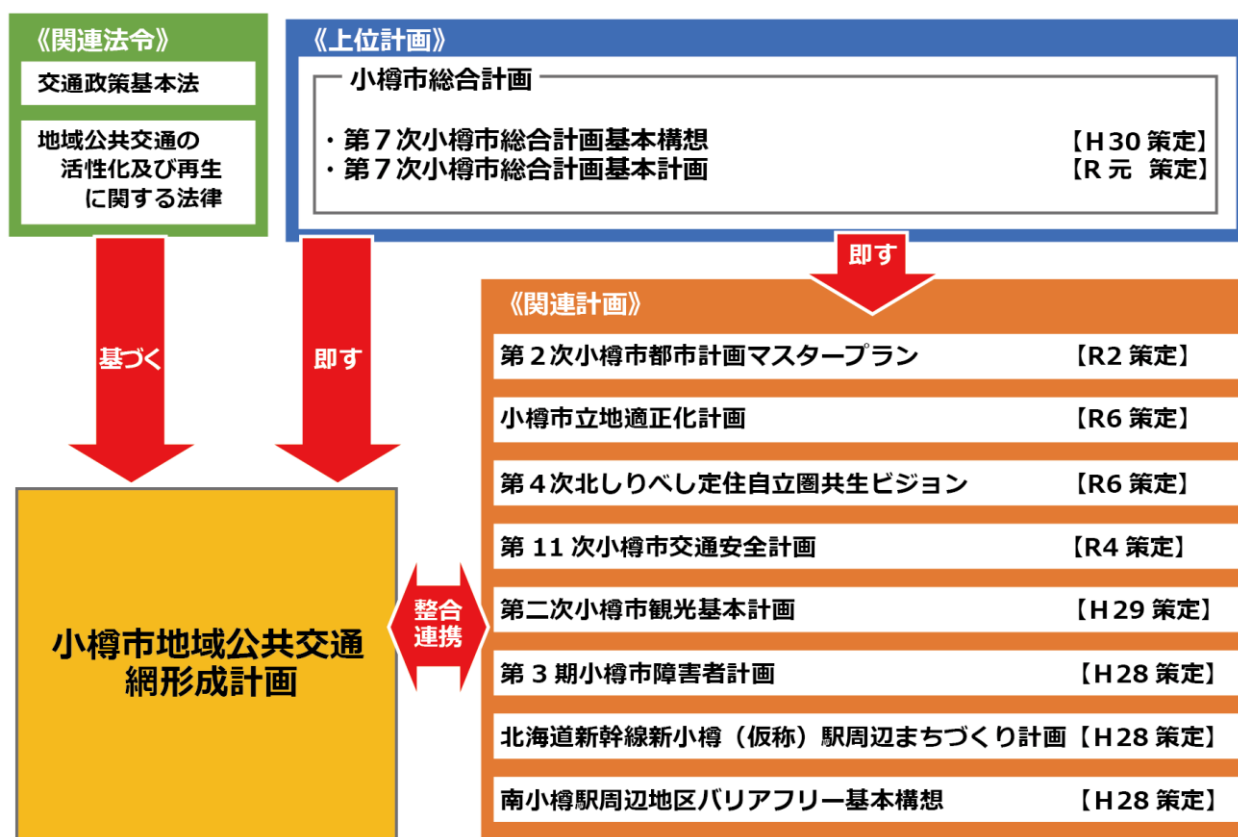


図 1 - 1 本計画の位置づけ

なお、関連法令、上位計画及び関連計画の内容については、「2 まちづくりの方向性」で整理を行います。

## 1-3 計画期間

【計画期間】令和元（2019）年度から令和10（2028）年度

2030年開通予定である北海道新幹線の札幌延伸による新たな需要への対応や並行在来線の取扱いにより、本市における地域公共交通網の見直しを更に行う必要があることから、本計画では並行在来線の取扱いが決まる予定である北海道新幹線開業の5年前までを目標年次としました。

しかし、令和12（2030）年度末に開業を予定していた北海道新幹線札幌延伸が延期となったほか、コロナ5類指定以降、公共交通の利用状況に急激な変化がみられるとともに、公共交通事業者を取り巻く環境にも大きな変化が生じています。

こうした動きに対応しつつ、次期計画について検討するため、計画期間を令和10（2028）まで延長します。

## 1-4 計画区域

【計画区域】小樽市内全域を対象とします。

本計画の上位計画である小樽市総合計画では、各地区の特性から地区を3つに大別（北西部地区、中部地区、東南部地区）し、さらに各地区を細分化（10地区）した上で将来に向けた発展の方向性を示しています。本計画では総合計画における区分を基本としつつ、地形や現状の地域公共交通網の状況を踏まえ、10地区を再編等した上で5地区に分類します。

＜地区区分＞

総合計画			本計画
北西部地区	塩谷地区	蘭島、忍路、桃内、塩谷	塩谷・長橋・オタモイ地区
	長橋・オタモイ地区	オタモイ、幸、長橋、旭町	
	高島地区	祝津、赤岩、高島	高島・手宮地区
中部地区	手宮地区	手宮、末広町、梅ヶ枝町、錦町、清水町、豊川町、石山町、色内3丁目	中央・山手・南小樽地区
	中央地区	稲穂、花園、色内1, 2丁目、港町、堺町、東雲町、山田町、相生町、入船1,2丁目	
	山手地区	富岡、緑、最上、松ヶ枝、入船3～5丁目、天狗山	
	南小樽地区	住ノ江、住吉町、有幌町、信香町、若松、奥沢、天神、真栄、潮見台、新富町、勝納町、若竹町、築港	
東南部地区	朝里地区	桜、船浜町、朝里、新光、望洋台、朝里川温泉	朝里地区
	銭函地区	張碓町、春香町、桂岡町、銭函1～3丁目、見晴町、星野町	銭函地区
	石狩湾新港地区	銭函4, 5丁目	

※本計画における「長橋」についてはバス路線の系統上、長橋1,2丁目を「中央・山手・南小樽地区」に、長橋3～5丁目を「塩谷・長橋・オタモイ地区」に分割しています。

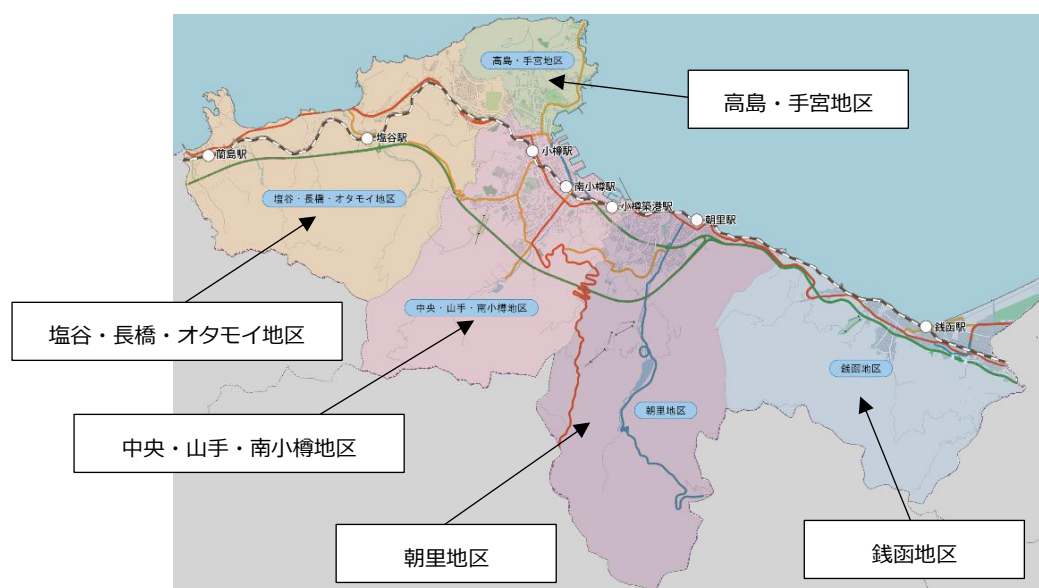
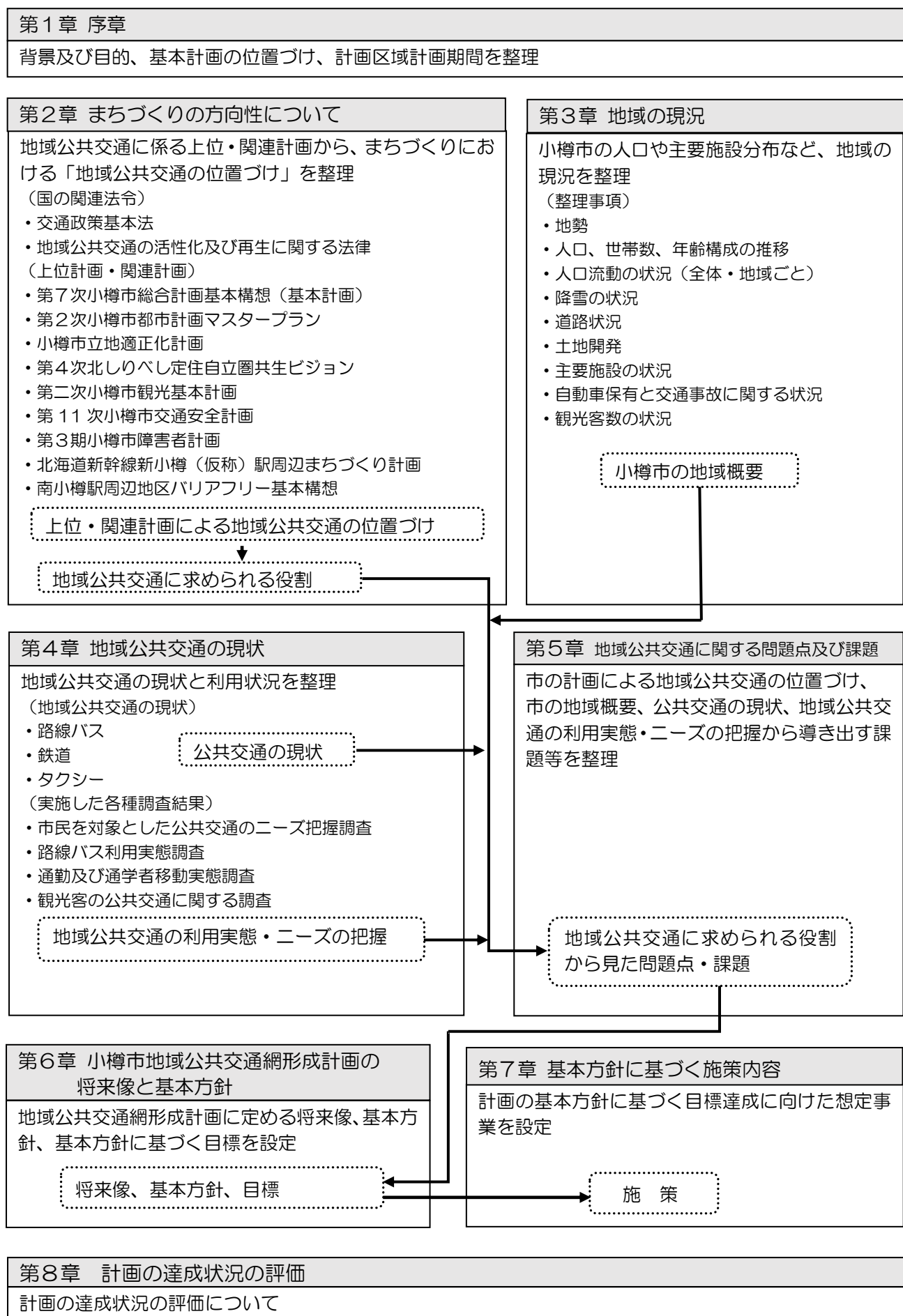


図1-2 地区区分

## 1-5 本計画の構成





第2章

まちづくりの方向性について



## 2 まちづくりの方向性について

この章では、地域公共交通について、関連法令から、国、地方公共団体、交通関連事業者、市民等のそれぞれの責務や、地域公共交通網形成計画作成にあたっての基本的な考え方や手続を明らかにします。併せて、本市のまちづくりと連携させて計画を作成する必要があることから、地域公共交通に関連する本市の上位・関連計画を整理し、本市における「地域公共交通の役割」を整理します。

### 2-1 関連法令

地域公共交通に関する国の動向を示す関連法令を以下のとおり整理しています。

#### (1) 交通政策基本法

交通政策基本法は交通に関する施策について、基本理念やその実現を図る基本的事項を定めるとともに、国や地方公共団体等の責務等を明らかにし、当該施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。

##### ①基本理念等

- 「交通」は以下の機能を有する。
  - ・国民の自立した日常生活及び社会生活の確保
  - ・活発な地域間交流及び国際交流
  - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要。(基本的認識)

##### ②地方公共団体などの責務等(条文抜粋)

###### (地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

###### (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

###### (国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

##### ③関係者の連携・協力(条文抜粋)

###### (関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

## (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成等について定め、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。

### ①本法における公共交通網形成の促進に対する観点

- 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
- 活力ある都市活動の実現
- 観光その他の地域間の交流促進
- 交通に係る環境への負荷の低減

### ②地域公共交通網形成計画策定に関する事項（条文抜粋）

#### （基本方針）

第三条 主務大臣は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

#### （地域公共交通網形成計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

#### （協議会）

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

## 2-2 上位計画

### (1) 第7次小樽市総合計画（基本構想）

#### ① 計画の概要

「第7次小樽市総合計画（基本構想）」は、市政運営全般についての指針として、本市が目指す将来都市像と、それを実現するための基本的方向等を明らかにするものです。

#### ② 計画期間

令和元（2019）年度～令和10（2028）年度（10年間）

#### ③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

<b>将来都市像</b>	自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽 ～あらたなる100年の歴史へ～
<b>まちづくりのテーマ</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 安心して子どもを生み育てることのできるまち</li> <li>2. 誰もがいきいきと健やかに暮らせるまち</li> <li>3. 強みを生かした産業振興によるにぎわいのまち</li> <li><b>4. 生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち</b></li> <li>5. まちなみと自然が調和し、環境にやさしいまち</li> <li>6. 生きがいにあふれ、人と文化を育むまち</li> </ol>
<b>地域公共交通に関連する基本的方向</b>	<p><b>【テーマ4 施策6 交通】</b>                  地域経済と暮らしを支え、人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立を目指します。                  このため、地域の特性にふさわしい、将来にわたって持続可能な地域公共交通網形成の実現に向けて取組を進めます。                  また、市民や本市を訪れる誰もが、安全・安心で円滑に移動できる交通環境づくりに努めるとともに、北海道新幹線や北海道横断自動車道など新たなネットワークの実現に努めます。</p>

※下線は、まちづくりのテーマの中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

## 2-3 関連計画

### (2) 第2次小樽市都市計画マスタープラン

#### ① 計画の概要

「第2次小樽市都市計画マスタープラン」は、「第7次小樽市総合計画」の将来都市像実現に向けた市政の展開方向や主要施策の指針のうち、都市計画が担う役割や意義を明確にするとともに、本市の将来像を実現するため、都市計画に関わる土地利用や都市施設などの基本方針を示した計画です。

#### ② 計画期間

令和2（2020）年度～令和21（2039）年度（20年間）

#### ③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

将来都市像	『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』	
基本目標	1) 活力と魅力あふれるまちづくり 2) 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり 3) 自然を大切にし、歴史・文化を育むまちづくり 4) 持続可能で効率的なまちづくり	
部門別方針	1. 土地利用の方針 2. <u>交通の方針</u> 3. 緑の方針	4. 生活環境の方針 5. 都市景観の方針 6. 都市防災の方針
地域公共交通に関する方針の考え方	<p><b>【方針2（1）基本的考え方】</b>                  駅などの交通結節点の機能強化を図るとともに、将来にわたって持続可能な地域公共交通網形成の実現に向けた取組を進めます。</p> <p><b>【方針2（2）交通の整備方針】</b>                  JR 小樽駅の駅前広場は、交通結節点として求められる機能・施設について検討し、整備を図ります。</p> <p>広域路線バスと鉄道との連携を促進し、利便性の向上を図ります。</p> <p>将来にわたり、安定的かつ持続可能な公共交通の維持・確保に向け、関係機関と連携を図りながら地域公共交通網の構築を進めます。</p>	

※下線は、部門別の方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

### (3) 小樽市立地適正化計画

#### ① 計画の概要

「小樽市立地適正化計画」は、「第7次小樽市総合計画」に示す「将来人口への適応」を進める一つ的手段として、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、「第2次小樽市都市計画マスタープラン」の基本目標に掲げた「持続可能で効率的なまちづくり」の実現を目指すため、住宅及び都市機能増進施設（誘導施設）の立地の適正化を図るための計画です。

#### ② 計画期間

令和21（2039）年度まで

#### ③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

まちづくりの目 標	『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』
基 本 目 標	持続可能で効率的なまちづくり
視 点 別 の 方 針	1. 居住に関する方針 2. 都市機能に関する方針 <b>3. 交通ネットワークに関する方針</b>
地 域 公 共 交 通 に 関 連 す る 方 針 の 考 え 方	<b>【具体的施策⑩：】「小樽市地域公共交通網形成計画」に基づく取組との連携</b> まちににぎわいをもたらす人々の交流と地域の暮らしを支えるには地域公共交通の役割が重要です。 そのため、「小樽市地域公共交通網形成計画」と連携しながら、拠点（都市機能誘導区域）間等の移動について「基幹的公共交通軸」と「準基幹的公共交通軸」を基本とし、公共交通等による持続的かつ円滑な移動を確保します。

※下線は、視点別の方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

(4) 第4次北しりべし定住自立圏共生ビジョン

① 計画の概要

「第4次北しりべし定住自立圏共生ビジョン」は、小樽市を中心市とし、積丹町・古平町・仁木町・余市町・赤井川村の6市町村で構成する「北しりべし定住自立圏」が、令和7年度から令和11年度までの5年間に取り組む広域連携の方針を示したものです。

② 計画期間

令和7(2025)年度～令和11(2029)年度(5年間)

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

<p><b>圏域の将来像</b></p>	<p>魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、人、もの、情報が交流する圏域</p>
<p><b>将来像実現に向けた目標</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 圏域の住民が安心して暮らせる地域づくり</li> <li>2. 圏域の歴史や地域資源を活用した広域観光の推進と圏域内連携による産業の活性化</li> <li>3. 圏域内の交通の整備</li> <li>4. 施設の有効活用による圏域内外の住民の交流と生きがいつくりの促進</li> <li>5. 交流人口の拡大と移住の促進</li> <li>6. 地域を支える人材を育成し、自立した活力ある圏域の形成</li> </ol>
<p><b>政策分野</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li><b>2. 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</b></li> <li>3. 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野</li> </ol>
<p><b>地域公共交通に関連する政策分野の方向性</b></p>	<p><b>【政策分野2 (1) 地域公共交通】</b>                  圏域内の公共交通の利用の促進を図る。                  多様な交通手段の組合せにより地域の生活環境や観光客の利便性などを確保する。</p> <p>圏域における人口減少に伴い、生活路線バスの輸送人員は減少傾向にあり、<u>乗務員不足や燃料費の高騰なども相まって、バス事業者を取り巻く環境は大変厳しい状況にあるが、通院や通勤・通学などに必要な生活路線の維持は不可欠であることから、今後も運行便数の維持のため、運行補助の取組とコミュニティバスなどの運行を継続するほか、効率的な運行方法について、各市町村とバス事業者などが協働して調査・研究を行うことが必要である。</u></p> <p><u>また、乗務員不足も減便や廃止の一因となっているため、採用促進策を進める必要がある。一方で、不採算路線の縮小や廃止が見込まれることから、その代替交通を含め、交通空白地域や高齢者に対応できる多様な交通手段の導入を検討することが必要である。</u></p>

※下線は、政策分野の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

(5) 第二次小樽市観光基本計画

① 計画の概要

「第二次小樽市観光基本計画」は、国内や小樽の観光の動向、課題認識、目指すべき姿と主要施策などのほか、主要施策に対して講じる主な取組を位置付けることにより、観光施策を総合的かつ体系的に取りまとめ、今後、官民が一体となった観光振興の推進体制を確立することを目的として策定します。

③ 計画期間

平成 29 (2017) 年度～令和 8 (2026) 年度まで

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

<p>目指すべき姿</p>	<p>ホンモノの小樽とふれあう —観光客と市民がふれあい、新しい発見があり、また来たいと思える街—</p>
<p>方 向 性</p>	<p><u>(1) 小樽の魅力を深める</u> (2) 小樽の魅力を広げる (3) 小樽の魅力を共有する</p>
<p>地域公共交通 に関連する 主要施策</p>	<p><b>【方向性(1) 施策① キャンペーン等各種情報発信の強化】</b>  <u>＜地域公共交通に係る主な取組＞</u>          ・交通や宿泊、イベント等、観光情報の収集と提供</p> <p><b>【方向性(1) 施策⑤ 観光客が快適に過ごせる環境整備】</b>  <u>＜地域公共交通に係る主な取組＞</u>          ・交通アクセスや駐車場の充実と関連情報の提供</p>

※下線は、方向性の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

**(6) 第11次小樽市交通安全計画**

**① 計画の概要**

「第11次小樽市交通安全計画」は、計画期間内に講ずべき交通安全対策の大綱を定めたものであり、従来の活動実績を考え合わせて、関係機関、関係団体、さらに市民の理解を積極的な協力を求め、交通の安全を確保しようとするものです。

**② 計画期間**

令和3（2021）年度～令和7（2025）年度（5年間）

**③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方**

<p><b>基本構想 (抜粋)</b></p>	<p>小樽市における道路交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、「自分の命は自分で守る」、「家族の命は家族で守る」、「地域の命は地域で守る」という自他の人命尊重の理念の下、究極的に交通事故のない社会を目指す立場に立って、社会情勢の変化を踏まえながら、歩行者、高齢者、障がい者及び子ども等、交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とする安全施策を講ずる必要がある。</p> <p>このような観点から、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、本市の実態に即した施策を総合的に策定し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、これを官民一体となって強力に推進していかなければならない。</p>
<p><b>重点課題</b></p>	<p>第2章 道路交通の安全</p> <p><b><u>(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策</u></b></p> <p>(2) 飲酒運転の根絶</p> <p>(3) スピードダウン</p> <p>(4) シートベルトの全席着用</p> <p>(5) 自転車の安全利用</p> <p>(6) 生活道路における安全確保</p> <p>第3章 冬季の交通安全確保</p> <p>第4章 踏切道における交通の安全</p>
<p><b>地域公共交通に関連する重点課題の内容 (抜粋)</b></p>	<p><b>【重点課題(1)】</b></p> <p>人口減少や少子高齢化の進行、自家用車の普及などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあることから、高齢者をはじめとする交通弱者の方々が、安心して日常生活を送るため、将来にわたり持続可能な公共交通の在り方の検討が必要である。</p>

※下線は、重点課題の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

(7) 第3期小樽市障害者計画

① 計画の概要

本市では障がいの有無にかかわらず、すべての人々が人格と個性を尊重し、住み慣れた地域とともに安心して生活することができるまちづくりを目指し、福祉の分野にとどまらず、保健、医療、教育、雇用、生活環境、交通、防災など幅広い施策を総合的、長期的な視点に立ち、新しい時代のニーズに即したものと転換していくため、第3期「小樽市障害者計画」を策定しました。

④ 計画期間

平成29(2017)年度～令和8(2026)年度まで

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

基本理念	障がいのある人もない人も、ともに生きる社会の実現
目 標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域生活の支援体制の充実</li> <li>2. 自立と社会参加の促進</li> <li>3. バリアフリー社会の実現</li> </ol>
施 策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活支援の充実</li> <li>2. 保健医療の充実</li> <li>3. 療育・教育環境の充実</li> <li>4. 雇用・就労の支援</li> <li>5. 社会参加の促進</li> <li>6. 権利擁護・理解の促進</li> <li><b>7. 生活環境の整備</b></li> <li>8. 情報・コミュニケーションの充実</li> </ol>
地域公共交通に 関連する 具体的な施策	<p><b>【施策7(1)福祉のまちづくりの推進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>公共交通機関施設のバリアフリー化</b> 南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、南小樽駅のバリアフリー化を推進します。</li> <li>・ <b>心のバリアフリーの促進(市民への理解の促進)</b> 視覚に障がいのある人が、盲導犬を同伴して、公共施設や商業施設、公共交通機関を円滑に利用できるよう啓発を行い、市民全体の理解の促進に努めます。</li> </ul>

※下線は、施策の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

**(8) 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画**

**① 計画の概要**

「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」は、新幹線駅の開業による地域の活性化やにぎわい効果等が期待されている小樽市において、その効果を最大限に活用した、魅力あるまちづくりを進めていくため、新小樽（仮称）駅周辺地域の整備に向けた指針や、官民が連携した取組等についての検討を行い、新幹線開業に向けたまちづくり計画を策定するものです。

**② 計画期間**

－ （平成 29 年 3 月策定）

**③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方**

<p><b>整備 コンセプト</b></p>	<p>新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり『小樽の新たな玄関口の形成』</p>
<p><b>整備方針</b></p>	<p>1. 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携  <b>2. 交通ネットワークの形成</b>                  3. 地域環境を生かした街並み・景観等の形成                  4. 交通結節点における機能・施設の導入</p>
<p><b>地域公共交通 に関連する 個別方針</b></p>	<p><b>【整備方針 2 3）2次交通の確保・充実】</b>                  市内各観光地や倶知安町、ニセコ町、岩宇地域及び北後志地域へのアクセスは、小樽駅を起終点とした現在のバスネットワークを活用し、新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶことを基本に考え、交通事業者と密な連携により推進します。</p>
<p><b>地域公共交通 に関連する その他事項</b></p>	<p><b>【2次交通対策の方向性】</b>  <b>《方向性1》 2次交通手段の確保</b>                  ①新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化                  ②市内各観光地へアクセスするバス交通の充実                  ③市内各地域からのアクセス強化                  ④タクシーサービスの充実                  ⑤北後志地域等との広域連携の強化  <b>《方向性2》 公共交通の利用促進</b>                  ①公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ                  ②移動円滑化の取組の推進</p>

※下線は、整備方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

**(9) 南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想**

**① 計画の概要**

「南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想」は、南小樽駅周辺地区を一体的かつ重点的に整備することにより、南小樽駅周辺地区がすべての人にとって移動の利便性・安全性の向上と社会参加機会が増大されることを目的として、バリアフリー化の基本的事項を定めるものです。

**② 計画期間**

平成 29 (2017) 年度～令和 8 (2026) 年度 (10 年間)

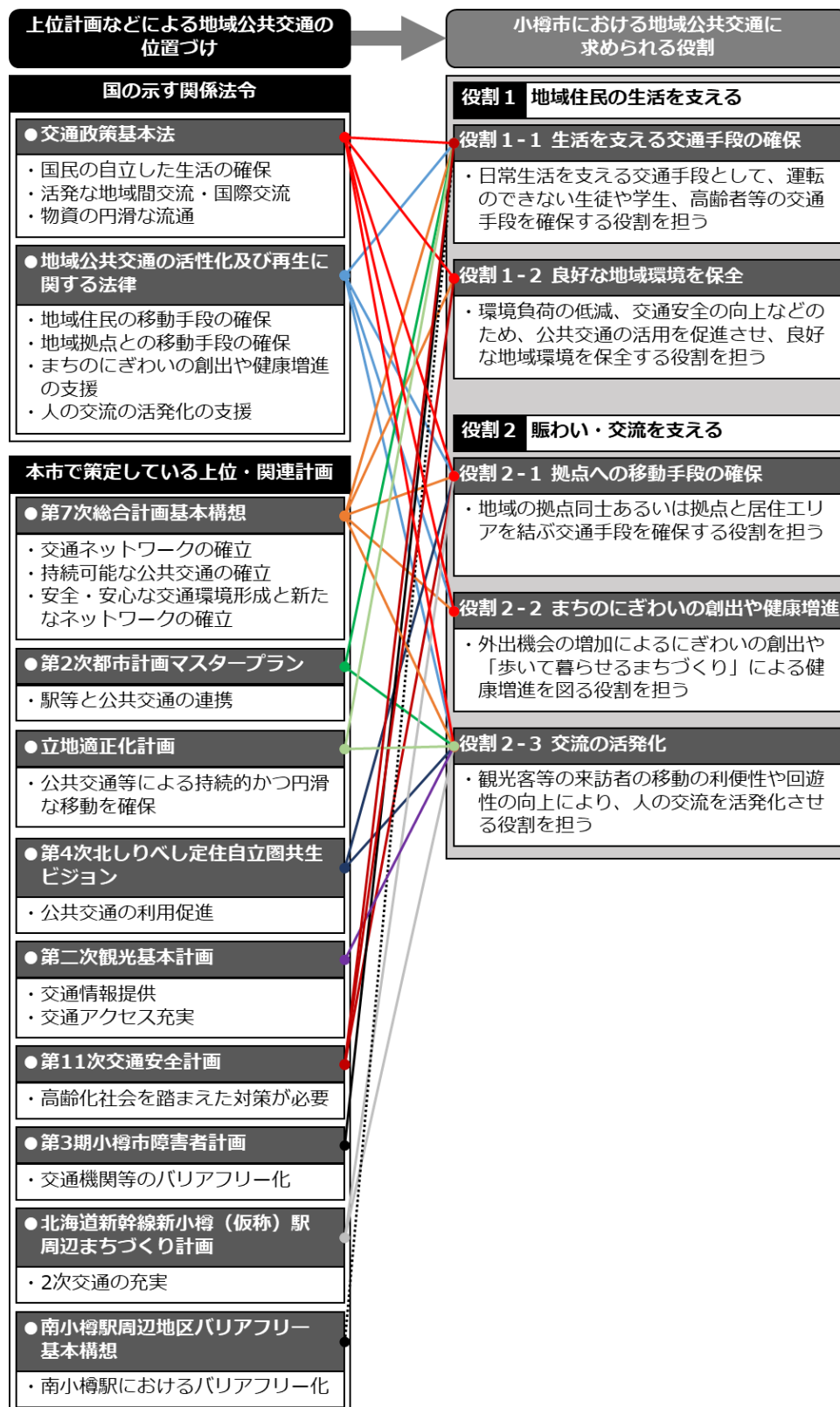
**③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方**

<p><b>基本理念</b></p>	<p>ともに支えあい、安心して健やかに暮らせるまち</p>
<p><b>基本方針</b></p>	<p><u>1. すべての人にやさしい歩行者ネットワークの確保</u>                  2. 冬期の積雪・凍結に対する配慮                  3. 「心のバリアフリー」の推進                  4. 行政、施設管理者、市民との連携・協働                  5. 継続的・段階的な整備の推進</p>
<p><b>南小樽駅周辺地区の整備方針</b></p>	<p><b>(1) 整備方針</b>                  南小樽駅周辺地区は、小樽市立病院及び小樽協会病院をはじめとする医療施設等が立地していることや、南小樽駅とそれらの施設を結ぶ経路がほぼ平らであり、徒歩での移動がしやすい地区となっています。このため、南小樽駅と病院等を結ぶ歩行者動線経路を整備するとともに、南小樽駅のバリアフリー化を進め、高齢者や障がい者などのすべての人が円滑に移動でき、安全安心に暮らせるまちづくりを進めます</p> <p><b>(2) 施設等の課題への対応方針</b>                  南小樽駅周辺地区における南小樽駅、市道住吉線及び信号機等については、特定事業及びその他の事業への位置づけを行い、バリアフリー化を進めます。                  その他の施設については、各施設管理者と協議を行い、バリアフリー環境の改善・向上に努めます。また、生活関連経路以外の道路であっても、必要な整備を実施することでバリアフリー環境の向上が図れる場合には道路管理者と協議を行い、整備を推進するよう努めます</p> <p><b>【その他の施設への対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院等の建築物（生活関連施設）、バスベイ、横断歩道橋等（道路付属施設）</li> <li>・生活関連経路以外の道路</li> </ul>

※下線は、基本方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

## 2-4 地域公共交通の役割

前段で整理した「交通政策基本法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」「上位計画」「関連計画」の考え方を踏まえ、本市における「地域公共交通の役割」を以下のように設定しました。



A decorative graphic consisting of three overlapping squares. The top-left square is white with a light blue border. The middle square is solid dark blue. The bottom-right square is white with a light blue border. The text '第3章 地域の現況' is positioned over the dark blue square.

## 第3章 地域の現況

## 第3章 地域の現況

この章では、「地域公共交通の役割」が現在の本市で果たされているかについて「地域の現況」として、本市の地勢や人口など自然的・社会的状況のうち地域公共交通に関連した項目で整理します。

### 3-1 地勢

#### (1) 地勢

本市は北海道西海岸のほぼ中央に位置し、札幌市など4市町村に隣接しています。行政区域の総面積は243.83平方キロメートルで、東西に細長く形成される市街地である一方、日本海に面し、他の三方を山々に囲まれた地形であり、平地が極めて少なく、市街地では東西に細く形成されています。

本市は明治時代から、小樽港を拠点とした貿易が盛んな商業都市として発展し、明治時代から昭和初期にかけて建設された小樽運河や石造倉庫群等の歴史的な建造物は、現在では観光資源としての役割を果たしています。

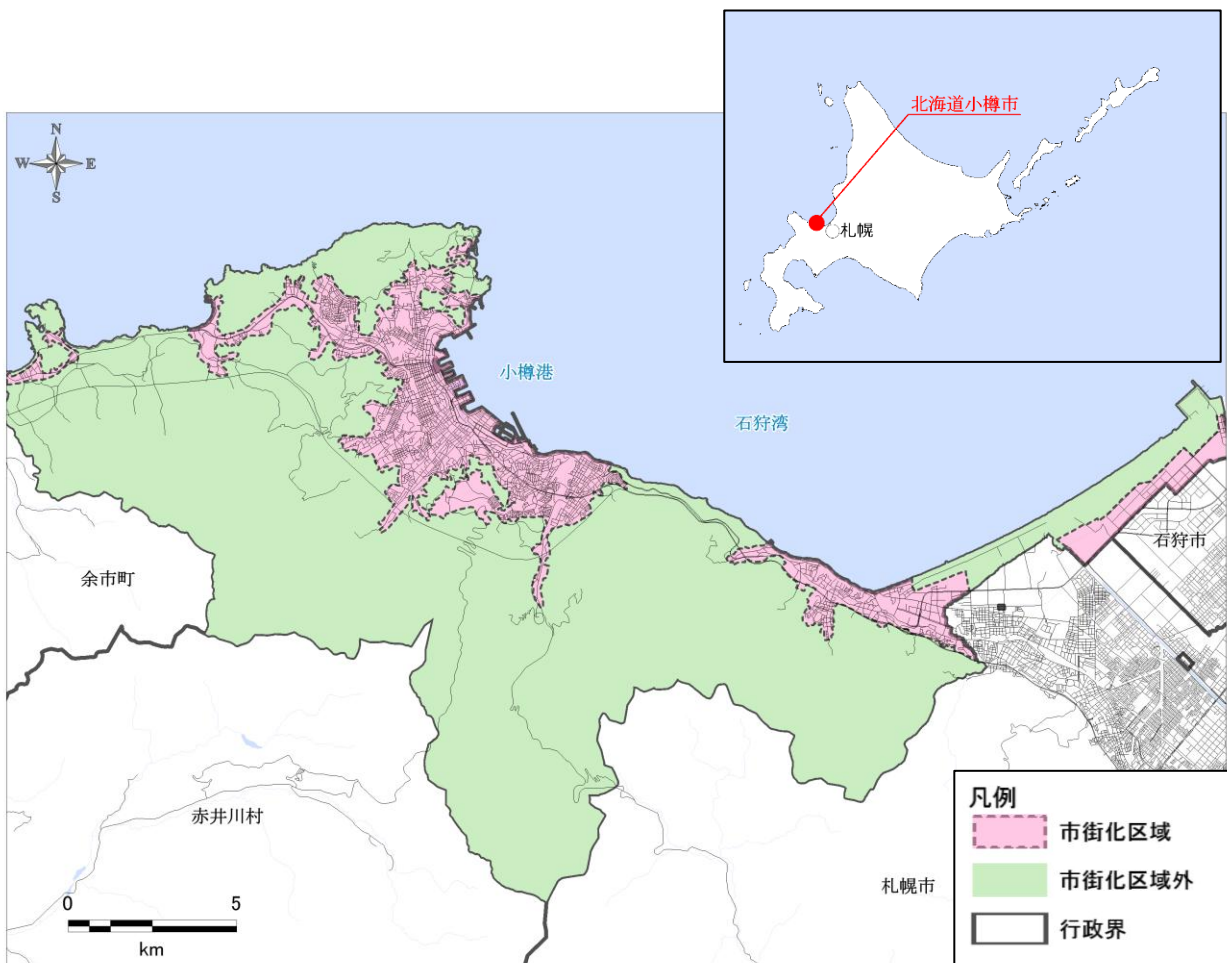


図 3-1 小樽市の位置

3-2 人口及び年齢構成の推移

(1) 人口・世帯数の推移

国勢調査によると本市の人口は減少傾向にあり、令和2年には平成12年と比較し約26%にあたる約39,000人の減少となっており、世帯数においては約14%にあたる約9,000世帯の減少となっています。

また、地区別でみると、過去20年の人口変化率は、「中央・山手・南小樽地区」では約28%、「高島・手宮地区」では約40%減少しており、全市域より高い傾向にある一方で、「朝里地区」や「銭函地区」では全市域より低い傾向にあります。

さらに、全市域の世帯数については、過去20年で約14%減少しているのに対し、「高島・手宮地区」では約28%減少しています。

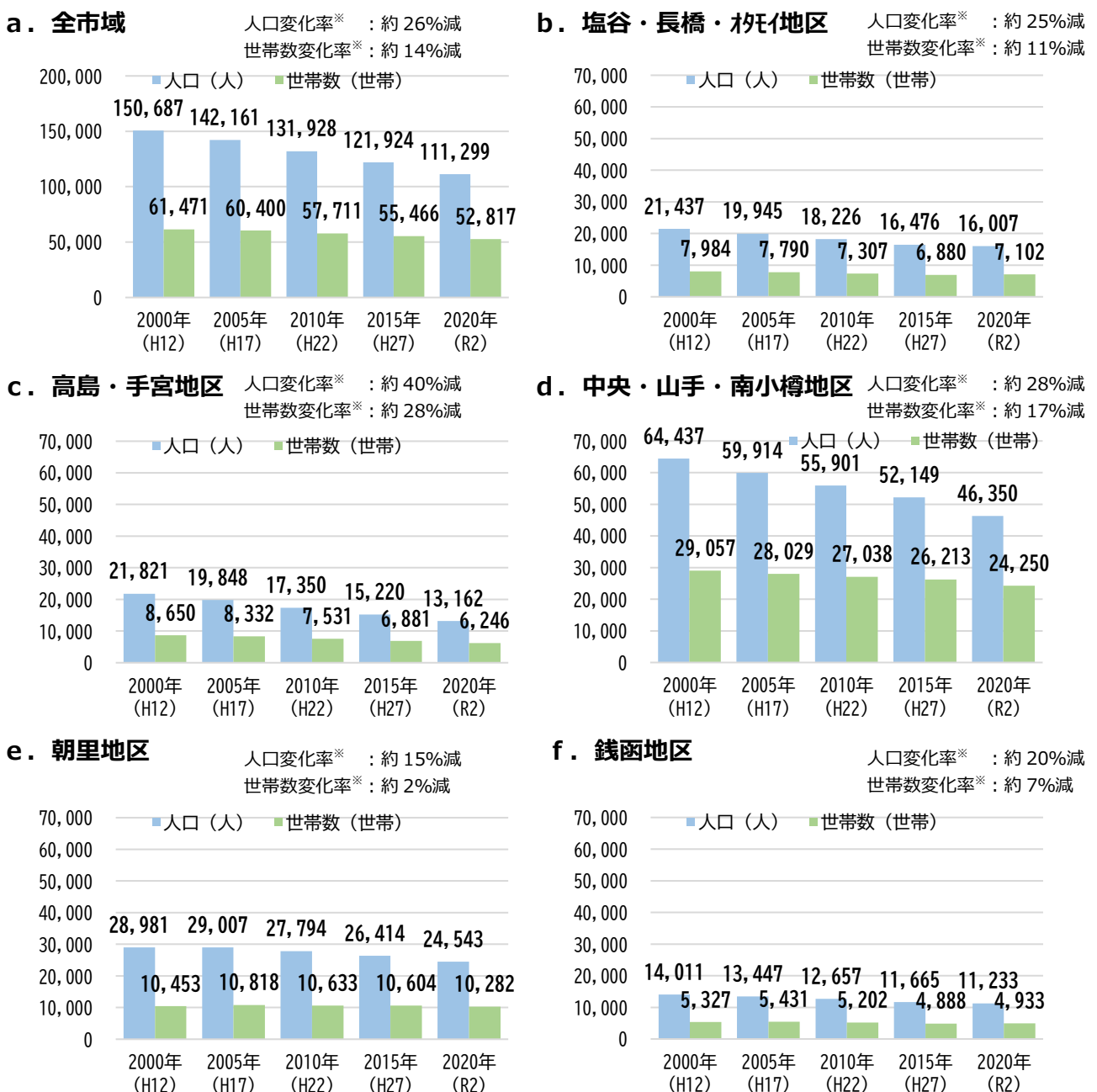


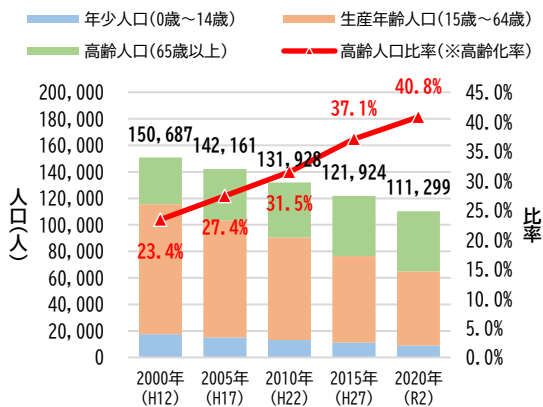
図 3-2 全市・地区別の人口と世帯数の推移[出典：国勢調査] ※変化率：R2/H12

## (2) 高齢化率

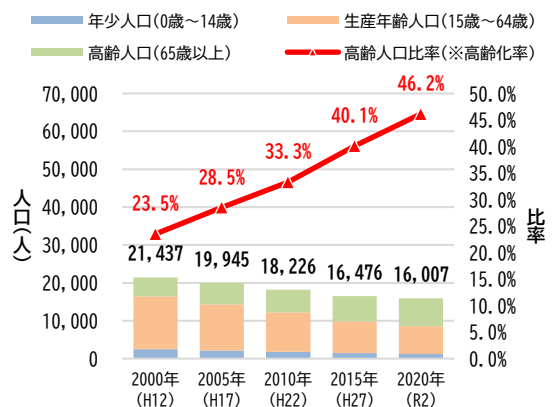
本市の高齢化率は、平成12年は約23%でしたが、令和2年には約41%と増加しています。

地区別にみると、「塩谷・長橋・オタモイ地区」、「高島・手宮地区」では令和2年時点で45%前後となっており、全市域と比べ高い傾向にあります。

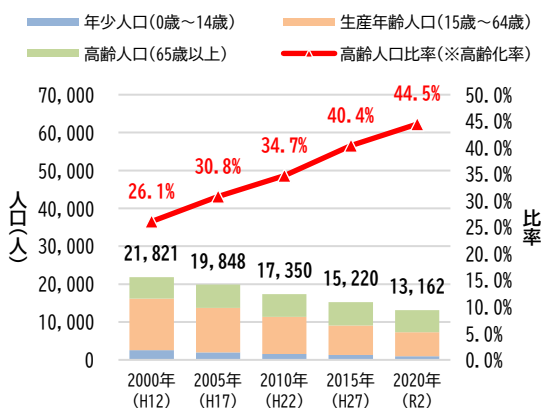
### a. 全市域



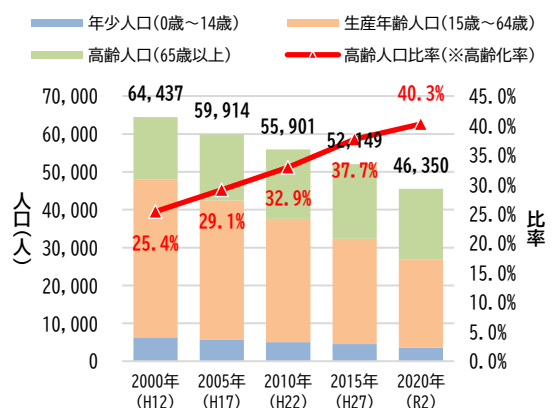
### b. 塩谷・長橋・オタモイ地区



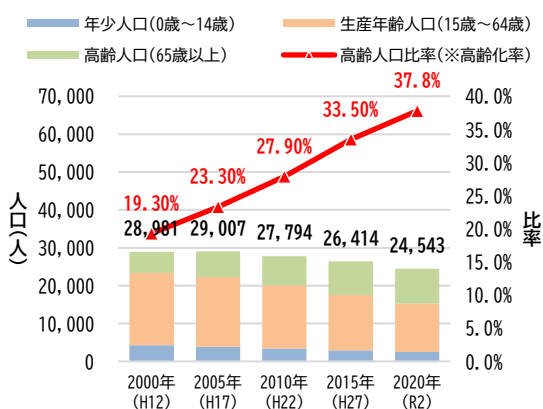
### c. 高島・手宮地区



### d. 中央・山手・南小樽地区



### e. 朝里地区



### f. 銭函地区

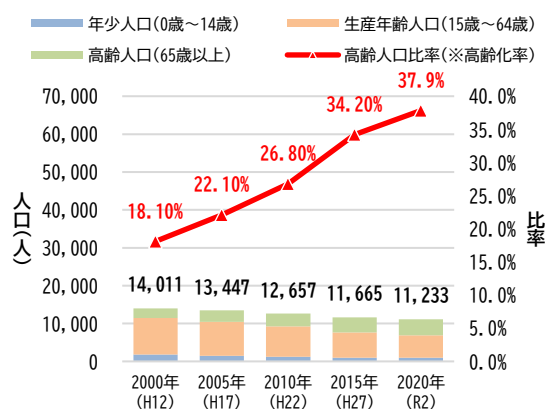


図 3-3 全市・地区別の年齢3区分人口と高齢化率の推移[出典：国勢調査]

3-3 通勤・通学の状況

(1) 通勤・通学先

市民の通勤・通学においては、市内での就業・通学が最も多く、次いで札幌市を就業・通学先とする移動が多い状況にあります。一方で、本市を就業・通学先としている市町村のうち、最も多いのは札幌市となっています。本市からの流出人口が約9,000人に対し、流入人口は約12,000人あり、流入人口が上回っていることから、市内の昼間人口は夜間人口より多いことがわかります。また、本市からの地区別の流出人口に着目した場合、銭函・桂岡地区に常住する就業者及び通学者の約5割が市外に流出しています。

表 3-1 小樽市常住者の通勤・通学先市町村【出典：令和2年国勢調査】

	総数(人) (15歳以上)	就業者(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
小樽市に常住する就業者・通学者	48,714	44,785	3,929
うち市内で就業・通学	38,628	35,873	2,755
うち他市町村で就業・通学	9,247	8,172	1,075
札幌市	6,708	5,875	833
石狩市	616	597	19
江別市	144	73	71
後志一町村計	1,116	1,084	32
余市町	685	654	31
仁木町	117	117	0
赤井川村	116	116	0
後志管内その他市町村	198	197	1
その他の市町村	663	543	120

表 3-2

地区別の市外への通勤・通学状況

【出典：令和2年国勢調査】

	小樽市常住の 就業者 通学者数(人) (15歳以上)	小樽市外に 通勤又は通学 している 就業者・ 通学者数 (人) (15歳以上)	市外 流出率
稲穂地区	1,815	258	14.2%
手宮・色内地区	1,907	243	12.7%
花園地区	1,861	221	11.9%
入船地区	2,101	293	13.9%
松ヶ枝・最上地区	2,205	311	14.1%
緑・富岡地区	3,471	482	13.9%
長橋地区	2,090	303	14.5%
豊川・石山地区	893	131	14.7%
梅ヶ枝・末広地区	1,351	181	13.4%
若松・新富地区	1,808	307	17.0%
潮見台・若竹地区	2,580	466	18.1%
奥沢・天神地区	3,086	484	15.7%
幸・オタモイ地区	3,131	490	15.6%
赤岩・祝津・高島地区	3,061	341	11.1%
桜・望洋台地区	5,971	1,066	17.9%
朝里・新光地区	4,844	996	20.6%
銭函・桂岡地区	5,072	2,435	48.0%
塩谷・蘭島地区	1,467	239	16.3%
合計	48,714	9,247	19.0%

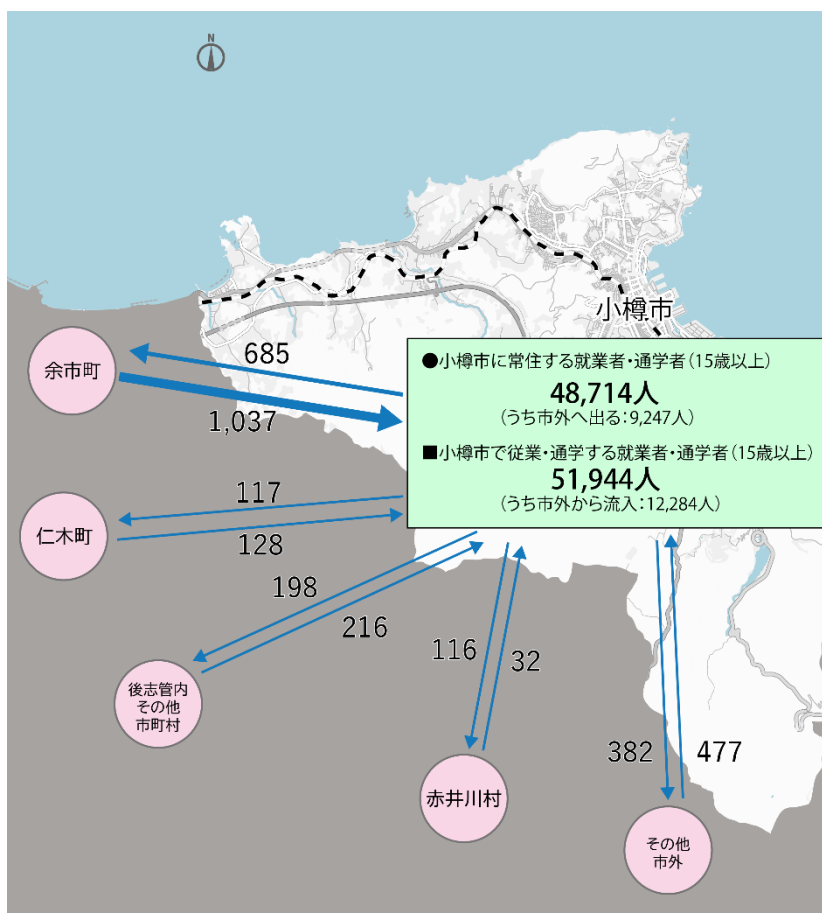
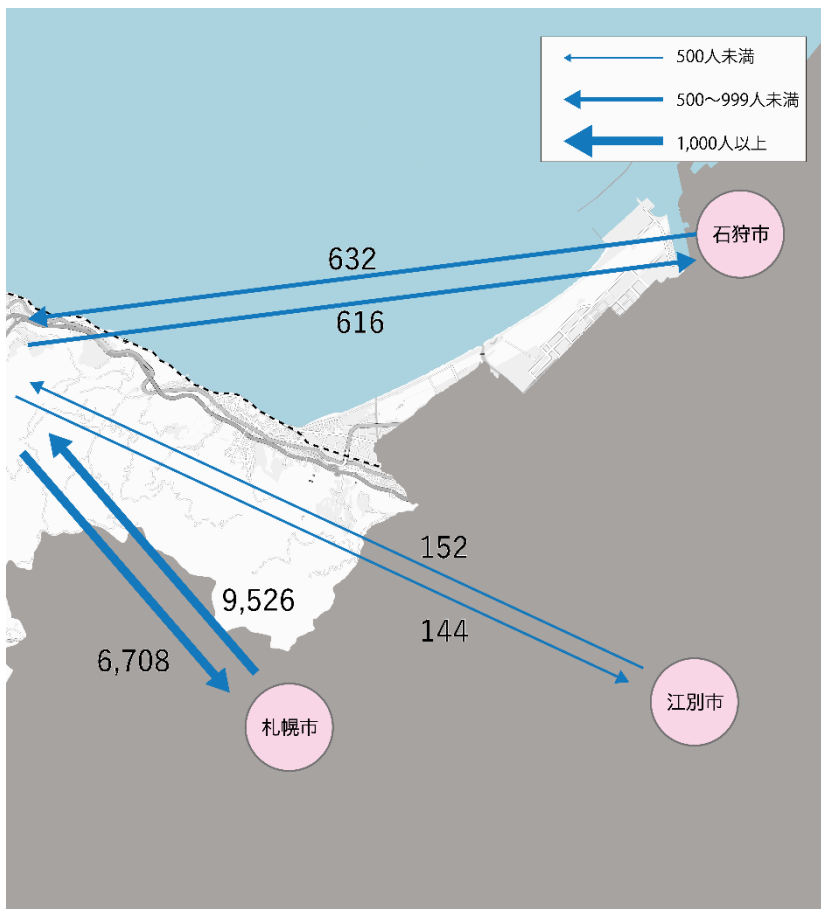


図 3-4 小樽市における人口流動図【出典：令和2年国勢調査】

表 3-3 小樽市を通勤・通学先とする市町村 [出典：令和2年国勢調査]

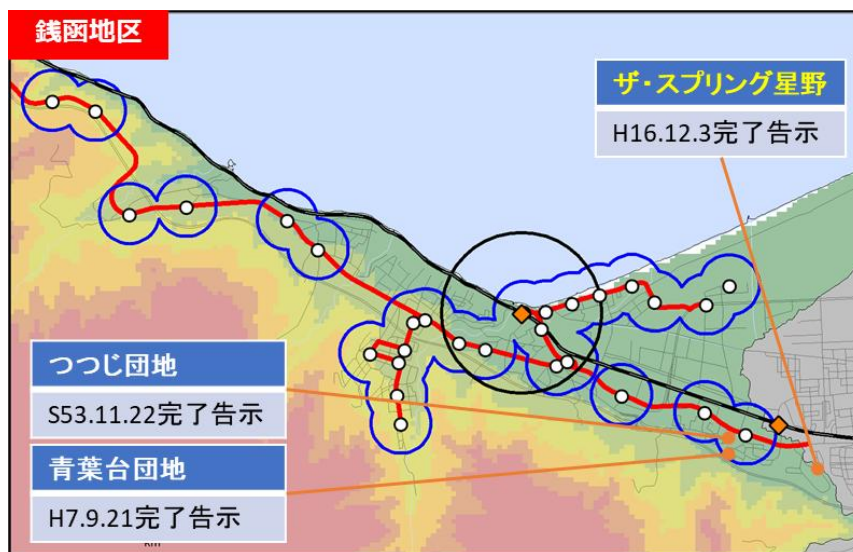
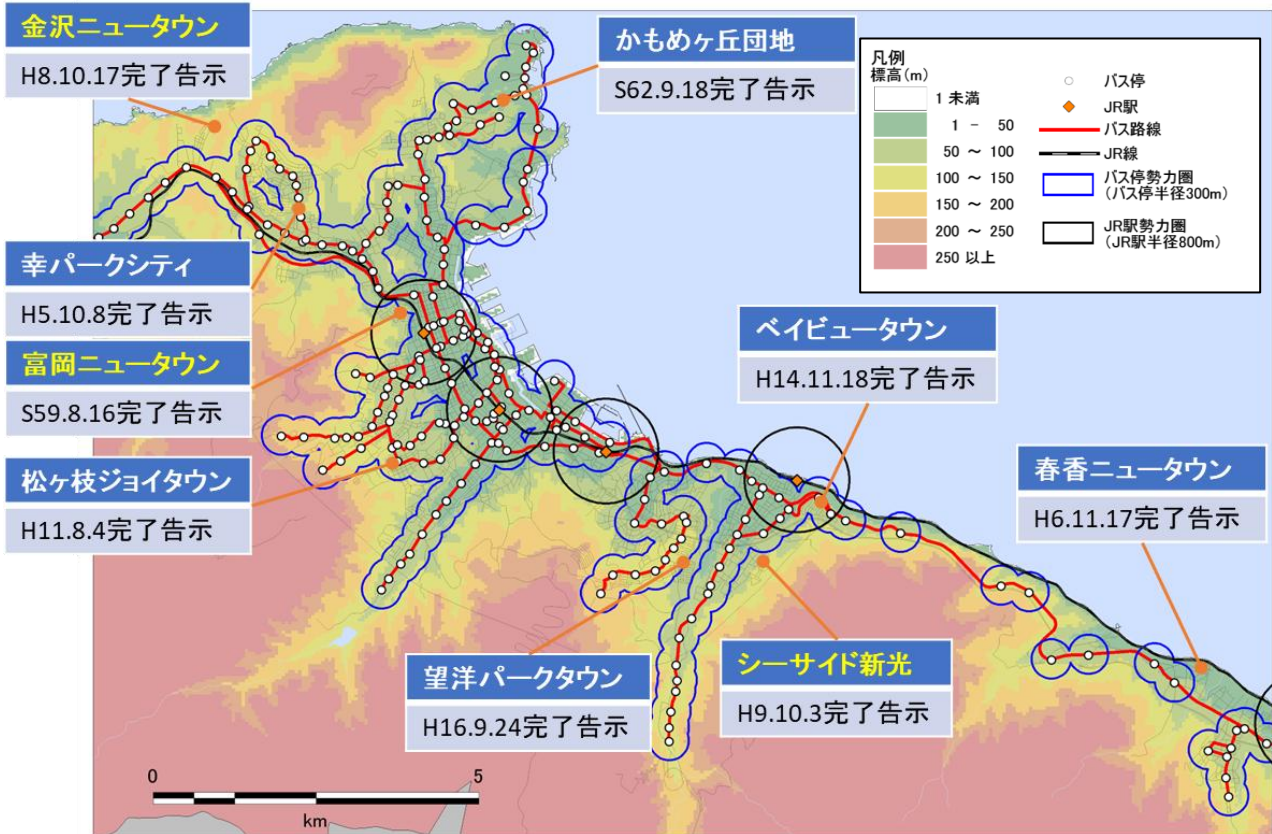
	総数(人) (15歳以上)	就業者(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
小樽市で就業・通学する者	51,944	47,512	4,432
うち市内に常住	38,628	35,873	2,755
うち他市町村に常住	12,284	10,725	1,559
札幌市	9,526	8,704	822
石狩市	632	599	33
江別市	152	108	44
後志一町村計	1,413	934	479
余市町	1,037	759	278
仁木町	128	78	50
赤井川村	32	22	10
後志管内その他市町村	216	75	141
その他の市町村	477	308	169



3-4 土地の利用状況

(1) 宅地開発

現在までの主な宅地開発状況は、中心部から離れた郊外部等で開発されている箇所が多いため、概ねバス停勢力圏内には入っているものの、一部圏外となる箇所や、圏内でもバス停までの距離がある箇所がみられます。



※黄色字はバス停勢力圏内に含まれない地区

図 3-5 小樽市における宅地開発状況

(2) 道路

①道路状況等

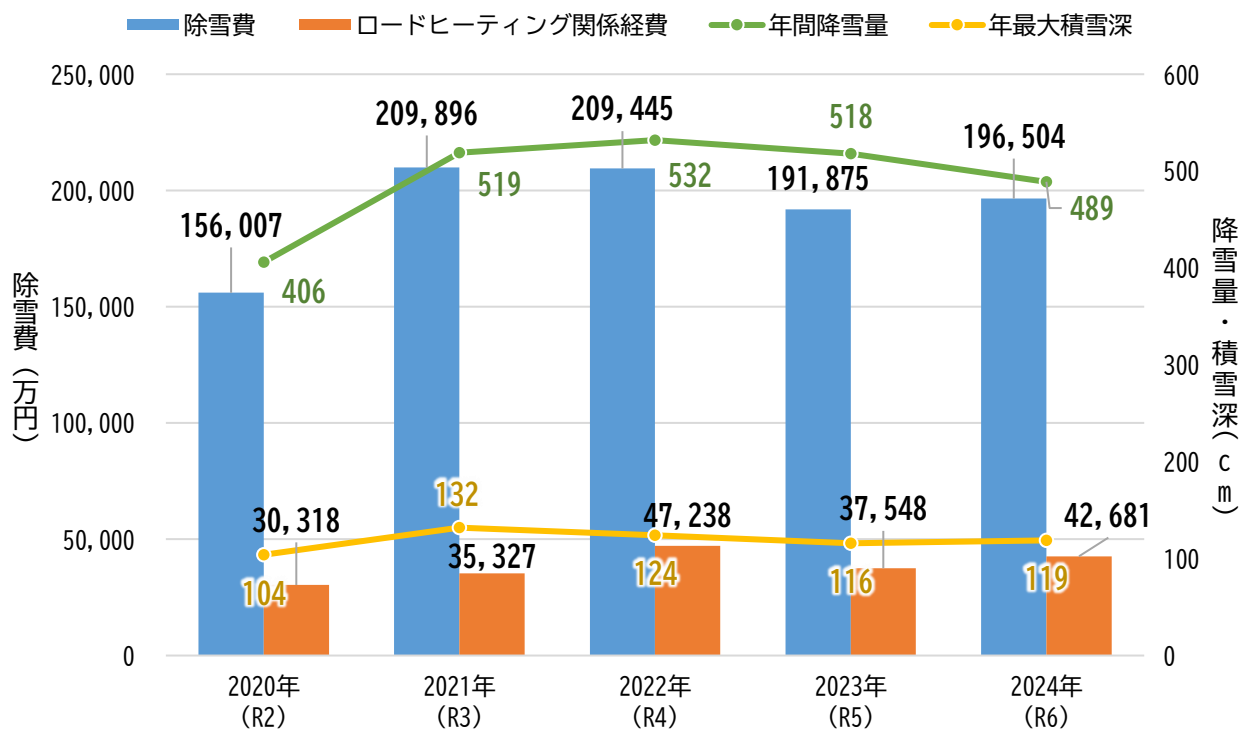
本市の道路状況においては、市内全道路延長が714.4kmに対し、道路勾配12%以上の道路延長が356.4kmあり、全道路延長の約5割を占めています。さらに、市街化区域内では道路勾配12%以上の道路延長が236.6kmと約4割を占めており、急な坂道が多くなっています。

また、本市の年間降雪量は過去5年間の平均で492.8cmと多く、冬期においては急な坂道に加え滑りやすい路面状況となるため、徒歩による移動のほか、バス路線の運行にも支障をきたしています。

このような中、市民の快適な生活移動やバス路線の安定した運行を確保するため、本市では市内232箇所に対して、ロードヒーティングを設置しています。

表 3-4 小樽市の道路状況 [出典：国土数値情報]

	全道路延長	道路勾配 12%以上の道路延長	道路勾配 12%以上の道路が全道路延長に占める割合
市全体	714.4km	356.4km	49.9%
市街化区域内	548.7km	236.6km	43.1%



小樽市過去5年間の平均降雪量：492.8cm

図 3-6 本市の年間降雪量 [出典：小樽市資料]

## ②道路ネットワーク

本市の道路ネットワークは、札幌自動車道による高速自動車道のほか、国道5号を骨格として、幹線道路網が整備されています。

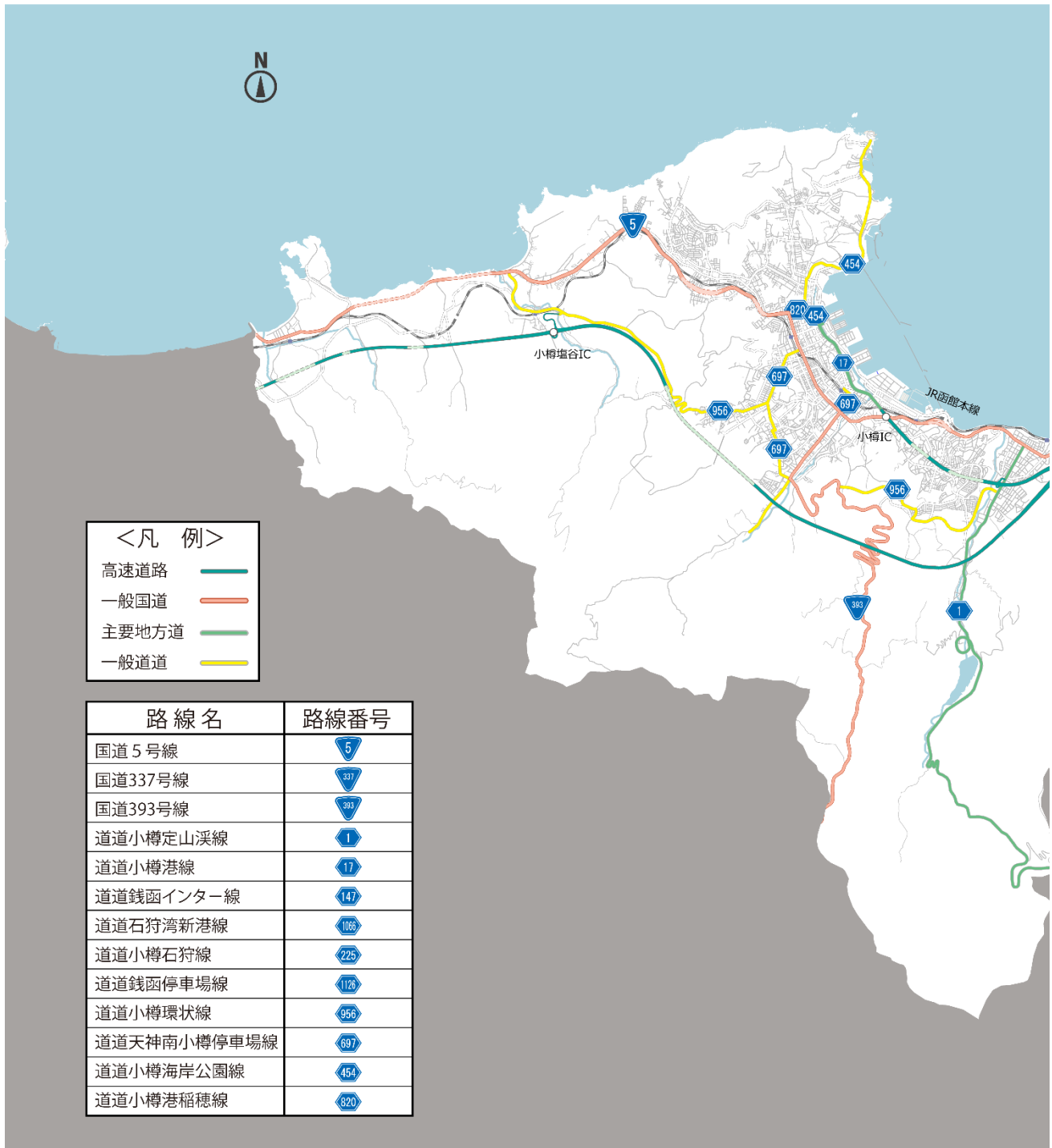
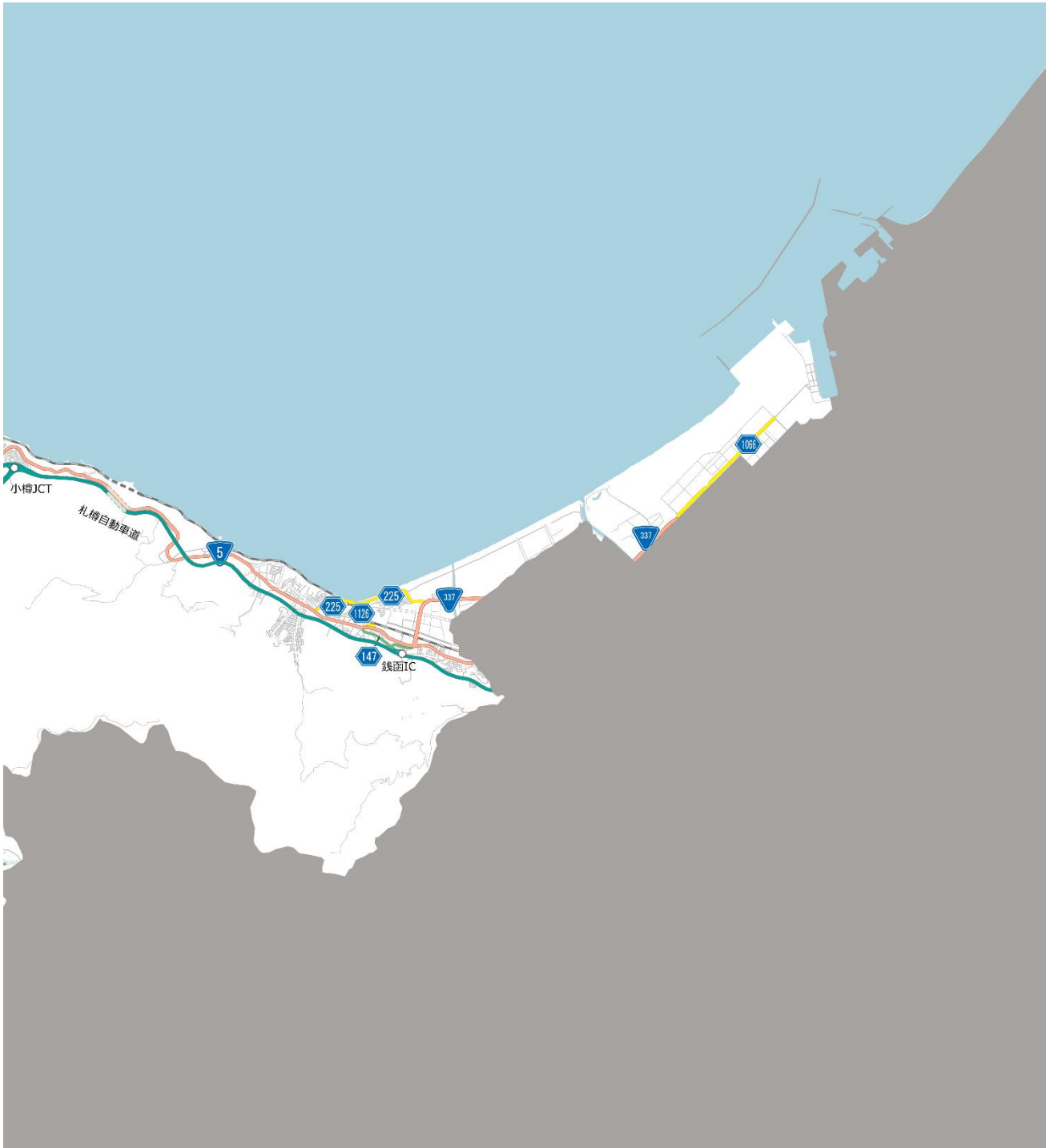


図 3-7 小樽市内の道路ネットワーク



③自動車交通量

令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査では、主要幹線である国道5号は20,000台/日を超える交通量があり、特に小樽築港駅付近は33,610台/日が通行しており、市内でも交通量が多い状況となっています。

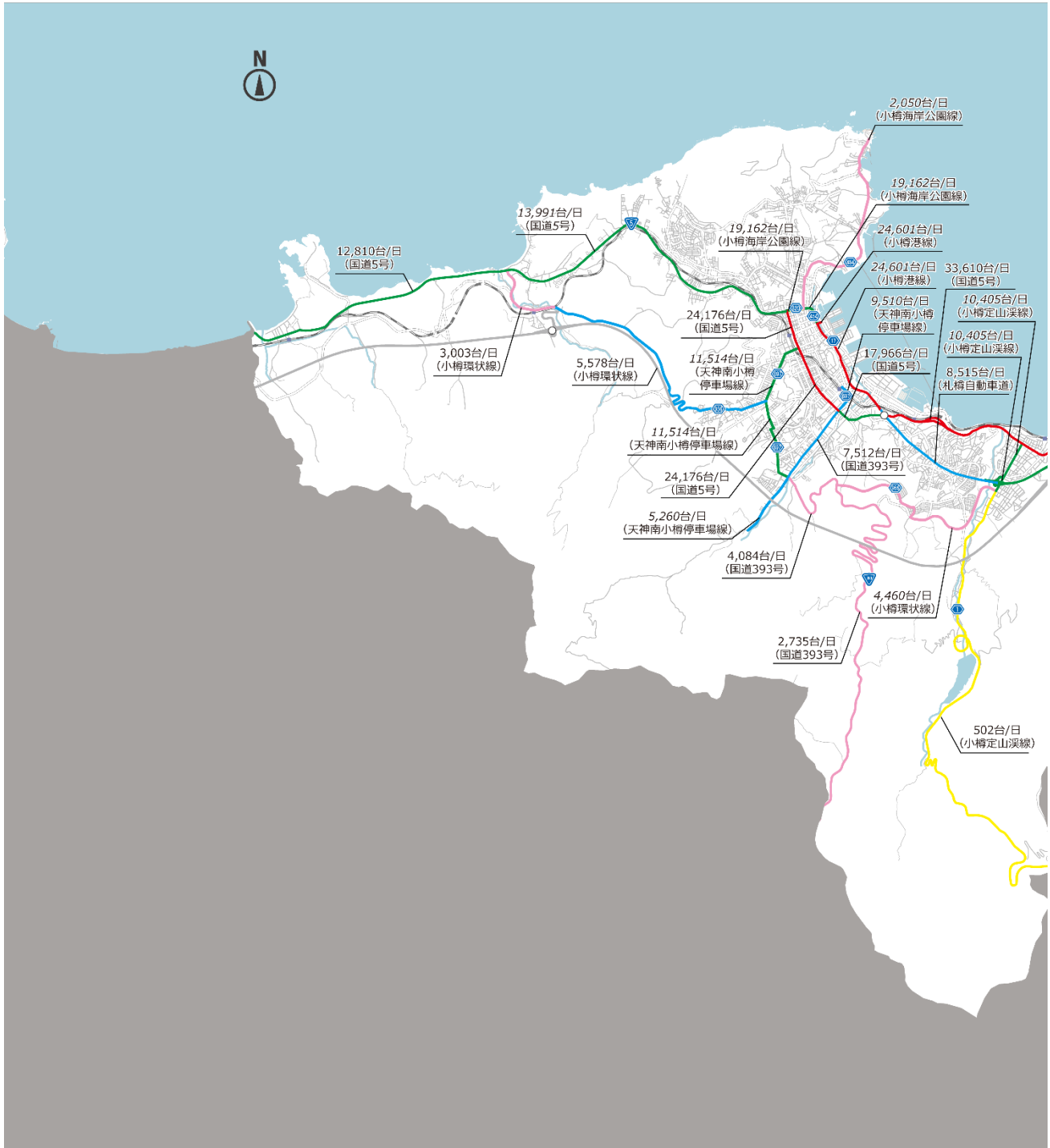


図 3-8 小樽市内の自動車交通量[出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査]



3-5 主要施設の状況

(1) 全施設

全地区の中で、「中央・山手・南小樽地区」に施設が多く、特に、小樽駅周辺に立地が集中しています。それ以外の地区にも施設はあるものの、それらは点在している状況です。

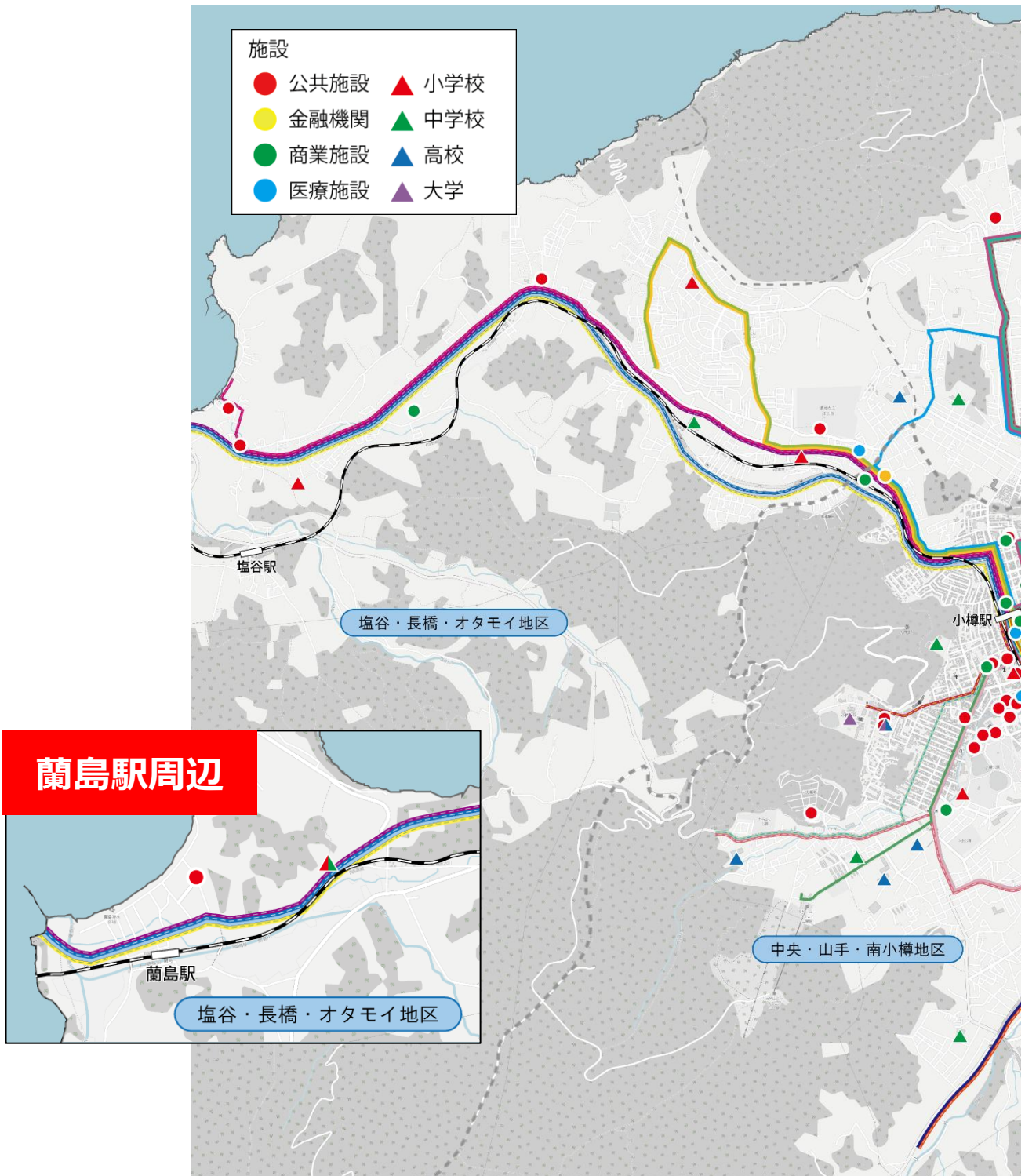
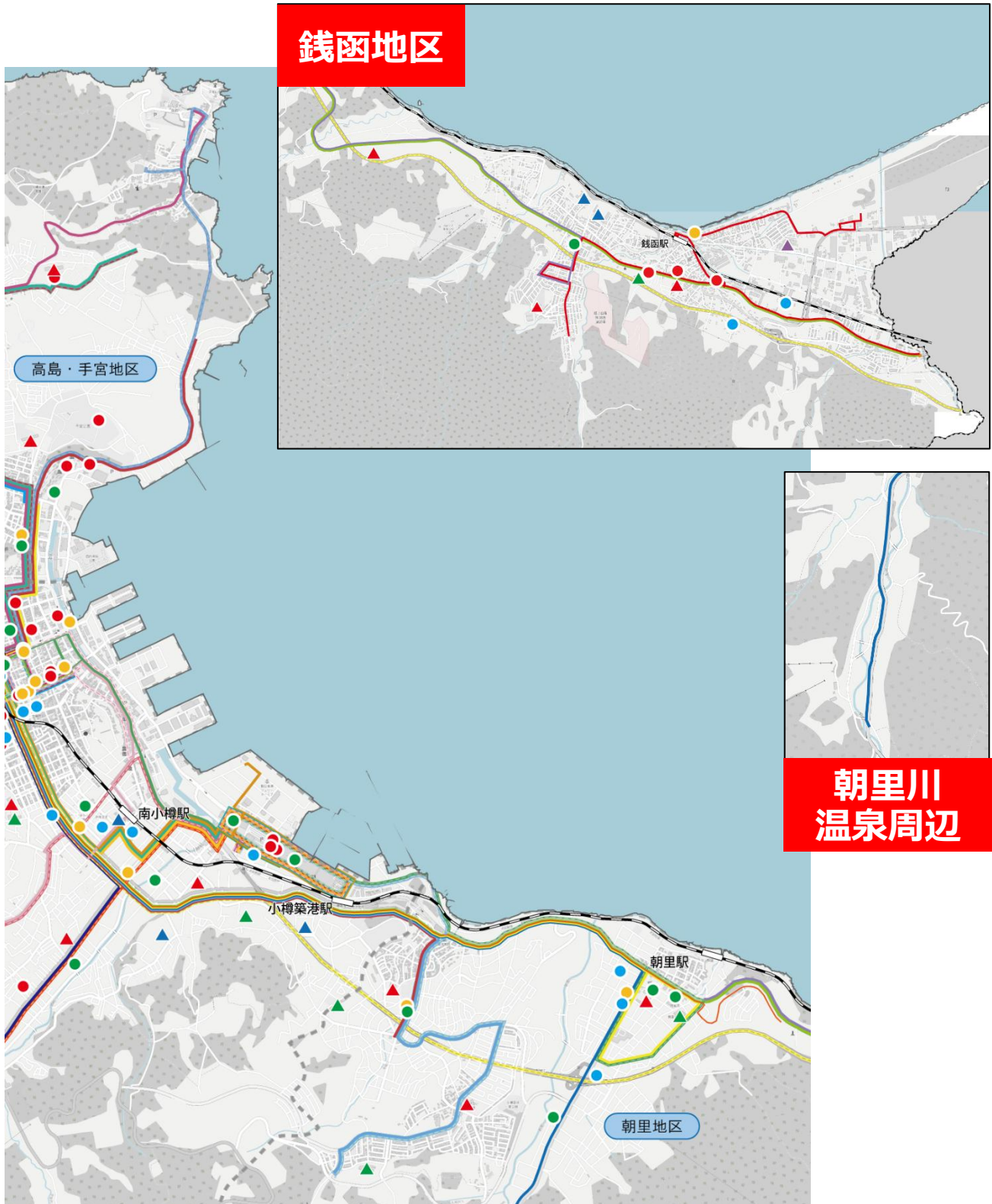


図 3-9 小樽市の主要施設位置図



**(2) 公共施設**

各種公共施設（市役所、文化施設、児童施設、交流施設）は、「中央・山手・南小樽地区」を中心に立地しています。また、「中央・山手・南小樽地区」の小樽港側には、美術館や文学館等の文化施設が多く立地しており、観光客の回遊ルートにもなっています。一方で他地区においては、数は少ないものの児童施設や交流施設が点在している状況です。

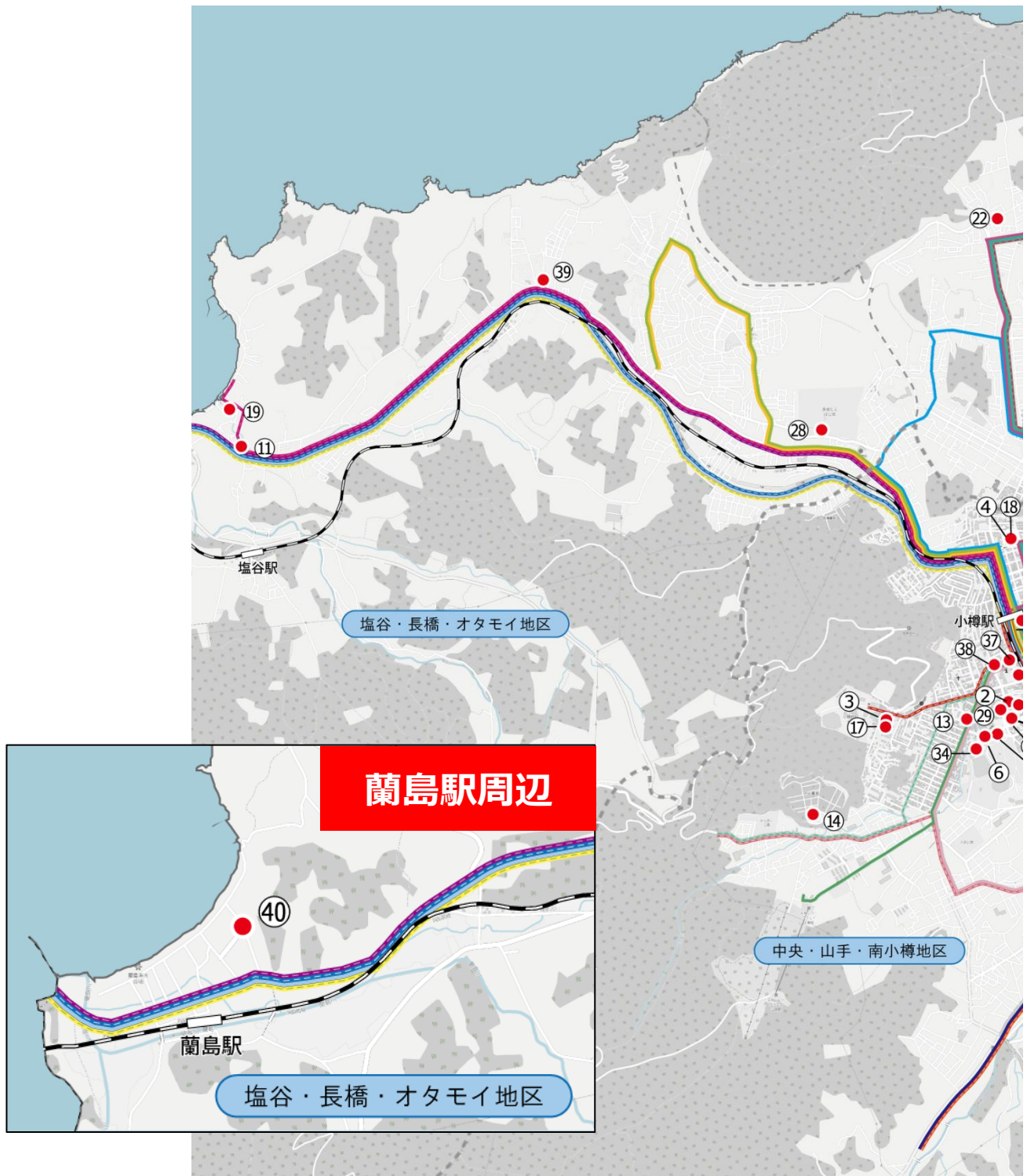
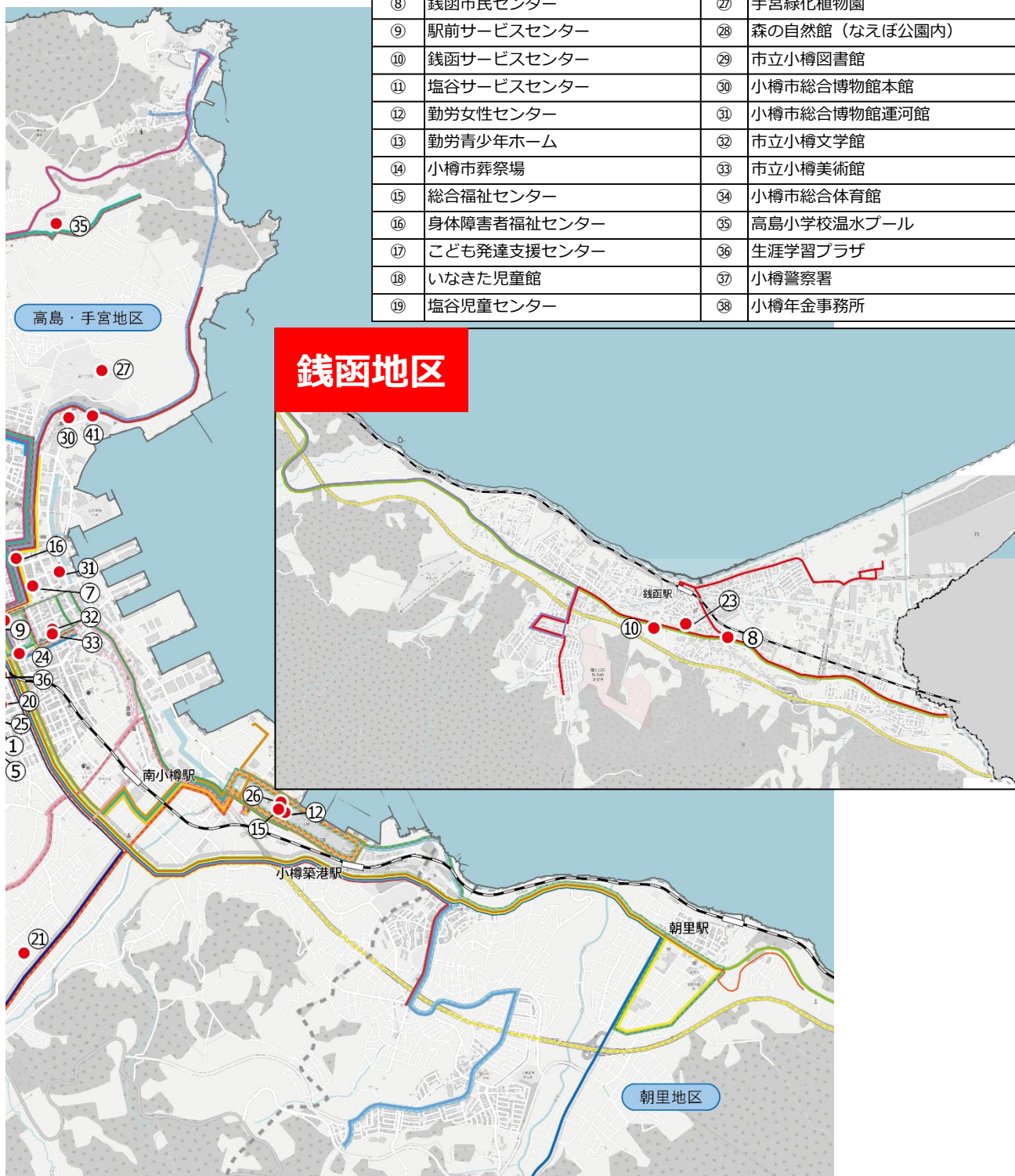


図 3-10 小樽市の公共施設位置図（市西部）

番号	施設名	番号	施設名
①	小樽市役所	⑳	とみおか児童館
②	小樽市水道局	㉑	子育て支援センターげんき
③	小樽市教育委員会	㉒	子育て支援センター風の子
④	いなきたコミュニティセンター	㉓	子育て支援センターあそぼ
⑤	市民会館	㉔	おたるファミリーサポートセンター
⑥	公会堂	㉕	福祉総合相談室たるさぼ
⑦	小樽市民センター	㉖	小樽市保健所
⑧	銭函市民センター	㉗	手宮緑化植物園
⑨	駅前サービスセンター	㉘	森の自然館（なえぼ公園内）
⑩	銭函サービスセンター	㉙	市立小樽図書館
⑪	塩谷サービスセンター	⑳	小樽市総合博物館本館
⑫	勤労女性センター	㉑	小樽市総合博物館運河館
⑬	勤労青少年ホーム	㉒	市立小樽文学館
⑭	小樽市葬祭場	㉓	市立小樽美術館
⑮	総合福祉センター	㉔	小樽市総合体育館
⑯	身体障害者福祉センター	㉕	高島小学校温水プール
⑰	こども発達支援センター	㉖	生涯学習プラザ
⑱	いなきた児童館	㉗	小樽警察署
		㉘	小樽年金事務所



### (3) 学校

市内の高校が小樽駅周辺に比較的多く集中している関係から、「中央・山手・南小樽地区」の学校数が多い状況にあります。また、市内の小中学校は、基本的には各地区に立地していますが、一部の地区においては学校までの距離がある等の理由により、スクールバスで通学を行う地区があります。

また、高校生や大学生の通学については、主に路線バスを利用している状況にあります。

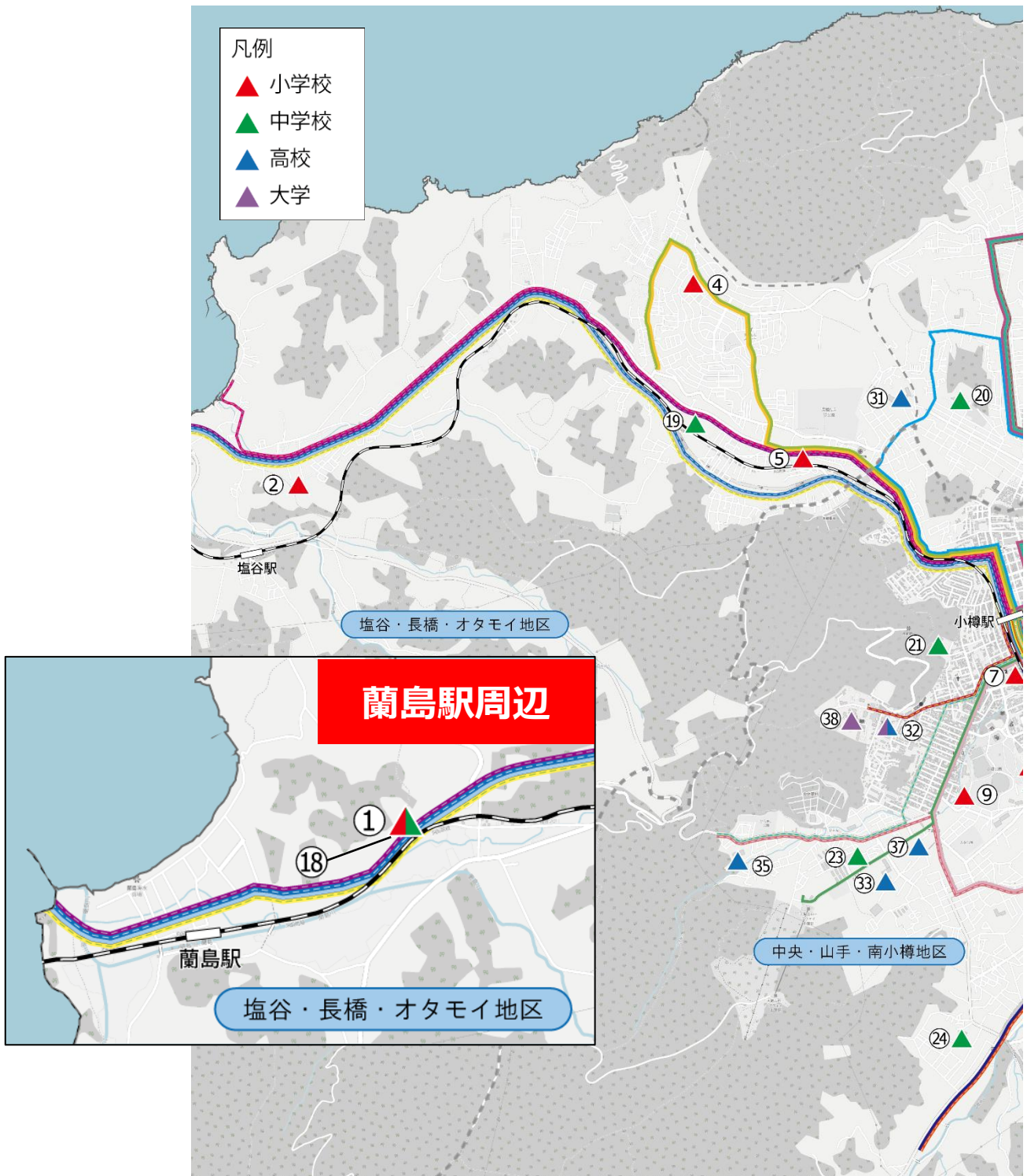


図 3 - 11 小樽市の学校位置図

番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名
①	忍路中央小学校	⑫	桜小学校	⑳	松ヶ枝中学校	㉓	北海道小樽未来創造高等学校
②	塩谷小学校	⑬	望洋台小学校	㉑	向陽中学校	㉔	北海道小樽水産高等学校
③	高島小学校	⑭	朝里小学校	㉒	潮見台中学校	㉕	北照高等学校
④	幸小学校	⑮	張碓小学校	㉓	桜町中学校	㉖	双葉高等学校
⑤	長橋小学校	⑯	桂岡小学校	㉔	望洋台中学校	㉗	小樽明峰高等学校
⑥	手宮中央小学校	⑰	銭函小学校	㉕	朝里中学校	㉘	小樽商科大学
⑦	稲穂小学校	⑱	忍路中学校	㉖	銭函中学校	㉙	北海道職業能力開発大学校
⑧	花園小学校	⑲	長橋中学校	㉗	北海道小樽潮陵高等学校	㉚	北海道高等聾学校
⑨	山の手小学校	⑳	北陵中学校	㉘	北海道小樽桜陽高等学校	㉛	北海道小樽高等支援学校
⑩	奥沢小学校	㉑	西陵中学校	㉙	国立小樽海上技術短期大学校		
⑪	潮見台小学校	㉒	菁園中学校	㉚	小樽市立高等看護学院		



**(4) 医療施設**

医療施設については、小樽駅あるいは南小樽駅の周辺に集積しており、近年では特に高齢者の通院が多く見込まれる南小樽駅において、南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想を策定するなど、高齢者の移動の円滑化を図る取組も推進しています。

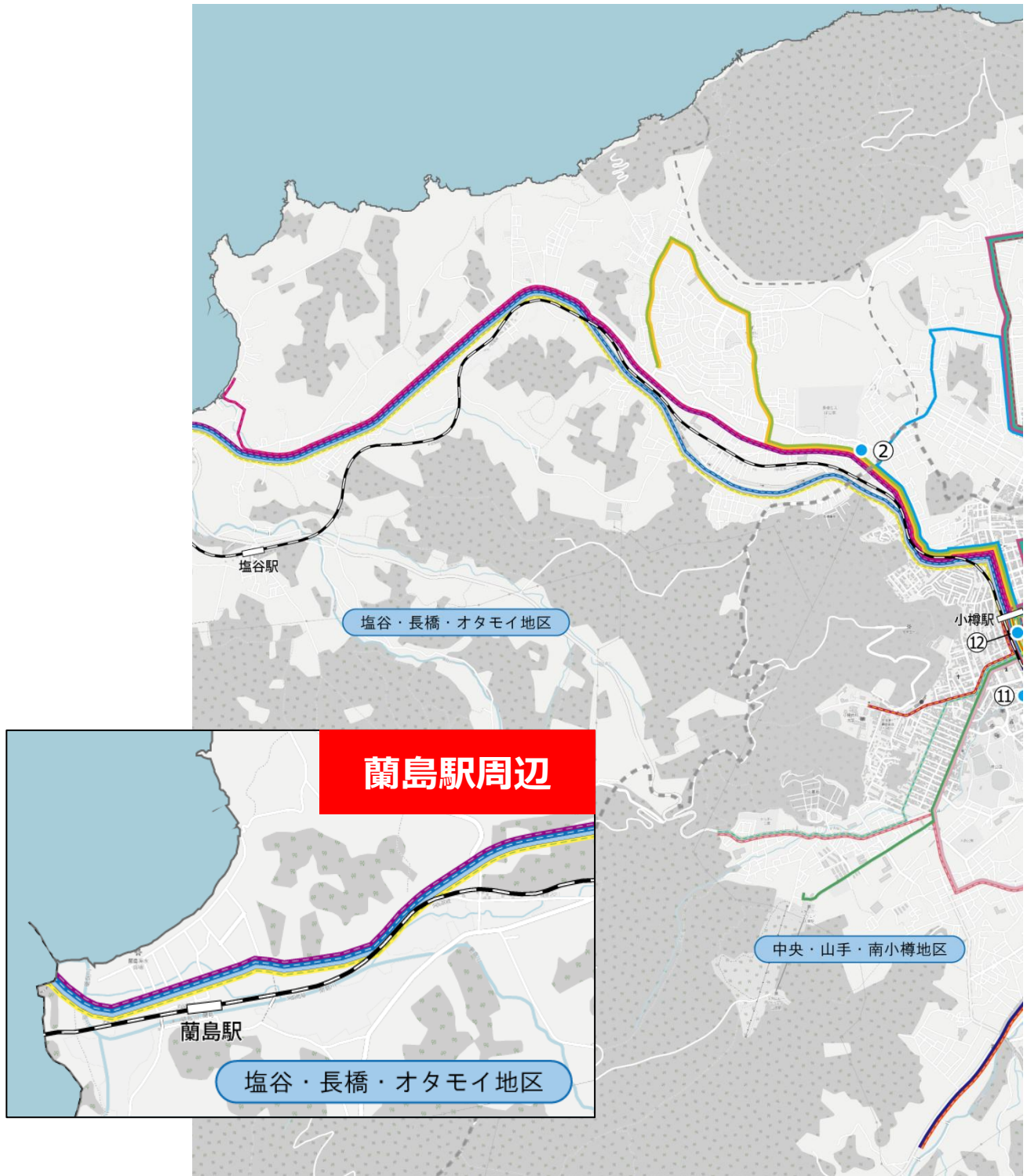
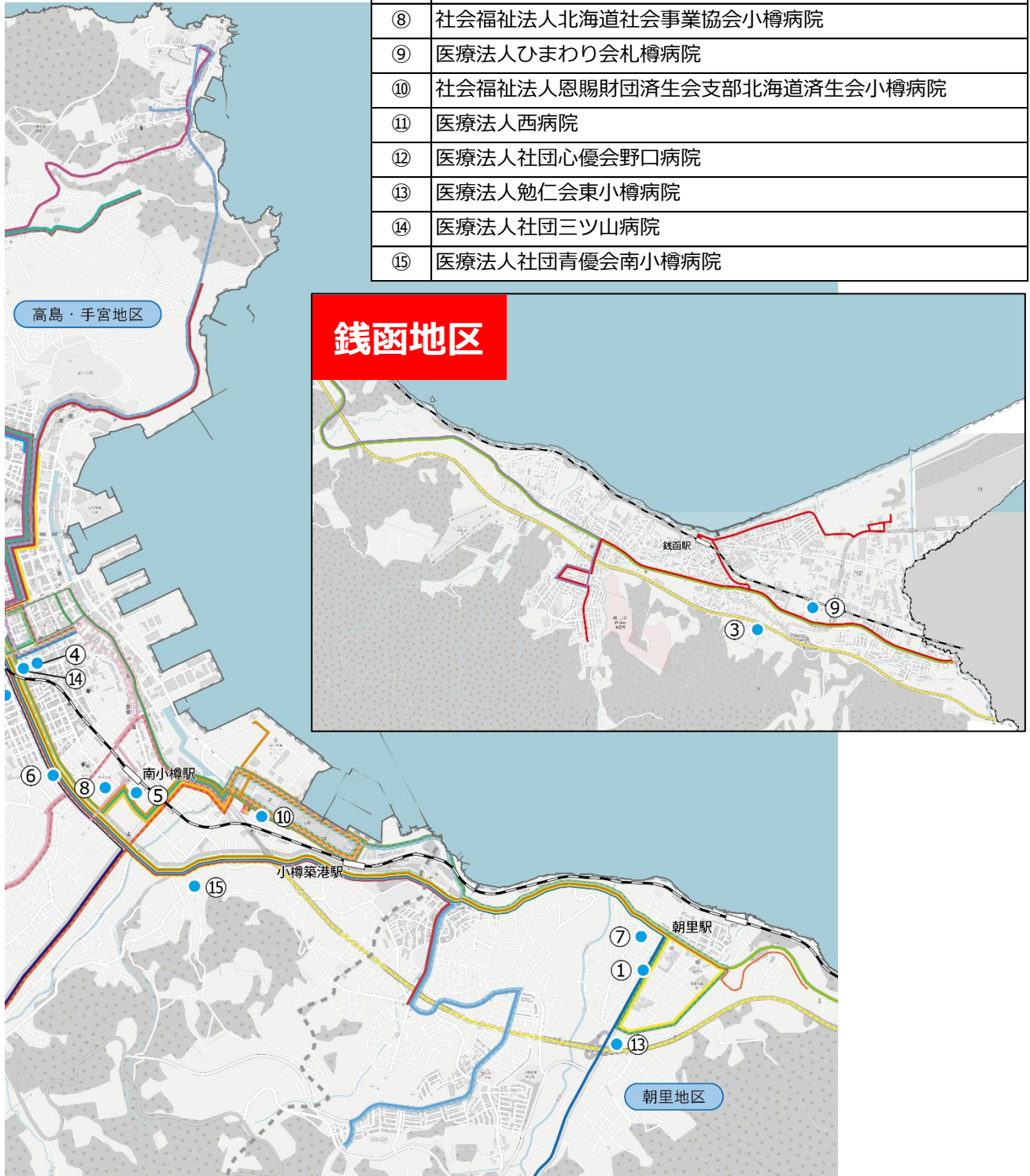


図 3-12 小樽市の医療施設位置図

番号	病院名 (50音順)
①	医療法人北光会朝里中央病院
②	医療法人北仁会石橋病院
③	大倉山学院
④	小樽掖済会病院
⑤	小樽市立病院
⑥	医療法人社団北匠会小樽中央病院
⑦	医療法人社団豊明会木下病院
⑧	社会福祉法人北海道社会事業協会小樽病院
⑨	医療法人ひまわり会札樽病院
⑩	社会福祉法人恩賜財団済生会支部北海道済生会小樽病院
⑪	医療法人西病院
⑫	医療法人社団心優会野口病院
⑬	医療法人勉仁会東小樽病院
⑭	医療法人社団三ツ山病院
⑮	医療法人社団青優会南小樽病院



### (5) 商業施設

商業施設は「中央・山手・南小樽地区」、「高島・手宮地区」、「朝里地区」に多く立地しており、中でも小樽築港駅に隣接しているウイングベイ小樽は市内で最も大きいショッピングモールとなっており、市民を始め市外からの来訪者も多く訪れる施設です。

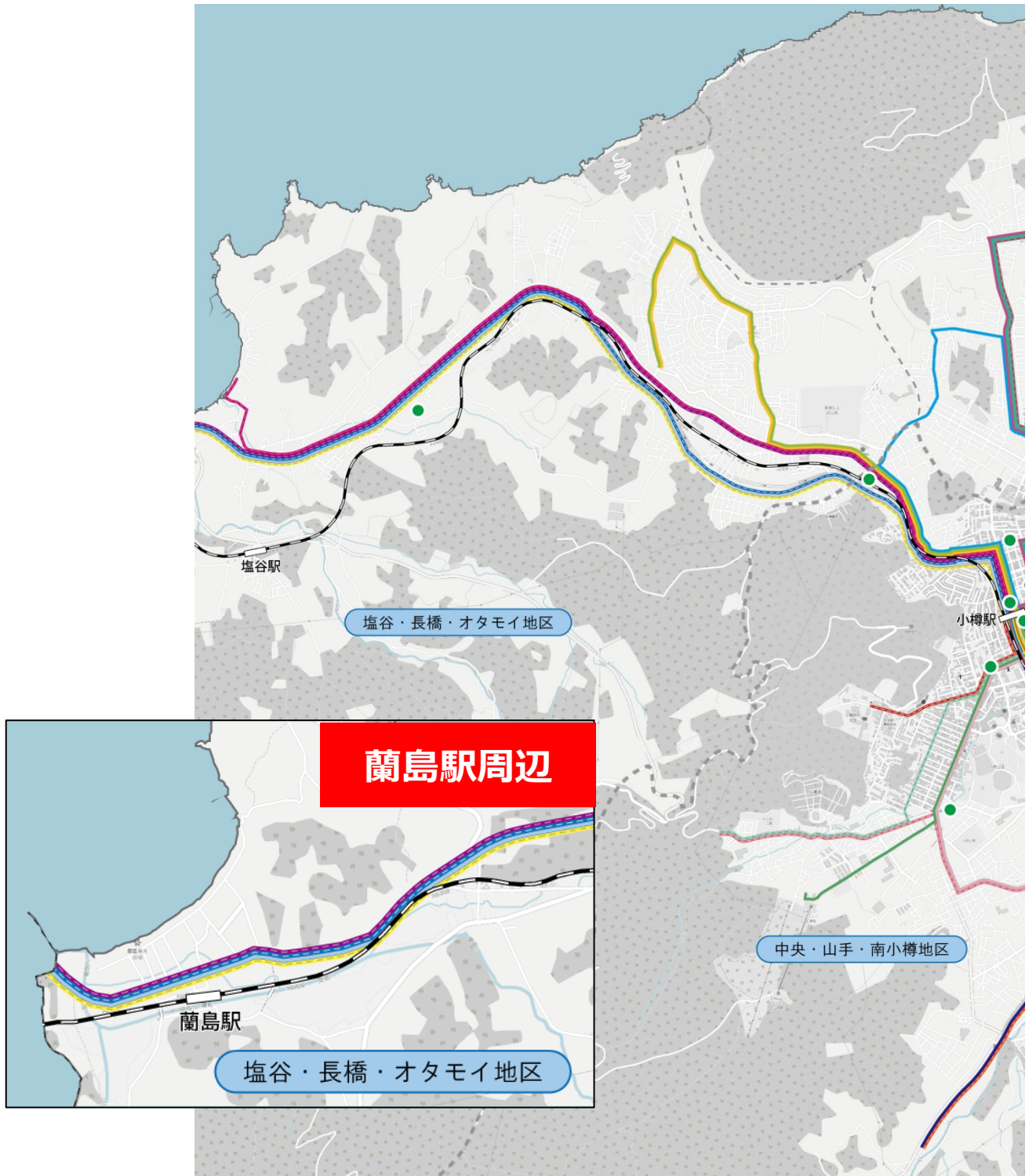


図 3-13 小樽市の商業施設位置図

※図 13 に記載されている商業施設は以下の条件に合致するものを掲載

- ①大規模小売店舗立地法が適用となる百貨店及びスーパー（支店を含む）。
- ②市内の市場



### (6) 金融機関

金融機関は各地区に立地していますが、特に市街地には本店及び支店を含む多くの金融機関が立地しています。

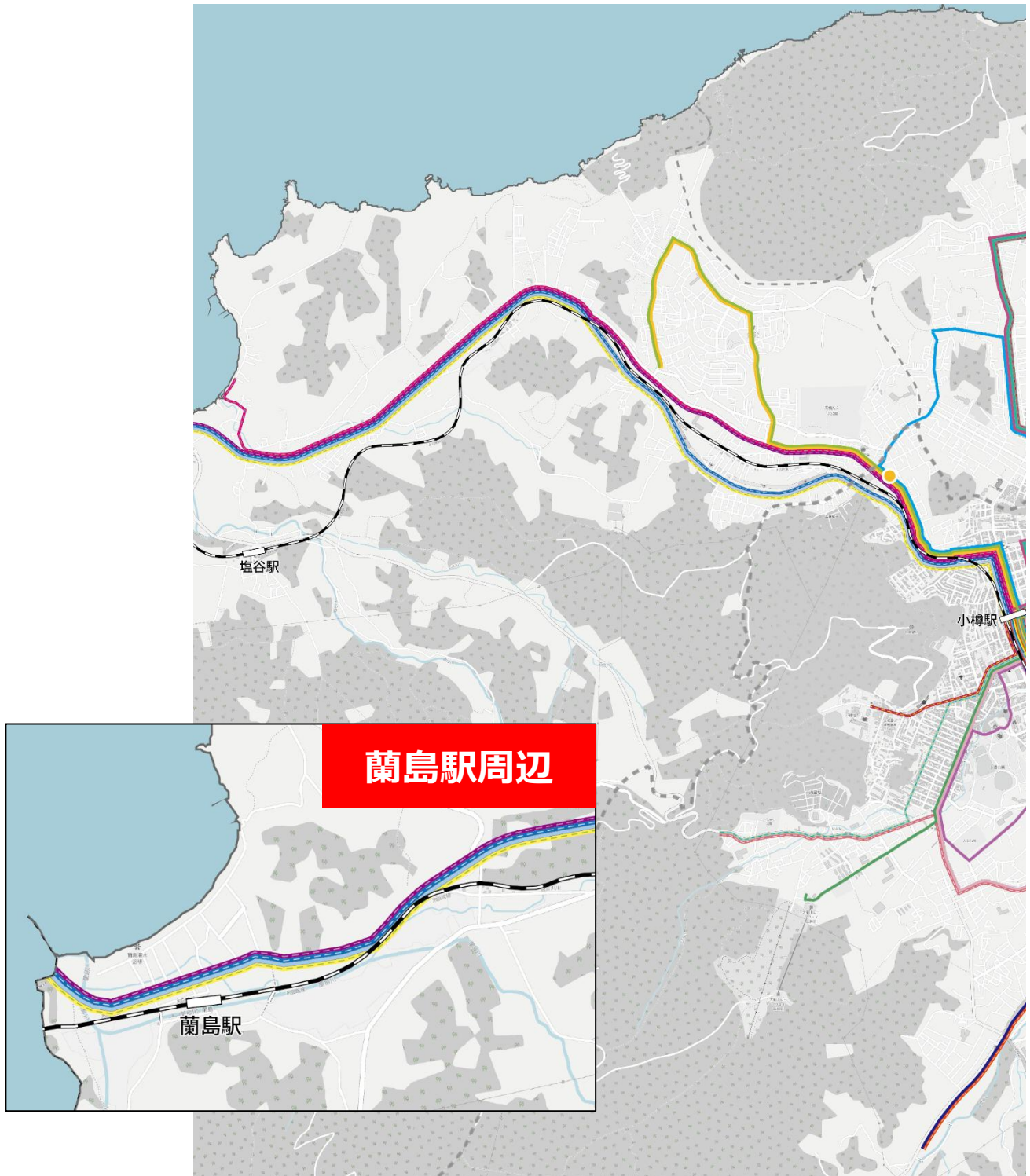


図 3-14 小樽市の金融機関位置図

※図14に記載されている金融機関は以下の条件に合致するものを掲載

①市内に本店もしくは支店がある金融機関



**3-6 自動車保有と交通事故に関する状況**

**(1) 自動車保有台数の状況**

自動車保有台数は減少傾向である一方で、1人当たりの自動車保有台数は徐々に増加しており、自動車依存が進行していることがわかります。

なお、令和2年3月末分より、市町村別保有車両数年報では、陸運協会で扱う登録車のみの数値掲載となったため、軽自動車等を除いた登録車数の推移となっています。

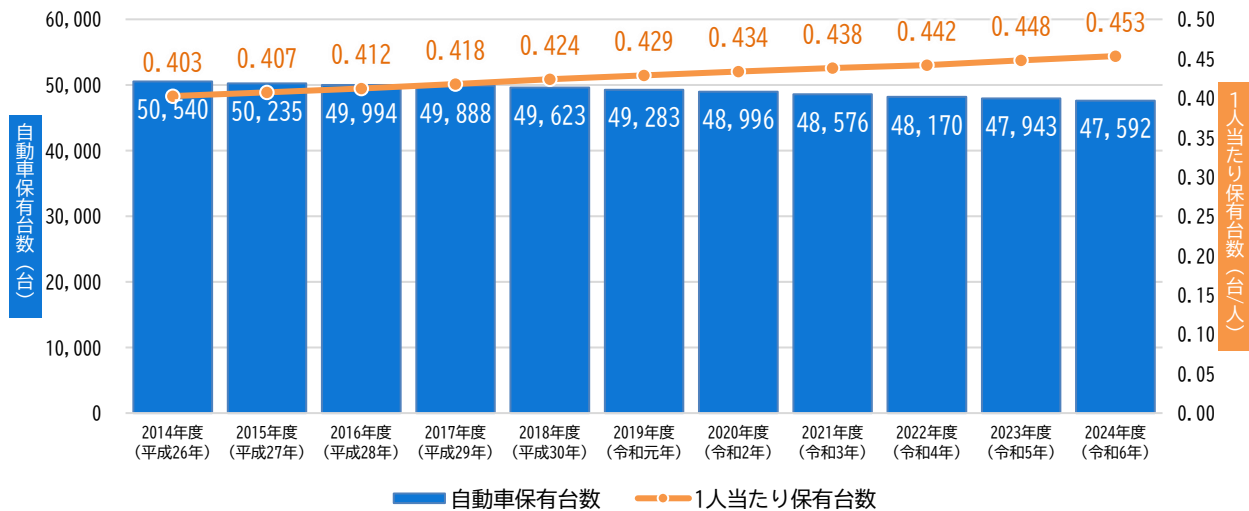


図 3-15 車両保有台数の推移 [出典：一般社団法人北海道陸運協会北海道自動車統計]

**(2) 申請による運転免許の取消し件数**

全道的にも自動車運転免許証の自主返納が進む中、本市においても毎年度、一定の申請取消件数がみられています。

また、全道的にみると運転免許申請取消件数の約9割が65歳以上となっており、少子高齢化が進む本市においても、今後、取消件数が増加していくことが考えられます。

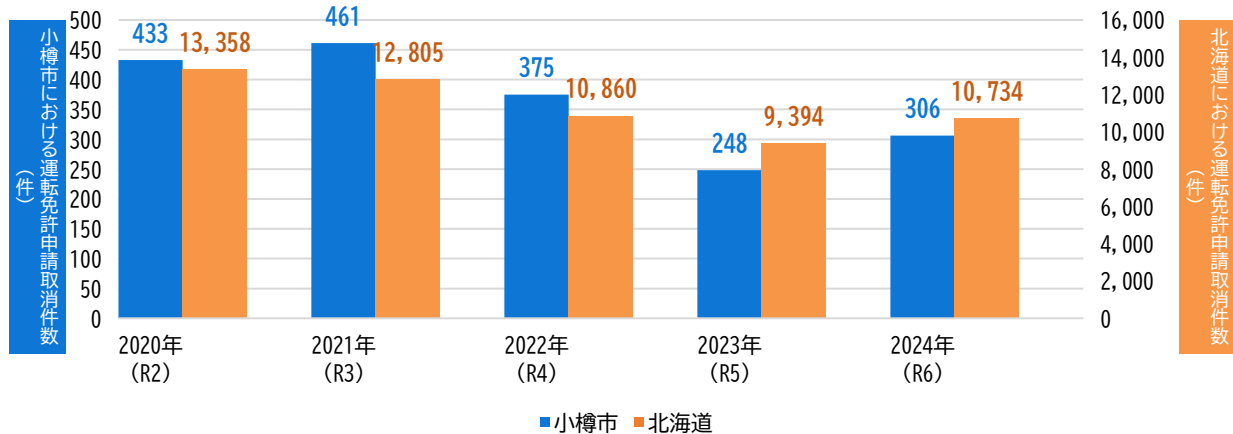


図 3-16 運転免許申請取消件数の推移 (小樽市・北海道) [出典：小樽市 小樽市統計書及び北海道警察]

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
高齢者の免許申請取消率 (%)	94.5	94.5	94.9	95.0	94.8

表 3-5 高齢者の免許申請取消率の推移 (北海道) [出典：警察庁]

**(3) 高齢者（65歳以上）による交通事故発生件数の状況**

本市における交通事故発生件数は、年度によって多少の変動はありますが、概ね横ばいとなっています。一方で、高齢者（65歳以上）による事故の割合は増加傾向にあります。

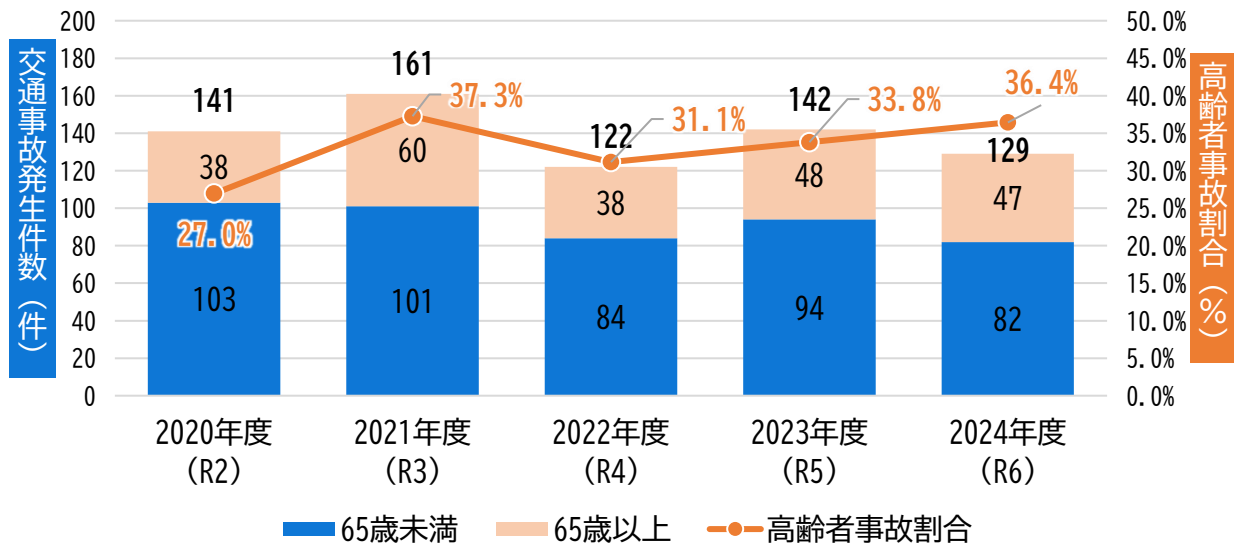


図 3 - 17 交通事故発生件数の推移[出典：小樽市 小樽市統計書]

### 3-7 観光入込客数の状況

#### (1) 観光資源の立地状況

本市の観光資源は、小樽運河や旧日本郵船(株)小樽支店、日本銀行旧小樽支店金融資料館などの歴史的建造物をはじめ、北海道最初の鉄道である旧国鉄手宮線などが中央・手宮地域に数多く立地しており、堺町通りを含めた当該地区が小樽観光の中心エリアとなっています。また、おたる水族館をはじめとした施設を有する祝津地区や、北海道三大夜景の一つである天狗山等、市内各地にも観光資源が立地しています。

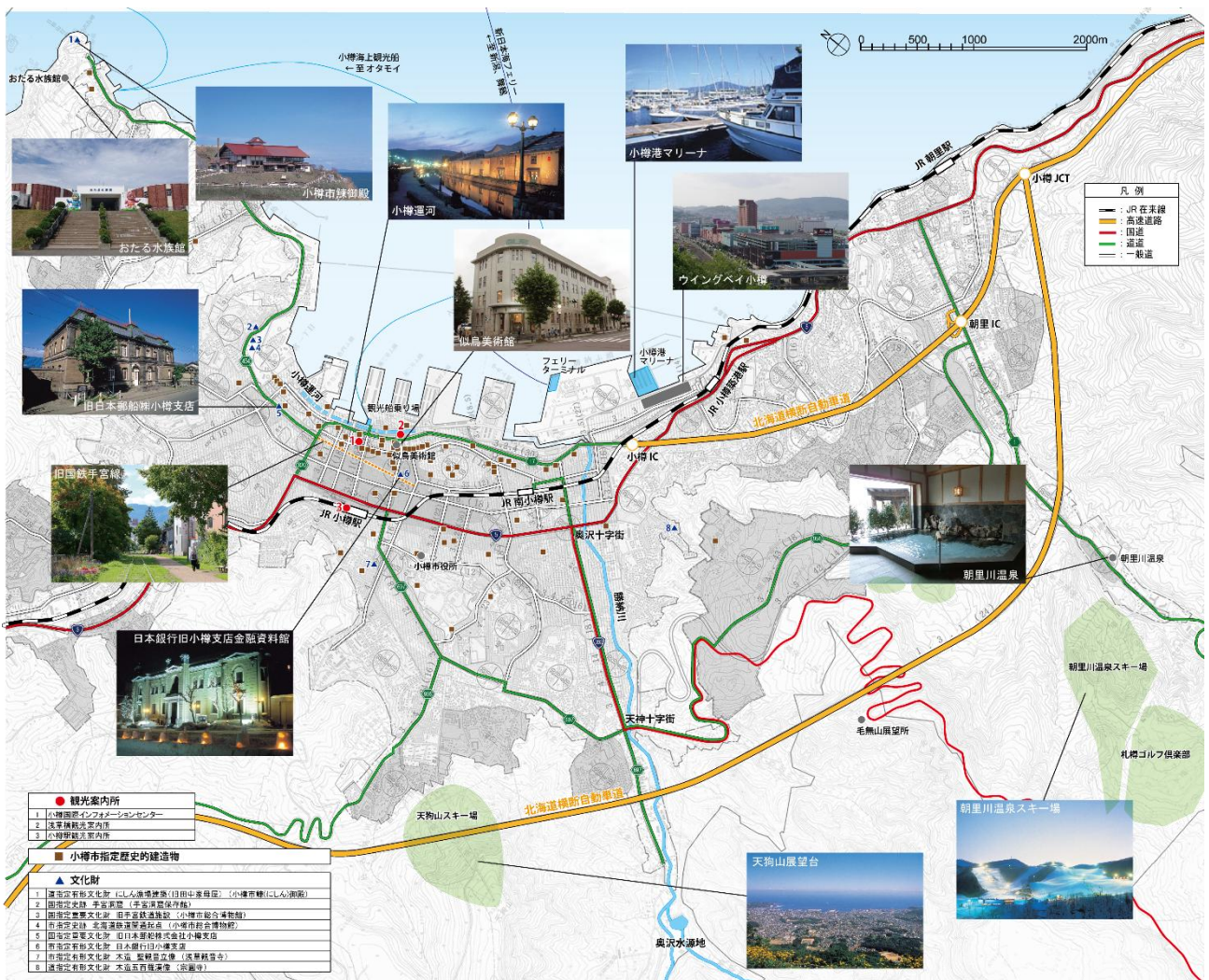


図 3-18 観光資源の立地状況

(2) 観光入込客数等

本市の観光入込客数は、令和2（2020）年度には約259万人に減少しましたが、令和4年度以降では増加傾向にあり、令和6（2024）年度には800万人を超えました。また、外国人の宿泊客数も増加傾向がみられ、令和6年度には28万人となっており、平成26年度と比較して、約3倍に増加しています。

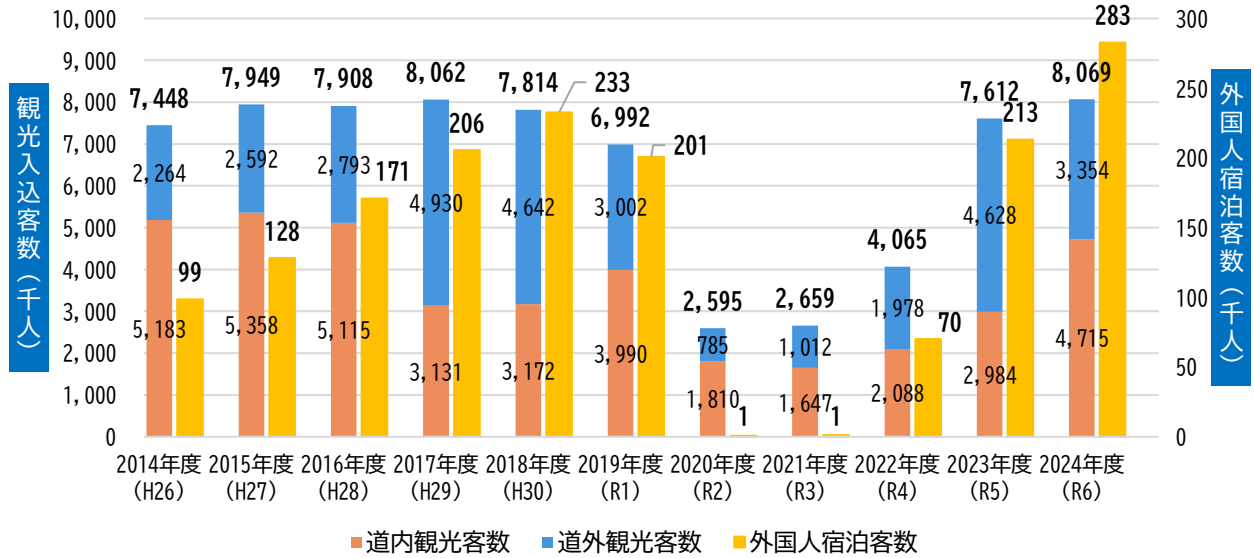


図 3-19 小樽市における観光入込客数等の推移 [出典：小樽市観光入込客数]

(3) 観光客の移動手段

令和5・6年度においては、属性に関係なく「徒歩」が最も多くなっています。「路線バス」の利用割合は道内客、道外客ともに約1割にも満たない状況となっていますが、外国人については平成25年度と比較して約2%増加しており、今後の利用率の増加が想定されます。

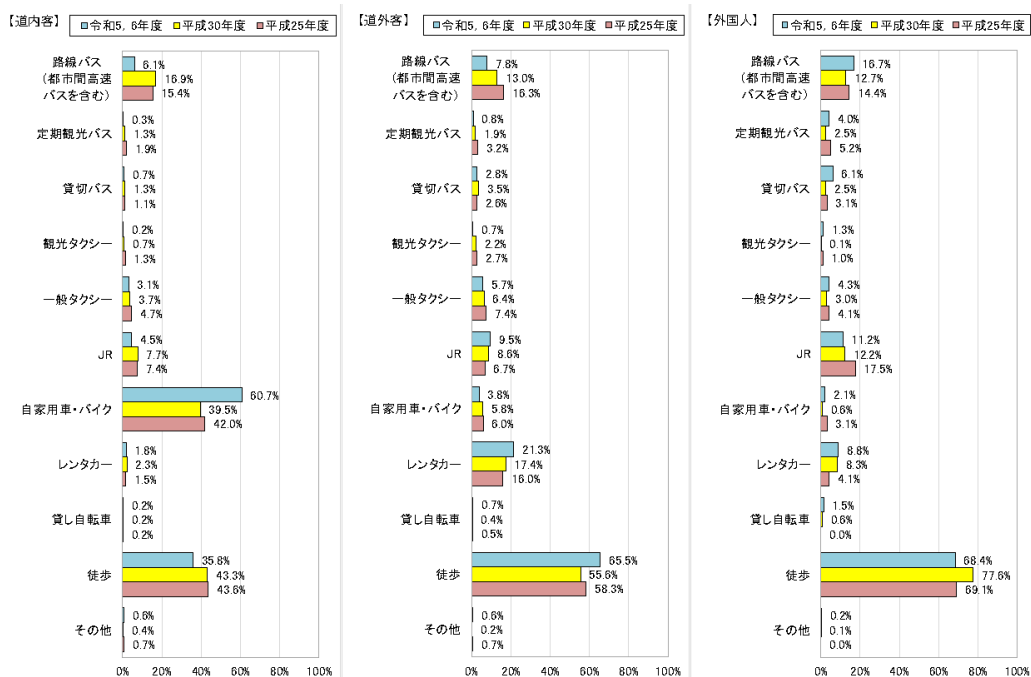


図 3-20 小樽市内における観光客の移動手段 [出典：小樽市観光客動態調査]

## 3-8 現況から地域公共交通に要請される事項

項目	地域の現況	要請される事項
地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西に細長く、山地や丘陵地により坂道が多く、道路勾配12%以上の路線延長が市全体で356.4kmとなっており、市街化区域内でも236.6kmの長さに及んでいる</li> <li>市の面積（243.8平方km）のうち市街化区域（42.8平方km）は約18%と限られている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住地と中心部間を運行する長距離のバス路線を効率的に運行させる仕組みの検討が必要</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>10年で総人口が平成22年度と比較して約2.1万人減少している</li> <li>一方で、高齢化率は約9%増加している</li> <li>特に市内西側の地区で高齢化率が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少に伴って、バス利用も減少するが、高齢者等対応として確保が必要</li> </ul>
降雪	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年の降雪量において、北海道平均が約4.6mとなっている一方で、本市は約4.9mの降雪量となっている</li> <li>市内232箇所にロードヒーティングを敷設し対応している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>降雪時におけるバス運行の確保及び風雪除け施設などの検討が必要</li> </ul>
道路状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道5号を主要幹線としたバス路線網が形成されている</li> <li>国道5号には、バスの通行便数が300便を超えている区間が存在している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要幹線に集中するバス路線の円滑化に寄与する取組が必要</li> </ul>
開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外部の丘陵地帯等で大規模民間宅地開発（幸、張碓等）が実施された</li> <li>大規模民間宅地開発が行われた地区は、公共交通勢力圏内でありながらも距離が遠い、もしくは勢力圏から外れている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>丘陵地のためバスが行けず、幹線まで歩く必要があり利便性向上の検討が必要</li> </ul>
主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>小樽駅や南小樽駅、小樽築港駅に主要施設が集中している</li> <li>一方で、駅周辺でも病院・公共施設などが分散して立地している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域から中心部への来たのちの乗換など利便性を確保することが必要</li> </ul>
自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車保有台数が減少している一方で、一人あたりの保有台数は増加している</li> <li>高齢者（65歳以上）の交通事故発生割合は市内事故件数の約4割近くとなっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車保有でバスの利用が減少しているが、高齢者等対応として確保が必要</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人観光客の伸びが顕著であり、コロナ禍前と比較しても宿泊数が増加している</li> <li>小樽市の年間入込客数は800万人を超えている</li> <li>小樽市観光客動態調査によると、観光客の市内での移動手段で最も多いのは「徒歩」となっている</li> <li>同調査による外国人観光客の移動手段において、路線バスの利用は15%程度となっており、移動手段の1つとして利用されている</li> <li>小樽港では、令和6年以降、年間30隻以上のクルーズ船が寄港しているのに加え、3号ふ頭の改修により、一層のクルーズ船の寄港数観光入込客数の増加が期待される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客などの来訪者の移動手段の確保および多言語化への対応が必要</li> </ul>





**第4章**

**地域公共交通の現状**



## 4 地域公共交通の現状

この章では、第3章に引き続き「地域公共交通の役割」が現在の本市で果たされているかについて、「地域公共交通の現状」として、地域公共交通の運行状況や利用状況、市民の意識等について整理します。

### 4-1 地域公共交通体系

#### (1) 地域公共交通を構成する交通手段

市内を運行する地域公共交通は、北海道旅客鉄道(株)により運行されている JR 函館本線、北海道中央バス(株)及びジェイ・アール北海道バス(株)、ニセコバス(株)の3社により運行されている路線バスのほか、タクシー会社8社により市内の公共交通は確保されています。



図 4-1 小樽市の地域公共交通を構成する交通手段等

表 4-1 小樽市の地域公共交通を構成する交通手段の概要

主な役割	交通手段	概況
他市町村との連絡等の広域移動を含めた移動に対応	鉄道	・後志方面、札幌方面の都市間を連絡(在来線)
	高速バス	・積丹町、岩内町、札幌市方面等と連絡
主に市内・地域間での移動に対応	路線バス	・国道5号を幹線とし、各地区の路線が接続する形で運行
	タクシー	・国道5号を中心として運行



③小樽駅を起終点とする JR 発着時刻

小樽駅を起点とする列車運行本数は79本であり、終点とする列車運行本数は85本となっています。また、近郊では札幌市、余市町との繋がりがあり、遠方では岩見沢市、滝川市、長万部町と鉄道を通して繋がっています。

時	小樽駅→終着駅					
5	岩	空				
6	俱	千	空	江		
7	岩	千	江	空	岩	江
8	俱	岩	岩	江		
9	岩	空	岩	俱	江	空
10	空	岩	空	俱		
11	空	岩	空			
12	空	俱	岩	空		
13	空	岩	俱	空		
14	空	岩	空			
15	俱	岩	苦	空	千	然
16	空	岩	空	岩	俱	
17	空	江	岩	空	然	千
18	空	江	札	空	滝	
19	空	江	空	長	江	空
20	空	余	岩	江		
21	岩	俱	滝	苦		
22	札					
23	岩					

時	始発駅→小樽駅					
5	俱	岩				
6	長	岩	苦	札	滝	岩
7	岩	札	空	岩	苦	
8	然	岩	空	空		
9	空	札	俱	江	空	
10	空	岩	空			
11	空	岩	俱	空		
12	空	岩	空	俱		
13	空	空	北			
14	俱	岩	空	岩	空	北
15	岩	俱	空	空	苦	
16	江	北	空	江	岩	長
17	江	空	江	岩	千	空
18	岩	然	空	岩	苦	空
19	岩	俱	空	岩		
20	長	江	空	千	江	
21	江	岩	余	岩	江	
22	空					
23	岩					

(令和7年11月現在)

【駅名】  
岩=岩見沢、江=江別、札=札幌、空=新千歳空港、千=千歳、滝=滝川、  
苦=苦小牧、俱=俱知安、然=然別、長=長万部、余=余市、蘭=蘭越  
【列車種別】  
無印=普通、斜体=快速

時	小樽駅→終着駅					
5	滝	空				
6	蘭	空	札	江		
7	然	岩	千	空	苦	岩
8	俱	岩	空	江	江	江
9	札	千	空	俱	江	
10	空	岩	千	空	江	江
11	空	岩	江	空	札	俱
12	空	岩	千	空	俱	江
13	空	岩	江	空	江	俱
14	空	岩	江	空	江	江
15	空	江	千	空	岩	長
16	空	江	千	空	岩	長
17	空	江	札	空	江	俱
18	空	江	空	長	札	空
19	空	札	空	江	江	空
20	空	余	岩	江		
21	岩	俱	滝	岩		
22	俱	札				
23	岩					

時	始発駅→小樽駅					
5	俱	岩				
6	長	岩	苦	札	滝	岩
7	岩	札	空	岩	苦	
8	然	岩	空	空		
9	空	札	俱	江	空	
10	空	岩	空			
11	空	岩	俱	空		
12	空	岩	空	俱		
13	空	空	北			
14	俱	岩	空	岩	空	北
15	岩	俱	空	空	苦	
16	江	北	空	江	岩	長
17	江	空	江	岩	千	空
18	岩	然	空	岩	苦	空
19	岩	俱	空	岩		
20	長	江	空	千	江	
21	江	岩	余	岩	江	
22	空					
23	岩					

(平成31年2月)

【駅名】  
岩=岩見沢、江=江別、札=札幌、空=新千歳空港、千=千歳、滝=滝川、  
苦=苦小牧、俱=俱知安、然=然別、長=長万部、余=余市、蘭=蘭越  
【列車種別】  
無印=普通、太字=快速、斜体=区間快速

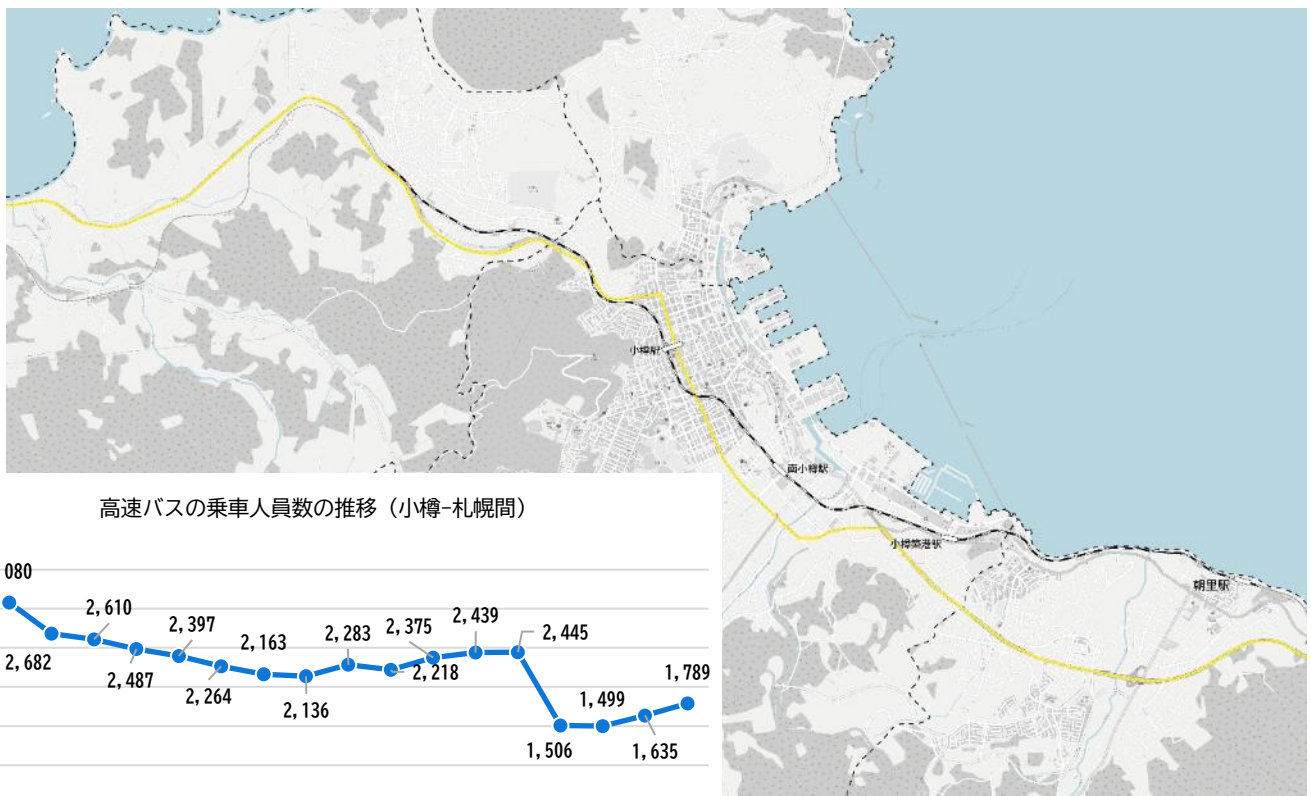
図4-4 小樽駅を起終点とする JR 発着時刻表 [出典：JR北海道]

(2) 高速バス

市内を運行する都市間高速バスは、本市と札幌市を結ぶ路線として北海道中央バス(株)及びジェイ・アール北海道バス(株)の2社による共同運行便2路線と、北海道中央バス(株)の運行便4路線の合計6路線が運行されています。

表4-2 市内を運行する高速バス一覧 [出典：北海道中央バス(株)HP]

事業者	路線名	運行区間	運行便数(H30)	運行便数(R7)	市内区間における利用者数(H30)	市内区間における利用者数(R7)
北海道中央バス(株) ジェイ・アール北海道バス(株) ※共同運行	高速おたる号	札幌～円山～小樽	150 便	88 便	204 人/日	94 人/日
		札幌～北大～小樽	38 便	32 便	37.5 人/日	25 人/日
		札幌～望洋台～小樽築港	19 便	18 便	12.5 人/日	18 人/日
北海道中央バス(株)	高速いわない号	札幌～小樽～岩内	18 便	27 便	-	-
	高速二セコ号	札幌～小樽～二セコ	2 便	6 便	-	-
	高速よいち号	札幌～小樽～余市	2 便	3 便	-	-



高速バスの乗車人員数の推移 (小樽-札幌間)

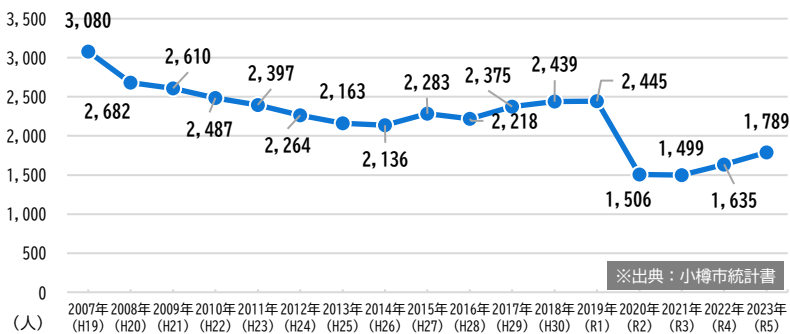
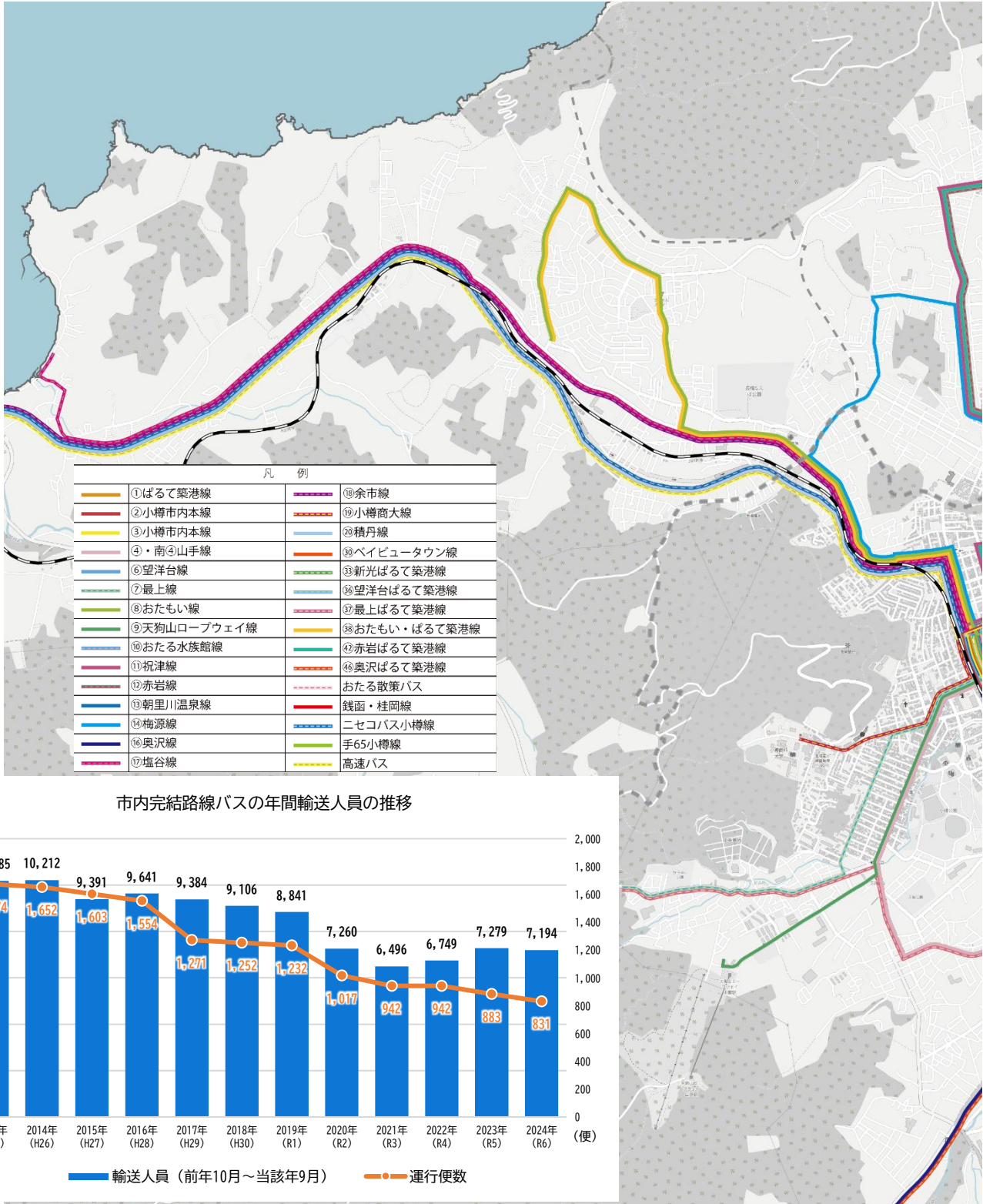


図4-5 高速バス路線図と乗車人員の推移 [出典：北海道中央バス(株)HP、小樽市統計書]

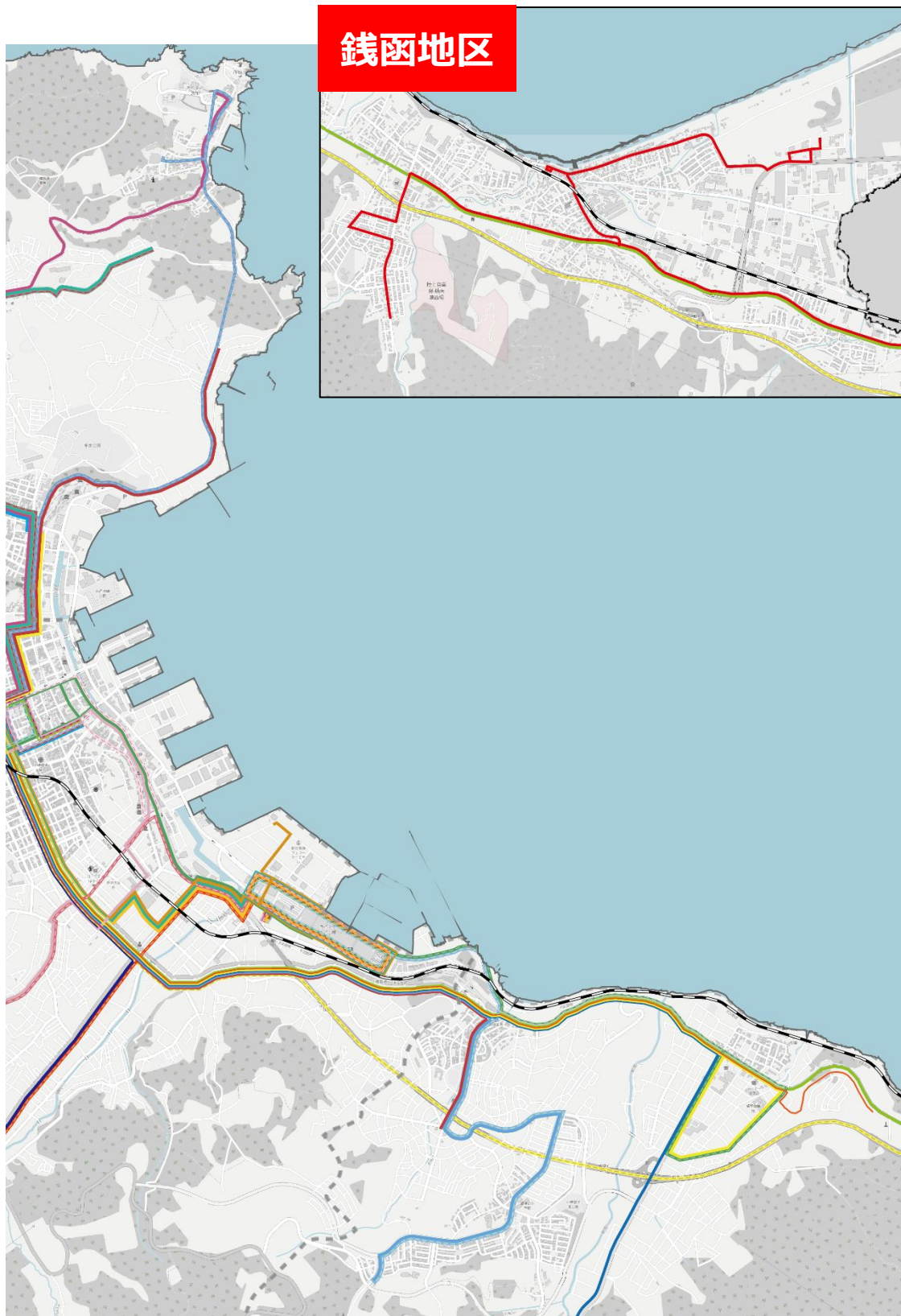
### (3) 路線バス

#### ① 運行状況

市内を運行する路線バスは、小樽駅に近接している小樽駅前バスターミナルを中心に29系統が運行されており、市内各地区を網羅的に運行しています。



[出典：北海道中央バス(株)HP・小樽市統計書・交通事業者提供資料]



**a. バス停区間別の運行本数**

市内バス路線のバス停区間別に運行本数を整理してみると、本市のバス路線網の特徴として小樽駅を拠点としたバス路線網が形成されていることから、市内の幹線である国道5号において1日当たり300便以上が運行されており、多くの路線が重複していることがわかります。

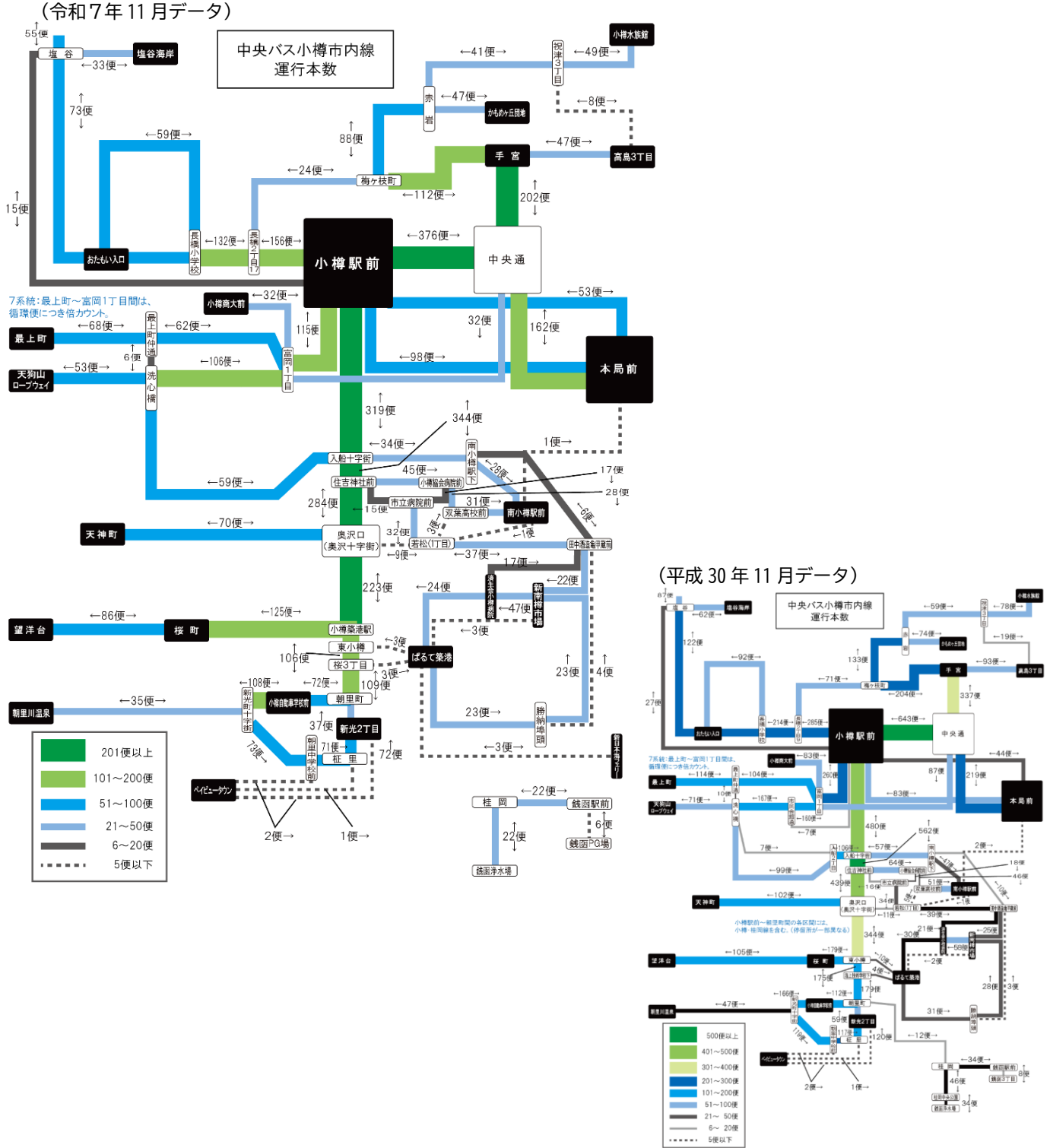
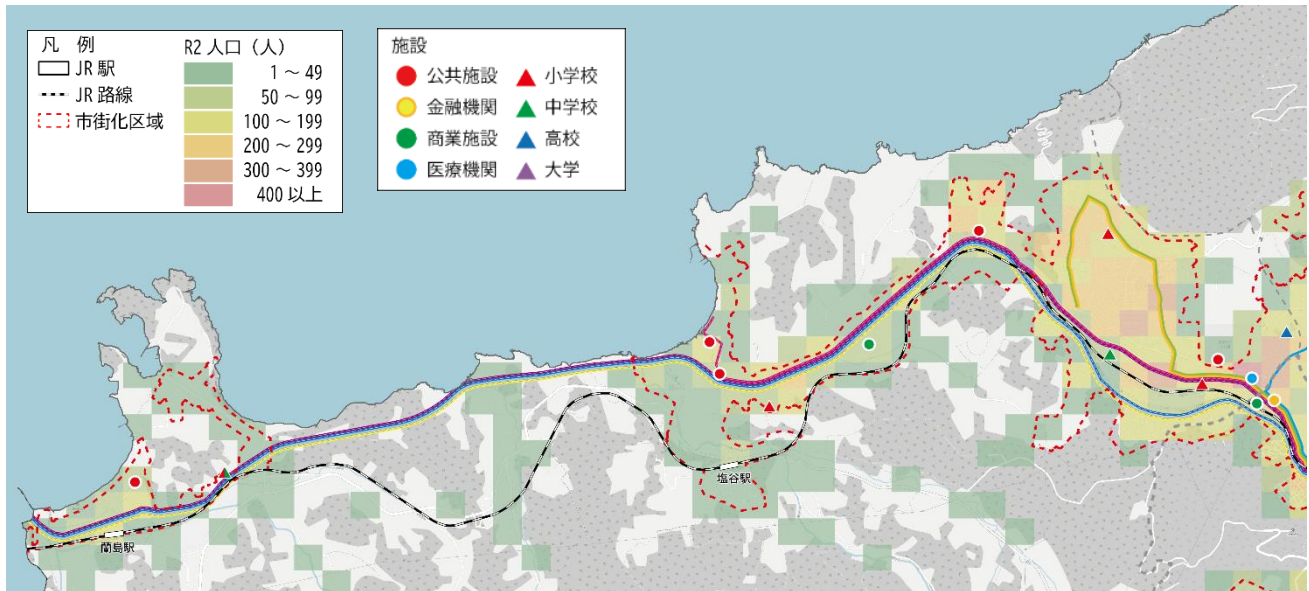


図 4-7 路線バスのバス停区間別の運行本数 [出典：北海道中央バス(株)HP]

**b. 地区別路線バス運行図**

各地区を運行するバス路線の運行図を以下に整理します。

【塩谷・長橋・オタモイ】



凡例	路線名	運行便数【H30】 (便/日)	運行便数【R7】 (便/日)	日利用者【H30】 (人/日)	日利用者【R7】 (人/日)	運行キロ (km/便)
⑧	おたもい線	85	52	1,945	1,490	6.6
⑰	塩谷線	62	33	1,482	953	9.1
⑱	余市線	59	40	971	774	23.9
⑳	積丹線	27	15	90	31	44.7
㉓	おたもい・ぱるて築港線	7	7	338	339	11.1
	ニセコバス小樽線	8	8	19	14.5	76.6

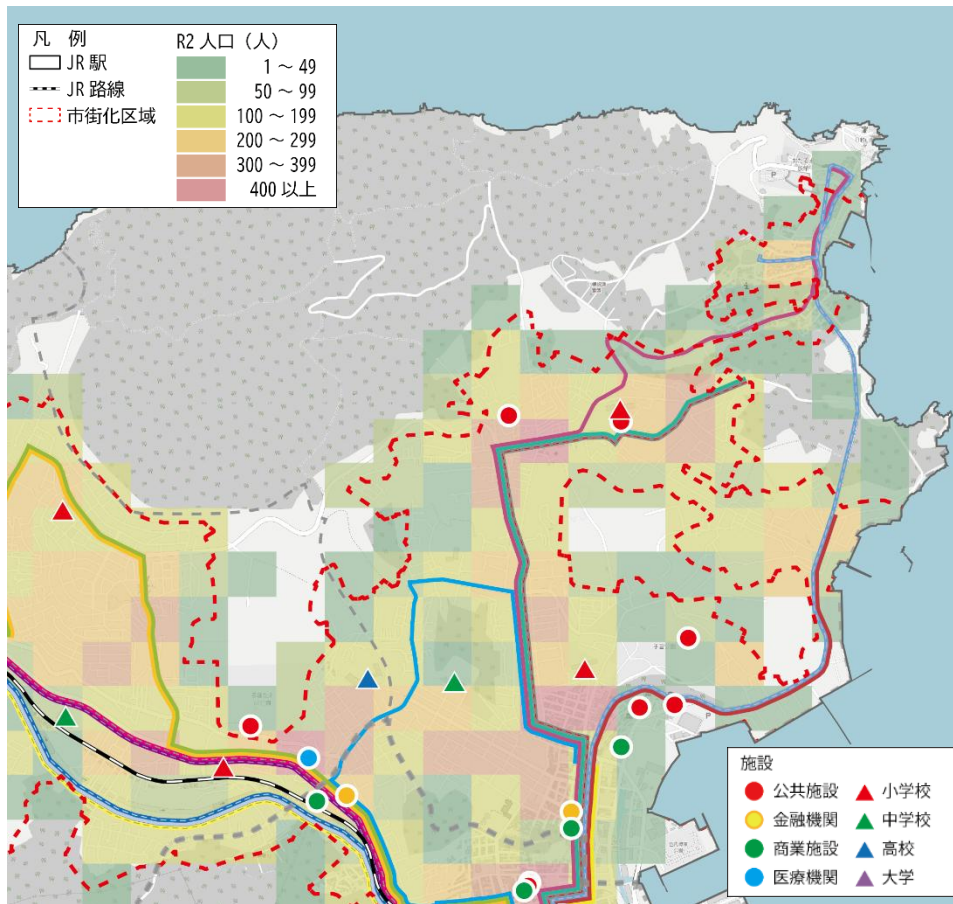
令和7年4月データ

図 4-8 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

表 4-3 塩谷・長橋・オタモイ地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)
塩谷・長橋・オタモイ	人口(人)	21,437	19,945	18,042	16,324	16,007
	人口比 (※2000年：1.00)	1.00	0.93	0.84	0.76	0.75
	高齢者人口(人) (65歳以上)	5,040	5,677	5,985	6,509	7,389

【高島・手宮】



凡例	路線名	運行便数【H30】 (便/日)	運行便数【R7】 (便/日)	日利用者【H30】 (人/日)	日利用者【R7】 (人/日)	運行キロ (km/便)
	②小樽市内本線	74	39	2,574	1,485	9.8
	③小樽市内本線	111	74	3,932	2,786	10.4
	⑩おたる水族館線	19	8	224	138	7.3
	⑪祝津線	58	41	1,142	898	6.6
	⑫赤岩線	64	37	1,346	860	5.6
	⑭梅源線	71	24	1,357	664	5.7
	④②赤岩・ばるて築港線	10	10	444	470	10.2

令和7年4月データ

図 4-9 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

表 4-4 高島・手宮地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)
高島・手宮	人口(人)	21,821	19,848	17,350	15,220	13,162
	人口比 (※2000年：1.00)	1.00	0.91	0.80	0.70	0.60
	高齢者人口(人) (65歳以上)	5,688	6,111	6,013	6,145	5,852

【中央・山手・南小樽】

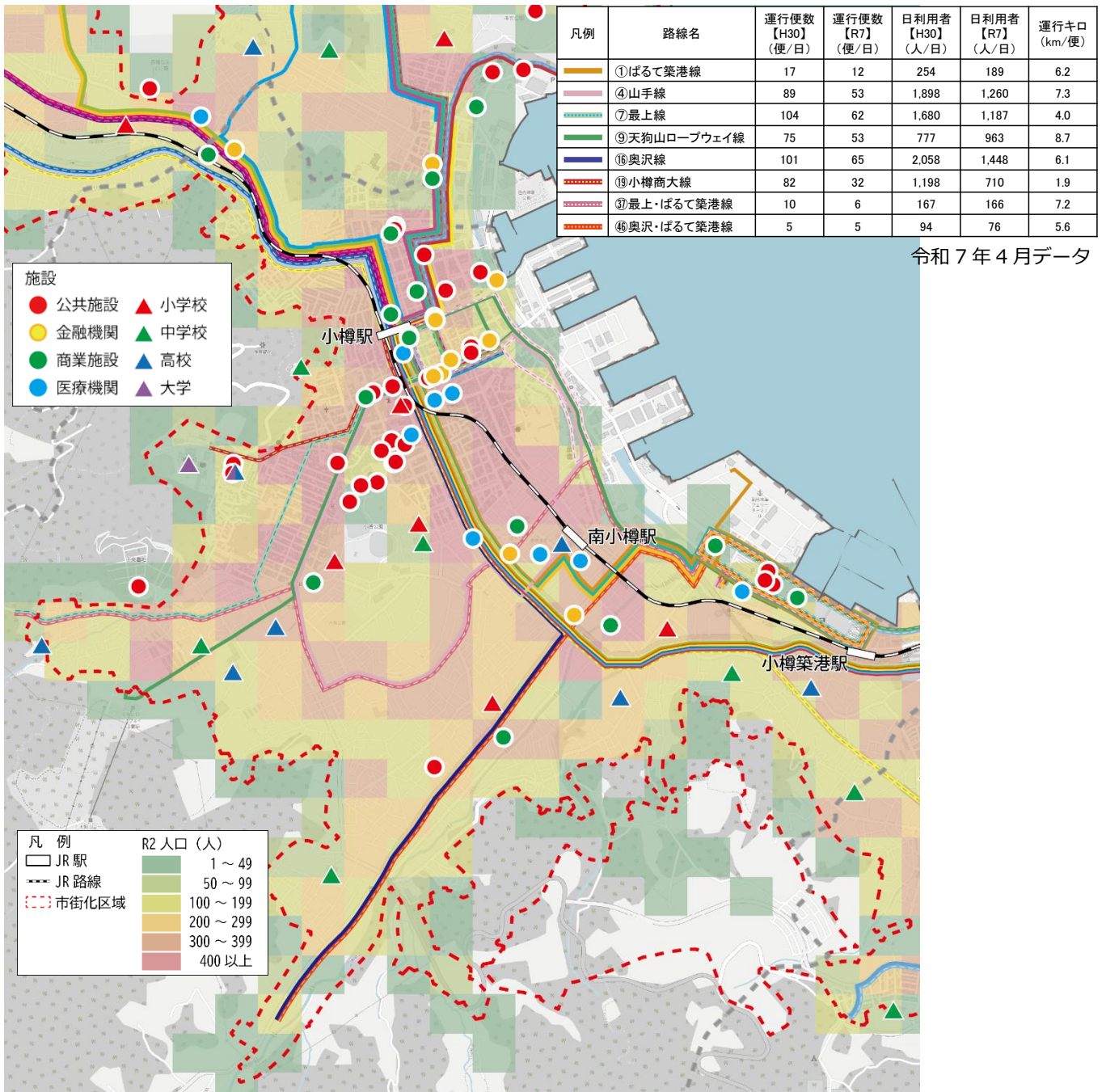


図 4-10 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

表 4-5 中央・山手・南小樽地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)
中央・山手・南小樽	人口(人)	64,437	59,914	55,901	52,149	46,350
	人口比 (※2000年：1.00)	1.00	0.93	0.87	0.81	0.72
	高齢者人口(人) (65歳以上)	16,390	17,464	18,375	19,644	18,659

【朝里】

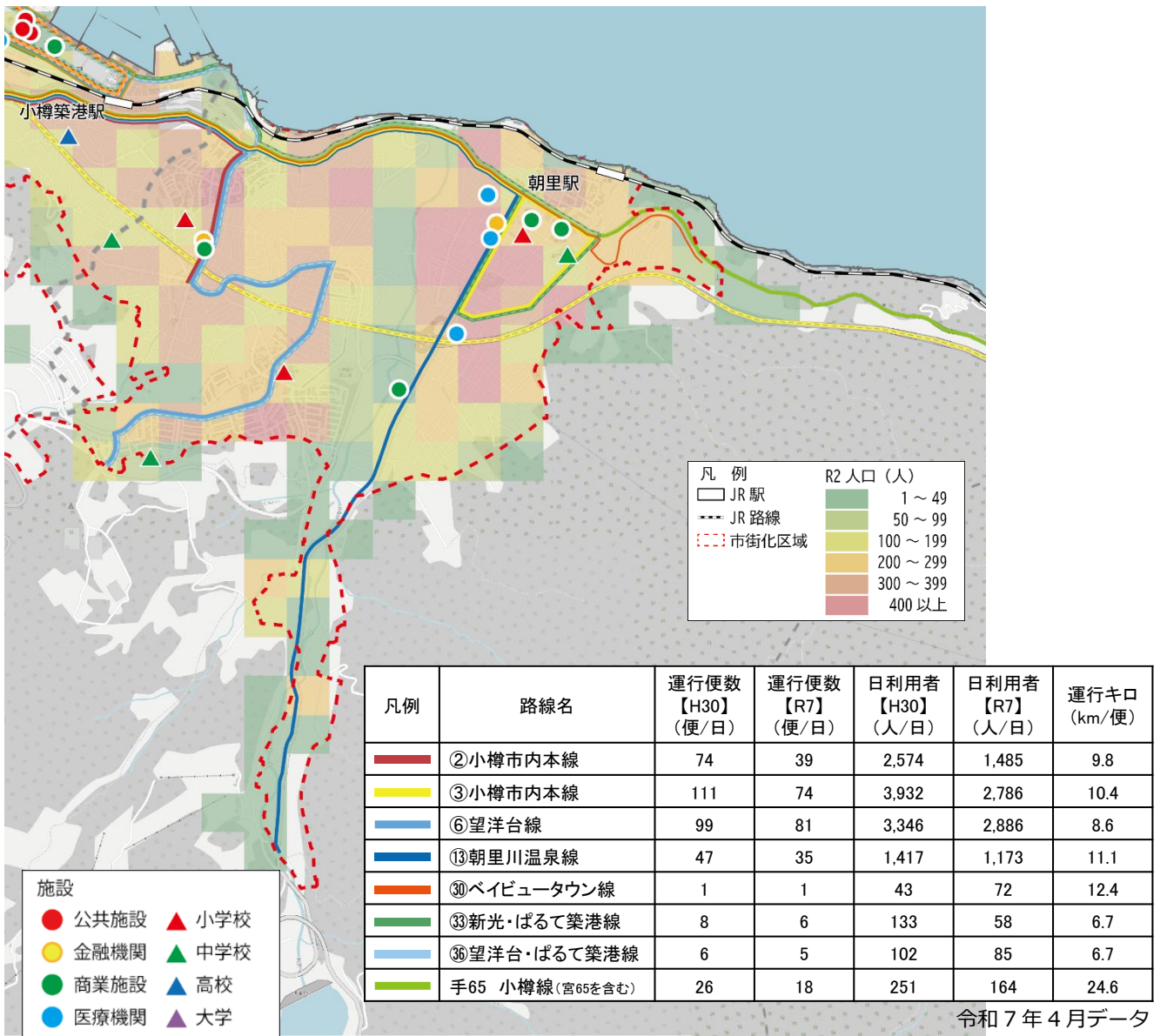
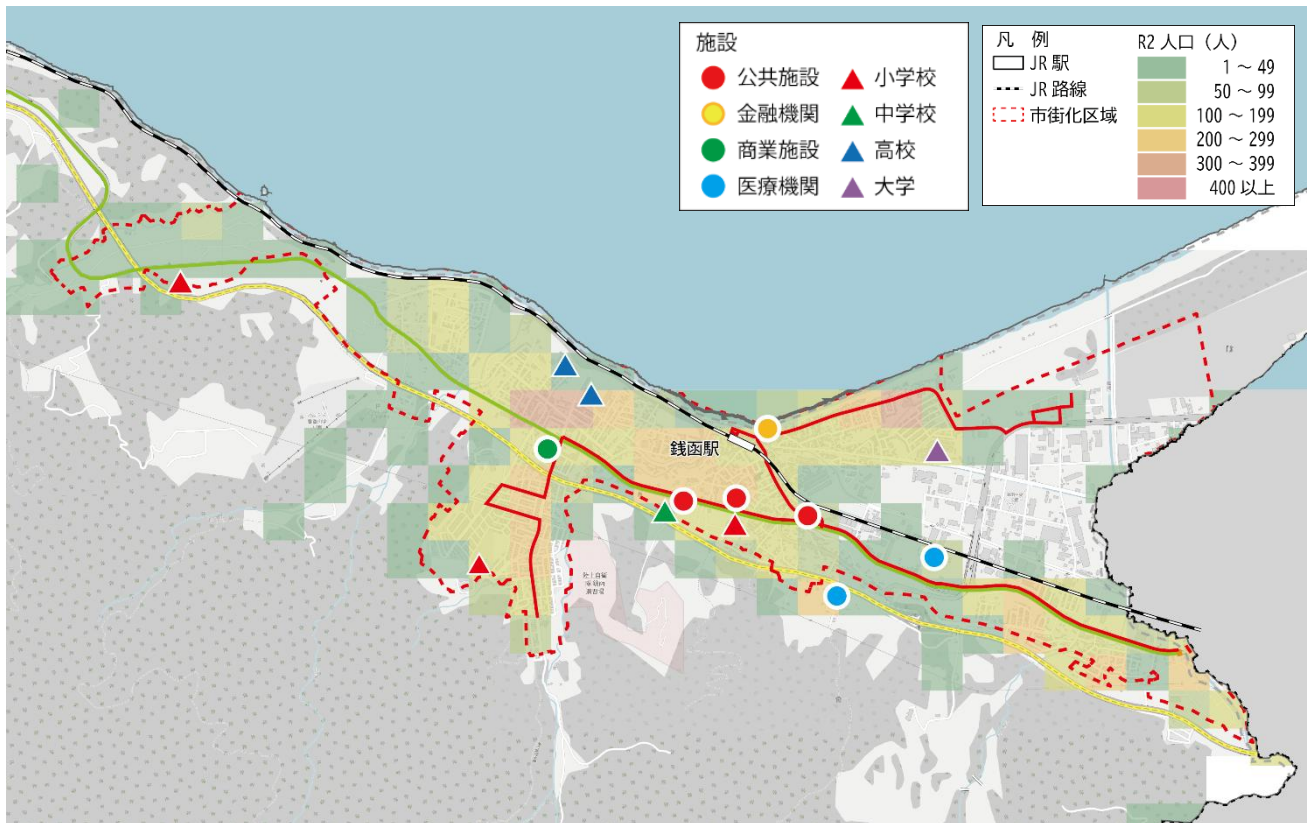


図 4-15 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

表 4-6 朝里地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	2000年(H12)	2005年(H17)	2010年(H22)	2015年(H27)	2020年(R2)
朝里	人口(人)	28,981	29,007	27,794	26,414	24,543
	人口比(※2000年：1.00)	1.00	1.00	0.96	0.91	0.85
	高齢者人口(人)(65歳以上)	5,597	6,760	7,760	8,854	9,274

【銭函】



凡例	路線名	運行便数【H30】 (便/日)	運行便数【R7】 (便/日)	日利用者【H30】 (人/日)	日利用者【R7】 (人/日)	運行キロ (km/便)
	銭函・桂岡線	34	22	251	196	6.4
	手65 小樽線(宮65を含む)	26	18	578	223	24.6

令和7年4月データ

図 4-11 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

表 4-7 銭函地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)
銭函	人口(人)	14,011	13,447	12,652	11,665	11,233
	人口比 (※2000年：1.00)	1.00	0.96	0.90	0.83	0.80
	高齢者人口(人) (65歳以上)	2,538	2,972	3,388	3,994	4,252

## ②バス停別利用者数

市内のバス停別利用者数をみると、小樽駅等がある「中央・山手・南小樽地区」の利用者数が多くなっています。一方で、「朝里地区」や「銭函地区」といった中心市街地から離れるにつれて、利用者数が少ない傾向にあります。

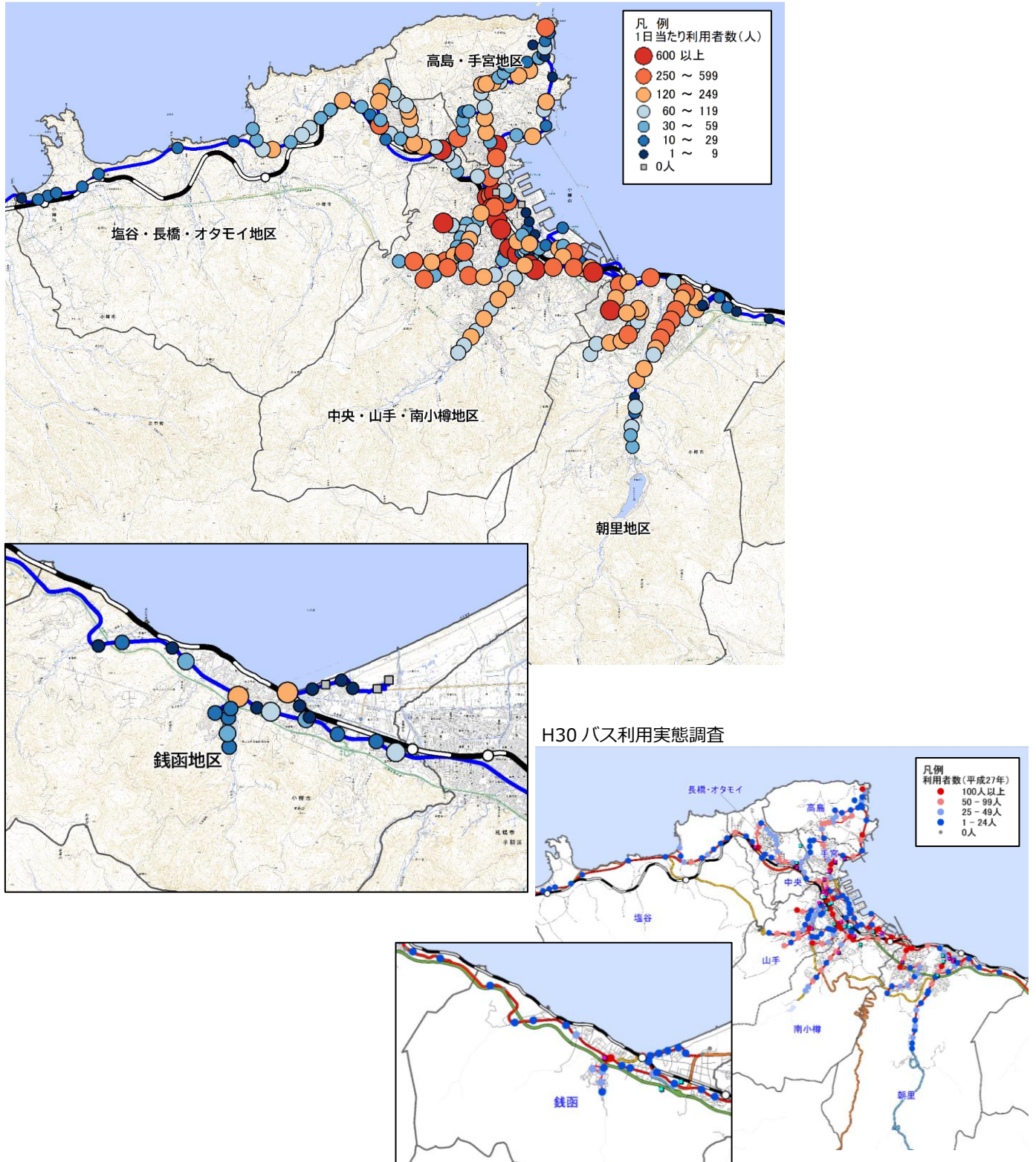


図 4-12 市内のバス停別利用者数 [出典：R7 バス利用実態調査]

③系統一覧

市内を運行する路線バスの系統及び運行本数等を整理した運行一覧を下表に整理します。

表 4-8 系統一覧（1） [出典：各交通事業者提供資料]

運行主体	路線名	区間	便数 (H30)		便数 (R7)		所要時間	運行距離	1便あたり利用者数 (H30)	1便あたり利用者数 (R7)
			上	下	上	下			1日あたり利用者数 (H30)	1日あたり利用者数 (R7)
中央バス	ばるて築港線	自 小樽駅前ターミナル	上 8便	上 5便	19~	4.4~ 6.2km	14.9人/便 254人/日	15.8人/便 189人/日		
		至 新日本海フェリー	下 9便	下 7便	27分/便					
	小樽市内本線	自 高島3丁目	上 37便	上 19便	37分/便	9.8km	34.8人/便 2,574人/日	38.1人/便 1,485人/日		
		至 桜町	下 37便	下 20便						
	小樽市内本線 (手宮発着)	自 手宮	上 55便	上 37便	38~ 42分/便	10.4km	35.3人/便 3,846人/日	37.6人/便 2,709人/日		
		至 新光2丁目	下 54便	下 35便						
	小樽市内本線 (バイビュータウン経由)	自 手宮	上 2便	上 2便	27~ 42分/便	12.4km	43.0人/便 86人/日	38.2人/便 77人/日		
		至 新光2丁目	下 -	下 -						
	山手線 (ヴェネツィア美術館経由)	自 本局前	上 1便	上 1便	31分/便	7.3km	36.5人/便 73人/便	33.0人/便 33人/日		
		至 本局前	下 -	下 -						
	山手線	自 本局前	上 44便	上 26便	24分/便	5.5km	21.0人/便 1,825人/日	23.6人/便 1,227人/日		
		至 南小樽駅前	下 44便	下 26便						
	望洋台線	自 小樽駅前	上 51便	上 42便	30~ 32分/便	4.8~ 8.6km	33.8人/便 3,346人/日	35.6人/便 2,886人/日		
		至 望洋台	下 48便	下 39便						
	最上線	自 最上町	上 52便	上 30便	13~ 18分/便	4.0km	16.2人/便 1,680人/日	19.1人/便 1,187人/日		
		至 小樽駅前	下 52便	下 32便						
	おたもい線	自 本局前	上 43便	上 26便	25分/便	6.6km	22.9人/便 1,945人/日	28.7人/便 1,490人/日		
		至 おたもい入口	下 42便	下 26便						
	天狗山ロープウェイ線	自 小樽駅前ターミナル	上 38便	上 26便	12~ 17分/便	4.5km	10.9人/便 733人/日	18.2人/便 963人/日		
		至 天狗山	下 37便	下 27便						
おたる水族館線	自 本局前	上 10便	上 4便	29分/便	7.3km	11.8人/便 224人/日	17.3人/便 138人/日			
	至 おたる水族館	下 9便	下 4便							
祝津線	自 小樽駅前	上 28便	上 20便	26分/便	6.6km	19.4人/便 1,142人/日	21.9人/便 898人/日			
	至 おたる水族館	下 30便	下 21便							
赤岩線	自 本局前	上 35便	上 21便	25~ 27分/便	5.6km	21.0人/便 1,346人/日	23.2人/便 860人/日			
	至 かもめヶ丘団地	下 29便	下 16便							
朝里川温泉線	自 小樽駅前	上 23便	上 17便	36分/便	11.1km	46.4人/便 1,437人/日	33.5人/便 1,173人/日			
	至 朝里川温泉	下 24便	下 18便							
梅源線	自 本局前	上 36便	上 12便	20~ 22分/便	5.7km	19.1人/便 1,357人/日	27.7人/便 664人/日			
	至 手宮	下 35便	下 12便							
奥沢線 (南小樽駅前経由)	自 小樽駅前	上 1便	上 1便	15~ 25分/便	3.7~ 6.1km	23.8人/便 143人/日	19.1人/便 77人/日			
	至 天神町	下 3便	下 3便							

表 4-9 系統一覧(2) [出典：各交通事業者提供資料]

運行主体	路線名	区間	便数 (H30)		便数 (R7)		所要時間	運行距離	1便当たり利用者数 (H30)	1便当たり利用者数 (R7)
			上	下	上	下			1日当たり利用者数 (H30)	1日当たり利用者数 (R7)
中央バス	奥沢線	自 小樽駅前	上	49便	上	32便	20分/便	5.2km	21.0人/便	22.5人/便
		至 天神町	下	48便	下	29便			1,915人/日	1,371人/日
	塩谷線	自 本局前	上	32便	上	15便	30分/便	9.1km	23.9人/便	28.9人/便
		至 塩谷海岸	下	30便	下	18便			1,482人/日	953人/日
	余市線	自 小樽駅前	上	29便	上	21便	52分/便	23.9km	30.7人/便	19.3人/便
		至 余市梅川車庫前	下	30便	下	19便			971人/日	774人/日
	小樽商大線	自 小樽駅前	上	43便	上	17便	6~9分/便	1.9km	14.4人/便	22.2人/便
		至 小樽商大前	下	39便	下	15便			1,198人/日	710人/日
	積丹線	自 小樽駅前	上	14便	上	8便	80分/便	44.7km	3.3人/便	2.1人/便
		至 美国	下	13便	下	7便			90人/日	31人/日
	山手仲通線	自 小樽駅前	上	7便	上	-	20分/便	5.3km	11.3人/便	R7.10.1 廃止
		至 小樽駅前	下	-	下	-			79人/日	
	ベイビュータウン線	自 ベイビュータウン	上	1便	上	1便	27分/便	12.4km	43.0人/便	72.0人/便
		至 小樽駅前	下	-	下	-			43人/日	72人/日
	新光・ばるて築港線	自 新南樽市場	上	4便	上	3便	19~23分/便	6.1~6.7km	16.6人/便	9.7人/便
		至 新光2丁目	下	4便	下	3便			133人/日	58人/日
	望洋台・ばるて築港線	自 新南樽市場	上	3便	上	2便	22~25分/便	6.4~6.7km	16.9人/便	17.0人/便
		至 望洋台	下	3便	下	3便			102人/日	85人/日
	最上・ばるて築港線	自 最上町	上	5便	上	3便	26~31分/便	6.9~7.2km	16.7人/便	27.7人/便
至 ばるて築港		下	5便	下	3便	167人/日			166人/日	
おたもい・ばるて築港線	自 ばるて築港	上	3便	上	3便	40~45分/便	10.4~11.1km	48.2人/便	48.4人/便	
	至 おたもい入口	下	4便	下	4便			338人/日	339人/日	
赤岩・ばるて築港線	自 ばるて築港	上	4便	上	4便	40~45分/便	9.5~10.2km	44.4人/便	47.0人/便	
	至 かもめヶ丘団地	下	6便	下	6便			444人/日	470人/日	
奥沢・ばるて築港線	自 天神町	上	2便	上	2便	21~26分/便	5.3~5.6km	18.7人/便	15.2人/便	
	至 ばるて築港	下	3便	下	3便			94人/日	76人/日	
小樽・桂岡線	自 小樽駅前		6便	上	-	33分/便	17.4km	21.8人/便	R7.10.1 廃止	
	至 桂岡中央公園		6便	下	-			131人/日		
銭函・桂岡線	自 銭函浄水場	上	17便	上	9便	14~22分/便	4.3~6.4km	7.4人/便	8.9人/便	
	至 銭函パークゴルフ場	下	17便	下	13便			251人/日	196人/日	
バスR	手65 (宮65を含む)	自 小樽駅前	上	13便	上	10便	52~74分/便	24.6~37.4km	9.7人/便	8.2人/便
		至 手稲駅南口	下	13便	下	10便			251人/日	164人/日
ニセコ	小樽線	自 小樽駅前	上	4便	上	4便	112分/便	76.6km	2.4人/便	1.8人/便
		至 二セコ駅前	下	4便	下	4便			19人/日	14.5人/日

※路線名に下線が付いている路線は、小樽市内間の移動のみの利用者数を記載

(4) タクシー

① 運行状況

市内には国道5号線沿線を中心に8社のタクシー事業者が立地しています。

表 4-10 市内をカバーする営業所があるタクシー事業者一覧

[出典：(一社)北海道ハイヤー協会ほか]

(五十音順)

事務所名	所在地域	所有車両			
		特大車 (H30・R7)	大型車 (H30・R7)	小型車 (H30)	小型車 (R7)
札幌交通(株)小樽営業所	新富町	－	－	19台	19台
金星小樽ハイヤー(株)	新光	－	－	62台	48台
小樽つばめ交通(株)	長橋	－	－	34台	28台
こだま交通(株)	若松	2台	－	29台	25台
ぜにばこ交通(株)	見晴町	－	－	12台	12台
トンボハイヤー(株)	オタモイ	－	－	30台	20台
北海道中央タクシー(株)	オタモイ	－	－	30台	17台
(株)ミドリ小型ハイヤー本社	稲穂	－	－	73台	73台
(株)ミドリ小型ハイヤー真栄営業所	真栄	－	－	39台	39台

タクシーの営業所から10分程度で到達できる範囲(時速30km/hの場合:営業エリア5km圏)では、営業所の立地状況もあり、国道5号沿線から5km圏が営業エリアになっており、山手地区や朝里地区等の一部地区は営業圏に含まれていない状況となっています。

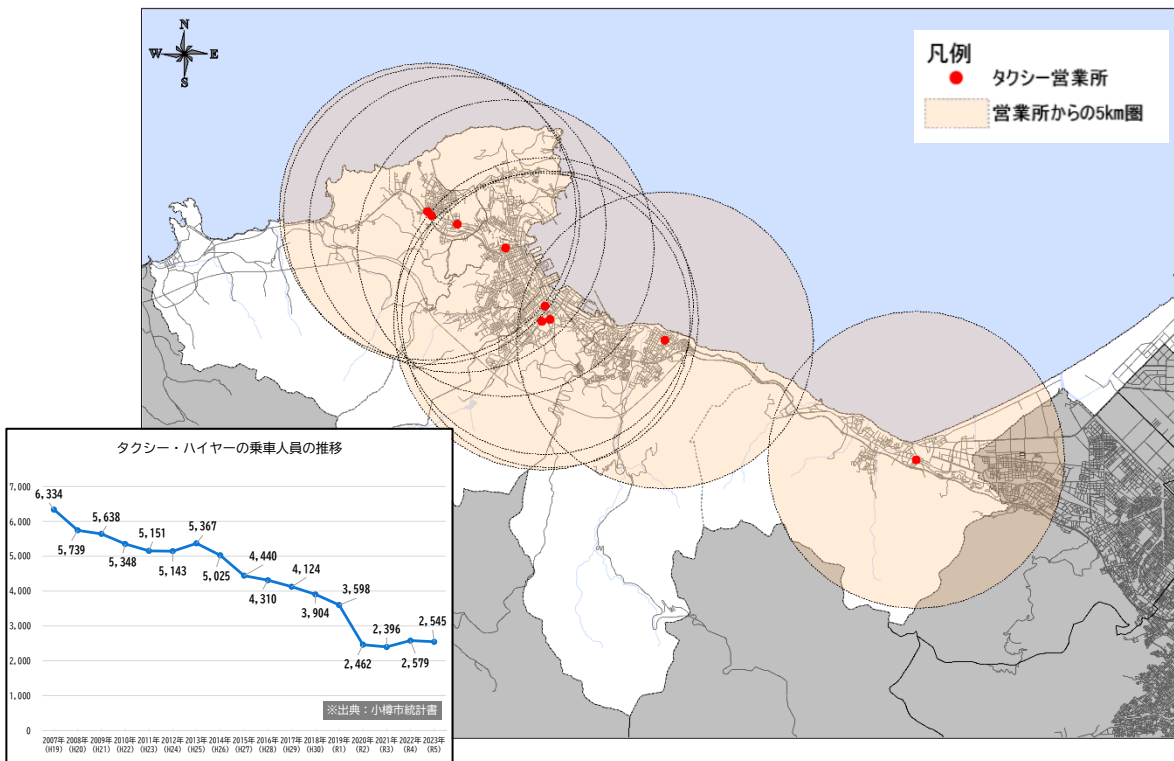


図 4-13 タクシー事業者営業所位置図と乗車人員の推移

（5）高齢者支援

① 高齢者への公共交通料金の助成の概要

本市では、70歳以上の高齢者の方を対象に社会参加・生きがいづくりを目的とした公共交通料金助成制度として、希望者に対し、ふれあいパス（バス利用助成：回数券購入チケット又は鉄道利用助成：JRの指定区間乗車券）を交付しています。

② 助成の種類

＜バス利用助成＞

1) ふれあい回数券購入チケット 12枚（回数券 12冊が購入可能）

- ・購入チケット1枚で、ふれあい回数券1冊（240円券10枚綴り）を1,200円で購入することができます。回数券は小樽市内発着のバス（市内線・高速バス）で利用できます。

＜鉄道利用助成＞

2) ふれあい乗車券（南小樽駅～塩谷駅間）30枚

3) ふれあい乗車券（小樽駅～ほしみ駅間）20枚

- ・ふれあい乗車券1枚で、指定区間内を無料で1乗車できます。

1) から 3) のうち、いずれか一つを選択して利用できます。

③ 交付等の状況

ふれあいパスの交付状況は、令和3年度の制度改正以降、概ね横ばいとなっており、年間約2万人へ交付しています。

鉄道利用助成よりも、バス利用助成が多く利用されています。

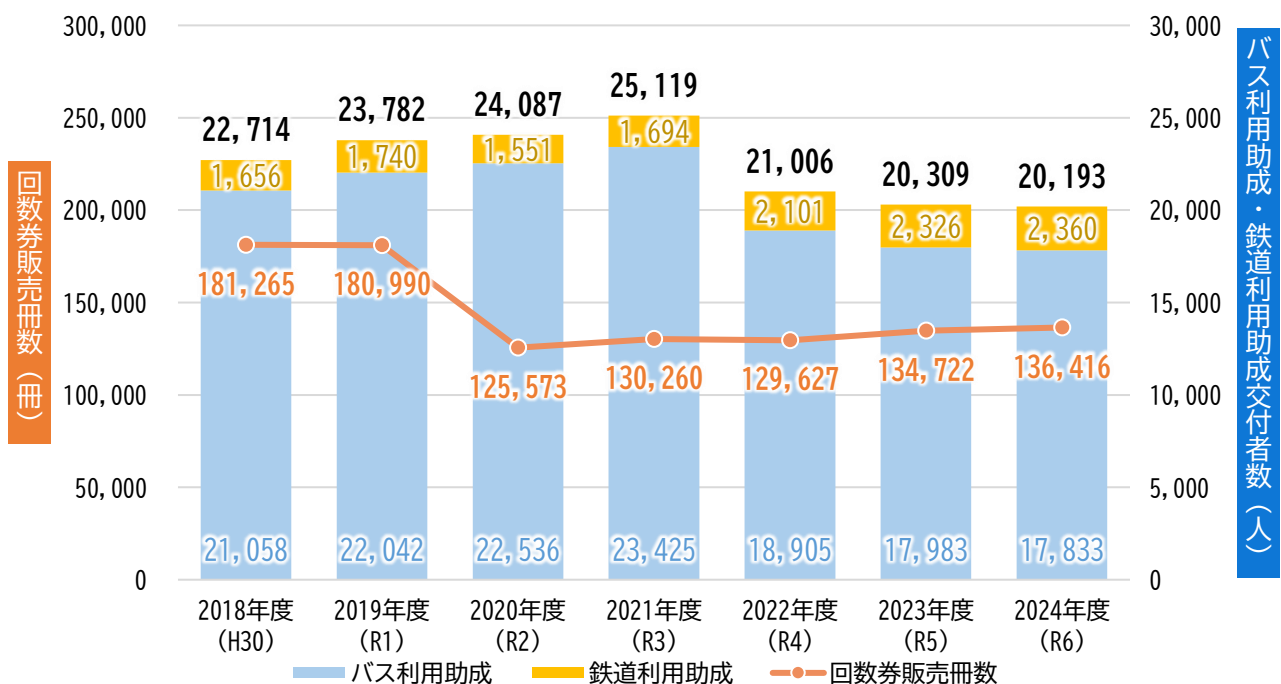


図 4-14 ふれあいパス等における交付状況等の推移

### 4-3 公共交通に関する各種調査結果

地域公共交通に関する各種調査結果の概要について、以下のとおり整理します。

#### (1) 公共交通に関するアンケート調査結果（一般）（以下、「市民アンケート調査」という。）

##### ①調査の目的

地域公共交通に対する市民ニーズや利用実態を把握するための基礎データ収集を目的とする。

##### ②調査対象

小樽市民 5,000 世帯

##### ③調査期間

平成 30 年 7 月 20 日（金）から 8 月 3 日（金）

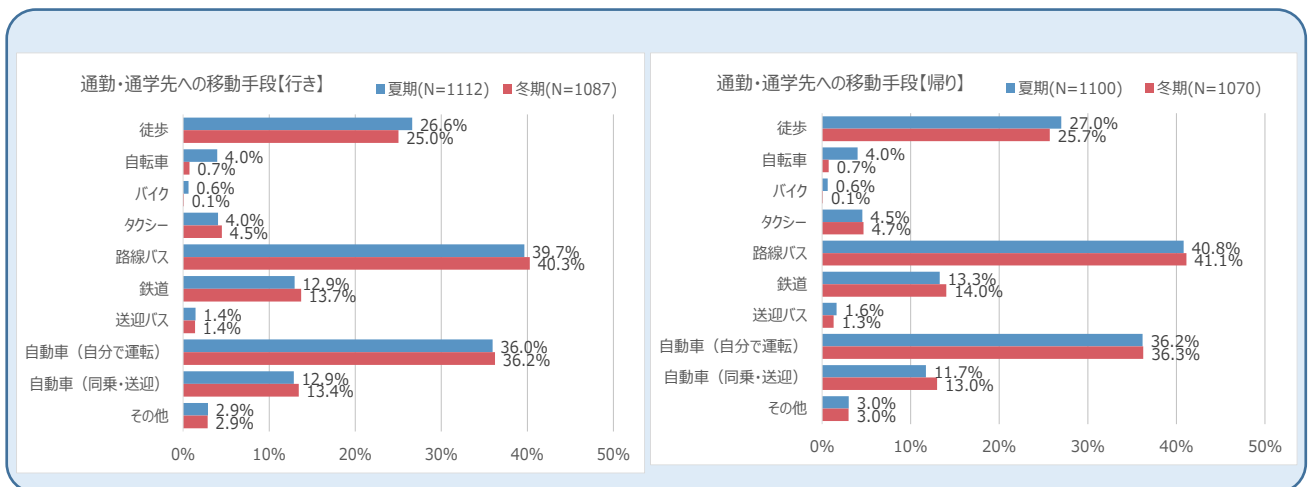
##### ④配布・回収数（回収割合）

配布数：5,000 世帯（10,000 票） 回収数：1,548 世帯（2,326 票） 世帯回収割合：31%

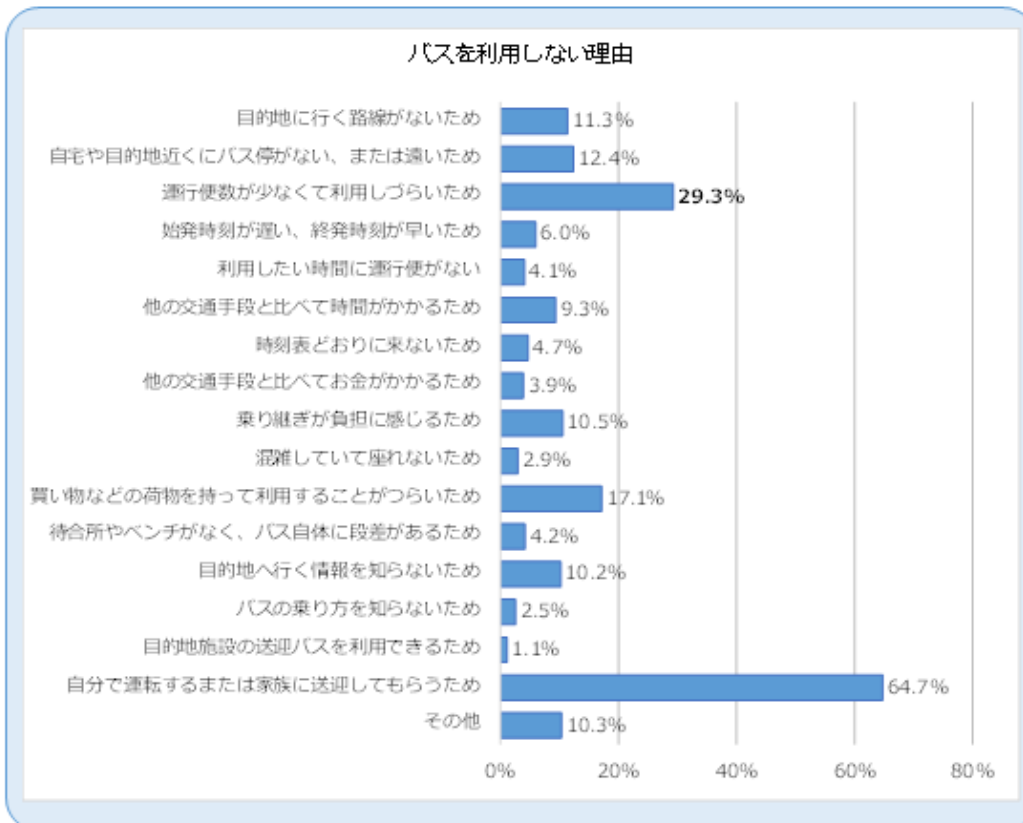
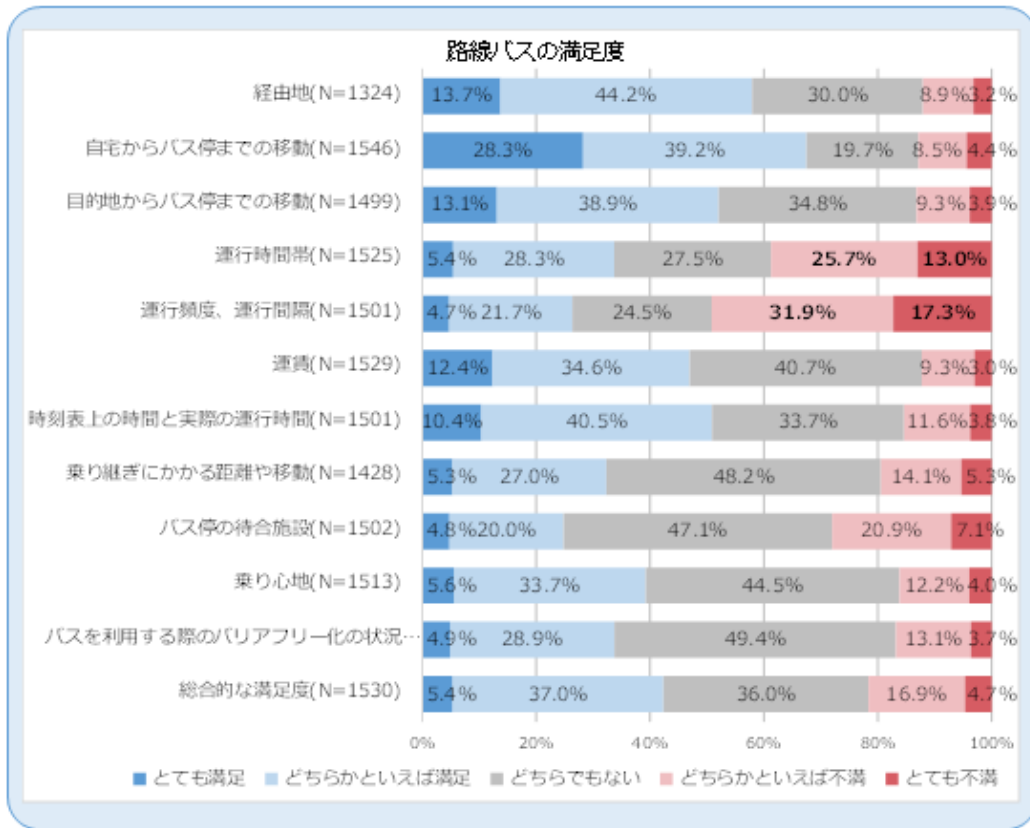
##### ⑤調査結果概要

- ・バスを利用しない理由として、「運行便数が少なくて利用しづらいため」が約 3 割程度あるほか、「運行時間帯」及び「運行頻度、運行間隔」の満足度が、他項目と比較し、不満の割合（どちらかといえば不満及びとても不満を合わせた割合）が高い傾向にある。
- ・時間帯に不満があると回答した方を対象に、許容できる始発・終発時間を調査したところ、一部地域において、実際の始発時間と許容できる始発時間に乖離が生じている。
- ・望ましい運行便数について、地域別で分析を行った結果、各地区の住宅街において、実際の運行便数と望ましい運行便数に乖離が生じている。
- ・目的地までの移動で乗り継ぎを行う場合、回答者の 8 割が乗継回数 1 回程度あれば許容できると回答している。

#### 調査結果概要（一部抜粋）



調査結果概要（一部抜粋）



## (2) バス乗降調査結果

### ①調査の目的

バス利用者の利用目的等を把握するための基礎データ収集を目的とする。

### ②調査対象

小樽市内を運行する北海道中央バス(株)、ジェイ・アール北海道バス(株)、ニセコバス(株)のバス事業者3社が運行する31路線について、始発・終発を含めた全便のうち各路線に対して1時間に1便を基本(10時から15時までは2時間に1便)に調査を実施

### ③調査期間

平成30年7月12日(木)、7月18日(水)から7月19日(木) 計3日間

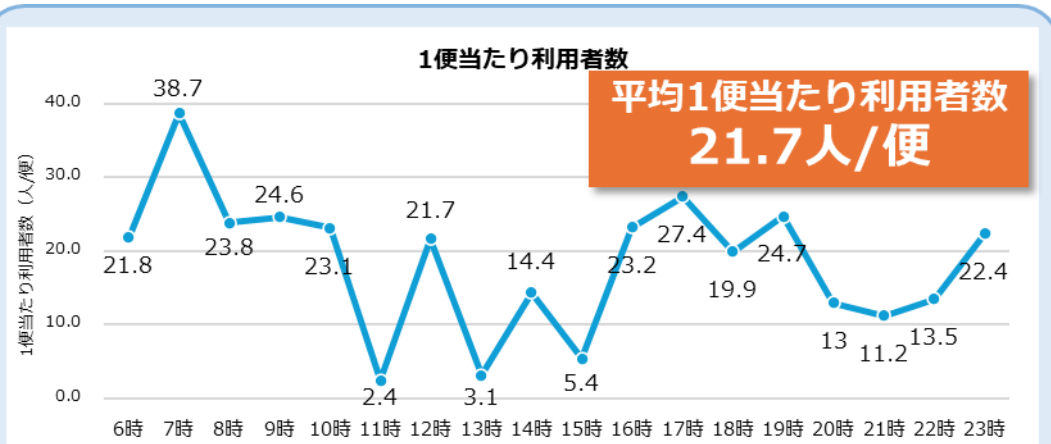
### ④調査方法

調査員が各便に乗車の上、バス利用者にビンゴ式アンケート票を配布、回収することで実施

### ⑤調査結果概要

- ・調査対象とした市内路線バスの利用者数は、12,312人/日となっており、ピーク時間は朝の7時台で、利用目的は「通勤」が約4割と最も多い。
- ・市内を運行するバス路線を各路線で見た場合、利用者が少ない路線や低利用な時間帯が存在している。
- ・市内を運行するバス路線は、国道5号の奥沢十字街から小樽駅の区間において、複数の路線が重複しており、小樽駅前への流入台数が多くなっている。

調査結果概要（一部抜粋）



	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
運行便数 (便/日)	40	95	90	80	81	78	74	78	81	87	83	84	74	57	46	34	13	12	1,167
利用者数 (拡大) (人/日)	872	3,680	2,140	1,967	1,869	187	1,609	240	1,164	469	1,928	2,306	1,476	1,408	597	380	176	269	25,382
1便当たりの利用者数 (拡大) (人/便)	21.8	38.7	23.8	24.6	23.1	2.4	21.7	3.1	14.4	5.4	23.2	27.4	19.9	24.7	13	11.2	13.5	22.4	21.7



### (3) 公共交通に関するアンケート調査結果（企業）（以下、「通勤者アンケート調査」という。）

#### ①調査の目的

地域公共交通を利用して通勤している従業員の移動実態を把握するための基礎データ収集を目的とする。

#### ②調査対象

通勤に地域公共交通の利用を推進している小樽市内の下記の協力企業に勤めている方

- ・小樽市役所（水道局、教育委員会、病院含む。）
- ・金融機関（北海道信用金庫 市内11店舗）
- ・郵便局（市内35店舗）
- ・商業施設（ウイングベイ小樽）
- ・医療機関（市内2施設）

#### ③調査期間

平成30年7月10日（火）から平成30年8月3日（金）まで

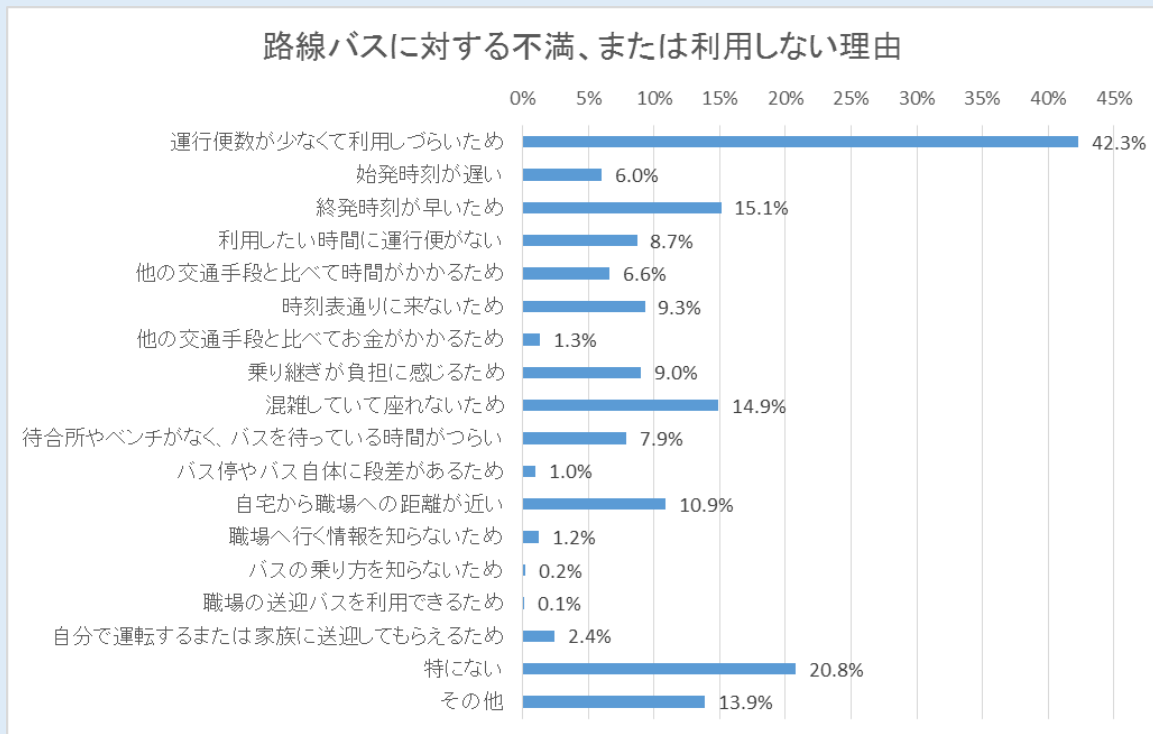
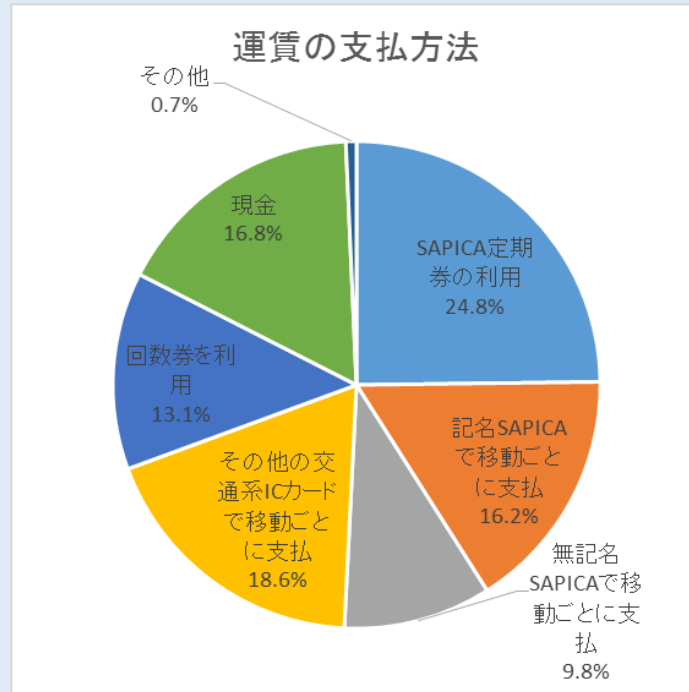
#### ④調査方法

各企業による直接配布及び回収により実施

#### ⑤調査結果概要

- ・出勤時間については、7：46～8：45の1時間に75.0%の方が職場に到着している。
- ・退勤時間については、17：01～18：00の1時間で48.4%の方が退勤を開始している。
- ・通勤時の交通手段については、夏期と冬期で大きな変化はない。
- ・ICカードの利用状況について、50.8%の方がSAPICAを利用しているが、回数券を利用している方は13.1%、現金で支払っている方は16.8%存在する。
- ・職場へ週に3日以上自家用車で送迎されている方は夏期で32.8%おり、公共交通機関への利用を促す取組も必要である。
- ・路線バスを知っている方は83.2%、路線バスをよく知らない人は16.8%となっており、公共交通のことを知ってもらう取組を行う必要がある。
- ・路線バスに対する不満の内容は、「運行便数が少なくて利用しづらいため」が42.3%と最も多く、次いで「混雑していて座れないため」、「時刻表通りに来ないため」など、混雑する時間帯が主要な利用時間帯である事情が伺われる。

調査結果概要（一部抜粋）



#### (4) 公共交通に関するアンケート調査結果（学生）（以下、「通学者アンケート調査」という。）

##### ①調査の目的

市内に立地している高校や大学に通学する学生の移動実態などを把握するための基礎データ収集を目的とする。

##### ②調査対象

市内に立地している高校や大学に通う学生

- |       |            |                |
|-------|------------|----------------|
| (高 校) | ・ 小樽潮陵高等学校 | ・ 小樽桜陽高等学校     |
|       | ・ 小樽商業高等学校 | ・ 小樽未来創造高等学校   |
|       | ・ 小樽水産高等学校 | ・ 北照高等学校       |
|       | ・ 双葉高等学校   | ・ 小樽明峰高等学校     |
| (大学等) | ・ 小樽商科大学   | ・ 北海道職業能力開発大学校 |

##### ③調査期間

平成30年7月10日（火）～平成30年7月27日（金）

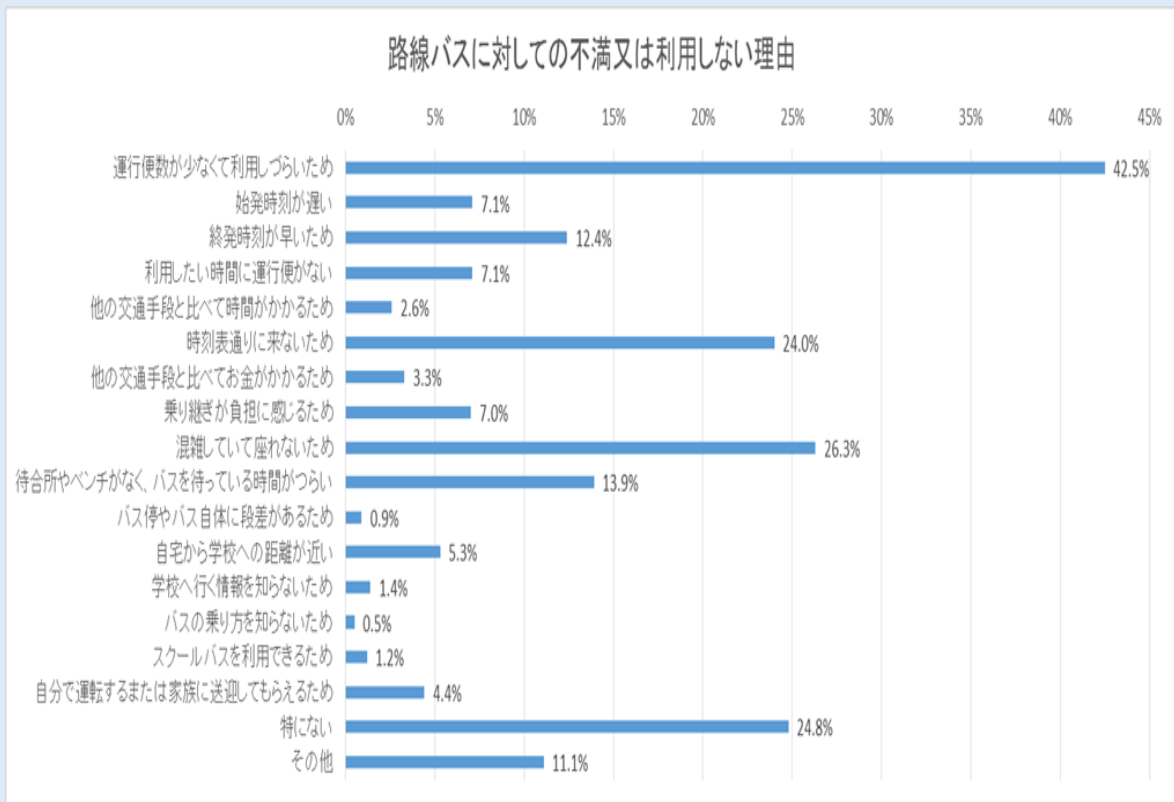
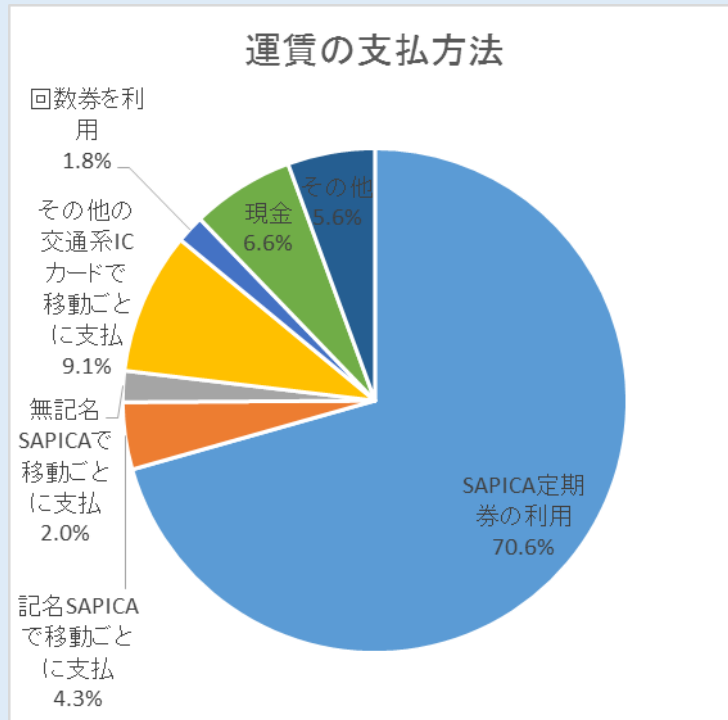
##### ④調査方法

- ・ 各学校による直接配布及び回収により実施（小樽商科大学以外）
- ・ 敷地内及び学校施設にて市職員による配布及び回収により実施（小樽商科大学）

##### ⑤調査結果概要

- ・ 登校時間は、7：46～8：30までに63.2%の学生が学校に到着している。
- ・ 下校時間は15：00～16：00の1時間で40.9%の学生が下校を開始している。
- ・ 登校時の交通手段については、夏期と冬期で大きな変化はない。
- ・ ICカードの利用状況、76.3%の方がSAPICAを利用している。
- ・ 学校へ週に3日以上自家用車で送迎されている方は夏期で27.9%もあり、公共交通機関への利用を促す取組も必要である。
- ・ 路線バスを知っている方は83.3%、路線バスをよく知らない人は16.7%おり、公共交通のことを知ってもらう取組を行う必要がある。
- ・ 路線バスに対する不満の内容は、「運行便数が少なくて利用しづらいため」が最も多く、次いで「混雑していて座れないため」、「時刻表通りに来ないため」など、混雑する時間帯が主要な利用時間帯である事情が伺われる。

調査結果概要（一部抜粋）



## （5）観光客を対象とした公共交通に関するアンケート調査結果（以下、「観光客アンケート調査」という。）

### ①調査の目的

小樽市内を訪れている観光客における路線バス等に対する利用実態を把握するための基礎データ収集を目的とする。

### ②調査対象

小樽市以外に在住している方で、小樽に来訪した方

### ③調査期間

平成30年10月15日（月）から10月30日（火）まで

### ④調査方法

- ・ 小樽駅等の周辺での聞き取り調査  
小樽駅、南小樽駅及び小樽築港駅の3駅の周辺で調査員が直接観光客から調査票の内容を聞き取りして実施。  
なお、調査員については、北海道科学大学に協力を依頼し、学生が調査を実施。
- ・ 国際インフォメーションセンターでの聞き取り調査  
一般社団法人小樽観光協会に依頼し、国際インフォメーションセンターにて調査票を留め置きして実施。
- ・ 宿泊施設への留め置き調査  
市内2宿泊施設に協力依頼し、調査票の留め置きにより実施。

### ⑤調査結果概要

- ・ 小樽市内を拠点として移動する他地域は、札幌市への移動が79.5%と多く、後志への移動は7.1%と少ないことが判明。また、市内のみで移動する方は16.4%と少ない。
- ・ 市内で有名な観光スポットが互いに近いこともあり、路線バスの利用が少ない。
- ・ 路線バスを利用しなかった理由として、「目的地への行き方がわからない」や「乗り方がわからない」など声があるため、情報提供のあり方にも改善検討の余地がある。
- ・ 事前に収集したい交通機関の情報については、「運賃・料金」と「乗降する駅やバス停等の名称」「時刻表」、「目的地までの所要時間」が求められている。さらに海外観光客については、「乗降の方法」についても周知する余地がある。
- ・ 情報を収集したい媒体については、スマートフォンが最も多いが、海外観光客においては、「観光案内等のパンフレットやマップ」での案内が求められている。

調査結果概要（一部抜粋）

おたる散策バス  
OTARU Stroller's Bus

4番のりば  
9 天狗山ロープウェイ行  
For Tengu-yama Ropeway

3番のりば  
10 おたる水族館行  
For Otaru Aquarium

一日乗車券等の内容が多言語未対応

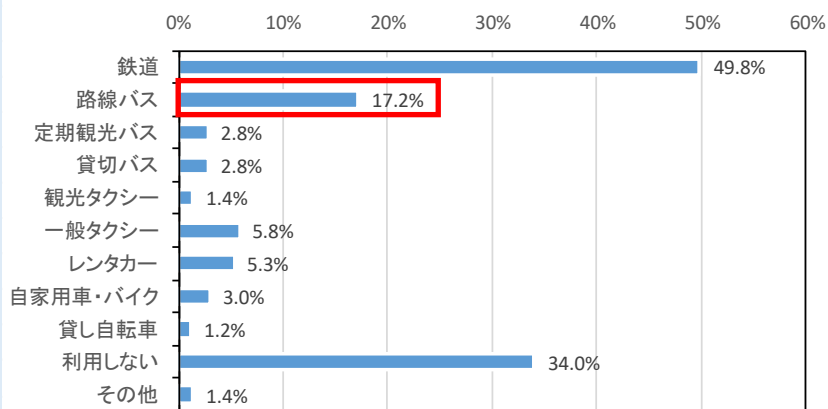
■ 観光客が多く利用する区間



■ 観光利用の多い区間拡大図



観光客の小樽市移動における移動手段







**第5章**

**地域公共交通に関する  
問題点及び課題**

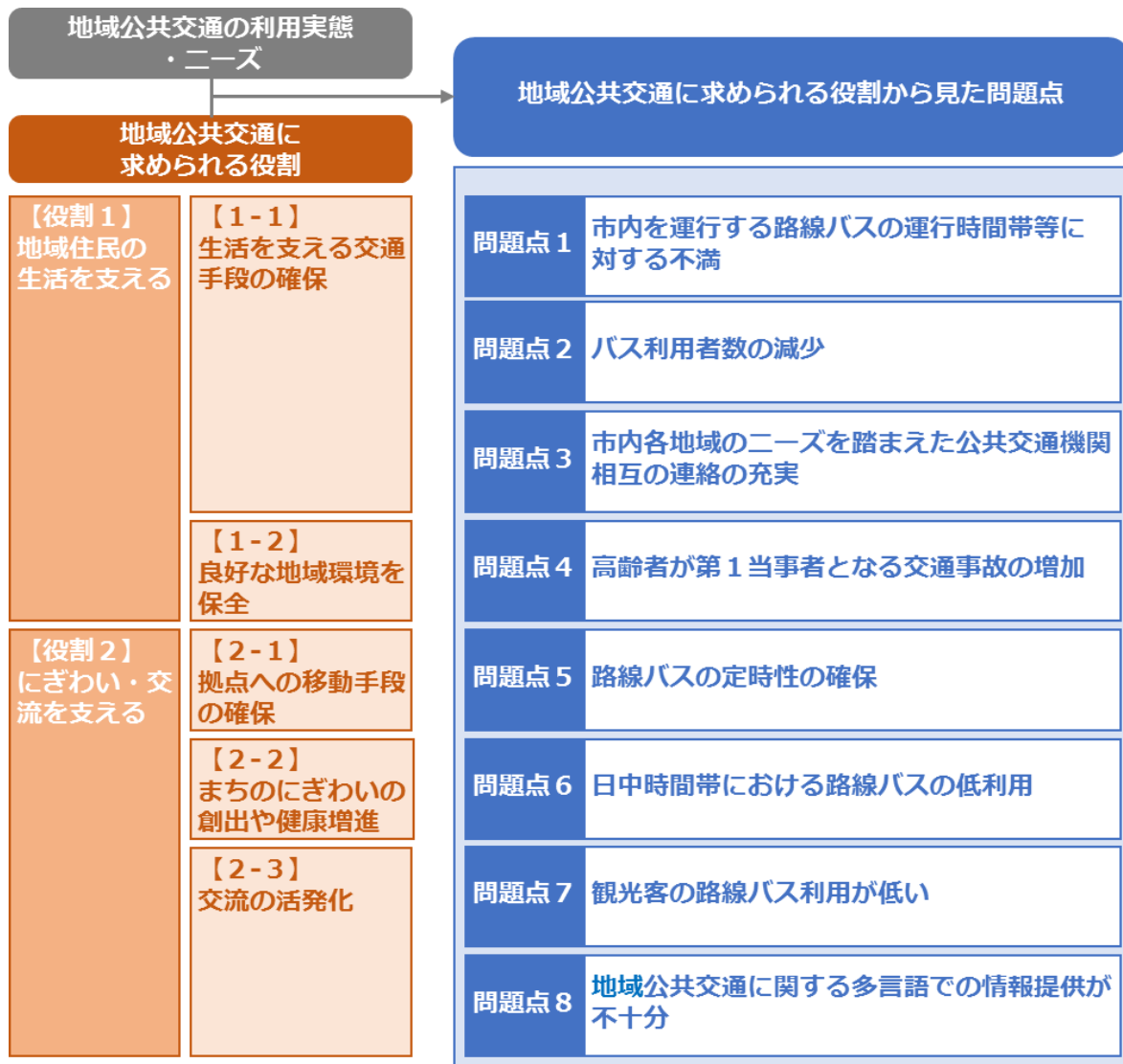
## 5 地域公共交通に関する問題点及び課題

---

この章では、第3章、第4章で整理した「地域の現況」「地域公共交通の現状」を基に、第2章で整理した「地域公共交通の役割」を検証し問題点を明らかにし、地域公共交通が目指す将来像を設定するために、本市の課題を整理します。

### 5-1 地域公共交通に求められる役割から見た問題点

前段で整理した「地域公共交通に求められる役割」及び「地域公共交通の現状」、「地域公共交通の利用実態・ニーズ把握」を基に、「地域公共交通に求められる役割から見た問題点」を以下のように抽出しました。抽出した問題点について、次ページ以降に詳述します。



【役割1】地域住民の生活を支える

【1-1】生活を支える交通手段の確保

問題点1 市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満

■ 問題点とした地域の現状

・鉄道の始発・終発に対するバスの運行時間など、他の公共交通機関との接続性が良好でない状況があります。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・市民アンケート調査の結果、市内路線バスの「運行経路」や「バス乗降車位置」に対しては、バス利用者は約9割の方が概ね満足していますが、「運行時間帯」や「運行頻度、運行間隔」に対しては、約5割の方が「不満に感じている」と回答しています。また、比較的不満に感じている割合の高い「乗り継ぎ」については、5地区中、高島・手宮地区が最も高く、同地区でバスを利用すると回答した方の約2割が「不満に感じている」と回答しています。
- ・通勤者・通学者のアンケート調査の結果、各調査共通して「運行便数が少ない」ことや「混雑していて座れない」「終発時刻が早い」ことに対するバス利用者の不満が高い傾向にあります。また、市内バス路線本線（手宮～新光、高島～桜町）から離れた学校に通うバス利用者において「運行便数が少ない」と回答する割合が高い傾向にあります。

問題点2 バス利用者数の減少

■ 問題点とした地域の現状

・本市の人口構成で最も多い生産年齢人口（15歳以上65歳未満）の減少等の影響により、市内を運行する路線バスの利用者数は年々減少しており、平成29年には年間約9百万人の方が利用していましたが、令和6年では年間約7百万人と計画推進期間中で約2割減少しています。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

・市民アンケート調査の結果、約5割が路線バスを「利用していない」又は「あまり利用していない」と回答しています。また、利用しない理由については、「自動車利用（自分で運転、同乗・送迎）」と回答している方が約7割となっており、市内では移動に際し、自動車を利用する傾向が強いことが伺えます。

### 問題点3 市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実

#### ■ 問題点とした地域の現状

- ・市内の病院・商業・公共施設等は、全市的にみると、小樽駅や南小樽駅、小樽築港駅周辺に集中している状況です。
- ・現在のバス路線の多くは、小樽駅を中心に構成されており、塩谷・高島方向から南小樽駅・小樽築港駅に向かうには基本的に乗り継ぎが必要となります。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・市民アンケート調査の結果、市内全地域で病院・商業・公共施設が集中している「中央・山手・南小樽」を行き先とする移動が多くなっていますが、銭函地区においては、札幌市を行き先とする移動が約6割となっています。
- ・銭函地区から札幌市への移動については、鉄道を利用した移動が主となっています。
- ・市外への移動時の鉄道とバスの乗継の円滑化に対する要望があります。

### 【1-2】良好な地域環境を保全

### 問題点4 高齢者が第1当事者となる交通事故の増加

#### ■ 問題点とした地域の現状

- ・本市の自動車保有台数は、年々減少傾向にあるものの、人口1人当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車依存が進行していることが分かります。
- ・本市で発生している交通事故の発生件数は、横ばいの傾向にありますが、高齢者が第1当事者となる交通事故発生割合は、近年では全体の約4割となっています。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・市民アンケート調査の結果、免許返納の意向がある人の約7割が65歳以上となっています。

### 【役割2】にぎわい・交流を支える

### 【2-1】拠点への移動手段の確保

### 問題点5 路線バスの定時性の確保

#### ■ 問題点とした地域の現状

- ・本市は坂道の多い地形となっており、その地形に応じた道路ネットワークが形成されている関係上、市内を運行する路線バスも主要幹線である国道5号を経由せざるを得ない状況です。国道5号は、1日当たり20,000台を超える車が利用されている中で、運行するバス運行便数は、最も多い区間で1日当たり300便が運行されています。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・通学者アンケート調査の結果、バスが「時刻表どおりに来ないため」とする不満が2割以上あります。
- ・市民アンケート調査の結果、バス路線に対する要望として、許容できるバスの遅れ時間として、10分以内との回答が約5割となっており、定時運行への要望が高い状況です。

## 【2-2】まちなぎわいの創出や健康増進

### 問題点6 日中時間帯における路線バスの低利用

#### ■ 問題点とした地域の現状

- ・小樽市の一人当たりの自動車保有台数は増加しており、高齢者の自動車依存も高いことから、通院や買物を目的とした日中の高齢者のバス利用が少ない状況にあります。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・バス乗降調査の結果、バスの主な利用者は通勤・通学者であり、市内路線バスのピーク時間帯は出勤・登校時間帯である7時台や帰宅時間帯である17時台となっています。
- ・市民アンケート調査の結果、日中時間帯での移動が主な時間帯となる通院や買い物を目的とした移動の主な手段は「自動車（自分で運転）」及び「自動車（同乗・送迎）」の割合が5割程度となっており、一方「路線バス」は約3割であることから、路線バスの利用は、通勤・通学時間帯の朝及び夕方の利用者数と比較すると、日中時間帯は少ない傾向にあります。

## 【2-3】交流の活発化

### 問題点7 観光客の路線バス利用が低い

#### ■ 問題点とした地域の現状

- ・本市は歴史的建造物をはじめ、朝里川温泉やおたる水族館、天狗山など、様々な観光資源を有しており、年間約800万人の観光客が来訪し、特に外国人観光客が近年増加傾向にあります。観光資源の多くは、小樽駅から徒歩圏に集中しているため、観光客の主な移動手段としては「徒歩」が最も多くなっている現状にあります。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・市内へ来訪する観光客は、小樽駅から徒歩圏内の観光施設を中心に回遊している状況であり、路線バス等の公共交通を利用した移動が少ない状況があります。

### 問題点8 地域公共交通に関する多言語での情報提供が不十分

#### ■ 問題点とした地域の現状

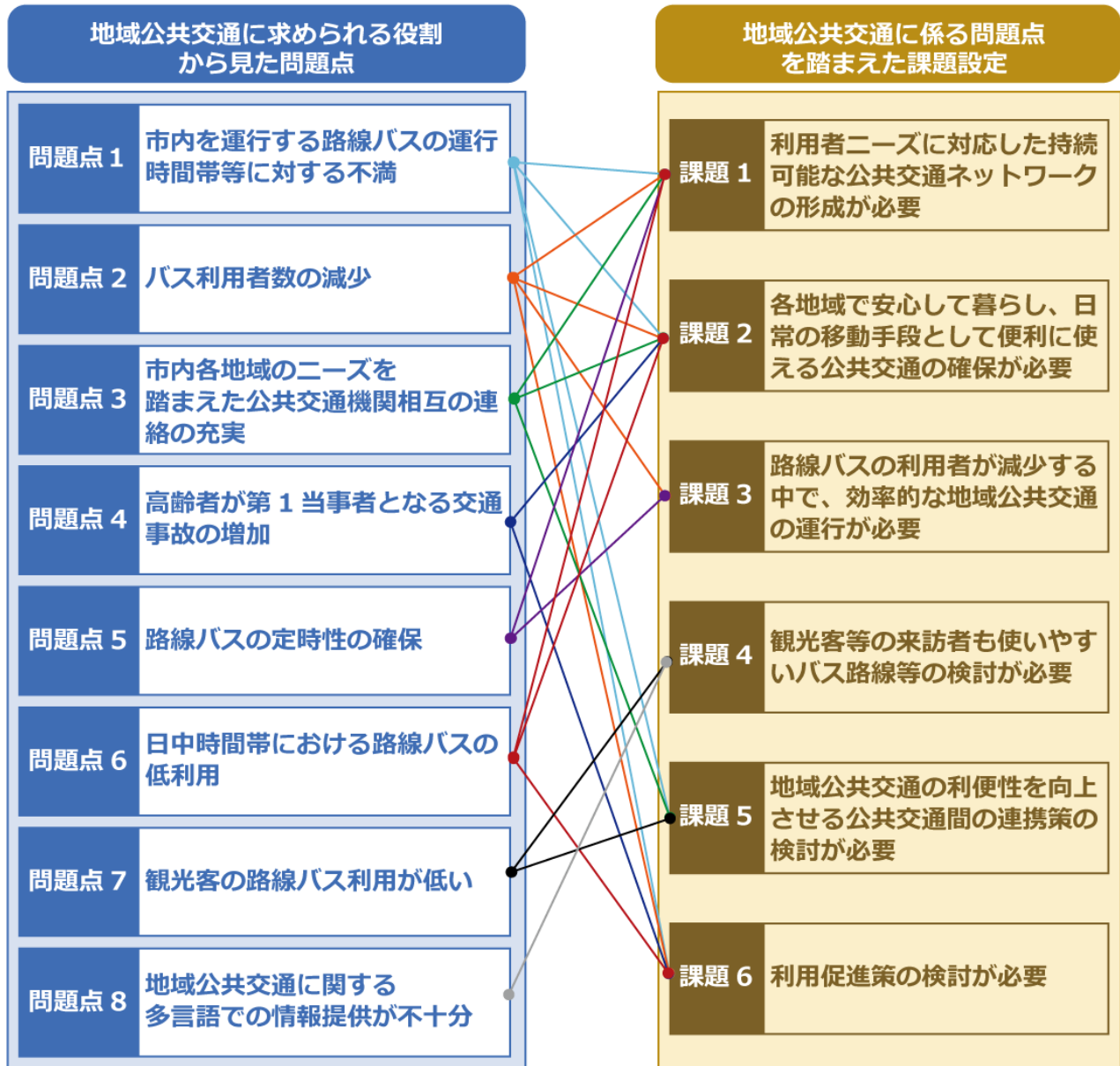
- ・市内バス路線の拠点となっている小樽駅前バスターミナルにおいて、路線の行き先や乗り場情報等の多言語化は一部の実施に留まっています。

#### ■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

- ・観光客アンケート調査の結果、外国人観光客がバスを利用しない理由として、「乗り方がわからない」や「目的地への行き方がわからない」とする回答が2割程度挙げられています。

## 5-2 地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題

「地域公共交通に求められる役割から見た問題点」を踏まえ、「地域公共交通の課題」を以下のように設定します。課題について、次ページに詳述します。



**課題1** 利用者ニーズを踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要

市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満（問題点1）や市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実（問題点3）、路線バスの定時性の確保（問題点5）の問題を解決するためには、運行便数の増加等の対策が必要ですが、バス利用者数の減少（問題点2）、日中時間帯におけるバス路線の低利用（問題点6）の状況では事業性の消失につながります。将来にわたり地域公共交通を維持していくためには、利用者となる市民のニーズを踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要であり、移動や交通結節点の利便性を一定程度確保した上で、運行効率の向上を図ると共に、バス事業への公的支援策をはじめ、交通事業者の健全な経営が行なえる環境を整えていく必要があります。

**課題2** 各地域で安心して暮らし、日常の移動手段として便利に使える公共交通の確保が必要

市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満（問題点1）や市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実（問題点3）を抱える中、誰もが安心して移動できるように、特に今後高齢化が進む中で、高齢者が第1当事者となる交通事故の増加（問題点4）の防止の受け皿として、地域公共交通が担っていく必要があります。そのためには、バスの安定した運営形態の構築が必要であり、バス利用者数の減少（問題点2）、日中時間帯における路線バスの低利用（問題点6）への対策が必要であり、各地域で安心して暮らし、日常の移動手段として便利に使える地域公共交通の確保が課題となります。

**課題3** 路線バスの利用者が減少する中で、効率的な公共交通の運行が必要

バス利用者数の減少（問題点2）が続く中、将来にわたり持続可能な地域公共交通を維持するためには、安定した運営形態の構築が課題となります。本市の地形の特徴から交通量の多い主要幹線である国道5号にバス路線が依存しており、路線バスの定時性の確保（問題点5）等利便性の確保に努めるとともに、路線維持のため、関係者との連携協力により検討を進め、効率的な地域公共交通の運行が必要となります。

**課題4** 観光客等の来訪者も使いやすいバス路線等の検討が必要

年間約800万人の観光客が来訪している中、近年、外国人の観光客が特に伸びています。このような中、現在、観光客の路線バス利用が低い（問題点7）状況にあるため各観光拠点への回遊性を高める手段としてバスをはじめとした地域公共交通の利用を促進する必要があります。また、外国人観光客への対応としては、地域公共交通に関する多言語での情報提供が不十分（問題8）な状況にあり、情報発信や交通結節点の利便性の向上など来訪者も使いやすいバス路線等の検討が必要です。

**課題5** 地域公共交通の利便性を向上させる公共交通間の連携策の検討が必要

観光客の路線バス利用が低い（問題点7）ため、観光客が本市へ来訪する際に多く利用する鉄道からの二次交通の円滑な誘導や路線バスへの利用促進に努めるとともに、市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満（問題点1）や市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実（問題点3）の問題の解消に努めるため関係者の連携協力により、地域公共交通の利便性を向上させる公共交通間の連携策の検討が必要となっています。

**課題6** 利用促進策の検討が必要

市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満（問題点1）の問題を解決するためには、運行便数の増加等の対策が必要ですが、ここ数年はバス利用者数の減少（問題点2）等の問題から事業者の経営状況も厳しくなり、減便等の対応により収支の改善を図りながら運行している現状があります。

市内の路線バスは、通勤、通学をはじめとした日常生活の移動に欠かせないものとなっていますが、今後、人口減少に加え高齢化も進行することが想定される中、車への依存が浸透した本市において、高齢者が第1当事者となる交通事故の増加（問題点4）という問題等もあり運転免許の自主返納が進むことにより、バスを必要とする高齢者も増加してきます。

また、通勤通学の時間帯は、一定程度利用があるものの、日中時間帯における路線バスの低利用（問題点6）という状況があり、日中時間帯に移動する通院や買物を目的としたバス利用を促進する必要があります。

このため、公共交通機関の運行情報等の情報発信を積極的に行っていくとともに、市民の地域公共交通に対する意識醸成を図るといった利用促進策の検討が必要となっています。





**第6章**

**小樽市地域公共交通網形成**

**計画の将来像と基本方針**



## 6 小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針

この章では、第5章で整理した課題を受け、求められる地域公共交通の役割を果たし、持続性を担保するために地域公共交通の将来像を設定するとともに、取組の方向性を示す基本方針と達成状況の評価指標、7年後の目標値を設定します。

### 6-1 将来像

本市の上位・関連計画や地域公共交通の現状と課題、求められる役割を踏まえ、本市の地域公共交通の活性化及び再生のための指針となる、地域公共交通のあるべき姿（将来像）を次のように設定します。

#### 《地域公共交通のあるべき姿（将来像）》

### 暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい

### 持続可能な地域公共交通の構築

#### 《地域公共交通のあるべき姿（将来像）の考え方》

現在、本市の地域公共交通は鉄道、路線バス、タクシーによる交通手段で構成されており、特に路線バスについては、通勤、通学をはじめとした市民生活に関連した移動手段として欠かせない役割を果たしてきております。

しかし、本市における路線バスをはじめとした地域公共交通の現状は、自家用車の普及や人口減少などにより利用者が年々減少しており、運行事業において厳しい経営環境が続いていることから、将来において地域公共交通の確保が難しくなることが懸念されています。

一方では、人口に占める高齢者の割合は年々増加しており、今後、地域公共交通の役割はますます重要になってくると考えられます。

また本市には、年間約800万人の観光客が訪れており、今後、市内各所に存在する観光拠点への回遊性を高めるためにも、利便性の高い地域公共交通が求められます。

このため、路線バスをはじめとした地域公共交通における利便性の向上と利用促進を図っていくとともに、安定した運営の基で円滑に運行がなされるよう、関係者との連携を図りながら地域公共交通を維持していく必要があります。

こうした状況の中、本市における地域公共交通のあるべき姿（将来像）を「暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい持続可能な地域公共交通の構築」と定め、その実現に向けた取組を進めながら、将来にわたる持続可能な地域公共交通網の構築を目指します。

## 6-2 基本方針

本市の地域公共交通のあるべき姿（将来像）を踏まえ、基本方針の設定にあたっては、計画の対象期間である令和10年度の地域公共交通網の目指す姿を示します。

本市のバス路線網については、市民アンケート調査の結果を見ると、バスの「運行頻度」や「運行間隔」に対して半数以上の方が満足されておらず、運行面での改善を求めているものの、バス路線に関する「バスの経由地」や「自宅や目的地からバス停までの移動」については、約9割の方が概ね満足している状況にあります。そこで、本計画の対象期間内においては、本市におけるバス路線網について現状を維持することを前提とし、以下の4つの基本方針を設定します。

### 《地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針》

#### 基本方針1 市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成

【課題1, 2, 3, 4, 5に対応】

市民の日常的な生活を支えるためには、様々な利用者ニーズを踏まえ、地域内外の移動時における利便性を確保するとともに、定時性確保をはじめとした運行内容の改善や交通結節点における乗継機能の強化といった利便性の向上を図ることが必要です。更に、高齢化が進む中、高齢者の外出時の交通手段として地域公共交通を維持すると共に、バス車両や駅等のバリアフリー化を推進し、全ての市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通網の形成を目指します。また、将来まで持続可能な地域公共交通網を確保していくため、社会情勢に変化などに注視しながら地域公共交通の課題や効率化などに関する調査検討を進めていきます。

#### 基本方針2 持続可能で安定した運営形態の構築

【課題1, 2, 3に対応】

地域公共交通を維持していくためには、利用者ニーズに応じた地域公共交通網の形成を図ることが重要である一方、少子高齢化が進行し公共交通利用者が減少する中で地域公共交通の事業性を確保する必要があります。このため、利用者ニーズを踏まえた中で、利用時間帯の実態に応じたダイヤの見直しなど運行効率の向上を進めると共に、持続可能で安定した運営形態の構築のため運賃設定を検討するほか事業者への公的補助などについても検討を進めていきます。

#### 基本方針3 市民・各種交通事業者・行政等が連携・協力し、支え育てる地域公共交通の実現

【課題3, 5, 6に対応】

地域公共交通を維持していくため、利便性の向上や利用促進、事業性の確保等が必要となり、市民や各種交通事業者、行政等が連携・協力し地域公共交通を支え育てなければなりません。このため市民・各種交通事業者・行政が地域公共交通に対する認識を共有するとともに、主体的な取組ができるよう連携・協力の仕組みづくりを行っていきます。

#### 基本方針4 市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現

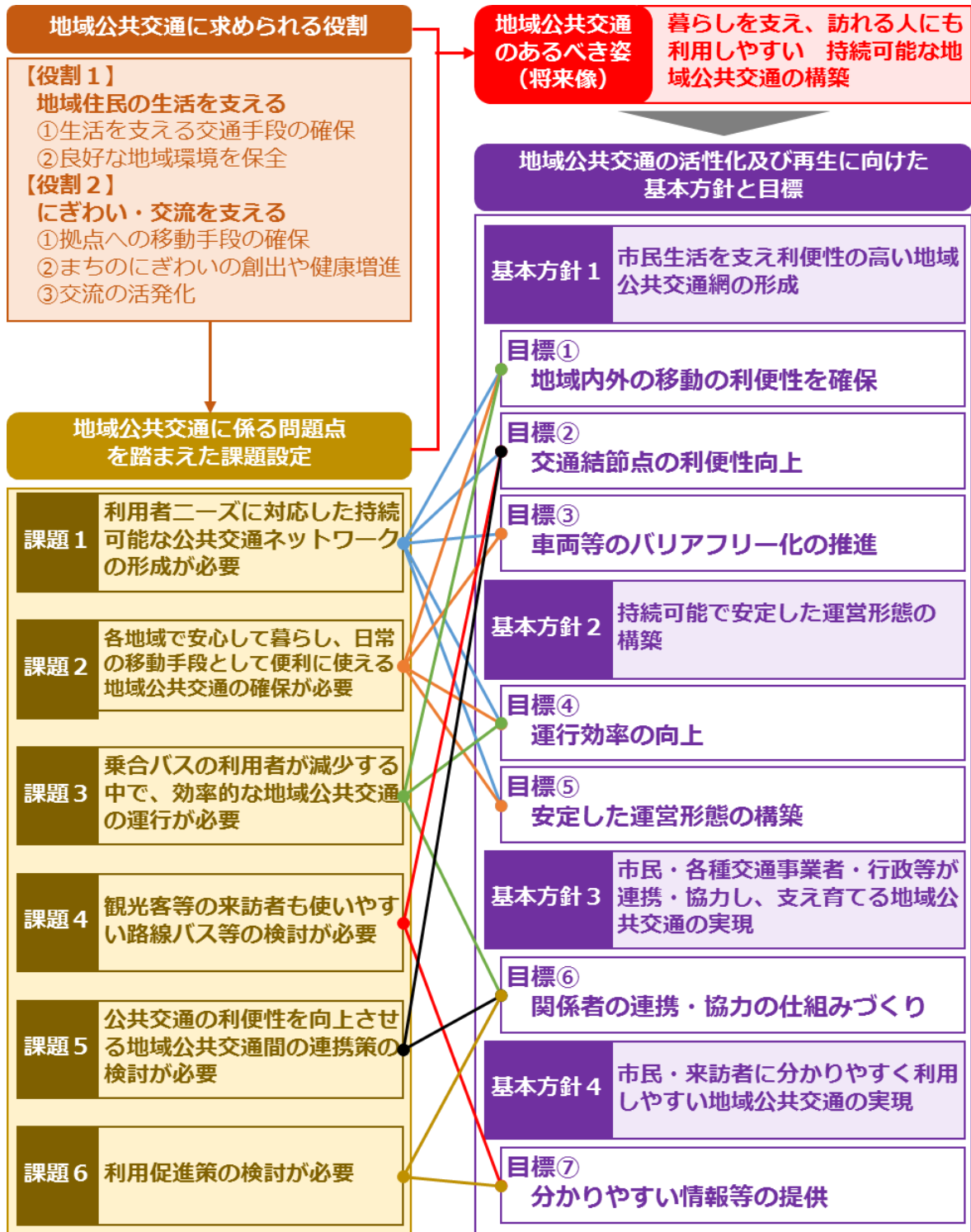
【課題4, 6に対応】

年間800万人の観光客が訪れる本市において、市民のみならず、観光客にも利用しやすい地域公共交通を実現していくことが必要であり、地域公共交通網に関する情報発信を検討する必要があります。現在、観光客の主な情報取得方法であるSNSやインターネットを有効活用するなど、分かりやすい情報等の提供を行ない利用の促進に取り組んでいきます。

## 6-3 基本方針に基づく目標

### (1) 計画の目標

地域公共交通の課題に対し、地域公共交通のあるべき姿（将来像）と4つの基本方針を実現していくため、計画期間中あるいは長期的な見通しとして達成すべき計画目標を次のように設定します。



## (2) 目標と評価指標

基本方針に対応する地域公共交通の目標と、その達成状況を評価するための評価指標を次のとおり設定します。

### 基本方針1 市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成

#### 目標①：地域内外の移動の利便性を確保

#### 目標②：交通結節点の利便性向上

#### 目標③：車両等のバリアフリー化の推進

利用者ニーズを踏まえた運行内容やデマンドバスなど利用実態に即した交通モードの検討により、既存バス路線における地域内外の移動の利便性の確保やバス停における上屋の設置、乗り継ぎ環境の改善など、交通結節点の利便性向上や円滑な移動の実現を目標とし、市民アンケートにおいてバスの利便性に関する不満足割合が最も高い項目（「運行頻度・運行間隔」）を評価指標として設定します。

また、路線バスの利用者数の推移やバリアフリー化の実施件数などを定期的にモニタリングし、状況の把握を行っていきます。

#### ■ 評価指標

評価指標	現況値 (H30年度)	現況値 (R7年度)	目標値 (R10年度)
「運行頻度・運行間隔」における不満足の改善	49.2%	38.1% (現状より減少)	現状より改善

※（）内は一部改定前の計画におけるR7目標値

#### ■ 指標の算出方法

市民アンケート調査を実施し、その結果を用いて評価します。

### 基本方針2 持続可能で安定した運営形態の構築

#### 目標④：運行効率の向上

#### 目標⑤：安定した運営形態の構築

現状のバス路線網の維持に向けて、運行効率の向上を図るとともにバス事業者に対する公的補助の導入や利用者負担の再設定などを検討し、安定した運営形態の構築を目標とします。

また、市内路線バスの赤字状況や路線バスの利用者数の推移などを定期的にモニタリングし、状況の把握を行っていきます。

#### ■ 評価指標

評価指標	現況値 (H30年度)	現況値 (R6年度)	目標値 (R10年度)
計画期間内における路線維持に向けた新規取組事業数（計画期間累計）	-	6事業 (4事業)	7事業

※（）内は一部改定前の計画におけるR7目標値

#### ■ 指標の算出方法

新規取組件数を調査し、その結果を用いて評価します。

**基本方針3** 市民・各種交通事業者・行政等が連携・協力し、支え育てる地域公共交通の実現

**目標⑥：関係者の連携・協力の仕組みづくり**

地域公共交通を支え育てるため、市民の地域公共交通の利用に対する意識啓発などの推進に向け、関係者の連携・協力の仕組みづくりを目標とし、関係者の連携・協働による取組事業数を評価指標として設定します。

また、バス路線の利用者数の推移や取組事業の内容などを定期的にモニタリングし、状況の把握を行っていきます。

■ 評価指標

評価指標	現況値 (H30年度)	現況値 (R6年度)	目標値 (R10年度)
計画期間内における関係者の連携・協働による新規取組事業数 (計画期間累計)	-	4事業 (4事業)	5事業

※ ( ) 内は一部改定前の計画における R7 目標値

■ 指標の算出方法

新規取組件数を調査し、その結果を用いて評価します。

**基本方針4** 市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現

**目標⑦：分かりやすい情報等の提供**

本市の地域公共交通網の利用者数増加を目的に、市民の公共交通未利用者の掘り起こしのための公共交通情報の発信や観光客へのバス利用の促進などのため、分かりやすい情報などの提供を目標とし、観光客の市内移動における路線バスの利用率を評価指標として設定します。

また、路線バスの利用者数の推移などを定期的にモニタリングし、状況の把握を行っていきます。

■ 評価指標

評価指標	現況値 (H30年度)	現況値 (R7年度)	目標値 (R10年度)
観光客の市内移動における路線バスの利用率	17.2%	12.8% (19.0%)	13.0%

※ ( ) 内は一部改定前の計画における R7 目標値

■ 指標の算出方法

観光客アンケート調査を実施し、その結果を用いて評価します。

【国庫補助（地域内フィーダー系統補助）に関する事項（基本方針2関係）】

基本方針2「持続可能で安定した運営形態の構築」のため、国庫補助のほか、市補助を活用し、市内バス路線を維持していく（対象路線については、下記路線一覧参照）。

位置づけ	交通手段	運行事業者	路線名	主な役割	
広域路線	鉄道	北海道旅客鉄道(株)	J R函館線	他市町村との連絡等の広域移動を含めた移動に対応。  （広域路線の維持確保（※1の路線は、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）を活用）については、後志地域と連携して取り組む）。	
		高速バス	北海道中央バス(株)		高速よいち号 高速ニセコ号 高速いわない号
					高速おたる号 ※ 共同運行
	路線バス	ジェイ・アール北海道バス(株)	※ 共同運行		
		北海道中央バス(株)	余市線 積丹線 ※1		
		ジェイ・アール北海道バス(株) ニセコバス(株)	小樽線 小樽線 ※1		
市内路線	路線バス	北海道中央バス(株)	奥沢線 望洋台線 最上線 山手線 天狗山ロープウェイ線 小樽商大線 梅源線 赤岩線 奥沢ばるて築港線 おたもいばるて築港線 赤岩ばるて築港線 望洋台ばるて築港線 おたる散策バス 小樽市内本線 小樽市内本線（桜町） おたもい線 塩谷線 ※2 祝津線 ばるて築港線 小樽ベイビュータウン線 ※2 新光ばるて築港線 ※2 最上ばるて築港線 おたる水族館線 朝里川温泉線 銭函桂岡線 ※2	主に市内での移動に対応するほか、J R各駅などで広域路線に接続。  （※2の路線については、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、路線の維持・確保を図る。）  （市内路線のうち、経常利益が生じない路線であって、市長が認める路線については、小樽市生活バス路線運行費補助金を活用（※2が活用できる路線については併用））	

○国庫補助導入に関わる評価指標（基本方針2関係）

評価指標	現況値 (令和4年度)	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和10年度)
市内完結バス路線に係る年間利用者数	6,748,744人	7,194,312人	7,200,000人

○指標の算出方法

バス事業者からの報告により整理

○国庫補助（地域内フィーダー系統補助）の必要性

小樽市の公共交通は鉄道、路線バス、タクシーで構成されており、市内を東西に走る鉄道や広域バス路線が幹線の役割を果たし、さらに市内にくまなく張りめぐらされたバス路線網のほかタクシーが、通勤・通学・通院・買い物等、市民生活に関連した地域内の移動手段として欠かせない役割を果たしている。

しかし、市内の路線バスは、人口減少による利用者減少や地形的要因により運行経費がかさむことなどにより、年々収支が悪化し、維持が困難な状況となっているため、地域内フィーダー系統補助等を活用し、地域住民の移動手段を維持・確保していく必要がある。

なお、上記、地域内フィーダー系統補助等を活用する路線については、鉄道や広域バス路線による地域間の移動と地域内の移動をつなぐ重要な路線であり、これらを維持・確保することで、地域住民の生活を支える移動手段を確保するとともに、地域内外の移動時における利便性を確保することが出来る。



**第7章**

**基本方針に基づく**

**施策内容**



## 7 基本方針に基づく施策内容

この章では、第6章で設定された基本方針を実現するため、各種施策を設定し、実現に必要な想定事業と事業主体等を整理します。

### 7-1 施策の体系

地域公共交通の課題を見据えながら、地域公共交通のあるべき姿（将来像）と4つの基本方針の実現のため、先に設定した目標達成に向けて、下図のとおり4つの施策を設定します。



## 7-2 施策の内容



### (施策1) 市内公共交通網における利便性の強化

項 目	内 容 等
概 要	<p>・地域性や利用者ニーズに応じた地域内外への移動性の確保と、主要な乗降場所における待合環境の改善等を図り、利便性・移動性の強化を推進する。</p> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p><b>①バス路線の効率化に資する体系の検討</b>            事業例1) 交通結節点の創出の検討            事業例2) 既存バス路線の効率化に資する運行ルート等の見直し検討            事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討            事業例4) 利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討</p> <p><b>②既存バス路線における課題等の情報収集</b>            ⇒「一部路線で冬季のオーバーツーリズムに伴う混雑により、市民が利用しづらい状況が発生」            事業例1) 既存バス路線の混雑緩和に資する観光地直行便及び増発便の運行</p> <p><b>③鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p><b>④バス待ち環境の整備</b>            事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置            事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼上屋の設置事例</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼バスロケーションシステムの導入事例</p>  </div> </div> <p><b>⑤高齢者等への対応</b>            事業例1) 高齢者への支援            事業例2) 車両のバリアフリー化</p> <p><b>⑥ 路線廃止により地域外などへの移動が困難となる地域における新たな移動手段の導入検討</b></p>
実施主体	交通事業者、行政
実施時期	令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）、既存事業は継続実施

**(施策2) 持続可能な交通体系の構築**

項 目	内 容 等																																				
概 要	<p>・本市にはバス路線の重複区間など、非効率区間が存在しており、これら区間の効率化の促進を検討する。</p> <p>・また、市内を運行する交通事業者の経営改善に資する取組として、公的補助や利用者負担など、適正な負担内容を検討し、持続可能な交通体系を構築する。</p> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p><b>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</b></p> <p>事業例1) 交通結節点の創出の検討</p> <p>事業例2) 既存バス路線の効率化に資する運行ルート等の見直し検討</p> <p>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</p> <p>事業例4) 利用実態に即した交通モードの検討</p> <p><b>②適正な運賃の設定の検討</b></p> <p style="text-align: center;">▼市内路線バス運賃の改定状況</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">改定年月日</th> </tr> <tr> <th>H10.11.5</th> <th>H19.4.1</th> <th>H26.4.1</th> <th>R2.4.1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>小樽市内線運賃</td> <td>200円</td> <td>210円</td> <td>220円</td> <td>240円</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>③交通事業者への公的補助の検討</b></p> <p style="text-align: center;">▼道内主要都市における市町村単独補助の交付状況</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>札幌市</th> <th>旭川市</th> <th>函館市</th> <th>釧路市</th> <th>苫小牧市</th> <th>帯広市</th> <th>北見市</th> <th>江別市</th> <th>室蘭市</th> <th>小樽市</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市町村単独補助の交付の有無</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</b></p> <p>⇒「乗務員数の減少により運行本数を確保することが困難」</p> <p>事業例1) 乗務員確保に関する取組</p>		改定年月日				H10.11.5	H19.4.1	H26.4.1	R2.4.1	小樽市内線運賃	200円	210円	220円	240円		札幌市	旭川市	函館市	釧路市	苫小牧市	帯広市	北見市	江別市	室蘭市	小樽市	市町村単独補助の交付の有無	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	改定年月日																																				
	H10.11.5	H19.4.1	H26.4.1	R2.4.1																																	
小樽市内線運賃	200円	210円	220円	240円																																	
	札幌市	旭川市	函館市	釧路市	苫小牧市	帯広市	北見市	江別市	室蘭市	小樽市																											
市町村単独補助の交付の有無	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																											
実施主体	交通事業者、行政																																				
実施時期	令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）																																				

**(施策3) 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり**

項目	内容等
<p>概要</p>	<p>・市民・交通事業者・行政等の連携・協働により、市民などが積極的に公共交通を利用したいと思える環境づくりを推進する。</p> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p><b>①各種団体等との協働体制の構築</b></p> <p><b>②地域公共交通を守り、育てる市民意識の啓発の実施</b></p> <p>事業例1) バス交通に関する出前授業やバスの乗り方教室等の実施</p> <p>事業例2) バス乗車体験イベントの検討・実施</p> <p>事業例3) 中学生の職業体験を活用したバス運転手体験会の検討・実施</p> <p>事業例4) 小学生の総合的な学習の時間を活用したバスに関する意識醸成の実施</p> <p>事業例5) バス停付近の町内会などによるバス停清掃の検討・実施</p> <p><b>③商店街等と連携した利用促進策の検討</b></p> <p>事業例1) 商店街や商業施設等と連携したバス割引制度の検討</p> <p>事業例2) 商店街等と交通事業者、物流事業者とが連携した貨客混載事業の検討</p> <p><b>④民間企業のサポートによるバス停の上屋設置検討・実施</b></p> <p style="text-align: center;">▼バス停上屋設置の事例</p>  <p style="text-align: right;">▼出前授業の様子 (出典：中央バス)</p> 
<p>実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）</p>

**(施策4) 公共交通の利用促進策の展開**

項 目	内 容 等
<p>概 要</p>	<p>・公共交通の利用者増加を目的に、市民における公共交通未利用者の掘り起こしや現公共交通利用者の更なる利便性の向上、外国人等の観光客のバス利用を推進する。</p> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p><b>①SNS 等による市内公共交通情報の発信</b></p> <p>事業例 1) 地域公共交通に関する情報提供の多言語化の実施</p> <p>事業例 2) 地域公共交通マップの作成・配信</p> <p>事業例 3) 転入者等への地域公共交通に関する情報提供の実施</p> <div data-bbox="916 521 1442 875" data-label="Image"> </div> <p>▲市内を運行する公共交通を取りまとめたマップの事例 (出典：小樽市)</p> <p><b>②観光利用を誘発する市内公共交通の運行内容の見直しの検討</b></p> <p><b>③企画乗車券等による利用促進策の検討</b></p> <p>事業例 1) 企画乗車券の検討</p> <p>事業例 2) 環境定期券の検討</p> <div data-bbox="549 1305 1181 1339" data-label="Text"> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p> </div> <div data-bbox="549 1352 1203 1771" data-label="Complex-Block"> <p>環境定期券制度 (500円区間内です)</p> <p>どのバスでもOK!</p> <p>土・日・祝祭日に通勤定期券を持つ人と一緒に そのご家族がバスを利用すると運賃が割引に…!</p> <p>見本 100</p> <p>見本 100</p> <p>～ご利用路線～</p> <p>①沼津駅を中心に全路線 500円以内の区間。 ②西浦線全線 (沼津駅～大瀬崎)</p> <p>◎この環境定期券制度は地球温暖化の原因とされる二酸化炭素の排出削減とバス利用の促進を目標として、市内を走るバス会社すべてで実施しています。</p> <p>母 100円 (子ども) 父 100円 (大人) おばあちゃん 100円 (大人) おかあさん 100円 (大人)</p> <p>会社員のお姉さん 通勤定期券を持っています</p> </div> <p><b>④わかりやすい運行系統の表示</b></p>
<p>実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和元年度以降検討 (検討状況に応じて随時実施)、公共交通マップの作成は優先的に実施</p>

### 7-3 施策推進スケジュール

計画の目標達成のための施策の実施スケジュールを次のとおり設定します。

目標	施策	計画期間									
		R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
① 地域内外の移動の利便性を確保	施策1 地域公共交通網における利便性の強化										
② 交通結節点の利便性向上											
③ 車両等のバリアフリー化の推進											
④ 運行効率の向上	施策2 持続可能な交通体系の構築										
⑤ 安定した運営検体の構築											
⑥ 関係者の連携・協力の仕組みづくり	施策3 市民・交通事業者・行政が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり										
⑦ 分かりやすい情報等の提供	施策4 地域公共交通の利用促進策の展開										

## 7-4 これまでの施策の実施状況

### (1) 令和元年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）

（施策1）地域公共交通網における利便性の強化	
○小樽築港駅前バス停の移設要望にかかる検討	②
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施	③
（施策2）持続可能な交通体系の構築	
○料金改定（協議運賃）の協議・実施（令和2年4月1日、220円→240円）	⑤
○国庫補助（フィーダー系統補助）活用の協議、市補助要綱の協議	⑤
（施策3）市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり	
○冬期間マイカー通勤自粛キャンペーンの実施（令和2年1月、14事業所の参加）	⑥
○広報おたる（8月号）特集記事掲載などの啓発の実施	⑥
（施策4）地域公共交通の利用促進策の展開	
○バスロケーションシステムの協議	⑦
○インバウンド向け公共交通マップ（英語・中国語）の作成、配布	⑦

※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています

### (2) 令和2年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）

（施策1）地域公共交通網における利便性の強化	
○小樽築港駅前バス停の移設要望について、関係機関と協議【継続】	②
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【継続】	③
○小樽築港駅バリアフリー化事業の実施【令和2年度完了】	③
○市内バス路線へのバスロケーションシステムの導入【令和2年度完了】	①
（施策2）持続可能な交通体系の構築	
○料金改定（協議運賃）の実施【令和2年度完了】	⑤
○バス運行費に対する国庫補助、市補助の協議、実施【継続】	⑤
○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【継続】	⑤
（施策3）市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり	
○広報おたる特集記事、FM おたるによる啓発の実施【継続】	⑥
（施策4）地域公共交通の利用促進策の展開	
○市内バス路線へのバスロケーションシステムの導入【令和2年度完了】※再掲	⑦
○市内バスマップの作成、配布【令和2年度完了】	⑦

※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています

**(3) 令和3年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）**

<b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b>		
○小樽築港駅前バス停の移設要望について、検討協議会の開催、関係機関と協議【令和元年度～】		②
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】		③
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>		
○バス運行費に対する国庫補助の活用、市補助の実施【令和3年度～】		⑤
○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和2年度～】		⑤
<b>(施策3) 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり</b>		
○広報おたる特集記事による啓発の実施【令和元年度～】		⑥
<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>		
○バスロケーションシステムの導入の周知【令和3年度～】		⑦
○市ホームページにおける公共交通サイトの検討【令和3年度～】		⑦

**(4) 令和4年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）**

<b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b>		
○小樽築港駅前バス停の移設要望について、関係機関と協議【令和元年度～】		②
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】		③
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>		
○バス運行費に対する国庫補助の活用、市補助の実施【令和3年度～】		⑤
○臨時交付金、国庫補助金等を活用した臨時対策の検討【令和2年度～】		⑤
○急激な利用者減少に対応したバスダイヤなどの適正化の検討【令和3年度～】		④
<b>(施策3) 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり</b>		
○広報おたる特集記事による啓発の実施【令和元年度～】		⑥
<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>		
○バスロケーションシステム市内導入の周知【令和3年度～】		⑦
○市ホームページにおける公共交通サイトの検討【令和3年度～】		⑦
○地域公共交通 SNS 戦略事業の実施。【令和4年度～】		⑦

※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています

**(5) 令和5年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）**

<b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b>	
○小樽築港駅前バス停の移設要望について【令和元年度～】	②
○バス待ち環境の整備【令和5年度】手宮停留所の移設に伴い、上屋を設置	①
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>	
○小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定【令和5年度】	⑤
○バス運行費（市内路線）に対する国庫補助の活用、市補助の実施【令和3年度～】	⑤
○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和2年度～】	⑤
○需要に見合ったバスダイヤへの適正化の検討【令和3年度～】	④
○乗務員募集に関する取組【令和5年度～】	⑤
<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員採用に資する短編動画の作成（SNS戦略事業）</li> <li>・「合同企業説明会 in 小樽」への参加呼びかけ、参加</li> <li>・北海道主催「バス運転手合同就職説明会」への参加呼びかけ、参加</li> <li>・小・中学校へのバス教室の周知、開催</li> </ul>	
<b>(施策3) 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり</b>	
○広報おたる特集記事などによる啓発の実施【令和元年度～】	⑥
○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和4年度～】	⑥
○小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】【再掲】	⑥
<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>	
○バスロケーションシステム活用の周知【令和3年度～】	⑦
○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和4年度～】【再掲】	⑦
○免許返納者や転入者への公共交通に関する情報提供の実施【令和5年度～】	⑦
○地域公共交通SNS戦略事業の実施【令和4年度～】	⑦

※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています

**(6) 令和6年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）**

<b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b>	
○小樽築港駅前バス停の移設・供用開始【令和元年度～令和6年度】	②
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>	
○バス運行費（市内路線）に対する国庫補助の活用、市補助の実施【令和3年度～】	⑤
○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和2年度～令和6年度】	⑤
○需要に見合ったバスダイヤへの適正化の検討【令和3年度～】	④
○乗務員募集に関する取組【令和5年度～（追加）】（参考資料②）	⑤
・合同企業説明会への参加促進、開催周知【令和5年度～】	
・小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】	
<b>(施策3) 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり</b>	
○広報おたる特集記事などによる啓発の実施【令和元年度～】	⑥
○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和4年度～】	⑥
○小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】【再掲】	⑥
<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>	
○バスロケーションシステム活用の周知【令和3年度～】	⑦
○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和4年度～】【再掲】	⑦
○免許返納者や転入者への公共交通に関する情報提供の実施【令和5年度～】	⑦
○企画乗車券等による利用促進策【令和6年度】	⑦
○地域公共交通SNS戦略事業の実施【令和4年度～令和6年度】	⑦

※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています



**第8章**

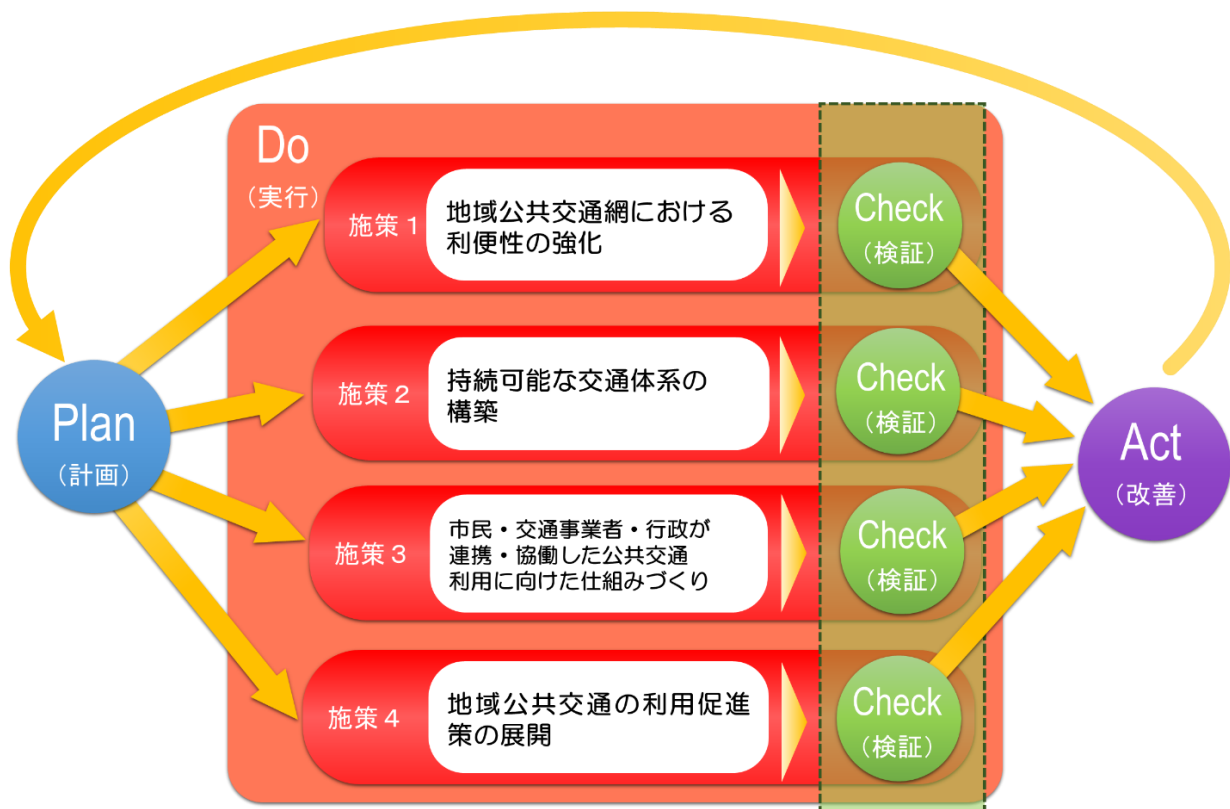
**計画の達成状況の評価**

## 8 計画の達成状況の評価

この章では、達成状況の評価と評価を踏まえた見直しの方針等を整理します。

本計画で設定した目標達成のための施策は、地域公共交通を取り巻く社会経済情勢や利用者ニーズ等の変化に応じて適宜見直しを行うことが重要と考えられます。

そこで本計画では、各年度においては事業の進捗状況を確認し、PDCA サイクルの中で必要に応じ次年度以降に事業の取組の検討を行うこととします。なお、達成状況の進捗管理については各交通事業者協力の下、定期的に利用者数等によりモニタリングを行うと共に、その結果を小樽市地域公共交通活性化協議会に報告し意見を求めます。さらに、最終年度に確定する目標値の評価・検証についても、同協議会で行うこととします。





《参考資料 小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯》



参考資料

# 小樽市地域公共交通網 形成計画策定の経緯

## 参考資料 小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯

### 1 計画策定の経緯

	年月日	項目	主な内容
平成29年度	11月30日	第1回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委嘱状の交付、会長の選任及び副会長の氏名</li> <li>・地域公共交通における国の動向や、他都市の取組について</li> <li>・小樽市の人口・交通の現状について</li> <li>・地域公共交通網形成計画策定のスケジュール案について</li> </ul>
	2月19日	第2回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の地域公共交通に対する意見について</li> <li>・広報おたるで募集した意見について</li> <li>・平成30年度事業計画案について</li> </ul>
平成30年度	7月4日	第1回地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査について</li> <li>・今後のスケジュールについて</li> </ul>
	7月12日 ～ 7月19日	バス乗降調査（バス利用者アンケート）	
	7月10日 ～ 7月27日	学生を対象とした公共交通へのニーズ把握調査	
	7月20日 ～ 8月3日	地域公共交通の利用に関するアンケート調査（市民アンケート）	
	7月10日 ～ 8月3日	通勤者を対象とした公共交通へのニーズ把握調査	
	8月29日	第1回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回地域公共交通分科会の開催報告</li> <li>・アンケート調査の中間報告（速報）</li> <li>・観光客に対するアンケート調査について</li> </ul>
	10月15日 ～ 10月31日	小樽市観光客等公共交通利用実態等調査	
	12月20日	第2回地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査結果報告について</li> <li>・地域公共交通に関する課題、方針及び目標について</li> </ul>
	12月27日	第2回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査結果報告について</li> <li>・地域公共交通に関する課題、方針及び目標について</li> </ul>
	1月23日	第3回地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通に関する施策及び事業について</li> </ul>
	1月30日	第3回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画に位置付ける施策及び事業について</li> <li>・計画の達成状況の評価（案）について</li> </ul>
	2月15日	第4回地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画（素案）について</li> </ul>
	3月1日	第4回小樽市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画（素案）について</li> </ul>
平成31年度	3月27日 ～ 4月26日	パブリックコメント	
	5月22日	第1回小樽市地域公共交通活性化協議会	地域公共交通網形成計画（案）について
	5月31日	「小樽市地域公共交通網形成計画」策定	

## 2 小樽市地域公共交通活性化協議会

### (1) 設置要綱

#### 小樽市地域公共交通活性化協議会設置要綱

制定 平成29年10月31日市長決裁

#### (設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の策定及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、小樽市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を置く。

#### (所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 市内における地域公共交通の在り方に関する事項
- (2) 網形成計画の策定又は変更に関する事項
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (5) 市運営有償運送の必要性又は旅客から収受する対価に関する事項
- (6) その他協議会が必要と認める事項

#### (組織)

第3条 協議会は、次に掲げる者(以下「委員」という。)をもって組織し、市長が委嘱する。

- (1) 市長の指名する職員
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
- (3) 旅客鉄道事業者
- (4) 住民又は地域公共交通の利用者
- (5) 国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長の指名する職員
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
- (7) 学識経験者
- (8) 道路管理者
- (9) 北海道後志総合振興局長の指名する職員
- (10) 北海道札幌方面小樽警察署長の指名する職員

#### (役員の数及び選任)

第4条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
  - (2) 副会長 1人
  - (3) 監事 1人
- 2 会長は、委員の互選により定める。
  - 3 副会長及び監事は、会長の指名により定める。
  - 4 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

#### (役員職務)

第5条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会長に報告する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。ただし、委員の委嘱後、最初に開かれる会議は、市長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議決は、出席者の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 委員は、会議に代理人を出席させることができるものとし、あらかじめ会長に代理人の氏名等を報告することにより、その代理人の出席をもって当該委員の出席とみなす。ただし、公募又は小樽まちづくりエントリー制度により委員となった者は、この限りでない。
- 5 会長は、必要に応じて、会議に委員以外の者の出席を求め、説明、意見等を聴くことができる。
- 6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第8条 協議会は、第2条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ、分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、小樽市建設部に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(謝金)

第10条 委員は、謝金を受けることができる。

- 2 前項に規定する謝金の額は、会議出席1回につき5,900円とし、その都度支給する。

(補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成29年10月31日から施行する。

(最初の委員の任期)

- 2 この要綱の施行後の最初の委員の任期は、第6条の規定にかかわらず、委嘱の日から平成31年3月31日までとする。

(2) 小樽市地域公共交通活性化協議会構成員

要綱第3条の区分	所属・役職等	氏名	分科会	備考
市長の指名する職員	小樽市副市長	小山 秀昭		会長 (H31.1.30 就任)
	小樽市建設部長	西島 圭二		
	(同 前建設部長)	(上石 明)		(H31.1.30 会長退任) (H31.3.31 退任)
	小樽市教育委員会教育部長	森 貴仁		
	(同 前教育部長)	(飯田 敬)		(H31.3.31 退任)
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者	北海道中央バス株式会社 バス事業部次長	五十嵐 俊克		
	(同 前小樽事業部長)	(臼井 広宗)	○	(H31.3.31 退任)
	ジェイ・アール北海道バス株式会社 営業部長	山内 近	○	
	二セコバス株式会社 常務取締役	黒嶋 昌紀		
	小樽ハイヤー協会 専務理事	磯部 一美	○	
札幌地区バス協会 事務局次長	野川 祐次			
旅客鉄道事業者	北海道旅客鉄道株式会社 小樽駅長	木原 昌良	○	
住民又は地域公共交通の利用者	小樽市総連合町会 会長	増田 榮治	○	
	小樽市老人クラブ連合会 会長	佐々木 茂		
	社会福祉法人小樽市社会福祉協議会 事務局長	三船 貴史	○	
	(同 前事務局長)	(相庭 孝昭)		(H30.3.31 退任)
	一般社団法人小樽観光協会 事務局長	徳満 康浩		
	(同 前専務理事兼事務局長)	(荒木 暉)		(H31.3.31 退任)
	市民	奥 桜子	○	
	市民	中野 里美	○	
通勤者	加藤 正樹	○		
国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長の指名する職員	国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官	杉澤 武則	○	
	(同 前首席運輸企画専門官)	(中山 俊彰)		(H31.3.31 退任)
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長	佐藤 文昭		
	(同 前副議長)	(今 倫康)		(H30.3.31 退任)
学識経験者	北海道科学大学 教授	石田 眞二	○ (分科会長)	副会長
道路管理者	国土交通省北海道開発局小樽開発建設部 小樽道路事務所長	天野 繁		
	(同 前道路事務所長)	(本田 肇)		(H31.3.31 退任)
	(同 前道路事務所長)	(山本 清二)		(H30.3.31 退任)
	北海道後志総合振興局小樽建設管理部事業室 地域調整課長	高橋 浩揮		
	(同 前地域調整課長)	(工藤 高宏)		(H30.3.31 退任)
	小樽市建設部建設事業室長	松浦 裕仁		監事
(同 建設部次長)	(白畑 博信)		(H30.3.31 退任)	
北海道後志総合振興局長の指名する職員	北海道後志総合振興局地域創生部 地域政策課長	矢野 敦子		
北海道札幌方面小樽警察署長の指名する職員	北海道札幌方面小樽警察署交通第一課 規制係長	平馬 章司		
	(同 前規制係長)	(工藤 亮一)		(H31.3.31 退任)

※令和元年5月22日現在



## 小樽市

発行 令和元年5月 北海道小樽市  
編集 小樽市建設部新幹線・まちづくり推進室  
令和8年3月現在 小樽市総合政策部官民連携室  
〒047-8660 小樽市花園2丁目12番1号  
TEL : 0134-32-4111 (代表)  
<mailto:kotsu@city.otaru.lg.jp>  
URL : <https://www.city.otaru.lg.jp>