

改定後	改定前
<p data-bbox="309 512 900 555">小樽市地域公共交通網形成計画</p> <p data-bbox="533 1054 676 1082">令和元年5月</p> <p data-bbox="504 1114 705 1141">令和5年7月 一部改定</p> <p data-bbox="504 1169 705 1197">令和8年3月 一部改定</p> <p data-bbox="568 1225 640 1252">小樽市</p>	<p data-bbox="1357 536 1899 579">小樽市地域公共交通網形成計画</p> <p data-bbox="1563 1177 1697 1204">令和元年5月</p> <p data-bbox="1597 1233 1668 1260">小樽市</p>

小樽市地域公共交通網形成計画改訂版：目次 ※市長挨拶は同一内容のため掲載を割愛

改定後	改定前
- 目次 -	- 目次 -
<p>第1章 序章</p> <p>1-1 背景及び目的 …… 1</p> <p>1-2 本計画の位置づけ …… 2</p> <p>1-3 計画期間 …… 2</p> <p>1-4 計画区域 …… 3</p> <p>1-5 本計画の構成 …… 4</p> <p>第2章 まちづくりの方向性について</p> <p>2-1 関連法令 …… 5</p> <p>2-2 上位計画 …… 7</p> <p>2-3 関連計画 …… 8</p> <p><b>2-4 地域公共交通の役割 …… 16</b></p> <p>第3章 地域の現況</p> <p>3-1 地勢 …… 17</p> <p>3-2 人口及び年齢構成の推移 …… 18</p> <p>3-3 通勤・通学の状況 …… 20</p> <p>3-4 土地の利用状況 …… 22</p> <p>3-5 主要施設の状況 …… 28</p> <p>3-6 自動車保有と交通事故に関する状況 …… 40</p> <p>3-7 観光入込客数の状況 …… 42</p> <p>3-8 現況から地域公共交通に要請される事項 …… 44</p> <p>第4章 地域公共交通の現状</p> <p>4-1 地域公共交通体系 …… 45</p> <p>4-2 地域公共交通の概況 …… 46</p> <p><b>4-3 公共交通に関する各種調査結果 …… 62</b></p> <p>第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題</p> <p>5-1 地域公共交通に求められる役割から見た問題点 …… 73</p> <p>5-2 地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題 …… 77</p> <p>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</p> <p>6-1 将来像 …… 81</p> <p>6-2 基本方針 …… 82</p> <p>6-3 基本方針に基づく目標 …… 83</p> <p>第7章 基本方針に基づく施策内容</p> <p>7-1 施策の体系 …… 87</p> <p>7-2 施策の内容 …… 88</p> <p>7-3 施策推進スケジュール …… 92</p> <p><b>第8章 計画の達成状況の評価 …… 97</b></p> <p>(巻末) 参考資料</p>	<p>第1章 序章</p> <p>1-1 背景及び目的 …… 1</p> <p>1-2 本計画の位置づけ …… 2</p> <p>1-3 計画期間 …… 2</p> <p>1-4 計画区域 …… 3</p> <p>1-5 本計画の構成 …… 4</p> <p>第2章 まちづくりの方向性について</p> <p>2-1 関連法令 …… 5</p> <p>2-2 上位計画 …… 7</p> <p>2-3 関連計画 …… 8</p> <p>2-4 地域公共交通の役割 …… 15</p> <p>第3章 地域の現況</p> <p>3-1 地勢 …… 17</p> <p>3-2 人口及び年齢構成の推移 …… 18</p> <p>3-3 通勤・通学の状況 …… 20</p> <p>3-4 土地の利用状況 …… 22</p> <p>3-5 主要施設の状況 …… 28</p> <p>3-6 自動車保有と交通事故に関する状況 …… 40</p> <p>3-7 観光入込客数の状況 …… 42</p> <p>3-8 現況から地域公共交通に要請される事項 …… 44</p> <p>第4章 地域公共交通の現状</p> <p>4-1 地域公共交通体系 …… 45</p> <p>4-2 地域公共交通の概況 …… 46</p> <p>4-3 公共交通に関する各種調査結果 …… 63</p> <p>第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題</p> <p>5-1 地域公共交通に求められる役割から見た問題点 …… 73</p> <p>5-2 地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題 …… 77</p> <p>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</p> <p>6-1 将来像 …… 81</p> <p>6-2 基本方針 …… 82</p> <p>6-3 基本方針に基づく目標 …… 83</p> <p>第7章 基本方針に基づく施策内容</p> <p>7-1 施策の体系 …… 87</p> <p>7-2 施策の内容 …… 88</p> <p>7-3 施策推進スケジュール …… 92</p> <p>第8章 計画の達成状況の評価 …… 93</p> <p>(巻末) 参考資料</p>

改定後

改定前

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。

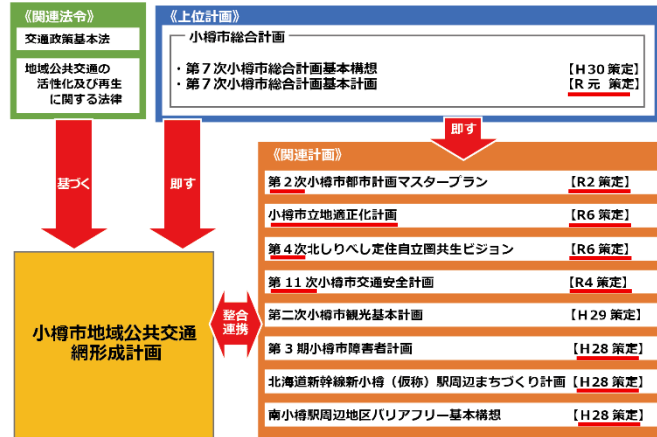


図1-1 本計画の位置づけ

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。

1-2 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。

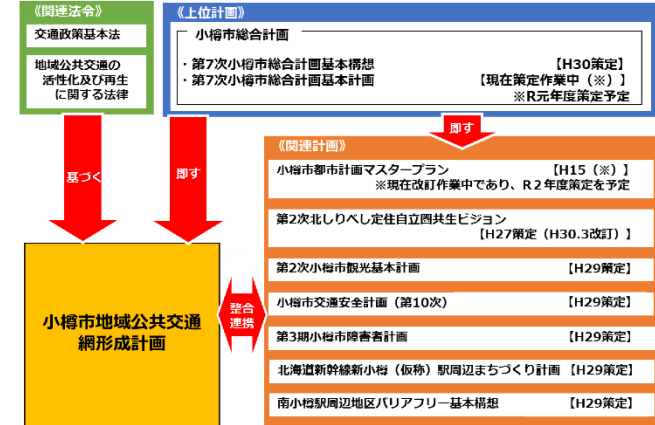


図1-1 本計画の位置づけ

なお、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7（2025）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ります。そのため、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す。

改定後	改定前
<p style="text-align: right;">《第1章 序章》</p> <p><b>1-5 本計画の構成</b></p> <p>第1章 序章 背景及び目的、基本計画の位置づけ、計画区域計画期間を整理</p> <p>第2章 まちづくりの方向性について 地域公共交通に係る上位・関連計画から、まちづくりにおける「地域公共交通の位置づけ」を整理 (国の関連法令) ・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) ・第7次小樽市総合計画基本構想(基本計画) ・第2次小樽市都市計画マスタープラン ・小樽市立地適正化計画 ・第4次北しりべし定住自立圏共生ビジョン ・第2次小樽市観光基本計画 ・第11次小樽市交通安全計画 ・第3期小樽市障害者計画 ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画 ・南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想</p> <p>第3章 地域の現況 小樽市の人口や主要施設分布など、地域の現況を整理 (整理事項) ・地勢 ・人口、世帯数、年齢構成の推移 ・人口流動の状況(全体・地域ごと) ・降雪の状況 ・道路状況 ・土地開発 ・主要施設の状況 ・自動車保有と交通事故に関する状況 ・観光客数の状況</p> <p>第4章 地域公共交通の現状 地域公共交通の現状と利用状況を整理 (地域公共交通の現状) ・路線バス ・鉄道 ・タクシー (実施した各種調査結果) ・市民を対象とした公共交通のニーズ把握調査 ・路線バス利用実態調査 ・通勤及び通学者移動実態調査 ・観光客の公共交通に関する調査</p> <p>第5章 地域公共交通に関する課題点及び課題 市の計画による地域公共交通の位置づけ、市の地域概要、公共交通の現状、地域公共交通の利用実態・ニーズの把握から導き出す課題等を整理</p> <p>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 地域公共交通網形成計画に定める将来像、基本方針、基本方針に基づく目標を設定</p> <p>第7章 基本方針に基づく施策内容 計画の基本方針に基づく目標達成に向けた想定事業を設定</p> <p>第8章 計画の達成状況の評価 計画の達成状況の評価について</p> <p style="text-align: center;">4</p>	<p style="text-align: right;">《第1章 序章》</p> <p><b>1-5 本計画の構成</b></p> <p>第1章 序章 背景及び目的、本計画の位置づけ、計画期間、計画区域を整理</p> <p>第2章 まちづくりの方向性について 地域公共交通に係る上位・関連計画から、まちづくりにおける「地域公共交通の位置づけ」を整理 (国の関連法令) ・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) ・第7次小樽市総合計画基本構想 ・小樽市都市計画マスタープラン ・第2次北しりべし定住自立圏共生ビジョン ・第2次小樽市観光基本計画 ・小樽市交通安全計画 ・第3期小樽市障害者計画 ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画 ・南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想</p> <p>第3章 地域の現況 小樽市の人口や主要施設分布など、地域の現況を整理 (整理事項) ・地勢 ・人口、世帯数、年齢構成の推移 ・人口流動の状況(全体・地域ごと) ・降雪の状況 ・道路状況 ・土地開発 ・主要施設の状況 ・自動車保有と交通事故に関する状況 ・観光客数の状況</p> <p>第4章 地域公共交通の現状 地域公共交通の現状と利用状況を整理 (地域公共交通の現状) ・路線バス ・鉄道 ・タクシー (実施した各種調査結果) ・市民を対象とした地域公共交通のニーズ把握調査 ・路線バス利用実態調査 ・通勤及び通学者移動実態調査 ・観光客の地域公共交通に関する調査</p> <p>第5章 地域公共交通に関する課題点及び課題 市の計画による地域公共交通の位置づけ、市の地域概要、地域公共交通の現状、地域公共交通の利用実態・ニーズの把握から導き出す課題等を整理</p> <p>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 地域公共交通網形成計画に定める将来像、基本方針、基本方針に基づく目標を設定</p> <p>第7章 基本方針に基づく施策内容 計画の基本方針に基づく目標達成に向けた想定事業を設定</p> <p>第8章 計画の達成状況の評価 計画の達成状況の評価について</p> <p style="text-align: center;">4</p>

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <h2 style="text-align: center;">2 まちづくりの方向性について</h2> <hr/> <p>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、<u>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</u>、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。</p> <h3>2-1 関連法令</h3> <p>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。</p> <p>(1) 交通政策基本法</p> <p>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。</p> <p>①基本理念等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「交通」は以下の機能を有する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保</li> <li>②活発な地域間交流及び国際交流</li> <li>③物資の円滑な流通</li> </ul> </li> <li>○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)</li> </ul> <p>②地方公共団体などの責務等(条文抜粋)</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;">(地方公共団体の責務)                  第九条 地方公共団体は、基本理念ののっとり、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。  <b>(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)</b>                  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より、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発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。  <b>(国民等の役割)</b>                  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発する交通に関する施策に協力するよう努めることにより、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。</p> <p>③関係者の連携・協力(条文抜粋)</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;">(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。</p> <p style="text-align: center;">5</p>	<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <h2 style="text-align: center;">2 まちづくりの方向性について</h2> <hr/> <p>この章では、地域公共交通について、関連法規から、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、計画は本市のまちづくりと連携させて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。</p> <h3>2-1 関連法令</h3> <p>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。</p> <p>(1) 交通政策基本法</p> <p>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。</p> <p>①基本理念等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「交通」は以下の機能を有する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保</li> <li>②活発な地域間交流及び国際交流</li> <li>③物資の円滑な流通</li> </ul> </li> <li>○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)</li> </ul> <p>②地方公共団体などの責務等(条文抜粋)</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;">(地方公共団体の責務)                  第九条 地方公共団体は、基本理念ののっとり、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。  <b>(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)</b>                  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発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。  <b>(国民等の役割)</b>                  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発する交通に関する施策に協力するよう努めることにより、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。</p> <p>③関係者の連携・協力(条文抜粋)</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;">(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。</p> <p style="text-align: center;">5</p>



改定後	改定前								
<p>《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <p><b>(3) 小樽市立地適正化計画</b></p> <p>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。</p> <p>② 計画期間                      令和21（2039）年度まで</p> <p>③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方</p> <table border="1"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>まちづくりの目標</b></td> <td>『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』</td> </tr> <tr> <td><b>基本目標</b></td> <td>持続可能で効率的なまちづくり</td> </tr> <tr> <td><b>視点別の方針</b></td> <td>1. 居住に関する方針 2. 都市機能に関する方針 <u>3. 交通ネットワークに関する方針</u></td> </tr> <tr> <td><b>地域公共交通に関する方針の考え方</b></td> <td>                     【具体的施策①：】「小樽市地域公共交通網形成計画」に基づく取組との連携                      まち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。                 </td> </tr> </table> <p>※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。</p>	<b>まちづくりの目標</b>	『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』	<b>基本目標</b>	持続可能で効率的なまちづくり	<b>視点別の方針</b>	1. 居住に関する方針 2. 都市機能に関する方針 <u>3. 交通ネットワークに関する方針</u>	<b>地域公共交通に関する方針の考え方</b>	【具体的施策①：】「小樽市地域公共交通網形成計画」に基づく取組との連携 まち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。	<p>該当ページなし</p>
<b>まちづくりの目標</b>	『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』								
<b>基本目標</b>	持続可能で効率的なまちづくり								
<b>視点別の方針</b>	1. 居住に関する方針 2. 都市機能に関する方針 <u>3. 交通ネットワークに関する方針</u>								
<b>地域公共交通に関する方針の考え方</b>	【具体的施策①：】「小樽市地域公共交通網形成計画」に基づく取組との連携 まち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。								

改定後	改定前																
<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <p><b>(4) 第4次北しりべし定住自立圏共生ビジョン</b></p> <p>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。</p> <p>② 計画期間  <u>令和7（2025）年度～令和11（2029）年度（5年間）</u></p> <p>③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方</p> <table border="1" data-bbox="264 663 947 1283"> <tr> <td style="text-align: center;">圏域の将来像</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">将来像実現に向けた目標</td> <td> <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づくりの促進</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> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">政策分野</td> <td> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">地域公共交通に関連する政策分野の方向性</td> <td> <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、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。</p> <p>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。</p> </td> </tr> </table> <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。</p>	圏域の将来像	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	将来像実現に向けた目標	<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づくりの促進</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>	政策分野	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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>	地域公共交通に関連する政策分野の方向性	<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、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。</p> <p>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。</p>	<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <p><b>(3) 第2次北しりべし定住自立圏共生ビジョン</b></p> <p>① 計画の概要  「第2次北しりべし定住自立圏共生ビジョン」は、定住に必要な生活機能の確保や自立に必要な経済基盤を培うため、北しりべし定住自立圏を構成している小樽市、積丹町、古平町、仁木町、余市町、赤井川村の6市町村が一体となって取組を行い、将来にわたり自立した活力ある圏域の形成に努め、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を目指すものです。</p> <p>② 計画期間  平成27（2015）年度から令和元（2019）年度まで（平成30年3月一部改訂）</p> <p>③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方</p> <table border="1" data-bbox="1288 708 1971 1270"> <tr> <td style="text-align: center;">圏域の将来像</td> <td>魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、小樽市を玄関口として、人、もの、情報が交流する圏域</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">将来像実現に向けた目標</td> <td> <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づくりの促進</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> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">政策分野</td> <td> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">地域公共交通に関連する政策分野の方向性</td> <td> <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ります。  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します。</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、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ります。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を継続するほか、利用実態の把握による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す。</p> </td> </tr> </table> <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。</p>	圏域の将来像	魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、小樽市を玄関口として、人、もの、情報が交流する圏域	将来像実現に向けた目標	<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づくりの促進</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>	政策分野	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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>	地域公共交通に関連する政策分野の方向性	<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ります。  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します。</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、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ります。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を継続するほか、利用実態の把握による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す。</p>
圏域の将来像	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																
将来像実現に向けた目標	<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づくりの促進</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>																
政策分野	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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>																
地域公共交通に関連する政策分野の方向性	<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、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。</p> <p>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。</p>																
圏域の将来像	魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、小樽市を玄関口として、人、もの、情報が交流する圏域																
将来像実現に向けた目標	<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づくりの促進</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>																
政策分野	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生活機能の強化に係る政策分野</li> <li>2. <b>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>																
地域公共交通に関連する政策分野の方向性	<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ります。  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します。</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、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ります。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を継続するほか、利用実態の把握による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す。</p>																
10	9																

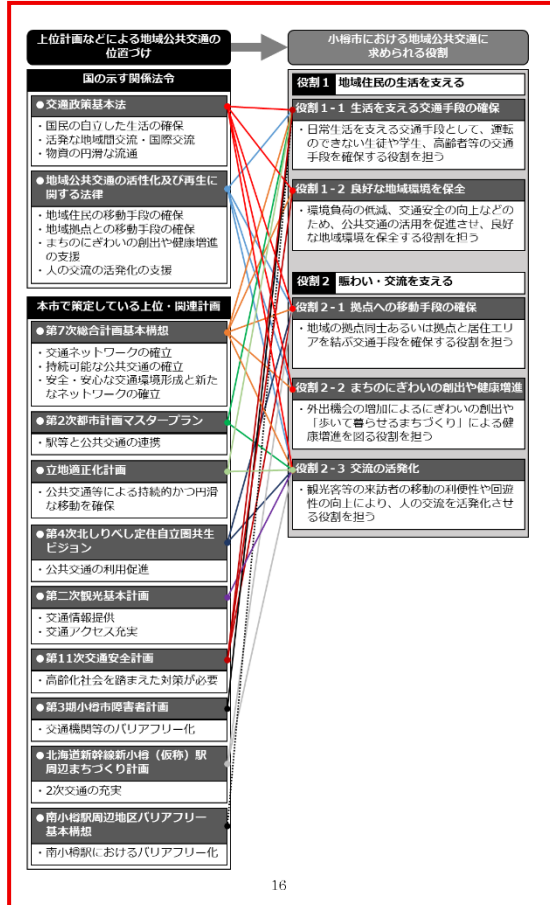
改定後	改定前												
<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <p>(6) <u>第11次小樽市交通安全計画</u></p> <p>① 計画の概要  「<u>第11次小樽市交通安全計画</u>」は、計画期間内に講ずべき交通安全対策の大綱を定めたものであり、従来の活動実績を考え合わせて、関係機関、関係団体、さらに市民の理解を積極的な協力を求め、交通の安全を確保しようとするものです。</p> <p>② 計画期間  <u>令和3（2021）年度～令和7（2025）年度（5年間）</u></p> <p>③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方</p> <table border="1" data-bbox="264 598 947 1236"> <tr> <td data-bbox="264 598 387 874">基本構想（抜粋）</td> <td data-bbox="387 598 947 874"> <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ねばならない。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 874 387 1109">重点課題</td> <td data-bbox="387 874 947 1109"> <p>第2章 道路交通の安全</p> <p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 1109 387 1236">地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）</td> <td data-bbox="387 1109 947 1236"> <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> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※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。</p>	基本構想（抜粋）	<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ねばならない。</p>	重点課題	<p>第2章 道路交通の安全</p> <p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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>	地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）	<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>	<p style="text-align: center;">《第2章 まちづくりの方向性について》</p> <p>(5) 小樽市交通安全計画（第10次）</p> <p>① 計画の概要  「小樽市交通安全計画（第10次）」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、さらに市民の理解と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。</p> <p>② 計画期間  平成28（2016）年度から令和2（2020）年度まで</p> <p>③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方</p> <table border="1" data-bbox="1285 608 1968 1225"> <tr> <td data-bbox="1285 608 1408 874">基本構想（抜粋）</td> <td data-bbox="1408 608 1968 874"> <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もと、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、歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の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、交通社会を構成する人間、交通機関及びこれらが活動する場としての交通環境という3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する。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1285 874 1408 1093">重点課題</td> <td data-bbox="1408 874 1968 1093"> <p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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>(7) 踏切道における交通安全対策</p> <p>(8) 冬季に係る道路交通の安全</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1285 1093 1408 1225">地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）</td> <td data-bbox="1408 1093 1968 1225"> <p><b>【重点課題（1）】</b></p> <p>人口減少や少子高齢化の進行などにより、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あり方の検討が必要である。</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※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。</p>	基本構想（抜粋）	<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もと、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、歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の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、交通社会を構成する人間、交通機関及びこれらが活動する場としての交通環境という3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する。</p>	重点課題	<p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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>(7) 踏切道における交通安全対策</p> <p>(8) 冬季に係る道路交通の安全</p>	地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）	<p><b>【重点課題（1）】</b></p> <p>人口減少や少子高齢化の進行などにより、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あり方の検討が必要である。</p>
基本構想（抜粋）	<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ねばならない。</p>												
重点課題	<p>第2章 道路交通の安全</p> <p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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>												
地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）	<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>												
基本構想（抜粋）	<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もと、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、歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の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、交通社会を構成する人間、交通機関及びこれらが活動する場としての交通環境という3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する。</p>												
重点課題	<p><b>【1】高齢化社会を踏まえた総合的な対策</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>(7) 踏切道における交通安全対策</p> <p>(8) 冬季に係る道路交通の安全</p>												
地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）	<p><b>【重点課題（1）】</b></p> <p>人口減少や少子高齢化の進行などにより、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あり方の検討が必要である。</p>												
12	11												

改定後

《第2章 まちづくりの方向性について》

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。

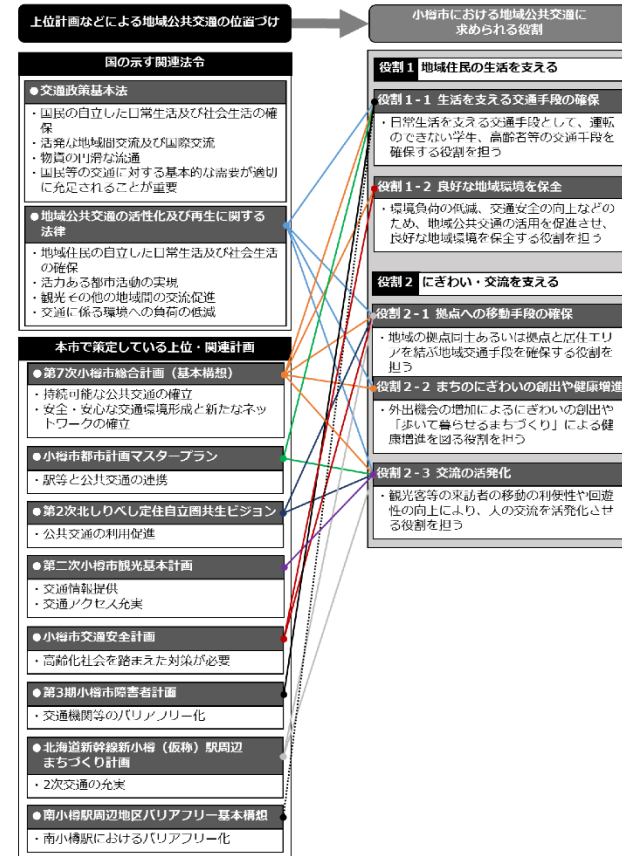


改定前

《第2章 まちづくりの方向性について》

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。



改定後

改定前

《第3章 地域の現況》

《第3章 地域の現況》

3-2 人口及び年齢構成の推移

3-2 人口及び年齢構成の推移

(1) 人口・世帯数の推移

(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。

国勢調査によると本市の人口は減少傾向にあり、平成27年には平成7年と比較し約22%にあたる35,000人の減少となっており、世帯数においては約8%にあたる5,000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。

また、地区別でみると、全市域の人口変化率は過去20年で、「塩谷・長橋・オタモイ地区」では約28%、「高島・手宮地区」では約36%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。

さらに、全市域の世帯数については、過去20年で約8%減少しているのに対し、「高島・手宮地区」では約21%減少している一方で、「朝里地区」では約7%増加しています。

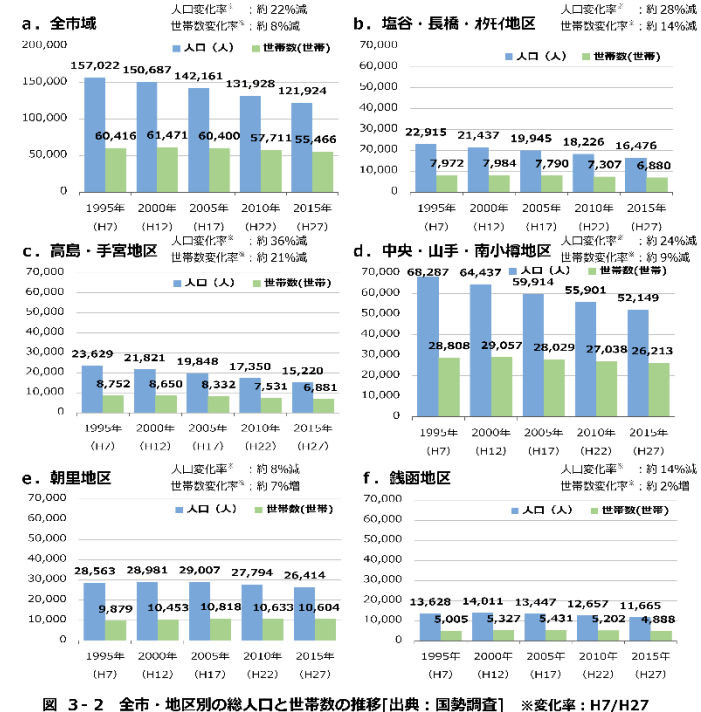
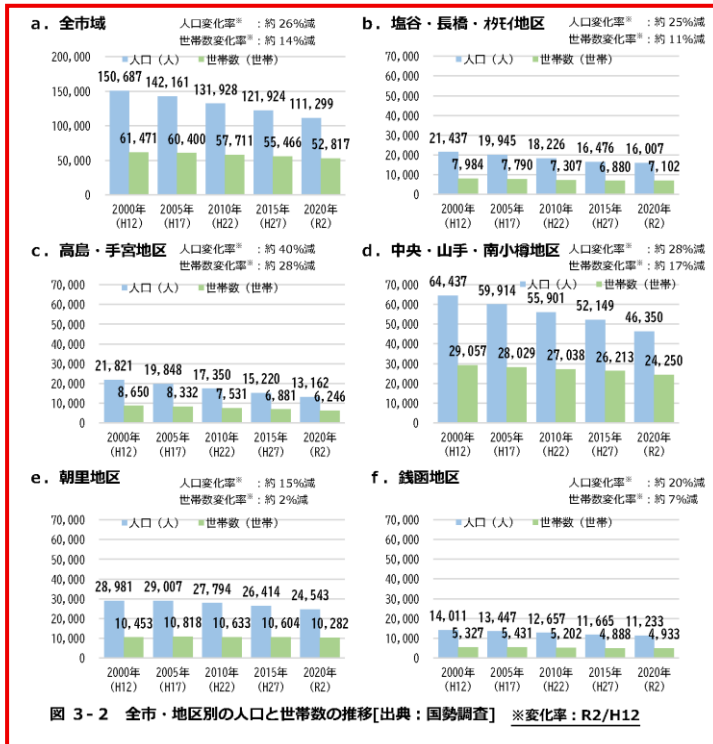


図 3-2 全市・地区別の人口と世帯数の推移[出典：国勢調査] ※変化率：R2/H12

図 3-2 全市・地区別の総人口と世帯数の推移[出典：国勢調査] ※変化率：H7/H27

改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

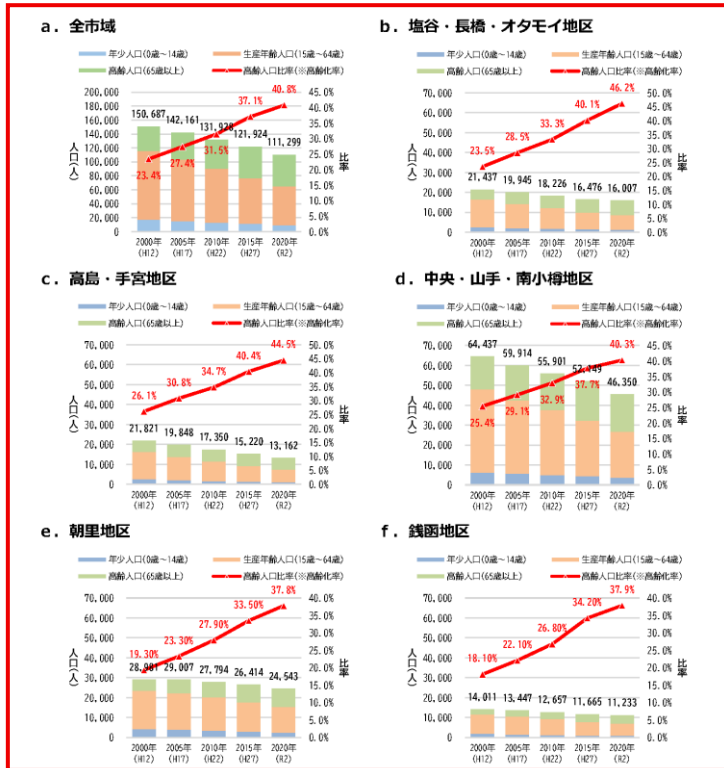


図 3-3 全市・地区別の年齢3区分人口と高齢化率の推移[出典：国勢調査]

改定前

《第3章 地域の現況》

(2) 高齢化率

本市の高齢化率は、平成7年に約19%でしたが、平成27年には約37%に増加しています。地区別にみると、「塩谷・長橋・オタモイ地区」、「高島・手宮地区」では平成27年時点で約40%となっており、全市域と比べ高い傾向にあります。これについて、他地区では宅地開発が行われ若い世代の流れがあるものの、当該2地区については近年、宅地開発が行われていないことが一因と考えられます。

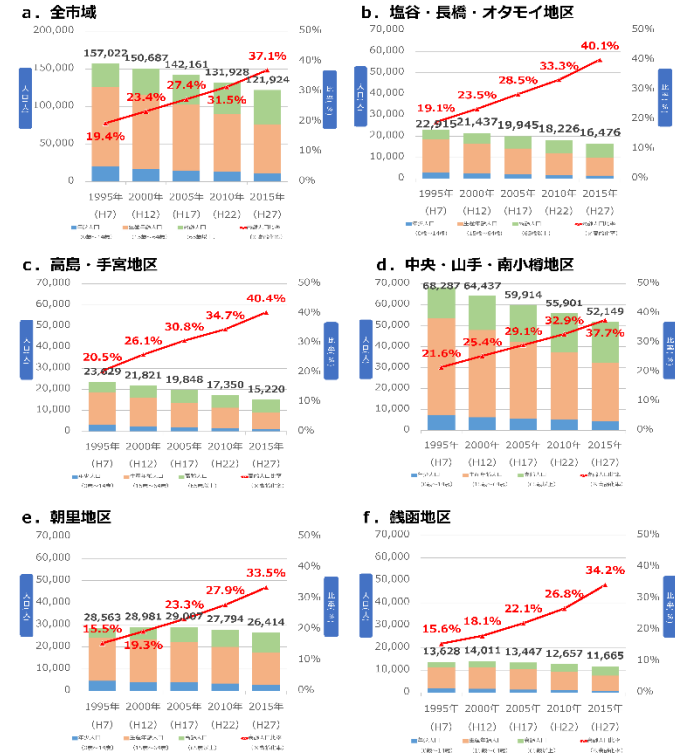


図 3-3 全市・地区別の年齢3区分人口と高齢化率の推移[出典：国勢調査]

改定後

《第3章 地域の現況》

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】

地区	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
網走地区	1,819	298	14.2%
十勝・奥十勝地区	1,837	234	12.7%
空知地区	1,981	271	13.6%
十勝・上川地区	2,121	293	13.8%
釧路・上川地区	2,559	311	12.1%
釧路・下川地区	3,471	482	13.9%
札幌地区	2,280	393	17.2%
釧路・中川地区	459	131	28.5%
釧路・東川地区	1,311	181	13.8%
釧路・釧路地区	1,838	307	16.7%
釧路・下川地区	2,503	468	18.7%
釧路・天来地区	3,065	484	15.8%
十勝・中川地区	3,131	439	14.0%
十勝・下川地区	3,081	291	9.4%
十勝・東川地区	3,871	1,399	36.1%
道東・釧路地区	4,844	938	19.4%
道東・十勝地区	3,922	2,433	62.0%
道東・釧路地区	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】

改定前

《第3章 地域の現況》

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10,000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：平成27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	56,750	51,317	5,433
うち市内で就業・通学	45,359	41,516	3,843
うち他市町村で就業・通学	10,210	8,738	1,472
札幌市	7,823	6,476	1,147
石狩市	622	599	23
江別市	183	61	102
後志一町村計	1,089	1,081	28
余市町	714	687	27
仁木町	104	104	0
赤井川村	96	96	0
後志管内その他市町村	175	174	1
その他の市町村	591	428	163

表 3-2 地区別の市外への通勤・通学状況【出典：平成27年国勢調査】

地区	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
網走地区	2,122	288	13.6%
十勝・奥十勝地区	2,193	278	12.7%
空知地区	2,076	240	11.6%
十勝・上川地区	2,402	324	13.5%
釧路・上川地区	2,583	314	12.2%
札幌地区	4,135	516	12.5%
釧路・中川地区	2,707	366	13.5%
釧路・東川地区	1,106	172	15.6%
釧路・釧路地区	1,599	193	12.0%
釧路・下川地区	1,935	289	14.9%
釧路・天来地区	2,945	467	15.9%
釧路・中川地区	3,729	553	14.8%
釧路・下川地区	3,660	531	14.5%
釧路・天来地区	3,754	411	10.9%
十勝・中川地区	6,896	1,286	18.7%
十勝・下川地区	5,368	1,048	19.5%
道東・釧路地区	5,651	2,622	46.4%
道東・十勝地区	1,899	313	16.5%
合計	56,750	10,210	18.0%

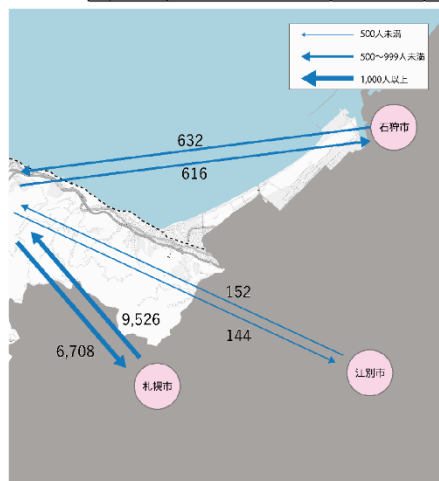
図 3-4 小樽市における人口流動図【出典：平成27年国勢調査】

改定後

《第3章 地域の現況》

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

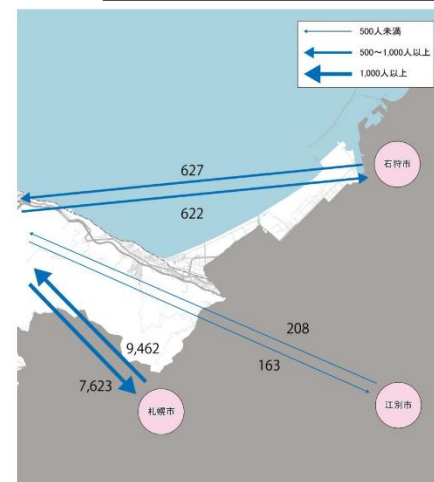


改定前

《第3章 地域の現況》

表 3-3 小樽市を通勤・通学先とする市町村 [出典：平成27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	59,158	53,134	6,024
うち市内に常住	45,359	41,516	3,843
うち他市町村に常住	12,496	10,442	2,054
札幌市	9,462	8,281	1,181
石狩市	627	595	32
江別市	208	124	84
後志一町村計	1,520	1,002	518
余市町	1,103	813	290
仁木町	128	79	49
赤井川村	28	12	16
後志管内その他市町村	261	98	163
その他の市町村	679	440	239



改定後

《第3章 地域の現況》

(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%

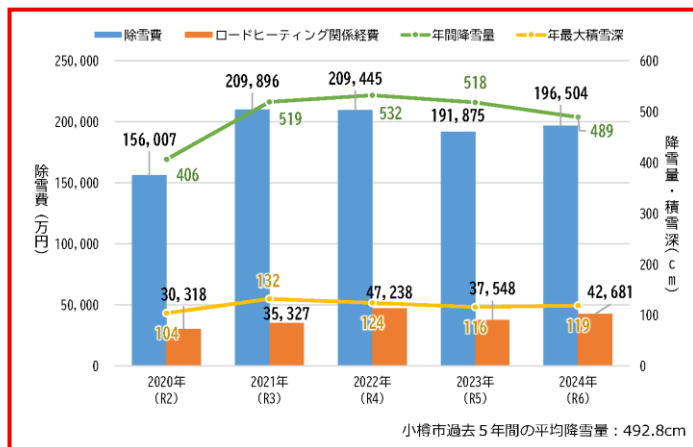


図 3-6 本市の年間降雪量【出典：小樽市資料】

改定前

《第3章 地域の現況》

(2) 道路

①道路状況等

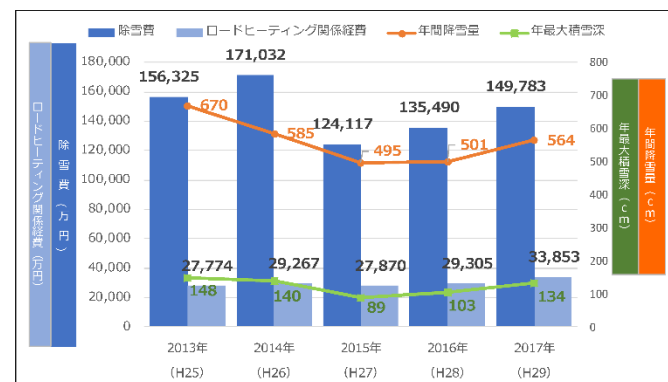
本市の道路状況においては、市内全道路延長が714.4kmに対し、道路勾配12%以上の道路延長が356.4kmあり、全道路延長の約5割を占めています。さらに、市街化区域内では道路勾配12%以上の道路延長が236.6kmと約4割を占めており、急な坂道が多くなっています。

また、本市の年間降雪量は過去5年間の平均で563.0cm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：563.0cm

図 3-6 本市の年間降雪量【出典：小樽市資料】

改定後

改定前

《第3章 地域の現況》

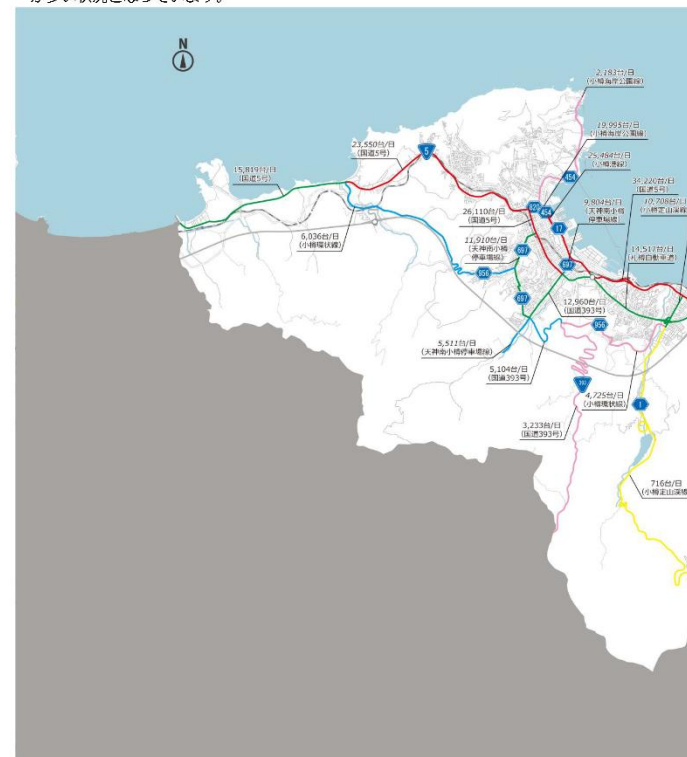
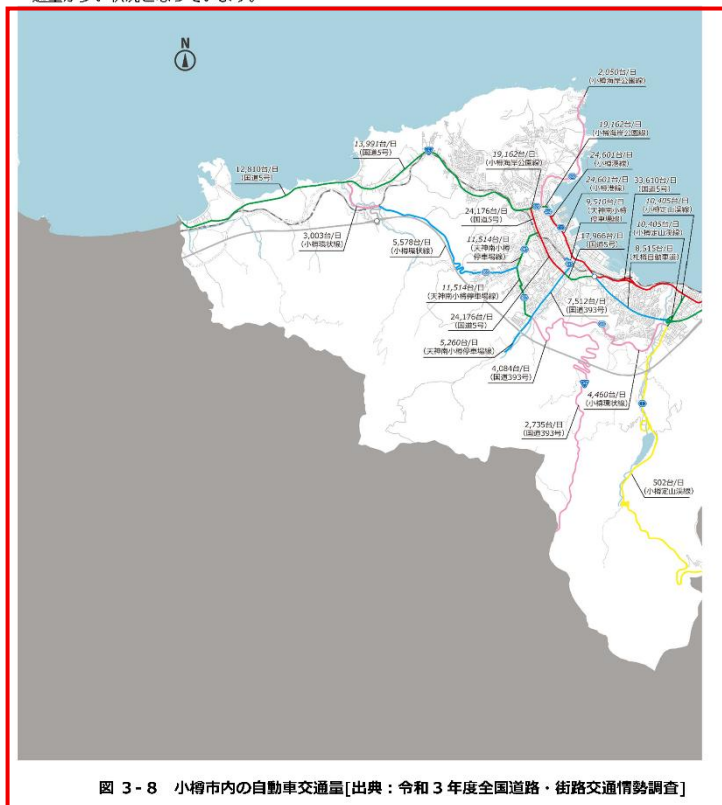
《第3章 地域の現況》

③自動車交通量

③自動車交通量

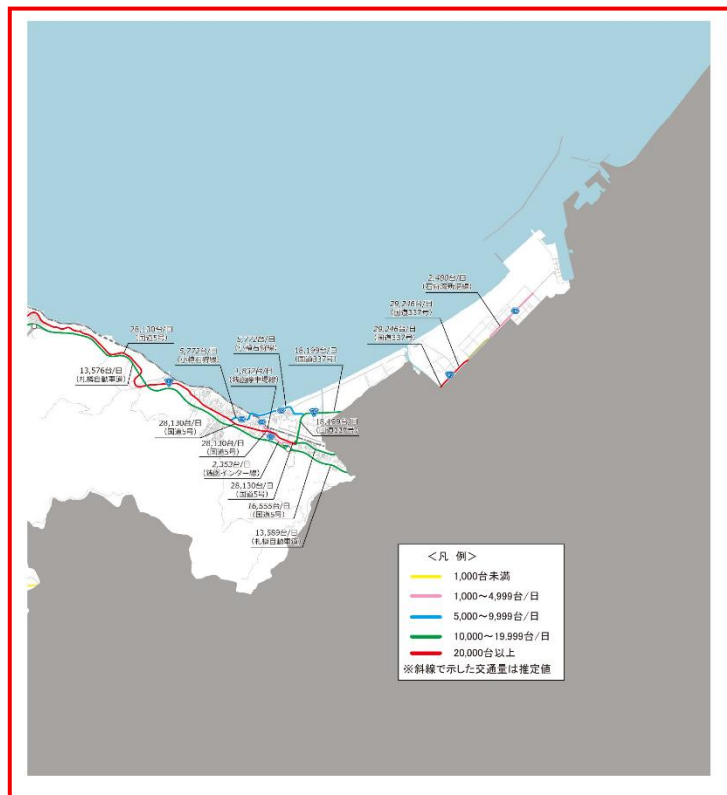
令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査では、主要幹線である国道5号は20,000台/日を超える交通量があり、特に小樽築港駅付近は33,610台/日が通行しており、市内でも交通量が多い状況となっています。

平成27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ます。特に小樽築港駅付近は34,220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。



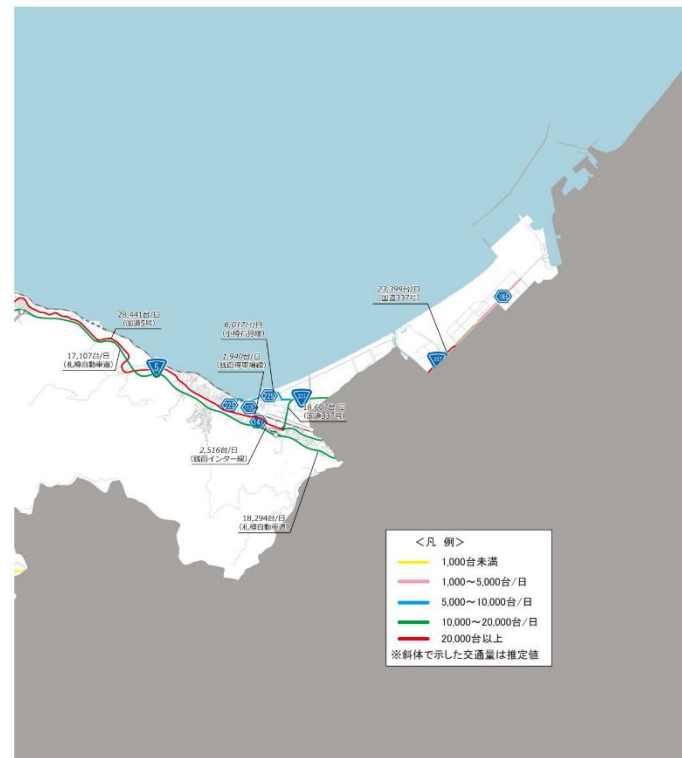
改定後

《第3章 地域の現況》



改定前

《第3章 地域の現況》



改定後

改定前

《第3章 地域の現況》

《第3章 地域の現況》

3-5 主要施設の状況

3-5 主要施設の状況

(1) 全施設

(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。

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。

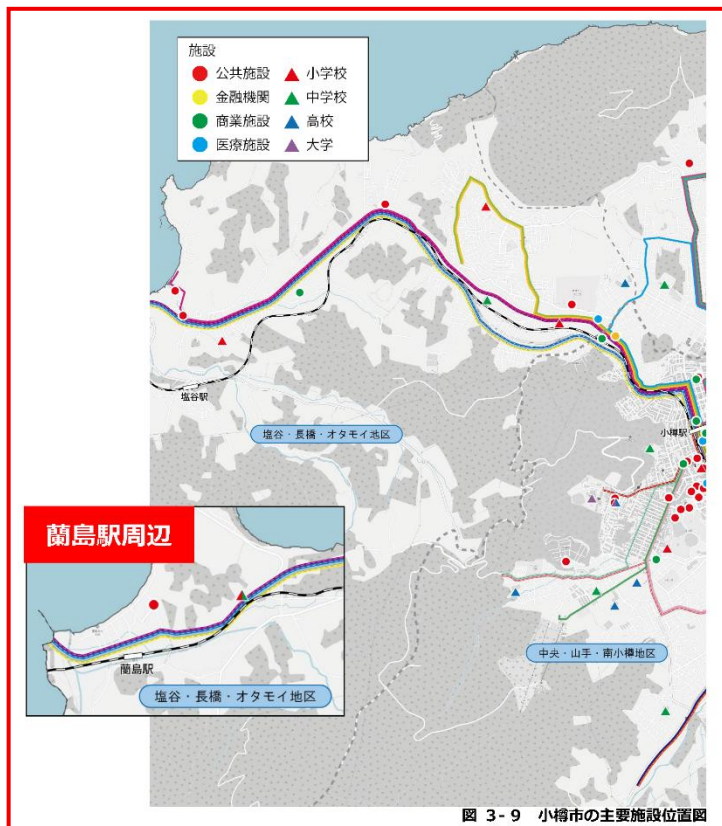


図 3-9 小樽市の主要施設位置図

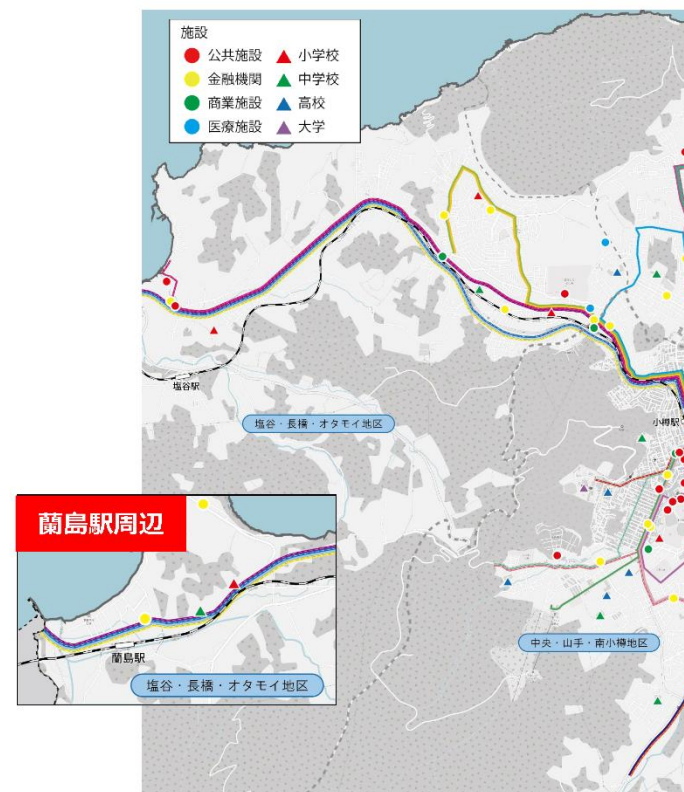


図 3-9 小樽市の主要施設位置図

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《第3章 地域の現況》</p> <p style="text-align: center;">29</p>	<p style="text-align: center;">《第3章 地域の現況》</p> <p style="text-align: center;">29</p>

改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

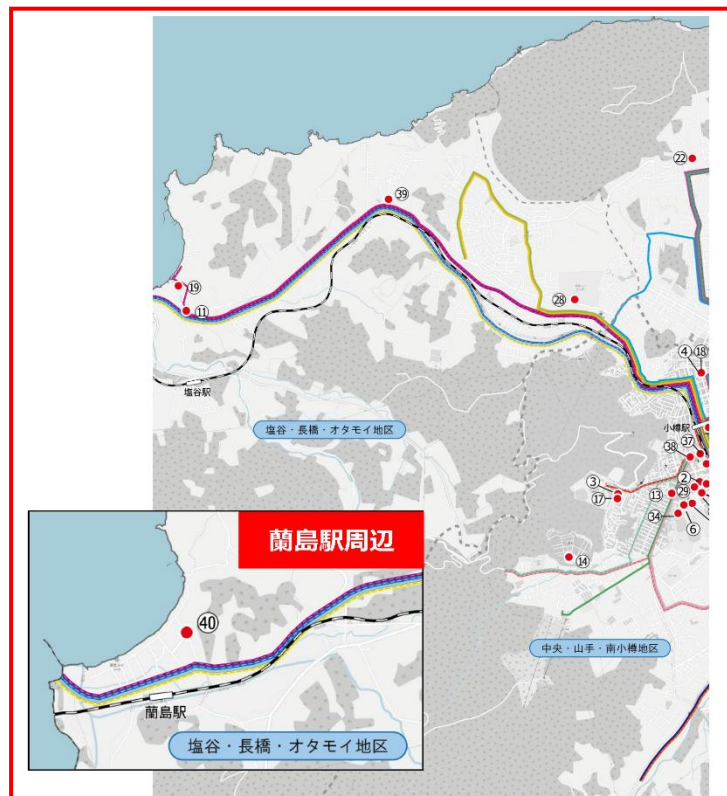


図 3-10 小樽市の公共施設位置図（市西部）

改定前

《第3章 地域の現況》

(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。

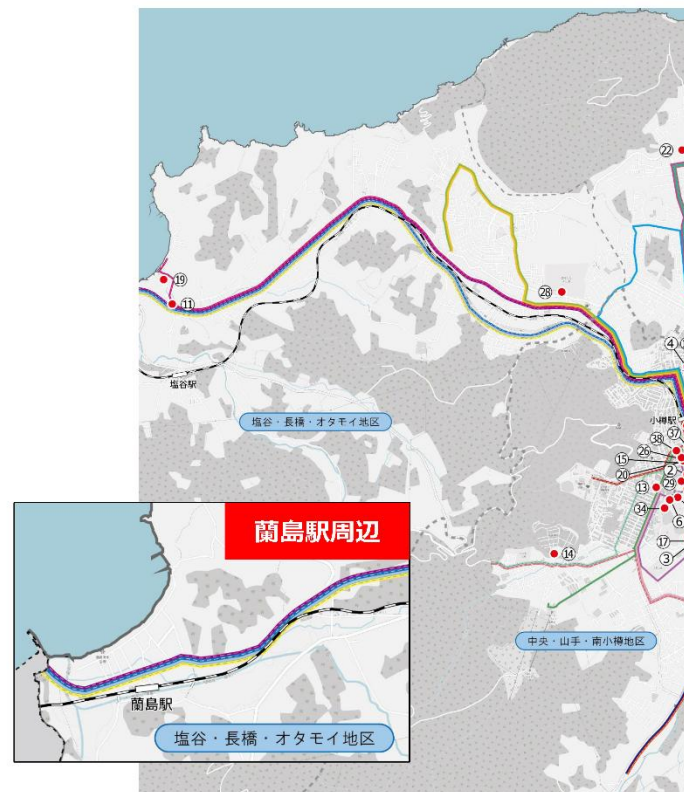


図 3-10 小樽市の公共施設位置図（市西部）

改定後



改定前



改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

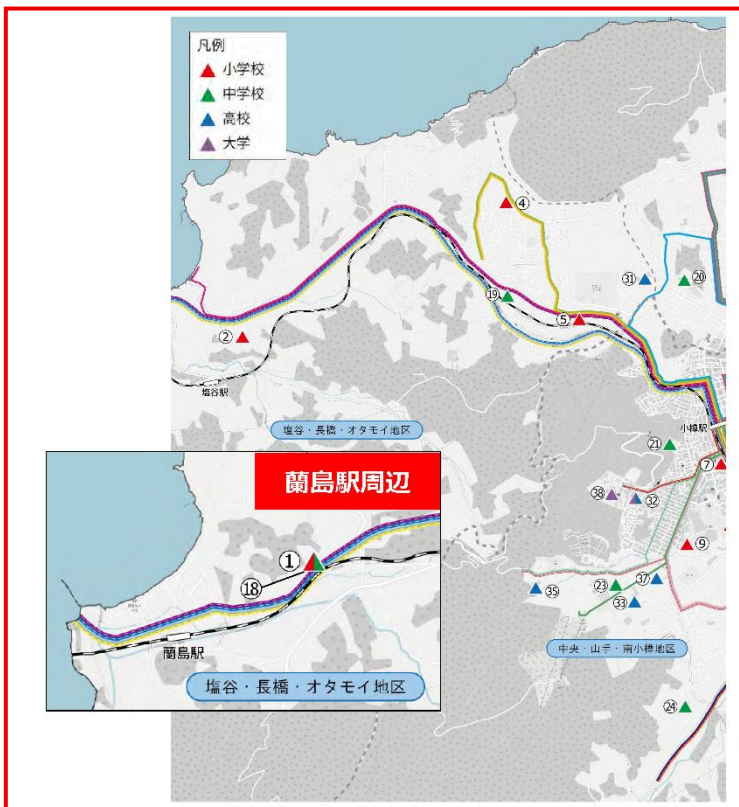


図 3-11 小樽市の学校位置図

改定前

《第3章 地域の現況》

(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している地区があります。

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

改定後

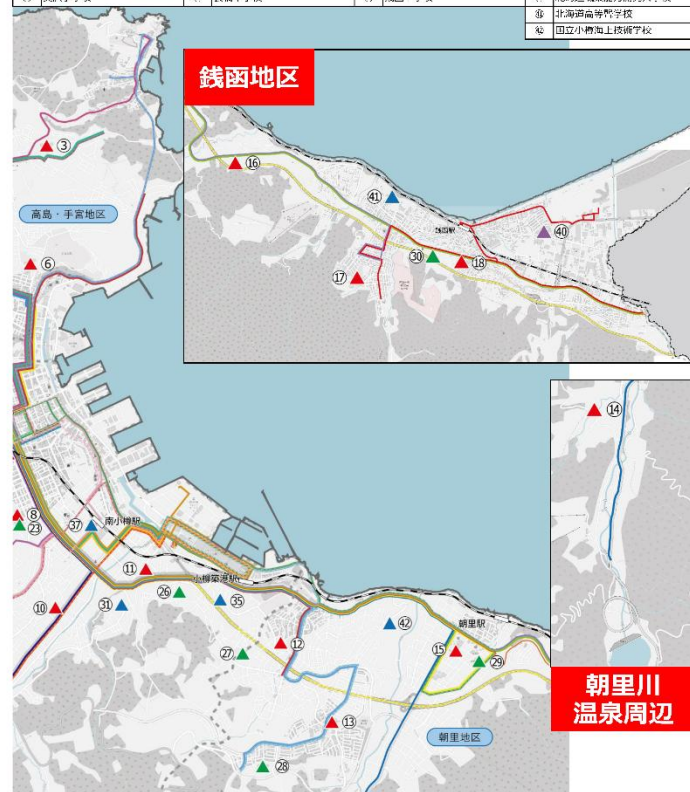
改定前

《第3章 地域の現況》

番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名
①	芬蘭中央小学校	⑭	樺小学校	⑳	松ヶ枝中学校	㉓	北海道小樽未来創造員高等学校
②	臨谷小学校	⑮	西洋台小学校	㉑	尚陽中学校	㉔	北海道小樽水産高等学校
③	高島小学校	⑯	朝平小学校	㉒	瀬田台一学校	㉕	北海道小樽商業高等学校
④	李小学校	⑰	坂井小学校	㉓	栄町中学校	㉖	北海道小樽未来創造員高等学校
⑤	長純小学校	⑱	桂樹小学校	㉔	望洋南中学校	㉗	小樽南高等学校
⑥	王宮中央小学校	⑲	鏡沼小学校	㉕	望洋南中学校	㉘	小樽医科大学
⑦	擁護小学校	㉀	越路中学校	㉖	朝陽中学校	㉙	北海道朝陽女子短期大学
⑧	花園小学校	㉁	長尾中学校	㉗	北海道朝陽女子短期大学	㉚	北海道高等学校
⑨	山の平小学校	㉂	北橋中学校	㉘	北海道小樽学院高等学校	㉛	北海道小樽学院高等学校
⑩	栗沢小学校	㉃	高松中学校	㉙	国立小樽海上技術短期大学	㉜	北海道小樽学院高等学校
⑪	津島小学校	㉄	南園中学校	㉚	国立小樽海上技術短期大学	㉝	小樽市立定宗看護学校

《第3章 地域の現況》

番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名
①	芬蘭中央小学校	⑭	樺小学校	⑳	松ヶ枝中学校	㉓	北海道小樽未来創造員高等学校
②	臨谷小学校	⑮	西洋台小学校	㉑	尚陽中学校	㉔	北海道小樽水産高等学校
③	高島小学校	⑯	朝平小学校	㉒	瀬田台一学校	㉕	北海道小樽商業高等学校
④	李小学校	⑰	坂井小学校	㉓	栄町中学校	㉖	北海道小樽未来創造員高等学校
⑤	長純小学校	⑱	桂樹小学校	㉔	望洋南中学校	㉗	小樽南高等学校
⑥	王宮中央小学校	⑲	鏡沼小学校	㉕	望洋南中学校	㉘	小樽医科大学
⑦	擁護小学校	㉀	越路中学校	㉖	朝陽中学校	㉙	北海道朝陽女子短期大学
⑧	花園小学校	㉁	長尾中学校	㉗	北海道朝陽女子短期大学	㉚	北海道高等学校
⑨	山の平小学校	㉂	北橋中学校	㉘	北海道小樽学院高等学校	㉛	北海道小樽学院高等学校
⑩	栗沢小学校	㉃	高松中学校	㉙	北海道小樽学院高等学校	㉜	北海道小樽学院高等学校
⑪	津島小学校	㉄	南園中学校	㉚	国立小樽海上技術短期大学	㉝	小樽市立定宗看護学校



改定後

改定前

《第3章 地域の現況》

《第3章 地域の現況》

(4) 医療施設

(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。

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。

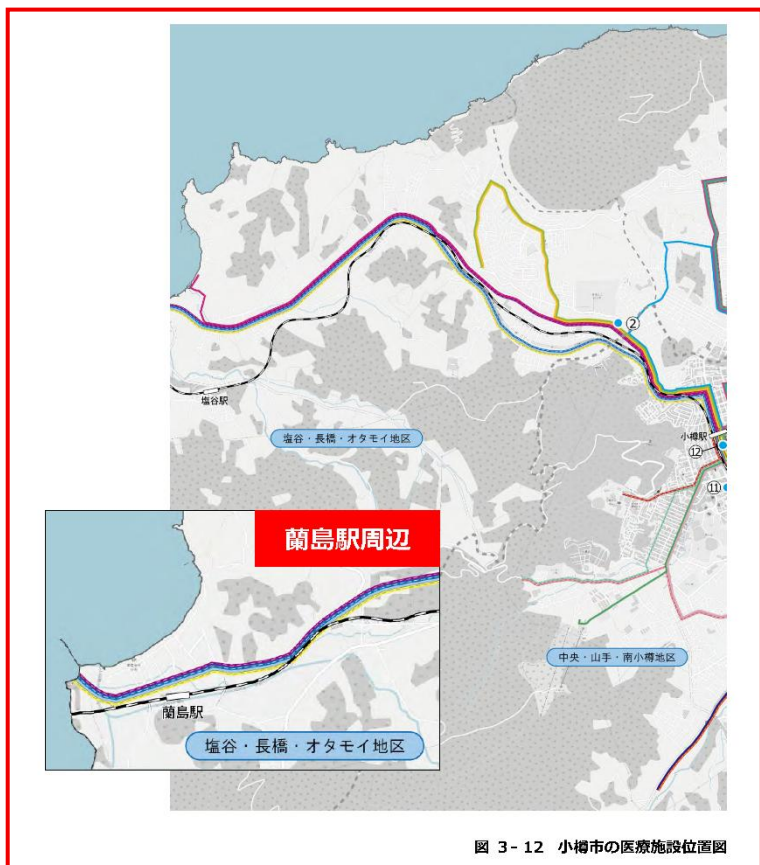


図 3-12 小樽市の医療施設位置図

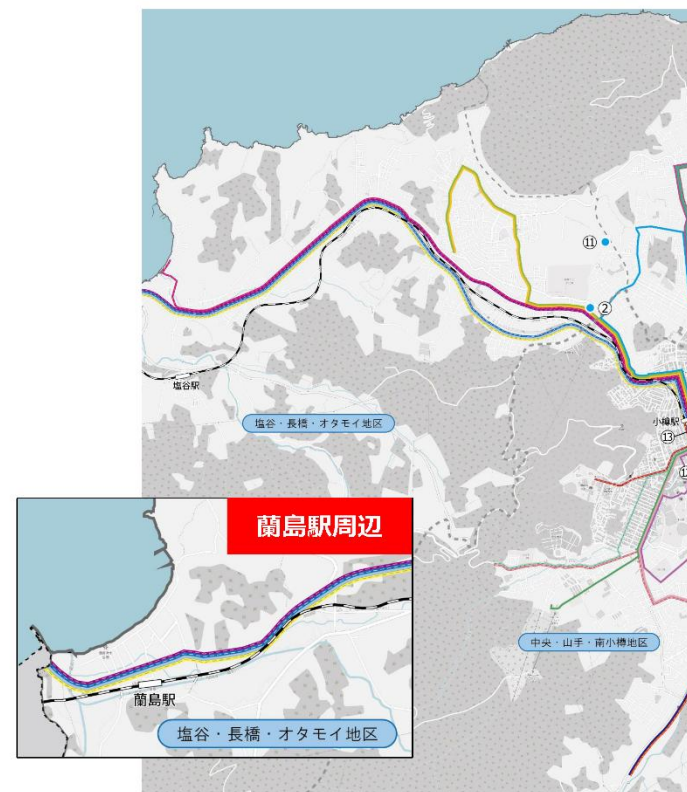


図 3-1.2 小樽市の医療施設位置図

改定後

改定前



改定後

改定前

《第3章 地域の現況》

《第3章 地域の現況》

(5) 商業施設

(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。

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、市民をはじめ市外からの来訪者も多く訪れる施設です。

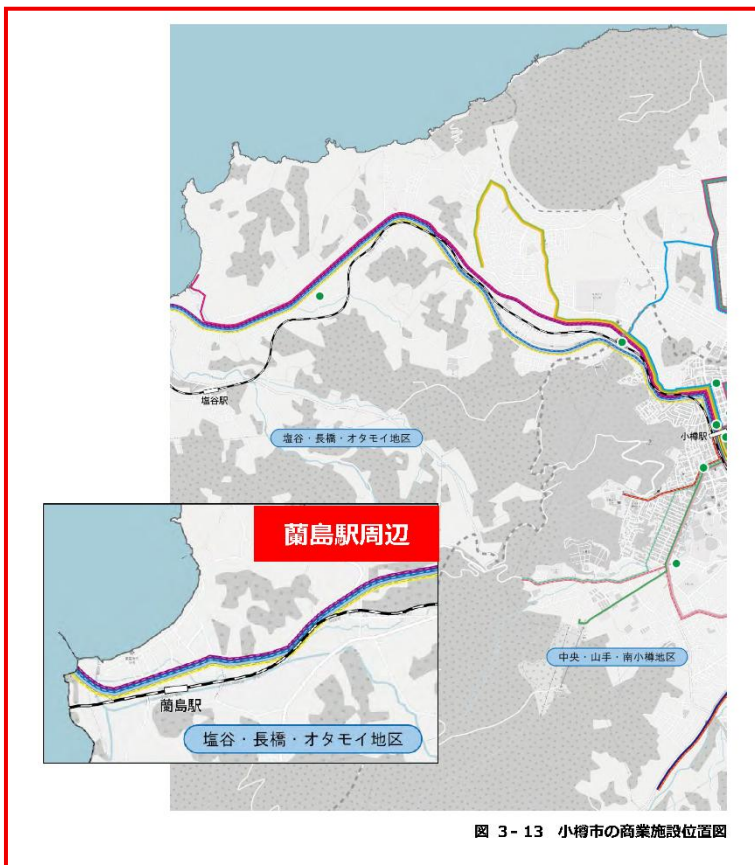


図 3-13 小樽市の商業施設位置図



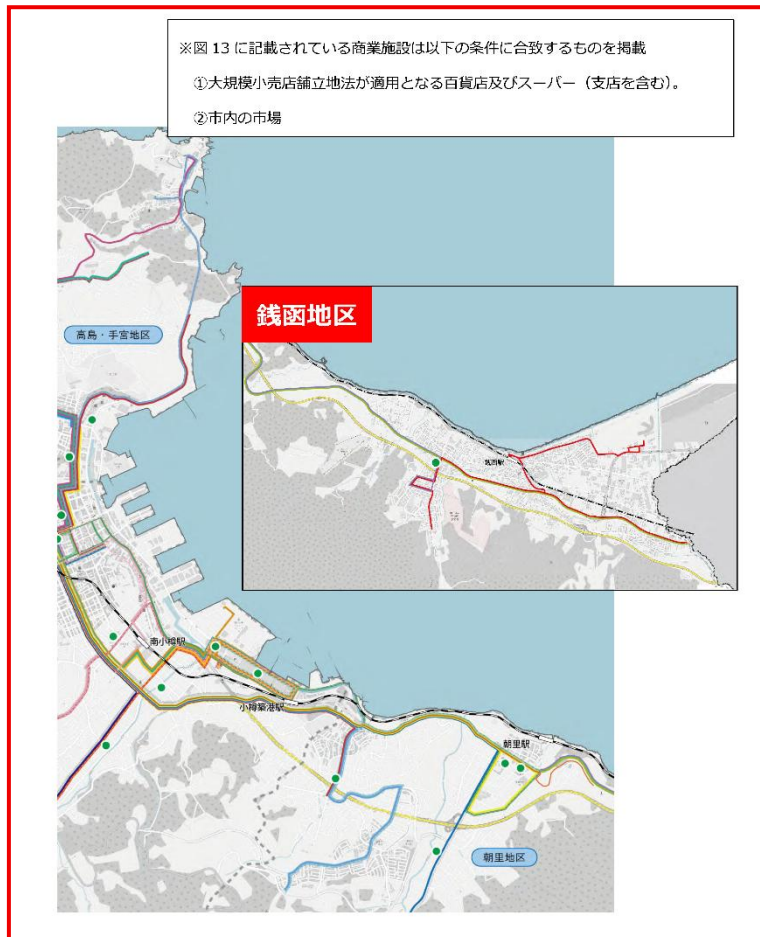
図 3-13 小樽市の商業施設位置図

改定後

《第3章 地域の現況》

※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



改定前

《第3章 地域の現況》

※図5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

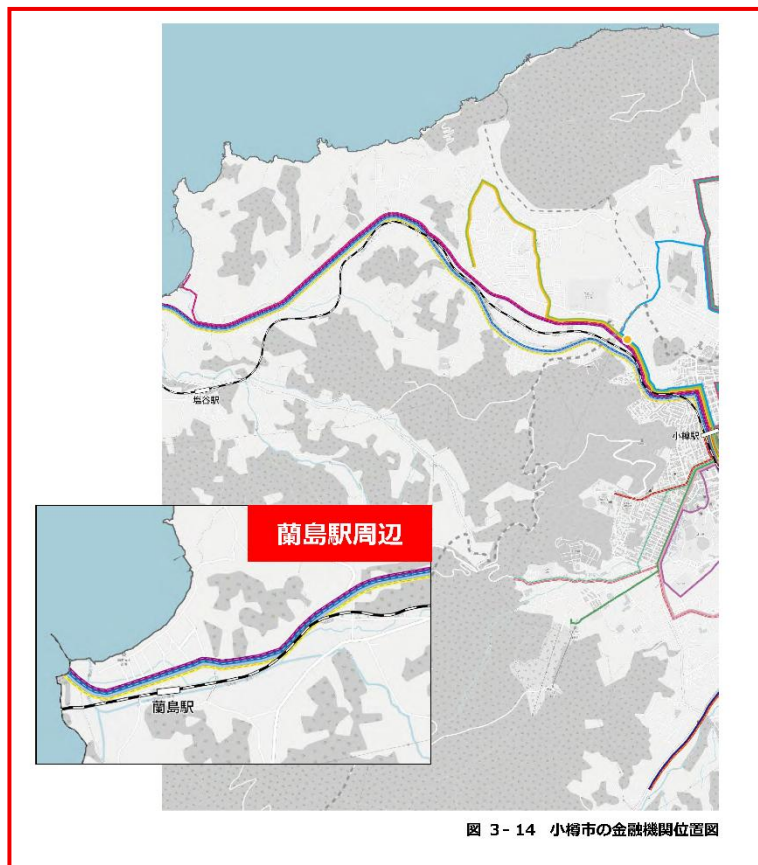


改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

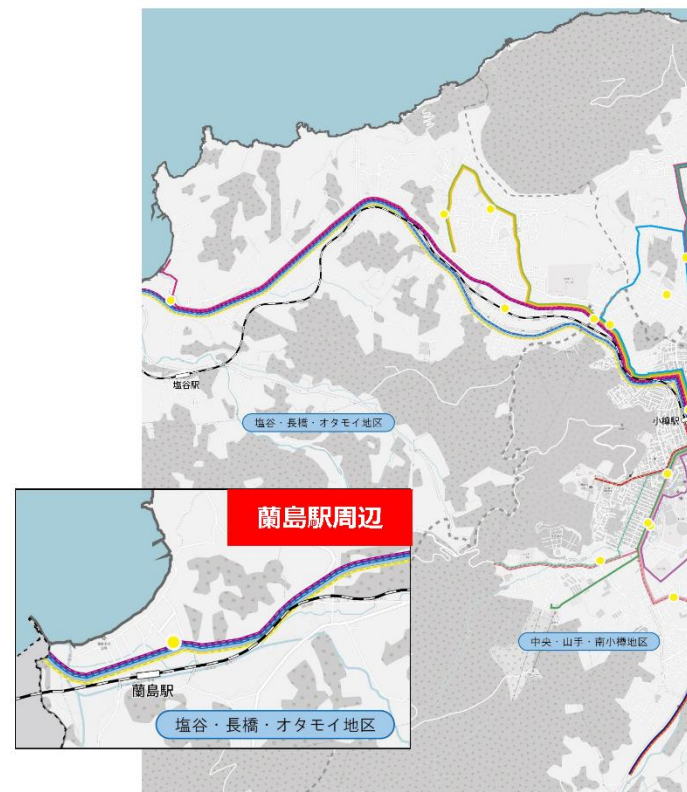


改定前

《第3章 地域の現況》

(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。



改定後

《第3章 地域の現況》

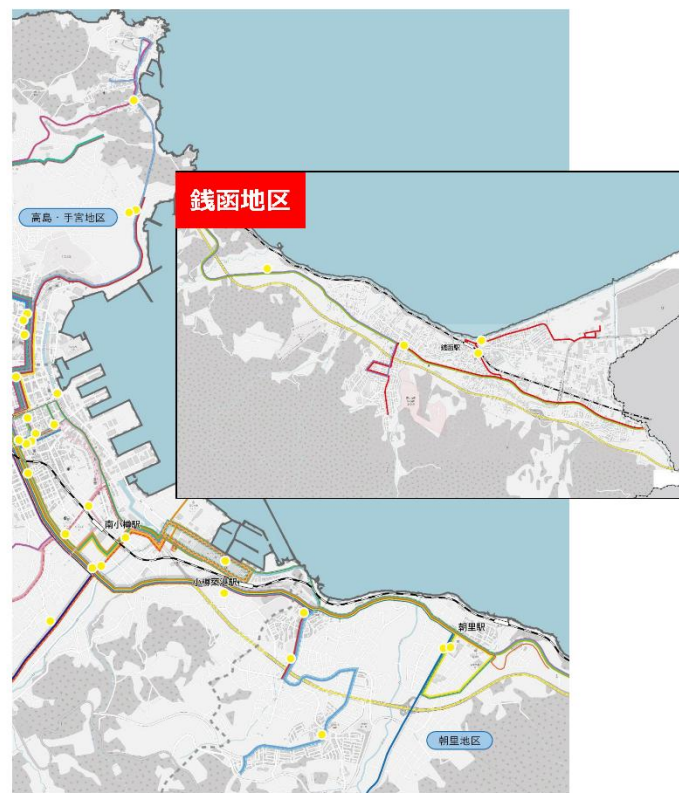
※図14に記載されている金融機関は以下の条件に合致するものを掲載  
①市内に本店もしくは支店がある金融機関



改定前

《第3章 地域の現況》

※図6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



改定後

《第3章 地域の現況》

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、陸運協会が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。

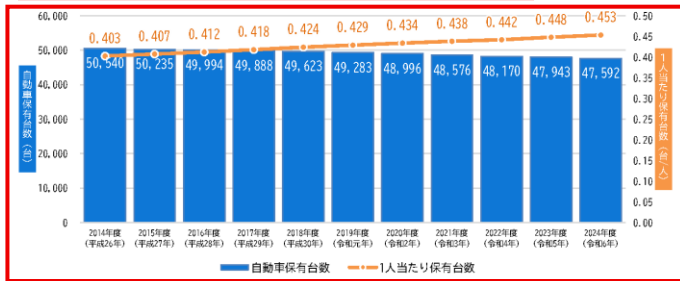


図 3-15 車両保有台数の推移[出典：一般社団法人北海道陸運協会北海道自動車統計]

(2) 申請による運転免許の取消し件数

全国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、全国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。

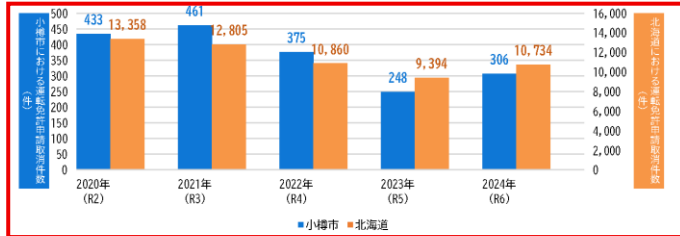


図 3-16 運転免許申請取消件数の推移(小樽市・北海道)[出典：小樽市 小樽市統計書及び北海道警察]

	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]

改定前

《第3章 地域の現況》

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、2008(平成20)年度以降から直近にかけて減少傾向である一方で、1人あ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。

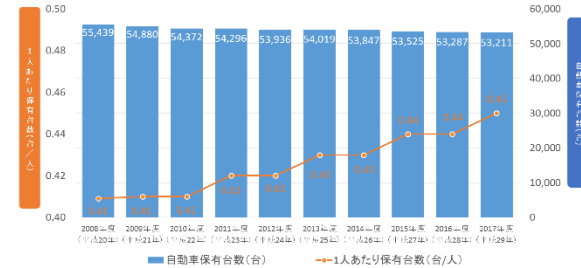


図 3-15 車両保有台数の推移[出典：一般社団法人北海道陸運協会 北海道自動車統計]

(2) 申請による運転免許の取消件数

全国的にも自動車運転免許証の自主返納が進む中、本市における運転免許申請取消件数も増加傾向であり、2013年で62件あった件数が2017年には333件と約5倍に増加しています。また、全国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では、今後、市内における取消件数がさらに増加していくことが考えられます。

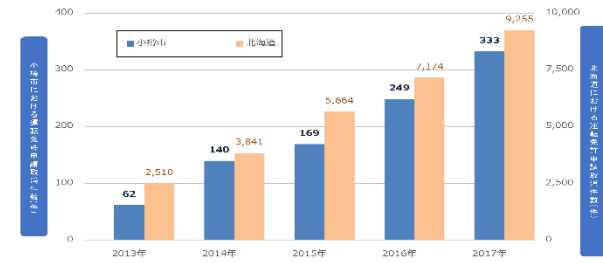


図 3-16 運転免許申請取消件数の推移(小樽市・北海道)[出典：小樽警察署及び警察庁]

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
高齢者の免許申請取消率(%)	95.4	94.8	94.6	94.9	95.5

表 3-5 高齢者の免許申請取消率の推移(全国)[出典：警察庁]

改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

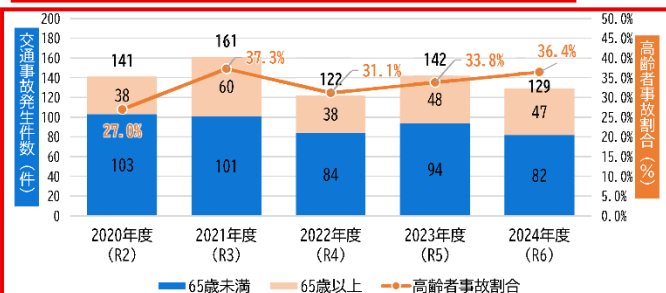


図 3-17 交通事故発生件数の推移[出典：小樽市 小樽市統計書]

改定前

《第3章 地域の現況》

(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2015年から増加傾向に転じており、高齢者（65歳以上）による事故発生件数についても同様の傾向にあります。

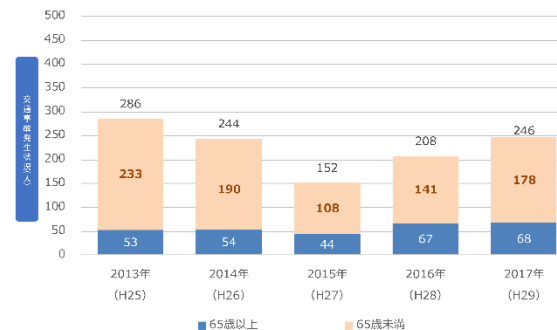


図 3-17 交通事故発生件数の推移[出典：小樽市 小樽市統計書]

改定後

《第3章 地域の現況》

(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。

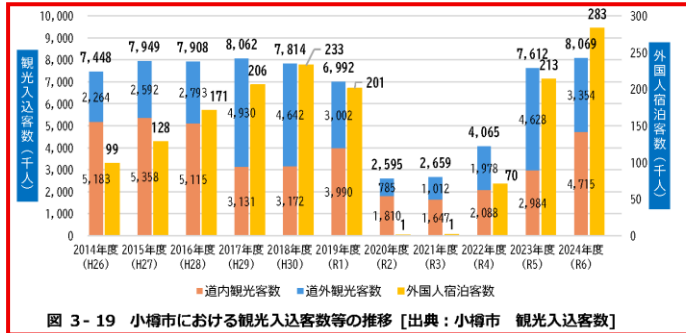


図 3-19 小樽市における観光入込客数等の推移 [出典：小樽市 観光入込客数]

(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。

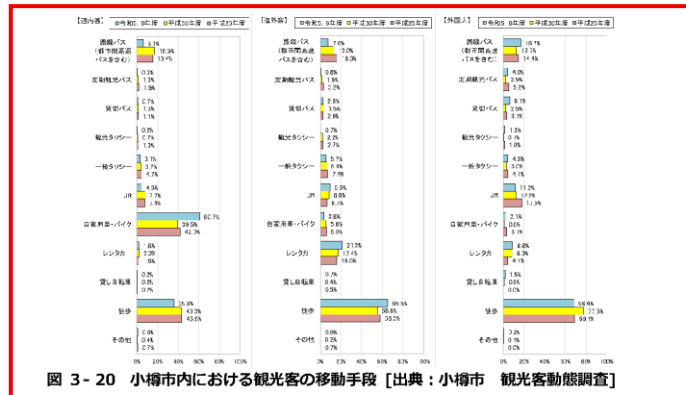


図 3-20 小樽市内における観光客の移動手段 [出典：小樽市 観光客動態調査]

改定前

《第3章 地域の現況》

(2) 観光入込客数等

本市の観光入込客数は、平成23(2011)年度には約604万人に減少しましたが、平成24年度以降では増加傾向にあり、平成29(2017)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、平成29年度には21万人となっており、平成20年度と比較して、約5倍に増加しています。

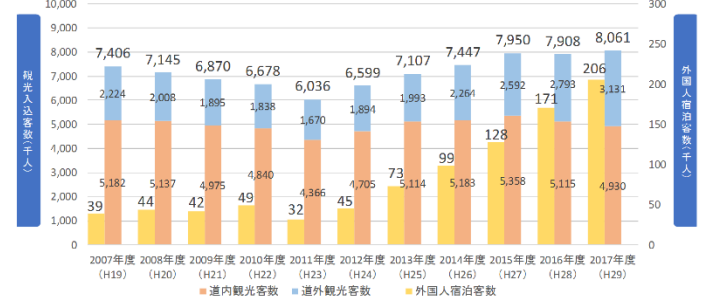


図 3-19 小樽市における観光入込客数等の推移 [出典：小樽市 観光入込客数]

(3) 観光客の移動手段

平成25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」の利用割合は約1割程度となっていますが、平成20年度と比較すると5%増加しており、今後の利用率の増加が期待されます。また、貸切バスの利用率が平成20年度と比較して平成25年度では1.3%減少しており、個人旅行客が増加している傾向が見られます。

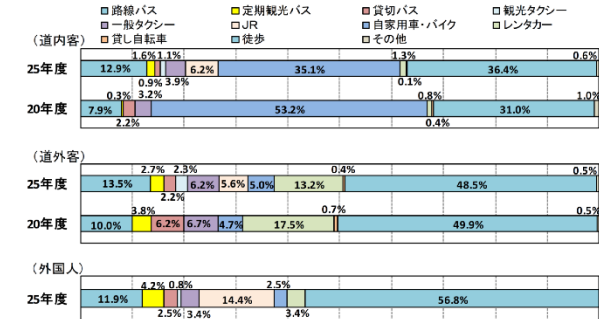


図 3-20 小樽市内における観光客の移動手段 [出典：小樽市 観光客動態調査]

改定後

《第3章 地域の現況》

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、<u>コロナ禍前と比較しても増加している</u></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、<u>移動手段の1つとして利用されている</u></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>

改定前

《第3章 地域の現況》

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の長さ及んでいる</li> <li>市の面積（242.1平方km）のうち市街化区域（42.7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20年度と比較して約1.8万人減少している</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>平成29年の降雪量において、北海道平均が約3.9mとなっている一方で、本市は約5.0mの降雪量となっている</li> <li>市内232箇所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500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増加傾向にある</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、平成29年度の乗込客数は10年前の約5倍となっている</li> <li>小樽市観光入込客数は、平成29年度に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>同調査によると、観光客の移動手段において、路線バスの利用は1割程度となっているが、平成25年度には5年前と比べ、利用が5%増加している。</li> <li>小樽港に年間20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>

改定後

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

《第4章 地域公共交通の現状》

4-2 地域公共交通の概況

4-2 地域公共交通の概況

(1) 鉄道

(1) 鉄道

① 運行状況

① 運行状況

本市の鉄道は、海岸沿いを東西に横断しており、市内に7駅が立地しています。市内で最も利用が多く本市の中心部に位置する小樽駅は、1日当たり約3,000人の乗車があり、市内を運行するバス路線の多くは小樽駅を拠点とした路線網を形成しています。

本市の鉄道は、海岸沿いを東西に横断しており、市内に7駅が立地しています。市内で最も利用が多く本市の中心部に位置する小樽駅は、1日当たり約3,300人の乗車があり、市内を運行するバス路線の多くは小樽駅を拠点とした路線網を形成しています。

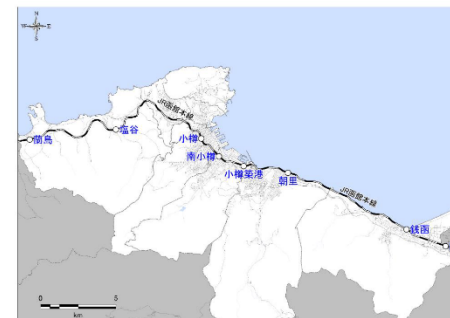
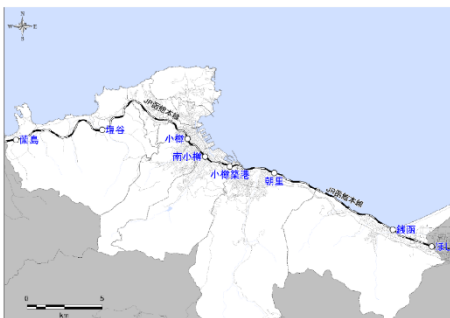


図 4-2 鉄道路線図

図 4-2 鉄道路線図

② 乗車数の状況

② 乗車数の状況

市内に位置する有人のJR駅の中で、最も乗車数が多い駅は小樽駅であり、次いで総合病院や大型商業施設が立地している小樽築港駅の乗車数が多くなっています。

市内に位置する有人のJR駅の中で、最も乗車数が多い駅は小樽駅であり、次いで総合病院や大型商業施設が立地している小樽築港駅の乗車数が多くなっています。

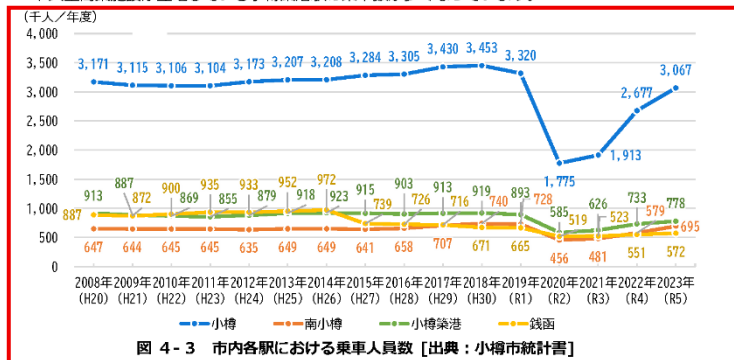


図 4-3 市内各駅における乗車人員数 [出典：小樽市統計書]

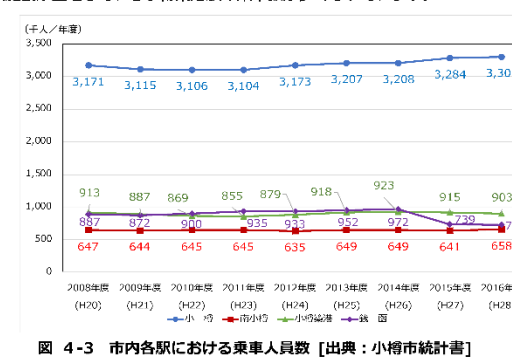


図 4-3 市内各駅における乗車人員数 [出典：小樽市統計書]

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

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→終極駅	時	始発駅→小樽駅
5	岩 空	5	俱 岩
6	13 19 39 50	6	19 55
7	03 10 16 26 46 57	7	03 20 27 28 37 45
8	06 18 33 55	8	06 14 22 24 26
9	11 22 30 36 41 53	9	08 20 29 32
10	17 23 53 57	10	05 30 39 47
11	17 33 53	11	19 25 34 47 50
12	17 33 53	12	20 35 50
13	17 33 53	13	20 39 55
14	17 33 53	14	20 34 50 50
15	09 16 23 37 47 50	15	20 37 50 55
16	00 05 18 30 33 35 49	16	20 50 55
17	00 05 18 30 33 35 49	17	09 12 19 37 50 51
18	00 08 20 30 36	18	14 16 20 50 55
19	00 07 27 30 34 56	19	14 29 39 44 51 54
20	22 23 38 55	20	02 30 32 35 39 54
21	16 35 37 59	21	02 30 32 35 39 54
22	31	22	04 15 19 19 50
23	08	23	02 10 28 44 51

(令和7年11月現在)

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

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95本であり、終点とする列車運行本数は93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	小樽駅発時刻	時	小樽駅着時刻
5	滝 空	5	俱 礼
6	13 19 39 50	6	13 22 39 50
7	03 10 16 26 46 57	7	03 05 12 26 33 46 56
8	06 18 33 55	8	01 01 21 35 42 47 53
9	11 22 30 36 41 53	9	08 21 28 55
10	17 23 53 57	10	07 25 45 51 56
11	17 33 53	11	07 15 24 37 45
12	17 33 53	12	07 15 24 39 47 55
13	17 33 53	13	07 15 24 37 45
14	09 16 23 37 47 50	14	07 11 15 24 37 47
15	00 05 18 30 33 35 49	15	07 17 25 26 37 45
16	00 05 18 30 33 35 49	16	07 15 26 38 45
17	00 08 20 30 36	17	07 11 15 26 39 46 55
18	00 07 27 30 34 56	18	01 12 16 24 29 40 54 56
19	22 23 38 55	19	06 17 24 34 46 50
20	16 35 37 59	20	09 15 42 44 52
21	31	21	02 14 29 52 54
22	08	22	04 16 23 46 50
23	10	23	08 19 38

【駅名】  
岩＝岩見沢、江＝江別、札＝札幌、空＝新千歳空港、千＝千歳、滝＝滝川、  
吉＝吉小牧、俱＝倶知安、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]

(平成31年2月現在)

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

(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㈱及びジェイ・アール北海道バス㈱の2社による共同運行便2路線と、北海道中央バス㈱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㈱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㈱ ジェイ・アール 北海道バス㈱ ※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
北海道中央バス㈱		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㈱	高速いわない号	札幌～小樽～岩内	18便	27便	-	-
	高速ニセコ号	札幌～小樽～ニセコ	2便	6便	-	-
	高速よいち号	札幌～小樽～余市	2便	3便	-	-

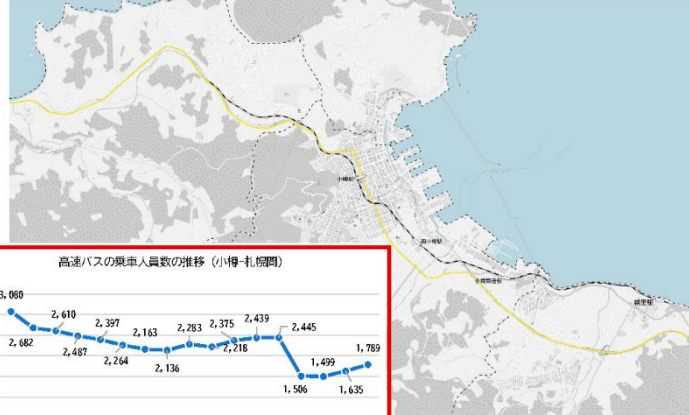


図4-5 高速バス路線図と乗車人員の推移【出典：北海道中央バス㈱HP、小樽市統計書】

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

(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㈱及びジェイ・アール北海道バス㈱の2社による共同運行便2路線と、北海道中央バス㈱の運行便5路線の合計7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㈱HP】

事業者	路線名	運行区間	運行便数	市内区間における利用者数
北海道中央バス㈱ ジェイ・アール北海道バス㈱ ※共同運行	高速おたる号	札幌～円山～小樽	150便	204人/日
		札幌～北大～小樽	38便	37.5人/日
北海道中央バス㈱		札幌～望洋台～小樽築港	19便	12.5人/日
北海道中央バス㈱	高速いわない号	札幌～小樽～岩内	18便	-
	高速しゃこたん号	札幌～小樽～積丹	6便	-
	高速ニセコ号	札幌～小樽～ニセコ	2便	-
	高速よいち号	札幌～小樽～余市	2便	-

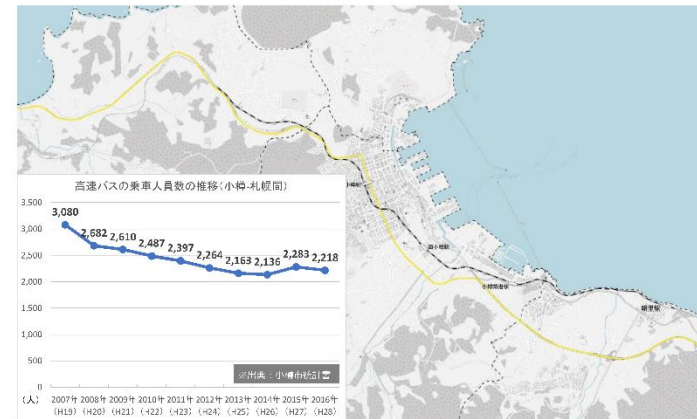


図4-5 高速バス路線図と乗車人員の推移【出典：北海道中央バス㈱HP、小樽市統計書】

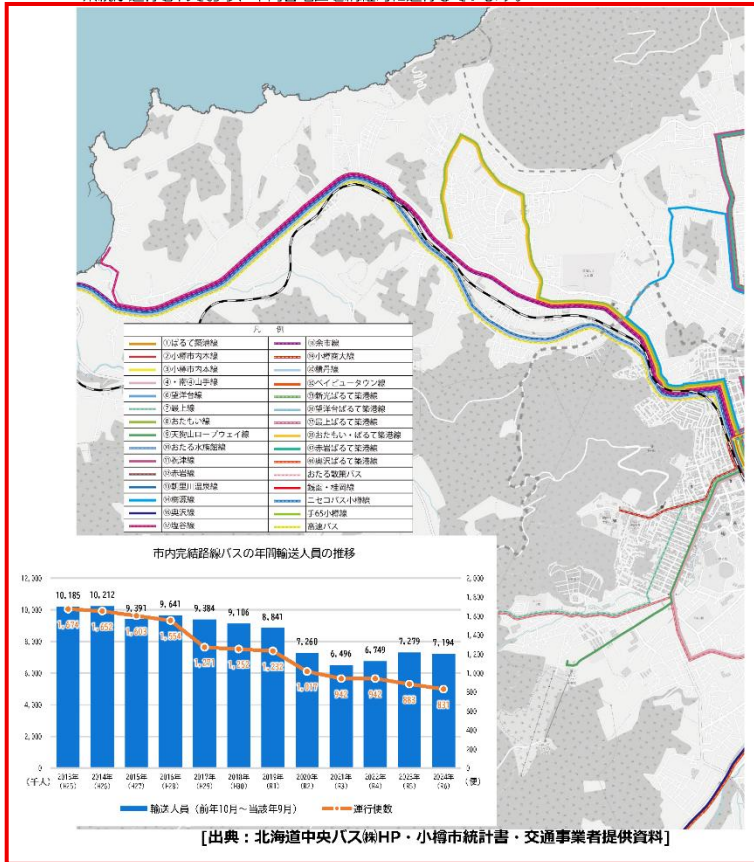
改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

(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。



改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

(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31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。

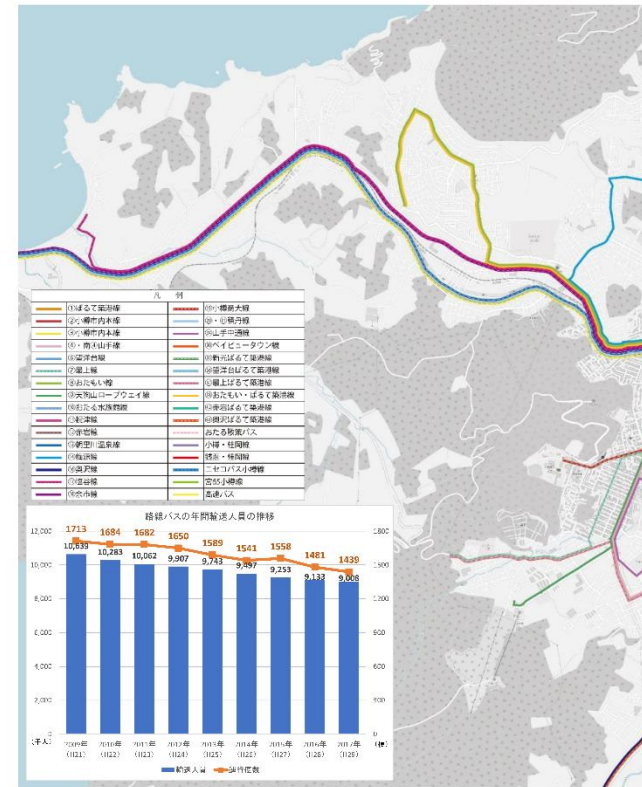


図 4-6 バス路線図と路線バスの輸送人員の推移  
[出典：北海道中央バス(株)HP・小樽市統計書・交通事業者提供資料]

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》



50

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》



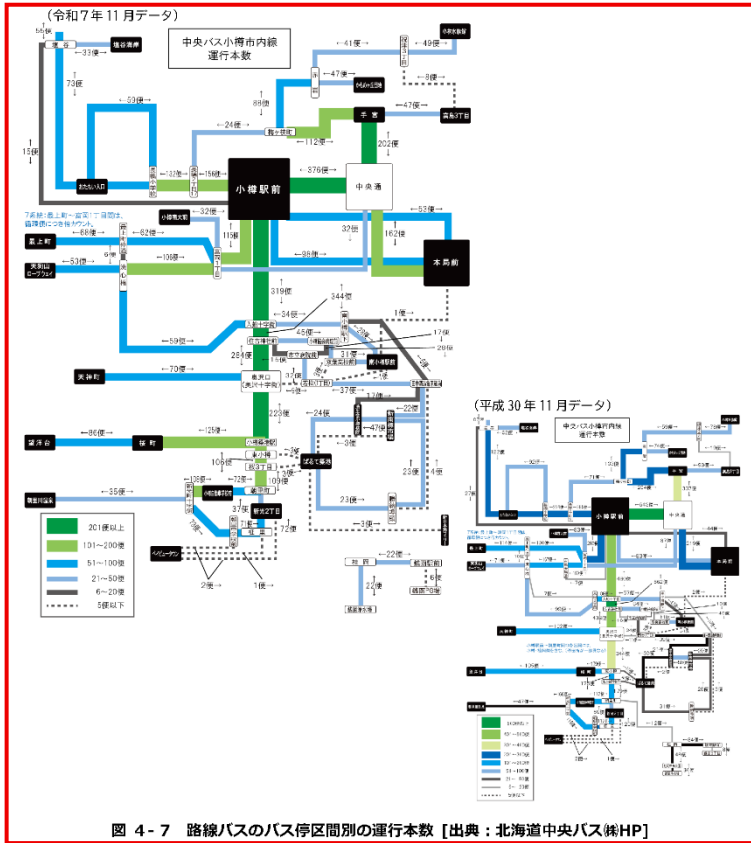
51

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

a. バス停区間の運行本数

市内バス路線のバス停区間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。



改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

a. バス停区間の運行本数

市内バス路線のバス停区間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 500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。

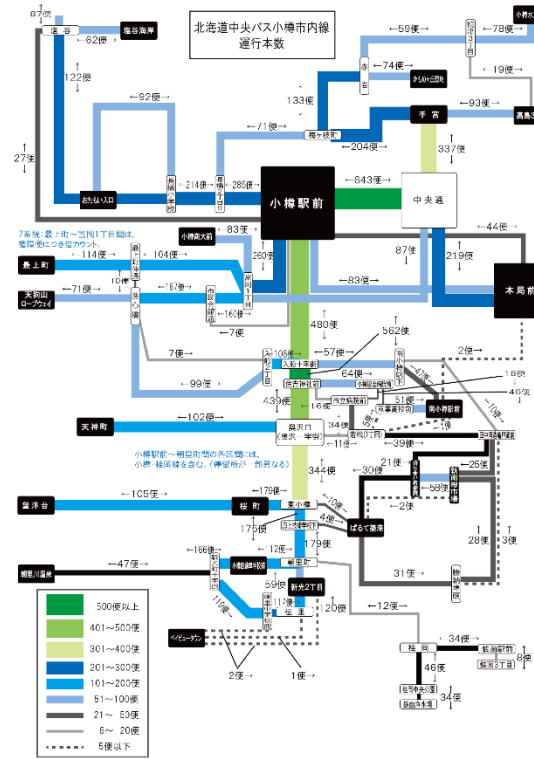


図 4-7 路線バスのバス停区間の運行本数 [出典：北海道中央バス株HP]  
平成30年11月データ

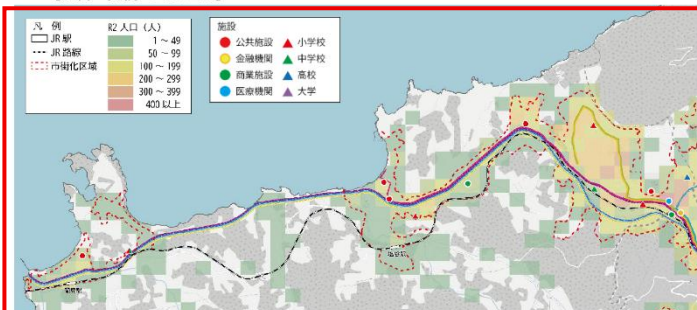
改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

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
⑦	塩谷線	62	33	1,482	953	9.1
⑩	余市線	59	40	971	774	23.9
⑫	積丹線	27	15	90	31	44.7
⑨	おたもいばるて築港線	7	7	338	339	11.1
ニセコ	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㈱HP、北海道中央バス㈱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

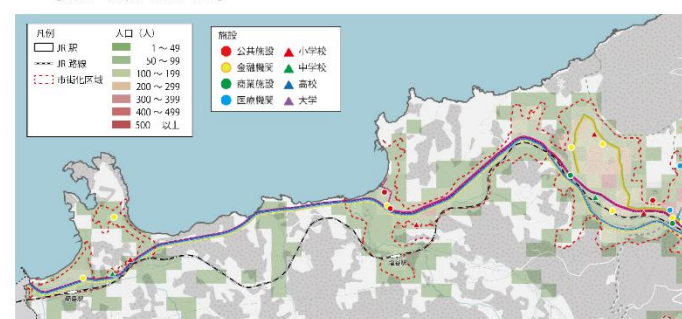
改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

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	日利用者 (人/日)	運行便数 (便/日)	運行キロ (km/便)
⑧	おたもい線	1,945	85	6.6
⑦	塩谷線	1,482	62	9.1
⑩	余市線	1,817	59	23.9
⑫	積丹線	716	27	80.1
⑨	おたもいばるて築港線	338	7	11.1
ニセコ	ニセコバス小樽線	120	8	76.6

平成30年5月データ

図4-8 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス㈱HP、北海道中央バス㈱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	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
塩谷・長橋・オタモイ	人口(人)	22,915	21,437	19,945	18,226	16,476
	人口比 (※1995年：1.00)	1.00	0.94	0.87	0.80	0.72
	高齢者人口(人) (65歳以上)	4,373	5,040	5,677	6,071	6,603

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

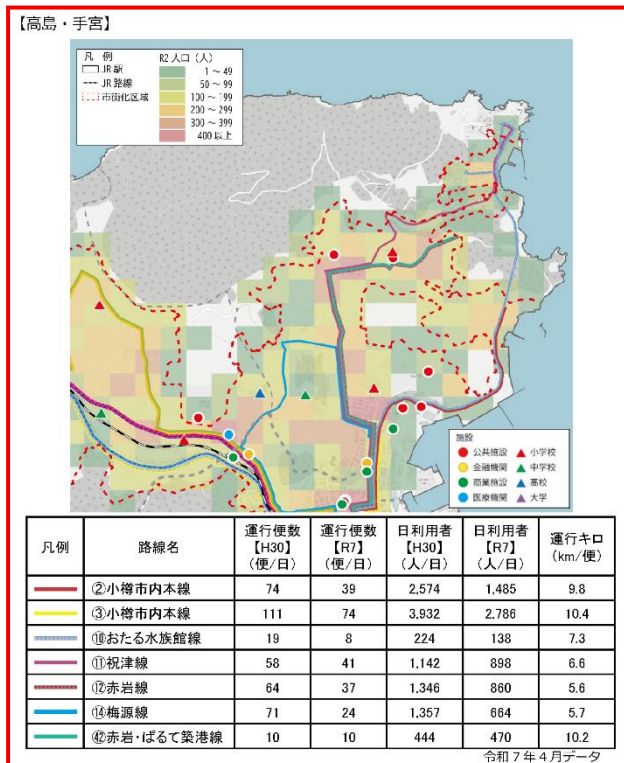


図 4-9 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス㈱HP、北海道中央バス㈱提供資料]

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	13,182
	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

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

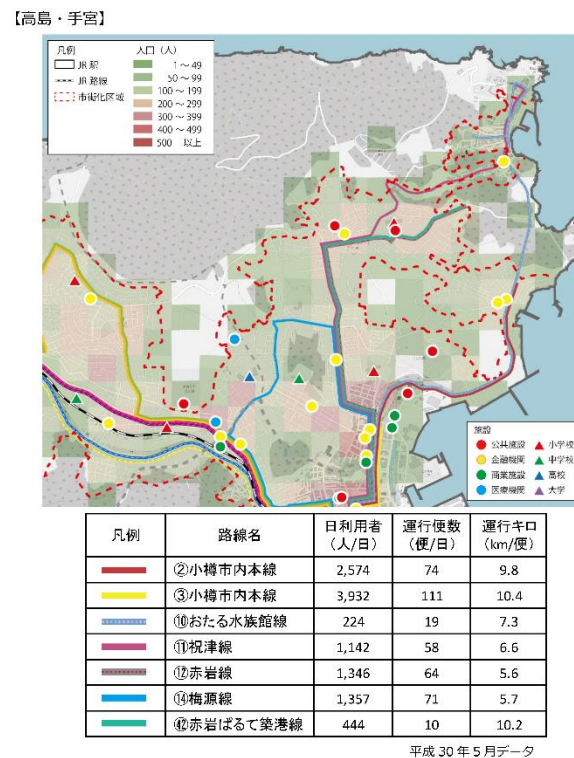


図 4-9 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス㈱HP、北海道中央バス㈱提供資料]

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	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
高島・手宮	人口(人)	23,629	21,821	19,848	17,350	15,220
	人口比 (※1995年：1.00)	1.00	0.92	0.84	0.73	0.64
	高齢者人口(人) (65歳以上)	4,854	5,688	6,111	6,013	6,145

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

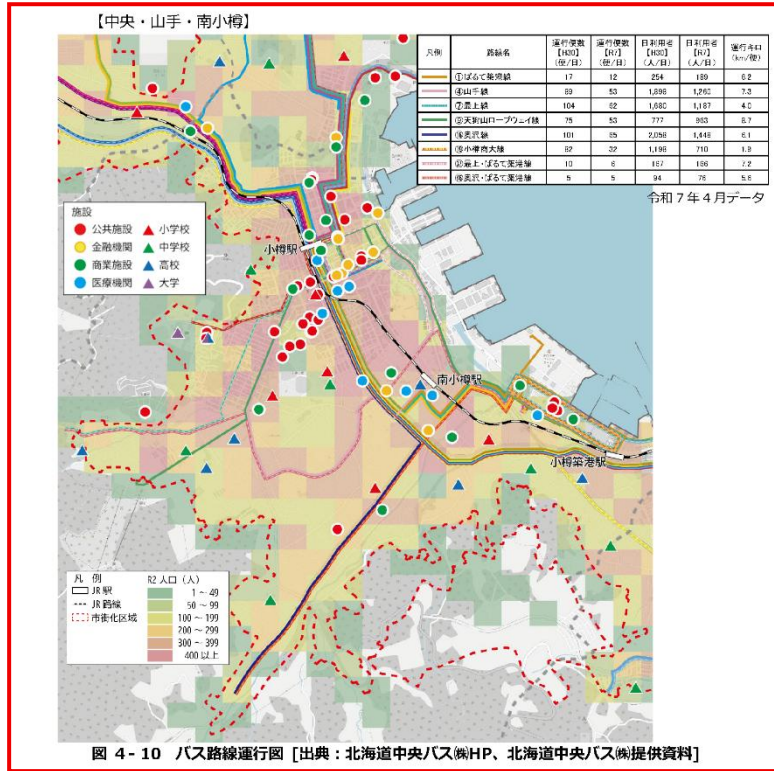


図 4-10 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

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

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

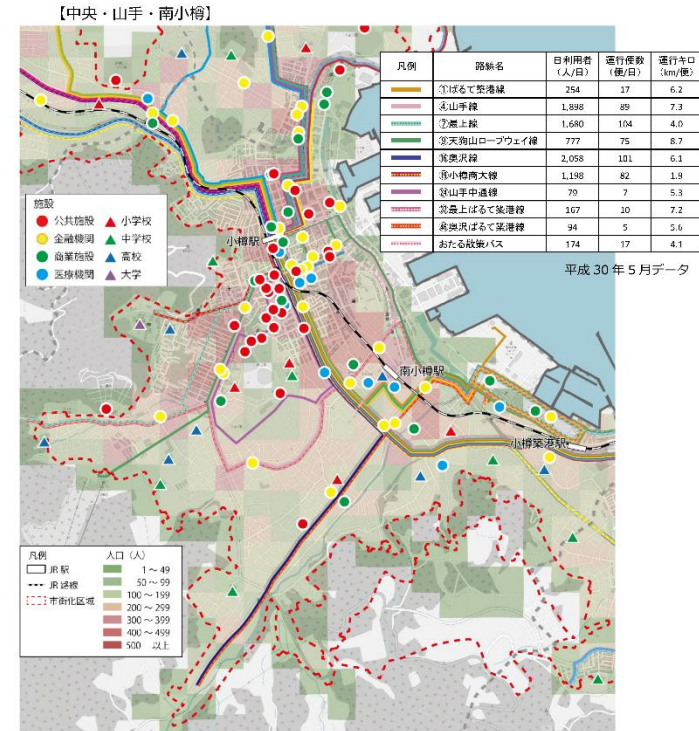


図 4-13 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス(株)HP、北海道中央バス(株)提供資料]

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	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
中央・山手・南小樽	人口(人)	68,287	64,437	59,914	55,901	52,149
	人口比 (※1995年：1.00)	1.00	0.94	0.88	0.82	0.76
	高齢者人口(人) (65歳以上)	14,743	16,390	17,464	18,375	19,644

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

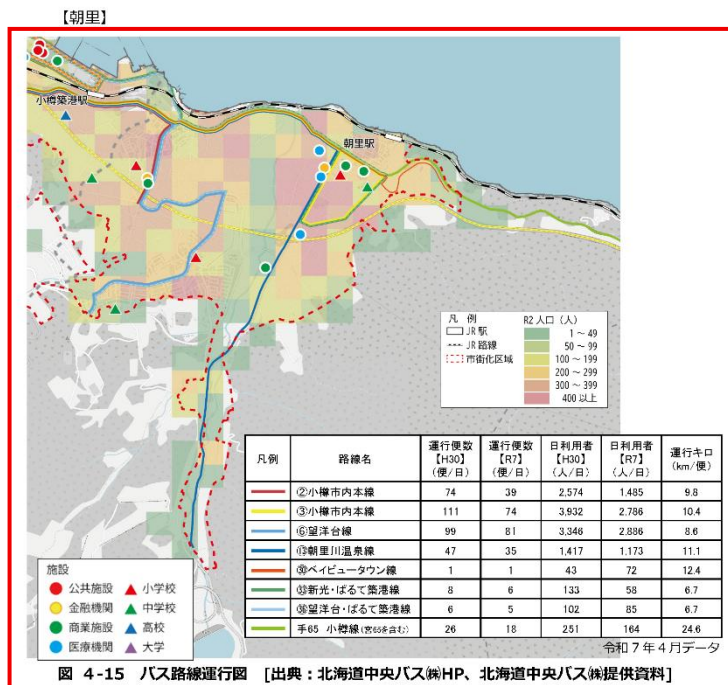


図 4-15 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス㈱HP、北海道中央バス㈱提供資料]

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

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

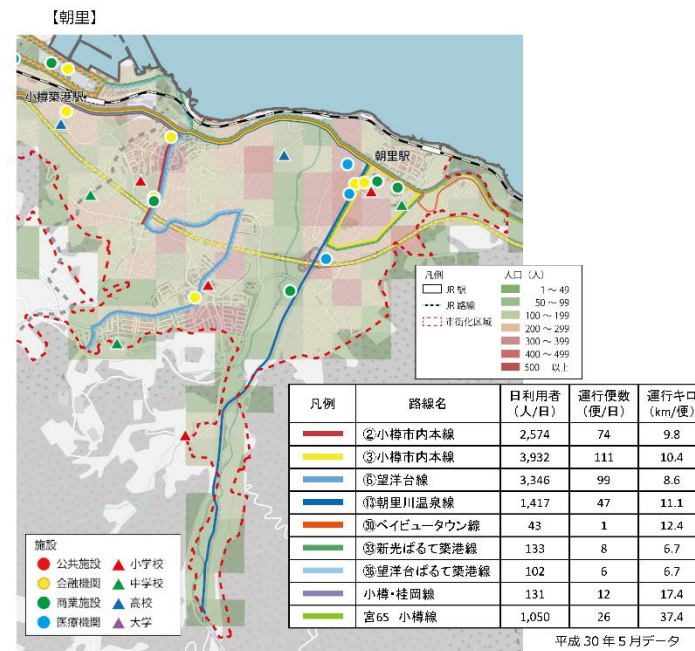


図 4-15 バス路線運行図 [出典：北海道中央バス㈱HP、北海道中央バス㈱提供資料]

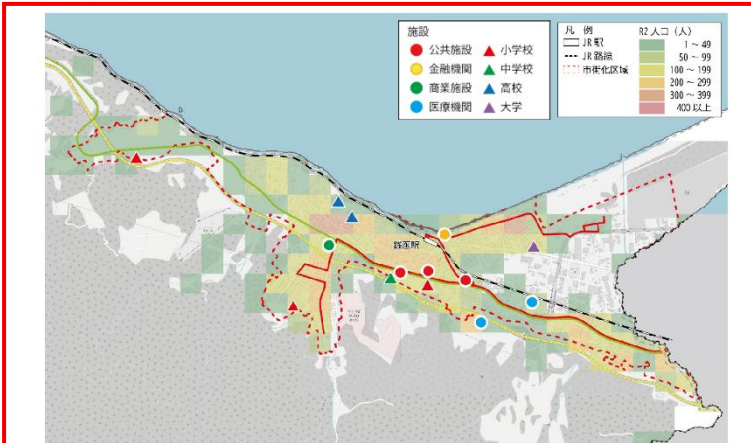
表 4-6 朝里地区における人口推移 [出典：国勢調査]

地区名	人口	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
朝里	人口(人)	28,563	28,981	29,007	27,794	26,414
	人口比 (※1995年：1.00)	1.00	1.01	1.02	0.97	0.92
	高齢者人口(人) (65歳以上)	4,422	5,597	6,760	7,760	8,854

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

【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老含む)	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]

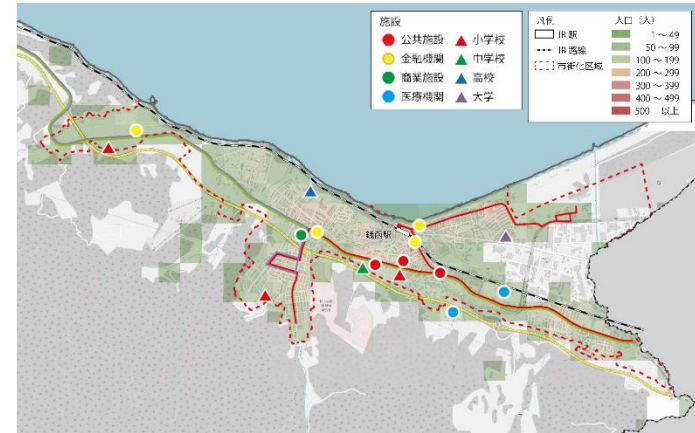
表 4-7 銭函地区における人口推移 [出典：国勢調査]

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

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

【銭函】



凡例	路線名	日利用者 (人/日)	運行便数 (便/日)	運行キロ (km/便)
—	小樽・桂岡線	131	12	17.4
—	銭函・桂岡線	251	34	6.4
—	宮65 小樽線	1,050	26	37.4

平成30年5月データ

図 4-17 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]

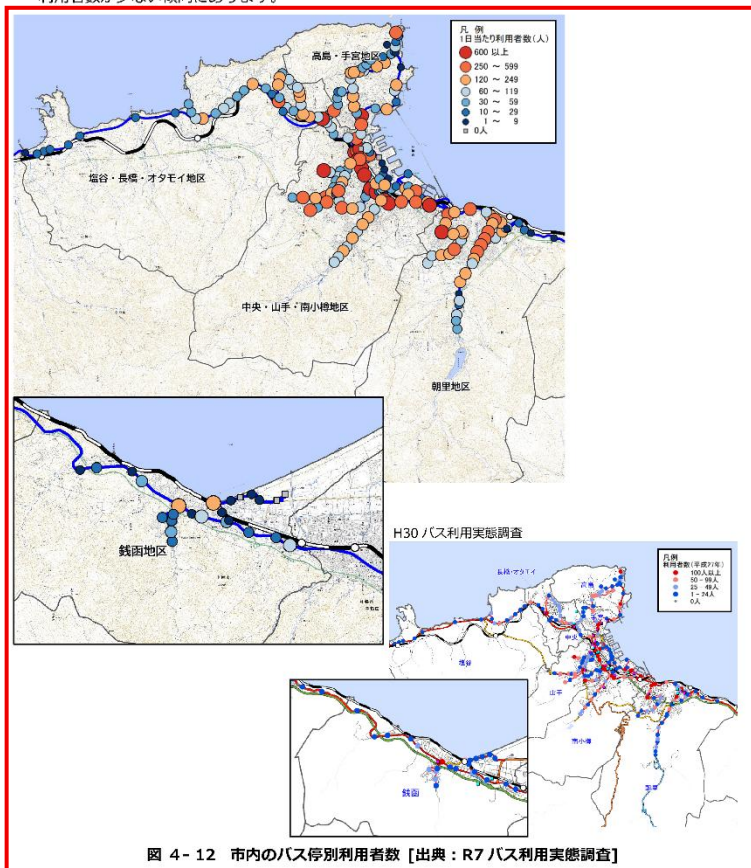
地区名	人口	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
銭函	人口(人)	13,628	14,011	13,447	12,657	11,665
	人口比 (※1995年：1.00)	1.00	1.03	0.99	0.93	0.86
	高齢者人口(人) (65歳以上)	2,129	2,538	2,972	3,388	3,994

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

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。

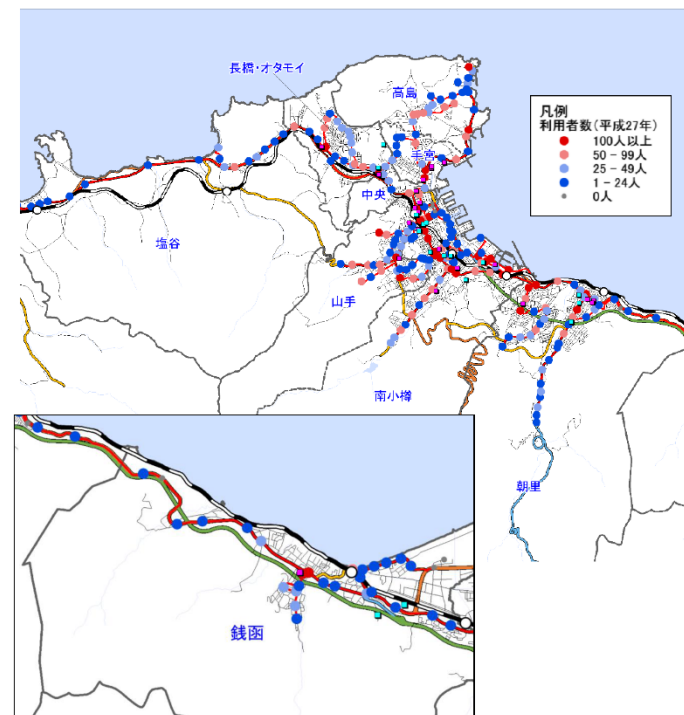


改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

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」など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なります。



小樽市地域公共交通網形成計画改訂版：P58

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

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		所要時間	運行距離	1日あたり利用者数	
			(H30)	(R7)			(H30)	(R7)
中央バス	ぼるて築港線	自 小樽駅前ターミナル	上 8 便	上 5 便	19~27分/便	4.4~6.2km	14.9人/便	15.8人/便
		至 新日本海フェリー	下 9 便	下 7 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	38.1人/便
		至 桜町	下 37 便	下 20 便				
	小樽市内本線 (半宮発着)	自 手宮	上 55 便	上 37 便	38~42分/便	10.4km	35.3人/便	37.6人/便
		至 新光2丁目	下 54 便	下 35 便				
	小樽市内本線 (ベ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	38.2人/便
		至 新光2丁目	下 - 便	下 - 便				
	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	33.0人/便
		至 本局前	下 - 便	下 - 便				
	山手線	自 本局前	上 44 便	上 26 便	24分/便	5.5km	21.0人/便	23.6人/便
		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	35.6人/便
		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	19.1人/便
		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	28.7人/便
		至 おたもい入口	下 42 便	下 26 便				
	天狗山口〜ブウェイ線	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	18.2人/便
		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	17.3人/便
		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	21.9人/便
		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	23.2人/便
		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	33.5人/便	
	至 朝里川温泉	下 24 便	下 18 便					1,437人/日
梅原線	自 本局前	上 36 便	上 12 便	20~22分/便	5.7km	19.1人/便	27.7人/便	
	至 手宮	下 35 便	下 12 便					1,357人/日
栗沢線 (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	19.1人/便	
	至 天神町	下 3 便	下 3 便					143人/日

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

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		所要時間	運行距離	1日あたり利用者数	
			(H30)	(R7)			(H30)	(R7)
中央バス	ぼるて築港線	自 小樽駅前ターミナル	上 8 便	上 5 便	19~27分/便	4.4~6.2km	14.9人/便	15.8人/便
		至 新日本海フェリー	下 9 便	下 7 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	38.1人/便
		至 桜町	下 37 便	下 20 便				
	小樽市内本線 (ベ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	38.2人/便
		至 新光2丁目	下 - 便	下 - 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	37.6人/便
		至 新光2丁目	下 54 便	下 35 便				
	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	33.0人/便
		至 本局前	下 - 便	下 - 便				
	山手線	自 本局前	上 44 便	上 26 便	24分/便	5.5km	21.0人/便	23.6人/便
		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	35.6人/便
		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	19.1人/便
		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	28.7人/便
		至 おたもい入口	下 42 便	下 26 便				
	天狗山線 (グラントパーク小樽)	自 天狗山	上 2 便	上 2 便	40分/便	8.7km	10.9人/便	18.2人/便
		至 グラントパーク小樽	下 2 便	下 2 便				
	天狗山線 (小樽運河ターミナル終着)	自 小樽運河ターミナル	上 36 便	上 26 便	12~17分/便	4.5km	10.9人/便	18.2人/便
		至 天狗山	下 35 便	下 26 便				
	おたる水族館線	自 小樽駅前	上 10 便	上 4 便	29分/便	7.3km	11.8人/便	17.3人/便
		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	21.9人/便
		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	23.2人/便	
	至 かもめヶ丘団地	下 29 便	下 16 便					1,346人/日
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	33.5人/便	
	至 朝里川温泉	下 24 便	下 18 便					1,437人/日
梅原線	自 本局前	上 36 便	上 12 便	20~22分/便	5.7km	19.1人/便	27.7人/便	
	至 手宮	下 35 便	下 12 便					1,357人/日
栗沢線 (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	19.1人/便	
	至 天神町	下 3 便	下 3 便					143人/日

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

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便あたり利用者数	
							(H30)	(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 本高前	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
	小樽高次線	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 小樽高次前	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 奥国	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 かちめ丘団地	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	上 6 便	上 -	33分/便	17.4km	21.8人/便	R7.10.1 廃止	
	至 桂岡中央公園	下 6 便	下 -			131人/日		
鉄函・桂岡線	自 鉄函浄水場	上 17 便	上 9 便	14~22分/便	4.3~6.4km	7.4人/便	8.9人/便	
	至 鉄函パークゴルフ場	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	
バスC 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 ニセコ駅前	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

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

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	所要時間	運行距離	1便あたり利用者数	
						(H30)	(R7)
中央バス	奥沢線	自 小樽駅前	上 49 便	20分/便	5.2km	21.0人/便	22.5人/便
		至 天神町	下 48 便			1,915人/日	1,371人/日
	塩谷線	自 本高前	上 32 便	30分/便	9.1km	23.9人/便	28.9人/便
		至 塩谷海岸	下 30 便			1,482人/日	953人/日
	余市線	自 余市梅川車庫	上 29 便	52分/便	23.9km	30.7人/便	19.3人/便
		至 小樽駅前	下 30 便			971人/日	774人/日
	高次線	自 小樽駅前	上 43 便	6~9分/便	1.9km	14.4人/便	22.2人/便
		至 小樽高次前	下 39 便			1,198人/日	710人/日
	積丹線	自 神威峠	上 14 便	80~138分/便	44.9~80.1km	3.3人/便	2.1人/便
		至 小樽駅前	下 13 便			90人/日	31人/日
	山手仲通線	自 小樽駅前	上 7 便	20分/便	5.3km	11.3人/便	R7.10.1 廃止
		至 小樽駅前	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	27分/便	12.4km	43.0人/便	72.0人/便
		至 小樽駅前	下 -			43人/日	72人/日
	新光ばるて築港線	自 新南樽市場	上 4 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			133人/日	58人/日
	望洋台ばるて築港線	自 新南樽市場	上 3 便	22~25分/便	6.4~6.7km	16.9人/便	17.0人/便
		至 望洋台	下 3 便			102人/日	85人/日
	最上ばるて築港線	自 最上町	上 5 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			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	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			338人/日	339人/日	
赤岩ばるて築港線	自 ばるて築港	上 4 便	40~45分/便	9.5~10.2km	44.4人/便	47.0人/便	
	至 かちめ丘団地	下 6 便			444人/日	470人/日	
奥沢・ばるて築港線	自 天神町	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			94人/日	76人/日	
おたる散策バス	自 小樽駅前	上 17 便	35分/便	4.1km	21.8人/便	R7.10.1 廃止	
	至 小樽駅前	下 - 便			131人/日		
小樽・桂岡線	自 小樽駅前	上 6 便	33分/便	17.4km	7.4人/便	8.9人/便	
	至 桂岡中央公園	下 6 便			251人/日	196人/日	
鉄函・桂岡線	自 鉄函浄水場	上 17 便	14~22分/便	4.3~6.4km	7.4人/便	8.2人/便	
	至 鉄函パークゴルフ場	下 17 便			251人/日	164人/日	
バスR 宮65	自 小樽駅前	上 13 便	73~108分/便	31.1~37.4km	9.7人/便	8.2人/便	
	至 宮の沢駅、札幌駅	下 13 便			251人/日	164人/日	
バスC 小樽線	自 小樽駅前	上 4 便	112分/便	76.6km	2.4人/便	1.8人/便	
	至 ニセコ駅前	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

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

(4) タクシー

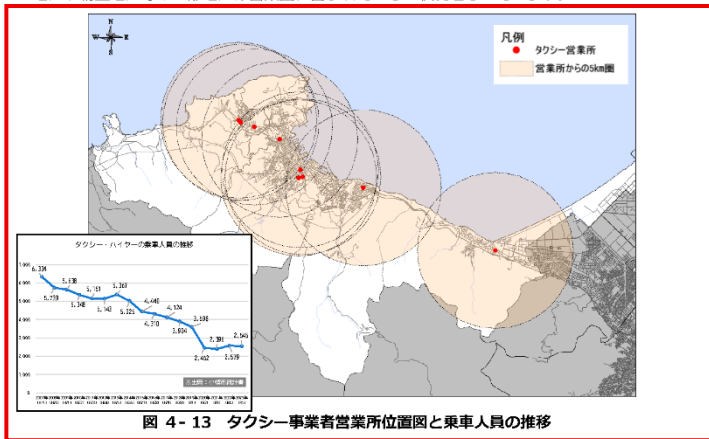
① 運行状況

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			
		特入車 (H30・R7)	人型車 (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。



60

改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

(4) タクシー

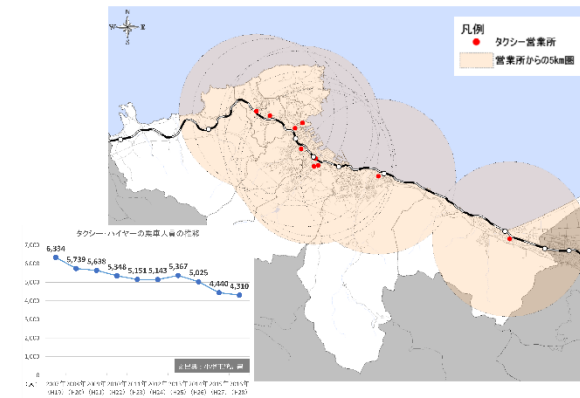
① 運行状況

市内には国道5号沿線を中心に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		
		特入車	大型車	小型車
共同交通(株)	新富町	-	-	19台
金星小樽ハイヤー(株)本社	花園	-	-	15台
金星小樽ハイヤー(株)朝里営業所	新光	-	-	47台
小樽つばめ交通(株)	長橋	-	-	34台
こだま交通(株)	若松	2台	-	29台
ぜにばこ交通(株)	見晴町	-	-	12台
トンボハイヤー(株)	色内	-	-	30台
北海道中央タクシー(株)	オタモイ	-	-	30台
(株)ミドリ小型ハイヤー-営業-真栄	稲穂	-	-	73台
(株)ミドリ小型ハイヤー-真栄営業所	真栄	-	-	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。



61

改定後

《第4章 地域公共交通の現状》

(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、ふれあいバス（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>

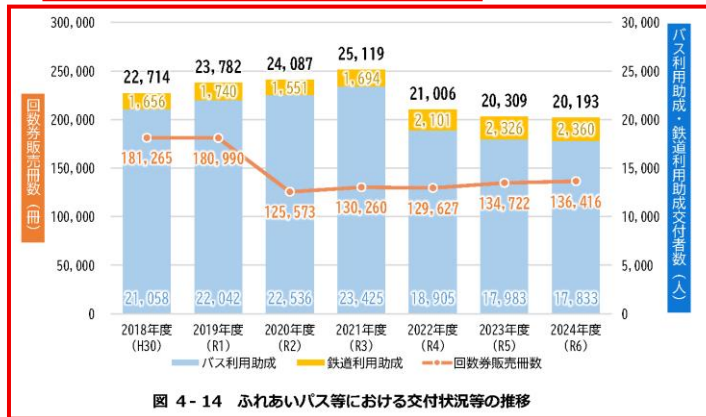
- 2) ふれあい乗車券（南小樽駅～塩谷駅間）30枚
- 3) ふれあい乗車券（小樽駅～ほしみ駅間）20枚
  - ・ふれあい乗車券1枚で、指定区間内を無料で1乗車できます。

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

ふれあいバスの交付状況は、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。



改定前

《第4章 地域公共交通の現状》

(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公共交通の利用助成を目的とした、乗車証や乗車券を交付しています。

② 助成の種類

- 1) バス乗車証（ふれあいバス）

・乗車証を提示することで、回数券10枚を1,200円で購入することができ、1乗車につき1枚の回数券でバス路線を利用することができます。

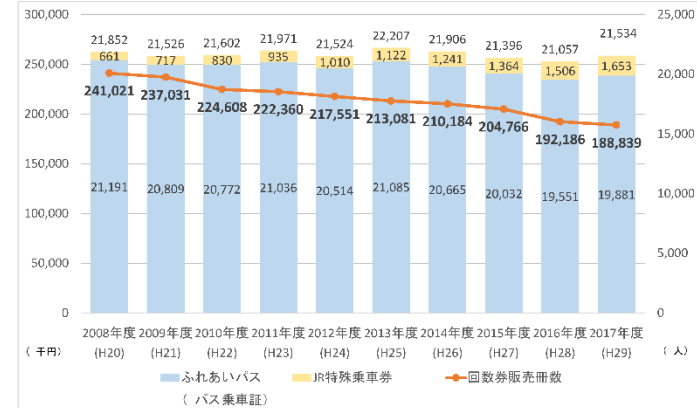
- 2) JR 特殊乗車券

以下のいずれかの乗車券を選択して利用できます。

- ・南小樽駅～塩谷駅間の無料乗車券30枚
- ・小樽駅～ほしみ駅間の無料乗車券20枚

③ 交付等の状況

ふれあいバスの交付状況は概ね横ばいとなっており、年間約2万人へ交付しており、JR 特殊乗車券については、交付者数は少ないものの、増加傾向となっています。



改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">【役割1】地域住民の生活を支える</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">【1-1】生活を支える交通手段の確保</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">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</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">問題点2 バス利用者数の減少</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">75</p>	<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">【役割1】地域住民の生活を支える</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">【1-1】生活を支える交通手段の確保</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">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</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、バス利用者の約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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">問題点2 バス利用者数の減少</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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21年には年間約11百万人の方が利用していましたが、平成29年では年間約9百万人と過去10年間で約2割減少しています。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">74</p>

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民アンケート調査の結果、市内全域で病院・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p>【1-2】良好な地域環境を保全</p> <p><b>問題点4 高齢者が第1当事者となる交通事故の増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、<u>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。</u></li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p>【役割2】賑わい・交流を支える</p> <p>【2-1】拠点への移動手段の確保</p> <p><b>問題点5 路線バスの定時性の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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<u>300便</u>が運行されています。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学者アンケート調査の結果、バスが「時刻表どおり来ないため」とする不満が2割以上あります。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">76</p>	<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民アンケート調査の結果、市内全域で病院・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。</li> <li>・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。</li> <li>・市外への移動時の鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化に対する要望があります。</li> </ul> </li> </ul> <p>【1-2】良好な地域環境を保全</p> <p><b>問題点4 高齢者が第1当事者となる交通事故の増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・本市で発生している交通事故の発生件数は、年々増加傾向にあり、高齢者が第1当事者となる交通事故発生件数も増加しています。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p>【役割2】賑わい・交流を支える</p> <p>【2-1】拠点への移動手段の確保</p> <p><b>問題点5 路線バスの定時性の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 問題点とした地域の現状                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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日あたり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日あたり<u>500便</u>が運行されています。</li> </ul> </li> <li>■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学者アンケート調査の結果、バスが「時刻表どおり来ないため」とする不満が2割以上あります。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">75</p>

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <p><b>課題1</b> 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</p> <p>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、<u>バス利用者数の減少</u>（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）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。</p> <p><b>課題2</b> 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</p> <p>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、<u>バス利用者数の減少</u>（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。</p> <p><b>課題3</b> 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</p> <p>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。</p> <p><b>課題4</b> 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</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">79</p>	<p style="text-align: center;">《第5章 地域公共交通に関する問題点及び課題》</p> <p><b>課題1</b> 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</p> <p>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、<u>バス利用者の減少</u>（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）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。</p> <p><b>課題2</b> 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</p> <p>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、<u>バス利用者の減少</u>（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。</p> <p><b>課題3</b> 路線バスの利用者が減少する中で、効率的な地域公共交通の運行が必要</p> <p>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。</p> <p><b>課題4</b> 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</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">78</p>

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《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》</p> <p><b>6-2 基本方針</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><b>《地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針》</b></p> <p><b>基本方針1</b> 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】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針2</b> 持続可能で安定した運営形態の構築 【課題1, 2, 3に対応】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針3</b> 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】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針4</b> 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】</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">82</p>	<p style="text-align: center;">《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》</p> <p><b>6-2 基本方針</b></p> <p>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7年後の地域公共交通網の目指す姿を示します。</p> <p>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。</p> <p><b>《地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針》</b></p> <p><b>基本方針1</b> 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】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針2</b> 持続可能で安定した運営形態の構築 【課題1, 2, 3に対応】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針3</b> 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】</p> <p>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。</p> <p><b>基本方針4</b> 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】</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">82</p>

改定後	改定前																												
<p style="text-align: center;">《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》</p> <p><b>(2) 目標と評価指標</b> 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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>基本方針1</b> 市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成</p> <p><u>目標①：地域内外の移動の利便性を確保</u></p> <p><u>目標②：交通結節点の利便性向上</u></p> <p><u>目標③：車両等のバリアフリー化の推進</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>■ 評価指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 15%;">現況値 (H30年度)</th> <th style="width: 15%;">現況値 (R7年度)</th> <th style="width: 15%;">目標値 (R10年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「運行頻度・運行間隔」における不満足の改善</td> <td>49.2%</td> <td>38.1% (現状より減少)</td> <td>現状より改善</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ () 内は一部改定前の計画における R7 目標値</p> </div> <p>■ 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。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>基本方針2</b> 持続可能で安定した運営形態の構築</p> <p><u>目標④：運行効率の向上</u></p> <p><u>目標⑤：安定した運営形態の構築</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>■ 評価指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 15%;">現況値 (H30年度)</th> <th style="width: 15%;">現況値 (R6年度)</th> <th style="width: 15%;">目標値 (R10年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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）</td> <td>-</td> <td>6事業 (4事業)</td> <td>7事業</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ () 内は一部改定前の計画における R7 目標値</p> </div> <p>■ 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。</p> </div>	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	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	<p style="text-align: center;">《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》</p> <p><b>(2) 目標と評価指標</b> 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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>基本方針1</b> 市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成</p> <p><u>目標①：地域内外の移動の利便性を確保</u></p> <p><u>目標②：交通結節点の利便性向上</u></p> <p><u>目標③：車両等のバリアフリー化の推進</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>■ 評価指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 15%;">現況値 (H30年度)</th> <th style="width: 15%;">目標値 (令和7年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「運行頻度・運行間隔」における不満足の改善</td> <td>49.2%</td> <td>現状より減少</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>■ 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。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>基本方針2</b> 持続可能で安定した運営形態の構築</p> <p><u>目標④：運行効率の向上</u></p> <p><u>目標⑤：安定した運営形態の構築</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>■ 評価指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 15%;">現況値 (H30年度)</th> <th style="width: 15%;">目標値 (令和7年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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）</td> <td>-</td> <td>4事業</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>■ 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。</p> </div>	評価指標	現況値 (H30年度)	目標値 (令和7年度)	「運行頻度・運行間隔」における不満足の改善	49.2%	現状より減少	評価指標	現況値 (H30年度)	目標値 (令和7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）	-	4事業
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																										
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																										
評価指標	現況値 (H30年度)	目標値 (令和7年度)																											
「運行頻度・運行間隔」における不満足の改善	49.2%	現状より減少																											
評価指標	現況値 (H30年度)	目標値 (令和7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）	-	4事業																											

改定後

《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》

**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。

改定前

《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》

**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、路線バス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)	目標値 (令和7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

■ 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)	目標値 (令和7年度)
観光客の市内移動における路線バスの利用率	17.2%	19.0%

■ 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。

小樽市地域公共交通網形成計画改訂版：P86

改定後

《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》

【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㈱	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。
		北海道中央バス㈱	高速よいち号 高速ニセコ号 高速いわい号 高速おたる号	
	路線バス	ジェイ・アール北海道バス㈱	※ 共同運行	（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）。
		北海道中央バス㈱	余市線 積丹線 ※1	
		ジェイ・アール北海道バス㈱	小樽線 ニセコバス㈱	
市内路線	路線バス	北海道中央バス㈱	美幌線 望洋台線 黒上線 山手線 天狗山ロープウェイ線 小樽商大線 梅田線 赤岩線 奥平ばるて築港線 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 黒上ばるて築港線 おたる水魚館線 朝妻川温泉線 線面群集線 ※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。

改定前

《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》

【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㈱	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。
		北海道中央バス㈱	高速よいち号 高速ニセコ号 高速いわい号 高速しゃこたん号 高速おたる号	
	路線バス	ジェイ・アール北海道バス㈱	※ 共同運行	（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）。
		北海道中央バス㈱	余市線 積丹線 ※1	
		ジェイ・アール北海道バス㈱	小樽線 ニセコバス㈱	
市内路線	路線バス	北海道中央バス㈱	奥尻線 中津谷線 碓上線 山手線 天狗山ロープウェイ線 小樽商大線 梅田線 赤岩線 奥平ばるて築港線 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） 山手通線 おたもい線 ※2 塩谷線 ※2 祝津線 ※2 ばるて築港線 ※2 小樽ベイビュータウン線 ※2 新光ばるて築港線 ※2 黒上ばるて築港線 ※2 おたる水魚館線 ※2 朝妻川温泉線 ※2 線面群集線 ※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)	目標値 (令和7年度)
市内完結バス路線に係る年間利用者数	6,748,744人	6,800,000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。

改定後	改定前								
<p style="text-align: center;">《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>7-2 施策の内容</b></p> <p><b>(施策1) 市内公共交通網における利便性の強化</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>⇒「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」</p> <p>事業例1) <u>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</u></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul> <p>⑥ <b>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> </td></tr></tbody> </table> <p>実施主体 交通事業者、行政</p> <p>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</p>	項目	内容等	概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>⇒「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」</p> <p>事業例1) <u>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</u></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul> <p>⑥ <b>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>	<p style="text-align: center;">《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>7-2 施策の内容</b></p> <p><b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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 style="text-align: right;">(出典) 国土交通省北海道運輸局</p> <p>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul> </td></tr></tbody> </table> <p>実施主体 交通事業者、行政</p> <p>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</p>	項目	内容等	概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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 style="text-align: right;">(出典) 国土交通省北海道運輸局</p> <p>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul>
項目	内容等								
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>⇒「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」</p> <p>事業例1) <u>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</u></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul> <p>⑥ <b>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>								
項目	内容等								
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>① <b>バス路線の効率化に資する体系の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 交通結節点の創出の検討</li> <li>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</li> <li>事業例3) 既存バス路線の統合可能性の検討</li> <li>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</li> </ul> <p>② <b>既存バス路線における課題等の情報収集</b></p> <p>③ <b>鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善</b></p> <p>④ <b>バス待ち環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 乗車の多いバス停における上屋の設置</li> <li>事業例2) バスロケーションシステムの導入研究</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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 style="text-align: right;">(出典) 国土交通省北海道運輸局</p> <p>⑤ <b>高齢者等への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業例1) 高齢者への支援</li> <li>事業例2) 車両のバリアフリー化</li> </ul>								

改定後	改定前																																																																																					
<small>《第7章 基本方針に基づく施策内容》</small>	<small>《第7章 基本方針に基づく施策内容》</small>																																																																																					
<p><b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:10%;">項目</th> <th style="width:90%;">内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">240円</td> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">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 style="border: 2px solid red;">○</td> </tr> </tbody> </table> <p>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</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> </td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>交通事業者、行政</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）</td> </tr> </tbody> </table>	項目	内容等	概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">240円</td> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">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 style="border: 2px solid red;">○</td> </tr> </tbody> </table> <p>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</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	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	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）	<p><b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:10%;">項目</th> <th style="width:90%;">内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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）利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討</p> <p>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">改定年月日</th> </tr> <tr> <th>H10.11.5</th> <th>H19.4.1</th> <th>H26.4.1</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> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</p> </td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>交通事業者、行政</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）</td> </tr> </tbody> </table>	項目	内容等	概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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）利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討</p> <p>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">改定年月日</th> </tr> <tr> <th>H10.11.5</th> <th>H19.4.1</th> <th>H26.4.1</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> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</p>		改定年月日			H10.11.5	H19.4.1	H26.4.1	小樽市内線運賃	200円	210円	220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）
項目	内容等																																																																																					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">240円</td> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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 style="border: 2px solid red;">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 style="border: 2px solid red;">○</td> </tr> </tbody> </table> <p>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</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）																																																																																					
項目	内容等																																																																																					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;想定事業&gt;</p> <p>①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）</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）利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討</p> <p>②適正な運賃の設定の検討</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%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">改定年月日</th> </tr> <tr> <th>H10.11.5</th> <th>H19.4.1</th> <th>H26.4.1</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> </tr> </tbody> </table> <p>③交通事業者への公的補助の検討</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%; border-collapse: collapse; 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>④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）</p>		改定年月日			H10.11.5	H19.4.1	H26.4.1	小樽市内線運賃	200円	210円	220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																																																																																			
小樽市内線運賃	200円	210円	220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）																																																																																					
89	89																																																																																					

改定後	改定前																
<p style="text-align: center;">《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>〔施策4〕公共交通の利用促進策の展開</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <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>① SNS 等による市内公共交通情報の発信</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>  <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>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</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p> </td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>市民、交通事業者、行政</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>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</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">91</p>	項目	内容等	概要	<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>① SNS 等による市内公共交通情報の発信</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>  <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>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</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p>	実施主体	市民、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）、公共交通マップの作成は優先的に実施	<p style="text-align: center;">《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>〔施策4〕地域公共交通の利用促進策の展開</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td> <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>① SNS 等による地域公共交通情報の発信</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>  <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：岩見沢市)</p> <p>② 観光利用を誘発する地域公共交通の運行内容の見直しの検討</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p> </td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>市民、交通事業者、行政</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>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</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">91</p>	項目	内容等	概要	<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>① SNS 等による地域公共交通情報の発信</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>  <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：岩見沢市)</p> <p>② 観光利用を誘発する地域公共交通の運行内容の見直しの検討</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p>	実施主体	市民、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）、公共交通マップの作成は優先的に実施
項目	内容等																
概要	<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>① SNS 等による市内公共交通情報の発信</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>  <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>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</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p>																
実施主体	市民、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）、公共交通マップの作成は優先的に実施																
項目	内容等																
概要	<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>① SNS 等による地域公共交通情報の発信</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>  <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：岩見沢市)</p> <p>② 観光利用を誘発する地域公共交通の運行内容の見直しの検討</p> <p>③ 企画乗車券等による利用促進策の検討</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> <p>▼環境定期券制度の事例 (出典：静岡県沼津市)</p>  <p>④ わかりやすい運行系統の表示</p>																
実施主体	市民、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）、公共交通マップの作成は優先的に実施																

改定後

《第7章 基本方針に基づく施策内容》

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 圏域内外の移動の利便性を確保	施策1 圏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 安定した運営形態の構築														
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													

改定前

《第7章 基本方針に基づく施策内容》

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
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 安定した運営形態の構築								
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							

改定後	改定前																																																				
<p style="text-align: right;">《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>7-4 これまでの施策の実施状況</b></p> <p><b>(1) 令和元年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2"><b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b></td> </tr> <tr> <td>○小樽築港駅前バス停の移設要望にかかる検討</td> <td style="text-align: center;">②</td> </tr> <tr> <td>○南小樽駅バリアフリー化事業の実施</td> <td style="text-align: center;">③</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b></td> </tr> <tr> <td>○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）</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><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></td> </tr> <tr> <td>○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）</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td>○広報おたる（8月号）特集記事掲載などの啓発の実施</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b></td> </tr> <tr> <td>○バスロケーションシステムの協議</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています</p> <p><b>(2) 令和2年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2"><b>(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</b></td> </tr> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">②</td> </tr> <tr> <td>○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【継続】</td> <td style="text-align: center;">③</td> </tr> <tr> <td>○小樽築港駅バリアフリー化事業の実施【令和2年度完了】</td> <td style="text-align: center;">③</td> </tr> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">①</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b></td> </tr> <tr> <td>○料金改定（協議運賃）の実施【令和2年度完了】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○バス運行費に対する国庫補助、市補助の協議、実施【継続】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【継続】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><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></td> </tr> <tr> <td>○広報おたる特集記事、FMおたるによる啓発の実施【継続】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b></td> </tr> <tr> <td>○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</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○市内バスマップの作成、配布【令和2年度完了】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています</p> <p style="text-align: center;">98</p>	<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かかる検討	②	○南小樽駅バリアフリー化事業の実施	③	<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>		○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	<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>		○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	<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	<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【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	<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>		○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	<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、FMおたるによる啓発の実施【継続】	⑥	<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>		○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	<p>該当なし</p>
<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かかる検討	②																																																				
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施	③																																																				
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>																																																					
○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																																																				
<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>																																																					
○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																																																				
<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																																																				
<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【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																																																				
<b>(施策2) 持続可能な交通体系の構築</b>																																																					
○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																																																				
<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、FMおたるによる啓発の実施【継続】	⑥																																																				
<b>(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</b>																																																					
○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																																																				

改定後	改定前																																																
<p>《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>(3) 令和3年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">①</td> </tr> <tr> <td>○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】</td> <td style="text-align: center;">③</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策2) 持続可能な交通体系の構築</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和2年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(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</td> </tr> <tr> <td>○広報おたる特集記事による啓発の実施【令和元年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</td> </tr> <tr> <td>○バスロケーションシステムの導入の周知【令和3年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </table> <p><b>(4) 令和4年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">①</td> </tr> <tr> <td>○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】</td> <td style="text-align: center;">③</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策2) 持続可能な交通体系の構築</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">④</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(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</td> </tr> <tr> <td>○広報おたる特集記事による啓発の実施【令和元年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</td> </tr> <tr> <td>○バスロケーションシステム市内導入の周知【令和3年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○地域公共交通 SNS 戦略事業の実施。【令和4年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています</p>	(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、検討協議会の開催、関係機関と協議【令和元年度～】	①	○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】	③	(施策2) 持続可能な交通体系の構築		○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	(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による啓発の実施【令和元年度～】	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	(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【令和元年度～】	①	○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】	③	(施策2) 持続可能な交通体系の構築		○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	(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による啓発の実施【令和元年度～】	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	<p>該当なし</p>
(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、検討協議会の開催、関係機関と協議【令和元年度～】	①																																																
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】	③																																																
(施策2) 持続可能な交通体系の構築																																																	
○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																																																
(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による啓発の実施【令和元年度～】	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																																																
(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【令和元年度～】	①																																																
○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】	③																																																
(施策2) 持続可能な交通体系の構築																																																	
○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																																																
(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による啓発の実施【令和元年度～】	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																																																
94																																																	

改定後	改定前																																						
<p>《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>(5) 令和5年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">（施策1）地域公共交通網における利便性の強化</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○小樽築港駅前バス停の移設要望について【令和元年度～】</td> <td style="text-align: center;">②</td> </tr> <tr> <td>○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</td> <td style="text-align: center;">①</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">（施策2）持続可能な交通体系の構築</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定【令和5年度】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和2年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">④</td> </tr> <tr> <td>○乗務員募集に関する取組【令和5年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td> <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> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">（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</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○広報おたる特集記事などによる啓発の実施【令和元年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td>○小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】【再掲】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">（施策4）地域公共交通の利用促進策の展開</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○バスロケーションシステム活用の周知【令和3年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○地域公共交通SNS戦略事業の実施【令和4年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています</p>	（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【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	（施策2）持続可能な交通体系の構築		○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>		（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	（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	<p>該当なし</p>
（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【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																																						
（施策2）持続可能な交通体系の構築																																							
○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>																																							
（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																																						
（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																																						
95																																							

改定後	改定前																																						
<p>《第7章 基本方針に基づく施策内容》</p> <p><b>(6) 令和6年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">(施策1) 地域公共交通網における利便性の強化</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">①</td> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">(施策2) 持続可能な交通体系の構築</th> <th></th> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">④</td> </tr> <tr> <td>○乗務員募集に関する取組【令和5年度～（追加）】（参考資料②）</td> <td style="text-align: center;">⑤</td> </tr> <tr> <td>・合同企業説明会への参加促進、開催周知【令和5年度～】</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】</td> <td></td> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">(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</th> <th></th> </tr> <tr> <td>○広報おたる特集記事などによる啓発の実施【令和元年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <td>○小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～】【再掲】</td> <td style="text-align: center;">⑥</td> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開</th> <th></th> </tr> <tr> <td>○バスケーションシステム活用の周知【令和3年度～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○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～】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○企画乗車券等による利用促進策【令和6年度】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> <tr> <td>○地域公共交通SNS戦略事業の実施【令和4年度～令和6年度】</td> <td style="text-align: center;">⑦</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※右欄の数字は対応する目標の番号を示しています</p>	(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・供用開始【令和元年度～令和6年度】	①	(施策2) 持続可能な交通体系の構築		○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～】		(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	(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開		○バス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	<p>該当なし</p>
(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・供用開始【令和元年度～令和6年度】	①																																						
(施策2) 持続可能な交通体系の構築																																							
○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～】																																							
(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																																						
(施策4) 地域公共交通の利用促進策の展開																																							
○バス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																																						
96																																							

小樽市地域公共交通網形成計画改訂版：参考資料

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">《参考資料 小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯》</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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、必要に応じて、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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>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。</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">《参考資料 小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯》</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>(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。</p> <p>(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、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、代理者を出席させることができる。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 前項の代理者は、委員とみなす。 6 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。 7 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。 8 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。</p> <p>(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、必要に応じて、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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>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、委嘱の日から網形成計画策定の日までとする。</p> <p>附 則 (施行期日) この要綱は、平成30年2月14日から施行する。 この要綱は、平成31年3月27日から施行する。</p> </div>

改定後	改定前
<p style="text-align: center;">小樽市</p> <div data-bbox="349 1040 869 1305" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>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 <u>小樽市総合政策部官民連携室</u> 〒047-8660 小樽市花園2丁目12番1号 TEL：0134-32-4111（代表） <a href="mailto:kotsu@city.otaru.lg.jp">mailto:kotsu@city.otaru.lg.jp</a> URL：<a href="https://www.city.otaru.lg.jp">https://www.city.otaru.lg.jp</a></p></div>	<p style="text-align: center;">小樽市</p> <div data-bbox="1393 1075 1868 1260" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>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 〒047-8660 小樽市花園2丁目12番1号 TEL：0134-32-4111（代表） Email：<a href="mailto:matizukuri@city.otaru.lg.jp">matizukuri@city.otaru.lg.jp</a> URL：<a href="https://www.city.otaru.lg.jp">https://www.city.otaru.lg.jp</a></p></div>