小樽市地域公共交通網形成計画

令和元年５月

小樽市

市長あいさつ

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

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

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

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

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

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

令和元年５月

小樽市長　迫　俊哉

- 目　　次 -

第１章　序章
1-1　背景及び目的　・・・　1
1-2　本計画の位置づけ　・・・　2
1-3　計画期間　・・・　2
1-4　計画区域　・・・　3
1-5　本計画の構成　・・・　4

第２章　まちづくりの方向性について
2-1　関連法令　・・・　5
2-2　上位計画　・・・　7
2-3　関連計画　・・・　8
2-4　地域公共交通の役割　・・・　15

第３章　地域の現況
3-1　地勢　・・・　17
3-2　人口及び年齢構成の推移　・・・　18
3-3　通勤・通学の状況　・・・　20
3-4　土地の利用状況　・・・　22
3-5　主要施設の状況　・・・　28
3-6　自動車保有と交通事故に関する状況　・・・　40
3-7　観光入込客数の状況　・・・　42
3-8　現況から地域公共交通に要請される事項　・・・　44

第４章　地域公共交通の現状
4-1　地域公共交通体系　・・・　45
4-2　地域公共交通の概況　・・・　46
4-3　公共交通に関する各種調査結果　・・・　63

第５章　地域公共交通に関する問題点及び課題
5-1　地域公共交通に求められる役割から見た問題点　・・・　73
5-2　地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題　・・・　77

第６章　小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針
6-1　将来像　・・・　81
6-2　基本方針　・・・　82
6-3　基本方針に基づく目標　・・・　83

第７章　基本方針に基づく施策内容
7-1　施策の体系　・・・　87
7-2　施策の内容　・・・　88
7-3　施策推進スケジュール　・・・　92

第８章　計画の達成状況の評価　・・・　93

（巻末）参考資料

第１章　序章

1　序章

1-1　背景及び目的

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

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

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

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

１-２　本計画の位置づけ

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

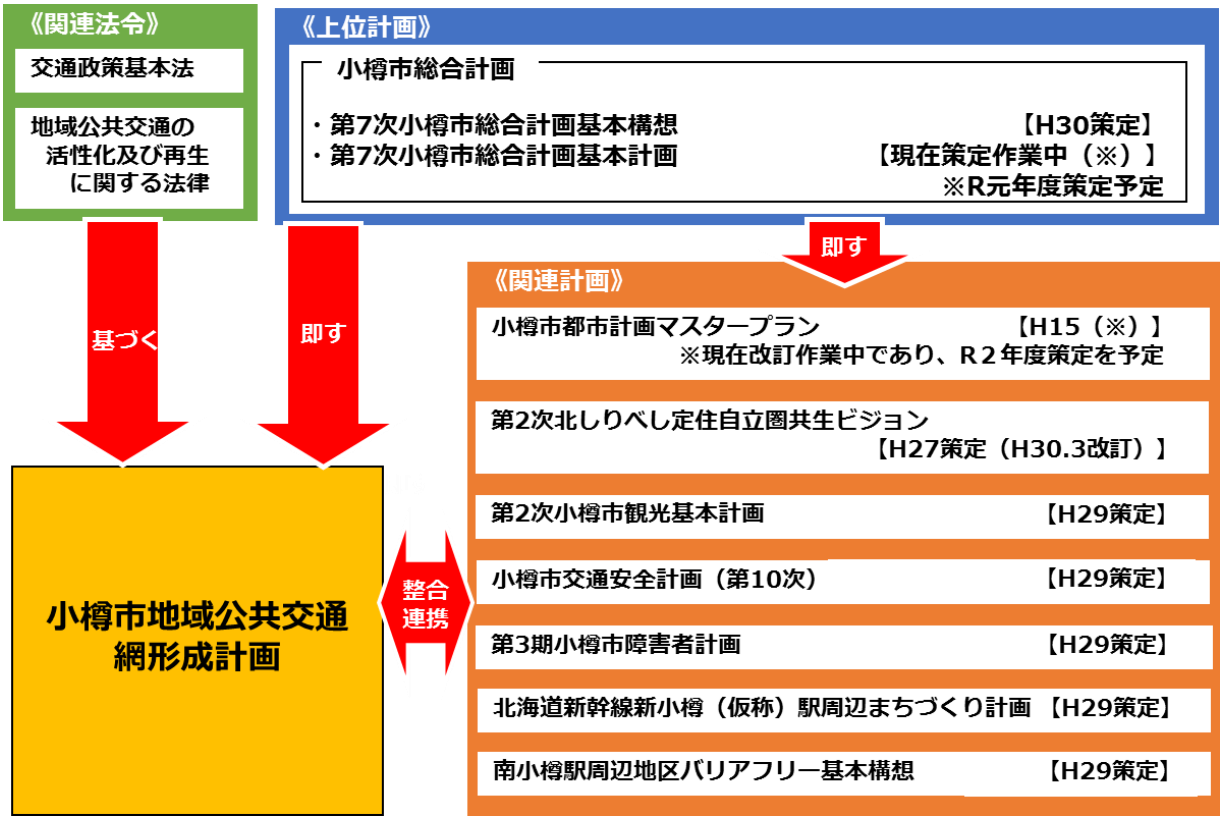


図１-１　本計画の位置づけ

なお、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。

１-４　計画区域

【計画区域】小樽市内全域を対象とします。

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

＜地区区分＞

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

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

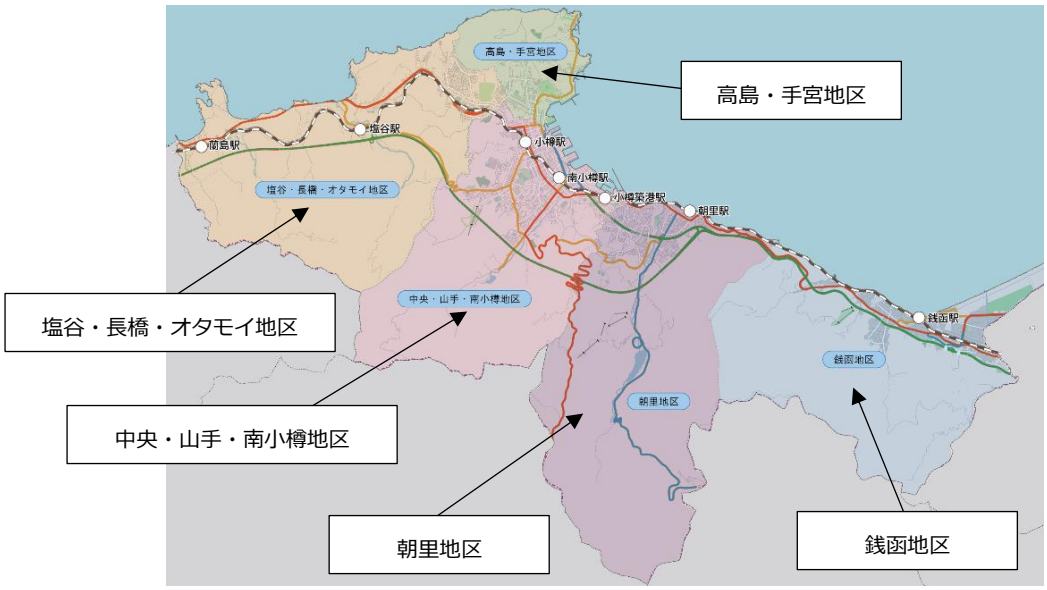


図１-２　地区区分

1-5　本計画の構成

第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

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
- 第二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

上位・関連計画による地域公共交通の位置づけ

↓

地域公共交通に求められる役割

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

小樽市の地域概要

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

地域公共交通の現状

（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

地域公共交通の利用実態・ニーズの把握

第５章 地域公共交通に関する問題点及び課題

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

地域公共交通に求められる役割から見た問題点・課題

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

将来像、基本方針、目標

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

施　策

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

第２章　まちづくりの方向性について

2　まちづくりの方向性について

この章では、地域公共交通について、関連法規から、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。

2-1　関連法令

地域公共交通に関する国の動向を示す関連法令を以下のとおり整理しています。

（１）交通政策基本法

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

①基本理念等

○「交通」は以下の機能を有する。
①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保
②活発な地域間交流及び国際交流
③物資の円滑な流通

○国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要。（基本的認識）

②地方公共団体などの責務等（条文抜粋）

（地方公共団体の責務）
第九条　地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）
第十条　交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
（国民等の役割）
第十一条　国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

③関係者の連携・協力（条文抜粋）

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

（２）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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

①本法における公共交通網形成の促進に対する観点

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

②地域公共交通網形成計画策定に関する事項（条文抜粋）

（基本方針）
第三条　主務大臣は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。
（地域公共交通網形成計画）
第五条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。
（協議会）
第六条　地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

２-２　上位計画

（１）第７次小樽市総合計画（基本構想）

① 計画の概要

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

② 計画期間

令和元（2019）年度～令和 10（2028）年度（10 年間）

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

将来都市像	自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽　～あらたなる１００年の歴史へ～
まちづくりのテーマ	１．安心して子どもを生み育てることのできるまち ２．誰もがいきいきと健やかに暮らせるまち ３．強みを生かした産業振興によるにぎわいのまち **４．生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち** ５．まちなみと自然が調和し、環境にやさしいまち ６．生きがいにあふれ、人と文化を育むまち
地域公共交通に関連する基本的方向	**【テーマ４　施策６　交通】** 地域経済と暮らしを支え、人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立を目指します。 このため、地域の特性にふさわしい、将来にわたって持続可能な地域公共交通網形成の実現に向けて取組を進めます。 また、市民や本市を訪れる誰もが、安全・安心で円滑に移動できる交通環境づくりに努めるとともに、北海道新幹線や北海道横断自動車道など新たなネットワークの実現に努めます。

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

２-３　関連計画

（２）小樽市都市計画マスタープラン

① 計画の概要

「小樽市都市計画マスタープラン」は、小樽市総合計画に示されている将来像の実現に向けた中長期的な市政の展開方向や主要施策のうち、都市計画が担う役割や意義をより明確にするとともに、本市の将来都市像を実現するため、都市計画の総合的な方針や目標を策定しています。

② 計画期間

2003（平成 15）年から 2010 年代後半（目標年次）

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

将来の都市像	未来と歴史が調和した　安心、快適、躍動のまち
基本目標	・自然を大切にし、歴史を育むまち　＜環境と調和する都市をめざして＞ ・活気あるまち　＜活気ある産業・交流都市をめざして＞ ・安心して快適に暮らせるまち　＜安全で快適な都市をめざして＞
部門別の方針	１．土地利用の方針 **２．交通の方針** ３．緑の方針 ４．生活環境の方針 ５．都市景観の方針 ６．都市防災の方針
地域公共交通に関連する方針の考え方	**【方針２（１）基本的考え方】** 駅などの交通結節点の機能強化を図り、公共交通機関の連携につとめます。 **【方針２（２）交通の整備方針】** 公共交通の利用を促進し、市内の交通混雑の緩和を図ることや自動車排気ガスの低減により、良好な交通環境の実現につとめます。 バス交通は、安全に乗降できる環境づくりにつとめます。 バスの停車による交通機能の低下を防止するため、バス停車帯の設置を進めます。

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

（３）第２次北しりべし定住自立圏共生ビジョン

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。

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）

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

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	１．圏域の住民が安心して暮らせる地域づくり 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 ３．圏域内の交通の整備 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 ５．交流人口の拡大と移住の促進 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
政策分野	１．生活機能の強化に係る政策分野 **２．結びつきやネットワークの強化に係る政策分野** ３．圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野
地域公共交通に関連する政策分野の方向性	**【政策分野２　（１）地域公共交通】** 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。 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。

※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。

（４）第二次小樽市観光基本計画

① 計画の概要

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

② 計画期間

平成 29（2017）年度から令和 8（2026）年度まで

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

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

※下線は、方向性の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

（５）小樽市交通安全計画（第 10 次）

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網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。

② 計画期間

平成 28（2016）年度から令和 2（2020）年度まで

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

基本構想（抜粋）	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。 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。
重点課題	**<u>（１）高齢化社会を踏まえた総合的な対策</u>** （２）飲酒運転の根絶 （３）スピードダウン （４）シートベルトの全席着用 （５）自転車の安全利用 （６）生活道路における安全確保 （７）踏切道における交通安全対策 （８）冬季に係る道路交通の安全
地域公共交通に関連する重点課題の内容（抜粋）	**【重点課題（１）】** 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。

<u>※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。</u>

（６）第３期小樽市障害者計画

① 計画の概要

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

② 計画期間

平成 29（2017）年度から令和８（2026）年度まで

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

基本理念	障がいのある人もない人も、ともに生きる社会の実現
目標	１．地域生活の支援体制の充実 ２．自立と社会参加の促進 ３．バリアフリー社会の実現
施策	１．生活支援の充実 ２．保健医療の充実 ３．療育・教育環境の充実 ４．雇用・就労の支援 ５．社会参加の促進 ６．権利擁護・理解の促進 **<u>７．生活環境の整備</u>** ８．情報・コミュニケーションの充実
地域公共交通に関連する具体的な施策	**【施策７（１）福祉のまちづくりの推進】** **・公共交通機関施設のバリアフリー化** 南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、南小樽駅のバリアフリー化を推進します。 **・心のバリアフリーの促進（市民への理解の促進）** 視覚に障がいのある人が、盲導犬を同伴して、公共施設や商業施設、公共交通機関を円滑に利用できるよう啓発を行い、市民全体の理解の促進に努めます。

※下線は、施策の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

（７）北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画

① 計画の概要

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

② 計画期間

－　（平成 29 年 3 月策定）

③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

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

※下線は、整備方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。

（８）南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想

① 計画の概要

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

② 計画期間

平成 29（2017）年度から令和８（2026）年度まで

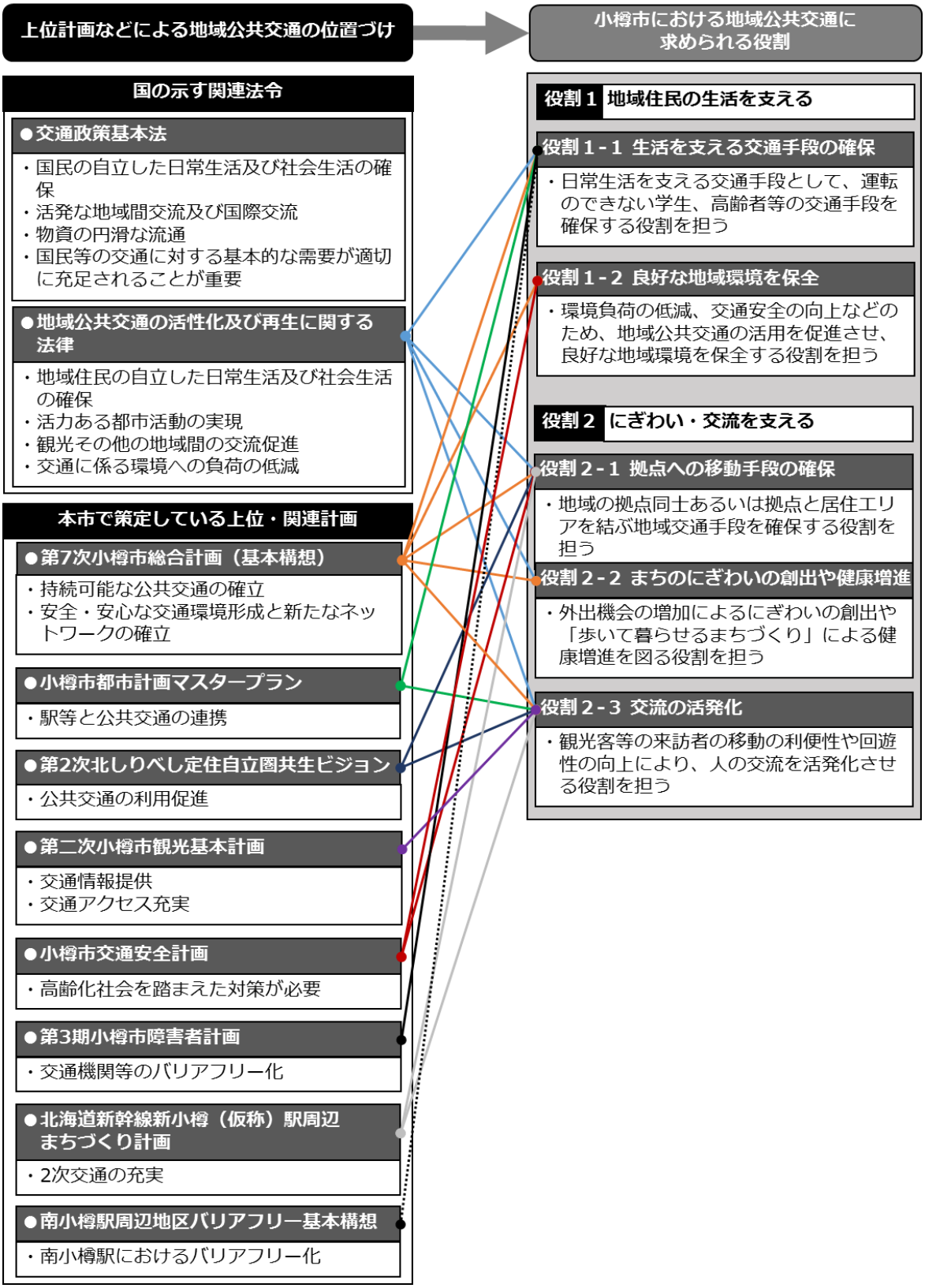
③ まちの将来像と地域公共交通に関する考え方

基本理念	ともに支えあい、安心して健やかに暮らせるまち
基本方針	**<u>１．すべての人にやさしい歩行者ネットワークの確保</u>** ２．冬期の積雪・凍結に対する配慮 ３．「心のバリアフリー」の推進 ４．行政、施設管理者、市民との連携・協働 ５．継続的・段階的な整備の推進
南小樽駅周辺地区の整備方針	**（１）整備方針** 南小樽駅周辺地区は、小樽市立病院及び小樽協会病院をはじめとする医療施設等が立地していることや、南小樽駅とそれらの施設を結ぶ経路がほぼ平らであり、徒歩での移動がしやすい地区となっています。このため、南小樽駅と病院等を結ぶ歩行者動線経路を整備するとともに、南小樽駅のバリアフリー化を進め、高齢者や障がい者などのすべての人が円滑に移動でき、安全安心に暮らせるまちづくりを進めます **（２）施設等の課題への対応方針** 南小樽駅周辺地区における南小樽駅、市道住吉線及び信号機等については、特定事業及びその他の事業への位置づけを行い、バリアフリー化を進めます。 その他の施設については、各施設管理者と協議を行い、バリアフリー環境の改善・向上に努めます。また、生活関連経路以外の道路であっても、必要な整備を実施することでバリアフリー環境の向上が図れる場合には道路管理者と協議を行い、整備を推進するよう努めます **【その他の施設への対応】** ・病院等の建築物（生活関連施設）、バスベイ、横断歩道橋等（道路付属施設） ・生活関連経路以外の道路

<u>※下線は、基本方針の中で、地域公共交通について記載している部分を指します。</u>

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。



第３章　地域の現況

第３章　地域の現況

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

３-１　地勢

（1）地勢

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

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

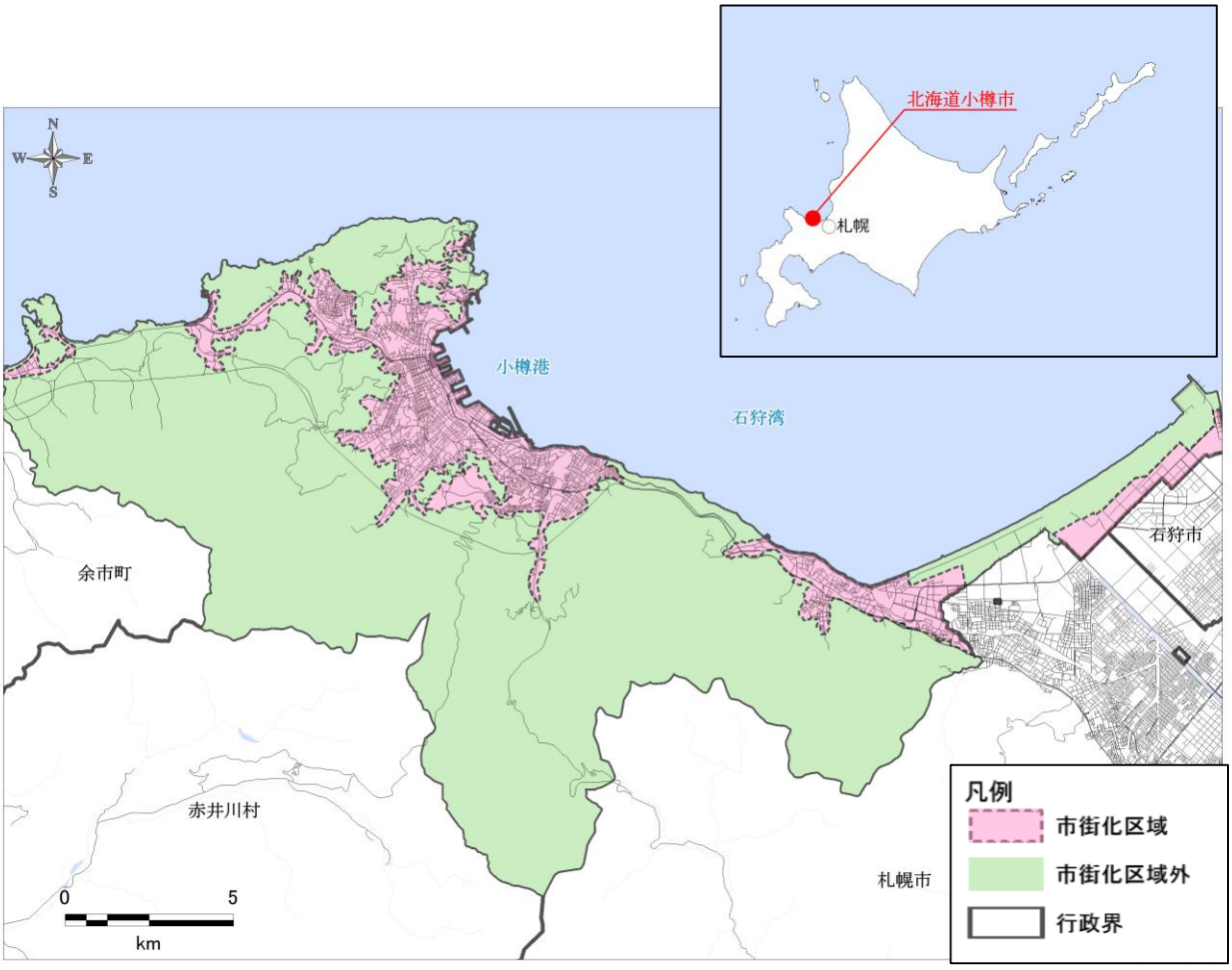


図　３-１　小樽市の位置

３-２　人口及び年齢構成の推移

（1）人口・世帯数の推移

国勢調査によると本市の人口は減少傾向にあり、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、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。

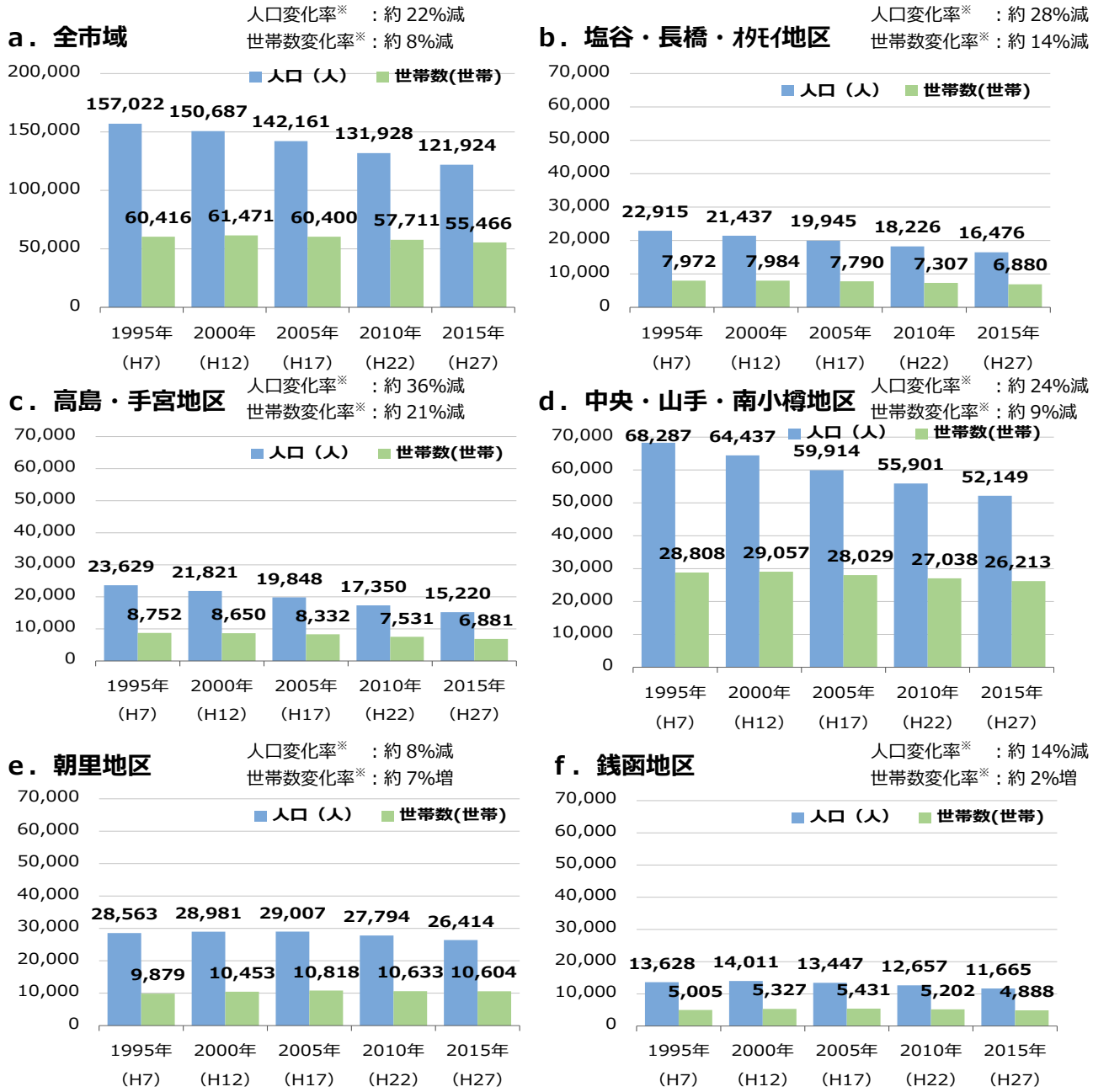


図　３-２　全市・地区別の総人口と世帯数の推移[出典：国勢調査]　※変化率：H7/H27

（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。

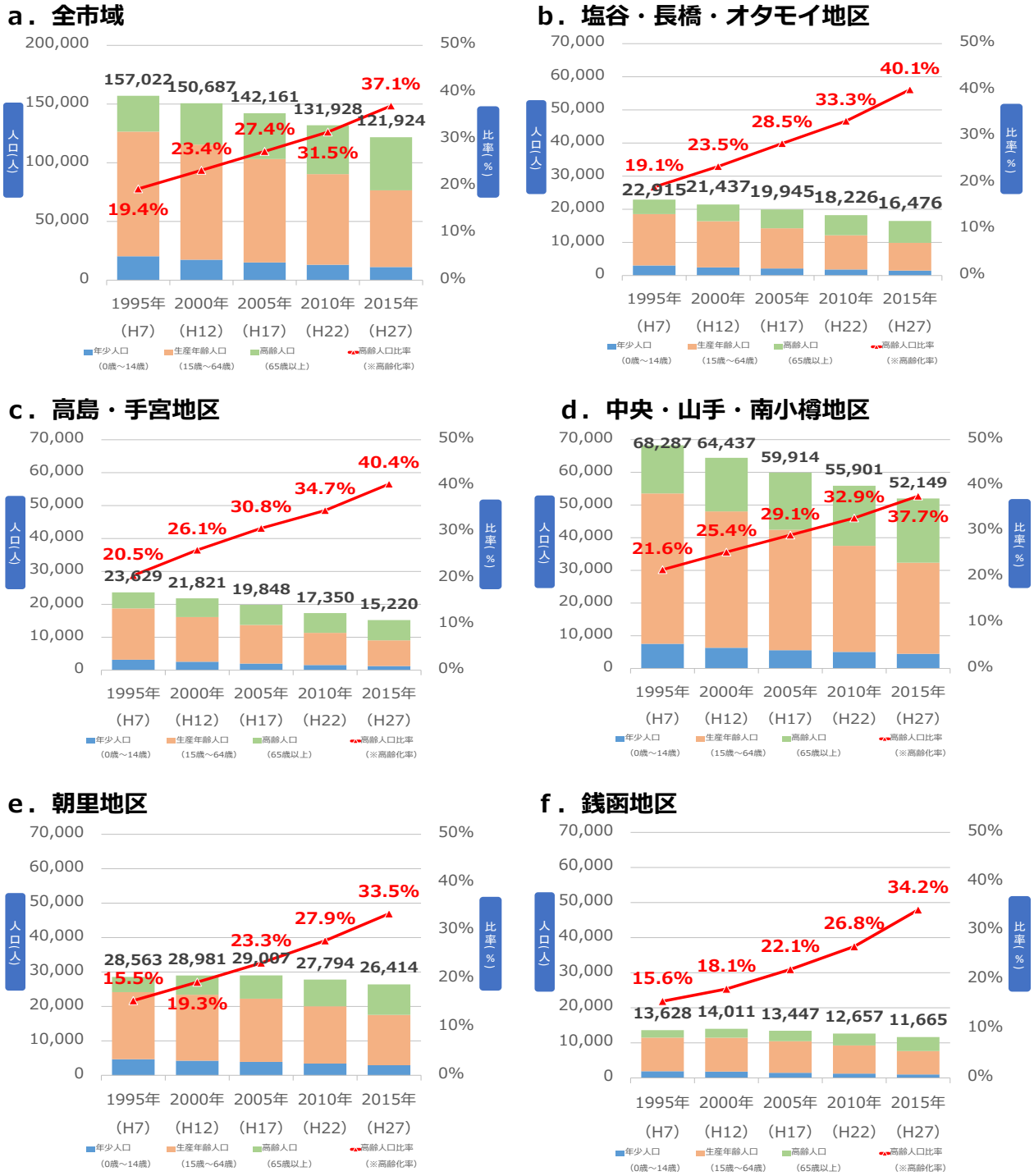


図　3-３　全市・地区別の年齢３区分人口と高齢化率の推移[出典：国勢調査]

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分かります。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	7,623	6,476	1,147
石狩市	622	599	23
江別市	163	61	102
後志―町村計	1,089	1,061	28
余市町	714	687	27
仁木町	104	104	－
赤井川村	96	96	－
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］

	小樽市常住の就業者・通学者数（人）（15歳以上）	小樽市外に通勤又は通学している就業者・通学者数（人）（15歳以上）	市外流出率
稲穂地区	2, 122	288	13. 6%
手宮・色内地区	2, 193	278	12. 7%
花園地区	2, 076	240	11. 6%
入船地区	2, 402	324	13. 5%
松ケ枝・最上地区	2, 583	314	12. 2%
緑・富岡地区	4, 135	516	12. 5%
長橋地区	2, 707	366	13. 5%
豊川・石山地区	1, 106	172	15. 6%
梅ケ枝・末広地区	1, 599	192	12. 0%
若松・新富地区	1, 935	289	14. 9%
潮見台・若竹地区	2, 945	467	15. 9%
奥沢・天神地区	3, 729	553	14. 8%
幸・オタモイ地区	3, 660	531	14. 5%
赤岩・祝津・高島地区	3, 754	411	10. 9%
桜・望洋台地区	6, 886	1, 286	18. 7%
朝里・新光地区	5, 368	1, 048	19. 5%
銭函・桂岡地区	5, 651	2, 622	46. 4%
塩谷・蘭島地区	1, 899	313	16. 5%
合計	56, 750	10, 210	

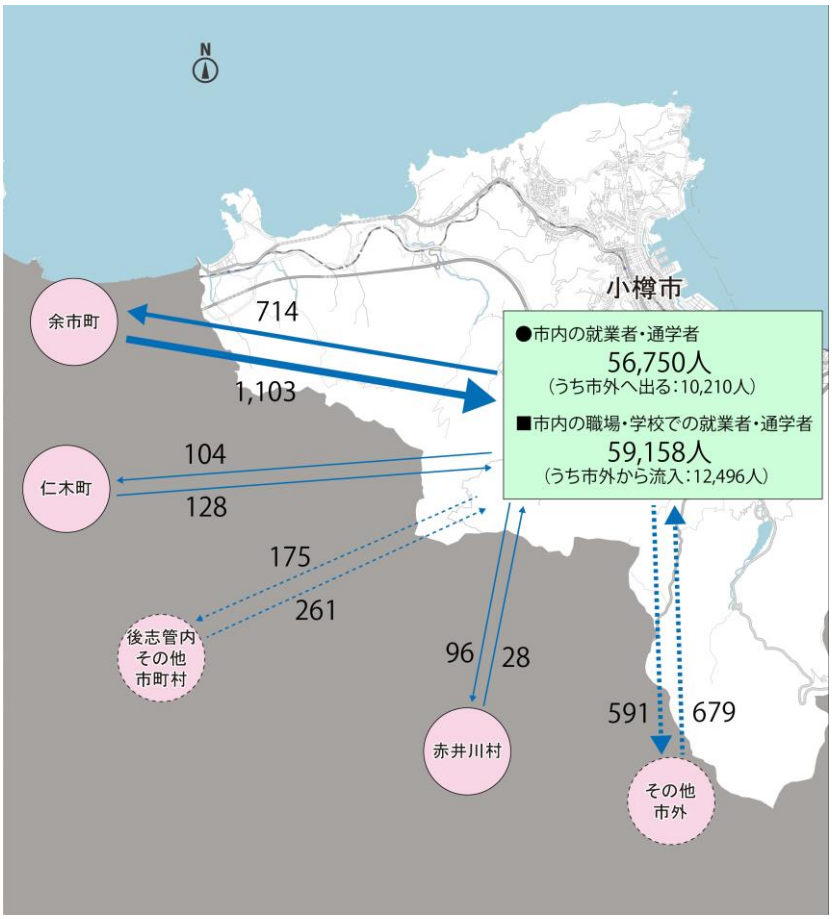
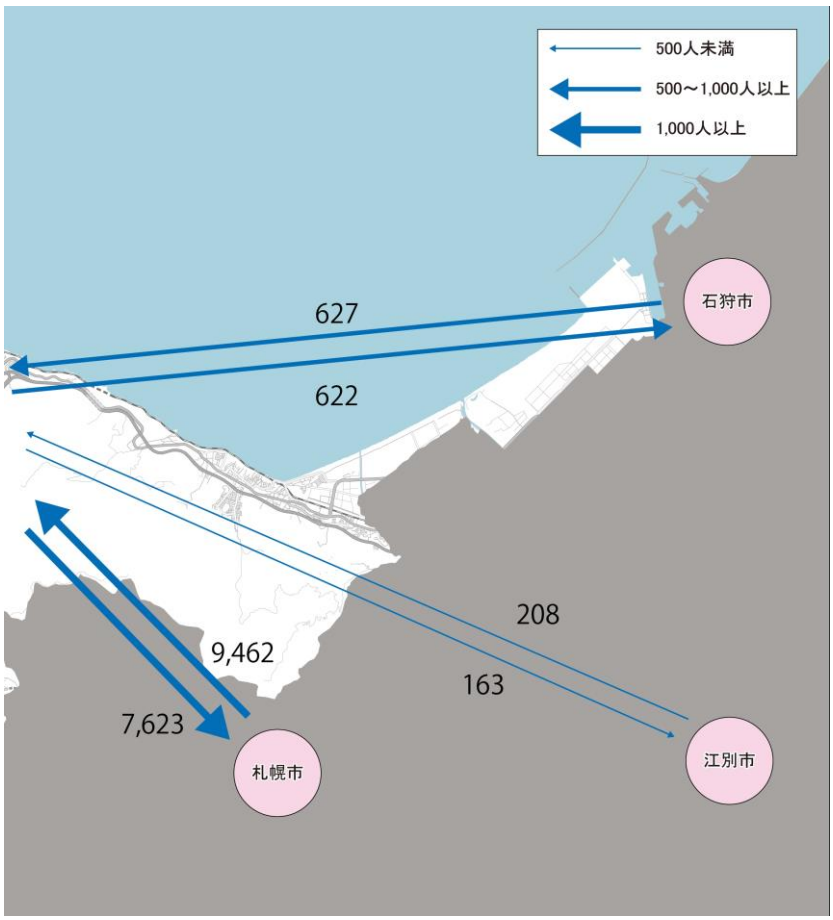


図　３-４　小樽市における人口流動図[出典：平成 27 年国勢調査]

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］

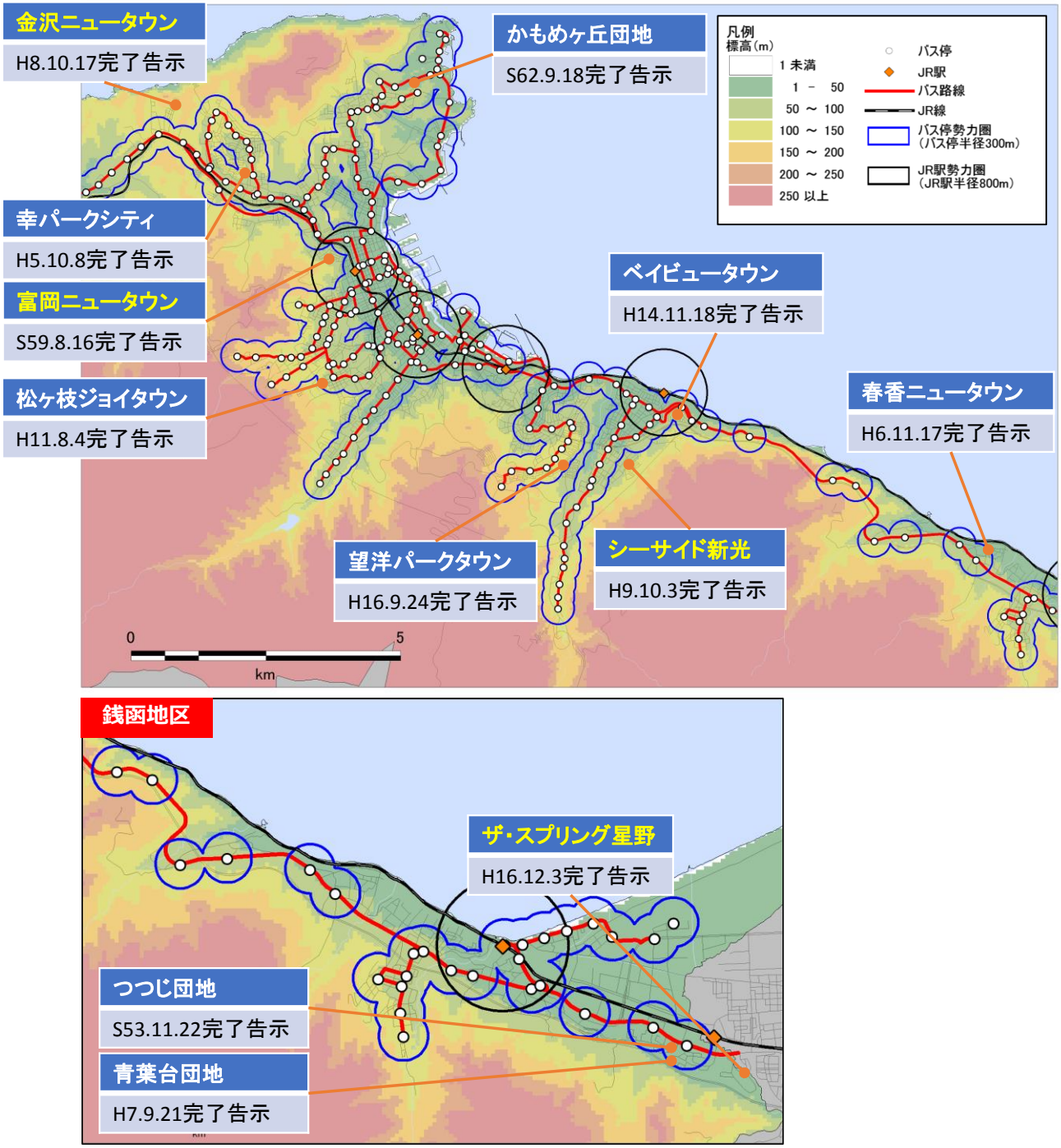
	総数（人）（15歳以上）	就業者（人）（15歳以上）	通学者（人）（15歳以上）
小樽市で就業・通学する者	59,158	53,134	6,024
うち市内に常住	45,359	41,516	3,843
うち他市町村に常住	12,496	10,442	2,054
札幌市	9,462	8,281	1,181
石狩市	627	595	32
江別市	208	124	84
後志―町村計	1,520	1,002	518
余市町	1,103	813	290
仁木町	128	79	49
赤井川村	28	12	16
後志管内その他市町村	261	98	163
その他の市町村	679	440	239



３-４　土地の利用状況

（１）宅地開発

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



※黄色字はバス停勢力圏内に含まれない地区

図３-５　小樽市における宅地開発状況

（２）道路

①道路状況等

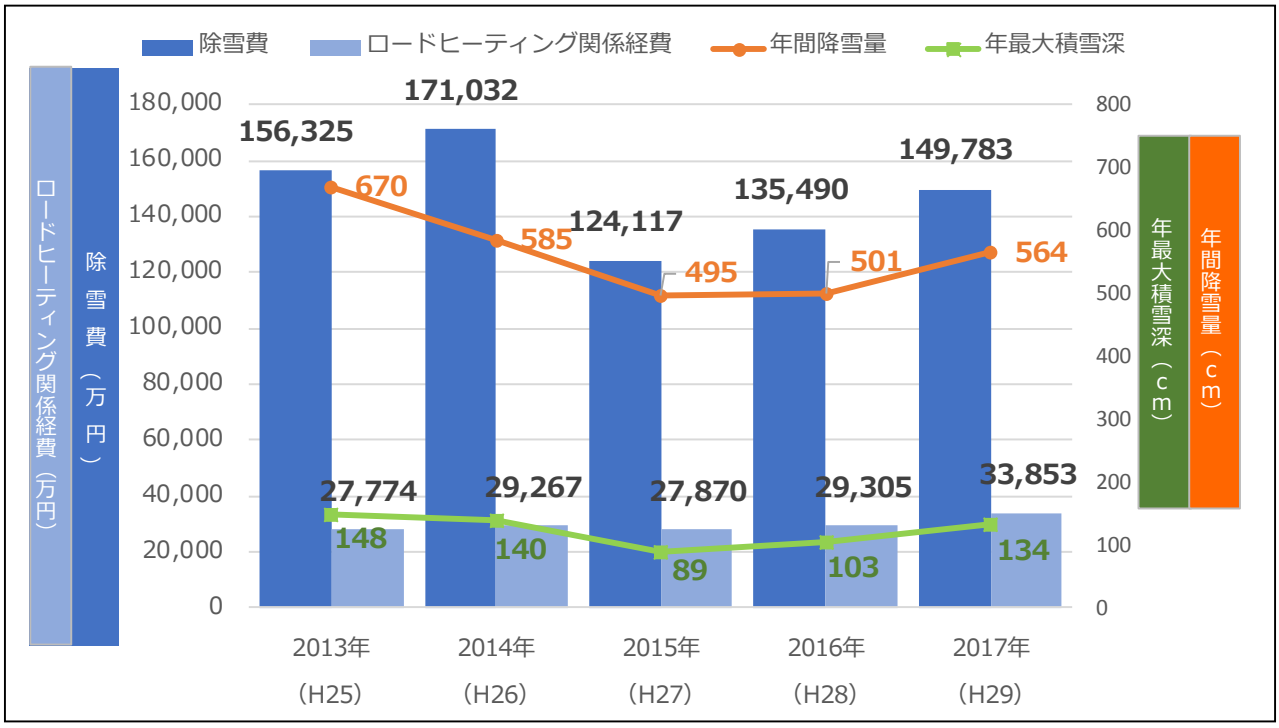
本市の道路状況においては、市内全道路延長が 714.4km に対し、道路勾配 12%以上の道路延長が 356.4km あり、全道路延長の約５割を占めています。さらに、市街化区域内では道路勾配 12%以上の道路延長が 236.6km と約４割を占めており、急な坂道が多くなっています。

また、本市の年間降雪量は過去５年間の平均で 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]

②道路ネットワーク

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

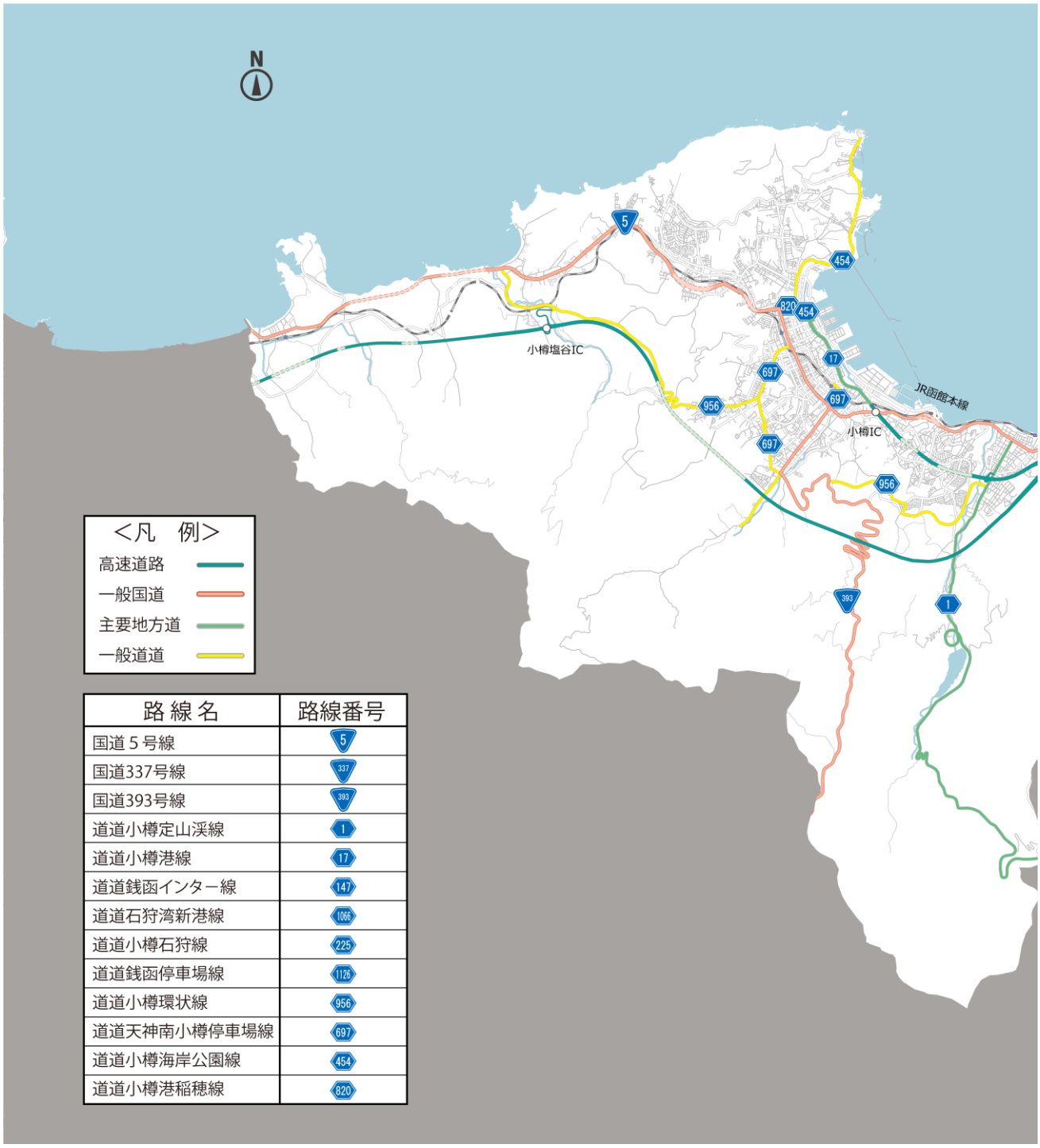
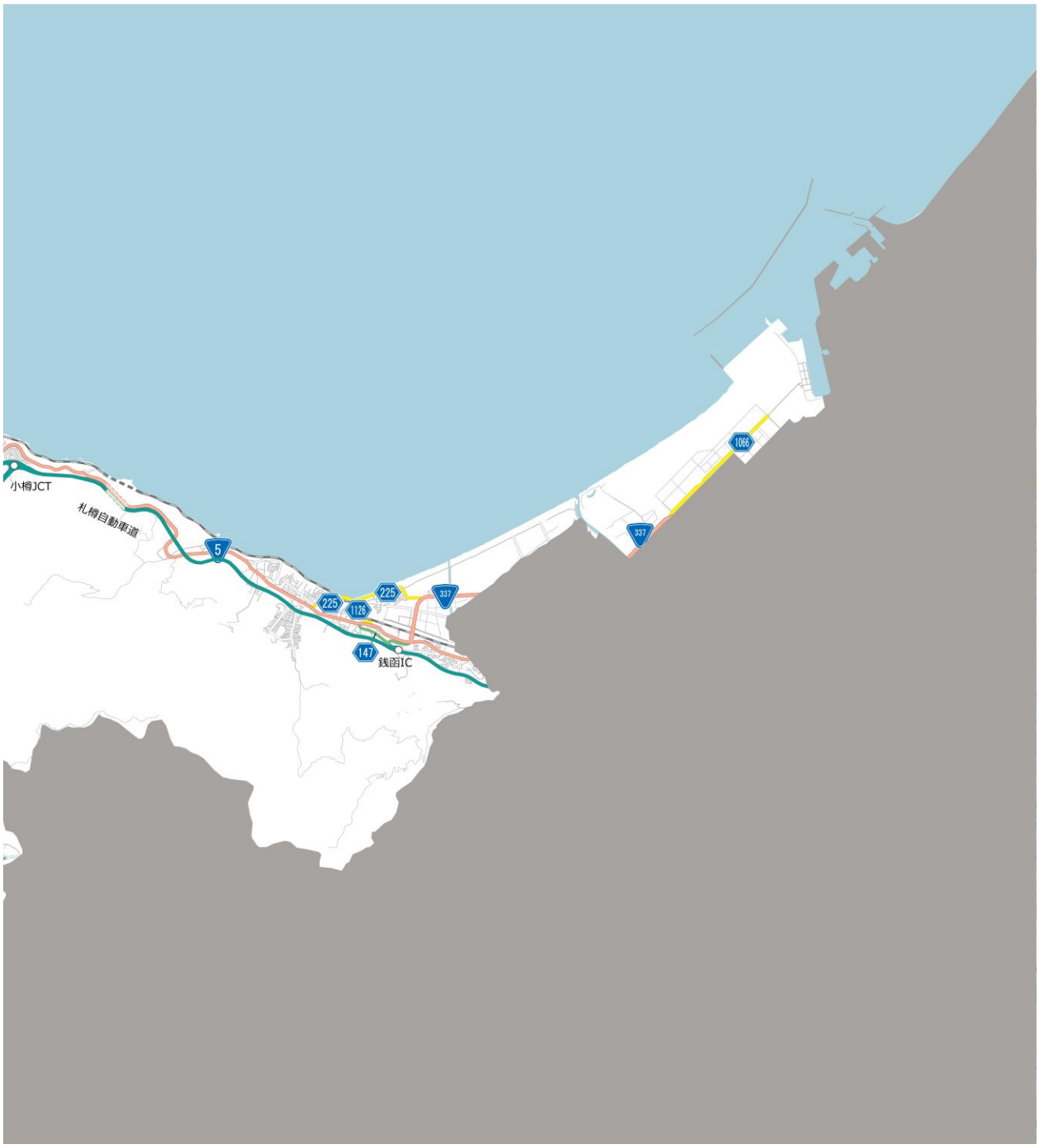


図　3-7　小樽市内の道路ネットワーク


小樽JCT
札樽自動車道
5
225
225
1126
147
銭函IC
337
337
1066

③自動車交通量

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。

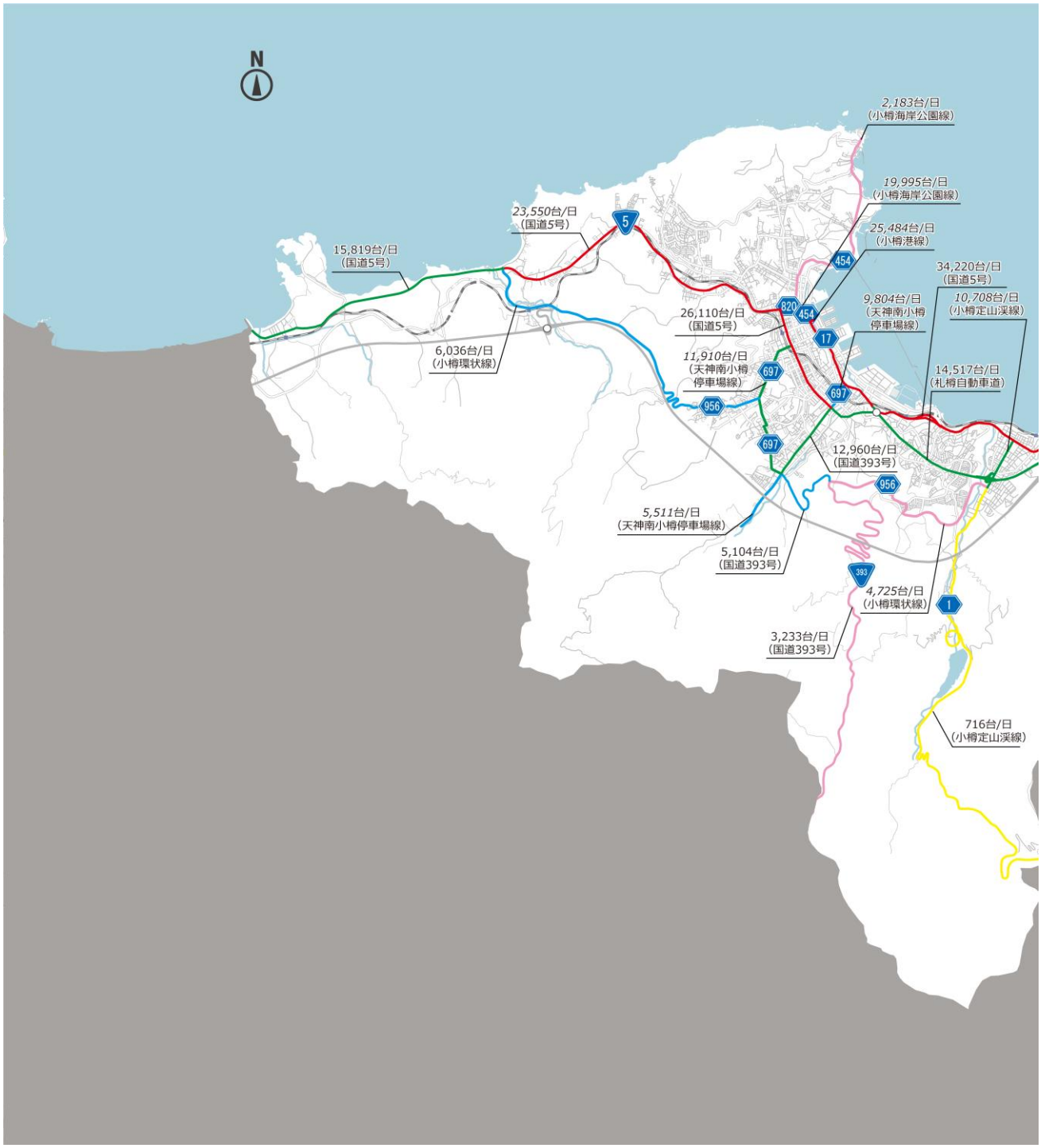
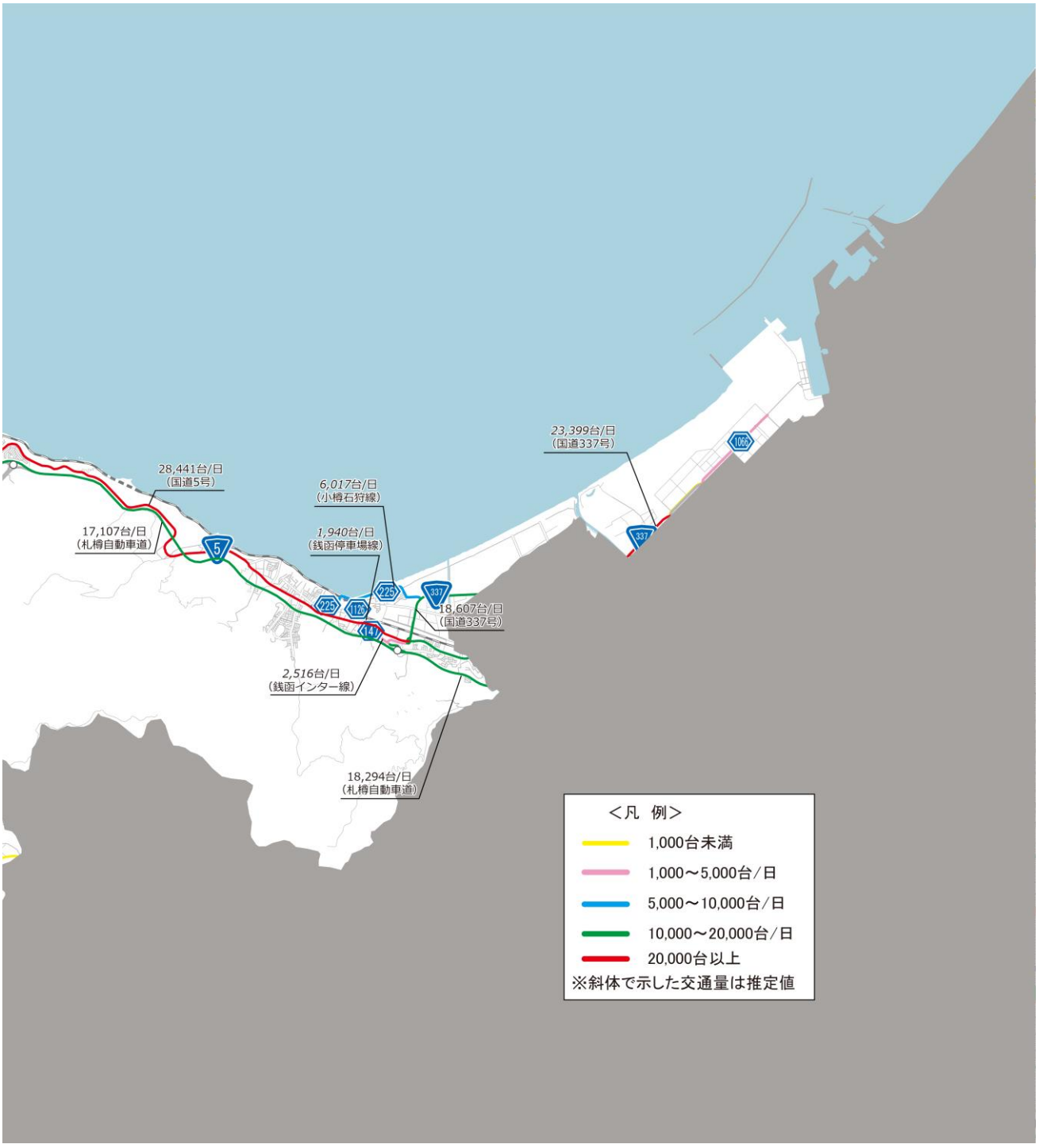


図３- ８　小樽市内の自動車交通量[出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査]


23,399台/日
(国道337号)
28,441台/日
(国道5号)
6,017台/日
(小樽石狩線)
17,107台/日
(札樽自動車道)
1,940台/日
(銭函停車場線)
18,607台/日
(国道337号)
2,516台/日
(銭函インター線)
18,294台/日
(札樽自動車道)
＜凡　例＞
1,000台未満
1,000～5,000台／日
5,000～10,000台／日
10,000～20,000台／日
20,000台以上
※斜体で示した交通量は推定値

３-５　主要施設の状況

（1）全施設

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

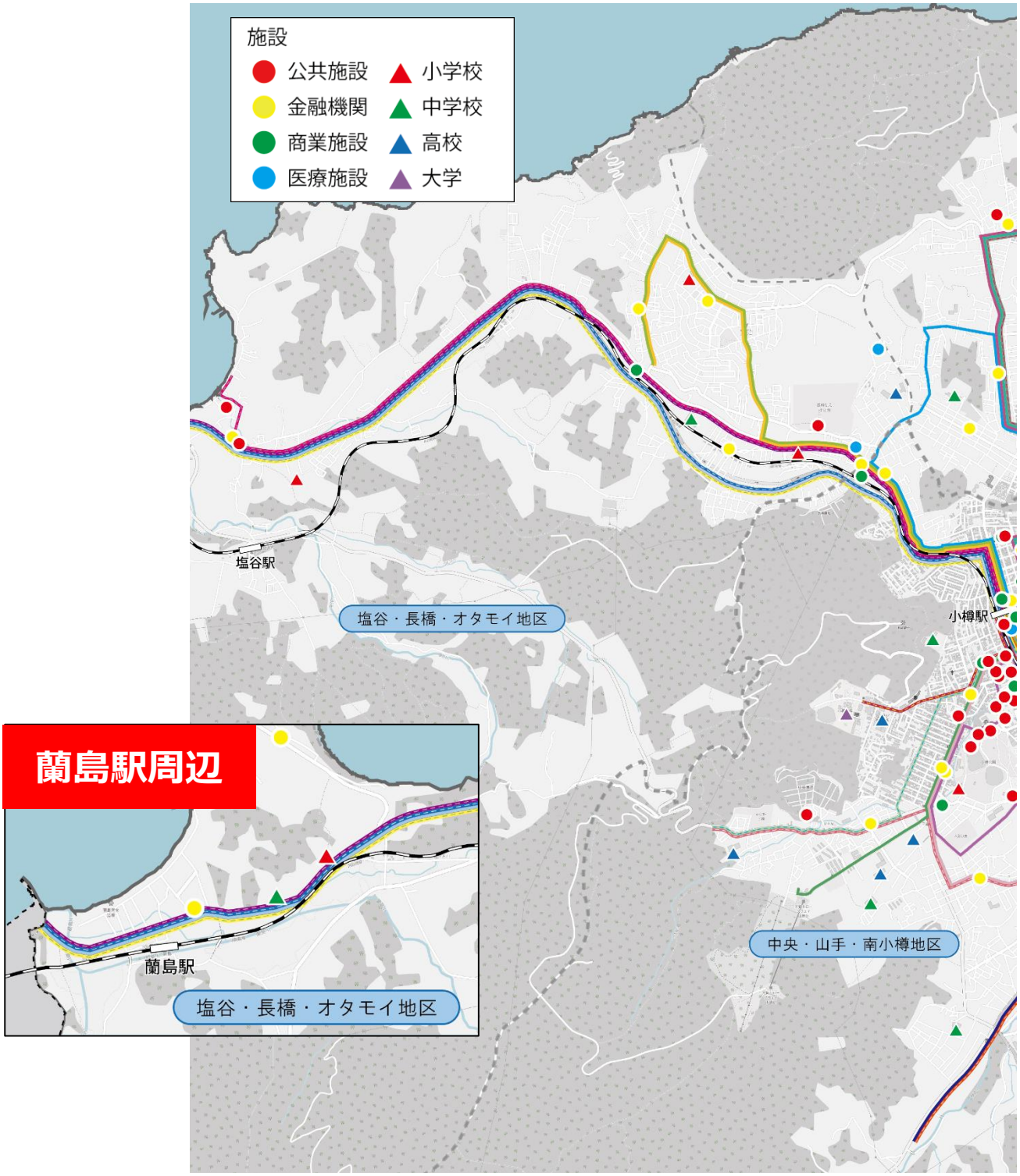
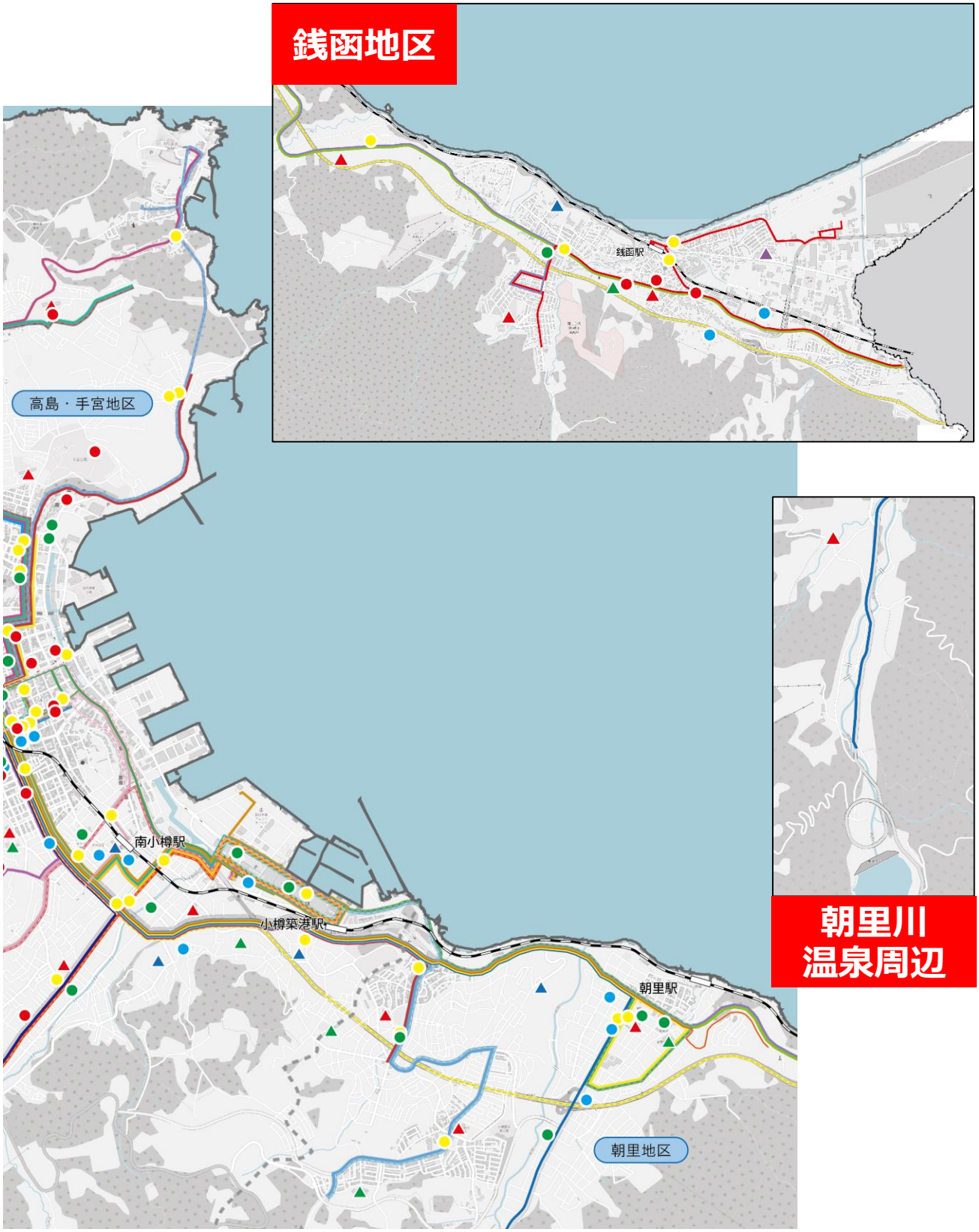


図　３-９　小樽市の主要施設位置図


銭函地区
銭函駅
高島・手宮地区
南小樽駅
小樽築港駅
朝里駅
朝里地区
朝里川
温泉周辺

（2）公共施設

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

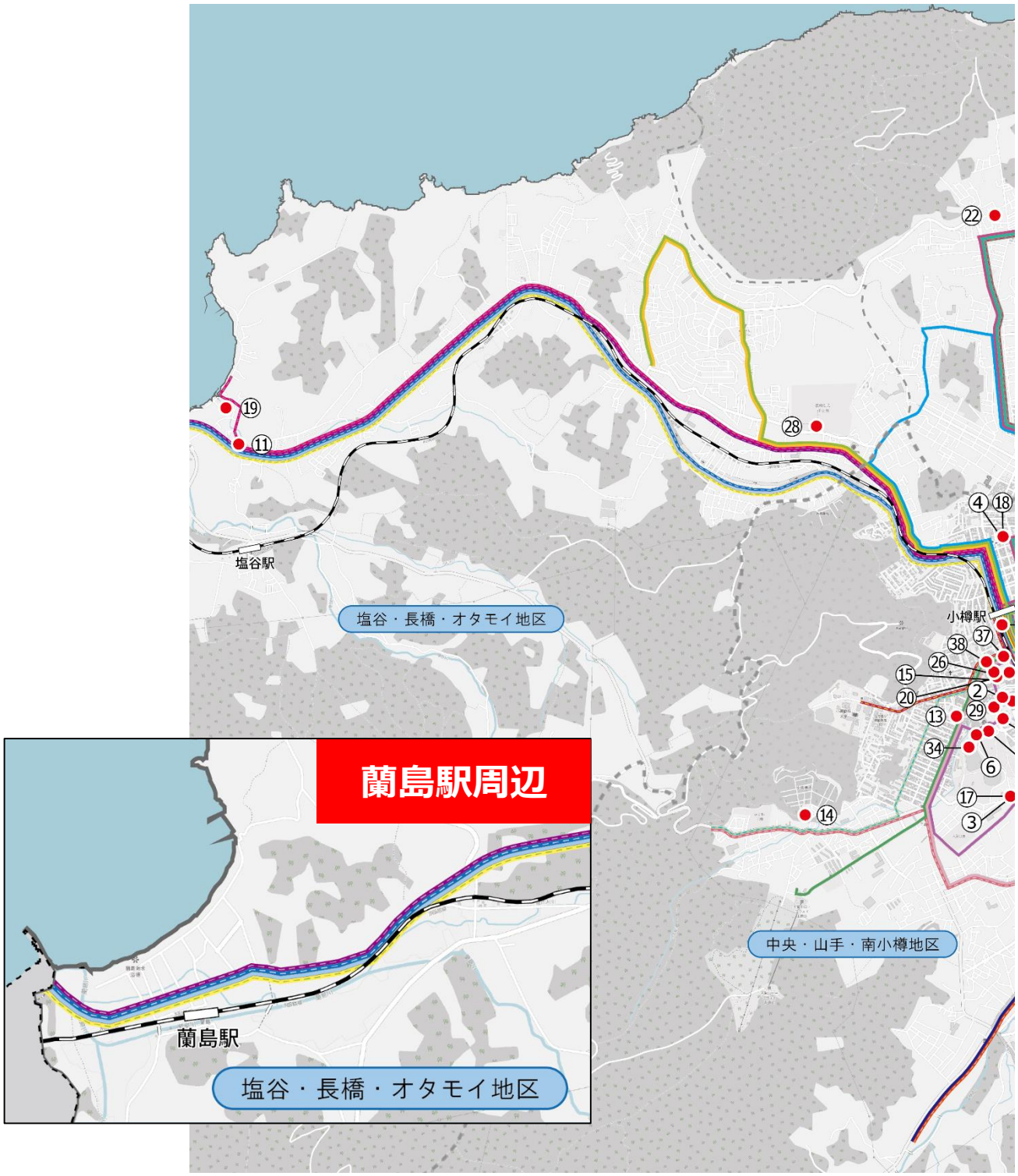
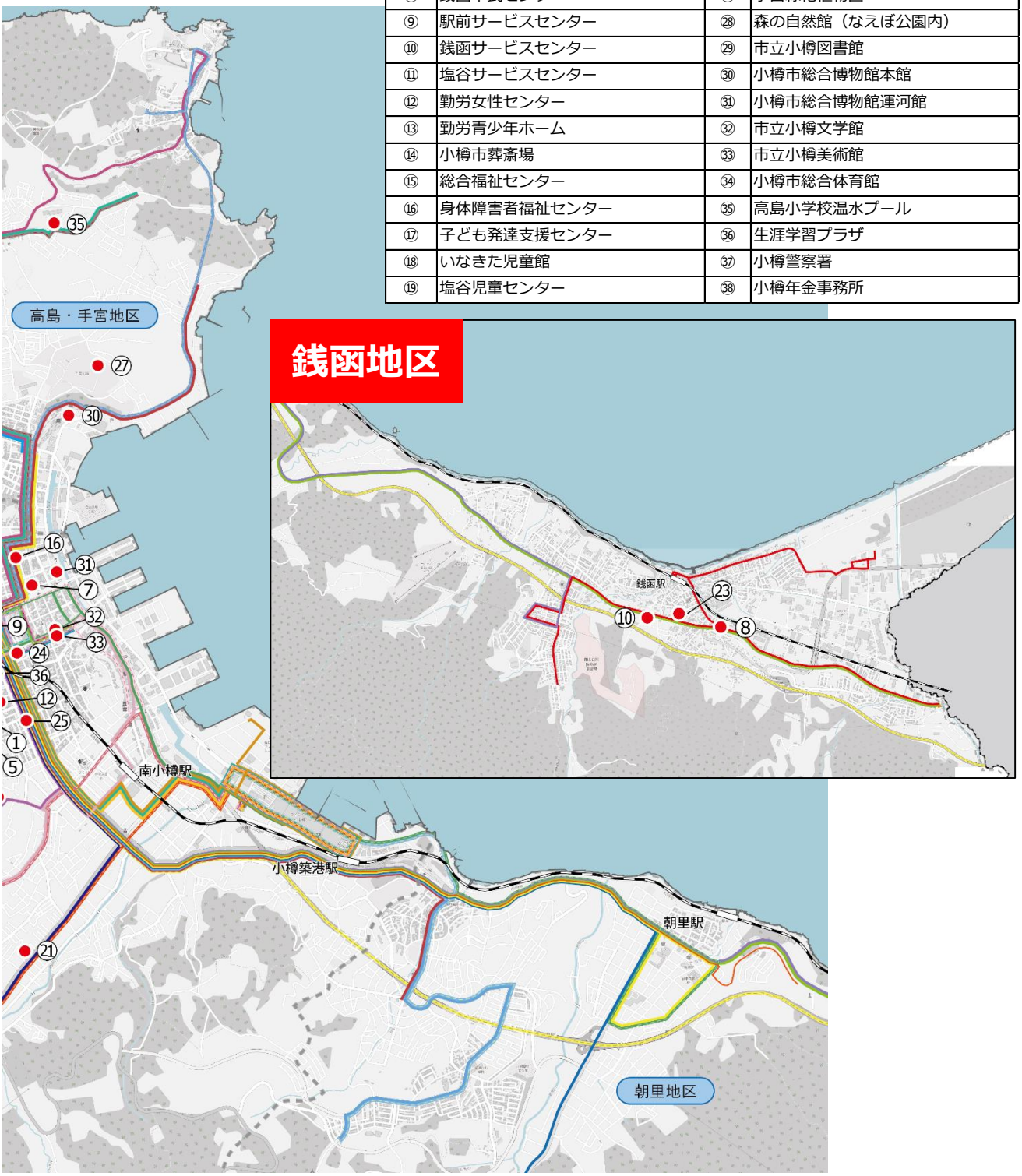


図　3-１０　小樽市の公共施設位置図（市西部）

番号	施設名	番号	施設名
①	小樽市役所	⑳	とみおか児童館
②	小樽市水道局	㉑	子育て支援センターげんき
③	小樽市教育委員会	㉒	子育て支援センター風の子
④	いなきたコミュニティセンター	㉓	子育て支援センターあそぼ
⑤	市民会館	㉔	小樽ファミリーサポートセンター
⑥	公会堂	㉕	生活サポートセンターたるさぽ
⑦	小樽市民センター	㉖	小樽市保健所
⑧	銭函市民センター	㉗	手宮緑化植物園
⑨	駅前サービスセンター	㉘	森の自然館（なえぼ公園内）
⑩	銭函サービスセンター	㉙	市立小樽図書館
⑪	塩谷サービスセンター	㉚	小樽市総合博物館本館
⑫	勤労女性センター	㉛	小樽市総合博物館運河館
⑬	勤労青少年ホーム	㉜	市立小樽文学館
⑭	小樽市葬斎場	㉝	市立小樽美術館
⑮	総合福祉センター	㉞	小樽市総合体育館
⑯	身体障害者福祉センター	㉟	高島小学校温水プール
⑰	子ども発達支援センター	㊱	生涯学習プラザ
⑱	いなきた児童館	㊲	小樽警察署
⑲	塩谷児童センター	㊳	小樽年金事務所



（3）学校

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

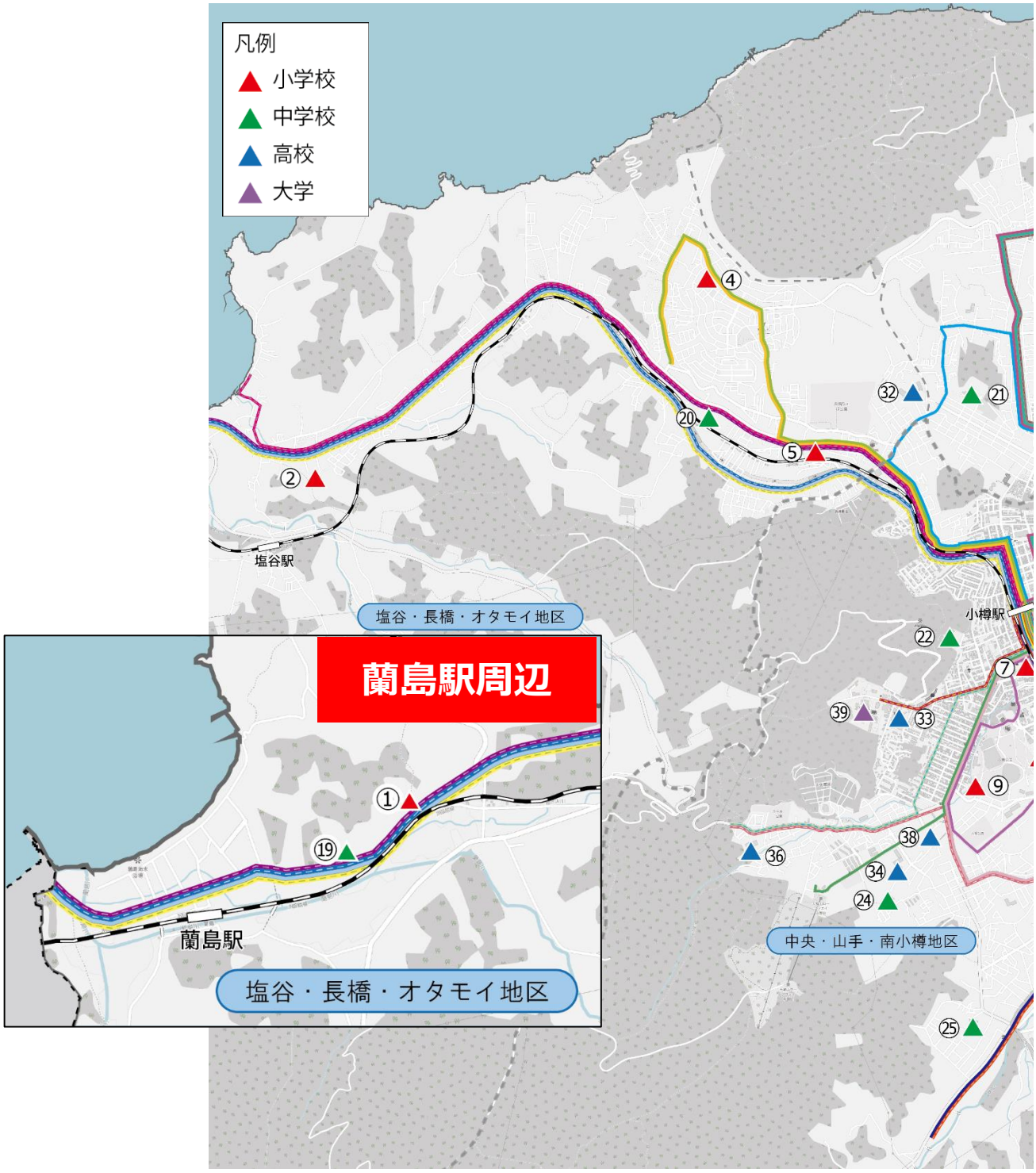


図３-１１　小樽市の学校位置図

番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名	番号	学校名
①	忍路中央小学校	⑪	潮見台小学校	㉑	北陵中学校	㉛	北海道小樽潮陵高等学校
②	塩谷小学校	⑫	桜小学校	㉒	西陵中学校	㉜	北海道小樽桜陽高等学校
③	高島小学校	⑬	望洋台小学校	㉓	菁園中学校	㉝	北海道小樽商業高等学校
④	幸小学校	⑭	豊倉小学校	㉔	松ヶ枝中学校	㉞	北海道小樽未来創造高等学校
⑤	長橋小学校	⑮	朝里小学校	㉕	向陽中学校	㉟	北海道小樽水産高等学校
⑥	手宮中央小学校	⑯	張碓小学校	㉖	潮見台中学校	㊱	北照高等学校
⑦	稲穂小学校	⑰	桂岡小学校	㉗	桜町中学校	㊲	双葉高等学校
⑧	花園小学校	⑱	銭函小学校	㉘	望洋台中学校	㊳	小樽明峰高等学校
⑨	山の手小学校	⑲	忍路中学校	㉙	朝里中学校	㊴	小樽商科大学
⑩	奥沢小学校	⑳	長橋中学校	㉚	銭函中学校	㊵	北海道職業能力開発大学校
						㊶	北海道高等聾学校
						㊷	国立小樽海上技術学校

（4）医療施設

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

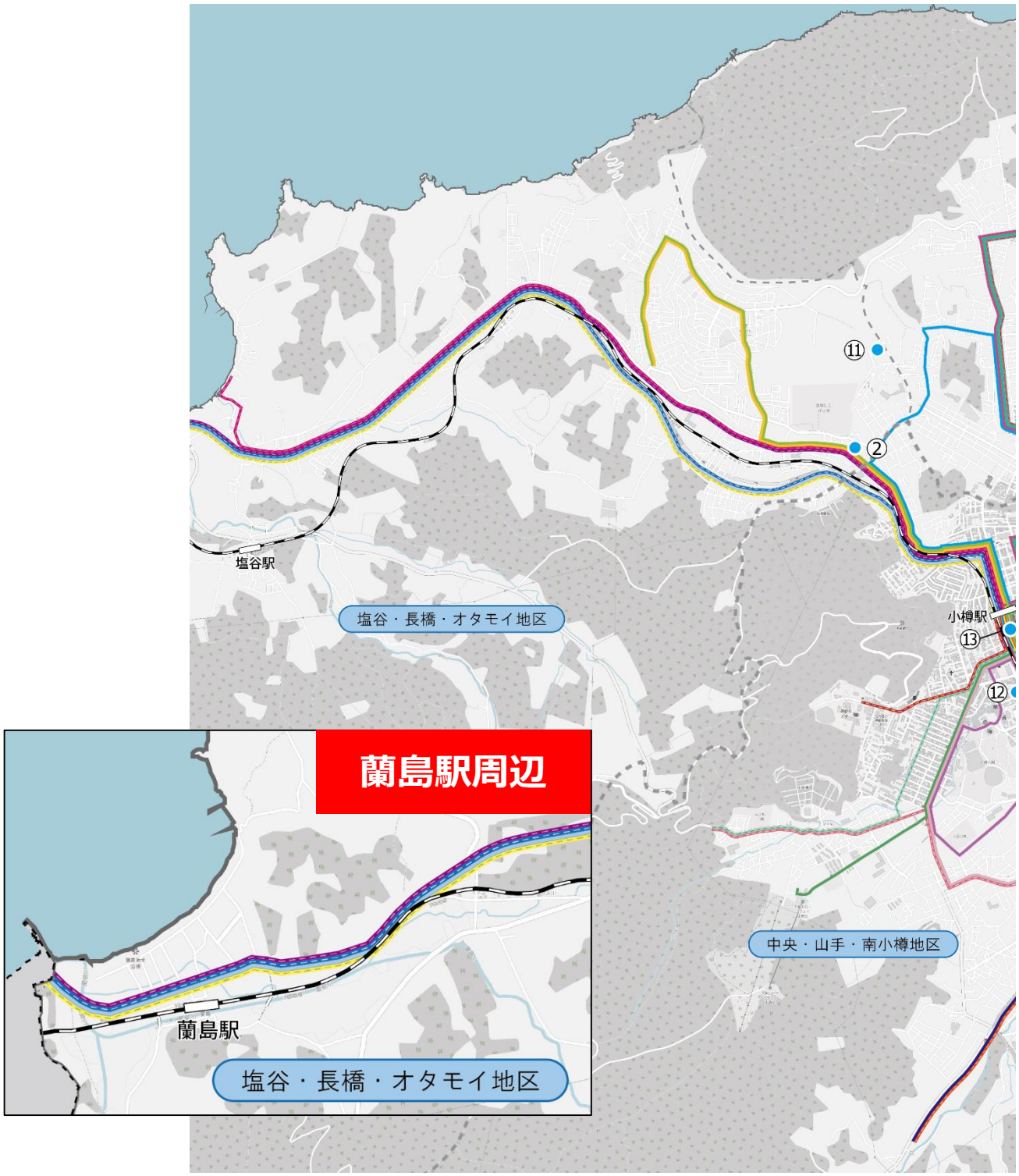


図３-１２　小樽市の医療施設位置図

番号	病院名（５０音順）
①	医療法人北光会朝里中央病院
②	医療法人北仁会石橋病院
③	大倉山学院
④	小樽掖済会病院
⑤	小樽市立病院
⑥	医療法人社団北匠会小樽中央病院
⑦	医療法人社団豊明会木下病院
⑧	社会福祉法人北海道社会事業協会小樽病院
⑨	医療法人ひまわり会札樽病院
⑩	社会福祉法人恩賜財団済生会支部北海道済生会小樽病院
⑪	社会福祉法人恩賜財団済生会支部北海道済生会西小樽病院
⑫	医療法人西病院
⑬	医療法人社団心優会野口病院
⑭	医療法人勉仁会東小樽病院
⑮	医療法人社団三ツ山病院
⑯	医療法人社団青優会南小樽病院

（5）商業施設

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

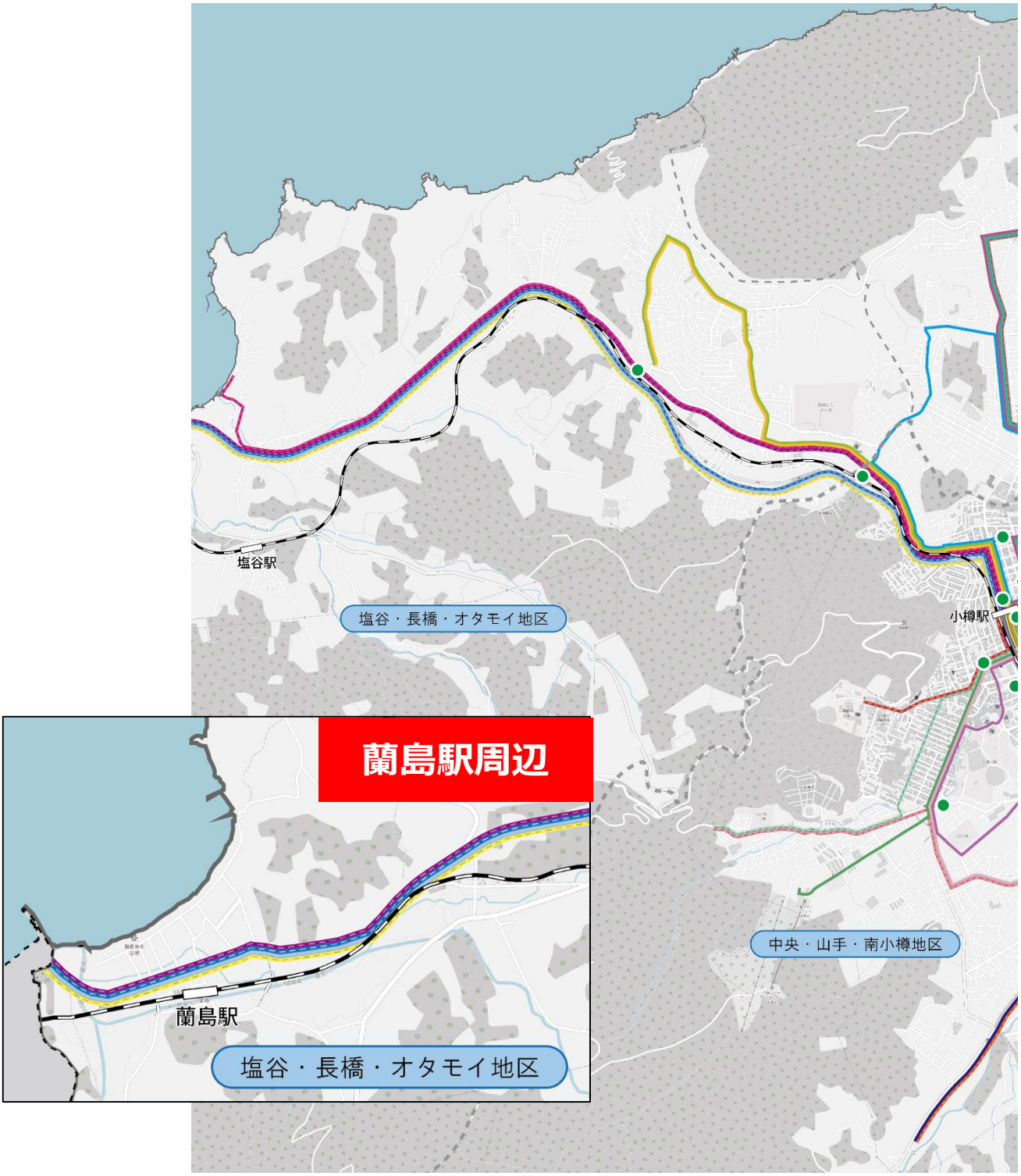


図３-１３　小樽市の商業施設位置図

※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

（6）金融機関

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

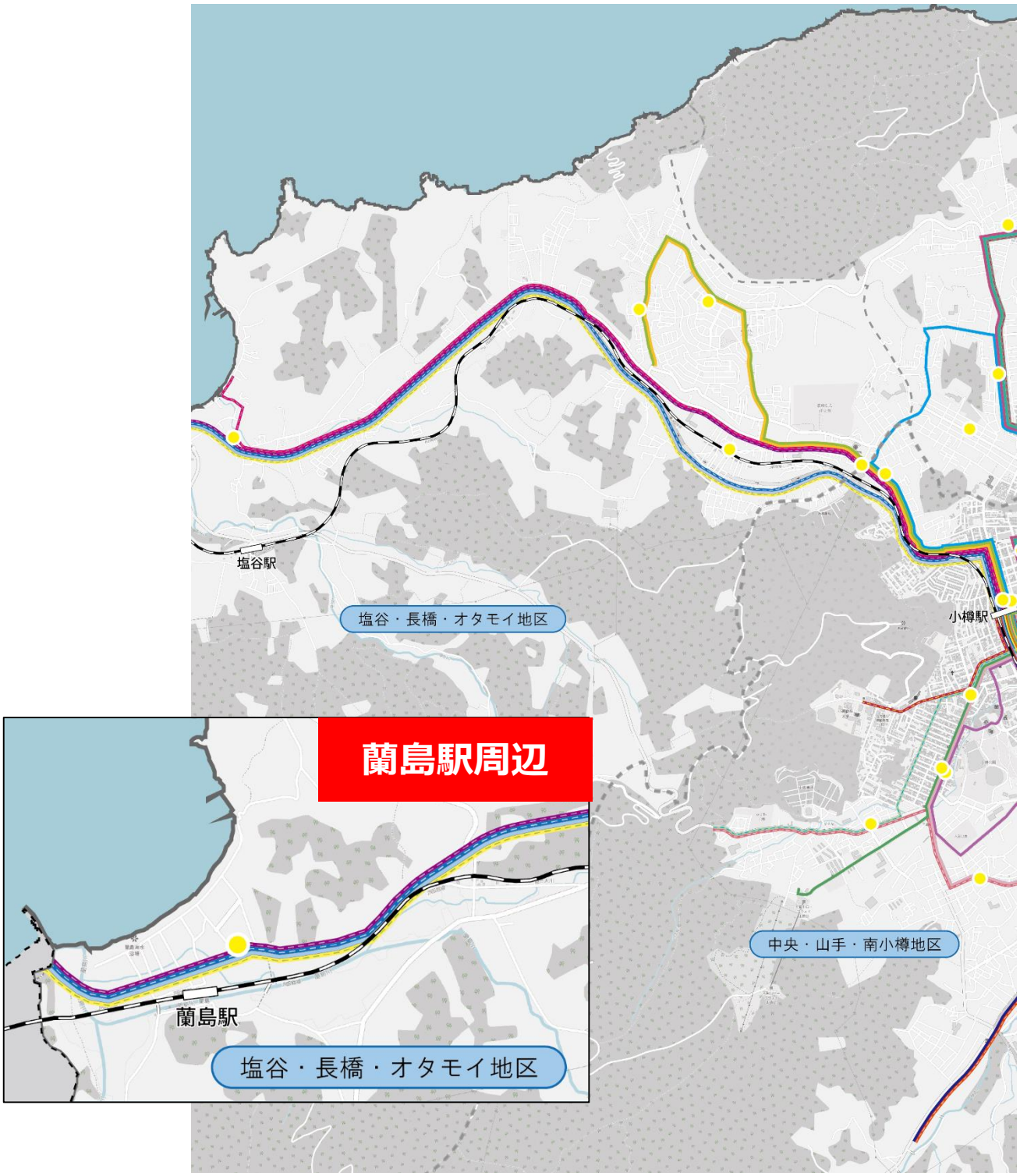


図３-１４　小樽市の金融機関位置図

※図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

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分かります。

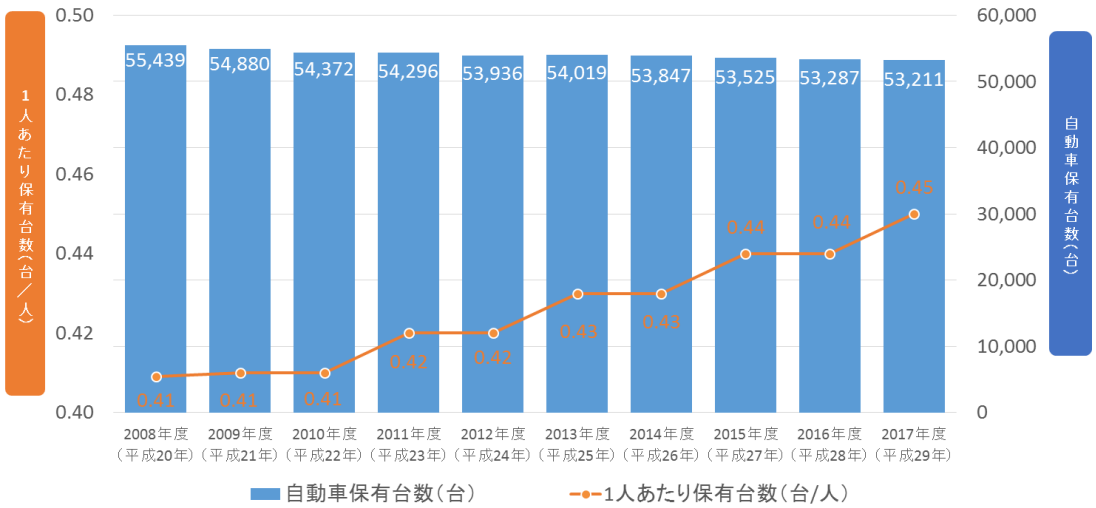


図３-１５　車両保有台数の推移[出典：一般社団法人北海道陸運協会　北海道自動車統計]

（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。

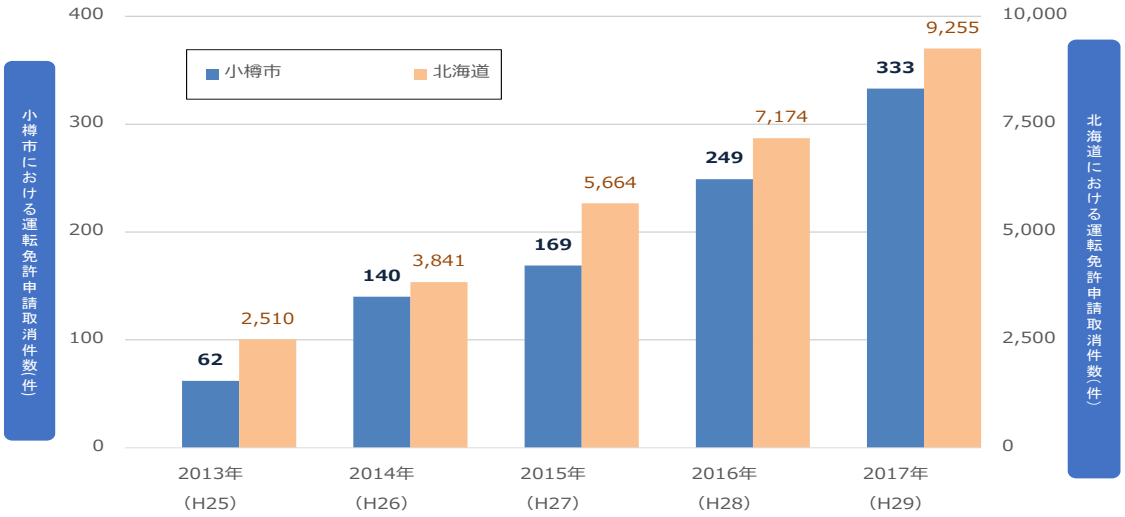


図３-１６　運転免許申請取消件数の推移（小樽市・北海道）[出典：小樽警察署及び警察庁]

	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]

（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。

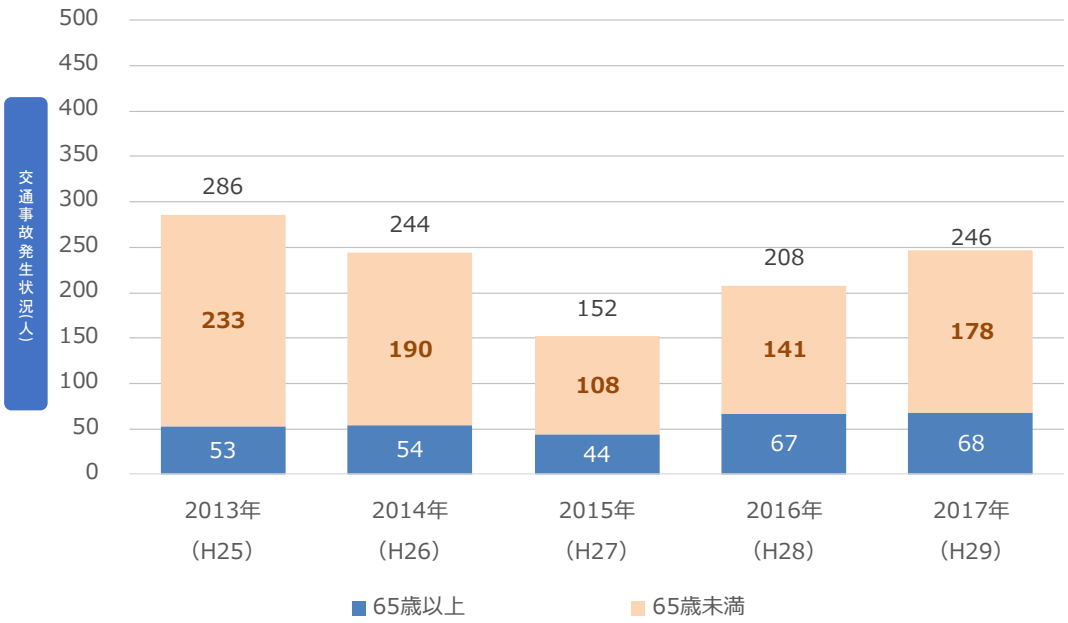


図３-１７　交通事故発生件数の推移[出典：小樽市　小樽市統計書]

３-７　観光入込客数の状況

（1）観光資源の立地状況

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

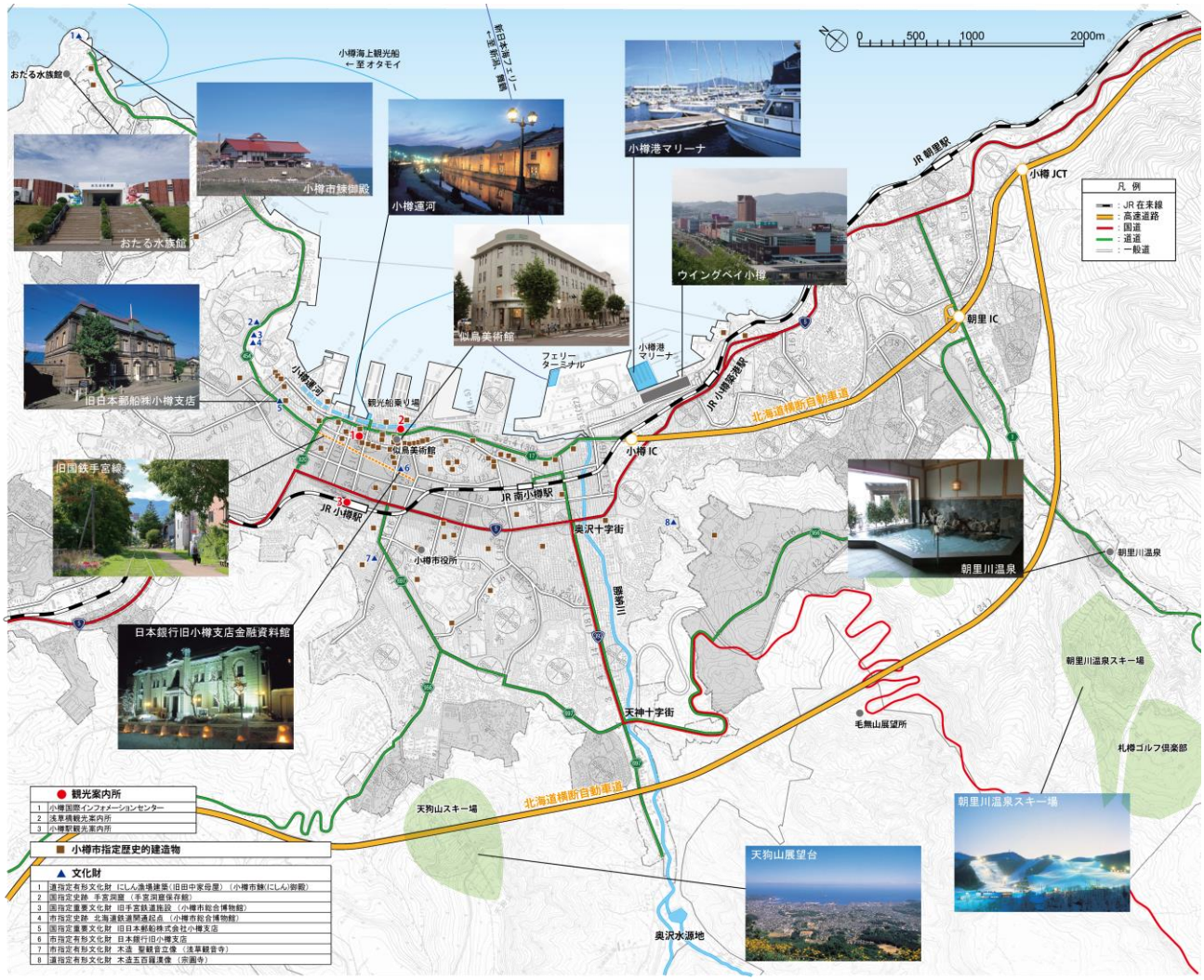


図３-１８　観光資源の立地状況

（2）観光入込客数等

本市の観光入込客数は、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。

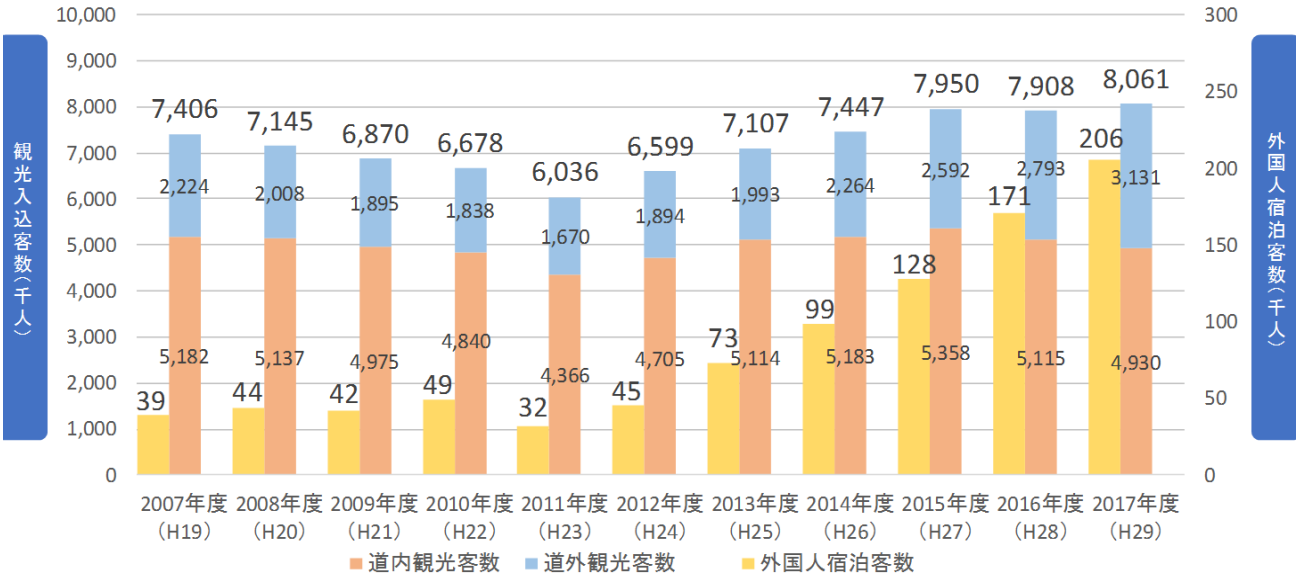


図３-１９　小樽市における観光入込客数等の推移 [出典：小樽市　観光入込客数]

（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。

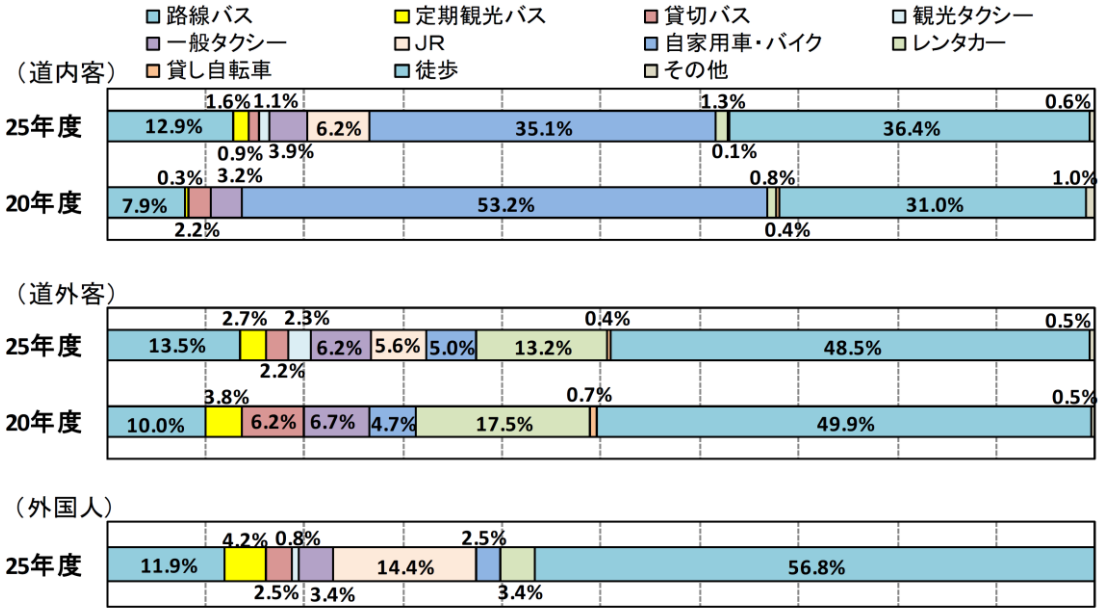


図３-２０　小樽市内における観光客の移動手段 [出典：小樽市　観光客動態調査]

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	・東西に細長く、山地や丘陵地により坂道が多く、道路勾配12%以上の路線延長が市全体で356.4kmとなっており、市街化区域内でも236.6kmの長さに及んでいる ・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	・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
人口	・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 ・一方で、高齢化率は約9%増加している ・特に市内西側の地区で高齢化率が高い	・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
降雪	・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 ・市内232箇所にロードヒーティングを敷設し対応している	・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
道路状況	・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 ・国道5号には、バスの運行便数が500便を超えている区間が存在している	・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
開発	・郊外部の丘陵地等で大規模民間宅地開発（幸、張碓等）が実施された ・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、若しくは勢力圏から外れている	・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
主要施設	・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 ・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	・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
自動車	・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 ・高齢者（65歳以上）の交通事故発生件数は増加傾向にある	・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
観光	・外国人観光客の伸びが顕著であり、平成29年度の宿泊客数は10年前の約５倍となっている ・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 ・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 ・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。 ・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	・観光客などの来訪者の移動手段の確保及び多言語化への対応が必要

第４章　地域公共交通の現状

４　地域公共交通の現状

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

４-１　地域公共交通体系

（１）地域公共交通を構成する交通手段

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

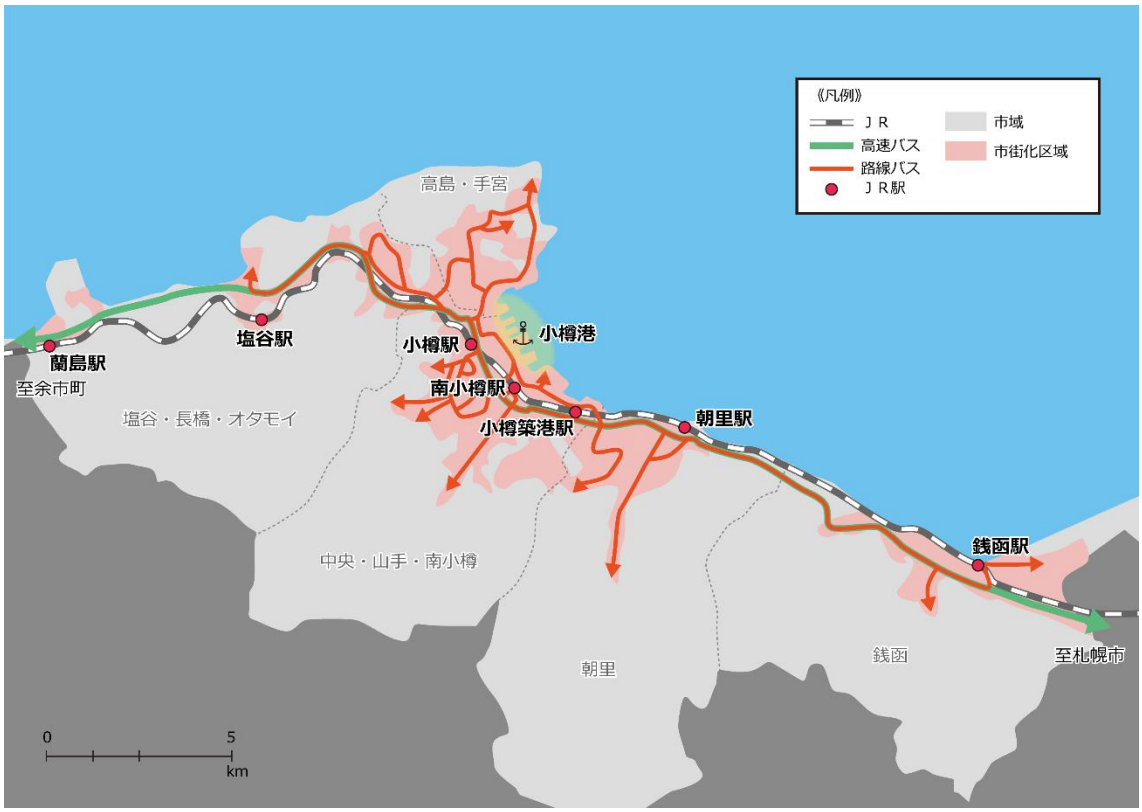


表　４-１　小樽市の地域公共交通を構成する交通手段の概要

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

4-2　地域公共交通の概況

（1）鉄道

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 3,300 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。

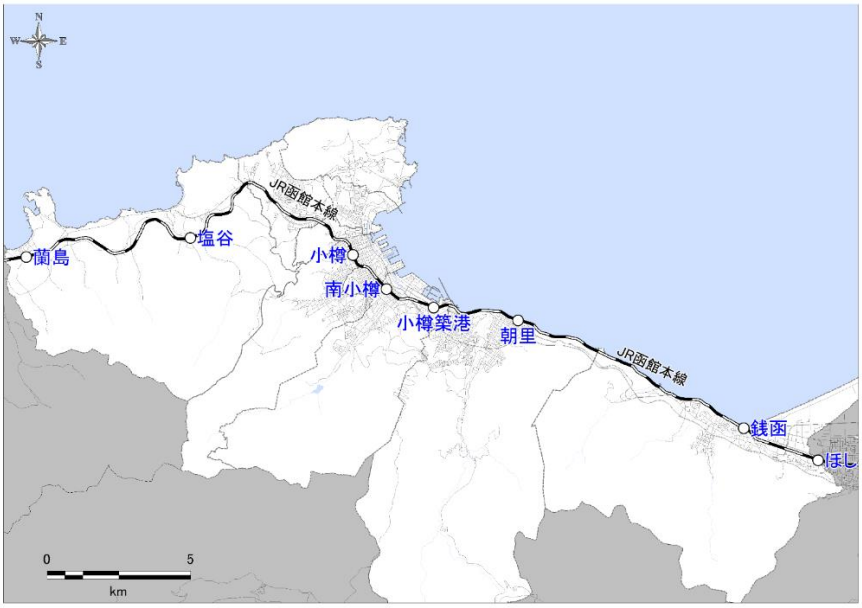


図　4-2　鉄道路線図

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。

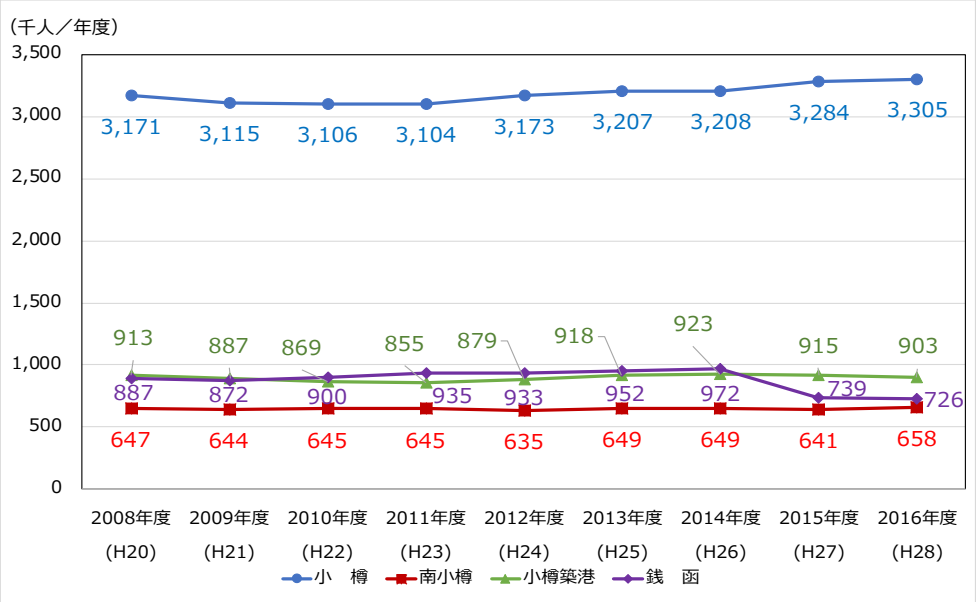


図　4-3　市内各駅における乗車人員数［出典：小樽市統計書］

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						
5	滝 39	空 53					
6	蘭 13	空 22	札 39	江 50			
7	然 04	岩 05	千 12	空 26	苫 33	岩 46	江 56
8	倶 05	岩 10	空 **22**	江 31	江 53		
9	札 04	千 20	空 **30**	倶 38	江 *40*		
10	空 **00**	岩 *10*	千 20	空 **30**	江 *40*	江 50	倶 53
11	空 **00**	岩 *10*	江 20	空 **30**	札 *40*		
12	空 **00**	岩 *10*	千 20	空 **30**	倶 35	江 *40*	
13	空 **00**	岩 *10*	江 *20*	空 **30**	江 *40*	倶 50	
14	空 **00**	岩 *10*	江 *20*	空 **30**	江 *40*		
15	空 **00**	倶 05	岩 *10*	苫 20	空 **30**	江 *40*	然 50
16	空 **00**	江 *10*	千 20	空 **30**	岩 *40*	長 49	
17	空 **00**	江 *10*	苫 20	然 24	空 **30**	江 *40*	
18	空 **00**	江 *08*	札 20	空 **30**	江 *36*	倶 **38**	
19	空 **00**	江 *10*	空 26	長 30	札 38	空 56	
20	札 **11**	空 21	余 23	岩 40	江 55		
21	岩 15	倶 36	滝 37	岩 58			
22	倶 30	札 31					
23	岩 10						

時	小樽駅着時刻							
5								
6	倶 33	札 59						
7	倶 22	岩 38	岩 50					
8	蘭 **01**	札 01	岩 21	苫 35	然 42	岩 47	滝 53	
9	岩 08	長 21	苫 28	札 55				
10	札 *07*	札 25	空 **45**	倶 51	岩 56			
11	岩 *07*	空 **15**	江 24	江 *37*	空 **45**			
12	岩 *07*	空 **15**	苫 24	江 *39*	空 **47**	倶 55		
13	岩 *07*	空 **15**	千 24	江 *37*	空 **45**			
14	岩 *07*	倶 11	空 **15**	苫 24	江 *37*	空 **47**		
15	岩 *07*	空 **17**	倶 25	苫 26	江 *37*	空 **45**		
16	岩 *07*	空 **15**	倶 26	江 *38*	空 **45**			
17	岩 *07*	然 11	空 **15**	千 26	江 *38*	空 **46**	江 *55*	
18	倶 01	岩 *12*	空 **16**	江 24	札 *29*	千 40	江 54	然 56
19	岩 *06*	空 **17**	千 24	江 *34*	空 **46**	長 50		
20	江 *09*	空 **15**	岩 42	倶 44	江 *52*			
21	空 02	岩 *14*	空 29	江 *52*	余 54			
22	札 04	江 16	江 23	岩 46	長 50			
23	江 08	岩 19	空 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、
苫＝苫小牧、倶＝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）

（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	-

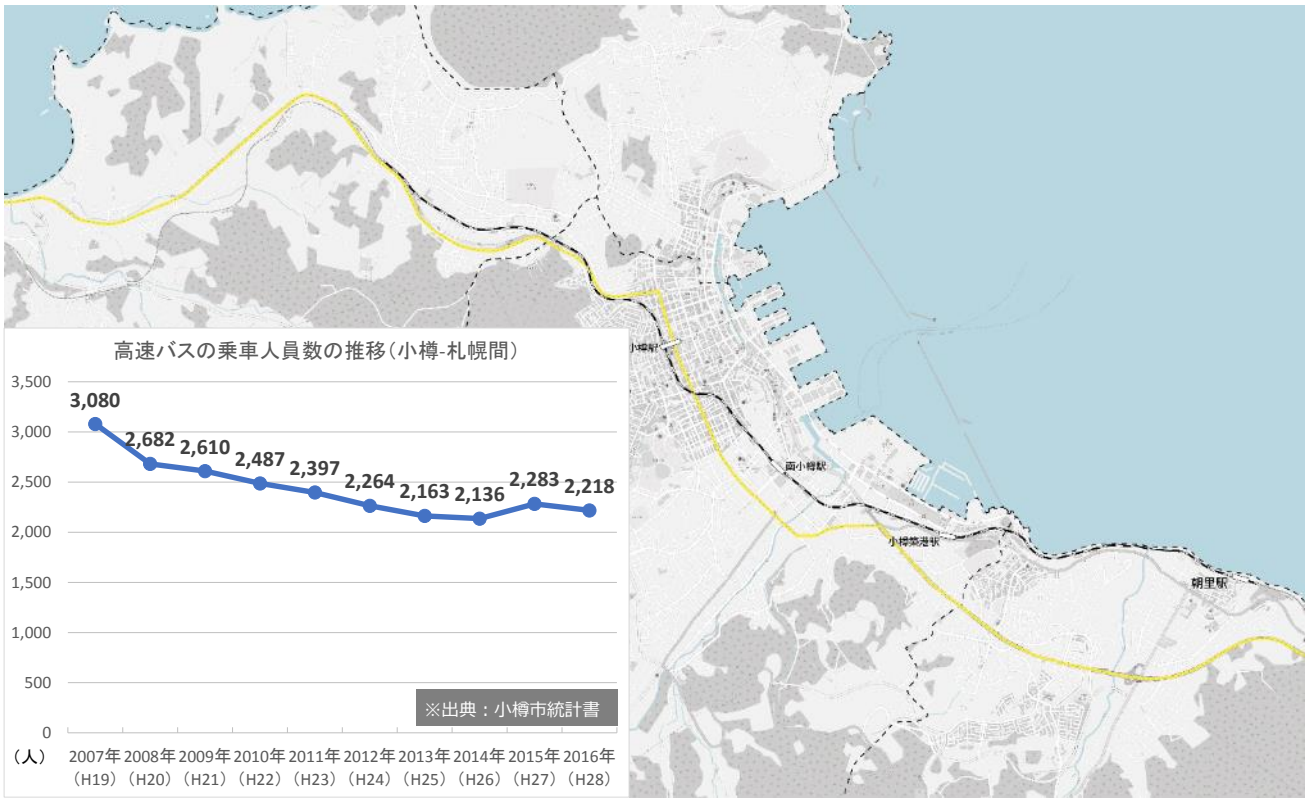


図　４-５　高速バス路線図と乗車人員の推移［出典：北海道中央バス㈱HP、小樽市統計書］

（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。

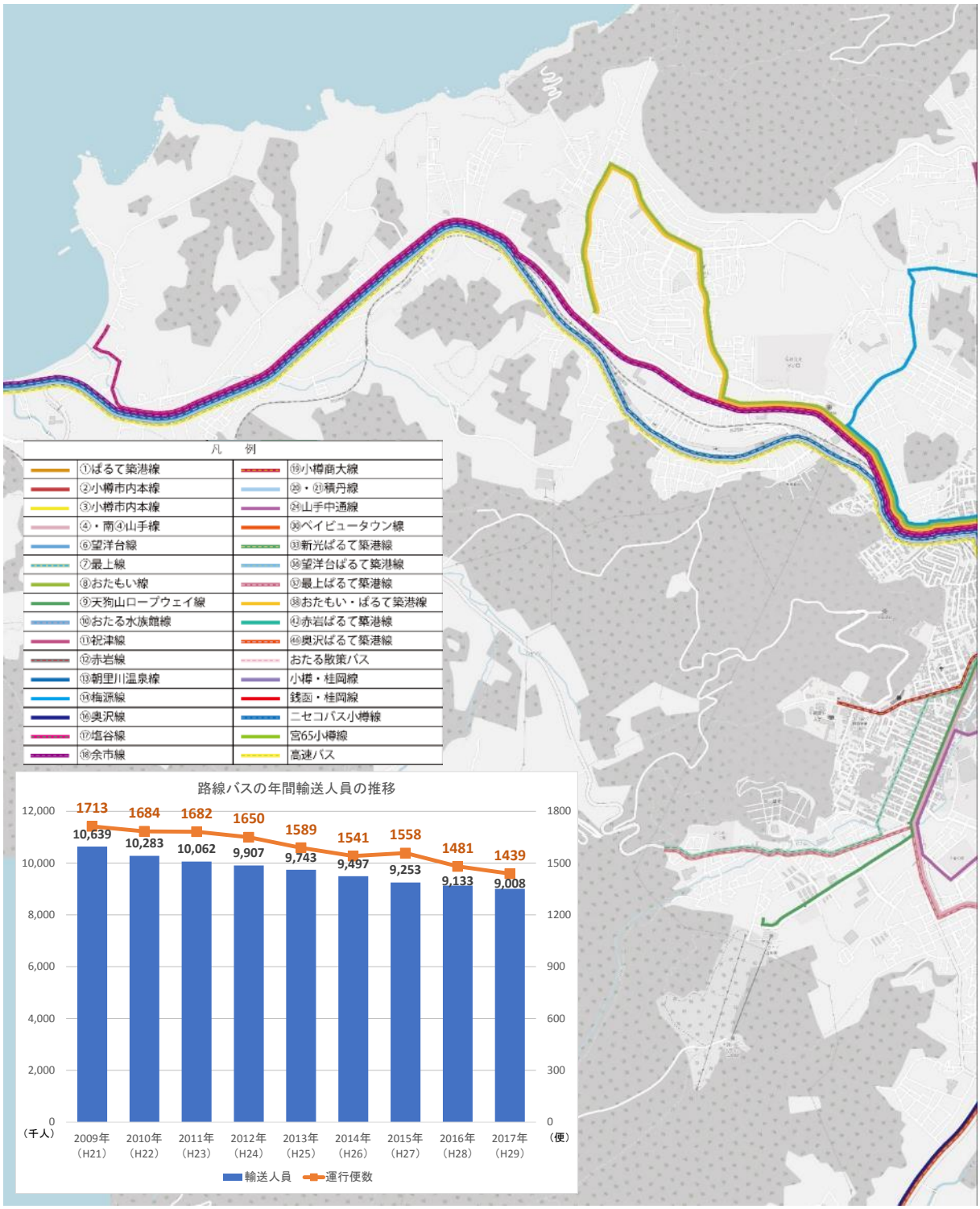
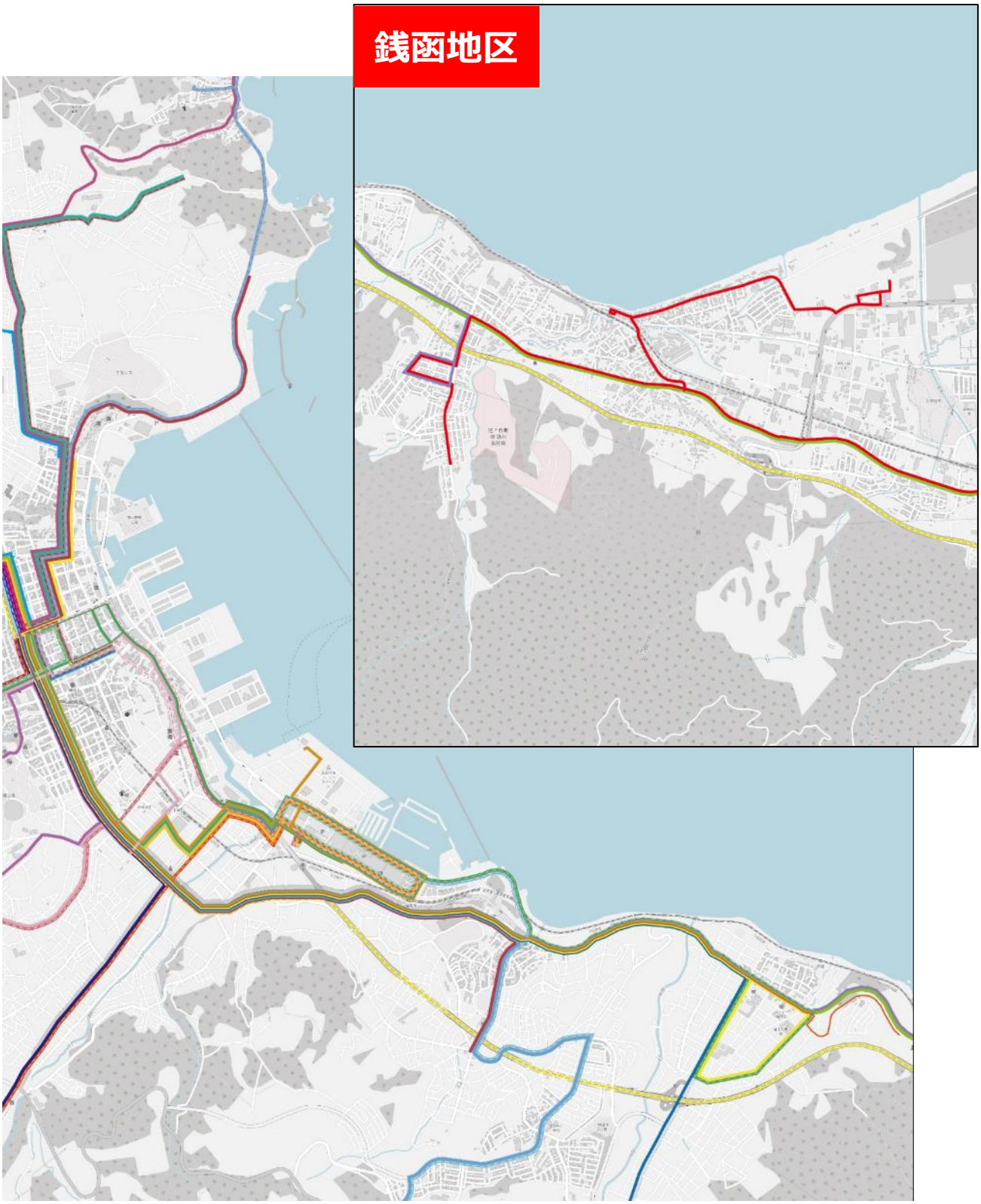


図　4-6　バス路線図と路線バスの輸送人員の推移
[出典：北海道中央バス㈱HP・小樽市統計書・交通事業者提供資料]


銭函地区

ａ．バス停区間別の運行本数

市内バス路線のバス停区間別に運行本数を整理してみると、本市のバス路線網の特徴として小樽駅を拠点としたバス路線網が形成されていることから、市内の幹線である国道５号において１日当たり 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分かります。

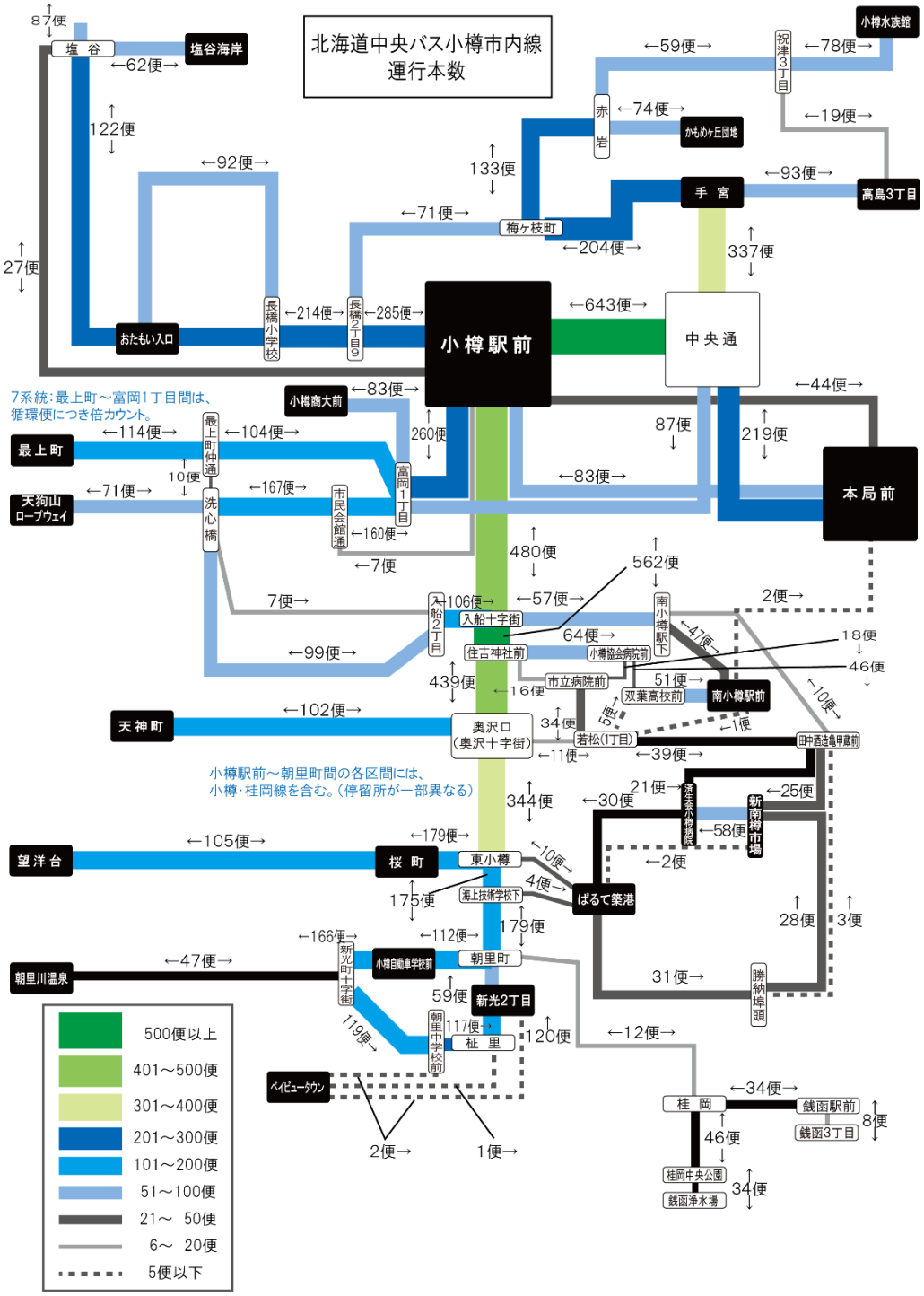


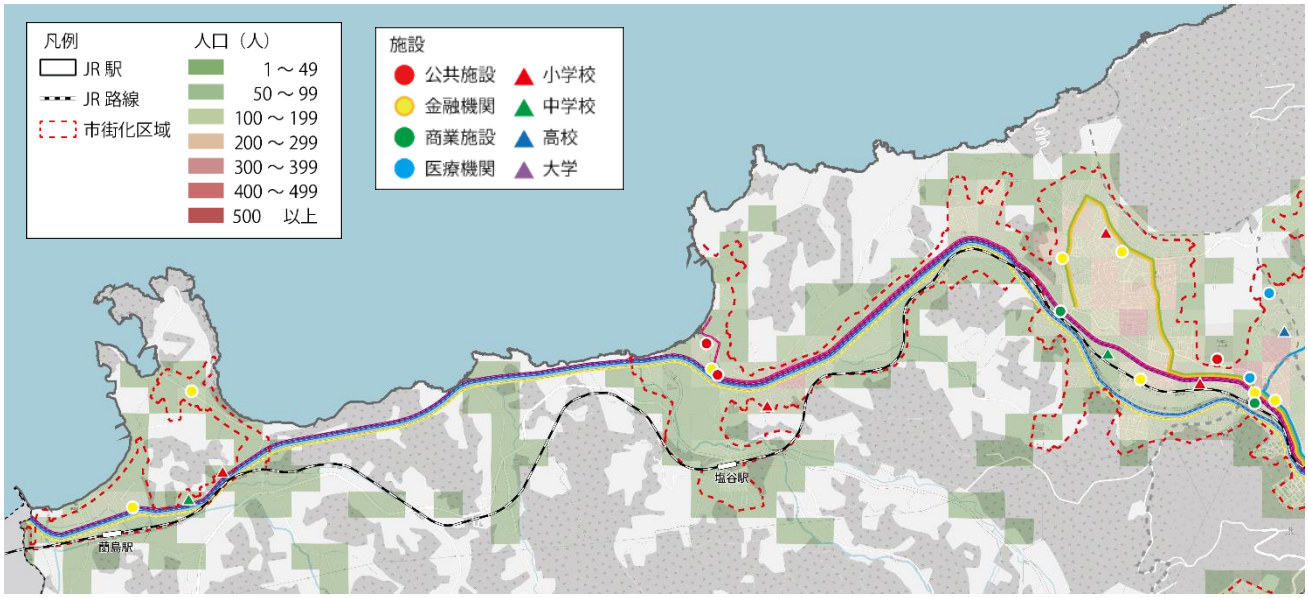
図　4-7　路線バスのバス停区間別の運行本数［出典：北海道中央バス㈱HP］

平成３０年１１月データ

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
	⑰塩谷線	1,482	62	9.1
	⑱余市線	1,817	59	23.9
	⑳･㉑積丹線	716	27	80.1
	㊳おたもいぱるて築港線	338	7	11.1
	ニセコバス小樽線	120	8	76.6

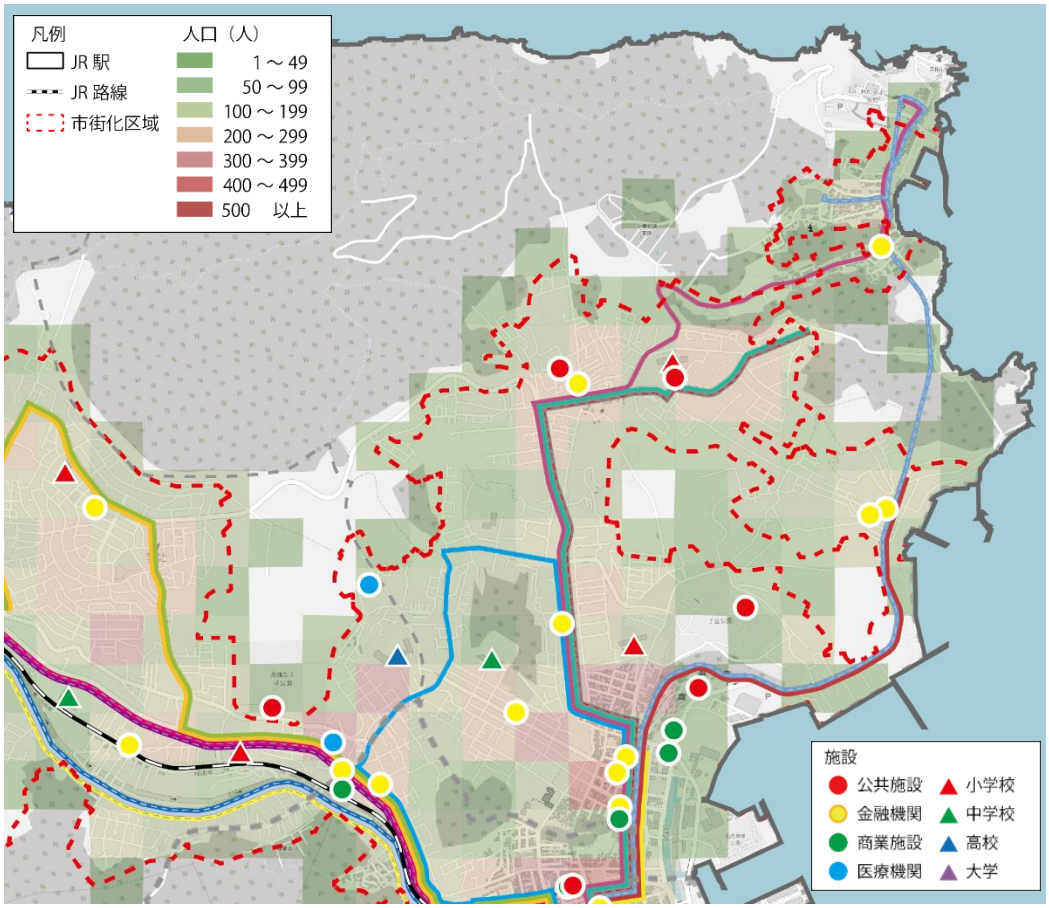
平成 30 年 5 月データ

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

【高島・手宮】



凡例	路線名	日利用者（人/日）	運行便数（便/日）	運行キロ（km/便）
	②小樽市内本線	2,574	74	9.8
	③小樽市内本線	3,932	111	10.4
	⑩おたる水族館線	224	19	7.3
	⑪祝津線	1,142	58	6.6
	⑫赤岩線	1,346	64	5.6
	⑭梅源線	1,357	71	5.7
	㊷赤岩ぱるて築港線	444	10	10.2

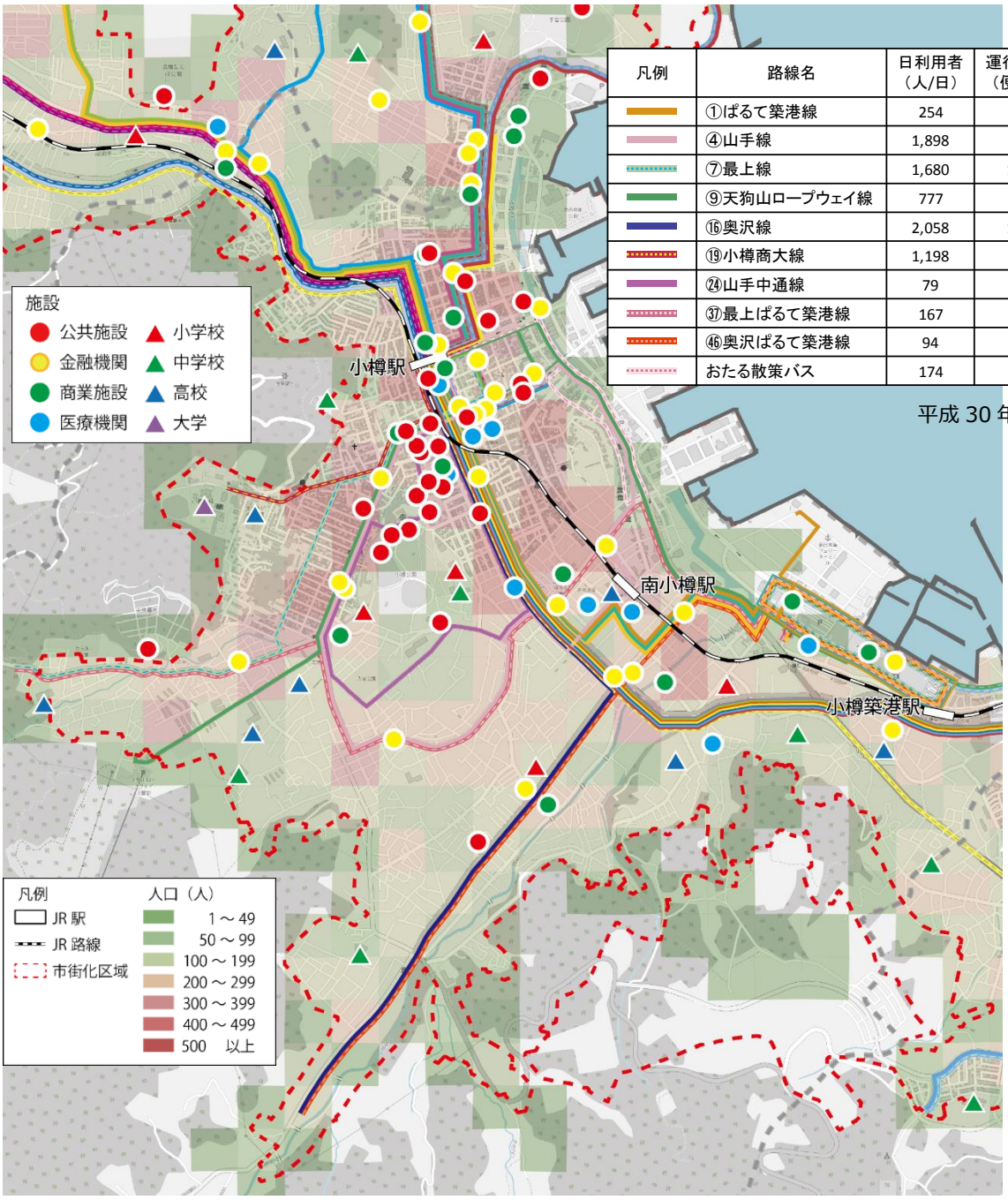
平成 30 年 5 月データ

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

【中央・山手・南小樽】



凡例	路線名	日利用者（人/日）	運行便数（便/日）	運行キロ（km/便）
	①ぱるて築港線	254	17	6.2
	④山手線	1,898	89	7.3
	⑦最上線	1,680	104	4.0
	⑨天狗山ロープウェイ線	777	75	8.7
	⑯奥沢線	2,058	101	6.1
	⑲小樽商大線	1,198	82	1.9
	㉔山手中通線	79	7	5.3
	㊲最上ぱるて築港線	167	10	7.2
	㊻奥沢ぱるて築港線	94	5	5.6
	おたる散策バス	174	17	4.1

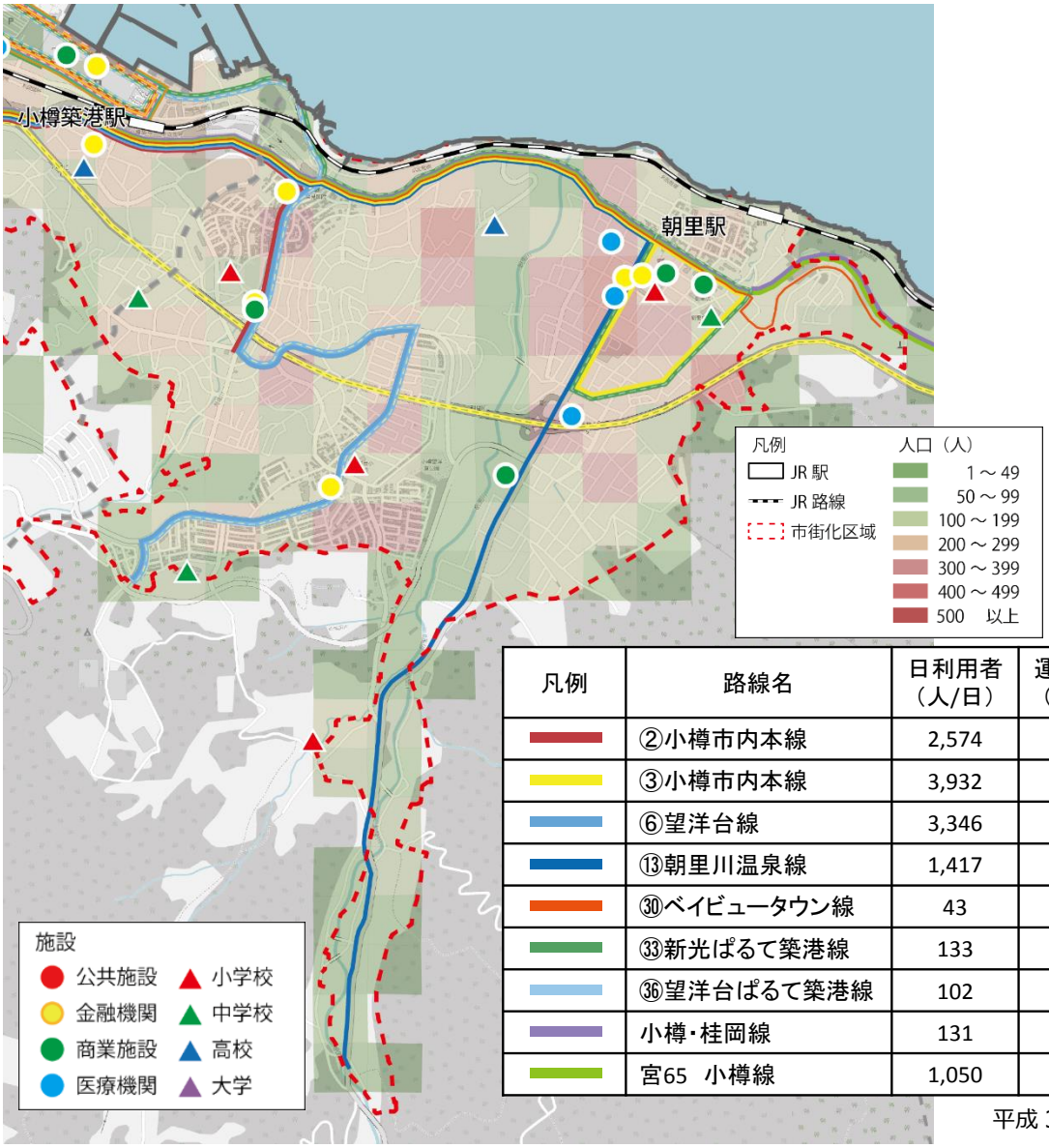
平成 30 年 5 月データ

図　4-13　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 4-5　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

【朝里】



凡例	路線名	日利用者（人/日）	運行便数（便/日）	運行キロ（km/便）
	②小樽市内本線	2,574	74	9.8
	③小樽市内本線	3,932	111	10.4
	⑥望洋台線	3,346	99	8.6
	⑬朝里川温泉線	1,417	47	11.1
	㉚ベイビュータウン線	43	1	12.4
	㉝新光ぱるて築港線	133	8	6.7
	㊱望洋台ぱるて築港線	102	6	6.7
	小樽・桂岡線	131	12	17.4
	宮65　小樽線	1,050	26	37.4

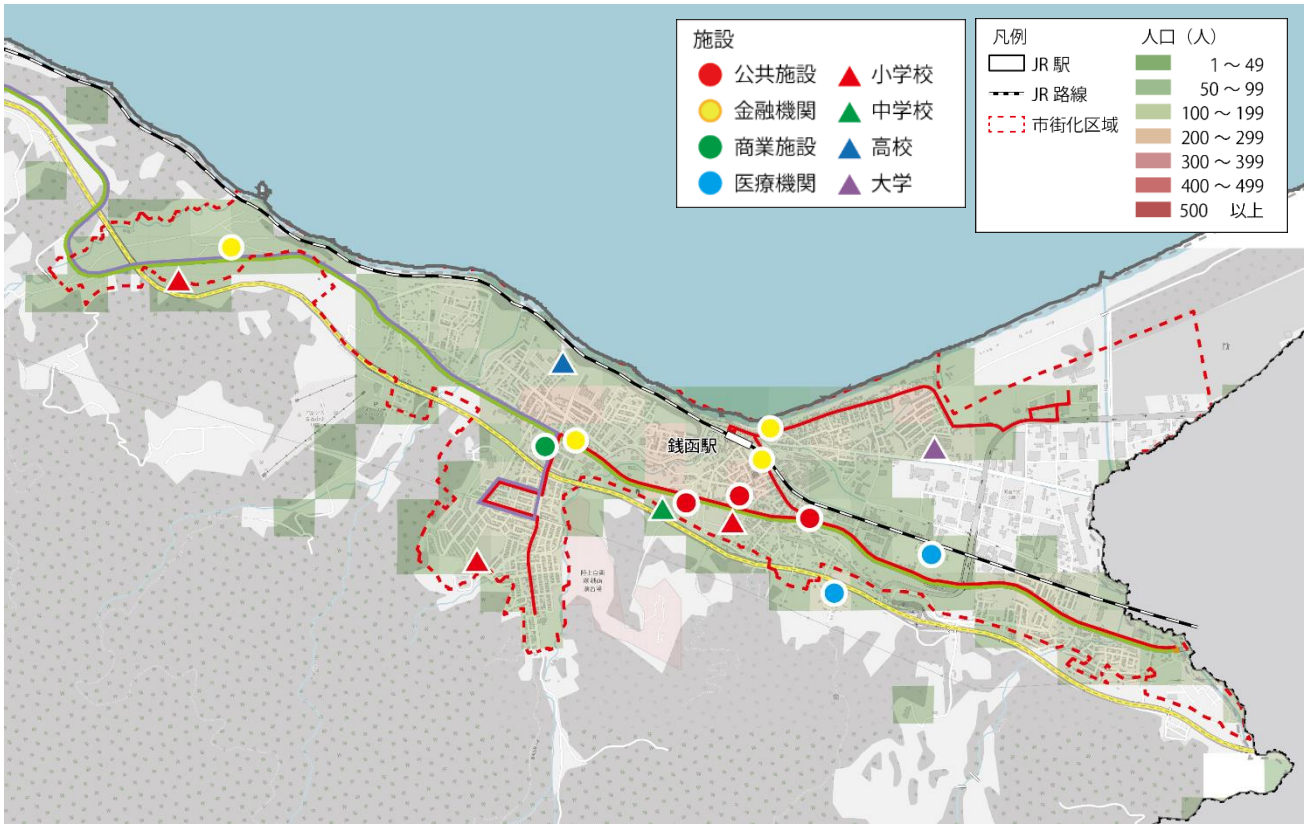
平成 30 年 5 月データ

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

【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㈱HP、北海道中央バス㈱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

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。

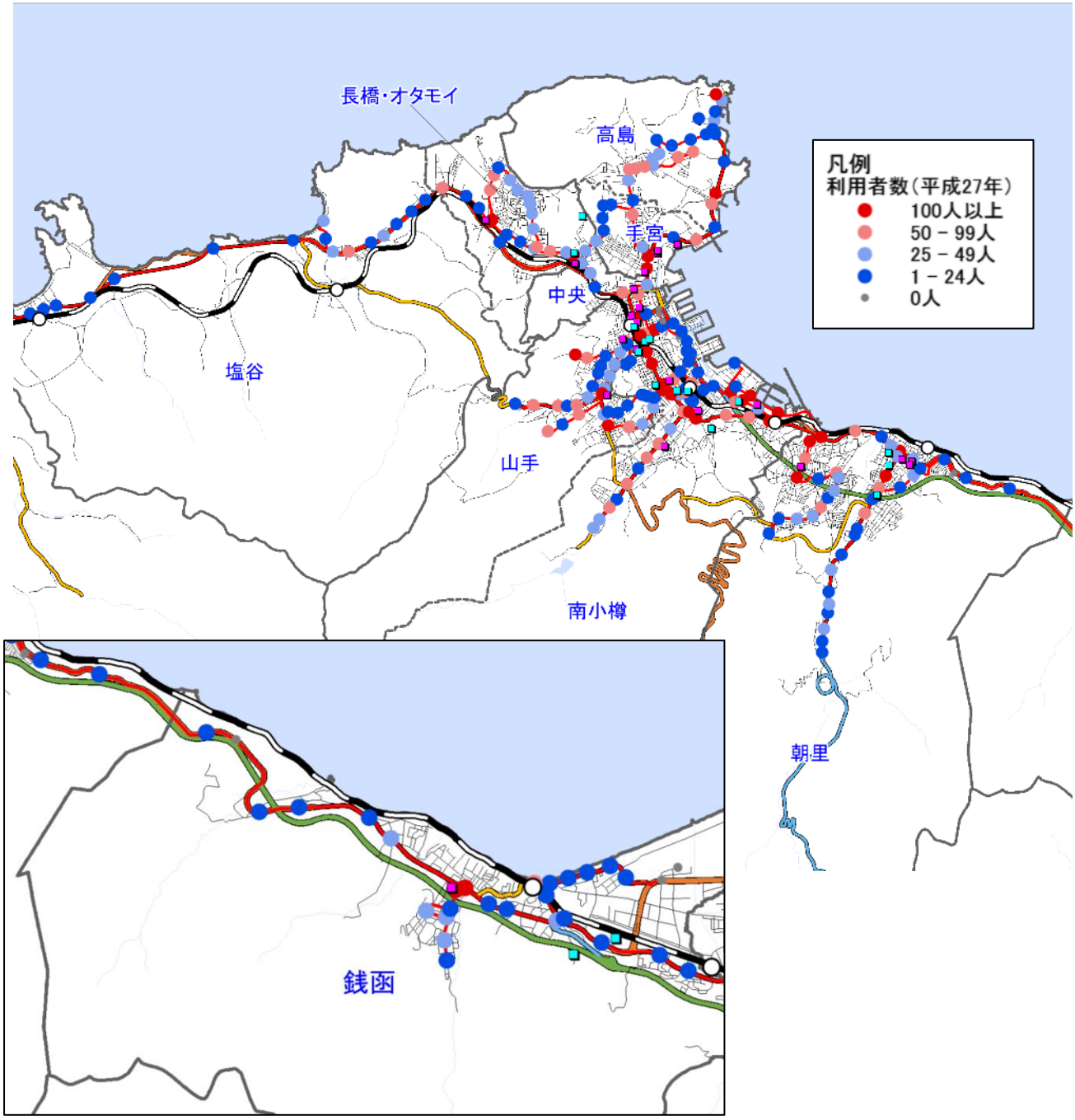


図　4-10　市内のバス停別利用者数［出典：H30 バス利用実態調査］

③系統一覧

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

表 4-8　系統一覧（1）［出典：各交通事業者提供資料］

運行主体	路線名	区間		便数		所要時間	運行距離	1便あたり利用者数 1日あたり利用者数
中央バス	ぱるて築港線	自	小樽駅前ターミナル	上	8 便	19～27 分/便	4.4～6.2km	14.9 人/便
		至	新日本海フェリー	下	9 便			254 人/日
	小樽市内本線	自	高島３丁目	上	37 便	37 分/便	9.8km	34.8 人/便
		至	桜町	下	37 便			2,574 人/日
	小樽市内本線 (ベイビュータウン経由)	自	手宮	上	2 便	27～42 分/便	12.4km	43.0 人/便
		至	新光２丁目	下	－			86 人/日
	小樽市内本線(手宮発着)	自	手宮	上	55 便	38～42 分/便	10.4km	35.3 人/便
		至	新光２丁目	下	54 便			3,846 人/日
	山手線(ヴェネツィア美術館経由)	自	本局前	上	1 便	31 分/便	7.3km	36.5 人/便
		至	本局前	下	－			73 人/日
	山手線	自	本局前	上	44 便	24 分/便	5.5km	21.0 人/便
		至	南小樽駅前	下	44 便			1,825 人/日
	望洋台線	自	小樽駅前	上	51 便	30～32 分/便	4.8～8.6km	33.8 人/便
		至	望洋台	下	48 便			3,346 人/日
	最上線	自	最上町	上	52 便	13～18 分/便	4.0km	16.2 人/便
		至	小樽駅前	下	52 便			1,680 人/日
	おたもい線	自	本局前	上	43 便	25 分/便	6.6km	22.9 人/便
		至	おたもい入口	下	42 便			1,945 人/日
	天狗山線 （グランドパーク小樽）	自	天狗山	上	2 便	40 分/便	8.7km	11.0 人/便
		至	グランドパーク小樽	下	2 便			44 人/日
	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	12～17 分/便	4.5km	10.9 人/便
		至	天狗山	下	35 便			733 人/日
	おたる水族館線	自	小樽運河ターミナル	上	10 便	29 分/便	7.3km	11.8 人/便
		至	おたる水族館	下	9 便			224 人/日
	祝津線	自	小樽駅前	上	28 便	26 分/便	6.6km	19.4 人/便
		至	おたる水族館	下	30 便			1,142 人/日
	赤岩線	自	本局前	上	35 便	25～27 分/便	5.6km	21.0 人/便
		至	かもめヶ丘団地	下	29 便			1,346 人/日
	朝里川温泉線	自	小樽駅前	上	23 便	36 分/便	11.1km	46.4 人/便
		至	朝里川温泉	下	24 便			1,437 人/日
	梅源線	自	本局前	上	36 便	20～22 分/便	5.7km	19.1 人/便
		至	手宮	下	35 便			1,357 人/日
	奥沢線 （南小樽駅前経由）	自	小樽駅前	上	1 便	15～25 分/便	3.7～6.1km	23.8 人/便
		至	天神町	下	3 便			143 人/日

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 1日あたり利用者数
中央バス	奥沢線	自	小樽駅前	上	49 便	20 分/便	5.2km	21.0 人/便
		至	天神町	下	48 便			1,915 人/日
	塩谷線	自	本局前	上	32 便	30 分/便	9.1km	23.9 人/便
		至	塩谷海岸	下	30 便			1,482 人/日
	余市線	自	余市梅川車庫	上	29 便	52 分/便	23.9km	13.5 人/便
		至	小樽駅前	下	30 便			809 人/日
	商大線	自	小樽駅前	上	43 便	6～9 分/便	1.9km	14.4 人/便
		至	小樽商大前	下	39 便			1,198 人/日
	積丹線	自	神威岬	上	14 便	80～138 分/便	44.9～80.1km	3.1 人/便
		至	小樽駅前	下	13 便			83 人/日
	山手仲通線	自	小樽駅前	上	7 便	20 分/便	5.3km	11.3 人/便
		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
		至	小樽駅前	下	－			43 人/日
	新光ぱるて築港線	自	新南樽市場	上	4 便	19～23 分/便	6.1～6.7km	16.6 人/便
		至	新光２丁目	下	4 便			133 人/日
	望洋台ぱるて築港線	自	新南樽市場	上	3 便	22～25 分/便	6.4～6.7km	16.9 人/便
		至	望洋台	下	3 便			102 人/日
	最上ぱるて築港線	自	最上町	上	5 便	26～31 分/便	6.9～7.2km	16.7 人/便
		至	ぱるて築港	下	5 便			167 人/日
	おたもい・ぱるて築港線	自	ぱるて築港	上	3 便	40～45 分/便	10.4～11.1km	48.2 人/便
		至	おたもい入口	下	4 便			338 人/日
	赤岩ぱるて築港線	自	ぱるて築港	上	4 便	40～45 分/便	9.5～10.2km	44.4 人/便
		至	かもめ丘団地	下	6 便			444 人/日
	奥沢・ぱるて築港線	自	天神町	上	2 便	21～26 分/便	5.3～5.6km	18.7 人/便
		至	ぱるて築港	下	3 便			94 人/日
	おたる散策バス	自	小樽駅前	上	17 便	35 分/便	4.1km	10.2 人/便
		至	小樽駅前	下	－便			174 人/日
	小樽・桂岡線	自	小樽駅前	上	6 便	33 分/便	17.4km	21.8 人/便
		至	桂岡中央公園	下	6 便			131 人/日
	銭函・桂岡線	自	銭函浄水場	上	17 便	14～22 分/便	4.3～6.4km	7.4 人/便
		至	銭函パークゴルフ場	下	17 便			251 人/日
JRバス	宮 65	自	小樽駅前	上	13 便	73～108 分/便	31.1～37.4km	10.4 人/便
		至	宮の沢駅、札幌駅	下	13 便			578 人/日
ニセコバス	小樽線	自	小樽駅前	上	4 便	112 分/便	76.6km	2.4 人/便
		至	ニセコ駅前	下	4 便			19 人/日

※路線名に下線が付いている路線は、小樽市内間の移動のみの利用者数を記載

（４）タクシー

①運行状況

市内には国道５号沿線を中心に８社のタクシー事業者が立地しています。

表 4-10　市内をカバーする営業所があるタクシー事業者一覧

[出典：（一社）北海道ハイヤー協会ほか]　（五十音順）

事務所名	所在地域	所有車両		
		特大車	大型車	小型車
共同交通㈱	新富町	－	－	19 台
金星小樽ハイヤー㈱本社	花園	－	－	15 台
金星小樽ハイヤー㈱朝里営業所	新光	－	－	47 台
小樽つばめ交通㈱	長橋	－	－	34 台
こだま交通㈱	若松	2 台	－	29 台
ぜにばこ交通㈱	見晴町	－	－	12 台
トンボハイヤー㈱	色内	－	－	30 台
北海道中央タクシー㈱	オタモイ	－	－	30 台
㈱ミドリ小型ハイヤー営業・真栄	稲穂	－	－	73 台
㈱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。

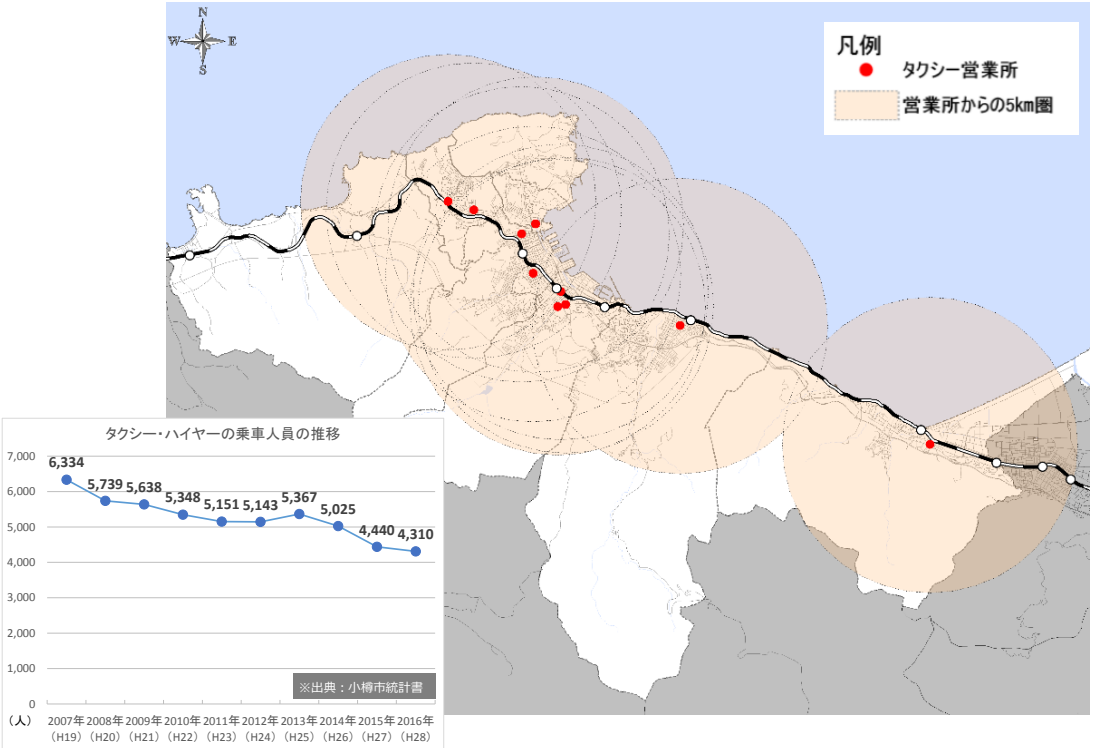


図 4-11　タクシー事業者営業所位置図と乗車人員の推移

（５）高齢者支援

①高齢者への公共交通料金の助成の概要

本市では、70 歳以上の高齢者の方を対象に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（ふれあいパス）

・　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

ふれあいパ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。

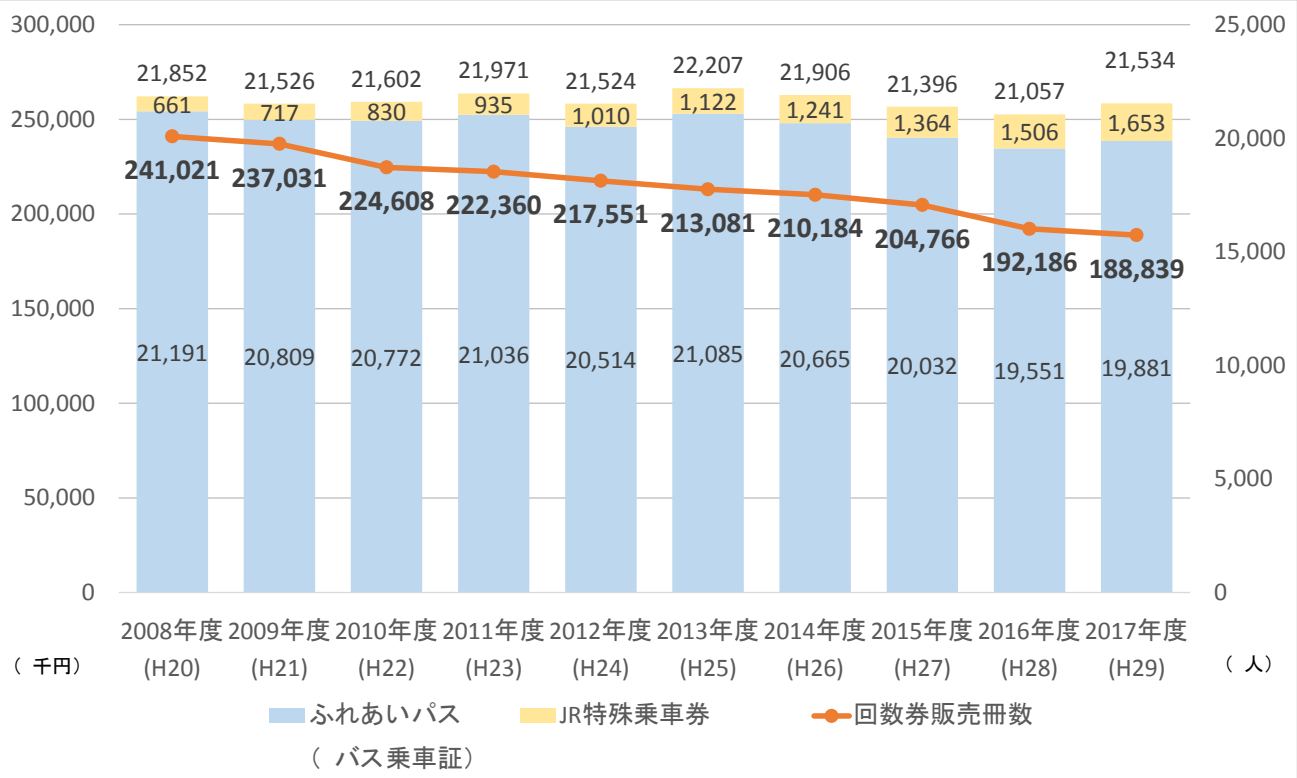


図　4-12　ふれあいパス等における交付状況等の推移

4-3　地域公共交通に関する各種調査結果

地域公共交通に関する各種調査結果の概要について、以下のとおり整理します。

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

①調査の目的

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

②調査対象

小樽市民 5,000 世帯

③調査期間

平成 30 年 7 月 20 日（金）から 8 月 3 日（金）

④配布・回収数（回収割合）

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

⑤調査結果概要

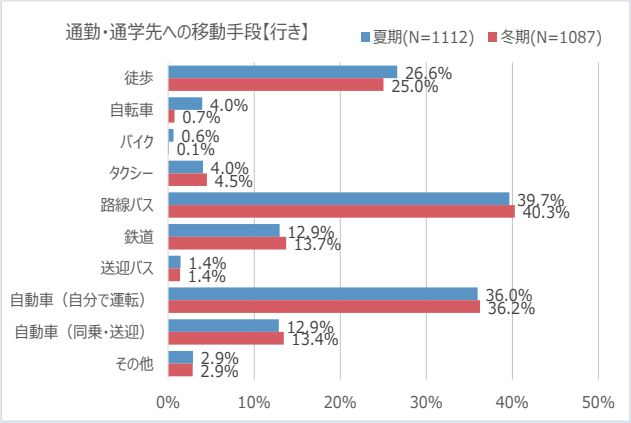
・バスを利用しない理由として､｢運行便数が少なくて利用しづらいため｣が約 3 割程度あるほか、「運行時間帯」及び「運行頻度、運行間隔」の満足度が、他項目と比較し、不満の割合（どちらかといえば不満及びとても不満を合わせた割合）が高い傾向にある。

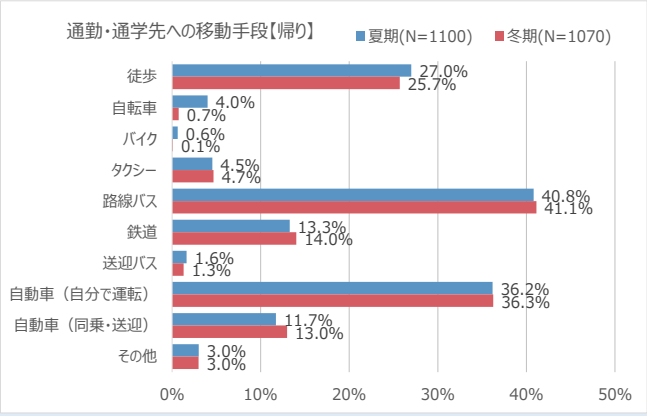
・時間帯に不満があると回答した方を対象に、許容できる始発・終発時間を調査したところ、一部地域において、実際の始発時間と許容できる始発時間に乖離が生じている。

・望ましい運行便数について、地域別で分析を行った結果、各地区の住宅街において、実際の運行便数と望ましい運行便数に乖離が生じている。

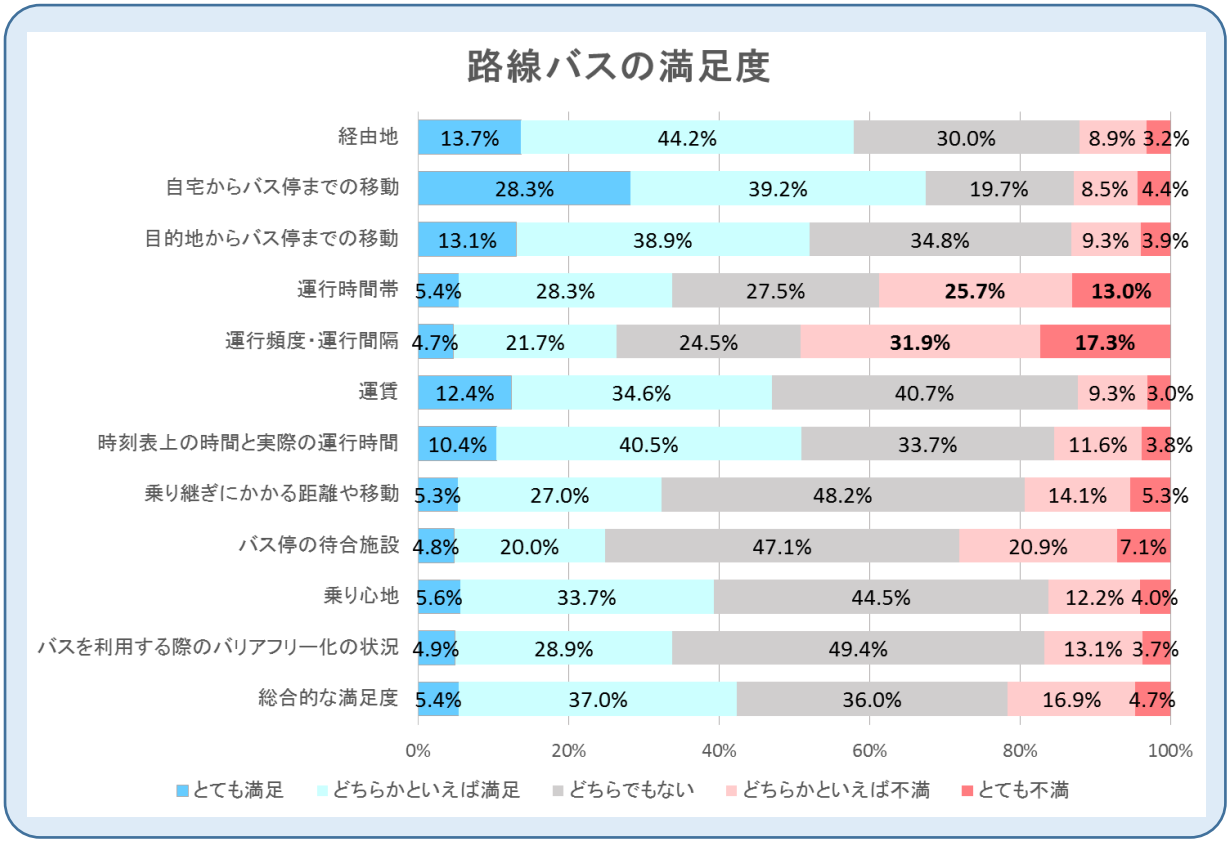
・目的地までの移動で乗り継ぎを行う場合、回答者の 8 割が乗継回数 1 回程度あれば許容できると回答している。

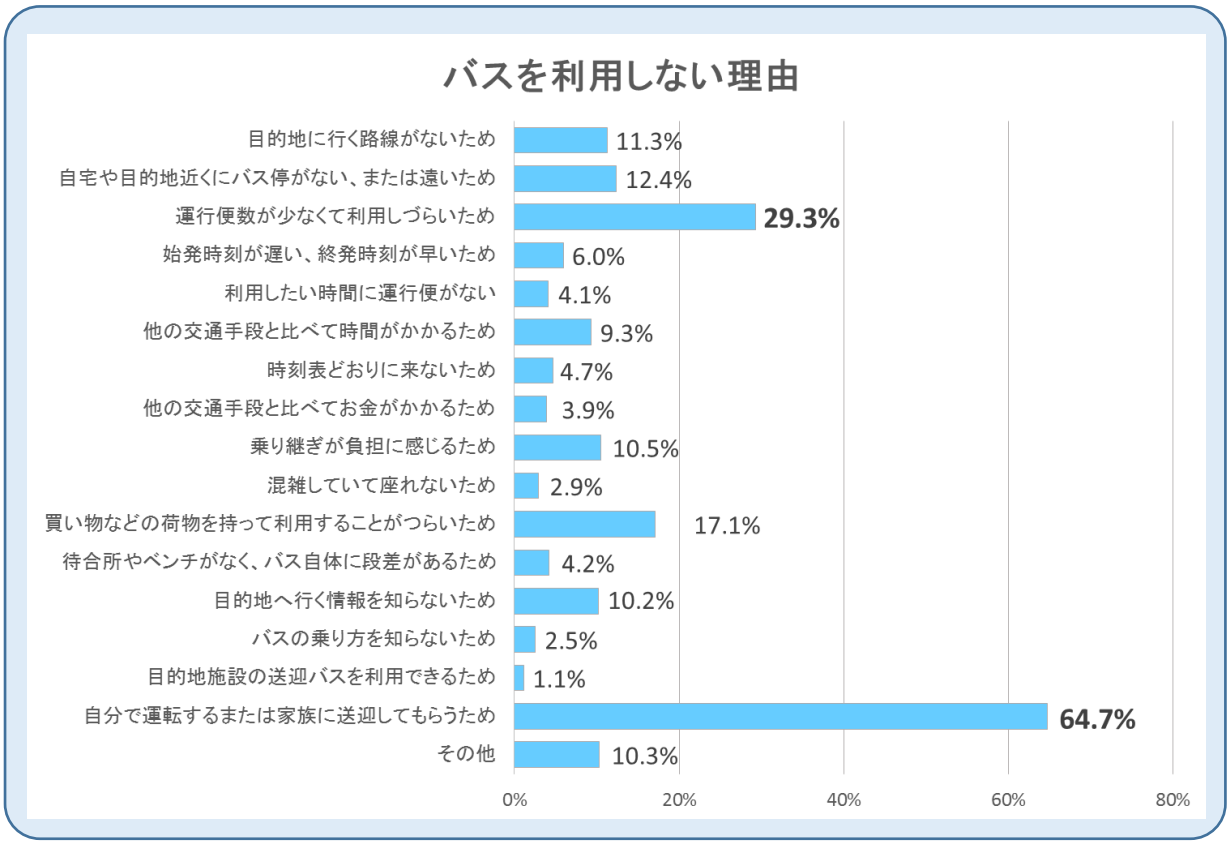
調査結果概要（一部抜粋）





調査結果概要（一部抜粋）


路線バスの満足度
経由地 13.7% 44.2% 30.0% 8.9% 3.2%
自宅からバス停までの移動 28.3% 39.2% 19.7% 8.5% 4.4%
目的地からバス停までの移動 13.1% 38.9% 34.8% 9.3% 3.9%
運行時間帯 5.4% 28.3% 27.5% 25.7% 13.0%
運行頻度・運行間隔 4.7% 21.7% 24.5% 31.9% 17.3%
運賃 12.4% 34.6% 40.7% 9.3% 3.0%
時刻表上の時間と実際の運行時間 10.4% 40.5% 33.7% 11.6% 3.8%
乗り継ぎにかかる距離や移動 5.3% 27.0% 48.2% 14.1% 5.3%
バス停の待合施設 4.8% 20.0% 47.1% 20.9% 7.1%
乗り心地 5.6% 33.7% 44.5% 12.2% 4.0%
バスを利用する際のバリアフリー化の状況 4.9% 28.9% 49.4% 13.1% 3.7%
総合的な満足度 5.4% 37.0% 36.0% 16.9% 4.7%
0% 20% 40% 60% 80% 100%
とても満足
どちらかといえば満足
どちらでもない
どちらかといえば不満
とても不満


バスを利用しない理由
目的地に行く路線がないため 11.3%
自宅や目的地近くにバス停がない、または遠いため 12.4%
運行便数が少なくて利用しづらいため 29.3%
始発時刻が遅い、終発時刻が早いため 6.0%
利用したい時間に運行便がない 4.1%
他の交通手段と比べて時間がかかるため 9.3%
時刻表どおりに来ないため 4.7%
他の交通手段と比べてお金がかかるため 3.9%
乗り継ぎが負担に感じるため 10.5%
混雑していて座れないため 2.9%
買い物などの荷物を持って利用することがつらいため 17.1%
待合所やベンチがなく、バス自体に段差があるため 4.2%
目的地へ行く情報を知らないため 10.2%
バスの乗り方を知らないため 2.5%
目的地施設の送迎バスを利用できるため 1.1%
自分で運転するまたは家族に送迎してもらうため 64.7%
その他 10.3%
0% 20% 40% 60% 80%

（２）バス乗降調査結果

①調査の目的

バス利用者の利用目的等を把握するための基礎データ収集を目的とする。

②調査対象

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

③調査期間

平成 30 年 7 月 12 日（木）、7 月 18 日（水）、7 月 19 日（木）　計 3 日間

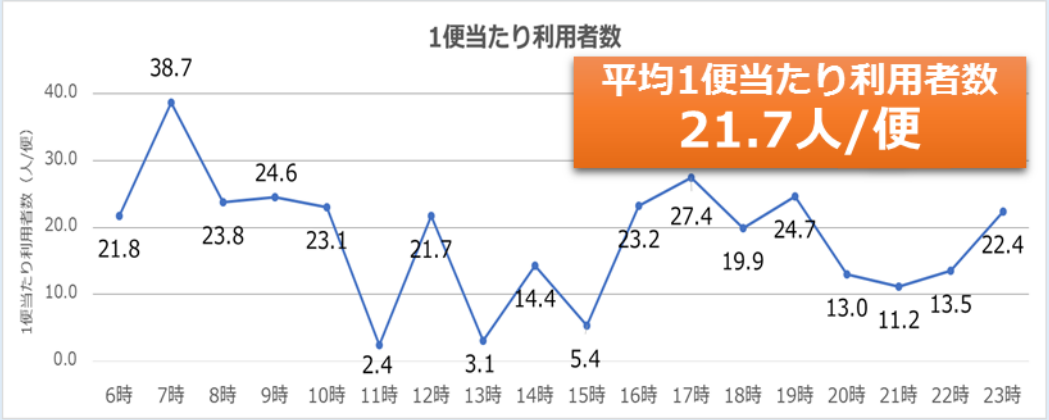
④調査方法

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

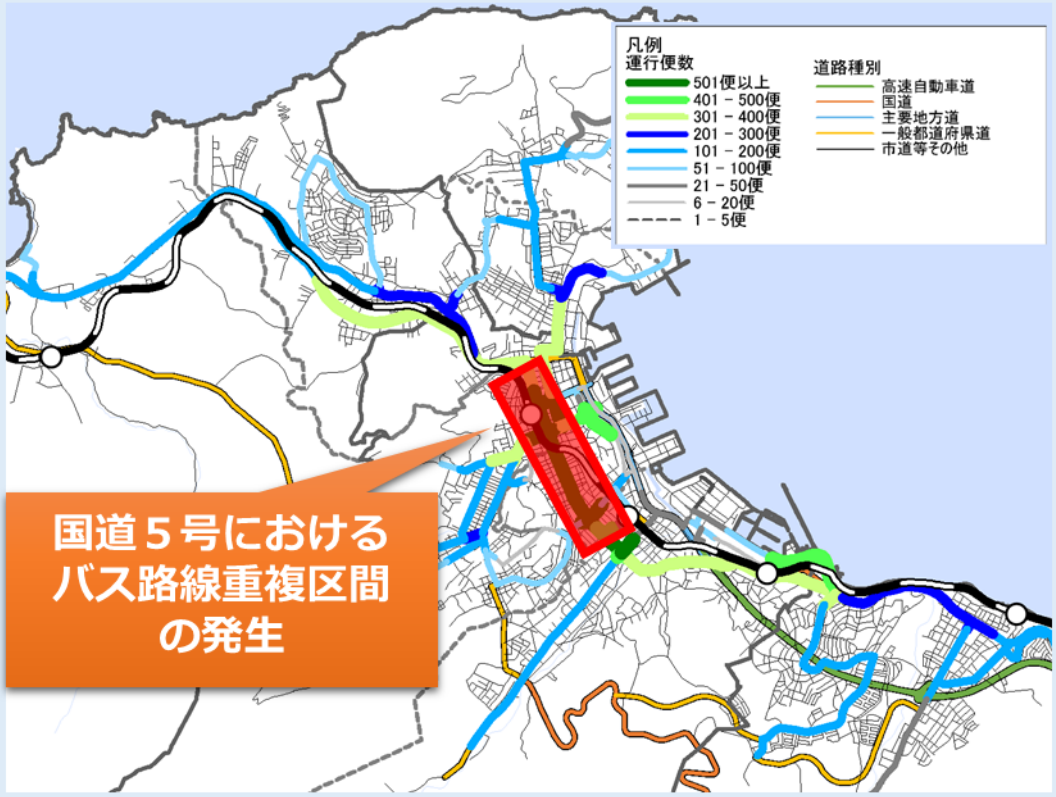
⑤調査結果概要

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

調査結果概要（一部抜粋）



	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
運行便数（便/日）	40	95	90	80	81	78	74	78	81	87	83	84	74	57	46	34	13	12	1,167
利用者数（拡大）（人/日）	872	3,680	2,140	1,967	1,869	187	1,609	240	1,164	469	1,928	2,306	1,476	1,408	597	380	176	269	25,382
1便当たりの利用者数（拡大）（人/便）	21.8	38.7	23.8	24.6	23.1	2.4	21.7	3.1	14.4	5.4	23.2	27.4	19.9	24.7	13.0	11.2	13.5	22.4	21.7



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

①調査の目的

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

②調査対象

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

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

③調査期間

平成３０年７月１０日（火）から平成３０年８月３日（金）まで

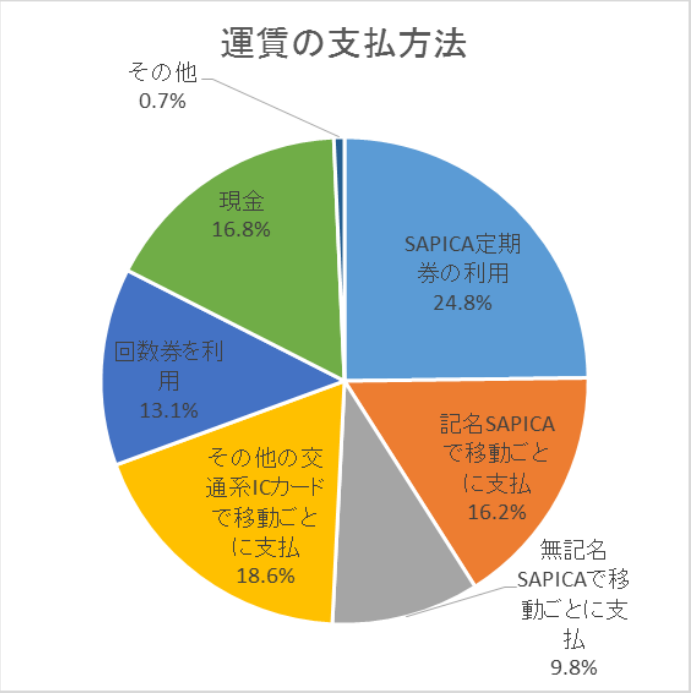
④調査方法

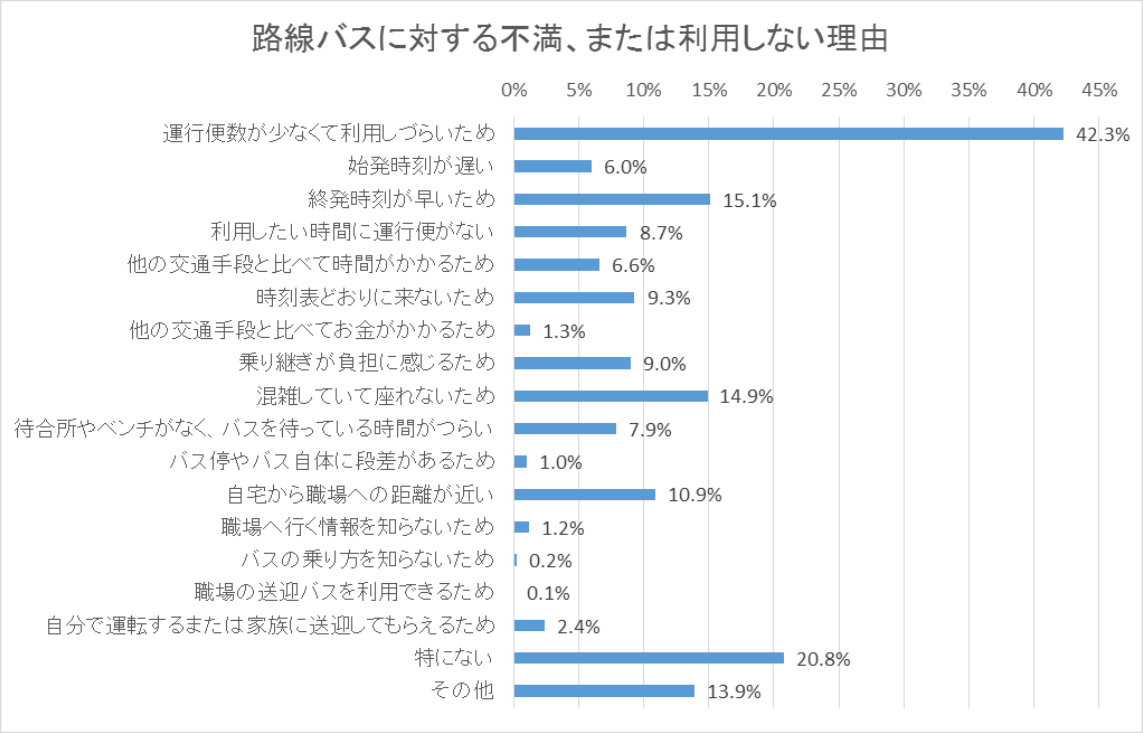
各企業による直接配布及び回収により実施

⑤調査結果概要

・出勤時間については、７：４６～８：４５の１時間に７５．０％の方が職場に到着している。
・退勤時間については、１７：０１～１８：００の１時間で４８．４％の方が退勤を開始している。
・通勤時の交通手段については、夏期と冬期で大きな変化はない。
・ＩＣカードの利用状況について、５０．８％の方がＳＡＰＩＣＡを利用しているが、回数券を利用している方は１３．１％、現金で支払っている方は１６．８％存在する。
・職場へ週に３日以上自家用車で送迎されている方は夏期で３２．８％おり、公共交通機関への利用を促す取組も必要である。
・路線バスのことを知っている方は８３．２％、路線バスのことをよく知らない人は１６．８％となっており、公共交通のことを知ってもらう取組を行う必要がある。
・路線バスに対する不満の内容は「運行便数が少なくて利用しづらいため」が４２．３％と最も多く、次いで「混雑していて座れないため」、「時刻表どおりに来ないため」など、混雑する時間帯が主要な利用時間帯である事情が伺われる。

調査結果概要（一部抜粋）


運賃の支払方法
その他
0.7%
現金
16.8%
SAPICA定期券の利用
24.8%
回数券を利用
13.1%
記名SAPICAで移動ごとに支払
16.2%
その他の交通系ICカードで移動ごとに支払
18.6%
無記名SAPICAで移動ごとに支払
9.8%


路線バスに対する不満、または利用しない理由
0%
5%
10%
15%
20%
25%
30%
35%
40%
45%
運行便数が少なくて利用しづらいため 42.3%
始発時刻が遅い 6.0%
終発時刻が早いため 15.1%
利用したい時間に運行便がない 8.7%
他の交通手段と比べて時間がかかるため 6.6%
時刻表どおりに来ないため 9.3%
他の交通手段と比べてお金がかかるため 1.3%
乗り継ぎが負担に感じるため 9.0%
混雑していて座れないため 14.9%
待合所やベンチがなく、バスを待っている時間がつらい 7.9%
バス停やバス自体に段差があるため 1.0%
自宅から職場への距離が近い 10.9%
職場へ行く情報を知らないため 1.2%
バスの乗り方を知らないため 0.2%
職場の送迎バスを利用できるため 0.1%
自分で運転するまたは家族に送迎してもらえるため 2.4%
特にない 20.8%
その他 13.9%

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

①調査の目的

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

②調査対象

市内に立地している高校や大学に通う学生

（高　校）
- 小樽潮陵高等学校
- 小樽商業高等学校
- 小樽水産高等学校
- 双葉高等学校
- 小樽桜陽高等学校
- 小樽未来創造高等学校
- 北照高等学校
- 小樽明峰高等学校

（大学等）
- 小樽商科大学
- 北海道職業能力開発大学校

③調査期間

平成３０年７月１０日（火）～平成３０年７月２７日（金）

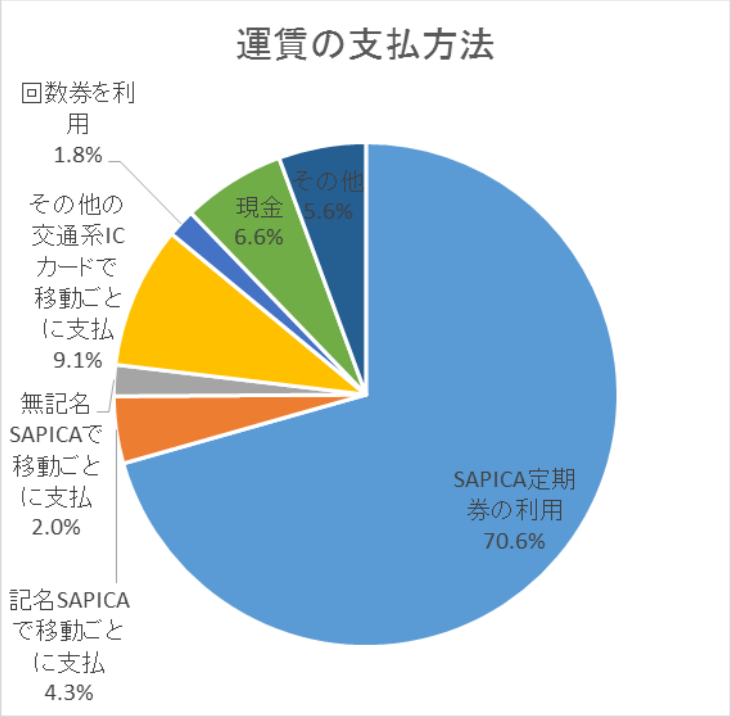
④調査方法

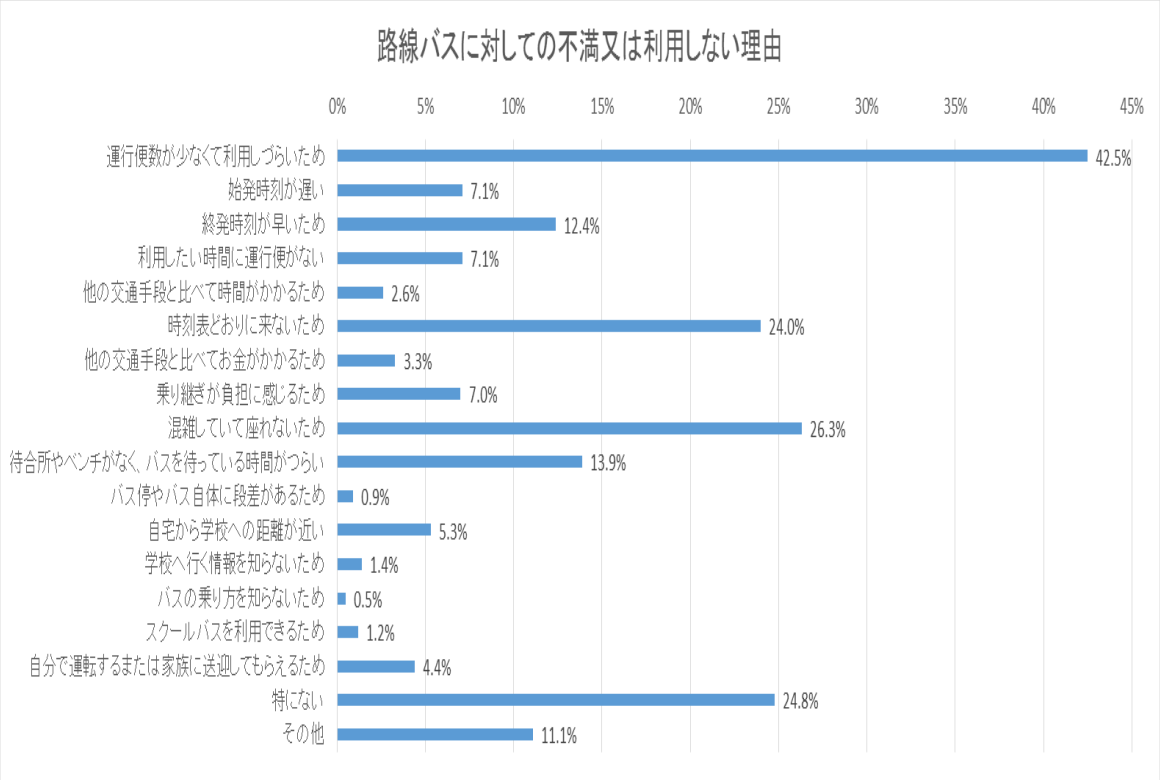
・各学校による直接配布及び回収により実施（小樽商科大学以外）
・敷地内及び学校施設にて市職員による配布及び回収により実施（小樽商科大学）

⑤調査結果概要

・登校時間は、７：４６～８：３０までに６３．２％の学生が学校に到着している。
・下校時間は１５：００～１６：００の１時間で４０．９％の学生が下校を開始している。
・登校時の交通手段については、夏期と冬期で大きな変化はない。
・ＩＣカードの利用状況、７６．３％の方がＳＡＰＩＣＡを利用している。
・学校へ週に３日以上自家用車で送迎されている方は夏期で２７．９％もおり、公共交通機関への利用を促す取組も必要である。
・路線バスのことを知っている方は８３．３％、路線バスのことをよく知らない人は１６．７％おり、公共交通のことを知ってもらう取組を行う必要がある。
・路線バスに対する不満の内容は、「運行便数が少なくて利用しづらいため」が最も多く、次いで「混雑していて座れないため」、「時刻表どおりに来ないため」など、混雑する時間帯が主要な利用時間帯である事情が伺われる。

調査結果概要（一部抜粋）


運賃の支払方法
回数券を利用 1.8%
その他の交通系ICカードで移動ごとに支払 9.1%
無記名SAPICAで移動ごとに支払 2.0%
記名SAPICAで移動ごとに支払 4.3%
現金 6.6%
その他 5.6%
SAPICA定期券の利用 70.6%


路線バスに対しての不満又は利用しない理由
0%
5%
10%
15%
20%
25%
30%
35%
40%
45%
運行便数が少なくて利用しづらいため 42.5%
始発時刻が遅い 7.1%
終発時刻が早いため 12.4%
利用したい時間に運行便がない 7.1%
他の交通手段と比べて時間がかかるため 2.6%
時刻表どおりに来ないため 24.0%
他の交通手段と比べてお金がかかるため 3.3%
乗り継ぎが負担に感じるため 7.0%
混雑していて座れないため 26.3%
待合所やベンチがなく、バスを待っている時間がつらい 13.9%
バス停やバス自体に段差があるため 0.9%
自宅から学校への距離が近い 5.3%
学校へ行く情報を知らないため 1.4%
バスの乗り方を知らないため 0.5%
スクールバスを利用できるため 1.2%
自分で運転するまたは家族に送迎してもらえるため 4.4%
特にない 24.8%
その他 11.1%

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

①調査の目的

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

②調査対象

小樽市以外に在住している方で、小樽に来訪した方

③調査期間

平成３０年１０月１５日（月）から１０月３０日（火）まで

④調査方法

・　小樽駅等の周辺での聞き取り調査

小樽駅、南小樽駅及び小樽築港駅の３駅の周辺で調査員が直接観光客から調査票の内容を聞き取りして実施。

なお、調査員については、北海道科学大学に協力を依頼し、学生が調査を実施。

・　国際インフォメーションセンターでの聞き取り調査。

一般社団法人小樽観光協会に依頼し、国際インフォメーションセンターにて調査票を留め置きして実施。

・　宿泊施設への留め置き調査

市内２宿泊施設に協力を依頼し、調査票の留め置きにより実施。

⑤調査結果概要

・小樽市内を拠点として移動する他地域は、札幌市への移動が７９．５％と多く、後志への移動は７．１％と少ないことが判明。また、市内のみで移動する方は１６．４％と少ない。

・市内で有名な観光スポットが互いに近いこともあり、路線バスの利用が少ない。

・路線バスを利用しなかった理由として「目的地への行き方が分からない」や「乗り方が分からない」など声があるため、情報提供のあり方にも改善検討の余地がある。

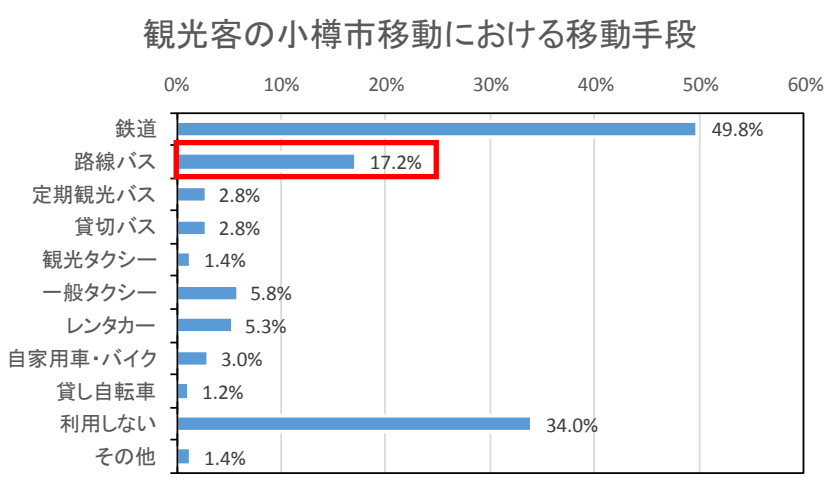
・事前に収集したい交通機関の情報については「運賃・料金」と「乗降する駅やバス停等の名称」「時刻表」「目的地までの所要時間」が求められている。さらに海外観光客については、「乗降の方法」についても周知する余地がある。

・情報を収集したい媒体については、スマートフォンが最も多いが、海外観光客においては、「観光案内等のパンフレットやマップ」での案内が求められている。

調査結果概要（一部抜粋）

おたる散策バス
OTARU Stroller's Bus
小樽駅前ターミナル（現在地）
小樽運河ターミナル
メルヘン交差点・北一硝子など
大人 220円
小人 110円
おたる市内線バス 一日乗車券
大人 750円 小人 380円
4番のりば
9 天狗山ロープウエイ行き
For Tenguyama Ropeway
おたる市内線バス一日乗車券
と
ロープウエイ往復乗車券
が
セットになったお得な
バスセット券も
発売中！
3番のりば
10 おたる水族館行き
For Otaru Aquarium
大人気の
おたる水族館や
小樽貴賓館、
小樽芸術村へ
行くならこのバス！
天狗山
小樽駅前から小樽天狗山へは
一日乗車券等の内容が多言語未対応

■観光客が多く利用する区間
長橋・オタモイ
高島
おたる水族館
手宮
小樽市総合博物館
中央
塩谷
山手
天狗山
南小樽
朝里川温泉
朝里
銭函
凡例
観光利用者数
200人以上
100～199人
50～99人
25～49人
1～24人
0人
観光施設
利用実態調査の値を
実際の運行便数で拡大
■観光目的の利用者数（拡大値）：644人/日
■観光利用の多い区間拡大図
おたる水族館
高島
手宮
小樽市総合博物館


観光客の小樽市移動における移動手段
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
鉄道 49.8%
路線バス 17.2%
定期観光バス 2.8%
貸切バス 2.8%
観光タクシー 1.4%
一般タクシー 5.8%
レンタカー 5.3%
自家用車・バイク 3.0%
貸し自転車 1.2%
利用しない 34.0%
その他 1.4%

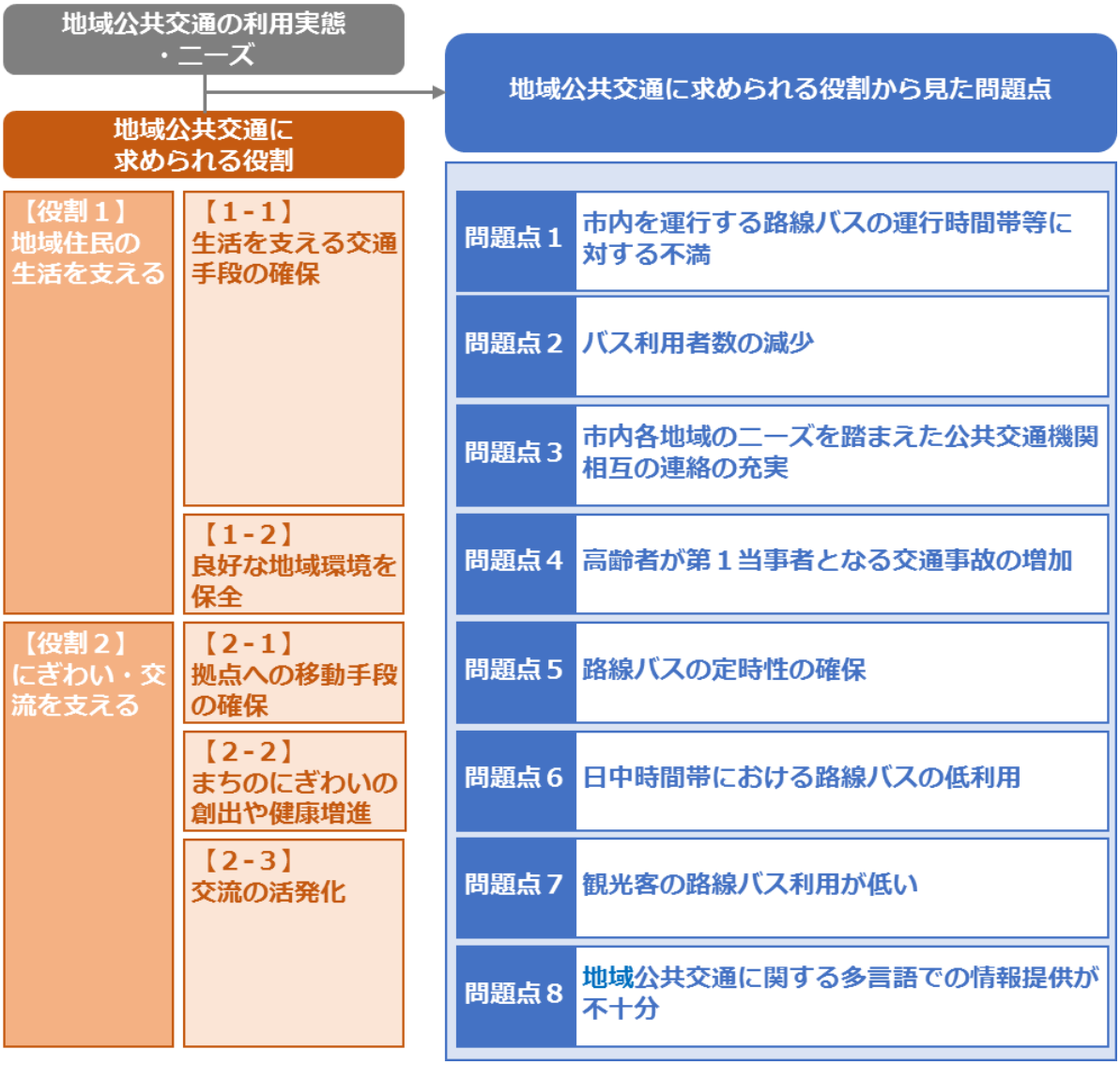
第５章　地域公共交通に関する問題点及び課題

5　地域公共交通に関する問題点及び課題

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

5-1　地域公共交通に求められる役割から見た問題点

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



【役割１】地域住民の生活を支える

【１-１】生活を支える交通手段の確保

問題点１　市内を運行する路線バスの運行時間帯等に対する不満

■ 問題点とした地域の現状

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

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

・市民アンケート調査の結果、市内路線バスの「運行経路」や「バス乗降車位置」に対しては、バス利用者の約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。

・通勤者・通学者のアンケート調査の結果、各調査共通して「運行便数が少ない」ことや「混雑していて座れない」「終発時刻が早い」ことに対するバス利用者の不満が高い傾向にあります。また、市内バス路線本線（手宮～新光、高島～桜町）から離れた学校に通うバス利用者において「運行便数が少ない」と回答する割合が高い傾向にあります。

問題点２　バス利用者数の減少

■ 問題点とした地域の現状

・本市の人口構成で最も多い生産年齢人口（15 歳以上６５歳未満）の減少等の影響により、市内を運行する路線バスの利用者数は年々減少しており、平成 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。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

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

問題点３	市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実

■ 問題点とした地域の現状

・市内の病院・商業・公共施設等は、全市的にみると、小樽駅や南小樽駅、小樽築港駅周辺に集中している状況です。

・現在のバス路線の多くは、小樽駅を中心に構成されており、塩谷・高島方向から南小樽駅・小樽築港駅に向かうには基本的に乗り継ぎが必要となります。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

・市民アンケート調査の結果、市内全地域で病院・商業・公共施設が集中している「中央・山手・南小樽」を行き先とする移動が多くなっていますが、銭函地区においては、札幌市を行き先とする移動が約６割となっています。

・銭函地区から札幌市への移動については、鉄道を利用した移動が主となっています。

・市外への移動時の鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化に対する要望があります。

【１-２】良好な地域環境を保全

問題点４	高齢者が第１当事者となる交通事故の増加

■ 問題点とした地域の現状

・本市の自動車保有台数は、年々減少傾向にあるものの、人口１人あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車依存が進行していることが分かります。

・本市で発生している交通事故の発生件数は、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。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

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

【役割２】賑わい・交流を支える

【２-１】拠点への移動手段の確保

問題点５	路線バスの定時性の確保

■ 問題点とした地域の現状

・本市は坂道の多い地形となっており、その地形に応じた道路ネットワークが形成されている関係上、市内を運行する路線バスも主要幹線である国道５号を経由せざるを得ない状況です。国道５号は、１日あたり 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 500 便が運行されています。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

・通学者アンケート調査の結果、バスが「時刻表どおりに来ないため」とする不満が２割以上あります。

・市民アンケート調査の結果、バス路線に対する要望として、許容できるバスの遅れ時間として、10 分以内との回答が約５割となっており、定時運行への要望が高い状況です。

【２-２】まちのにぎわいの創出や健康増進

問題点６　日中時間帯における路線バスの低利用

■ 問題点とした地域の現状

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

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

・バス乗降調査の結果、バスの主な利用者は通勤・通学者であり、市内路線バスのピーク時間帯は出勤・登校時間帯である７時台や帰宅時間帯である 17 時台となっています。

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

【２-３】交流の活発化

問題点７　観光客の路線バス利用が低い

■ 問題点とした地域の現状

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

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

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

問題点８　地域公共交通に関する多言語での情報提供が不十分

■ 問題点とした地域の現状

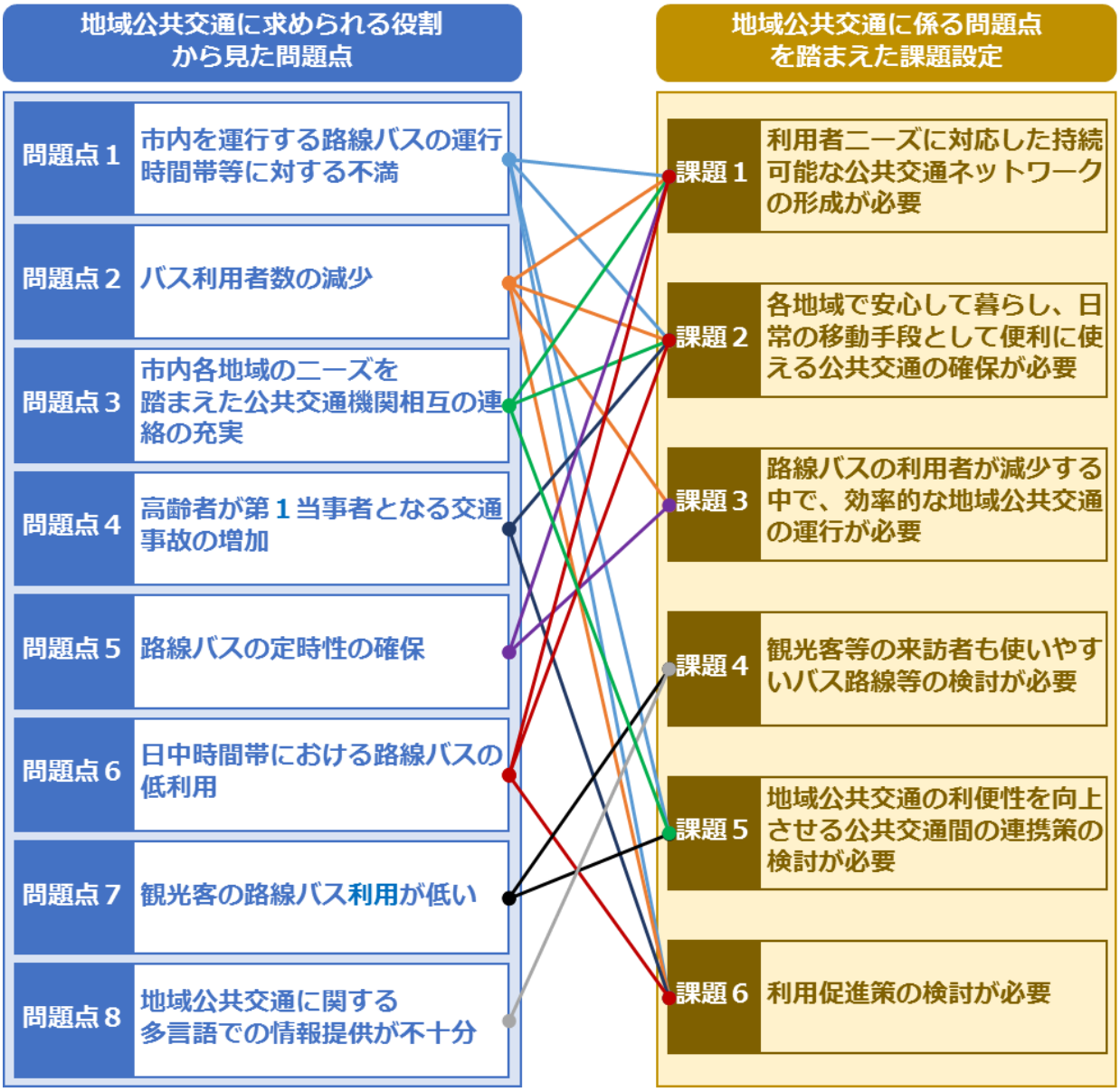
・市内バス路線の拠点となっている小樽駅前バスターミナルにおいて、路線の行き先や乗り場情報等の多言語化は一部の実施に留まっています。

■ 問題点とした利用実態と市民ニーズ

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

５-２　地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題

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



課題１	利用者ニーズを踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要

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

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

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

課題３	路線バスの利用者が減少する中で、効率的な地域公共交通の運行が必要

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

課題４	観光客等の来訪者も使いやすいバス路線等の検討が必要

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

課題５	地域公共交通の利便性を向上させる公共交通間の連携策の検討が必要

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

課題６	利用促進策の検討が必要

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

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

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

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

第６章　小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針

６　小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針

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

６-１　将来像

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

《地域公共交通のあるべき姿（将来像）》

暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい

持続可能な地域公共交通の構築

《地域公共交通のあるべき姿（将来像）の考え方》

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

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

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

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

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

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

6-2　基本方針

本市の地域公共交通のあるべき姿（将来像）を踏まえ、基本方針の設定にあたっては、計画の対象期間である７年後の地域公共交通網の目指す姿を示します。

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

《地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針》

基本方針１	市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成

【課題１，２，３，４，５に対応】

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

基本方針２	持続可能で安定した運営形態の構築

【課題１，２，３に対応】

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

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

【課題３，５，６に対応】

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

基本方針４	市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現

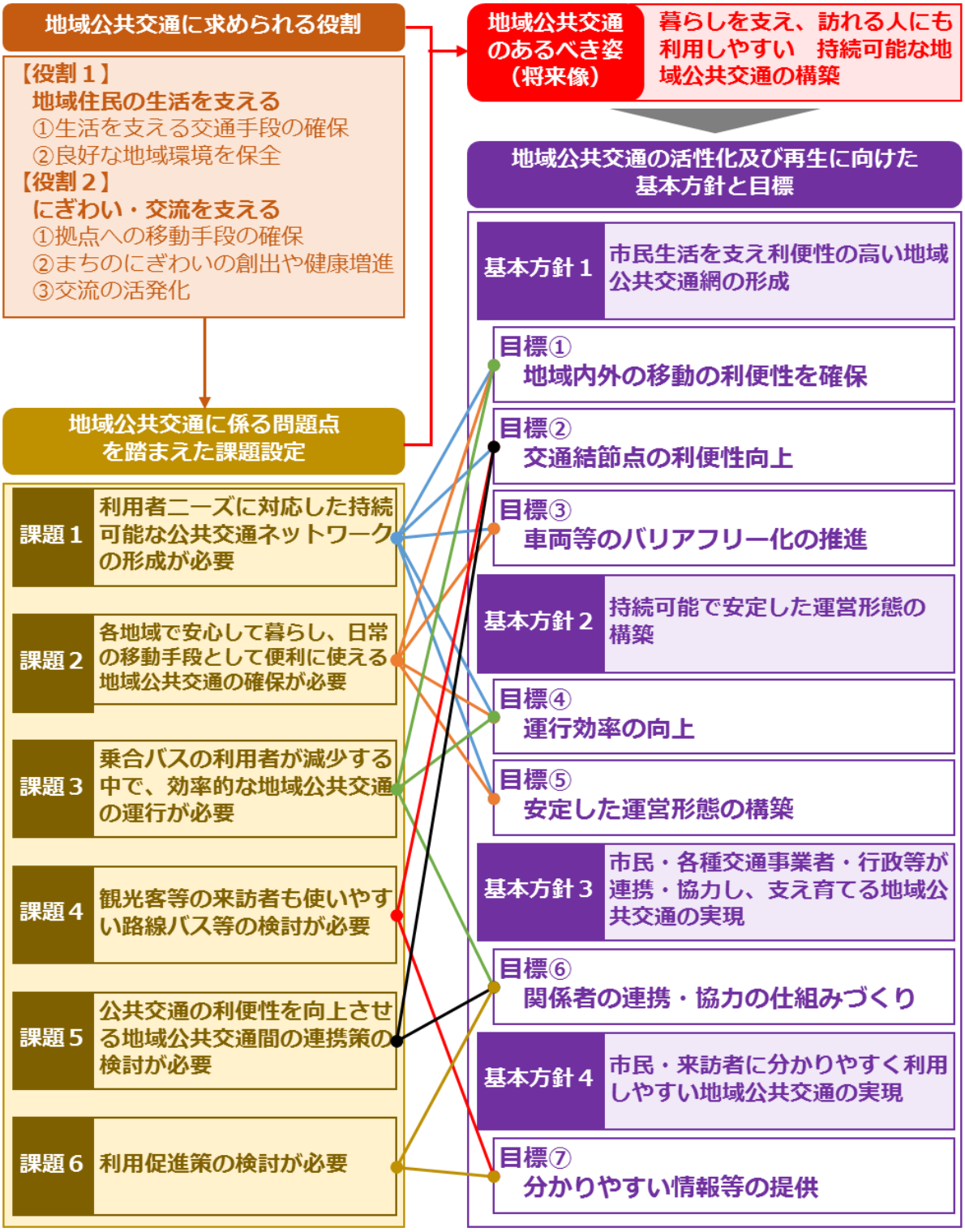
【課題４，６に対応】

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

6-3　基本方針に基づく目標

（１）計画の目標

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



（２）目標と評価指標

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

基本方針１	市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成

目標①：地域内外の移動の利便性を確保
目標②：交通結節点の利便性向上
目標③：車両等のバリアフリー化の推進

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

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

■　**評価指標**

評価指標	現況値 （H30 年度）	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

■　**指標の算出方法**

市民アンケート調査を実施し、その結果を用いて評価します。

基本方針２	持続可能で安定した運営形態の構築

目標④：運行効率の向上
目標⑤：安定した運営形態の構築

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

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

■　**評価指標**

評価指標	現況値 （H30 年度）	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

■　**指標の算出方法**

新規取組件数を調査し、その結果を用いて評価します。

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

目標⑥：関係者の連携・協力の仕組みづくり

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

また、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。

【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㈱	ＪＲ函館線	他市町村との連絡等の広域移動を含めた移動に対応。 （広域路線の維持確保（※1の路線は、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）を活用）については、後志地域と連携して取り組む）。
	高速バス	北海道中央バス㈱	高速よいち号 高速ニセコ号 高速いわない号 高速しゃこたん号	
			高速おたる号 ※　共同運行	
		ジェイ・アール北海道バス㈱		
	路線バス	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㈱	小樽線　※１	
市内路線	路線バス	北海道中央バス㈱	奥沢線 望洋台線 最上線 山手線 天狗山ロープウェイ線 小樽商大線 梅源線 赤岩線 奥沢ぱるて築港線 おたもいぱるて築港線 赤岩ぱるて築港線 望洋台ぱるて築港線 おたる散策バス 小樽市内本線 小樽市内本線（桜町） 山手中通線 おたもい線　※2 塩谷線　※2 祝津線　※2 ぱるて築港線　※2 小樽ベイビュータウン線　※2 新光ぱるて築港線　※2 最上ぱるて築港線　※2 おたる水族館線　※2 朝里川温泉線　※2 銭函桂岡線　※2 小樽桂岡線　※2	主に市内での移動に対応するほか、ＪＲ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。

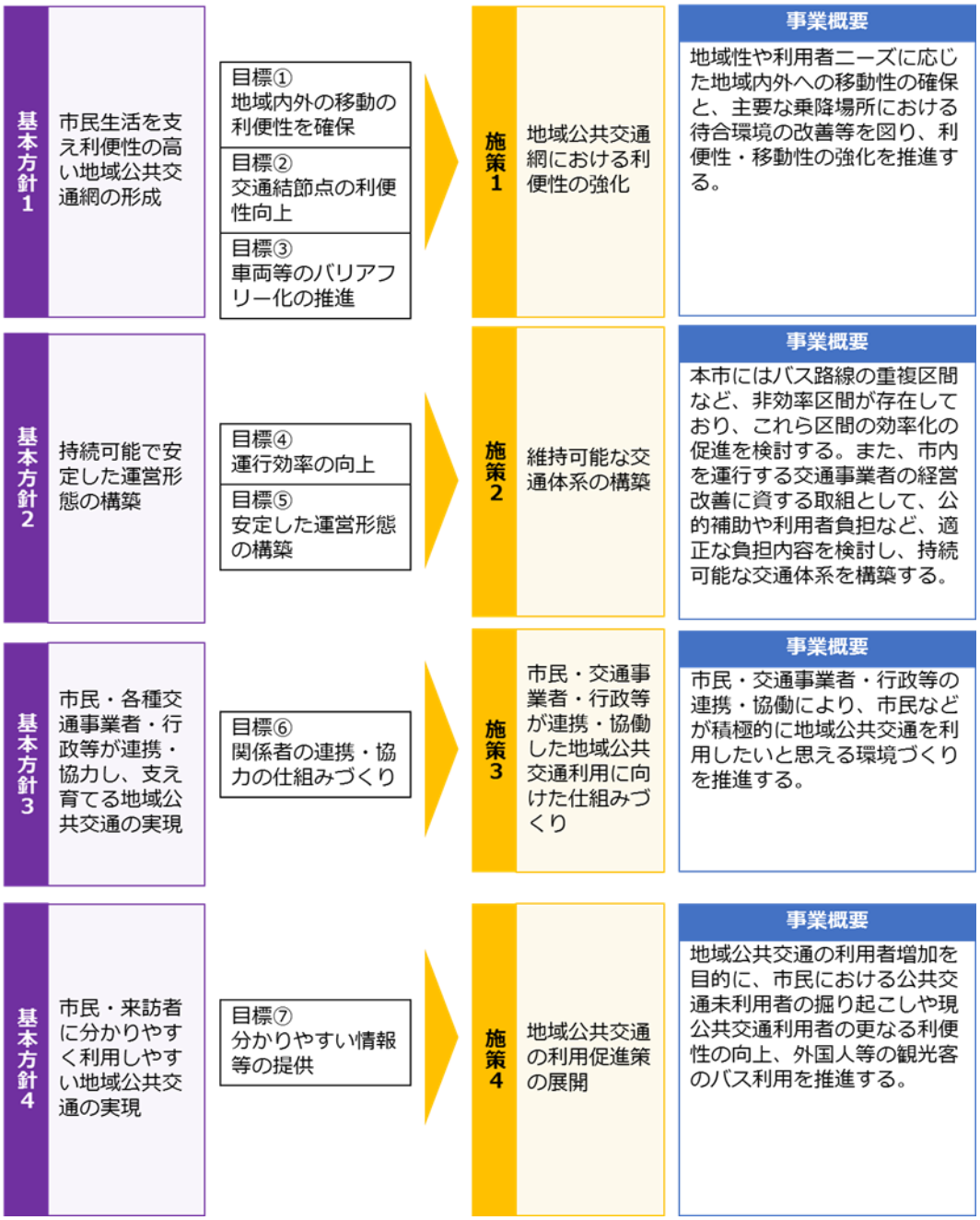
第７章　基本方針に基づく施策内容

7　基本方針に基づく施策内容

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

7-1　施策の体系

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



７-２　施策の内容

（施策１）地域公共交通網における利便性の強化

項　　目	内　容　等
概　　要	・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。 ＜想定事業＞ **①バス路線の効率化に資する体系の検討** 事業例１）交通結節点の創出の検討 事業例２）既存バス路線の効率化に資する運行ルート等の見直し検討 事業例３）既存バス路線の統合可能性の検討 事業例４）利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討 **②既存バス路線における課題等の情報収集** **③鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善** **④バス待ち環境の整備** 事業例１）乗車の多いバス停における上屋の設置 事業例２）バスロケーションシステムの導入研究 ▼上屋の設置事例　▼バスロケーションシステムの導入事例 （出典）国土交通省北海道運輸局 **⑤高齢者等への対応** 事業例１）高齢者への支援 事業例２）車両のバリアフリー化
実施主体	交通事業者、行政
実施時期	令和元年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）、既存事業は継続実施

（施策２）持続可能な交通体系の構築

<table>
<tr><th>項　　目</th><th>内　容　等</th></tr>
<tr><td>概　　要</td><td>

・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。
・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。

＜想定事業＞
①バス路線の効率化に資する体系の検討（再掲）
事業例１）交通結節点の創出の検討
事業例２）既存バス路線の効率化に資する運行ルート等の見直し検討
事業例３）既存バス路線の統合可能性の検討
事業例４）利用実態に即したデマンドバスなどの交通モードの検討

②適正な運賃の設定の検討
▼市内路線バス運賃の改定状況

<table>
<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>
<tr><td>小樽市内線運賃</td><td>200円</td><td>210円</td><td>220円</td></tr>
</table>

③交通事業者への公的補助の検討
▼道内主要都市における市町村単独補助の交付状況

<table>
<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>
<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>
</table>

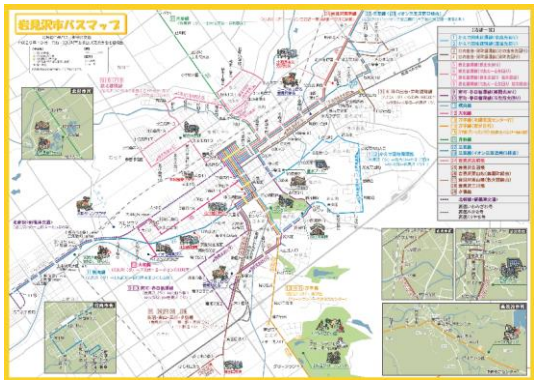
④既存バス路線における課題等の情報収集（再掲）

</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>
</table>

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

項　　目	内　容　等
概　　要	・市民・交通事業者・行政等の連携・協働により、市民などが積極的に地域公共交通を利用したいと思える環境づくりを推進する。 ＜想定事業＞ **①各種団体等との協働体制の構築** **②地域公共交通を守り、育てる市民意識の啓発の実施** 事業例１）バス交通に関する出前授業やバスの乗り方教室等の実施 事業例２）バス乗車体験イベントの検討・実施 事業例３）中学生の職業体験を活用したバス運転手体験会の検討・実施 事業例４）小学生の総合的な学習の時間を活用したバスに関する意識醸成の実施 事業例５）バス停付近の町内会などによるバス停清掃の検討・実施 ▼出前授業の様子 （出典：北海道中央バス） **③商店街等と連携した利用促進策の検討** 事業例１）商店街や商業施設等と連携したバス割引制度の検討 事業例２）商店街等と交通事業者、物流事業者とが連携した貨客混載事業の検討 **④民間企業のサポートによるバス停上屋設置の検討・実施** ▼バス停上屋設置の事例
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）

（施策４）地域公共交通の利用促進策の展開

項　　目	内　容　等
概　　要	・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。 ＜想定事業＞ **①　SNS 等による地域公共交通情報の発信** 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 事業例２）地域公共交通マップの作成・配信 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  ▲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） **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** **③企画乗車券等による利用促進策の検討** 事業例１）企画乗車券の検討 事業例２）環境定期券の検討 ▼環境定期券制度の事例（出典：静岡県沼津市） **④分かりやすい運行系統の表示**
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

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	車両等のバリアフリー化の推進									
④	運行効率の向上	施策2	持続可能な交通体系の構築							
⑤	安定した運営形態の構築									
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							

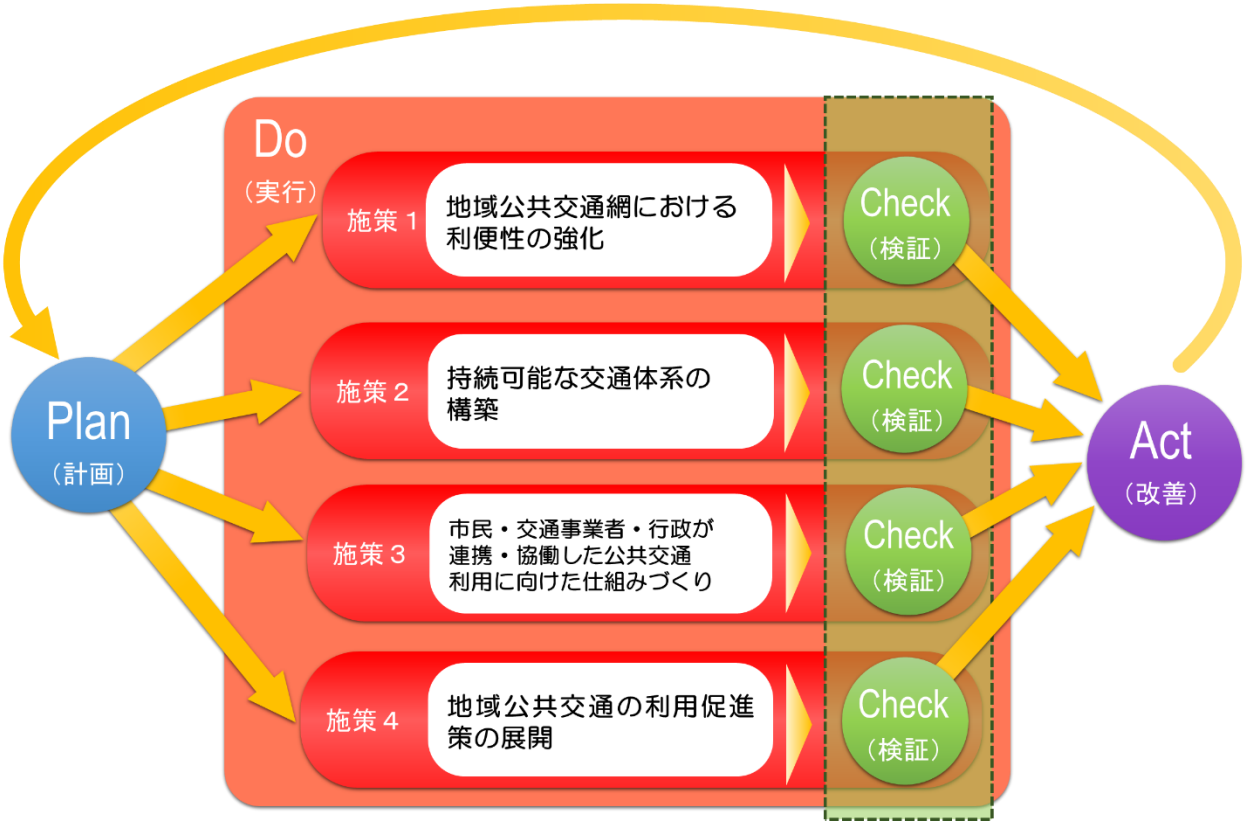
第８章　計画の達成状況の評価

8　計画の達成状況の評価

この章では、達成状況の評価と評価を踏まえた見直しの方針等を整理します。

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

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



参考資料

小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯

参考資料　小樽市地域公共交通網形成計画策定の経緯

1　計画策定の経緯

年月日		項目	主な内容
平成29年度	11月30日	第１回小樽市地域公共交通活性化協議会	・委嘱状の交付、会長の選任及び副会長の氏名 ・地域公共交通における国の動向や、他都市の取組について ・小樽市の人口・交通の現状について ・地域公共交通網形成計画策定のスケジュール案について
	2月19日	第２回小樽市地域公共交通活性化協議会	・市内の地域公共交通に対する意見について ・広報おたるで募集した意見について ・平成３０年度事業計画案について
平成30年度	7月4日	第１回地域公共交通分科会	・アンケート調査について ・今後のスケジュールについて
	7月12日～7月19日	バス乗降調査（バス利用者アンケート）	
	7月10日～7月27日	学生を対象とした公共交通へのニーズ把握調査	
	7月20日～8月3日	地域公共交通の利用に関するアンケート調査（市民アンケート）	
	7月10日～8月3日	通勤者を対象とした地域公共交通へのニーズ把握調査	
	8月29日	第１回小樽市地域公共交通活性化協議会	・第１回地域公共交通分科会の開催報告 ・アンケート調査の中間報告（速報） ・観光客に対するアンケート調査について
	10月15日～10月31日	小樽市観光客等公共交通利用実態等調査	
	12月20日	第２回地域公共交通分科会	・アンケート調査結果報告について ・地域公共交通に関する課題、方針及び目標について
	12月27日	第２回小樽市地域公共交通活性化協議会	・アンケート調査結果報告について ・地域公共交通に関する課題、方針及び目標について
	1月２３日	第３回地域公共交通分科会	・地域公共交通に関する施策及び事業について
	1月３０日	第３回小樽市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通網形成計画に位置付ける施策及び事業について ・計画の達成状況の評価（案）について
	2月１５日	第４回地域公共交通分科会	・地域公共交通網形成計画（素案）について
	3月1日	第４回小樽市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通網形成計画（素案）について
平成31年度	3月27日～4月26日	パブリックコメント	
	5月22日	第１回小樽市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通網形成計画（案）について
	5月31日	「小樽市地域公共交通網形成計画」策定	

2　小樽市地域公共交通活性化協議会

（１）設置要綱

小樽市地域公共交通活性化協議会設置要綱

制定　平成２９年１０月３１日市長決裁

（設置）

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

（所掌事項）

第２条　協議会は、次に掲げる事項を協議する。

⑴ 市内における地域公共交通の在り方に関する事項
⑵ 網形成計画の策定又は変更に関する事項
⑶ 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
⑷ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項
⑸ 市運営有償運送の必要性又は旅客から収受する対価に関する事項
⑹ その他協議会が必要と認める事項

（組織）

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

⑴ 市長の指名する職員
⑵ 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
⑶ 旅客鉄道事業者
⑷ 住民又は地域公共交通の利用者
⑸ 国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長の指名する職員
⑹ 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
⑺ 学識経験者
⑻ 道路管理者
⑼ 北海道後志総合振興局長の指名する職員
⑽ 北海道札幌方面小樽警察署長の指名する職員

（役員の定数及び選任）

第４条　協議会に次の役員を置く。

⑴ 会長　１人
⑵ 副会長　１人
⑶ 監事　１人

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

（役員の職務）

第５条　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
２　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
３　監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会長に報告する。

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

（会議）
第７条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。ただし、委員の委嘱後、最初に開かれる会議は、市長が招集する。
２　会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
３　会議の議決は、出席者の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
４　委員は、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。

（分科会）
第８条　協議会は、第２条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ、分科会を置くことができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第９条　協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、小樽市建設部に置く。
３　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（謝金）
第１０条　委員は、謝金を受けることができる。
２　前項に規定する謝金の額は、会議出席１回につき５，９００円とし、その都度支給する。

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

附　則
（施行期日）
１　この要綱は、平成２９年１０月３１日から施行する。
（最初の委員の任期）
２　この要綱の施行後の最初の委員の任期は、第６条の規定にかかわらず、委嘱の日から網形成計画策定の日までとする。

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。

（２）小樽市地域公共交通活性化協議会構成員

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

※令和元年５月２２日現在

小樽市

発行　令和元年５月　北海道小樽市
編集　小樽市建設部新幹線・まちづくり推進室
〒０４７-８６６０　小樽市花園２丁目１２番１号
ＴＥＬ：０１３４-３２-４１１１（代表）
Email：matizukuri@city.otaru.lg.jp
ＵＲＬ：https://www.city.otaru.lg.jp