

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 4 年 6 月 日

（名称）小樽市地域公共交通活性化協議会

生活交通確保維持改善計画の名称
令和 5 年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
小樽市の交通は鉄道、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とこれを補完するタクシーが、地域内における移動手段として、それぞれ、通勤・通学・通院・買い物等の住民生活において、重要な役割を果たしている。 しかしながら市内の路線バスは、人口減少、自家用車の普及により年々利用者が減少、収支が悪化し、維持が困難な状況となっている。このため、地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、地域住民の移動手段を確保する。 なお、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統について、「小樽ベイビュータウン線」「山手中通線」「小樽桂岡線」「祝津線」「朝里川温泉線」「ぱるて築港線」は、JR函館線小樽駅を起点とし、「おたる水族館線」「塩谷線」「おたもい線」は同駅を経由している。また、「新光・ぱるて築港線」「最上・ぱるて築港線」は、JR函館線小樽築港駅を経由し、「銭函桂岡線」は、JR函館線銭函駅を起点としている。これらの系統は、それぞれ鉄道による地域間の移動と地域内の移動をつなぐ重要な系統であり、これらを確保・維持することで、地域住民の生活の足を確保するとともに、利便性の低下による沿線地域の衰退を防ぐことが出来る。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
。住民 1 人当たりの年間利用回数を 60 回以上とする。 （令和 3 年 58.62 回／人 ≒ R3 の年間輸送人員 6,495,955 人／人口（R3.9 月末の総人口）110,807 人）
（2）事業の効果
。バス路線を維持することで、高齢者などの交通弱者にとって日常生活に必要不可欠な移動手段が確保できる。 。市民生活の利便性が向上することにより人口の流出を防ぐとともに、市外からの移住促進に貢献することができる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
。地域公共交通 SNS 戦略事業（小樽市地域公共交通活性化協議会） 。協議会による利用促進策の検討
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び

運行予定者
表 1 のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
小樽市地域公共交通網形成計画による「施策 2 ③交通事業者への公的補助の検討」により、「小樽市生活バス路線運行費補助金交付要綱」に基づき小樽市が支援を行う。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
北海道中央バス株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 のとおり

13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
① 車両の代替による費用削減等の内容 ※該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策 ※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果

※該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
20. 貨客混載の導入に要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
21. 協議会の開催状況と主な議論
(1) 令和4年1月17日(月) 令和3年度第2回小樽市地域公共交通活性化協議会 主な内容 協議事項「令和4年度小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業計画」における「国庫補助(フィーダー系統補助)の活用」について、すべての委員から承認の回答を得た。 (2) 令和4年6月1日(水)※開催予定 令和4年度第1回小樽市地域公共交通活性化協議会 主な内容 協議事項「小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画」(案)について、すべての委員から承認の回答を得た。
22. 利用者等の意見の反映状況
地域住民及び利用者として参画している当協議会委員からの意見を反映。
23. 協議会メンバーの構成員
別添「令和4年度小樽市地域公共交通活性化協議会委員名簿」のとおり

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道小樽市花園5丁目10番1号

(所 属) 建設部新幹線・まちづくり推進室

(氏 名) 主査 阿部 和宏

(電 話) 0134-32-4111

(e-mail) matizukuri@city.otaru.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和5年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準ロで 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
小樽市	北海道中央バス株式会社	(1) 塩谷線	本局前	長橋中学校	塩谷海岸	往 9.1km 復 9.1km	365 日	9,119.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(2) 祝津線	小樽駅前	赤岩	おたる水族館	往 6.6km 復 6.6km	365 日	7,459.5 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(3) 小樽ベイビュータウン線	小樽駅前	朝里町	ベイビュータウン	復 8.2km	242 日	121.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(4) 山手中通線	小樽駅前	入船公園	小樽駅前	循環 5.3km	242 日	726.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(5) 新光・ばるて築港線	済生会小樽病院	ばるて築港	小樽自動車学校前	往 6.7km 復 6.1km	364 日	1,092.0 回		路線定期運行	②(1)	ばるて築港にて小樽市内線やJR線(小樽築港駅)との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(6) おたる水族館線	本局前	小樽駅前	おたる水族館	往 7.3km 復 7.3km	361 日	2,219.5 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(7) 朝里川温泉線	小樽駅前	朝里町	朝里川温泉	往 11.1km 復 11.1km	365 日	7,877.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(8) 銭函・桂岡線①	銭函浄水場		銭函駅前	往 4.3km 復 4.3km	361 日	2,769.0 回		路線定期運行	②(1)	銭函駅にてJR線と、桂岡にてJRバスとの乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(9) 銭函・桂岡線②	銭函浄水場	銭函駅前	銭函パークゴルフ場	往 6.4km 復 6.4km	361 日	964.0 回		路線定期運行	②(1)	銭函駅にてJR線と、桂岡にてJRバスとの乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(10) 小樽・桂岡線	小樽駅前	小樽築港駅前	桂岡中央公園	往 17.4km 復 17.4km	361 日	1,083.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③

(注)

- 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」については、地域公共交通知便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和5年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
小樽市	北海道中央バス株式会社	(11) おたもい線	本局前	幸3丁目	おたもい入口	往 6.6km 復 6.6km	365 日	10,725.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(12) ばるて築港線①	小樽駅前	済生会小樽病院	ばるて築港	往 4.7km 復 5.2km	242 日	726.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(13) ばるて築港線②	小樽駅前	済生会小樽病院	新日本海フェリー	往 6.2km	242 日	121.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(14) ばるて築港線③	小樽駅前	市立病院	ばるて築港	往 4.4km 復 4.5km	365 日	850.0 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(15) ばるて築港線④	小樽駅前	市立病院	新日本海フェリー	往 5.9km 復 6.0km	365 日	422.5 回		路線定期運行	①・②(1)	小樽駅前にて積丹線などの地域間幹線系統やJR線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
	北海道中央バス株式会社	(16) 最上・ばるて築港線	ばるて築港	済生会小樽病院	最上町	往 7.6km 復 7.2km	365 日	1,580.5 回		路線定期運行	②(1)	ばるて築港にて小樽市内線やJR線(小樽築港駅)との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					

(注)

- 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	小樽市
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	18,360
交通不便地域	111,299

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
111,299	全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
小樽市地域公共交通網形成計画	令和元年5月31日	令和3年度

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ロ②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（ロ②（2）（実施要領の2.（1）⑭））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

令和３年度小樽市地域公共交通活性化協議会事業報告書（案）

●協議会、分科会の開催状況について

令和３年度は、協議会を２回開催した。

なお、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、第１回は書面会議により開催した。

○令和３年６月８日：令和３年度第１回小樽市地域公共交通活性化協議会（書面会議）

協議事項
令和４年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案) (対象：R3.10～R4.9)について 令和２年度事業報告(案)及び決算報告(案)について

○令和４年１月１７日：令和３年度第２回小樽市地域公共交通活性化協議会

報告事項
令和３年度事業の実施状況について 市内バス路線の状況について(北海道中央バス株式会社)
協議事項
令和３補助年度フィーダー系統補助事業評価(案) (対象：R2.10～R3.9)について 令和４年度小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業計画(案)及び 令和４年度小樽市地域公共交通活性化協議会予算(案)について

●令和３年度の計画の実施（達成）状況について

○：令和３年２月書面開催の協議会で決定した令和３年度事業計画の各項目(ゴシック体)
各項目の実施(達成)状況(明朝体)

(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～】(参考資料２参照)

地域、関係機関等で構成される検討協議会を開催した。その後、市民から意見を募集した結果、既存バス停を存続するとともに市営若竹住宅３号棟周辺にバス停を新設する方向で検討することとし、関係機関との個別協議を実施（実施主体：市）。

○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成３０年～】(参考資料３参照)

一部工事の繰越があったが、エレベーター設置に向けて事業を実施した（実施主体：交通事業者）。

（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、市補助の活用【令和３年度～】

国庫補助（フィーダー系統補助）の申請（実施主体：協議会）、活用（実施主体・交通事業者）、市補助の活用（実施主体：交通事業者）。

国庫補助 6,887 千円、市補助 164,991 千円

○小樽市公共交通事業者等支援事業の実施【令和２年度～】（参考資料４参照）

新型コロナウイルス感染拡大により影響を受けたバス事業者、タクシー事業者を対象に、支援金支給事業を実施。（実施主体：市）。

対 象：売り上げがコロナ禍以前から３０％以上減少している事業者

支給額：法人 基本額 20 万円＋加算額 バス 1 台につき 5 万円、タクシー 1 台につき 1 万円
個人 一律 10 万円

令和３年度総支給額 21,800 千円

支給実績：バス法人 4 社、タクシー法人 7 社、タクシー個人 83 者

（施策３）市民・交通事業者・行政が連携・協働した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～】（参考資料５参照）

広報おたる令和３年４月号（１ページ）において特集記事を掲載（実施主体：市）。

（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】（参考資料６参照）

パンフレット、啓発グッズを配布し、周知活動を行った（実施主体：交通事業者、市、協議会）。

○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～】

他都市のサイトなどを調査した。（実施主体：市）。

令和3年度 小樽市地域公共交通活性化協議会決算について（案）

歳 入

（単位：円）

款	項	目	当初予算額	収入済額	比較	備考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	—	—	—	
2 補助金	1 補助金	1 補助金	240,000	340,000	100,000	道補助金 100,000 市補助金 (概算払) 240,000
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	—	—	—	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	—	—	—	
合計			240,000	340,000	100,000	

歳 出

（単位：円）

款	項	目	当初予算額	支出済額	比較	備考
1 運営費	1 会議室	1 会議室	—	—	—	
	1 事務費	1 事務費	—	—	—	
2 事業費	1 事業費	1 事業費	240,000	239,954	▲46	バスロケーションシステム周知事業 239,954
3 予備費	1 予備費	1 予備費	—	—	—	
合計			240,000	239,954	▲46	

歳入額	340,000
歳出額	239,954
差し引き額	100,046

歳入総額 340,000 円と歳出総額 239,954 円との差引総額 100,046 円は、全額小樽市に返還済。

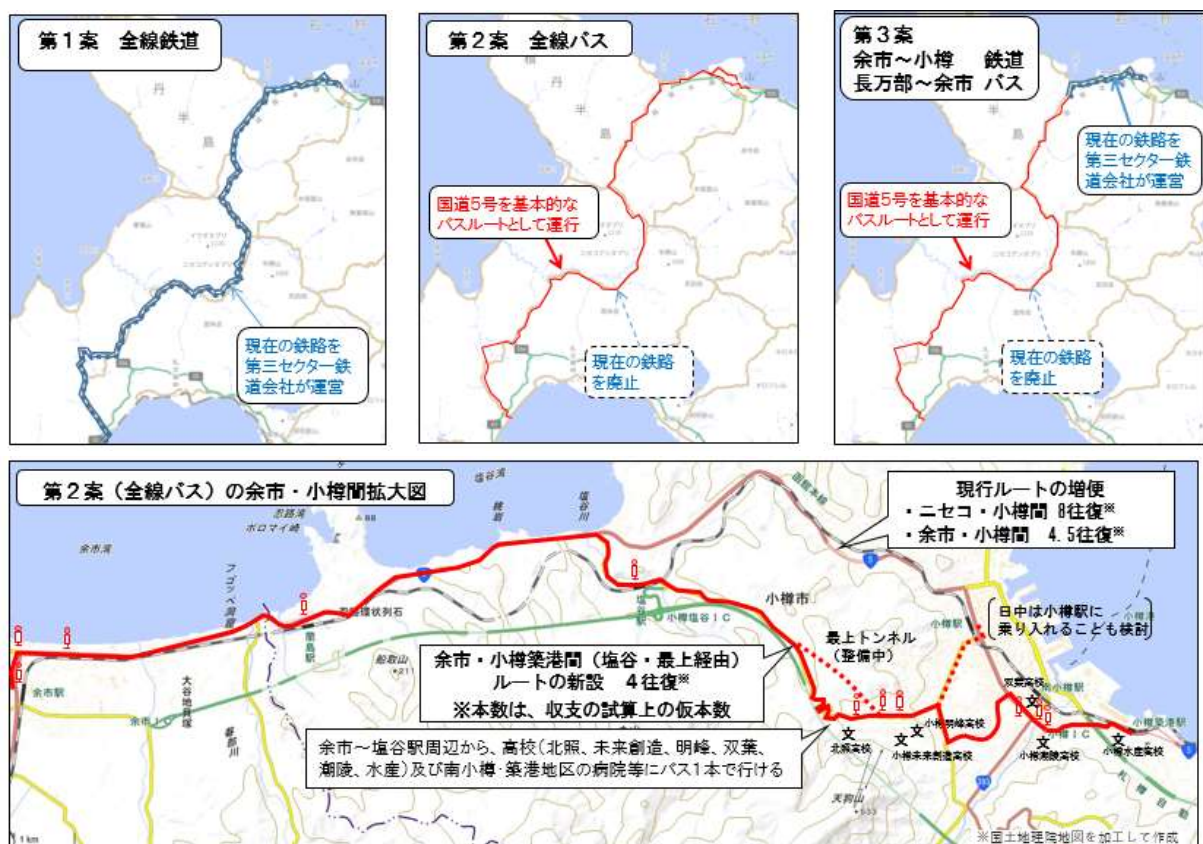
JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換について

1 並行在来線について

並行在来線とは、開業する新幹線と並行する形で走る鉄道路線のことです。北海道新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるＪＲ北海道にとって過重な負担となるため、2030（令和12）年度末に予定される新幹線開業（札幌延伸）時に、「函館線 函館・小樽間」は、ＪＲ北海道から経営分離されます。経営分離は、新幹線工事着工前に、北海道と沿線自治体が同意して決まりました。



2 経営分離後の運行形態案（3案）と収支予測



（単位：億円）

運行形態	初期投資	2030年度 単年度収支※	30年累計
①全線（長万部・小樽間）鉄道	▲ 152.8	▲ 22.8	▲ 864.6
②全線（長万部・小樽間）バス	▲ 22.1	▲ 0.7	▲ 70.2
うち、余市・小樽間バス分	▲ 5.7	▲ 0.2	▲ 18.1
③鉄道（余市・小樽間）+バス（長万部・余市間）	▲ 61.8	▲ 5.4	▲ 258.2
うち、余市・小樽間鉄道分	▲ 45.4	▲ 4.9	▲ 206.1

※北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議で検討
（長万部～小樽間 9市町村で構成）

3 関係機関の判断

機関	各自治体からの検討課題	関係機関の考え方等
国土交通省	上下分離方式により国が鉄道施設(下)を保有すべき	経営分離後の地域交通は、地域の力で維持することが基本。国が鉄道施設を保有する考えはない。 ※北海道も下を持つ考えはない。
	鉄道の運行赤字に対する国の支援はないか	鉄道の運行経費への支援制度はない。
	J R 北海道の経営安定基金を並行在来線の支援に充てるべき	経営安定基金は、J R 北海道の損失補てんのための基金
	貨物列車の代替ルートを確認するため、国の支援を受けられないか	長万部・小樽間は、新幹線認可時（H24）に J R 貨物が事業許可を受けていないため、貨物調整金の対象にならない。
J R 北海道	経営分離後も J R 北海道が運営すべき	経営分離を見直す考えはない。
J R 貨物	有珠山噴火時の代替ルートとして、長万部・小樽間を維持すべき	長万部・小樽間は、今の機関車では走行できない箇所が複数ある。また、災害時には、貨物列車が通常走行している区間における折返運転とトラック等での代替輸送を優先的に検討している。
中央バス	余市・小樽間の利用人数は、バスで代替可能か	中央バスからの情報に基づき、協議会で検討した結果、ダイヤの工夫などにより、バスの代替輸送は可能との結論に至った。

4 協議経緯（収支予測調査後）と方針

（１）協議経緯

○北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議

令和３年４月～令和４年３月 計６回

○住民意見交換会等

令和３年11月～令和４年４月 計３回（「蘭島・忍路地区」「塩谷・桃内地区」「市内全域」）

（２）沿線自治体の方針

市町名	バス転換の理由等	備考
長万部	鉄道運行には大きな赤字が見込まれる。将来に負担を残すべきではない。	R4.2 後志ブロック会議までにバス転換の方針表明
黒松内	町の財政状況等から、大きな負担を残すべきではない。	
蘭越	持続可能な住民の足の確保を考えた場合、バス転換が現実的（町 HP から抜粋）	
二セコ	多額の負担を後世に強いることはできない。（町 HP から抜粋）	
倶知安	鉄道の存廃ではなく、地域の公共交通確保の観点から検討した。鉄道のコストは大きく、先々の負担が軽減されるわけではない。	
共和	次世代への負担、これからの地域公共交通のあり方について考えた結果	
仁木	持続可能な地域公共交通ネットワークを維持していくには、バスが現実的	R4.3 余市・小樽間個別協議でバス転換の方針説明
余市 小樽 北海道	・鉄道は負担が大きく、将来にわたって三者で運行することは困難 ・新幹線・高速道路延伸など新たなインフラを活用し、交通ネットワークを再構築することで、住民・訪問客の利便性向上が可能 ・輸送力・速達性・経済性・持続性などを総合的に判断して結果、バスを中心とした交通ネットワークの構築に向け、検討を進めることで合意 ・バスの輸送力確保、目的地直行ルートなどによる所要時間の短縮、交通拠点の整備など、利便性確保に取組む。	

（３）R4.3.27 後志ブロック会議にて長万部・小樽間のバス転換の方向性が決定。

5 当協議会との関係

今後、代替バス路線が決定した際には、当該路線を網形成計画へ位置付けることが必要となる場合がある。