

地域公共交通網形成計画の一部改定について

1. 公共交通網形成計画の改定について

(1) 当初の想定（R 3. 1 2）

現網形成計画はR 1～R 7までの計画期間となっているが、法改正や国庫補助要綱（フィーダー補助）の改正に対応するため、R 5年度中の大幅改定を想定。

(2) 運輸局との打合せ結果（R 4. 9）

☆国から国庫補助要綱改正に対応する計画改定について統一見解が示されたため、運輸局訪問。

- ・現網形成計画は既にみなし公共交通計画であり、公共交通計画にするための改正は不要。
- ・国庫補助要綱の改正に伴い、現計画にフィーダー路線等の位置付けを示す必要はあるが、大幅な改定は不要（追記等で対応可能）。
- 現網形成計画は、法改正には対応済、補助要綱改正には軽微な一部改定で対応可能。

(3) 対応案

ア 改定案

当初想定していた大幅改定は不要となったことから、フィーダー補助に関する部分の整理を追記するのみの方法で一部改定を行う。（補助対象路線について計画に記載、計画期間の変更なし）

イ スケジュール案（パブリックコメントが必要な場合）

- R5.01 改正が必要な旨及びスケジュールについて協議会に報告（頭出し）。
- R5.03 改正が必要な旨及びスケジュールについて市議会に報告。
- R5.06 一部改正案を協議会に提示・協議。
- R5.06 一部改正案について市議会に報告、パブリックコメント（必要あれば）。
- R5.09 一部改正案のパブリックコメント結果について市議会に報告。
- R5.10 一部改正案のパブリックコメント結果について協議会に報告・協議、改正案の完成。
国土交通省へ報告。

2. 市民アンケートについて

網形成計画の大幅改定に際し、市民アンケートを実施して本市公共交通政策の今後の方向性を協議するための参考資料とする予定だったが、当初想定していた大幅改定の必要はなく、軽微な一部改定を行うこととしたため、R 4実施予定の市民アンケートは実施しない。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名： 小樽市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
北海道中央バス株式会社	○塩谷線 本局前～長橋中学校～塩谷海岸 運行回数:9,258.5回 ○祝津線 小樽駅前～赤岩～おたる水族館 運行回数:7,605.0回 ○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 運行回数:121.0回 ○山手中通線 小樽駅前～入船公園～小樽駅前 運行回数:726.0回 ○新光・ぱるて築港線 済生会小樽病院～ぱるて築港～小樽自動車学校前 運行回数:1,133.0回 ○おたる水族館線 本局前～小樽駅前～おたる水族館 運行回数:2,424.5回 ○朝里川温泉線 小樽駅前～朝里町～朝里川温泉 運行回数:7,876.0回 ○銭函・桂岡線① 銭函浄水場～銭函駅前 運行回数:2,766.0回 ○銭函・桂岡線② 銭函浄水場～銭函駅前～銭函パークゴルフ場 運行回数:964.0回	バスロケーションシステムの周知PRキャンペーン等、地域公共交通網形成計画に基づく利用促進策を継続して実施した。	A 概ね計画どおり事業は適切に実施された。	B 計画申請時の目標を住民1人当たりの年間利用回数70回以上としていたが、61.89回となった。 (R4の年間輸送人員6,748,744人/人口(R4.9月末の総人口109,038人) 長引くコロナ禍の中、まん延防止措置の外、感染者や濃厚接触者の増による外出自粛等の影響により、バス利用者の減少が続いていることが考えられる。	利用者の増に向けて、利便性の強化を図るとともに、HPやSNSを活用した広報活動等の利用促進策を実施していく。 引き続きバス車内の清掃、消毒、換気等、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の徹底に努める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名： 小樽市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
北海道中央バス株式会社	○小樽・桂岡線 小樽駅前～小樽築港駅前～桂岡中央公園 運行回数:1,083.0回 ○おたもい線 本局前～幸3丁目～おたもい入口 運行回数:10,870.5回 ○ばるて築港線① 小樽駅前～済生会小樽病院～ばるて築港 運行回数:828.5回 ○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 運行回数:121.0回 ○ばるて築港線③ 小樽駅前～市立病院～ばるて築港 運行回数:920.5回 ○ばるて築港線④ 小樽駅前～市立病院～新日本海フェリー 運行回数:428.5回 ○最上・ばるて築港線 最上町～済生会小樽病院～ばるて築港 運行回数:1,601.0回				

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名：	小樽市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・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。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)【記載例】

令和〇〇年〇月〇〇日

協議会名: 〇〇市公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会が複数の事業(幹線/フィーダー等の区分)を実施している場合には、事業ごとにシートを作成する。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
〇〇交通(株)	運行系統名: 〇〇線 運行区間: 〇〇～〇〇～〇〇 運行回数: 〇〇回 運賃: 〇〇〇円 【車両減価償却費等国庫補助】	ダイヤを見直し、〇〇における地域間幹線系統との接続を改善した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 高校生の利用が想定を下回ったこと等により、輸送人員は目標50人/日に対し38人/日であった。 車両の取得時期が、〇カ月遅れたことにより、費用削減効果が十分に現れなかった。	高校生を対象としたモビリティマネジメント(学校MM)を実施するとともに、下校時のダイヤ設定の見直しを検討する。 今後の改善点を具体的に記載する。
「系統名」「運行区間」「運行便数」「運賃」等を記載する。 車両減価償却費等補助を受けている協議会については【車両減価償却費等国庫補助】と、公有民営方式車両購入費補助を受けている協議会については【公有民営方式車両購入費国庫補助】記載する。		生活交通確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施されたかを3段階で評価するとともに、実施内容についても具体的に記載する。 A: 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。 C: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった。 【注意】計画を概ね実施している場合であっても、実施されない点がある場合はA評価とはならない。		車両減価償却費国庫補助等を受けている協議会については、生活交通確保維持改善計画の目標に対する達成状況を記載する。 生活交通確保維持改善計画に位置づけられた定量的な目標・効果が達成されたかを3段階で評価するとともに、事業実施の定量的な目標・効果に対する達成状況を具体的に記載する。(複数の目標が設定されている場合には、それぞれについて評価を行う。目標を達成できなかった理由の分析についても記載。) A: 事業が計画に位置づけられた目標を達成した。 B: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 C: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 【注意】目標を概ね達成している場合であっても、達成できていない点がある場合はA評価とはならない。	
	前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持計画に反映させた上で事業を実施したのかを具体的に記載する。				

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4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	(1) 塩谷線	本局前	長橋中学校	塩谷海岸	往 9.1km 復 9.1km	365 日	9,257.5 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	②
		(2) 祝津線	小樽駅前	赤岩	おたる水族館	往 6.6km 復 6.6km	365 日	7,605.0 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	②
		(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
		(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
		(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	1,133.0 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
		(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	365 日	2,457.5 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
		(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	②
		(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線との乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
		(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、桂岡にて小樽桂岡線やJRバスとの乗り継ぎを考慮して運行ダイヤを設定	③
		(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

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4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	10,877.0 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	②
		(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	828.5 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	②
		(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	②
		(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	921.0 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	②
		(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	②
		(16) 最上・ばるて築港線	最上町	済生会小樽病院	ばるて築港	往 7.6km 復 7.2km	365 日	1,601.0 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	②
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					

令和５年度 小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業計画（案）

※令和５年度実施項目のみ抜粋

施策１ 地域公共交通網における利便性の強化

◎鉄道とバスの乗り継ぎ環境の改善

- ・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】（R 1 ～）

札幌市から小樽駅に向かう側の小樽築港駅前バス停は、現在は駅から遠い場所に設置されているため、築港駅でバスから鉄道に乗り換え、札幌へ通勤・通学する市民にとって不便であるとの意見が寄せられています。このため、協議会や住民の皆さんからの御意見をもとに、バス停を新設する案を作成し、関係機関と協議を進めています。

【主な事業主体】行政、交通事業者

◎高齢者等への対応

- ・南小樽駅バリアフリー化事業の実施。【継続】（H 2 9 ～）

南小樽駅のバリアフリー化は、令和４年９月にエレベーターの供用が開始されましたが、高齢者や障がいの方がより円滑に駅から市道住吉線へ移動できるルートの設定等について、関係機関と協議を進めてまいります。

【主な事業主体】行政、交通事業者

施策2 持続可能な交通体系の構築

◎交通事業者への公的補助の検討

- ・国庫補助（フィーダー系統補助）の活用。【継続】（R 3～）
- ・市補助の実施。【継続】（R 3～）
- ・小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定。【新規】

公的補助につきましては、国庫補助（フィーダー系統補助）の活用を継続するとともに、市補助につきましても、令和2年6月に制定した小樽市生活バス路線運行費補助金交付要綱に基づき、継続して実施します。

また、国庫補助要綱（フィーダー系統補助）の改正に対応するため、本市地域公共交通網形成計画を一部改定します。

【主な事業主体】行政、交通事業者

◎新型コロナウイルス感染拡大などにより影響を受けた交通事業者への対応

- ・臨時交付金、国庫補助金等を活用した臨時対策の検討。【継続】（R 2～）
- ・需要に見合ったバスダイヤへの適正化の検討。【継続】（R 2～）

新型コロナウイルス感染拡大や原油高による影響を受けた交通事業者に対し、令和4年度、国の臨時交付金を活用して、公共交通事業者への支援金給付事業を実施しました。こうした支援について、今後も国の動向を注視し、引き続き検討していきます。

また、影響が長期化する中、今後も事業を継続していくために、需要に見合ったバスダイヤへの適正化などについて、必要に応じて検討します。

【主な事業主体】行政、交通事業者

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

◎地域公共交通を守り、育てる市民意識の啓発の実施

- ・市広報誌等による啓発の実施。【継続】（R 1～）
- ・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【継続】（R 4～）

広報おたるや市ホームページなどを活用し、公共交通の置かれた厳しい状況を市民にお伝えし、維持することの必要性や市民みんなで公共交通を利用して守っていく意識を醸成できるよう啓発していきます。

【主な事業主体】行政、交通事業者

施策 4 地域公共交通の利用促進策の展開

◎SNS 等による地域公共交通情報の発信

- ・ バスロケーションシステム活用の周知。【継続】（R 3 ～）
- ・ S N S による地域公共交通情報発信の検討。【継続】（R 4 ～）
- ・ 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【再掲】（R 4 ～）
- ・ 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【新規】

市内バス路線のバスロケーションシステムについて、引き続き市ホームページなどで情報発信し、活用方法等を周知していきます。

また、バスを移動手段としてだけでなく、乗ること自体に価値を持たせるとともに、市内バス路線に対する認知度やイメージの向上を目指し、S N S を活用した情報発信について、北海道科学大学・バス事業者との共同で検討し、実施します。

また、バス事業の収入増加策についても、北海道科学大学・バス事業者とともに検討します。

免許返納者や転入者へは、警察署や市役所での手続き時にチラシを提供し、公共交通の利用を促します。

【事業主体】行政、交通事業者、（北海道科学大学）

【主な事業主体】行政、交通事業者

◎分かりやすい運行系統の表示

- ・ 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【再掲】（R 4 ～）

※市公共交通サイトやS N S による情報発信を行うため、アカウントを立ち上げました。

登録等よろしくお願いいたします。



市公共交通ホームページ



協議会 Youtube



協議会 Twitter

資料 3 - 2

令和 5 年度 小樽市地域公共交通活性化協議会予算（案）

歳 入

(単位：円)

款	項	目	予算	備考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	0	
2 補助金	1 補助金	1 補助金	800,000	道補助金 400,000 市補助金 400,000
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	0	
合計			800,000	

歳 出

(単位：円)

款	項	目	予算	備考
1 運営費	1 会議費	1 会議費		
	2 事務費	2 事務費		
2 事業費	1 事業費	1 事業費	800,000	地域公共交通 SNS 戦略事業
3 予備費	1 予備費	1 予備費		
合計			800,000	

歳入予算額	800,000
歳出予算額	800,000
差し引き額	0

地域公共交通SNS戦略事業

目的 北海道科学大学との連携により、SNSを活用した情報発信を行うことで、公共交通の利用促進を図り、利用者の増による交通事業者の経営の安定化を図る。

手法 従来の利用促進策では掘り起こしできない範囲へのアプローチ

- ・新規ターゲットの開拓（バスに乗ること自体に価値を見出す。バスに対するイメージ向上など）
- ・稼ぐ力の検討（知見をもった大学や学生の発想を活かしデジタル環境を活用した収益増加方法の検討など）

	R 4	R 5	R 6	R 7～
主な ターゲット	・ かつて通学などで バスを利用していた方	・ 若年層のほか、入国制限が 大幅緩和されたインバウン ドも検討	・ R 5 までターゲットに していない層（高齢者等） を含め検討	・ SNS戦略事業については、R 6 ま での実績（視聴回数など）を基に方 向性を検討。 ・ 多くの方にバスの魅力を伝え、利 用を促すために、S N S による情報 発信は継続（これまで作成したコン テンツなどを活用しながら）
映像等の 方向性	下記参照	・ バスを利用した小旅行 ・ 市内バスの利便性やイメージ向上の P R ・ バスをツールとした遊び ・ R 4 の続編 など		
稼ぐ力	・ キャラクター販売（N F T）の 提案（大学→事業者）	デジタル技術を活用し、 ・ バスを広告媒体として活用する方法 ・ 車内広告スペースの活用方法 など		

R4事業の概要：映像作品「おこす」

◎あらすじ：小樽に住む主人公は、バスに乗って通勤するといういつもと変わらない日常を送っていた。そんなある日、目覚ましが鳴らずいつもとは違う形で一日が始まったことをきっかけに、通勤途中のバスの中で幼馴染の面影に誘われる。

忘れかけていた街の空気、昔大切にしていたもの、なくなりかけてしまった思い、幼馴染の影を通じて主人公は、日々を過ごしてきたこの街で新たな日常へと進み始める。

バスが呼び起こす小樽の街を舞台にした記憶を描く、心に響く作品（撮影中）。