

令和6年度 第1回小樽市地域公共交通活性化協議会

次 第

日 時：令和6年6月6日（木） 11：00

場 所：小樽市役所別館3階 第1委員会室

1 開 会

2 新委員の紹介について

3 議 事

【協議事項】

（1）小樽市地域公共交通網形成計画の改定の方角性について・・・ 資料1

（2）令和7年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
・・・ 資料2

（3）令和5年度事業報告及び決算報告について・・・・・・・・・・ 資料3
参考資料

【報告事項】

（1）バス停留所の廃止について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料4

（2）バス運賃の値上げについて

（3）自動運転EVバスの実証運行について

（4）乗務員不足の現状について

4 その他

5 閉 会

地域公共交通網形成計画の改定の方角性について

(1) 現網形成計画（以下、現計画）の計画期間

令和元年度～令和7年度まで。

令和6年度中に計画改定の方角性を考える必要がある。

(2) 現計画の計画期間が令和7年度までになっている理由

一般的には5年程度を計画期間としているが、現計画では、「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、令和7年度までの7年間とした。

(3) 次期計画策定に向けた課題

課題1⇒ 新幹線開業に伴う本市交通体系の変化に対応して次期計画を策定するべきだが、現在のところ、新幹線新駅からの交通網整備や並行在来線のバス転換後のルートが未決定。

課題2⇒ コロナ5類指定以降、人流が活発化し、路線バスの利用者数も回復しているが、今後もこの傾向が続くのか現状では判断できない。

(4) 令和7年度の計画期間満了に向けた対応案

◎現計画を3年延長（計画期間をR10までの10年間とする）。

(5) 考え方

課題1や課題2の方角性によっては、市内公共交通網のあり方自体を転換する時期に差し掛かっていると思われるが、現段階ではその方角性が判断できず、次期計画策定の方角性を見定められないことから、現計画を3年延長する一部改正を行い、延長期間の中で次期計画の策定期間を見極めることが望ましいと考える。

ただし、一部改正の際には、現状の本市公共交通の問題点（乗務員不足対策）などを踏まえた部分的な修正も併せて実施したい。

令和7年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

1. 計画について

- ・国の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の活用を目的に策定する計画。
- ・国庫補助対象路線を計画に登載する。

2. 計画の申請

- ・令和7年度（R6.10.1～R7.9.30）の国庫補助申請に対し、事前に国から計画の認定を受けなければならない。
- ・計画の提出は協議会から行い、提出期限は令和6年6月末。

3. 対象となる路線

- ・「小樽と他地域を結ぶ路線」（鉄道や小樽・積丹間などのバス路線）に接続する市内バス路線（実際は市内全路線）のうち、計画に登載する路線は計画書のとおり。

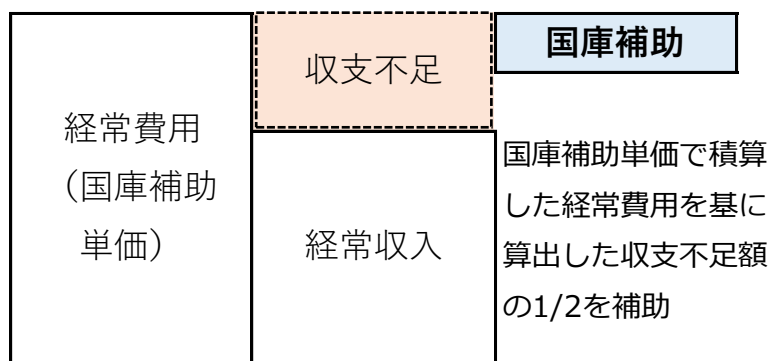
4. 補助額

- ・国庫補助単価で計算した経常費用から経常収入を差引いた額（収支不足額）の1/2

5. 過去の補助額の実績

令和3年度 6,887千円 令和4年度 9,022千円 令和5年度 8,079千円

◎国庫補助の算定



令和6年6月 日

(名称) 小樽市地域公共交通活性化協議会

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、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」「小樽桂岡線」「ぱるて築港線」は、JR函館線小樽駅を起点とし、「塩谷線」は同駅を経由している。また、「新光・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、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。

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

【路線ごとにおける1便当たりの利用者の目標値（前年実績値）】

1 塩谷	22.6 人/便	(令和5年度	21.7 人/便)
2 ぱるて築港	15.0 人/便	(令和5年度	14.7 人/便)
3 小樽ベイビュータウン	7.5 人/便	(令和5年度	6.1 人/便)
4 新光・ぱるて築港	13.4 人/便	(令和5年度	12.0 人/便)
5 銭函・桂岡	11.4 人/便	(令和5年度	11.2 人/便)
6 小樽・桂岡	9.0 人/便	(令和5年度	8.8 人/便)

(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

- バス一日乗車券の割引販売事業
 - 地域公共交通SNS戦略事業
 - 協議会による利用促進策の検討
- (いずれも実施主体は小樽市地域公共交通活性化協議会)

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送予定者
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総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る6路線について、その運行に係る費用総額169,972千円のうち、小樽市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・事業者より、利用者数などについてヒアリングを実施
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし

12. 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
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、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

18. 協議会の開催状況と主な議論

1) 令和6年1月10日(水)

令和5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5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6年6月6日(木)

令和6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。

19. 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。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道小樽市花園2丁目12番1号

(所 属) 総合政策部官民連携室

(氏 名) 主査 阿部 一仁

(電 話) 0134-32-4111 内525

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

注意: 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (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	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地 営業区域	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
	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	7,952.5 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	(2)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	243 日	121.5 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)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	363 日	1,029.0 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	(4)銭函・桂岡線①	銭函浄水場		銭函駅前	往 4.3km 復 4.3km	361 日	2,770.0 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	(5)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	965.0 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	(6)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
	北海道中央バス株式会社	(7)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	243 日	729.0 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)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	243 日	121.5 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	(9)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	847.5 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	(10)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	422.0 回			路線定期運行	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 5 年度小樽市地域公共交通活性化協議会事業報告書

●協議会、分科会の開催状況について

令和 5 年度は、協議会を 2 回開催した。

○令和 5 年 6 月 8 日：令和 5 年度第 1 回小樽市地域公共交通活性化協議会

報告事項
南小樽駅バリアフリー化整備事業について
協議事項
小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について 令和6年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)(対象:R5.10～R6.9)について 令和4年度事業報告(案)及び決算報告(案)について

○令和 6 年 1 月 1 0 日：令和 5 年度第 2 回小樽市地域公共交通活性化協議会

報告事項
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5補助年度フィーダー系統補助事業評価(案)(対象:R4.10～R5.9)について 令和6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6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5年度の計画の実施（達成）状況について

○: 令和5年1月開催の協議会で決定した令和5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①)

関係機関（小樽開発建設部、北海道道警、市）と協議を重ね、現在の築港駅前バス停と交番前の信号機付き横断歩道はそのまま存置し、築港駅前の歩道橋を撤去した跡に信号機付き横断歩道、バス停を新設する案がまとまった。事業実施は令和6年度。市民には広報誌などにより令和6年2月から3月にかけて周知を行った。

(実施主体：小樽開発建設部、北海道警察、市、交通事業者)

○南小樽駅バリアフリー化事業の実施【平成30年～】

駅から市道住吉線への円滑な移動ルートについて検討を行った。

(実施主体：市、交通事業者)

○バス待ち環境の整備【令和5年度（追加）】

手宮停留所の移設に伴い、上屋を設置した（実施主体：交通事業者）

(施策2) 持続可能な交通体系の構築

○小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定【令和5年度】

国庫補助要綱（フィーダー系統補助）改正に対応するため、令和5年7月に一部改定を実施した（実施主体：協議会、市）

○バス運行費（市内路線）に対する国庫補助の活用、市補助の実施【令和3年度～】

国庫補助（フィーダー系統補助）の計画認定申請（実施主体：協議会、交通事業者）

市補助の実施（実施主体：市）

国庫補助 8,079 千円、市補助 69,956 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～】

コロナ禍に加え燃料費高騰などによる運行経費の増加により、更なる経営困難に直面しているバス事業者、タクシー事業者を対象に緊急対策として支援金支給事業を実施。

(実施主体：市)

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5年度総支給額 23,830 千円

支給実績：バス法人 5 社、タクシー法人 10 社、タクシー個人 79 者

○需要に見合ったバスダイヤへの適正化の検討【令和3年度～】

R 5 冬ダイヤ：利用実態及び乗務員不足に応じた減便を実施（市内路線）。

【平日】921 便→895 便（▲26 便）【土曜】742 便→668 便（▲74 便）

【日祝】699 便→668 便（▲31 便）（実施主体：交通事業者）

R 6 夏ダイヤ：利用実態及び乗務員不足に応じた減便を実施（市内路線）。

【平日】895 便→869 便（▲26 便）【土日祝】668 便→625 便（▲43 便）

（実施主体：交通事業者）

○乗務員募集に関する取組【令和5年度～（追加）】（参考資料②）

・乗務員採用に資する短編動画の作成（SNS戦略事業）【施策4に詳細記載】

広くバス乗務員の業務について認識してもらい、乗務員募集の一助とすることを目的として制作した。（実施主体：北海道科学大学、市、交通事業者、協議会）

・「合同企業説明会 in 小樽」への参加呼びかけ、参加

求職者と交通事業者との接点を増加させるため、市から交通事業者に参加を呼びかけた。また、市民に対しSNSなどで参加を呼びかけた。

9月開催：参加事業者4社（全体：相談者49名、参加企業36社）

1月開催：参加事業者4社（全体：相談者25名、参加企業25社）

（実施主体：市、交通事業者、協議会）

・北海道主催「バス運転手合同就職説明会」への参加呼びかけ、参加

求職者と交通事業者との接点を増加させるため、北海道が小樽市内で開催。市民に対し協議会SNSなどで参加を呼びかけた。

11月開催：相談者14名、参加事業者4社（実施主体：道、交通事業者、協議会）

・小・中学校へのバス教室の周知、開催

小・中学生にバス乗務員の業務を知ってもらうことで、将来の職業選択の一つとして認識してもらうため、バス教室の開催について市から学校に依頼し、実施した。

実施小学校2校（3回）（実施主体：市、交通事業者）

（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③）

広報おたる令和6年3月号（2.5ページ）において特集記事を掲載（実施主体：市）

バス・タクシー乗務員の仕事を紹介し募集を呼びかけたほか、小樽築港駅前交通環境の変更やSNS事業で作成した動画の周知などを行った。

○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和4年度～】

SNSとあわせて、乗務員募集や交通機関などの情報を提供した（実施主体：市）

○小・中学校へのバス教室の周知、開催【令和5年度～（追加）】【再掲】

小・中学生に路線バスの存在を身近に感じてもらう、積極的にバスを利用してもらうため、バス教室の開催について学校に依頼し、実施した。

実施小学校2校（3回）（実施主体：市、交通事業者）

（施策４）地域公共交通の利用促進策の展開

○バスロケーションシステム活用の周知【令和３年度～】

広報おたる特集記事や協議会ＳＮＳなどで継続して情報発信を行い、周知及び利用の促進を図った（実施主体：協議会、市）（月平均利用者数：R3 8,456 R4 7,338 R5 7,710）

○市ホームページにおける公共交通サイトによる情報発信【令和４年度～】【再掲】

ＳＮＳとあわせて、乗務員募集や交通機関などの情報を提供した（実施主体：市）

○免許返納者や転入者への公共交通に関する情報提供の実施【令和５年度～】

免許返納者や転入者に対し、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た。（免許返納者 78 部、転入者 1,500 部程度）（実施主体：市、協議会）

○地域公共交通ＳＮＳ戦略事業の実施【令和４年度～】（参考資料④、⑤）

路線バスの利用促進とバス乗務員募集の一助とすることを目的とした短編動画「ゆれる」を北海道科学大学、市、バス事業者との協働により制作した。短編動画の周知はＳＮＳのほか、市広報誌や市役所庁内メール、チラシの配布などにより実施した。

（実施主体：北海道科学大学、市、交通事業者、協議会）

YouTube では上記動画など 6 本、ショート動画 4 本を配信。Twitter では公共交通について日常的に発信しているほか、運休やダイヤ改正、乗務員募集、バスロケについて継続的に情報発信。Facebook、Twitter 及び Threads も同様の情報を発信。

（実施主体：協議会）

※市公共交通サイト、協議会 SNS の QR コードです。ご覧ください。



市公共交通ホームページ



協議会 Youtube



協議会 Twitter



協議会 Facebook



協議会 Instagram



協議会 Threads

令和5年度 小樽市地域公共交通活性化協議会決算について

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	800,000	1,200,000	400,000	道補助金 400,000 市補助金 (概算払) 800,000
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			800,000	1,200,000	400,000	

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	800,000	800,440	440	SNS 戦略事業 800,440
3 予備費	1 予備費	1 予備費	—	—	—	
合計			800,000	800,440	440	

歳入額	1,200,000
歳出額	800,440
差引額	399,560

歳入額 1,200,000 円と歳出額 800,440 円との差引額 399,560 円は、小樽市に返還済。

小樽市地域公共交通活性化協議会

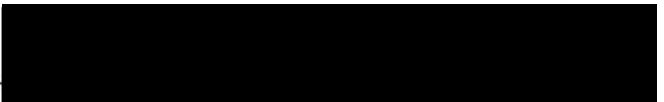
会 長 上 石 明 様

監 査 報 告 書

令和5年度小樽市地域公共交通活性化協議会決算について、決算書及び通帳、関係書類等を監査した結果、会計は適正に処理されていたことを認めましたので、報告いたします。

令和 6 年 5 月 29 日

監事



2024（令和6）年6月6日

小樽市地域公共交通活性化協議会 御中

ジェイ・アール北海道バス株式会社

停留所の廃止について

謹啓 時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、弊社では新型コロナウイルス感染症が蔓延した以降、経営状況が悪化し支出の抑制が喫緊の課題となりましたことから、設備投資の抑制や運行経費の節減に取り組んでおります。

つきましては、小樽線におきましても下記の内容で見直しを行い、運行経費の節減を図りたいと存じますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

記

【1】実施内容

（1）一年間で利用実績が殆ど無い停留所の廃止

①神工園

②景勝園

※上下線の計4停留所（別紙図参照）

【2】停留所利用実績

（単位：人）

停留所名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	平均
2022年	神工園	0	0	0	0	1	4	0	0	2	0	0	0	7	0.58
	景勝園	0	0	0	0	2	1	1	0	6	0	0	1	11	0.92
2023年	神工園	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	3	0.25
	景勝園	3	0	0	2	3	0	1	1	0	3	2	0	15	1.25

※利用実績：各停留所の乗降人数の合計

※平均：一年間の平均

【3】実施時期

・2024（令和6）年12月1日（日）より

【4】お客様周知

①停留所へお知らせ掲示

②ホームページ及びX（旧 Twitter）によるお知らせ

謹白

停留所位置図

