

令和6年度 第2回小樽市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：令和7年1月9日（木）14：30～

場所：小樽市役所別館3階 第1委員会室

1 開 会

2 議 事

【報告事項】

（1）市内バス路線の状況について（北海道中央バス株式会社）

（2）小樽築港駅バス停の移設・供用開始について・・・・・・・・・・資料1

【協議事項】

（1）令和6補助年度フィーダー系統補助事業評価（案）について・・・資料2

（2）令和7年度小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業計画（案）
・・・・・・・・資料3

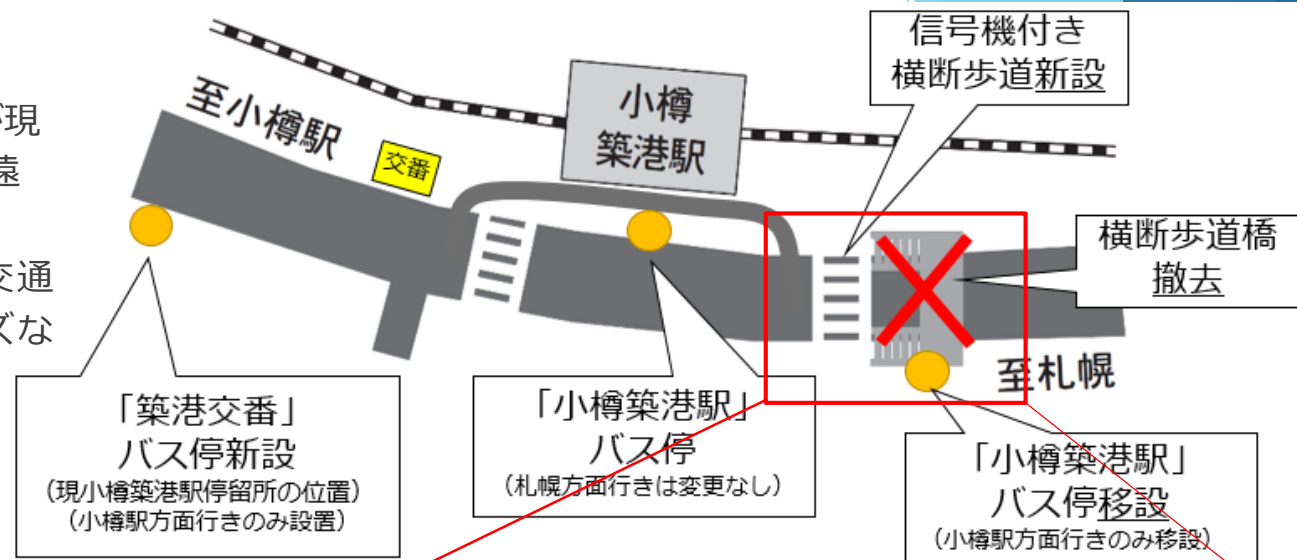
【その他】

3 閉 会

1. 移設（増設）経過について

◎平成26年8月に山側のバス停が現在地へ移設されて以来、駅から遠いとの声が寄せられていた。

◎本バス停は、鉄道とバスの交通結節点に位置し、よりスムーズな乗換環境が望まれていた。



2. 内容

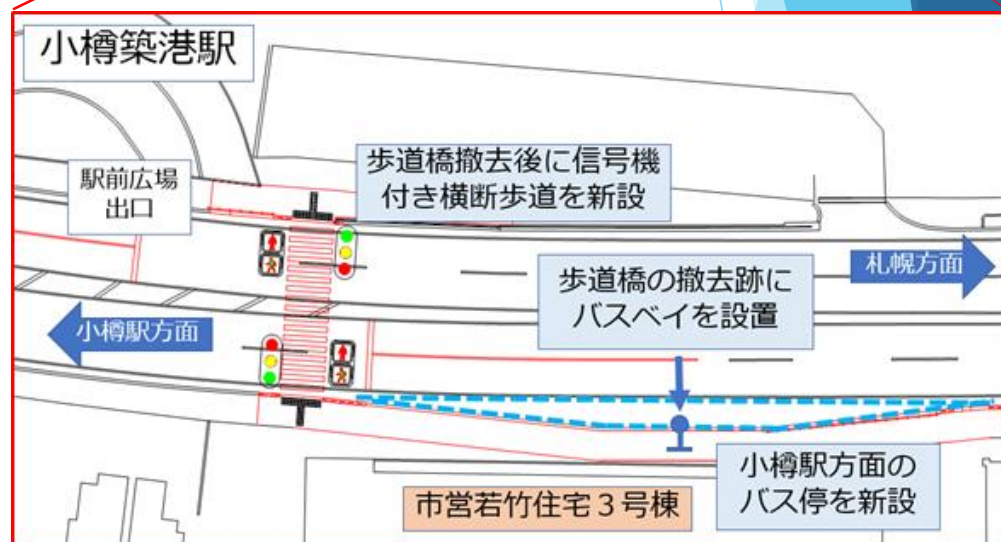
○市営若竹住宅 3 号棟前にバス停を新設。
(12月1日から。小樽駅方面行きのみ)

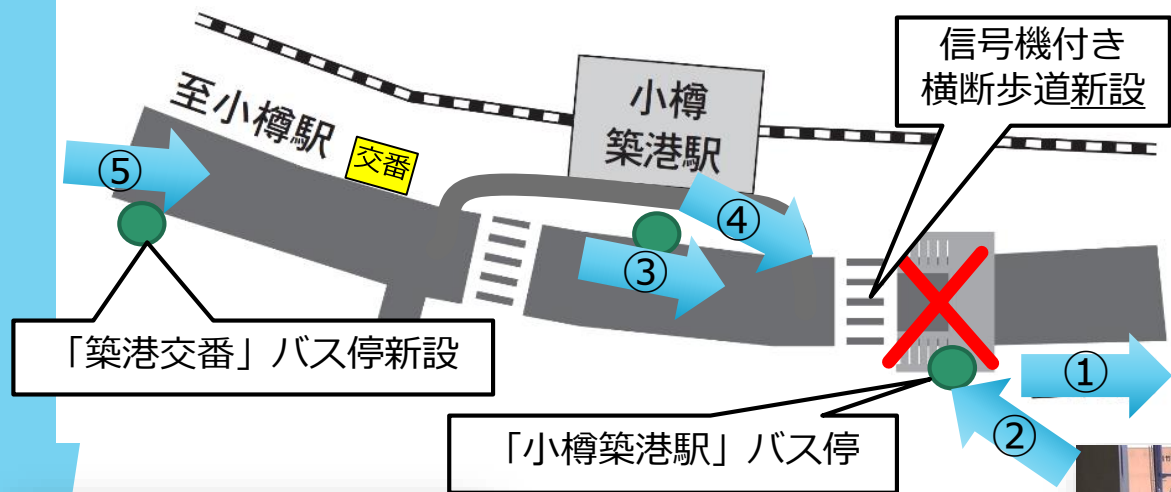
○新バス停の名称が「小樽築港駅」となり、現在の小樽築港駅バス停は名称を「築港交番」に変更。(小樽駅方面行きのみ)

○バス停と築港駅方面との移動距離が100m程度短縮。(220m → 135m)

○札幌方面行きの「小樽築港駅」バス停の位置は現在地のままで変更なし。

※「築港交番」バス停は小樽駅方面行きのみの設置。





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7年1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:8,255.5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:120.0回 ○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 運行回数:1,042.5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:963.5回 ○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	地域公共交通網形成計画に基づき、一日乗車券の割引販売やSNS等による広報活動などの利用促進策を実施したほか、利用者の利便性向上に資するバスローケーションシステムの活用について周知活動を行った。	A 概ね計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画申請時の目標を6,800千人以上としていたところ、コロナ禍からの回復に伴う人流活発化による影響等により7,194千人となった。	引き続き利用者の増に向けて、利便性の強化や、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。

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 5 年 6 月 2 7 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 6 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、「小樽ベビュータウン線」「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、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
1 年間の利用者数を 6,800 千人以上とする。 （令和 4 年の年間利用者数：6,748,744 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

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6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	366 日	8,273.5 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
		(2) 祝津線	小樽駅前	赤岩	おたる水族館	往 6.6km 復 6.6km	366 日	7,386.5 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
		(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	240 日	120.0 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) 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	365 日	1,042.5 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
		(5) 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	362 日	2,088.5 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
		(6) 朝里川温泉線	小樽駅前	朝里町	朝里川温泉	往 11.1km 復 11.1km	366 日	7,034.0 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
		(7) 銭函・桂岡線①	銭函浄水場		銭函駅前	往 4.3km 復 4.3km	362 日	2,774.0 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
		(8) 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	362 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
		(9) 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	362 日	1,086.0 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
		(10) おたもい線	本局前	幸3丁目	おたもい入口	往 6.8km 復 6.6km	366 日	9,424.5 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

(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6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) 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	240 日	720.0 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
		(12) 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	240 日	120.0 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
		(13) 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	366 日	859.0 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
		(14) 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	366 日	425.0 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
		(15) 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	1,580.0 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
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						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。

令和7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7年度重点実施項目のみ抜粋

施策1 地域公共交通網における利便性の強化

◎バス待ち環境の整備

- ・バスロケーションシステム活用の周知【継続】（R3～）

バス待ち時間の短縮に活用できるバスロケーションシステムについて、引き続きSNSなどで情報発信し、使用方法等を周知していきます。

【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

◎小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定【新規】（R7）

現計画に係る評価指標の振り返りを行うとともに、計画期間を3年間延長します。
また、現計画の計画期間内で発生した課題（乗務員不足など）に関する記載を追記し、計画に反映します。

【主な事業主体】行政

◎交通事業者への公的補助の実施

- ・国庫補助（フィーダー系統補助）の活用【継続】（R3～）
- ・市補助の実施【継続】（R3～）

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。

【主な事業主体】行政、交通事業者

◎バス路線の効率化に資する検討

- ・需要に見合ったバスダイヤへの適正化の検討【継続】（R2～）

令和5年5月のコロナが5類に移行して以降、バス利用者は回復傾向にあります。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

◎乗務員確保に向けた取組

- ・市民に対する就職活動イベント等の情報発信及び参加促進【継続】（Ｒ５～）
- ・ＳＮＳなどを活用した乗務員不足に関する情報発信【継続】（Ｒ５～）
- ・小・中学校へのバス教室の周知、開催【継続】（Ｒ５～）

急速に進展する乗務員不足に対応し、公共交通の運行に必要な人材確保を図るため、就職活動イベント等への市民の参加を促すほか、求人情報や乗務員の社会的重要性などについてＳＮＳなどで広く情報発信を行います。

さらに、小・中学生にバス乗務員の業務を知ってもらい、将来の職業選択の一つとして認識してもらえるよう、小・中学校でのバス教室について各学校に開催を依頼していきます。

【主な事業主体】行政、交通事業者

◎持続可能な交通体系の構築

- ・自動運転ＥＶバスの実証運行【新規】

将来的に乗務員不足解消の手段となり得る自動運転ＥＶバスの導入に向け実証運行を行い、導入に係る課題の抽出や自動運転バスに対する市民意識の醸成を図ります。

【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】（Ｒ１～）
- ・ＳＮＳや市ＨＰ公共交通サイトによる情報発信【継続】（Ｒ４～）
- ・（再掲）小・中学校へのバス教室の周知、開催【継続】（Ｒ５～）

広報おたるや市ＨＰ、協議会ＳＮＳ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。

また、小・中学生に路線バスの存在を身近に感じてもらい、積極的にバスを利用してもらえよう、小・中学校でのバス教室について各学校に開催を依頼していきます。

【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

◎地域公共交通情報の発信

- ・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【継続】（R 5～）
- ・（再掲）SNSや市HP公共交通サイトによる情報発信【継続】（R 4～）
- ・（再掲）バスロケーションシステム活用の周知【継続】（R 3～）

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ます。

また、観光客のバス利用促進に向けた情報や市内バス路線のバスロケーションシステムの活用方法について、引き続きSNSなどで発信し、周知を図ります。

【主な事業主体】行政、交通事業者

※市公共交通サイトやSNSによる情報発信を行うため、アカウントを立ち上げています。

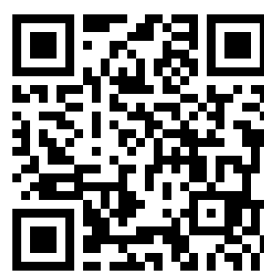
登録等よろしくお願いいたします。



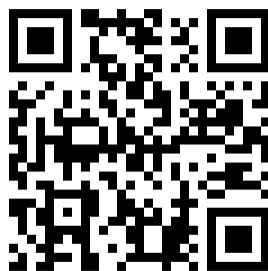
市公共交通ホームページ



協議会 Youtube



協議会 X（旧 Twitter）



協議会 Instagram



協議会 Threads