

1. 計画策定の趣旨

■ 地域の人口分布・推移

人口減少が進み、地域中心都市へ人口が集中する一方で、居住地が地域全体に広域に分布しており、高齢化の進展も顕著

■ 地域の公共交通の現状

- ・バス路線の廃止や減便、日曜・祝日の運休などが相次ぎ、既存のバス路線の維持が難しくなっている
- ・北海道新幹線の札幌開業が予定されており、地域の幹線・広域交通が劇的に変化

以上の背景を踏まえ、地域住民の生活や地域の観光などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「北海道後志地域公共交通計画」を策定する。

■ 地域の移動特性

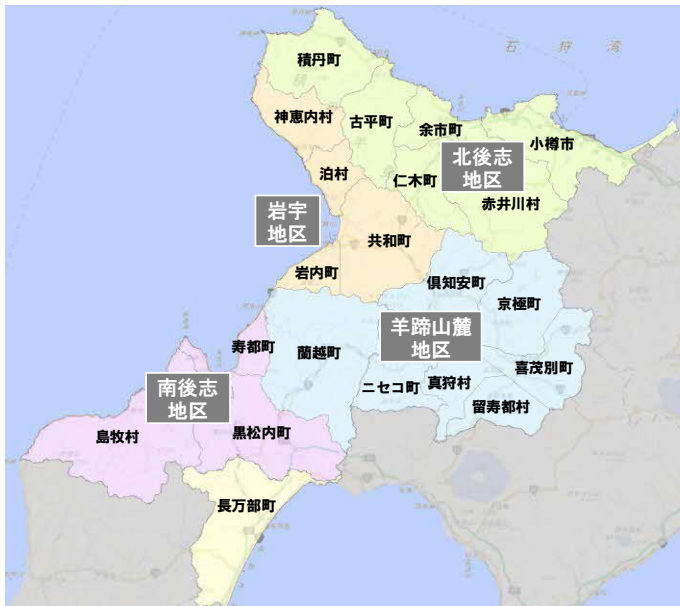
生活関連施設が地域中心都市に集中しており、周辺町村と地域中心都市の市町村間の移動が多く、地域住民の移動手段の確保が必要

■ 法制度の状況

地域公共交通に関する法制度が改正され、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務化

2. 計画の区域

後志総合振興局管内20市町村に、隣接する渡島総合振興局管内の長万部町（地域の主要な広域交通であるJR函館本線の沿線町）を加えた21市町村



| 地域・地区 | 市町村 | | |
|----------------|-------|------|------|
| 後志地域（本計画の対象区域） | 北後志 | 小樽市 | |
| | | 積丹町 | |
| | | 古平町 | |
| | | 仁木町 | |
| | | 余市町 | |
| | 後志管内 | 羊蹄山麓 | 赤井川村 |
| | | | 蘭越町 |
| | | | ニセコ町 |
| | | | 真狩村 |
| | | | 留寿都村 |
| 岩宇 | 岩宇地区 | 共和町 | |
| | | 岩内町 | |
| | | 泊村 | |
| | | 神恵内村 | |
| 南後志 | 南後志地区 | 島牧村 | |
| | | 黒松内町 | |
| | | 長万部町 | |
| 渡島管内 | 長万部町 | | |

3. 計画の期間

2022（令和4）年度～2026年（令和8）年度の5年間

4. 計画の位置付け

本計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位・関連計画を踏まえ、当地域の各市町村の策定済みの地域公共交通計画や関連計画等と整合を図りながら、当地域の公共交通政策のマスタープランとして、策定するものである。

【国・北海道の計画】

国：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 など

道：総合計画、交通政策総合指針・重点戦略、北海道 新広域道路交通ビジョン・計画 など

【市町村の計画】

- 上位・関連計画
- 総合計画
 - まち・ひと・しごと創生総合戦略
 - 都市計画マスタープラン
 - 観光関連計画 など



北海道後志地域公共交通計画
〈地域の公共交通政策のマスタープラン〉

地域公共交通計画
（網形成計画）

5. 地域の公共交通の課題

問題点：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

問題点：高校の統廃合等により、公共交通の主な利用者である高校生の通学が広域化している。

問題点：路線バスの利用が低迷している。

問題点：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

問題点：鉄道やバス路線等の公共交通が利用しにくいエリアが残存している。

問題点：北海道新幹線札幌開業後に幹線・広域交通網の変化が想定される。

問題点：バスドライバーの高齢化が進展しており、人員不足の懸念がある。

課題①：高齢者や高校生、観光客等の多様な移動ニーズへの対応

課題②：現状と将来動向を見据えた公共交通体系の構築

課題③：利便性向上などによる公共交通の利用促進

課題④：幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

課題⑤：バスドライバーなど、公共交通の担い手の確保

6. 基本的な方針・目標

目指すべき 将来像 北海道新幹線札幌開業などの地域の将来を見据えた持続的な公共交通ネットワークの構築

■ 基本方針1：地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保【課題①②⑤に対応】

高齢者や高校生といった公共交通の主な利用者を含む地域住民の生活や、ニセコエリアやルスツなどのスノーリゾート、小樽運河や神威岬など、後志地域の各地に点在する観光地への地域外からの来訪における利便性や快適性を確保していくため、2030（令和12）年度の北海道新幹線札幌開業後の幹線・広域交通ネットワークも見据えながら、地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保を目指す。

目標① 地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保

目標② 中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保

指標①：広域交通の日あたりの平日運行便数、目標値：236便/日（2026年度）

指標②：公的資金が投入されている広域交通の収支率（補助金適用前）、目標値：37.2%（2026年度）

目標③ 公共交通の担い手確保による路線の維持

指標③：後志地域の路線バスのドライバー数、目標値：293人（2026年度）

■ 基本方針2：市町村内の生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化【課題④に対応】

コミュニティバスやデマンド交通等の市町村内の移動を支える生活圏交通と広域交通の接続性の向上や交通拠点の機能強化などを図り、北海道新幹線開業による幹線交通確保後における「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による公共交通ネットワークの形成を目指す。

目標④ 幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

指標④：乗継環境向上のための運行見直し・拠点整備の実施件数、目標値：10件/5年

■ 基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保【課題③⑤に対応】

地域のバスドライバー不足や路線バスの利用低迷による行政負担の増大など、路線バスの運行維持が難しくなっている中で、利便性向上や運行効率化などにより、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進や運行経費の低減を図り、北海道新幹線札幌開業後の後志地域においても持続できる運行体制の構築を目指す。

目標⑤ 公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進

目標⑥ 観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進

指標⑤：広域交通の利用者数（通常期平日）、目標値：3,700人/日（2026.4-10）

指標⑥：関係機関による地域住民・来訪者の公共交通利用促進策の実施件数、目標値：10件/5年

7. 目標達成のための施策・事業

本計画の基本方針の実現、その実現のための目標を達成するための施策・事業は、以下のとおりである。

〈目標①②に対応〉

① 広域交通の確保方針の設定

後志地域の広域交通とその役割・確保方針（詳細内容は次頁参照）

北海道市町村交通事業者

〈目標①②④に対応〉

② 広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討

エリア・路線毎などの検討体制の確保

国 北海道市町村交通事業者

〈目標③に対応〉

③ バスドライバーの確保

バスドライバーの魅力などの発信

北海道市町村交通事業者 北海道バス協会

〈目標④⑤に対応〉

④ 幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上

幹線交通と広域交通・生活圏交通の乗換拠点の機能強化
ダイヤ見直しや新たな生活圏交通の導入等による広域交通と生活圏交通の接続性向上

国 北海道市町村交通事業者

〈目標⑤に対応〉

⑤ 公共交通利用の意識醸成を図る広報活動

広報活動による公共交通の利用促進

北海道市町村交通事業者

〈目標⑥に対応〉

⑥ 観光誘客による公共交通の活用

観光客等の公共交通利用へのインセンティブ付与による観光誘客と公共交通の利用促進
GTFS-JPデータの整備によるシームレスな乗継情報の提供

北海道市町村交通事業者

後志地域の広域交通の確保方針

〈積丹～古平～余市【小樽・札幌】〉〔高速しゃこたん号・積丹線〕
 国庫補助を活用するとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（積丹線）。

〈岩内～共和～余市【小樽・札幌】〉〔高速いわない号〕
 高速いわない号など長距離系統等は、国等の補助要件には当てはまる生活交通路線ではないため、その維持・確保については、通常、交通事業者により検討されるもの。

〈神恵内～泊～岩内〉〔神恵内線〕
 交通事業者への支援を継続するほか、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（神恵内線）。

〈岩内～共和～倶知安〉〔小沢線〕
 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（小沢線）。

〈島牧～寿都～岩内〉〔雷電線・島牧線〕
 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（雷電線）。
 住民等の移動実態やニーズを踏まえ、交通モードの転換など公共交通サービスの最適化を図り、地域交通を維持していく（島牧線）。

〈凡例〉

- ：中心都市の市町*
- ：中心都市以外の町村
- ↔：中心都市間を結ぶ広域交通
- ↔：中心都市と周辺町村を結ぶ広域交通
- ：将来の幹線交通（北海道新幹線）

〈寿都～黒松内～長万部〉〔JR・黒松内線・長万部線〕
 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、並行在来線（長万部～余市）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討するとともに、交通事業者への支援を継続しながら、現在の交通体系を維持していく（黒松内線・長万部線）。

〈余市～小樽【札幌】〉〔JR・高速よいち号・余市線等〕
 並行在来線（余市～小樽）の地域交通確保方策（第三セクターによる鉄道線やバス転換）の決定後、最適な移動手段を検討していく。

〈赤井川～余市【小樽・札幌】〉〔村営バス〕
 2022（令和4）年3月の赤井川線の廃止以降、赤井川村がバスの運行主体となっている。村営バスは、国庫補助等を活用するほか、必要に応じて運行経路やダイヤを調整するなど、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスを維持していく。

〈倶知安～仁木～余市【小樽・札幌】〉〔JR・高速ニセコ号・小樽線〕
 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、並行在来線（長万部～余市）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討していく。

〈留寿都～喜茂別～札幌〕〔札幌洞爺湖線・栄線・羊蹄線〕
 交通事業者への支援を継続し、現在の交通体系を維持していく（栄線、羊蹄線）。

〈喜茂別～京極～倶知安〕〔京極線・胆振線〕
 国庫補助を活用するほか、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（京極線、胆振線）。

〈留寿都～真狩～ニセコ～倶知安〕〔留寿都・倶知安線〕
 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（留寿都・倶知安線）。

〈倶知安～ニセコ～蘭越～黒松内～長万部〕〔JR・福井線・長万部線〕
 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、並行在来線（長万部～余市）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討するとともに、交通事業者への支援を継続しながら、現在の交通体系を維持していく（福井線、長万部線）。

※中心都市の市町：後志地域の中核都市群の小樽市、地域中心都市の倶知安町・岩内町・余市町、新幹線駅が整備される長万部町が該当