

7. 計画の基本的な方針・目標

7.1 計画の基本的な方針

「6. 地域の公共交通の課題」や北海道交通政策総合指針などの北海道の上位・関連計画等を踏まえて、後志地域の公共交通が目指すべき将来像と、将来像の実現に向けた本計画の基本的な方針を以下のとおり定める。

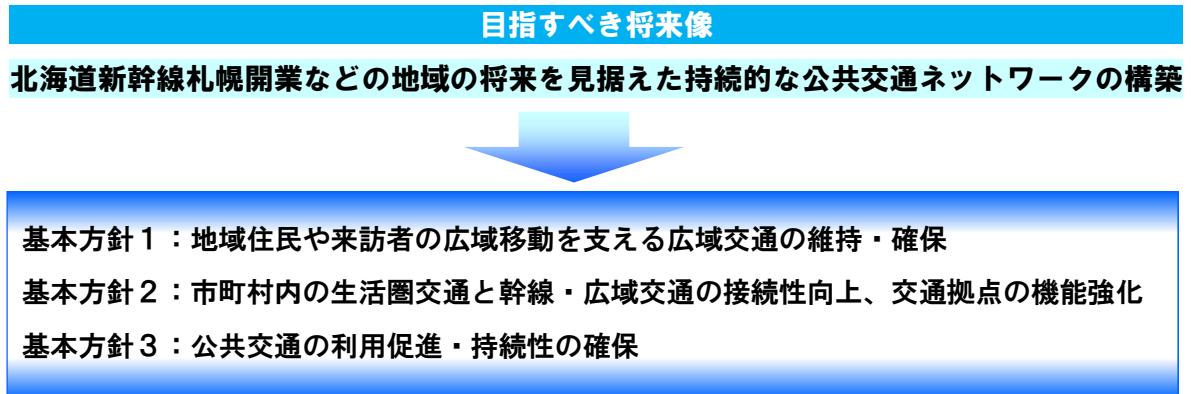


図 7-1 後志地域の公共交通が目指すべき将来像とその実現に向けた基本方針

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。

（再掲）【後志地域における幹線・広域交通の定義】

- 後志地域の公共交通ネットワークは、「北海道交通政策総合指針」に示されている「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を形成する。
- 「幹線交通」は、札幌市や函館市等の各圏域の中核都市間を結ぶネットワークであり、現状、後志地域には確保されていないが、北海道新幹線開業により、函館市～札幌市を結ぶ「幹線交通」が確保される。
- 「広域交通」は、中核都市（札幌市）や中核都市群（小樽市）、地域中心都市（倶知安町・岩内町・余市町）といった地域の中心都市間を結ぶネットワークや、それらの都市と周辺町村を結ぶネットワークである。
- 後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市は、次ページのように設定する。

北海道型 公共交通 ネットワーク (3つの階層)	幹線 交通	中核都市間等を結ぶ 本道の骨格となるネットワーク
	広域 交通	中核都市や地域中心都市と 周辺市町村などを結ぶネットワーク
	生活圏 交通	単一市町村・周辺エリアでの 日常生活に密接した交通ネットワーク

-
- 「北海道総合計画」では、後志総合振興局管内を含む「道央圏広域連携地域」の中核都市として、後志地域外の「札幌市」が設定され、後志地域内の中核都市群に「小樽市」が設定されている。また、地域中心都市には「倶知安町・岩内町・余市町」が設定されている。
 - また、北海道新幹線札幌開業後を考慮すると、新幹線駅が地域の交通拠点となりうるため、新幹線駅の設置都市（小樽市・倶知安町・長万部町）も地域交通における中心都市となることから、将来を見据えて「長万部町」も中心都市と捉えて広域交通ネットワークを形成する。

＜後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市＞
小樽市（・札幌市）・倶知安町・岩内町・余市町・長万部町

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。

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。

7.2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり目標を定める。

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

目標①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

目標③公共交通の担い手確保による路線の維持

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

目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

方針 3 :
公共交通の利用促進・持続性の確保

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

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

目標①中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保

後志地域の核となる（小樽市）や地域中心都市（倶知安町・岩内町・余市町）といった中心都市間を接続する広域交通ネットワークについて、地域の関係者の共通認識として目指していく「確保の方針」を定めた上で、地域における移動実態を踏まえた公共交通サービスの最適化を図る観点をもって、当該ネットワークの確保に向けた検討を行っていく。

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

後志地域の各町村の生活は、高齢者の通院・買物や高校生の通学など、中心都市に大きく依存しているため、各町村と中心都市を接続し、地域住民の日常生活を支える広域交通ネットワークについて、目標①の広域交通と同様、「確保の方針」を定めた上で、地域が一体となって当該ネットワークの確保に向けた検討を行っていく。

目標③公共交通の担い手確保による路線の維持

地域のバスドライバーが不足する中で、広域交通を維持・確保していくため、バスドライバーの新規採用に向けた取組や既存のバス路線のコミュニティ交通等への転換（車両の小型化によるドライバーの選択枝の拡大）など、公共交通に係る担い手の確保に向けた取組を行っていく。

表 7-1 目標①②③の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標①	目標①	広域交通の日あたりの平日運行便数※ ¹	236 便/日 (2021年度)	236 便/日 (2026年度)	広域交通のサービスレベルの維持の観点から、現状の水準を維持する。
指標②	目標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)※ ²	37.2 % (2021年度)	37.2 % (2026年度)	地域の人口減少が進む中で持続性を確保するため、現状の水準を維持する。
指標③	目標③	後志地域の路線バスのドライバー数※ ³	293 人 (2021年度)	293 人 (2026年度)	広域交通のサービスレベルの維持の観点から、現状の水準を維持する。

※1 当地域において運行されている高速バス及び主に広域交通を担う路線バスの平日の運行便数(往復計)を合計(付属資料P145~参照)

※2 当地域において運行されている地域間幹線系統、広域生活交通路線及び市町村生活バス路線の補助対象経費における収支合計

※3 当地域の乗合バスを運行している営業所所属のドライバー数を合計

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

目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

「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念頭に、自宅直近の生活圏交通から広域移動に利用する広域交通をスムーズに利用できる環境を構築するため、交通間の接続性向上や交通拠点の機能強化等による乗換環境の向上など、乗換円滑性の向上に向けた検討を行っていく。

表 7-2 目標④の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標④	目標④	乗換環境向上のための運行見直し・拠点整備の実施件数	—	10 件/5年 (2022-2026)	各年2件程度の実施を目指す。

基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保

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

路線バスの利用が低迷する中で運行の持続性を確保していくため、地域住民への広報活動などにより、公共交通利用の意識付けや公共交通の利便性向上、利用しやすい環境づくりを行い、公共交通の利用促進を図っていく。一度に多くの人を運ぶことができるバス等の公共交通の利用促進を図ることで、政府が目指す2050年カーボンニュートラルへの貢献も期待できる。

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

地域外からの来訪者の公共交通利用が特に少ない現状に鑑み、公共交通と地域の観光施設・飲食店や大規模イベントが連携した取組み、来訪者の公共交通の利用しやすさの向上など、観光誘客と公共交通利用促進の一体的な推進に向けた検討を進めていく。

表 7-3 目標⑤⑥の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標⑤	目標⑤	広域交通の利用者数※ ⁴ (通常期平日)	3,700 人/日 (2020.4-10)	3,700 人/日 (2026.4-10)	地域の人口減少が進む中で、現状の水準を維持する。
指標⑥	目標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	—	10 件/5年 (2022-2026)	各年2件程度の実施を目指す。

※4 当地域において運行されている高速バス及び主に広域交通を担う路線バスのコロナ後通常期の平日の日利用者数を合計（付属資料P146～参照）