
北海道後志地域公共交通計画
(案)

令和4年●月

北海道後志地域公共交通活性化協議会

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨.....	1
1.2 計画の区域.....	2
1.3 計画の期間.....	2
1.4 計画の構成.....	3
2. 計画の位置付け.....	4
2.1 国の法制度・関連計画.....	4
2.2 北海道の上位・関連計画.....	7
2.3 市町村の上位・関連計画.....	12
2.4 計画の位置付け.....	23
2.5 本地域における公共交通の位置付け.....	23
3. 後志地域の特性・現状	24
3.1 地形・地勢.....	24
3.2 人口分布・推移.....	27
3.3 主要施設.....	35
3.4 観光入込動向	42
4. 地域の公共交通の現状	46
4.1 公共交通ネットワークの概況.....	46
4.2 鉄道.....	48
4.3 高速バス・路線バス	53
4.4 その他の交通資源.....	61
5. 地域の移動特性・ニーズ	66
5.1 地域住民の移動特性・ニーズ.....	66
5.2 地域来訪者の移動特性・ニーズ.....	97
6. 地域の公共交通の課題	100
6.1 後志地域の公共交通の実態・問題点.....	100
6.2 後志地域の公共交通の課題	122
7. 計画の基本的な方針・目標.....	124
7.1 計画の基本的な方針	124
7.2 基本方針の実現に向けた目標.....	126
8. 目標達成のための施策・事業	129

8.1 目標達成のための施策・事業の位置付け	129
8.2 各施策・事業の実施方針	130
9. 計画の達成状況の評価	140
9.1 取組状況の評価体制、評価、検証	140
9.2 目標達成状況のモニタリング方法	142
9.3 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）	143
9.4 今後の協議会の開催スケジュール（案）	143
附属資料	144

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

人口減少が続く後志地域は、中核都市群の小樽市や地域中心都市の倶知安町、岩内町及び余市町に地域中心都市に人口が集中する一方で、住民の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である。また、病院や高校、商業施設などの生活関連施設も小樽市や倶知安町、岩内町、余市町に集中しており、周辺町村からこれらの市や町への市町村間の移動が多くなっているため、地域住民の移動手段の確保が必要である。

一方で、当地域の公共交通は、近年、バス路線の廃止や減便、日曜・祝日の運休などが相次いでおり、既存のバス路線の維持が難しくなっている。また、現状、JR 函館本線の長万部～小樽間が当地域の主要な広域交通となっているが、2030（令和 12）年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業により、JR 函館本線が並行在来線として JR 北海道から経営分離されることを受けて、バスを中心とした長万部～小樽間の交通体系について検討が進められている。北海道新幹線の札幌開業後は、地域の幹線・広域交通が劇的に変化することから、北海道新幹線の札幌開業後を見据えた交通体系を構築していく必要がある。

そうした中、2020（令和 2）年 11 月に、地域公共交通に関する法制度が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加え、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とされた。当地域の一部の市町村では、「地域公共交通計画」や改正前の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が策定され、取組が進められているが、広域にわたる幹線的な公共交通網の構築については、地域が一体となった取組の必要性が増している。

以上の背景を踏まえて、後志管内の全 20 市町村及び長万部町の参画の下、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。

1.2 計画の区域

本計画の対象区域は、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 市町村とする。



図 1-1 本計画の対象区域

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2022（令和 4）年度～2026 年（令和 8）年度の 5 年間とする。

1.4 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりである。



図 1-2 本計画の構成