

東川町地域公共交通計画

東川町

**令和 6 年 5 月
令和 7 年 4 月改訂
令和 7 年 10 月改訂**

目次

I. はじめに	3
1. 計画の概要	3
(1) 計画の背景・目的	3
(2) 計画の対象区域	3
(3) 計画の期間	3
(4) 計画の位置づけ	3
II. まちづくりの方向性	4
1. まちづくりに関する上位計画・関連計画の整理	4
III. 地域公共交通を取り巻く現状と課題	7
1. 地域の現況	7
(1) 基礎人口統計の整理	7
(2) 自動車保有状況	13
(3) 生活拠点・主要施設の立地状況	14
2. 地域公共交通の現状の整理	15
3. 交通に係る現状調査の結果	24
①地域公共交通に係るヒアリング	24
②中心市街地の巡回交通に関するニーズ調査	26
③公用 EV シェアリング実証実験結果	35
4. 地域公共交通の問題点・課題	40
IV. 計画の基本的な方針	41
1. 地域公共交通計画の基本方針	41
2. 地域公共交通の目標および実施施策	42
3. 各交通の位置づけの整理	43
3. 地域公共交通の利用のされ方のイメージ	46
5. 計画全体での数値指標設定	48
V. ありたい姿に向けた実施施策	49
1. ありたい姿と実施施策のイメージ	49
2. 具体的な実施施策の内容	50
VI. 計画の進捗管理	56
1. スケジュール	56
2. PDCA サイクルの実施	56
3. 計画の達成状況評価	57
VII. ありたい姿の実現に向けた施策の実施経過	588
1. 令和7年10月までの実施経過	58
(1) 実証実験による交通ニーズ調査の実施	588
(2) 東川町乗合バスしずくらの運行開始	58

I. はじめに

1. 計画の概要

(1) 計画の背景・目的

東川町では、平成 20 年度に「東川町地域公共交通総合連携計画」を策定しました。策定後、10 年以上が経過しており、その間、少子高齢化や世帯数の増加、人口の増加などを背景に移動に係るニーズは変化しています。

現在の町民の移動は自動車利用が主となっていますが、車を所有していない町民、来訪者、免許を返納した高齢者、子どもなどが、気軽に地域内を移動し、活発な日常生活を営むことができる地域づくりが必要と考えます。東川町では、過密でもなく過疎でもない「適疎なまちづくり」のため、様々な計画の策定や取り組みの実進を進めていますが、町民の豊かな暮らしのためには町内外への円滑な移動が必要不可欠であり、今以上の地域内の公共交通の整備、利便性向上を目指す必要があります。

また、東川町では、令和 4 年 3 月には「ゼロカーボンに取り組む適疎な町宣言」にて、2050 年に二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを表明しました。先述の通り、現状車社会である東川町において、将来に渡り安心して暮らすことのできる持続可能な社会を実現するためには、地域交通モビリティ・自家用車の電動車等への転換や効率的な交通システムの導入など、目標達成にむけた具体的取組が求められます。

本計画は、上記のような背景を含め、地域の多様なニーズに対応しつつ、安全・安心で効率が良く、持続的な公共交通を提供すべく、既存の地域公共交通の見直しと、各種取り組みの促進を目指し策定するものです。

(2) 計画の対象区域

東川町全域を本計画の対象区域とします。

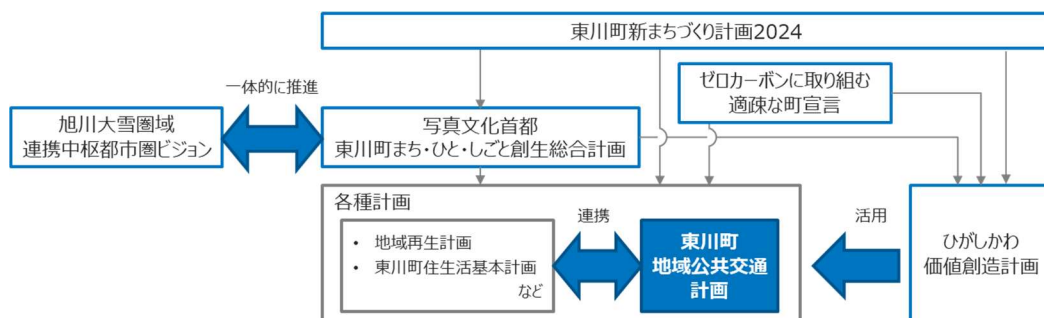
(3) 計画の期間

令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間を計画期間とします。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、「東川町新まちづくり計画 2024」や「写真文化首都東川町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョン」、「ゼロカーボンに取り組む適疎な町宣言」といった上位計画等をふまえ、東川町内の各種関連計画と連携しながら、東川町の地域公共交通についてあるべき姿やその実現に向けた取組方針を定めるものとする。また、取組方針の策定には、ひがしかわ価値創造協議会が提言した「ひがしかわ価値創造計画」を活用する。

図表 1-1 各計画の位置づけ



II. まちづくりの方向性

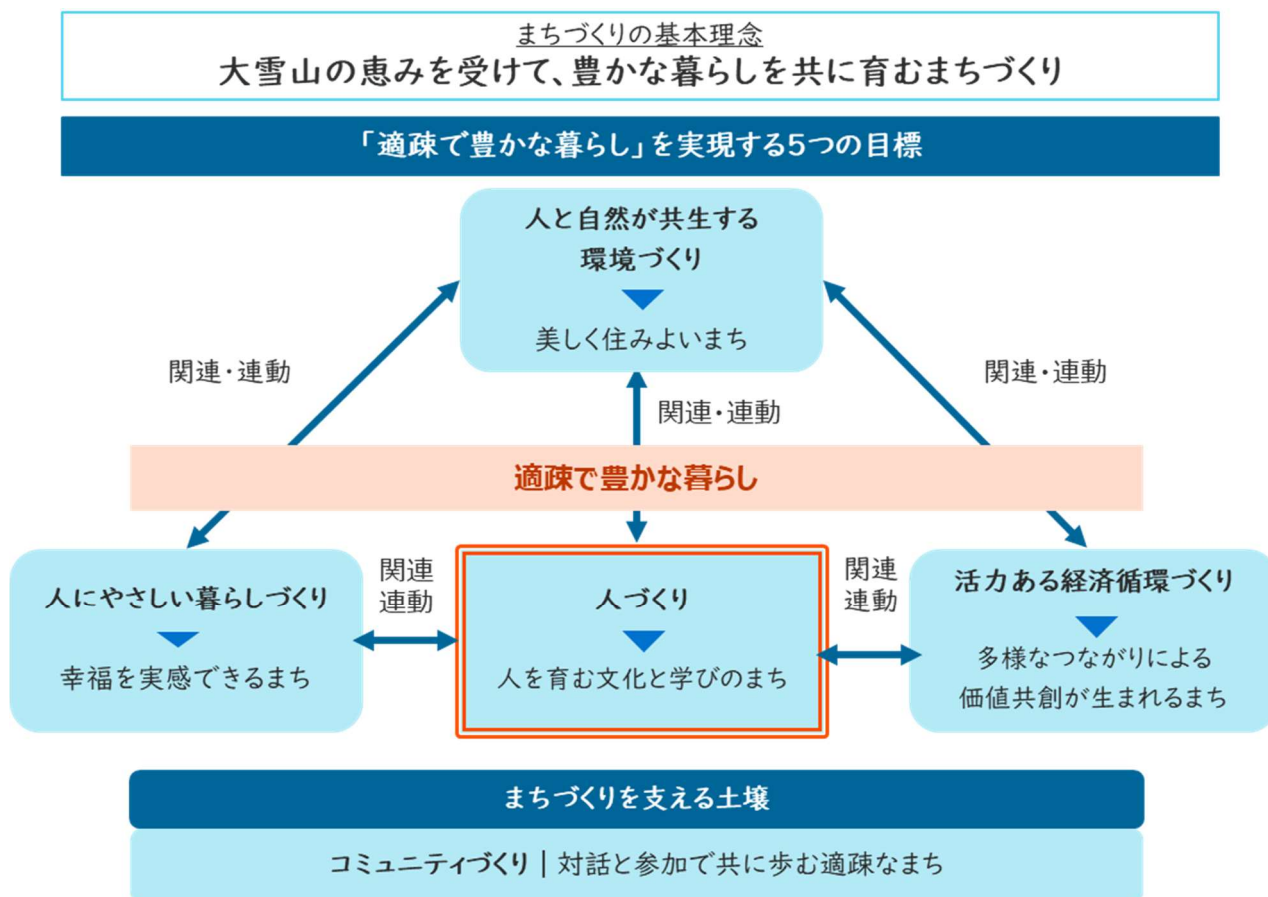
1. まちづくりに関する上位計画・関連計画の整理

① 「東川町新まちづくり計画 2024」

東川町が目指すべき将来像や目標を定め、その実現に向けて総力によるまちづくりを進めるための基本方針、最上位計画として「東川町新まちづくり計画 2024」を策定しています。同計画では、「大雪山の恵みを受けて、豊かな暮らしを共に育むまちづくり」をまちづくりの基本理念とし、「適疎で豊かな暮らし」を実現する5つの目標を掲げています。

その目標に関連し、交通分野では、現在実施している各種交通対策を継続するとともに、新たな交通手段の導入可能性も含め、生活の足を確保する方策について総合的に再検討するよう記しています。

図表 2-1 まちづくりの基本理念と目標



図表 2-2 東川町都市計画図



凡例

都市計画区域		公共施設等		区画街路	
住居地域		現況道路		指定区画街路	
商業地域		区画幹線		公園・緑地	
準工業地域		指定区画幹線			

② 「写真文化首都東川町まち・ひと・しごと創生総合計画」

人口の維持または減少の緩和、若い世代の就労・結婚・妊娠・出産・子育ての希望実現・地域の強みを活かした課題解決と地域の活性化、といった3つの視点を基本とし、東川町の「まち・ひと・しごと」創生に向けた基本的な考え方や目標、具体的な施策をまとめるものとして「写真文化首都東川町まち・ひと・しごと創生総合計画」を策定しています。

同計画において、中心市街地・大雪山国立公園地域・キトウシ森林公園家族村を結びつけるなど東川町に訪れた人々の町内循環を生み出すことで交流と経済効果の増幅を図ることを挙げています。

③ 「旭川大雪圏域中枢都市圏ビジョン」

人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持することを目的に形成された連携中枢都市圏（旭川市＋東川町含む近隣 8 町で構成）において、圏域における中長期的な将来像を示すとともに、連携市町がその実現に向けて連携して推進していく具体的な取組みを推進するため、「旭川大雪圏域中枢都市圏ビジョン」が策定されています。

同ビジョンにおいて、地域公共交通確保維持改善事業を推進することを挙げています。具体的には、隣接市町間を結ぶ路線バス等の公共交通について広域による会議に参加して調査・検討及び調整を行うことや、公共交通の利用実態調査・利用者意見の収集・利用促進など公共交通の維持・確保に必要な取組みを行うことなどで旭川町と連携しています。

④ 「ゼロカーボンに取り組む適疎な町宣言」

ゼロカーボンに向けた取組を加速させるため、東川町では「ゼロカーボンに取り組む適疎な町宣言」を宣言しています。同宣言では、温室効果ガス削減に取り組むことで 2030 年の削減目標を確実に達成すること、また 2050 年までに二

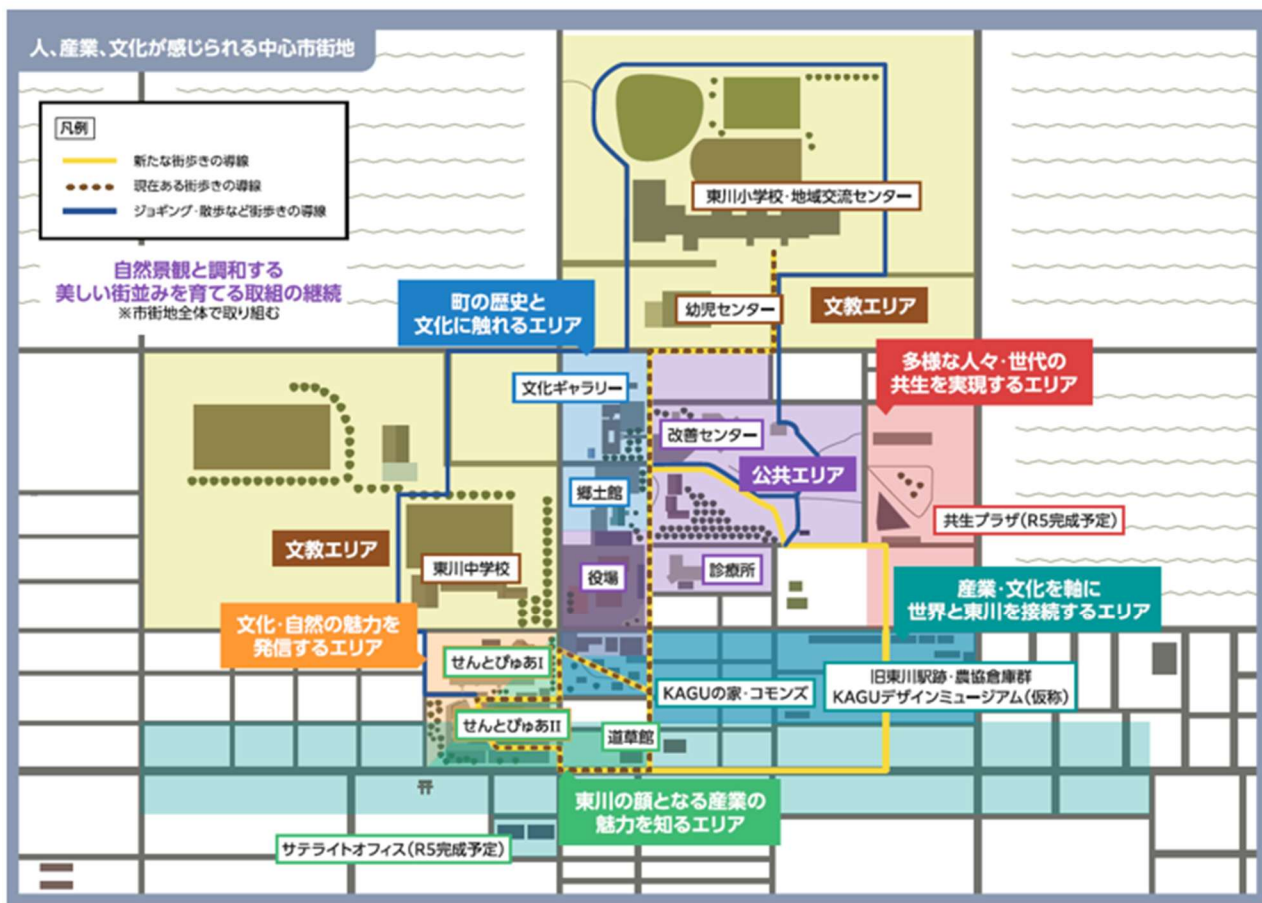
酸化炭素排出量実質ゼロを目指すことを宣言しています。

⑤ 「ひがしかわ価値総合計画」

文化財等の活用による新たなまちの価値を創造し、まちの顔である中心市街地の活性化を図り、農業、商工業、観光業などの産業の価値を高めることを目的に、ひがしかわ価値創造協議会により「ひがしかわ価値総合計画」は策定されております。同計画では 6 つの基本目標が挙げられており、基本目標を達成することにより「誰もが自分らしく過ごすことのできる豊かな時間・空間・仲間」の実現を目指しています。

同計画における基本目標の一つとして「移動しやすく、歩くこと等を楽しめる、回遊性の高い市街地づくり」があります。その目標達成の具体策として、地域交通の課題解決に向け、町の様々な政策の点検を行い、事業見直し等を含めた検討を実施することや、無人走行車両の実証実験の取組みを挙げています。

図表 2-3 ひがしかわ価値創造計画 中心市街地の将来像



Ⅲ. 地域公共交通を取り巻く現状と課題

1. 地域の現況

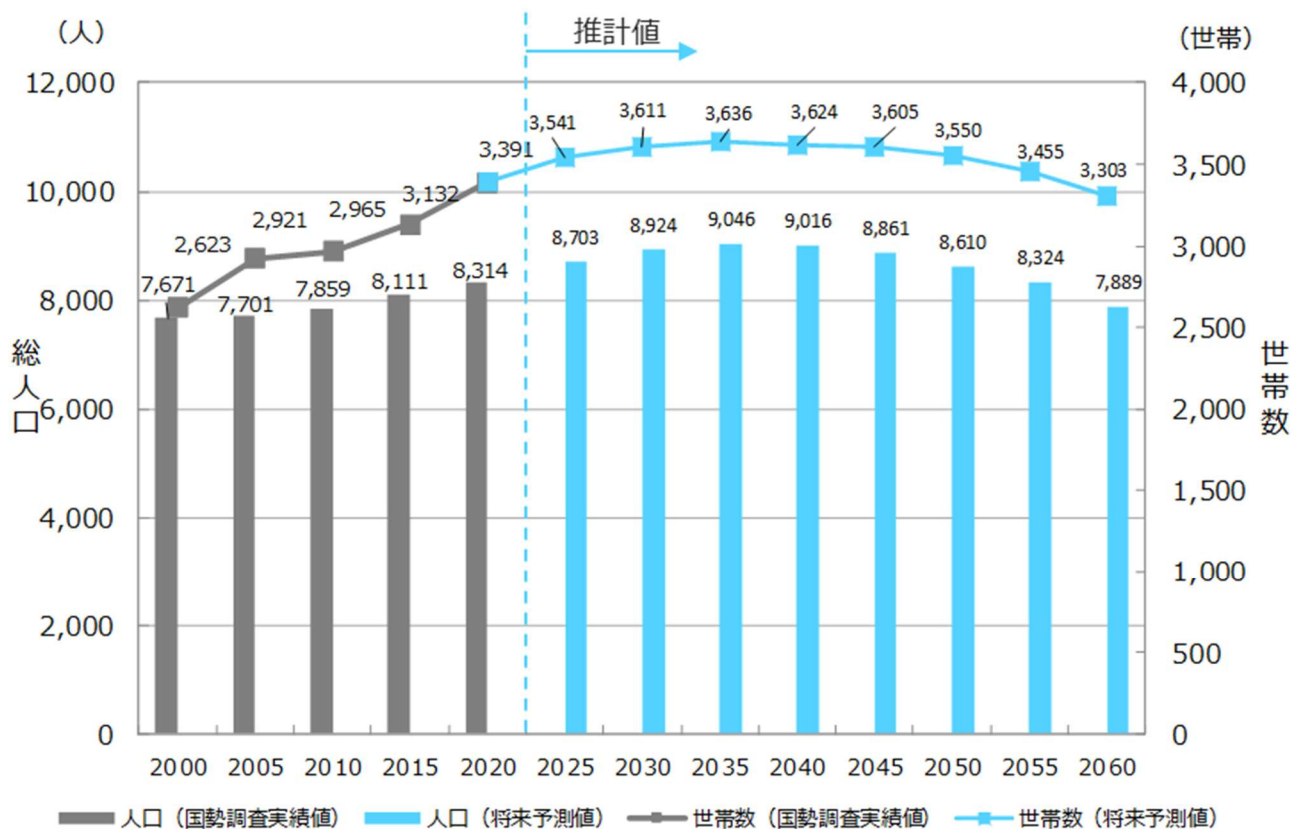
(1) 基礎人口統計の整理

東川町では平成6年度以降「写真の町事業」及び各関連施策の実施により、微増を維持しており、令和2(2020)年10月末における国勢調査では8,314人となっています。人口が増加した要因の一つに、平成21(2009)年から開始した日本語・日本文化研修事業と旭川福祉専門学校日本語学科の開設、町立東川日本語学校開校による外国人留学生の受け入れもあげられます。

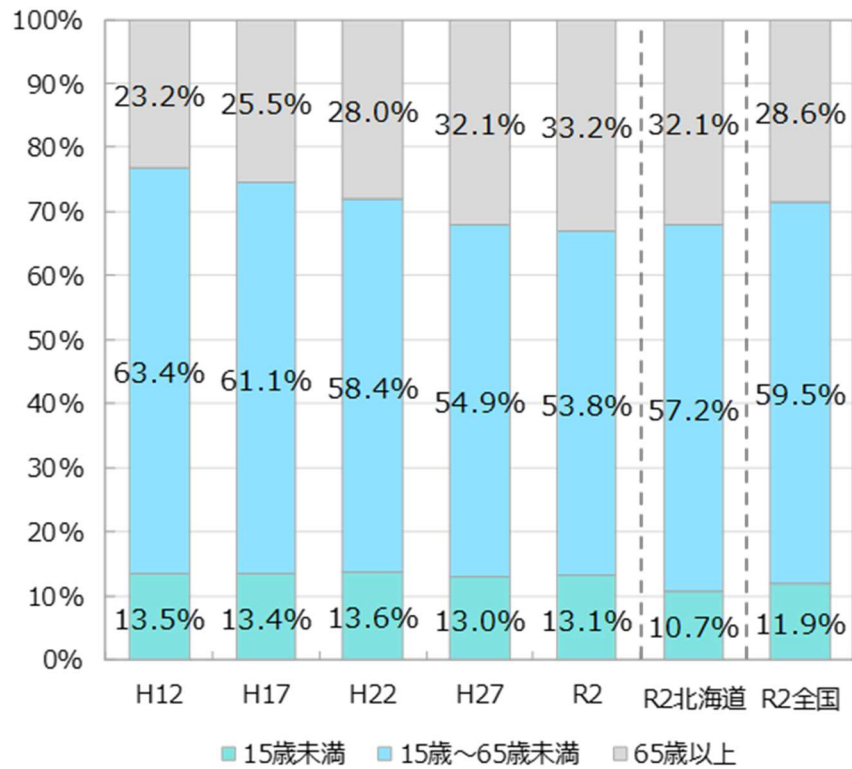
東川町独自の人口推計では、町の人口は2035年以降減少し、2060年時点で2010年と同程度になるとされています。年少人口は、子育て世帯の転入増により維持できています。一方で出生数が減少傾向にあり、老年人口の増加と相まって、1990年代より自然減が続いていることから、出生率の向上が課題となっています。生産年齢人口は、子育て世代の転入が増加しているにもかかわらず、一貫して減少を続け、平均寿命の延び等に伴う老年人口の増加により、高齢化が進行しています。

世帯数も子育て世代の転入を受け、増加しており、令和2(2020)年では3,391世帯に達すると推計されています。

図表 3-1 人口・世帯数の推移



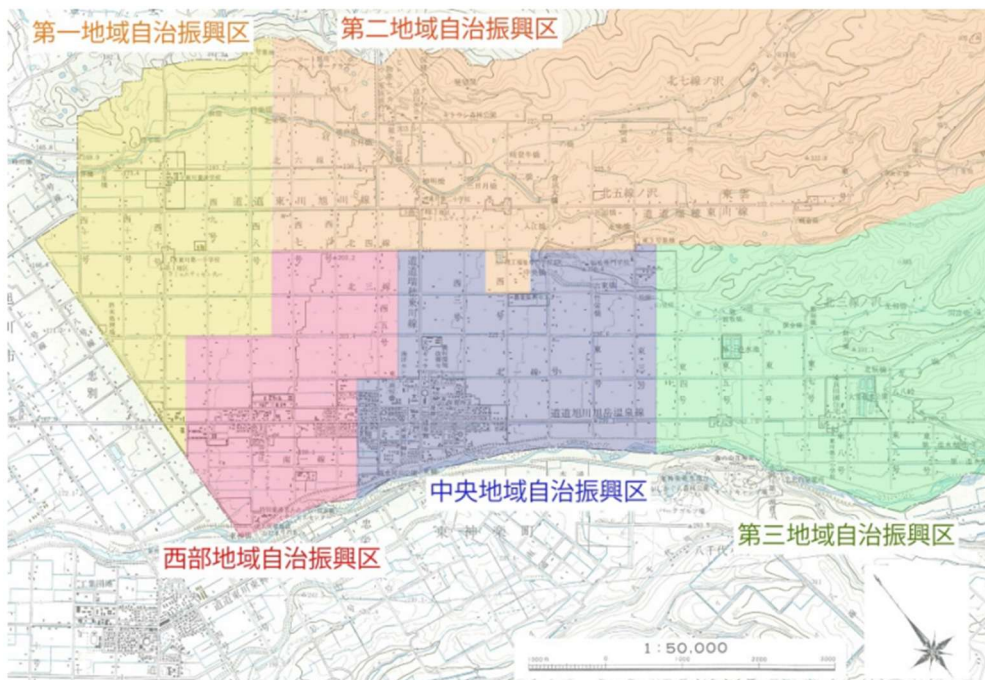
図表 3-2 年齢区分別人口割合



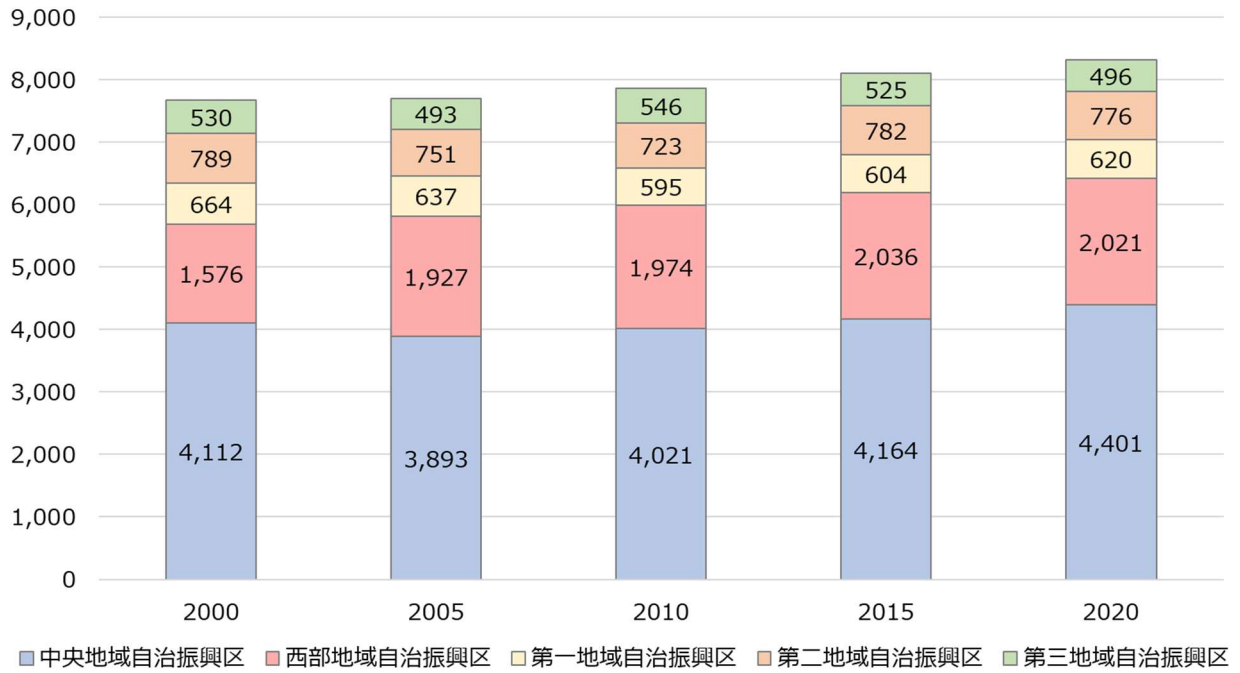
自治振興区別の人口をみると、町中心部にあたる中央・西部自治振興区に人口が集中しています。5つの自治振興区の均衡ある発展と暮らしやすい地域づくりのため、特に高齢化が進む郡部からの都市機能へのアクセスの確保、中心部でのそれぞれの公共交通の維持確保が必要と認識します。

250mメッシュでの詳細の人口分布によると、旭川旭岳温泉線沿いの中心地への多くの人口集積が確認できます。

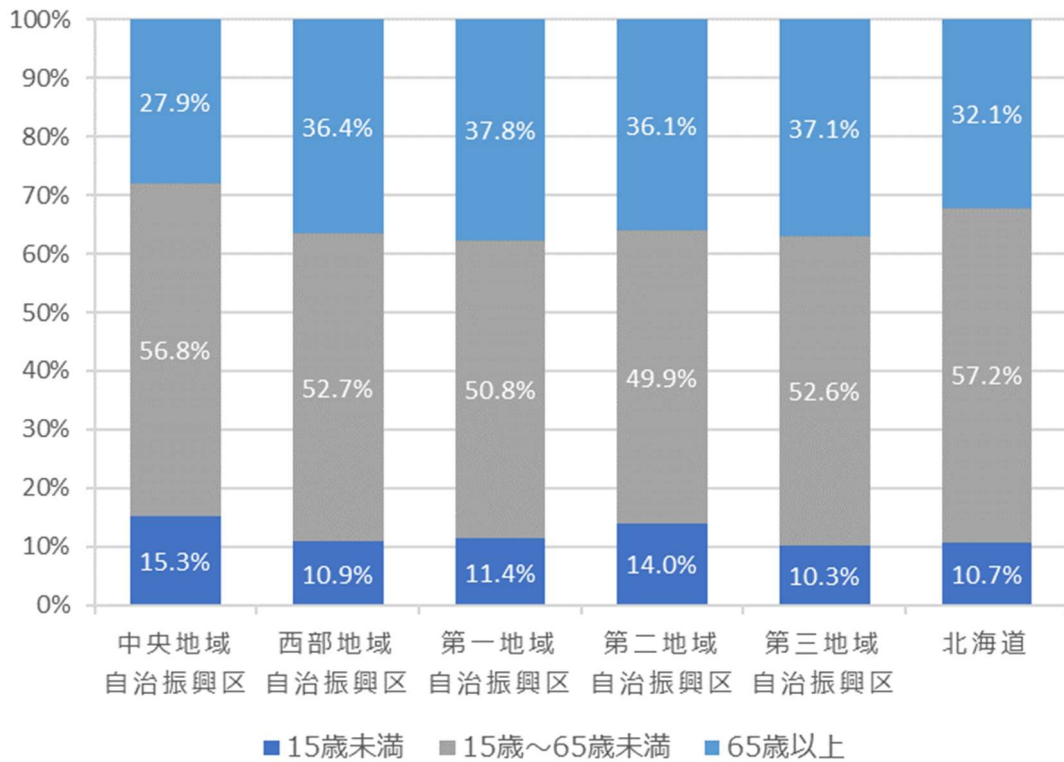
図表 3-3 地域自治振興区



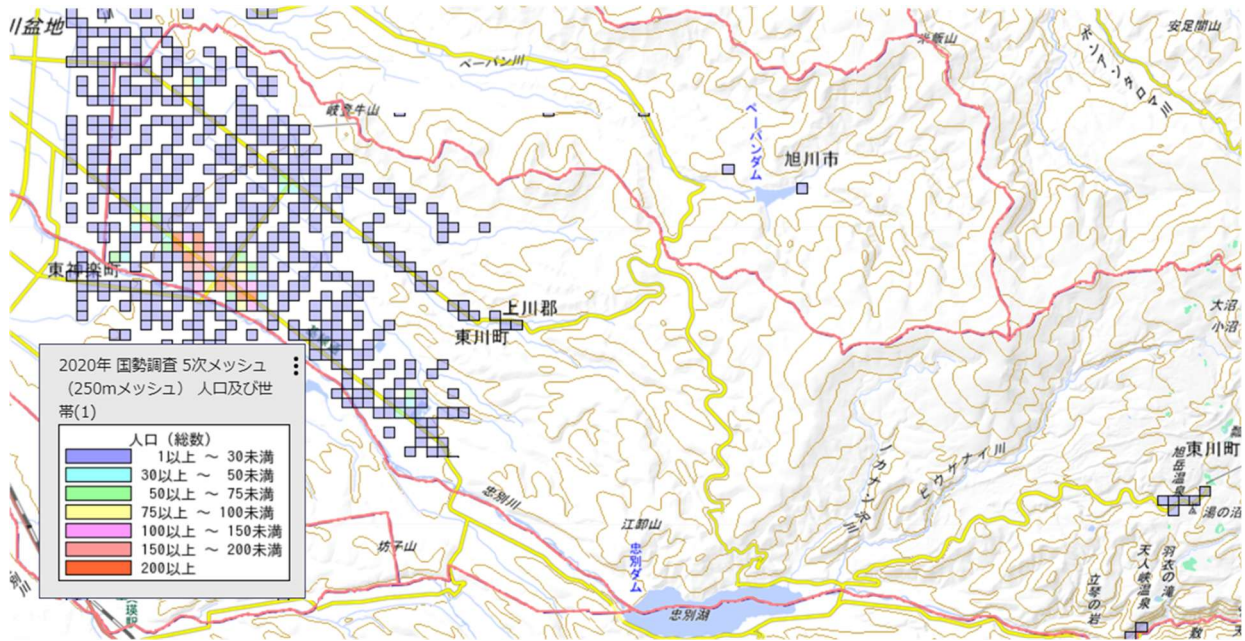
図表 3-4 地域自治振興区別人口



図表 3-5 各地域自治振興区における年齢区分別人口割合

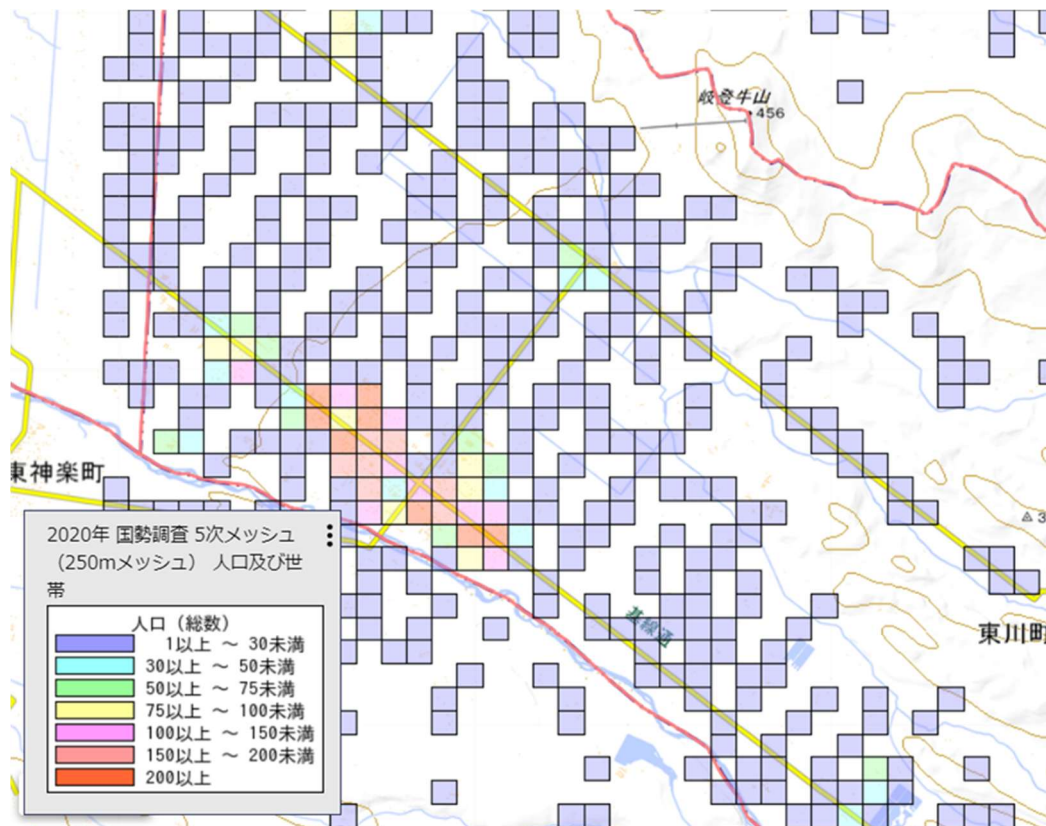


図表 3-6 人口分布図（総人口、250m メッシュ）



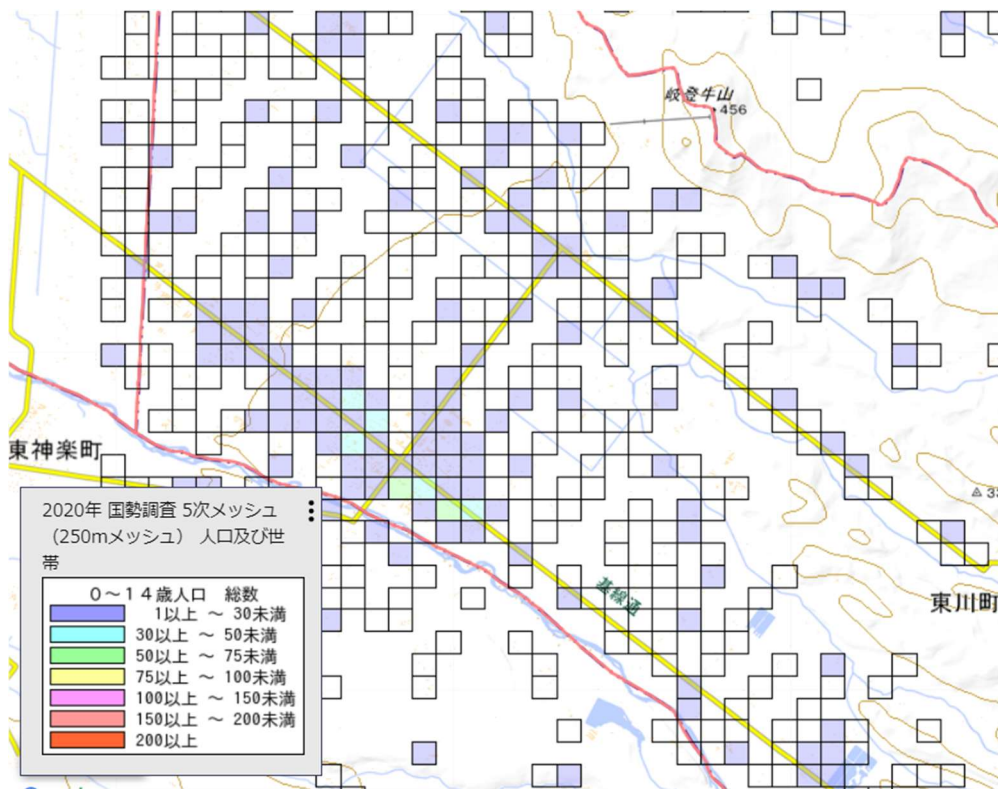
出所：国勢調査（2020年度）

図表 3-7 人口分布図（総人口、中心部拡大、250m メッシュ）



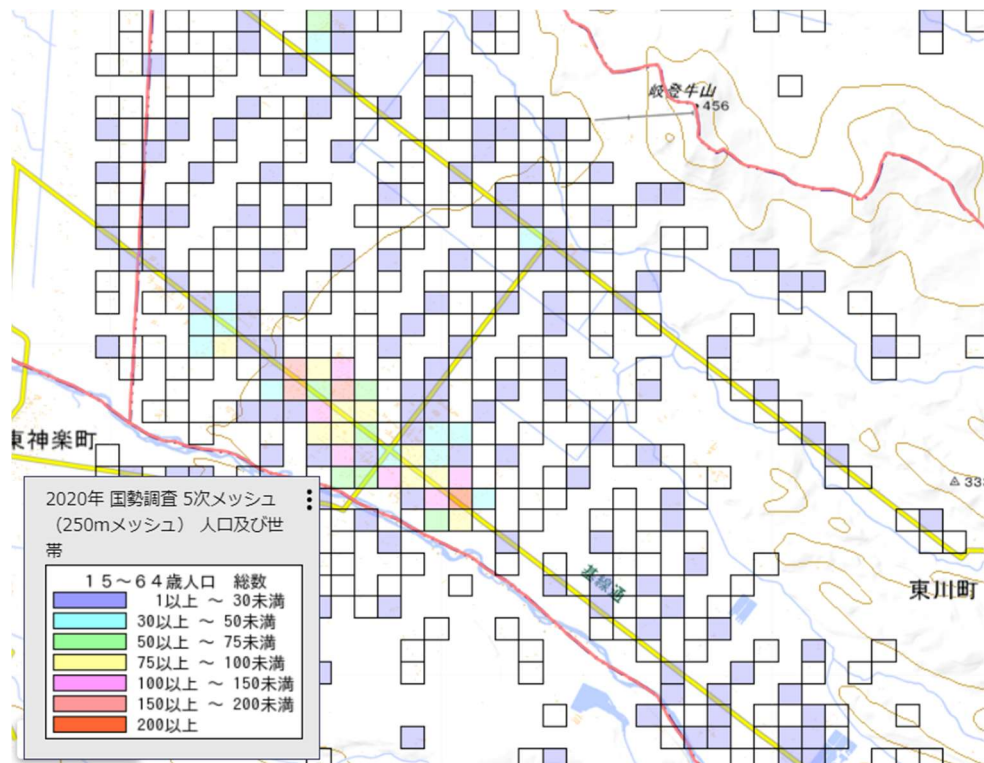
出所：国勢調査（2020年度）

図 3-8 人口分布図 (0~14 歳人口、中心部拡大、250m メッシュ)



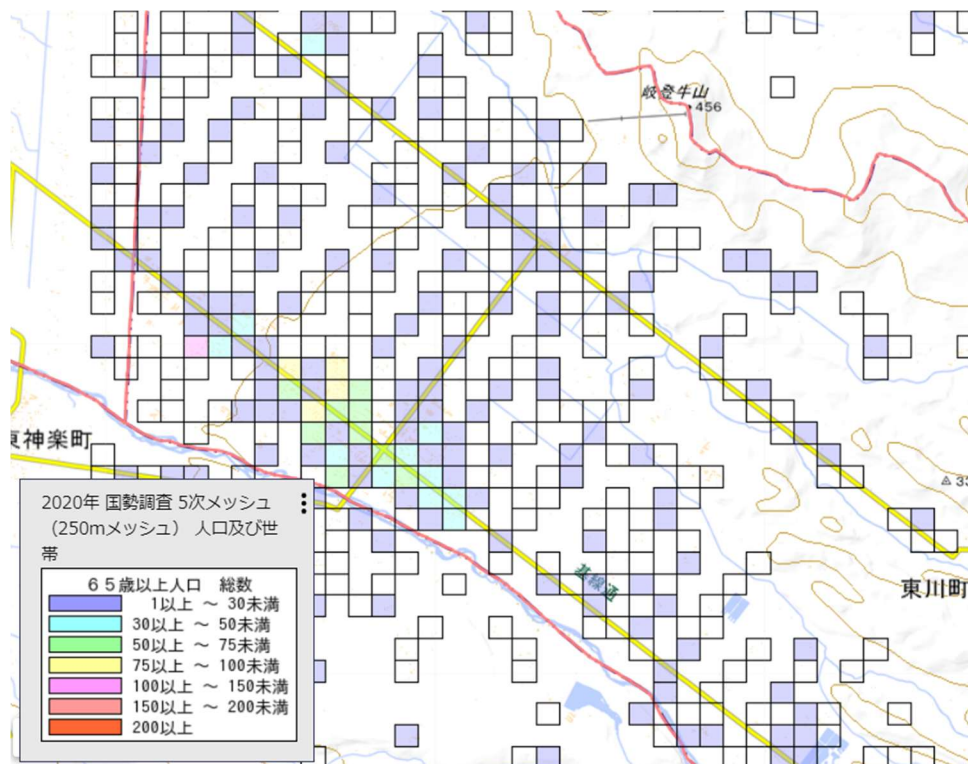
出所：国勢調査（2020 年度）

図表 3-9 人口分布図 (15~64 歳人口、中心部拡大、250m メッシュ)



出所：国勢調査（2020 年度）

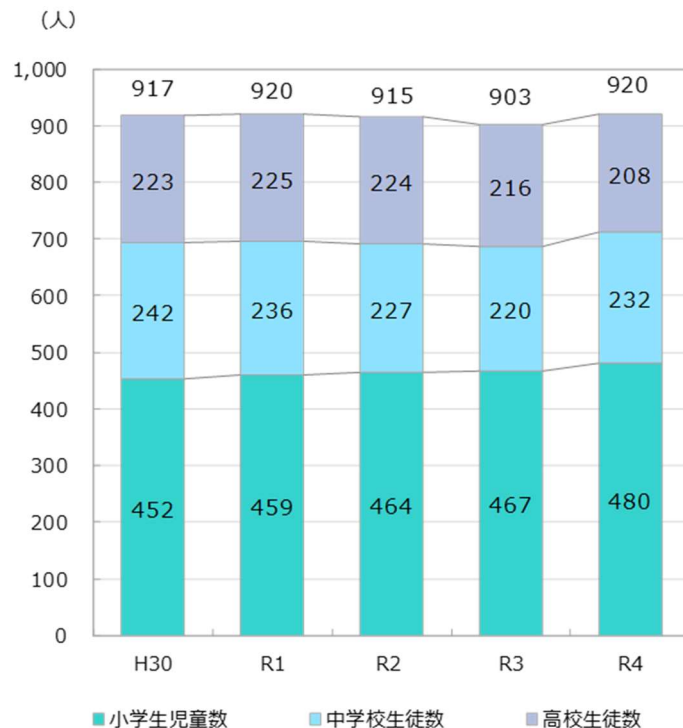
図表 3-10 人口分布図（65 歳以上人口、中心部拡大、250m メッシュ）



出所：国勢調査（2020年度）

保育園・幼稚園児、小・中・高校生人口も、子育て世代の流入により、特に近年増加傾向にあります。こうした若年層からの目線での安心・安全で便利な交通の維持も重要と考えます。地域交通の充実をはじめとする暮らしやすさが、東川町への定着、ひいては次世代による町の発展に繋がると考え、積極的な施策の検討を行います。

図表 3-11 小中高児童・生徒数（上）、東川町幼児センター園児数（下）

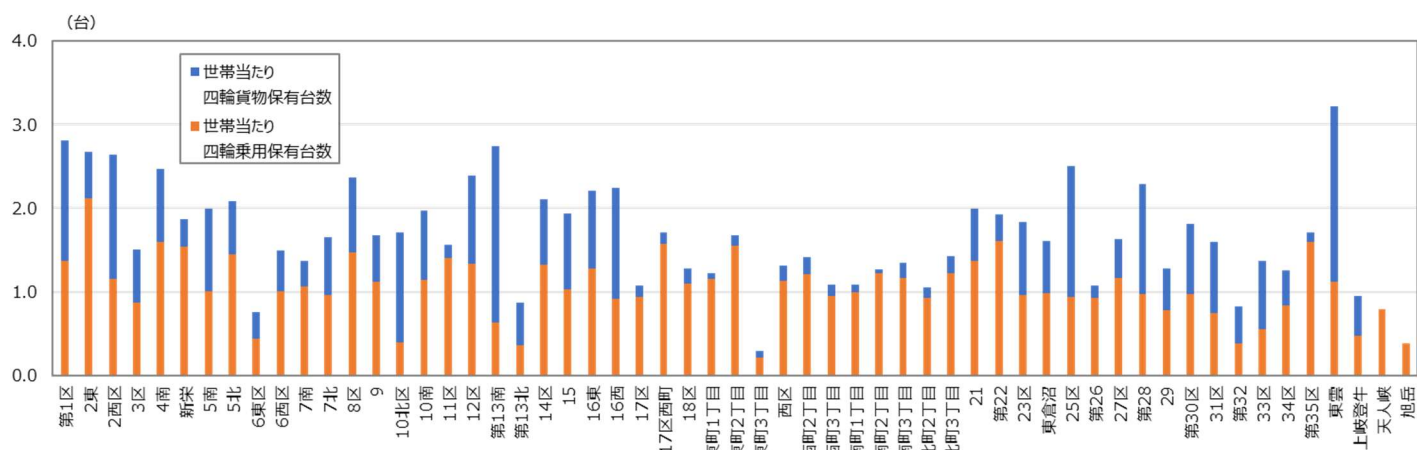




(2) 自動車保有状況

世帯当たりの自動車保有台数は、令和5年(2023年)4月時点で、東川町全体平均で、1.7台となっており、現状多くの世帯で自動車での移動が主となっていると考えられます。特に、65歳以上の自動車保有率が42.2%と高く、現在は自動車を用いて移動している方が免許返納等で運転できなくなった場合の移動手段の確保が、今後大きな課題となると想定されます。また、自動車を保有しない人にとっても便利に町内外の行きたい場所にアクセスできるように公共交通を整える必要があります。

図表 3-12 町丁目ごとの自動車保有状況

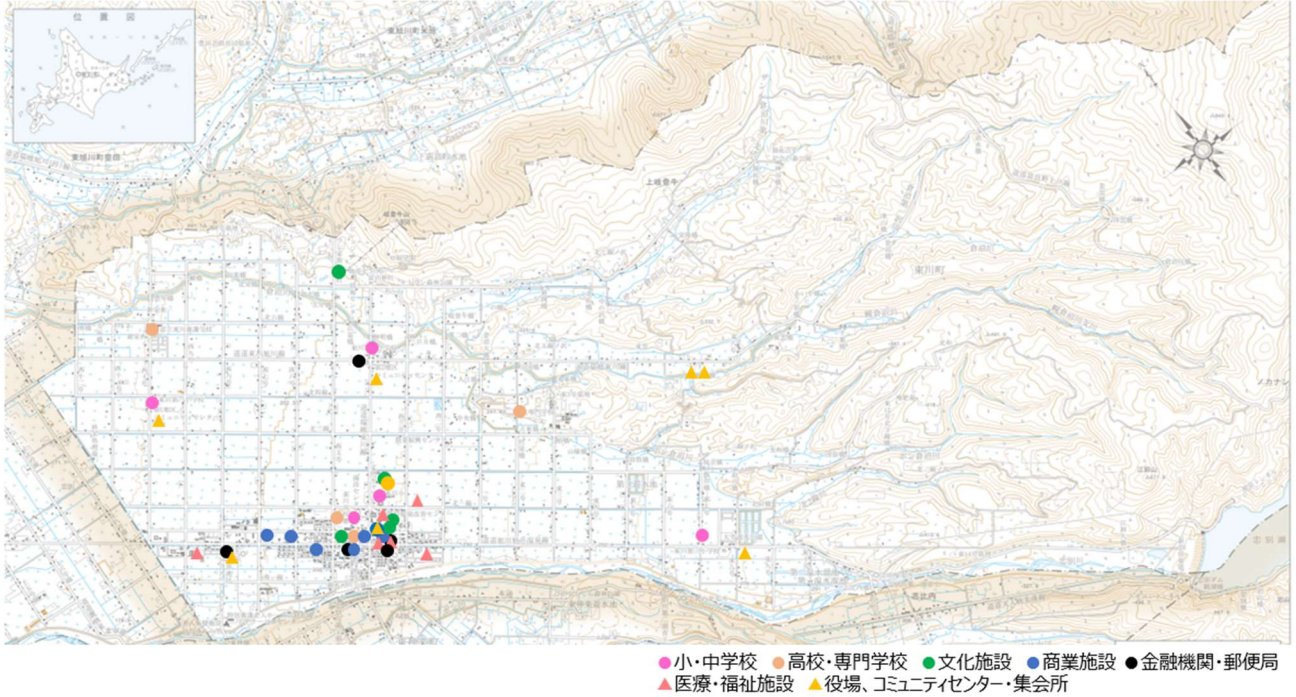


出所：令和4年12月時点での地区別人口集計、令和5年4月時点の課税データ(軽自動車)、令和5年3月末時点での北海道運輸局市町村別保有車両数データ(普通・小型)を基に推計

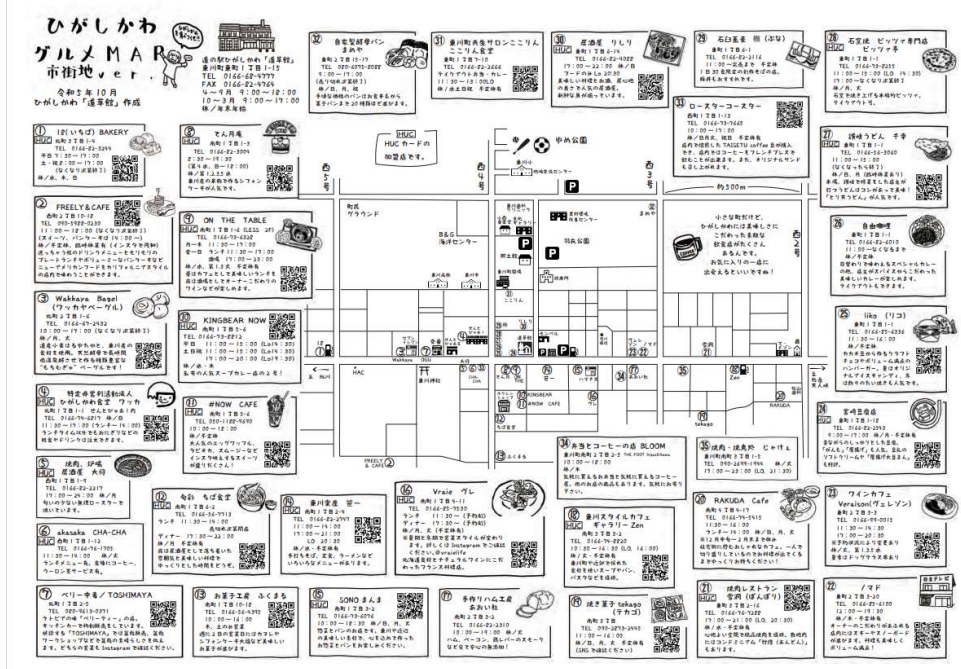
(3) 生活拠点・主要施設の立地状況

町民の日常生活を支える商業施設・飲食店や金融機関、役場等の公共施設・文化施設は町中心部に集中しています。都市機能へのアクセスを確保し、中心部の回遊性を高めることで、活力ある経済循環をつくるとともにコミュニティづくりを促進できると考えます。都市機能の維持という観点でも中心部に集積する商店や飲食店が利用しやすい環境を整えることが重要です。

図表 3-13 町内の主な施設の立地状況



図表 3-14 市街地における飲食店の立地状況



出所：ひがしかわ「道草館」

2. 地域公共交通の現状の整理

東川町内で利用できる地域公共交通としては以下の7種類があります。東川町には鉄道が通っておらず、近隣市町への公共交通での主な移動手段としては、路線バスやタクシーが挙げられます。町内の移動には町営バスや乗合バス、みまもりカー、各種の送迎バスがあります。

図表 3-15 地域公共交通の整理

交通機関	運行事業者	利用者	利用者数 (2022年度実績)
①路線バス	旭川電気軌道株式会社	通勤 通学 来訪者 他	・ いで湯号:35,909人 ・ バス定期補助申請者: 小学生28人、中学生9人
②町営スクールバス	東川町	小中学生 高齢者 他	・ 東忠別線:3,442人 ・ 北忠別線:6,999人 ・ 東雲上岐登牛線:4,974人 合計 15,415人
③乗合バス	東川町	小中学生 高齢者 来訪者 他	・ 利用者 1,214人(運行台数 881台) ※乗合タクシーの実績値
④タクシー	東交ハイヤー株式会社	来訪者 他	—
⑤みまもりカー	各自治振興会	高齢者 他	・ 第一自治振興会:322回 ・ 西部自治振興会:113回
⑥町営貸切バス	東川町	各種団体 高齢者 小中学生 他	およそ毎日の貸切運行
⑦各種送迎バス	東川町 各学校 各事業者	高齢者 専門学生 小学生 来訪者 他	・ 放課後児童送迎バス 第一:1,328人、第二:1,977人 第三:1,070人 ・ きとろん送迎バス:10人/日程度 ・ 診療所送迎バス: 約150名(登録者約300名)

① 路線バス

旭川電気軌道株式会社により、東川町内には路線バスが 6 路線運行されています。旭川市内や東神楽町と東川町・旭岳を結ぶ路線であり、観光客等の来訪者や東川町民の町外への移動手段として利用されています。

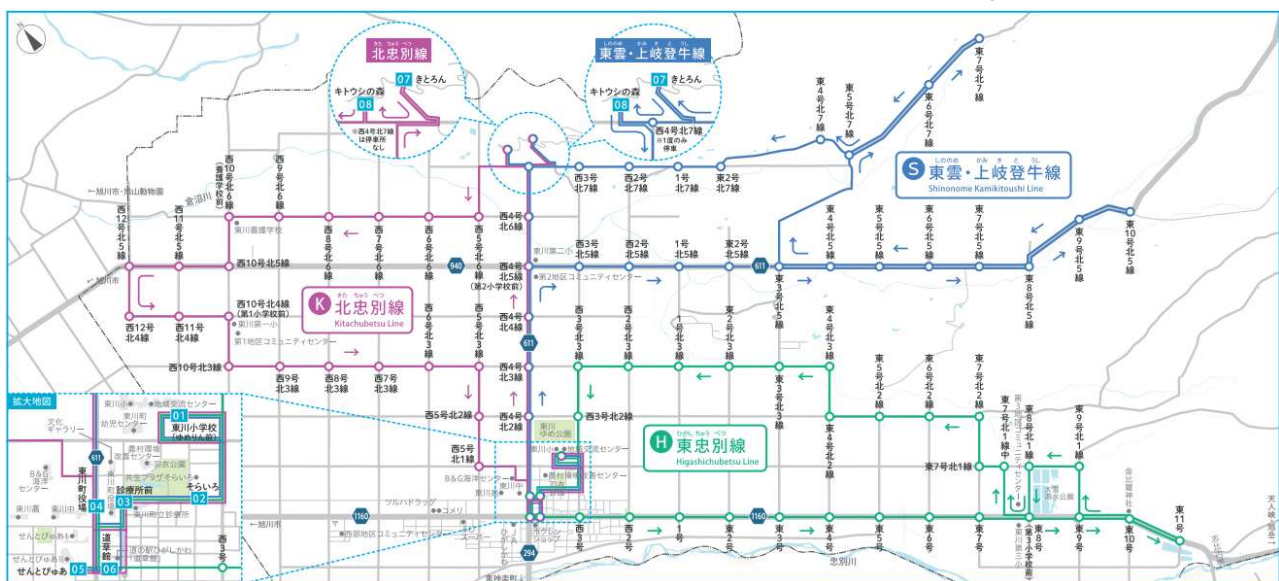
系統	経路
60	旭川駅-4条-東光 8 の 9-東川東町 4
62	共栄バスセンター-上旭正-東川小学校
67	旭川駅-道草館前-東神楽バスセンター-旭川駅
76	旭川駅-東神楽バスセンター-道草館前-旭川駅
176	旭川駅-東神楽バスセンター-道草館前-共栄バスセンター
66	6 の 9-旭川空港-道草館-旭岳

② 町営バス（スクールバス）

町営バスは月曜日から土曜日の間、町内中心部と郊外とを結ぶ 3 路線（東雲・上岐登牛線・東忠別線・北忠別線）が運行しています（日曜日・祝日・年末年始は運休）。

令和 5 年 2 月 13 日～令和 5 年 5 月 31 日に行った調査によると、主な利用者は小学生や中学生であり、小・中学生の利用者が全体の 8 割程度になっています。午前の便では、小・中学校の最寄り駅や町内中心部の下車での降車が多く、午後の便では逆に中学校の最寄り駅・町内中心部での乗車が多くなっています。ただし、町営バスの午後の便は 16 時以降の運行となり、午後の便での小学生の利用は少数です。徒歩や自転車以外での下校以外に、家族が自家用車で迎えに来るといった対応の他、学童保育や少年団活動のための中心市街地への移動には、別途運行する貸切バスが利用されています。

図表 3-16 町営スクールバス路線図（令和 5 年 10 月時点）



図表 3-17 町営スクールバス時刻表（令和5年10月時点）

東川町スクールバス／時刻表
HIGASHIKAWA Town Bus TIMETABLE

平日・土曜日のみ運行（日曜日・祝日・年末年始は運休）

令和3年（2021年）9月20日改正

H 東忠別線 Higashichubetsu Line
優良田園住宅・大雲遊水公園・東川第3小学校方面

停留所名	2便	8便	9便	10便	11便	12便
地域交流センター	01	7:24	16:08	17:18	18:08	19:08
診療所前	02	7:25	16:09	17:19	18:09	19:09
役場前	03	7:26	16:10	17:20	18:10	19:10
せんとびゅあ	04	7:27	16:11	17:21	18:11	19:11
通車駅前	05	7:28	16:12	17:22	18:12	19:12
西3号	7:29	16:13	17:23	18:13	19:13	
西2号	7:30	16:14	17:24	18:14	19:14	
1号	7:31	16:15	17:25	18:15	19:15	
東2号	7:32	16:16	17:26	18:16	19:16	
東3号	7:33	16:17	17:27	18:17	19:17	
東4号	7:34	16:18	17:28	18:18	19:18	
東5号	7:35	16:19	17:29	18:19	19:19	
東6号	7:36	16:20	17:30	18:20	19:20	
東7号	7:37	16:21	17:31	18:21	19:21	
東7号中	7:38	16:22	17:32	18:22	19:22	
東8号	7:39	16:23	17:33	18:23	19:23	
東9号	7:40	16:24	17:34	18:24	19:24	
東10号	7:41	16:25	17:35	18:25	19:25	
東11号	7:42	16:26	17:36	18:26	19:26	
東10号	7:44	16:28	17:38	18:28	19:28	
東9号	7:45	16:29	17:39	18:29	19:29	
東9号北1線	7:46	16:30	17:40	18:30	19:30	
東8号北1線	7:47	16:31	17:41	18:31	19:31	
東8号	7:48	16:32	17:42	18:32	19:32	
東7号中	7:49	16:33	17:43	18:33	19:33	
東7号北1線中	7:50	16:34	17:44	18:34	19:34	
東7号北1線	7:51	16:35	17:45	18:35	19:35	
東7号北2線	7:52	16:36	17:46	18:36	19:36	
東6号北2線	7:53	16:37	17:47	18:37	19:37	
東5号北2線	7:54	16:38	17:48	18:38	19:38	
東4号北2線	7:55	16:39	17:49	18:39	19:39	
東4号北3線	7:56	16:40	17:50	18:40	19:40	
東3号北3線	7:57	16:41	17:51	18:41	19:41	
東2号北3線	7:58	16:42	17:52	18:42	19:42	
1号北3線	7:59	16:43	17:53	18:43	19:43	
西2号北3線	8:00	16:44	17:54	18:44	19:44	
西3号北3線	8:01	16:45	17:55	18:45	19:45	
西3号北2線	8:02	16:46	17:56	18:46	19:46	
地域交流センター	01	8:03	16:47	17:57	18:47	19:47
診療所前	02	8:04	16:48	17:58	18:48	19:48
役場前	03	8:05	16:49	17:59	18:49	19:49
せんとびゅあ	04	8:06	16:50	18:00	18:50	19:50
通車駅前	05	8:07	16:51	18:01	18:51	19:51

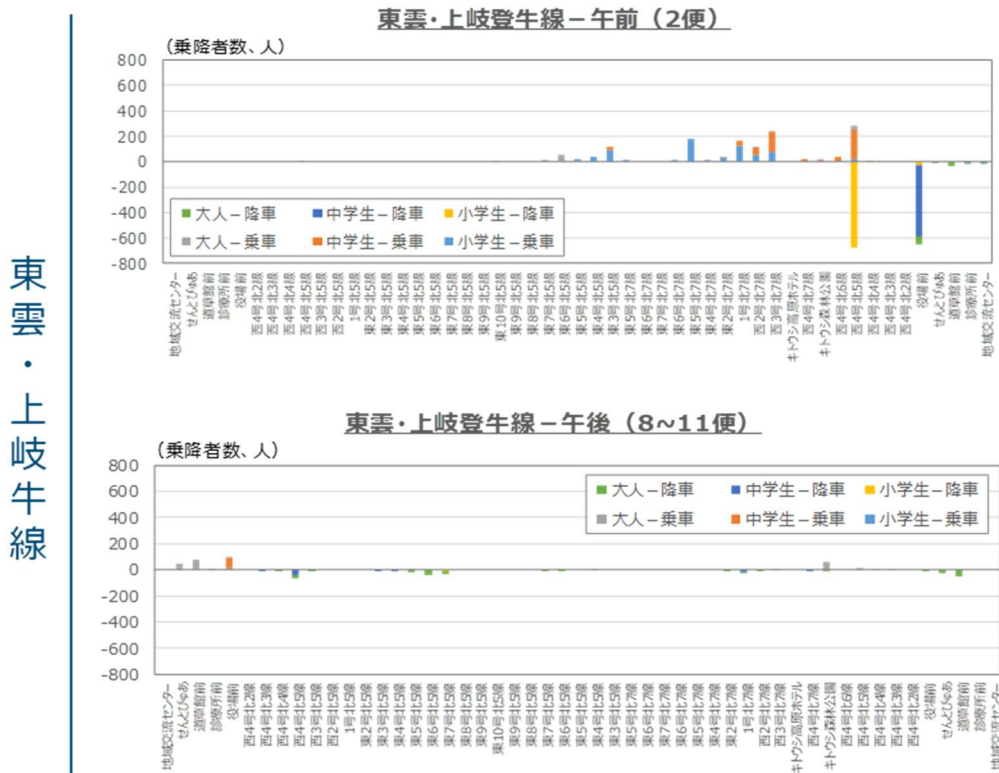
K 北忠別線 Kitachubetsu Line
キトウシの森・新築団地・東川第1小学校方面

停留所名	2便	8便	9便	10便	11便	12便
地域交流センター	01	7:24	16:08	17:18	18:08	19:08
せんとびゅあ	04	7:25	16:09	17:19	18:09	19:09
通車駅前	05	7:26	16:10	17:20	18:10	19:10
診療所前	02	7:27	16:11	17:21	18:11	19:11
役場前	03	7:28	16:12	17:22	18:12	19:12
西4号北2線	7:29	16:13	17:23	18:13	19:13	
西4号北3線	7:30	16:14	17:24	18:14	19:14	
西4号北4線	7:31	16:15	17:25	18:15	19:15	
西4号北5線	7:32	16:16	17:26	18:16	19:16	
西4号北6線	7:33	16:17	17:27	18:17	19:17	
きとろん	06	7:35	16:19	17:29	18:19	19:19
キトウシの森	07	7:38	16:22	17:32	18:22	19:22
西5号北6線	7:39	16:23	17:33	18:23	19:23	
西6号北6線	7:40	16:24	17:34	18:24	19:24	
西7号北6線	7:41	16:25	17:35	18:25	19:25	
西8号北6線	7:42	16:26	17:36	18:26	19:26	
西9号北6線	7:43	16:27	17:37	18:27	19:27	
西10号北6線	7:44	16:28	17:38	18:28	19:28	
西10号北5線	7:45	16:29	17:39	18:29	19:29	
西11号北5線	7:46	16:30	17:40	18:30	19:30	
西12号北5線	7:47	16:31	17:41	18:31	19:31	
西12号北4線	7:48	16:32	17:42	18:32	19:32	
西11号北4線	7:49	16:33	17:43	18:33	19:33	
西10号北4線	7:50	16:34	17:44	18:34	19:34	
西10号北3線	7:51	16:35	17:45	18:35	19:35	
西9号北3線	7:52	16:36	17:46	18:36	19:36	
西8号北3線	7:53	16:37	17:47	18:37	19:37	
西7号北3線	7:54	16:38	17:48	18:38	19:38	
西6号北3線	7:55	16:39	17:49	18:39	19:39	
西5号北3線	7:56	16:40	17:50	18:40	19:40	
西5号北2線	7:57	16:41	17:51	18:41	19:41	
西5号北1線	7:58	16:42	17:52	18:42	19:42	
役場前	01	7:59	16:43	17:53	18:43	19:43
せんとびゅあ	04	8:00	16:44	17:54	18:44	19:44
通車駅前	05	8:01	16:45	17:55	18:45	19:45
診療所前	02	8:02	16:46	17:56	18:46	19:46
地域交流センター	01	8:03	16:47	17:57	18:47	19:47

S 東雲・上岐登牛線 Shinonome Kamikitoushi Line
東川第2小学校・北5線・北7線・キトウシの森

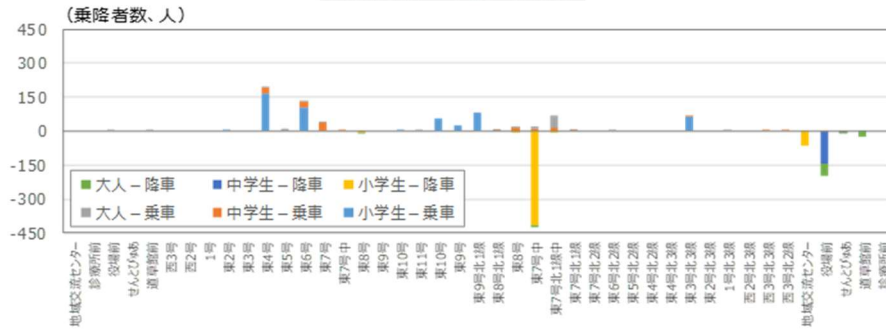
停留所名	2便	8便	9便	10便	11便	12便
地域交流センター	01	7:04	15:56	17:12	18:17	
せんとびゅあ	04	7:05	15:57	17:13	18:18	19:24
通車駅前	05	7:06	15:58	17:14	18:19	19:25
診療所前	02	7:07	15:59	17:15	18:20	19:26
役場前	03	7:08	16:00	17:16	18:21	19:27
西4号北2線	7:09	16:01	17:17	18:22	19:28	
西4号北3線	7:10	16:02	17:18	18:23	19:29	
西4号北4線	7:11	16:03	17:19	18:24	19:30	
西4号北5線	7:12	16:04	17:20	18:25	19:31	
西3号北5線	7:13	16:05	17:21	18:26	19:32	
西2号北5線	7:14	16:06	17:22	18:27	19:33	
1号北5線	7:15	16:07	17:23	18:28	19:34	
東2号北5線	7:16	16:08	17:24	18:29	19:35	
東3号北5線	7:17	16:09	17:25	18:30	19:36	
東4号北5線	7:18	16:10	17:26	18:31	19:37	
東5号北5線	7:19	16:11	17:27	18:32	19:38	
東6号北5線	7:20	16:12	17:28	18:33	19:39	
東7号北5線	7:21	16:13	17:29	18:34	19:40	
東8号北5線	7:22	16:14	17:30	18:35	19:41	
東9号北5線	7:23	16:15	17:31	18:36	19:42	
東10号北5線	7:24	16:16	17:32	18:37	19:43	
東9号北4線	7:25	16:17	17:33	18:38	19:44	
東8号北4線	7:26	16:18	17:34	18:39	19:45	
東7号北4線	7:27	16:19	17:35	18:40	19:46	
東6号北4線	7:28	16:20	17:36	18:41	19:47	
東5号北4線	7:29	16:21	17:37	18:42	19:48	
東4号北4線	7:30	16:22	17:38	18:43	19:49	
東3号北4線	7:31	16:23	17:39	18:44	19:50	
東5号北7線	7:36	16:28	17:44	18:49	19:55	
東6号北7線	7:37	16:29	17:45	18:50	19:56	
東7号北7線	7:38	16:30	17:46	18:51	19:57	
東6号北7線	7:39	16:31	17:47	18:52	19:58	
東5号北7線	7:40	16:32	17:48	18:53	19:59	
東4号北7線	7:41	16:33	17:49	18:54	20:00	
東2号北7線	7:42	16:34	17:50	18:55	20:01	
1号北7線	7:43	16:35	17:51	18:56	20:02	
西2号北7線	7:44	16:36	17:52	18:57	20:03	
西3号北7線	7:45	16:37	17:53	18:58	20:04	
きとろん	06	7:48	16:40	17:56	19:01	20:07
西4号北7線	7:50	16:42	17:58	19:03	20:09	
キトウシの森	07	7:51	16:43	17:59	19:04	20:10
西4号北6線	7:53	16:45	18:01	19:06	20:12	
西4号北5線	7:54	16:46	18:02	19:07	20:13	
西4号北4線	7:55	16:47	18:03	19:08	20:14	
西4号北3線	7:56	16:48	18:04	19:09	20:15	
西4号北2線	7:57	16:49	18:05	19:10	20:16	
役場前	03	7:58	16:50	18:06	19:11	20:17
せんとびゅあ	04	7:59	16:51	18:07	19:12	20:18
通車駅前	05	8:00	16:52	18:08	19:13	20:19
診療所前	02	8:01	16:53	18:09	--	--
地域交流センター	01	8:02	16:54	18:10	--	--

図表 3-18 町営スクールバス路線別乗降者数（観測期間：令和5年2月13日～令和5年5月31日）

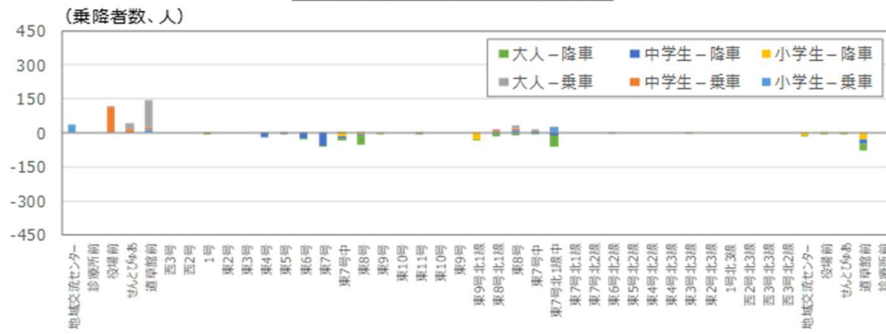


東忠別線

東忠別線-午前(2便)

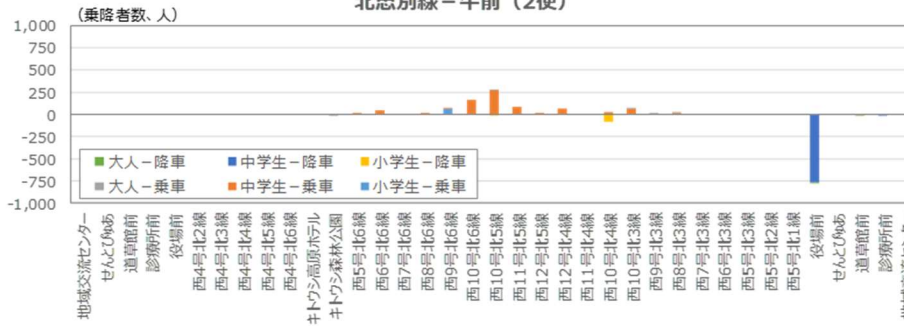


東忠別線-午後(8~11便)

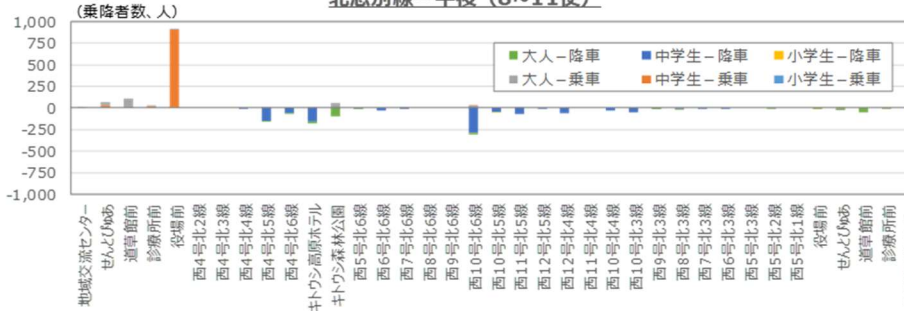


北忠別線

北忠別線-午前(2便)



北忠別線-午後(8~11便)



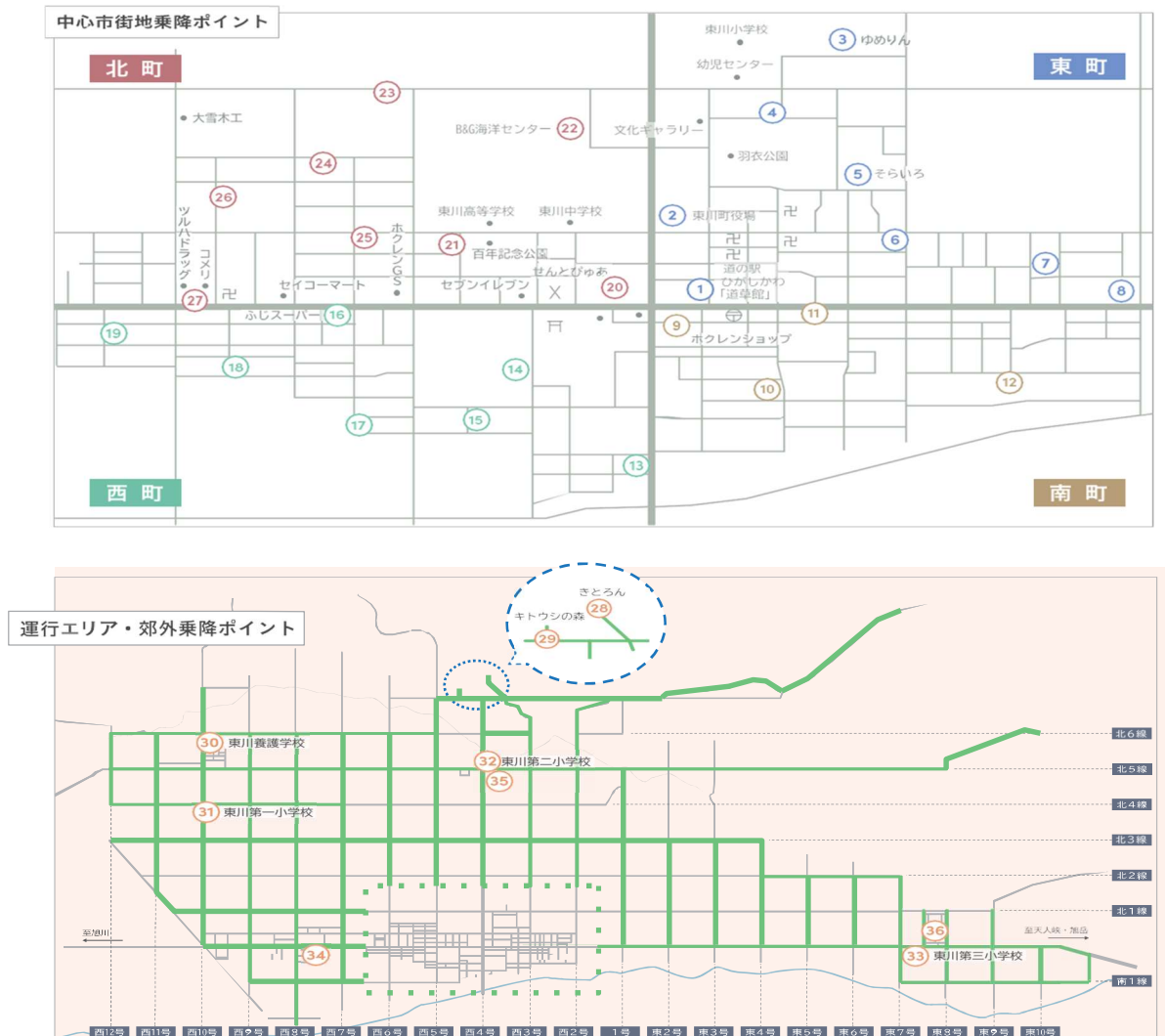
③ タクシー

町内のタクシーの運行は主に東交ハイヤーが担っており、町民・来訪者の町内外への移動の足として活用されています。

④ 乗合バス

町営バスと同様、月曜日から土曜日に運行しております（日曜日・祝日・年末年始は運休）。乗合バスは、町営バスの運行がない時間帯にダイヤが設定されており、利用日前日までの事前予約制・乗り合い制での運行がなされています。中心市街地では指定の場所（図表 3-19 の○数字の乗降ポイント）でのみ乗降可能です。郊外では○数字の乗降ポイントのほか、運行エリアの緑線で示された町道沿いに自宅がある方は、ポイントを自宅前に設定して乗降することが可能です。

図表 3-19 乗合バスの乗降場所（中心市街地）・運行エリアおよび時刻表

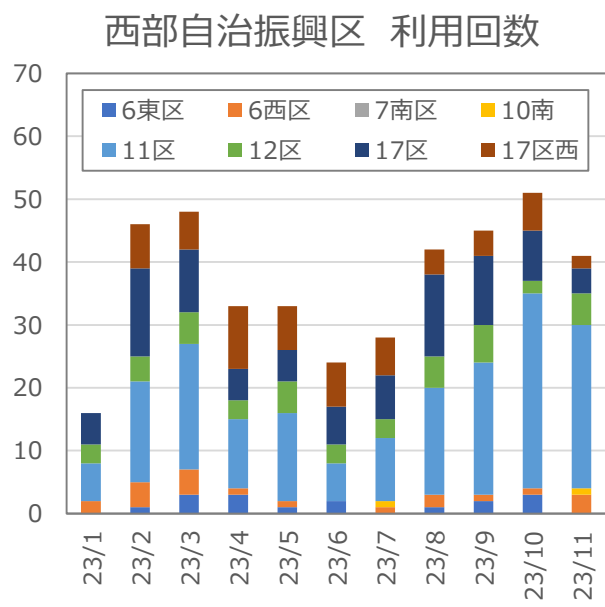
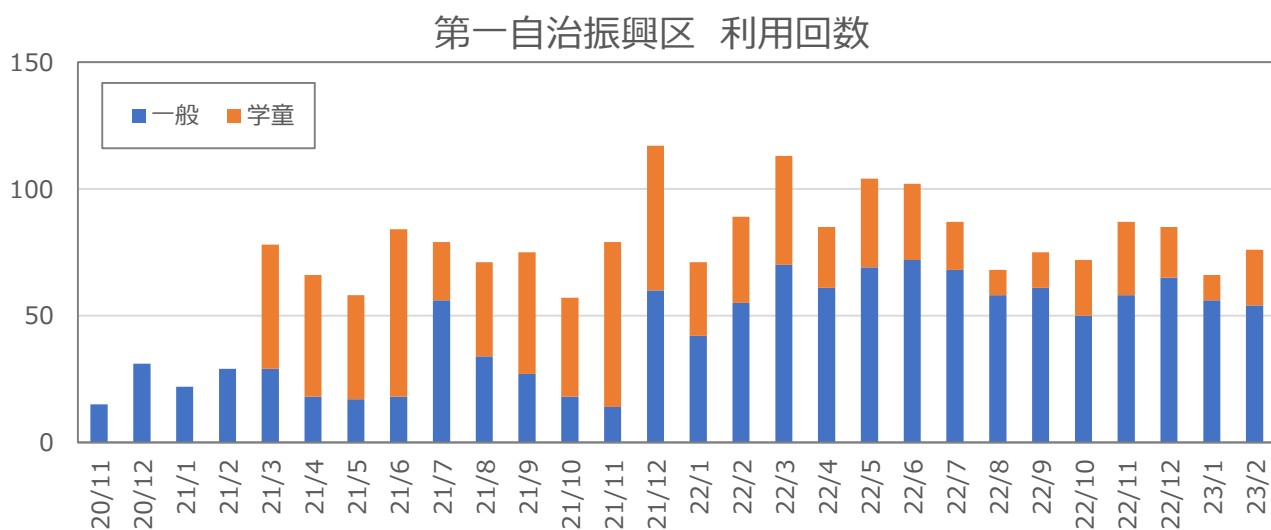


便名	1便	3便	4便	5便	6便	7便	12便
道草館 出発時間	7:30	9:00	11:00	13:00	14:00	15:00	20:00

⑤ みまもりカー

みまもりカーは、地域住民相互の見守り活動の一環で行われている移動支援です。運行範囲は旭岳・天人峡を除く町内です。みまもりカーの運転は住民ボランティアが担っており、令和6年3月時点においては第一自治振興会と西部自治振興会により運行されています。令和5年度では第一自治振興区で月60回程度、西部自治振興区で月40回程度の利用がありました。利用目的としては、買い物や医療機関、役場・金融機関など、町内中心部への利用が多くなっております。一方、運転を担うボランティアの方の高齢化、運転手不足といったみまもりカーの継続に係る問題もあります。

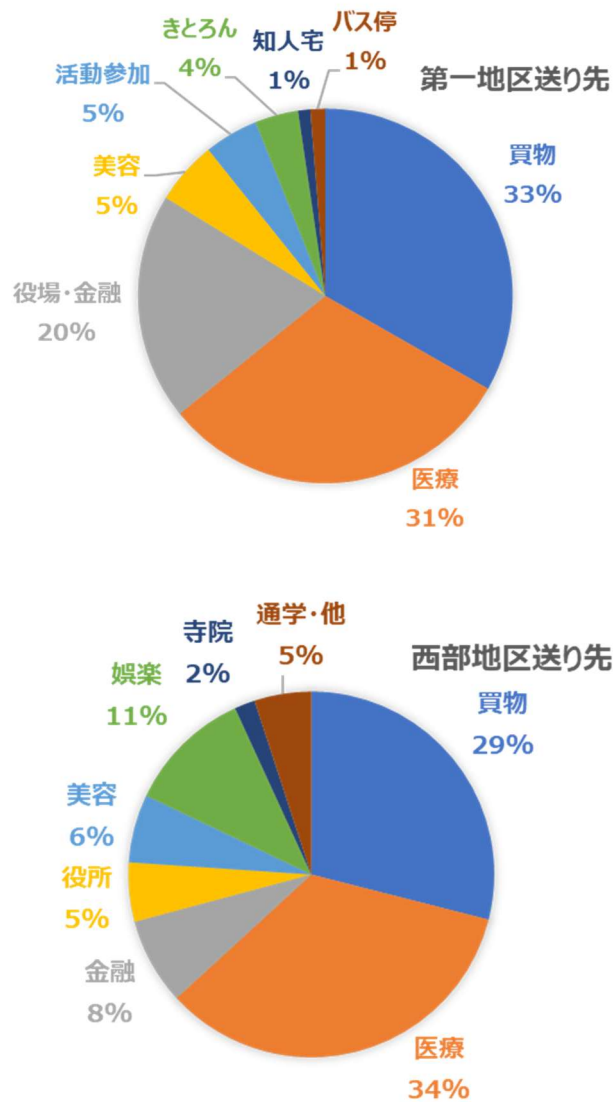
図表 3-20 みまもりカーの利用回数（第一地区、西部地区）



出所：第一自治振興会・西部自治振興会提供データより作成

図表 3-21 みまもりカー利用目的

(第一地区：令和2年11月～令和5年2月、西部地区：令和5年1月～11月)



出所：第一自治振興会・西部自治振興会提供データより作成

⑥ 町営バス（貸切バス）

町営スクールバスのダイヤ設定がない時間帯（昼間）に、児童の各小学校から学童サービス・少年団活動への移動やシニアクラブの活動、各学校の行事の際に町内外への運行を利用申請に応じ行っています。スクールバスと同じ委託ドライバーにより運行がなされています。

⑦ 各送迎バス

町内には下表のように各種送迎バスが運行しています（令和6年時点）。

種類	運行事業者	備考
「キトウシの森きとろん」送迎バス	東川振興公社	せんとびゅあ-第2地区コミュニティセンター-きとろんを結ぶ。
幼稚園送迎バス	東川町	午前中のみ運行する。
診療所送迎バス	東川町診療所	利用時は事前登録であり、予約制である。
旭川福祉専門学校送迎バス	北工学園	登校便、下校便が運行される。
第二小スクールバス	第二小学校	登下校時に各児童宅への送迎を行う。
福祉有償運送	社会福祉協議会	公共交通機関の利用が困難な方向けに運行される。

図 3-22 キトウシの森 きとろん 送迎バス

8/21 グランドオープン!
 保養施設「キトウシの森きとろん」
 7月20日からは、町民向けプレオープン
無料送迎バスも運行!

町民のみなさまに心地よくお使いいただくために!

きとろんHP

1日往復3便、こちらのバスが送迎します!

毎日運行! お気軽にご利用ください! 無料送迎!

往路	せんとびゅあ8階	第2地区313:314F2F	きとろん森
1便	10:00	10:10	10:15
3便	13:30	13:40	13:45
5便	16:30	16:40	16:45
復路	きとろん森	第2地区313:314F2F	せんとびゅあ8階
2便	13:15	13:20	13:30
4便	16:15	16:20	16:30
6便	20:00	20:05	20:15

※せんとびゅあ8階の乗降は、道遊園玄関前のバス停です。

お問合せ：キトウシの森 きとろん 0166-82-7010

図表 3-23 北工学園 送迎バス

登校バス時刻表

※令和5年度時刻表(R5.5.8より)

登校A線		登校B線		登校C線	
末広東 2-3バス停 (ホールズバス前)	7:36	東塚岡	7:33	近文 25丁目バス停	7:45
末広 1-7バス停 (ダイヤ前)	7:37	当麻役場前	7:45	忠和 4-6 (ヘアサロン前)	7:50
末広 1-11バス停 (サンクsgiving前)	7:40	比布寿町3	7:58	神居 3-1 (日産自動車前)	7:52
末広 4-10バス停 (ロッキーハウス前)	7:44	比布基線7号バス停 (愛別モーター前)	8:00	神居 7-6バス停	7:55
末広 4-4バス停	7:46	永山 2-19バス停	8:16	神居 4-6 (ホームマック前)	7:57
末広 5-1バス停 (富士薬品前)	7:48	永山 2-18バス停 (とんかつ屋前)	8:17	神居 14-4バス停	8:00
春光台 2-3バス停 (河合善善堂前)	7:52	永山 6-16バス停 (志摩高等学校前)	8:20	西神楽 10号バス停	8:10
春光台 1-2バス停 (徳厚前)	7:55	永山 6-14バス停 (カーデウエディング前)	8:22	西神楽 10号バス停	8:17
東 4-11バス停 (中古車店前)	8:07	永山 6-12バス停 (コヒービエロ前)	8:23	西神楽駅前バス停	8:23
東 4-9バス停 (マルマンズ前)	8:08	永山 6-10バス停 (永山西小学校前)	8:24	東神楽セブンイレブン前	8:28
豊岡 11-2バス停 (西山坂車庫前)	8:19	永山 6-8バス停 (構成会前)	8:26	寮	
豊岡 12-3バス停 (セブンイレブン前)	8:20	永山 6-5バス停 (ココス前)	8:28	学校着	
豊岡 10-5バス停 (ベストプライス前)	8:24	豊岡 13-7 (むのだビル前)	8:34		
豊岡 8-5バス停 (しんきん前)	8:26	豊岡 10-7 (留萌信金前)	8:36		
豊岡 4-5バス停 (セイコム前)	8:29	豊岡 1-6バス停 (高橋作工前)	8:37		
豊岡 4-1バス停 (こばやし歯科前)	8:34	寮			
豊岡 1-10バス停	8:35	学校着			
寮					
学校着					

登校D線		登校E線		土曜路線(要予約) 予約が無ければ運休となります	
緑ヶ丘東 4-2バス停 (ローン前)	8:02	大町 2-1バス停 (かがやき前)	7:50	宮下 8丁目 (池上学院前)	8:50
緑ヶ丘東 4-1 (工業高等学校前)	8:03	旭町 2-7 (トコモ前)	7:55	1条 15丁目バス停 (au前)	8:53
神楽岡 5-5 (山下医館前)	8:07	旭町 2-13バス停 (スズキ美容室前)	7:58	1条 19丁目 (1条 22丁目 (LIXIL旭川ショールーム前)	8:55
旭神 2-3バス停 (ローン前)	8:12	旭町 2-15バス停	7:59	1条 25丁目バス停	8:58
東光 12-2バス停 (ジュンボク前)	8:13	鏡町 19丁目 (ふれあい前)	8:02	東光 1-1 (たかはし眼科前)	9:00
東光 8-1バス停 (ミンのフレンド前)	8:14	鏡町 19丁目バス停 (郵便局前)	8:03	東光 1-3バス停 (ハースデイ豊岡店前)	9:02
東光 12-4 (常口アトム前)	8:17	曙 1-5バス停 (だてクリニック前)	8:13	東光 2-5バス停	9:04
東光 16-5バス停 (キッチン前)	8:19	宮下 8丁目 (池上学院前)	8:20	東光 6-7バス停	9:06
東光 17-6バス停	8:20	1条 22丁目バス停	8:25	東光 8-9 (ハウスあかり前)	9:08
東光 17-7バス停	8:22	東光 1-2 (たかはし眼科前)	8:29	旭正上 6号バス停 (ハウスあかり前)	9:14
旭正上 6号	8:31	東光 1-3バス停 (ハースデイ豊岡店前)	8:30	東川西 8号バス停 (平田とろふ店前)	9:19
寮		東光 2-5バス停	8:33	東川西 6号バス停	9:20
学校着		東川西 8号	8:46	東川西 5号バス停	9:21
		東川西 6号	8:47	セブンイレブン東川北町店	9:22
		東川西 5号	8:48	東川西 5号バス停	9:23
		セブンイレブン東川北町店	8:49	国際交流会館	9:30
		学校着		学校着	

JRから乗り換え利用の場合

旭川駅	永山駅	西神楽駅			
宮下 8丁目 池上学院前(E線)	8:20	永山 2-19バス停(白線)	8:16	西神楽 駅前バス停(C線)	8:23

出所：北工学園 HP

3. 交通に係る現状調査の結果

①地域公共交通に係るヒアリング

町内の移動に係る現状を把握するため、地域公共交通活性化協議会のメンバーを中心にヒアリングを実施しました。ヒアリング結果より、地域公共交通の利用状況や交通に対するニーズ等が抽出されました。これらをもとに地域内交通に係る課題について仮説を立てました。今後、町民へのアンケート等調査を実施し、より正確なデータ収集を進め、本仮説の検証や施策の検討を行うことを想定しています。

区分	ヒアリング結果
小学校	<ul style="list-style-type: none"> 登校時には、徒歩・自転車もしくは町営スクールバスを利用する。 放課後の帰宅、学童・少年団等の活動に際し、町営スクールバスのダイヤ設定がないため、児童の町営貸切バスの利用要望をとりまとめ、町や交流センターとやり取りする必要がある。毎日、保護者へ電話し、当日の利用有無を確認する必要もあり、教頭業務をひっ迫している。下校時間の町営スクールバスを設定してほしい。 毎回、児童の乗車確認に待機する必要もあり、労働時間が伸びてしまう場合もある。
中学校	<ul style="list-style-type: none"> 登校時には、徒歩・自転車もしくは町営スクールバスを利用する。 下校時にも登校時と同じ交通手段で帰宅している。町営スクールバスについても終業時、部活動終了時にダイヤの設定があるため、大きな問題なく利用できている認識である。
高校	<ul style="list-style-type: none"> 町内の生徒は登校時には、徒歩・自転車もしくは町営スクールバスを利用しているようである。 町外の生徒は登校時には、旭川電気軌道のバスを利用することが多いようである。 下校時にも登校時と同じ手段をとることが多いようで、大きな問題はないという認識である。
自治振興会	<ul style="list-style-type: none"> 町営スクールバスは昼間のダイヤ設定がなく、学生向けという認識が強い。昼間に使えないので中心部に向かう移動手段、中心部での移動手段が欲しい。 買い物等支援とそれに付随する移動手段確保のため、中央以外の自治振興会はみまもりカーを導入、検討している。高齢化に伴うドライバー不足となる自治振興区もあり、持続的でないと考える。 また、町全体でのそれぞれの交通の位置づけが明確にされていないため、方針を明確に打ち出してほしい。 みまもりカーを実施する自治振興会と町との会議が設定され、町統一で実施方針が定めてほしい。
シニアクラブ	<ul style="list-style-type: none"> 昼間に町中心部のスーパーや金融機関、病院などに行くことが多い。その際、複数の用事を済ませたい。 月1回の定例会以外のコミュニティ活動は、個人間で自家用車への乗り合いや乗合タクシーの利用により移動するが、定常的に利用できる手段が欲しい。
商工会・観光協会	<ul style="list-style-type: none"> 移動利便性の向上、回遊性の向上のため、路線バスと町営バスの接続性をよくしてほしい。 町の移動の活性化を商店街の活性化につなげたい。休日は来訪者向けの移動手段も確保していきたい。 相応の金銭負担があったとしても夜間の交通手段が欲しい。 多くの町民が利用するHUCカードは交通利用状況の把握が可能、政策検討に使えるのではないかと。

ヒアリング結果から抽出された交通に関するニーズ

- 登校用町営バスの維持
- 下校用町営バスの確保/貸切バスの運用改善
- 登下校用町営バスの維持
- 昼間の中心部への移動手段/中心部での移動手段の確保
- 各交通の位置づけの提示
- 共助交通の運営方針の策定
- 各交通の接続性の向上
- HUC（ひがしかわユニバーサルカード）の活用

交通ニーズとしては、現状小中学生に多く利用されている登下校時間帯の町営バスの運行維持とともに、日中の郡部から町中心部への移動手段および中心部での複数施設を回遊できるような移動手段の確保が挙げられています。加えて、どの交通手段をいつどのように使うことができるのかを利用者に知らせるため各交通モードの位置付けを明確にすること、またそれら交通モードの接続性を向上させ、利用者目線での使いやすさを確保することが望まれています。

町営貸切バスの運用については、運行・利用管理の担当者から負担解消を望む声が寄せられ、共助交通（みまもり事業におけるみまもりカー）については、各自治振興会が個別に管理・運営を担っていることから、供給側・需要側双

方の立場より持続性に懸念が示されました。町として、運行方法に関する再検討と、共助交通の位置づけ・町共通の運営方針を定める必要性があると認識しています。

地域交通の実態を把握し、改善を図るためには各交通の利用状況等データを収集することが重要ですが、これには町民の多数が利用しているポイントカードである HUC（ひがしかわユニバーサルカード）の活用提案がありました。

②中心市街地の巡回交通に関するニーズ調査

「V. 2. 具体的な実施施策の内容」に記載の施策④に関連して、町中心部の周遊に利用できる巡回交通に関する町民のニーズ調査を実施しました。実施概要は以下の通りです。

項目	概要
実施体制	運行：東交ハイヤー株式会社、調査：株式会社日本総合研究所
運行期間	令和6年2月20日～令和6年3月18日までの平日 (9時～17時)
運行方式	定時定路線方式
運行ルート	町内中心部を周遊するルート (内回り・外回りの双方で運行、ルートは以下図の通り) 本ルートは人口分布および公営住宅の位置や生活拠点となる施設情報、自動車保有情報、停留所間の距離情報を基に、九州国際大学協力により、AIシミュレーションを実施し、策定した。
運行車両	ジャンボタクシー2台(各最大8人乗り) 
運行本数・ダイヤ	8本/日(内回り・外回りの合計)
その他特記事項	東川町商工会の協力のもと、HUCの読み取り用端末を各車両に搭載。乗車時・降車時の2回HUCポイントを付与した。   HUCの読み取り用端末

図 3-24 巡回バス運行ルート

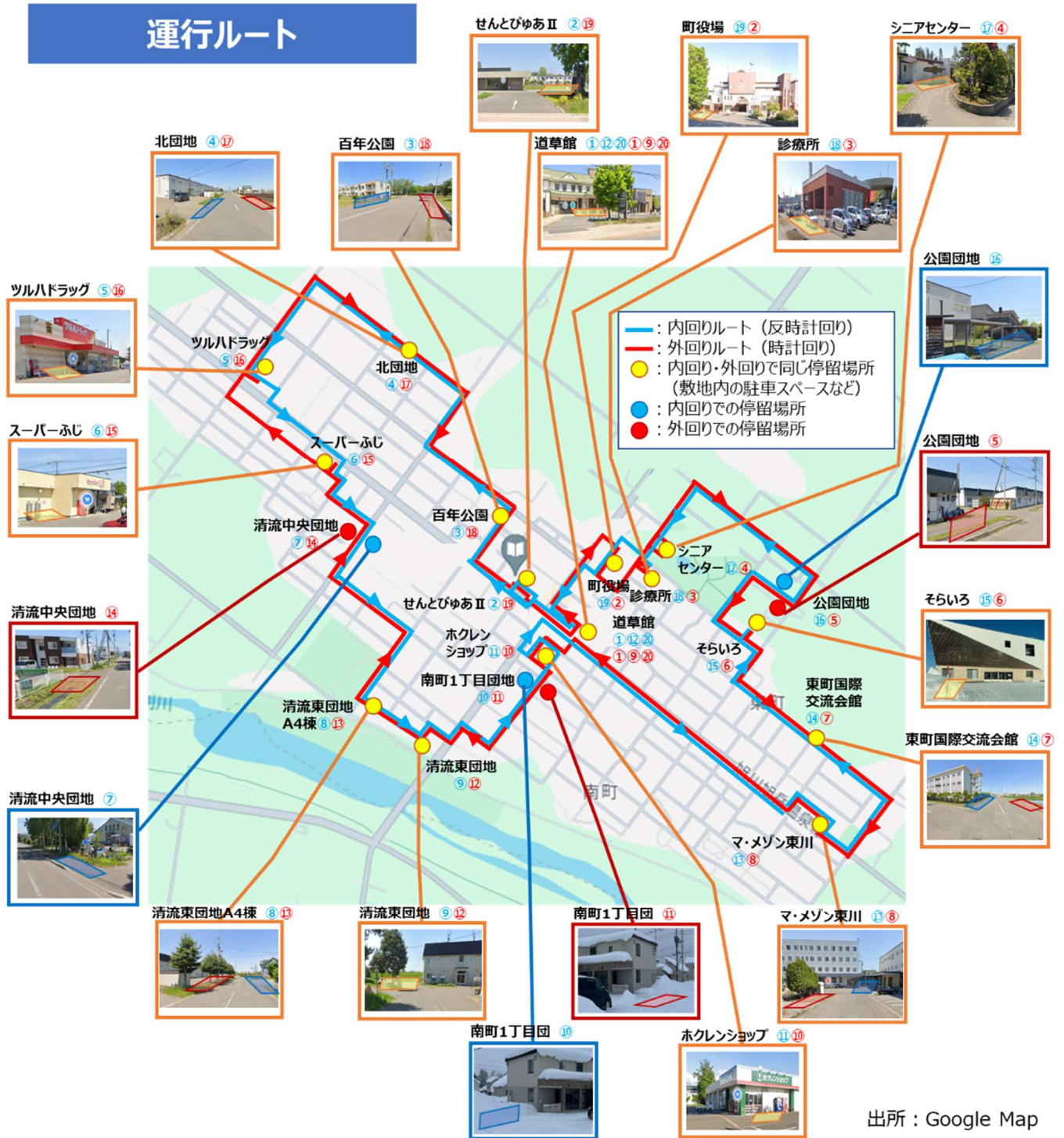


図 3-25 巡回バス運行ダイヤ

内回りルート					外回りルート				
停留所	1便	2便	3便	4便	停留所	1便	2便	3便	4便
①道草館発	9:05	11:05	14:05	16:05	①道草館発	9:20	11:20	14:20	16:20
②せんとびゅあⅡ	9:10	11:10	14:10	16:10	②町役場	9:27	11:27	14:27	16:27
③百年公園前(西団地)	9:15	11:15	14:15	16:15	③診療所	9:31	11:31	14:31	16:31
④北団地	9:20	11:20	14:20	16:20	④シニアセンター	9:35	11:35	14:35	16:35
⑤ツルハドラッグ	9:25	11:25	14:25	16:25	⑤公園団地	9:41	11:41	14:41	16:41
⑥スーパーふじ(清流団地)	9:31	11:31	14:31	16:31	⑥そらいろ	9:45	11:45	14:45	16:45
⑦清流中央団地	9:36	11:36	14:36	16:36	⑦東町国際交流会館	9:50	11:50	14:50	16:50
⑧清流東団地A4棟	9:41	11:41	14:41	16:41	⑧マ・メゾン東川	9:55	11:55	14:55	16:55
⑨清流東団地	9:45	11:45	14:45	16:45	⑨道草館(最終便は着)	10:01	12:01	15:01	16:58
⑩南町1丁目団地	9:50	11:50	14:50	16:50	⑩ホクレンショップ	10:07	12:07	15:07	
⑪ホクレンショップ	9:54	11:54	14:54	16:54	⑪南町1丁目団地	10:11	12:11	15:11	
⑫道草館(最終便は着)	10:00	12:00	15:00	16:57	⑫清流東団地	10:16	12:16	15:16	
⑬マ・メゾン東川	10:06	12:06	15:06		⑬清流東団地A4棟	10:20	12:20	15:20	
⑭東町国際交流会館	10:11	12:11	15:11		⑭清流中央団地	10:25	12:25	15:25	
⑮そらいろ	10:16	12:16	15:16		⑮スーパーふじ(清流団地)	10:30	12:30	15:30	
⑯公園団地	10:20	12:20	15:20		⑯ツルハドラッグ	10:36	12:36	15:36	
⑰シニアセンター	10:26	12:26	15:26		⑰北団地	10:41	12:41	15:41	
⑱診療所	10:30	12:30	15:30		⑱百年公園前(西団地)	10:46	12:46	15:46	
⑲町役場	10:34	12:34	15:34		⑲せんとびゅあⅡ	10:51	12:51	15:51	
⑳道草館着	10:38	12:38	15:38		⑳道草館着	10:53	12:53	15:53	

図表 3-26 ニーズ調査実施に際して各戸に配布したチラシ(左:表、右:裏)

町内巡回交通のニーズ調査を行います

運行期間: 2024/2/20(火)~3/18(月)の平日
※土日祝日は運行しておりません

- 東川町では、公共交通網による利便性の向上に向け、上記期間に中心市街地の公共施設など、日常生活の拠点を結ぶルート(裏面)を巡回する乗合バスを運行し、交通ニーズ調査の実施により、今後の町の交通施策の検討に反映することを予定しています。(運行: 東アイトー株式会社)
- 期間中は、内回り・外回りルートの2ルートを含む車両(10人乗り/イエースに8人乗車)が巡回します。2/19(月)は最終運行の車両が走っておりますが、運行確認のため乗車できません。

みなさまへのお知らせ

- 期間中は無料で乗車が可能です!
 - 乗車証(券)が配られるため、乗車・降車の利用はご遠慮願います。
 - 中学生以下は保護者同伴をご利用願います。
 - 乗合バスのため、ご自身の車の乗り降り、荷物の積み下ろしをお願いいたします。
 - 他の乗客がされているお客様への迷惑行為はご遠慮願います。
- ご利用時にはHUCポイントを付与します!
 - ※車内HUC決済機を利用下さい。

使用する車両

ゴールド(内回り)、シルバー(外回り)の車両が走ります! (車両両側に調査用車両と分かるよう示しています!)

停留場所

内回りルート(反時計回り)
外回りルート(時計回り)

運行ダイヤ

内回り	1便	2便	3便	4便	外回り	1便	2便	3便	4便
道草館発	9:05	11:05	14:05	16:05	道草館発	9:20	11:20	14:20	16:20
せんとびゅあⅡ	9:10	11:10	14:10	16:10	町役場	9:27	11:27	14:27	16:27
百年公園前(西団地)	9:15	11:15	14:15	16:15	診療所	9:31	11:31	14:31	16:31
北団地	9:20	11:20	14:20	16:20	シニアセンター	9:35	11:35	14:35	16:35
ツルハドラッグ	9:25	11:25	14:25	16:25	公園団地	9:41	11:41	14:41	16:41
スーパーふじ(清流団地)	9:31	11:31	14:31	16:31	そらいろ	9:45	11:45	14:45	16:45
清流中央団地	9:36	11:36	14:36	16:36	東町国際交流会館	9:50	11:50	14:50	16:50
清流東団地A4棟	9:41	11:41	14:41	16:41	マ・メゾン東川	9:55	11:55	14:55	16:55
清流東団地	9:45	11:45	14:45	16:45	道草館(最終便は着)	10:01	12:01	15:01	16:58
南町1丁目団地	9:50	11:50	14:50	16:50	ホクレンショップ	10:07	12:07	15:07	
ホクレンショップ	9:54	11:54	14:54	16:54	南町1丁目団地	10:11	12:11	15:11	
道草館(最終便は着)	10:00	12:00	15:00	16:57	清流東団地	10:16	12:16	15:16	
マ・メゾン東川	10:06	12:06	15:06		清流東団地A4棟	10:20	12:20	15:20	
東町国際交流会館	10:11	12:11	15:11		清流中央団地	10:25	12:25	15:25	
そらいろ	10:16	12:16	15:16		スーパーふじ(清流団地)	10:30	12:30	15:30	
公園団地	10:20	12:20	15:20		ツルハドラッグ	10:36	12:36	15:36	
シニアセンター	10:26	12:26	15:26		北団地	10:41	12:41	15:41	
診療所	10:30	12:30	15:30		百年公園前(西団地)	10:46	12:46	15:46	
町役場	10:34	12:34	15:34		せんとびゅあⅡ	10:51	12:51	15:51	
道草館着	10:38	12:38	15:38		道草館着	10:53	12:53	15:53	

※交通状況や天候により、到着が遅れる場合がございます。また、調査という位置づけのため乗車定員(8名)を超えたと乗車できない場合がございます。予めご了承ください。

運行ルート

● 内回りルート(反時計回り)
● 外回りルート(時計回り)
● 内回り・外回りで同じ停留場所(敷地内の駐車スペースなど)
● 内回りでの停留場所
● 外回りでの停留場所

出所: Google Map

注意 停留場所に目印がございませんので、写真の場所でお待ちください。
停留場所は、交通状況や道路状況により、写真位置と多少異なる場合がございますのでご了承ください。

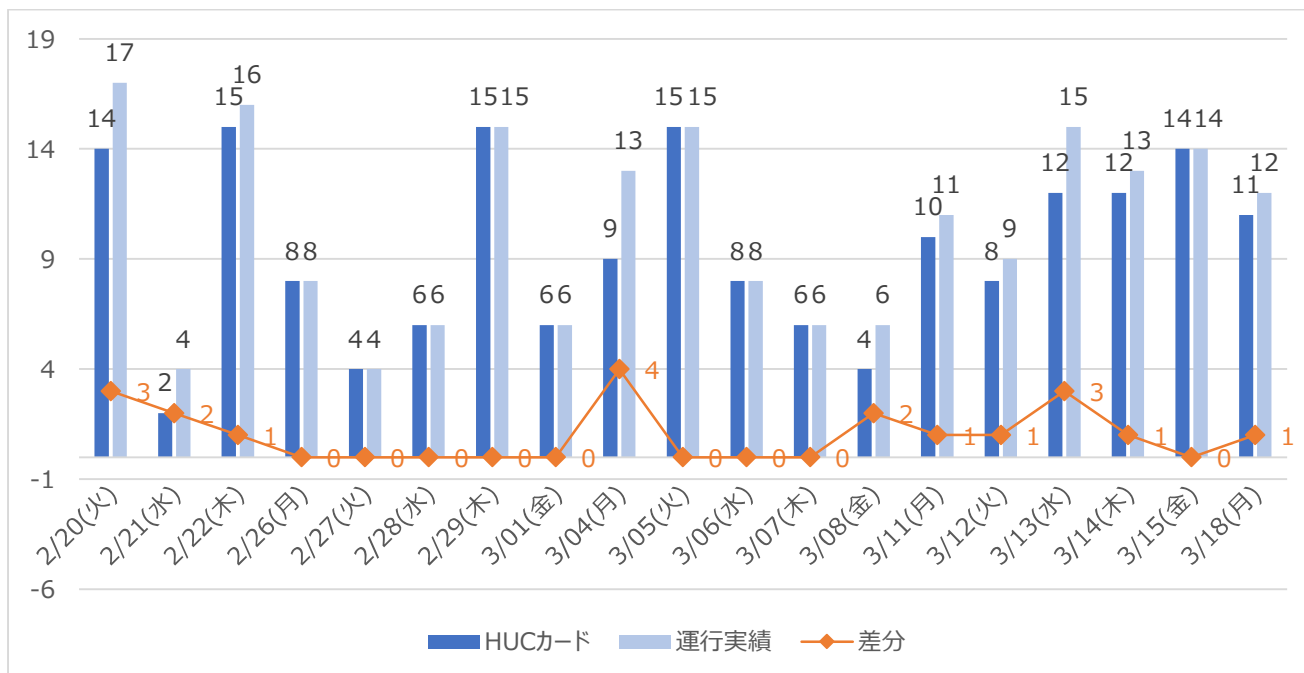
各車両に HUC カード読み取り用端末を 1 台ずつ設置し、乗客の乗降の際にカードまたはアプリを読み込んでもらいました。取得したデータには、「取引日」「取引時間」「端末番号」「利用者」が含まれています。端末番号 995401 は内回り、端末番号 995402 は外回りに対応する端末です。また、利用者番号は実証期間を通して利用者をユニークに特定可能なものであり、通し番号として付与しています。

図表 3-27 HUC カード利用データのデータフォーマット（一部抜粋）

取引日	取引時間	端末番号	利用者
2024/03/05	12:03:09	995402	1
2024/03/15	12:38:10	995401	2
2024/03/15	11:57:54	995401	2
2024/03/18	10:27:36	995402	2
2024/03/18	09:18:35	995402	2
2024/02/19	14:00:36	995402	3

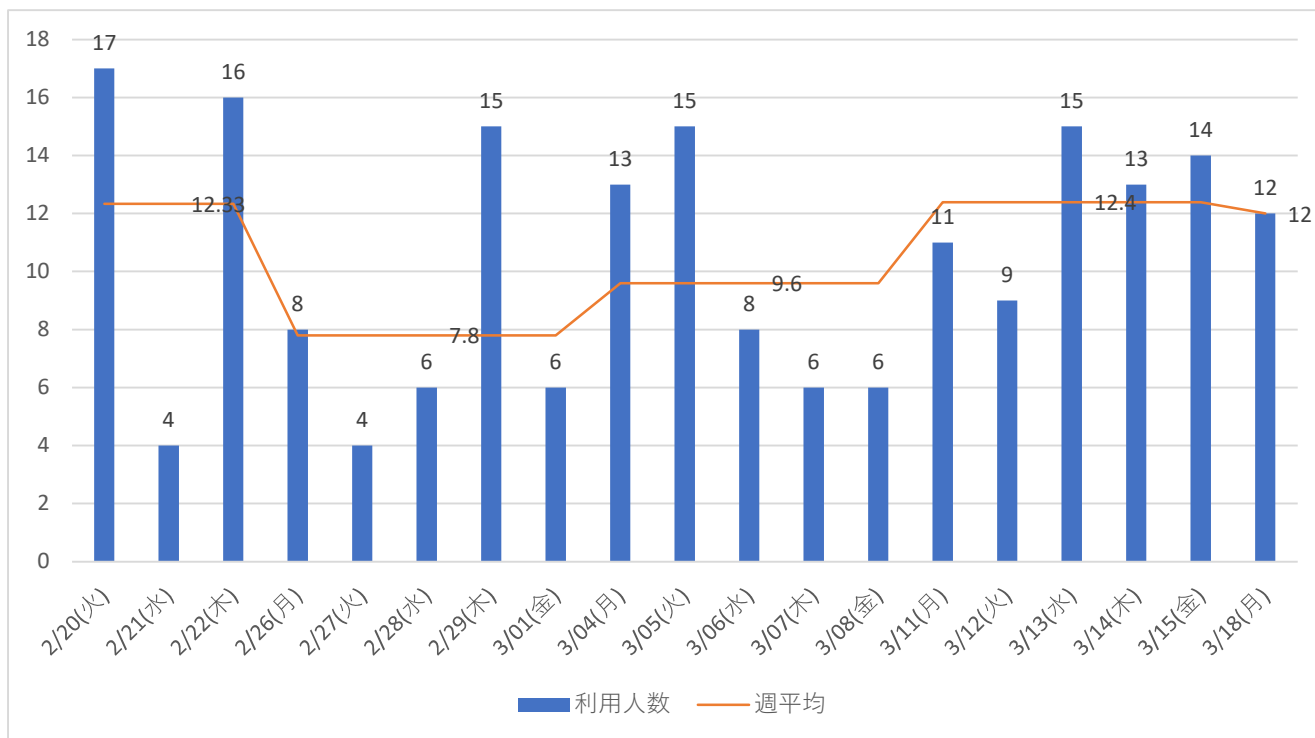
HUC 集計データがどの程度実際の乗降状況を反映しているか確認するため、運行日別の延べ利用人数が真の値（運転日報より）とどの程度整合しているかを分析しました（図表 3-27）。HUC 集計データでは、179 人、運行日報では 198 人であり、運行実績のうち 90%以上が取得できていました。差分がゼロの日も多く、周知により HUC の利用を喚起することでより正確な実績の取得が可能であるものと想定されます。HUC の活用により、少ないコストでの運行実態把握が可能であることが示唆されました。

図表 3-28 HUC カード集計データと運行実績の差分

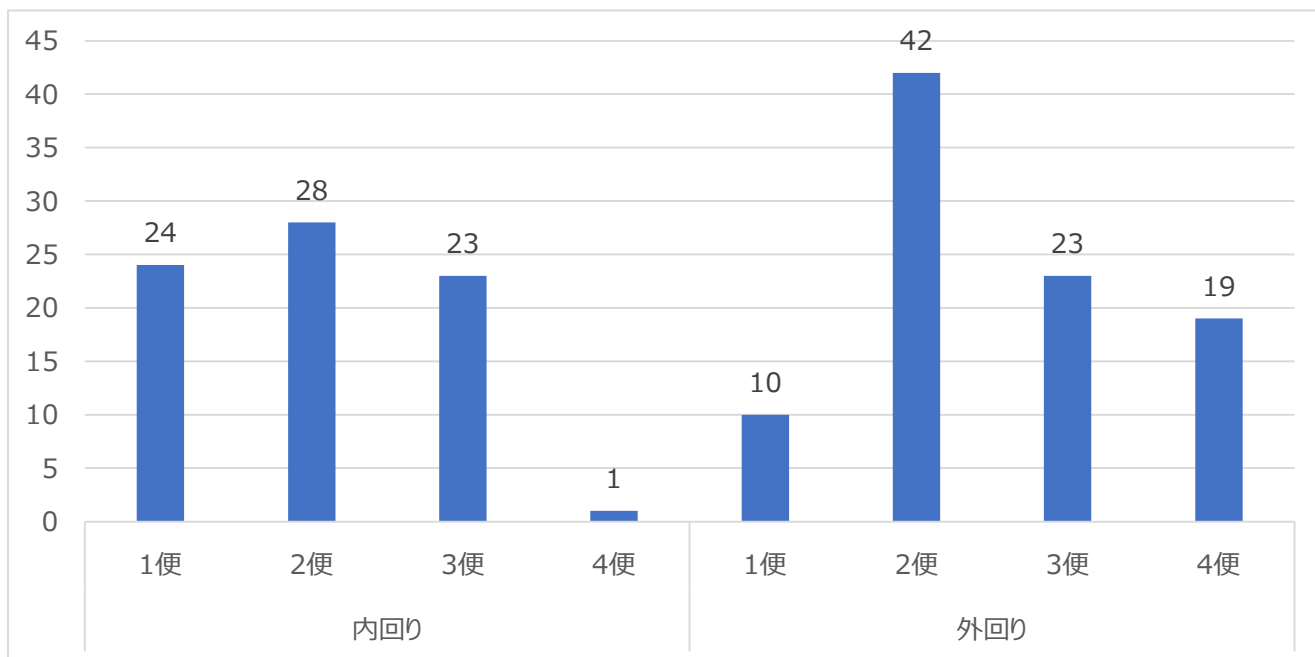


期間中の利用データは次の通りです。以下のデータは、HUC データの分析により集計しました（運行日別延べ利用人数のみ東交ハイヤー報告の運行実績値を使用）。

図表 3-29 運行日別延べ利用人数



図表 3-30 便別延べ利用人数



運行日別の延べ利用回人数をみると、運行を重ねるごとに平均延べ利用人数が増えていることが分かります。ニーズ調査に関する広報として、町内主要施設へのチラシ配置・掲示、町 HP・ひがしかわアプリへの案内掲載、広報（2月号）・新聞へのチラシ折り込みおよび広報（3月号への記事掲載）、公営住宅へのチラシ郵送などを随時実施しました。こうした広報等により町民への周知が進み、利用者の漸増がみられたと想定されます。また、友人・知人から紹介され、乗車した方もおり、口コミ等による浸透もみられました。

多くの利用がある日に関して、乗降場所の利用状況と合わせて分析したところ、例えば、そらいろでのイベントがある日に対応しており、こうした移動需要に対応して使われていたことが分かります。

便別の延べ利用人数では、外・内周り・便ごとに延べ利用人数に差がみられます。乗降場所毎の利用実態も鑑み、実運行に際しては、運行ダイヤ・ルートの検討が必要と考えます。

また、HUC 利用者かつ、乗車時降車時に正しく HUC をタッチされた方に限り、HUC の利用時間から乗降に利用した停留所を推測することができました。乗降停留所別により利用状況を整理すると、町の中心地にある道草館を起点・終点とする移動にて多く利用されていることが分かります。他にも小売店や公営住宅・留学生寮、そらいろを結ぶ利用がみられます。利用者に実施したヒアリングでも、徒歩での場合では複数の施設・店舗を一度に訪れることは難しかったが、本巡回バスにより便利に移動することができた、などという声が複数聞かれました。本ニーズ調査での趣旨である、中心市街地における回遊性向上の役割を果たしており、一定のニーズがあることが分かりました。

一方で、利用が少ない/利用されていない停留所もあります。これらは停留所間の距離が短すぎて利用されていない場合、対応するニーズが少ない、もしくはニーズを持つ潜在利用者への認知が進んでいない場合が考えられます。また、ヒアリングでは、停留所間の時間が長く、目的地まで時間がかかってしまう、という声も上がり、停留所とともにダイヤ再検討が必要と考えます。

運行の継続的な実施や並行して利用状況や認知度に関するアンケートの実施を検討し、上記の運行ダイヤ・ルート・時間帯、停留所の場所について調整し、今後の運行実施を判断します。なお、検討にあたっては、関連事業者や停留所を設置する場所付近の事業者等の協議を密に実施します。

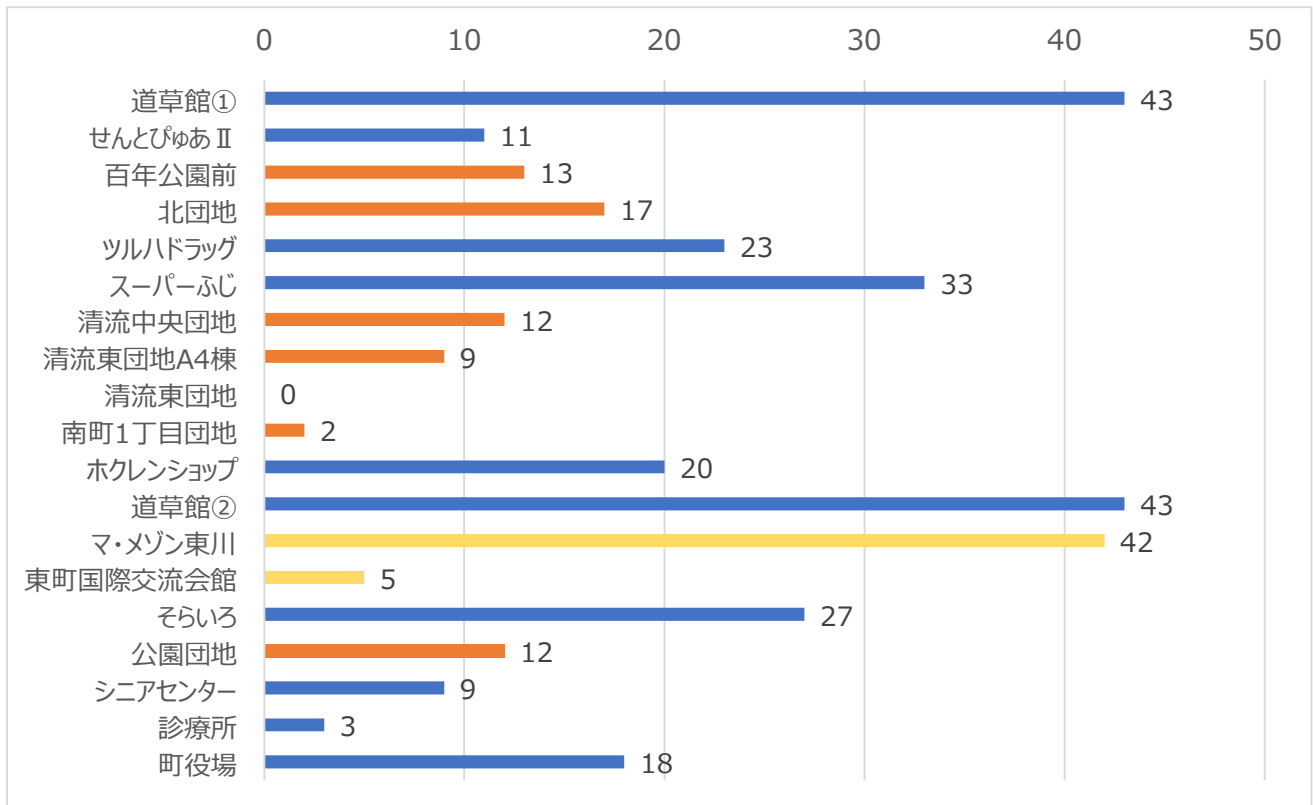
図表 3-31 乗降停留所別延べ利用人数（内回り）

内回り	降	道草館①	せんとびゅあⅡ	百年公園前	北団地	ツルハドラッグ	スーパーふじ	清流中央団地	清流東団地A4棟	清流東団地	南町1丁目団地	ホクレンショップ	道草館②	マ・メゾン東川	東町国際交流会館	そらいろ	公園団地	シニアセンター	診療所	町役場	合計
乗																					
道草館①		1	0	0	1	1	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
せんとびゅあⅡ		0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	8
百年公園前		0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
北団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1	5
ツルハドラッグ		1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	5
スーパーふじ		3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	9
清流中央団地		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	6
清流東団地A4棟		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	6
清流東団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南町1丁目団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ホクレンショップ		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	6
道草館②		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	5
マ・メゾン東川		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	5
東町国際交流会館		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
そらいろ		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
公園団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
シニアセンター		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
診療所		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
町役場		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
合計		15	0	0	3	2	9	4	2	0	0	2	10	14	0	1	6	1	2	3	74

図表 3-32 乗降停留所別延べ利用人数（外回り）

外回り 乗	降	道草館①	町役場	診療所	シニアセンター	公園団地	そらいろ	東町国際交流会館	マ・メゾン東川	道草館②	ホクレンショップ	南町1丁目団地	清流東団地	清流東団地A4棟	清流中央団地	スーパーふじ	ツルハドラッグ	北団地	百年公園前	せんとびゅあⅡ	合計	
道草館①		0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
町役場		0	1	0	2	0	1	0	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10
診療所		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
シニアセンター		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
公園団地		0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	6
そらいろ		2	0	0	0	0	0	5	10	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
東町国際交流会館		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
マ・メゾン東川		0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
道草館②		1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4	4	0	0	0	12
ホクレンショップ		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	4
南町1丁目団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
清流東団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
清流東団地A4棟		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
清流中央団地		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
スーパーふじ		3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	6
ツルハドラッグ		6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
北団地		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	5
百年公園前		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
せんとびゅあⅡ		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		16	1	0	2	0	2	5	13	13	6	0	0	1	1	9	9	4	4	3	0	89

図表 3-33 停留所別総利用回数



※公営団地周辺の停留所をオレンジ、留学生居住地域付近の停留所を黄色で示した。

③公用 EV シェアリング実証実験結果

「V. 2. 具体的な実施施策の内容」に記載の施策⑥に関連して、来訪者向け公用 EV シェアリングサービスの展開を検討するにあたり、実証実験を実施しました。公用車としての導入を想定する EV を、一般利用者を想定した地域おこし協力隊・起業人に利用してもらうことで、EV の公用車・カーシェアにおける活用可能性を調査しつつ、こうしたカーシェアでの利用が、移住後の自家用車としての EV 導入検討に繋がるかを調査しました。

項目	概要
実施体制	車両貸渡事業者：日東石油株式会社 調査：株式会社日本総合研究所
実施期間	令和 6 年 2 月 10 日（土）～令和 6 年 3 月 10 日（日）
車両利用者	・ 公用利用：町職員 ・ 一般利用：地域おこし協力隊・起業人
運用形態	・ 町職員：平日 9:00～17:00 の間に公用利用 ・ 一般利用者：上記時間以外、土日祝日にレンタカーとして利用 利用料：無料 ※車両貸渡契約（レンタカー契約）を町と事業者の間で締結
使用車種・台数	乗用 EV（日産リーフ） 1 台
車両設置場所	・ 公用利用時間帯：町役場駐車場 ・ 一般利用時間帯：車両貸渡事業者敷地内
その他特記事項	・ 予約管理には Google カレンダーを利用。以下図のようにマニュアルを作成、公用利用者・一般利用者に説明会を実施。 ・ 主に日東石油株式会社敷地内の普通充電機を利用しつつ、道の駅「道草館」第 2 駐車場に設置する高速充電器をはじめ、利用者が各自の走行時に必要に応じて充電を行う。

図表 3-34 利用マニュアル・利用管理のイメージ

The diagram illustrates the EV sharing utilization manual and reservation management system. On the left, the manual titled "EVシェアリングの利用マニュアル (ご利用案内)" is shown, detailing the reservation management version (2024年1月30日) and the account settings for users. The account settings section shows a hierarchy where a "予約管理用アカウント" (Reservation Management Account) is linked to a "予約者用アカウント1 (公用利用)" (User Account 1 for Public Use) and a "予約者用アカウント2 (一般利用)" (User Account 2 for General Use). The manual also mentions "Google 上の予約情報" (Reservation information on Google) and "利用者 (~10名)" (Users (~10)).

On the right, the "2. 予約の確認" (2. Reservation Confirmation) screen is shown, displaying a calendar interface for reservation management. The screen includes a "確認したいカレンダーの選択" (Select the calendar you want to check) dropdown menu and a "自身の予約の確認" (Check your own reservations) button. The calendar shows reservation details for the date 21, including the time and location. A note at the bottom of the screen states: "※基本車には第一アカウントを登録 (PIN入力によるログイン時に予約アカウントを登録)" (Please register the first account for the basic car (register the reservation account when logging in with PIN input)).

予約・利用があった利用者は以下の通りです。

分類	対象者	職業・属性	ヒアリング実施日	利用日
一般利用者	利用者A	地域活性化起業人 (東川町役場勤務)	2/15 (木)	2/10 (土) -12 (月・祝)
	利用者B	ALT (小学校勤務)	2/20 (火)	2/16 (木) 、-2/21 (火) 、 2/26 (月) 、 3/4 (月) 、5 (火) 、8 (金)
	利用者C	地域活性化起業人 (東川町役場勤務)	2/28 (水)	2/24 (土) 、25 (日)
	利用者D	地域おこし協力隊 (東川町役場勤務)	3/4 (月)	3/2 (土) , 3 (日) , 6 (水)
	利用者E	ALT (小学校勤務)	3/13 (水)	3/9 (土) 、10 (日)
公用利用者	利用者F	大雪地区広域連合	2/29 (木)	2/27 (火)
	利用者G	都市建設課	3/1 (金)	3/1 (金)
	利用者H	適疎推進課	3/13 (水)	2/19 (月) -22 (木) 、 2/26 (月) -3/1 (金) 、 3/4 (月) -3/8 (金)

図 3-35 一般利用者へのヒアリング結果

分類	聞き取り内容まとめ	示唆
基本属性	<ul style="list-style-type: none"> いずれも町外からの移住者 町職員及び学校職員として勤務 	-
移動の現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> 町内の移動は公用車の貸与を受けている方は車中心、それ以外は徒歩・自転車（冬季除く）中心で、町営バス・乗合タクシー等は慣れておらず普段あまり使用しない。 ツルハドラッグ・ホクレンショップ等へ生活用品を買い出しに行くことが最も多い。 町外の移動は旭川電気軌道の路線バスを利用。 移動手段が乏しいため外出が億劫に感じることもある。 	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段を持たない方にとっては、近隣の店等に買い出しに行く等の行動を促すきっかけになり得る。
予約	<ul style="list-style-type: none"> 予約システムは使いやすかった。ただし、利用者数が増加するとやや心もとなく、専用システム/アプリ等がある方が安心できる。 予約システムは使いなれていなかったが、丁寧に説明してもらって使い方が理解できた。ただし、利用時間の変更連絡は手間を考慮して電話で行った。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の体制であれば予約システムに大きな問題はない。 ただし、利便性の改善（1日単位→時間単位での予約、直前の予約等）に関するニーズは一定程度ある。

	<ul style="list-style-type: none"> • 1日単位ではなく、時間ごとに使えるとよい。 • 夜～朝の時間帯も使えるとよい。 • 直前に予約ができるとよい。 • 普段使い慣れているメール等で予約できるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用規模の拡大や利便性向上を目指すのであれば、より詳細な利用方法の説明または専用システム・アプリの導入の検討必要あり。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> • 町内周遊（キャンモアスキー場、スーパー等）及び周辺市町村の周遊に利用。 • 借りに行くのが大変だった。 • 航続距離が気になって遠出ができなかった。 • 返却はスムーズだった。返却場所が分かりづらく最初は少し戸惑った。 	<ul style="list-style-type: none"> • 航続距離に対する懸念から町内・周辺市町村での利用に限られた模様。
充電等	<ul style="list-style-type: none"> • 1時間に10%程度充電が減った。 • 充電の仕方に不安があったため充電はしなかった。 • 充電器の周囲が除雪されておらず、充電が面倒に感じた。 • 初めて高速充電器を使ってみたが、操作は直感的でわかりやすかった。 • 道草館やコンビニ等、道道沿いに高速充電器があると使いやすい。 • 自宅駐車場に普通充電器があると、夜間に充電出来て使いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 充電の面倒さ（時間の長さ、場所の少なさ・除雪されていないことによるアクセスの悪さ）から、そもそも充電をしない利用者が多かった。 • 駐車場での夜間の充電や、道草館以外での高速充電ができると使いやすいとの意見が多く出た。
今後の利用希望	<ul style="list-style-type: none"> • 移動に便利なのでぜひ使いたい。料金が気になる。 • セカンドカーに自家用車を買えば使わないかもしれない。自家用車にはまだEVを選ばないと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> • 自家用車をもたない人（買い足さない人）（短期（～数年）滞在者等）にはニーズがある。

一般利用者へのヒアリングを実施したところ、特に自家用車を保有しない方にとっては、外出・買い物等のきっかけになったとの声が多く挙がりました。自宅から徒歩では行きづらい町内の小売店等に気軽に行ける手段となっていたことが想定されます。

他方で、EVならではの感想・課題として、充電場所の把握、充電の面倒さおよびそれに伴う航続距離への不安の声が挙がりました。充電方法の周知や充電スポットの検索方法、状況に応じた航続距離の目安周知等により、利用への心理的障壁が下がることが考えられます。

今後もぜひ使いたい、との声もあり、予約方法の見直しや、貸し出し時間帯・運営方法の調整を行いつつ、今後の実施方針を検討します。

図 3-36 公用利用者へのヒアリング結果

分類	聞き取り内容まとめ	示唆
基本属性	<ul style="list-style-type: none"> 東川町職員及び大雪地区広域連合職員として勤務 	-
移動の現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> 業務での移動は年に数回程度。用務先は美瑛（車で 20 分程度）が中心。派遣元である東神楽町は EV 車両（商用車）を公用車として活用しており、自身も使用したことがある。（大雪地区広域連合） 個人としてはデスクワークが中心なので、あまりないが、現場を担当する場合は、一日に何度も利用する。主に工事現場や町内の現場確認が多い。（都市建設課） 現場にいくとどうしても車が汚れるので、都市建設課専用の車両を使わざるを得ない。（都市建設課） 年に数回公用車を利用する。ワークショップなどで町内を移動する。（適疎推進課） 	<ul style="list-style-type: none"> 業務内容によって公用車利用の頻度及び用務先には大きな違いがある。
予約	<ul style="list-style-type: none"> 予約システム（サイボウズ）は使いやすい。普段公用車を利用するときは、用務の要件に適合するものの中から新しめの車・乗りたい車を選択している。（大雪地区広域連合） EV シェアリング用の車両もサイボウズの予約システム上にあるほうが使いやすい。（大雪地区広域連合） 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の公用車予約システム上で全ての公用車が一覧化されているとまんべんなく使われやすい。
利用	<ul style="list-style-type: none"> 初めての EV 利用時は不安もあったが、今回は特に普段との違いを感じなかった。（大雪地区広域連合） 2 度目の利用だが、良くも悪くも特に何も感じなかった。（都市建設課） 美瑛町の白金温泉街の近くまで行ったが、それ以上は登坂性能に不安を感じて、引き返した。夏場や冬場でも町周辺であれば問題ないが、活用範囲を広げるとしたら EV の技術の進歩が必要ではないか。（適疎推進課） 	<ul style="list-style-type: none"> 利用経験がある人にとっては使いやすい（利用に際しての障壁が小さい）。
充電	<ul style="list-style-type: none"> 利用距離も短かったため、今回充電は行っていない。（大雪地区広域連合・都市建設課） 高速充電器を一回使った、使い方も分かりやすかった。今後 EV を導入拡大するならば、複数ほしい。旭岳方面も欲しい。（適疎推進課） 	<ul style="list-style-type: none"> 充電機の利用は分かりやすいとみられるが一定のハードルがあるため、利用方法を周知する必要がある。 用務先・役場でのシェアリングに使えるように充電器の配置を検討すべきである。

<p>今後の利用希望</p>	<ul style="list-style-type: none"> • また使いたい。加速が良かった。価格（イニシャル・ランニング併せて）・走行距離（航続距離が 300km）がクリアできたら私用でも使いたい。（大雪地区広域連合） • 現場利用に耐えるのであれば検討したい。（都市建設課） • 使いたい。乗り心地は良かった。（適疎推進課） 	<ul style="list-style-type: none"> • 用務先次第ではあるが、利用に対するニーズは高い。 • 短距離のみの利用を前提にしない場合、航続距離は心理的な障壁になる。
----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

公用で利用した町役場職員に対してヒアリングを実施したところ、町内・町周辺での移動については、既存の公用車と比較しても変わりなく利用できていたことが分かりました。EV の運転経験があると、特に心理的な障壁もなく利用できそうということが分かり、こうした取り組みを通じて体験の機会を提供することが重要になると考えます。これは一般利用者も同様で、カーシェアリング等で実際に運転をしてみることで、その使い方や性能を理解し、EV の導入検討に繋がる可能性があります。

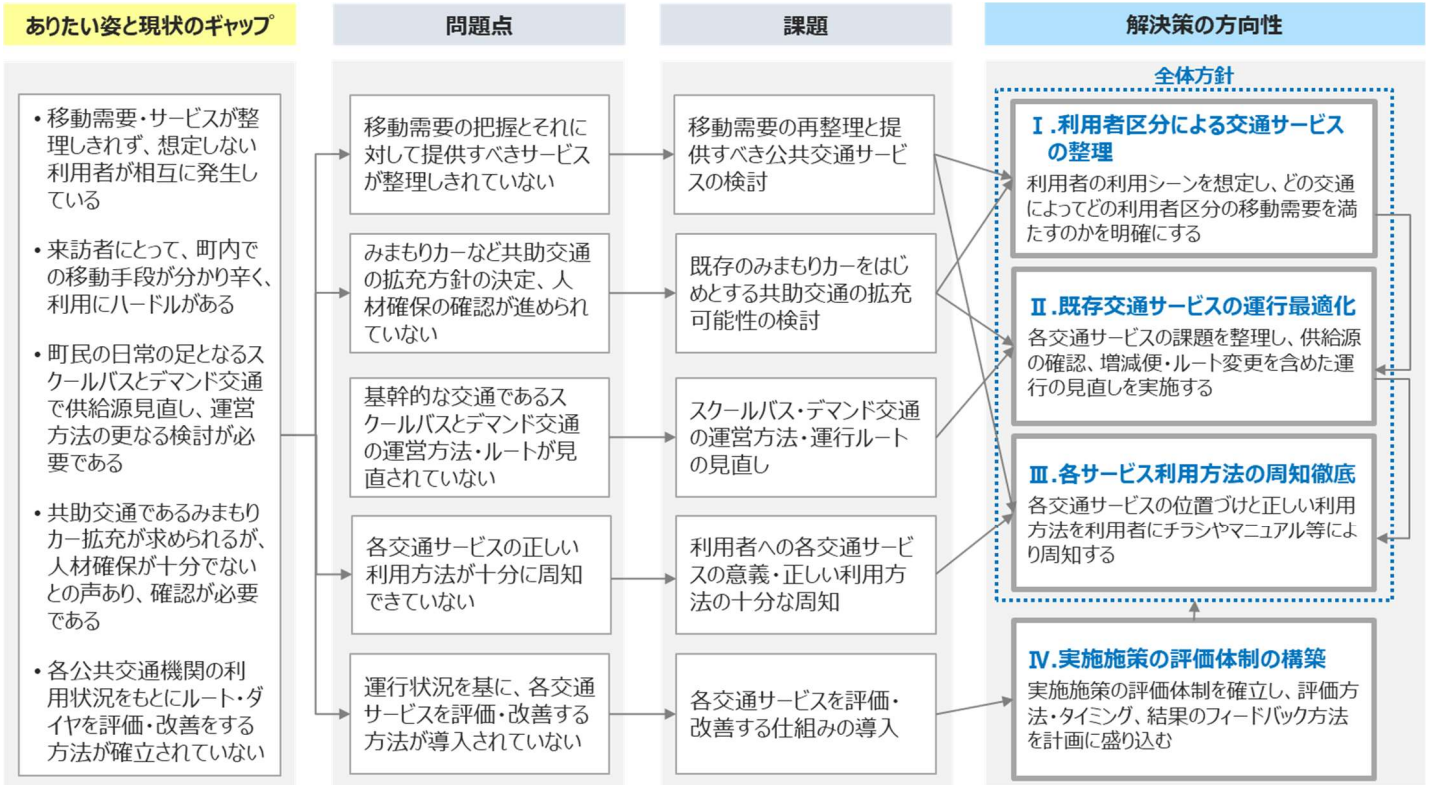
一方で、一般利用者と同様に航続距離の短さへの懸念や、冬季の山道走行に関する不安については声が挙がりました。前者については、充電が可能な場所の把握の仕方を周知するとともに、計画的な運用を心掛けることで解消されるものとみられます。特に冬季ではバッテリー性能が下がり、航続距離が短くなることが分かっていますので、冬季（特に降雪・積雪時）とそれ以外では、運用の仕方を変更する、利用可能とする範囲を設定する必要があることも分かりました。また、EV をより選択しやすくなるよう、既存の庁内の車両予約システムとの連携の必要があると考えられます。

今回の実証実験により、カーシェアリングおよび EV 独自の課題が改めて認識されました。今後も、利用者の範囲を広げつつ、より実運用に近い形での実施を検討し、来訪者や短期滞在者・移住検討者等、車両を保有しない/一時的に利用できない方の移動利便性向上に資するよう、また、脱炭素化に貢献する取り組みを目指します。なお、本取り組みに際しては、関連事業者等との協議を十分に実施したうえで、検討を行います。

4. 地域公共交通の問題点・課題

先述の地域公共交通に係る現状・ニーズと、ありたい姿とのギャップから問題点・課題とそれらの解決策の方向性を図表 3-27 の通り整理しました。

図表 3-27 地域公共交通における課題とその解決策の方向性



全体方針としての3つの解決策の方向性を挙げています。「I.利用者区分による交通サービスの整理」について、東川町では町内交通の利便性を高めるため、様々な施策を実施していますが、各交通の利用シーンを想定し、各利用者区分の移動需要をどのように満たすかを明確にします。下記の利用者への周知に繋げるだけでなく、サービス間で対象地域・区域や目的が重複し、冗長なものとなっていないかを確認します。

「II.既存交通サービスの運行最適化」については、各交通モードにおいて現状表出している課題を整理し、リソース（供給源）の確保ならびに、需要に応じた増減便・ルート変更を含めた運行の見直しを実施します。これら二つの解決策の方向性については、交通利用状況の把握が必要です。利用データを収集・分析することで、正しい実態把握と対応策の検討に用いることを想定します。

「III.各サービス利用方法の周知徹底」では、交通サービスの整理を踏まえ、それらの位置づけと正しい利用方法を利用者に周知します。交通サービスを利用したい際に、どのサービスをどのように利用するかが判断できるように周知することで個々人の移動利便性が向上し、ひいては公共交通の利用率に繋がると考えます。また、地域公共交通の位置づけを明確にすることで、交通サービスの提供者（事業者・町・ボランティア）と利用者の相互の理解が深まり、良好な関係のもと持続的な地域公共交通とすることを目指します。

「IV.実施施策の評価体制の構築」については、上記の全体方針に紐づく各施策の目標・数値指標を設定し、法定協議会である地域公共交通活性化協議会を中心とした評価体制を確立します。施策の評価方法について検討し、結果のフィードバックを随時実施することにより、各施策の柔軟な見直し（目標・数値指標含む）を定期的実施します。

IV. 計画の基本的な方針

1. 地域公共交通計画の基本方針

まちづくりの方向性や町における地域公共交通の現状を踏まえ、東川町における地域公共交通の基本理念と、それに基づくありたい姿を以下の通り定めます。

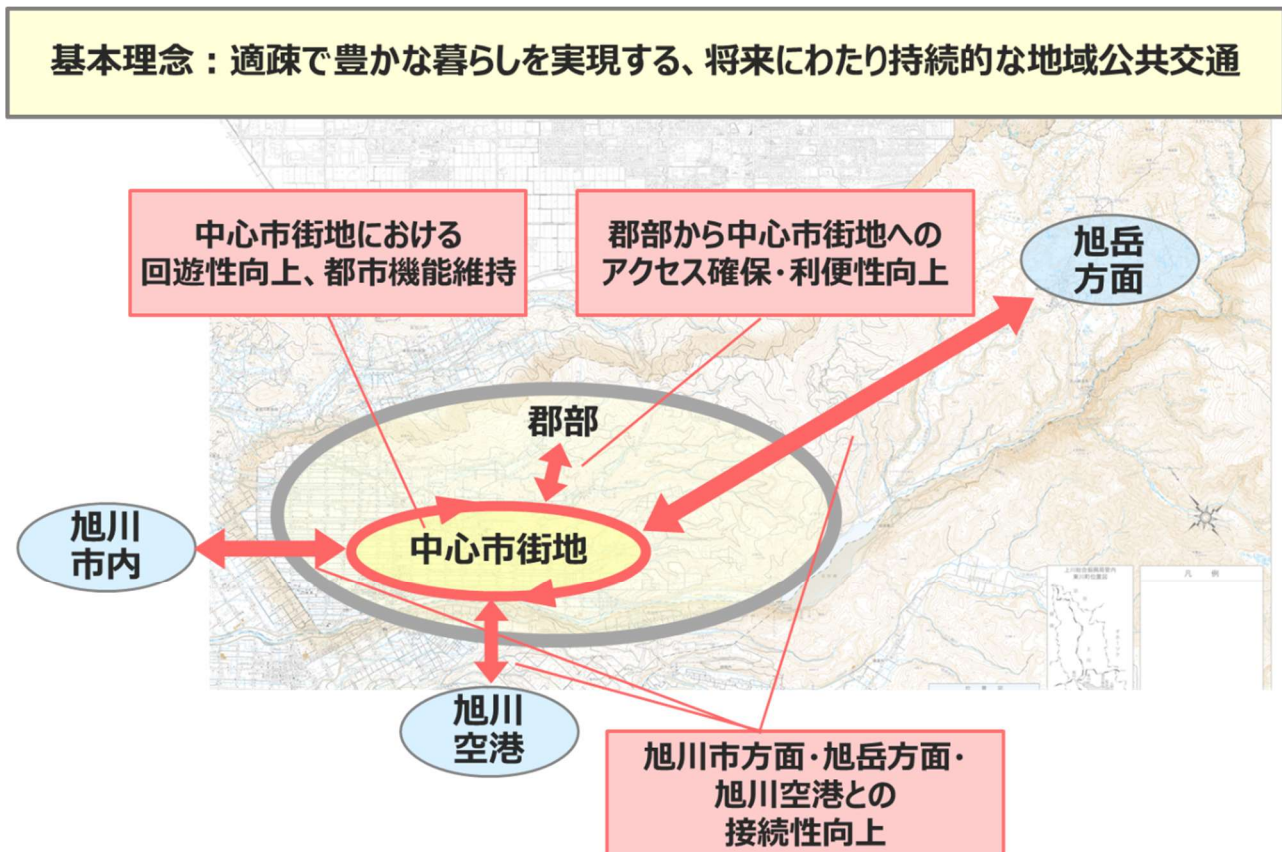
基本理念：

- 適疎で豊かな暮らしを実現する、将来にわたり持続的な地域公共交通

ありたい姿：

- 町内各地から中心市街地への交通手段が確保され、都市機能に安心してアクセスできる
- 中心市街地における回遊性が高く、生活拠点間の移動が活発になされている
- 隣接地域と町内とを結ぶ幹線交通や観光交通との接続性が高く、来訪者にとって利便性が高い

図 4-1 地域公共交通における基本理念とありたい姿のイメージ



2. 地域公共交通の目標および実施施策

本計画における基本的な方針として、東川町における地域公共交通の理念・ありたい姿に基づき、図4-2のように目標を定めるとともに実施施策を策定しました。これは、下記表の通り先述の解決策の方向性と対応するよう検討しています。

図4-2 東川町地域公共交通計画における基本方針



図表 4-3 実施施策と解決策の方向性の整理

実施施策	I.利用者区分による交通サービスの整理	II.交通サービスの運行最適化・持続化	III.各サービス利用方法の周知徹底	IV.実施施策の評価体制の構築
①町営バスの運営・運行の見直し	○	○	○	
②乗合バスの運営及び運行形態の検証・改善	○	○	○	
③共助交通の運営方法・管理体制の見直し	○	○	○	
④中心市街地における巡回型交通導入検討	○	○		
⑤町内交通と幹線交通のダイヤ接続性の向上	○	○		
⑥公用車シェアリングサービスの実施検討	○	○		
⑦交通サービス整理および町民・利用者への利用方法周知	○		○	
⑧町内の低炭素化に資するモビリティの導入	○			
⑨データ収集・利用状況把握や利用促進策の実施	○			○
⑩実施施策の目標設定および評価・改善体制の構築				○

3. 各交通の位置づけの整理

地域公共交通の目標を達成し、実施施策を進める上で、各交通の現状を踏まえ、位置づけを整理しました。各交通モードの位置づけや役割等の想定は次の表の通りとします。

旭川電気軌道株式会社が運行するバス路線は広域幹線として、東川町の中心部と、旭川市方面・旭川空港、天人峡および旭岳方面それぞれとの接続を担います。定時定路線にて、町民の各地域への移動や、町への来訪者および観光客の移動を担う重要な交通手段と認識します。更なる利便性の向上のため、路線の増便を含め、その運営方法・資源調達方法について同社との協議を実施します。

郡部他町内の各地域と町中心の都市拠点を結ぶ地域内幹線としては、町営スクールバスとして運行していたバス路線を位置づけます。町内の支線交通としては、現行の乗合バスに加え、町中心部を巡回するような町営バスの導入を検討します。中心部での回遊性を高めるというニーズに対応するもので、具体的な施策の説明内で詳述します。令和7年4月より乗合タクシーは、東川町を事業主体とした自家用有償旅客運送「乗合バス」へサービスを移行し、旭川電気軌道株式会社への委託により運行されています。更なる利便性の向上を目指すため運行時間帯や便数の拡充の検討、また、町営バスをはじめとした町が実施する各種交通サービスとの統合による効率的な運行形態の構築も踏まえ、持続可能な運行体制について交通事業者との協議を重ね、検証を行います。

また、東交ハイヤー株式会社により、町内および町外との接続を担うタクシーが運行されており、町民、観光客、来訪者などの町内および周辺地域への移動を担う交通資源として、利便性の向上に向けて協議を実施します。

みまもりカーは、みまもり事業の一環で実施されています。みまもりカーはボランティアにより運行が担われていますが、公

公共交通での移動が難しい方が利用することを想定します。共助交通の仕組みとして、自助や上記の公共交通機関での移動に困難を抱える町民の支えとなる重要な取り組みと認識します。持続的な運行に向け、運営方法・運営資源（資金・ドライバー）の調達について、運営を行う各自治振興会との協議を実施します。

各系統の確保・維持策としては、町が運営資金を確保し運行するもののほか、町の自家用有償旅客運送である乗合バスは旭川電気軌道株式会社へ運行委託を行っていますが、その運営維持には町からの運営資金に加え、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用も必要と考えます。

本計画の策定を以て、改めて民間の交通事業者が運行する路線バスやタクシーについても東川町における地域公共交通の重要な手段として位置づけ、各町営交通・乗合バス・みまもりカーを含め、町が主体となり、利便性の高い交通の実現に向けて、各運営主体との協議実施・交通資源の整理および調達・調整を実施します。

図表 4-4 地域における公共交通の役割と確保・維持策

位置 付け	系統	運行態様	事業許可 区分	事業主体	役割	確保・維持策
広域幹 線	民間バス路線 (いで湯号)	定時定路線 <6条9丁目ー 旭川空港ー旭岳 >	4条乗合	旭川電気軌道株式会社	都市拠点と町外（主に旭川市 方面）との接続を担う。	北海道上川地域公共交通計画に定 める通り、北海道と沿線の関連自治体 と連携の上、地域間幹線系統補助 (国と北海道による協調補助)を活 用する。
地域内 幹線	町営バス (旧スクールバス 路線)	定時定路線 <北忠別線、東 雲・上岐登牛線、 東忠別線>	法79条	東川町 (運行は個人・交通事業 者ドライバーに委託)	町中心の都市拠点と各地域との 接続を担う。	町が運営資金を確保の上、運行する。
支線	乗合バス (区域運行)	区域乗合	法79条	東川町	町中心の都市拠点と各地域との 接続、各地域内での移動を担 う。	地域公共交通確保維持事業(フィー ダー補助)を活用するとともに、町が運 営資金を負担し、持続可能な運行を 目指す。
	町営バス (中心部巡回路 線) ※実施検討中	定時定路線 <中心市街地>	法79条	東川町 (運行は委託予定)	広域幹線や地域内幹線と接続 し、中心部での移動を担う。	町が運営資金を確保の上、運行する。
その他	タクシー	区域運行	4条乗合	東交ハイヤー株式会社	都市拠点と町外との接続を担 う。	-
	みまもりカー	区域運行	(移動支 援)	自治振興会・ボランティア ※今後運行管理は交通事業 者との連携を検討する。	各地域内および地域外との移動 を支援する(公共交通機関での 移動ができない場合に利用)。	町がみまもり事業に運営資金を拠出 し、みまもり事業の一環として運行す る。

3. 地域公共交通の利用のされ方のイメージ

各交通の位置づけに基づき、東川町における主に町民による地域公共交通の利用のされ方のイメージを設定します。

下記の通り、一日の時間帯ごと、利用者の区分ごとに想定される目的地とそこまでの移動に利用する交通手段を、町内の交通の模式図と表により整理しました。

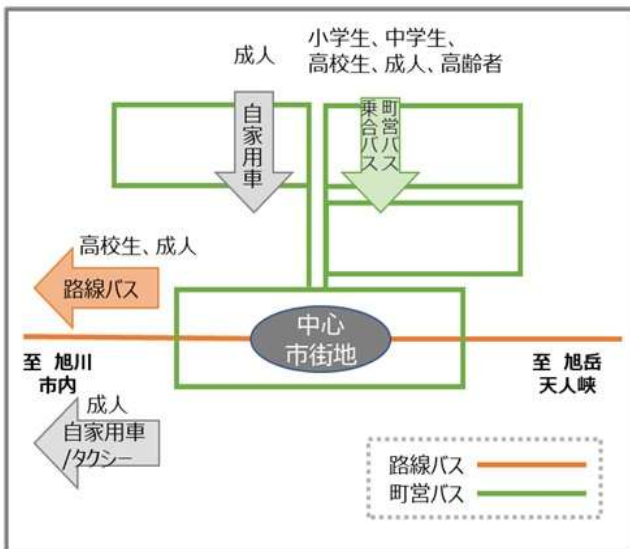
なお、本節で述べる利用のされ方は公共交通の需要と供給について整理するために設定するイメージであり、こちらで示す以外の利用の仕方を妨げるものではありません。詳細な移動の実態・ニーズ把握は利用者に対する調査（アンケート・ヒアリング）や利用データの収集に基づき実施することとします。

①午前中の町内の主な移動のイメージ

主に通学用に町営バスが用いられ、各地より小学校・中学校・高校への移動が生じます。

町外の高校に通う高校生や通勤者は路線バスを主に利用し、旭川市方面へ移動する。通勤には自家用車も多く利用されます。

①午前中の町内の主な移動のイメージ

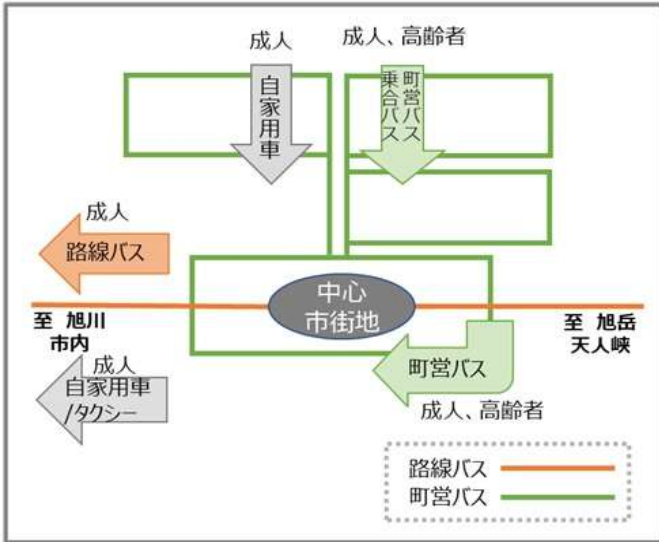


区分	交通手段	目的地
小学生	町営バス	各小学校
中学生	町営バス	中学校
高校生	町営バス 路線バス	東川高校・町外高校
成人	自家用車 町営バス 乗合バス 路線バス	勤務先
高齢者	町営バス 乗合バス (町営貸切バス) (みまもりカー)	医療機関 (診療所等) シニアクラブ活動先

② 昼～午後の町内の主な移動のイメージ

町内の移動には、自家用車の他、中心地と各地を結ぶルート・中心地を循環する町営バスが利用されます。町営バス等公共交通を利用できない場合、みまもりカーが補助的に利用されます。

② 昼～午後の町内の主な移動のイメージ



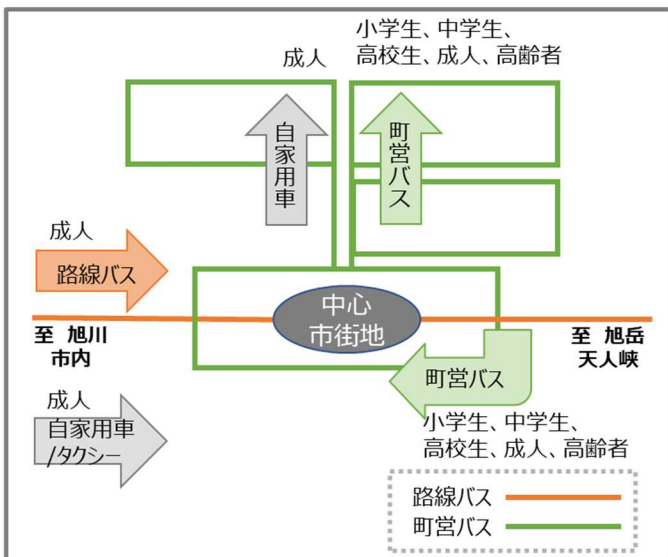
区分	交通手段	目的地
小学生	—	—
中学生	—	—
高校生	—	—
成人	自家用車 町営バス 乗合バス 路線バス タクシー	小売店 金融機関 役所 医療機関（診療所等）
高齢者	町営バス 乗合バス 町営貸切バス （みまもりカー）	小売店 金融機関 役所 医療機関（診療所等） コミュニティセンター シニアセンター

③ 夕方の町内の主な移動のイメージ

小・中学生は下校や少年団・クラブ活動参加のために自家用車の他町営バスを利用します。東川町外に帰宅する高校生・成人等は路線バスも利用します。

その他の町内の移動は、昼～夕方と同様に自家用車・路線バス、補助的にみまもりカー等が利用されます。

③ 夕方の町内の主な移動のイメージ

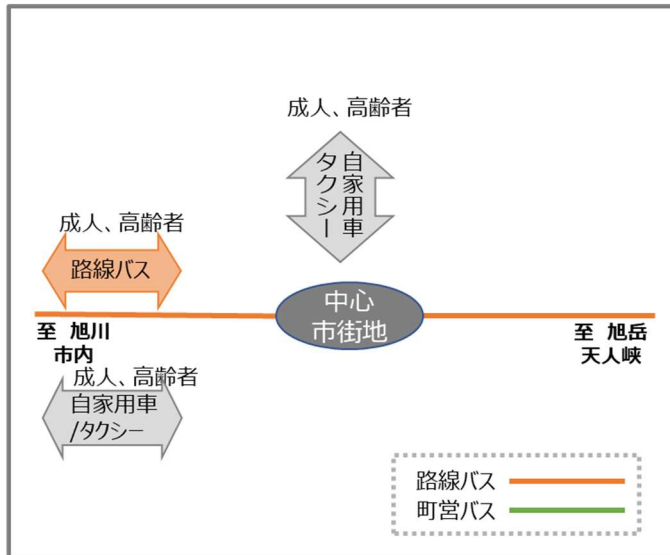


区分	交通手段	目的地
小学生	町営バス （みまもりカー）	交流センター 少年団・クラブ活動 自宅
中学生	町営バス	自宅
高校生	町営バス 路線バス	自宅
成人	自家用車 路線バス	自宅 交流センター・幼稚園 小売店
高齢者	町営バス 町営貸切バス （みまもりカー）	自宅

④夜間の交通の主な移動のイメージ

夜間は自家用車の他、タクシーや路線バスによって移動します。

④夜間の町内の主な移動のイメージ



区分	交通手段	目的地
小学生	—	—
中学生	—	—
高校生	—	—
成人	タクシー 路線バス	自宅、飲食店等
高齢者	タクシー 路線バス	自宅、飲食店等

5. 計画全体での数値指標設定

本計画を通した数値指標としては、地域公共交通の利用者数の和を採用します。対象とする地域公共交通としては、町民の日常の足として利用される町営バス・乗合バスとします。前年度これらの地域公共交通の利用者数は延べ16,659人（令和4年度は町営バス：15,414人、乗合タクシー（乗合バス移行前）：1,214人）でした。令和6年度から令和10年度までの人口推計をもとに予想される人口増加率が約3%増（図表3-1参照）であること、また本計画を基にした積極的な利用喚起により町営バスについては5%の利用者増を目指します。乗合バスは、乗合タクシーからのサービス移行後当面の期間においては、運行便数等の基本的な運行形態は従前の内容を継承すること、並びに、増便や運行時間帯の拡充等による利便性とサービス向上については、今後利用者ニーズの把握を行い、運行委託事業者との協議を重ねながら図っていくこととしていることから、現段階においては、利用者数による数値指標は現状維持として設定します。ついては、対象とする5年間のうちに利用者数を述べ17,400人とすることを数値目標として掲げます。

必要となるデータは、既存の日報の他に利用状況を詳細に把握できるものデジタルツール等を活用し収集・分析することとします。

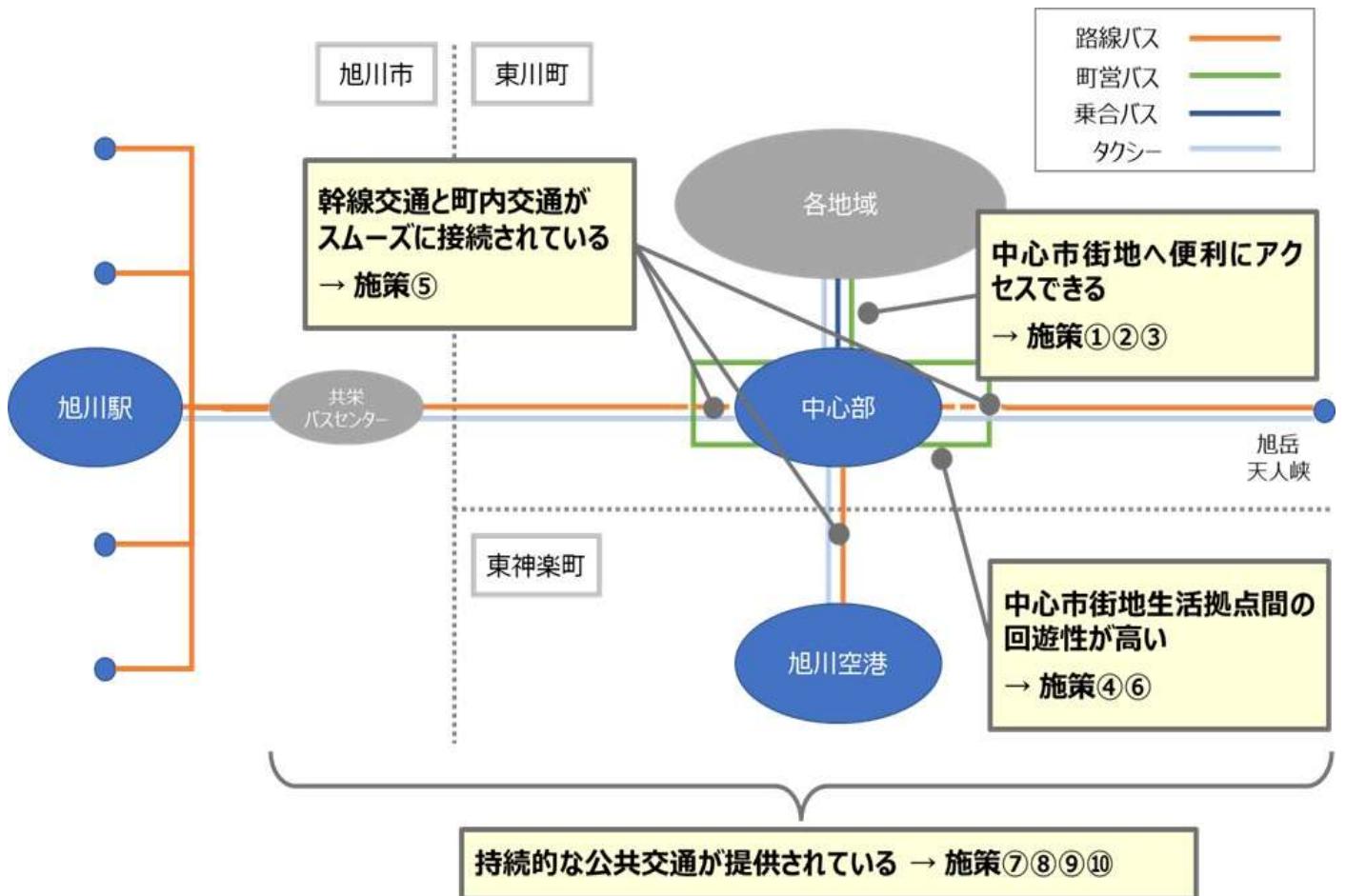
その他、町民の地域公共交通に対する満足度、利用頻度等を数値指標として採用を検討します。次章の個別の実施策における数値指標・目標と同様に法定協議会内での協議の上、順次設定することとします。

V. ありたい姿に向けた実施施策

1. ありたい姿と実施施策のイメージ

東川町の地域公共交通におけるありたい姿とそれに達成に向けて実施する施策は以下の図 5-1 の通りです。

図 5-1 ありたい姿と実施施策のイメージ



2. 具体的な実施施策の内容

図表 4-3 で示した実施施策①～⑩の具体的な内容は以下の通りとする。

施策①	町営バスの運営・運行の見直し
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営スクールバス3路線（東忠別線、北忠別線、東雲・上岐登牛線）が朝1便（7時台）、夕方に4便（16時～19時台）に運行する。 ● 昼間ダイヤ（9時台～15時台）の時間帯は乗合バス・町営貸切バスが運行する。 ● 小・中・高校生の朝の通学、中高生の夕方の下校時には便利に活用されるが、小学生の下校時はダイヤ設定がなく、学童保育や少年団活動への移動のため、町営貸切バスを運行している。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営バス（現スクールバス・貸切バス）に関し、乗合バス等他の交通との協調の上、運行ダイヤ・ルートや運営方法を改善し、利便性向上および効率化を図る
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営・運行の見直しとその周知により、利用者数増を目指す。 ● <u>利用者数：16,180人</u> ※2022年度利用者数実績（15,415人）に比して、予想人口増加率（3%増）、周知等による利用喚起効果を見込み約5%増として設定しました。
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営貸切バスには利用者の予約や運行管理に関し各担当者の負担が発生しているため、システム等の導入や運行形式の変更により、この負担解消を図る。 ● 他方で、小学生以外にも昼間ダイヤによる移動ニーズが一定程度あると想定されるので、これらの需要を定時定路線バスの運行により満たすほうが効率的である可能性があるため、同形式での運行を検討する。 ● 町雇用のドライバーの確保状況や、同時間帯を分担する他の交通手段の供給力、今後アンケート調査や試運行により調査する利用者ニーズを見極めながら運行ダイヤ・ルートの見直しを図り最適な形の運行を目指す。 ● 現在はスクールバスという名称のため、児童・学生以外の利用が進んでいない現状もあると捉え、「町営バス」という名称に統一する。
実施主体	東川町
実施時期	令和6年度以降随時実施

施策②	乗合バスの運営及び運行形態の検証・改善
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営バスを補完する形で、朝 7 時台、日中（9 時台～15 時台）、および夜 20 時台に、乗合バスを旭川電気軌道が委託により、1 日 7 便運行する。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗合タクシーからのサービス移行後当面の期間においては、運行便数等の基本的な運行形態は従前の内容を継承するが、増便や運行時間帯の拡充等による利便性とサービス向上について検討を行う
評価指標 / 目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者ニーズの把握による利便性向上への取り組みと、持続可能な運行体制について、運行委託事業者との協議を重ねながら、検証・改善を行う ● <u>利用者数：1,220 人（現状維持）</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行便数・時間帯の拡充、必要な車両台数、適切な乗降ポイント設置場所を検証する。 ● 町が実施する各種交通サービスとの統合による効率的な運行形態を検討する。 ● 町民への十分な周知と分かりやすい利用案内による利用の促進を行う。（→施策⑦）
実施主体	東川町（運行委託事業者：旭川電気軌道株式会社）
実施時期	令和 7 年度以降随時実施

施策③	共助交通の運営方法・管理体制の見直し
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一・西部自治振興会によりみまもり事業の一環として、町民のボランティアによる共助交通（みまもりカー）の運行がなされる。（第三自治振興会でも試験運行が実施され、他自治振興会での実施も検討されている） ● ドライバー確保、運行管理の面で、ボランティアの人数不足・高齢化により負担が増加しており、持続性への懸念が挙げられている。 ● 交通事故の予防、万が一事故等が発生した場合の対応について不安がある。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● みまもりカーの東川町内の交通における位置付けを明確にし、安全を確保の上、持続的な共助交通とする
評価指標 / 目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 共助交通の運営方法・管理体制の見直しのため、町とみまもりカーを運営する（または運営を予定する）自治振興会との協議の場を設ける。 ● <u>町と自治振興会の協議の協議回数：年 1 回</u> 運営方法や管理体制の構築を目指し、少なくとも年 1 回の協議を実施することとする。
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● みまもりカーの利用者を地域公共交通が自力で使えない人の利用に限り、あくまでも補助的な利用となるように地域公共交通における位置づけを明確化する。 ● 運行管理等を事業者と連携の上、実施するなど、安全確保・交通事故の予防となる対策を講じる。 ● 運営方針等を実施する自治振興会と町が協議する場を設け、町共通での運営方法・管理体制を検討する。 ● 利用者への利用方法・ルールの周知徹底を行う（→施策⑦）。
実施主体	各自治振興会、東川町
実施時期	令和 6 年度以降随時実施

施策④	
	中心市街地における巡回型交通導入検討
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 道道沿い約 3km に伸びる町中心部に都市機能や生活の拠点となる施設や店舗、また人口も集中する。 ● 自家用車以外でのこれらの拠点を回遊する手段がなく、日常生活における中心部での移動が不便で、買い物・通院・食事等、複数の用事を済ませることが困難である。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の中心市街地における町民の生活拠点間の移動を活性化し、経済循環による都市機能を維持する
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 5 年度の実施分に加え、交通のニーズ調査を実施する。 ● <u>巡回バスによる交通ニーズ調査の実施有無：実施する</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地における巡回バスを期間限定で運行し、同交通に対する町民ニーズ調査を実施する。（限定期間で実施済み、実施概要および実施結果は「Ⅲ.3.②中心市街地の巡回交通に関するニーズ調査」に詳述） ● ニーズ調査の結果を受け、町営バスとしての導入を検討する。その際、関連する交通事業者との協議を実施するとともに、他の交通との接続、ダイヤ設定やドライバー確保について十分に留意し、持続的な運行を目指す。
実施主体	東川町
実施時期	令和 5 年度より調査を実施中

施策⑤	
	町内交通と幹線交通のダイヤ接続性の向上
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内を走る町営バスや乗合バスと旭川市方面、旭川空港、天人峡・旭岳方面への運行を行う旭川電気軌道株式会社のバスダイヤとの接続は必ずしもなされていない。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内交通と、町内中心部と旭川市方面、旭川空港、天人峡・旭岳方面とを結ぶそれぞれの幹線交通のダイヤ接続を考慮し、乗り継ぎ利便性を向上させる。
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイヤ接続性についての利用者満足度を調査するアンケートを実施する。 ● <u>アンケートにおける「満足」「やや満足」との回答：回答者全体の 8 割以上</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内交通のダイヤ検討と、事業者との協議により、バス等ダイヤの接続を行う。 ● 特にすべての交通サービスが乗り入れる中心部の道の駅「道草館」での接続を中心に検討する。 ● 一方で現在道の駅における乗降場所は狭小であるため、安全を考慮した設定とする。
実施主体	東川町、各運行事業者
実施時期	令和 5 年度より随時実施

施策⑥	公用車シェアリングサービスの実施検討
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の来訪者や旅行者が気軽に町内外周遊するための利用できるサービスに乏しい。 ● 公用車は平日業務時間外・休祝日は稼働しておらず、町資産の有効活用ができていない。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の来訪者にとって気軽に利用出来るカーシェアリングサービスを導入し、町内外周遊に係る利便性を向上させる。
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 5 年度の実証に加え、計画期間内に実証実験を実施する。 ● <u>公用車のシェアリングサービス実証の実施有無：実施する</u> 令和 5 年度より利用対象者の範囲を拡大したうえで、上記期間以上の実証実験を実施し、本格運用に向けた課題を抽出する。
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 町への来訪者・旅行者が利用できる公用車シェアリングサービスの実施を検討する上で、町役場の開庁時間以外に地域住民・来訪者等が利用できる仕組みを令和 5 年度中に実証し、来年度以降の本格運用を見据えて運用上の課題等を探る。（実施済み、実施概要および実施結果は「Ⅲ.3.③公用 EV シェアリング実証実験結果」に詳述） ● 事業者等と事業実施条件・運用方法について協議を進める。
実施主体	東川町、事業者
実施時期	令和 5 年度より実証実験開始

施策⑦	交通サービスの整理及び町民・利用者への利用方法の周知
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営バス・乗合バスのダイヤ・ルートなど利用方法についての案内は実施するものの、町で提供される交通サービス全体像を理解し、活用できている町民は多くないと想定される。 ● 従来自動車の利用が主であった東川町において、公共交通の利用に慣れない町民も多く、サービス認知不足が公共交通の利用への移行が妨げている可能性がある。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 各交通サービスの地域公共交通施策における位置づけや利用方法を周知することで、町民が自身の移動の際に利用すべき適切なサービスを知り、正しく便利に利用できるようにする。
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 町民・利用者への地域公共交通の利用方法や整理等について、広報での案内、チラシの配布、説明会を実施する。 ● <u>広報・チラシ等の配布回数：年 2 回</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 本計画を基に町で提供される交通サービスを整理の上、周知する。 ● 各交通サービスの位置づけや運営方針、利用方法について紙媒体の配布や説明会により周知する。
実施主体	東川町、管理事業者
実施時期	令和 5 年度より随時実施

施策⑧	町内の低炭素化に資するモビリティの導入
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通で使用される車両、また町民が所有する車両の電動化は進んでいない。公用車はEVを一台導入しており、導入拡大を検討している。 ● 東川町での移動は自家用車が中心であり、一人当たりの二酸化炭素排出量が他の公共交通機関が発達した地域と比較して大きくなっている。 ● EVの導入検討にあたり、航続距離や操作性、東川町のような寒冷な気候での適用可能性が不明瞭である。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 公用車や町営交通サービスに利用する車両の電動化を検討、導入の可否・運用方法を検証する。
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 公用車や地域公共交通に用いるモビリティ、施策⑥におけるカーシェアリングに用いる車両についてEVへの代替を目指す。 ● <u>公用車（カーシェア）・地域公共交通モビリティにおけるEV導入台数：3台</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 2023年度に公用車としてEVを試験導入し、一般の利用者にもカーシェアリングとして提供する（施策⑥）ことで、EVの活用可能性を検証する。 ● 公用車EVシェアリングの仕組みの本格運用を見据えるとともに、町内でのEV活用時の利便性を高める充電器等設備の導入を検討する。 ● その他町営バス等公共交通サービスに用いる車両の電動化を、経済性・業務適合性の検証を行い検討する。
実施主体	東川町
実施時期	令和5年度より随時実施

施策⑨	データ収集・利用状況把握や利用促進策の実施
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の全体利用者数を集計し分析に努めている。 ● 利用者数データ以外については、乗降データを一部期間で収集を行った。 ● 継続的に実施するためには、ドライバー等調査にあたる人員の負担軽減が必要である ● 各交通サービスにおけるサービス検討に資する分析体制が整っていない。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● HUC などの既に普及が進んだサービス等の活用により、公共交通の利用実態の把握が可能なデータ収集の仕組みを構築し、データ分析の上、サービス内容検討や交通施策に関する合意形成に用いる。
評価指標 / 目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行日報の他、利用実態把握に資するデータを収集できる仕組み・デジタルツールを導入する。 ● <u>町営交通における利用者データ収集方法：1種類以上の導入</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 施策④に関連するニーズ調査において、HUC（ひがしかわユニバーサルカード）のポイント付与が可能な端末を活用し、利用者の乗降データを取得し、ニーズの把握に活用する。 ● 乗車料金の支払いにも HUC を活用することを検討する。 ● 地域公共交通の積極的な利用を促すため、利用時のポイント付与等実施策を検討する。 ● HUC による方法の他、利用実態把握に資するデータの継続的な収集をし、分析を実施する。
実施主体	東川町、東川町商工会
実施時期	令和5年度より随時実施

施策⑩	施策の目標設定および評価・改善体制の構築
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通施策における目標・数値指標はフィーダー交通（乗合バス）の利用者数について定めている。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 各施策の目標ならびに数値指標を設定し、施策の効果について定量的・定性的に分析を行い、その達成状況に基づき、法定協議会の中で定期的に改善策検討や計画変更を行う。
評価指標 / 目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 法定協議会において、施策の目標設定（修正含む）・評価・改善を実施する。 ● <u>法定協議会の開催回数：年2回以上</u>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 本計画の中で各施策の目標を明確にするとともに、今後継続定期的に開催する法定協議会（地域公共交通活性化協議会）において、その数値指標の設定を検討する（施策⑨に示すデータの収集の仕組みと連動し検討を行う）。 ● 数値指標については、施策の効果測定とともに協議会内での合意形成に活用する。また、町民への施策の実施状況の説明にも活用することを想定する。
実施主体	東川町
実施時期	令和5年度より随時実施

図表 6-2 PDCA サイクル



3. 計画の達成状況評価

計画の達成状況は、主に数値指標により評価します。なお、数値指標・目標は計画の途中で実態を鑑みて柔軟に変更も検討します。

Ⅶ. ありたい姿の実現に向けた施策の実施経過

1. 令和7年10月までの実施経過

(1) 実証実験による交通ニーズ調査の実施

「Ⅴ.ありたい姿に向けた実施施策」において示した施策目標の達成に向けて、交通ニーズの把握を行うため、実証実験による調査を行いました。

① 中心市街地巡回ニーズ調査

(対応施策：④中心市街地における巡回型交通導入検討)

項目	概要
実施期間	令和6年10月10日(木)～11月9日(土)の平日・土曜日
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・8:30～16:00の間に14便を運行 ・町内中心市街地に30箇所の乗降ポイントを設定 ・乗車日前日までの事前予約制(webまたは電話) ・運行エリアは、「Ⅲ.地域公共交通を取り巻く現状と課題」 3.②中心市街地の巡回交通に関するニーズ調査と同じ区域 ・運賃は無料 ・HUCカード端末を搭載し、ポイント付与による乗降データを取得

② 早朝・夜間ニーズ調査

(対応施策：①町営バスの運営・運行の見直し ②乗合バスの運営及び運行形態の検証・改善)

項目	概要
実施期間	令和6年11月25日(月)～12月24日(火)の平日・土曜日
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・早朝は、道草館6:30到着便を1便運行 ・夜間は、市街中心部を21:20及び22:50に出発する2便を運行 ・乗車日前日までの事前予約制(webまたは電話) ・通勤及び通学、町内飲食後の移動手段としての利用者を想定 ・運賃は無料 ・HUCカード端末を搭載し、ポイント付与による乗降データを取得

これらの調査によって見出された課題点のうち、主に「小中学生の登下校に関し複数存在する交通サービスの整理」「予約システムの向上」「運送事業者にとって持続可能な運行体制の確保」についてが喫緊であると捉え、ありたい姿を実現させるための新たな公共交通の構築を見据えたプロポーザルによる事業者の選定を行い、その先行的な取り組みとして、従来の乗合タクシーを、令和7年4月より東川町の自家用有償旅客運送による乗合バスへと移行を行いました。

(2) 東川町乗合バスしずくらいんの運行開始

前項の実証実験を経て、利用実績からのニーズの把握及び、利用者のアンケートを踏まえた検証結果に基づき、令和7年10月より「東川町乗合バスしずくらいん」を、町の新たな交通サービスとして運行を開始することとしました。

一般公募により、水にちなんだ親和性の高い愛称「しずくらいん」を採用し、令和8年1月までは実証実験による運行を実施したのち、令和8年2月からの本格運行開始を目指します。

① しずくらいんの位置付け・役割

しずくらいんは、従来の定時定路線の運行により町内小中学生の主たる通学手段となっていたスクールバスとしての機能のほか、町の中心市街地と郡部各地域とを結ぶ町民にとっての主要な交通手段としての機能とを併せて継承する、地域内幹線として位置付けます。加えて、各地域内での移動及び、中心市街地内での回遊性を確保するための支線としての役割も担うものとします。

図表 7-1（「IV.計画の基本的な方針」 図表 4-4「地域における公共交通の役割と確保・維持策」に対応）

位置付け	地域内幹線及び支線
系統	乗合バス（区域運行・路線定期運行）
運行態様	区域乗合・路線定期運行
事業許可区分	道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送
事業主体	東川町（運行は旭川電気軌道に委託）
役割	町中心の都市拠点と各地域及び広域幹線や地域内幹線との接続、中心市街地での移動を担う。
確保・維持策	<u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</u> を活用するとともに、町が運営資金を負担し、持続可能な運行を目指す。

② 地域公共交通確保維持事業の必要性

しずくらいんは、従来の町営バス（スクールバス）及び乗合バスを統合させることにより、利用者利便の向上と、効率的な運行を目的とし、町中心の都市拠点と各地域との接続及び各地域内での移動を担い、地域住民の日常生活に不可欠な交通手段となります。運行の確保・維持にあたっては、町の運営資金に加え、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）も活用する必要があります。

③ しずくらいん運行における実施施策（「V.ありたい姿に向けた実施施策」2.具体的な実施施策の内容に対応）


施策①②④ (統合)	乗合バスしずくらいんの運営及び運行形態の検証・改善
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和6年5月の東川町地域公共交通計画策定以来、東川町では、特に施策①②④に相当する「地域内幹線」「支線」の役割を担う公共交通機関について、ニーズ調査や実証実験を通して本格運行に向けた準備を進めてきた。 ● 過去に実施した実証実験やニーズ調査の結果も踏まえ、従来の町営バス（スクールバス）と乗合バスの運行形態を統合した新しい交通サービスとして、予約制乗合バス「しずくらいん」の運行を、令和7年10月1日より開始することとした。 ● 平日は6時台～21時台で18便、土・日・祝日は7時台～18時台で11便をそれぞれ運行する（年末年始は運休）。平日においては8時台の1便を、通学専用便とした。 ● 運賃の低廉化及び65歳以上の町民など無料乗車の対象者を拡充したほか、オンラインによる事前登録及び予約方法を加えたこと、並びに、ICカードの導入などによって利便向上と利用の促進を図った。
施策目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数や時刻、乗降ポイントの設定にあたっては、小中学生の保護者をはじめとする地域住民からの意見聴取を行い、運送事業者及び関係各課との協議を重ねたうえのものであるが、運行開始後は利用実態の観測を行い、更なる利便向上を目指し最適化を図っていく。
評価指標 /目標値	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者ニーズの把握による利便向上への取り組みと、運行体制を持続可能なものとするについて、運行事業者との協議を重ねながら検証と改善を行い、安定的な利用者数の確保を目指す。 ● <u>利用者数：34,800人/年</u> ア. 令和7年10月～令和8年3月における、しずくらいん利用者数実績：20,429人（しずくらいん移行前の前年同期間において利用されていた各種交通サービスの利用者数実績比138.2%増） イ. 令和7年4月～9月において利用されていた各種交通サービスの利用者数実績：10,422人×ア)の増加率138.2%≒14,400人 ア. + イ. ≒ 年間利用者数目標値：34,800人
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● しずくらいんは、利便の向上と効率的な運行によって、持続可能な交通サービスを目指すことにおいて、その運行形態や予約から乗車までのフローなど、従来の町営バス（スクールバス）の利用方法から変更となった点について、利用者に理解を深めてもらい浸透させるための取り組みや情報発信が、今後の課題となる。 ● 運行便数及び時刻設定、需要に応じた車両台数の配置、乗降ポイントの適切な設置などについては、利用実態や利用者の意見から検証を行い、運行事業者との協議を重ねながら利用者ニーズを反映させた改善を行い、利用の促進につなげていく。
実施主体	東川町（運行は、従来の乗合バス事業者である旭川電気軌道株式会社へ委託）
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和7年9月：小中学生の登下校利用に限定した実証運行 ● 令和7年10月～令和8年1月：交通空白解消対策事業を活用した実証運行 ● 令和8年2月～：本格運行 ● 施策は随時実施

図表 7-2 しずくらいん運行開始の案内

10月から 予約型「乗合バス」が変わります！

変更点

- ① スクールバスを統合し、運行時間を拡充します。
土曜・日曜・祝日も運行します(12/31～1/5除く)。
- ② 運行ダイヤの見方が変わります。
- ③ 利用料金が変わります。
- ④ 東川版Asacaを発行します。



① スクールバスを統合し、運行時間を拡充します

- 平日運行ダイヤは朝6時台～夜21時台までの時間帯を計18便(通学専用便も含む)、最大4台の車両を使用して運行します。
- 土日祝運行ダイヤは、朝7時台～夜18時台までの時間帯を計11便運行します。

平日 計18便	運行時間	道草館到着時間										決められた学校出発時間							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
		30	00	50	50	50	00	00	00	50	50	50	30	30	30	30			

※ 通学専用便を上記の時間以外で1便運行いたします。小中高校生以外の乗車はできません。

土日祝 計11便	運行時間	道草館到着時間							道草館出発時間				
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
		50	50	50	50	50	50	-	00	00	00	50	50

② 運行ダイヤの見方が変わります

黄色の時間帯	平日は朝6時～11時台、土曜・日曜・祝日は朝7時～12時台は、道草館に到着する時間です。
橙色の時間帯	平日昼12時～15時台は、決められた小学校を出発する時間です。 (12時台：第三小学校 13時台：第一、第三小学校 14時～15時台：第一、第二、第三小学校) ※12時、13時台については、記載されている学校を起点として各地域をまわっての運行となります。
青色の時間帯	平日夕方16時～21時台、土曜・日曜・祝日は昼14時～18時台は、道草館を出発する時間です。

③ 利用料金が変わります

- これまで大人150円の利用料金を、一律100円に変更します。また、減免対象者を拡充しました。
- 減免申請の受付は、保健福祉センター1階保健福祉課窓口にて、9月10日より開始します。
(小学生については、学校を通じて申請をお願いいたします。)

区分	利用料金	
	町民	町外
一般(小学生以上)	100円	
幼児(小学校就学前)	無料	
減免対象者	無料	

減免に該当する方は次のとおりです。申請をおこなった場合、運賃を全額免除いたします。

- (1) 町内に居住する小学生及び中学生並びに高校生
- (2) 町内に居住する65歳以上の方
- (3) 町内に居住する母子健康手帳の交付を受けている妊産婦
- (4) 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかの交付を受けている及び介護介助のために乗車する方

④ 東川版Asacaを発行します

- 東川版Asacaとは、東川町乗合バスでのみ使用できるICカードです。現金チャージ(千円単位)でのプリペイドカード利用や定期券(1か月、3か月)としての利用、無料乗車証としての利用が可能です。
- 東川版Asacaの発行窓口は、保健福祉センター1階保健福祉課になります。9月10日より申請受付を開始いたします。10日より利用開始です。

注：旭川電気軌道の路線バスでは使用できません。また、東川町乗合バスで旭川電気軌道のAsacaも使用できません。

チャージ額	1,000円	2,000円	3,000円	4,000円	5,000円	定期券	1か月定期	3か月定期
利用可能額	1,100円	2,200円	3,300円	4,400円	5,500円	金額	4,350円	12,400円

注意

- マナーを守ってご乗車願います。迷惑行為は禁止しております。
- 予約によってAIがルートを決めて運行します。予約は1か月前から行えます。予約が上順に運した場合は、予約が入らない場合があります。その場合は、次の便をご予約ください。【定員30名、運行に支障のない範囲で予約を受け付けます。】
- 乗客が予約時間に乗車所がない場合は、キャンセル扱いとなります。乗務員は、バスから降りて乗客を呼んだり、お荷物の積み下ろしなどはいたしません。
- ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。

問い合わせ先：東川町役場 道草推進課 道草推進室 ☎82-2111(内)292

予約方法 予約は前日の18:00まで

① インターネット予約の場合

※9時50分～最終便については、インターネット予約のみ運行時間を45分前まで予約が可能です。
その場合、運行時間の30分前に乗車時間の通知が届きます。
乗客が合わない場合は、予約できないこととなりますので、前日までに予約変更をお願いいたします。
※LINE予約も今後予定しております。詳細決まり次第、お知らせいたします。

② 電話予約の場合

☎ 090-4411-5050
受付時間：9:00～18:00

※記載電話番号から予約できます。
※電話番号のみでの受付となります。
③ 電話予約(前日18時までに予約必須)
予約内容や振込先の連絡先を必ず伝えてください。
④ 予約確認、折返電話
(前日18時～18時30分の間にご連絡いたします)

運行可能エリアおよび郊外・中心市街地乗降場所(ポイント)

- みどりの線上に自宅がある方は、最寄りポイントから自宅に近い線上に設定できます。
- 設定したポイントから乗降ポイントもしくは、乗降ポイントから設定したポイントへ移動可能です。(乗降ポイントから乗降ポイントの間のみ)
- 中心市街地の区域に自宅がある方は、最寄りの乗降ポイントから他の乗降ポイントへ移動可能です。(乗降ポイントから乗降ポイントの間のみ)
- 乗降ポイントは、中心市街地の28ポイントの他、町内の各学校、コミュニティセンター、キトウシの森、きとろんに設置予定です。



問い合わせ先：東川町役場 道草推進課 道草推進室 ☎82-2111(内)292



乗降ポイント：東町①～⑧、⑩、南町⑨～⑫、西町⑬～⑯、北町⑰～⑳、郊外㉑～㉓

①道草館前 ②夜場前 ③ゆめりん前 ④羽衣公園前 ⑤そらいろ前 ⑥西三号地川電気軌道バス停前

⑦東町4丁目5番公園前 ⑧交通会館前 ⑨東川小学校体育館前 ⑩ホクレンショップ前 ⑪南町1丁目8番緑地前 ⑫東町2丁目1号電気軌道バス停前

⑬レインボ-公園前 ⑭清流東園地公園前 ⑮西町1丁目7番東川神社前 ⑯西町2丁目10番公園前 ⑰西町3丁目13番公園前

⑱北園地前 ⑲吉野清博前 ⑳北町4丁目公園前 ㉑ツルハ前 ㉒きとろん前 ㉓キトウシの森前

⑳東川集議学校前 ㉑東川第一小学校前 ㉒東川第二小学校前 ㉓東川第三小学校前 ㉔西部コミセン前 ㉕南二コミセン前

中心市街地乗降ポイント：大黒本通、東川高等学校、東川中学校、東川小学校、保健センター、ゆめりん、東川公園、そらいろ、東川町役場、東川公民館、東川コミュニティセンター、東川郵便局、東川図書館、東川児童館、東川体育館、東川ホクレンショップ、東川バス停

問い合わせ先：東川町役場 道草推進課 道草推進室 ☎82-2111(内)292

以上