

## 深川市パブリックコメントによる意見募集の結果公表

意見募集結果及び寄せられた意見に対する市の考え方について次のとおり公表します。

### 【意見募集の集計結果】

1	政策等の名称	深川市地域公共交通計画（案）		
2	意見募集期間	令和6年2月6日（火）から3月6日（水）まで30日間		
3	意見の件数(提出者数)	12件（2人）		
4	意見の取扱い (対応内容の分類)	分類	分類内容	件数
		修正	案を修正するもの	件
		既記載	既に案に盛り込んでいるもの	件
		参考	今後の参考とするもの	件
		その他	意見として伺ったもの（案件に直接関係がないため）	12件
5	意見の受け取り方法	持参		人
		郵便		2人
		ファクシミリ		人
		電子メール		人

### 【市民意見等の概要とそれに対する市の考え方】

No.	意見等の概要	件数	意見の取扱分類	意見等に対する市の考え方
1	<p>公金を投入して運営されている公共交通機関は持続的ではないと考えるため、計画のテーマとなっている「地域の暮らしをみんなで支える、持続可能な公共交通サービスの確保維持」にある「持続可能な公共交通サービス」という表現に疑義がある。</p>	1	その他	<p>利便性が高く黒字となっている公共交通は、主に人口の多い都市部に集中しています。</p> <p>一方、地方の公共交通については、採算性は高くないものの都市部と同様に通学、通院、買い物などの利用があり、特に自家用車を利用していない住民にとっては、なくてはならない存在となっています。</p> <p>このような観点からテーマを「地域の暮らしをみんなで支える、持続可能な公共交通サービスの確保維持」としました。</p>
2	<p>バス事業者からの請求等（赤字欠損分に対する補助金申請など）に対して、毎年監査をするべき。</p>	1	その他	<p>バス事業者に対する支援については、毎年度、国や北海道が運賃等の収入よりも運行経費の方が多いため赤字路線に対して、定められた補助要綱等に基づき、事業者から提出された事業計画や申請書等を審査し補助金を支出しています。</p>

			<p>また、沿線自治体も事業者との協定に基づき、国や北海道の補助制度を活用してもカバーできていない赤字の一部などについて、国や北海道による審査が終了した後に支援額を決定しています。</p>
3	<p>そもそも乗り物とは、受益者負担とするのが原則であり、ごく少数の者のために、税金や手だてを用意する必要があるのか検証してみる必要もある。</p>	1	<p>現時点では、バス路線で発生する全ての赤字額を利用者の運賃で賄うことは難しいと判断していますが、近年、道内各地では、物価高の影響や不足する乗務員の確保対策等を理由とした運賃の改定等が進められているため、利用者負担は増加傾向にあります。</p>
4	<p>図2-28から図2-30に係るバス路線の運行収支の状況で使用されている一部の費用や赤字額などに疑義がある。</p>	1	<p>図2-28から図2-30については、本市から各バス路線を運行する事業者に対して、運行に係る収入、費用、国等からの補助金等の調査を行い、その結果をグラフとして整理したものととなります。</p> <p>なお、これらの数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた令和4年度の数値であり、厳しい事業者の経営状況が表れたものであると考えています。</p> <p>こうした厳しい経営状況に加え、乗務員不足等の課題もあるため、昨今では全国的に路線バスの廃止や減便が続いているものと考えています。</p>
5	<p>深旭線は利用者が少ない路線。年間利用者44,870人(図2-24)は、1日平均122人であり、1台当たり10人しか乗らない。さらには、平均運賃は305円となることから、深川旭川間での利用者は1運行当たり3～4人と推計される。道道57号線と国道12号を経由するが、生活圏は断絶し、道路移動は自動車主流となっており、JR函館本線がある以上、役割は終わったと整理すべきである。 ※関係図2-24、2-29</p>	1	<p>これまで深旭線については、旭川市と連携を図りながら維持確保に努めてきました。</p> <p>主な利用としては、旭川市から深川市内の高校へ通う学生が20人程度いるなど、市内公立高校の存続を望む本市としては、重要な路線であると考えています。</p> <p>このほか深川市から旭川市内にある病院への通院や買い物、納内地区住民の通院や買い物などの利用があります。</p> <p>なお、本計画における深旭線に対する今後の施策概要としては、「地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。(P70参照)」としています。</p>

6	<p>沼田線の問題点は、生活圏交通（市内循環線）と被っているところにある。</p>	1	その他	<p>令和8年3月末を持ってJR留萌本線が廃止となることと決定している中で、沼田町や秩父別町との移動手段となる沼田線については、鉄道廃止後、地域間交通としての役割が増していくものと考えています。</p> <p>ご指摘のとおり、生活圏交通（市内循環線）と運行ルートが一部重複している状況ですが、それぞれの路線の役割が異なっているため、問題はないものと認識しています。</p>
7	<p>深名線については、昭和62年に廃止された深名線（国鉄）の代替のため、国庫から多額の維持費が拠出され、ジェイアール北海道バスが運営している。</p> <p>運賃収入の13.4倍の費用がかかる時点で、即廃止すべきと断言できる。</p> <p>深名線（バス）を廃止し、オンデマンド型のタクシーサービスを提案する。</p> <p>※関係図 2-29</p>	1	その他	<p>ジェイアール北海道バスが運行している深名線（バス）については、国鉄時代に廃止となった深名線（鉄道）の代替交通として位置付けられています。</p> <p>鉄道を廃止する際に協議された内容に基づき、バス路線の運行開始から現在に至るまで、国、北海道、沿線自治体から赤字補填は行われていません。</p> <p>また、主な利用として多度志地区や幌加内町から通学、通院などの利用があり、本計画における深名線に対する今後の施策概要としては、「バス路線の利用促進により路線の維持に努めます。（P71参照）」としています。</p> <p>これまで深名線（バス）については、沿線自治体と協議しながら対応を検討していることから、提案いただいたオンデマンド型のタクシーサービスについても、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
8	<p>統一運賃が190円となっている市内循環線に係る利用人数や運賃収入の数値が杜撰な集計であり、市役所が数字の整合性をチェックしていない点にも驚いた。</p> <p>※関係図 2-21、2-28</p>	1	その他	<p>図 2-21 や図 2-28 については、本市から各バス路線を運行する事業者に対して、運行に係る収入、費用、国等からの補助金等の調査を行い、その結果をグラフとして整理したものととなります。</p> <p>利用人数や運賃収入についても、回数券や定期券、子供料金（有料や無料）など多様な利用形態があるため、一律190円とはならないものと考えています。</p>
9	<p>多度志線と西北星線は実質的にスクールバスであり、採算性は評価できない。</p>	1	その他	<p>No 1 のとおり、地方の公共交通については、採算性は高くないものの都市部と同様に通学、通院、買い物などの利用があり、特に自家用車を利用していない住民にとっては、なくてはならない存在となっています。</p> <p>なお、多度志線については、現在、登下校に対応した運行となっていない</p>

			<p>め、多度志地区の通学は深名線（バス）が主なものとなっています。</p> <p>西北星線については、主に夏は自転車で通学している学生が冬にバス通学できるように設定している冬のみ運行する路線となっています。</p>
10	<p>デマンド交通という発想は悪くないが、利用者の視点に立った実験ではなかったと整理する。乗りたいときに乗るという機会を喪失しているため、要はデマンドではなかったということである。ただの乗り合いバスに過ぎないので、利用者は面倒だし使いづらいと感じたことだろう。担当者は実際に自ら僻地に住んで交通手段がないという想定で組み立てなければならない。</p> <p>常駐型タクシー待機所を納内に置いて更進をカバーするという方策が考えられる。</p>	1	<p>デマンド交通納内経由菊丘線の実証実験については、芦旭線及び更進線の代替交通として地域から市に対する導入の要請があり、実証実験を開始した経過があります。</p> <p>令和3年10月に運行を開始した当ても地域要望を踏まえた内容でダイヤを設定したことや、この間も利用者や地域の意見を取り入れながら見直しを進めてきました。</p> <p>地域との意見交換をする中では、バス路線に比べて使いやすくなったなどの声をいただいております、本市としてもデマンド交通の評価は概ね良好であるものと考えています。</p>
11	<p>ここではP77の深川駅周辺複合施設整備事業について提案する。</p> <p>バスターミナルの廃止から16年も徒過し、当該事業が難航している原因は、①生涯学習機能、②交流機能、③交通機能を総花的に盛り込んでいるからまともならず、候補地も限られてくるためである。</p> <p>私の解決策はシンプルで、①生涯学習機能及び②交流機能と、③交通機能とを分離するものである。</p> <p>①生涯学習機能及び②交流機能については、私が別途提案しているように、郷土資料館を取り壊した敷地内に公民館を新設する。</p> <p>③交通機能は、JR深川駅からバスへの乗継者はいないという想定なので、駅の横にこだわらない。大多数の市立病院の受診者の利便性を追求し、バスの利用も期待できる。ここで裏付けとなる考え方は、最大多数の最大幸福という、効用を最大化するコンセンサスである。</p> <p>それとも、ごく少数の者のために、税金や手だてを用意する必要があるのか。結論は否であろう。</p> <p>バスターミナルは、市立病院敷地内薬局側に設ける。少なくとも、路</p>	1	<p>本事業対象の中央公民館は、建設から50年近くが経過し施設設備の機能低下に加え、耐震やバリアフリー基準を満たしていないなど様々な課題を抱えています。</p> <p>また、バスターミナルは、平成19年度に施設が廃止されて以降、JRからの乗り継ぎや待合環境の充実等が長年の課題となっています。</p> <p>このような状況を踏まえ、令和4年度に市民に参画いただいた複合施設整備検討委員会や市議会複合施設整備特別委員会で議論を重ねていただいたほか、学生ワークショップや公民館利用サークルの意見を聴く会等での意見も踏まえ、「深川駅周辺複合施設整備基本計画」を策定し、JR深川駅西側に、生涯学習機能とバスターミナル（交通）機能を中心とした複合施設を建設することを決定しました。</p> <p>本年度は、引き続き市民の検討委員会や市議会特別委員会での議論のほか、学生・子育て世代・公民館利用サークルを対象とした「複合施設の魅力アップワークショップ」や各種審議会・委員会等で幅広くご意見を伺い、「深川駅周辺複合施設建設基本設計書概要版（案）」を作成したところです。</p>

	<p>線バス等の乗車を快適に待つことができる場、そして、安全に乗り降りできる場としての大きさにとどめる。玄関への動線を確保する。職員は常駐せず、券売機を完備し、インターホンで各社の営業所とやり取りする。監視カメラを設置のうえ、返金対応及び施錠は市立病院で担当する。音江ハイヤーの無料電話機も設置する。あわせて、市立病院の駐車場が狭くなるため、旧看護学校を取り壊し、駐車場として拡張する。</p> <p>どうか、人口減少と高齢化を見据え、当事者として問題を把握し、それらの解決に取り組むことを求める次第である。</p>		<p>以上のとおり、本案は市民や議会等での様々な議論やご意見等を踏まえ取りまとめた内容となっており、市では本案の内容を基本に整備に向けて取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>なお、施設整備に向けては財源確保が重要であり、国の補助事業の活用を予定していますが、補助対象となるには施設の合築等が要件となり、ご意見をいただいた機能・施設の分離は難しいものと考えています。</p> <p>また、土地等に関してもご意見をいただきましたが、関係者との協議を適切に進めているところであります。</p> <p>この他、様々なご意見をいただきましたが、適切な維持管理等に努め、皆さんに親しまれ長期にわたりご活用いただける施設となるよう、今後の実施設計等において検討を進めます。</p>
<p>1 2</p>	<p>脱炭素政策の名のもとにバス車両（ガソリン車）を潰しているのしか感じられません。国土交通省はバス運転手と整備士等の担い手の方々に補助金を渡し、バス業界を徹底的に潰しているのです。まるでバス業界潰しの策謀を14年前に計画をしているのを多くの市民は知りません。</p> <p>すでにバス業界潰しを政府とマスコミが共謀で実行しているのです。</p> <p>日本政府と日本の大手マスコミは国民を見捨てる政策が着々と進んでいる感じがしました。経済学者の高齢者は集団自決すべきの発言の裏には、ひそかにバスの本数減らしが着々と進めようとしているんですよ！海外（諸）ではバスの本数を増やして対応しています。当たり前の内容ですよ！「日本のマスコミはどうせ報じませんが」</p> <p>政府バス業界潰しに抵抗するのは我ら市民と行政の役割です。</p>	<p>1</p>	<p>その他</p> <p>本市として、そのような事実はないものと考えています。</p>