

深谷市地域公共交通計画 (現況整理)

令和5年9月

深 谷 市

目次

第1章 計画の総論	1
1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	2
第2章 深谷市の現状	3
2-1 地勢	3
2-2 人口	4
2-3 土地利用	7
2-4 公共施設等の立地状況	9
2-5 観光動態	10
2-6 運転免許返納者数	10
第3章 上位計画・関連計画の整理	11
3-1 第2次深谷市総合計画 後期基本計画 (第2期深谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	11
3-2 深谷市都市計画マスタープラン	12
3-4 深谷市立地適正化計画	14
第4章 深谷市における公共交通の現状	17
4-1 公共交通の現状・利用状況	17
4-2 通勤・通学動態	26
4-3 公共交通に係る財政状況	27

第1章 計画の総論

1-1 計画策定の背景・目的

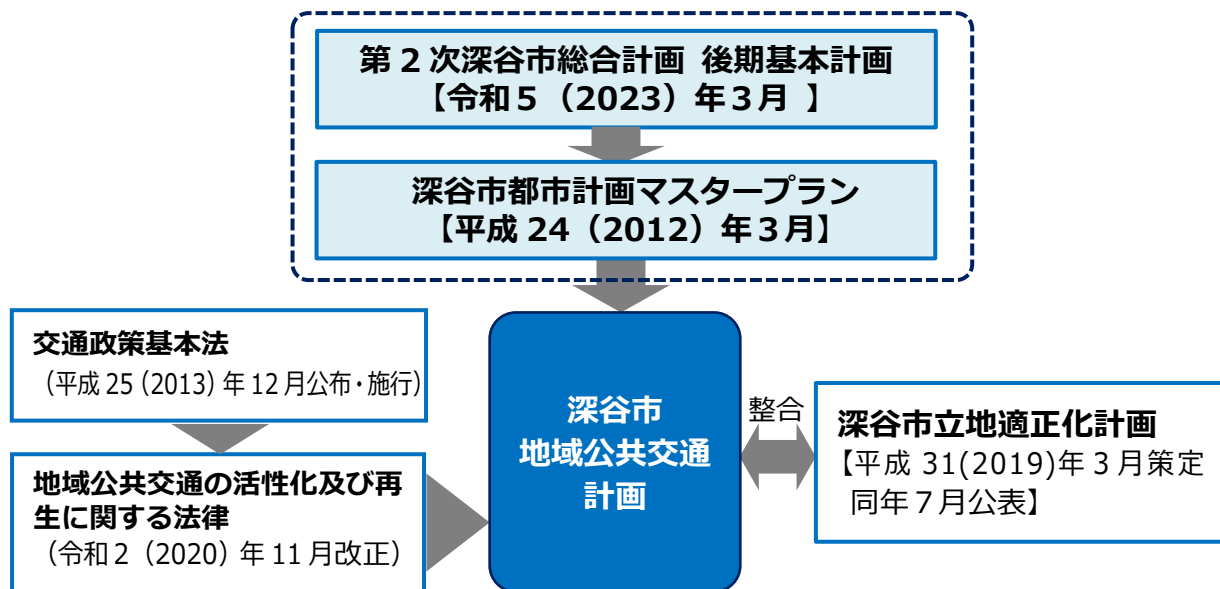
全国的な人口減少・少子高齢化の進展や、運転免許返納者の増加等により地域公共交通の必要性は高まっていますが、路線バスやタクシーでは深刻化する乗務員不足、令和6（2024）年施行の改善基準告示の改正による運行可能時間の短縮等により、現状のサービス水準を維持することが困難となっています。

深谷市では、平成12（2000）年から深谷市コミュニティバス「くるリン」の運行を開始し、平成31（2019）年の再編から現在の運行形態となっており、定時定路線4路線、デマンドバス3エリアにて、市民の日常的な交通手段、また観光の足として運行を担っています。

一方、国においては、平成25（2013）年12月に制定された「交通政策基本法」の理念に基づき、平成26（2014）年5月には地方公共団体を中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。深谷市では平成31（2019）年3月に本法律に則り「深谷市地域公共交通網形成計画」を策定し、「くるリン」の再編と共に、地域公共交通の将来像を定め、目標を達成するための実施事業に基づき計画を推進してきました。本計画は令和5年度をもって計画期間終了を迎えるため、公共交通活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、市内全域の公共交通の効果的な運用についての基本方針を示すべく、有効かつ実現可能なマスタープランとして「深谷市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。

1 - 2 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、本市の目指すべき将来像を掲げた計画である「第2次深谷市総合計画 後期基本計画」、「深谷市都市計画マスタープラン」の下位の計画とし、「深谷市立地適正化計画」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



1 - 3 計画区域

本計画の区域は、深谷市全域とします。

1 - 4 計画期間

本計画の期間は、令和6(2024)年度から令和12(2030)年度までの7年間とします。

なお、社会経済情勢の変化や関連する法令・制度の変更などによって新たな対応が生じた場合は、必要に応じて見直しを行うものとします。

第2章 深谷市の現状

深谷市の現状として、地勢、人口、土地利用、公共施設の立地状況、観光動態について整理します。

2-1 地勢

- 埼玉県北西部に位置し、東京都心からは 70 km圏にあり、東は熊谷市、南は嵐山町、寄居町、西は美里町、本庄市、北は利根川をはさみ群馬県伊勢崎市、太田市に接しています。
- 市北部は利根川水系の低地となり、市南部は秩父山地から流れ出た荒川が扇状台地を形成する平坦な地形です。
- 関越自動車道、一般国道 17 号・同深谷バイパス、上武国道、一般国道 140 号・同バイパス、一般国道 254 号等の主要道路があり、近隣自治体を結び、広域移動の基幹的役割を担っています。また、市内には、関越自動車道の花園インターチェンジ及び寄居スマートインターチェンジが設置されています。
- 鉄道は、市中心部に JR 高崎線、市南部に秩父鉄道の 2 路線があり、JR 高崎線では 2 駅、秩父鉄道では 5 駅が設置されています。



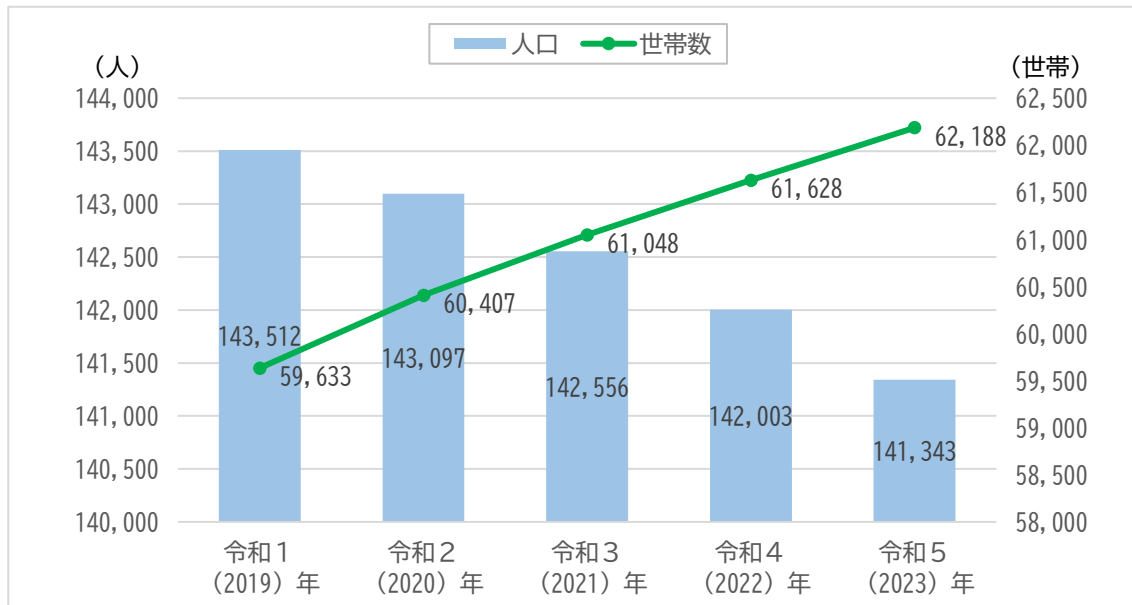
深谷市全景

2-2 人口

(1) 人口

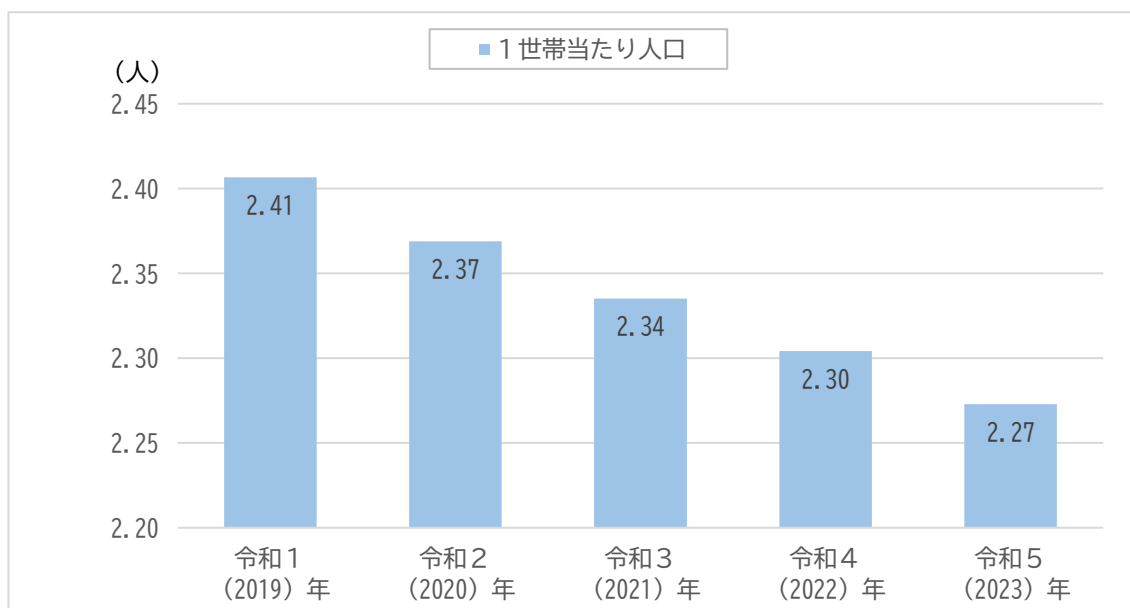
- 人口は141,343人（令和5（2023）年）となり、令和1（2019）年から令和5（2023）年にかけて2,169人減少しています。一方で、世帯数は62,188世帯（令和5（2023）年）と増加傾向にあります。
- 1世帯当たりの世帯構成員数は2.27人となり、令和1（2019）年の1世帯当たりの世帯構成員数2.41人と比較すると減少しています。
- 令和2（2020）年の国勢調査における人口構成では、15歳未満の年少人口は16,815人、15歳～64歳（生産年齢人口）は81,390人となり、平成27（2015）年の国勢調査と比較して減少傾向にあります。65歳以上の老年人口は40,881人となり、増加しています。
- 全国の高齢化率が28.8%（令和2（2020）年）であるのに対し、本市の高齢化率は29.4%と上回っており、高齢化率は年々上昇しています。

■人口と世帯数推移



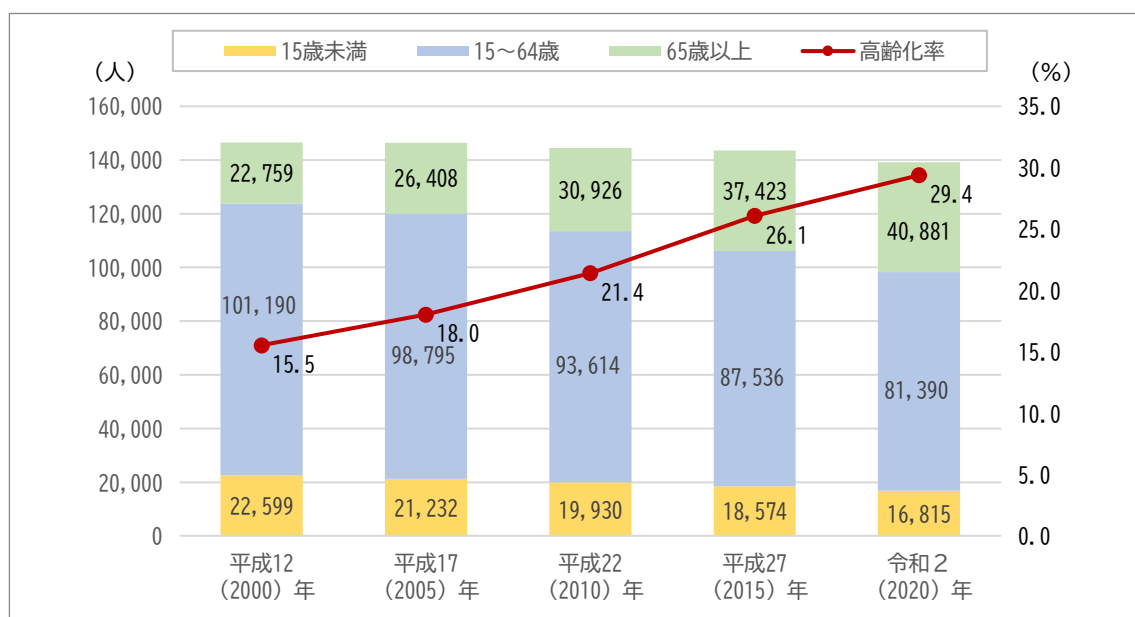
〔出典：市民課統計資料〕

■ 1世帯当たりの人口



〔出典：市民課統計資料〕

■ 年齢階層別人口と高齢化率

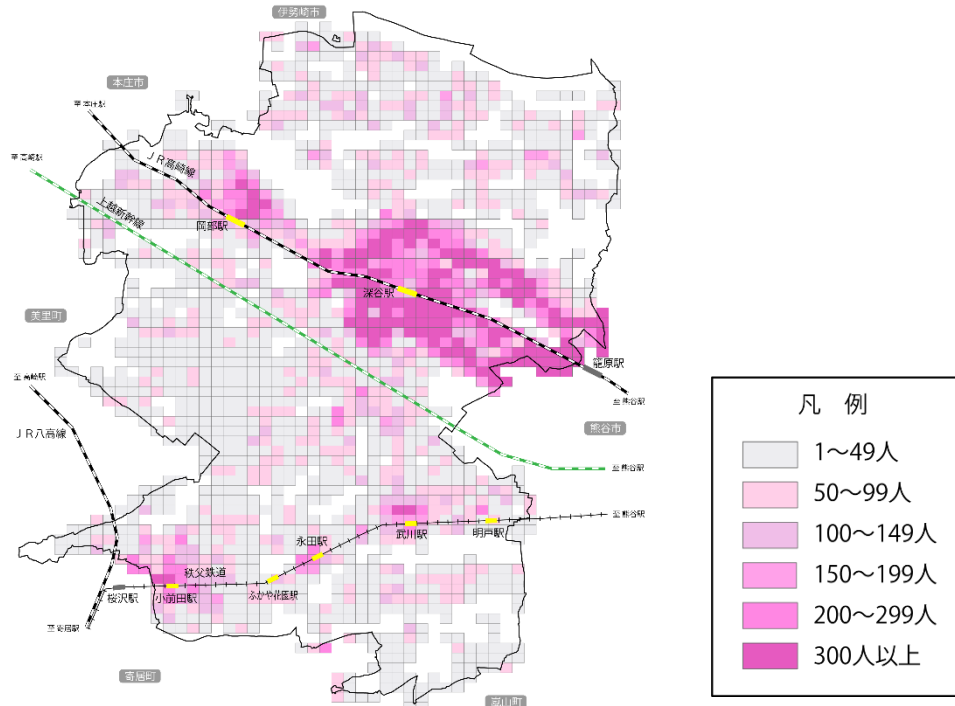


〔出典：令和2（2020）年国勢調査〕

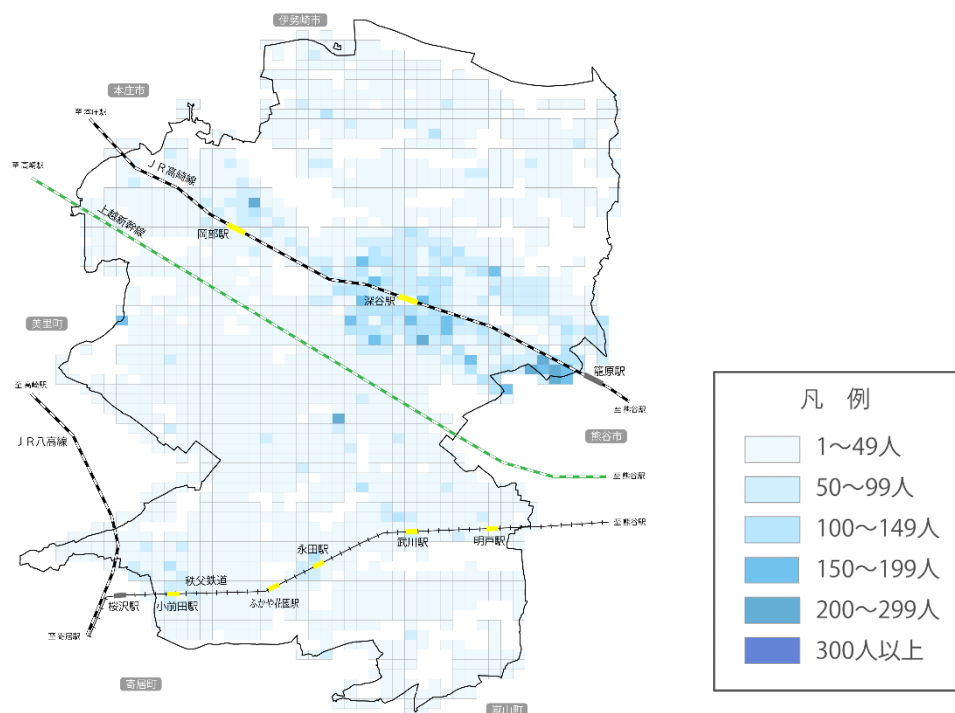
(2) 人口分布

- 市内全体に人口が分布しつつも、特に、深谷駅、岡部駅、小前田駅、武川駅を中心に人口が集積し、JR 高崎線沿線に集まっています。
- 65 歳以上の人口も、人口集積地と同じエリアに集中していますが、特に、深谷駅周辺の市街地に集まっています。

■人口分布（人口総数・250m メッシュ）



■人口分布（65歳以上人口・250m メッシュ）

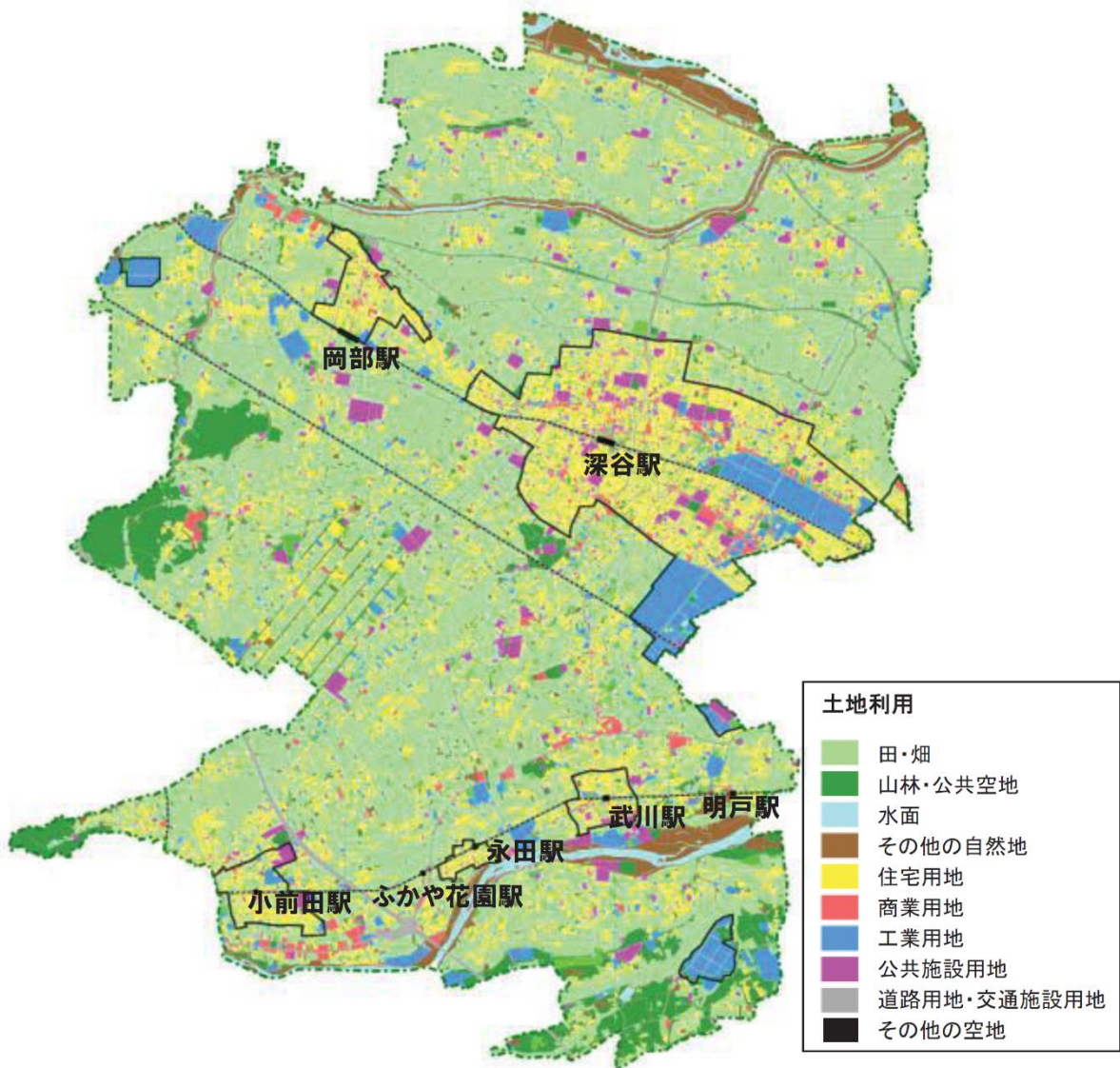


〔出典：令和2（2020）年国勢調査データから作成〕

2-3 土地利用

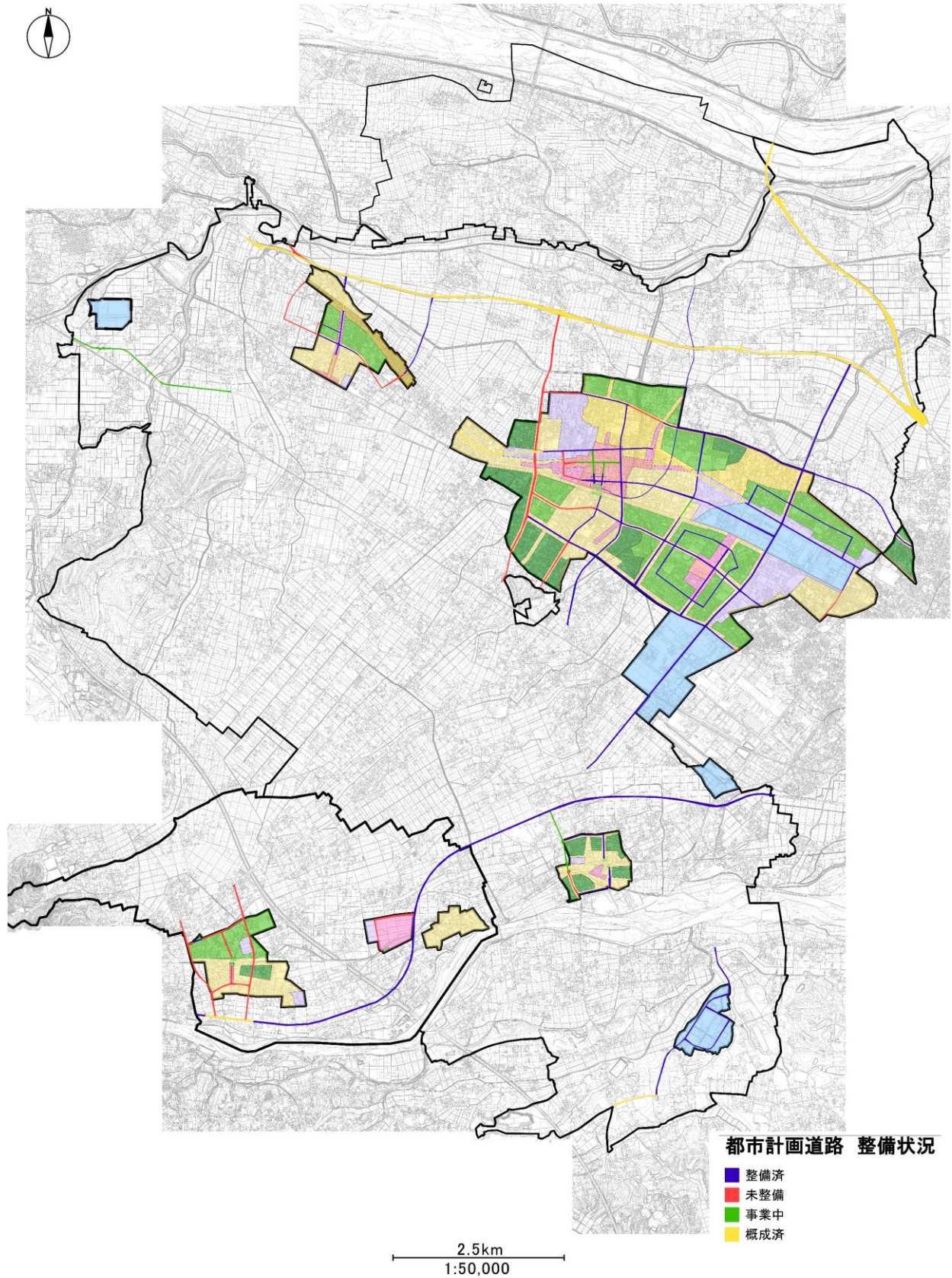
- 市域の約9割が都市計画区域であり、深谷地区、岡部地区、川本地区の深谷都市計画区域と、花園地区の寄居都市計画区域の2つの都市計画区域に分かれています。
- 鉄道駅を中心に、用途地域が指定されていますが、規模の大きい市街地は深谷駅周辺に限られます（人口集中地区(DID)も深谷駅周辺のみに設定）。
- 市内の都市間を連絡する都市計画道路は概ね整備完了・概成済となっていますが、深谷地区、岡部地区、花園地区をそれぞれ南北に縦貫する道路は未整備となっています。

■土地利用現況図（平成27（2015）年）



〔出典：深谷市立地適正化計画〕

■都市計画道路整備状況図（令和5（2023）年）

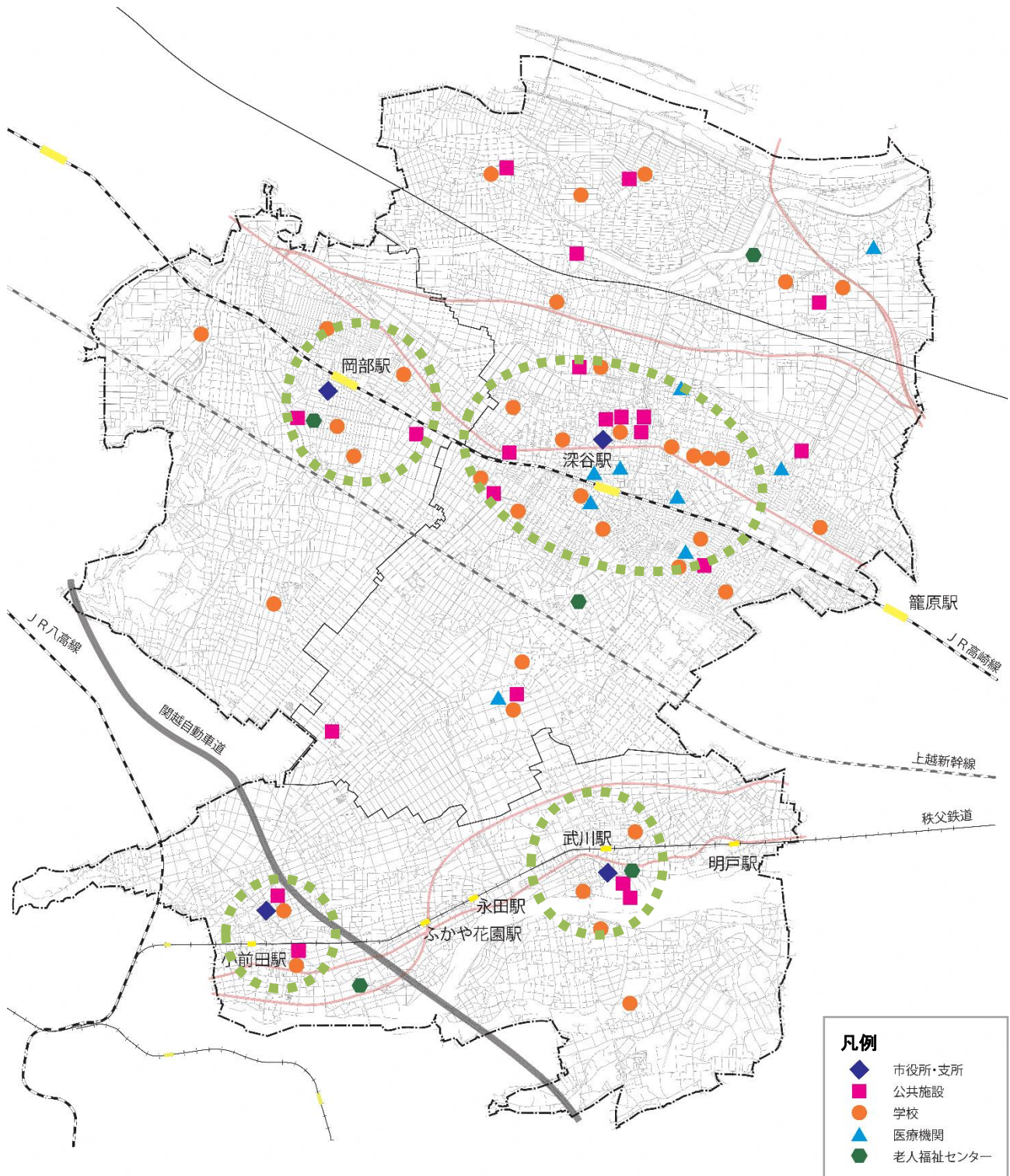


〔出典：深谷市提供データ〕

2-4 公共施設等の立地状況

- JR 高崎線深谷駅を中心に「公共施設」、「医療機関」等の各種サービス機能が集積しています。その他、JR 高崎線岡部駅、秩父鉄道武川駅、小前田駅周辺に「市役所・支所」、「公共施設」、「学校」が分布しています。

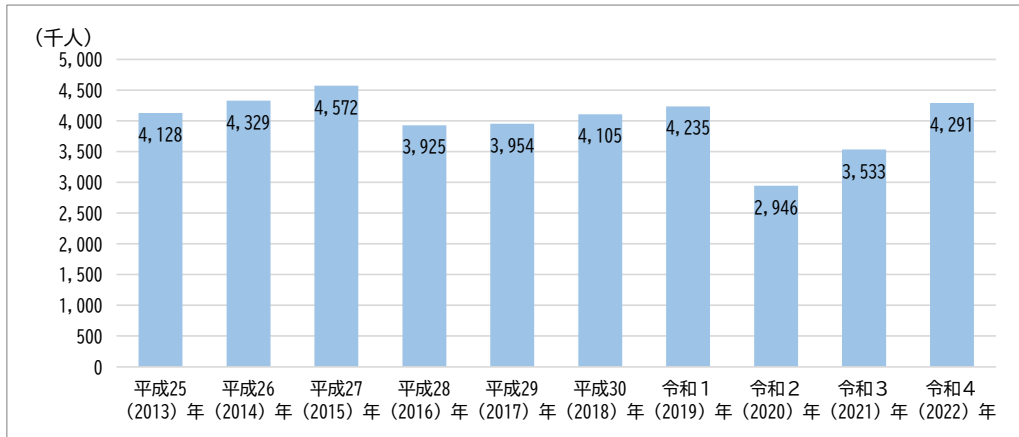
■ 公共施設等の分布図



2-5 観光動態

- 観光客数は、令和2（2020）年に新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和4（2022）年にかけて増加傾向にあり、令和1（2019）年以前の水準まで回復しています。

■観光入込客数の推移

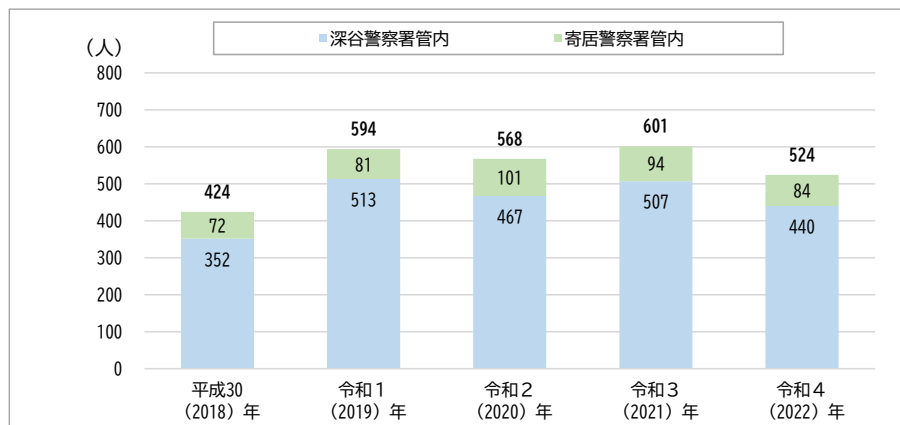


〔出典：埼玉県観光入込客統計調査結果〕

2-6 運転免許返納者数

- 運転免許返納者数は深谷警察署・寄居警察署管内合計で年間 500～600 件程度となっています。
- 埼玉県が実施する「シルバー・サポーター制度」では、運転免許返納者に対して発行する「運転経歴証明書」を提示することで、協賛事業者においてサービス割引などの特典を受けることができます。

■運転免許返納者数の推移



〔出典：埼玉県警察提供データ〕

■深谷市内における「シルバー・サポーター制度」の特典

事業所（サービス）名	特典内容
深谷市コミュニティバス「くるリン」	乗車料金 50%割引
深谷市内タクシー	タクシー代金 10%割引

第3章 上位計画・関連計画の整理

本計画に関連する上位計画及び関連計画について整理をします。

3-1 第2次深谷市総合計画 後期基本計画 (第2期深谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略)

- **計画期間** 基本構想 平成 30(2018)年度から令和 9 (2027)年度まで
 後期計画 令和 5 (2023)年度から令和 9 (2027)年度まで
- **将来都市像** 元気と笑顔の生産地 ふかや
 - ・ふかやの元気：深谷市は「元気」がわいてくるまちを目指します。
 - ・ふかやの笑顔：深谷市は「笑顔」にあふれるまちを目指します。
- **まちのイメージ**
 - ・まちのイメージ 1 健康でいきいきと暮らせるまち（子育て・保健・福祉）
 - ・まちのイメージ 2 次代を担う人と文化を育むまち（教育・文化）
 - ・まちのイメージ 3 活力とにぎわいにあふれるまち（産業振興）
 - ・まちのイメージ 4 安心とやすらぎを感じられるまち（暮らし・環境）
 - ・まちのイメージ 5 **快適で利便性の高いまち（都市・生活基盤）**
 - ・まちのイメージ 6 みんなで創る協働のまち（協働・行政経営）

■ 後期基本計画 施策の位置付け

まちのイメージ 5 快適で利便性の高いまち（都市・生活基盤）

5-2 交通アクセスの便利なまちづくり

5-2-2 公共交通の維持確保と交通安全の推進

取組方針 1 公共交通の維持確保に取り組みます

市内の公共交通ネットワークの維持確保を図るとともに、利用実態に即した効果的で効率的な運行ルートの設定など、持続可能な公共交通体制の構築に取り組みます。また、岡部駅の橋上駅舎化など鉄道駅の利便性のさらなる向上を図ります。

【主な事業】

コミュニティバス運行事業、岡部駅橋上駅舎化事業、交通政策企画調整事務

【まちづくり指標（施策の目標値）】

	実績値 令和 3 (2021) 年度	目標値 令和 9 (2027) 年度
市内の公共交通機関の利便性（時間、本数、路線、サービス）に不便を感じている市民の割合※	49.4%	49.4%

※深谷市民まちづくりアンケートにおいて、「時間、本数、路線、サービスなど、市内の公共交通機関の利便性に不便を感じている」と答えた市民の割合

3-2 深谷市都市計画マスタープラン

■ **計画期間** 令和 22(2030)年度までの概ね 20 年計画（平成 24(2012)年 3 月策定）

■ **都市づくりのテーマ** 誇りと愛着をもてる 田園交流都市 ふかや
～都市・田園・文化が織りなすまちづくり～

■ **基本方向**

- 1 各地域の特性を発揮させ、バランスのよい都市づくり →土地利用方針
- 2 **人にやさしい交通環境の形成** →**交通体系の方針**
- 3 安全・安心で、持続可能な都市づくり →安全・安心な都市づくりの方針
- 4 みどりの保全と創出 →公園・緑地の整備方針
- 5 市民が誇りと愛着を感じられるような景観の創出 →景観形成の方針
- 6 市民とともに交流を通して創出する深谷らしいまちづくり→交流まちづくりの方針

■ **施策の位置付け**

基本方向 2. 交通体系の方針

2-4 公共交通の方針

(1) 鉄道輸送力強化のための働きかけの推進

市内の鉄道の利便性の向上のため、J R 高崎線及び秩父線の運行本数の増加や J R 高崎線の岡部駅始発など鉄道輸送力の増強に関する要請を関係機関に行います。

(2) 公共交通の利便性の向上

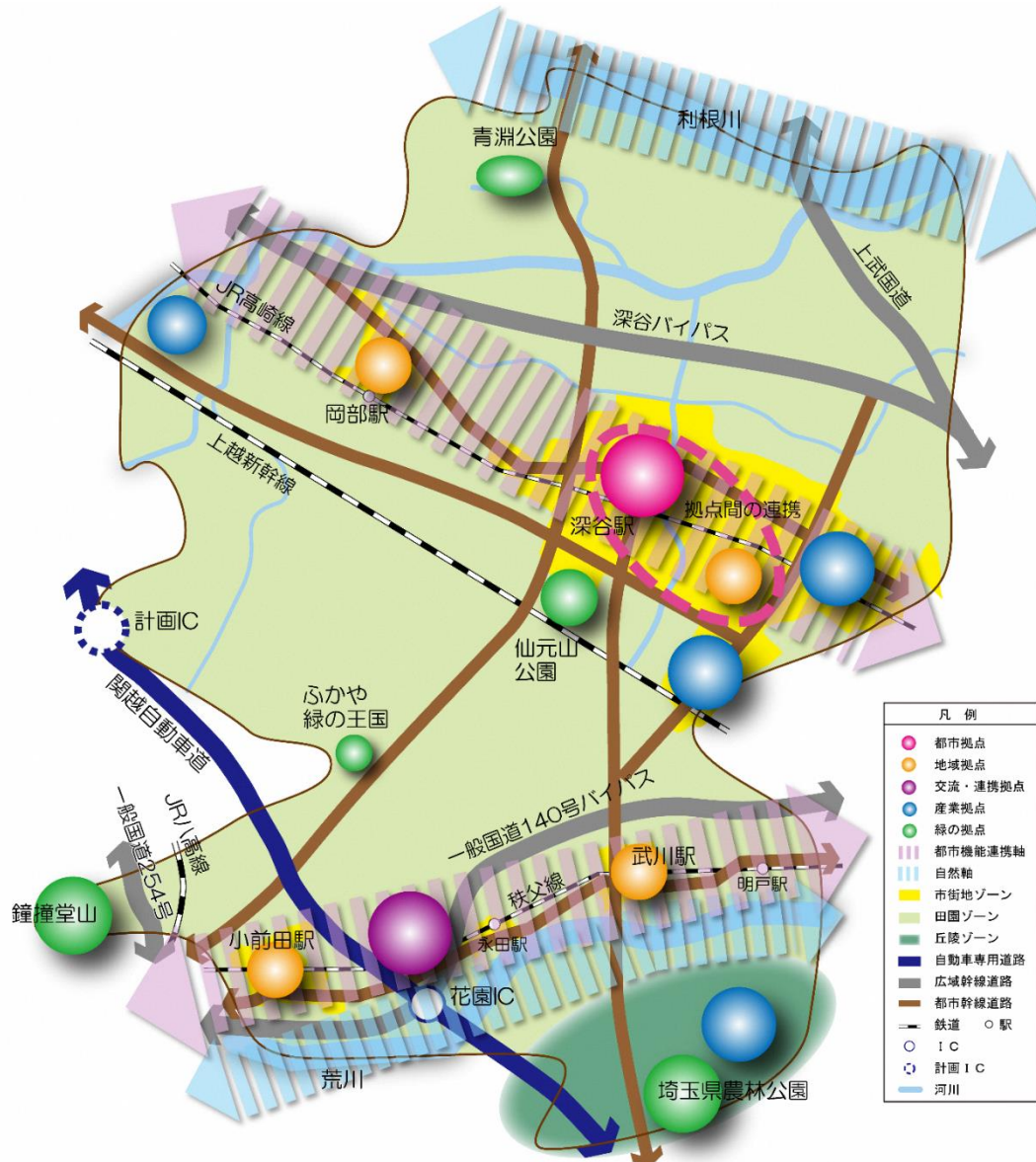
市内には、民間事業者の路線バス 4 路線とコミュニティバス「くるリン」（定時定路線、デマンドバス）があります。「くるリン」は平成 22（2010）年度に運行の見直しを行い、シャトル便の増便や岡部、川本、花園の循環バスを事前予約型のタクシー車両による運行に変更するなど、運用の改善を図っています。今後、民間事業者に対して増便やダイヤ改正などによる利便性の向上を要望するだけでなく、路線変更などによる効率化を働きかけていきます。「くるリン」については、民間事業者によるサービス供給が少ない地域において、サービスの実施方法も含めた検討を進めます。

また、公共交通を維持できるよう効果的で効率的な運行に努めるとともに、交通不便地域の解消に向け、NPO 法人や地域主体のコミュニティバスなどの運行なども視野に入れ、多様な主体による地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりを検討します。

(3) 鉄道駅及び駅周辺でのバリアフリー化の推進

市内には、J R 高崎線の 2 駅と秩父線の 4 駅の合計 6 駅があります。誰にとっても利用しやすい駅となるよう、駅舎へのスロープなどの設置、バスやタクシーへの乗り継ぎのバリアフリー化、駅周辺の公共施設などへのアクセス路のバリアフリー化などを総合的に進めます。

■ 将来都市構造図



● 軸 ～深谷を貫く都市機能と自然の骨格～

☆都市機能連携軸

- 高崎線都市機能連携軸：JR高崎線沿線、一般国道17号沿道を核に連なる都市機能連携軸
- 秩父線都市機能連携軸：秩父線沿線、一般国道140号バイパス沿道を核に連なる都市機能連携軸

☆自然軸

- 利根川流域軸：利根川と沖積低地*に広がる田園農地を中心とした空間軸
- 荒川流域軸：荒川と沿川の農地、集落などの多様な土地利用を構成する空間軸

● 拠点 ～深谷の都市機能集積、産業集積、自然資源の核～

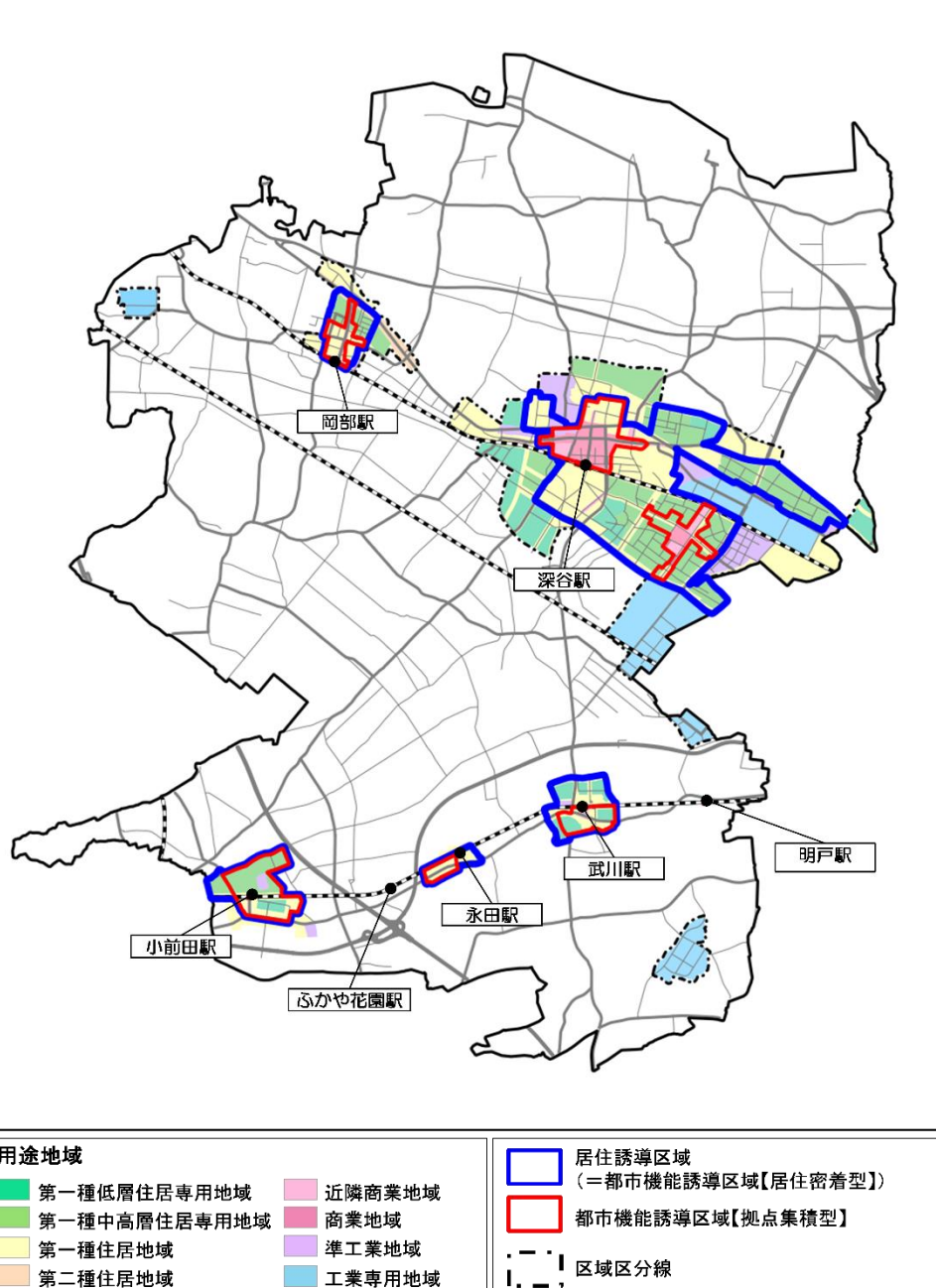
- 都市拠点：本市の中核となり、商業業務、交通結節点*、都市型居住などの複合機能の集積拠点。深谷駅周辺（中心市街地）
- 地域拠点：地域の核となり、商業業務、交通結節点、生活利便機能などが集積する拠点。上柴地区、岡部駅周辺、武川駅周辺、小前田駅周辺
- 交流・連携拠点：他の拠点、近隣都市のまちづくり資源及び住民との交流・連携を図り、広域的な賑わいを創出するための拠点。花園インターチェンジ周辺
- 産業拠点：工業などの主要な産業集積の拠点。
- 緑の拠点：大規模公園・緑地など、深谷の緑を代表する拠点。仙元山公園、埼玉県農林公園、鐘撞堂山、青淵公園、ふかや緑の王国*

● ゾーン ～深谷の土地利用のまとめ～

- 市街地ゾーン：市街化区域*、用途地域を中心としたゾーン。
- 田園ゾーン：農地を中心に、農業集落が点在するゾーン。北部は利根川沖積低地、南部は荒川扇状地*により構成される。
- 丘陵ゾーン：本市では数少ない丘陵地。秩父山地から比企丘陵につらなる丘陵地の外縁に位置するゾーン。

3 - 4 深谷市立地適正化計画

- 計画期間 概ね 20 年後の平成 52 (2040) 年まで (平成 31 (2019) 年 3 月策定)
- 将来都市像 若い世代が暮らしたくなるまち
 ～選びたくなる都市、選びたくなる市街地、選びたくなる拠点 ふかや～
- 誘導方針
 - 方針 1 生活環境を維持できる「まとまり」の維持・形成
 - 方針 2 誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成
 - 方針 3 便利で魅力ある拠点地区の形成
 - 方針 4 子育て世代及び高齢者・障害者等が住みやすい市街地の形成
 - 方針 5 郊外等での豊かな暮らし方の実現
- 都市機能誘導区域・居住誘導区域



■公共交通の方針

- ・「深谷市地域公共交通網形成計画」と連携を図り、将来都市構造を支える公共交通網の形成を図ります。

■具体的な取組

第5章 都市機能誘導・居住誘導を実現するために講ずるべき取組

5-2 具体的な取組

(2) 誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成【方針②】

高齢者をはじめ、誰もが制約のない移動環境を実現するため、環境負荷の少ない公共交通を利用しやすくします。

①既存の公共交通の維持

■公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり

- ・公共交通を円滑・快適に利用できるようにするため、乗継利便性や利用環境の改善を検討します。

■目標値

第6章 計画の評価・見直し

6-1 目標値の設定

②公共交通の目標値

- ・「まちづくり方針2：誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成」の実現に向けて、「深谷市地域公共交通網形成計画」と連携して、拠点へ向かう公共交通の維持を図ります。そこで、目標値として、「拠点に向かうバス路線の路線数」を設定します。

【施策の目標値（アウトプット指標）】

	現況値 平成30（2018）年	目標値 令和22（2040）年
拠点に向かうバス路線の路線数	6路線	6路線

■上位計画・関連計画のまとめ

	第2次 深谷市総合計画 後期基本計画 (第2期深谷市まち・ひと・ しごと創生総合戦略)	深谷市都市計画 マスタープラン	深谷市 立地適正化計画
策定 年度	平成 30(2018)年 3月	平成 24(2012)年 3月	平成 31(2019)年 3月
計画 期間	平成 30(2018)年度～ 令和 9(2027)年度まで	令和 12(2030)年までの概ね 20 年計画	令和 22(2040)年までの概ね 20 年計画
基本 理念	(基本方針) 誰一人取り残さない みんな がうれしい ふかや	誇りと愛着をもてる 田園 交流都市 ふかや ～都市・田園・文化が織り なすまちづくり～	若い世代が暮らしたくなる まち ～選びたくなる都市、選び たくなる市街地、選びたく なる拠点 ふかや～
計画 目標	1 健康でいきいきと暮ら せるまち(子育て・保健・ 福祉) 2 次代を担う人と文化を 育むまち(教育・文化) 3 活力とにぎわいにあふ れるまち(産業振興) 4 安心とやすらぎを感じ られるまち(暮らし・環境) 5 快適で利便性の高いま ち(都市・生活基盤) 6 みんなで創る協働のま ち(協働・行政経営)	1 各地域の特性を発揮さ せ、バランスのよい都市づ くり→土地利用方針 2 人にやさしい交通環境 の形成→交通体系の方針 3 安全・安心で、持続可能 な都市づくり→安全・安心 な都市づくりの方針 4 緑の保全と創出→公園・ 緑地の整備方針 5 市民が誇りと愛着を感 じられるような景観の創 出→景観形成の方針 6 市民とともに交流を通 して創出する深谷らしい まちづくり→交流まちづ くりの方針	方針 1 生活環境を維持でき る「まとまり」の維持・ 形成 方針 2 誰もが移動しやすく 環境に優しい交通環境の 形成 方針 3 便利で魅力ある拠点 地区の形成 方針 4 子育て世代及び高齢 者・障害者等が住みやす い市街地の形成 方針 5 郊外等での豊かな暮 らし方の実現
公共 交通 の 位置 付け	【5 快適で利便性の高いま ち(都市・生活基盤)】 5-2 交通アクセスの便 利なまちづくり	【2. 交通体系の方針】 2-4 公共交通の方針	「深谷市地域公共交通網形 成計画」と連携を図り、将来 都市構造を支える公共交通 網の形成を図る。

第4章 深谷市における公共交通の現状

深谷市の公共交通の現状として、各交通手段の現況、通勤・通学動態、公共交通に係る財政状況を整理します。

4-1 公共交通の現状・利用状況

(1) 鉄道

- 市中心部には JR 高崎線が運行しており、深谷駅、岡部駅の2駅があります。
- 市南部には、秩父鉄道が運行しており、5駅（明戸駅、武川駅、永田駅、ふかや花園駅、小前田駅）があります。
- 市内には合計で鉄道は2路線、鉄道駅が7駅あり、東京方面、高崎方面、秩父方面へのアクセスを可能にしつつ、市内の移動手段としても利用することができます。
- JR 高崎線は上り（東京方面）は79便、下り（高崎方面）は68便が運行しています。
- 秩父鉄道は令和2（2022）年10月にふかや花園駅前に「ふかや花園プレミアム・アウトレット」がオープンした事に伴い運行本数を大幅に増加し、上り（羽生方面）は44便、下り（三峰口方面）は44便が運行しています。
- 両路線が結節する駅は熊谷駅（熊谷市）となり、深谷駅（JR 高崎線）と武川駅（秩父鉄道）間の移動は、コミュニティバス「くるリン」でも行えます。

■ 鉄道運行状況

路線名	行き先	便数	(内有料列車)	始発時刻	終発時刻
JR 高崎線	上り（熊谷・上野・新宿方面）	79	4 ※1	05:37	23:32
	下り（高崎方面）	68	4 ※1	05:40	24:44
秩父鉄道	上り（羽生方面）	44	2 ※2	05:37	23:12
	下り（三峰口方面）	44	2 ※2	05:30	23:35

便数、運行時間は、JR 高崎線は深谷駅、秩父鉄道は武川駅を基点にしています。

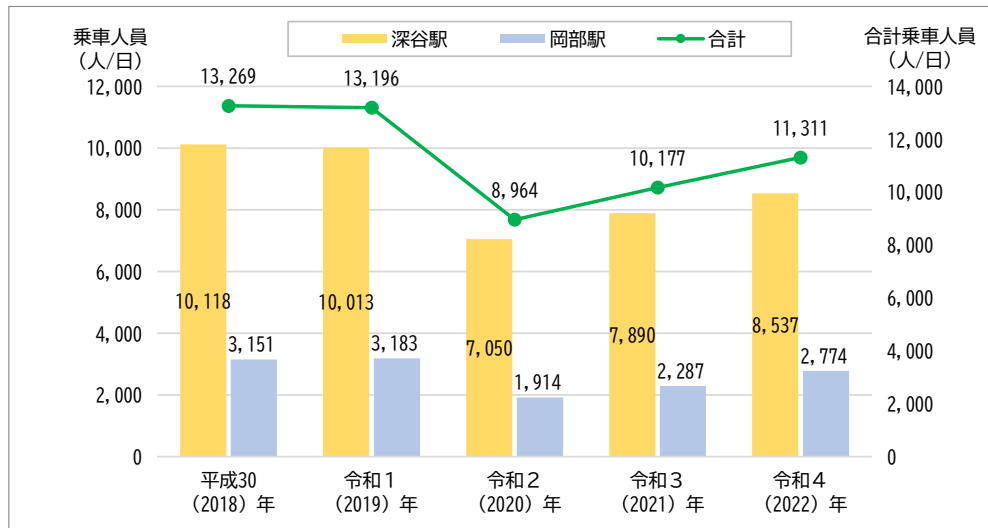
※1 特急あかぎ号 ※2 急行秩父路号

（令和5（2023）年9月時点）

① JR 高崎線

- JR 高崎線の乗車人員は令和 2（2020）年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、以降は回復傾向にあります。
- 生活様式の変化の影響もあり、令和 4（2022）年では感染症流行前の令和 1（2019）年と比較して 85%の回復となっています。

■ JR 高崎線乗車人員（1日当たりの乗車人員）

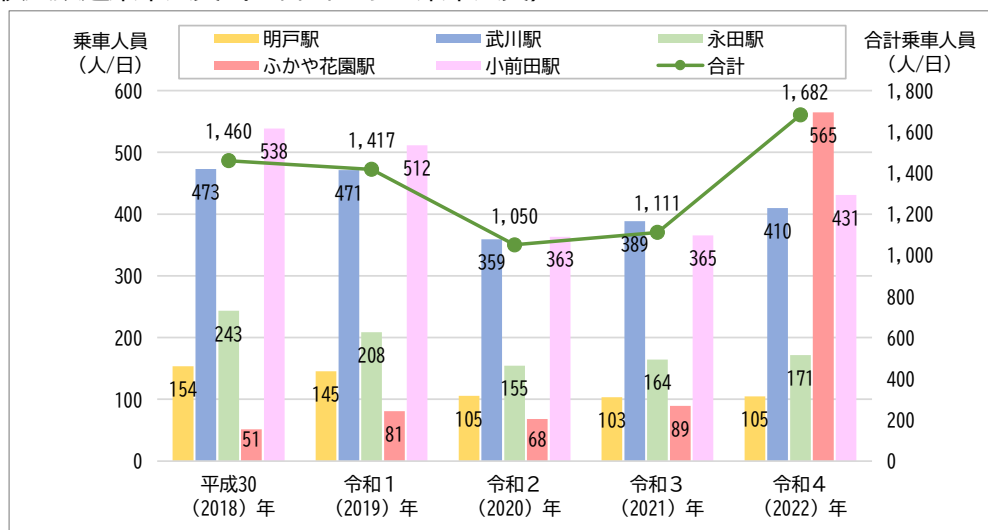


〔出典：東日本旅客鉄道(株)高崎支社〕

② 秩父鉄道

- 秩父鉄道の乗車人員は令和 2（2020）年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、JR 高崎線と同様に回復傾向にあるものの、「明戸駅」、「武川駅」、「永田駅」、「小前田駅」では感染症流行以前の水準まで回復していません。
- 一方、令和 4（2022）年「ふかや花園プレミアム・アウトレット」オープンにより同施設の最寄りである「ふかや花園駅」の乗車人員が急増し、市内合計の乗車人員数では感染症流行以前よりも増加しています。

■ 秩父鉄道乗車人員（1日当たりの乗車人員）



〔出典：秩父鉄道株式会社〕

(2)民間路線バス

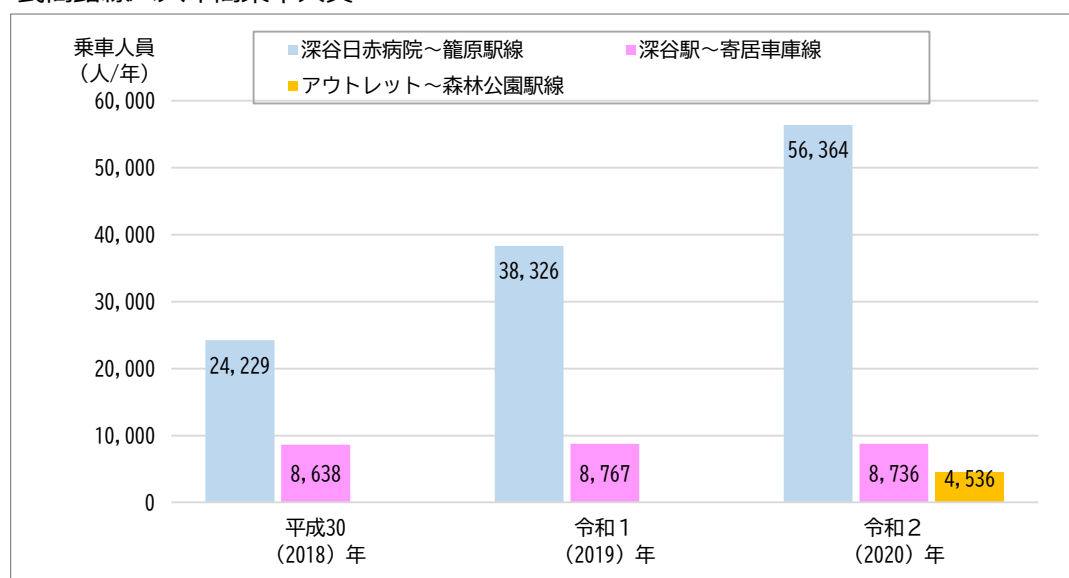
- 市内を運行する民間路線バス事業者は、深谷観光バス株式会社、協同貨物自動車株式会社、花園観光バス株式会社の3社があり、3路線を運行しています。
- 深谷駅、深谷日赤病院、ふかや花園プレミアム・アウトレットを起点に、複数市町域を運行する広域的なバスネットワークを形成しています。
- 乗車人員は、深谷駅～寄居車庫線はほぼ横ばいですが、深谷日赤病院～籠原駅線は運行開始以降増加しており、令和4（2022）年では56,364人となっています。

■民間路線バス運行状況

路線名	行き先	便数	始発時刻	終発時刻	運行会社
深谷日赤病院～籠原駅線	深谷日赤病院→籠原駅	16	06:24	21:15	深谷観光バス株式会社
	籠原駅→深谷日赤病院	15	07:50	21:43	
深谷駅～寄居車庫線	深谷駅→寄居車庫	5	07:55	17:55	協同貨物自動車株式会社
	寄居車庫→深谷駅	5	07:00	16:48	
アウトレット～森林公園駅線	ふかや花園プレミアム・アウトレット→森林公園駅	18	09:00	20:40	花園観光バス株式会社
	森林公園駅→ふかや花園プレミアム・アウトレット	19	08:06	18:20	

※便数、運行時間は、行き先の発バス停を基点にしています。（令和5（2023）年9月時点）

■民間路線バス年間乗車人員



〔出典：運行事業者提供データ〕

※深谷日赤病院～籠原駅線は令和2（2020）年4月運行開始

※アウトレット～森林公園駅線は令和4（2022）年10月運行開始

(3) 高速バス

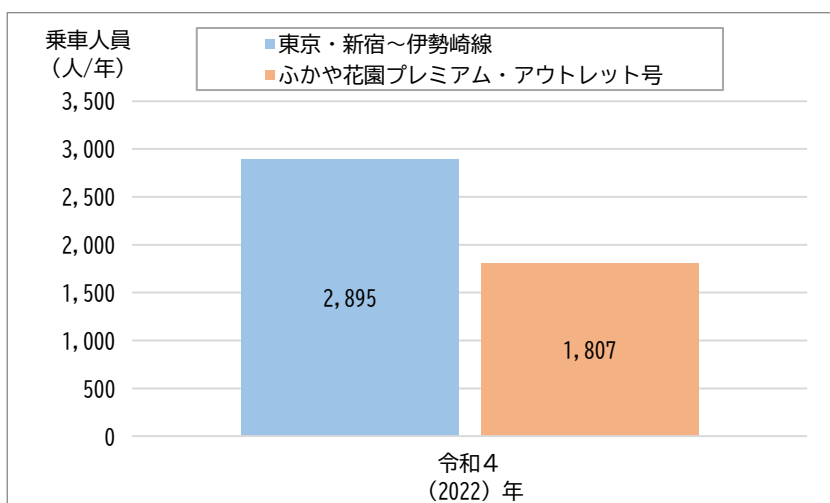
- 市内を運行する高速バス事業者は、ジェイアールバス関東株式会社、広栄交通バス株式会社の2社があり、2路線を運行しています。
- 両路線共に「ふかや花園プレミアム・アウトレット」を起点とし、大宮・川越・東京都内を結んでいます。

■ 高速バス運行状況

路線名	行き先	便数	始発時刻	終発時刻	運行会社・備考
東京・新宿～伊勢崎線	東京・新宿・練馬→ふかや花園プレミアム・アウトレット	1	07:20		ジェイアールバス関東株式会社 ※深谷市内～伊勢崎方面の利用は不可
	ふかや花園プレミアム・アウトレット→練馬・新宿・東京	1	17:09		
ふかや花園プレミアム・アウトレット号	大宮・川越→ふかや花園プレミアム・アウトレット	2	08:00	11:30	広栄交通バス株式会社 ※土・休日のみ運行
	ふかや花園プレミアム・アウトレット→川越・大宮	2	13:30	16:30	

※便数、運行時間は、行き先の発バス停を基点にしています。(令和5(2023)年9月時点)

■ 高速バス年間乗車人員



〔出典：運行事業者提供データ〕

※両路線令和4(2022)年10月運行開始

(4)コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)

■くるリン運行車両(左:定時定路線 右:デマンドバス)



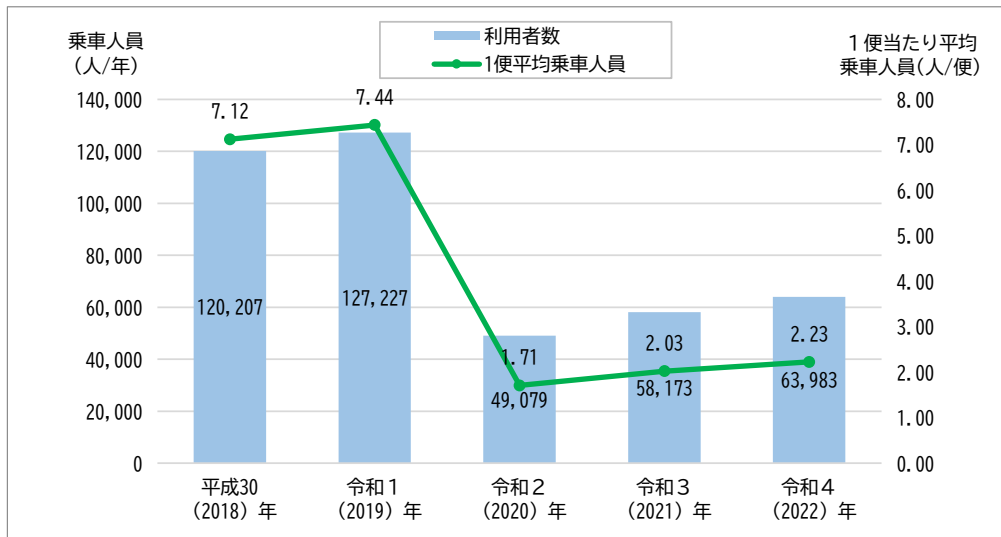
①定時定路線

- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)は4路線(北部シャトル便は新戒方面と渋沢栄一記念館方面の2ルート)を運行し、深谷駅を中心に結節しています。
- 乗車人員は令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、以降は回復傾向にあり、令和4(2022)年は年間で63,983人、1便当たり平均乗車人員では2.23人となっています。高齢者の買い物、通院のほか、通勤・通学等の日常生活における移動手段のひとつとして定着しています。
- 路線別には東部シャトル便の利用が最も多くなっています。北部シャトル便は感染症流行以降横ばいとなっており、令和4(2022)年では4路線中最も利用が少なくなっています。

■定時定路線の運行状況

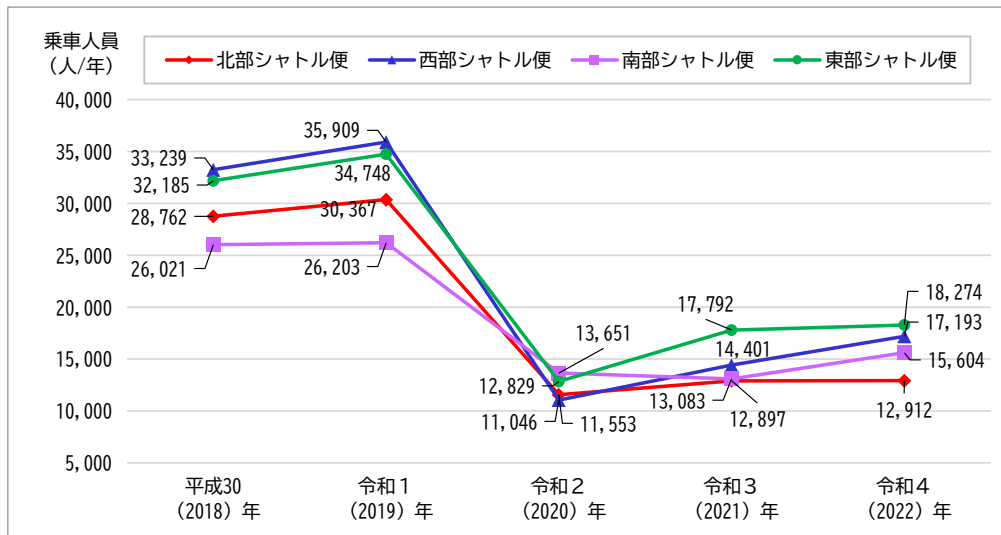
路線名	行き先	便数	始発時刻	終発時刻
北部シャトル便	深谷駅北口～深谷中央病院前～新戒	10	07:20	18:15
	深谷駅北口～深谷警察署～渋沢栄一記念館	10	06:40	18:57
東部シャトル便	深谷駅北口～深谷赤十字病院～深谷駅南口	20	06:40	18:55
西部シャトル便	深谷駅南口～県営萱場団地～岡部駅	20	06:35	18:57
南部シャトル便	武川北口～深谷ビッグタートル～深谷駅南口	20	06:40	18:57

■ 定時定路線年間乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用実績〕

■ 定時定路線路線別年間乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用実績〕

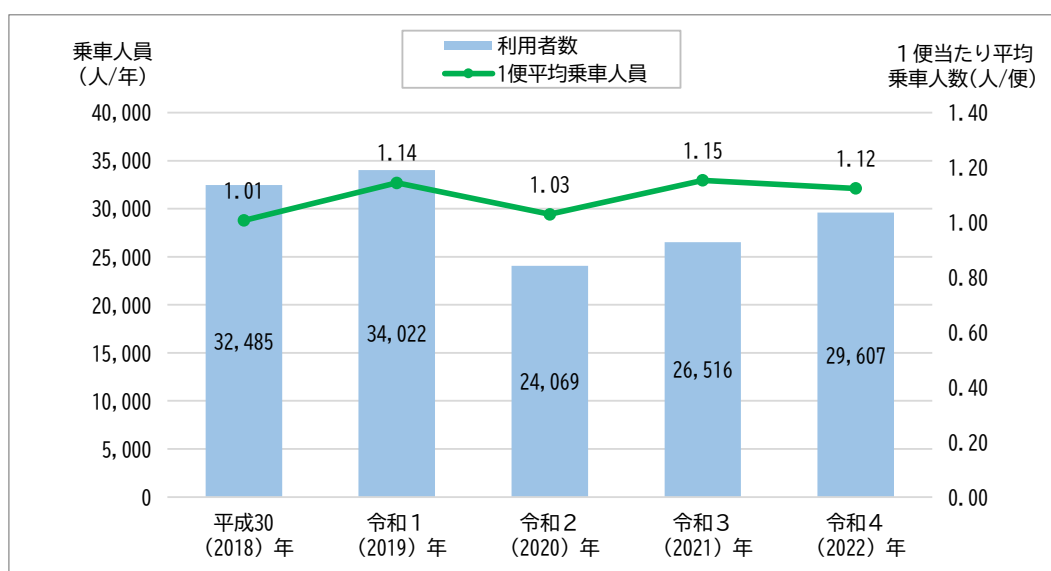
② デマンドバス

- コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) は、市域を3区域に分け、区域内及び各区域と深谷駅を中心とした共通エリア間の移動手段として運行しています。事前予約型で、乗降場所間を輸送する形態で運行しています。
- 乗車人員は令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、以降は回復傾向にあり、令和4(2022)年は年間で29,607人となっています。
- 1便当たり平均乗車人員は1.01人~1.15人で推移しており、複数人数による乗合となる回数は極めて少なくなっています。

■デマンドバスの運行状況

運行形態	事前予約型（事前に予約があった時間に予約があった区間だけを運行）
運行エリア	北部・西部・南部エリアの3区域に分けた区域内 及び各区域から共通エリア
乗降場所	各エリア内の指定乗降場所
運行日時	毎日 7:00～19:00
予約時間	利用日の8日前から出発時間の1時間前の9:00～17:00 ※WEB予約の場合は利用日の7日前から
車両	9人乗り（車椅子1台まで） 北部2両、南部2両、西部1両 計5両体制

■デマンドバス年間乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) 利用実績〕

(5) タクシー

- 市内には、深谷合同タクシー有限会社、深谷タクシー有限会社の2社のタクシー会社が運行しています。

■タクシー会社の現況

事業者名	所在地	一般車両	福祉車両
深谷合同タクシー有限会社	深谷市宮ヶ谷戸 58	19	-
深谷タクシー有限会社	深谷市上柴町西 6-7-6	19	-

(6)福祉交通サービス

①福祉有償運送（埼玉県大里地区福祉有償運送）

- 埼玉県大里地区（熊谷市、深谷市、寄居町）の3市町により設置された「埼玉県大里地区福祉有償運送市町共同運営協議会」の管理・運営のもと、福祉有償運送を行っています。

■ 埼玉県大里地区福祉有償運送の事業内容

事業内容	身体障害者や要介護者等を対象に特定非営利活動法人、社会福祉法人等いわゆる非営利団体が乗車定員 11 人未満の自家用自動車（白ナンバー）を使用し、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価によって行う移送サービス
対象者条件	他人の介助なしでは利用することが困難であると認められ、単独では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他肢体不自由、内部障害者、知的障害者、精神障害者その他の障害を有する者
担当	NPO 法人・社会福祉法人

■ 埼玉県大里地区福祉有償運送の運送実績（深谷市外を含む）

	平成 30 (2018)年度	令和 1 (2019)年度	令和 2 (2020)年度	令和 3 (2021)年度	令和 4 (2022)年度
運送実績	10,616	10,512	8,342	7,203	7,374

②福祉タクシー利用料金助成事業

- 深谷市では、介護保険を受ける方が移動のためにタクシーを利用する際、タクシー運賃の一部を助成する「福祉タクシー利用料金助成事業」を実施しています。

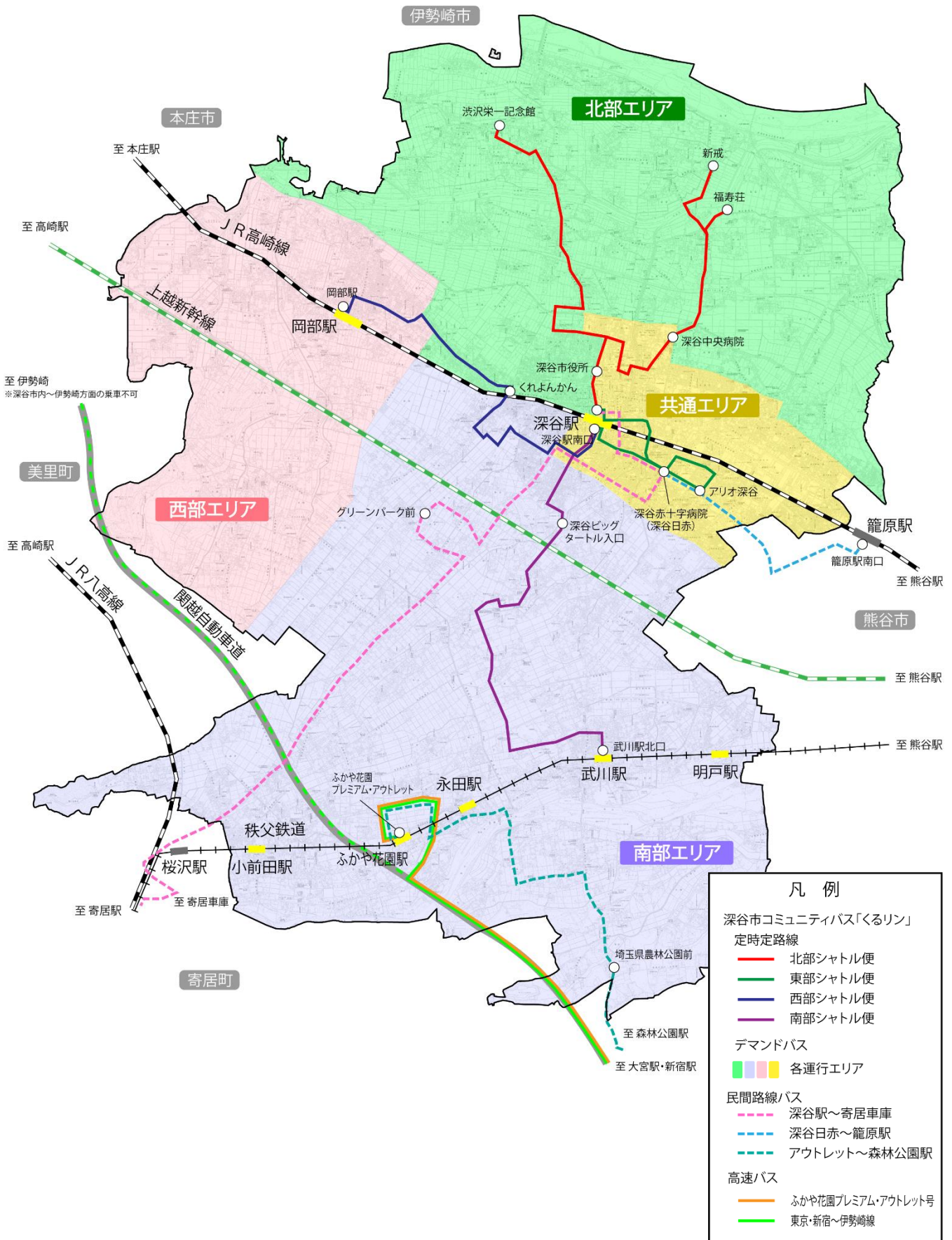
■ 福祉タクシー利用料金助成事業の事業内容

事業内容	介護保険を受ける方に対し、タクシーの初乗り運賃相当を助成
対象者条件	70 歳以上で下記のいずれの要件も満たすかた ・介護保険の要介護認定で要支援 1,2 要介護 1,2,3 の認定を受けているかた ・介護保険料の算定基準で第 1,2,3 段階のかた
発行枚数	1 年度あたり最大 28 枚
担当	長寿福祉課

■ 福祉タクシー券助成実績

	平成 30 (2018)年度	令和 1 (2019)年度	令和 2 (2020)年度	令和 3 (2021)年度	令和 4 (2022)年度
交付者数	2,545 件	2,425 件	2,563 件	2,274 件	1,867 件
交付枚数	63,182 件	63,034 件	70,080 件	67,423 件	56,917 件
交付額	16,373,800 円	15,596,250 円	11,711,300 円	12,120,620 円	11,232,520 円

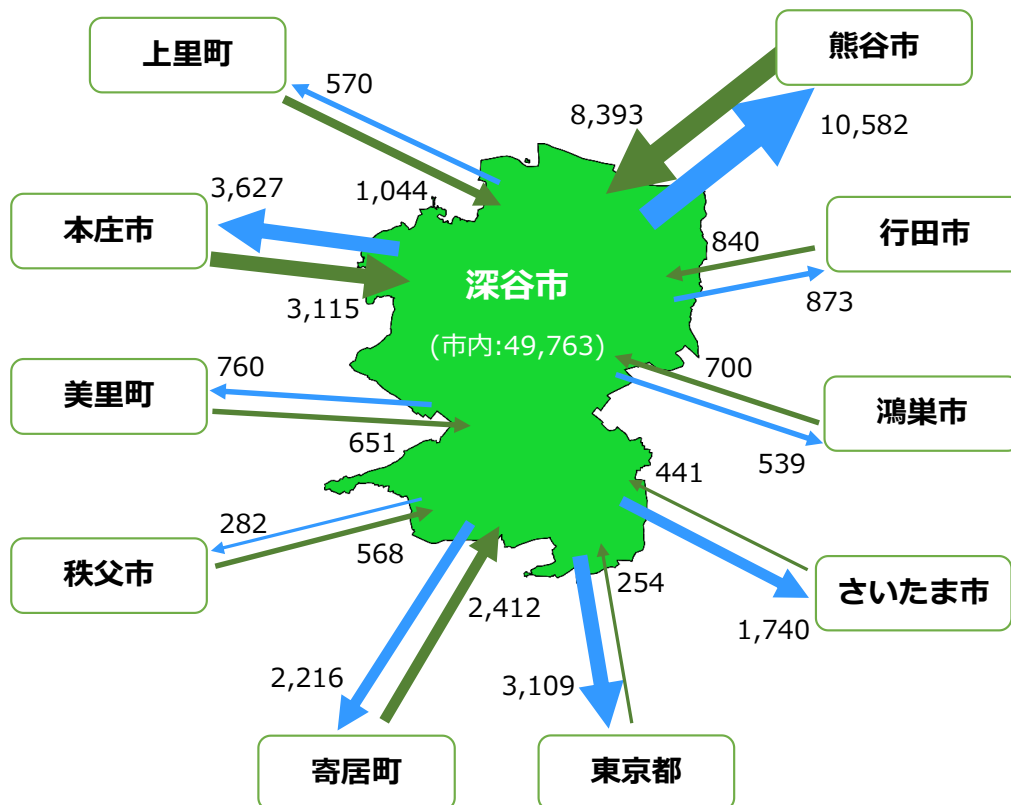
■ 深谷市公共交通現況図



4-2 通勤・通学動態

- 本市からの移動は、熊谷市へ 10,582 人が最も多く、次いで本庄市へ 3,627 人、東京都へ 3,109 人となっています。
- 市外から本市への通勤・通学について、熊谷市からの移動が最も多く 8,393 人となっており、次いで本庄市から 3,115 人、寄居町から 2,412 人となっています。
- 本市からの移動、本市への移動とも、鉄道（JR 高崎線、秩父鉄道）でつながる熊谷市、本庄市とのつながりが強くなっています。

■通勤・通学による周辺都市への動態



市町村別	流出			流入		
	平成 27 年	令和 2 年	増減比	平成 27 年	令和 2 年	増減比
熊谷市	10,497	10,582	101%	8,167	8,393	103%
行田市	781	873	112%	839	840	100%
鴻巣市	554	539	97%	655	700	107%
さいたま市	1,896	1,740	92%	378	441	117%
寄居町	2,248	2,216	99%	2,401	2,412	100%
秩父市	253	282	111%	575	568	99%
美里町	708	760	107%	631	651	103%
本庄市	3,547	3,627	102%	3,016	3,115	103%
上里町	509	570	112%	1,006	1,044	104%
東京都	3,729	3,109	83%	282	254	90%
	市内で通勤・通学					
深谷市内	41,499	49,763	120%			

〔出典：令和 2（2020）年および平成 27（2015）年国勢調査 従業地・通学地集計〕

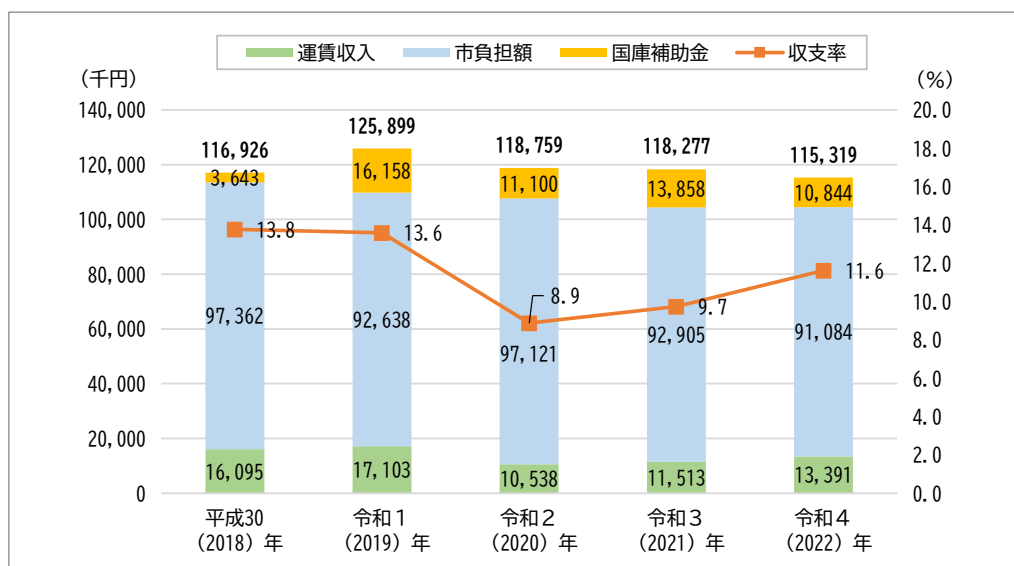
4-3 公共交通に係る財政状況

- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)を運行するため、年間約1億1,530万円の経費がかかっています。そのうち、約1割(1,340万円)を運賃収入、約1割(1,080万円)を国庫補助金、残りの約8割(9,100万円)※を深谷市の財政負担で補っています(令和4(2022)年度実績)。

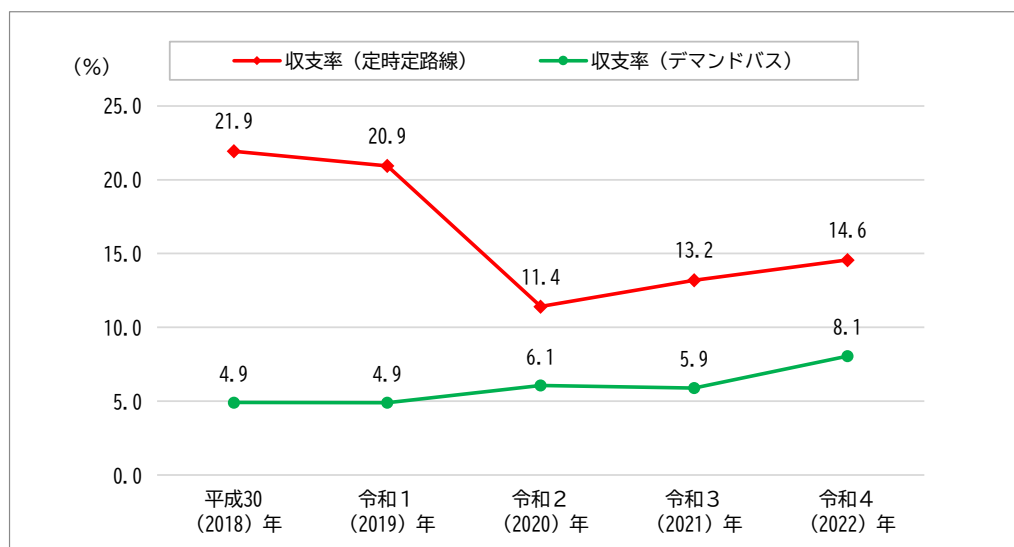
※市負担額のうち約7割は特別交付税措置が見込まれる。

- 令和2(2020)年度の定時定路線再編・デマンドバス運賃体系変更、令和4(2022)のデマンドバス再編に伴う運賃収入の増加、運行時間短縮に伴う運行経費の減少により、市負担額は減少傾向にあります。
- 収支率では、定時定路線では新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2(2020)年度に激減し、その後回復傾向にあります。一方、デマンドバスでは運賃体系の変更に伴う運賃収入の増加により、改善傾向にあります。

■コミュニティバス「くるリン」(定時定路線・デマンドバス)運行に要する経費及び収支率



■コミュニティバス「くるリン」(定時定路線・デマンドバス)運行形態毎の収支率



[出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績]