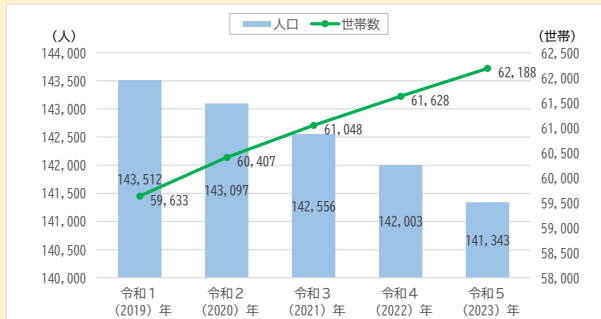


## 【議案 1】市内公共交通の現状整理について

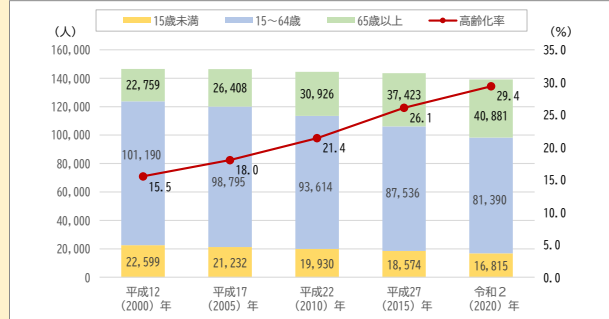
### ■ 深谷市の地域特性

#### ○ 年間-500人ペースの人口減少、高齢化の進展（現況整理 p4～p5）

##### ■ 人口と世帯数推移



##### ■ 年齢階層別人口と高齢化率



人口：令和元年 143,512 人 ⇒ **令和 5 年 141,343 人** ⇒ 令和 9 年 139,635 人(深谷市人口ビジョン)

高齢化率：平成 27 年 26.1% ⇒ 令和 2 年 29.4% ⇒ 令和 9 年 31.2%(深谷市人口ビジョン)

○ 通勤通学流動は、5年前と比較して東京都との移動が減少（JR 高崎線も利用者減少）・熊谷市との移動は流入・流出ともに増加（現況整理 p26）

○ 観光は平成 27 年がピーク・コロナ禍以降は順調に回復（令和 4 年で平成 27 年の 93%）（現況整理 p10）

### ■ 地域公共交通の現状（くるリンを除く）

○ 新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者が減少したが、回復傾向（現況整理 p17～p20、p23）

- ・ JR 高崎線：令和 4 年の利用者数はコロナ前（令和元年）と比較して約 85%
- ・ 民間路線バス：平成 30 年開設の深谷日赤～籠原線は順調に増加、その他は横ばい
- ・ タクシー：深谷合同タクシー(有)、深谷タクシー(有)の 2 社が市内で運行

○ ふかや花園プレミアム・アウトレットオープンに伴う変化（現況整理 p17～p20）

- ・ 秩父鉄道：運行本数の増強
- ・ 高速バス：新規路線（アウトレット～大宮、アウトレット～新宿・東京）
- ・ 民間路線バス：新規路線（アウトレット～森林公園）、一方、深谷駅～アウトレットは開設後 10 カ月で廃止

### ■ 公共交通を取り巻く社会潮流・新たに考慮すべき留意事項

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」の改正
- 全国的なバス・タクシー乗務員不足、乗務員の高齢化
- 「改善基準告示改正」によるバス・タクシー運転者の拘束時間や、休憩時間の厳格化による稼働率の低下
- 乗務員不足の切り札となる、自動運転・AI等の先進技術の進展  
（深谷自動運転実装コンソーシアム：地域公共交通への自動運転実装を目指す）

## ■ 深谷市コミュニティバス「くるリン」これまでの再編内容

### ■ 令和2年度…深谷市コミュニティバス「くるリン」再編計画

#### 【定時定路線】

- ・各路線運行ルートの再編（定期便・循環便 ⇒ シャトル便化）
- ・運行時間帯の短縮（20 時台を廃止）
- ・運賃体系の変更（1 日 200 円 ⇒ 1 回乗車につき 100 円/200 円《距離制》）

#### 【デマンドバス】

- ・深谷赤十字病院への直接運行廃止
- ・運行時間帯の短縮（20 時台を廃止）
- ・運賃体系の変更（1 日 200 円 ⇒ 1 回乗車につき 200 円）

### ■ 令和4年度…深谷市コミュニティバス「くるリン」デマンドバス再編計画

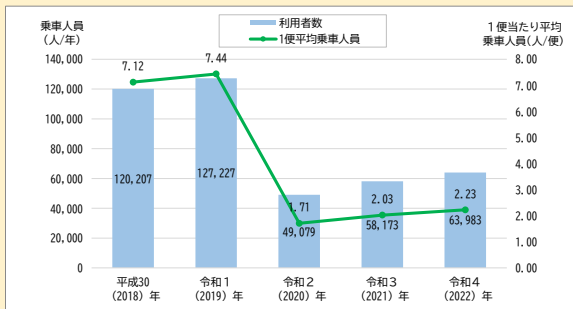
#### 【デマンドバス】

- ・エリアの見直し（5 エリア ⇒ 3 エリア+ 共通エリア）
- ・JR 深谷駅への乗り入れ
- ・利用対象者を市内在住者に限定

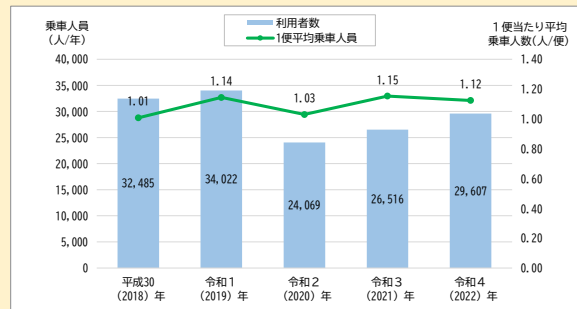
## ■ 深谷市コミュニティバス「くるリン」直近5年間の動向

### ○ 新型コロナウイルス感染症による影響により利用者数が減少（現況整理 p21～p23）

#### ■ 定時定路線年間乗車人員



#### ■ デマンドバス年間乗車人員



- ・定時定路線・デマンドバス共に令和2年度に利用者数が激減
- ・その後回復傾向にあるものの、生活様式の変化等により完全な回復に至っていない

### ○ 定時定路線では影響が継続（現況整理 p21～p22）

- ・令和2年度の再編により運行の効率化が図られたが、ピーク時（令和元年度）と比較して、利用者数は約半数程度に
- ・北部シャトル便は回復傾向が鈍化（横ばい）⇒ 令和元年度以前と異なる傾向  
※コロナ禍以降としては傾向把握に十分なデータが蓄積されていない

### ○ デマンドバスでは収支率が改善（現況整理 p21～p23、p27）

- ・令和2年度の再編による運賃体系の変更後、コロナ禍の影響もあり利用者数は激減したものの運賃収入は増加 ⇒ 収支率は改善傾向
- ・令和4年度の再編後も利用者数は増加傾向
- ・ピーク時（令和元年度）と比較して、利用者数は約 87%まで回復