

# 深谷市地域公共交通計画 素案

令和6年1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 運転免許証返納者数	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
3-3 深谷市立地適正化計画	14
3-4 上位計画・関連計画のまとめ	16
3-5 （参考）障害者プラン策定アンケート及び高齢者福祉計画策定アンケート	17
第4章 深谷市における公共交通の現状	19
4-1 公共交通の現状・利用状況	19
4-2 通勤・通学動態	29
4-3 公共交通に係る財政状況	30
4-4 深谷市地域公共交通網形成計画の評価	31
第5章 公共交通に関する意識調査	34
5-1 調査概要	34
5-2 市民対象調査	36
5-3 コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）利用者対象アンケート調査	60
5-4 コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）利用者対象アンケート調査	64
5-5 公共交通利用者対象ヒアリング調査（コミュニティバス「くるリン」（定時定路線））	68
5-6 公共交通利用者対象ヒアリング調査（コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス））	71
5-7 交通事業者アンケート調査	74
第6章 深谷市における公共交通の課題	76
6-1 深谷市の公共交通の課題	76
第7章 計画の基本方針・計画目標・実施事業	84
7-1 計画の基本方針	84
7-2 計画目標	85
7-3 公共交通網の将来像	88
7-4 深谷市地域公共交通計画体系	91
7-5 目標を実現するための事業	92
7-6 評価指標	102
第8章 計画の推進方策	104
8-1 計画の推進及び進行管理の体制	104
8-2 PDCAサイクルの実行	105
第9章 参考資料	106



# 第1章 計画の総論

## 1-1 計画策定の背景・目的

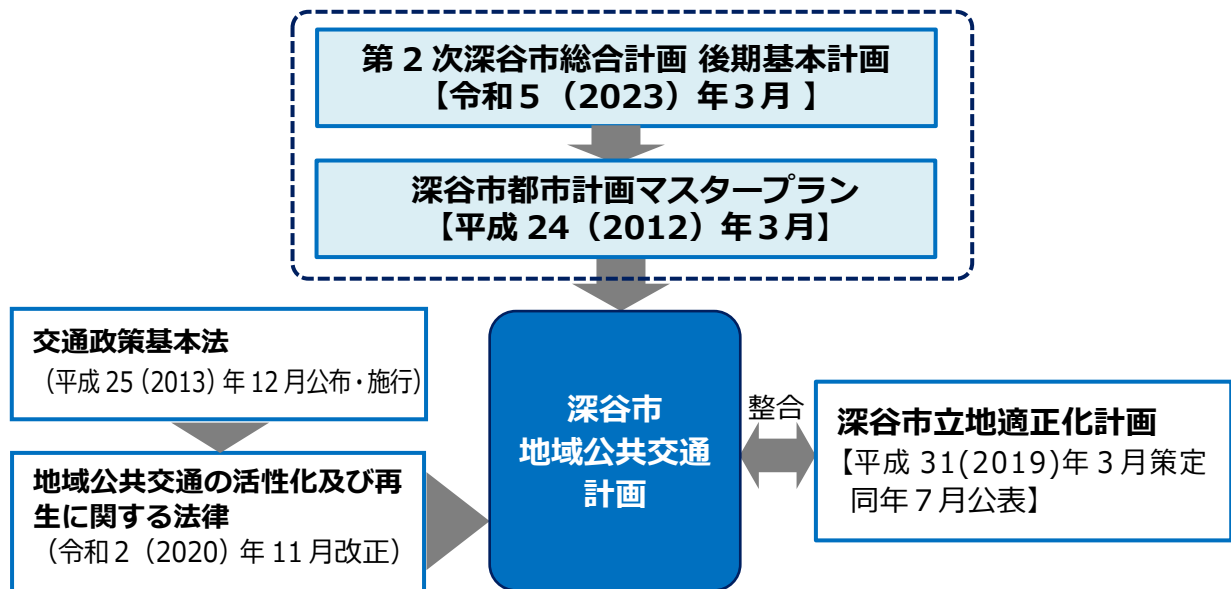
全国的な人口減少・少子高齢化の進展や、運転免許証返納者の増加等により地域公共交通の必要性は高まっていますが、路線バスやタクシーでは深刻化する運転手不足、令和6（2024）年施行の改善基準告示の改正による運行可能時間の短縮等により、現状のサービス水準を維持することが困難となっています。

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、令和4（2022）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が中心となり、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となることから、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

平成31(2019)年策定の「深谷市地域公共交通網形成計画」では計画期間を5年間としていましたが、

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員等の運行データが十分に収集できていない
- ・コミュニティバス「くるリン」の定時定路線及びデマンドバスの一体的な再編を行う

こと等を考慮し、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。



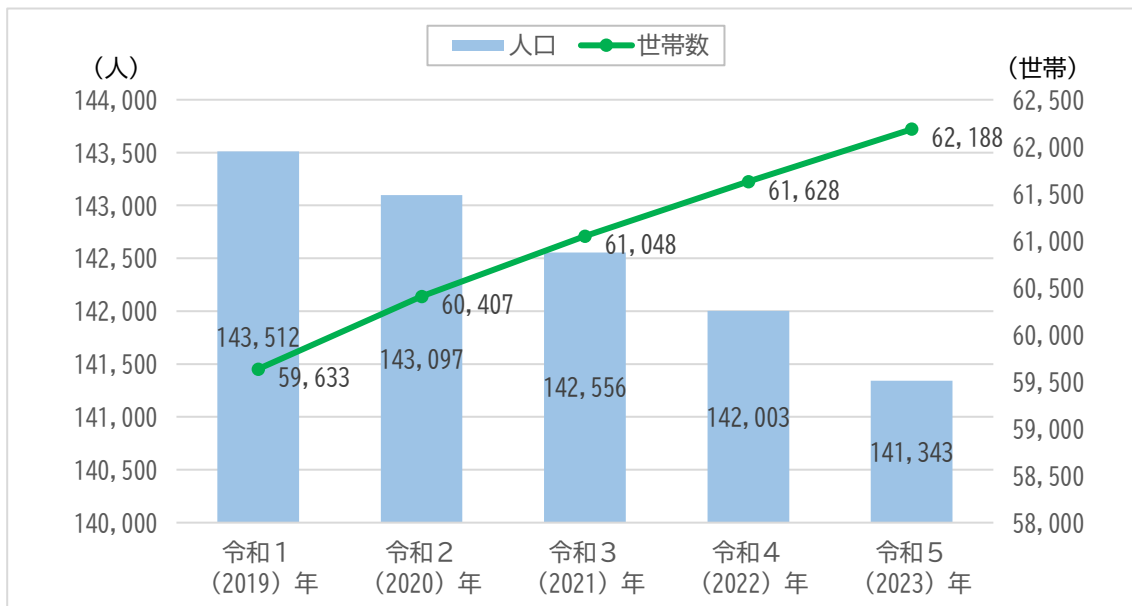
深谷市全景

## 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。

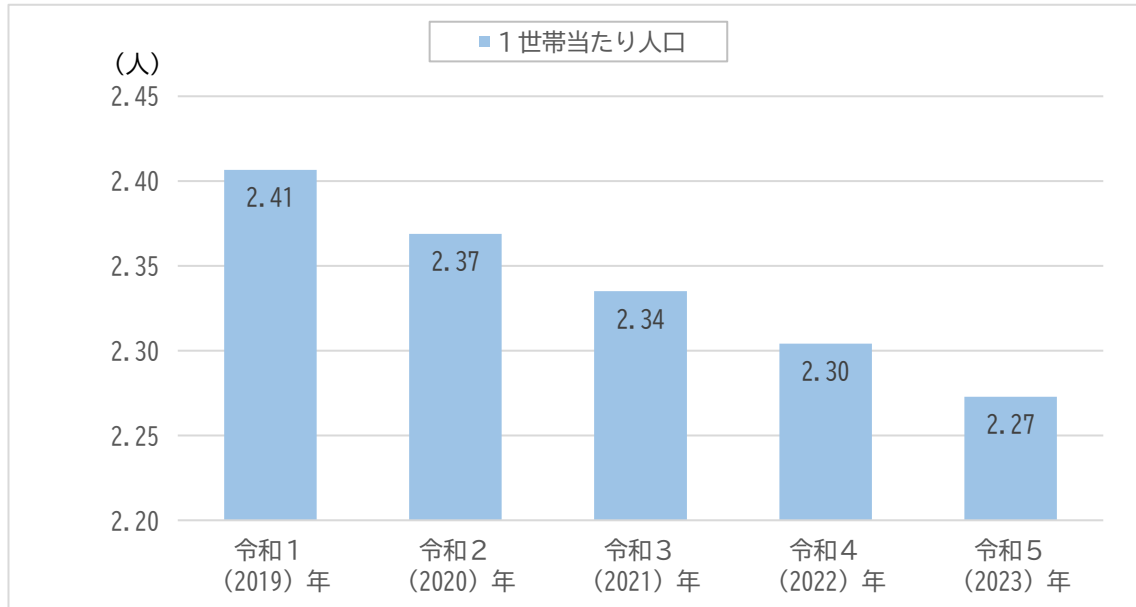
■人口と世帯数推移



〔出典：市民課統計資料〕

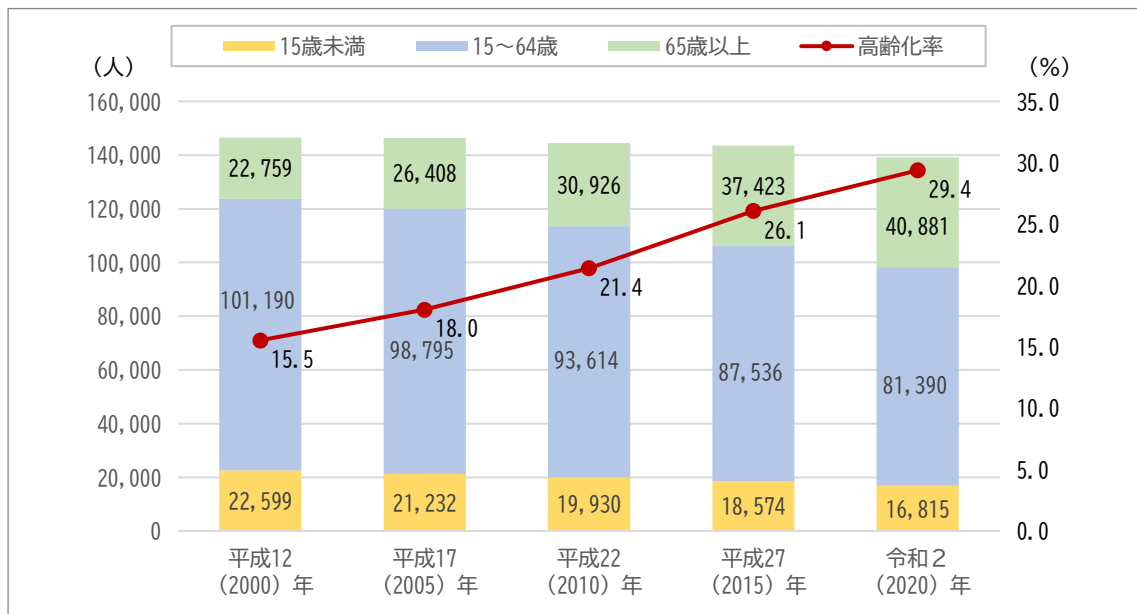


■ 1世帯当たりの人口



〔出典：市民課統計資料〕

■ 年齢階層別人口と高齢化率

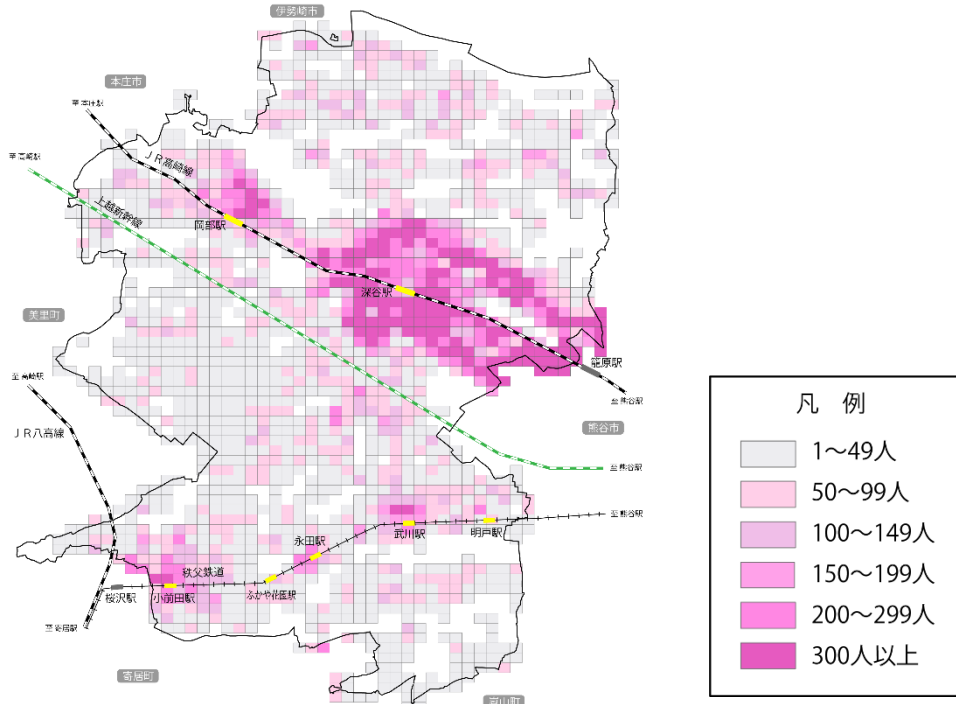


〔出典：令和2（2020）年国勢調査〕

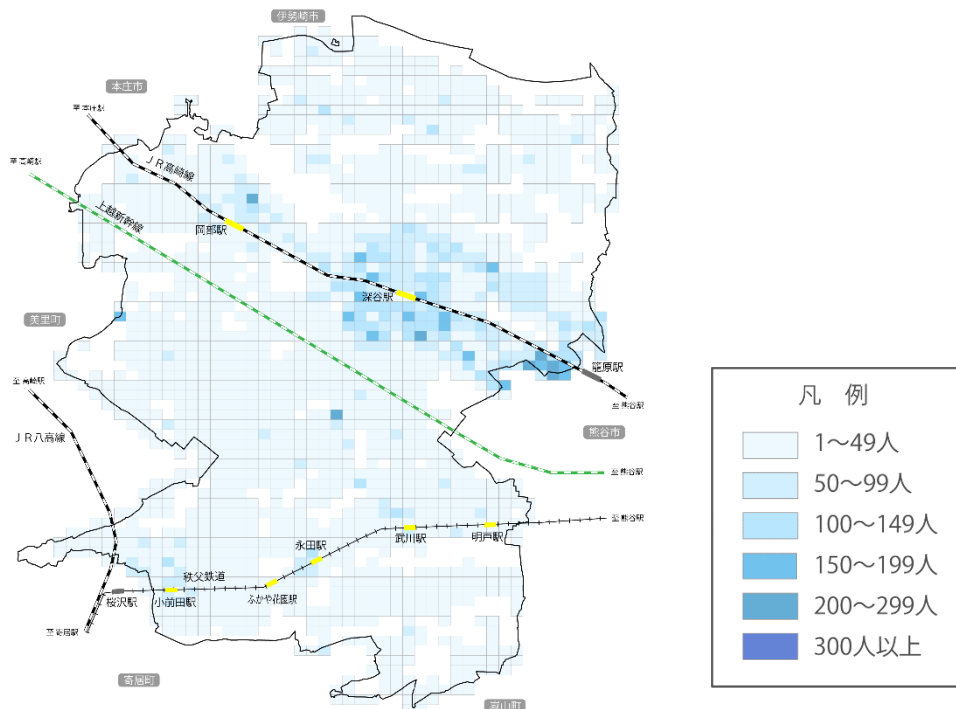
## (2) 人口分布

- 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）

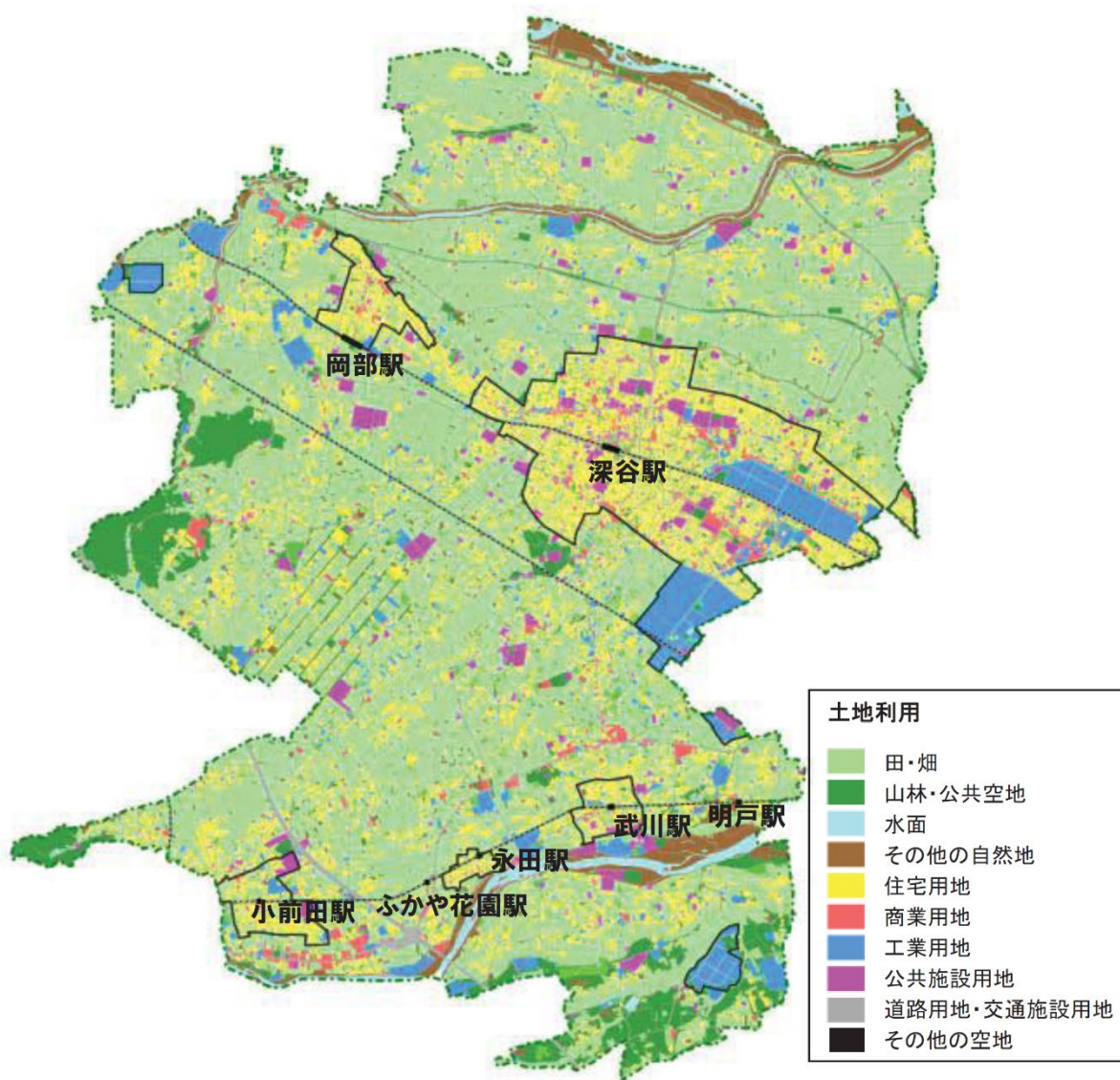


〔出典：令和2（2020）年国勢調査データから作成〕

## 2-3 土地利用

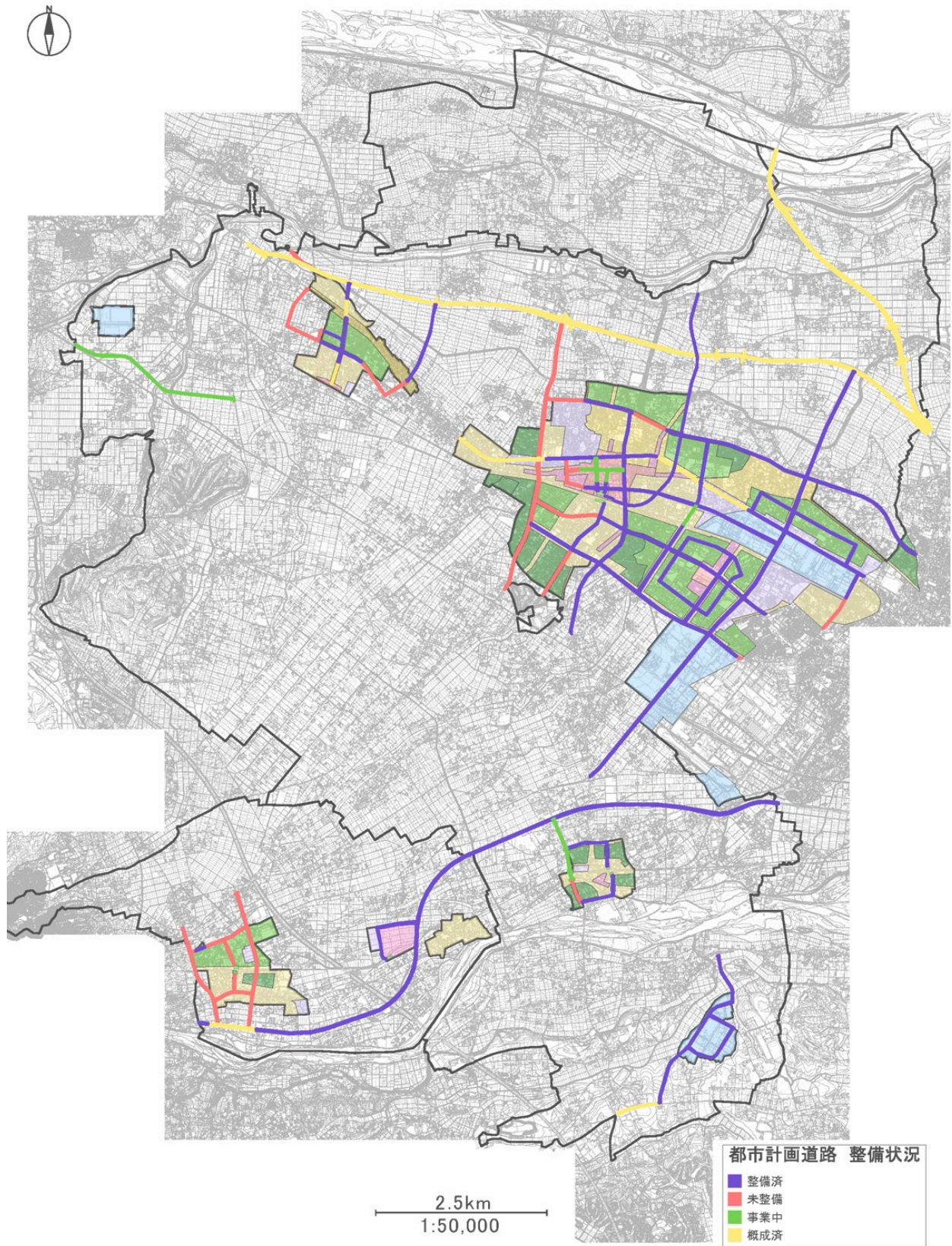
- 市域の約9割が都市計画区域であり、深谷地区、岡部地区、川本地区の深谷都市計画区域と、花園地区の寄居都市計画区域の2つの都市計画区域に分かれています。
- 鉄道駅を中心に、用途地域が指定されていますが、規模の大きい市街地は深谷駅周辺に限られません（人口集中地区(DID)も深谷駅周辺のみに設定）。
- 市内の都市間を連絡する都市計画道路は概ね整備完了・概成済となっていますが、深谷地区、岡部地区、花園地区をそれぞれ南北に縦貫する道路は未整備となっています。

■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）

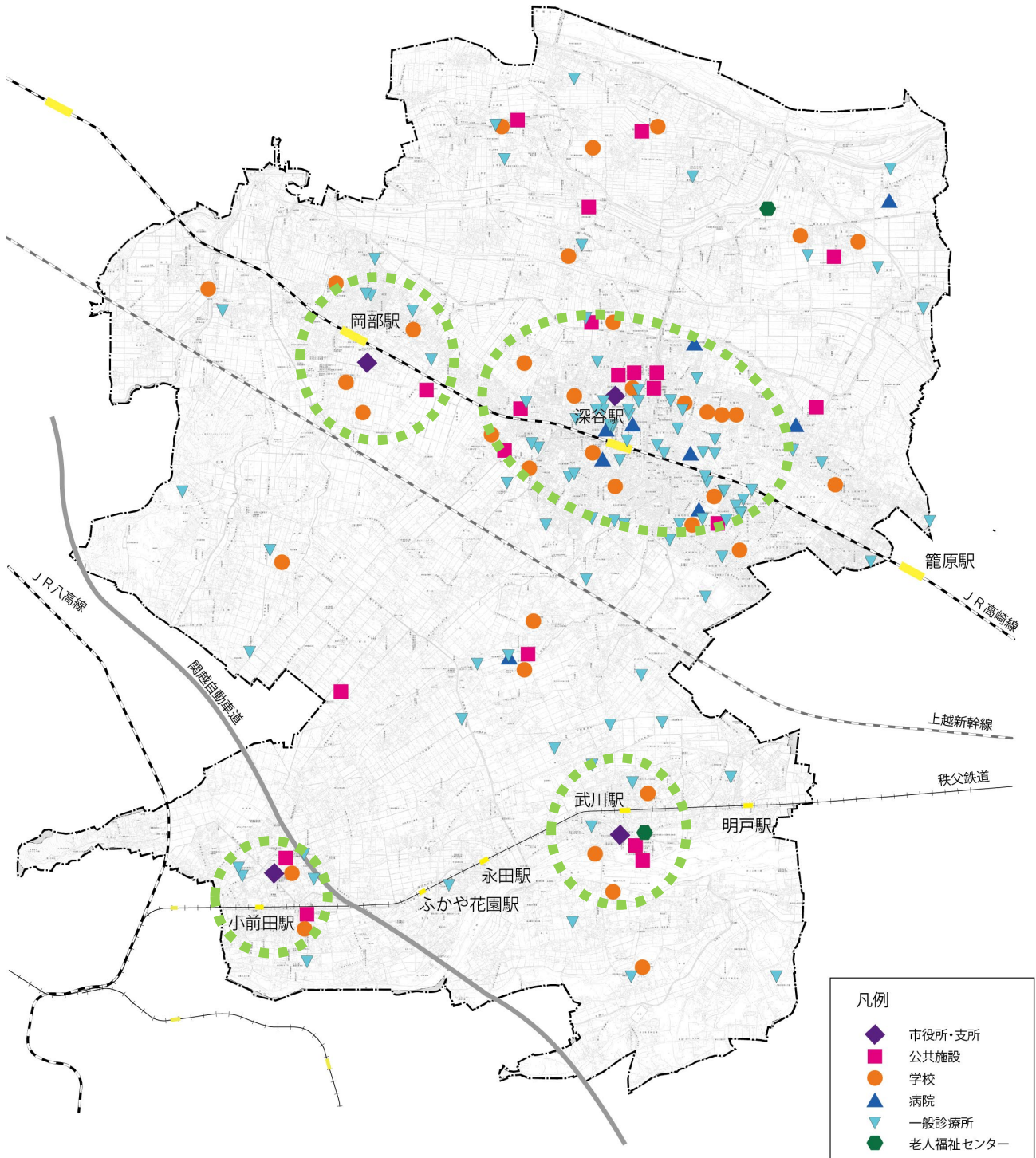


〔出典：深谷市提供データ〕

## 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。

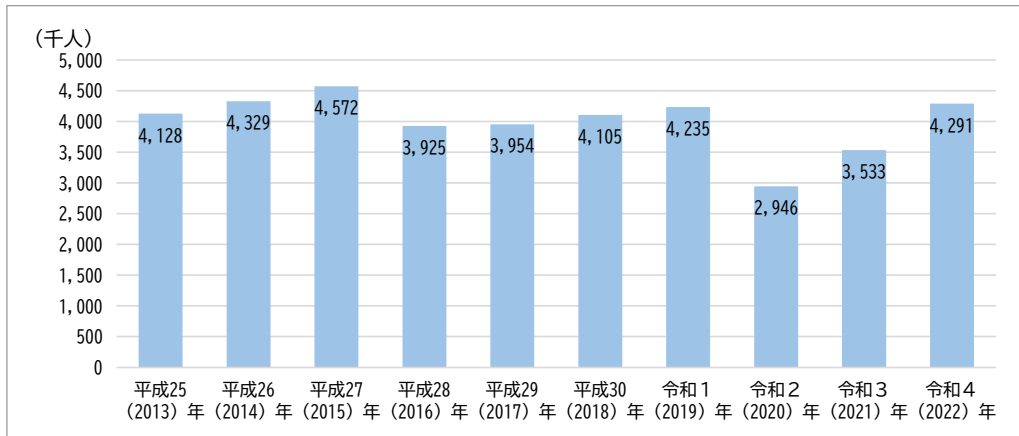
■ 公共施設等の分布図



## 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

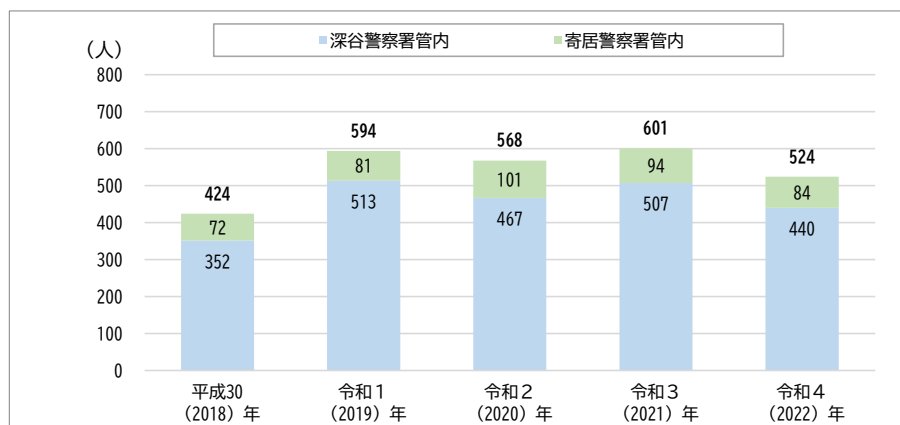


〔出典：埼玉県観光入込客統計調査結果〕

## 2-6 運転免許証返納者数

- 運転免許証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、運転免許証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。

### ■運転免許証返納者数の推移



〔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

■基本方針 誰一人取り残さない みんながうれしい ふかや

#### ■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 <sup>※</sup>	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。

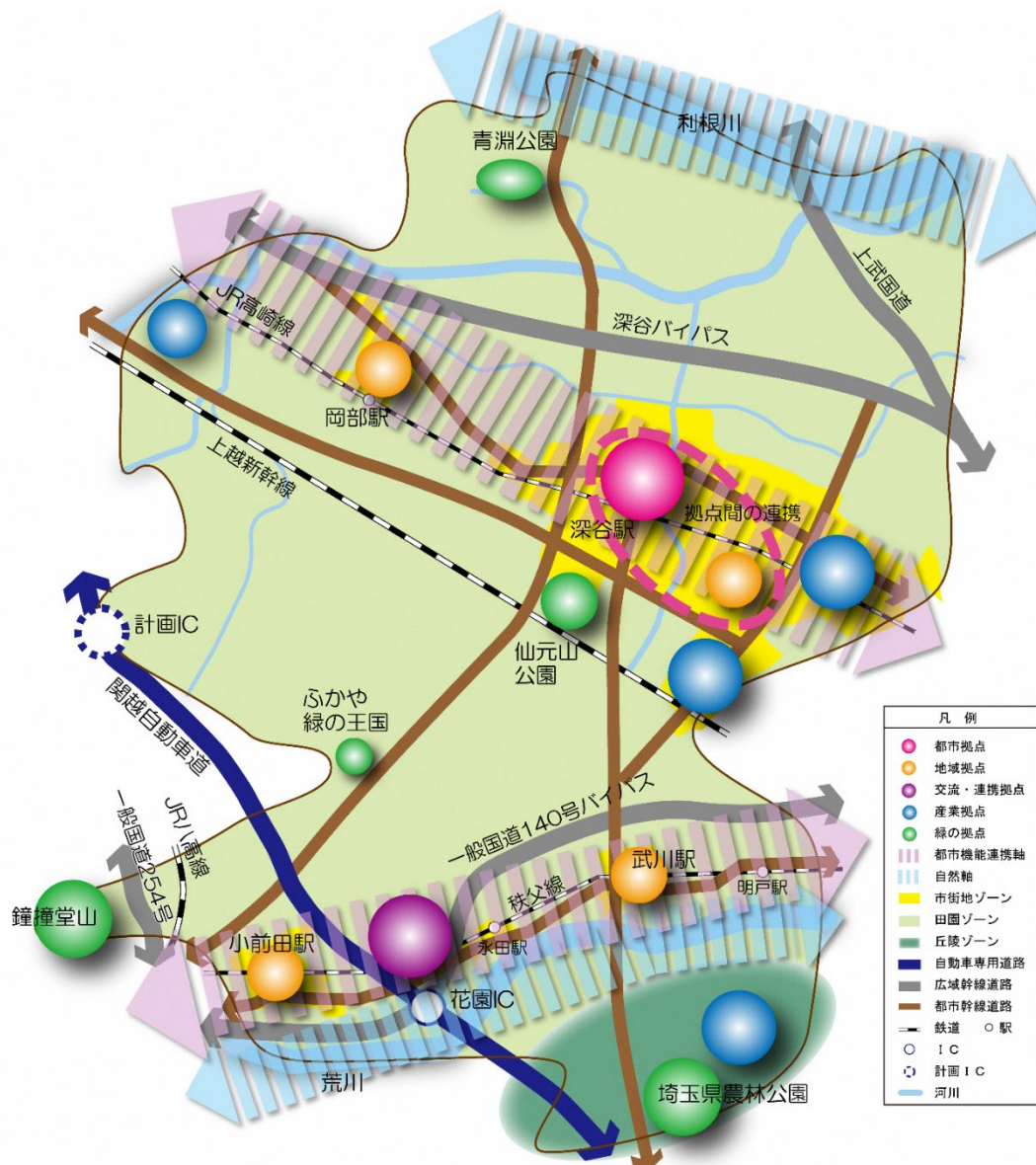
##### (3) 鉄道駅及び駅周辺でのバリアフリー化の推進

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。

※ 都市計画マスタープラン策定の平成 24(2012)年 3 月当時



## ■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。

### 3-3 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

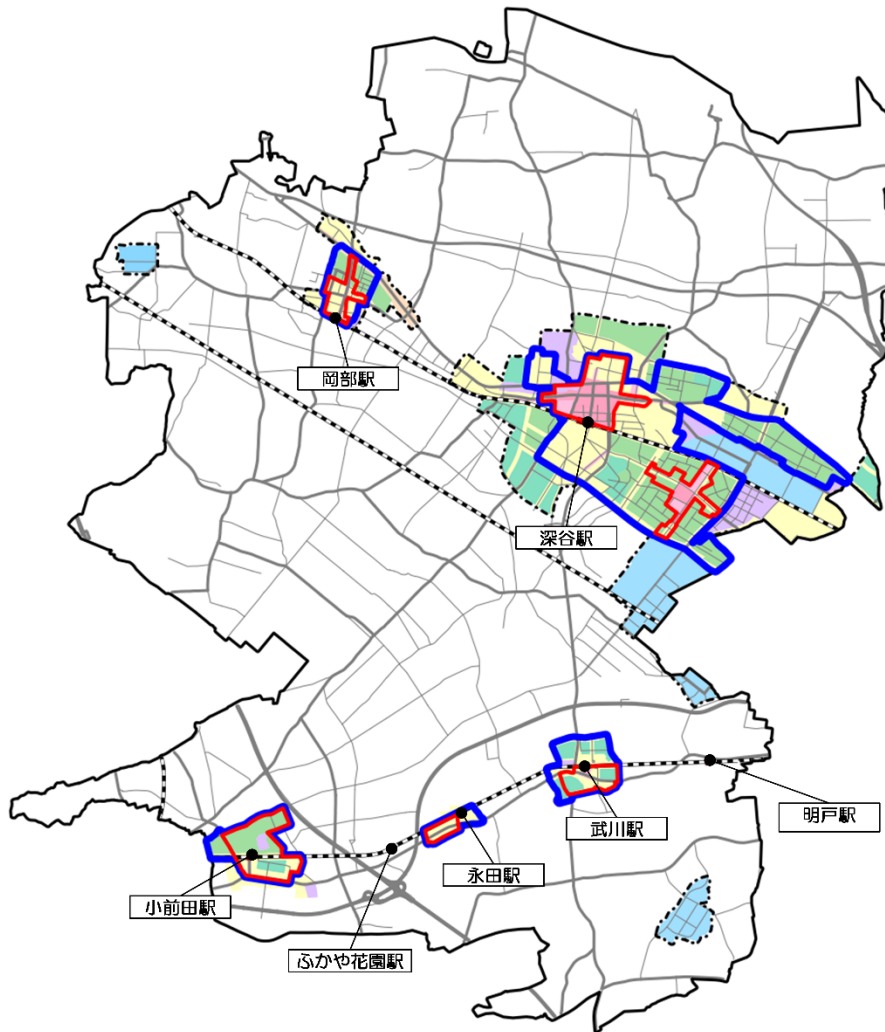
方針 2 誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成

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



用途地域		居住誘導区域 (＝都市機能誘導区域【居住密着型】) 都市機能誘導区域【拠点集積型】 区域区分線
第一種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業専用地域	

## ■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

※コミュニティバス「くるリン」（定時定路線／北部定期便・東循環便・西循環便・南部シャトル便）の4路線、及び、国際十王交通「深谷駅～熊谷駅線」、武蔵観光「深谷駅～寄居車庫線」の計6路線

### 3-4 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	令和5(2023)年3月	平成24(2012)年3月	平成31(2019)年3月
計画 期間	令和5(2023)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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 健康でいきいきと暮らせるまち(子育て・保健・福祉)</li> <li>2 次代を担う人と文化を育むまち(教育・文化)</li> <li>3 活力とにぎわいにあふれるまち(産業振興)</li> <li>4 安心とやすらぎを感じられるまち(暮らし・環境)</li> <li>5 快適で利便性の高いまち(都市・生活基盤)</li> <li>6 みんなで創る協働のまち(協働・行政経営)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>2 人にやさしい交通環境の形成 →交通体系の方針</li> <li>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</li> <li>4 緑の保全と創出 →公園・緑地の整備方針</li> <li>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</li> <li>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</li> </ol>	<p>方針1 生活環境を維持できる「まとまり」の維持・形成</p> <p>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</p> <p>方針3 便利で魅力ある拠点地区の形成</p> <p>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</p> <p>方針5 郊外等での豊かな暮らし方の実現</p>
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。

### 3-5 (参考) 障害者プラン策定アンケート及び高齢者福祉計画策定アンケート

#### (1) 第6次深谷市障害者プラン策定アンケート調査

##### ■調査対象者と回収結果

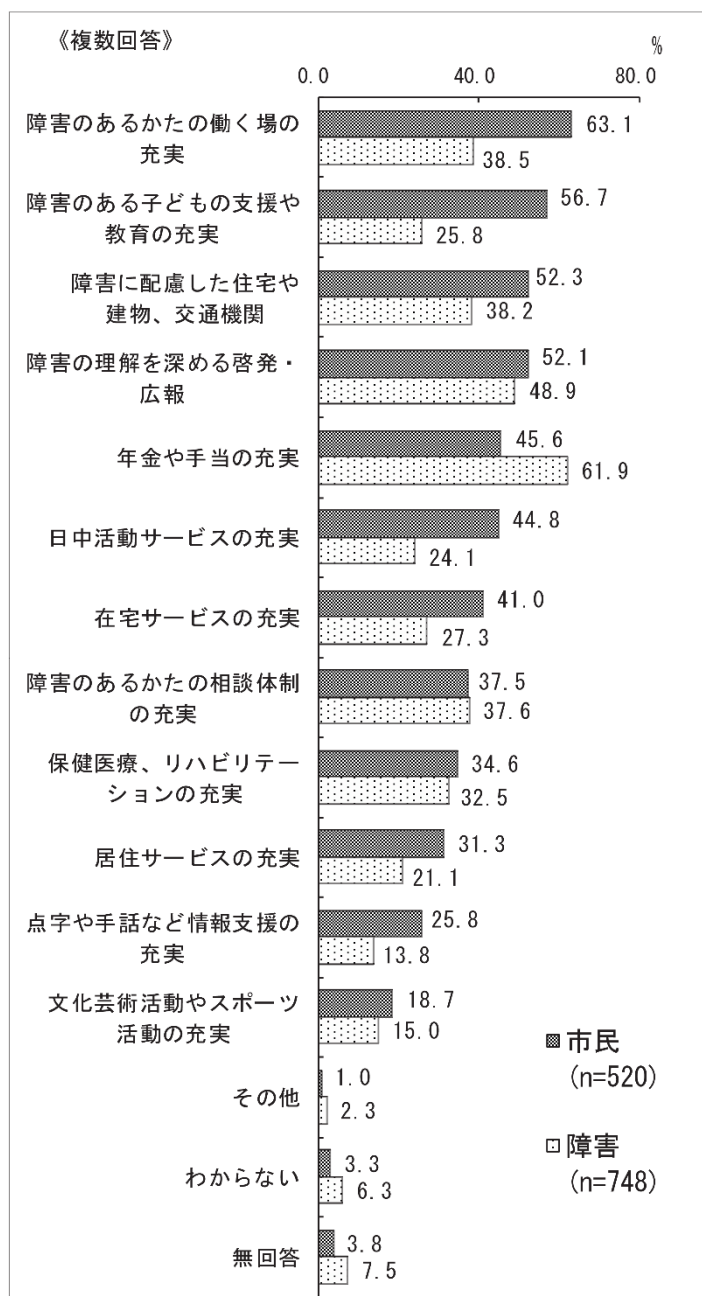
調査名	調査対象	調査対象者	有効回答数
①障害者手帳所持者等アンケート	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持する者	1,200人	748人(62.3%)
②市民アンケート	市内在住の18歳以上	1,000人	520人(52.0%)

■調査期間：令和2年6月19日(金)～7月6日(月)

##### ■障害者施策の重点施策

障害者施策の重点施策として「障害に配慮した住宅や建物、交通機関」は、障害者手帳所持者等アンケートでは回答率38.2%と4番目に多く、市民アンケートでは回答率52.3%と3番目に多いです。

いずれのアンケートでも上位に挙げられており、重要視されています。



## ■深谷市障害者プラン（第5次深谷市障害者計画）の主要施策

基本方針4「安全・安心に暮らせるまちづくり」の「1 福祉のまちづくりの推進（1）生活環境の整備」の主要施策において「移動手段の確保」が位置付けられています。

施策・事業	施策の概要	担当課
②移動手段の確保	●誰もが利用しやすい地域公共交通の確保・維持・改善に努めます。	都市計画課
	●移動にかかる経済的負担の軽減を図るため、自動車税の減免や、鉄道、バス、タクシー等の割引制度を周知します。	障害福祉課
	●福祉車両の貸し出し及び運転ボランティアの派遣を実施します。	社会福祉協議会
	●寝たきりの高齢者などに寝台専用車両による移動サービスの利用料金助成を実施します。	長寿福祉課

## （2）高齢者福祉計画策定のための高齢者に関するアンケート調査

### ■調査対象者と回収結果

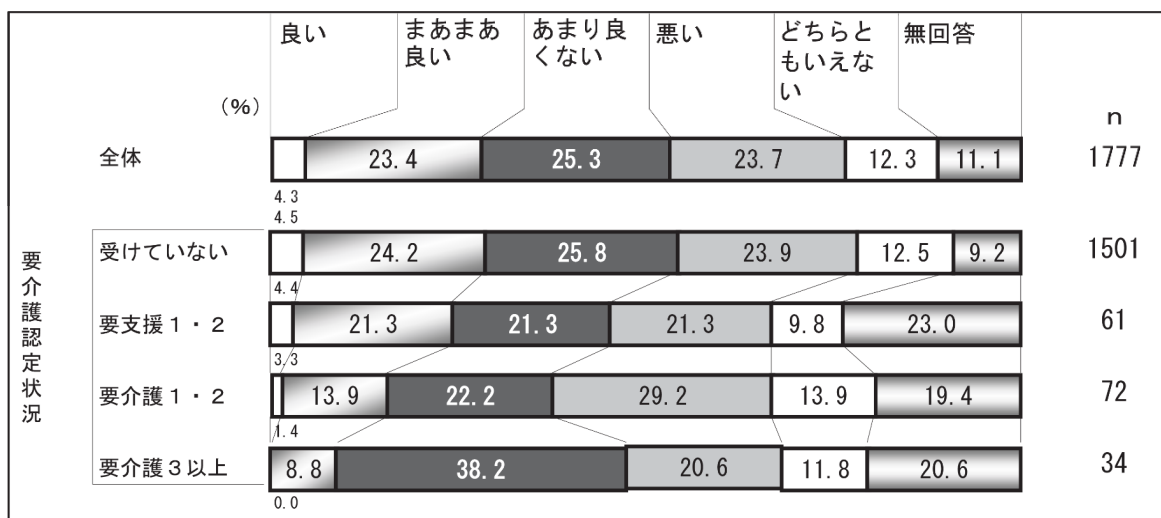
調査対象	調査対象者	有効回答数
65歳以上の市民	3,000人	1,777人(59.2%)

### ■調査期間：令和5年6月

### ■交通機関の使いやすさ

交通機関の使いやすさについては、「良い」(4.3%)と「まあまあ良い」(23.4%)を合わせた“良い”が27.7%、「あまり良くない」が25.3%、「悪い」が23.7%となっています。

交通機関が使いにくいと感じている人の方が多く、要介護認定のレベルが高いほど、その傾向が強くなっています。



## 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69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（平日）

路線名	行き先	1日当たりの便数		始発時刻	終発時刻
			(内有料列車)		
JR 高崎線	上り（熊谷・上野・新宿方面）	69	4 <sup>※1</sup>	05:37	23:32
	下り（高崎方面）	68	4 <sup>※1</sup>	05:40	24:44
秩父鉄道	上り（羽生方面）	44	2 <sup>※2</sup>	05:37	23:12
	下り（三峰口方面）	44	2 <sup>※2</sup>	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。

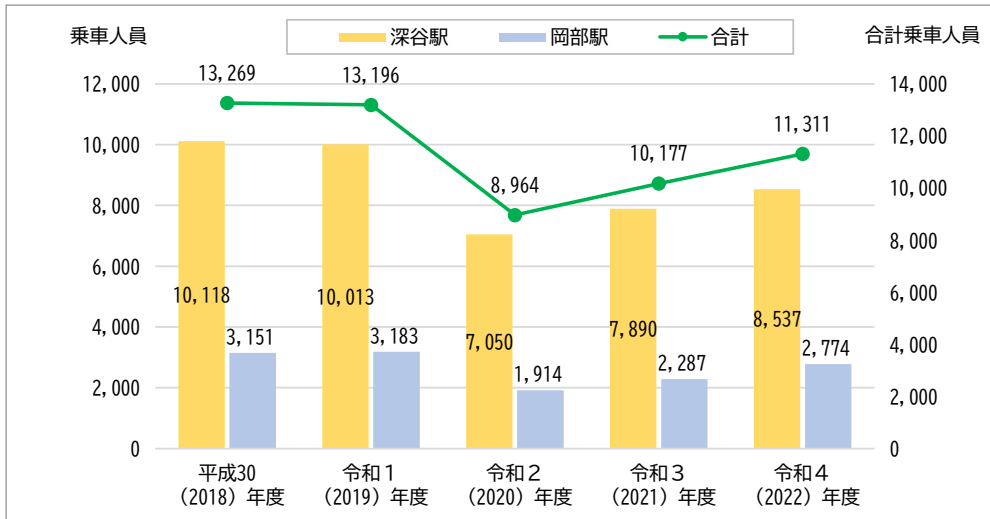
※1 特急あかぎ号 ※2 急行秩父路号

（令和5（2023）年11月時点）

## ① JR 高崎線

- JR 高崎線の乗車人員は令和 2（2020）年度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）年度では感染症流行前の令和 1（2019）年度と比較して 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）

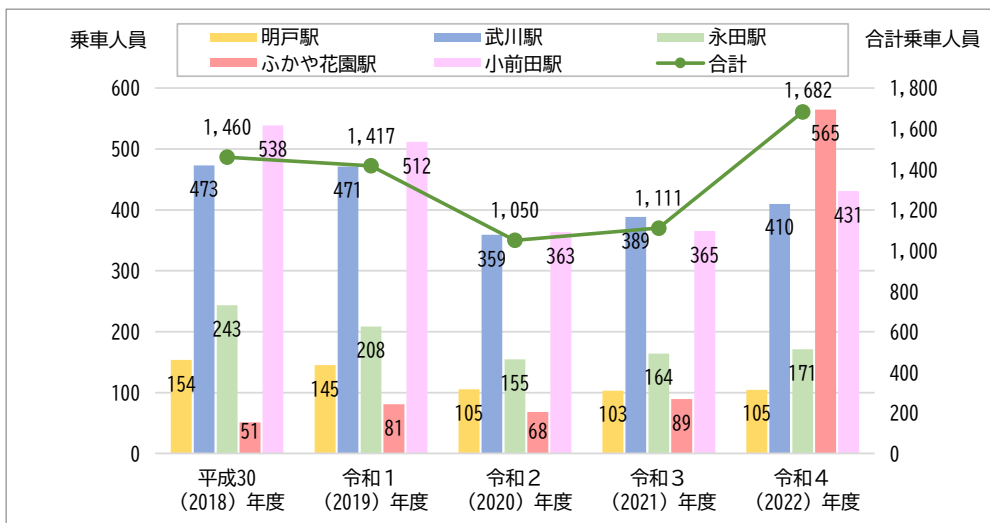


〔出典：東日本旅客鉄道(株)高崎支社〕

## ② 秩父鉄道

- 秩父鉄道の乗車人員は令和 2（2020）年度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）年度の「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的最寄りである「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）年度では56,364人となっています。

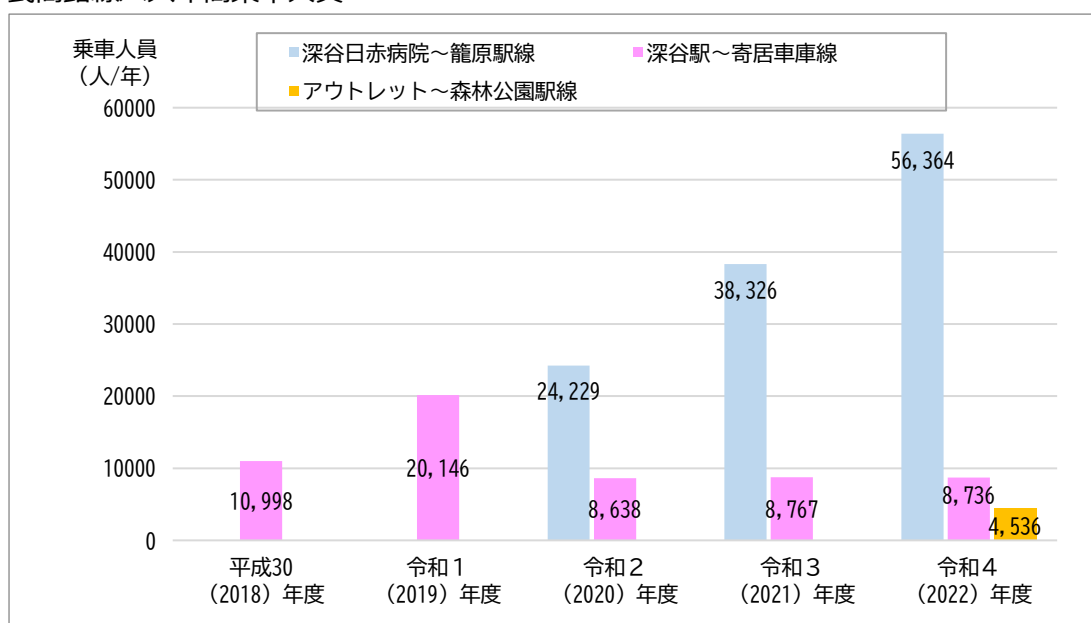
### ■ 民間路線バス運行状況（平日）

路線名	行き先	1日当たりの便数	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※ <sup>1</sup>	16	06:24	21:15	深谷観光バス株式会社
	籠原駅→深谷日赤病院※ <sup>2</sup>	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	18	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11月時点）

※1 最終便は東都大学2号館発 ※2 最終2便は東都大学2号館着

### ■ 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

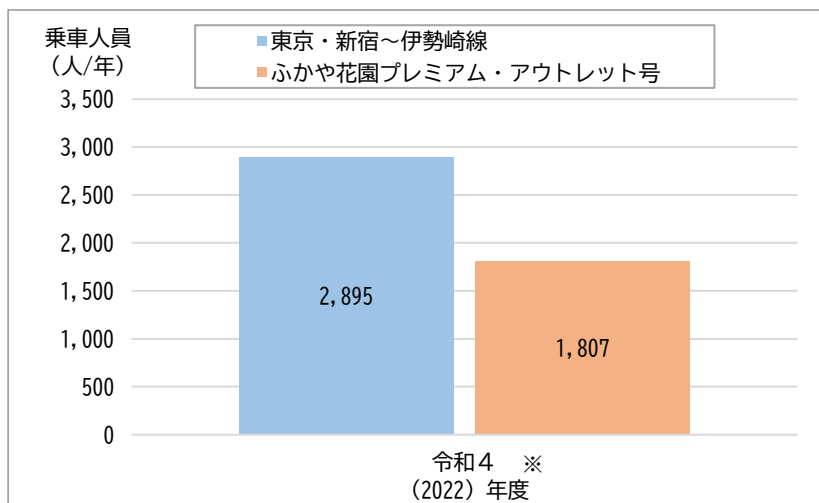
- 市内を運行する高速バス事業者は、ジェイアールバス関東株式会社、広栄交通バス株式会社の2社があり、2路線を運行しています。
- 両路線共に「ふかや花園プレミアム・アウトレット」を起点とし、大宮・川越・東京都内を結んでいます。

#### ■ 高速バス運行状況（平日・土日祝）

路線名	行き先	1日当たりの便数	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11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月の運行開始から令和5(2023)年3月31日までのデータ

## (4) コミュニティバス「くるりん」(定時定路線、デマンドバス)

### ■「くるりん」運行車両 (左: 定時定路線 右: デマンドバス)



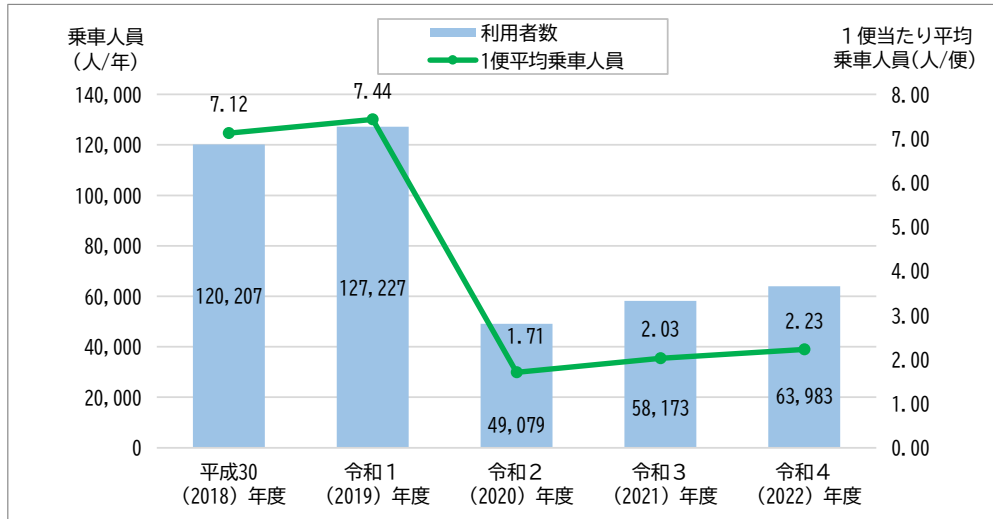
### ① 定時定路線

- コミュニティバス「くるりん」(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)年度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)年度は年間で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)年度では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

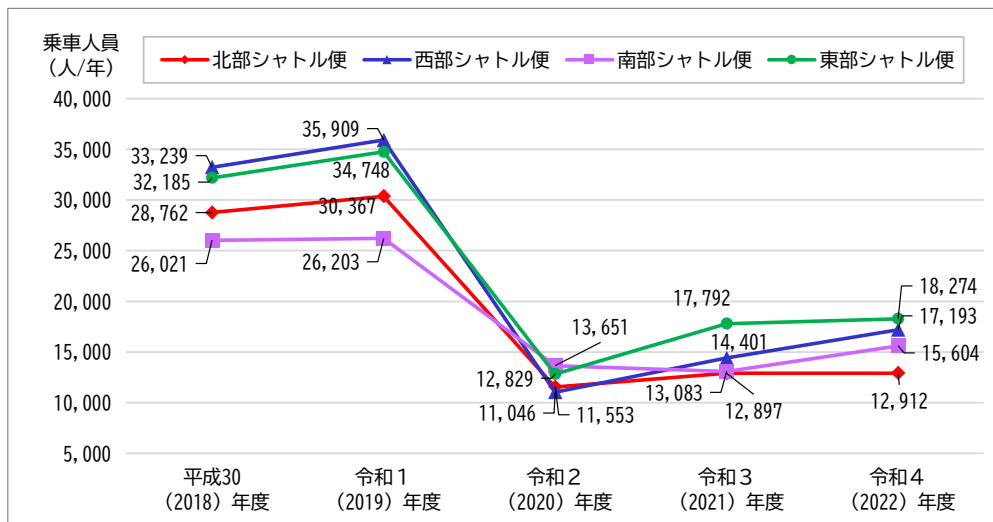
路線名	行き先	1日当たりの便数	始発時刻	終発時刻
北部シャトル便	深谷駅北口～深谷中央病院前～新戒	10	07:20	18:15
	深谷駅北口～深谷警察署～渋沢栄一記念館	10	06:40	18:57
東部シャトル便	深谷駅北口～深谷赤十字病院～深谷駅南口	20	06:40	18:55
西部シャトル便	深谷駅南口～県営萱場団地～岡部駅	20	06:35	18:57
南部シャトル便	武川北口～深谷ビッグタートル～深谷駅南口	20	06:40	18:57

■ 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〕

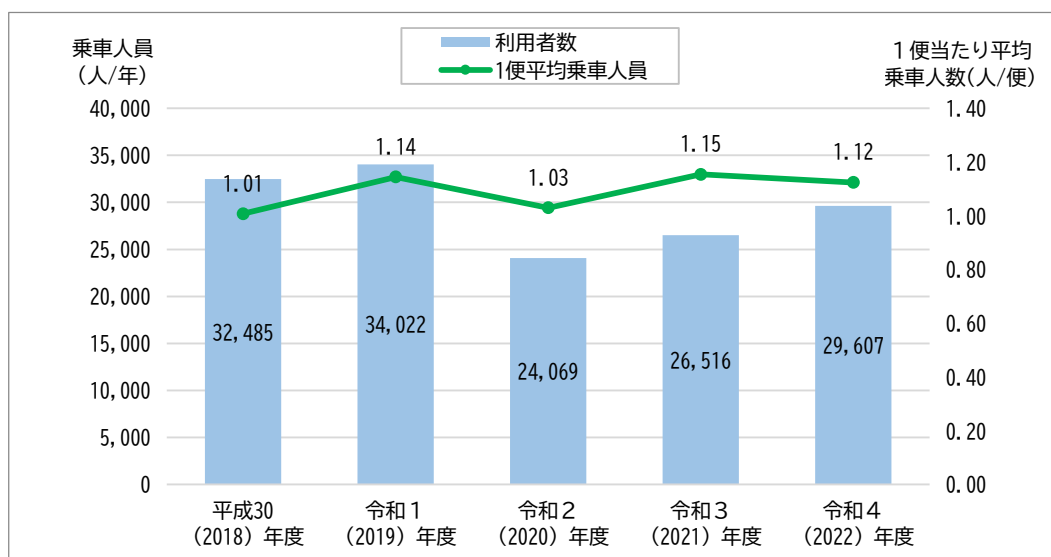
## ②デマンドバス

- 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)年度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)年度は年間で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

<b>運行形態</b>	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)
<b>運行エリア</b>	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
<b>乗降場所</b>	各エリア内の指定乗降場所
<b>運行日時</b>	毎日 7:00~19:00
<b>予約時間</b>	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日前から出発時間の1時間前
<b>車両</b>	7人乗り(車椅子1台を含む) 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〕

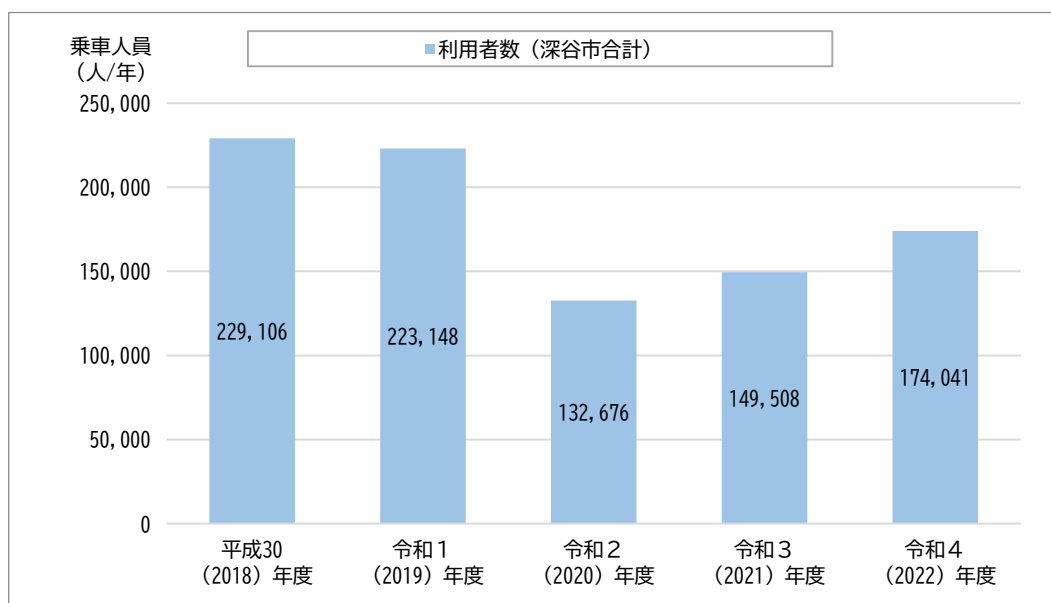
## (5) タクシー

- 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<sup>※</sup>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	18	-
深谷タクシー有限会社	深谷市上柴町西 6-7-6	19	-

(令和5(2023)年11月時点)



〔出典：運行事業者提供データ〕

※深谷市内のタクシー会社は3社だったが、令和5(2023)年7月に1社が廃業

## (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

<b>事業内容</b>	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
<b>対象者条件</b>	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
<b>担当</b>	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
<b>運送実績</b>	10,616 件	10,512 件	8,342 件	7,203 件	7,374 件

### ②福祉タクシー利用料金助成事業

- 深谷市では、介護保険の要介護認定を受けている方や障害者手帳等をお持ちの方が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。

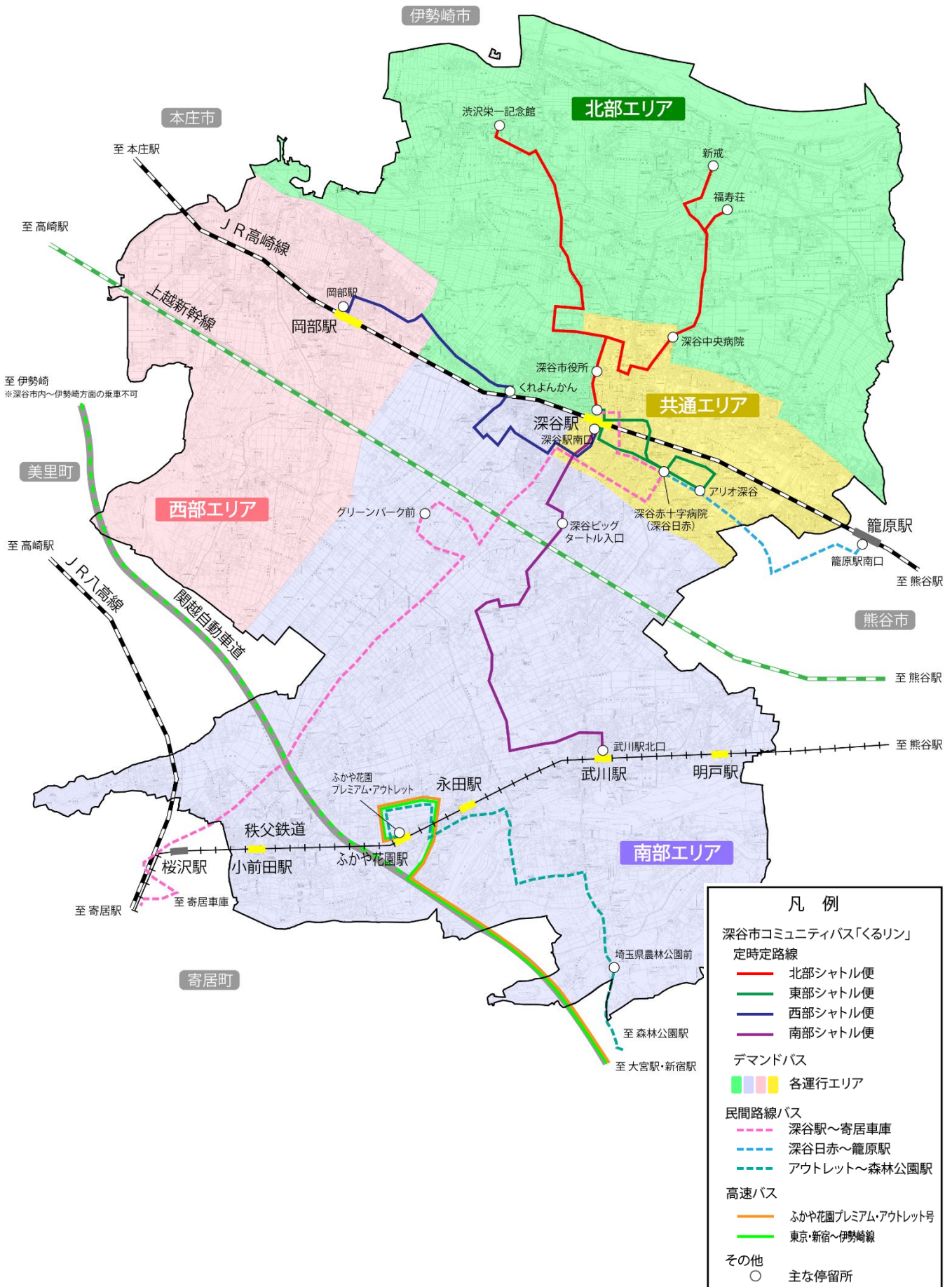
#### ■福祉タクシー利用料金助成事業の事業内容

<b>事業内容</b>	介護保険の要介護認定を受けている方または障害者手帳等をお持ちの方に対し、タクシー運賃の一部を助成
<b>対象者条件</b>	①70 歳以上で下記のいずれの要件も満たす方 ・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方 ・介護保険料の算定基準で第 1,2,3 段階の方 ②下記のいずれかの障害者手帳等をお持ちの方 ・身体障害者手帳 1 級・2 級・3 級 ・療育手帳 ㉠・A・B ・精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級
<b>発行枚数</b>	1 年度当たり最大 28 枚
<b>担当</b>	長寿福祉課、障害福祉課

#### ■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
<b>交付者数</b>	2,545 件	2,425 件	2,563 件	2,274 件	1,867 件
<b>交付額</b>	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

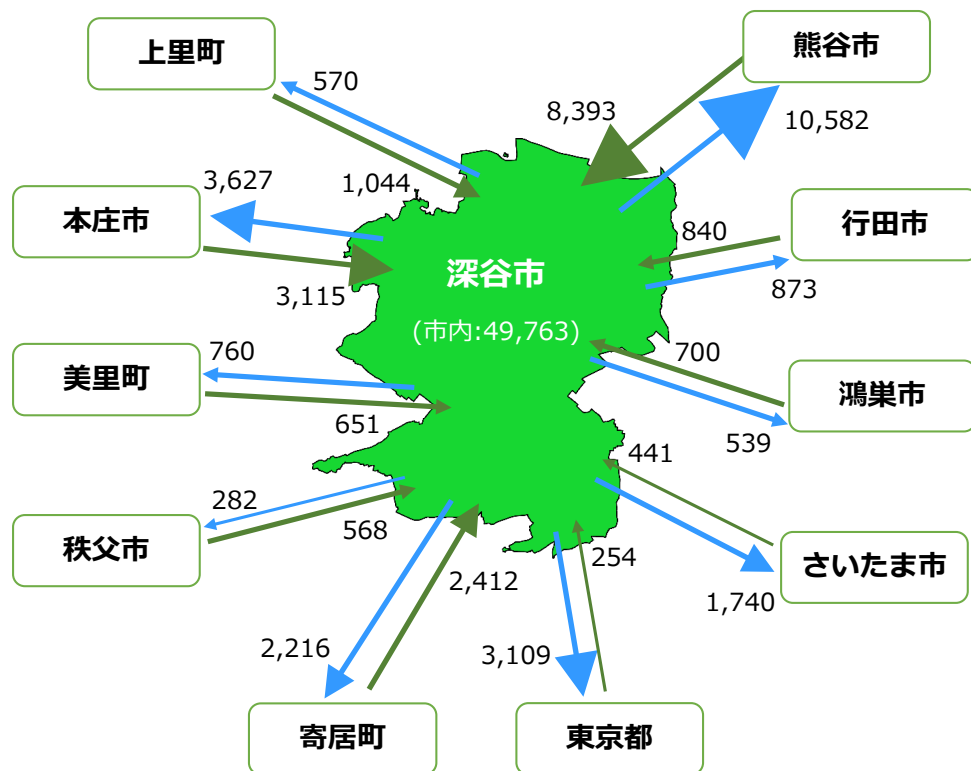




## 4-2 通勤・通学動態

- 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（単位：人）



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

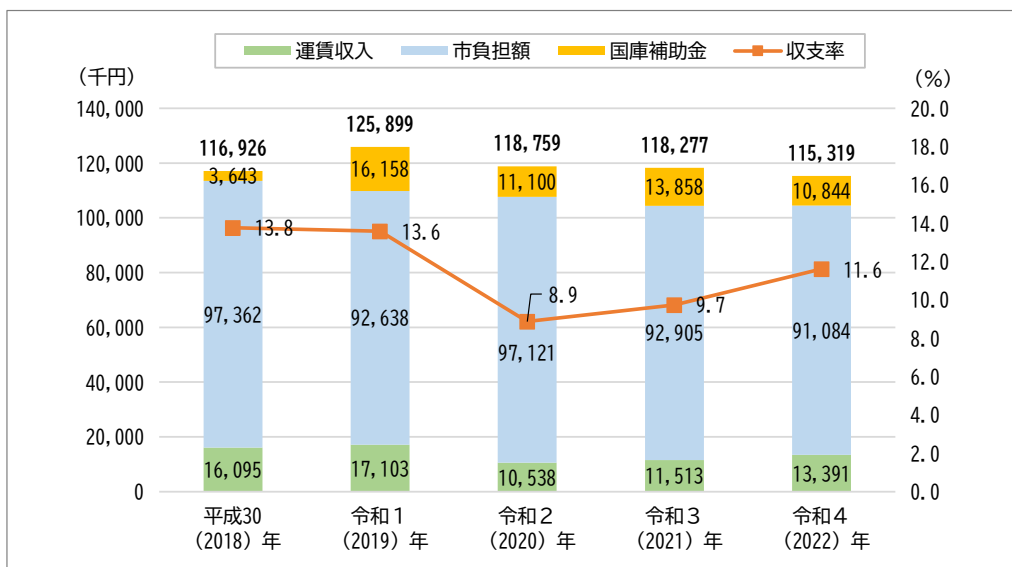
〔出典：令和 2（2020）年及び平成 27（2015）年国勢調査 従業地・通学地集計〕

## 4-3 公共交通に係る財政状況

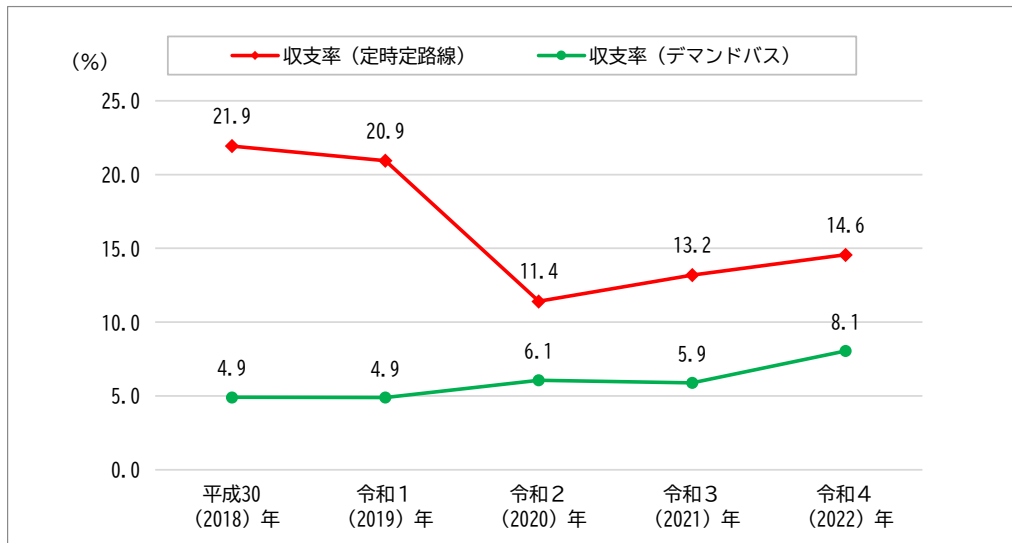
- コミュニティバス「くるりん」(定時定路線、デマンドバス)を運行するため、年間約1億1,530万円の経費がかかっています。そのうち、約1割(1,340万円)を運賃収入、約1割(1,080万円)を国庫補助金、残りの約8割(9,100万円)※を深谷市の財政負担で補っています(令和4(2022)年度実績)。
 

※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「くるりん」(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「くるりん」(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「くるりん」利用実績〕

## 4-4 深谷市地域公共交通網形成計画の評価

### (1) 目標進捗状況

- 深谷市地域公共交通網形成計画で掲げた評価指標における目標について、実績値より評したものを以下に示します。新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより、コミュニティバス「くるりん」の利用者数や利用回数、収支率は目標値に達していませんが、満足度等の項目については目標値を上回っています。

目標	実施事業	基準値 (H29)	目標値 (R5)	実績値 (R5)
目標1 まちづくりのインフラとなる公共交通ネットワークの形成	コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)利用者数	110,185人	118,881人	63,983人 (R4年度)
	コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)の運行サービス全体に対する満足度 <sup>※1</sup>	26.9%	31.9%	45.4%
目標2 市民の生活の質を高める公共交通サービスの充実	コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)利用者数	33,885人	33,970人	29,607人 (R4年度)
	コミュニティバス「くるりん」(定時定路線・デマンドバス)の運行に伴い外出頻度が増加した人の割合 <sup>※2</sup>	27.2%	32.2%	36.8%
目標3 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり	市民1人当たりの年間公共交通(路線バス、「くるりん」(定時定路線・デマンドバス))利用回数 <sup>※3</sup>	2.2回	2.8回	1.2回 (R4年度)
目標4 多様な主体と連携し持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保	コミュニティバス運行事業収支率(定時定路線、デマンドバスの合算)	12.5%	16.5%	11.6% (R4年度)

※1) 公共交通利用者対象ヒアリング調査(コミュニティバス「くるりん」(定時定路線))(令和5年度実施)結果から算出

※2) コミュニティバス「くるりん」(定時定路線・デマンドバス)利用者対象アンケート調査(令和5年度実施)結果から算出

※3) コミュニティバス「くるりん」及び現在運行している3路線(深谷観光・協同貨物・花園観光)の実績値から算出

## (2) 事業進捗状況

- 深谷市地域公共交通網形成計画で掲げた実施事業について、現在の進捗状況と今後の取組予定を以下に示します。第5章までの現状整理や意識調査等の結果と併せた事業展開の検討は、第7章に行います。

目標	実施事業	現在の進捗状況	今後の取組予定
目標1 まちづくりのインフラとなる公共交通ネットワークの形成	路線バスの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規路線バスの参入や誘致を促進するため、交通事業者等の相談に積極的に対応している。</li> <li>・現行の路線バスを維持・確保するため、「県北都市間路線バス維持対策協議会」と協調し、補助を継続して実施している。</li> <li>・運転手不足等の交通課題に対応していくため、市内公共交通への自動運転技術の導入を検討・推進している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間路線バスの「維持」だけでなく新たな路線新設による「確保」も含めた地域路線バスの活性化を目指し、交通事業者等の相談に積極的に対応していく。</li> <li>・令和5年6月に組成した「深谷自動運転実装コンソーシアム」を中心に、産学官連携による地産地消の自動運転技術を市内公共交通へ導入するため、検討を進めていく。</li> </ul>
	コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)の運行再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年4月より再編運行を実施。循環型(南部シャトル便以外)から地域住民の移動ニーズの多いエリア・施設を中心に運行するシャトル型に変更し、便数を増やすなど、速達性を重視した路線にするべく見直しを行った。</li> <li>・市内の観光資源が集中する北部エリアにおいて、北部シャトル便を利用して観光施設等を周遊するには、一度深谷駅を経由する必要があるため、観光客からは北部エリア内だけで周遊できる移動ニーズの声が多く聞かれている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再編運行以降、大半の期間がコロナ禍の影響を受けたことにより有効な実績データが取得できていないため、次回再編の時期について再考を図る。また、定時定路線とデマンドバスによる地域公共交通体系の形成が十分に行われてきていることから、再編については一体的な検討が必要と考えている。</li> <li>・定時定路線4路線のうち西部・東部・南部シャトル便については、現路線での運行を2年間延長し、令和9年度からの再編運行を目指し運行データ等の収集に努める。</li> <li>・北部シャトル便については地域の多様な関係者との共創と自動運転技術を導入し、新たなコミュニティバスとして他の3路線とは別に令和7年度から再編運行を実施する予定。</li> </ul>
	鉄道の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)及び秩父鉄道株式会社に対し、埼玉県他を通じて、利便性向上に関する要望活動を毎年、継続して実施している。</li> <li>・令和5年9月に岡部駅橋上駅舎化基本構想を策定した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内鉄道路線の更なる利便性向上のため、引き続き鉄道各社への要望活動を実施していく。</li> <li>・今後JR東日本との基本協定締結を目指し、岡部駅橋上駅舎化と周辺整備の実現に向け検討を進めていく。</li> </ul>
	交通結節機能の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅や公共施設等の整備。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き利用者のニーズ等を踏まえて検討・実施していく。</li> </ul>
目標2 市民の生活の質を高める公共交通サービスの充実	コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)の運行見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年4月より再編運行を実施。市民限定利用とし市民が予約しやすくするとともに、共通エリアの導入など利便性の向上を図った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5年間(令和4年度～令和8年度)の運行実績を基に、令和9年度より定時定路線と合わせて次回再編を実施する。</li> </ul>
	円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバスの導入促進</li> <li>・バス停までの移動が困難な高齢者向けのデマンド移動サービス(デマンドタクシー等)の導入可能性について、先進自治体への視察等調査・研究を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内バス路線全路線へのノンストップバス導入に向け、交通事業者への呼びかけ等を継続していく。</li> <li>・高齢者向けのデマンド移動サービス(デマンドタクシー等)の導入可能性について引き続き調査・研究を進める。</li> </ul>
	地域主体で運行する公共交通の調査・研究	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な検討は行っていない。</li> <li>・ライドシェアの実現については国の動向を注視している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後必要に応じて検討・実施していく。</li> </ul>

目標	実施事業	現在の進捗状況	今後の取組予定
目標3 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり	バス利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所付近の雑木・雑草の除去、路面の修繕等。</li> <li>・地域通貨ネギーによる決済を運賃支払いに導入した（令和5年度）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後必要に応じて検討・実施していく。</li> </ul>
	鉄道利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）及び秩父鉄道株式会社に対し、埼玉県他を通じて、鉄道駅のバリアフリー化等に関する要望活動を継続して実施している。（上記1.3の要望活動に含む）</li> <li>・令和5年9月に岡部駅橋上駅舎化基本構想を策定した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内鉄道路線の更なる利便性向上のため、引き続き鉄道各社への要望活動を実施していく。</li> <li>・今後 JR 東日本との基本協定締結を目指し、岡部駅橋上駅舎化と周辺整備の実現に向け検討を進めていく。</li> </ul>
	サイクルアンドライドの促進	※特に実施なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後必要に応じて検討・実施していく。</li> </ul>
	公共交通の利用に関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「深谷市地域公共交通ガイド（深谷市コミュニティバス「くるリン」バス停 Map）」を定期的に改訂し、利用者の使いやすさ向上に努めている。</li> <li>・バスロケーションシステムの導入など新たな取組を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進を図るべく引き続き積極的に実施に努めていく。</li> </ul>
	モビリティマネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「深谷市地域公共交通ガイド（深谷市コミュニティバス「くるリン」バス停 Map）」を定期的に改訂し、利用者の使いやすさ向上に努めている。</li> <li>・深谷市の「まごころ出張講座」を通じ、主にコミュニティバスの利用方法などについて地域住民への周知・啓発に努めている。</li> <li>・コミュニティバスの利用方法解説等の YouTube 動画を作成した（令和4年度）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進を図るべく引き続き積極的に実施に努めていく。</li> </ul>
目標4 多様な主体と連携し 持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保	コミュニティバス「くるリン」への協賛事業の促進	※特に実施なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後必要に応じて検討・実施していく（※令和7年度からの自動運転バス導入に際して実施を検討している）。</li> </ul>
	コミュニティバス「くるリン」の運賃見直し	※特に実施なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後必要に応じて検討・実施していく。</li> </ul>

## 第5章 公共交通に関する意識調査

市民、公共交通利用者、交通事業者を対象に、市内の公共交通に関する意識や利用状況等を把握するため各種調査を実施しました。

### 5-1 調査概要

#### (1) 市民対象調査

対象者	・ 15歳以上の市民 3,000人（無作為抽出）
調査項目	・ 利用者属性（居住地、年齢、職業、自動車運転免許の有無） ・ 移動についての現在の意識と将来の不安度 ・ 日常的な移動実態（買い物、通院、通勤・通学） ・ 交通手段に関する不便度 ・ 自動車運転に関する状況 ・ バス（路線バス、コミュニティバス「くるリン」）の利用実態と満足度 ・ 「『くるリン』バス停 MAP」について ・ 公共交通の今後のあり方について（コミュニティバスの運賃体系、交通政策に対する財政のあり方、自動運転バス）
調査方法	・ 郵送による配布、郵送・WEBによる回収
調査期間	・ 令和5（2023）年9月22日（金曜日）から 令和5（2023）年10月6日（金曜日）まで
回収数 ・ 回収率	・ 郵送回収数 1,178票、WEB回収数 115票 合計回収数 1,293票（回収率 43.1%）

#### (2) コミュニティバス「くるリン」利用者対象アンケート調査（経年比較）

調査場所	・ 定時定路線（4路線）、デマンドバス（3エリア）
調査方法	・ 調査票を配布し、郵送にて回収
調査項目	・ 属性、利用状況・頻度・目的、満足度、「くるリンバス停 MAP」について、自動運転バスについて
実施日時	・ 配布期間：令和5（2023）年10月2日（月曜日）から 令和5（2023）年10月9日（月曜日）まで ・ 回収締切：令和5（2023）年10月13日（金曜日）まで
集計結果	・ 定時定路線：50票 ・ デマンドバス：102票

### (3) 公共交通利用者対象ヒアリング調査

調査場所	・「くるリン」(定時定路線)【4路線】、「くるリン」(デマンドバス)【3エリア】
調査方法	・調査員が公共交通利用者に対し調査カードを用いて調査
調査項目	・属性、利用目的・頻度、利用の仕方、満足度、改善点
実施日時	・定時定路線：令和5(2023)年9月13日(水曜日) ・デマンドバス：令和5(2023)年9月13日(水曜日)から 令和5(2023)年9月20日(水曜日)
集計結果	・定時定路線：184票 ・デマンドバス：226票

### (4) 交通事業者アンケート調査

対象者	<p>&lt;鉄道事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 高崎支社</li> <li>・秩父鉄道株式会社</li> </ul> <p>&lt;高速バス事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広栄交通バス株式会社</li> <li>・ジェイアールバス関東株式会社</li> </ul> <p>&lt;路線バス事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・協同貨物自動車株式会社</li> <li>・花園観光バス株式会社</li> <li>・深谷観光バス株式会社</li> </ul> <p>&lt;コミュニティバス事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・花園観光バス株式会社</li> <li>・深谷タクシー有限会社</li> </ul> <p>&lt;タクシー事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・深谷合同タクシー有限会社</li> <li>・深谷タクシー有限会社</li> </ul>
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の特性や傾向</li> <li>・最近の利用者層や動向の変化</li> <li>・運行上や経営上の問題点</li> <li>・走行環境における問題点</li> <li>・利用者等から寄せられている声</li> <li>・他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</li> <li>・利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること</li> <li>・市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</li> </ul>
調査方法	・郵送による配布・回収
調査期間	・令和5(2023)年10月13日(金曜日)から 令和5(2023)年10月31日(火曜日)まで

## 5-2 市民対象調査

### (1) 回答者属性

#### ■居住地

	回答数	割合
深谷地区	364 人	28.2%
藤沢地区	91 人	7.0%
幡羅地区	134 人	10.4%
明戸地区	44 人	3.4%
大寄地区	18 人	1.4%
八基地区	29 人	2.2%
豊里地区	42 人	3.2%
上柴地区	127 人	9.8%
南地区	71 人	5.5%
岡部地区	154 人	11.9%
川本地区	89 人	6.9%
花園地区	114 人	8.8%
無回答	16 人	1.2%

#### ■年齢

	回答数	割合
15～17 歳	31 人	2.4%
18～29 歳	99 人	7.7%
30～39 歳	104 人	8.0%
40～49 歳	169 人	13.1%
50～59 歳	199 人	15.4%
60～64 歳	108 人	8.4%
65～74 歳	305 人	23.6%
75～84 歳	204 人	15.8%
85 歳以上	63 人	4.9%
無回答	11 人	0.9%

#### ■職業

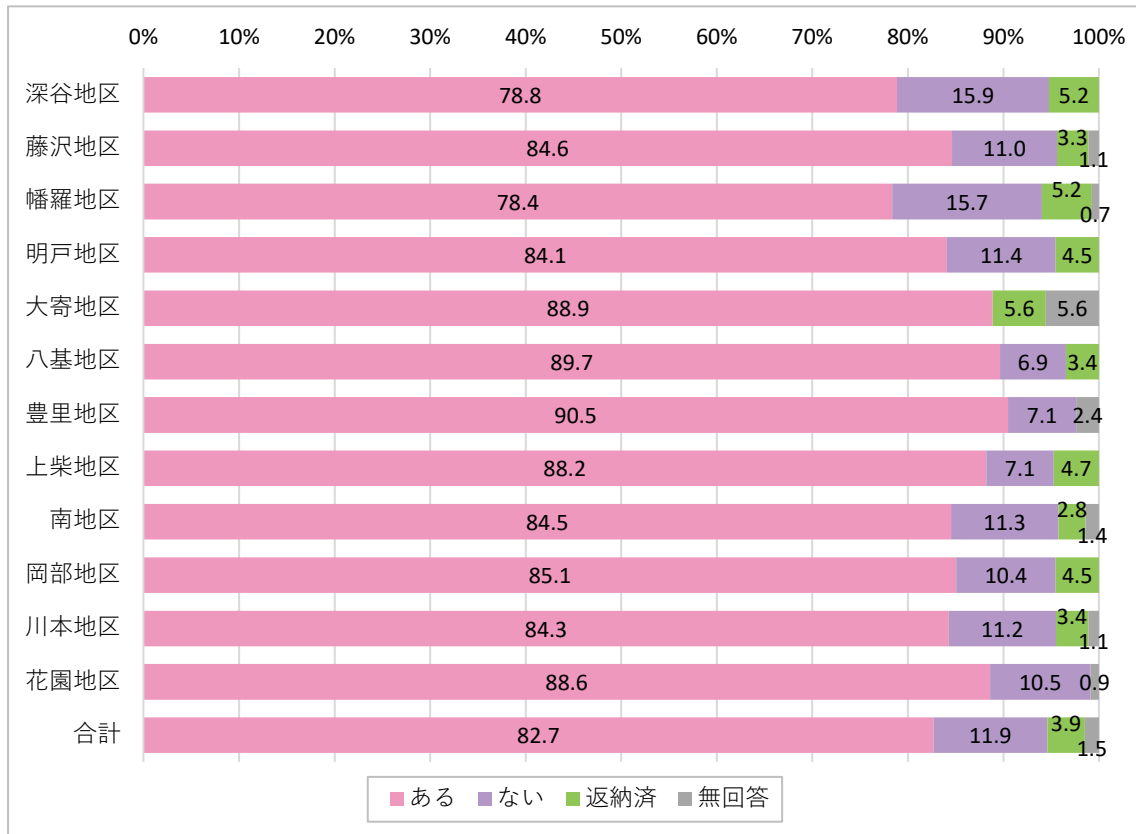
	回答数	割合
生徒・学生	65 人	5.0%
会社員・公務員・団体職員	373 人	28.8%
自営業	83 人	6.4%
農業	55 人	4.3%
パート・アルバイト	208 人	16.1%
専業主婦・主夫	188 人	14.5%
無職	281 人	21.7%
その他	21 人	1.6%
無回答	19 人	1.5%



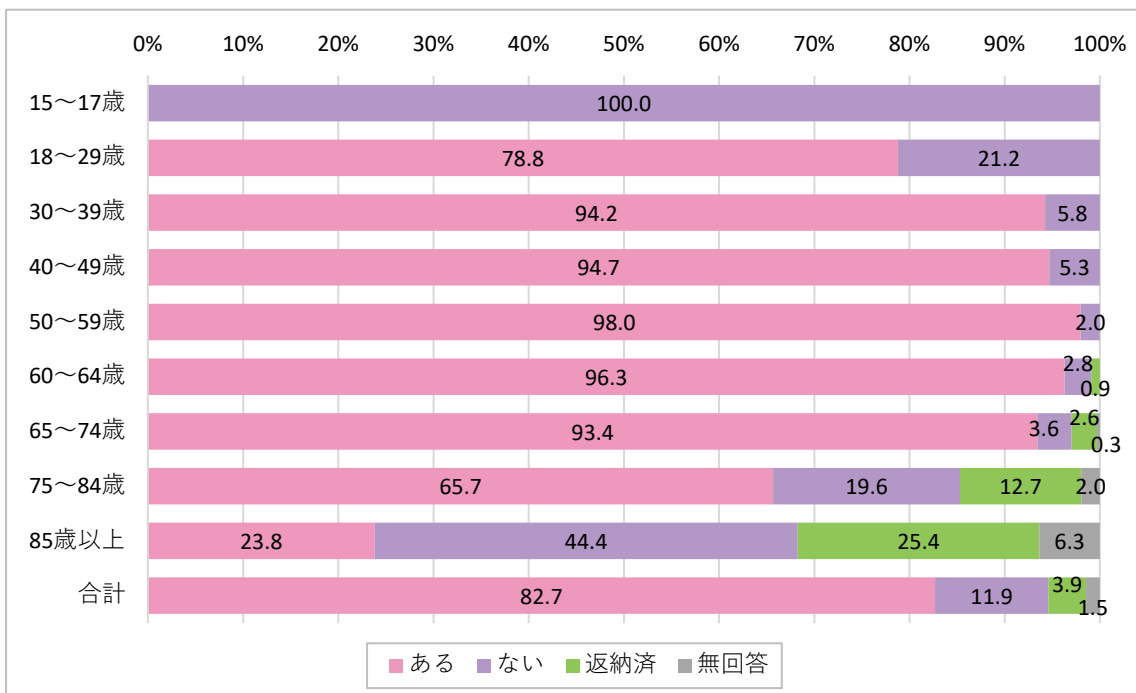
## (2) 自動車運転免許証の保有状況について

- 自動車運転免許証の保有状況は、82.7%が保有しており、返納済みは3.9%です。
- 「85歳以上」の層では、「自動車運転免許がない」が44.4%、「運転免許証を返納済み」が25.4%となり、他の年齢層と比較すると、自動車運転免許証を保有していない人が多いです。高齢者の移動手段の確保について、必要性が高まる一方です。

■ 自動車運転免許保有状況（地区別）／1つ回答



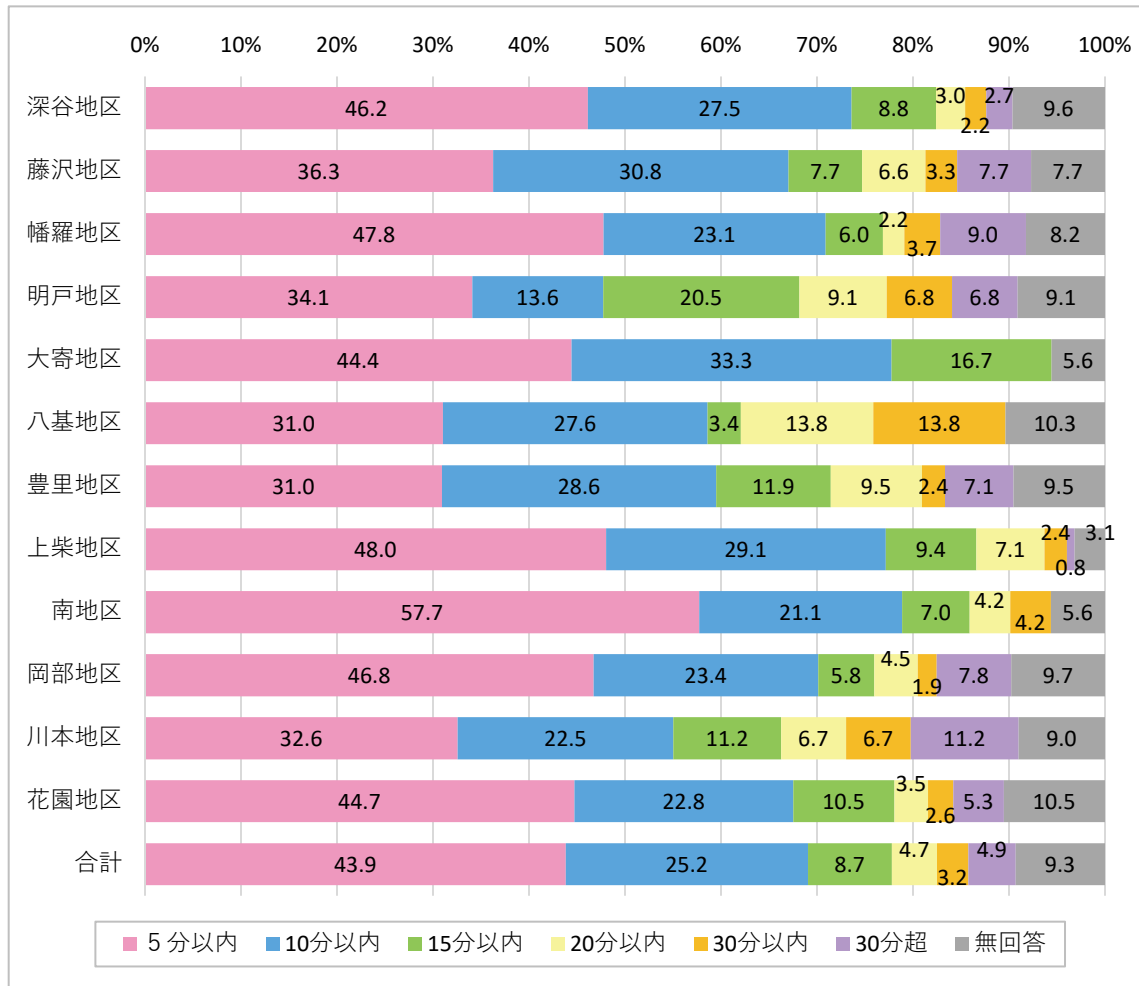
■ 自動車運転免許保有状況（年齢階層別）／1つ回答



### (3) 公共交通の利便性について

- 最寄りのバス停または駅までの所要時間は「5分以内」が43.9%、「10分以内」が25.2%となり、バス停まで10分以内に移動できる人は69.1%です。

■ 最寄りバス停または駅までの徒歩での所要時間（地区別）／1つ回答

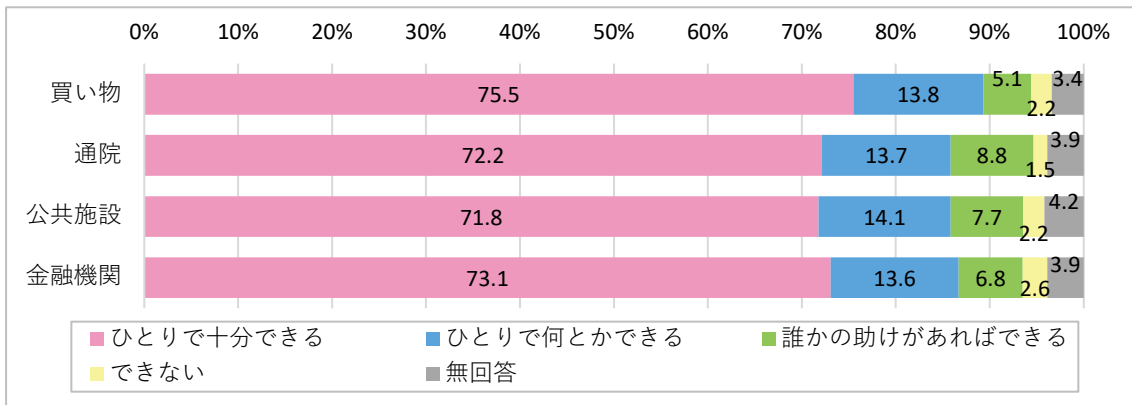


#### (4) 将来の移動の不安について

- 現在の移動については、すべての外出目的とも、「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると8~9割を占めています。
- 将来の外出に対する不安について、すべての外出目的とも、4割前後が「不安がない」と回答しており、4~5割が「不安である」と回答しています。
- 「65歳以上」の層では、7割近くが「不安がある」と回答しています。将来の不安度については、年齢層による違いがあります。高齢者の移動の不安を緩和する施策の充実が必要です。

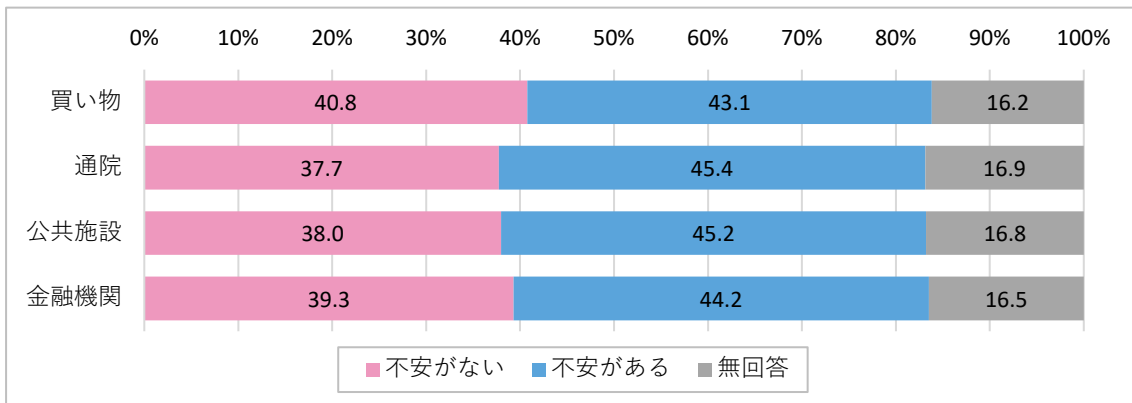
##### ■現在の外出に対する状況

【全年齢階層】 1つ回答

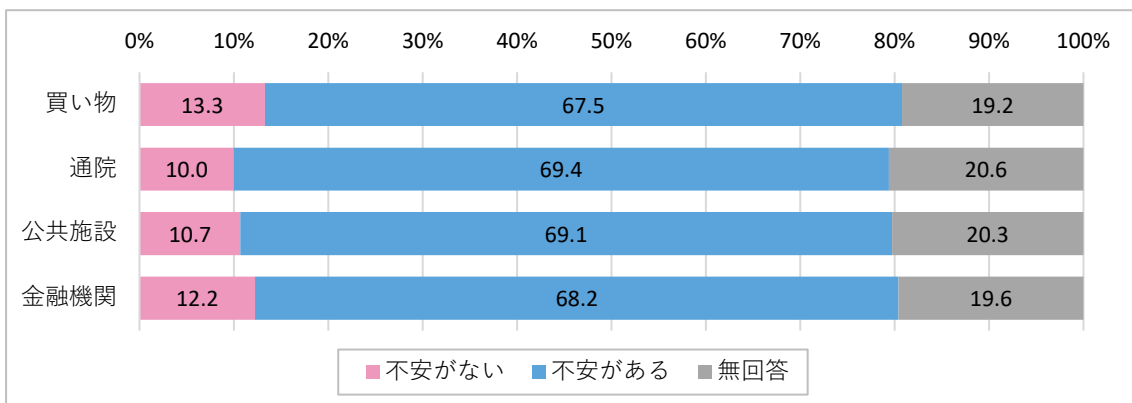


##### ■将来の外出に対する不安

【全年齢階層】 1つ回答



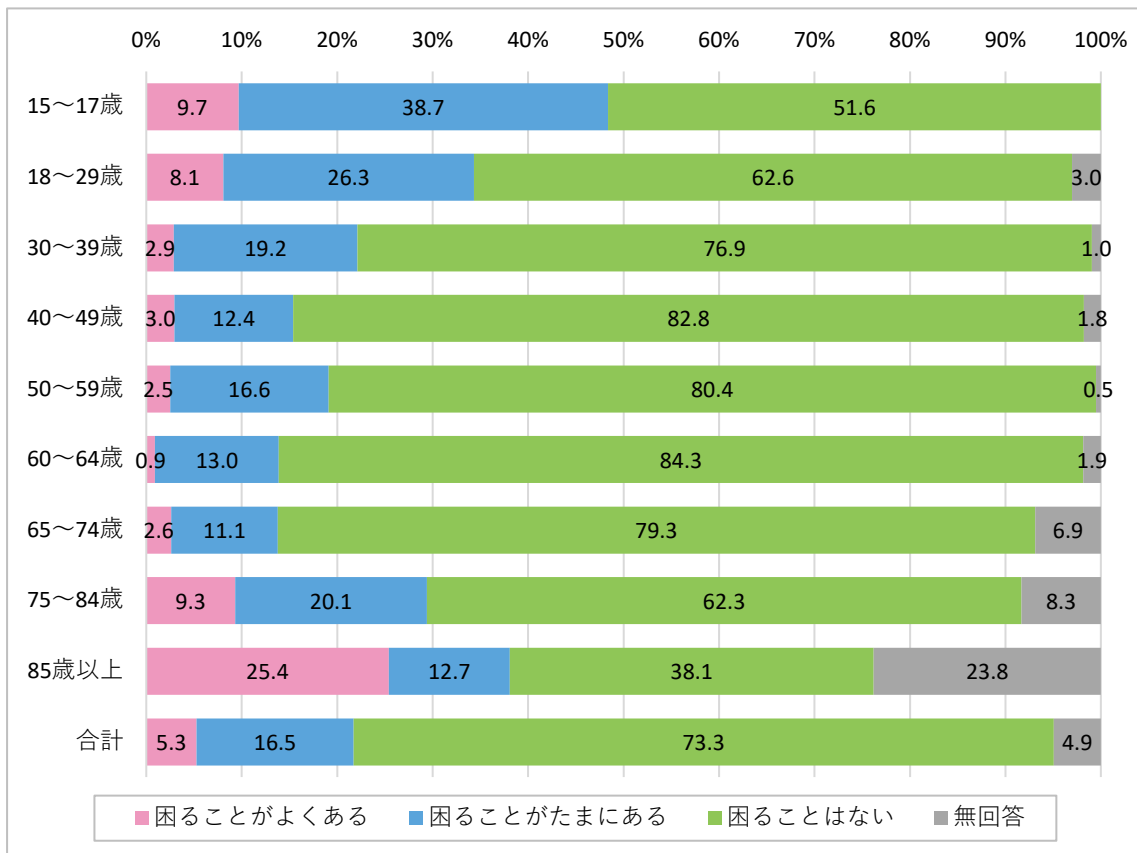
【65歳以上】 1つ回答 (65歳以上の567人が回答)



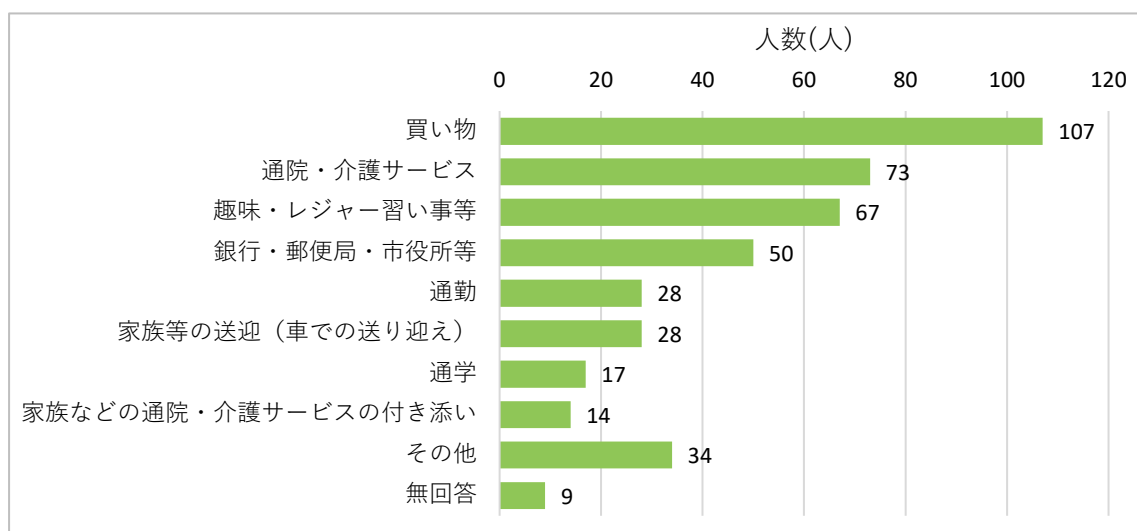
## (5) 交通手段に関する不便度

- 「85歳以上」の層では、「困ることがよくある」が25.4%、「困ることがたまにある」が12.7%を占めており、他の年齢層と比べて、交通手段に関する不便度が急激に高まっています。また、「15～17歳」の層においても、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」の割合が高いです。
- 外出に不便を感じる目的としては、「買い物」(107人)や「通院・介護サービス」(73人)が多いです。
- 不便度を感じる目的地としては、「鉄道駅」(162人)が最も多いです。

■交通手段に対する困るものの有無(年齢階層別) / 1つ回答

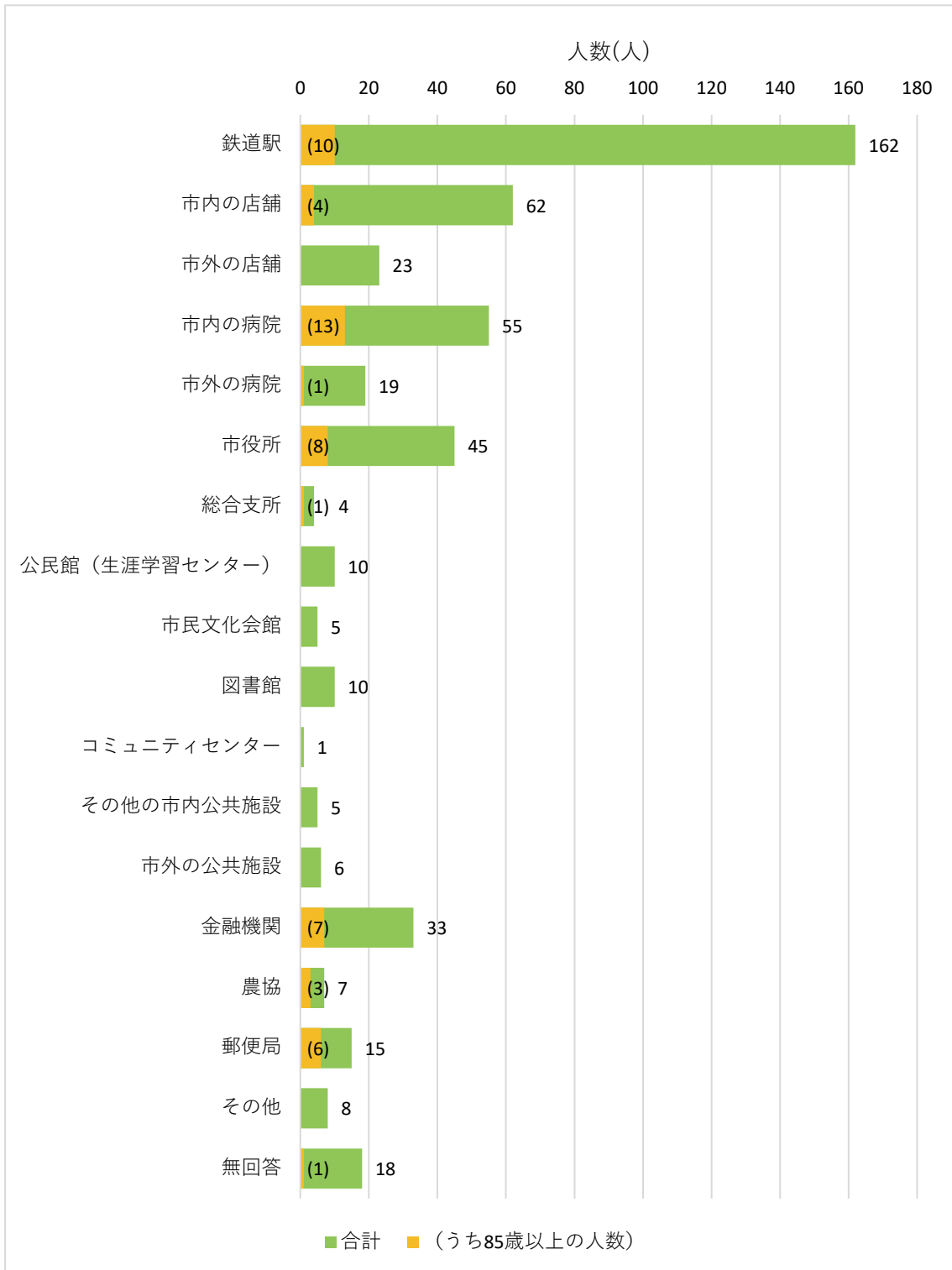


■外出に不便を感じる目的 / 2つまで回答(外出で「困ることがよく/たまにある」と回答した281人が回答)



■外出に不便を感じる目的地

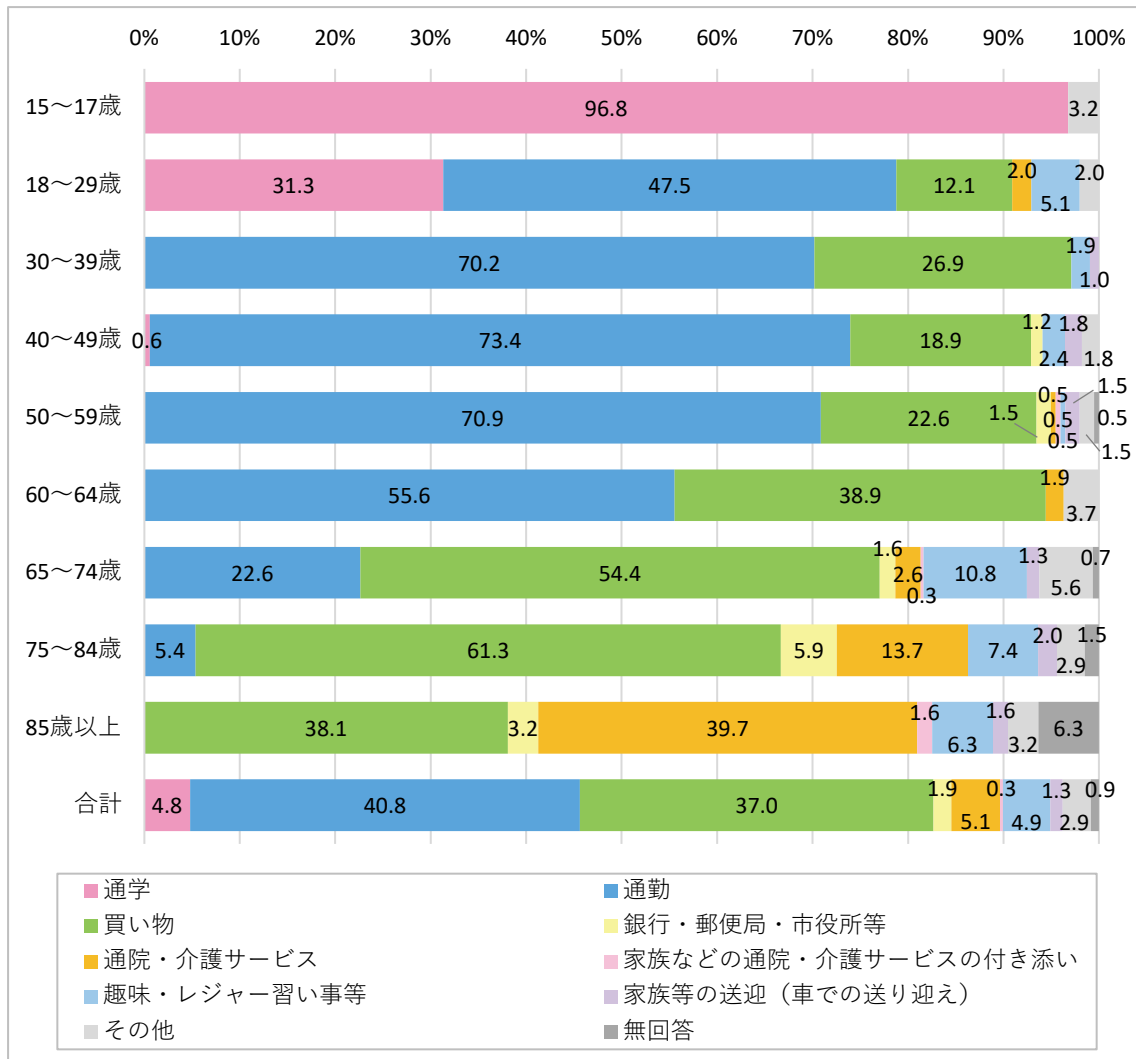
／3つまで回答（外出で「困ることがよく／たまにある」と回答した281人（うち85歳以上は24人）が回答）



## (6) 日常の外出行動について

- 一番多い外出目的は、「通勤」で40.8%を占め、次いで「買い物」37.0%です。
- 「15～17歳」の層では「通学」が96.8%を占めています。「18～29歳」から「60～64歳」の層では「通勤」が最も多く、「65～74歳」以上の層では、「買い物」、「通院・介護サービス」が多くなります。

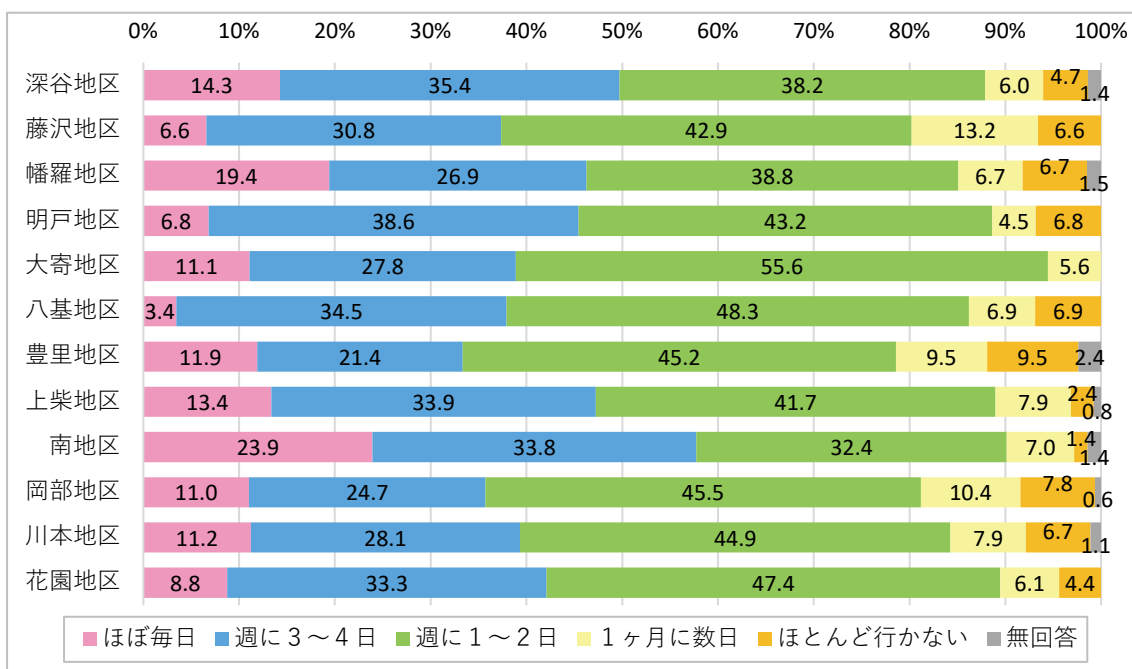
■ 一番多い外出目的 / 1つ回答



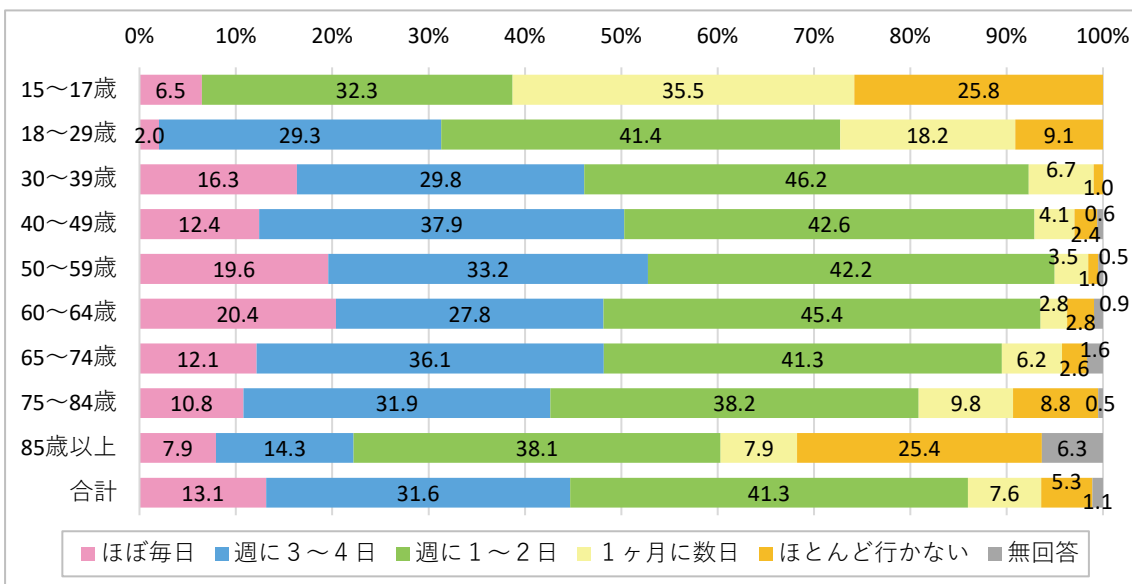
## (7) 日常の買い物について

- 買い物に行く頻度は、「週1～2日」が41.3%と最も多く、次いで「週3～4日」(31.6%)となっています。
- 「15～17歳」の層では、「1ヶ月に数日」、「ほとんど行かない」が61.3%を占めています。この年齢層は、基本的に保護者の養育のもと生活をしているため、日常的な食料品等の買い物の必要性が低く、そのため買い物目的の外出頻度は低下しています。
- その他の年齢層においては、日常的な食料品や生活用品を求め、頻繁に買い物目的に外出をしています。「65～74歳」や「75～84歳」の高齢者層でも、「ほぼ毎日」、「週に3～4日」、「週に1～2日」を合算すると8割以上を占めています。
- 買い物の行き先は「深谷地区」が最も多く、具体的な店舗としては「ベルク」「ヤオコー」「アリオ深谷」が多いです。

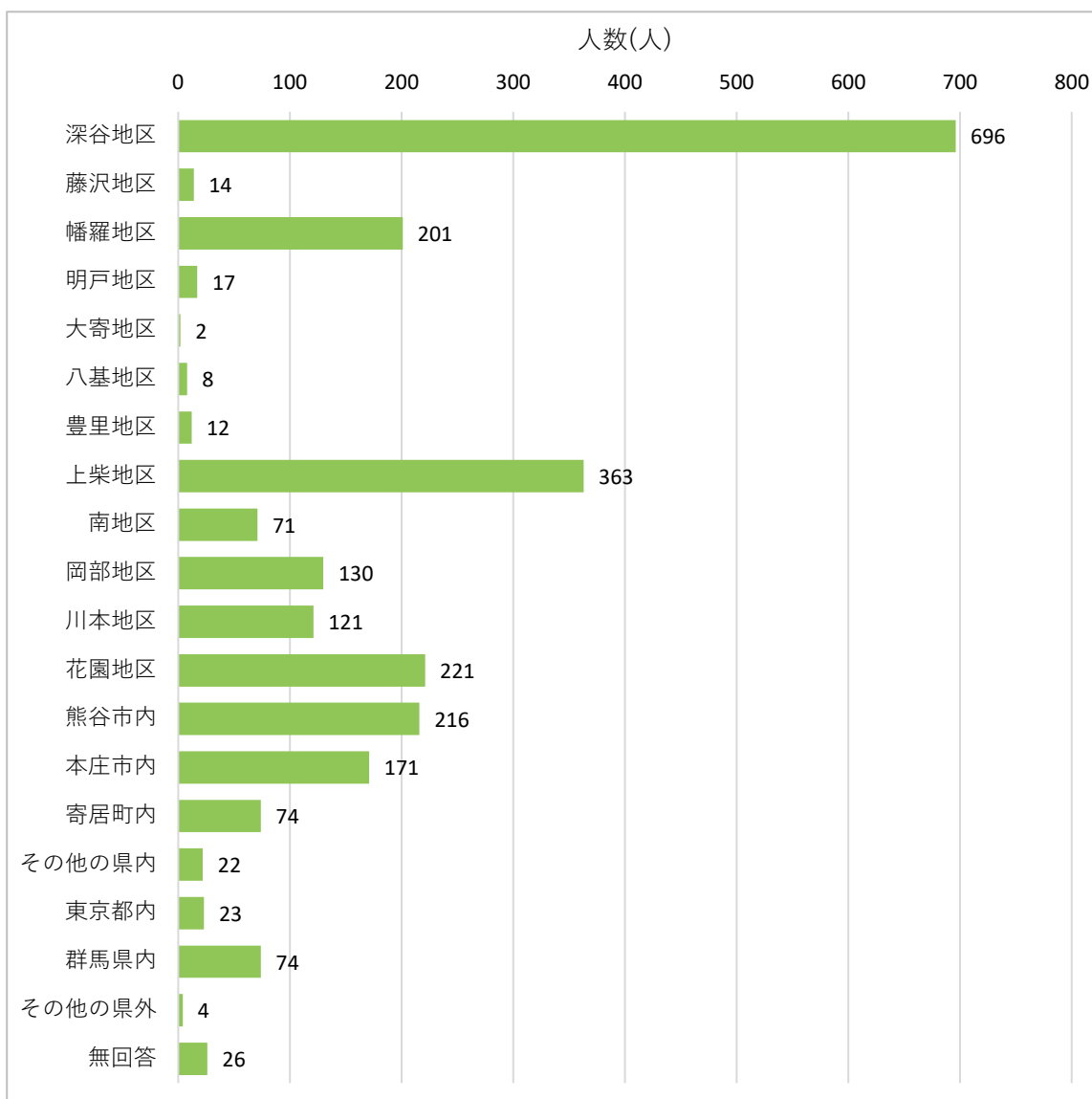
■ 買い物に行く頻度（地区別） / 1つ回答



■ 買い物に行く頻度（年齢階層別） / 1つ回答



■最もよく行く買い物先／3つまで回答



■最もよく行く買い物先 具体的な店舗名（深谷市内）

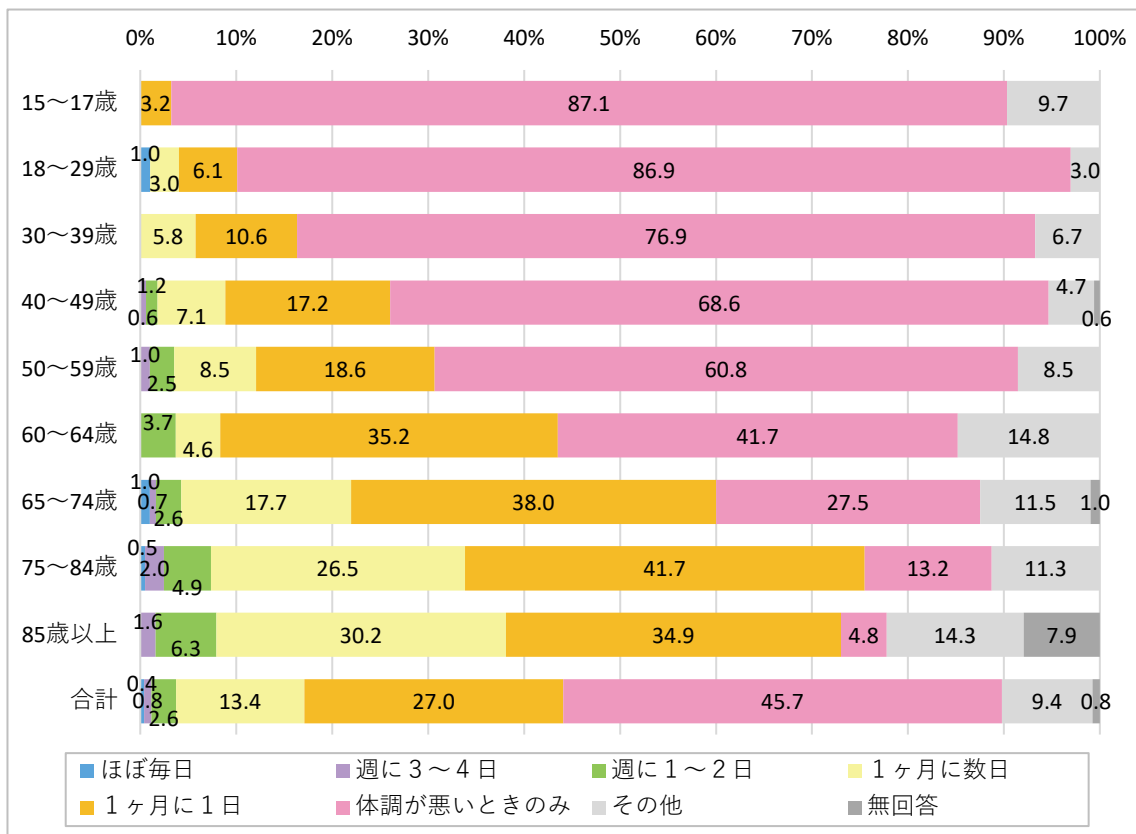
店舗名	回答者数(人)
1 ベルク（フォルテ深谷店、深谷稲荷町店）	236
2 ヤオコー（岡部店、深谷上野台店、深谷国済寺店）	209
3 アリオ深谷	177
4 ベイシア（深谷国済寺店、深谷川本店、ふかや花園店）	138
5 イトーヨーカドー（アリオ深谷店）	70
6 ハーズ	51
7 クスリのアオキ（田谷店、上柴東店、国済寺店、花園インター店、岡部店、上野台店、深谷桜ヶ丘店、萱場店）	44
8 コープみらい（深谷店）	37
9 フレッセイ（籠原店、田谷店）	34
10 カインズ（深谷川本店）	33



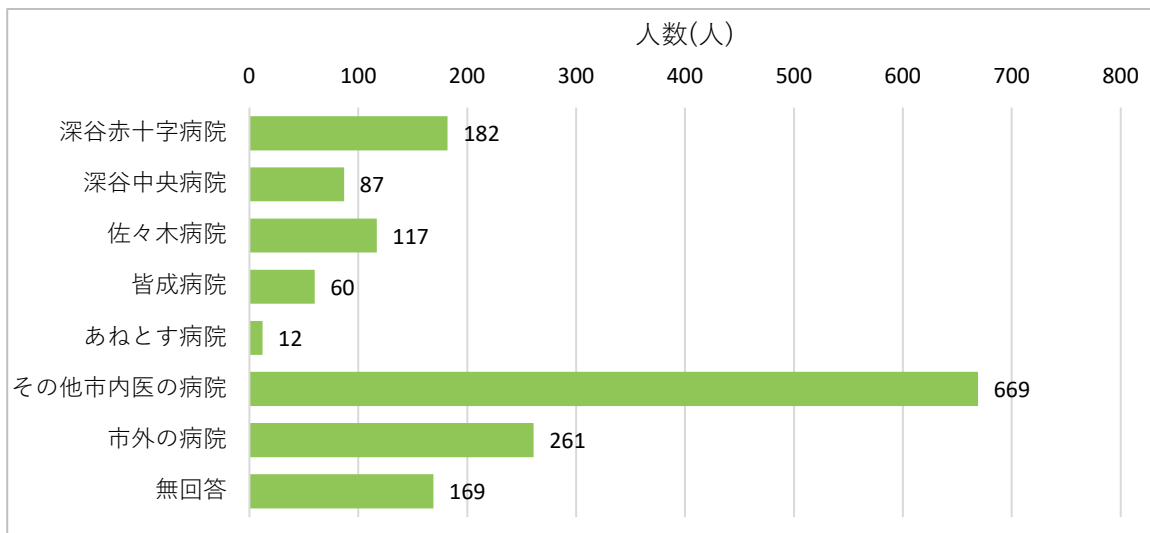
## (8) 日常の通院について

- 通院の頻度は、「体調が悪いときのみ」が45.7%と最も多く、次いで「1ヶ月に1日」(27.0%)となっています。
- 「75歳以上」の層においては、「ほぼ毎日」はいません(0.0%)が、「1ヶ月に1日」以上で定期的に通院する人が7割以上を占めます。
- 通院先は、「その他市内の病院」が669人と最も多く、身近な地域のクリニックなどに通院しているようです。総合病院では「深谷赤十字病院」(182人)が多いです。

■ 病院に行く頻度（年齢階層別）／1つ回答



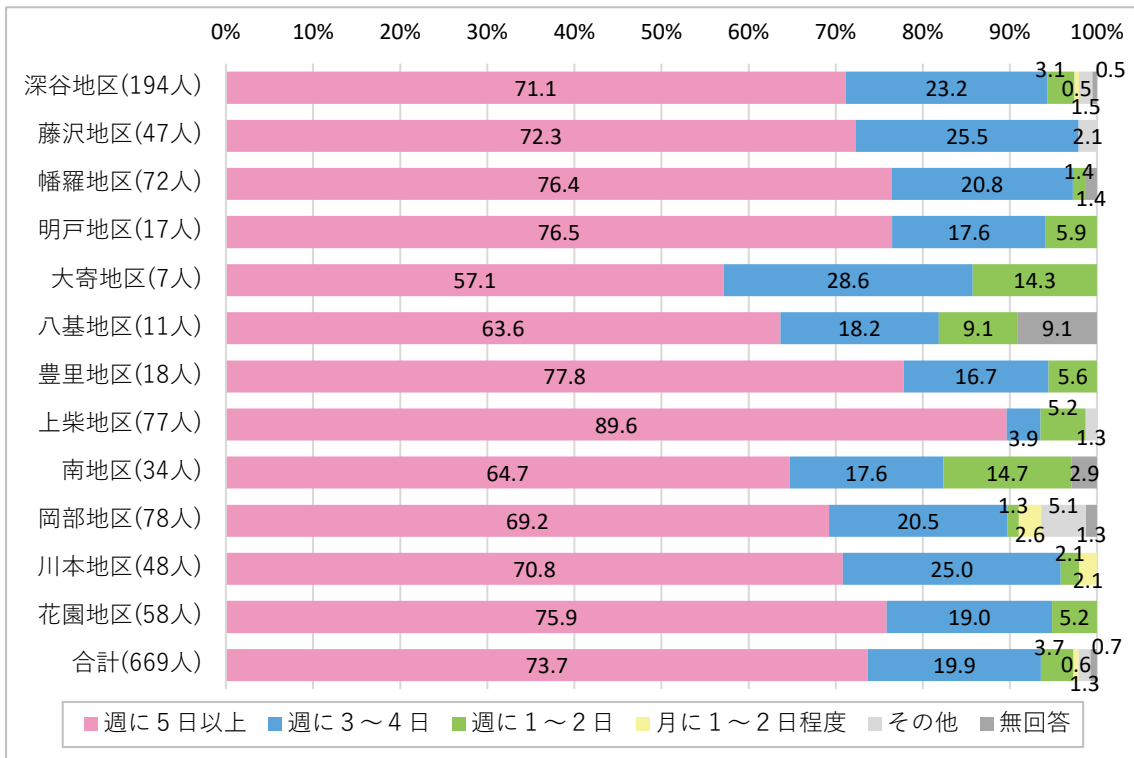
■ 最もよく行く通院先／2つまで回答



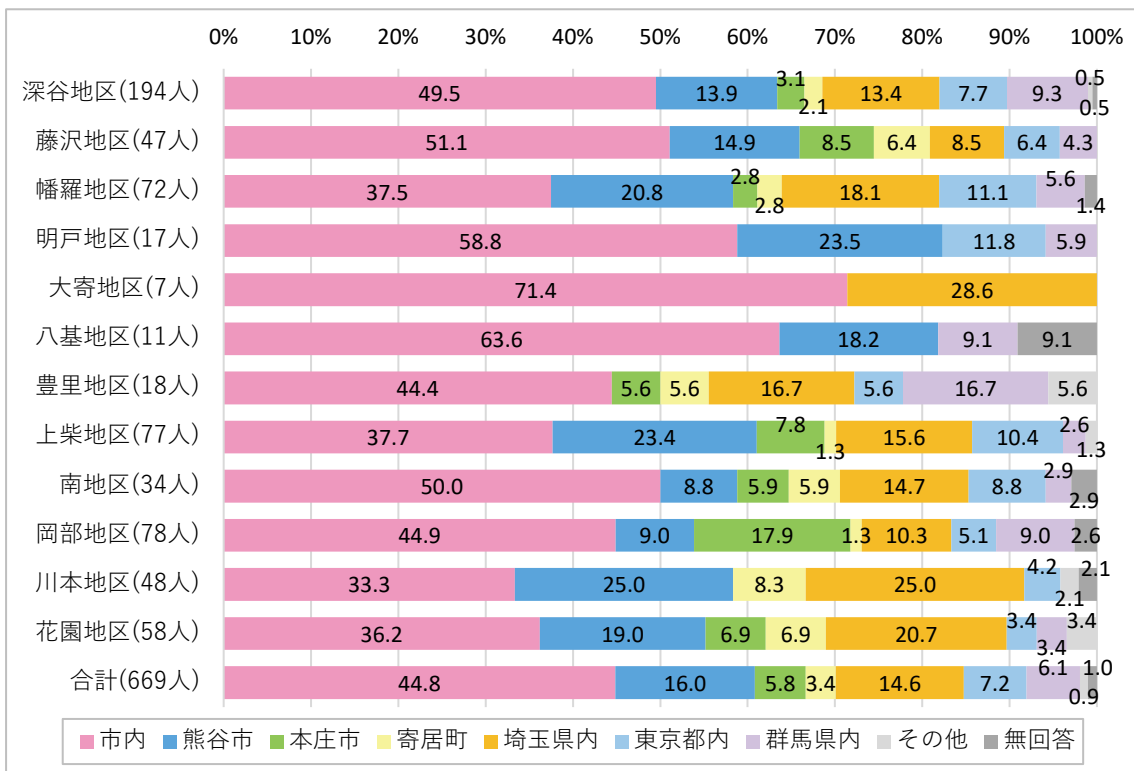
## (9) 通勤・通学

- 通勤・通学の頻度は、全体では「週5日以上」が73.7%と最も多く、次いで「週3～4日」の19.9%となっています。
- 通勤・通学先は、「市内」が44.8%、次いで「熊谷市」(16.0%)、「埼玉県内(深谷市、熊谷市、本庄市、寄居町を除く)」(14.6%)となっています。

■通勤・通学頻度(地区別)(通勤・通学する方のみ回答) / 1つ回答(通勤・通学をする669人が回答)



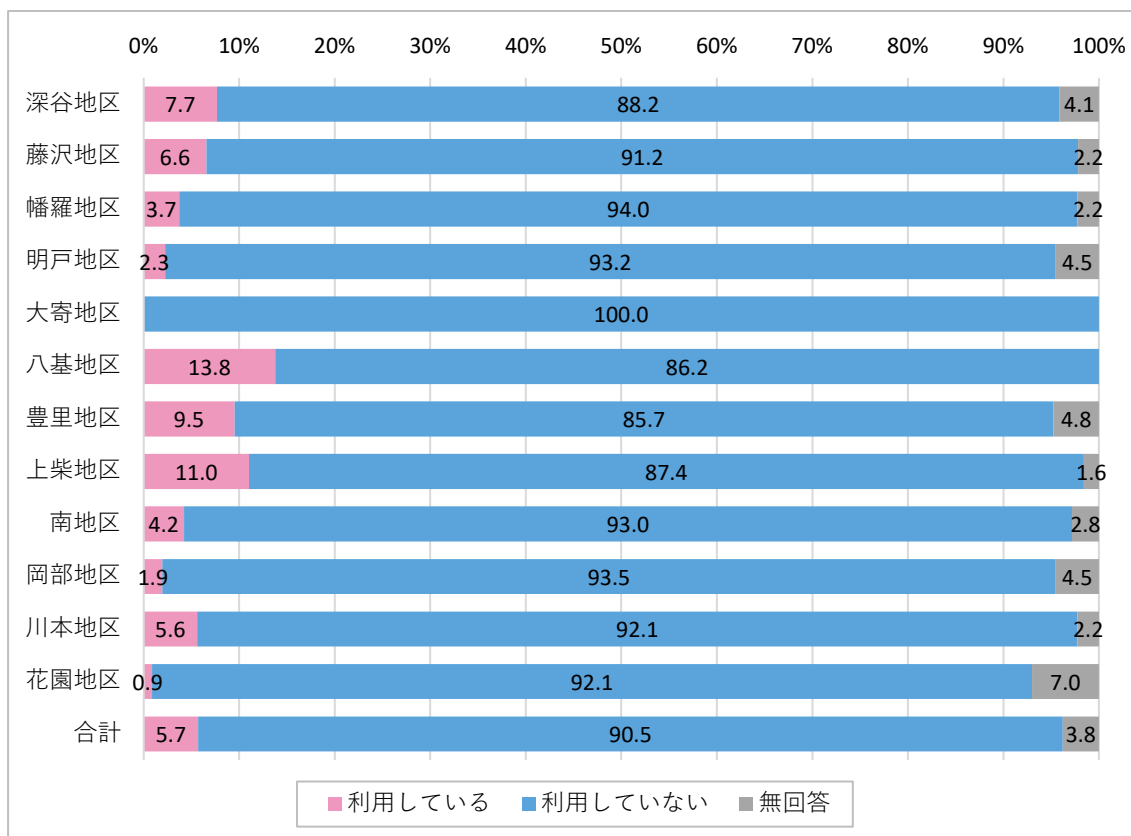
■通勤・通学先(地区別)(通勤・通学する方のみ回答) / 1つ回答(通勤・通学をする669人が回答)



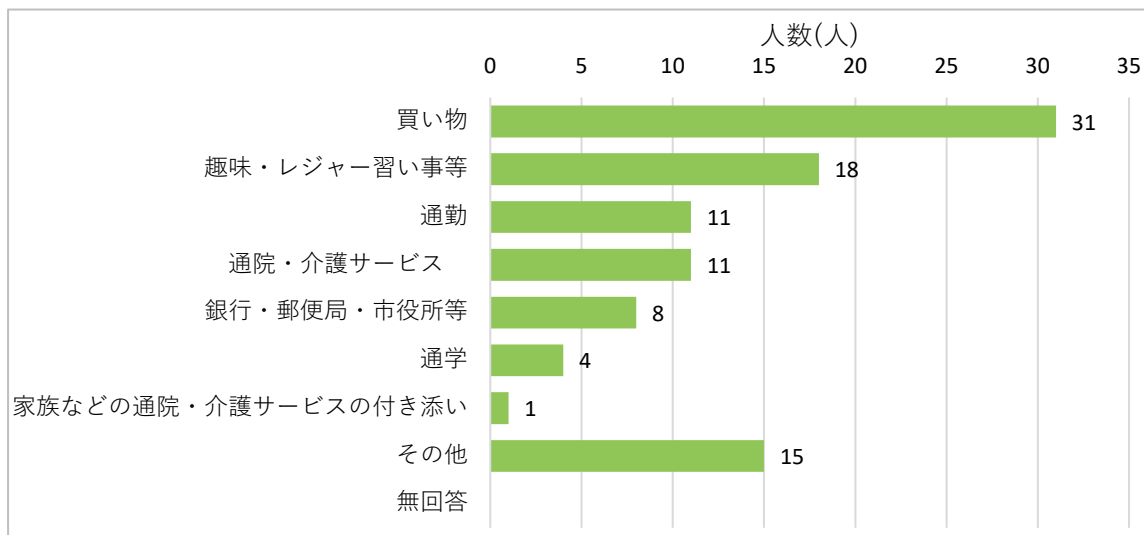
## (10) バス（路線バス・コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)）の利用状況

- 全体的にバスの利用者は少なく、「八基地区」「上柴地区」以外の10地区では、「利用している」と回答の方が1割を下回りました。
- バスを利用する主な目的は、「買い物」(31人)が最も多いです。
- バスを利用しない理由としては、「自家用車(送迎含む)で移動するので必要ないから」(904人)が最も多く、次いで、「バスに乗る習慣がないから」(246人)、「バイク、自転車、徒歩で移動するから」(187人)となります。

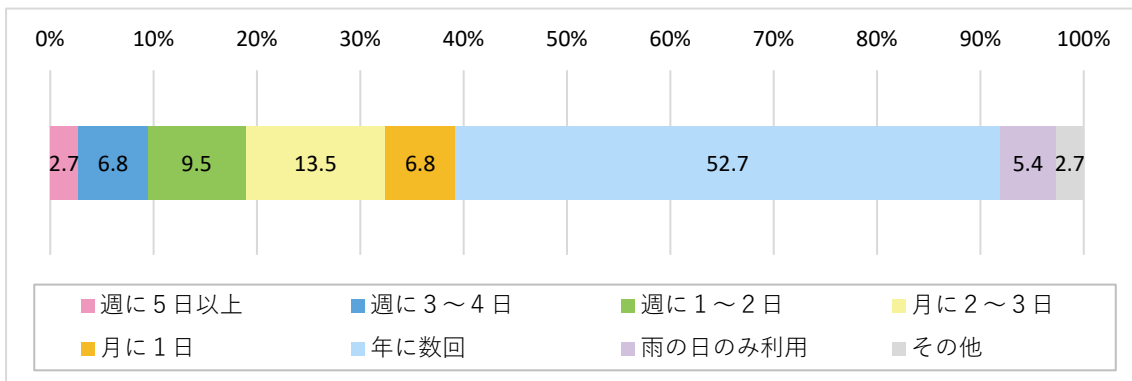
■バスの利用状況（地区別）／1つ回答



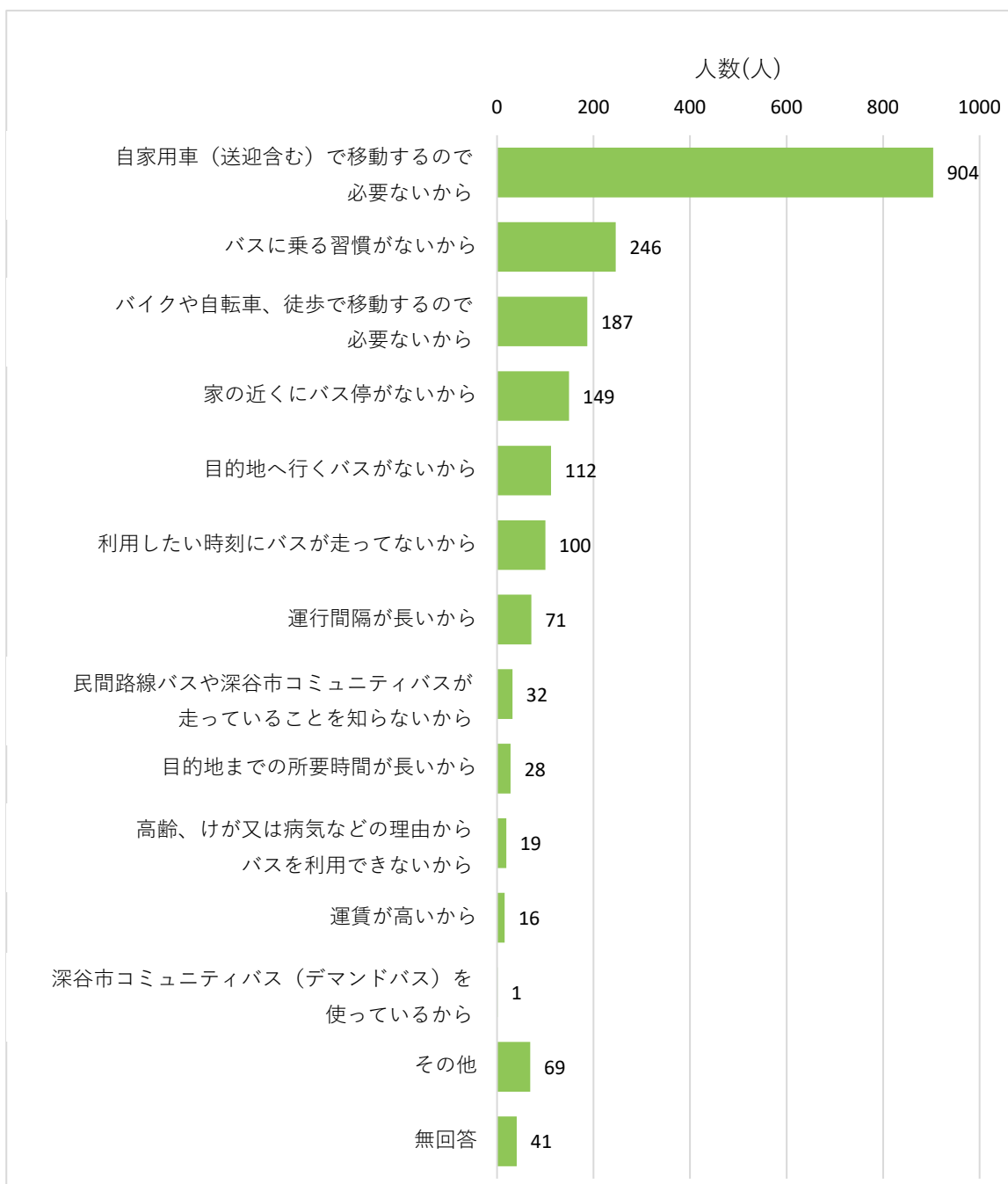
■利用目的／2つまで回答（「利用している」と回答した74人が回答）



■利用頻度／3つまで回答（「利用している」と回答した74人が回答）



■バスを利用しない理由／3つまで回答（「利用していない」と回答した1170人が回答）



## (11) バス（路線バス・コミュニティバス(定時定路線)）を利用するための条件

### ① 経由して欲しい場所

- ・「経由して欲しい場所」は、「籠原駅」が最も多く 20 人、次いで「深谷駅」(8 人) になります。
- ・鉄道駅へのアクセスが求められているとともに、日常的に利用されるスーパーマーケット等までのアクセスについても希望があります。

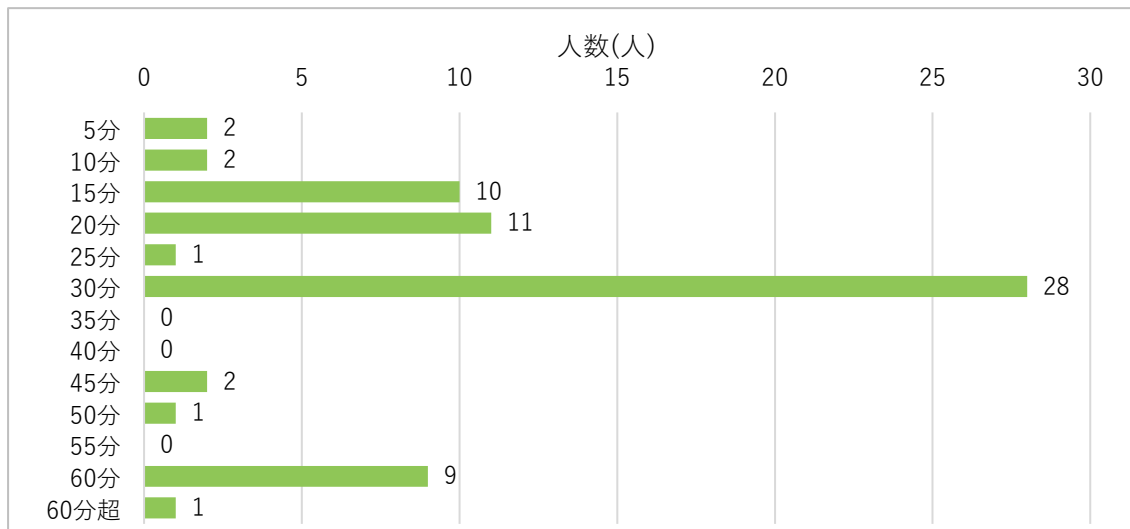
#### ■ バスで経由して欲しい場所 (回答者数=85)

店舗名		回答者数(人)
1	籠原駅 (JR高崎線)	20
2	深谷駅 (JR高崎線)	8
3	アリオ深谷	5
4	ふかや花園プレミアム・アウトレット	5
5	ベルク (フォルテ深谷店、深谷稻荷町店)	4
5	自宅	4

### ② 利用したい運行間隔

- ・利用したい運行間隔は、「30 分」が最も多く 28 人となり、次いで「20 分」が 11 人となります。

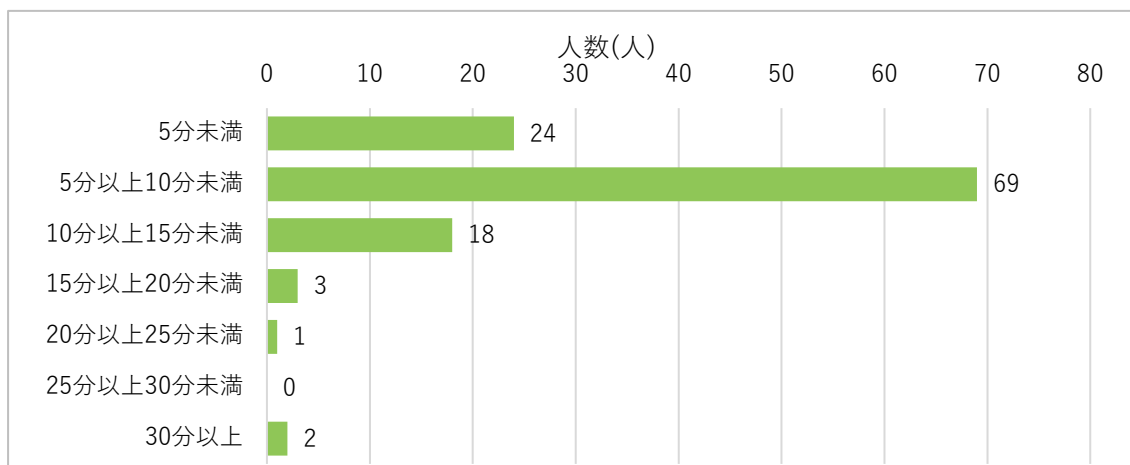
#### ■ 利用したい運行間隔 (回答者数=67)



### ③利用したいバス停までの時間

- ・利用したいバス停までの移動時間は、「5分以上10分未満」(69人)が最も多く、次いで、「5分未満」(24人)となります。
- ・バス停までの距離は、歩行速度を1時間当たり4kmと考えた場合、約67m/分となるため、10分未満のバス停は670m程度までの移動となります。

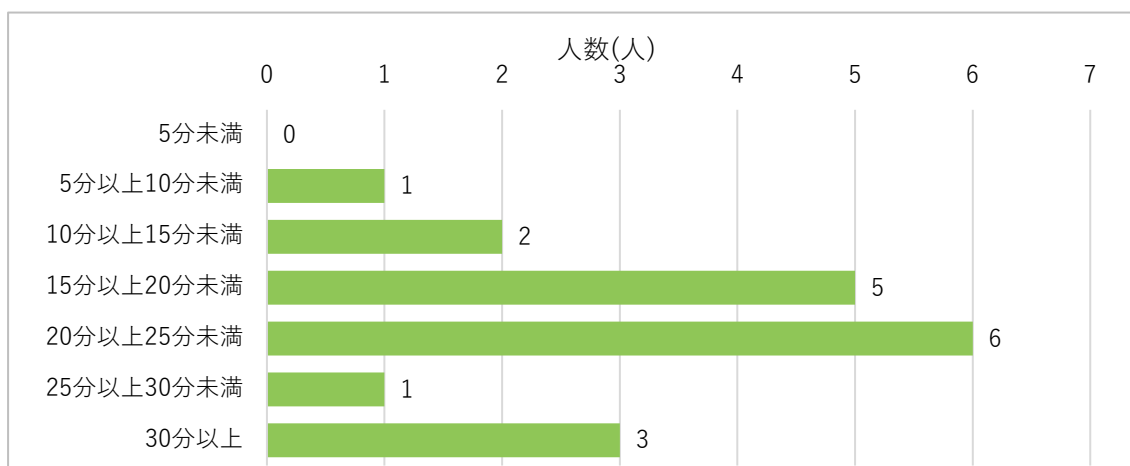
#### ■利用したいバス停までの時間 (回答者数=117)



### ④目的地までの所要時間について

- ・目的地までの所要時間は、「20分以上25分未満」が6人と最も多く、次いで「15分以上20分未満」(5人)となっています。

#### ■利用したい所要時間 (回答者数=18)



⑤バスを利用しないその他の理由

・その他の利用しない理由としては、「近くにバス停がないため、近くをバスが通らないため」が13人と最も多く、次いで「利用方法が分からないため」(9人)となっています。

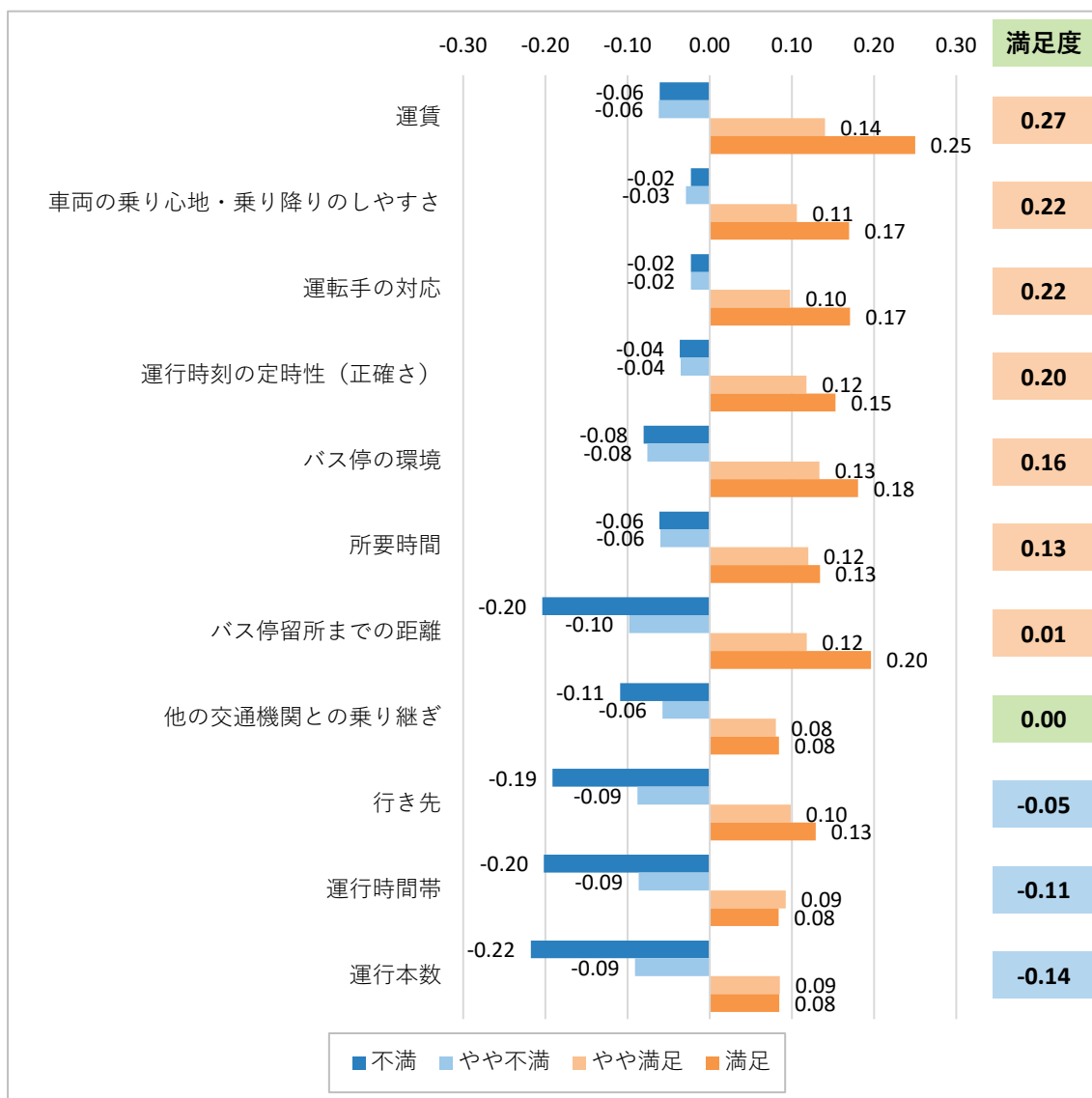
■その他の利用しない理由 (回答数=69)

店舗名		回答者数(人)
1	近くにバス停がないため、近くをバスが通らないため	13
2	利用方法が分からないため	9
3	自動車が運転できるため	8
4	高齢・怪我などで利用しづらいため	6
5	利用できる時刻が分からないため	4

## (12) バス(民間路線バス・コミュニティバス(定時定路線))に対する満足度

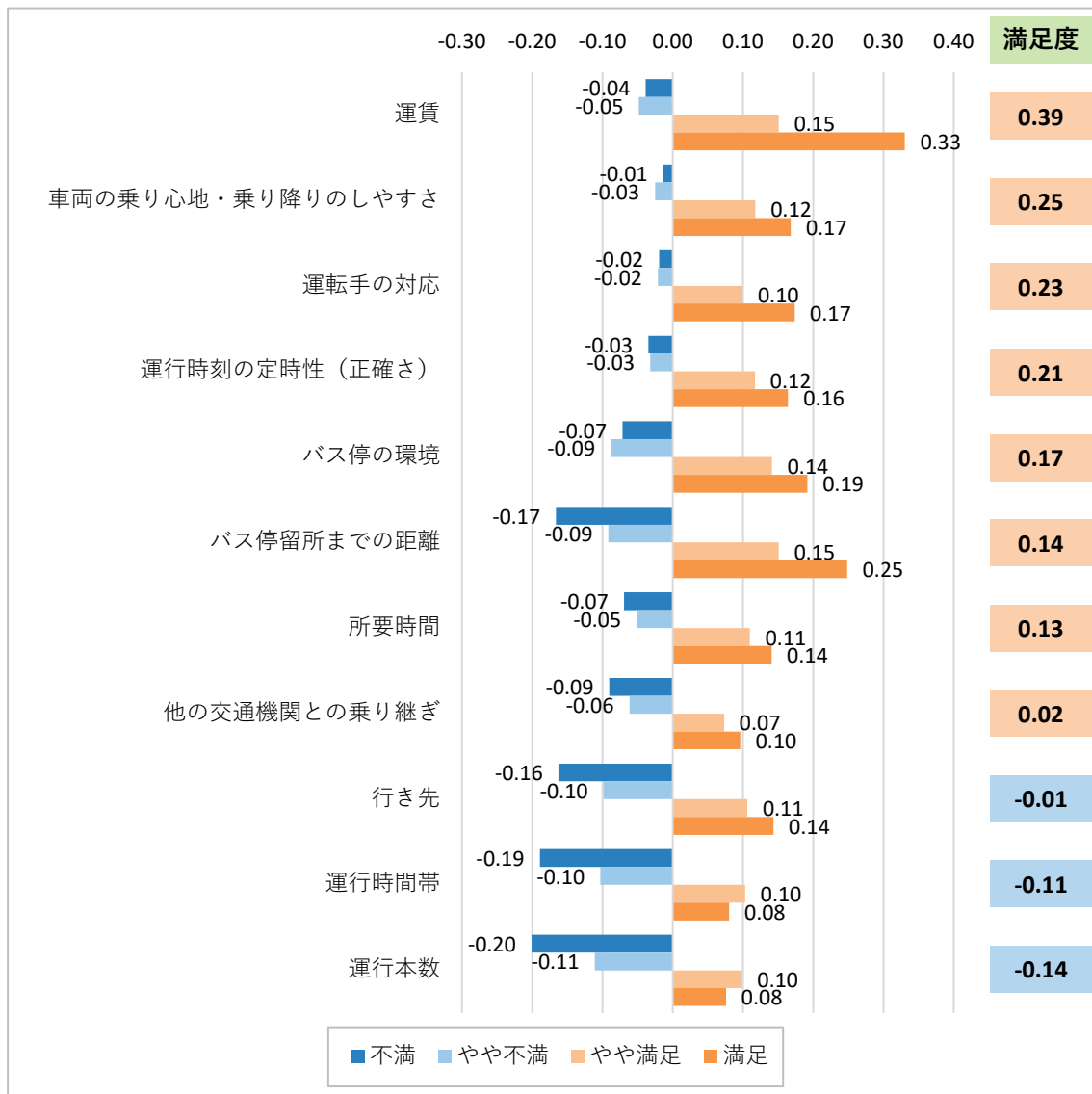
- 「民間路線バス」に関する満足度は、「運賃」、「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」、「運転手の対応」は満足度が高く、「運行本数」、「運行時間帯」は満足度が低いです。「バス停留所までの距離」「他の交通機関との乗り継ぎ」は、満足と不満が同程度になります。
- 「コミュニティバス(定時定路線)」に関する満足度も同様に、「運賃」、「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」、「運転手の対応」は満足度が高く、「運行本数」、「運行時間帯」は満足度が低いです。

■民間路線バスに関する満足度/1つつつ回答





■コミュニティバス「くるりん」（定時定路線）に関する満足度/1つずつ回答



※「満足度」の算出（加重平均）

各項目の観測値に重みを設定し、単純平均よりも各項目の満足度が比較しやすい計算手法。「満足」2点、「やや満足」1点、「わからない」0点、「やや不満」-1点、「不満」-2点と、満足度に応じて重みづけをし、点数を算出する。数値が大きいほど、満足度が高く、小さいほど満足度が低いことを表している。

【計算式】

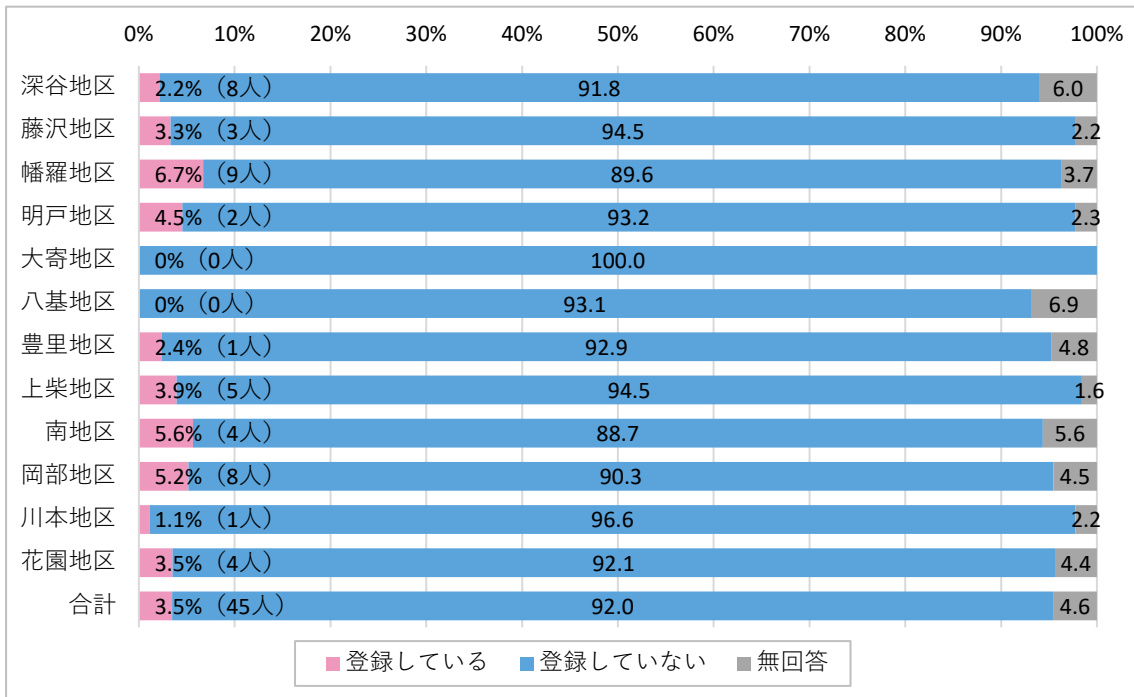
満足度 = (各設問の選択肢別回答者数 × 選択肢別の重みの点数) / 各設問の合計回答者数

\* 小数点以下第3位を四捨五入のため、「満足」～「不満」の合計が「満足度」と一致しないことがある。

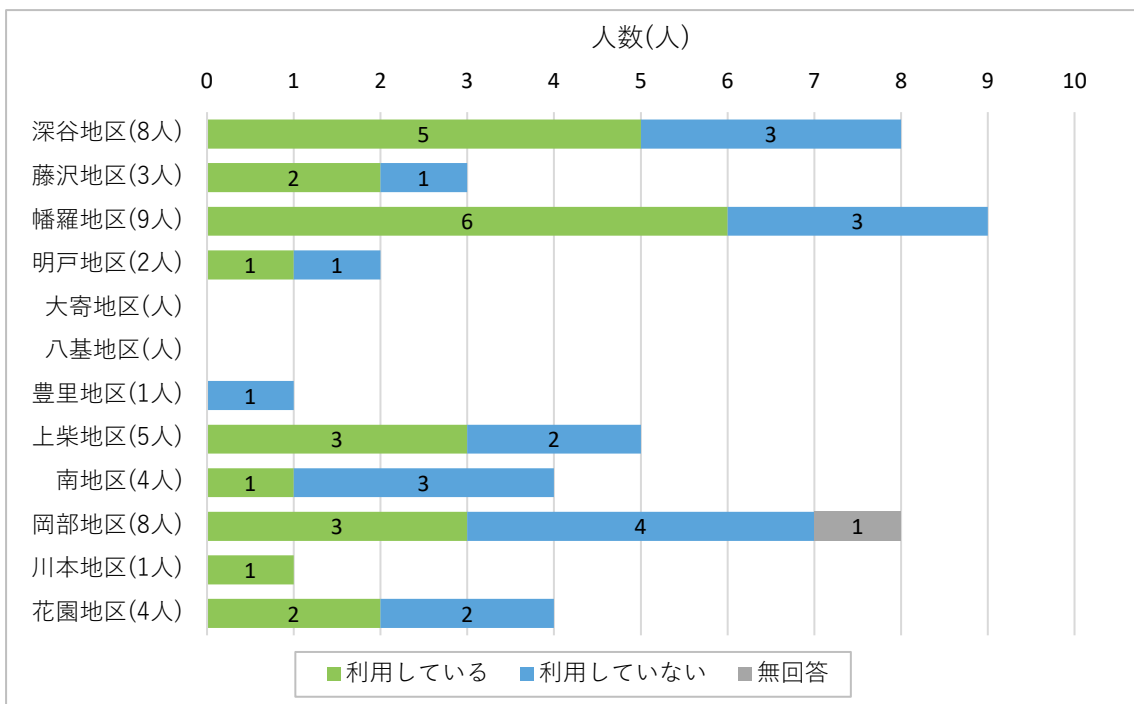
### (13) コミュニティバス（デマンドバス）の利用状況

- コミュニティバス（デマンドバス）の利用者登録をしている人は3.5%（45人）にとどまり、そのうち実際に利用している人は半数程度（24人）と少ないです。
- 利用目的は、「通院・介護サービス」（9人）、「趣味・レジャー習い事等」（8人）となり、「通学」「通勤」は合計3人です。
- 利用しない理由としては、「現在の利用手段が便利だから」（895人）が最も多く、次いで「デマンドバスの利用方法がわからないから」（314人）となります。

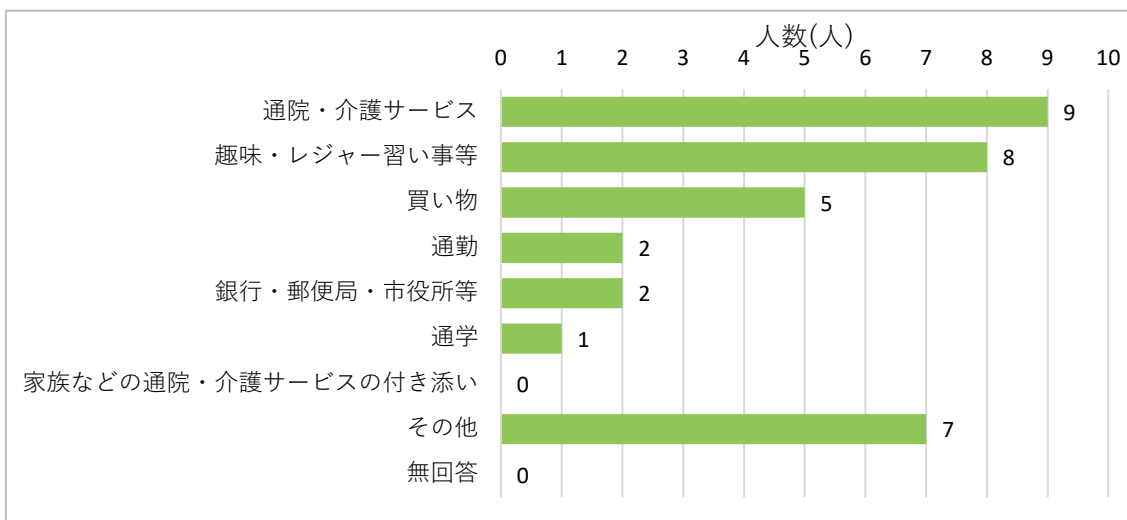
■登録状況（地区別）／1つ回答



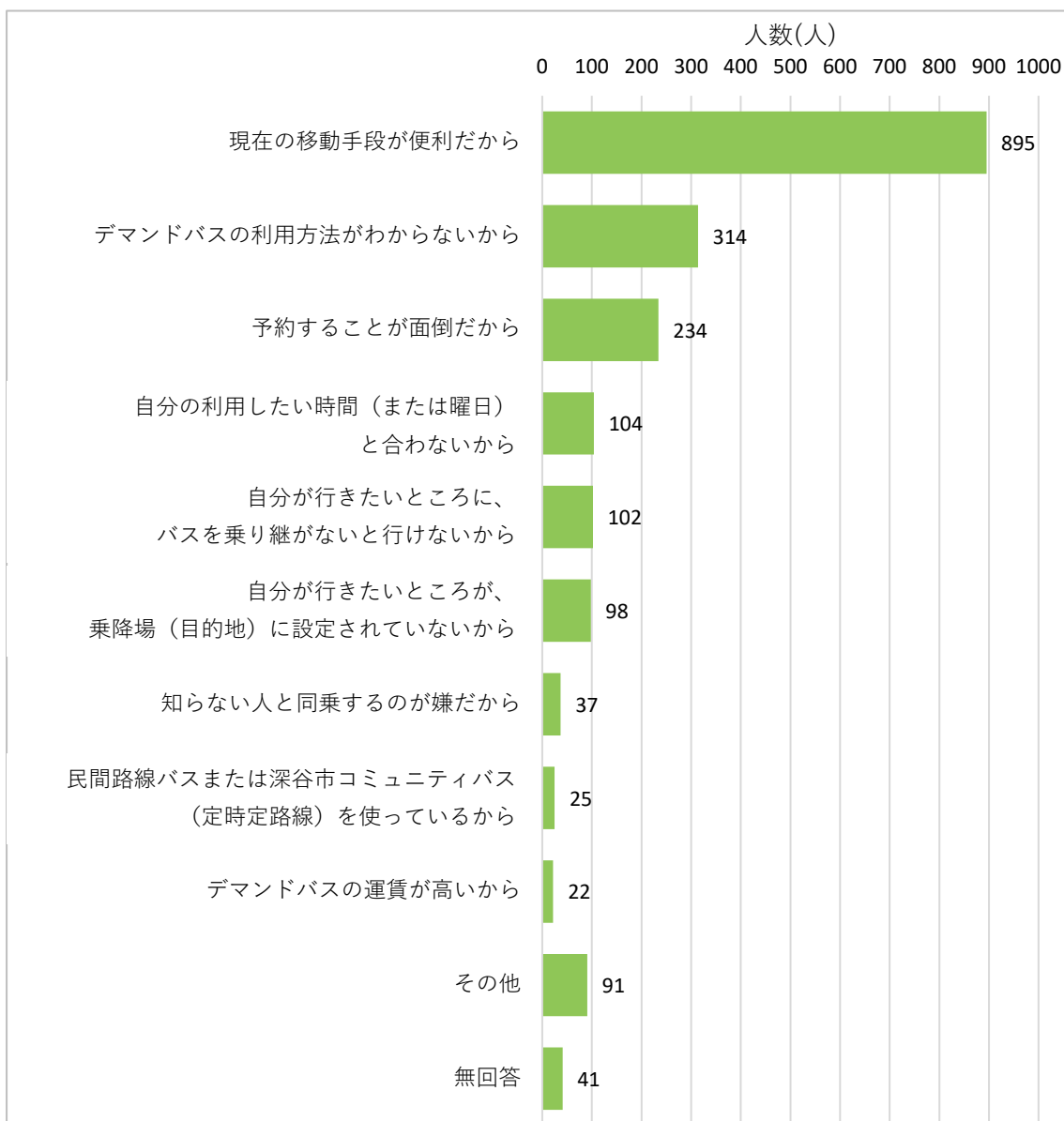
■利用状況（地区別）／1つ回答（「登録している」と回答した45人が回答）



■利用目的／2つまで回答（「利用している」と回答した24人が回答）



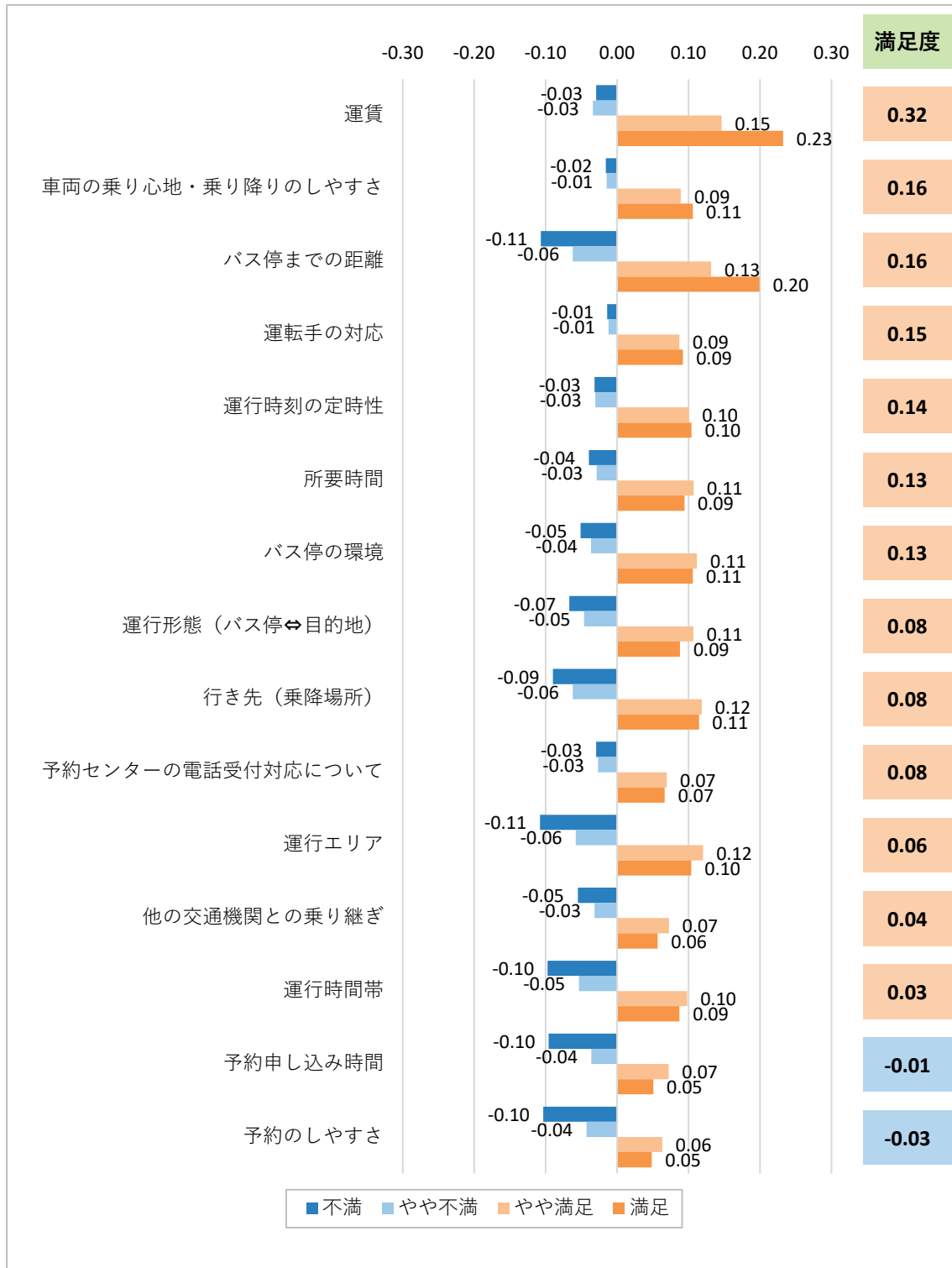
■利用しない理由／該当する項目全て回答（「登録していない」または「利用していない」と回答した1209人が回答）



## (14) コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度

- コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度は、「運賃」は満足度が高く、「予約のしやすさ」、「予約申し込み時間」は満足度が低いです。

■ コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度/1つずつ回答

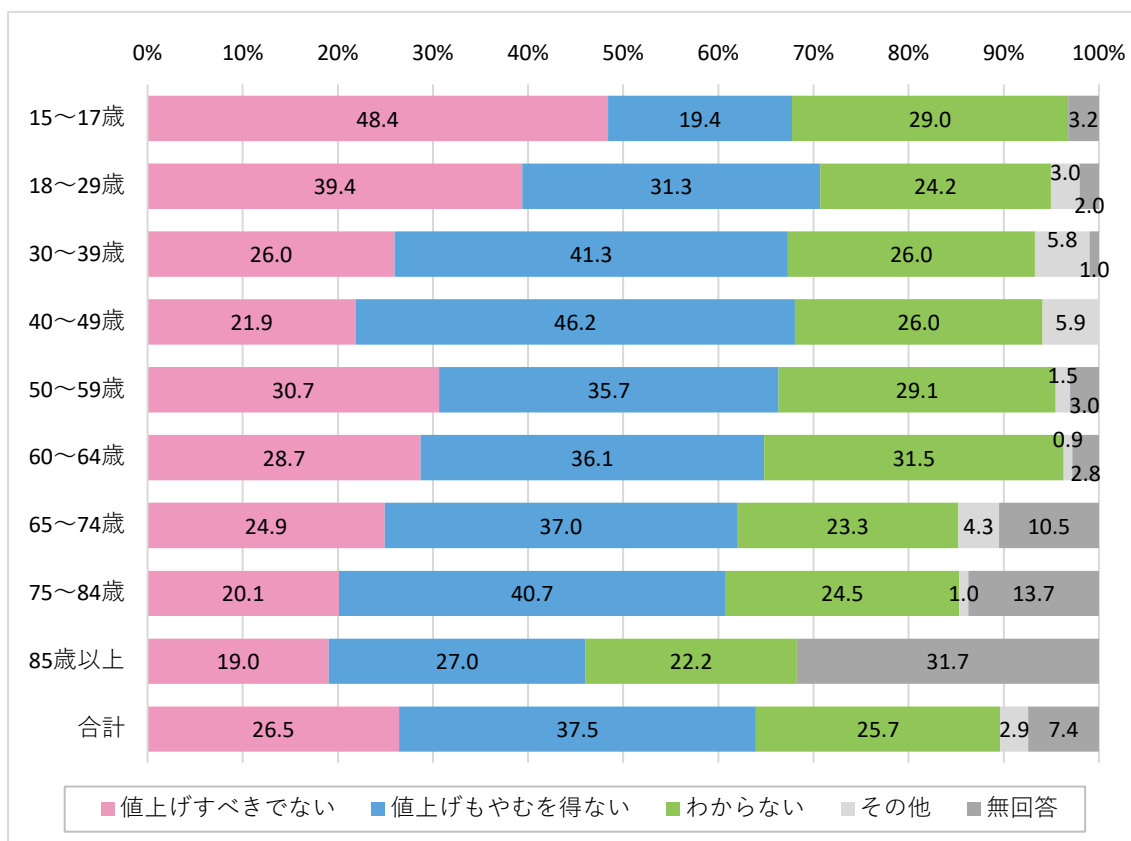


\* 小数点以下第3位を四捨五入のため、「満足」～「不満」の合計が「満足度」と一致しないことがある。

## (15) コミュニティバス「くるリン」の今後のあり方

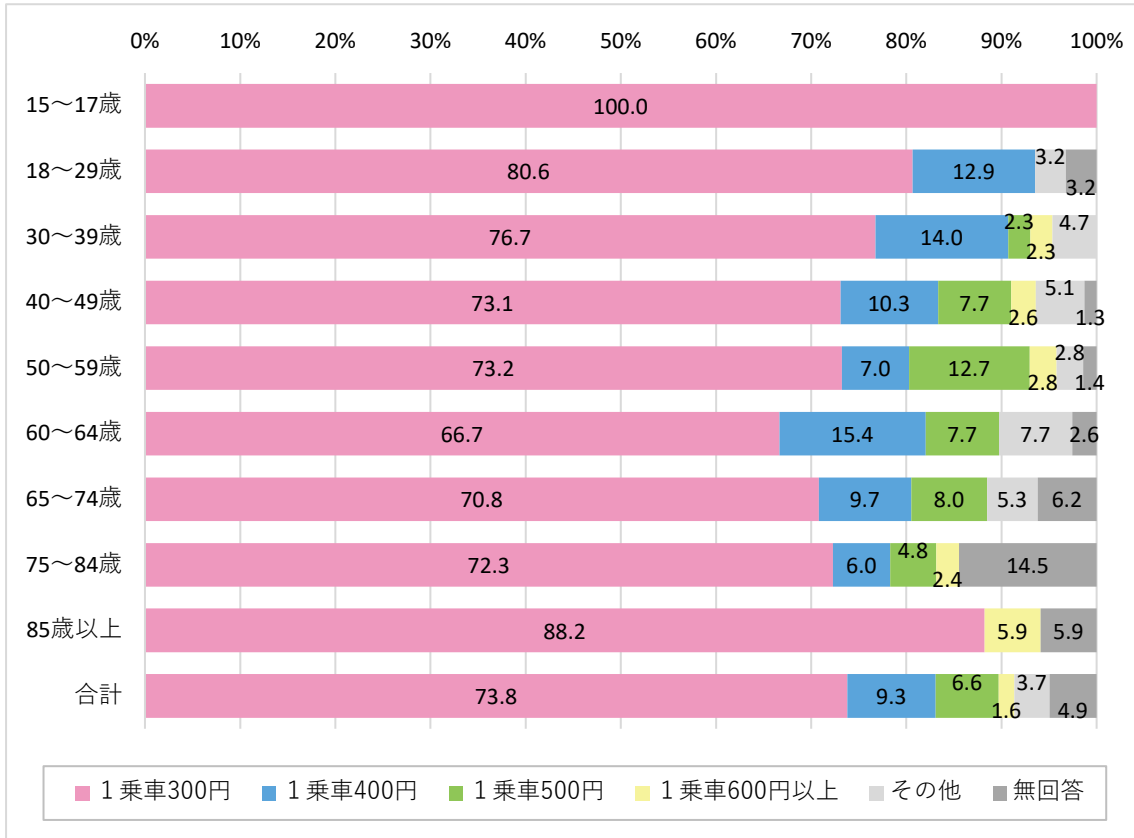
- コミュニティバス「くるリン」の運賃について、「値上げもやむを得ない」(37.5%) が最も多く、次いで「値上げすべきではない」(26.5%) が占めています。
- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) の運賃の値上げの範囲について、全体では「1乗車 300円」(73.8%) が最も多く、次いで「1乗車 400円」(9.3%) となる。「値上げもやむを得ない」と考える人の中では、現在の運賃に対し 100円程度の値上げまでが容認される傾向となっています。
- コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) の運賃の値上げの範囲について、全体では「1乗車 300円」(53.0%) が最も多く、次いで「1乗車 500円」(20.2%) となっています。定時定路線と同様に、「値上げもやむを得ない」と考える人の中では、現在の運賃に対し 100円程度の値上げまでが容認される傾向となっています。

■ コミュニティバス「くるリン」の運賃に対する考え方 (年齢別) / 1つ回答



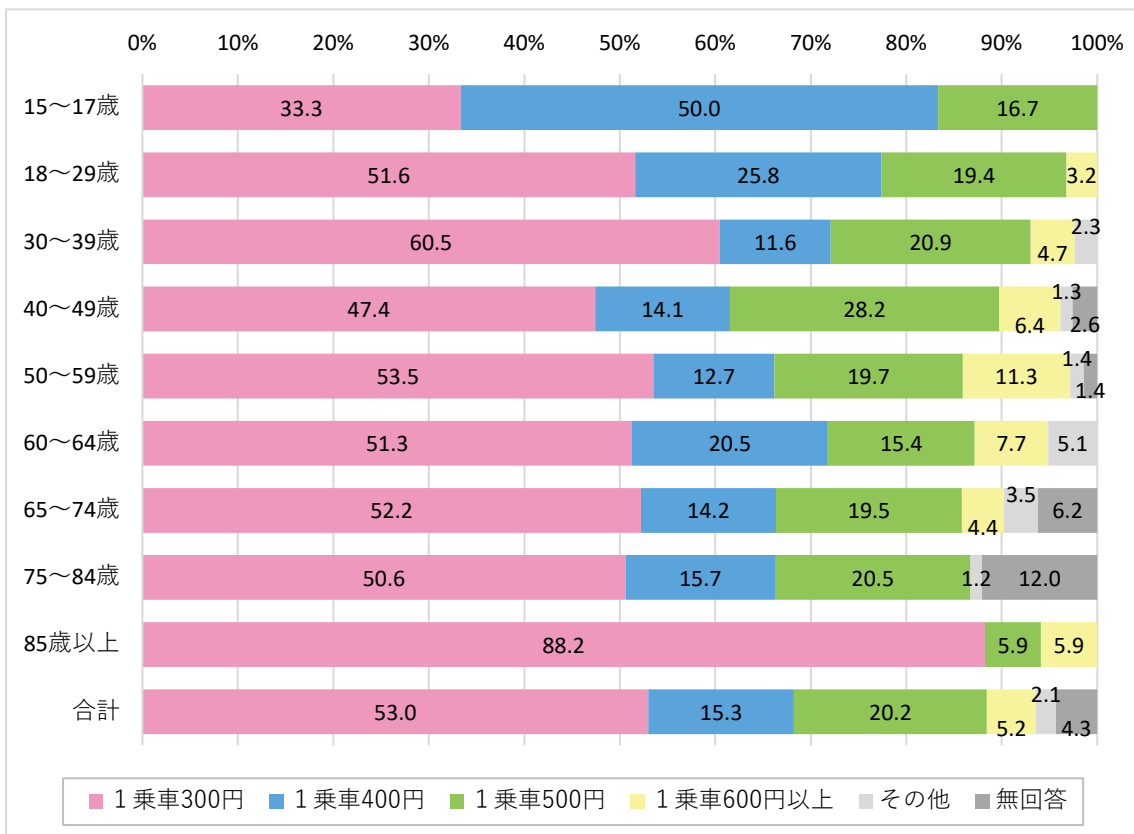
■コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運賃の金額について(年齢別)

／1つ回答(「値上げもやむを得ない」と回答した485人が回答)



■コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運賃の金額について(年齢別)

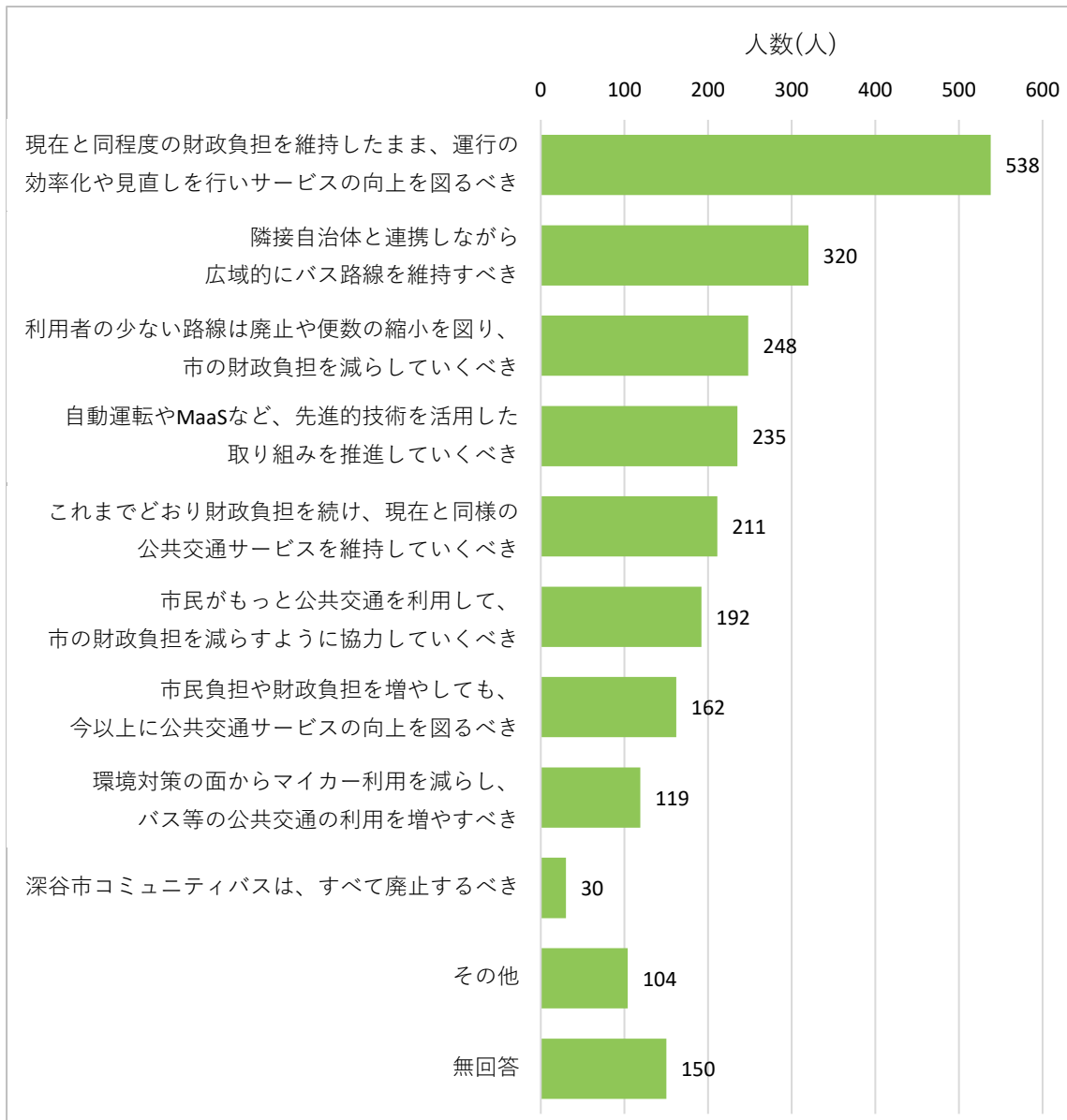
／1つ回答(「値上げもやむを得ない」と回答した485人が回答)



## (16) 公共交通の今後のあり方

- 「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」(538 人) が最も多く、次いで「隣接自治体と連携しながら広域的にバス路線を維持すべき」(320 人) となります。

■今後の公共交通のあり方に対する考え／3つまで回答



## 5-3 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用者対象アンケート調査

### (1) 回答者属性

#### ■居住地

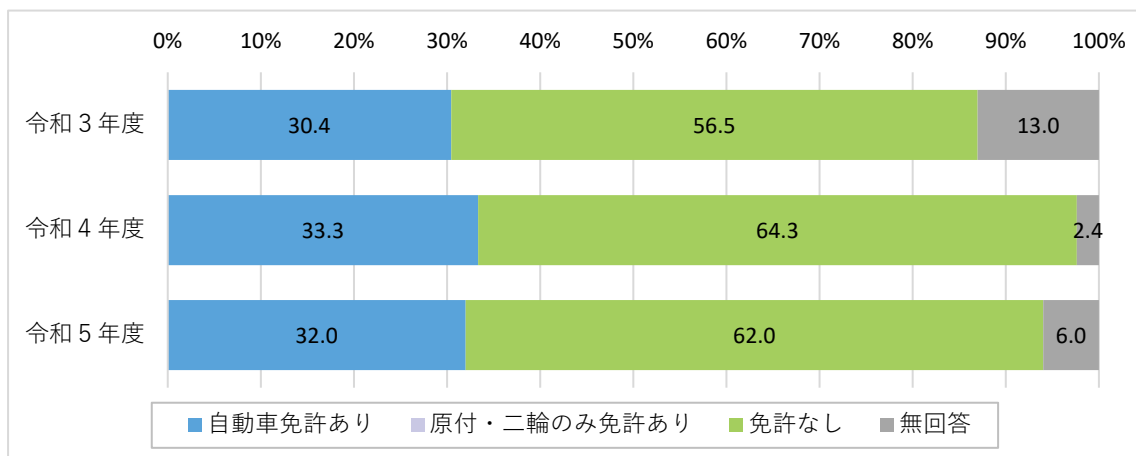
回答数(人)	合計	深谷地区	藤沢地区	幡羅地区	明戸地区	大寄地区	八基地区	豊里地区	上柴地区	南地区	岡部地区	川本地区	花園地区	その他	無回答
令和3年度	23	3	4		1	1	4	0	2	3	1	0		3	1
令和4年度	42	13	6		0	1	2	0	5	4	2	2		6	1
令和5年度	50	17	1		1	4	0	1	7	8	3	3		4	1

#### ■年齢

回答数(人)	合計	15歳未満	15歳～17歳	18歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳～74歳	75歳～84歳	85歳以上	無回答
令和3年度	23	0	0	0	0	3	3	0	5	7	4	1
令和4年度	42	0	0	2	4	1	5	1	7	17	3	2
令和5年度	50	1	2	6	3	8	2	5	10	10	3	0

### (2) 自動車運転免許証保有状況

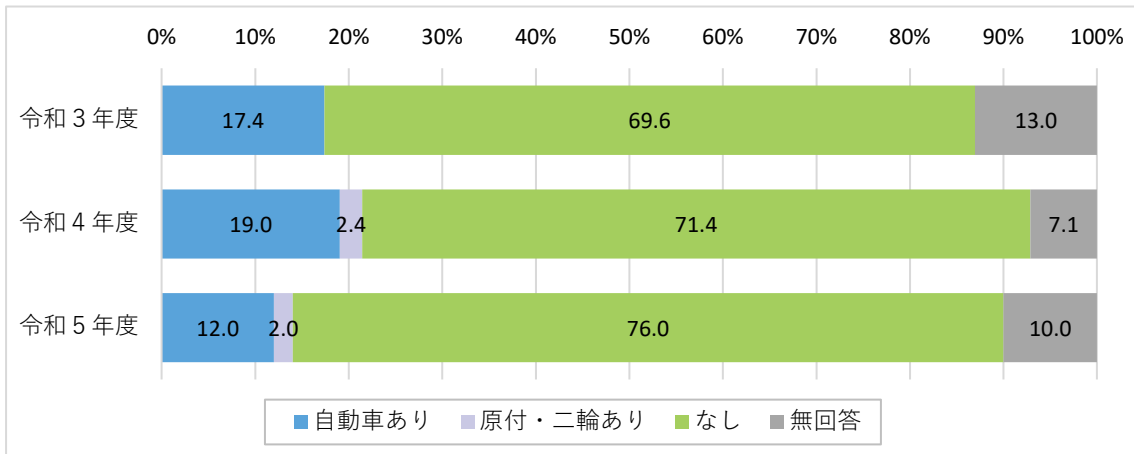
- 令和5(2023)年度は、「免許なし」が62.0%を占め、最も多いです。





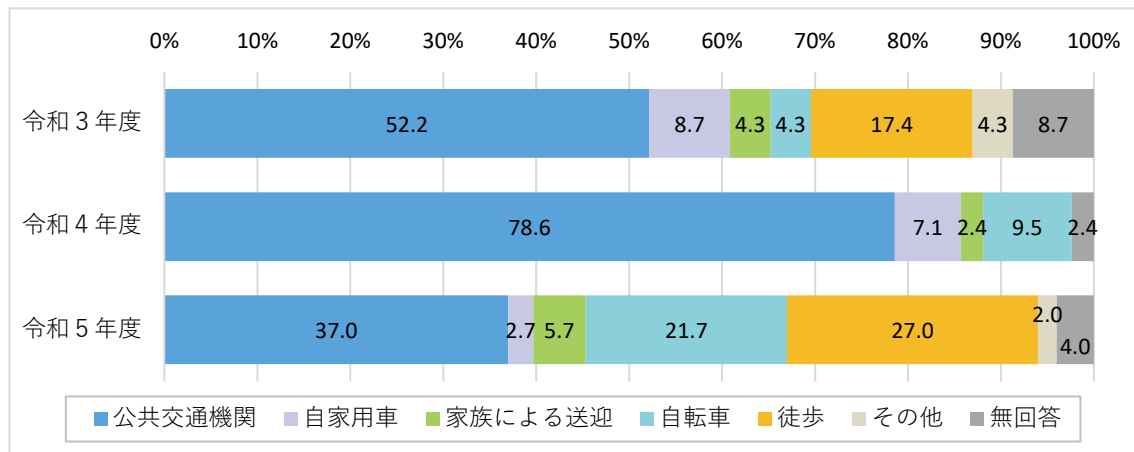
### (3) 自動車保有状況

- 令和5（2023）年度は、「自動車なし」が76.0%を占め、最も多いです。



### (4) 主な移動手段

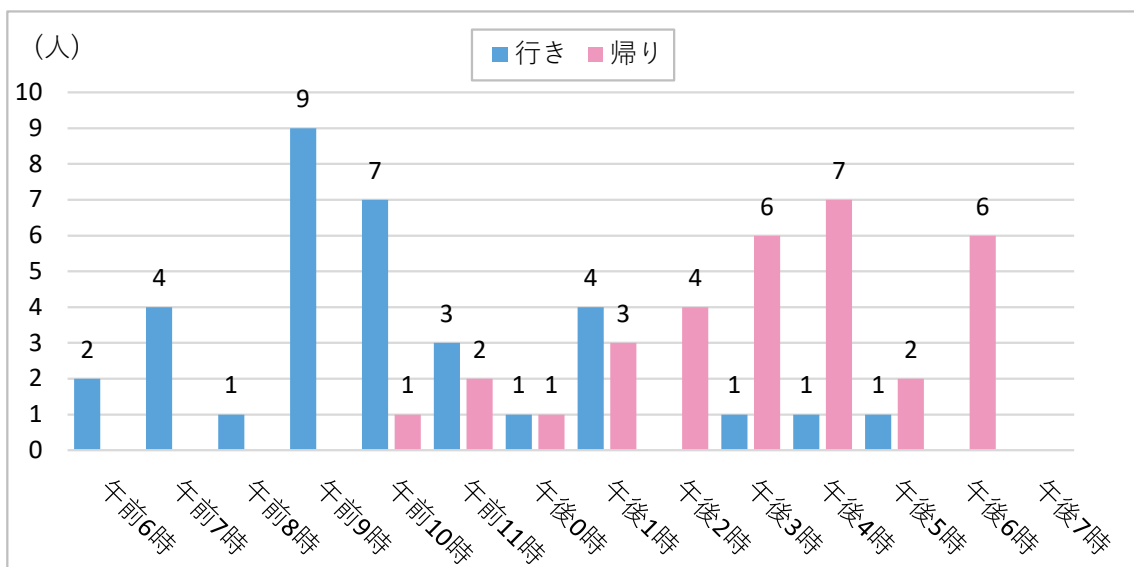
- 令和5（2023）年度の主な移動手段は、「公共交通機関」が37.0%を占め、最も多いです。



※ 2つの選択肢を回答した場合は、各選択肢を0.5票ずつに案分して処理

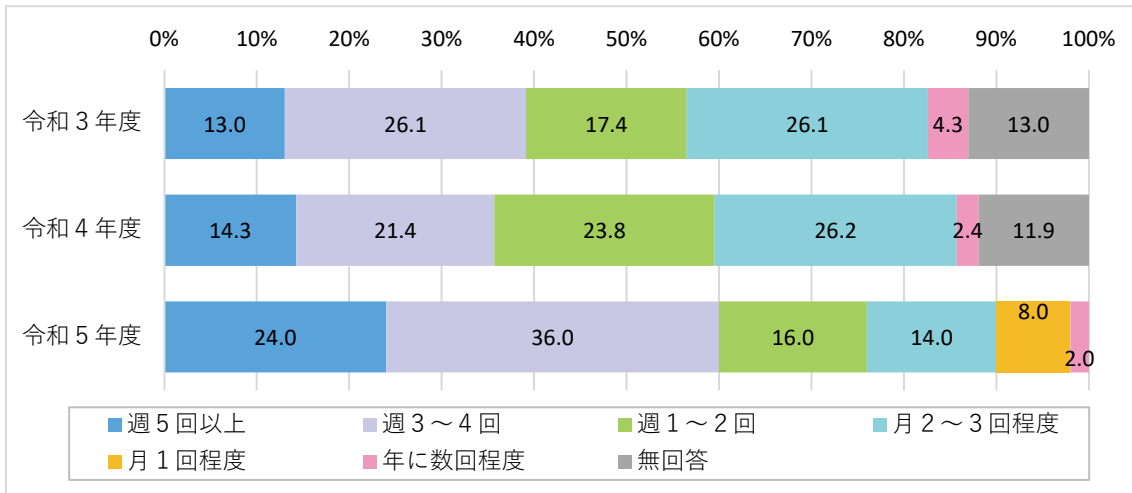
### (5) 主な利用時間

- 「行き」は、午前9時から午前10時台の利用が多く、「帰り」は、午後3時台から午後6時台の利用が多いです。



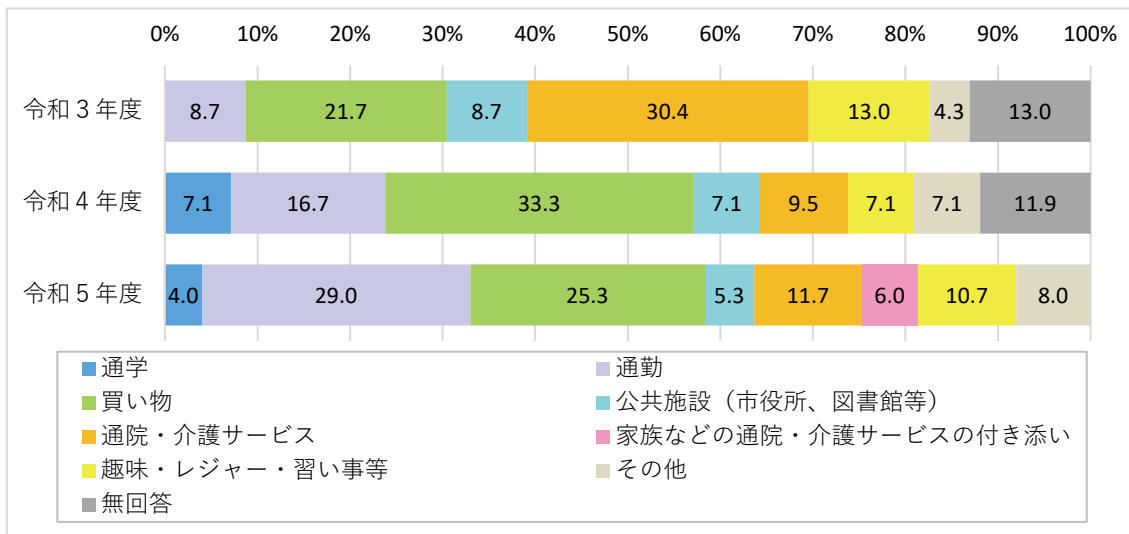
## (6) 利用頻度

- 令和5（2023）年度の利用頻度は、「週に3～4回」が最も多く36.0%を占めています。次いで、「週5回以上」（24.0%）になります。



## (7) 主な利用目的

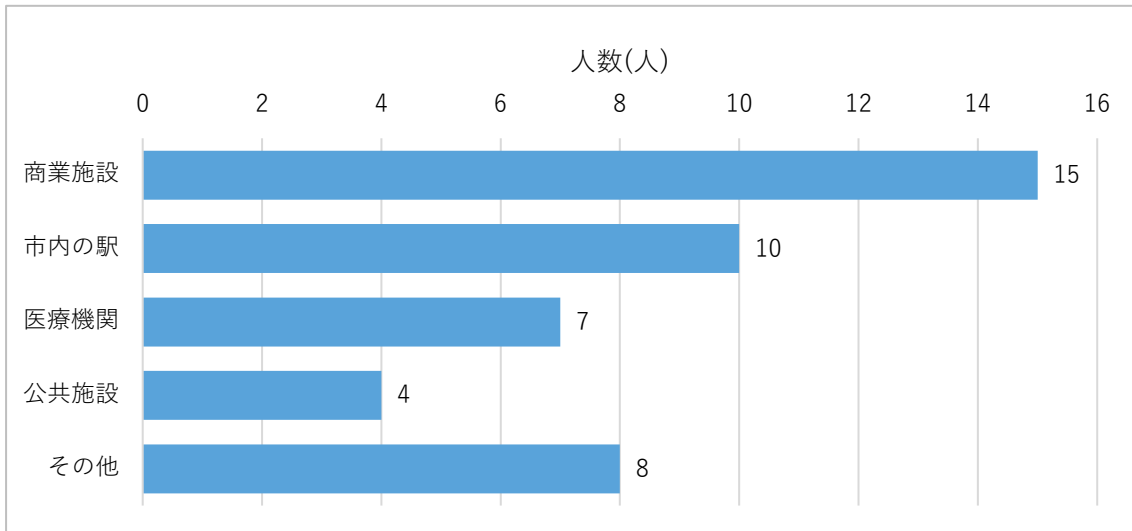
- 令和5（2023）年度の利用目的は、「通勤」が最も多く29.0%を占めており、次いで、「買い物」（25.3%）になります。
- 「通勤」目的の利用が増加傾向です。



※ 2つの選択肢を回答した場合は、各選択肢を0.5票ずつに案分して処理

## (8) 外出目的地

- 令和5（2023）年度の外出目的地は、「商業施設」が15人と最も多く、10人の「駅」が続きます。
- 具体的な外出目的地は、「深谷駅」が7人と最も多く、6人の「アリオ深谷」が続きます。

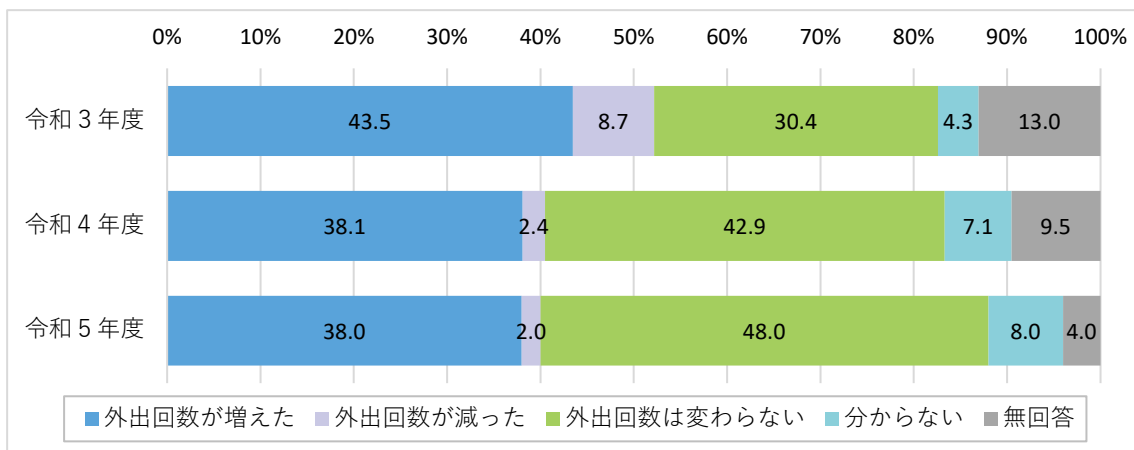


### ■具体的な外出目的地

店舗名	回答者数(人)
1 深谷駅（JR高崎線）	7
2 アリオ深谷	6
3 深谷赤十字病院	3
4 イトーヨーカドー	3
5 駅（具体的な表記なし）	3

## (9) 外出頻度の変化

- 令和5（2023）年度における外出頻度の変化では、「外出回数は増えた」が38.0%、「外出回数  
は変わらない」が48.0%を占めます。



## 5-4 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) 利用者対象アンケート調査

### (1) 回答者属性

#### ■居住地

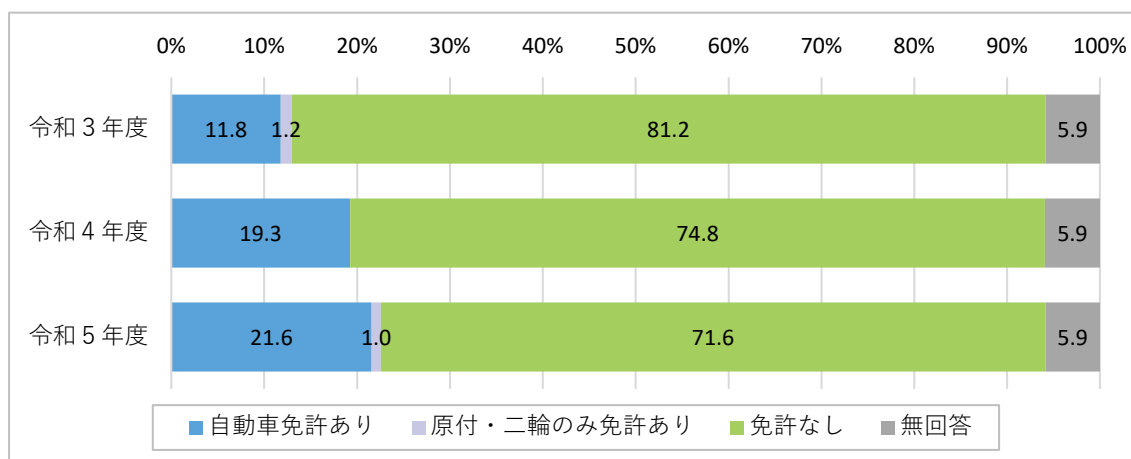
回答数(人)	合計	深谷地区	藤沢地区	幡羅地区	明戸地区	大寄地区	八基地区	豊里地区	上柴地区	南地区	岡部地区	川本地区	花園地区	その他	無回答
令和3年度	85	19	1	6	4	2	1	0	6	5	10	5	18	2	6
令和4年度	135	27	5	26	4	5	0	5	17	6	20	7	8	2	3
令和5年度	102	23	2	23	5	1	1	3	9	5	11	4	9	1	5

#### ■年齢

回答数(人)	合計	15歳未満	15歳～17歳	18歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳～74歳	75歳～84歳	85歳以上	無回答
令和3年度	85	0	1	3	2	4	8	5	18	29	9	6
令和4年度	135	0	7	7	5	4	10	8	29	52	12	1
令和5年度	102	1	1	5	5	6	5	7	17	38	12	5

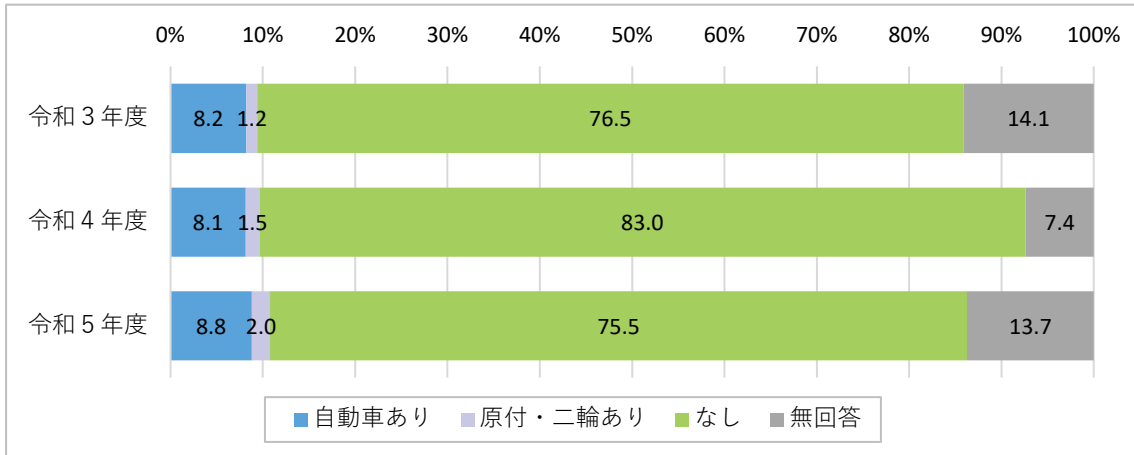
### (2) 自動車運転免許証保有状況

- 令和5(2023)年度は、「免許なし」が71.6%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「自動車免許あり」(21.6%)が増加しています。



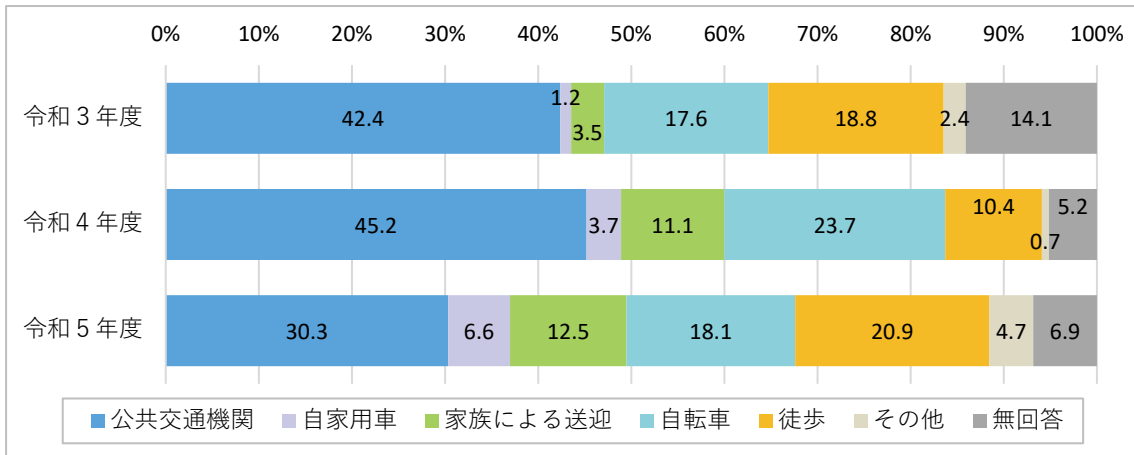
### (3) 自動車保有状況

- 令和5（2023）年度は、「自動車なし」が75.5%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「自動車あり」（8.8%）が増加しています。



### (4) 主な移動手段

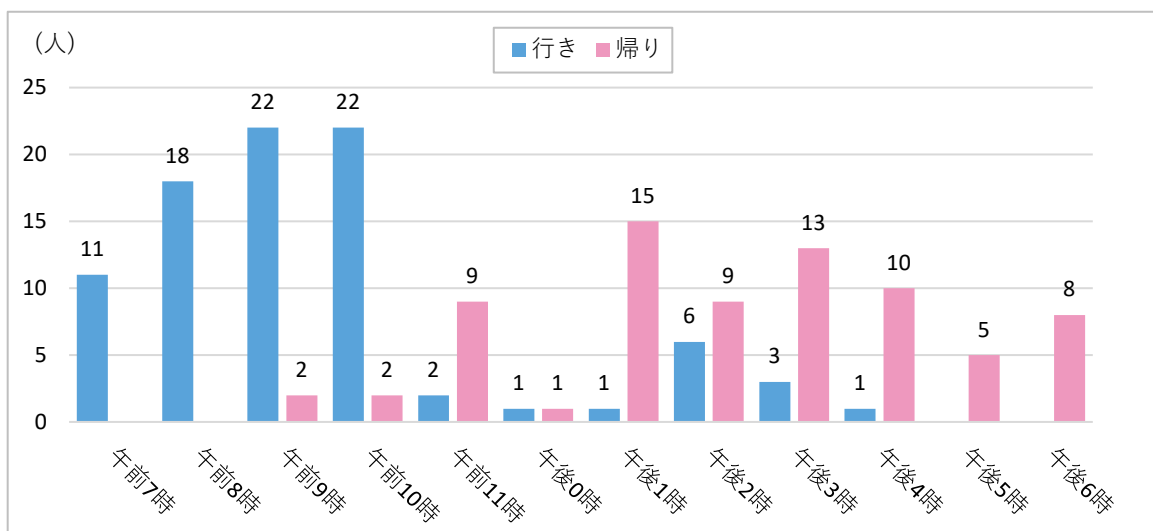
- 令和5（2023）年度の主な移動手段は、「公共交通機関」が30.3%を占め、最も多いです。



※ 2つの選択肢を回答した場合は、各選択肢を0.5票ずつに案分して処理

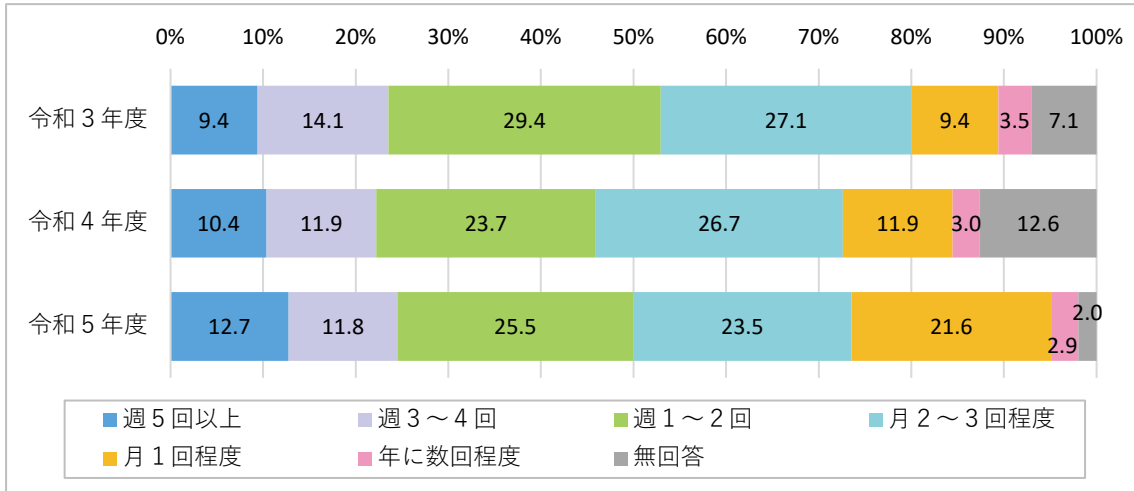
### (5) 主な利用時間

- 「行き」は、午前7時から午前10時台の利用が多く、「帰り」は、午後1時から午後4時台の利用が多いです。



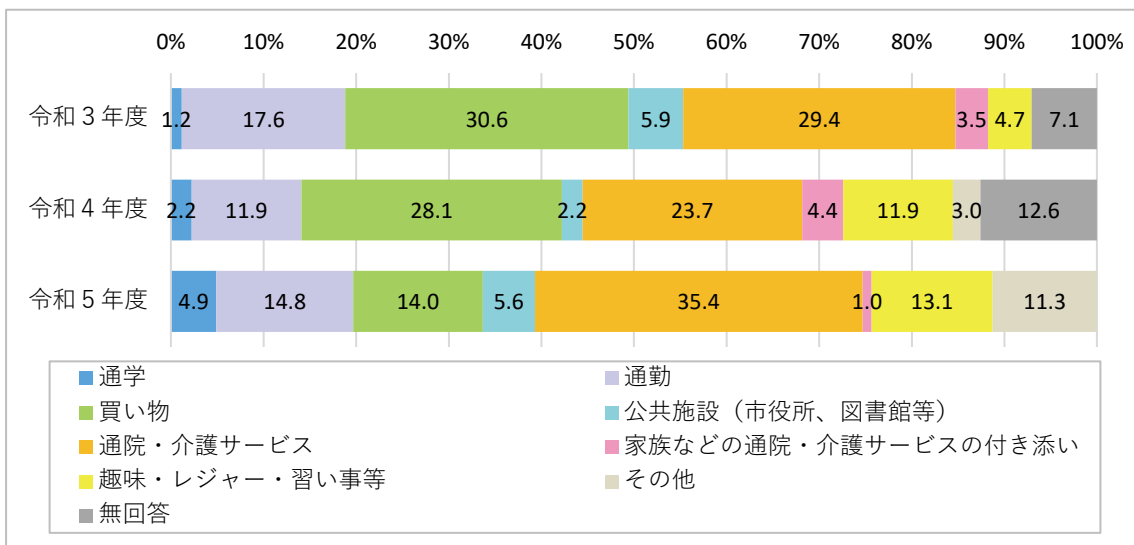
## (6) 利用頻度

- 令和5（2023）年度の利用頻度は、「週1～2回」が最も多く25.5%を占めています。次いで、「月2～3回程度」（23.5%）になります。



## (7) 主な利用目的

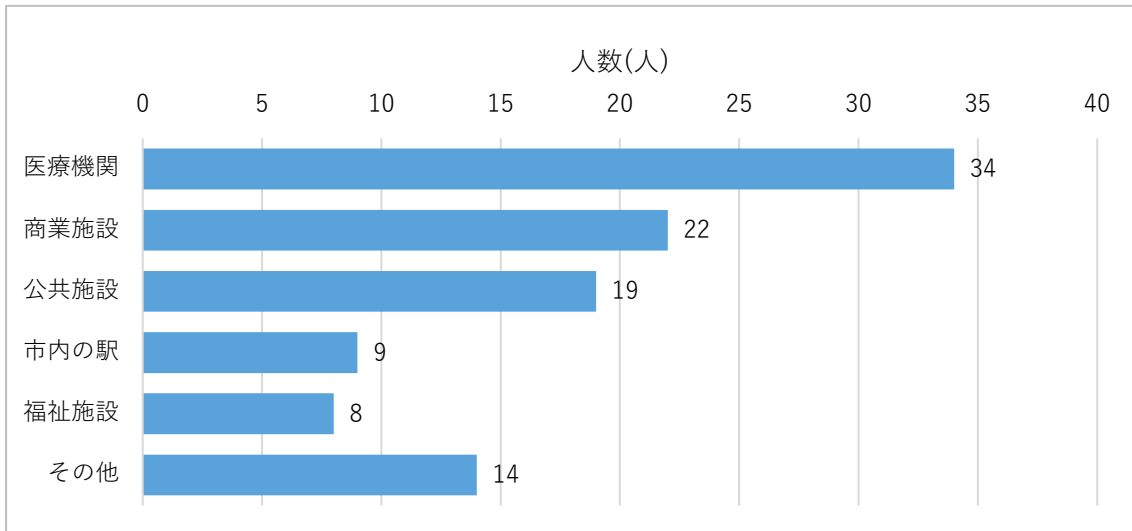
- 令和5（2023）年度の利用目的は、「通院・介護サービス」が最も多く35.4%を占めており、次いで、「通勤」（14.8%）となります。



※ 2つの選択肢を回答した場合は、各選択肢を0.5票ずつに案分して処理

## (8) 外出目的地

- 令和5（2023）年度の外出目的地は、「医療機関」が34人と最も多く、22人の「商業施設」が続きます。
- 具体的な外出目的地は、「病院」が10人と最も多く、9人の「アリオ深谷」が続きます。

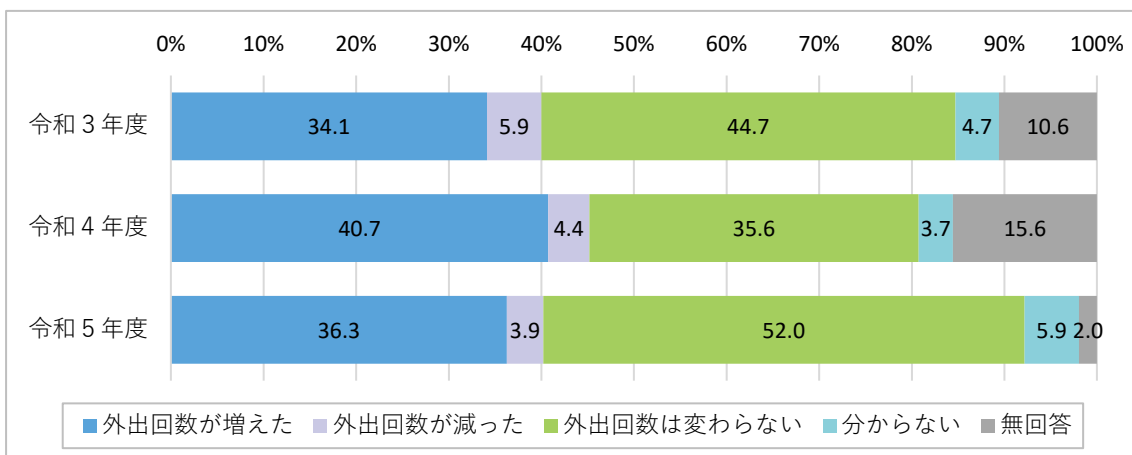


### ■具体的な外出目的地

店舗名	回答者数(人)
1 病院（具体的な表記なし）	10
2 アリオ深谷	9
3 深谷駅	5
4 イトーヨーカドー	5
5 磯部クリニック	4
5 商業施設（具体的な表記なし）	4

## (9) 外出頻度の変化

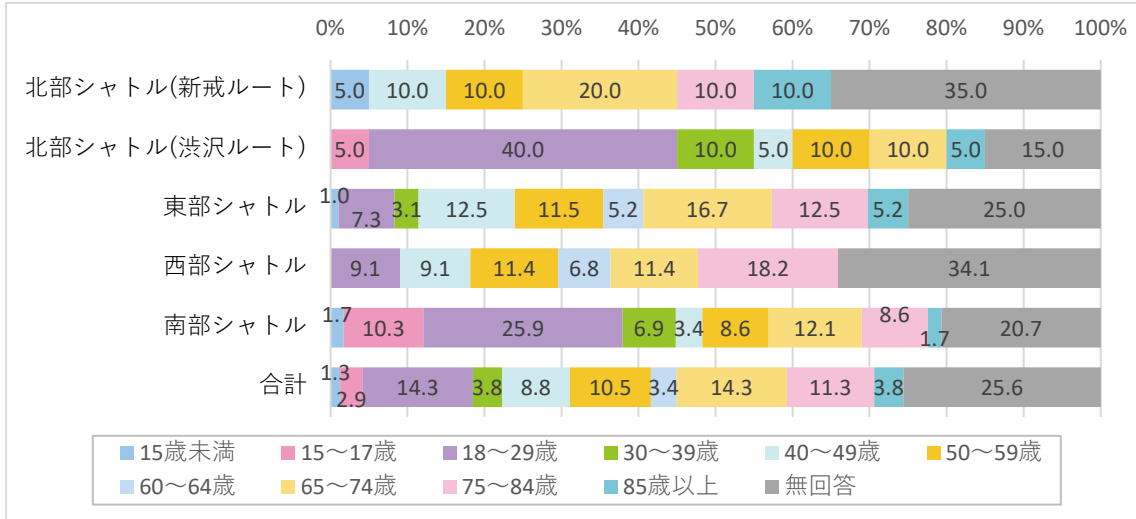
- 令和5（2023）年度の外出頻度は、「外出回数は変わらない」が52.0%、「外出回数が増えた」が36.3%を占めます。



## 5-5 公共交通利用者対象ヒアリング調査 (コミュニティバス「くるリン」(定時定路線))

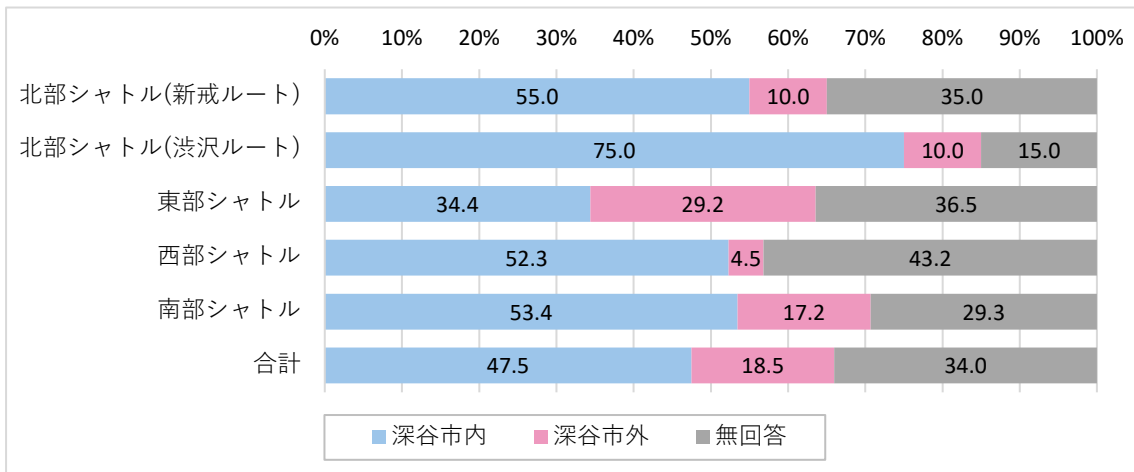
### (1) 年齢

- 年齢は、「18～29歳」、「65～74歳」が14.3%を占め、最も多いです。「65歳以上」の高齢者層は合計で29.4%、「30歳未満」の若年層は18.5%になります。



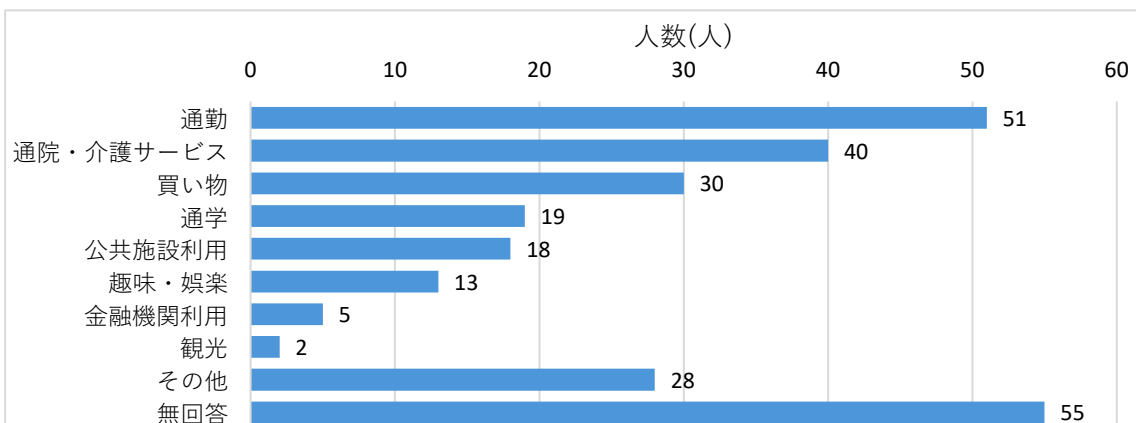
### (2) 居住地

- 居住地は、「深谷市内」が47.5%、「深谷市外」が18.5%を占めています。



### (3) 利用目的

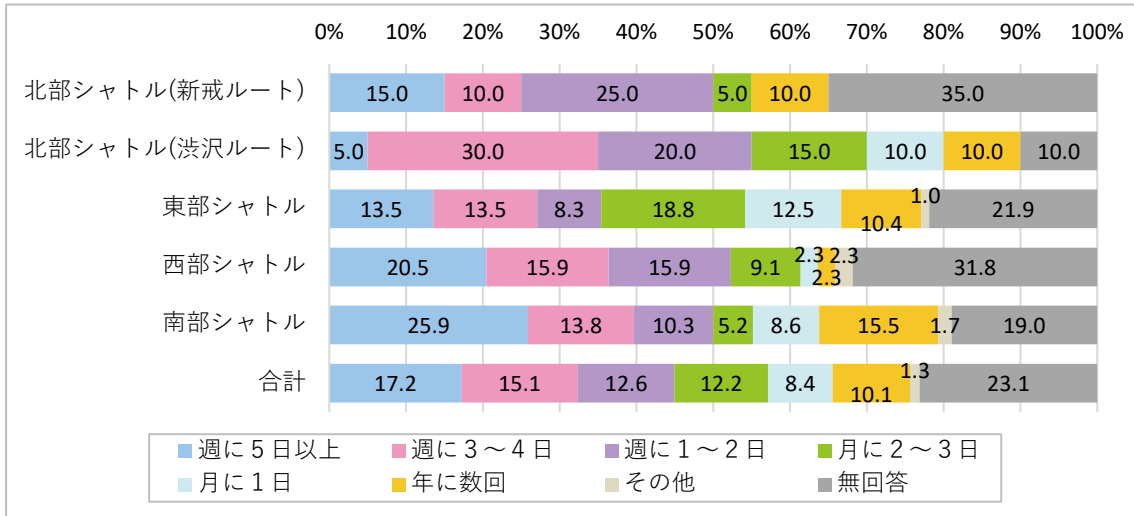
- 利用目的は、「通勤」が最も多く51人、次いで「通院・介護サービス」が40人になります。





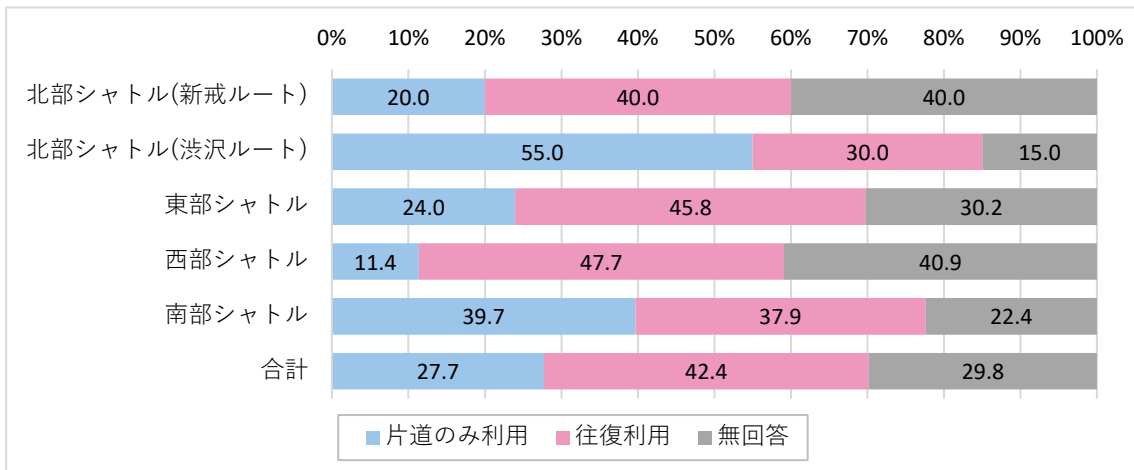
#### (4) 利用頻度

- 利用頻度は、「週に5日」及び「週に3～4日」を合計すると32.3%を占め、「週に1～2日」も含めると、定期的にご利用する人は、44.9%と半数近くになります。



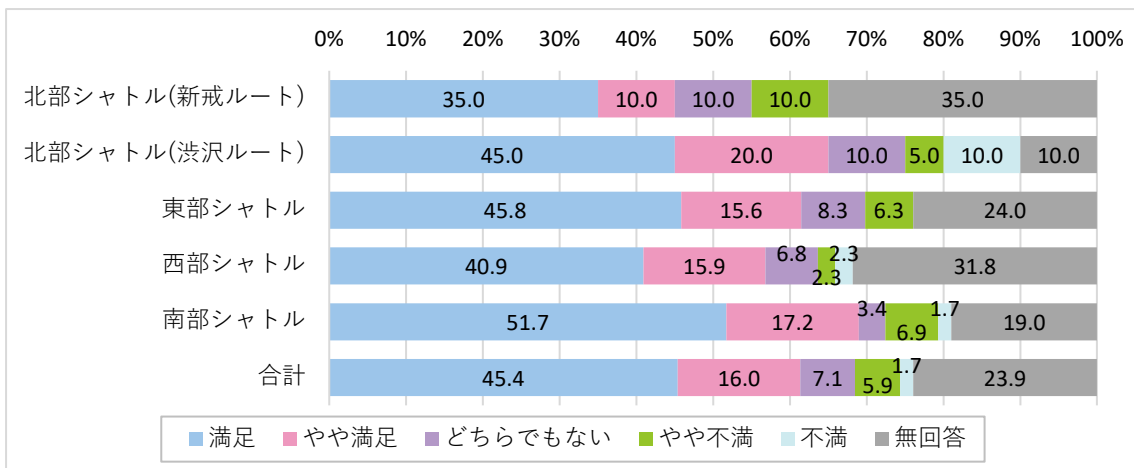
#### (5) 利用方法

- 利用方法は、「往復利用」が42.4%を占めており、全路線とも同傾向です。



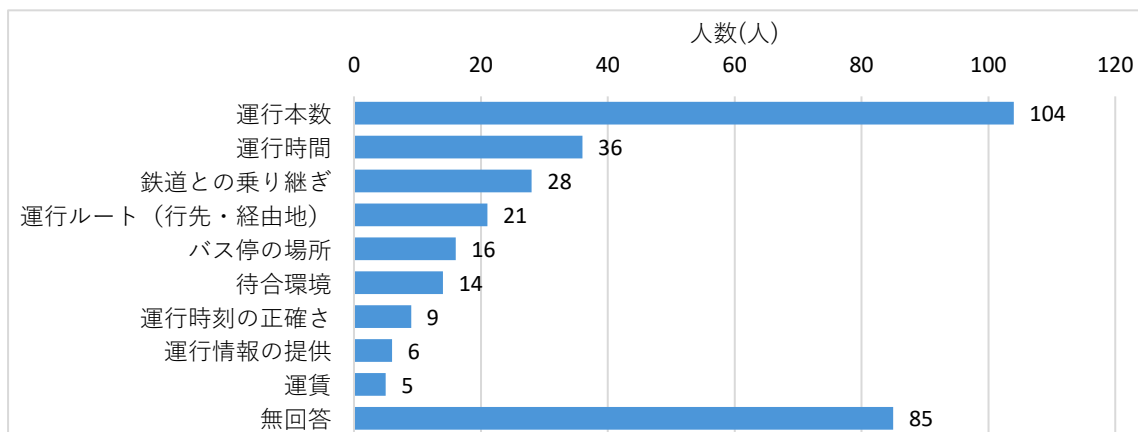
#### (6) 運行サービスの満足度

- 運行サービスの満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせると、61.4%を占めています。「不満」は1.7%となっており、相対的に利用者の満足度は高く、全路線とも同傾向です。



## (7) 改善して欲しいサービス

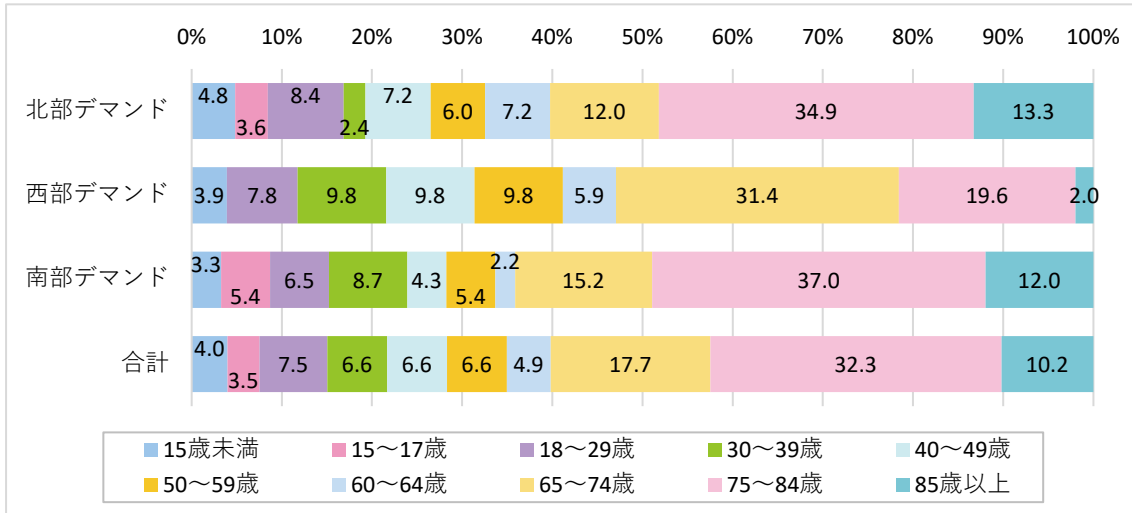
- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」であり、次いで「運行時間」となっています（2つまで選択）。



## 5-6 公共交通利用者対象ヒアリング調査 (コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス))

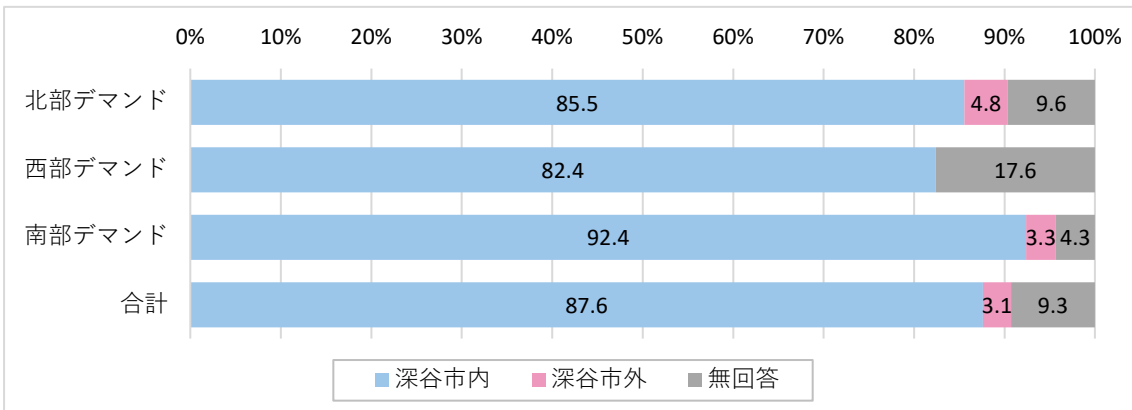
### (1) 年齢

- 年齢は、「75～84歳」が32.3%を占め最も多く、「65歳以上」の高齢者層は合計で60.2%、「30歳未満」の若年層は15.0%です。



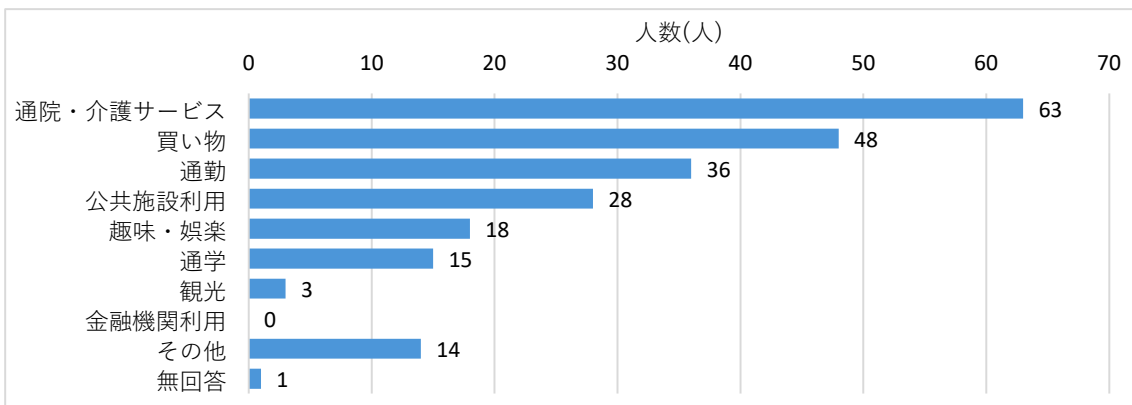
### (2) 居住地

- 居住地は、「深谷市内」が87.6%、「深谷市外」が3.1%を占めており、市民の移動手段となっています。



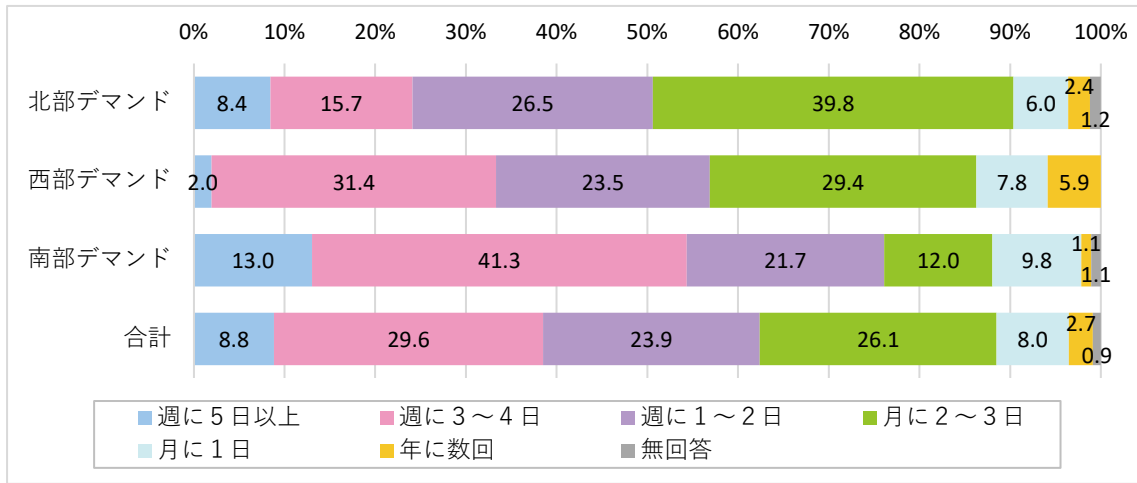
### (3) 利用目的

- 利用目的は、「通院・介護サービス」が最も多く63人を占めており、次いで、「買い物」(48人)、「通勤」(36人)です。



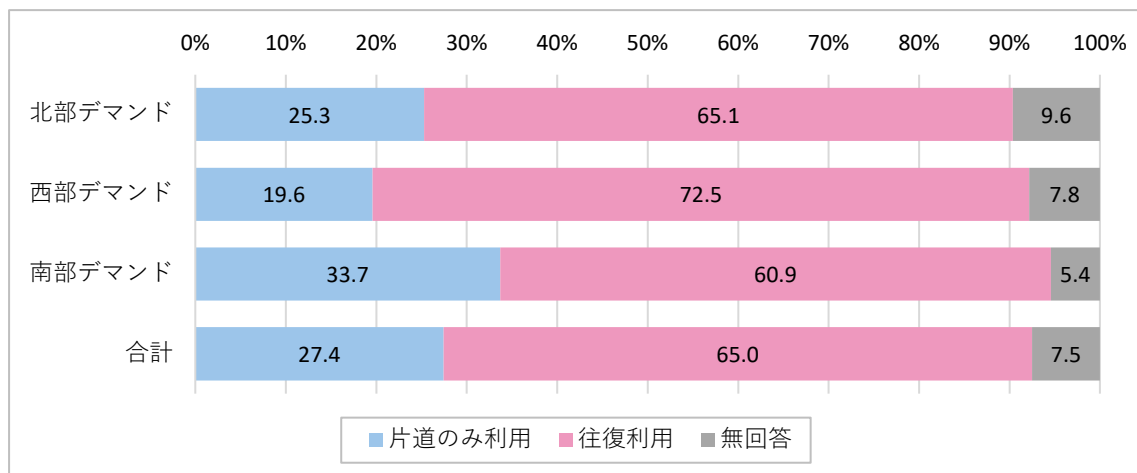
#### (4) 利用頻度

- 利用頻度は、全体としては、「週に3～4日」(29.6%)が最も多く、「週に5日以上」(8.8%)を合計すると、38.4%を占めています。



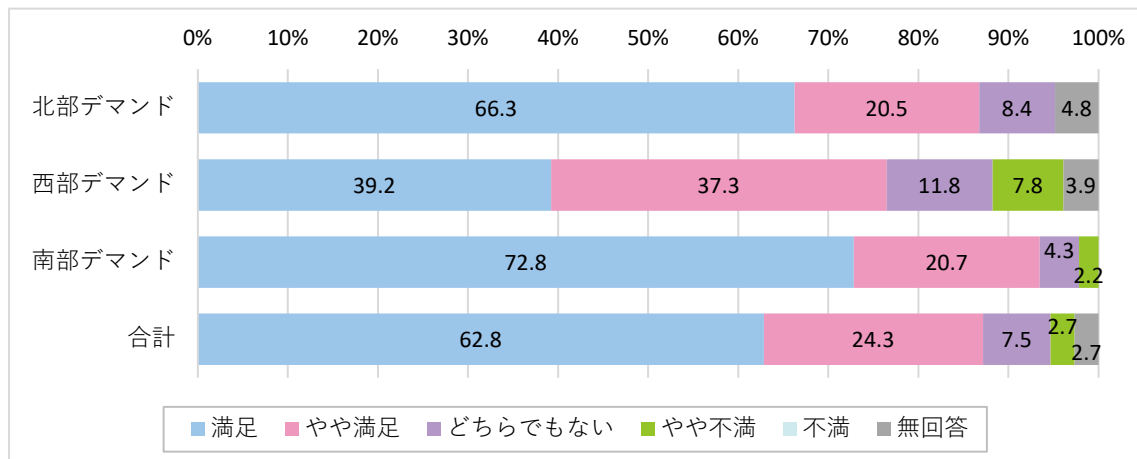
#### (5) 利用方法

- 利用方法は、「往復利用」が65.0%を占めています。



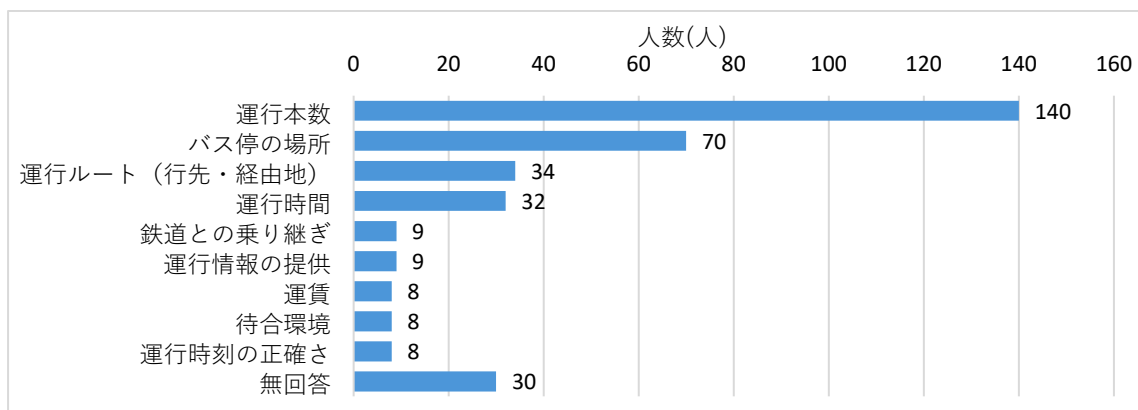
#### (6) 運行サービスの満足度

- 運行サービスの満足度は、「満足」と「やや満足」を合計すると87.1%を占めています。「不満」は0.0%、「やや不満」は2.7%であり、利用者の満足度は高い傾向です。



## (7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」(140人)であり、次いで「バス停の場所」(70人)です(2つまで選択)。
- 高齢の利用者が多いため、「バス停の場所」に関する充実を望む意見が多いと想定されます。



## 5-7 交通事業者アンケート調査

事業者	内容
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>最近の利用者層や動向の変化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 高崎線の乗客は新型コロナウイルス感染症拡大前と比べて 85%程度にとどまる。</li> <li>・ 秩父鉄道では、ふかや花園プレミアム・アウトレット開業後に若い乗客が増加した。</li> </ul> </li> <li>● <b>運行上や経営上の問題点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型コロナウイルス感染症拡大を受けた行動様式の変化や人口減少があり、乗客が感染症拡大前の水準に戻ることは厳しいと考えている。</li> <li>・ 秩父鉄道では、ふかや花園プレミアム・アウトレット開業に伴い乗客が増加したが、一時的なものにとどまっている。</li> </ul> </li> <li>● <b>利用者等から寄せられている声</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふかや花園駅周辺にふかや花園プレミアム・アウトレット以外の商業施設がない。</li> </ul> </li> <li>● <b>他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通の活性化に向けて、可能な範囲で連携していきたい。</li> </ul> </li> <li>● <b>利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 東日本（高崎支社）では、高崎線沿線の活性化・ブランド力向上等を目的とした組織横断プロジェクトに取り組んでいる。</li> <li>・ 秩父鉄道では、沿線を PR するポスター・パンフレットを作成している。</li> </ul> </li> <li>● <b>市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふかや花園駅前で、産業祭のようなイベントや鉄道イベント等を実施したい。</li> </ul> </li> </ul>
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>利用者の特性や傾向</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふかや花園プレミアム・アウトレットの利用客が多い。</li> </ul> </li> <li>● <b>最近の利用者層や動向の変化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型コロナウイルス感染症拡大前と比べてビジネス客が大きく減少した。</li> </ul> </li> <li>● <b>運行上や経営上の問題点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の減少や運転手不足が問題である。</li> </ul> </li> <li>● <b>利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手の確保の対策に注力している。</li> <li>・ インターネットによる予約・決済の導入等に取り組んでいる。</li> </ul> </li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>利用者の特性や傾向</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日午前は深谷赤十字病院、平日・休日の日中はアリオ深谷の利用客が多い。</li> </ul> </li> <li>● <b>最近の利用者層や動向の変化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大学生の利用が増加した一方で、高校生の利用が減少した。</li> </ul> </li> <li>● <b>運行上や経営上の問題点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口規模の観点から複数路線を受益者負担で運営することは困難である。</li> <li>・ 利用客が慢性的に少なく、車両の更新がままならない。合理的に判断すると廃線が妥当である。</li> <li>・ 運転手不足が深刻な問題である。</li> </ul> </li> <li>● <b>走行環境における問題点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事やイベントの情報を事前につかめず、渋滞の影響で運転手の休憩時間確保が難しい場合がある。交通規制の情報を早く知りたい。</li> </ul> </li> <li>● <b>利用者等から寄せられている声</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通系 IC カードを使用できるようにしてほしい。</li> </ul> </li> <li>● <b>他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定旅客自動車運送事業と連携し、駅等におけるバス利用の利便性向上を図れると良い。</li> </ul> </li> <li>● <b>利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手確保の対策として、大型二種免許取得に向けて養成している。</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスと貸切バスの運転手を区別せず、流動的に乗務させている。貨物自動車等の別事業と経営統合し、自動車関連の従業員が路線バスの運転手となるよう準備している。</li> <li>●市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</li> <li>・コミュニティバスから民間バスへの移行や行政界を跨ぐ運行の実現を検討してほしい。</li> <li>・補助金の拡充して欲しい。</li> </ul>
<p>コミュニティバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者の特性や傾向</li> <li>・平日午前は深谷赤十字病院、平日・休日の日中はアリオ深谷の利用客が多い。</li> <li>●最近の利用者層や動向の変化</li> <li>・運転免許証返納割引を使用する高齢者の利用が増加している。</li> <li>・地域通貨「negi」の利用者が増加している。</li> <li>●運行上や経営上の問題点</li> <li>・運転手への応募件数が減少している。</li> <li>・デマンドバスで乗継のために目的地を通り越して乗継場所へ向かうことが多く、効率的でない。エリア区分の仕方には検討の余地があるのではないかと。</li> <li>●走行環境における問題点</li> <li>・国道17号や市役所前で渋滞が発生している。</li> <li>●利用者等から寄せられている声</li> <li>・デマンドバスの予約の電話がつながりづらい。予約が取りづらい。</li> <li>・デマンドバスは市外に住む親戚や友人が利用できない。</li> <li>●他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</li> <li>・コミュニティバスの運行状況や時刻表、交通事業者の連絡先をまとめたアプリを運用できると、利便性が向上するのではないかと。</li> <li>・路線バスと「くるりん」との乗継について検討が必要である。</li> <li>・既存の交通手段をより利用してもらえよう、接続等を工夫できると良い。</li> <li>●市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</li> <li>・少子高齢化社会の中、運転免許証返納を考える際にコミュニティバスの重要性はますます高まると感じている。</li> <li>・交通手段の選択肢を増やすという点でドア・ツー・ドアの導入等が考えられるが、利用者の自宅の位置等プライバシーへの配慮が課題となりそう。</li> </ul>
<p>タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●最近の利用者層や動向の変化</li> <li>・新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行してから、利用客の需要は増加傾向にあるが、ビジネス関係の送迎が感染症拡大前の水準に戻らない。</li> <li>・市内タクシー会社の廃業後、仕事依頼が増加し、対応できていない。</li> <li>●運行上や経営上の問題点</li> <li>・慢性的な運転手不足に加え、運転手の高齢化が進んでいる。</li> <li>・教習所の閉校等により第二種運転免許の取得が難しくなっている。</li> <li>・燃料の高騰によるダメージが大きい。</li> <li>●利用者等から寄せられている声</li> <li>・夜間の稼働が少なくなったことを受け、妊婦が深夜に病院に行ったり、救急搬送された病人の付き添いの方が深夜に病院から帰ったりする交通手段がなく、困っている。</li> <li>・車両台数が少ない。</li> <li>●利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること</li> <li>・キャッシュレス決済や配車アプリの導入に取り組んでいる。</li> <li>・車両のハイブリッド・EV化に取り組んでいる。</li> <li>●市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</li> <li>・地域公共交通存続のため、支援をいただきたい。</li> <li>・運転免許証返納割引の負担を行政にお願いしたい。</li> <li>・運賃補助の利用方法が複雑なので、分かりやすくしてほしい。</li> </ul>

## 第6章 深谷市における公共交通の課題

### 6-1 深谷市の公共交通の課題

上位計画の整理・地域のデータ収集・分析及び公共交通に関する意識調査の結果を基に、深谷市における公共交通の課題を「まちづくり」「利用者」「持続可能性」の3つの視点から整理します。

それぞれの課題はお互いに密接に関連しており、課題の解決に向けて本計画の基本方針、目標、施策を検討します。

#### 深谷市の公共交通の課題

まちづくり	課題1	「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」等と 連動した拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・向上
	課題2	鉄道駅へのアクセス性利便性が高く 広域的な公共交通ネットワークの維持・向上
利用者	課題3	障害者や高齢者等の市民利用ニーズに加え 来訪者の移動手段等、あらゆるニーズへの対応
	課題4	公共交通機関同士の乗継ぎ利便性や 面的サービス（デマンド交通）利便性の向上
	課題5	市民や来訪者にとって分かりやすい 公共交通に関する情報発信手段の改善
持続可能性	課題6	多様な主体との“共創”による 地域公共交通の持続可能性の向上



## 課題1 「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」等と連動した 拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・向上

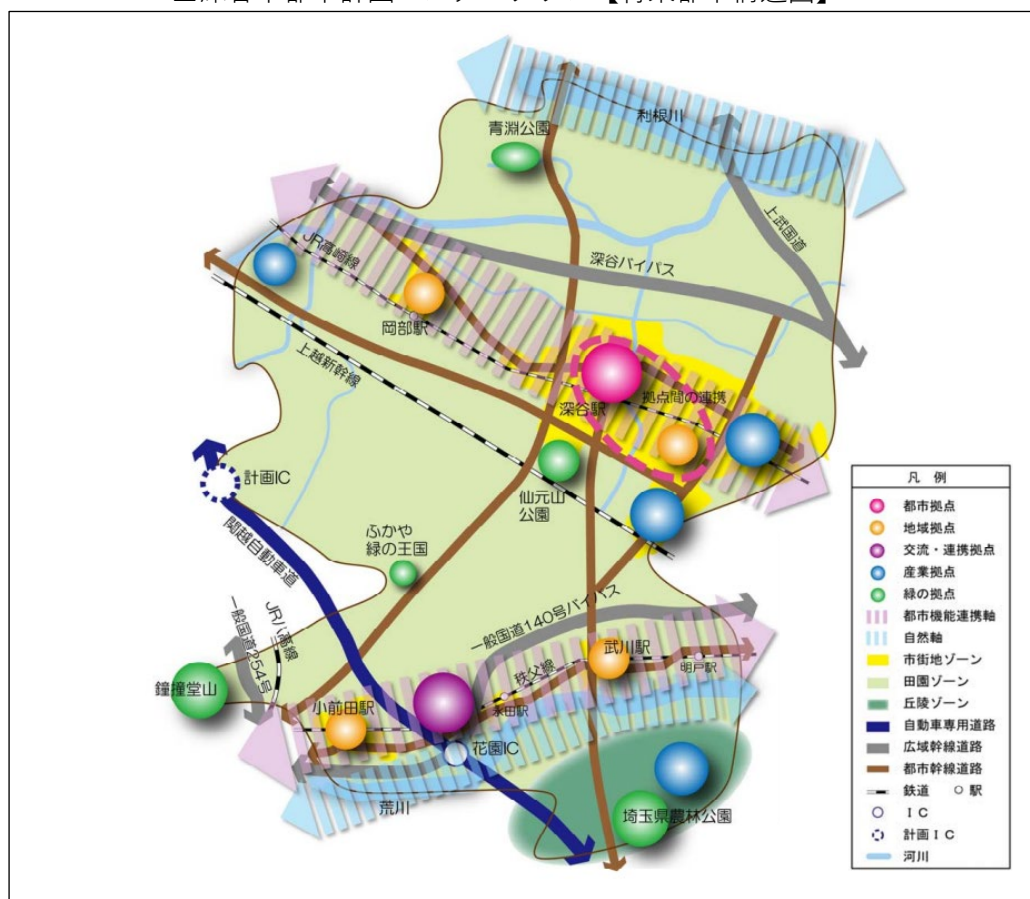
全国的に人口減少・少子高齢社会が進展する中、安心して快適な生活環境を実現するとともに、財政面及び経済面においても、持続可能な都市経営を可能にすることがまちづくりの大きな課題となっています。このような中、医療・福祉・商業施設や住居等が集約して立地し、地域住民が公共交通により、それらの施設にアクセスできる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、本市のまちづくりは進んでいます。

「深谷市都市計画マスタープラン」では、深谷市の将来都市構造として大量消費・拡大型ではなく、徒歩、自転車、公共交通による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアにまとまって配置されている環境負荷の小さいエコ・コンパクトな集約型都市構造を構築することを基本的な方針としています。また、深谷駅周辺を中心市街地を都市の競争力をけん引する広域的な機能を担う「都市拠点」とし、それを地域の生活を支える機能を集積した「地域拠点」が補完しつつ、これらの効果をより高めるよう、各拠点間や他の都市との活発な交流・連携が可能となるような都市構造を構築することを目指しています。

「深谷市立地適正化計画」においては「都市拠点」「地域拠点」「連携拠点」等を中心に結ぶとともに、市外への移動も視野に入れて広域的な結びつきを強化する公共交通ネットワークの形成を目指すものとし、利用ニーズを踏まえながら、サービス水準の維持・充実を図り、市民の生活の質や暮らしやすさの向上も目指しています。

これらの計画と連動し、拠点間を結ぶ効率的・効果的な公共交通網を将来にわたり維持するために、まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開が課題になっています。

■深谷市都市計画マスタープラン【将来都市構造図】



## 課題2 鉄道駅へのアクセス性利便性が高く広域的な

### 公共交通ネットワークの維持・向上

本市は、中央部から西部にかけて JR 高崎線が運行しており、深谷駅、岡部駅の2駅が設置されています。市内南部から南西部には秩父鉄道が運行しており、明戸駅、武川駅、永田駅、ふかや花園駅、小前田駅の5駅が設置され、これらの路線が東京・高崎・秩父方面への広域的な移動手段として機能しています。

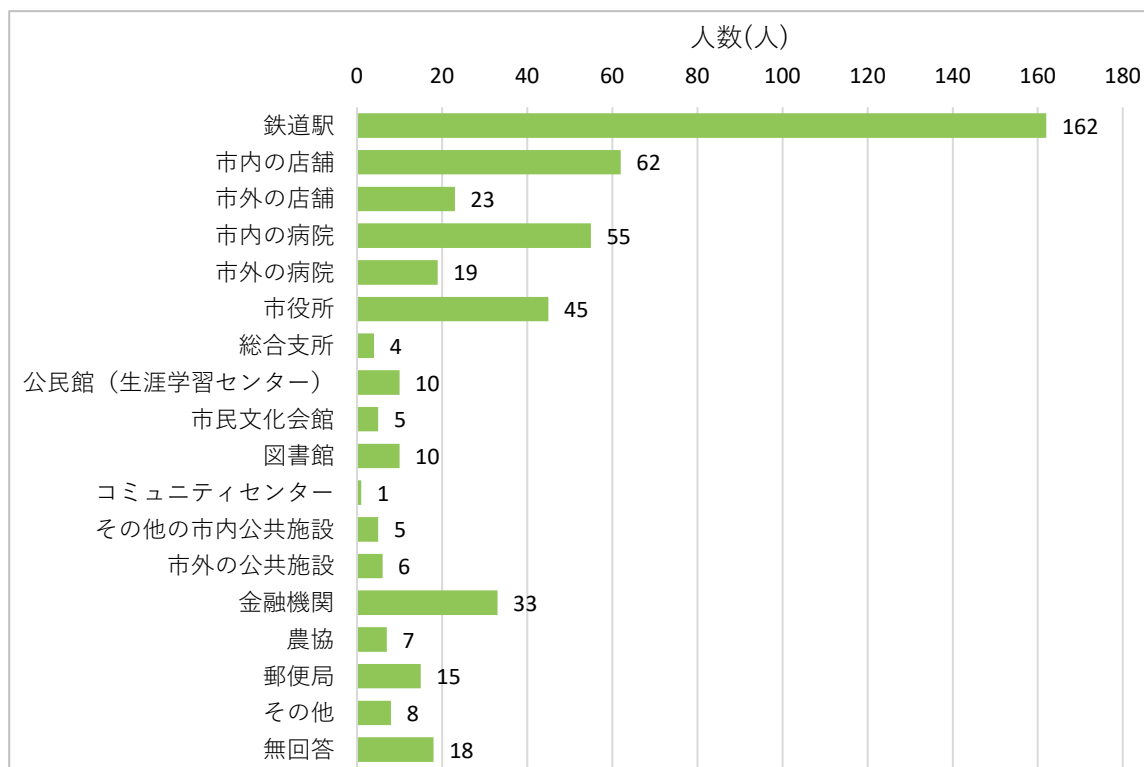
民間路線バスは深谷駅に乗り入れている深谷駅～寄居車庫線ほか、深谷日赤病院～籠原駅線、アウトレット～森林公園駅線が整備されており、深谷市と熊谷市、寄居町を結ぶ都市間交通として運行しています。そのほか民間路線バスが運行しない地域においては、深谷駅を中心にコミュニティバス「くるリン」(定時定路線)が4路線運行しており、深谷駅は鉄道、民間路線バス、コミュニティバスの交通結節点として重要な役割を担っています。

コミュニティバスの乗降調査では、深谷駅における乗降が多数を占めており、引き続き鉄道駅へのアクセス性を確保する必要がある一方、市民対象調査においては外出に不便とを感じる目的地は深谷駅をはじめとした鉄道駅が最も多く、これらの移動ニーズを満たす民間路線バス、コミュニティバスのさらなる利便性向上が望まれます。

また、立地適正化計画において深谷駅周辺は、交通結節点として機能するだけでなく、深谷市役所や深谷城址公園等の行政・文化機能が集積しており、本市の中心的な「都市拠点」として全市民を対象とする高次都市機能を集約する地域として位置付けられています。

このような状況を踏まえ、鉄道駅へのアクセス利便性を向上させるとともに、深谷駅を拠点とした鉄道、民間路線バス、コミュニティバス「くるリン」が連携し、市内外に外出できる公共交通ネットワークを維持・向上していくことが求められています。

■外出に不便を感じる目的地（市民対象調査再掲）



### 課題3 障害者や高齢者等の市民利用ニーズに加え

#### 来訪者の移動手段等、あらゆるニーズへの対応

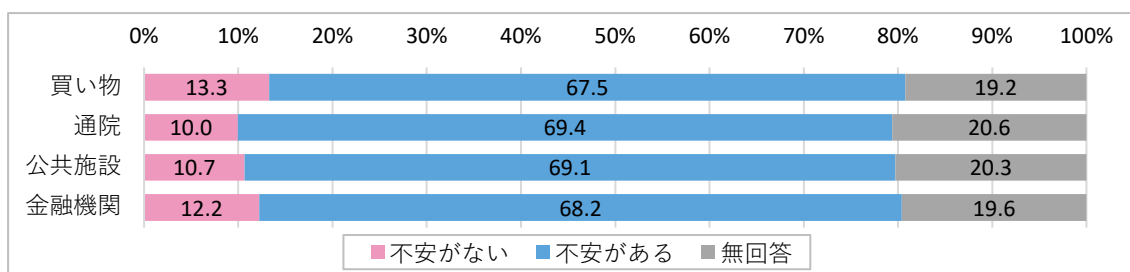
コミュニティバス「くるりん」利用者を対象とした公共交通利用者対象ヒアリング調査では、利用者のうち定時定路線では29.4%、デマンドバスでは60.2%が65歳以上の高齢者となっています（本計画書68,71ページを参照）。また、平成27年（2015）年度から実施してきたコミュニティバス利用者アンケートでは、利用者の6～7割程度が自動車運転免許証を保有しておらず（同60,64ページを参照）、コミュニティバスが高齢者や運転免許証を持たない交通弱者の移動手段として定着していることが各種調査から示されています。

一方、市民対象調査においては、82.7%が自動車運転免許証を保有していると回答しており、将来の外出に対する不安についても、全年齢層では約4割が「不安がない」と回答しています（同37,39ページを参照）。しかし、「65歳以上」の層では約7割が「不安がある」と回答しており（同39ページを参照）、高齢になるに従い将来的な不安が強くなっています。

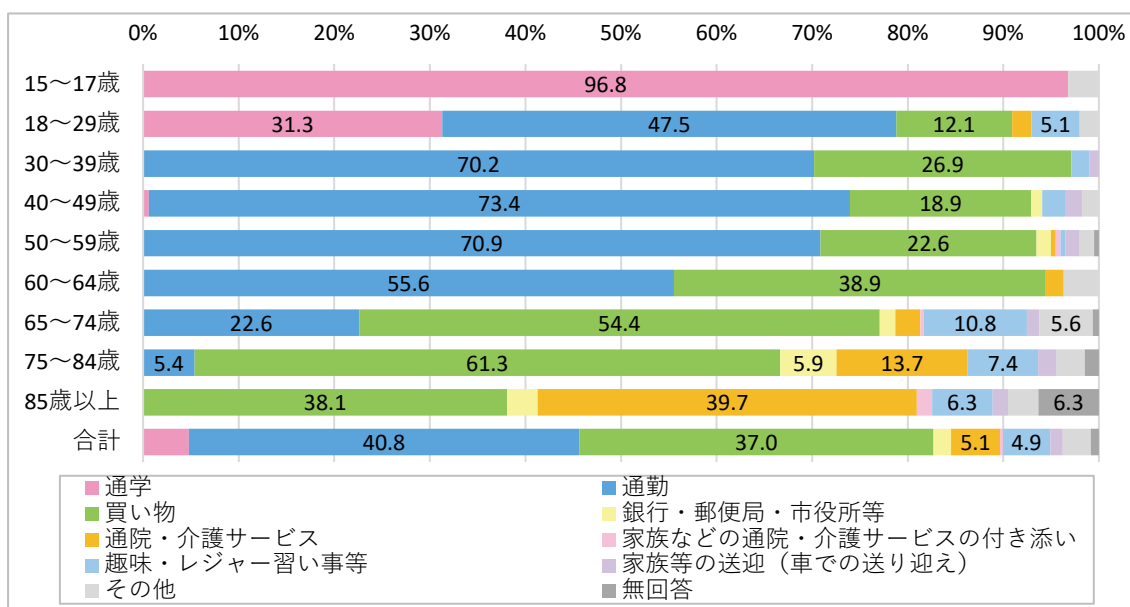
今後も高齢化が加速することが予想され、将来的には高齢者を中心に公共交通の利用意向が高まることが想定されます。高齢者の外出目的は、市民対象調査によると75～84歳では「買い物」、85歳以上では「通院・介護サービス」で最も高くなっており（同42ページを参照）、公共交通が日常生活に必要な施設への移動の足として利用されていることがわかることから、障害者や高齢者等の交通弱者の移動ニーズを捉え、市民の日常生活を支える交通手段として確保していくことが課題となっています。

また、将来持続可能な公共交通の実現のためには、生活交通のみならず、観光交通としても採算性を考えていく必要があります。観光資源が比較的豊富な地域を運行している北部シャトル等には、生活交通を維持するための観光交通としての役割も付与することが必要です。

■ 将来の外出に対する不安【65歳以上】（市民対象調査再掲）



■ 一番多い外出目的（市民対象調査再掲）



## 課題4 公共交通機関同士の乗継ぎ利便性や

### 面的サービス（デマンド交通）利便性の向上

鉄道や民間路線バス等の地域公共交通は、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響やテレワークの普及により利用者数が激減していましたが、最近では外出自粛の緩和やふかや花園プレミアム・アウトレットの開業により徐々に回復傾向となっています。しかしながら、人口減少・少子高齢化の加速から、通勤・通学による公共交通利用の減少が見込まれ、今後、公共交通を維持するためには、各公共交通機関のサービス水準（運行便数や運行路線等）の適正化はもとより、公共交通機関同士の乗継利便性の向上を図る必要があります。

また、乗継利便性の向上に合わせて、極力乗継負担の少ないサービスの提供を目指し、現在乗降ポイントを定めて運行しているコミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）のドア・ツー・ドア方式の検討等、高齢化社会への対応に向けたサービスの在り方を思案する必要があります。

#### ■深谷市立地適正化計画における位置づけ

##### 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。

#### ■コミュニティバス運行事業者アンケート

##### ○運行上や経営上の問題点

デマンドバスで乗継のために目的地を通り越して乗継場所へ向かうことが多く、効率的でない。

##### ○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること

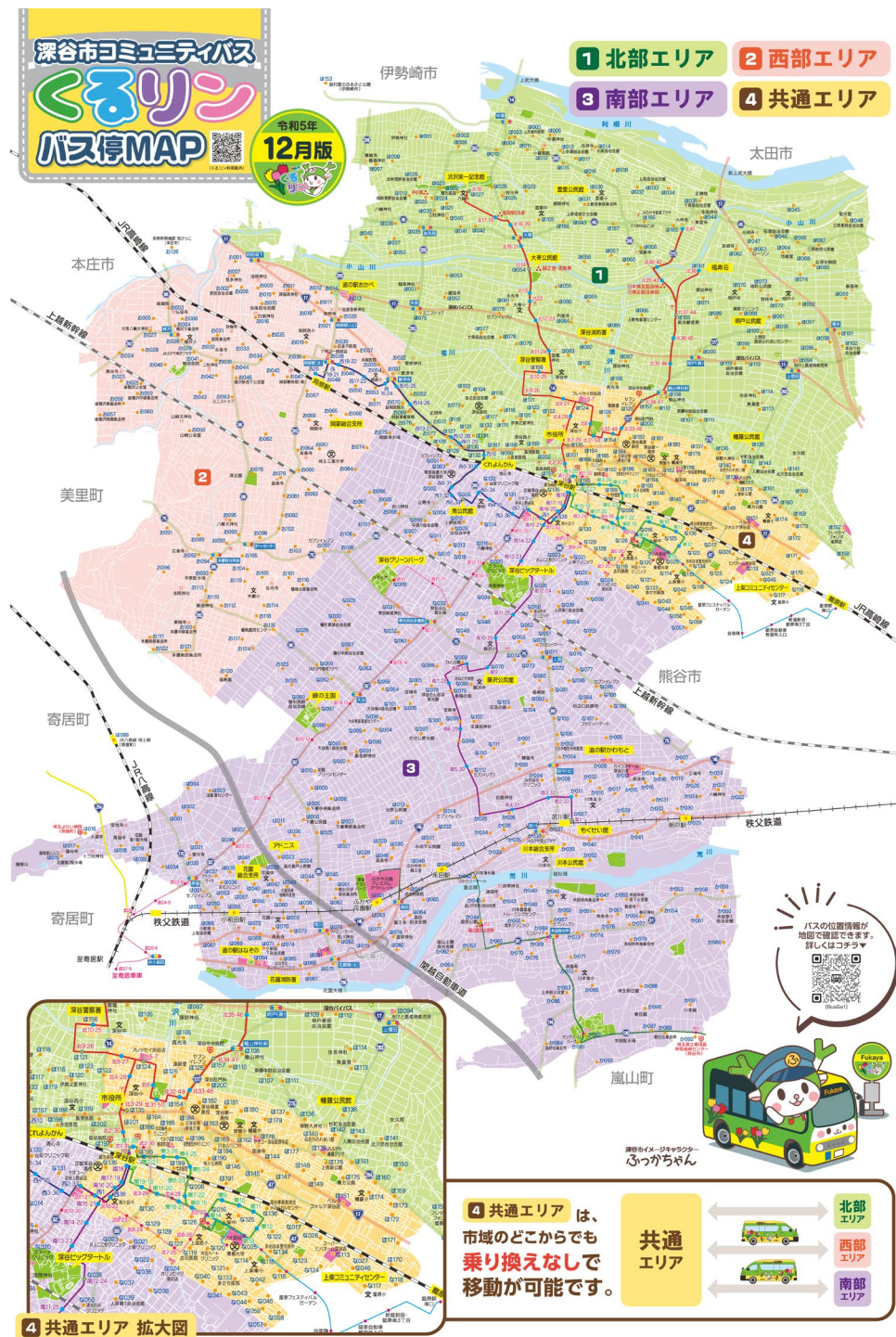
路線バスと「くるリン」との乗継について検討が必要である。

## 課題5 市民や来訪者にとって分かりやすい公共交通に関する情報発信手段の改善

市民対象調査において、コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)を利用しない理由として、「バスに乗る習慣がないから」という意見が多く、コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)を利用しない理由として、「デマンドバスの利用方法がわからないから」という意見が多いことから、公共交通を身近に感じておらず、また有益な情報が得られず利用したくても利用できない市民が一定数存在しています。

公共交通の潜在的な需要を掘り起こすため、利用促進につながる分かりやすい交通ガイドの作成や公共交通マップの改善、デジタルアプリの活用を図るなど、効果的な情報発信が必要です。

### ■深谷市コミュニティバス「くるりん」バス停マップ



## 課題6 多様な主体との“共創”による地域公共交通の持続可能性の向上

令和4（2022）年度決算において、コミュニティバス「くるリン」の運行経費は約1億1,530万円、運賃収入は約1,340万円となっており、収支率は約11.6%と低い水準にあります。

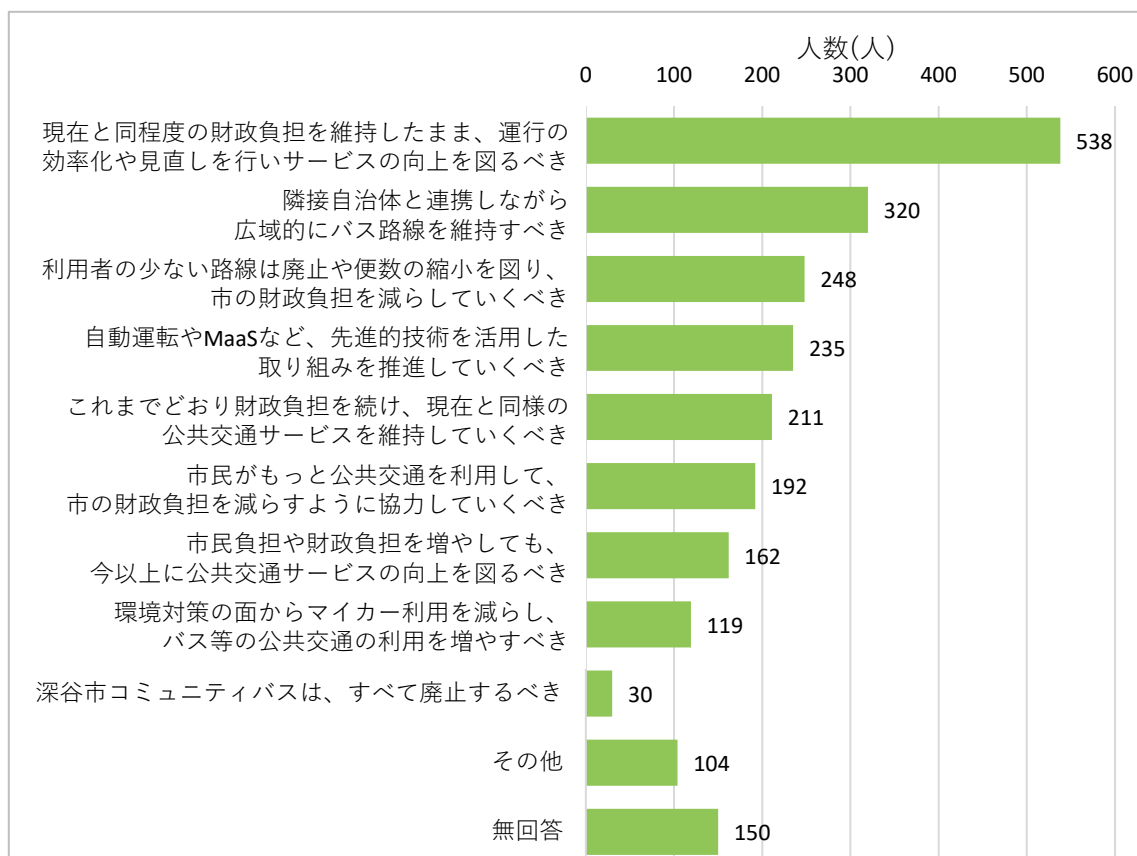
市民対象調査では、公共交通の今後のあり方について、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」（538人）が最も多く、次いで「隣接自治体と連携しながら広域的にバス路線を維持すべき」（320人）、「市利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の財政負担を減らしていくべき」（248人）となっており、市民の間にも過度な財政負担を望まず、効率化や隣接自治体との連携により公共交通を改善していくべきとの意識があります。

また、コミュニティバス「くるリン」の運賃に対する考え方についても、「値上げもやむを得ない」が最も多く、適切な受益者負担を容認する傾向にあります。

コミュニティバス「くるリン」の運賃収入は少子高齢化の影響により伸び悩み、財政状況が益々厳しさを増していくことが予想されます。また、担い手である交通事業者の課題として、運転手の不足や高齢化等により非常に厳しい経営状況となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛やテレワークの普及に伴い、利用者が減少しており、将来にわたり交通事業者のみの努力で地域公共交通を維持し続けることは難しいことから、行政や交通事業者の負担のみならず、利用者や地域全体の協力のもと多様な主体（地域住民や地域企業）との共創により、持続可能な公共交通のあり方を検討していくことが求められています。

また、既存公共交通の維持・利便性向上に加え、産学官連携における「深谷自動運転実装コンソーシアム」の取組や、「公共交通×他分野」等の機運を活かし、あらゆる取組みの可能性を模索していく必要があります。

### ■今後の公共交通のあり方に対する考え（市民対象調査再掲）



深谷市の地域公共交通の課題のまとめ

		現況・調査結果	課題・対応方針	①	②	③	④	⑤	⑥
地域の状況		○本市は令和5(2023)年現在、総人口が141,343人、世帯数が62,188世帯である。総人口は平成12(2000)年をピークに減少する一方で、世帯数は増加傾向にある。令和2年現在の高齢化率は29.4%で増加傾向にあり、「深谷市人口ビジョン」では令和42(2060)年には41.2%にまで上昇すると見込まれている。	これまで形成してきた、人口減少社会や高齢化に対応したエコ・コンパクトな集約型都市づくりにつながる快適で利便性の高い公共交通ネットワークを維持する。	●		●			
		○「第2次深谷市総合計画 後期基本計画」において、快適で利便性の高いまちづくりの一環として交通アクセスの利便なまちづくりを目指している。「深谷市都市計画マスタープラン」においては、エコ・コンパクトな集約型都市構造の都市の実現を目指している。		●	●				
		○関越自動車道花園ICの近接地に新たな交流・連携拠点としてふかや花園プレミアム・アウトレットが開業し、それを契機として同施設周辺の交通機関の利用者が大幅に増加した。	市内の新たな開発状況等を踏まえて開設された新規バス路線を含め、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを維持する。	●	●				
		○市内には鉄道2路線(JR高崎線、秩父鉄道)が運行しており、鉄道駅は合計7駅(JR高崎線2駅、秩父鉄道5駅)ある。民間路線バスは3社が運行しており、それぞれ深谷赤十字病院～籠原駅(JR高崎線)、深谷駅～寄居駅(秩父鉄道)方面、ふかや花園プレミアム・アウトレット～森林公園駅(東武東上線)を結び運行している。コミュニティバス「くるりん」は、定時定路線とデマンドバスがあり、定時定路線は4路線運行し、深谷駅と市内の主要施設を結んでいる。デマンドバスは、市内を3エリアに分割して運行している。民間タクシー会社は、2社運行している。	市内には多様な交通手段があるため、各交通手段の役割分担の明確化及び連携し、市民の利便性の高い交通手段の維持・強化を図る。	●	●		●		
市民対象調査		○「全年齢階層」において、現在は「ひとりで十分できる」「ひとりで何とかできる」が8割以上を占めるが、将来に「不安がある」回答した方は4割以上いる。特に「65歳以上」の層においては、約7割が「将来に不安がある」と回答している。	高齢者を始めとした多様な市民のための交通手段を維持・充実する。			●			
		○外出する際に不便を感じる目的地は「鉄道駅」が最も多く、「85歳以上」では「市内の病院」が最も多い。	鉄道駅(深谷駅)、商業施設、医療機関等への交通手段の維持・充実を図る。		●	●			
		○バス(民間路線バス、コミュニティバス「くるりん」定時定路線)の利用は5.7%にとどまる。利用頻度は「年に数回」が半数を占め、低頻度の利用となっている。	公共交通の潜在的な需要を掘り起こすため、利用促進につながる効果的な情報発信を図る。					●	
		○バス(民間路線バス、コミュニティバス「くるりん」定時定路線)を利用しない理由は、「自家用車(送迎含む)で移動するので必要ないから」「バスに乗る習慣がないから」が多い。また、コミュニティバス「くるりん」デマンドバスを利用しない理由は、「現在の移動手段が便利だから」「デマンドバスの利用方法が分からないから」が多い。	公共交通の利用促進を図るため、市民の公共交通に対する不満の改善に向けて検討する。			●			
		○コミュニティバス「くるりん」の運賃については、「値上げもやむを得ない」(37.5%)が最も高く、次いで「値上げすべきではない」(26.5%)となっている。	公共交通の持続可能性を高めるため、事業費及び運賃体系の見直しや、隣接自治体を含む多様な主体との連携を検討する。				●		●
		○公共交通の取組の方向性は、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が最も多く、次いで「隣接自治体と連携しながら広域的にバス路線を維持すべき」となっている。					●		●
		○コミュニティバス「くるりん」(定時定路線、デマンドバス)を利用している方の自動車運転免許証保有状況については「自動車免許なし」が多い。自動車運転免許証を所有していても、半数程度は自動車を所有していない。	自動車以外の移動手段として公共交通を利用しやすくするために、サービス水準を見直し、より利便性・快適性を向上させ、利用促進を図る。			●	●	●	
利用者アンケート調査「コミュニティバス「くるりん」」		○日常的な外出手段では、「くるりん」定時定路線、デマンドバスとも、日常的に公共交通、自転車、徒歩移動をしている人の利用が多い。				●	●	●	
		○主な利用目的は「くるりん」定時定路線では、「通勤」「買い物」が多く、「くるりん」デマンドバスでは、「通院介護サービス」が多い。	日常生活における移動手段となっているため、サービスを継続するとともに、移動目的の変化を踏まえてサービス水準の見直しを行う。			●	●		
		○外出頻度については、コミュニティバス「くるりん」の利用により「外出回数が増えた」が3割以上、「外出回数は変わらない」が5割程度を占めている。	コミュニティバス事業としては、市民の生活の質(外出のしやすさ)を確保するために継続する。			●	●	●	
		○「くるりん」定時定路線では「65歳以上」の利用者は29.4%、「30歳未満」の利用者は18.5%となっている。また「くるりん」デマンドバスでは、「65歳以上」の利用者が60.2%、「30歳未満」の利用者は15.0%となっている。	高齢者を始め多様な市民の移動を支えるため、サービスの質の維持・充実を図る。			●	●		
公共交通利用者ヒアリング調査		○主な利用目的は「くるりん」定時定路線では、「通勤・通学」「通院・介護サービス」が多く、「くるりん」デマンドバスでは、「通院・介護サービス」「買い物」が多い。	日常生活における移動手段となっているため、サービスを継続するとともに、移動目的を踏まえて、サービス水準の見直しをする。			●	●		
		○「くるりん」定時定路線の満足度は「満足」と「やや満足」を合わせると61.4%を占める。改善して欲しいサービスは「運行本数」「運行時間」が多い。	運行本数や運行時間等についてサービス水準の見直しや効果的な情報発信を行う。			●	●	●	
		○「くるりん」デマンドバスの満足度は「満足」と「やや満足」を合わせると87.1%を占める。改善して欲しいサービスとしては、「運行本数」「バス停の場所」が多い。	運行本数やバス停の場所等についてサービス水準の見直しや効果的な情報発信を行う。			●	●	●	
						●	●	●	

課題	①「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」等と連動した拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・向上	②鉄道駅へのアクセス性利便性が高く広域的な公共交通ネットワークの維持・向上	③障害者や高齢者等の市民利用ニーズに加え来訪者の移動手段等、あらゆるニーズへの対応	④公共交通機関同士の乗継ぎ利便性や面的サービス(デマンド交通)利便性の向上	⑤市民や来訪者にとって分かりやすい公共交通に関する情報発信手段の改善	⑥多様な主体との“共創”による地域公共交通の持続可能性の向上
	←					

## 第7章 計画の基本方針・計画目標・実施事業

### 7-1 計画の基本方針

「第2次深谷市総合計画」では、基本構想において「元気と笑顔の生産地 ふかや」を将来都市像に掲げ、また、後期計画において「誰一人取り残さない みんながうれしい ふかや」を基本方針に掲げ、総合的かつ計画的な市政運営を行っています。将来都市像実現に向けた「まちのイメージ」の1つに「快適で利便性の高いまち」を挙げ、公共交通における取組方針として「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む」としています。

「深谷市都市計画マスタープラン」では、様々な機能が比較的小さなエリアにまとまって配置されている環境負荷の小さい「エコ・コンパクトな集約型都市構造」の実現を将来都市構造の基本的な方針として目指し、各拠点間や他の都市との活発な交流・連携が可能となるような都市構造の構築を進めており、公共交通が地域間を結ぶインフラとして機能することが期待されています。

また、公共交通は高齢者や自動車運転免許証を持たない交通弱者が商業施設や医療機関等身近で生活に必要な施設への移動を支援し、安心で快適な生活を支える役割も担っており、「深谷市地域公共交通網形成計画」では、基本方針として「市民生活の移動を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成」を掲げ、各種事業に取り組んできましたが、人口減少、少子高齢化がさらに進展する中、生活に必要な公共交通網を維持・確保していくことは、益々困難になることが想定されます。

将来持続可能な公共交通の実現のためには、生活交通のみならず、観光交通としても採算性を考えていく必要があることから、本市の掲げる将来都市像の実現と市民にとって「住み続けたい」、「安心して暮らすことができる」公共交通であることと、来訪者にとって「車でなくても移動に困らない」、「安心して利用できる」公共交通を目指し、「市民と来訪者の移動を支え、誰もが安心して利用できる 持続可能な公共交通ネットワークの形成」を基本方針として改め、本計画を推進していくこととします。

第2次深谷市総合計画 後期計画 基本方針

**誰一人取り残さない みんながうれしい ふかや**

深谷市地域公共交通網形成計画 基本方針

**市民活動の移動を支える  
持続可能な公共交通ネットワークの形成**

深谷市地域公共交通計画 基本方針

**市民と来訪者の移動を支え、誰もが安心して利用できる  
持続可能な公共交通ネットワークの形成**



## 7-2 計画目標

本計画の基本方針を実現するため、5つの目標を定め本計画の事業を展開していきます。

### 計画目標1 広域及び都市間をつなぐネットワークの向上を目指す

「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」及び「深谷市立地適正化計画」に基づいて、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現していくため、都市のインフラとなる公共交通ネットワークの形成が求められています。

市内と市外との移動を効率よく、快適に行うためにも「深谷市都市計画マスタープラン」等の上位計画で定める都市拠点、地域拠点、交流・連携拠点等を中心に結ぶとともに、交通事業者間の連携を促進し、乗継ぎの接続性向上や、交通結節点となる鉄道駅やバス停の待合環境等の機能向上を進めます。

### 計画目標2 市民も来訪者も利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す

公共交通サービスは、障害者や高齢者等の交通弱者をはじめ、市民の日常的な移動を支える役割を担っています。そのため、地域特性や市民のニーズを踏まえながら、利用できるサービス水準の維持・充実を図るとともに、高齢者の自動車運転免許証の返納を促進し、自家用車から公共交通への転換を図ります。

あわせて、本市が有する渋沢栄一記念館や中の家、誠之堂・清風亭等の観光・歴史的資源へ訪れる来訪者の移動手段としての役割も担うことで、持続可能な公共交通を目指します。

### 計画目標3 既存公共交通の利用促進に向けた環境づくりを目指す

超高齢社会への対応として、利用者ニーズに即した既存の公共交通のさらなる利用促進を図るとともに、「深谷市コミュニティバス『くるリン』バス停マップ」の活用やSNS等による情報提供を充実させることで、市民の公共交通利用を促進する意識を醸成し、利用促進を図ります。

公共交通の利用促進を図ることで、自家用車と公共交通の双方を必要に応じて選択しながら上手に利用できる交通環境づくりを段階的に取り組んでいきます。

#### 計画目標 4

#### 新しい技術の導入による利便性の高い地域公共交通を目指す

社会潮流に対応し、より便利で利用したくなるような公共交通を確保するために、自動運転技術の研究やデジタル技術の活用に向けた取組を進めます。

特に自動運転技術の研究については、埼玉工業大学をはじめとする関係事業者と「深谷自動運転実装コンソーシアム」の連携協定を令和5年6月27日に締結しており、本市における地域公共交通の自動運転技術の導入・推進に向けて、協定各者が相互に連携して自動運転技術の発展と社会実装に取り組むことを目的として活動を進めています。SDGsの理念を踏まえた持続可能なまちづくりの推進に寄与することも期待されており、今後も本格導入に向けて取組を進めます。

#### 計画目標 5

#### 多様な主体の“共創”による持続可能性の高い地域公共交通を目指す

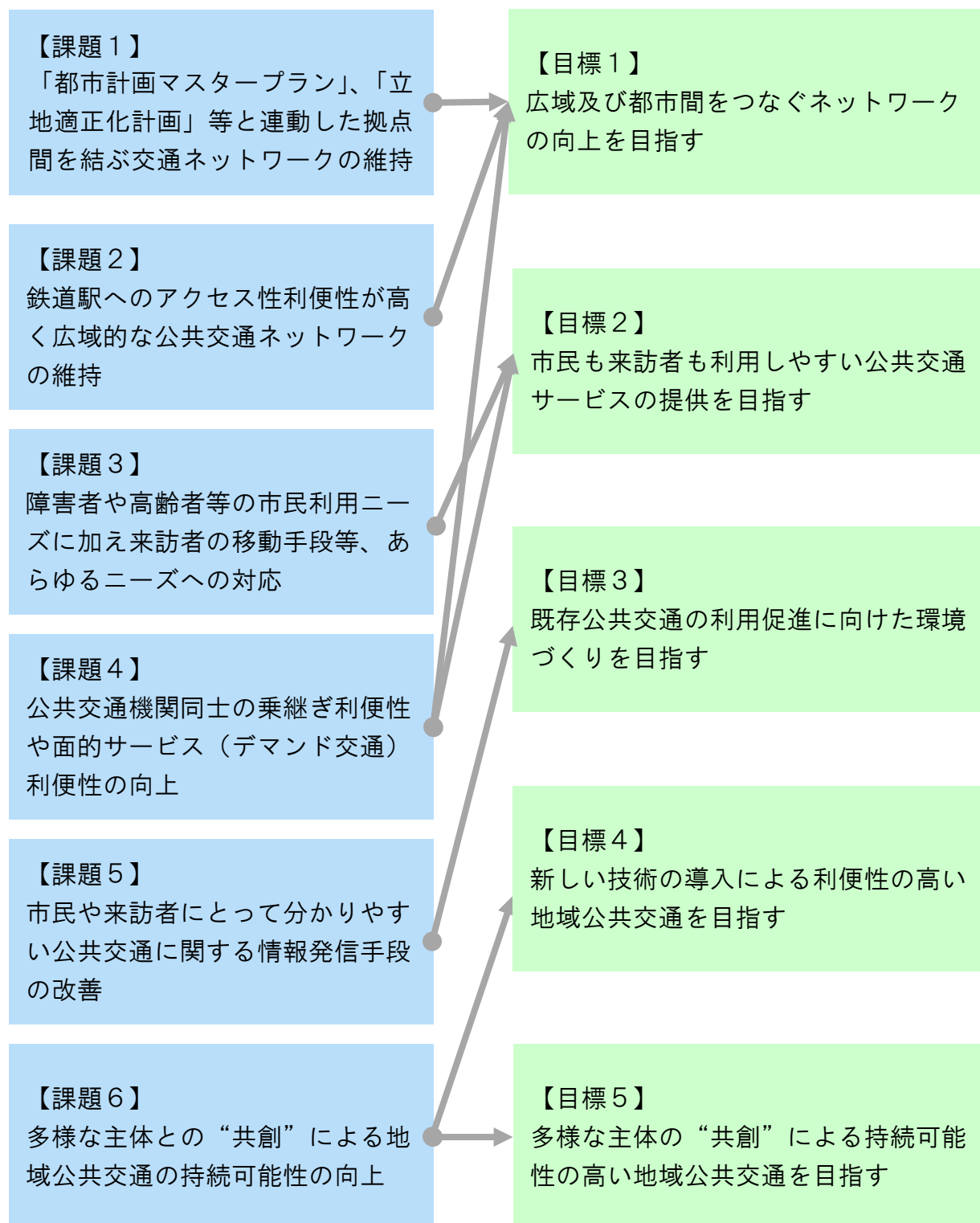
コミュニティバス「くるりん」の収支率は令和4年度実績で、定時定路線で14.6%、デマンドバスで8.1%と低い状況となっています。

また、民間路線バスやタクシー業界においても担い手不足や利用者減少により交通事業者の経営難が続く中で交通事業者のみの努力で地域公共交通を維持し続けることは難しく、様々な役割・分野との“共創”が必要となります。

地域公共交通を将来にわたって持続可能なものとするために、交通分野のみならず他分野との連携や、地域住民や地元企業等との連携を強化し、みんなで支える持続可能な交通手段の確保を目指します。

【基本方針】

市民と来訪者の移動を支え、誰もが安心して利用できる  
持続可能な公共交通ネットワークの形成



## 7-3 公共交通網の将来像

### 1 地域公共交通の機能分担

本市の地域公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり4段階に機能分担を図ります。

これらの交通結節点としては、深谷駅をはじめとする鉄道駅を位置づけ、既存の地域公共交通ネットワークを基本としながら、地域公共交通機関の相互連携及び新技術の活用を見据え、市民や来訪者の移動手段として機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

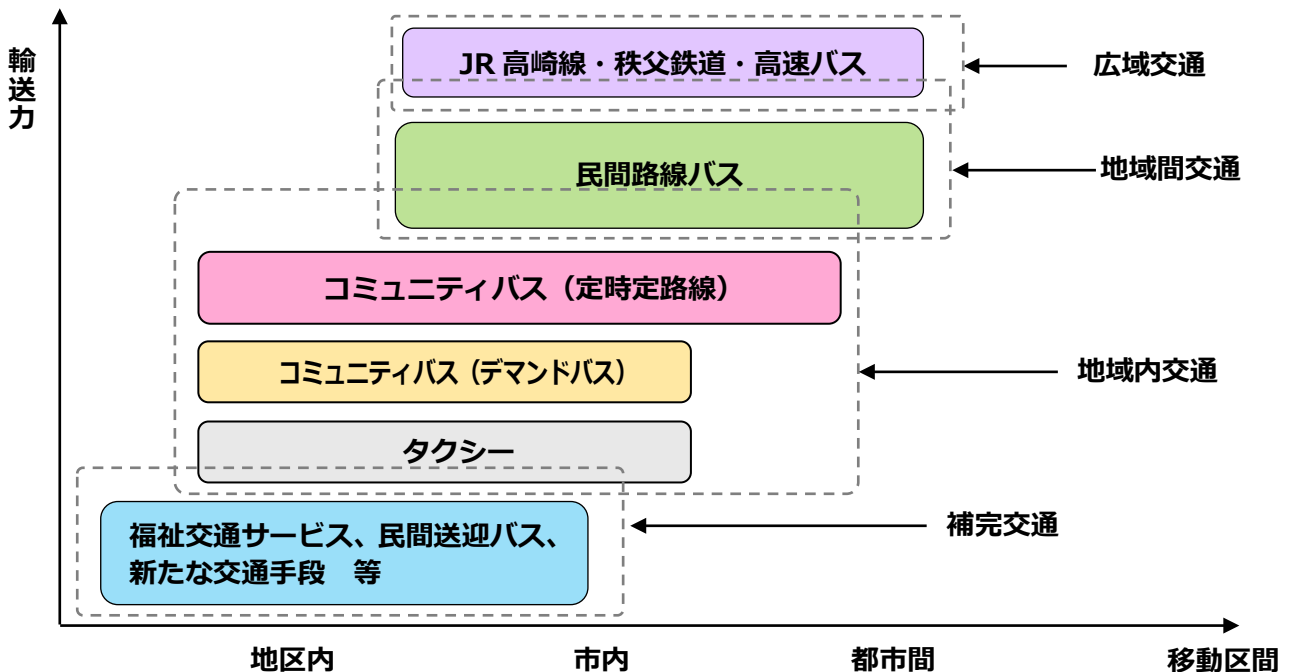
#### ■各交通手段の機能分担

区分	役割分担	公共交通システム
広域交通	○首都圏、高崎、秩父方面等の都市間を連絡する広域的な公共交通のこと。都市間移動の軸となる役割を担う。	鉄道(JR 高崎線、秩父鉄道) 高速バス
地域間交通	○近隣市町と市内の拠点又は市内の拠点と拠点間を結ぶ路線で、地域の交流を支える公共交通のこと。広域交通に比べ、比較的近距离の移動を担う。	民間路線バス
地域内交通	○住宅地や集落と都市拠点や地域拠点を結ぶ公共交通のこと。拠点への移動のほか地域内の通院や買い物の手段を確保するとともに広域交通や地域間交通へ接続する役割を担う。	民間路線バス、コミュニティバス「くるりん」(定時定路線、デマンドバス)、タクシー
補完交通	○その他の交通に対し、特定の移動を支え、移動区間、時間、輸送力等を補完する役割を担う交通。	福祉交通サービス*1、民間送迎バス、新たな交通手段*2 等
交通結節点	○上記交通システムの乗継ぎ拠点となる鉄道駅等における乗継ぎの拠点。	深谷駅、岡部駅、ふかや花園駅、武川駅、ふかや赤十字病院、アリオ深谷 等

※1 福祉交通サービスの例：福祉有償運送（埼玉県大里地区福祉有償運送）（本計画書 27 ページを参照）

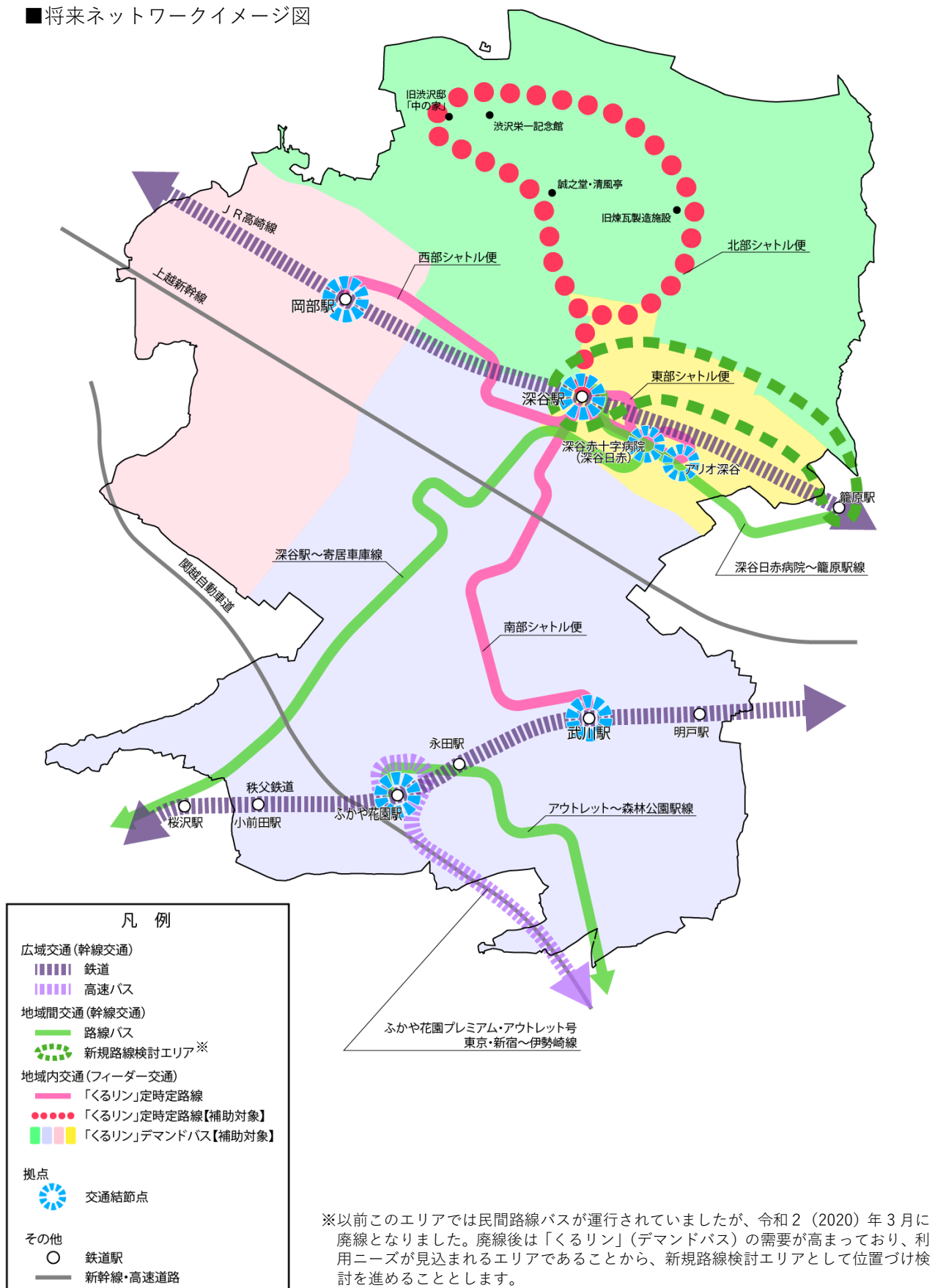
※2 新たな交通手段の例：地域住民とタクシー事業者の連携による一般タクシー利用や、地域住民が主体となったライドシェアの実施、グリーンスローモビリティの導入等

#### ■地域公共交通システムの機能分担イメージ



## 2 将来ネットワークイメージ

■将来ネットワークイメージ図



■位置づけ・役割等の整理

区分	系統		役割	確保・維持策
広域交通	鉄道	JR 高崎線 秩父鉄道	都市間移動の軸となる役割を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	高速バス	ふかや花園 プレミアム・ アウトレット号 東京・新宿 ～伊勢崎線		
地域間交通	民間路線バス	深谷日赤病院 ～籠原駅線 深谷駅 ～寄居車庫線 アウトレット ～森林公園駅線	市内外の拠点間を結び、近距離移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域内交通	コミュニティバス 「くるリン」 (定時定路線)	東部シャトル便 西部シャトル便 南部シャトル便	市内の地区間や拠点間を結び、広域交通や地域間交通への接続を担う。	利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
		北部シャトル便		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）※を活用し持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス 「くるリン」 (デマンドバス)	北部デマンド 西部デマンド 南部デマンド	住宅地・集落と拠点を結び、広域交通や地域間交通への接続を担う。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）※を活用し持続可能な運行を目指す。
	タクシー			利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
補完交通	福祉交通サービス、民間送迎バス、 新たな交通手段 等		その他の交通を補完する役割を担う。	

※ 地域公共交通確保維持事業とは、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援を行うことを目的とした国の補助事業であり、地域間を結ぶ幹線交通を対象とした「幹線補助」や地域内を移動するフィーダー（支線）交通を対象とした「フィーダー補助」がある。

## 7-4 深谷市地域公共交通計画体系

### 【基本方針】

市民と来訪者の移動を支え、誰もが安心して利用できる  
持続可能な公共交通ネットワークの形成

計画目標 1 広域及び都市間をつなぐネットワークの向上を目指す

事業 1.1 鉄道や高速バス等、広域交通の利便性向上

事業 1.2 路線バスの維持及び新規路線の導入検討

事業 1.3 交通結節点の機能向上

計画目標 2 市民も来訪者も利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す

事業 2.1 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編

事業 2.2 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)のサービス向上

事業 2.3 福祉サービスと連携した移動支援事業の継続

事業 2.4 円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究

計画目標 3 既存公共交通の利用促進に向けた環境づくりを目指す

事業 3.1 既存公共交通の利用促進

事業 3.2 公共交通の利用に関するわかりやすい情報提供

事業 3.3 地域公共交通を身近に感じるための体験・機会の創出

計画目標 4 新しい技術の導入による利便性の高い地域公共交通を目指す

事業 4.1 自動運転バスの導入検討

事業 4.2 MaaSに関する調査・研究

計画目標 5 多様な主体の“共創”による持続可能性の高い地域公共交通を目指す

事業 5.1 他分野(福祉・教育等)と連携した取組みの検討

事業 5.2 運転手不足への対応

事業 5.3 地域住民主体で運行する公共交通の調査・研究

## 7-5 目標を実現するための事業

5つの目標に基づいて15の事業を設定し、計画の実現に努めていきます。

目標 1		広域及び都市間をつなぐネットワークの向上を目指す							
事業 1.1		鉄道や高速バス等、広域交通の利便性向上							
目的	<p>鉄道（JR 高崎線、秩父鉄道）や高速バス等は、市民の日常生活における移動と広域的な移動の両方を支える重要な交通手段であることから、さらなる利便性の向上を図ることで、市民の生活の質や暮らしやすさ（QOL）の向上を目指します。</p>								
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道事業者に対しては、沿線の近隣市町と連携しながら、運行本数の増便や接続の改善等の利便性向上に関する要望活動を継続して実施します。</li> <li>●高速バスの利便性向上として、パークアンドライドや待合環境の改善等を図り、利用促進に資する整備を検討します。</li> </ul>								
実施主体	交通事業者（鉄道、バス）、深谷市、近隣市町								
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	
	1.1 鉄道や高速バス等、広域交通の利便性向上	→ 要望活動・環境整備							
事業 1.2		路線バスの維持及び新規路線の導入検討							
目的	<p>路線バスは市内外への移動手段として、地域の交流や市民の日常生活を支える重要な幹線軸であり、路線バスの維持・充実を図ることで、本市が目指すコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現を目指します。</p>								
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2024年問題や運転手不足といった課題を加味して、運行本数や運行時間帯の適正化を交通事業者と共に協議し、現行の路線バスルートの変更等、運行の効率化も働きかけていきます。</li> <li>●新規路線バスの参入を促進するため、交通事業者等の相談に積極的に対応するとともに、近隣市町との連携についても検討します。</li> </ul>								
実施主体	交通事業者（バス）、深谷市、近隣市町								
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	
	1.2 路線バスの維持及び新規路線の導入検討	→ 調査・協議・検討							



事業 1.3		交通結節点の機能向上						
目的	「都市計画マスタープラン」等で定める都市拠点、地域拠点、交流・連携拠点や鉄道駅等の市内の主要拠点間の移動の円滑化と並行して、各交通結節点における機能性の向上に向けて課題の整理や取組の検討を行い、持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者との連携により、交通結節点における交通機関同士の乗継利便性の向上を図ります。</li> <li>●交通結節点や主要なバス停への上屋やベンチの設置等、バスやタクシーをストレスなく待てる環境の充実を図ります。</li> </ul>							
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	1.3 交通結節機能の機能向上							

**目標 2 市民も来訪者も利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す**

**事業 2.1 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編**

**目的** 地域内における日常的な移動を支え、広域交通・地域間交通に接続する機能の維持・充実を図ります。

**内容**

- 引き続き市民の地域内移動を支えるため、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行を継続します。
- 定期的に市民の移動実態やニーズ調査を行い、分析結果に基づいて路線の再編やサービス水準(運行本数、運行時間等)の見直し等を行います。
- 北部シャトルが運行する地域については、観光資源が比較的豊富であることから、市外からの来訪者に対しても分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供を目指して、路線の再編やサービス水準の見直しを行うとともに、「深谷自動運転実装コンソーシアム」の取組を活かして自動運転バスの早期導入を図ります。また、引き続き地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
北部シャトル便(新戒ルート)	深谷駅北口	渋沢栄一記念館	深谷駅北口	4条乗合 <sup>※</sup>	路線定期運行	深谷市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助

※4条乗合：道路運送法第4条に基づく一般旅客自動車運送事業のうち、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、路線バスや一般タクシー等も含まれる。

**実施主体** 交通事業者(バス)、深谷市

実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	2.1 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編(北部シャトル便)	計画・準備	実施・効果検証	実施・効果検証	実施・効果検証	実施・効果検証	実施・効果検証
2.1 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編(北部シャトル便以外)	計画・準備	計画・準備	計画・準備	実施・効果検証	実施・効果検証	実施・効果検証	実施・効果検証

事業 2.2

コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) のサービス向上

目的

民間路線バス・コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)が運行しない地域における移動手段の確保及び公共交通空白地域の解消を引き続き図ります。

内容

- 公共交通空白地域が存在しない状態を維持するために、コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行を継続します。
- 定期的に市民の移動実態やニーズ調査を行い、分析結果に基づいてサービス水準(運行体系、運行時間等)の見直し等を行います。
- 特に障害者や高齢者等の交通弱者の利用ニーズが高いため、誰もが利用しやすい交通手段の実現を目指したサービス向上を図ります。
- 他の交通手段への接続という重要な役割を担うことから、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
北部デマンド	北部エリア+共通エリア			※ 4条乗合	区域 運行	深谷市 (運行は交通事業者 者に委託)	フィーダー 補助
西部デマンド	西部エリア+共通エリア						
南部デマンド	南部エリア+共通エリア						

※4条乗合:道路運送法第4条に基づく一般旅客自動車運送事業のうち、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、路線バスや一般タクシー等も含まれる。

実施主体

交通事業者(バス、タクシー)、深谷市

スケジュール

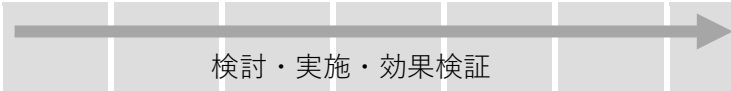
実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
2.2 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)のサービス向上	■■■■■ 検討・計画・準備			—————▶ 実施・効果検証			

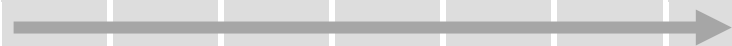
事業 2.3		福祉サービスと連携した移動支援事業の継続							
目的	障害者や高齢者等の交通弱者の移動負担を軽減するために、福祉サービスと連携しながら、誰にとっても「快適で利便性の高いまち」(総合計画で掲げるまちのイメージ)の実現を図ります。								
内容	●介護保険の要介護認定を受けている方や障害者手帳等を持つ方に対してタクシー運賃の一部を助成する「福祉タクシー利用料金助成事業」を継続して実施します。								
実施主体	深谷市								
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	
	2.3 移動支援事業の継続	→ 実施・効果検証							


事業 2.4		円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究							
目的	今後さらに増加すると想定される高齢者や自動車運転免許証の返納者等の円滑な移動の実現を図ります。								
内容	●高齢者、障害者、自動車運転免許証自主返納者等にとって、今まで以上に公共交通が利用しやすくなるよう、福祉等、他の施策との連携した取組の先進事例をもとに、交通手段のあり方の調査・研究を行います。								
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市								
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	
	2.4 円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究	→ 調査・研究							

目標 3		既存公共交通の利用促進に向けた環境づくりを目指す						
事業 3.1		既存公共交通の利用促進						
目的	公共交通における移動利便性の維持・確保が求められる一方で、持続可能な公共交通の実現に向けては利用者の確保が重要であることから、既存公共交通の利用促進とあわせて、市内輸送資源の有効活用を図ります。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道や民間路線バス等の既存路線の利用促進のため、相互の乗継利便性の向上や、市内の商業施設や観光施設等と連携した取組の実施等を検討します。</li> <li>●一般タクシーの利用促進のため、タクシー事業者と連携した周知・情報提供の実施を検討します。</li> <li>●スクールバスや施設送迎バス等、既存の市内輸送資源の活用に向けて、各事業者等との連携を検討します。</li> </ul>							
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	3.2 既存公共交通の利用促進							

事業 3.2		公共交通の利用に関するわかりやすい情報提供						
目的	公共交通の利用に対する負担感を軽減し、利用促進を図るため、バスの運行ルートや時刻表等、利用者が必要とする情報を見やすく、分かりやすく提供することを目指します。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行状況をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムを導入しています。この他にもデジタルアプリの活用等、デジタル技術を利用した効果的な情報発信の方法を検討します。</li> <li>●市が発行している「深谷市コミュニティバス『くるリン』バス停マップ」等について、市民のニーズを踏まえて情報の分かりやすさやマップの見やすさを改善し、配布を行います。</li> </ul>							
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	3.2 公共交通の利用に関するわかりやすい情報提供							

<b>事業 3.3</b>	<b>地域公共交通を身近に感じるための体験・機会の創出</b>							
目的	公共交通の利用促進を図るため、市民が日頃から公共交通を身近に感じ、習慣的に利用することを目指し、公共交通を利用する“きっかけづくり”を提供します。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通利用者をはじめ、全市民を対象に「深谷市コミュニティバス『くるリン』バス停マップ」（改訂版）の積極的な配布を実施します。</li> <li>●小学校や高齢者サークル、地域住民の集会等において、公共交通の利用に関する説明会やバスの乗り方教室等を開催します。</li> </ul>							
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	3.3 地域公共交通を身近に感じるための体験・機会の創出							

<b>目標 4</b>	<b>新しい技術の導入による利便性の高い地域公共交通を目指す</b>							
<b>事業 4.1</b>	<b>自動運転バスの導入検討</b>							
目的	<p>運転手の高齢化や人員不足に対応しつつ、持続可能な公共交通の実現を図ることを目指し、埼玉工業大学等や関連事業者との産学官連携協定「深谷自動運転実装コンソーシアム」の取組により、市内公共交通における地産地消の自動運転技術の導入を目指します。</p>							
内容	<p>●「深谷自動運転実装コンソーシアム」の取組を活かし、自動運転等先進技術の動向や導入事例等の調査研究を行いながら、コミュニティバス「くるりん」への自動運転バスの導入に向けて検討を行います。</p>							
実施主体	交通事業者（バス）、埼玉工業大学、その他事業者、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	4.1 自動運転バスの導入検討	 調査研究・実施・検証						

<b>事業 4.2</b>	<b>MaaS に関する調査・研究</b>							
目的	<p>公共交通等の移動手段の検索・予約・決済等を一元化することで利便性を高めることができる MaaS の活用により、様々な移動手段の効率化の実現を目指します。</p>							
内容	<p>●観光客や来訪者の利便性向上に向けて、MaaS の活用に向けた調査・研究を行います。また、本市のみならず近隣市町との連携も見据え検討を行います。</p>							
実施主体	深谷市、近隣市町							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	4.2 MaaS に関する調査・研究	 情報収集・調査・研究						

<b>目標 5</b>	<b>多様な主体の“共創”による持続可能性の高い地域公共交通を目指す</b>							
<b>事業 5.1</b>	<b>他分野（福祉・教育等）と連携した取組みの検討</b>							
目的	日常的な買い物における利用等、生活交通としての役割だけでなく、観光等を目的とした市外からの来訪者に対しても分かりやすい観光交通としての役割や、高齢者や障害者等の移動を支える福祉交通としての役割を持たせ、誰もが利用しやすい地域公共交通を目指します。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「福祉タクシー利用料金助成事業」に加え、健康づくりや介護予防等の福祉施策との連携を視野に、高齢者の外出支援や居場所づくり「地域のお茶の間」事業等と連動した公共交通サービスの拡充を検討します。</li> <li>●持続可能性を高める観点から、バス事業者だけでなく学校や商業施設等といった他分野の主体との連携による交通の運行について検討を行う。</li> <li>●市内の商業施設や観光施設等と連携を図ることで、公共交通利用におけるインセンティブの付与等、誰もが利用したくなる公共交通を目指した利用促進策を検討します。</li> </ul>							
実施主体	深谷市、商業施設、観光施設							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	5.1 他分野等と連携した取組みの検討	情報収集・検討・実施						

<b>事業 5.2</b>	<b>運転手不足への対応</b>							
目的	深刻な課題となっている運転手の高齢化や人員不足に対応することで、公共交通ネットワークの持続可能性を高めます。							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転手の確保に向けた支援等、バス・タクシー事業者と連携した取組の実施を検討します。</li> <li>●自動運転バスの早期導入に向けた取組を進めます。</li> </ul>							
実施主体	交通事業者（バス、タクシー）、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	5.2 運転手不足への対応	協力・支援						



事業 5.3		地域住民主体で運行する公共交通の調査・研究						
目的	<p>地域における交通・移動に関する課題は多様であるため、面的サービスであるコミュニティバス（デマンドバス）でカバーしきれないニーズが発生した際に、選択肢がなくならないよう地域住民の移動実態や移動ニーズに合った交通手段の実現に向け調査・研究を行います。</p>							
内容	<p>●地域におけるきめ細かな移動ニーズに対応するため、地域住民等が主体となって計画・参画する公共交通の導入方法について、先進事例やライドシェアといった新しい仕組みの研究を行います。望ましい運行形態等については、地域住民組織や交通事業者と協議を行い、引き続き検討します。</p>							
実施主体	地域住民組織、交通事業者、深谷市							
スケジュール	実施項目	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	5.3 地域住民主体で運行する公共交通の調査・研究							

## 7-6 評価指標

計画目標に応じた評価指標と目標値を以下の通り設定し、計画の実現に努めていきます。

計画目標	評価指標	基準値 令和 4 (2022) 年度	目標値 令和 11 (2029) 年度	目標設定の考え方
【目標 1】 広域及び都市間をつなぐネットワークの向上を目指す	○鉄道の利用者数 <sup>※1</sup>	12,993 人/日	14,613 人/日	コロナ禍前の令和元年度の実績を目標とする。
	○路線バスの利用者数 <sup>※2</sup>	69,636 人/年	69,636 人/年	現状を維持する。
【目標 2】 市民も来訪者も利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す	○コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の利用者数 <sup>※3</sup>	63,983 人/年	127,227 人/年	コロナ禍前の令和元年度の実績を目標とする。
	○コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行サービス全体に対する満足度 <sup>※4</sup>	45.4%	50.6%	総合計画で示すまちづくり指標 <sup>※5</sup> を参考とした目標とする。
	○コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の利用者数 <sup>※6</sup>	29,607 人/年	34,022 人/年	コロナ禍前の令和元年度の実績を目標とする。
	○コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行サービス全体に対する満足度 <sup>※7</sup>	62.8%	62.8%	現状を維持する。
	○一般タクシーの利用者数 <sup>※8</sup>	174,041 人/年	174,041 人/年	現状を維持する。
【目標 3】 既存公共交通の利用促進に向けた環境づくりを目指す	○「深谷市コミュニティバス『くるリン』バス停マップ」の見直し <sup>※9</sup>	-	1 回/年	要望や運行形態の変更に応じて見直しを行う。
	○公共交通利用の説明会やバスの乗り方教室の開催回数 <sup>※10</sup>	-	3~5 回/年	年に 3~5 回程度以上の実施を目標とする。
【目標 4】 新しい技術の導入による利便性の高い地域公共交通を目指す	○自動運転バス等先進技術の導入件数 <sup>※11</sup>	-	1 件	深谷自動運転実装コンソーシアムの取組の実現を目標とする。

計画目標	評価指標	基準値 令和 4 (2022) 年度	目標値 令和 11 (2029) 年度	目標設定の考え方
【目標 5】 多様な主体 の“共創”に よる持続可 能性の高い 地域公共交 通を目指す	○他分野や地域住民等との連携による公共交通の導入件数※12	—	1 件	期間中に 1 件以上の実現を目標とする。
	○コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)の運行事業収支率※13	14.6%	17.9%	令和 4 年度の埼玉県全体の収支率を目標とする。
	○コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)の運行事業収支率※14	8.1%	13.2%	令和 4 年度の埼玉県全体の収支率を目標とする。

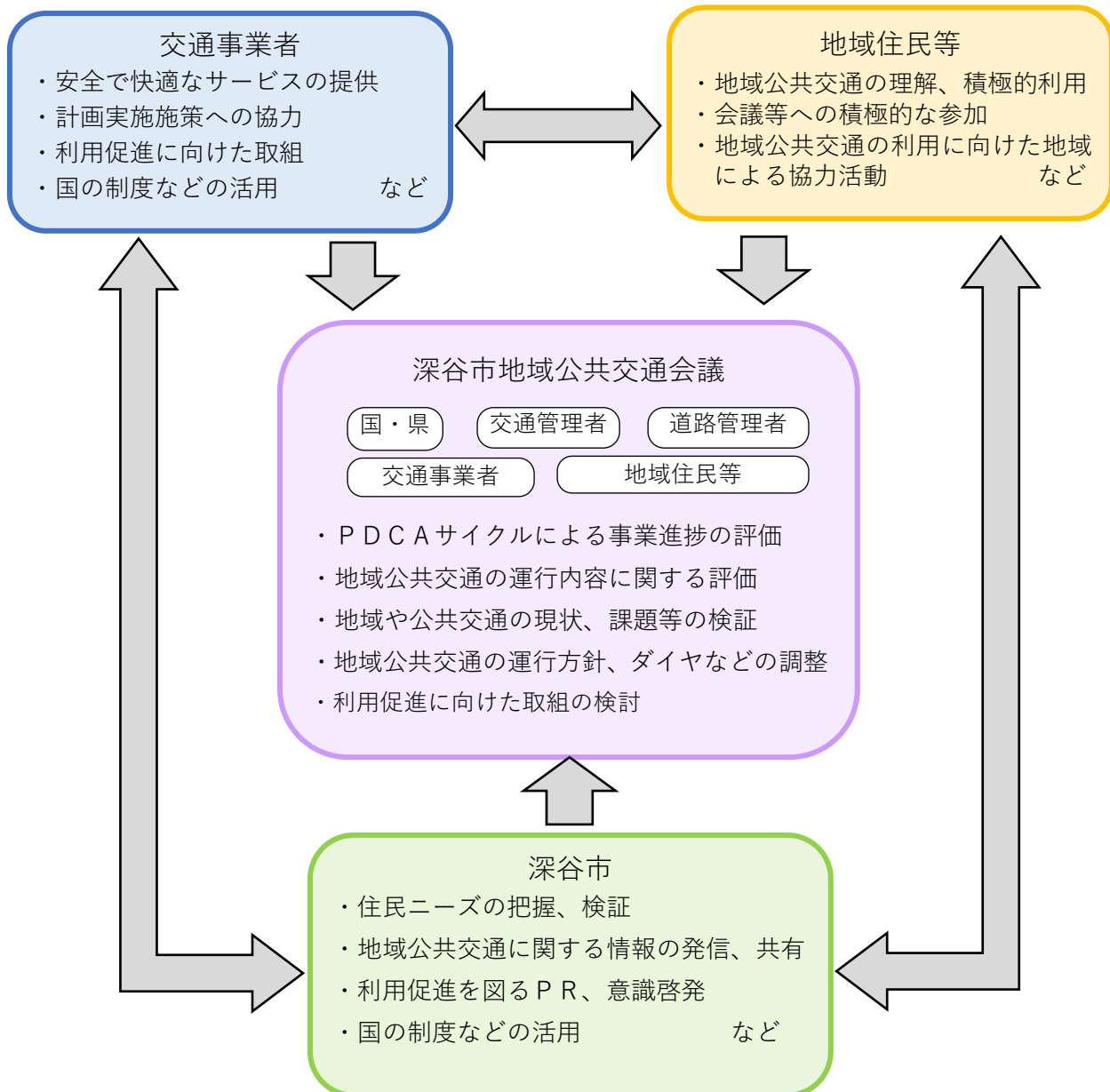
- ※1 深谷市内の各鉄道駅における 1 日当たりの乗車人員の合計/各鉄道事業者提供データより毎年計測
- ※2 深谷市内で運行される各民間路線バスの年間乗車人員の合計/各バス事業者提供データより毎年計測
- ※3 コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)の年間乗車人員/委託事業者提供データより毎年計測
- ※4 公共交通利用者対象ヒアリング調査(コミュニティバス「くるりん」(定時定路線))において運行サービスに対して「満足」と回答した割合/アンケート調査により毎年計測
- ※5 第 2 次深谷市総合計画(後期基本計画)において示すまちづくり指標「市内の公共交通機関の利便性(時間、本数、路線、サービス)に不便を感じている市民の割合」
- ※6 コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)の年間乗車人員/委託事業者提供データより毎年計測
- ※7 公共交通利用者対象ヒアリング調査(コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス))において運行サービスに対して「満足」と回答した割合/アンケート調査により毎年計測
- ※8 深谷市内の各タクシー事業者が運行する一般タクシーの利用者数の合計/各タクシー事業者提供データより毎年計測
- ※9 令和 11(2029)年度までにおける深谷市コミュニティバス『くるりん』バス停マップの見直しの実施回数/市実施の事業により実績整理
- ※10 バスの乗り方教室や出前講座等、これまで利用する機会がなかった地域住民への利用促進に向けた取組の回数/市実施の事業により毎年実績整理
- ※11 令和 11(2029)年度までにおける自動運転バスといった先進技術の導入件数/市実施の事業により実績整理
- ※12 観光・商業・教育等の他分野や地域住民等と連携した公共交通の導入の件数/市実施の事業により毎年実績整理
- ※13 コミュニティバス「くるりん」(定時定路線)に係る年間収支率(運賃収入÷運行経費)/決算報告書及び事業報告書等より毎年計測
- ※14 コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス)に係る年間収支率(運賃収入÷運行経費)/決算報告書及び事業報告書等より毎年計測

## 第8章 計画の推進方策

### 8-1 計画の推進及び進行管理の体制

本計画の推進に当たっては、深谷市地域公共交通会議が中心となって、地域公共交通に関わる多様な主体の連携・協働により、総合的に取組を進めていきます。

#### ■連携・協働における交通事業者・地域住民等・深谷市の役割

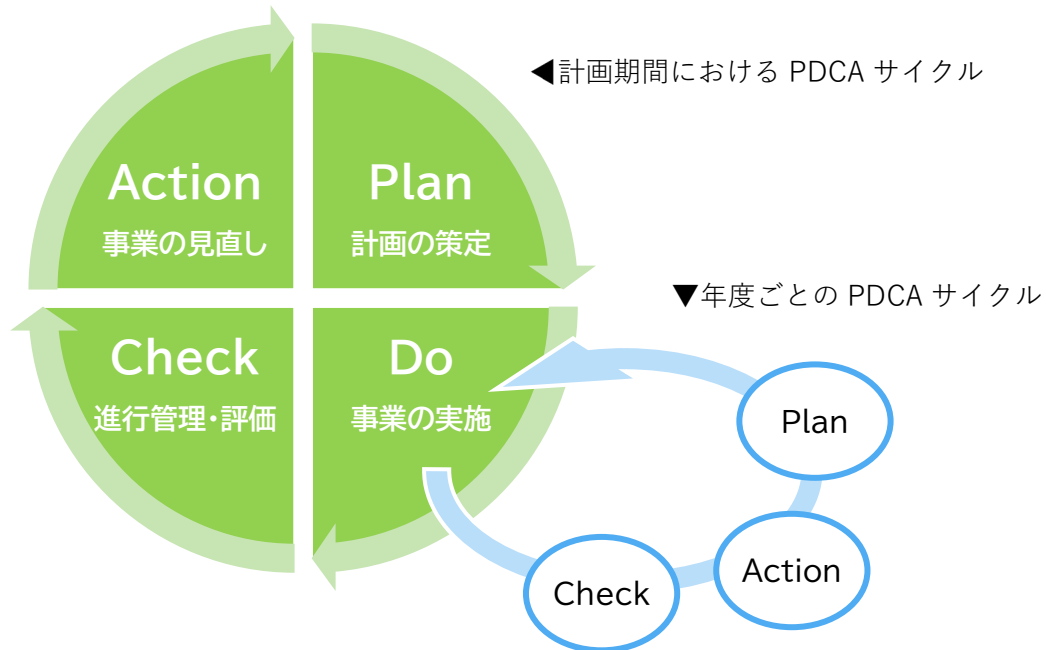


## 8-2 PDCAサイクルの実行

本計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や地域公共交通の利用状況、各実施事業の成果などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要となります。

本計画のPDCAサイクルの実行に当たっては、深谷市地域公共交通会議において進行管理を毎年実施するものとします。

### ■PDCAサイクル



### 【評価の方法及びスケジュール】

計画の評価は、上位関連計画の見直し等を考慮し、計画期間の最終年度（令和12（2030）年度）における各種アンケート調査結果などを踏まえ、評価・検証を行い、必要に応じて計画及び目標値の見直しを行うものとします。

項目		令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度
評価 方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート調査	○	○	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査						◎	
	事業者アンケート調査						◎	
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価								◎
計画・目標値の見直し								★
深谷市地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：計画の見直し検討

## 第9章 参考資料

### (1) 用語解説

50音	用語	解説	頁
か行	QOL	「生活の質」を意味する「Quality of Life」の略で、健康的で豊かな生活を送ろうという考え方のこと。	92
	交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。	13
	交通政策基本法	交通に関する施策を総合的・計画的に推進することで国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的とし、交通に関する施策について基本理念やその実現を図るのに基本となる事項を定めている法律。	1
	コミュニティバス	主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。	1
	コンパクト・プラス・ネットワーク	少子高齢化と人口減少に備え、コスト削減と利便性の両立のため、都市機能の集約を進める「コンパクトシティ」の考えと公共交通網の形成をはじめとするインフラネットワークの形成により、都市再整備を進めていく考えのこと。	77
さ行	サイクルアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外の駐輪場に自転車を止め、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステムのこと。	33
	受益者負担	特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。	74
た行	第2次深谷市総合計画 後期基本計画	基本構想で掲げた将来都市像「元気と笑顔の生産地 ふかや」を目指し、深谷市のまちづくりの方針・政策を定めた市の最上位計画。令和5（2023）年3月に策定。	2
	地域公共交通	鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。	1
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	「交通基本法」の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、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ことを定めている法律。	1

50音	用語	解説	頁
た行	定時定路線	運行ルートと運行ダイヤを定めて運行するバスで、利用する場合はルート上の停留所等で乗降りする路線のこと。	1
	デマンドバス	利用者からの事前予約により、自宅等から運行エリア内の希望する乗降場所（目的地）まで運行する乗り合い型の交通サービスのこと。近い時間帯に予約した複数の利用者を経由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。	1
	都市計画区域	健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するという都市計画の基本理念を達成するために、都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地として都道府県が指定した区域	7
は行	パークアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外の駐車場に自動車を止め、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステムのこと。	92
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。	12
	フィーダー	広域交通・地域間交通として運行される「幹線」に対して、それに接続する「支線」としての役割のこと。	90
	深谷市都市計画マスタープラン	都市づくりのテーマとして「誇りと愛着をもてる 田園都市 ふかや ～都市・田園・文化を織りなすまちづくり～」を目指し、今後の土地利用の指針として平成 24(2012)年 3 月に策定。	2
	深谷市立地適正化計画	コンパクトなまちづくりを目指すため、市街化区域内または用途地域内に住宅や都市機能を誘導するための区域を設定するため、平成 31（2019）年 3 月策定。	2
	P D C A サイクル	計画(Plan)を実施 (Do) し、評価 (Check) して改善 (Action) に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。	104
ま行	MaaS（マース）	利用者一人ひとりの移動に対応して、鉄道、バス、タクシーといった公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせて、スマートフォン等から検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。Mobility as a Service の略。	82
	モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく等、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に転換することを促す交通施策のこと。	33
ら行	ライドシェア	直訳的には「相乗り」を意味する言葉で、一般人が有償で他人を自家用車に乗せて運ぶこと。	101

※ページ数については、用語の最初の頁を表示

