

	令和6年							
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
(1)利用実態分析								
(2)公共交通の現況分析								
(3)定時定路線の問題点・課題の整理								
(4)定時定路線の見直し方針の検討								
①運行エリアの設定及びバス停設置基準及び位置		検討・調整						
②サービス水準								
③運賃体系								
④車両タイプ、車両数等								
⑤需要推計								
⑥収支予測								
⑦概算運行経費算出								
⑧運行手法の検討								
⑨運行再編効果の検討								
(5)パブリックコメントの実施								実施
(6)地域公共交通会議等の運営支援				①		②		③
その他(再編計画策定等)		骨子案の作成			素案の作成			議会報告

【深谷市地域公共交通会議の主な議題テーマ】

【第1回】6月24日	【第2回】8月上旬(書面)	【第3回】9月下旬
○再編計画(骨子案)の提示① ・全体、ルート案、運行事業者等について ○策定スケジュールについて	○再編計画(骨子案)の提示② ・停留所の詳細、運行ダイヤ等)について	○再編計画(素案)の提示 ○パブリックコメントの実施について

●「くるリン」(定時定路線) 再編計画について

■第1章 計画の総論 p.1

- 令和6(2024)年3月に「深谷市地域公共交通計画」を策定し、「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」を基本方針として定めた。特に沿線の観光資源が豊富な北部シャトル便については、市外からの来訪者の移動ニーズにも対応するため、他路線に先行してサービス水準の見直し等を行う。
- 本計画に基づくコミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行期間は、令和7(2025)年度から令和8(2026)年度までの2年間とする。なお、令和9(2027)年度には定時定路線及びデマンドバスの路線再編やサービス水準の見直しを行う予定である。

計画策定期間：7か年の場合

項目		H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18				
交通計画		無	深谷市地域公共交通網形成計画(5か年) (R1-R5)					深谷市地域公共交通計画(7か年) (R6-R12)						新計画(5か年) (R13-R17)					新計画					
事務局作業	計画策定	・計画策定 ・定時再編		・デマンド再編			・計画策定 ・定時再編		・定時デマンド再編					・計画策定 ・定時デマンド再編					・計画策定 ・定時デマンド再編					
	業者選定		・プロポーザル ・車両準備		・プロポーザル ・車両準備			・プロポーザル ・車両準備		・プロポーザル ・車両準備					・プロポーザル ・車両準備				・プロポーザル ・車両準備					
くるりん 定時定路線	北部	協同バス (H27-R1)		花園観光バス (R2-R6)				再編準備期間	再編新運行(R7-R8) (自動運転)		旧計画に基づく 暫定運行 (R7-R8)				定時・デマンド再編新運行 (R9-R13)				再編準備期間	定時・デマンド再編新運行 (R14-R18)				再編準備期間
	東部																							
	西部																							
	南部																							
くるりんデマンドバス		花園観光バス・深谷タクシー (H27-R3)				花園観光バス・深谷タクシー (R4-R8)																		

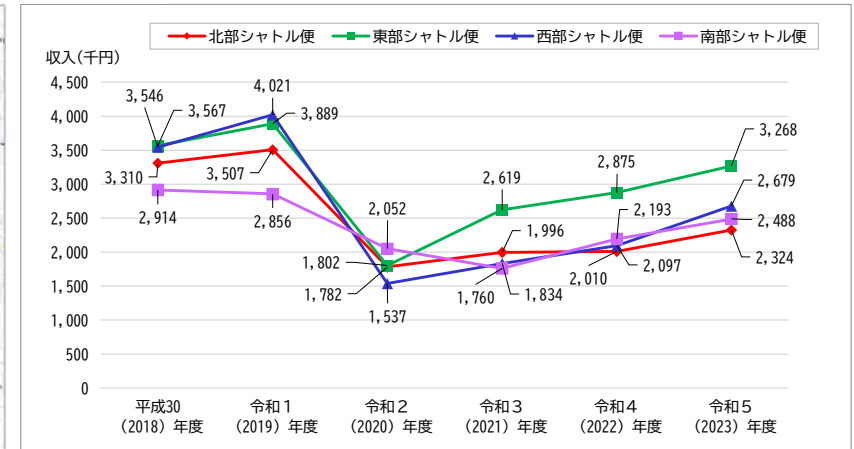
■第2章 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現状と再編の方向性 p.2~24

- 乗車人員はコロナ禍で減少した後、回復傾向にあるが、北部シャトル便についてはそれがやや鈍い。乗車人員数についても北部シャトル便が最も少ない。
- 運賃収入についても同様となっている。
- 運行サービスに対する満足度は全体的に高いものの、北部シャトル便でやや低い傾向にある。

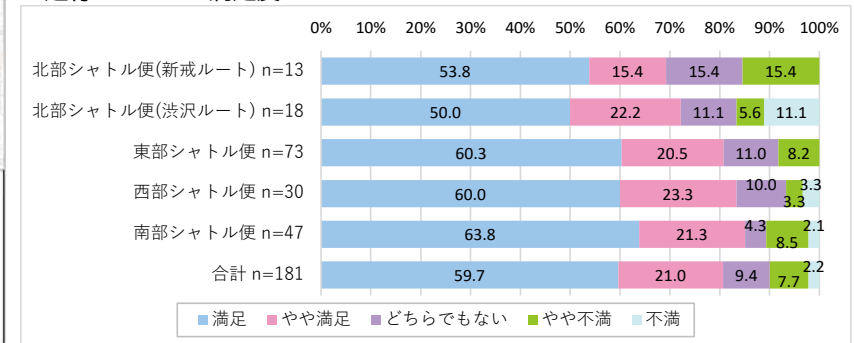
▼バス停別利用者数



▼路線別収入



▼運行サービスの満足度



- 再編の方向性として、①他路線と比べて利用者数が少ないこと等から北部シャトル便で先行した運行サービス水準の見直し、②令和6(2024)年7月の新一万円札発行を契機とした観光需要に対応するための運行サービス水準の見直し、③埼玉工業大学をはじめとした「深谷自動運転実装コンソーシアム」による自動運転技術の研究等への期待から北部シャトル便への自動運転バスの導入検討、を行う。

■第3章「くるリン」の再編方針 p.25

○基本方針として、①日常生活を支える移動手段の充実、②広域的な移動利便性の向上、③最先端の自動運転技術の活用、を目指した再編を行う。

■第4章「くるリン」の再編計画 p.26～41

○北部地区には、「深谷市役所」、「深谷市立図書館」、「深谷市民文化会館」、「深谷公民館」、等の拠点となる公共施設や、「渋沢栄一記念館」、「旧渋沢邸『中の家』」、「誠之堂・清風亭」「旧煉瓦製造施設」等の観光施設が立地しているため、それらの主要施設と深谷駅を結ぶ。

○通勤通学及び観光の両需要に対応するため、直行型と循環型を組み合わせた運行とする。具体的には、朝夕の時間帯は通勤通学需要に対応するため速達性を重視した、「深谷駅」と「渋沢栄一記念館・旧渋沢邸『中の家』」及び「新戒・JA ふかや豊里プラザ」を結ぶ直行型のルートとする。一方で昼間の時間帯は観光需要に対応するため周遊性を重視した、「深谷駅」と「渋沢栄一記念館」をはじめとした観光施設を結ぶ循環型のルートとする。

▼「北部シャトル+周遊便」運行概要

	再編前		再編後	
	北部シャトル便		北部シャトル+周遊便	
	新戒ルート	渋沢ルート	直行型	循環型
起終点	深谷駅北口⇄新戒	深谷駅北口⇄旧渋沢邸「中の家」	深谷駅北口⇄旧渋沢邸「中の家」／JA ふかや豊里プラザ	深谷駅北口
主な経由地	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷中央病院、福寿荘	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷警察署、渋沢栄一記念館	深谷市役所、深谷市民文化会館、渋沢栄一記念館、新戒、深谷中央病院	
運行距離	7.3 km	7.0 km	7.6km／8.6km	35.9km
所要時間	25 分	25 分	24 分／27 分	110 分
運行時間帯	6 時～19 時		6 時～10 時、 14 時～20 時	10 時～14 時
運行便数	10 便	10 便	15 便(仮)	2 便(仮)
運行日	359 日		359 日	
運休日	12 月 29 日～1 月 3 日		12 月 29 日～1 月 3 日	
車両台数	1 台		1 台	

○東部シャトル便・西部シャトル便・南部シャトル便については、乗継利便性の向上を図るため、時刻表の見直しを検討する。

●ルート再編案について p.28~35

(1) 北側エリア（深谷バイパス以北）

	再編案	比較案
ルート		その他の経路は、道路幅員が不十分
メリット	● 自動運転バスの実証実験を行ったルートのため、円滑な自動運転バスの導入が可能となる。 ● 道路幅員が十分のため、より安全な運行が可能となる。 ● セブンイレブン深谷中瀬店付近において、近隣バス路線との接続が可能であり、広域的な連携の強化につながる。	
デメリット	● 旧渋沢邸「中の家」から JA ふかや豊里プラザ、新戒方面に至るルートが北側に膨らんでおり、やや遠回りとなる。	

(2) 深谷駅⇄フレッセイ田谷店付近

	再編案	比較案
ルート	 1.9km 6分 ※時速 20km として計算	 2.3km 7分 ※時速 20km として計算
メリット	● 現行ルートである市役所通り等では交通事故の発生件数が多いため、別ルートとすることで安全性を確保しやすくなる。 ● 現行ルートである市役所通りは、休日にイベントが開催された際などに渋滞・混雑が発生しやすいため、別ルートとすることで定時性を確保しやすくなる。 ● 比較案と比べてルートが短く、右左折の回数が少ないため、所要時間の短縮につながる。	● 同左 ● 同左 ● 深谷市役所敷地内にバス停を設置するため、現行のバス停と同様、市役所にアプローチしやすい。
デメリット	● 深谷市役所敷地内ではなく、敷地東側の道路沿いにバス停を設置するため、現行のバス停位置と比べて市役所にアプローチしづらい。	● 再編案と比べてルートが長く、右左折の回数が多いため、所要時間が伸びる。

(3) フレッセイ田谷店付近⇄大寄交差点

	再編案	比較案
ルート	 1.9km 6分 ※時速20kmとして計算	 2.5km 8分 ※時速20kmとして計算
メリット	● 道路幅員が十分のため、より安全な運行が可能となる。 ● 比較案と比べてルートが短く、右左折の回数が少ないため、所要時間の短縮につながる。	
デメリット	● 現行ルートと大きく異なるため、現在の利用者に対する配慮が必要となる（デマンドバスへの転換等）。	● 道路幅員が狭く、再編案のルートと比べて交通事故の発生が多い。 ● 乗降利用の少ないバス停が連続している。 深谷警察署(西)は0.80人/日、西大沼(北)は0.59人/日 ● 再編案と比べてルートが長く、右左折の回数が多いため、所要時間が伸びる（現行と変わらない）。

(4) 明戸(西)交差点⇄深谷駅

	再編案	比較案
ルート		
メリット	● 現行ルートの天神町・稲荷町付近は特に道路幅員が狭く、交通事故の発生があるなど危険のため、付近を避けたルートとすることで安全性を確保しやすくなる。 ● 現行ルートである市役所通り等では交通事故の発生件数が多いため、別ルートとすることで安全性を確保しやすくなる。 ● 現行ルートである市役所通りは、休日にイベントが開催された際などに渋滞・混雑が発生しやすいため、別ルートとすることで定時性を確保しやすくなる。 ● 深谷中央病院を経由することで、通院ニーズへの対応しやすくなる。	● 同左 ● 同左 ● 同左 ● 「(2) 深谷駅⇄フレッセイ田谷店付近」と同ルートのため、ルート設定として分かりやすい。
デメリット	● 買い物ニーズに対応できるようフレッセイ田谷店付近を経由するため、運行ルート・所要時間が伸びる。	● 現行ルートでは経由している深谷中央病院を経由しなくなるため、現在の利用者に対する配慮が必要となる(デマンドバスへの転換等)。

●運行体制について p.41

- 今回の再編計画に基づく「くるリン」（定時定路線）の運行期間は、令和 7（2025）年度から令和 8（2026）年度までの 2 年間としている。仮にこの 2 年間を対象として運行事業者を選定する公募型プロポーザルを実施した場合、公平性の観点から各参加事業者の参加条件を一定にするために、新たな車両を購入等により取得させることとなる。その際は 2 年間のみ使用する車両の取得費用を見込むこととなり、市の費用負担が大きくなる。また参加する運行事業者にとっても、短期間の運行となることから条件の厳しい事業となる。
- 一方で現運行事業者による運行を継続した場合、現在運行している車両を継続して使用できるため、新規にバスを取得した場合と比較してコスト削減につながる。
- 以上より、特に経済的な利点が多いことから、現運行事業者による運行を令和 8 年度まで継続することとする。

▼運行事業者

運行事業者	北部シャトル＋周遊便 (現 北部シャトル便)	東部シャトル便 西部シャトル便 南部シャトル便
再編前 令和 6（2024）年度まで	花園観光バス株式会社	
再編後 令和 7（2025）年度 ～令和 8（2026）年度	深谷観光バス株式会社	花園観光バス株式会社

深谷市
コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)再編計画
－骨子案－

2024 年 6 月時点

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	1
1-3	計画の対象	1
1-4	運行期間	1
第2章	コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現状と再編の方向性	2
2-1	コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現状	2
2-2	深谷市地域公共交通計画	17
2-3	再編の方向性	24
第3章	コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編方針	25
3-1	再編に関する基本方針	25
第4章	コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編計画	26
4-1	再編にあたっての基本的な考え方	26
4-2	再編内容	27
4-3	需要予測	39
4-4	運行車両	40
4-5	運行体制	41
第5章	再編内容のまとめ	42
第6章	コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の事業目標	44
6-1	評価指標	44

第1章 計画の総論

1-1 計画策定の背景・目的

深谷市では、平成 27（2015）年 4 月からコミュニティバス「くるリン」（定時定路線、デマンドバス）の現運行を開始し、令和 6（2024）年度には運行開始から 9 年を迎えます。また、平成 31 年 3 月にはコミュニティバス「くるリン」（定時定路線、デマンドバス）の再編計画を策定し、運行再編を実施しました。さらに、令和 6（2024）年 3 月には「深谷市地域公共交通計画」を策定し、「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」を基本方針として定め、特に沿線の観光資源が豊富な北部シャトル便については、市外からの来訪者の移動ニーズにも対応するため、他路線に先行してサービス水準の見直し等を行うとしています。

本計画では、「深谷市地域公共交通計画」の基本方針の実現を目指すべく、公共交通ネットワークの一助となるコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行内容の見直しを実施します。その上で、コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）が民間路線バスとの役割分担を図りつつ、高齢者をはじめ市民の生活の質を高める公共交通サービスとして運行するよう、再編計画を策定します。

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である「深谷市地域公共交通計画」を実施するための実施計画として位置付けます。

1-3 計画の対象

本計画の対象エリアは深谷市内全域とし、対象路線は深谷市内を運行するコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）とします。

1-4 運行期間

本計画に基づくコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行期間は、令和 7（2025）年度から令和 8（2026）年度までの 2 年間とします。なお、令和 9（2027）年度には定時定路線及びデマンドバスの路線再編やサービス水準の見直しを行う予定です。

また、令和 6（2024）年度は、本計画に基づく運行の実施に向けた準備期間（運行に関する認可申請等を実施する）として位置付けます。

第2章 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現状と再編の方向性

2-1 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現状

(1) 運行状況

■ 「くるリン」(定時定路線) 運行車両



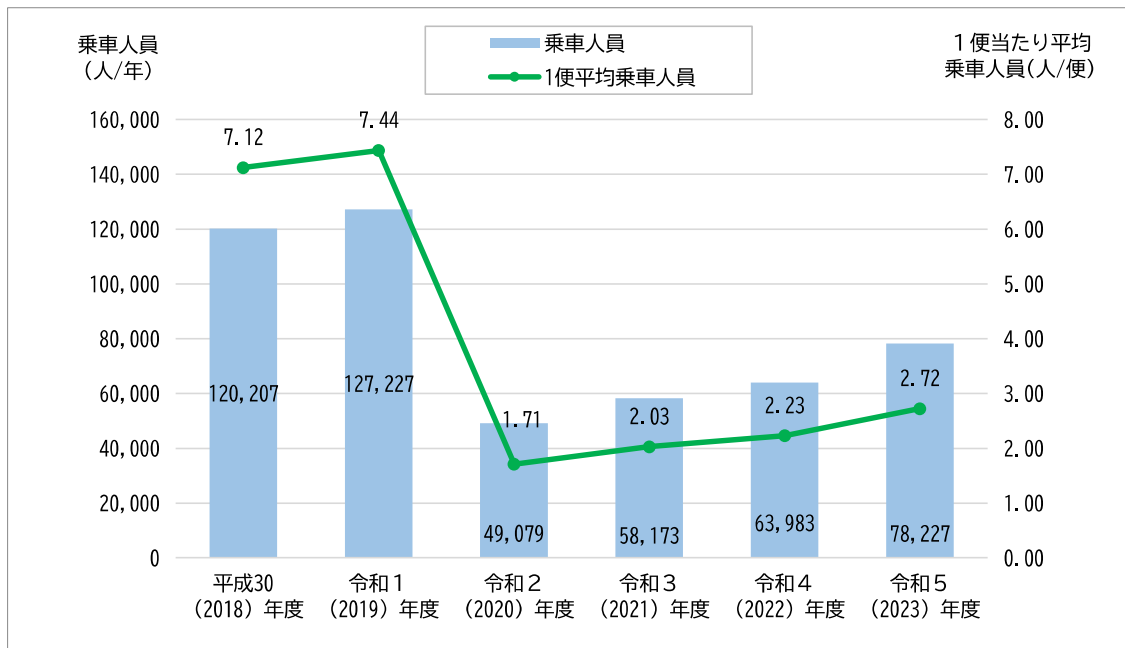
- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)は4路線(北部シャトル便は新戒方面と渋沢栄一記念館方面の2ルート)を運行し、深谷駅を中心に結節しています。
- 乗車人員は令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、以降は回復傾向にあり、令和5(2023)年度は年間で78,227人、1便当たり平均乗車人員では2.72人となっています。高齢者の買い物、通院のほか、通勤・通学等の日常生活における移動手段のひとつとして定着しています。
- 路線別には東部シャトル便の利用が最も多くなっています。北部シャトル便は感染症流行以降横ばいとなっており、令和5(2023)年度では4路線中最も利用が少なくなっています。

■ 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～新戒	10	07:20	18:15
	深谷駅北口～深谷警察署～旧渋沢邸「中の家」※	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	武川駅北口～深谷ビッグタートル～深谷駅南口	20	06:40	18:57

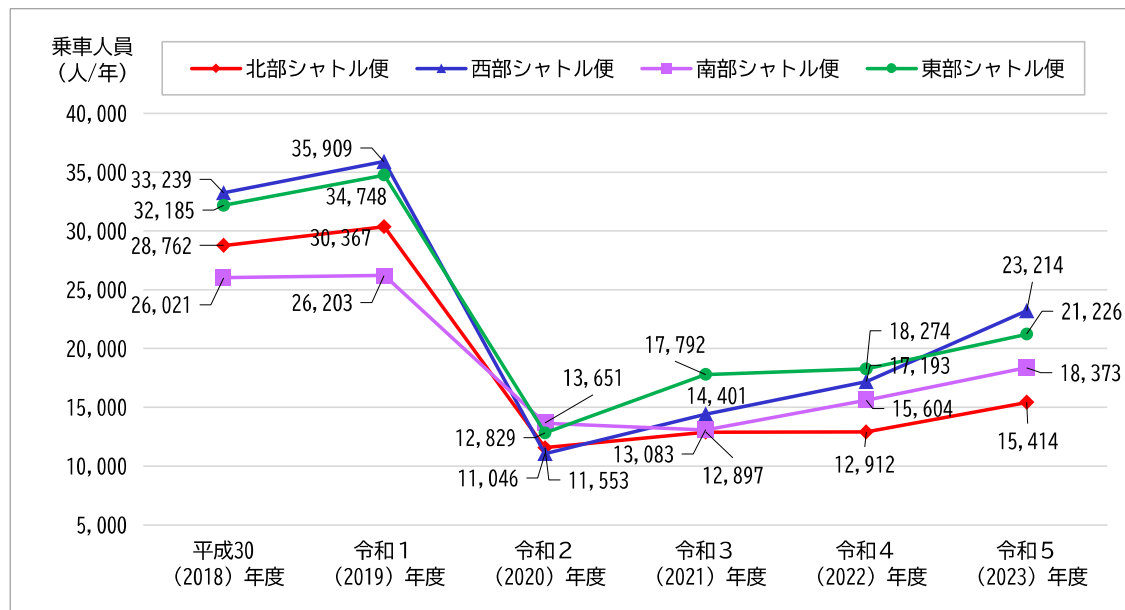
※「渋沢栄一記念館」を起終点としていましたが、令和6（2024）年7月1日より「旧渋沢邸『中の家』」まで延伸しました。

■ 年間乗車人員



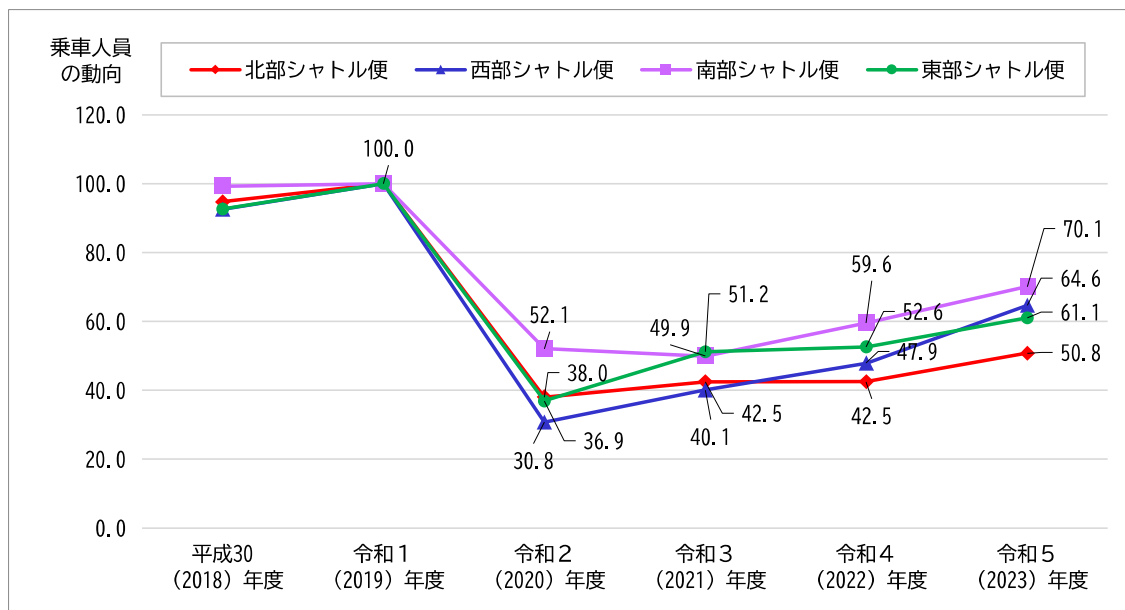
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるりん」（定時定路線）利用実績〕

■ 路線別年間乗車人員



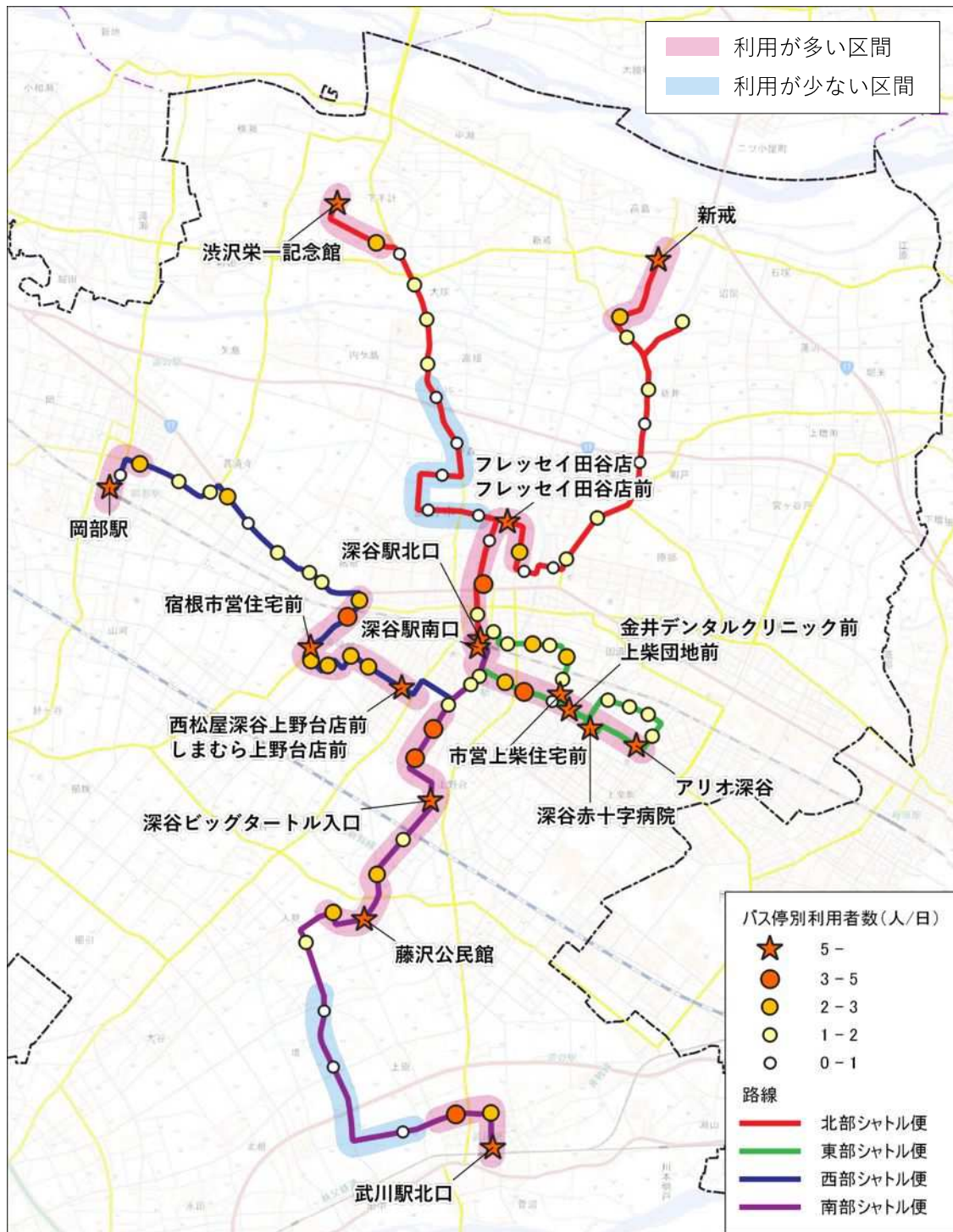
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用実績〕

■ 路線別年間乗車人員動向 (令和元 (2019) 年度実績を 100 とした指数)



〔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〕

■ 路線図及びバス停別利用者数（全路線）



（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（R5.6-R6.2）及び地理院地図を基に作成）

※「旧渋沢邸『中の家』」は令和6（2024）年7月1日にバス停を設置したため、データなし

■路線図及びバス停別利用者数（北部シャトル便）



〔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 (R5.6-R6.2) 及び地理院地図を基に作成〕

※「旧渋沢邸『中の家』」は令和6(2024)年7月1日にバス停を設置したため、データなし

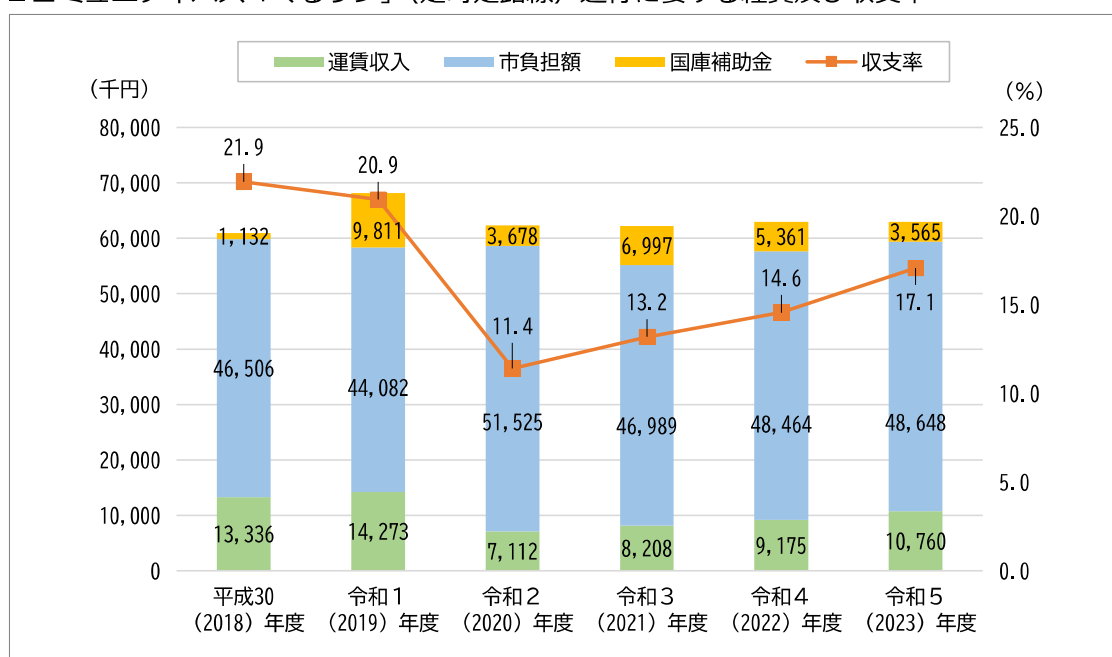
(2) 公共交通に係る財政状況

- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)を運行するため、年間約6,300万円の経費がかかっています。そのうち、17.1%(1,080万円)を運賃収入、5.7%(360万円)を国庫補助金、残りの77.3%割(4,870万円)※を深谷市の財政負担で補っています(令和5(2023)年度実績)。

※令和4(2022)年度実績では、市負担額のうち約7割は特別交付税措置が見込まれています。

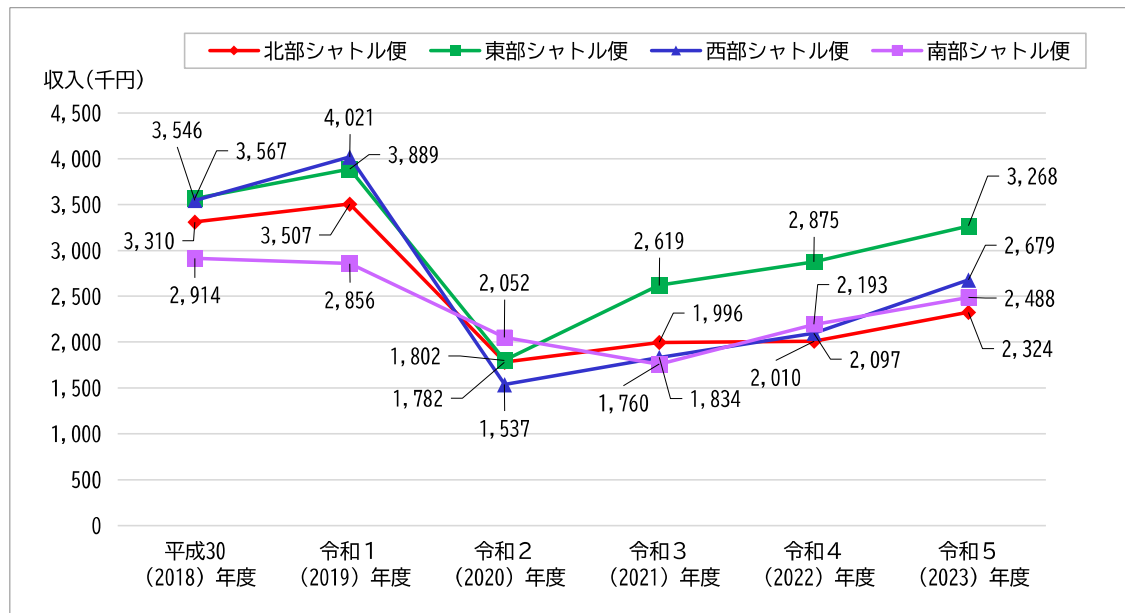
- 令和2(2020)年度の定時定路線再編以降、運賃収入は増加傾向にあります。また、運行時間短縮に伴い運行経費は減少しました。
- 収支率では、定時定路線では新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2(2020)年度に激減し、その後回復傾向にあります。

■コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)運行に要する経費及び収支率



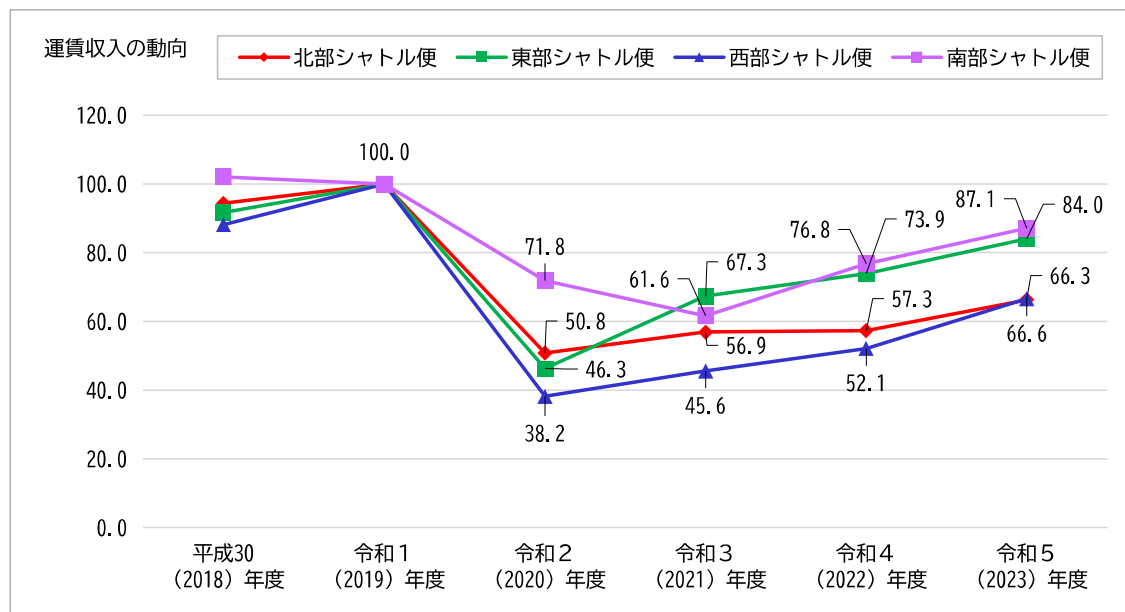
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績〕

■ 路線別収入



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績〕

■ 路線別収入動向（令和元（2019）年度実績を100とした指数）

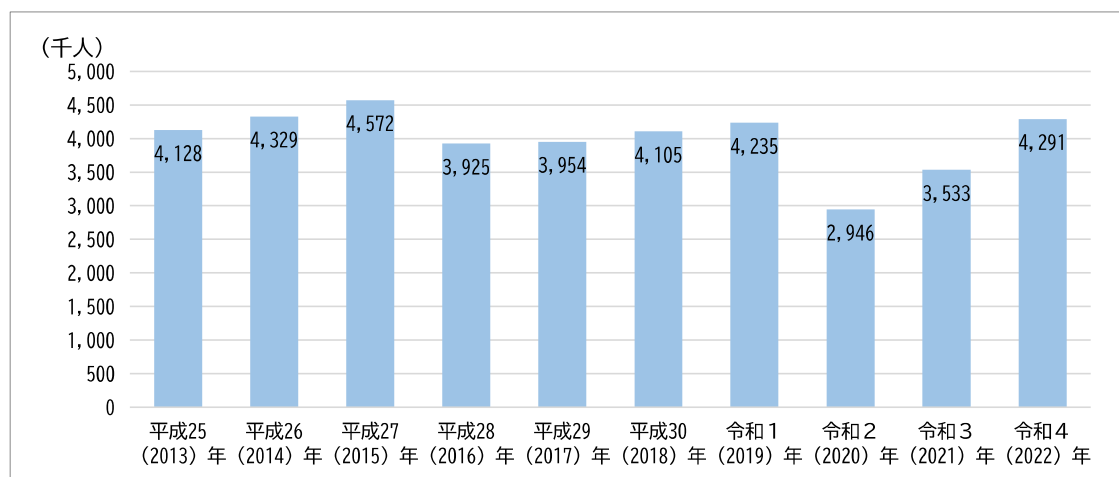


〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績〕

(3) 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、令和元（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〕

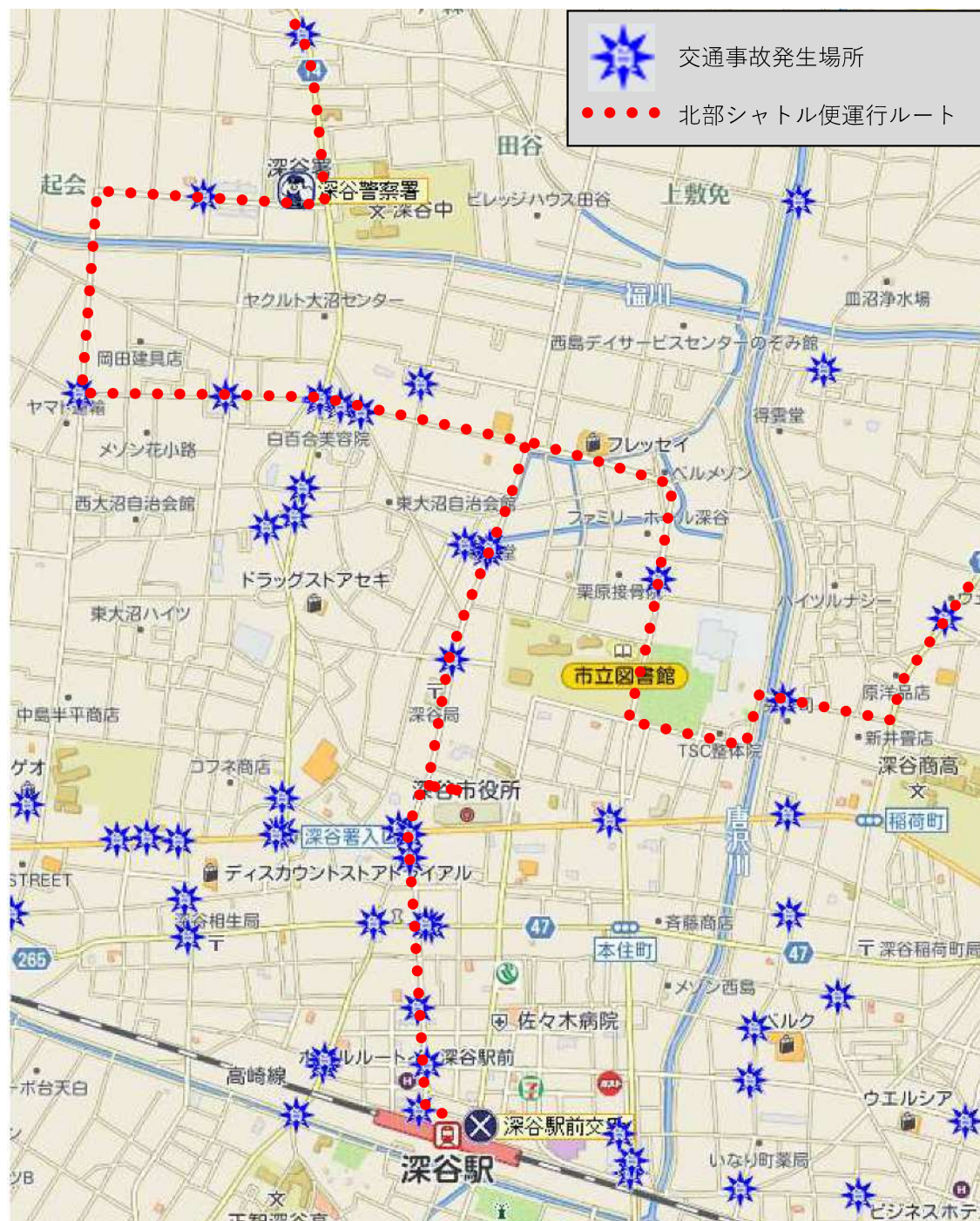
■ 市北部の観光施設分布



〔出典：深谷市観光協会/ふかやガイドマップ及び地理院地図を基に作成〕

(4) 交通事故の状況

- 深谷市における令和 5（2023）年度の交通事故の発生件数は 512 件（死亡事故は 3 件）であり、そのうち北部シャトル便の運行ルートにおいては 30 件（死亡事故は 0 件）でした。北部シャトル便の運行ルートにおける事故の大半が深谷バイパス以南であり、中でも深谷駅から深谷市役所までの市役所通りにおいては 7 件発生しています。

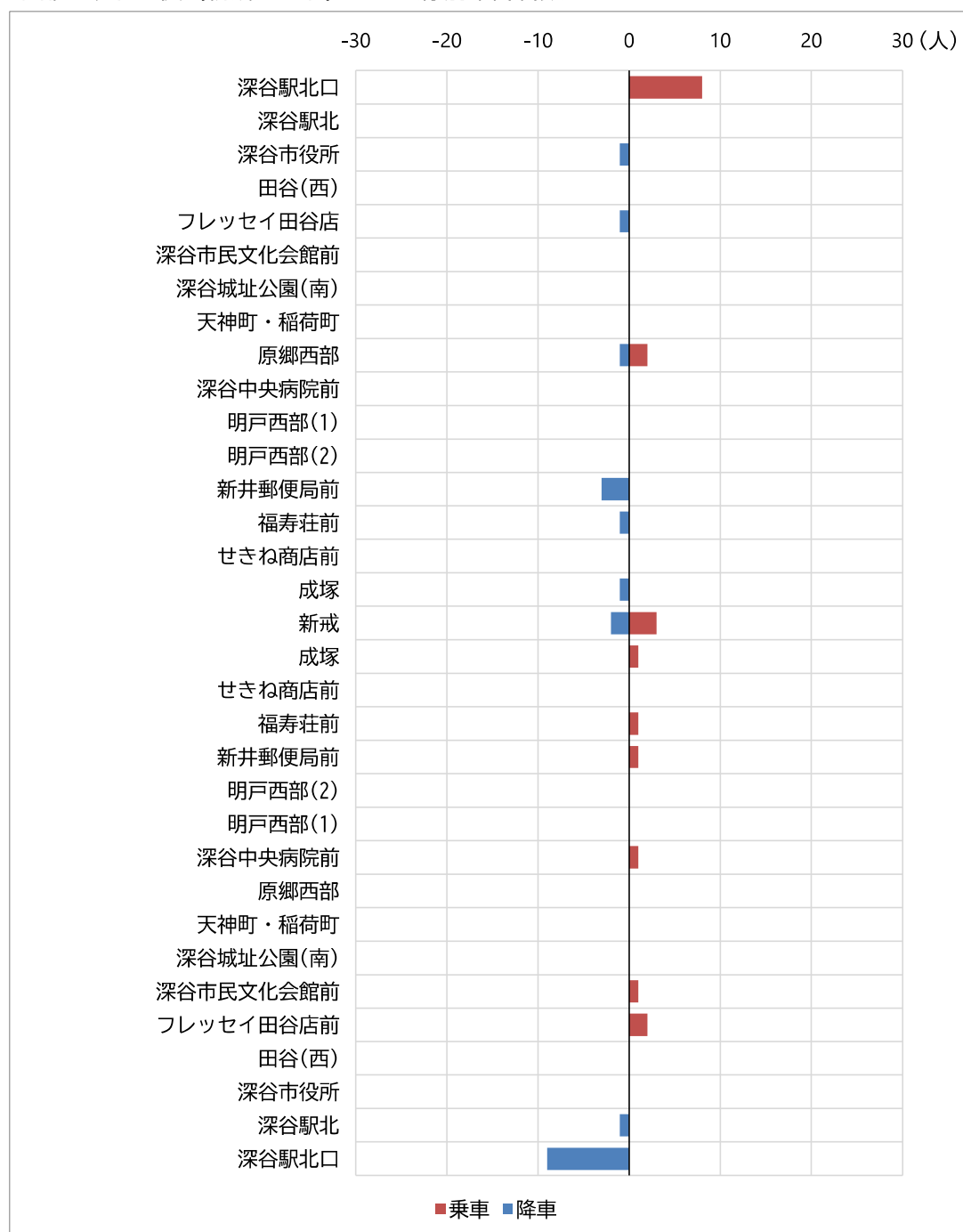


〔出典：埼玉県警察/事件事故発生マップ〕

(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)

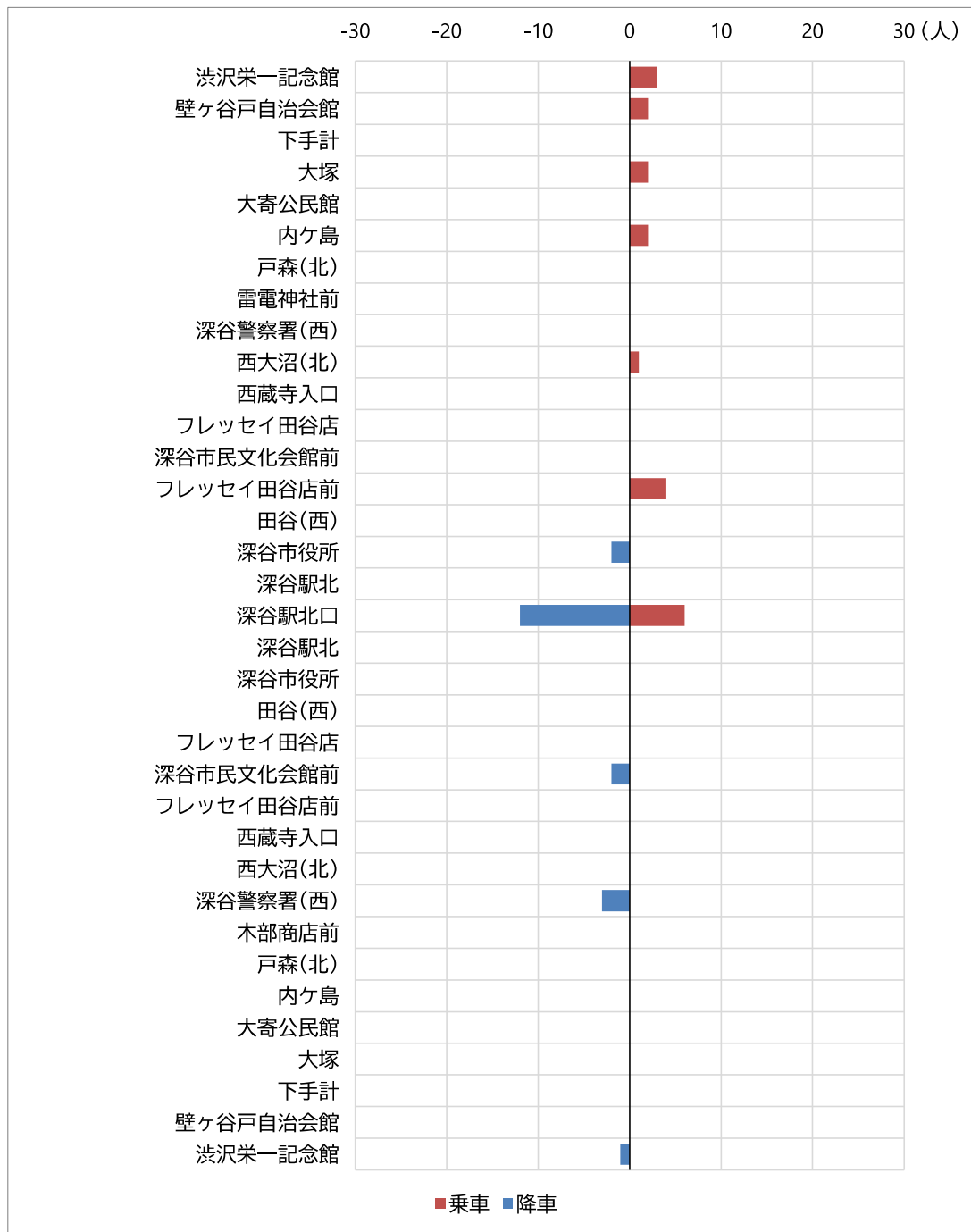
- 乗降者数は、鉄道駅（深谷駅、武川駅）が多く、その他の主要施設である深谷赤十字病院やアリオ深谷などでも比較的多い。いずれの路線においても各バス停の乗降者数は1～2人程度いるが、北部シャトル便については乗降者数が0人のバス停が連続する区間がみられる。

■ 北部シャトル便（新戒ルート）のバス停別乗降者数



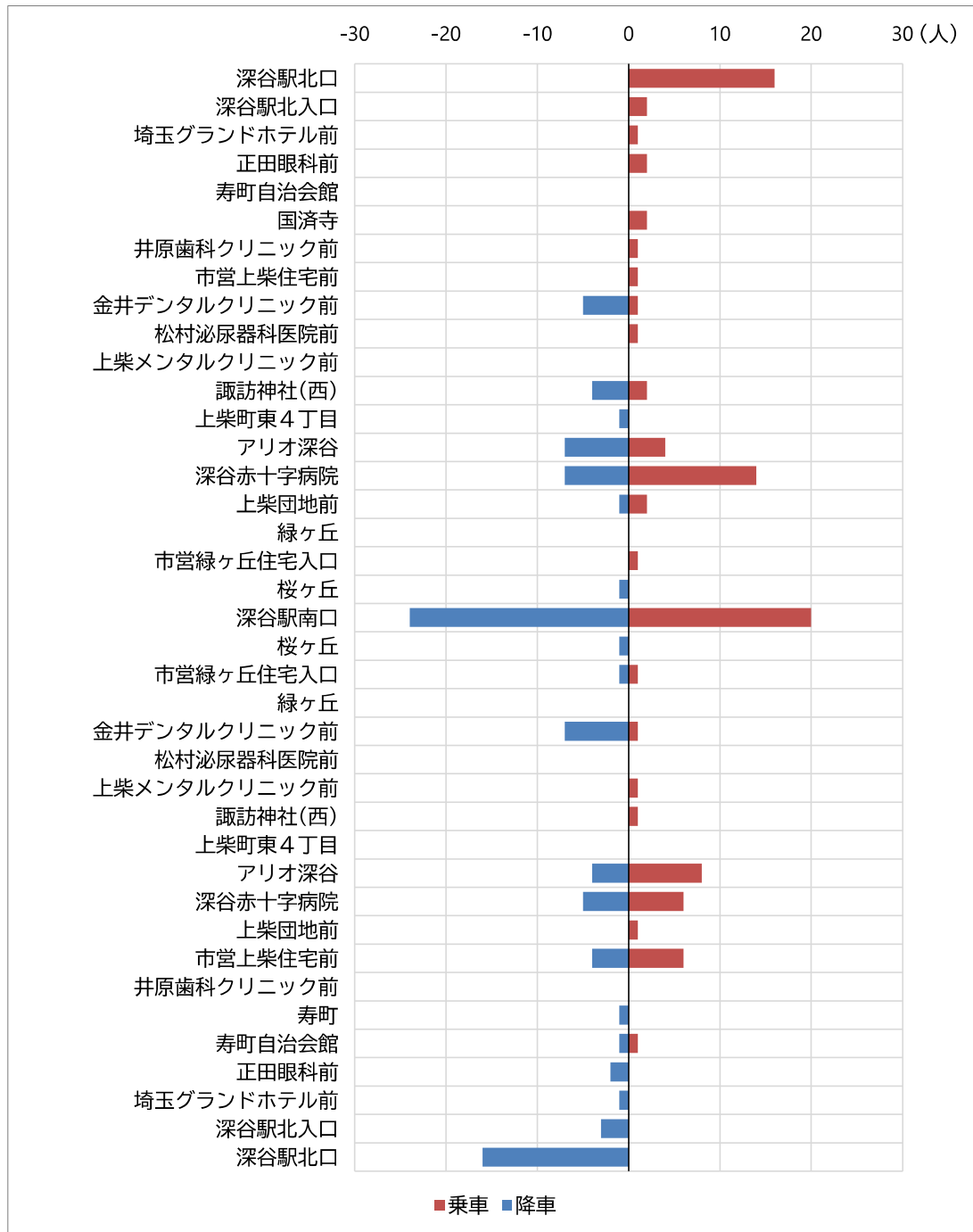
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和5（2023）年9月13日(水)実施）〕

■ 北部シャトル便（渋沢ルート）のバス停別乗降者数



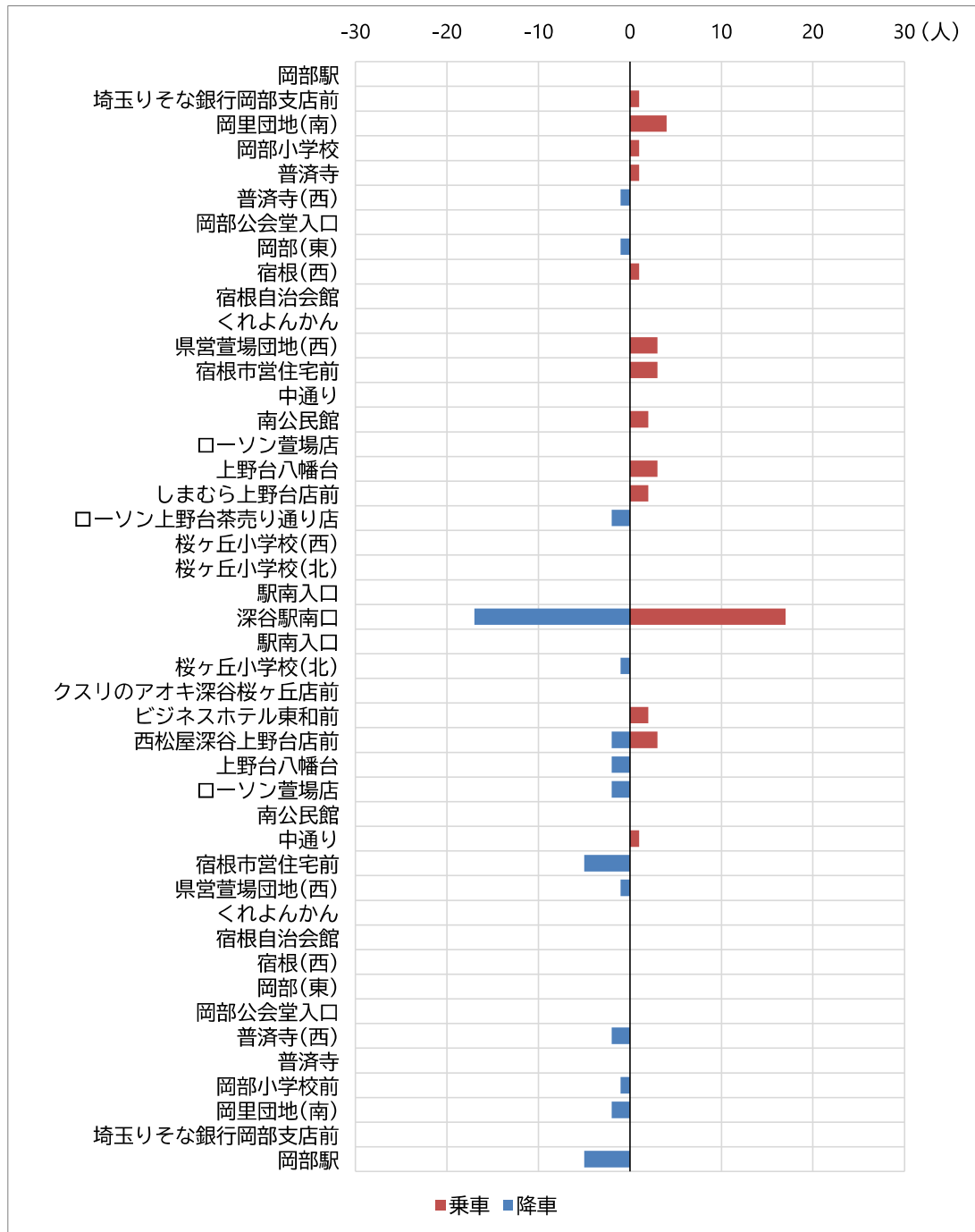
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和5（2023）年9月13日(水)実施）〕

■ 東部シャトル便のバス停別乗降者数



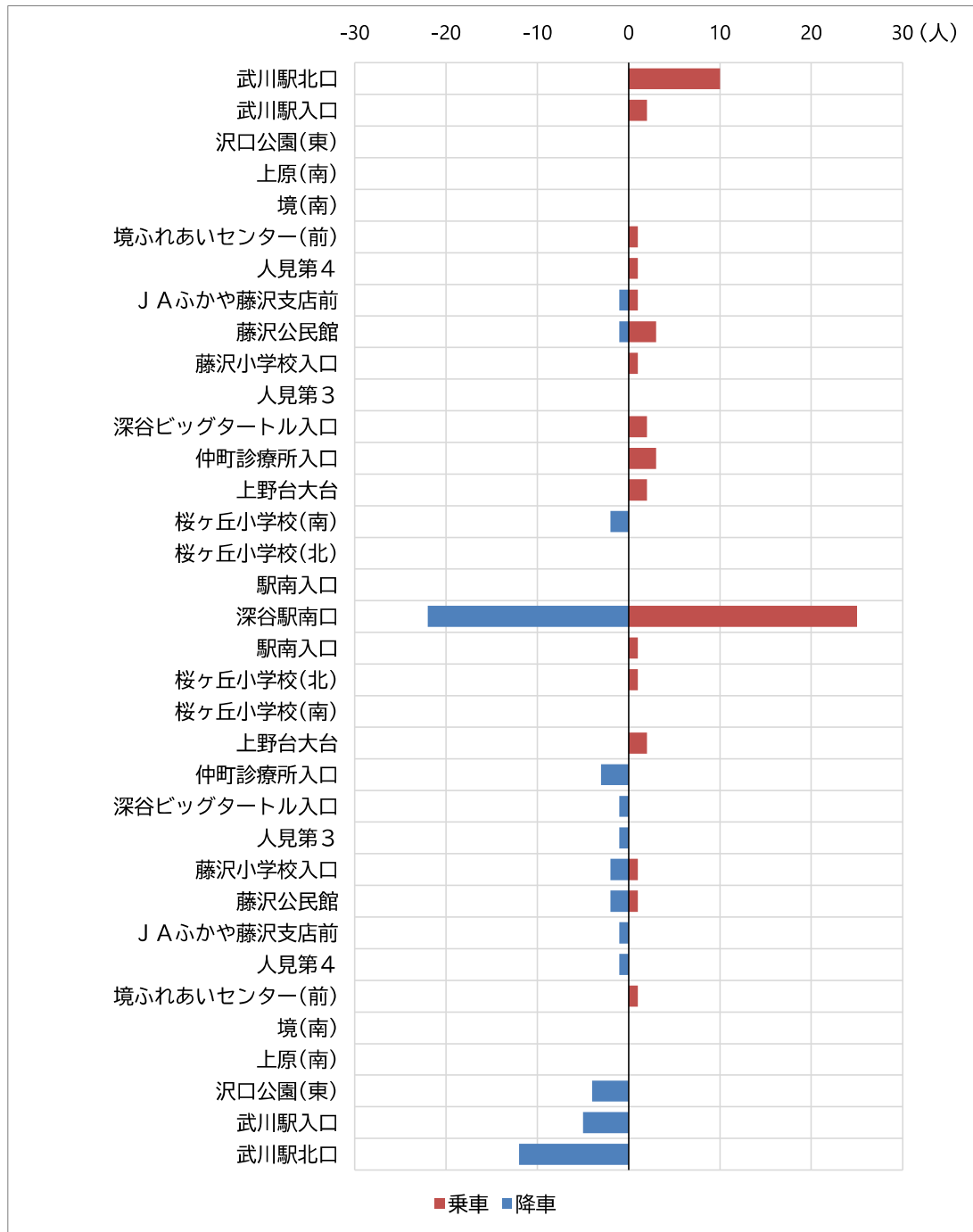
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和5（2023）年9月13日(水)実施）〕

■ 西部シャトル便のバス停別乗降者数



〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和5（2023）年9月13日(水)実施）〕

■ 南部シャトル便のバス停別乗降者数

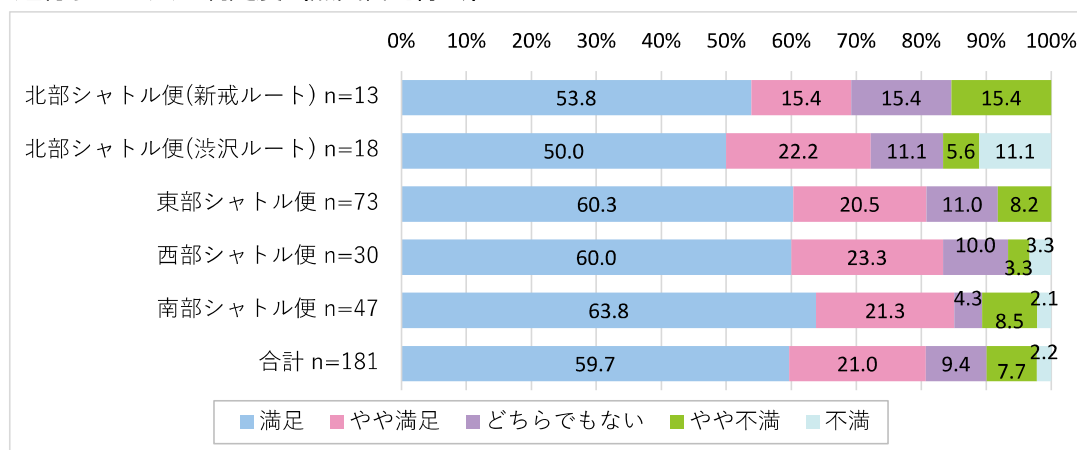


〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和5（2023）年9月13日(水)実施）〕

(6) 利用者意識調査

- 令和 5 (2023) 年 9 月に実施した公共交通利用者対象ヒアリング調査では、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行サービスの満足度として、全体的に「満足」の割合が高いですが、北部シャトル便のみやや低い傾向にあります。

■ 運行サービスの満足度 (無回答を除く)



〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査〕

(7) 運行事業者ヒアリング

事業者	内容
コミュニティバス	●利用者の特性や傾向 ・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。 ●最近の利用者層や動向の変化 ・アリオ深谷や深谷赤十字病院へ行くのに高齢者や家族連れの利用が多い。 ●運行上や経営上の問題点 ・2024 年問題を受けて大幅に減便している。乗務員の休憩時間を確保することが困難である。 ・増便すると乗客が分散してしまう。事業者としては効率化したい。 ・減便するのであれば最終便が良い。朝の時間帯は減便したくない。 ●走行環境における問題点 ・国道 17 号や市役所前で渋滞が発生している。 ●他の交通事業者との連携に関して求めていること、協力できること ・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。 ・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。 ・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。 ・バスに乗れない人はタクシーでカバーすべきである。現状では最終便が遅い時間だが、そこまで遅くする必要があるのか。 ●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 ・市役所へ行くのに、北部シャトル便だけでなく、東部シャトル便も行けるようにして良いのではないかな。

2-2 深谷市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月策定の「深谷市地域公共交通計画」において、次のように整理しています。

(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、安心して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

**市民活動と移動を支える
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**

(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。

加えて、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、市民だけでなく来訪者にとっても利用しやすい公共交通サービスの提供を目指します。

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。

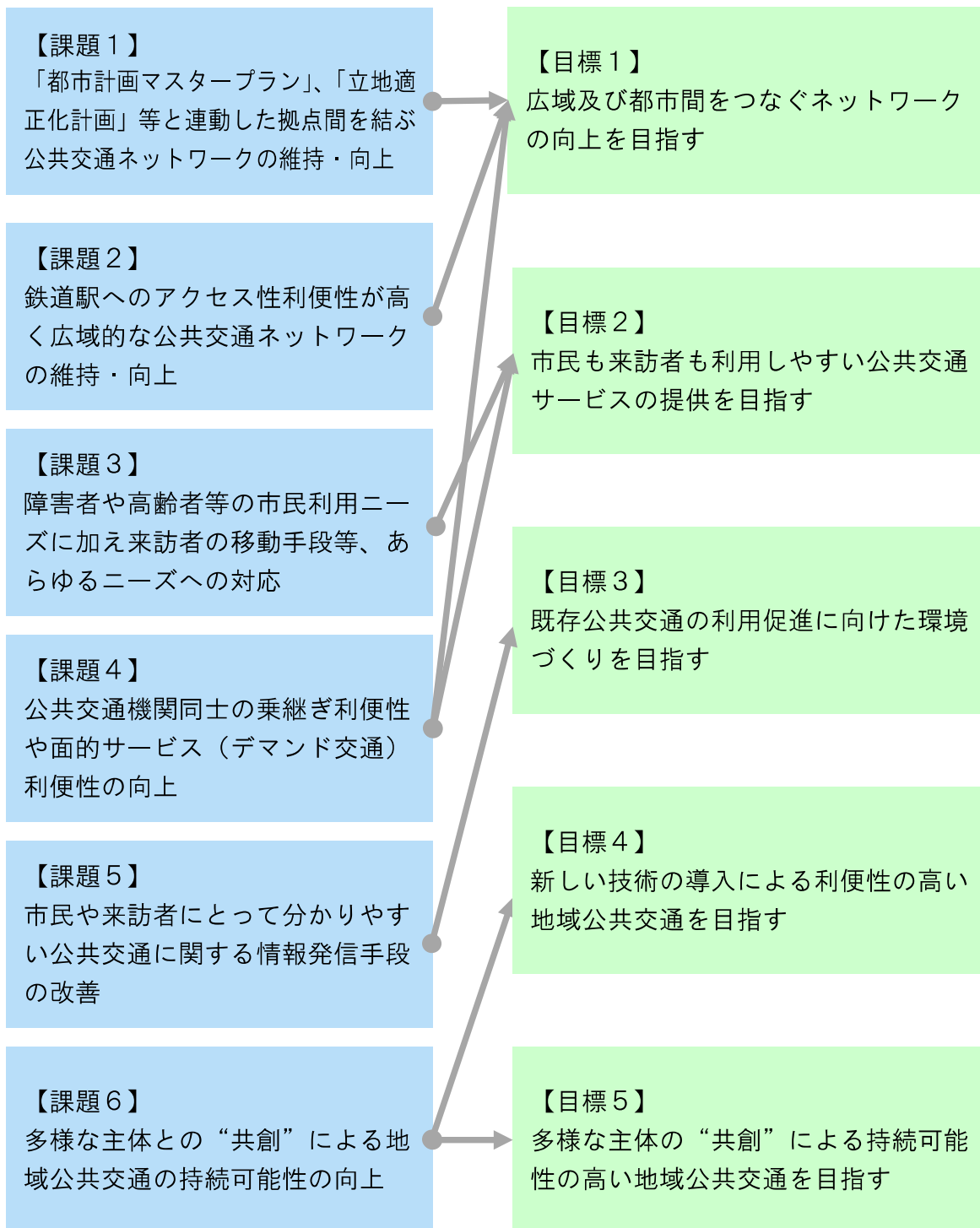
また、民間路線バスやタクシー業界においても担い手不足や利用者減少により交通事業者の経営難が続く中で交通事業者のみの努力で地域公共交通を維持し続けることは難しく、様々な役割・分野との“共創”が必要となります。

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。

(3) 課題と目標

【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



(4) 実施事業

① 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

② 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。本計画は、このうちの3つの事業が関連しています。

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。 ●北部シャトル便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。 ●自治体や交通事業者による運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、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。 <table><tr><th>系統名</th><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>事業許可区分</th><th>運行形態</th><th>実施主体</th><th>補助事業の活用</th></tr><tr><td>北部シャトル便</td><td>深谷駅北口</td><td>渋沢栄一記念館</td><td>深谷駅北口</td><td>4条乗合※</td><td>路線定期運行</td><td>深谷市 (運行は交通事業者委託)</td><td>フィーダー補助</td></tr></table> ※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。							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	深谷駅北口	渋沢栄一記念館	深谷駅北口	4条乗合※	路線定期運行	深谷市 (運行は交通事業者委託)	フィーダー補助
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	深谷駅北口	渋沢栄一記念館	深谷駅北口	4条乗合※	路線定期運行	深谷市 (運行は交通事業者委託)	フィーダー補助																	
実施主体		交通事業者(バス)、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																
	2.1 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)	検討・計画・準備	実施・効果検証 計画・準備			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)	検討・計画・準備				実施・効果検証																		

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						
目的	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。							
内容	●「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「くるリン」への自動運転バスの導入に向けて検討を行います。							
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						

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 5.2		運転手不足への対応						
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	●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。 ●自動運転バスの早期導入に向けた取組を進めます。							
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						

2-3 再編の方向性

方向性 1

北部シャトル便はコミュニティバス「くるりん」（定時定路線）の4路線の中で乗車人員が最も少なく、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の減少からの回復についても最も遅い状況にあります。現在の利用者のさらなる利用促進だけでなく、新規の利用者を確保する必要があり、北部シャトル便において先行して運行サービス水準の見直しを行います。

一方その他の路線については、満足度が比較的高いことを考慮して、鉄道等との接続利便性を高めるための運行ダイヤの再検討のみ行い、それ以外の見直しは行わないこととします。

方向性 2

深谷市北部には渋沢栄一記念館や旧煉瓦製造施設などの観光資源が分布していますが、公共交通を利用してそれらを周遊することは難しい状況です。令和6（2024）年7月発行の新一万円札の肖像画に渋沢栄一が採用されたことを契機とした観光需要の高まりに対応するため、観光施設の分布状況を考慮したルート再編を検討する必要があります。市民だけでなく市外からの来訪者にとっても利用しやすいよう運行サービス水準の見直しを行います。

方向性 3

深谷市では埼玉工業大学をはじめとする関係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」の取組において自動運転技術の研究や実証実験を行い、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てきました。令和6（2024）年1月には深谷市北部において自動運転バスの実証実験が行われており、自動運転技術の発展と社会実装への期待は高まっています。そこで、運行サービス水準の見直しを行う北部シャトル便への自動運転バス導入を検討します。

第3章 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編方針

3-1 再編に関する基本方針

コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編にあたって、以下の基本方針を定めました。

基本方針1 | 日常生活を支える移動手段の充実

市民とりわけ高齢者や自動車運転免許証を持たない交通弱者にとって、買い物、通院などの日常生活及び社会生活に必要不可欠な身近な地域における移動を円滑に行うことができるよう、「日常的な市民の足」となる役割を担います。デマンドバスとの役割分担を考慮しつつ、交通弱者を主な対象として移動ニーズを捉え、サービス水準の検討を行います。

基本方針2 | 広域的な移動利便性の向上

鉄道や民間路線バスとルートやダイヤなどの面で接続に配慮し、乗継利便性の向上を図ることで、面的な公共交通ネットワークを形成します。市外への移動利便性を高めることはもとより、市内の公共交通全体の活性化を促すことを目指します。

また、令和6(2024)年7月発行の新一万円札の肖像画に渋沢栄一が採用されたことを契機に、渋沢栄一記念館をはじめとした観光・歴史的資源を訪れる市外からの来訪者の移動手段としての需要が高まることが予想されます。そうした新たな観光需要を支えるために、来訪者にとっての利便性についても考慮してサービス水準の検討を行います。

基本方針3 | 最先端の自動運転技術の活用

北部シャトル便では最先端の自動運転技術を活用して自動運転バスを導入し、自動運転技術の社会実装に向けた先進的な取組を一層推進するとともに、運転手不足への対応などによる持続可能な公共交通の実現を目指します。

また、自動運転バスを導入するにあたっての課題については、「深谷自動運転実装コンソーシアム」をはじめとした関係事業者等との十分な検討・議論を重ねた上で円滑な導入と安全性の高い運行を目指します。

第4章 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編計画

4-1 再編にあたっての基本的な考え方

以下の考え方に基づいて、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の再編を行います。

サービス水準	北部シャトル便 ⇒北部シャトル+周遊便	その他路線
(１) 運行ルート	再編 (詳細は後述)	現行通り
(２) 運行時間帯・運行便数		
(３) 運行ダイヤ		
(４) 運賃	検討中	

(1) 運行ルート

- ① 生活利便施設を利用しやすいルートにします。
- ② 通勤通学と観光の両需要に対応するため、直行型と循環型を組み合わせたルートにします。
- ③ 市民の利便性を向上するため、利用者が多く発生する地点を運行し、ある一定程度の利用需要に対応できるようにします。
- ④ 現状で利用の少ない運行区間については、需要について考慮した上で、ルート変更を検討します。

(2) 運行時間帯・運行便数

- ① 現行の運行時間帯を継続します。
- ② 運行時間帯において、需要に応じた運行便数を検討します。

(3) 運行ダイヤ

- ① 深谷駅において、北部シャトル+周遊便(現行:北部シャトル便)、東部シャトル便、西部シャトル便、南部シャトル便の4路線間の乗継に配慮したダイヤを編成します。

(4) 運賃

検討中

- ① 現行の運賃体系を継続します。

4-2 再編内容

(1) 北部シャトル+周遊便（現行：北部シャトル便）

運行の目的

- 北部地区には、「深谷市役所」、「深谷市立図書館」、「深谷市民文化会館」、「深谷公民館」、等の拠点となる公共施設や、「渋沢栄一記念館」、「旧渋沢邸『中の家』」、「誠之堂・清風亭」「旧煉瓦製造施設」等の観光施設が立地しているため、それらの主要施設と深谷駅を結びます。
- 通勤通学及び観光の両需要に対応するため、直行型と循環型を組み合わせた運行とします。具体的には、朝夕の時間帯は通勤通学需要に対応するため速達性を重視した、「深谷駅」と「渋沢栄一記念館・旧渋沢邸『中の家』」及び「新戒・JA ふかや豊里プラザ」を結ぶ直行型のルートにします。一方で昼間の時間帯は観光需要に対応するため周遊性を重視した、「深谷駅」と「渋沢栄一記念館」をはじめとした観光施設を結ぶ循環型のルートにします。
- 「深谷自動運転実装コンソーシアム」の取組と連携して自動運転技術を導入し、自動運転技術の社会実装に向けた先進的な取組を一層推進します。

① 運行概要

	再編前		再編後	
	北部シャトル便		北部シャトル+周遊便	
	新戒ルート	渋沢ルート	直行型	循環型
起終点	深谷駅北口⇄新戒	深谷駅北口⇄旧渋沢邸「中の家」	深谷駅北口⇄旧渋沢邸「中の家」／JA ふかや豊里プラザ	深谷駅北口
主な経由地	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷中央病院、福寿荘	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷警察署、渋沢栄一記念館	深谷市役所、深谷市民文化会館、渋沢栄一記念館、新戒、深谷中央病院	
運行距離	7.3 km	7.0 km	7.6km／8.6km	35.9km
所要時間	25 分	25 分	24 分／27 分	110 分
運行時間帯	6 時～19 時		6 時～10 時、 14 時～20 時	10 時～14 時
運行便数	10 便	10 便	15 便(仮)	2 便(仮)
運行日	359 日		359 日	
運休日	12 月 29 日～1 月 3 日		12 月 29 日～1 月 3 日	
車両台数	1 台		1 台	

② 路線図

■北部シャトル+周遊便：深谷駅⇔旧渋沢邸「中の家」(通勤・通学対応の直行型ルート①)



〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

- 令和6（2024）年7月より観光移動の利便性を高めることを目的として「旧渋沢邸『中の家』」まで延伸しており、再編後も「旧渋沢邸『中の家』」までの運行ルートとします。

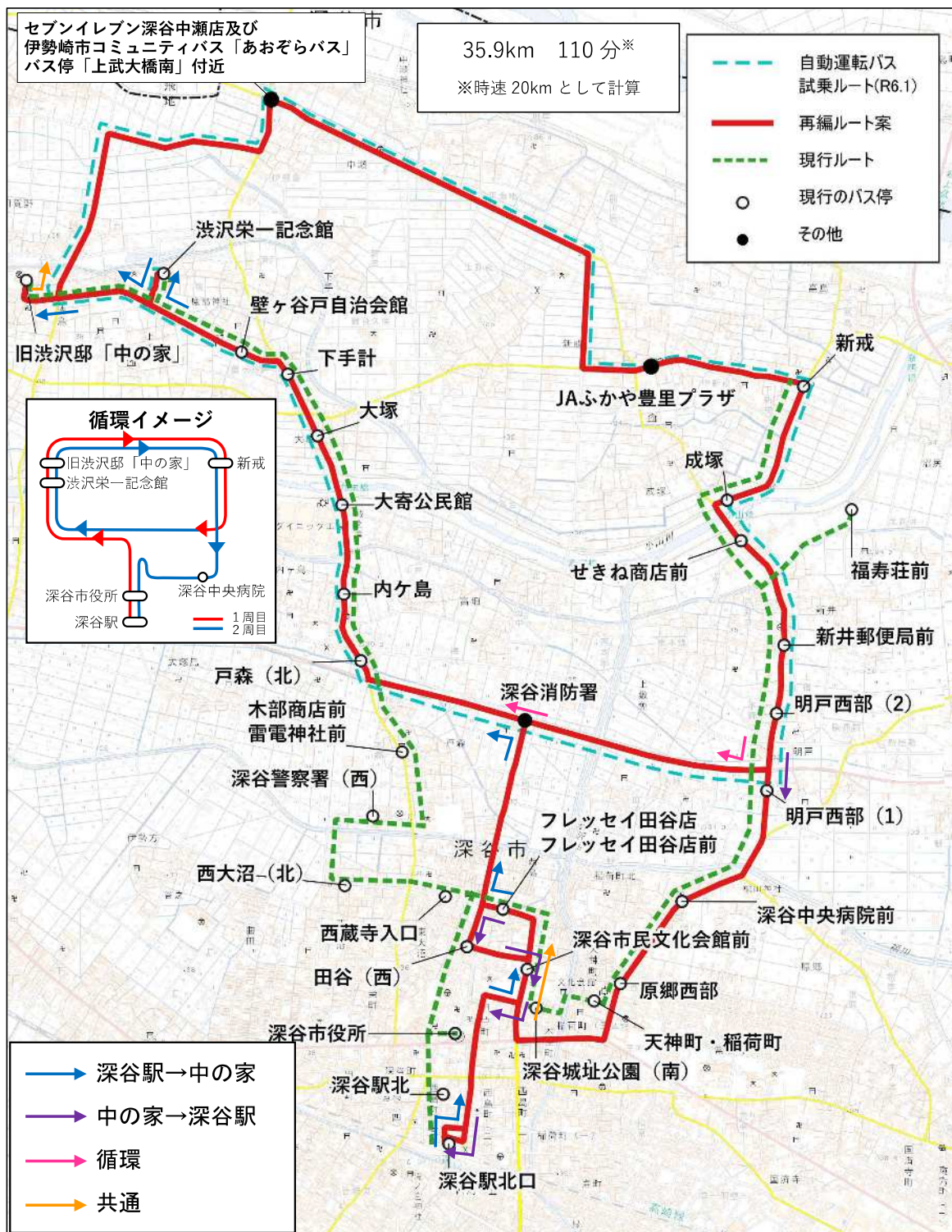
■北部シャトル+周遊便：深谷駅⇄新戒・JA ぶかや豊里プラザ方面（通勤・通学対応の直行型ルート②）



〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

- バス停「新戒」は、付近のコンビニが閉店して以降、バス停に屋根を設置できていないなどバス待ち環境の維持が難しくなっており、起終点として見直す必要がありました。一方で、「新戒」の西側約 800m に位置する JA ぶかや豊里プラザはデマンドバスの利用が周辺の乗降ポイントと比べて多く、また金融機関であることから公共性の高い施設と言えます。そこで、JA ぶかや豊里プラザ付近にバス停を設置し、新たな起終点とすることを検討します。

■北部シャトル+周遊便：深谷駅⇒渋沢栄一記念館⇒新戒⇒深谷駅（観光需要対応の循環型ルート）



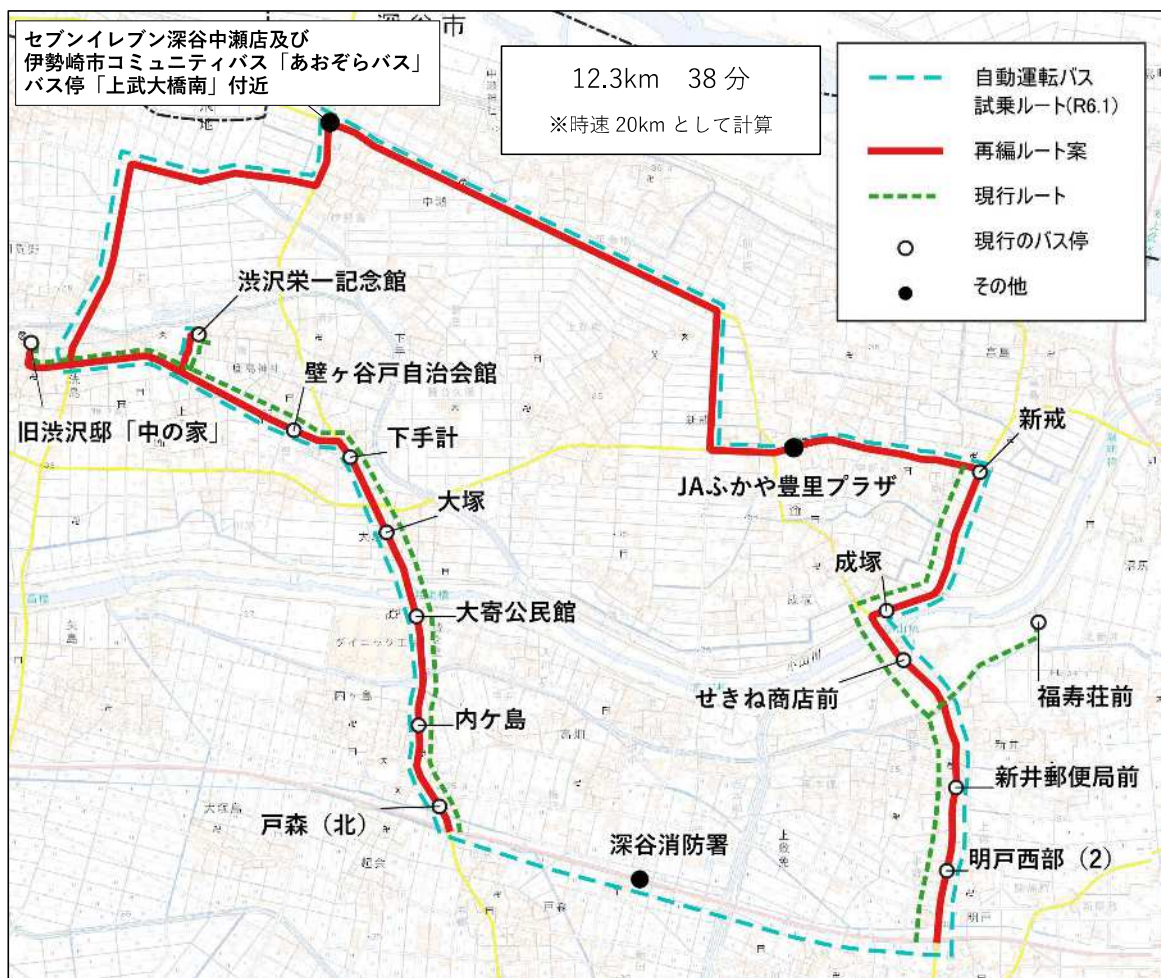
〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

※深谷駅⇒渋沢栄一記念館⇒新戒⇒深谷駅：21.3km 65分
環状部分1周：14.6km 45分

(1) 北側エリア（深谷バイパス以北）

- 深谷バイパス以北については、現行ルートの基本としつつ渋沢栄一記念館方面及び新戒方面を結んだ循環型ルートを形成します。
- 自動運転の導入にあたっては十分な道路幅員が必要となることから、「旧渋沢邸『中の家』」からは県道 355 号中瀬普済寺線及び県道 356 号成塚中瀬線を経由するルートとします。なお、当該ルートは自動運転バス試乗会（令和 6（2024）年 1 月実施）と同じルートとなっています。
- 経由するセブンイレブン深谷中瀬店付近には、伊勢崎市コミュニティバス「あおぞらバス」のバス停「上武大橋南」が設置されています。北部シャトル+周遊便についても付近にバス停を設置することで、近隣バス路線との接続が可能となり、広域的な連携の強化につながります。

■再編案



〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

(2) 深谷駅⇄フレッシュイ田谷店付近

- 「深谷駅」から「フレッシュイ田谷店」付近の交差点に至るまでについては、主要な公共施設である「深谷市役所」や「深谷市民文化会館」、商業施設の「フレッシュイ田谷店」を経由するルートとします。
- 再編案のルート内で令和5（2023）年度に発生した交通事故は3件（出典：埼玉県警資料、以下同）でしたが、現行ルート内では10件あり、安全性を考慮したルート設定とします。また、休日にイベントが開催された際などの混雑が発生しやすい市役所通りの経路を取り止めることで、定時性の確保に努めます。
- 「深谷市役所」の敷地内にバス停を設置する案（比較案）が想定できますが、所要時間の短縮を図るため、「深谷市役所」の東側にバス停を設置します。
- 深谷市民文化会館付近のバス停については、建設予定である深谷市幼稚園・こども館複合施設の工事の進捗状況に合わせて、設置場所を検討します。

■再編案



■比較案



〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

(3) フレッセイ田谷店付近⇔大寄交差点

- 「フレッセイ田谷店」付近の交差点から大寄交差点に至るまでについては、車両サイズを考慮して一定の道路幅員が必要となること、また所要時間の短縮を図ることから、「深谷消防署」及び深谷バイパスを経由するルートとします。
- 再編案のルート内で令和5（2023）年度に発生した交通事故は0件でしたが、現行ルート内では8件あり、安全性を考慮したルート設定とします。
- 「深谷警察署」を経由する現行ルート（比較案）については、乗降者数を合わせた利用者数（令和5（2023）年6月～令和6（2024）年2月）が、「深谷警察署(西)」は0.80人/日、「西大沼(北)」は0.59人/日と他のバス停と比べて少ないため、運行を取り止めます。なお、運行を取り止めるバス停については引き続きデマンドバスの乗降ポイントとすることで、移動手段を確保します。

■再編案



■比較案

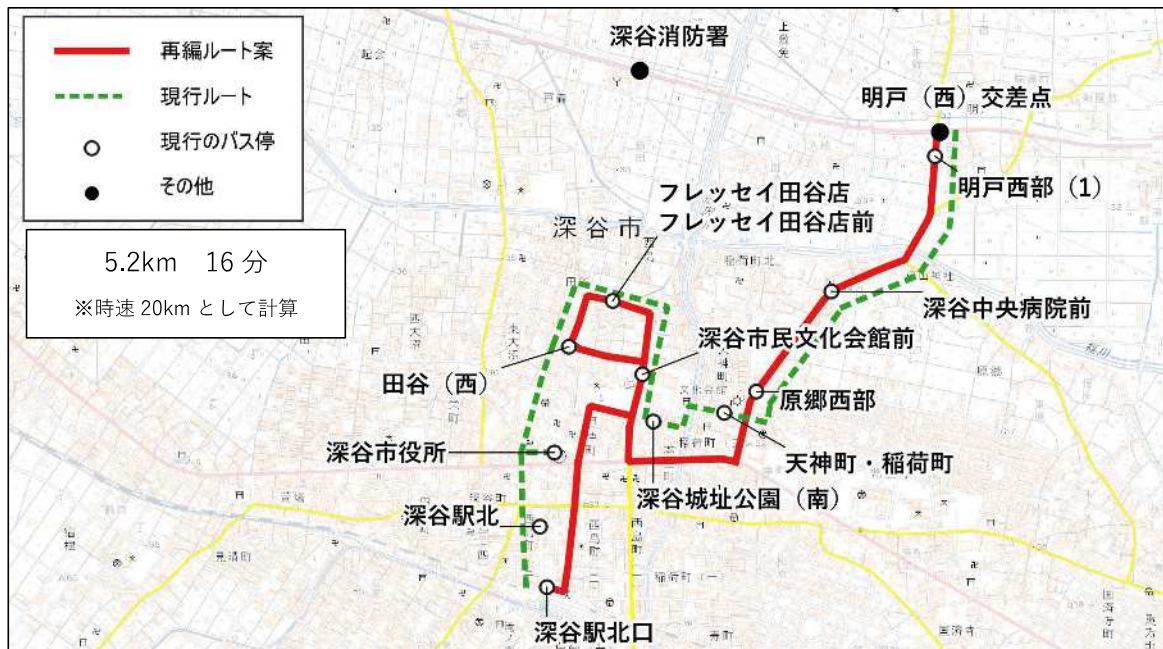


〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

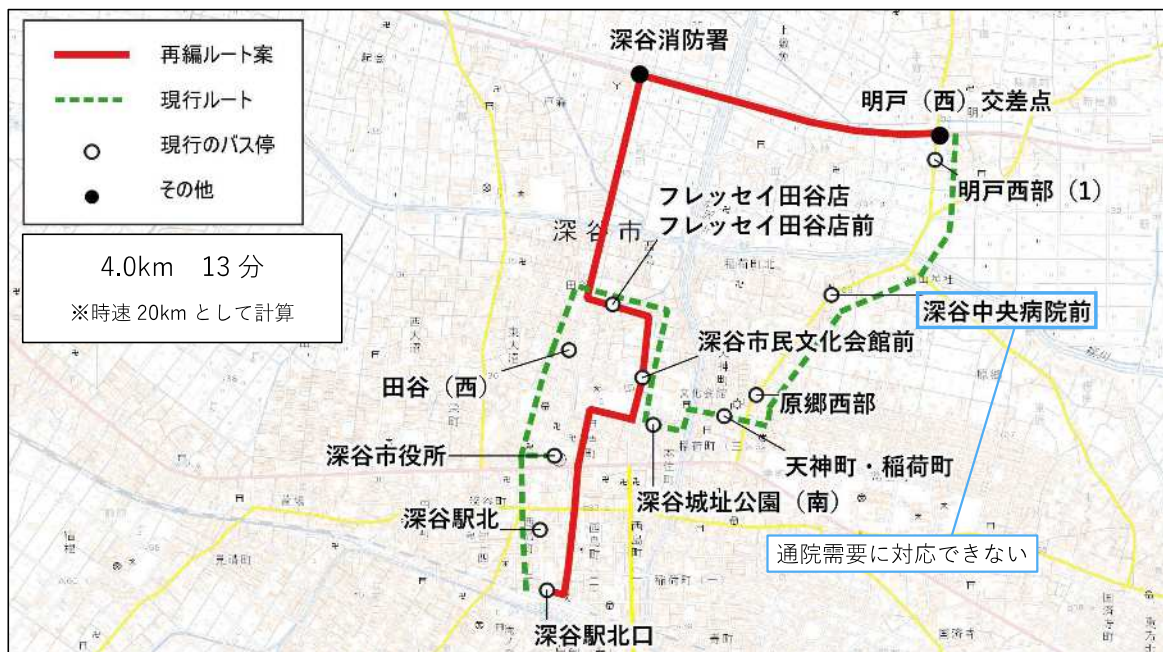
(4) 明戸(西)交差点⇄深谷駅

- 「明戸(西)交差点」から「深谷駅」に至るまでについては、公共施設の「深谷市市民文化会館」及び「深谷市役所」、商業施設の「フレッセイ田谷店」といった主要施設を経由するルートとします。主要施設を経由する比較案のルートも想定できますが、通院ニーズに対応するため「深谷中央病院」を経由する再編案を採用します。
- 現行ルートにおける「天神町・稲荷町」付近は道路幅員が狭いため、車両サイズや運行上の安全性を考慮して国道17号を経由するルートとします。

■再編案



■比較案



(背景：国土地理院/電子地形図(タイル))

(5) 運行の取り止めを検討する区間について

- 現行ルートでは経由している市役所通り、深谷警察署付近、福寿荘付近の区間について、それぞれの検討内容を踏まえ、北部シャトル+周遊便の新ルートでは経由しないこととします。その際、運行を取り止めるバス停については引き続きデマンドバスの乗降ポイントとすることで、移動手段を確保します。

■ 運行取り止めの検討

対象区間	ルート検討内容（現行ルートにおける課題等）
市役所通り	● 令和 5（2023）年度に発生した市役所通りにおける交通事故は 7 件（出典：埼玉県警資料、以下同）あり、安全性を考慮したルート設定が必要です（10 ページ参照）。 ● 市役所通りは、休日にイベントが開催された際などに混雑が発生しやすく、運行の定時性を確保する上で課題となっています。
深谷警察署付近	● 令和 5（2023）年度に発生した深谷警察署付近における交通事故は 8 件あり、安全性を考慮したルート設定が必要です（10 ページ参照）。 ● 乗降者数を合わせた利用者数（令和 5（2023）年 6 月～令和 6（2024）年 2 月）は、「深谷警察署(西)」が 0.80 人/日、「西大沼(北)」が 0.59 人/日と、他のバス停と比べて少ないです。 ● 北部シャトル+周遊便のルートとして経由しない場合でも、デマンドバスの乗降ポイントとすることで、移動手段を確保します。
福寿荘付近	● 「福寿荘前」における乗降者数を合わせた利用者数（令和 5（2023）年 6 月～令和 6（2024）年 2 月）は 1.55 人/日と、北部シャトル便の中では 28 バス停中 15 番目と中間の利用者数ですが、デマンドバスの利用は「福寿荘」が 1.76 人/日であり、定時定路線よりデマンドバスの利用に対する需要の方が高い状況にあります。 ● 北部シャトル+周遊便のルートとして経由しない場合でも、デマンドバスの乗降ポイントとすることで、移動手段を確保します。

③ 時刻表

詳細検討中

■ 6 時～10 時（直行型運行）

旧渋沢邸「中の家」				9:05	9:15
渋沢栄一記念館	6:40			9:02	9:18
壁ヶ谷戸自治会館 (尾高惇忠生家)	6:42			9:00	9:20
大寄公民館	6:46			8:56	9:24
フレッセイ田谷店	6:54			8:48	9:32
深谷公民館	6:56			8:46	9:34
市役所東入口	6:58			8:44	9:36
深谷駅北口	7:02			8:40	9:40
		7:20	8:20		
市役所東入口		7:24	8:16		
深谷公民館		7:26	8:14		
フレッセイ田谷店		7:28	8:12		
深谷中央病院		7:36	8:04		
せきね商店前 (旧煉瓦製造施設)		7:43	7:57		
新戒		7:45	7:55		

■ 10 時～14 時（循環型運行）

旧渋沢邸「中の家」	10:15	10:20	10:54		12:10	12:45	13:19	
渋沢栄一記念館	10:12		10:51		12:07		13:16	
壁ヶ谷戸自治会館 (尾高惇忠生家)	10:10		10:49		12:05		13:14	
大寄公民館	10:06		10:45		12:01		13:10	
フレッセイ田谷店	9:58				11:53			
深谷公民館	9:56				11:51			
市役所東入口	9:54				11:49			
深谷駅北口	9:50				11:45			
				11:33				13:58
市役所東入口				11:29				13:54
深谷公民館				11:27				13:52
フレッセイ田谷店				11:25				13:50
深谷中央病院				11:17				13:42
せきね商店前 (旧煉瓦製造施設)			10:36	11:10			13:01	13:35
新戒			10:34	11:08			12:59	13:33

■ 14 時～20 時（直行型運行）

旧渋沢邸「中の家」			15:35	15:40						
渋沢栄一記念館			15:32	15:43			18:12	18:17		
壁ヶ谷戸自治会館 (尾高惇忠生家)			15:30	15:45			18:10	18:19		
大寄公民館			15:26	15:49			18:06	18:23		
フレッセイ田谷店			15:18	15:57			17:58	18:31		
深谷公民館			15:16	15:59			17:56	18:33		
市役所東入口			15:14	16:01			17:54	18:35		
深谷駅北口			15:10	16:05			17:50	18:39		
	14:05	15:05			16:35	17:35			18:55	19:55
市役所東入口	14:09	15:01			16:39	17:31			18:59	19:51
深谷公民館	14:11	14:59			16:41	17:29			19:01	19:49
フレッセイ田谷店	14:13	14:57			16:43	17:27			19:03	19:47
深谷中央病院	14:21	14:49			16:51	17:19			19:11	19:39
せきね商店前 (旧煉瓦製造施設)	14:28	14:42			16:58	17:12			19:18	19:32
新戒	14:30	14:40			17:00	17:10			19:20	19:30

■ 想定する観光モデルルート(例)

渋沢栄一を知る ※スタンダードコース	
深谷駅北口	8:40
くるりん	
尾高惇忠生家	9:00 ～9:20
くるりん	
大寄公民館	9:24 ～10:06
くるりん	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド無し)	10:12 ～10:51
くるりん	
中の家/座敷蔵/青淵/ (昼食)	10:54 ～12:45
くるりん	
ホフマン輪窯 のみ見学	13:01 ～13:35
くるりん	
深谷駅北口	13:58

渋沢栄一を知る ※フルコース	
深谷駅北口	8:40
くるりん	
大寄公民館	8:56 ～10:06
くるりん	
尾高惇忠生家	10:06 ～10:30
徒歩	
鹿島神社	10:37 ～10:47
徒歩	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド11:30～)	10:51 ～12:07
くるりん	
中の家 (昼食)	12:10 ～13:19
くるりん	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:35 ～14:42
くるりん	
深谷駅北口	15:05

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Aコース	
深谷駅北口	9:50
くるりん	
大寄公民館	10:06 ～10:45
くるりん	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド11:30～)	10:51 ～12:07
くるりん	
中の家 (昼食)	12:10 ～13:19
くるりん	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:35 ～14:42
くるりん	
深谷駅北口	15:05

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Bコース	
深谷駅北口	9:50
くるりん	
尾高惇忠生家	10:10 ～10:49
くるりん	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド11:30～)	10:51 ～12:07
くるりん	
中の家 (昼食)	12:10 ～13:19
くるりん	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:35 ～14:42
くるりん	
深谷駅北口	15:05

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Cコース	
深谷駅北口	9:50
くるりん	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド10:30～)	10:12 ～12:07
くるりん	
中の家 (昼食)	12:10 ～13:19
くるりん	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:35 ～14:42
くるりん	
深谷駅北口	15:05

渋沢栄一を知る 超ポイント観光コース	
深谷駅北口	11:45
くるりん	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド無し)	12:07 ～13:16
くるりん	
中の家/座敷蔵/青淵/ 遅いお昼	13:19 ～15:40
くるりん	
深谷駅北口	16:05

4-3 需要予測

新たな運行計画とする北部シャトル+周遊便について、乗車人員を推計します。新型コロナウイルス感染症拡大以降（令和2（2020）年度以降）の利用実績の増加、ルート変更に伴う沿線の人口の増減、観光需要の増加を考慮して利用者数を試算します。

また乗車人員の推計及び運行経費実績より、収支率を推計します。

■北部シャトル+周遊便における1日当たりの乗車人員推計

	現行(再編前) ^{※1}	再 編 後	増 減
乗車人員数	42.2 人	50.7 人	+8.5 人 ^{※2}

※1 令和5（2023）年度の実績

※2 増減「+8.5 人」は次の①～③を合計して算出しています（1.9+4.5+2.1=8.5）。

- ①新型コロナウイルス感染症拡大以降（令和2年度以降）の利用実績の増加状況について線形近似を行った結果、令和6（2024）年度の乗車人員は44.1人/日であると推計しました。これは令和5（2023）年度の実績42.2人/日と比較して「+1.9人/日」の増加となります。
- ②バス利用者の多くは運行ルート付近に居住する市民であると仮定し、運行ルートから500m以内に居住する人口（令和2年国勢調査の500mメッシュ人口より算出）を、ルート変更の前後で比較しました。その結果、ルート変更前の人口が約19,800人だったのに対し、ルート変更後の人口は約21,900人と、約10.6%の増加となりました。そこで、乗車人員についても再編前の42.2人/日から10.6%増加して46.7人/日になると推計し、再編前後で「+4.5人/日」の増加となります。
- ③令和5（2023）年度実施の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））の結果から、観光を目的として北部シャトル便を利用している乗客は全体の1.1%でした。令和6（2024）年7月発行の新一万円札の肖像画に渋沢栄一が採用されたことを契機に観光需要の増加が見込まれることから、観光を目的とした利用が5%程度に増加すると想定して、再編後の乗車人員を44.3人/日と推計し、再編前後で「+2.1人/日」の増加となります。

■北部シャトル+周遊便における年間運行収支の推計

	現行(再編前) ^{※3}	再 編 後
運賃収入 ^{※4}	2,324 千円	約 2,790 千円
運行経費 ^{※5}	16,743 千円	約 20,000 千円
収 支 率	14%	14%

※3 令和5（2023）年度の実績

※4 令和5（2023）年度の実績について、運賃収入が2,324千円、乗車人員が15,414人だったことから、利用者1人あたりの運賃収入は150.8円でした。再編後は観光目的による利用の増加を見込んでいますが、例えば「深谷駅北口」から「渋沢栄一記念館」等、乗車距離2.0km以上（運賃200円）の利用が増加すると想定し、利用者1人あたりの運賃収入が160円に増加すると仮定します。乗車人員の推計が50.7人となったことから、再編後の運賃収入は約2,790千円と推計しました。

※5 令和5（2023）年度の運行経費は、コミュニティバス「くるりん」（定時定路線）の全路線合計で62,973千円でした。各路線の運行距離から、北部シャトル便の運行距離1kmあたりの運行経費を約105千円と推計し、再編後の北部シャトル+周遊便の総運行距離から、運行経費の合計を約20,000千円と推計しました。

4-4 運行車両

調整中

北部シャトル+周遊便の運行車両については自動運転の導入を見据えて検討します。また、東部・西部・南部シャトル便の運行車両については、運行期間が2年間と短期間であり、コスト削減のため、現行の車両を継続して使用することとします。

■ 想定車両（北部シャトル+周遊便）

車種	いすゞ自動車・エルガミオ（2ドア）
乗車定員	51人（座席22人+立席28人+乗務員1人） ※車イス1台乗車可能
車両寸法	幅2495mm×長さ9010mm×高さ3300mm



【参考：いすゞ自動車 HP】

※自動運転の導入について

「深谷自動運転実装コンソーシアム」においては、自動運転レベル4の実現に向けて取組を進めていますが、本計画に基づく自動運転の導入にあたっては、実証実験を十分に行い、安全性を確認している自動運転レベル2による運行とします。

■ 自動運転レベル

自動運転レベル		運転主体	走行環境	機能
5	完全運転自動化	システム	限定なし	アクセル・ブレーキ及びハンドル操作（運転手不要）
4	高度運転自動化		限定あり	〃（運転手不要）
3	条件付き運転自動化			〃（アイズフリー）
2	部分的運転自動化	人		〃（ハンズフリー）
1	運転支援			アクセル・ブレーキまたはハンドル操作
0	運転自動化なし		—	—

〔参考：公益社団法人自動車技術会 HP、経済産業省 HP〕

4-5 運行体制

(1) 事業主体

運営主体は、まちづくりの各種施策との連携を図るとともに、市民の実情やニーズに合わせた地域公共交通を実現し、地域住民との協働による取組を推進するため、深谷市地域公共交通会議とします。

(2) 運行事業者

くるリン（定時定路線）の運行に当たっては、利用者の安全性を保障し、安定的な運行をできるようにすべく、現行の運行同様に、道路運送法第4条に基づいた「一般乗合旅客自動車運送事業」として位置付けて実施します。

「一般乗合旅客自動車運送事業」は、道路運送法において、原則として一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するため、本市から、本事業を実施する一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、運行経費を補助する形式をとることを基本とします。

従って、運行主体については、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得している事業者となります。なお、運行事業者は、深谷市公共交通会議（事業主体）との運行協定に基づいて運行計画を策定し、くるリン（定時定路線）を運行することとします。

なお、本計画に基づくコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行期間は、令和7（2025）年度から令和8（2026）年度までの2年間としています。北部シャトル+循環便については、深谷自動運転実装コンソーシアムと連携の下、深谷観光バス株式会社による運行を実施します。また、北部シャトル+循環便以外の3路線については、現在使用している車両を継続して利用することが経済的に有利であることから、現行の運行事業者である花園観光バス株式会社による運行を実施します。

■ 運行事業者

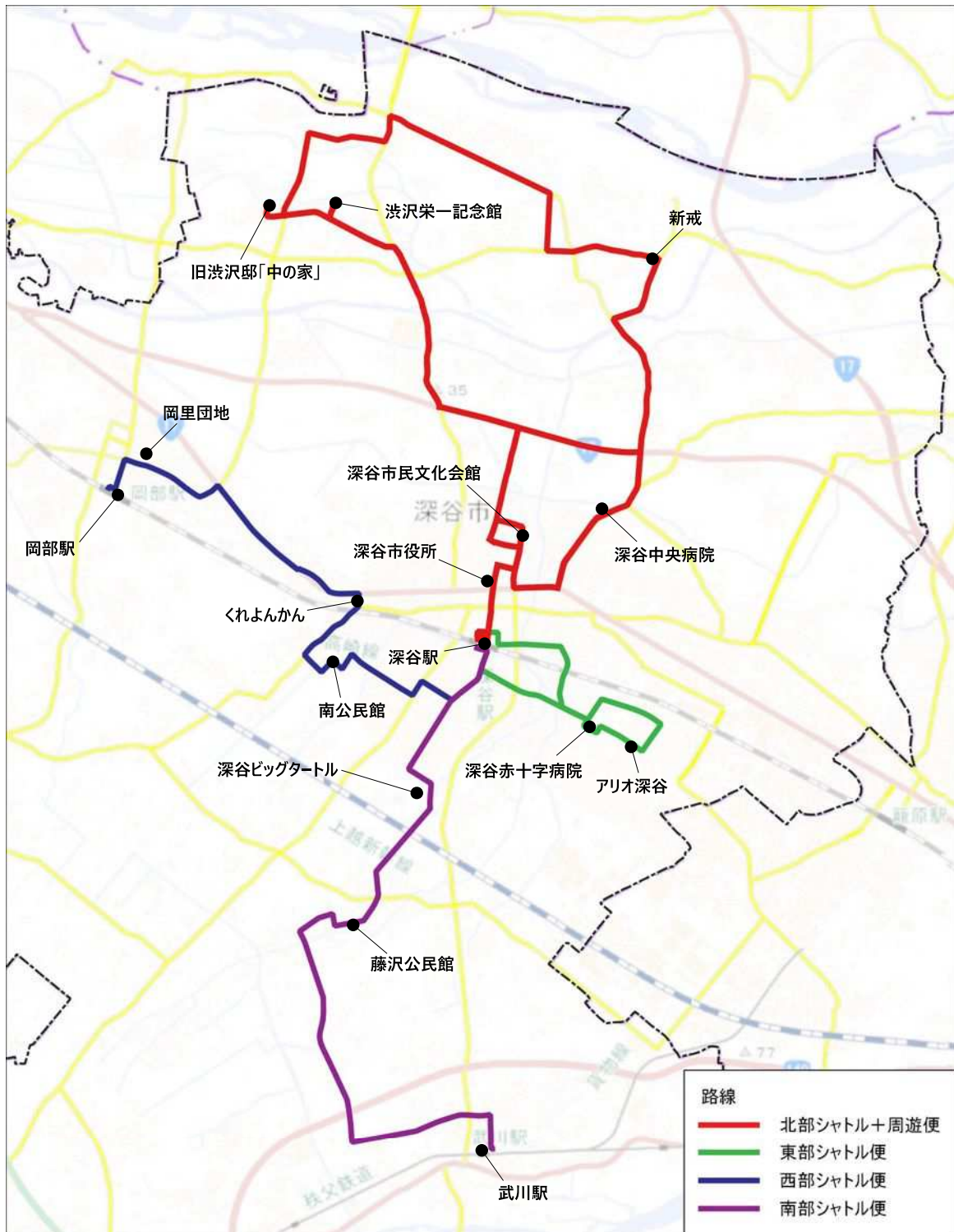
運行事業者	北部シャトル+周遊便 (現 北部シャトル便)	東部シャトル便 西部シャトル便 南部シャトル便
再編前 令和6（2024）年度まで	花園観光バス株式会社	
再編後 令和7（2025）年度 ～令和8（2026）年度	深谷観光バス株式会社	花園観光バス株式会社

第5章 再編内容のまとめ

深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)を以下のとおり再編します。

	北部シャトル+周遊便	東部シャトル便	西部シャトル便	南部シャトル便
起終点	深谷駅北口 ⇄ 中の家/JA ふかや豊里プラザ (一部循環運行)	深谷駅北口 ⇄ 深谷駅南口	深谷駅南口 ⇄ 岡部駅	深谷駅南口 ⇄ 武川駅
主な経由地	深谷市役所、深谷市民文化会館、渋沢栄一記念館、新戒、深谷中央病院	深谷赤十字病院、アリオ深谷	くれよんかん、南公民館、岡里団地	深谷ビッグタートル、藤沢公民館
運行距離	直行型ルート① 7.6km 直行型ルート② 8.6km 循環型ルート 35.5km	5.5km	7.3km	9.15km
所要時間	直行型ルート① 24分 直行型ルート② 27分 循環型ルート 110分	21分	24分	25分
運行時間帯	6時～20時	6時～19時		
運行便数	17便	20便	20便	20便
運行日	359日			
運休日	12月29日～1月3日			
車両台数	4台			
運行期間	令和7(2025)年4月～令和9(2027)年3月			

■再編後の路線図



〔背景：国土地理院/電子地形図（タイル）〕

第6章 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の事業目標

6-1 評価指標

深谷市地域公共交通計画と同様の評価指標と目標値を設定し、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※1	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※2	45.4%	50.6%	総合計画で示すまちづくり指標※3を参考とした目標とする。
【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※4	—	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。
【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「くるリン」(定時定路線)の運行事業収支率※5	14.6%	17.9%	令和4(2022)年度の埼玉県全体の収支率を目標とする。

※1 コミュニティバス「くるリン」(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

※2 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))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

※3 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」

※4 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

※5 コミュニティバス「くるリン」(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

(白紙)