■深谷市コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）再編計画策定スケジュール（案）　2024.8.2 Fri.

	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2日	【第3回】9月下旬(書面)
○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

■前回会議の振返り

○コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の再編の方向性

- 令和９（2027）年度に定時定路線及びデマンドバスの路線再編・サービス水準の見直しを行うが、他路線と比べて**乗車人員が少なく、運行サービスに対する満足度が比較的低い北部シャトル便については先行して運行ルート及びダイヤの見直し**を行う（ただし、運行ダイヤ及び運賃については、東部・西部・南部シャトル便においても見直しを行う）。
- 北部シャトル便沿線は観光施設が豊富であるが、現行ルートでは深谷駅を経由する必要があるなど観光施設を周遊することが難しい。また、将来持続可能な公共交通の実現には、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、**観光需要にも対応するための運行サービス水準の見直し**を行う。
- 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に対する期待から、**北部シャトル便への自動運転バスの導入検討**を行う。

○コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の再編の基本方針

- 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。

○コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の再編概要

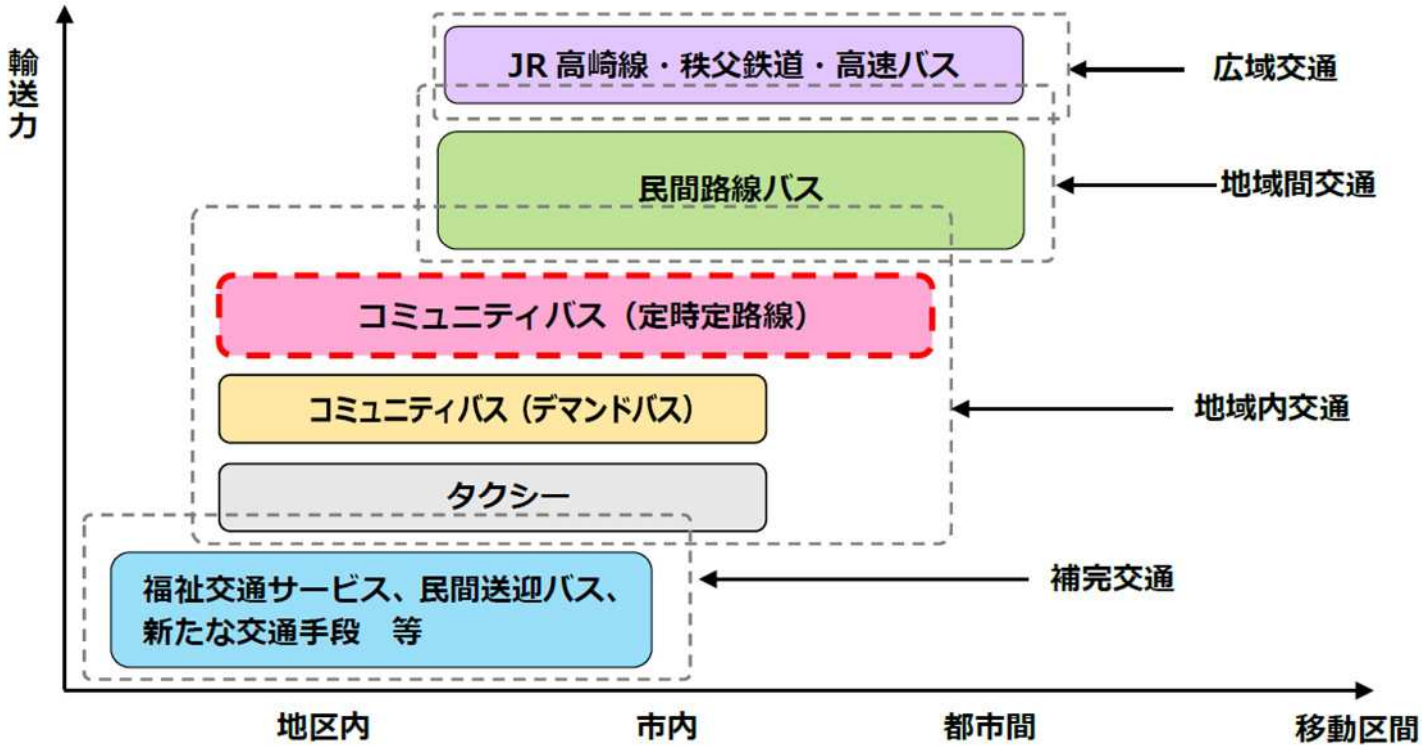
	再編前		再編後	
	北部シャトル便		北部シャトル＋周遊便	
	新戒ルート	**渋沢ルート**	**直行型**（通勤通学対応）	**循環型**（観光対応）
起終点	深谷駅北口⇔新戒	深谷駅北口⇔旧渋沢邸「中の家」	深谷駅北口⇔旧渋沢邸「中の家」／深谷大里看護専門学校	深谷駅北口
主な経由地	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷中央病院、福寿荘	深谷市役所、深谷市民文化会館、深谷警察署、渋沢栄一記念館	深谷市役所、深谷市民文化会館、渋沢栄一記念館、新戒、深谷中央病院	
運行距離	7.3 ㎞	7.0 ㎞	7.5km／8.8km	36.7km
所要時間	25 分	25 分	23 分／27 分	112 分
運行時間帯	6 時 30 分～19 時 30 分		6 時 30 分～9 時 30 分、13 時 30 分～19 時 30 分	9 時 30 分～13 時 30 分
運行便数	10 便	10 便	16 便	2 便
運行日(運休日)	359 日（12 月 29 日～1 月 3 日）		359 日（12 月 29 日～1 月 3 日）	

通勤通学需要に対応する**直行型と**、観光需要に対応する**循環型を併用**する

■**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 深谷市地域公共交通計画　p.17～24**

○深谷市の地域公共交通におけるコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の役割を再確認するため、「(４) 地域公共交通の機能分担」を追記した。**「くるリン」（定時定路線）は、住宅地や集落と都市拠点や地域拠点を結ぶ公共交通**であり、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ことを念頭に、再編内容を検討する。（p.21）

<地域公共交通システムの機能分担イメージ>



■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 p.27～43

○**運行ルート・バス停位置**：北部シャトル便のみ再編する。（p.29～36）

直行型ルート①：深谷駅 ⇔ 渋沢栄一記念館，旧渋沢邸「中の家」	直行型ルート②：深谷駅 ⇔ 深谷大里看護専門学校
▸ 「旧渋沢邸『中の家』」を、引き続き起終点とする。 	▸ バス停及び旋回のためのスペースを確保できる深谷大里看護専門学校敷地内にバス停を設置し、起終点とする。

循環型ルート：深谷駅 ⇒ 渋沢栄一記念館 ⇒ 深谷大里看護専門学校 ⇒ 深谷駅

- 直行型ルートをベースとしつつ、「上武大橋南」や深谷バイパスを経由するルートで運行する。

運行ルート及びバス停位置の検討ポイント

- 「地域内交通」の位置づけだが、デマンドバスと比べて路線バスの性格に近いため、分かりやすい運行ルートとなるよう県道など**比較的大きな通りを運行ルートに選定**することを基本とする。また、自動運転を導入するにあたり、視界の確保や車両幅員などを考慮して、**一定以上の道路幅員を確保**できるルート選定を行う。
- 交通事故の発生件数の多い箇所を避けるなど、安全性に考慮する。
- 現行の起終点である「新戒」と比べて**バス停及び旋回のためのスペースを十分に確保できる「深谷大里看護専門学校」を新たな起終点とする**。「深谷大里看護専門学校」周辺は新規バス路線が検討されており、新規路線との結節点となることが期待できる。
- 「上武大橋南」にバス停を設置することで、伊勢崎市コミュニティバス「あおぞらバス」との接続が可能となる。
- 「福寿荘前」は経路短縮のため廃止するが、**デマンドバスの利用を促して移動の代替手段を確保**する。
- 利用の少ないバス停が連続する「西蔵寺入口」～「木部商店前/雷電神社前」間は、経路短縮のため廃止し、深谷バイパスを経由するルートとする。

○**運行時間帯・便数・運行ダイヤ**：北部シャトル便のみ再編する。東部・西部・南部シャトル便については、見直しの結果、現行通りの運行ダイヤを継続して運用することとした。（p.37～39）

北部シャトル＋周遊便：6 時 30 分～9 時 30 分（直行型運行）

▸ 朝の**通勤通学需要に対応するため、直行型の運行**とする。

上武大橋南					
旧渋沢邸「中の家」				8:56	9:05
渋沢栄一記念館	6:40			8:53	9:08
壁ヶ谷戸自治会館	6:42			8:51	9:10
下手計	6:42			8:51	9:10
大塚	6:43			8:50	9:11
大寄公民館	6:44			8:49	9:12
内ケ島	6:45			8:48	9:13
戸森(北)	6:46			8:47	9:14
フレッセイ田谷店前	6:51			8:42	9:19
深谷市民文化会館前	6:53			8:40	9:21
深谷市役所東入口	6:55			8:38	9:23
埼玉りそな銀行前	6:57			8:36	9:25
深谷駅北口	6:58			8:35	9:26
		7:20	8:11		
埼玉りそな銀行前		7:22	8:09		
深谷市役所東入口		7:23	8:08		
深谷市民文化会館前		7:24	8:07		
フレッセイ田谷店前		7:26	8:05		
原郷西部		7:32	7:59		
深谷中央病院前		7:33	7:58		
明戸西部(1)		7:34	7:57		
明戸西部(2)		7:35	7:56		
新井郵便局前		7:36	7:55		
せきね商店前		7:36	7:55		
成塚		7:37	7:54		
新戒		7:38	7:53		
深谷大里看護専門学校		7:41	7:50		

北部シャトル＋周遊便：9 時 30 分～13 時 30 分（循環型運行）

▸ 日中の**観光需要に対応するため、循環型の運行**とする。

新戒 方面へ

上武大橋南		10:11	10:43			12:31	13:03	
旧渋沢邸「中の家」	9:56	10:05	10:37		12:11	12:25	12:57	
渋沢栄一記念館	9:53		10:34		12:08		12:54	
壁ヶ谷戸自治会館	9:51		10:32		12:06		12:52	
下手計	9:51		10:32		12:06		12:52	
大塚	9:50		10:31		12:05		12:51	
大寄公民館	9:49		10:30		12:04		12:50	
内ケ島	9:48		10:29		12:03		12:49	
戸森(北)	9:47		10:28		12:02		12:48	
フレッセイ田谷店前	9:42				11:57			
深谷市民文化会館前	9:40				11:55			
深谷市役所東入口	9:38				11:53			
埼玉りそな銀行前	9:36		深谷バイパス経由		11:51		深谷バイパス経由	
深谷駅北口	9:35				11:50			
				11:11				13:31
埼玉りそな銀行前				11:09				13:29
深谷市役所東入口				11:08				13:28
深谷市民文化会館前				11:07				13:27
フレッセイ田谷店前				11:05				13:25
原郷西部				10:59				13:19
深谷中央病院前				10:58				13:18
明戸西部(1)				10:57				13:17
明戸西部(2)			10:21	10:56			12:41	13:16
新井郵便局前			10:20	10:55			12:40	13:15
せきね商店前			10:20	10:55			12:40	13:15
成塚			10:19	10:54			12:39	13:14
新戒			10:18	10:53			12:38	13:13
深谷大里看護専門学校				10:50				13:10

旧渋沢邸「中の家」方面より

北部シャトル＋周遊便：13 時 30 分～19 時 30 分（直行型運行）

- 夕方以降の**通勤通学需要に対応するため、直行型の運行**とする。

上武大橋南											
旧渋沢邸「中の家」			15:26	15:35							
渋沢栄一記念館			15:23	15:38			17:28	17:37			19:28
壁ヶ谷戸自治会館			15:21	15:40			17:26	17:39			19:26
下手計			15:21	15:40			17:26	17:39			19:26
大塚			15:20	15:41			17:25	17:40			19:25
大寄公民館			15:19	15:42			17:24	17:41			19:24
内ケ島			15:18	15:43			17:23	17:42			19:23
戸森(北)			15:17	15:44			17:22	17:43			19:22
フレッセイ田谷店前			15:12	15:49			17:17	17:48			19:17
深谷市民文化会館前			15:10	15:51			17:15	17:50			19:15
深谷市役所東入口			15:08	15:53			17:13	17:52			19:13
埼玉りそな銀行前			15:06	15:55			17:11	17:54			19:11
深谷駅北口			15:05	15:56			17:10	17:55			19:10
	13:50	14:43		16:05	16:05	16:56	17:10	17:55	18:05	18:56	19:10
埼玉りそな銀行前	13:52	14:41			16:07	16:54			18:07	18:54	
深谷市役所東入口	13:53	14:40			16:08	16:53			18:08	18:53	
深谷市民文化会館前	13:54	14:39			16:09	16:52			18:09	18:52	
フレッセイ田谷店前	13:56	14:37			16:11	16:50			18:11	18:50	
原郷西部	14:02	14:31			16:17	16:44			18:17	18:44	
深谷中央病院前	14:03	14:30			16:18	16:43			18:18	18:43	
明戸西部(1)	14:04	14:29			16:19	16:42			18:19	18:42	
明戸西部(2)	14:05	14:28			16:20	16:41			18:20	18:41	
新井郵便局前	14:06	14:27			16:21	16:40			18:21	18:40	
せきね商店前	14:06	14:27			16:21	16:40			18:21	18:40	
成塚	14:07	14:26			16:22	16:39			18:22	18:39	
新戒	14:08	14:25			16:23	16:38			18:23	18:38	
深谷大里看護専門学校	14:11	14:22			16:26	16:35			18:26	18:35	

運行ダイヤの検討ポイント

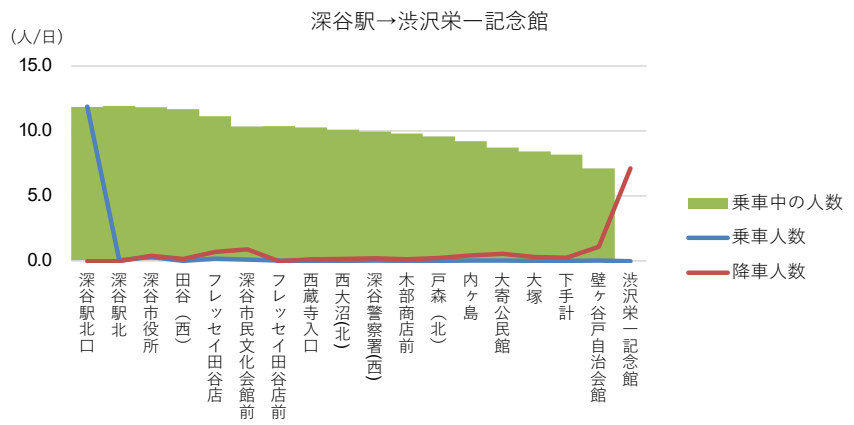
- 今回は**自動運転技術を活用した交通×観光**によって、公共交通計画で位置づけた目標値（利用者数・収支率等）の達成に資する取組としていることから、特に昼間の時間帯は**観光需要への対応**に寄せている。
- 運行ダイヤの変更によって定時定路線から溢れた需要については、**デマンドバスの利用への転換を促すことでカバー**する。また、直行型ルート②（深谷駅⇔深谷大里看護専門学校）については、隣接するエリアにて新規バス路線が検討されており、それを利用していただくことが想定できる。

※今回の再編計画の対象期間は 2 年間と短期的であることから、今回定めたサービス水準に対して十分な検証・モニタリングを行い、次回再編時に生活と観光の両面で効率的な運営ができる仕組みを模索する。

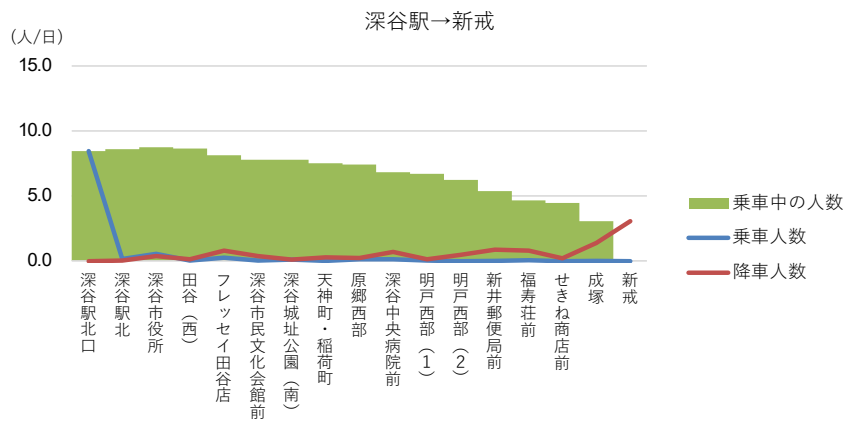
現行の北部シャトル便の行先別利用者数（R5.6～R6.3）

▸ どのルート・行先についても、起点の乗車数と終点の降車数が多く、**途中のバス停における乗降は少ない**状況にあるため、運行ルートの変更による影響は限定的とみられる。

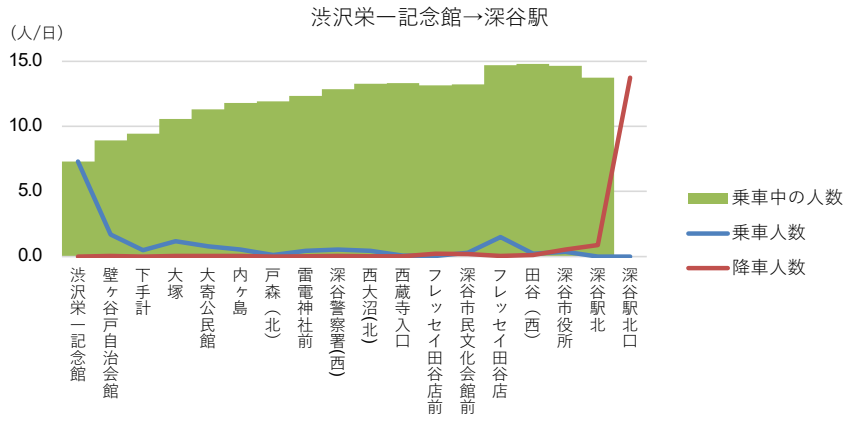
●深谷駅→渋沢栄一記念館　5 便/日、利用者数 12.8 人/日（2.6 人/便）



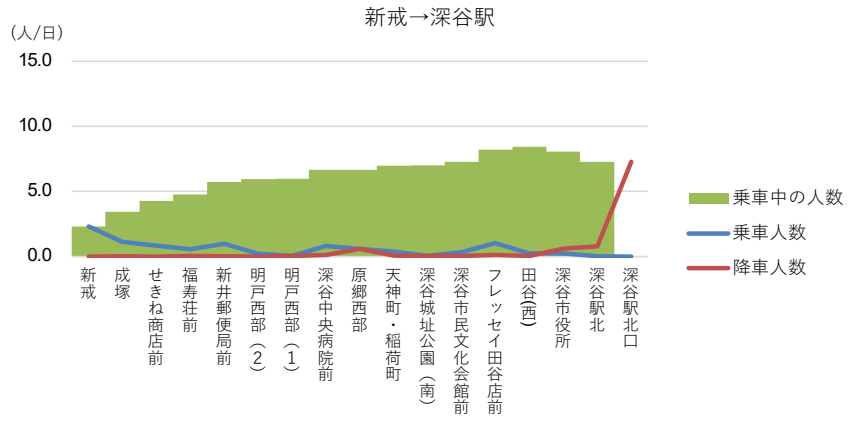
●深谷駅→新戒　5 便/日、利用者数　10.0 人/日（2.0 人/便）



●渋沢栄一記念館→深谷駅　5 便/日、利用者数 15.9 人/日（3.2 人/便）



●新戒→深谷駅　5 便/日、利用者数　9.7 人/日（1.9 人/便）



深谷駅における高崎線上りとの接続（6～10 時）

▸ 8 時台までは、「くるリン」各路線から高崎線上りへの乗換時間が概ね 10 分前後であることから、変更しないこととする。

平日

		くるリン 深谷駅着 東部	西部	南部	JR 深谷駅発着時刻 上り（大宮方面）	くるリン 深谷駅発 東部	西部	南部
0	6時				7			
10								
20					23			
30					33,37			
40					41,46	40		
50			59		54			
0	7時	1		5	01,07			
10					13,18	10	10	15
20					24,29			
30		30						
40					40,47			
50					58	50		
0	8時							
10		11	11	18	11			
20					25	22	22	25
30								
40		42						
50					51			
0	9時					5		
10					18			
20		26	26					
30				30		37	37	37
40					43			
50		57			58			

00 普通　00 快速　00 特別快速

【凡例】

0	5分以内の乗換
0	6～10分の乗換
0	11～15分の乗換
0	16分以上の乗換

深谷駅における高崎線下りとの接続（16～20 時）

▸ 17 時台以降は、高崎線下りから「くるリン」各路線への乗換時間が概ね 10 分前後であることから、変更しないこととする。

平日

		くるリン 深谷駅着 東部	西部	南部	JR 深谷駅発着時刻 下り（高崎方面）	くるリン 深谷駅発 東部	西部	南部
0	16時					0		
10					13			
20		21	21	27				
30					36	32	32	32
40								
50		52			51			
0	17時				3			
10						12		
20					23			
30		33	33	39	36			
40						44	44	44
50					51			
0	18時	4			4			
10								
20					24	27		
30								
40		48	44		42			
50				51	56	55	57	57
0	19時				9			
10		15						
20					25			
30					37			
40								
50					54			

00 普通　00 快速　00 特別快速

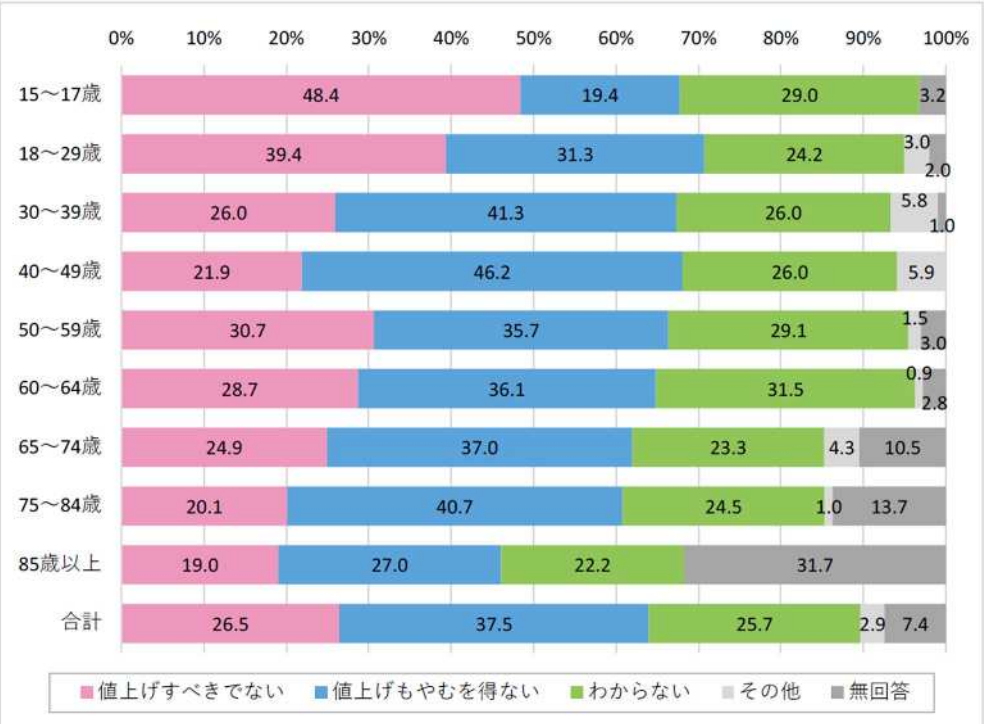
【凡例】

0	5分以内の乗換
0	6～10分の乗換
0	11～15分の乗換
0	16分以上の乗換

○**分かりやすい運賃体系設定と運行収支率改善のための運賃改定**：運行収支率の改善と分かりやすい運賃体系の設定を目的として、運賃改定を行う。令和５（2023）年度実施の「市民意識調査」の結果や埼玉県内他自治体における運賃体系との整合を考慮しつつ、値上げ幅が最小限となる「**1 乗車あたり 200 円**」に設定する。（p.40）

※アンケートでは、「深谷市では、市民が生活しやすい環境となるように、市民の移動の足を確保する公共交通対策に毎年約１億円の財政負担をしている。しかし、バスの利用者は毎年減少傾向にあり、また、国からの補助金の減少等により市の負担額も増加する傾向にある。」という趣旨の説明をした上で、運賃に対する考え方について回答いただいた。

■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



＜埼玉県内における他自治体のコミュニティバスの運賃体系等＞

運賃体系	市町村名　※さいたま市、行田市、秩父市、所沢市、入間市は路線により運賃体系が異なる
均一制 （32 市町）	さいたま市※、熊谷市、川口市、行田市※、秩父市※、所沢市※、飯能市、加須市、本庄市、東松山市、羽生市、鴻巣市、上尾市、蕨市、戸田市、入間市※、朝霞市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、富士見市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、ふじみ野市、伊奈町、毛呂山町、小鹿野町、上里町、宮代町、杉戸町、
対距離区間制 （12 市町）	さいたま市※、川越市、秩父市※、所沢市※、春日部市、狭山市、草加市、入間市※、八潮市、三郷市、皆野町、神川町

資料１

深谷市
コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）再編計画
－素案－

2024 年 7 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 25
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 26
３－１　再編に関する基本方針 26
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 27
４－１　再編にあたっての基本的な考え方 27
４－２　再編内容 28
４－３　需要予測 41
４－４　運行車両 42
４－５　運行体制 43
第５章　再編内容のまとめ 44
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 46
６－１　評価指標 46

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

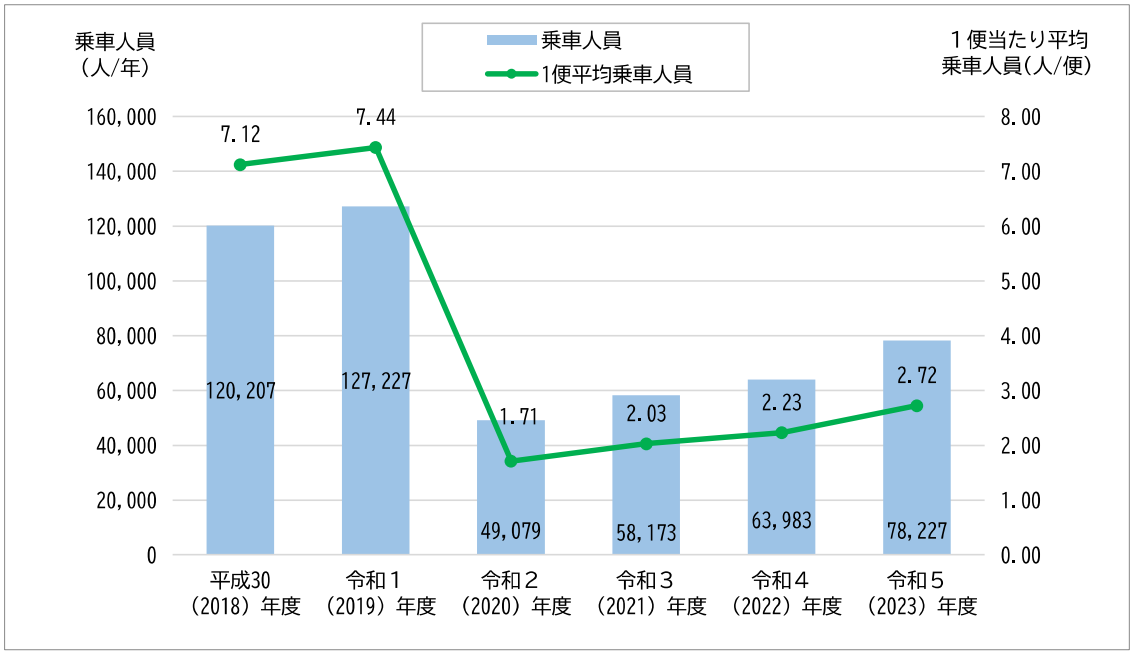
- コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）は 4 路線（北部シャトル便は新戒方面と渋沢栄一記念館方面の 2 ルート）を運行し、深谷駅を中心に結節しています。
- 乗車人員は令和 2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、以降は回復傾向にあり、令和 5（2023）年度は年間で 78,227 人、1 便当たり平均乗車人員では 2.72 人となっています。高齢者の買い物、通院のほか、通勤・通学等の日常生活における移動手段のひとつとして定着しています。
- 路線別には東部シャトル便の利用が最も多くなっています。北部シャトル便は感染症流行以降横ばいとなっており、令和 5（2023）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

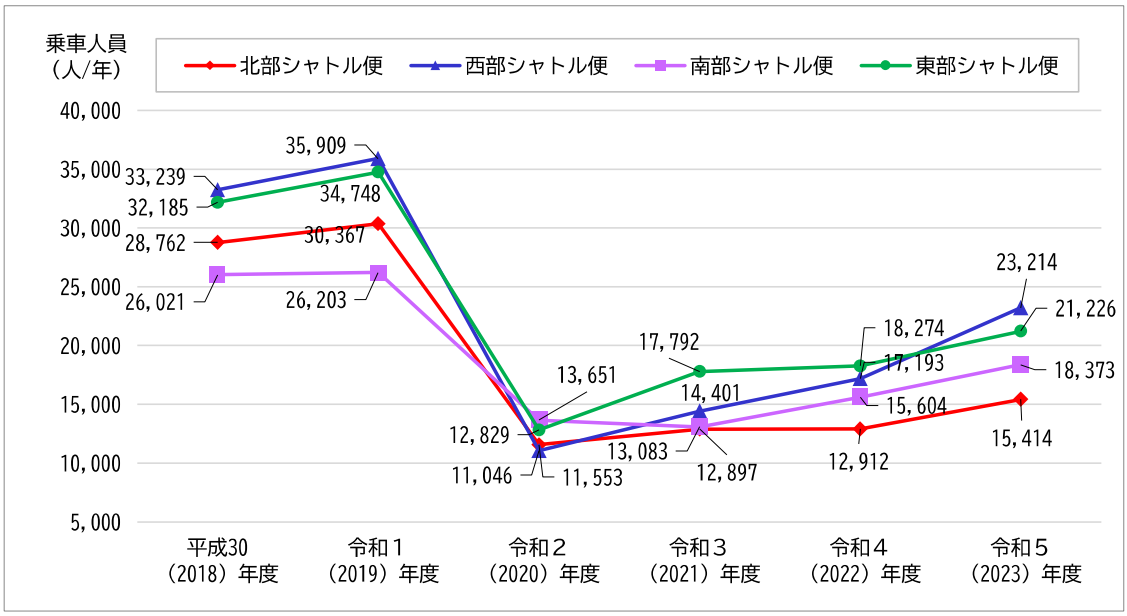
※「渋沢栄一記念館」を起終点としていましたが、令和６（2024）年７月１日より「旧渋沢邸『中の家』」まで延伸しました。

■年間乗車人員



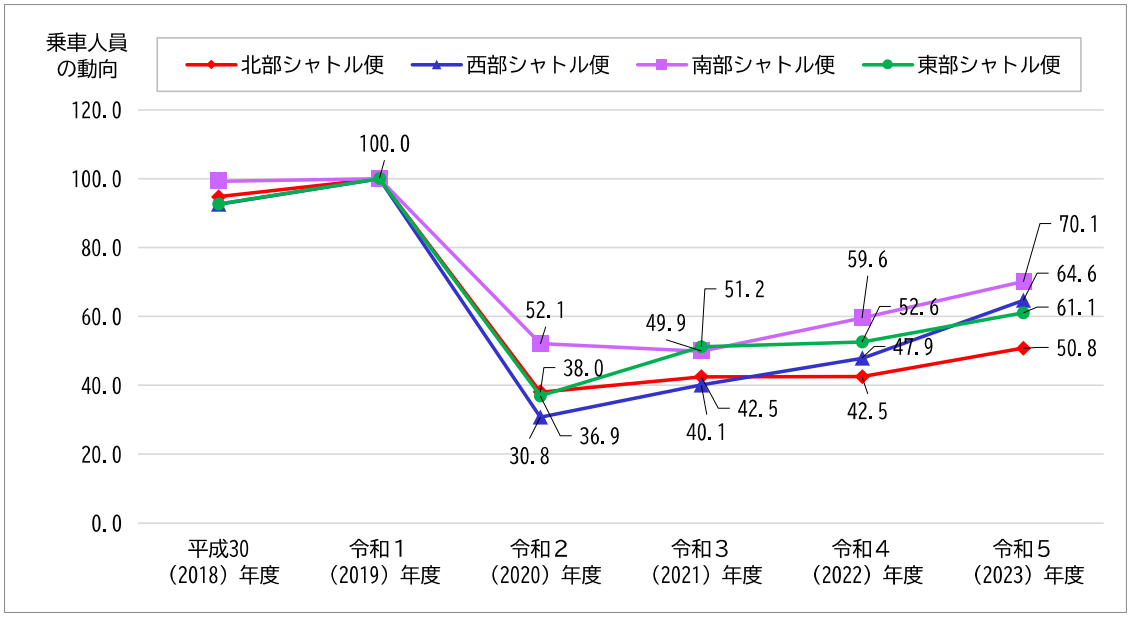
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）利用実績〕

■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

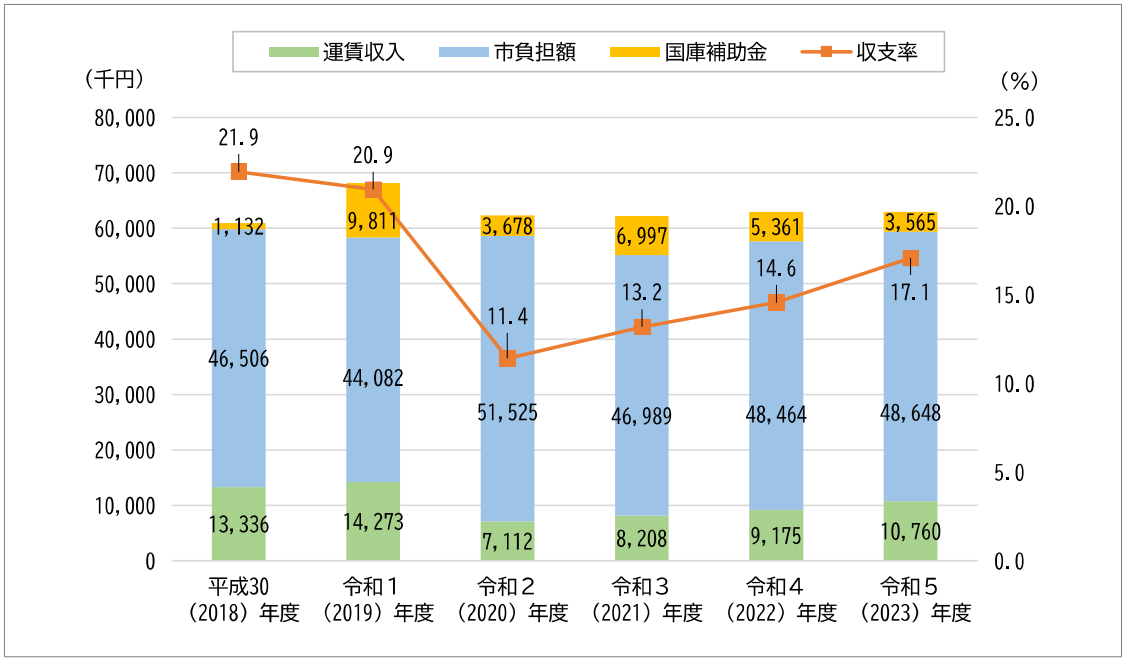
（２）公共交通に係る財政状況

- 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。

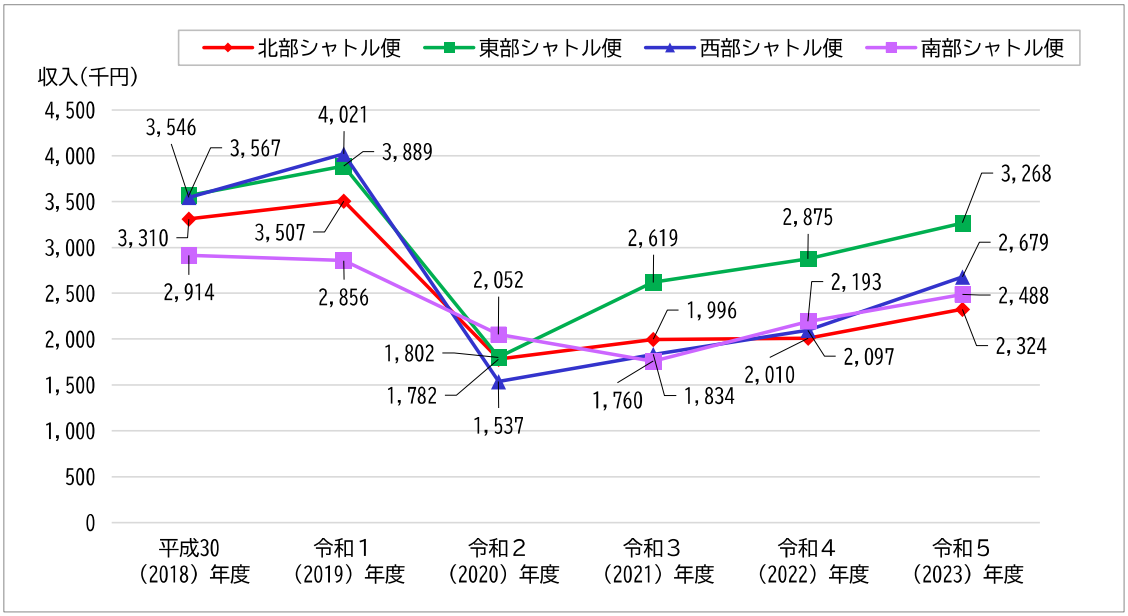
- 令和２（2020）年度の定時定路線再編以降、運賃収入は増加傾向にあります。また、運行時間短縮に伴い運行経費は減少しました。
- 収支率では、定時定路線では新型コロナウイルス感染症の影響があった令和２（2020）年度に激減し、その後回復傾向にあります。

■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



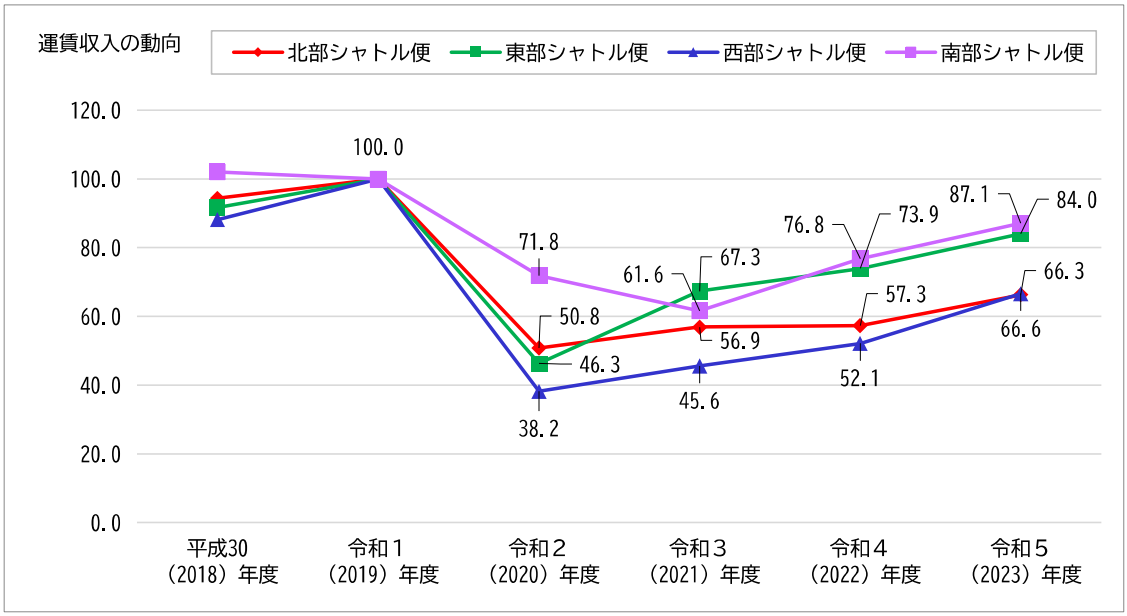
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績〕

■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）

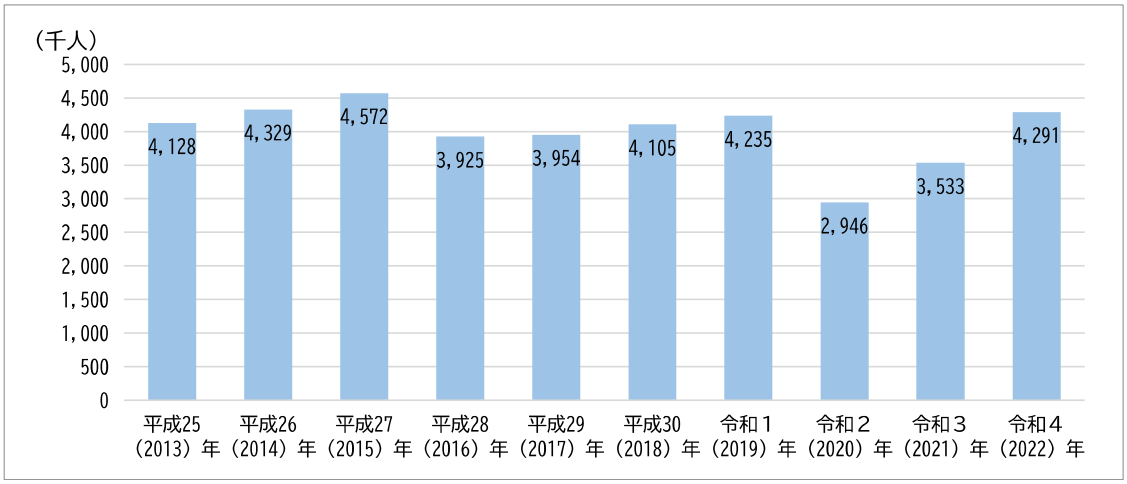


〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」利用実績〕

（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



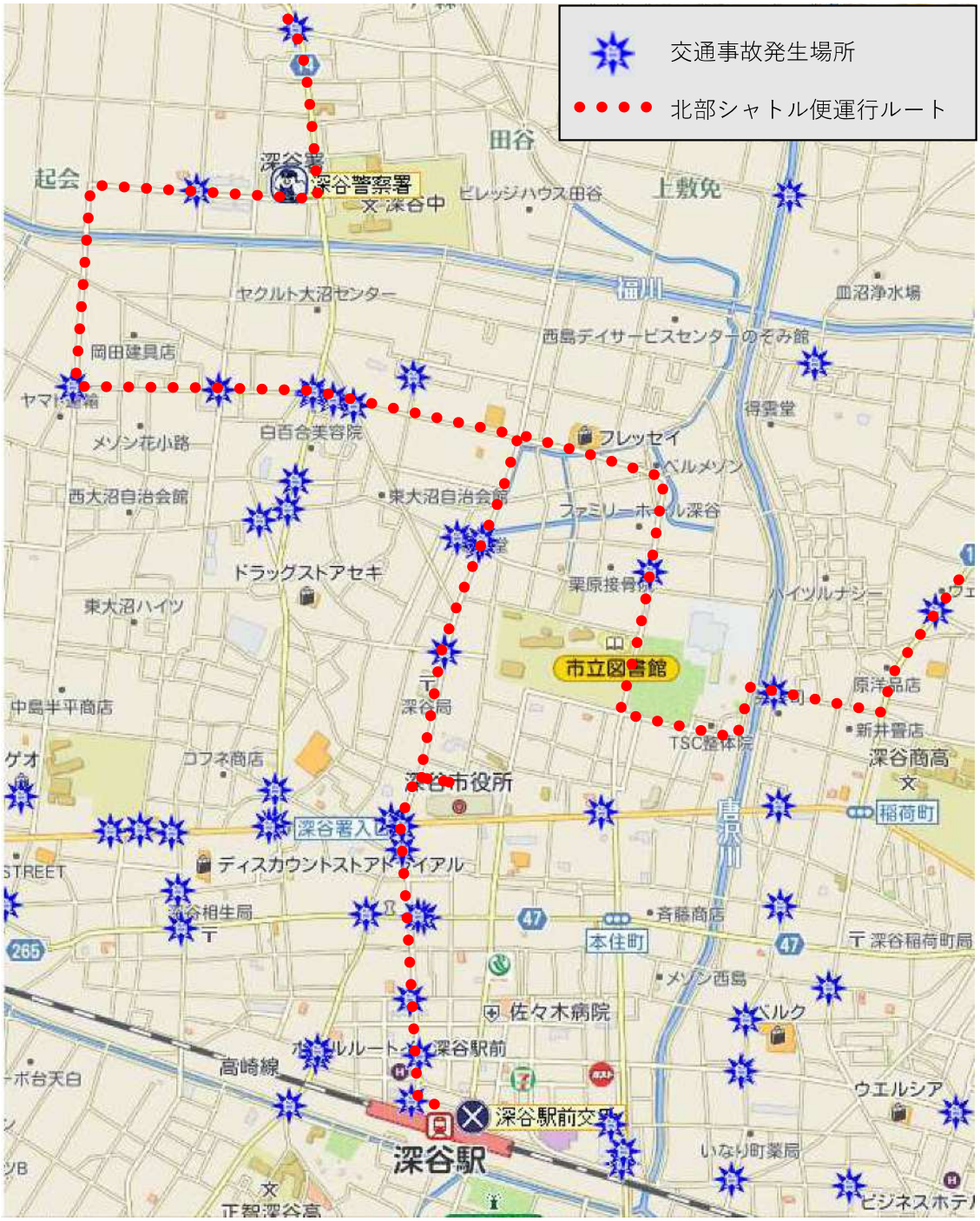
〔出典：埼玉県観光入込客統計調査結果〕

■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。

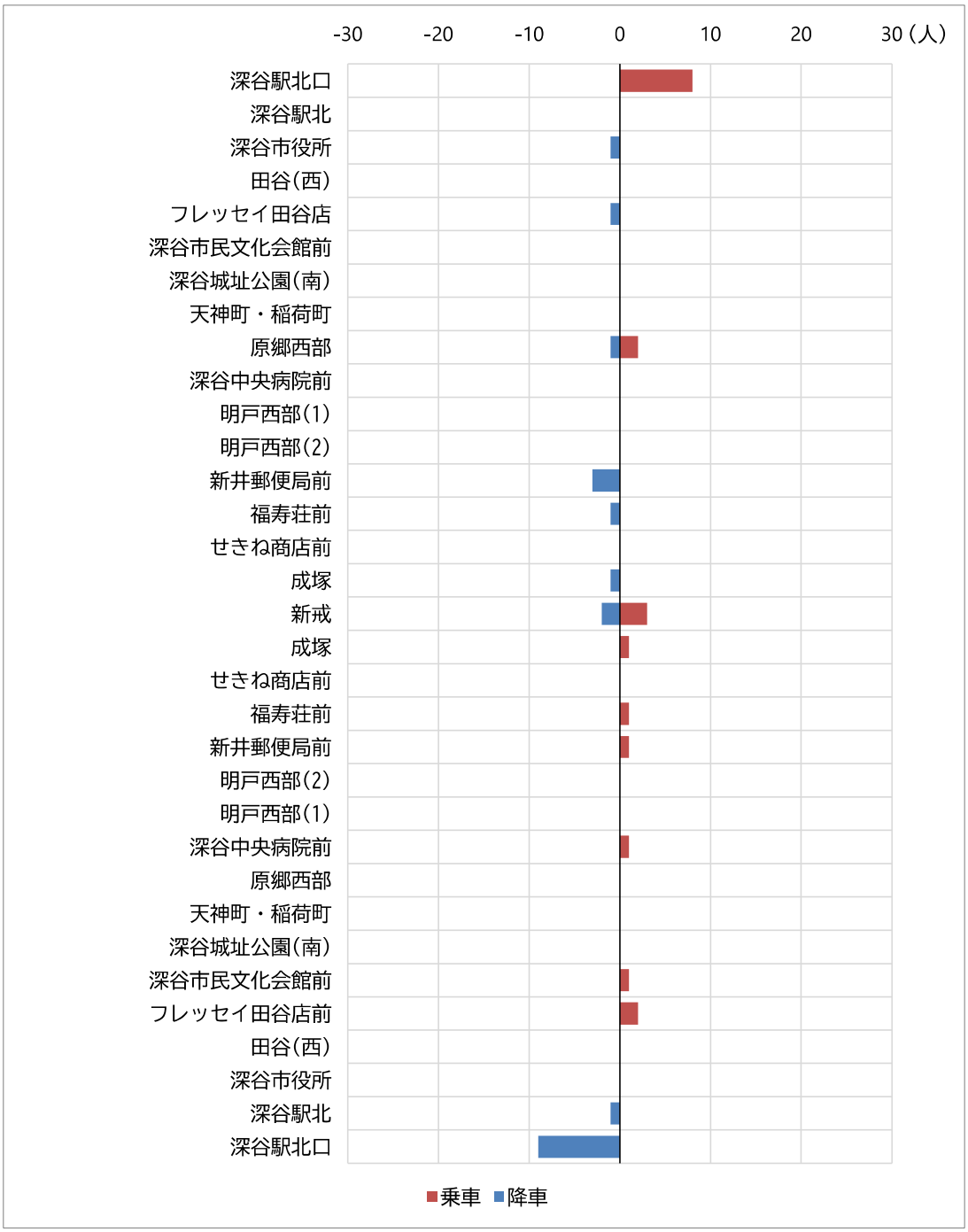


〔出典：埼玉県警察/事件事故発生マップ〕

（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）

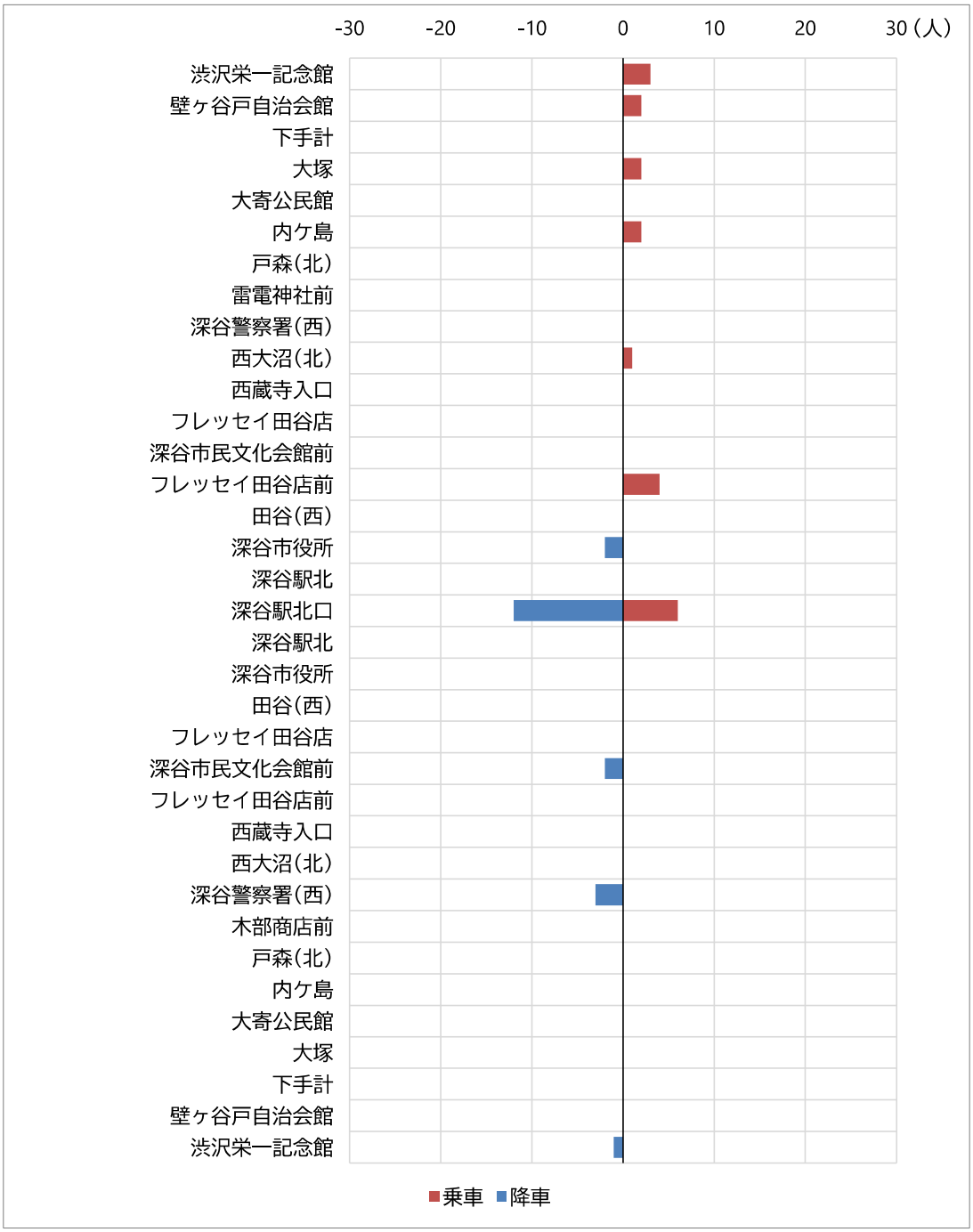
● 乗降者数は、鉄道駅（深谷駅、武川駅）が多く、その他の主要施設である深谷赤十字病院やアリオ深谷などでも比較的多い。いずれの路線においても各バス停の乗降者数は1～2人程度いるが、北部シャトル便については乗降者数が0人のバス停が連続する区間がみられる。

■北部シャトル便（新戒ルート）のバス停別乗降者数



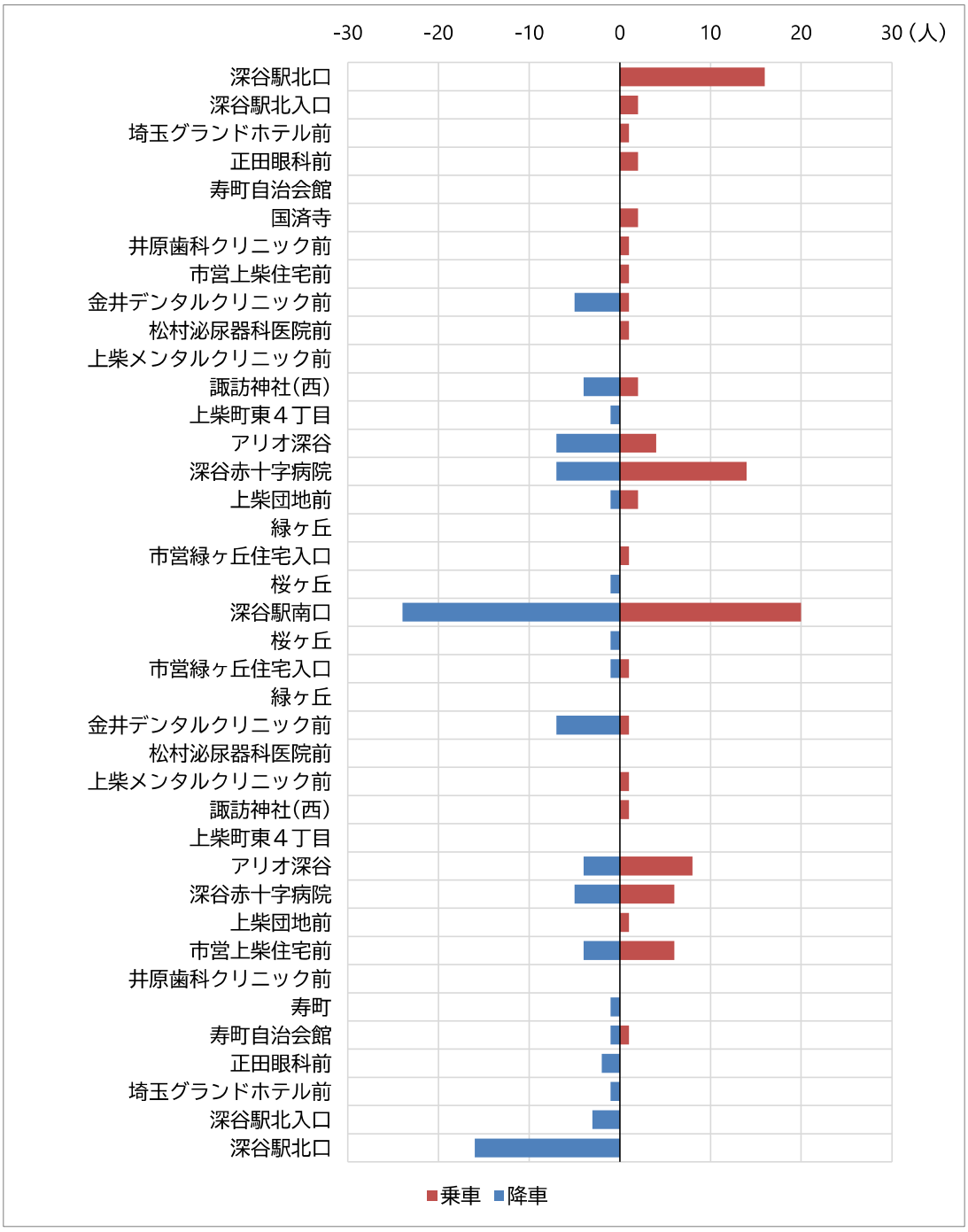
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和５（2023）年９月13日(水)実施)〕

■北部シャトル便（渋沢ルート）のバス停別乗降者数



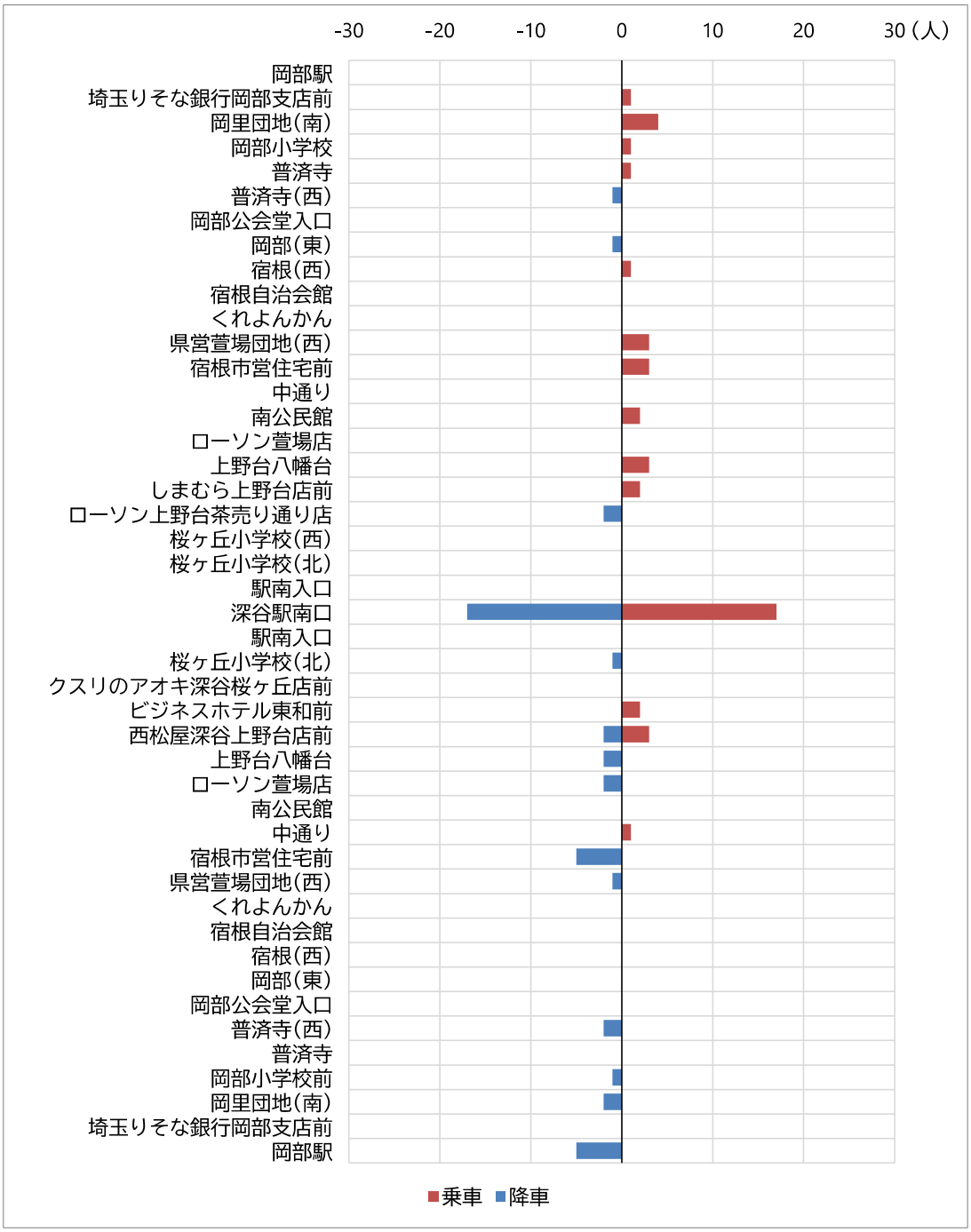
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和５（2023）年９月 13 日(水)実施)〕

■東部シャトル便のバス停別乗降者数



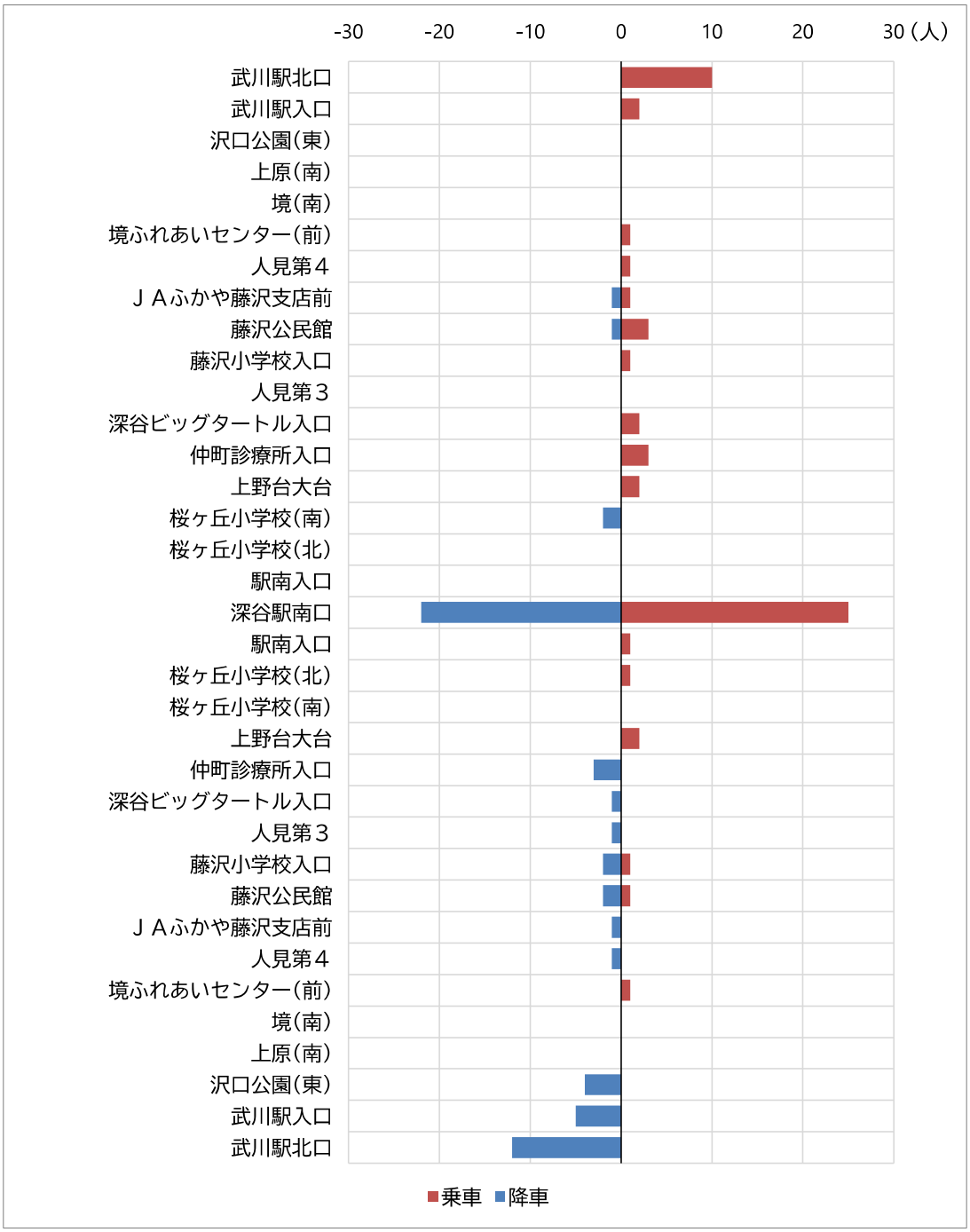
〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和５（2023）年９月 13 日(水)実施)〕

■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

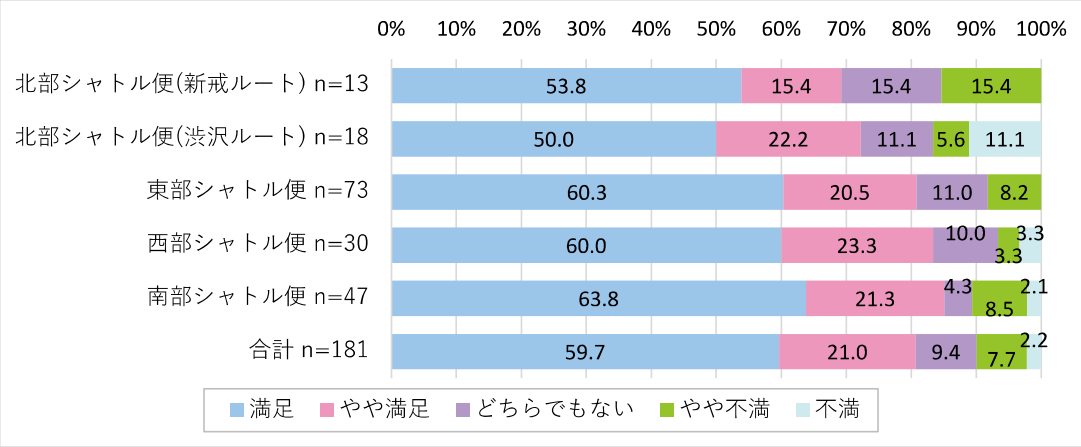


〔出典：公共交通利用者対象ヒアリング調査（令和５（2023）年９月 13 日(水)実施)〕

（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たいこと、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るよう、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。

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、深谷市地域公共交通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

深谷市地域公共交通計画の基本方針を実現するため、５つの目標を定め深谷市地域公共交通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「くるリン」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

【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公共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

【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

【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

【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

【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

【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

【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

【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

（４）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。

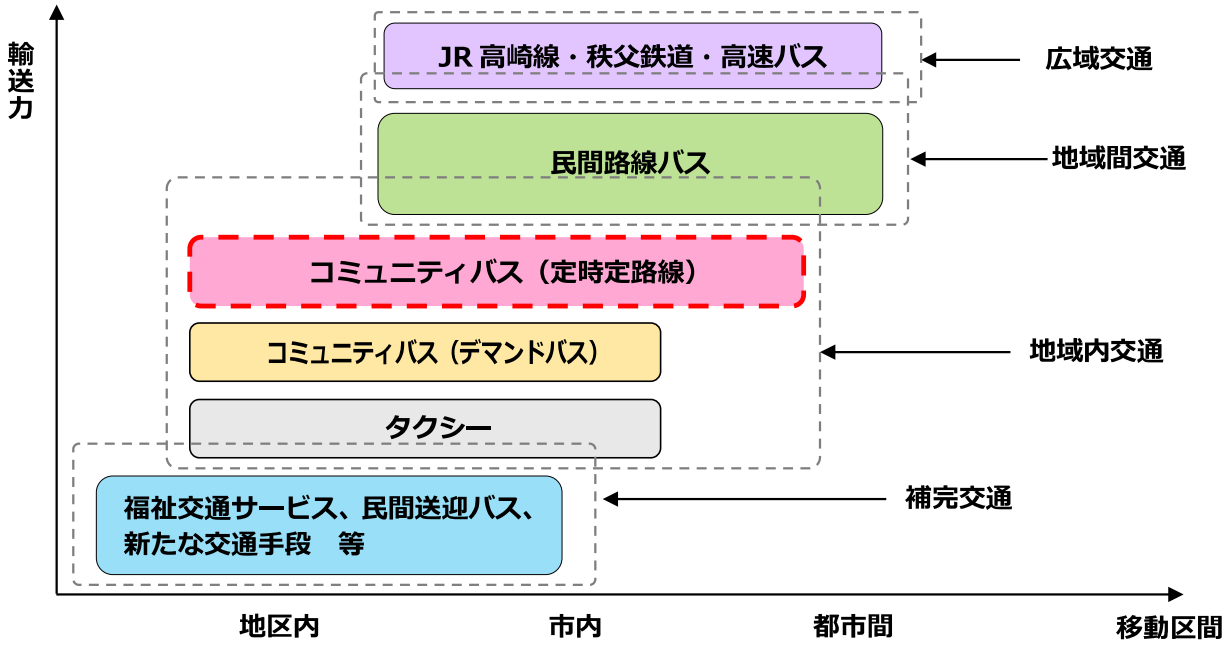
これらの交通結節点としては、深谷駅をはじめとする鉄道駅を位置付け、既存の地域公共交通ネットワークを基本としながら、地域公共交通機関の相互連携及び新技術の活用を見据え、市民や来訪者の移動手段として機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

■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、比較的近距離の移動を担う。	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「くるリン」（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）
※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



（５）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。
実施主体	交通事業者（バス）、深谷市

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。

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「くるリン」（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、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。

<table>
<tr><th>サービス水準</th><th>北部シャトル便
⇒北部シャトル＋周遊便</th><th>その他路線</th></tr>
<tr><td>（１）運行ルート</td><td rowspan="4">見直し・再編
（詳細は後述）</td><td rowspan="2">現行通り</td></tr>
<tr><td>（２）運行時間帯・運行便数</td></tr>
<tr><td>（３）運行ダイヤ</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>（４）運賃</td></tr>
</table>

（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。

② 東部シャトル便、西部シャトル便、南部シャトル便の３路線についても、鉄道等との接続利便性を高めるために、運行ダイヤを再検討します。

（４）運賃

① 収支率向上による経営改善を図るための運賃設定を検討します。

② 分かりやすい運賃体系にします。

４－２　再編内容

(１) 運行概要（北部シャトル＋周遊便）

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「深谷大里看護専門学校」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。

■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」／深谷大里看護専門学校	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 ㎞	7.0 ㎞	7.5km／8.8km	36.7km
所要時間	25 分	25 分	23 分／27 分	112 分
運行時間帯	6 時 30 分～19 時 30 分		6 時 30 分～9 時 30 分、13 時 30 分～19 時 30 分	9 時 30 分～13 時 30 分
運行便数	10 便	10 便	16 便	2 便
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）運行ルート（北部シャトル＋周遊便）

■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⇔深谷大里看護専門学校方面（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」と比べて「深谷大里看護専門学校」は、学校の敷地内にバス停及び旋回のためのスペースを十分に確保でき、起終点のバス停としてより適しています。また、深谷大里看護専門学校周辺エリアでは、新規バス路線の運行が検討されており、バス路線網における結節点となることが期待できます。そこで、深谷大里看護専門学校敷地内にバス停を設置し、新たな起終点とします。

■北部シャトル＋周遊便：深谷駅⇒渋沢栄一記念館⇒深谷大里看護専門学校⇒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⇒深谷大里看護専門学校⇒深谷駅：21.7km　66 分
環状部分 1 周：15.0km　46 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、現行ルートを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。
- 「上武大橋南」は伊勢崎市コミュニティバス「あおぞらバス」のバス停にもなっているため、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⇔フレッセイ田谷店付近

- 「深谷駅」から「フレッセイ田谷店」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「フレッセイ田谷店」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由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）運行時間帯・便数・運行ダイヤ（全路線）

① 北部シャトル＋周遊便

- 6～20 時の運行とし、通勤通学需要に対応する直行型を朝と夕方の時間帯に 15 便、観光需要に対応する循環型を昼間の時間帯に 2 便、それぞれ運行します。

■6 時 30 分～9 時 30 分（直行型運行）

上武大橋南					
旧渋沢邸「中の家」				8:56	9:05
渋沢栄一記念館	6:40			8:53	9:08
壁ヶ谷戸自治会館	6:42			8:51	9:10
下手計	6:42			8:51	9:10
大塚	6:43			8:50	9:11
大寄公民館	6:44			8:49	9:12
内ケ島	6:45			8:48	9:13
戸森(北)	6:46			8:47	9:14
フレッセイ田谷店前	6:51			8:42	9:19
深谷市民文化会館前	6:53			8:40	9:21
深谷市役所東入口	6:55			8:38	9:23
埼玉りそな銀行前	6:57			8:36	9:25
深谷駅北口	6:58			8:35	9:26
		7:20	8:11		
埼玉りそな銀行前		7:22	8:09		
深谷市役所東入口		7:23	8:08		
深谷市民文化会館前		7:24	8:07		
フレッセイ田谷店前		7:26	8:05		
原郷西部		7:32	7:59		
深谷中央病院前		7:33	7:58		
明戸西部(1)		7:34	7:57		
明戸西部(2)		7:35	7:56		
新井郵便局前		7:36	7:55		
せきね商店前		7:36	7:55		
成塚		7:37	7:54		
新戒		7:38	7:53		
深谷大里看護専門学校		7:41	7:50		

■9 時 30 分～13 時 30 分（循環型運行）

新戒 方面へ

上武大橋南		10:11	10:43			12:31	13:03	
旧渋沢邸「中の家」	9:56	10:05	10:37		12:11	12:25	12:57	
渋沢栄一記念館	9:53		10:34		12:08		12:54	
壁ヶ谷戸自治会館	9:51		10:32		12:06		12:52	
下手計	9:51		10:32		12:06		12:52	
大塚	9:50		10:31		12:05		12:51	
大寄公民館	9:49		10:30		12:04		12:50	
内ケ島	9:48		10:29		12:03		12:49	
戸森(北)	9:47		10:28		12:02		12:48	
フレッセイ田谷店前	9:42				11:57			
深谷市民文化会館前	9:40				11:55			
深谷市役所東入口	9:38				11:53			
埼玉りそな銀行前	9:36		深谷バイパス経由		11:51		深谷バイパス経由	
深谷駅北口	9:35				11:50			
				11:11				13:31
埼玉りそな銀行前				11:09				13:29
深谷市役所東入口				11:08				13:28
深谷市民文化会館前				11:07				13:27
フレッセイ田谷店前				11:05				13:25
原郷西部				10:59				13:19
深谷中央病院前				10:58				13:18
明戸西部(1)				10:57				13:17
明戸西部(2)			10:21	10:56			12:41	13:16
新井郵便局前			10:20	10:55			12:40	13:15
せきね商店前			10:20	10:55			12:40	13:15
成塚			10:19	10:54			12:39	13:14
新戒			10:18	10:53			12:38	13:13
深谷大里看護専門学校				10:50				13:10

旧渋沢邸「中の家」方面より

■13 時 30 分～19 時 30 分（直行型運行）

上武大橋南											
旧渋沢邸「中の家」			15:26	15:35							
渋沢栄一記念館			15:23	15:38			17:28	17:37			19:28
壁ヶ谷戸自治会館			15:21	15:40			17:26	17:39			19:26
下手計			15:21	15:40			17:26	17:39			19:26
大塚			15:20	15:41			17:25	17:40			19:25
大寄公民館			15:19	15:42			17:24	17:41			19:24
内ケ島			15:18	15:43			17:23	17:42			19:23
戸森(北)			15:17	15:44			17:22	17:43			19:22
フレッセイ田谷店前			15:12	15:49			17:17	17:48			19:17
深谷市民文化会館前			15:10	15:51			17:15	17:50			19:15
深谷市役所東入口			15:08	15:53			17:13	17:52			19:13
埼玉りそな銀行前			15:06	15:55			17:11	17:54			19:11
深谷駅北口			15:05	15:56			17:10	17:55			19:10
	13:50	14:43		16:05	16:05	16:56	17:10	17:55	18:05	18:56	19:10
埼玉りそな銀行前	13:52	14:41			16:07	16:54			18:07	18:54	
深谷市役所東入口	13:53	14:40			16:08	16:53			18:08	18:53	
深谷市民文化会館前	13:54	14:39			16:09	16:52			18:09	18:52	
フレッセイ田谷店前	13:56	14:37			16:11	16:50			18:11	18:50	
原郷西部	14:02	14:31			16:17	16:44			18:17	18:44	
深谷中央病院前	14:03	14:30			16:18	16:43			18:18	18:43	
明戸西部(1)	14:04	14:29			16:19	16:42			18:19	18:42	
明戸西部(2)	14:05	14:28			16:20	16:41			18:20	18:41	
新井郵便局前	14:06	14:27			16:21	16:40			18:21	18:40	
せきね商店前	14:06	14:27			16:21	16:40			18:21	18:40	
成塚	14:07	14:26			16:22	16:39			18:22	18:39	
新戒	14:08	14:25			16:23	16:38			18:23	18:38	
深谷大里看護専門学校	14:11	14:22			16:26	16:35			18:26	18:35	

② 東部シャトル便・西部シャトル便・南部シャトル便

- 深谷駅・岡部駅・武川駅における鉄道と東部シャトル便・西部シャトル便・南部シャトル便との接続にについて整理した結果、通勤通学需要の多い朝夕の時間帯においては、接続時間が概ね 5～15 分でした。各バス路線における鉄道との接続利便性が確保されていることから、現行の運行ダイヤを継続して運用することとします。

■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	8:35
くるリン	
尾高惇忠生家	8:51 ～9:10
くるリン	
大寄公民館	9:12 ～9:49
くるリン	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド無し)	9:53 ～10:34
くるリン	
中の家/座敷蔵/青淵/ (昼食)	10:37 ～12:25
くるリン	
ホフマン輪窯 のみ見学	12:40 ～13:15
くるリン	
深谷駅北口	13:31

渋沢栄一を知る ※フルコース

深谷駅北口	8:35
くるリン	
大寄公民館	8:49 ～9:49
くるリン	
尾高惇忠生家	9:51 ～10:32
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 ～12:08
くるリン	
中の家 (昼食)	12:11 ～12.57
くるリン	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:15 ～14:27
くるリン	
深谷駅北口	14:43

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Aコース

深谷駅北口	9:35
くるリン	
大寄公民館	9:49 ～10:30
くるリン	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド11:30～)	10:34 ～12:08
くるリン	
中の家 (昼食)	12:11 ～12:57
くるリン	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:15 ～14:27
くるリン	
深谷駅北口	14:43

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Bコース

深谷駅北口	9:35
くるリン	
尾高惇忠生家	9:51 ～10:32
くるリン	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド11:30～)	10:34 ～12:08
くるリン	
中の家 (昼食)	12:11 ～12:57
くるリン	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:15 ～14:27
くるリン	
深谷駅北口	14:43

渋沢栄一を知る ゆっくり出発Cコース

深谷駅北口	9:35
くるリン	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド10:30～)	9:53 ～12:08
くるリン	
中の家 (昼食)	12:11 ～12:57
くるリン	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:15 ～14:27
くるリン	
深谷駅北口	14:43

渋沢栄一を知る 超ポイント観光コース

深谷駅北口	11:50
くるリン	
渋沢栄一記念館 (アンドロイド無し)	12:08 ～12:54
くるリン	
ホフマン輪窯/ 備前渠鉄橋	13:15 ～14:27
くるリン	
深谷駅北口	14:43

（４）運賃（全路線）

- コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の令和 5（2023）年度の運行収支率は 17.1%であり、運営努力だけでは路線の維持が難しい状況にあります。一方で、令和 5（2023）年度に実施した「市民対象調査」の結果では、コミュニティバス「くるリン」の運賃に対して「値上げもやむを得ない」が 37.5%と最も多く、「値上げすべきでない」の 26.5%を上回っています。そこで、全路線における運賃の値上げを行います。ただし、市民の日常的な移動を支える重要な役割を担っていることから、値上げ幅を最小限に抑えることが重要です。
- 現行の運賃体系では、乗車距離に応じた金額設定（対距離区間制）のため、特に観光目的の来訪者にとって分かりづらいものとなっています。また、北部シャトル＋周遊便における循環型運行の導入により、現行の距離制を継続した場合、より煩雑な運賃体系になるため、分かりやすい運賃体系の設定が必要となっています。そこで、乗車距離に関わらず 1 回の乗車に対して一律の金額設定（均一制）とします。
- 埼玉県内の各自治体の運賃体系は次表のとおり（深谷市を除く）で、均一制を採用している自治体が多数を占めています。

■埼玉県内における他自治体のコミュニティバスの運賃体系等

運賃体系	市町村名
均一制 （32 市町）	さいたま市※、熊谷市、川口市、行田市※、秩父市※、所沢市※、飯能市、加須市、本庄市、東松山市、羽生市、鴻巣市、上尾市、蕨市、戸田市、入間市※、朝霞市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、富士見市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、ふじみ野市、伊奈町、毛呂山町、小鹿野町、上里町、宮代町、杉戸町、
対距離区間制 （12 市町）	さいたま市※、川越市、秩父市※、所沢市※、春日部市、狭山市、草加市、入間市※、八潮市、三郷市、皆野町、神川町

〔出典：埼玉県 HP〕

※さいたま市、行田市、秩父市、所沢市、入間市は路線により採用している運賃体系が異なる

- 以上を踏まえ、コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運賃は、1 回の乗車につき一律で 200 円とします。ただし、短い区間での利用を複数回行う場合の負担増が大きいため、運賃改定に合わせて、一日乗車券を導入します。なお、金額は 3 回の乗車に伴う運賃を下回る 500 円に設定します。

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	42.9 人	51.4 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 44.8 人/日であると推計しました。これは令和 5（2023）年度の実績 42.9 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 42.9 人/日から 10.6%増加して 47.4 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「くるリン」（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 45.0 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 3,693 千円
運行経費※5	16,743 千円	約 21,000 千円
収 支 率	14%	18%

※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。再編後は乗車距離によらず一律 200 円となるため、乗車人員の推計が 51.4 人/日となったことから、再編後の運賃収入は約 3,693 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「くるリン」（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 21,000 千円と推計しました。

４－４　運行車両

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 2495 ㎜×長さ 9010 ㎜×高さ 3300 ㎜

【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	システム	限定あり	〃　（運転手不要）
3	条件付き運転自動化	システム	限定あり	〃　（アイズフリー）
2	部分的運転自動化			〃　（ハンズフリー）
1	運転支援	人		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	人	－	－

〔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

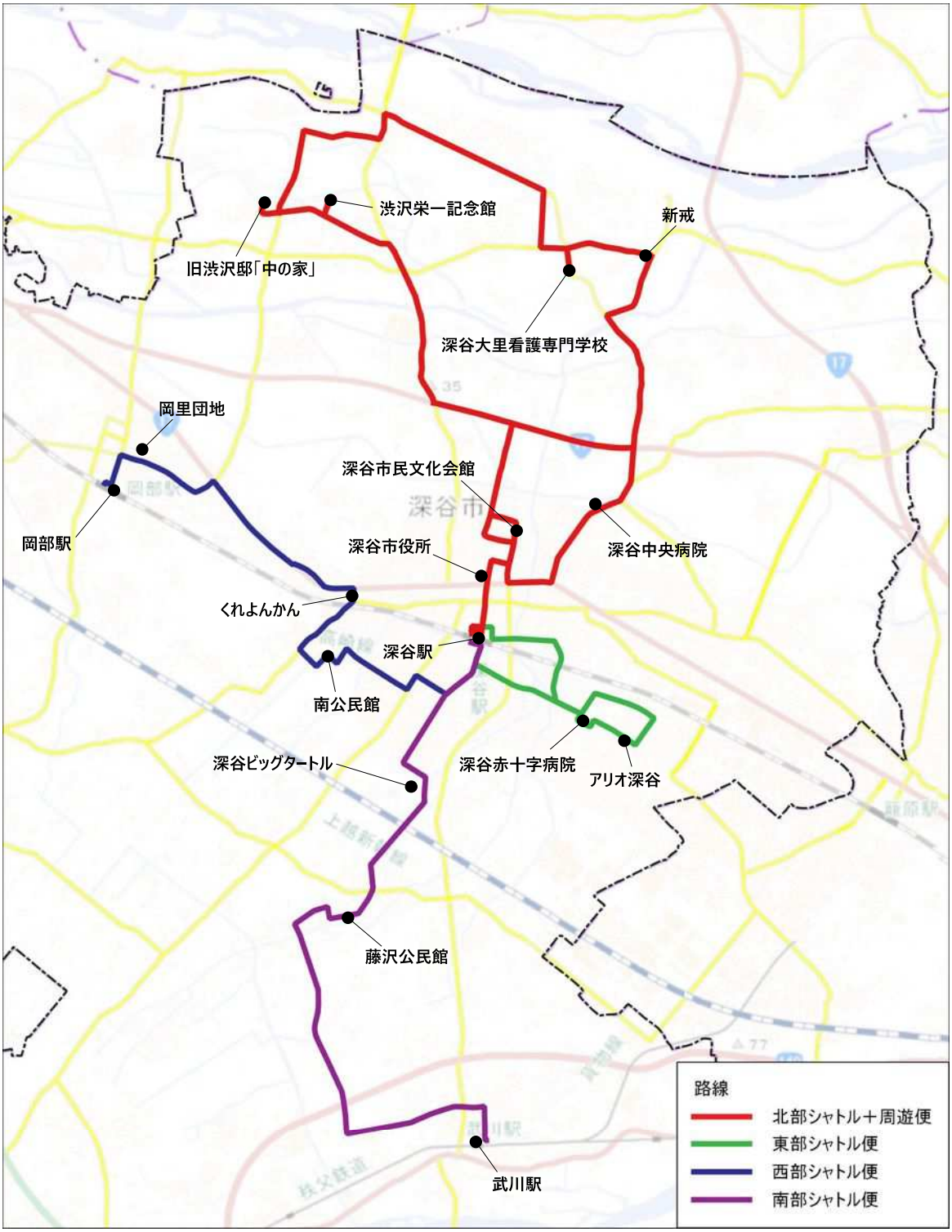
運行事業者	**北部シャトル＋周遊便** **（現 北部シャトル便）**	**東部シャトル便** **西部シャトル便** **南部シャトル便**
再編前 令和６（2024）年度まで	花園観光バス株式会社	
再編後 令和７（2025）年度 ～令和８（2026）年度	深谷観光バス株式会社	花園観光バス株式会社

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 ⇔旧渋沢邸「中の家」/深谷大里看護専門学校（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　7.5km 直行型ルート②　8.8km 循環型ルート　36.7km	5.5km	7.3km	9.15km
所要時間	直行型ルート①　23 分 直行型ルート②　27 分 循環型ルート　112 分	21 分	24 分	25 分
運行時間帯	6 時 30 分～19 時 30 分			
運行便数	18 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			
運賃体系	1 回乗車あたり 200 円（均一制）			

■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」していると回答した割合／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）