

令和7年度 第5回 深谷市地域公共交通会議

次 第

日時：令和7年12月15日（月）

午後3時00分～

場所：深谷市役所3階 災害対策本部室

1. 開 会

2. あいさつ

3. 協議事項

議案第1号 深谷市コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス・定時定路線）の再編内容について ・ ・ ・ 資料1

議案第2号 深谷市コミュニティバス「くるリン」再編計画素案（案）について ・ ・ ・ 資料2

4. 報告事項

・自動運転バス試乗会の開催について ・ ・ ・ 資料3

5. 閉 会

令和7年度第5回 深谷市地域公共交通会議

日時：令和7年12月15日(月)午後3時00分～
会場：深谷市役所3階 災害対策本部室

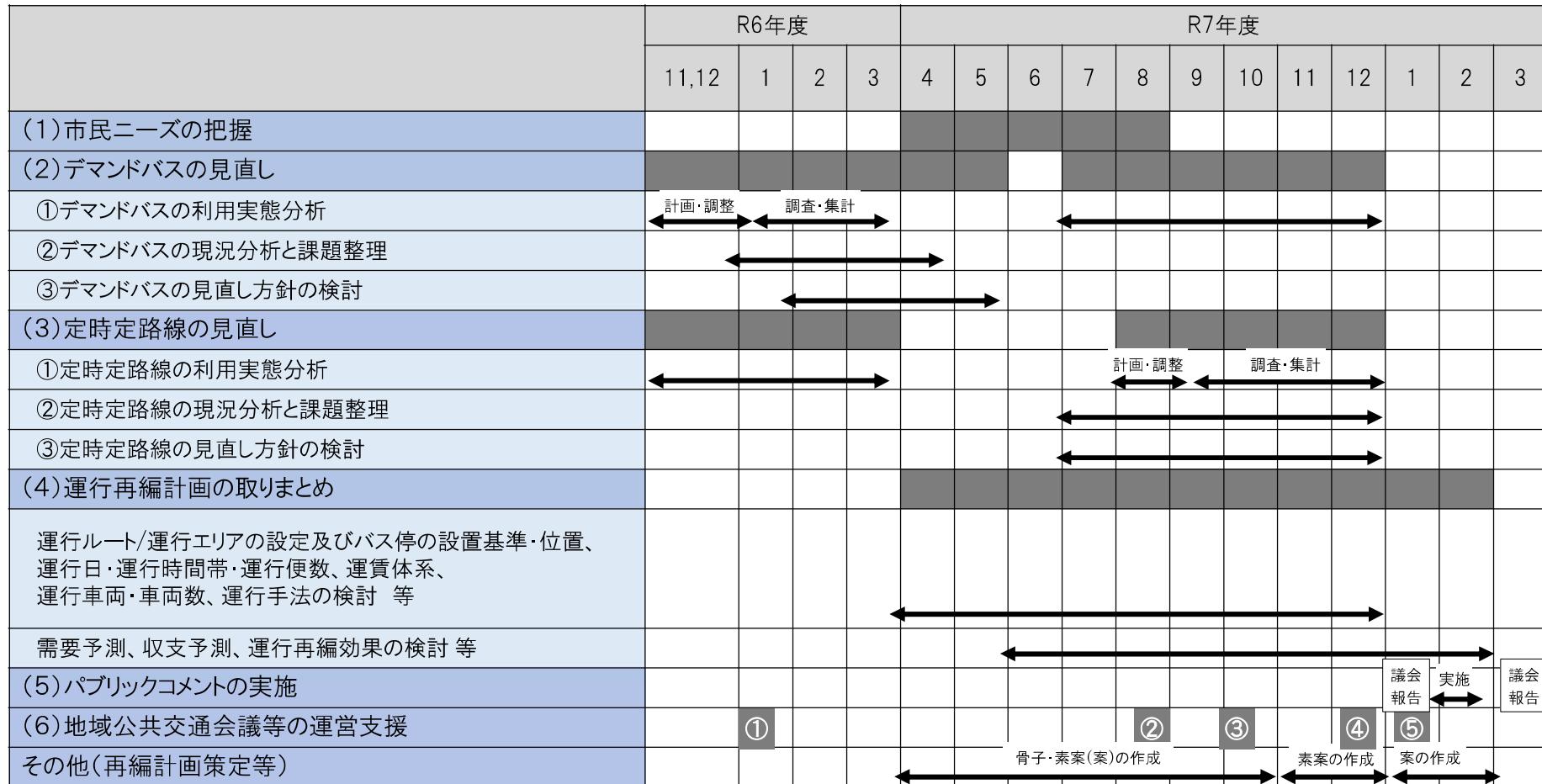


- 1. 再編計画策定スケジュール**
- 2. くるりん（定時定路線）の再編について**
- 3. くるりん（デマンドタクシー）の再編について
(現：デマンドバス)**
- 4. 「くるりん」再編計画（素案）案について**

1. 再編計画策定スケジュール

定時定路線

3



①R7年1月(書面)	②R7年8月26日	③R7年10月3日	④R7年12月15日	⑤R8年1月頃
<input type="checkbox"/> 計画策定スケジュール <input type="checkbox"/> 利用実態調査(経年調査) の実施概要	<input type="checkbox"/> 市民意識調査結果報告 <input type="checkbox"/> 再編に向けた課題整理 <input type="checkbox"/> デマンドバスの見直し方針案の提示	<input type="checkbox"/> デマンドバスの再編内容の検討 <input type="checkbox"/> 定時定路線の見直し方針案の提示 <input type="checkbox"/> 定時定路線の再編内容の検討①	<input type="checkbox"/> 定時定路線の再編内容の検討② <input type="checkbox"/> デマンドバスの再編内容の検討② <input type="checkbox"/> 計画素案(案)の提示	<input type="checkbox"/> 計画素案の提示 <input type="checkbox"/> パブリックコメントの実施説明

深谷市コミュニティバス「くるリン」

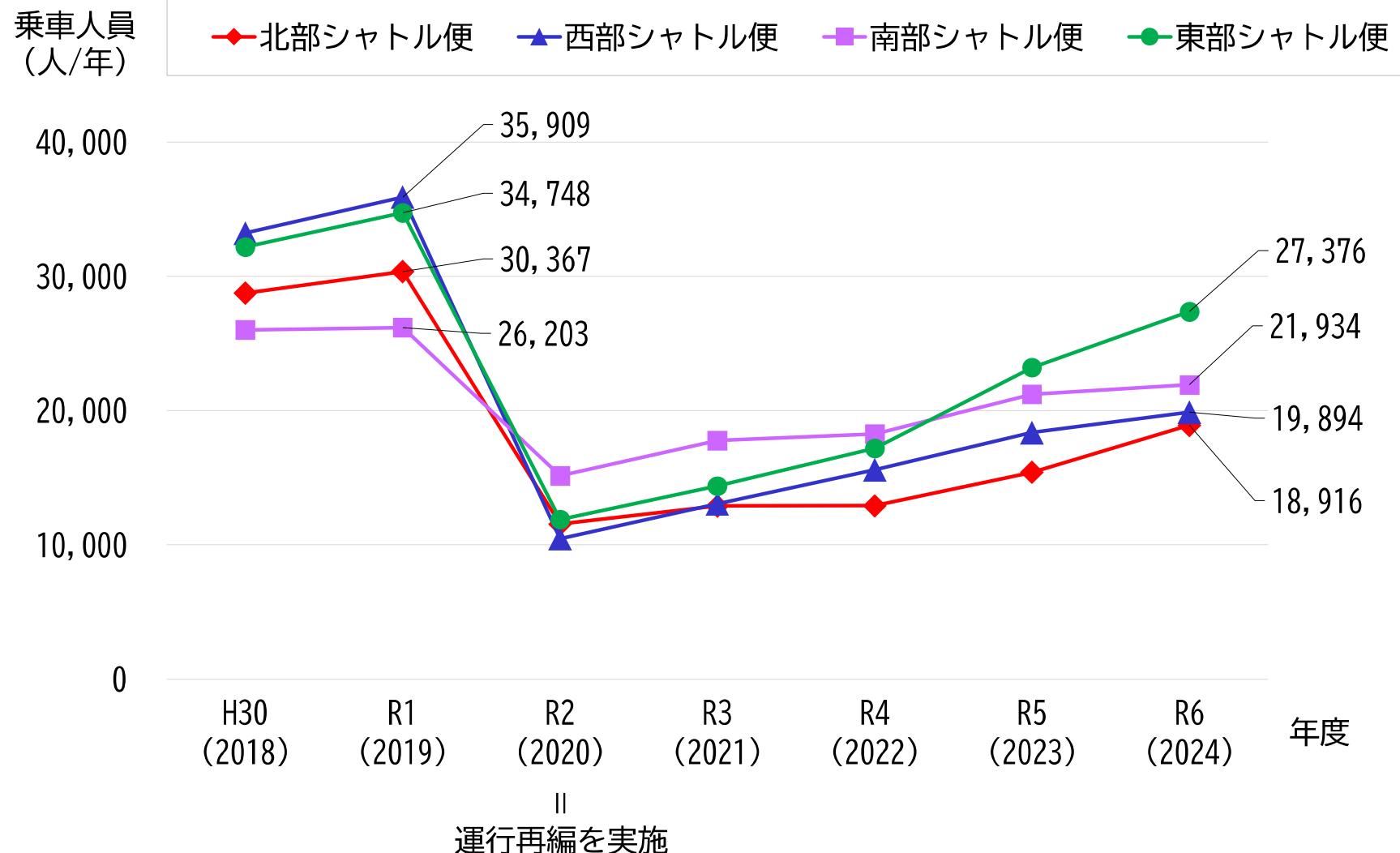
定時定路線

再編について

定時定路線の利用実績（経年変化）

定時定路線

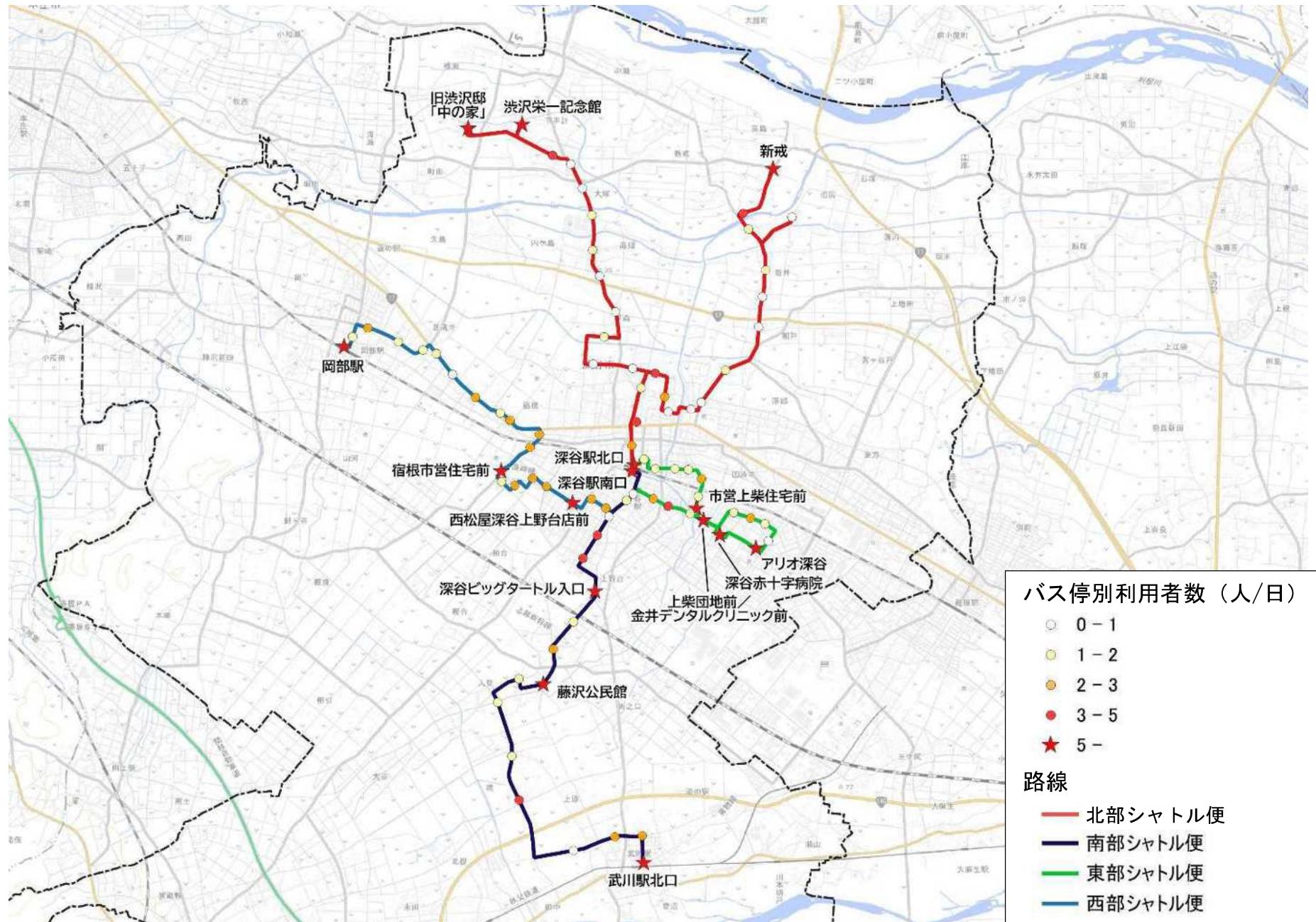
5



定時定路線の利用実績（令和6年度）

定時定路線

6



ルート再編検討

定時定路線の利用実績（令和6年度）

北部便

8



バス停別利用者数（人/日）

- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 5
- ★ 5 -

路線

- 北部シャトル便
- 南部シャトル便
- 東部シャトル便
- 西部シャトル便

定時定路線の利用実績（令和7年度4～9月）

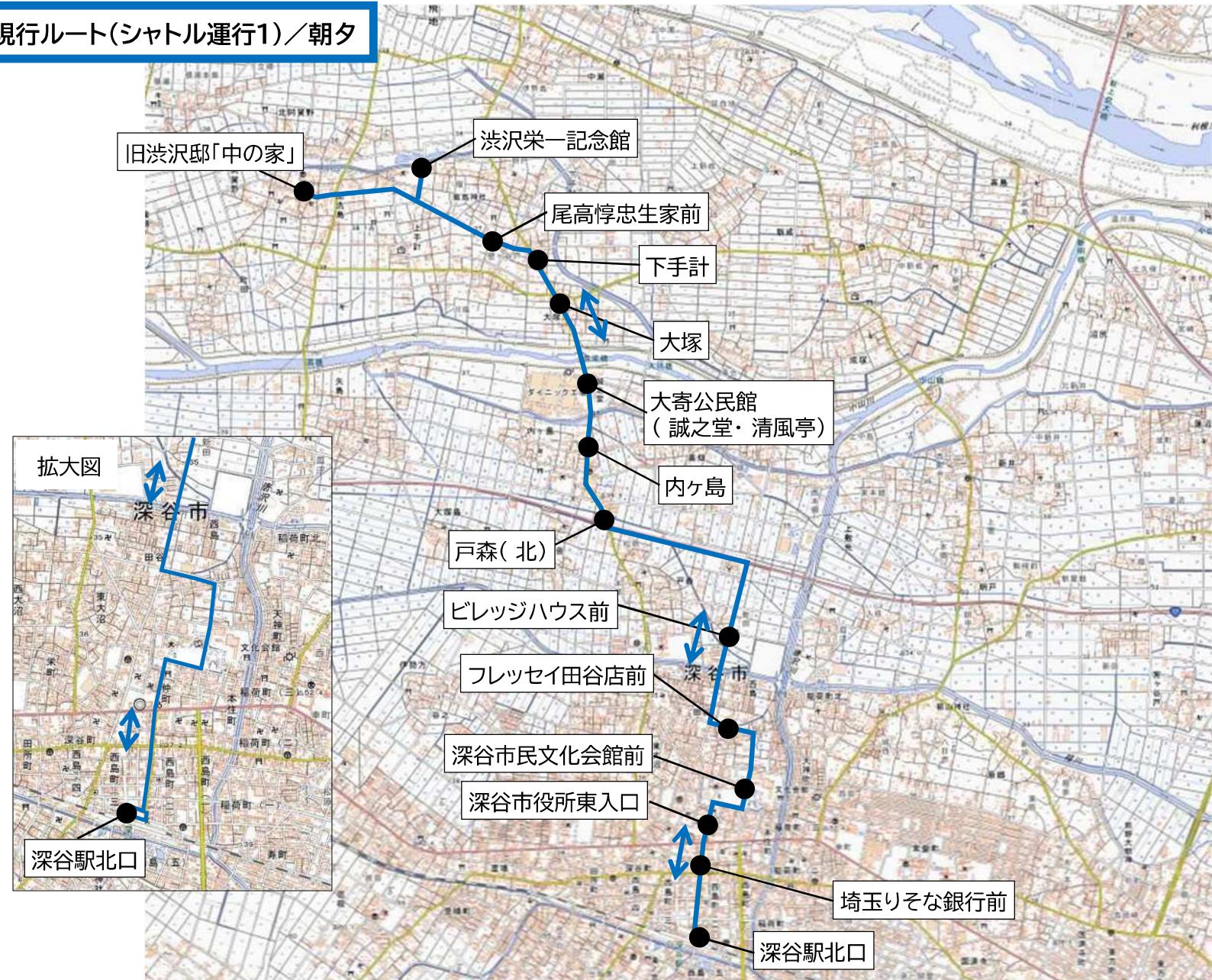
北部便

9

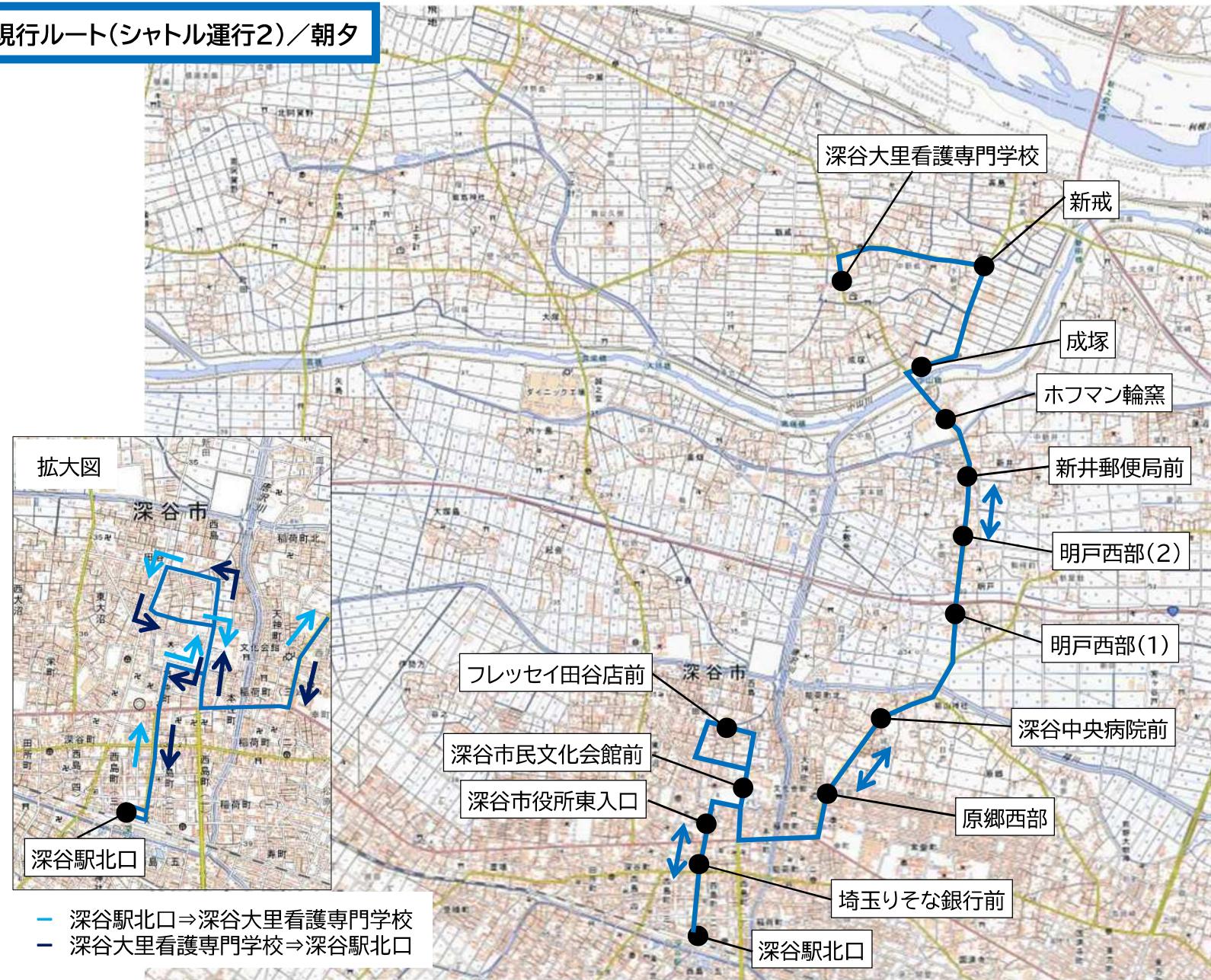
※4月から9月までの183日で集計・分析



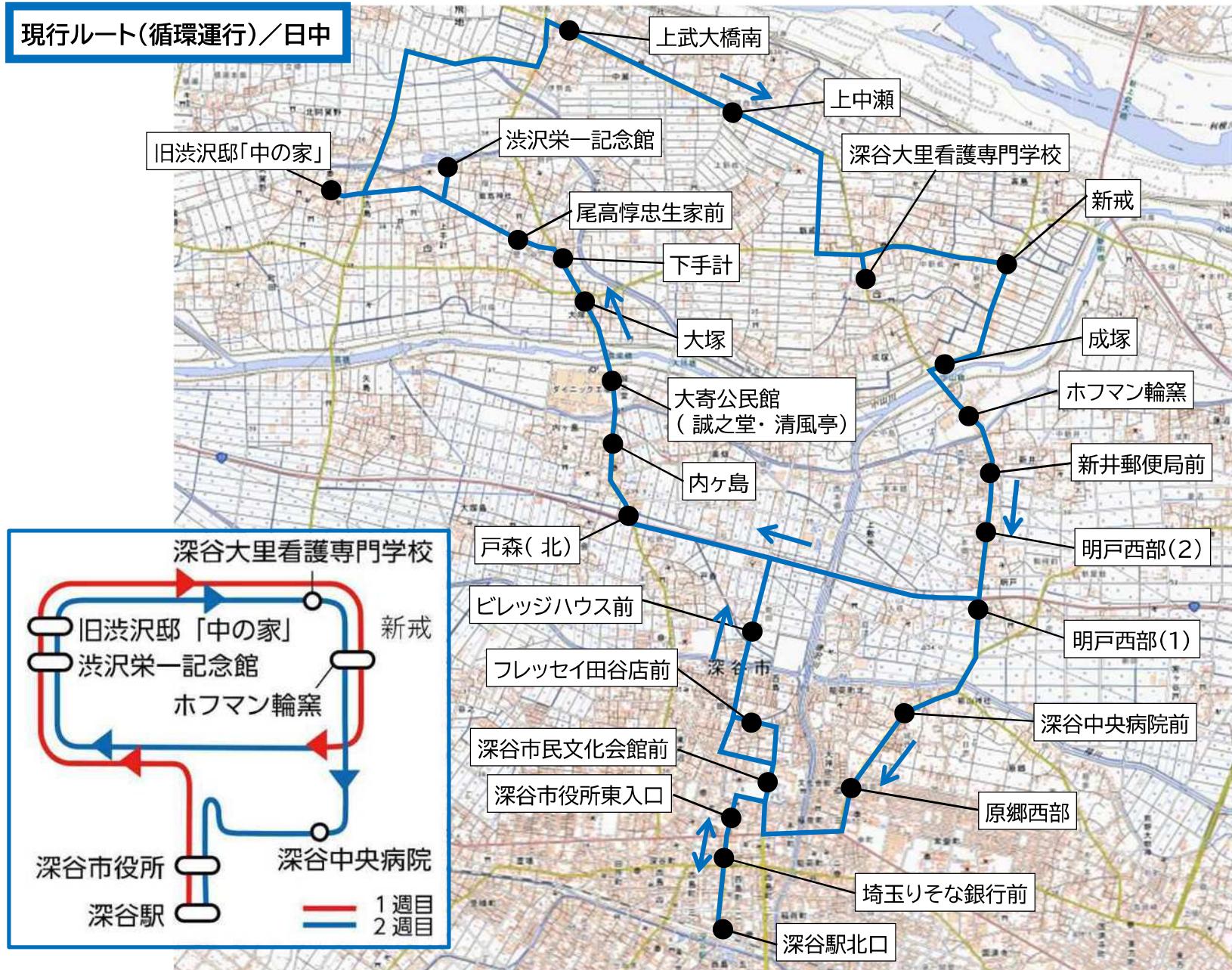
現行ルート(シャトル運行1)/朝夕



現行ルート(シャトル運行2)/朝夕



現行ルート(循環運行)／日中



新ルート案／終日



定時定路線の利用実績（令和6年度）

東部便

14



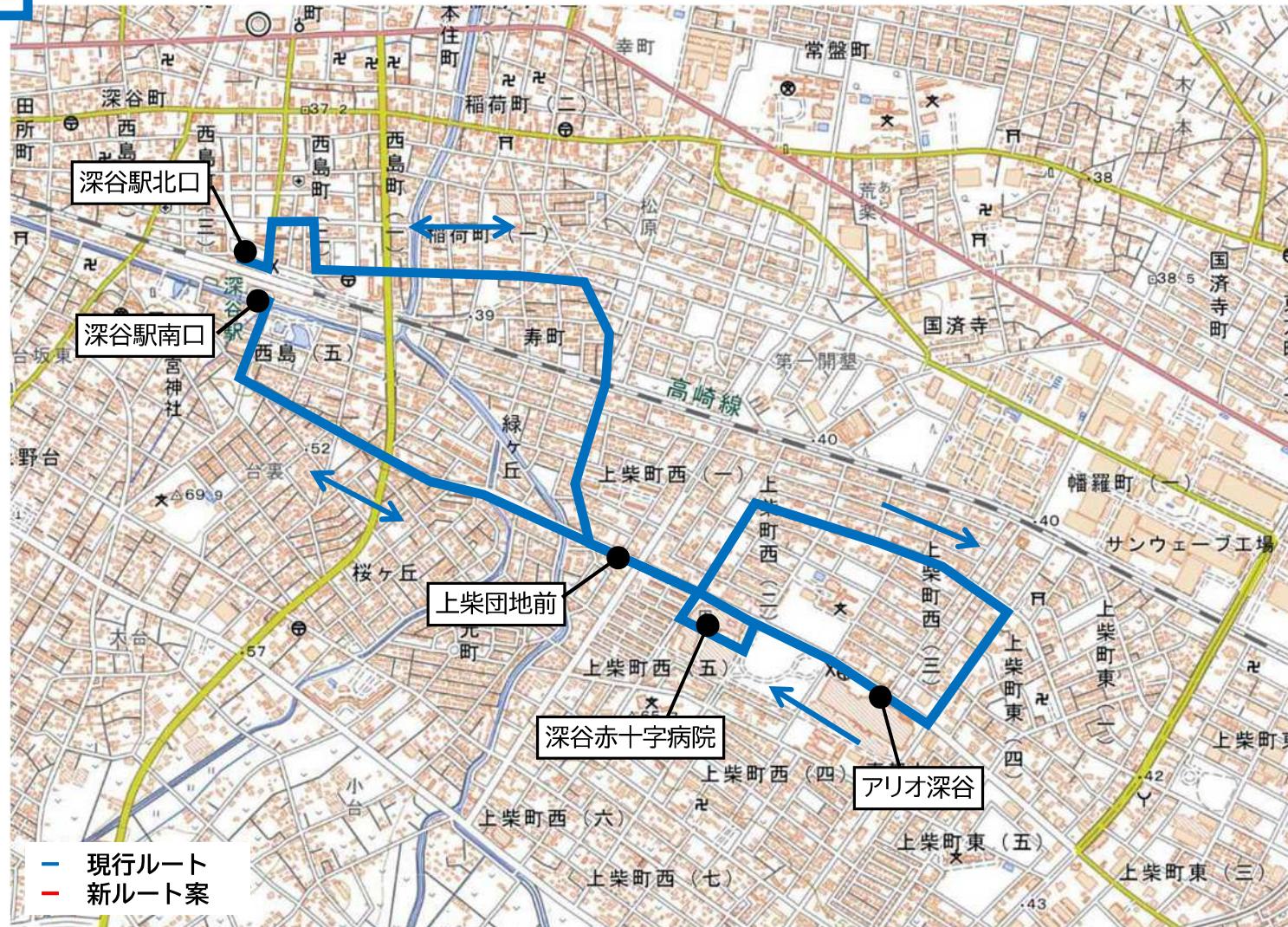
バス停別利用者数（人/日）

- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 5
- 5+

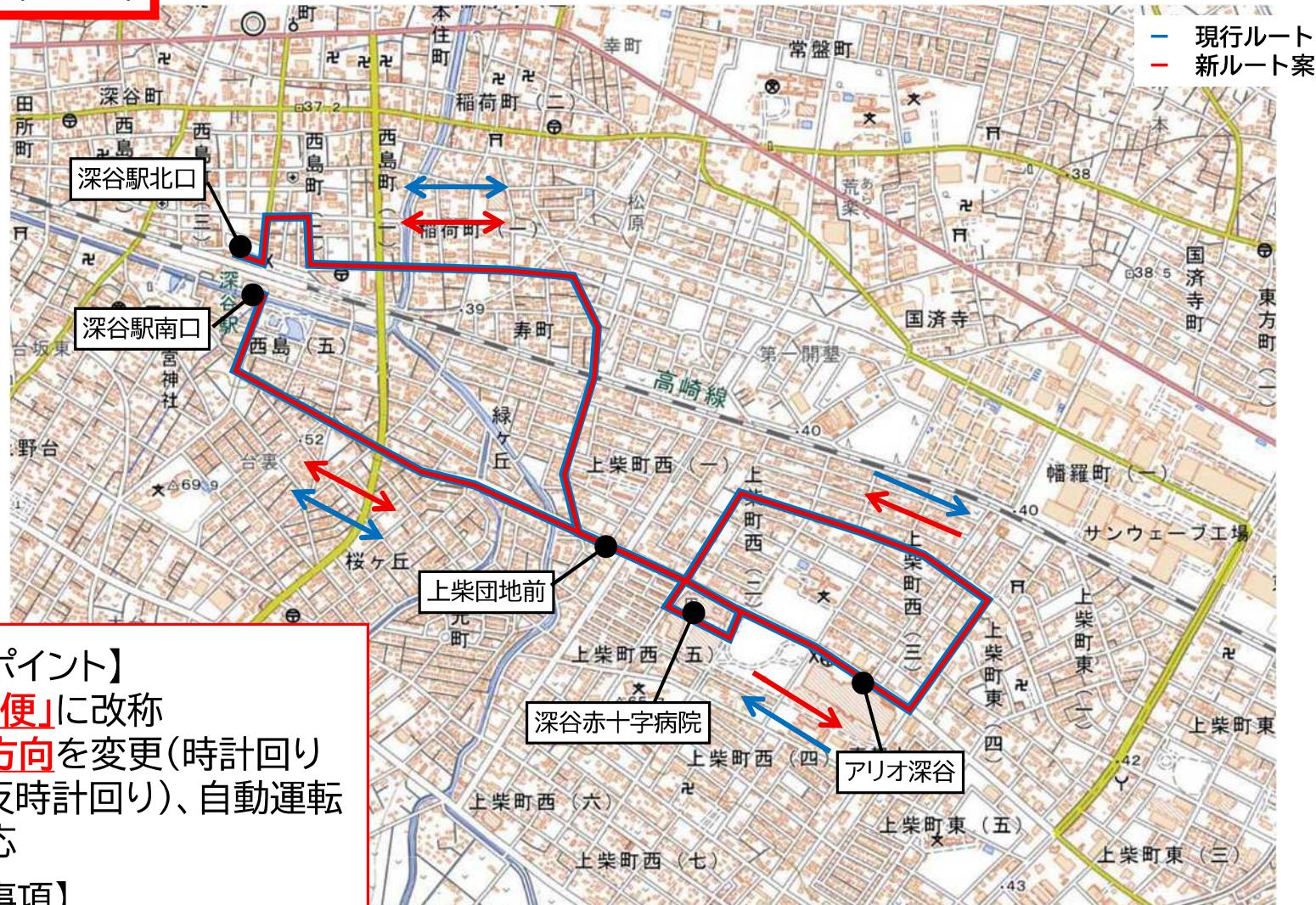
路線

- 北部シャトル便
- 南部シャトル便
- 東部シャトル便
- 西部シャトル便

現行ルート



新ルート案(R9.4~)



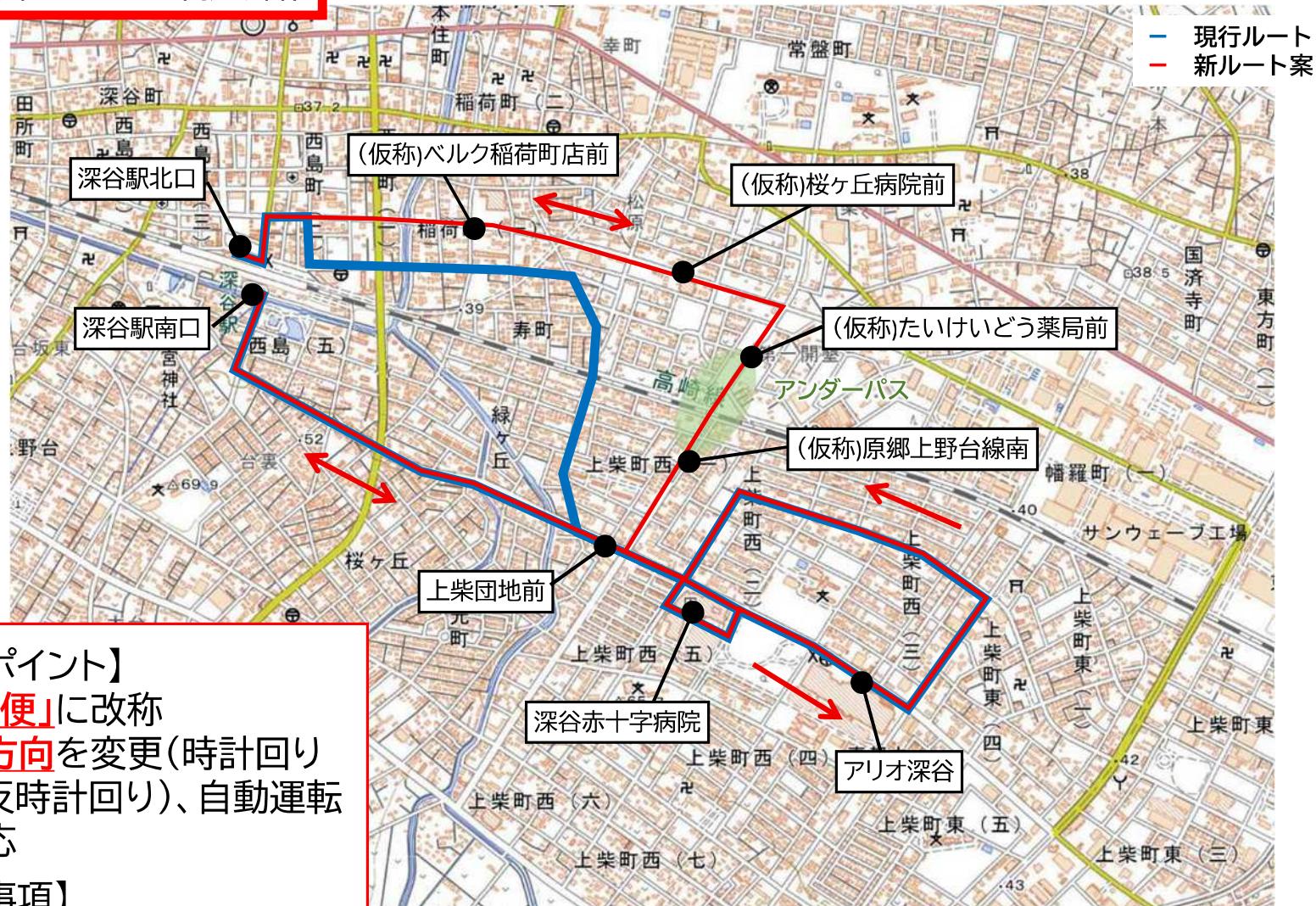
【再編ポイント】

- ・**「東部便」**に改称
- ・**運行方向**を変更(時計回りから反時計回り)、自動運転に対応

【留意事項】

- ・アンダーパス開通までは現行と同じルートを走行

新ルート案(アンダーパス開通以降)



【再編ポイント】

- ・「東部便」に改称
- ・運行方向を変更(時計回りから反時計回り)、自動運転に対応

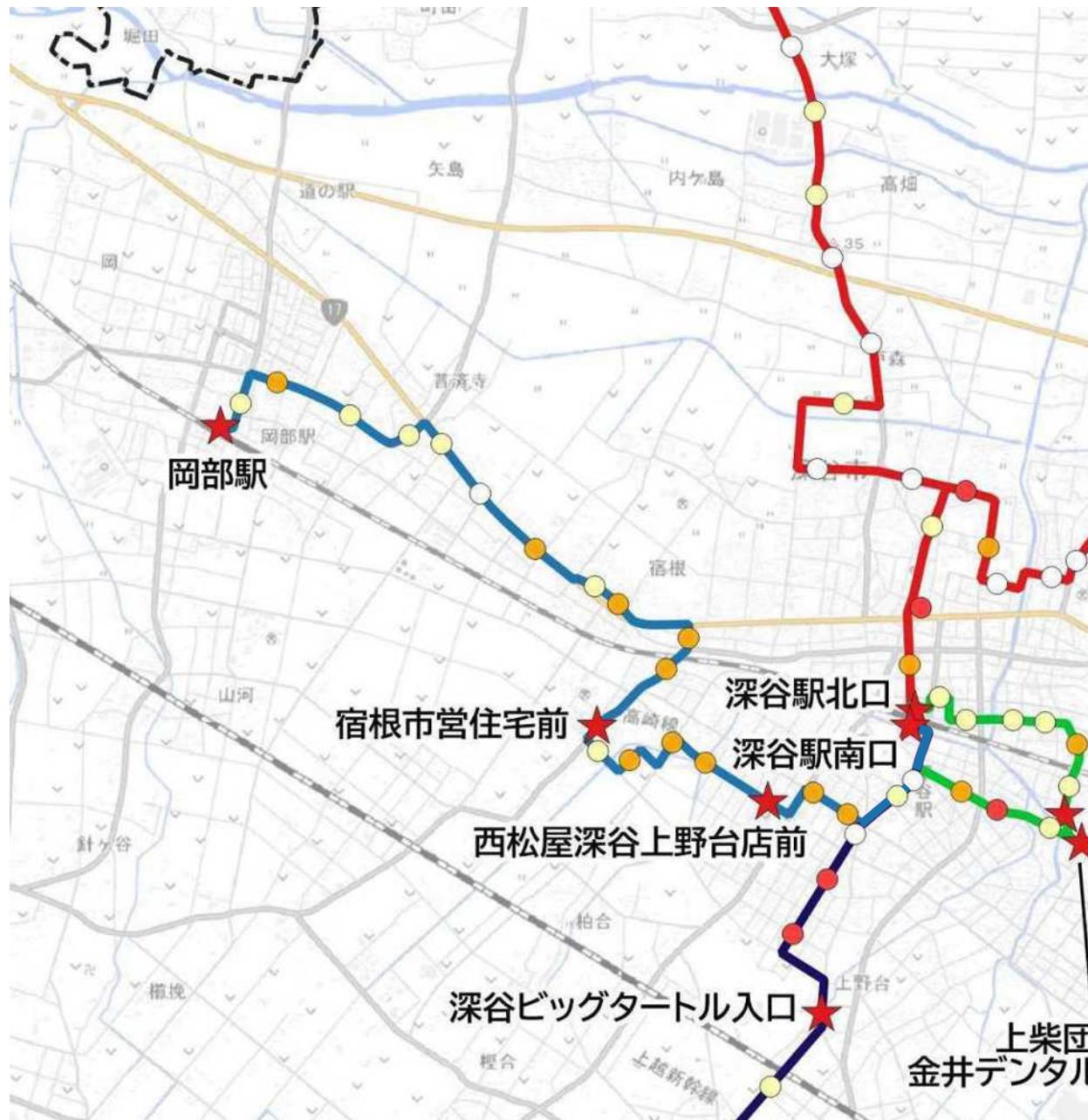
【留意事項】

- ・アンダーパス開通までは現行と同じルートを走行

定時定路線の利用実績（令和6年度）

西部便

18



バス停別利用者数（人/日）

- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 5
- ★ 5 -

路線

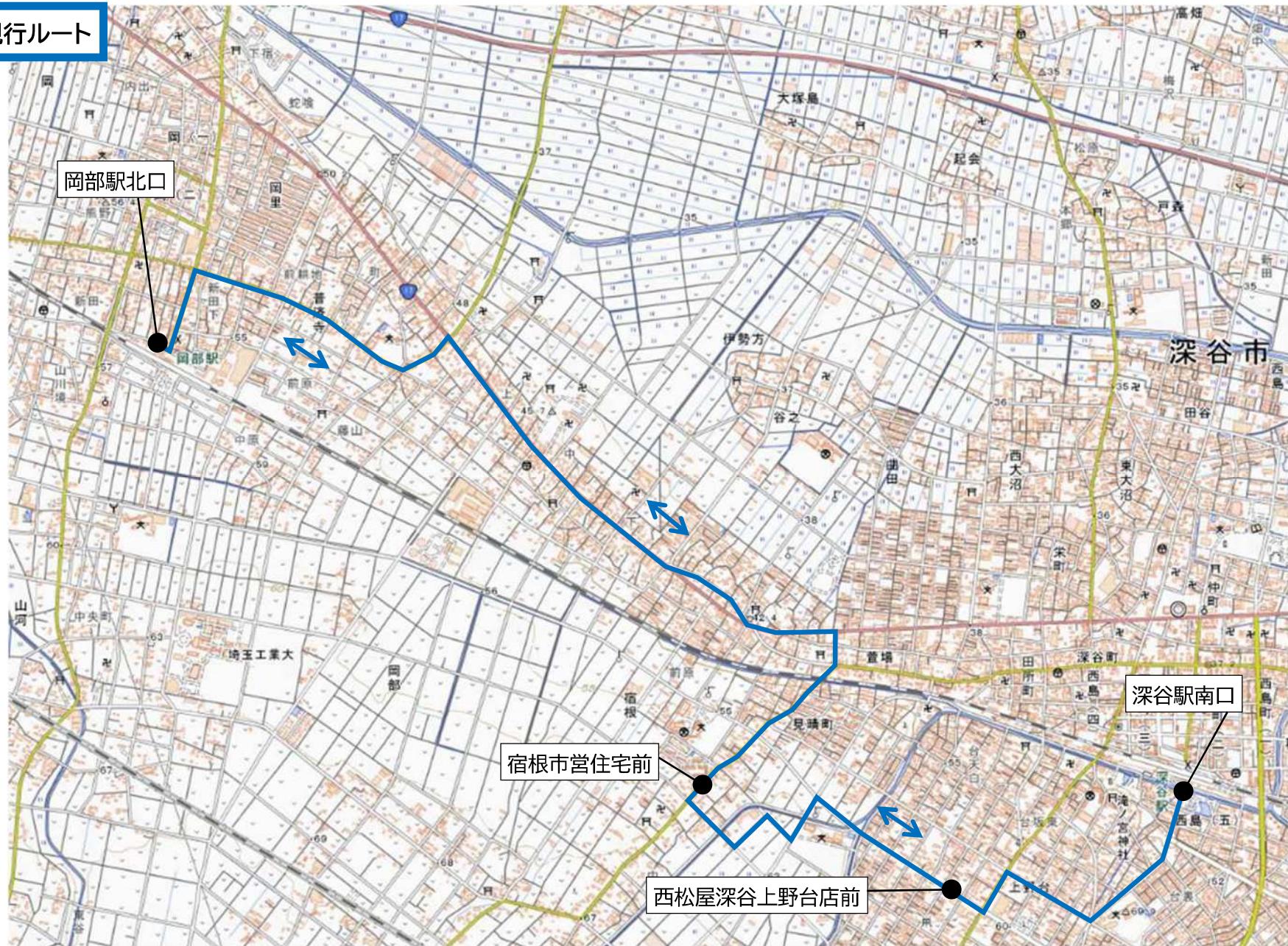
- 北部シャトル便
- 南部シャトル便
- 東部シャトル便
- 西部シャトル便

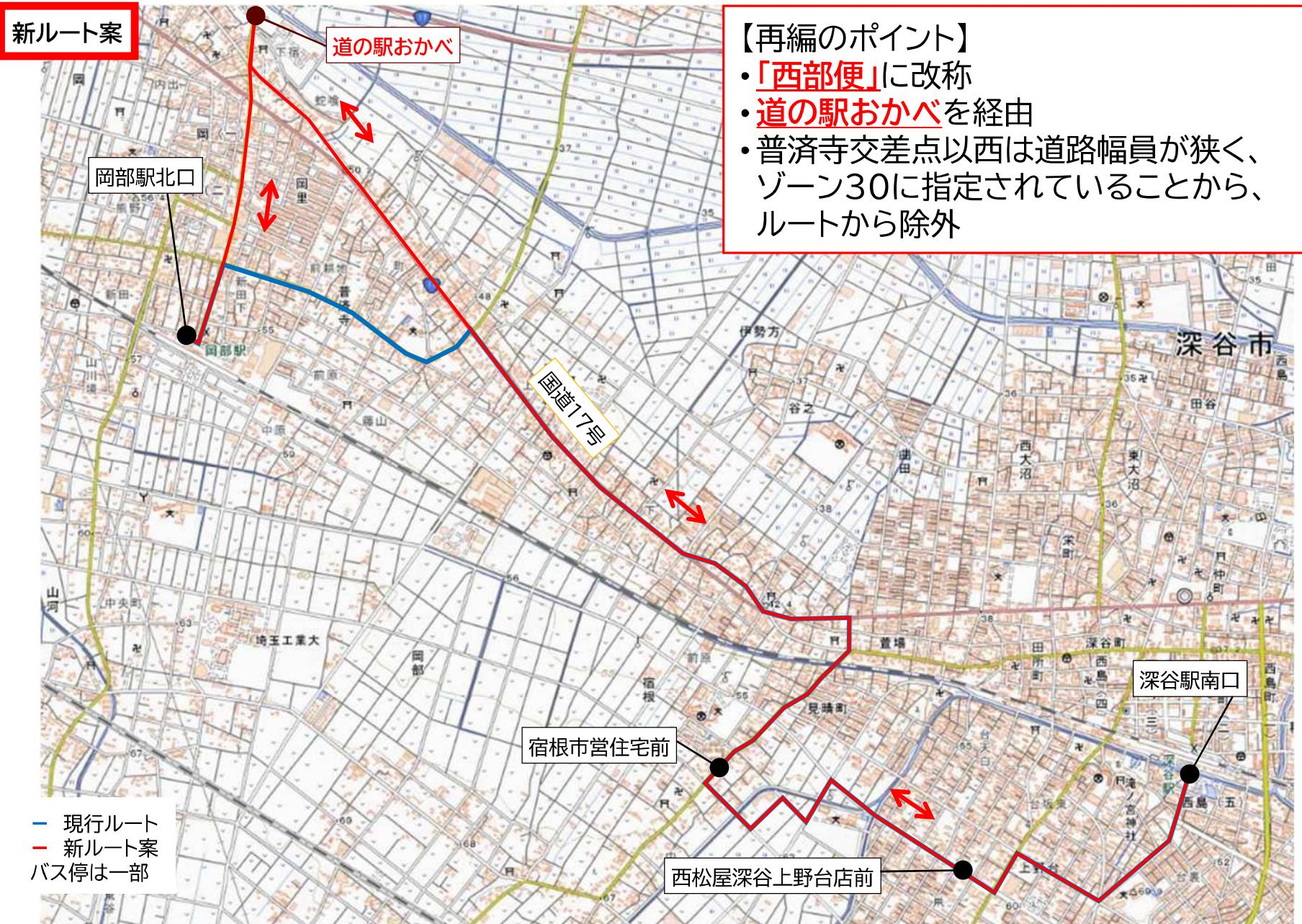
ルート再編検討

西部便

19

現行ルート





定時定路線の利用実績（令和6年度）

南部便

21



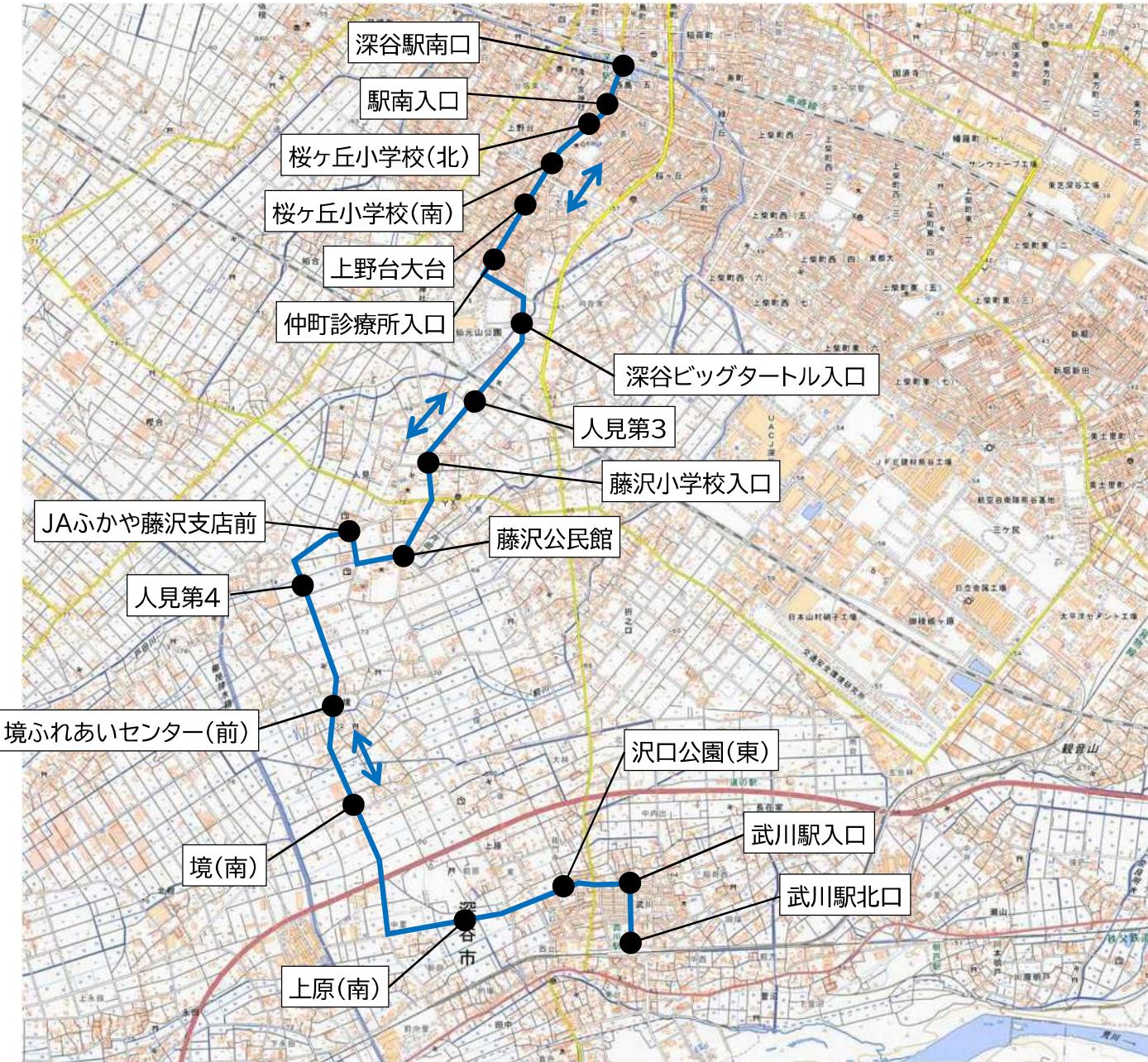
バス停別利用者数（人/日）

- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 3
- ◆ 3 - 5
- ★ 5 -

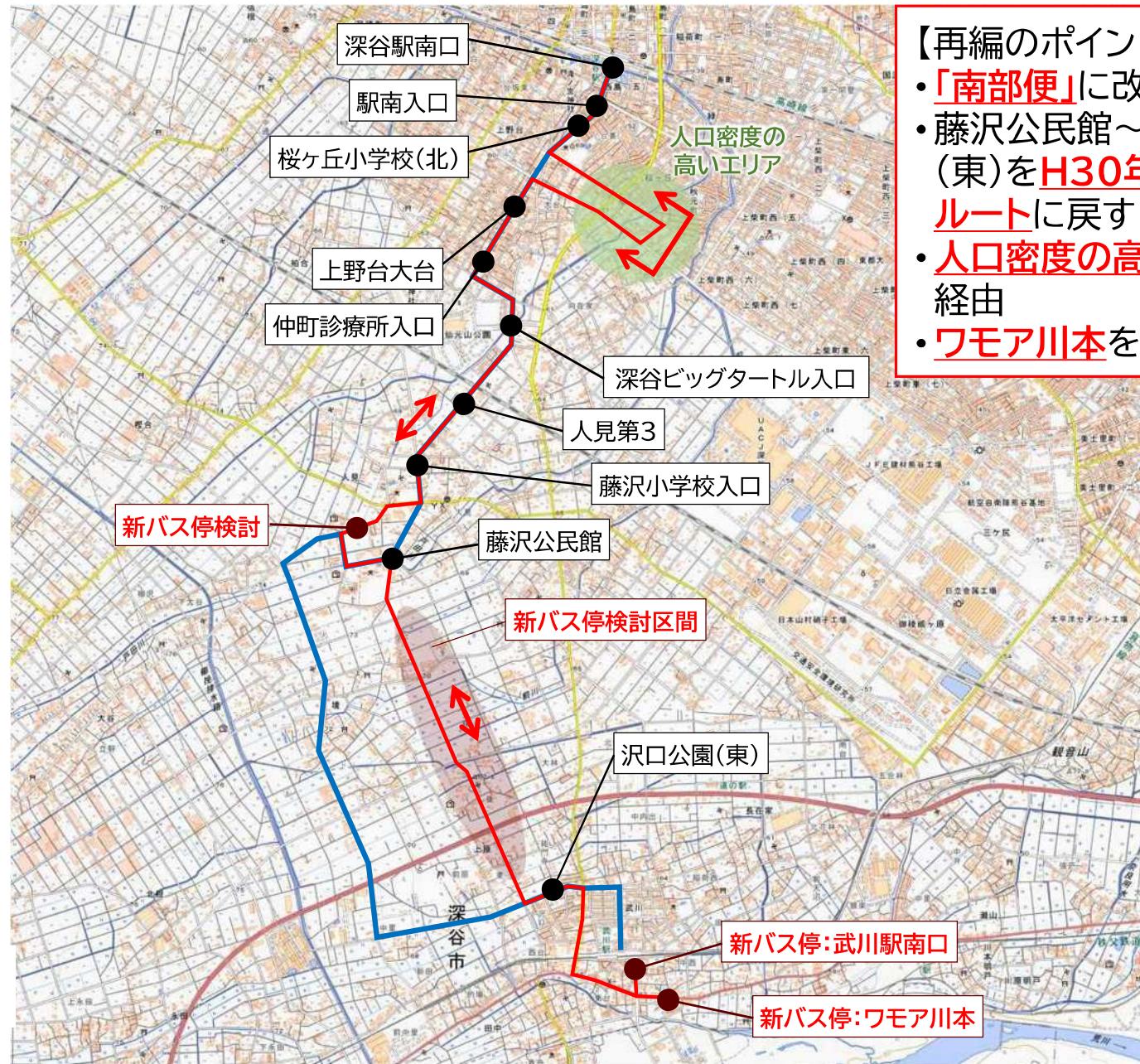
路線

- 北部シャトル便
- 南部シャトル便
- 東部シャトル便
- 西部シャトル便

現行ルート



新ルート案





【再編のポイント】

- ・藤沢公民館～沢口公園(東)をH30年以前のルートに戻す
→経路・所要時間の短縮
- ・人口密度の高いエリアを経由
→利用増を見込む
- ・ワモア川本を経由
→利用増を見込む

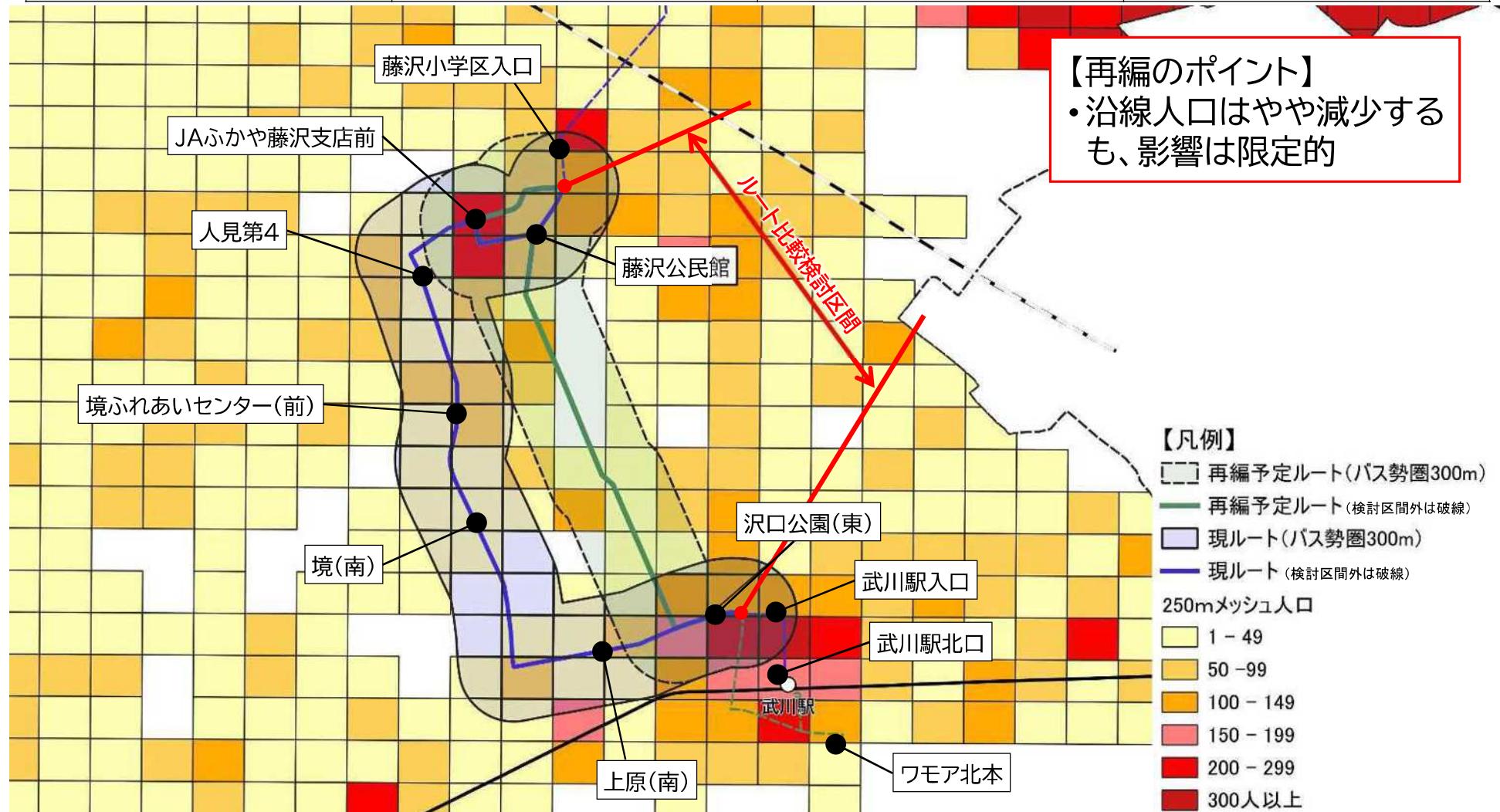
«再編前後の距離と時間»

	現行	新ルート案
距離	9.1Km	10.5km
所要時間	27分	32分

※時速20kmで計算

- 南部シャトル便(現行ルート)
- - 南部シャトル便(新ルート案)
- 現行バス停（一部）
- 新規バス停案（検討中）

バス勢圏300m	圏域内人口 (令和2年国勢調査を基に集計)	圏域内民家数 (航空写真より簡易的に判別)	所要時間(時速20km) (藤沢小学校入口～沢口公園(東))
現行ルートから300m以内	3,525.1人	約2,500軒	約15分
再編案から300m以内	3,266.4人	約2,200軒	約12分



再編まとめ

再編前（現行）					
路線名称	北部シャトル便+周遊便		東部 シャトル便	西部 シャトル便	南部 シャトル便
運行形式	往復運行	循環運行	往復運行	往復運行	往復運行
起終点	深谷駅北口 ↓ 旧渋沢邸 「中の家」	深谷駅北口 ↓ 深谷大里看護専門学校	深谷駅北口 ↓ 深谷駅北口	深谷駅北口 ↓ 深谷駅南口	深谷駅南口 ↓ 岡部駅 ↓ 武川駅北口
運行距離	7.5km (片道)	8.8km (片道)	36.7km (2周)	5.5km (片道)	7.3km (片道)
所要時間*	23分	26分	110分	17分	22分
運行便数	8便	8便	2便	20便	20便
運行日数	359日				
運休日	12月29日～翌年1月3日（6日）				
運行時間	概ね6時30分～19時30分				
運賃	1乗車200円（一律、障害者及び運転免許返納者は100円）				
車両台数	1台		1台	1台	1台
運行事業者	深谷観光バス(株)		花園観光バス(株)		
自動運転	-	-	○	-	-

再編後（令和9（2027）年4月～）				
路線名称	北部便	東部便	西部便	南部便
運行形式	循環運行	往復運行	往復運行	往復運行
起終点	深谷駅北口 ↓ 深谷駅北口	深谷駅北口 ↓ 深谷駅南口	深谷駅南口 ↓ 岡部駅	深谷駅南口 ↓ 武川駅南口
運行距離	20.2km（1周）	6.5km（片道）	9.1km（片道）	10.5km（片道）
所要時間*	61分	20分	27分	32分
運行便数	10便程度	20便程度	18~20便程度	18便程度
運行日数	359日			
運休日	12月29日～翌年1月3日（6日）			
運行時間	概ね6時30分～19時30分			
運賃	1乗車200円（一律、障害者及び運転免許返納者は100円）			
車両台数	1台	1台	1台	1台
運行事業者	深谷観光バス（株）		花園観光バス（株）	
自動運転	○	○（導入を検討）	—	—

※太字は変更箇所

※バス停は令和8年度に関係機関等と調整のうえ決定していく。

深谷市コミュニティバス「くるリン」

デマンドタクシー

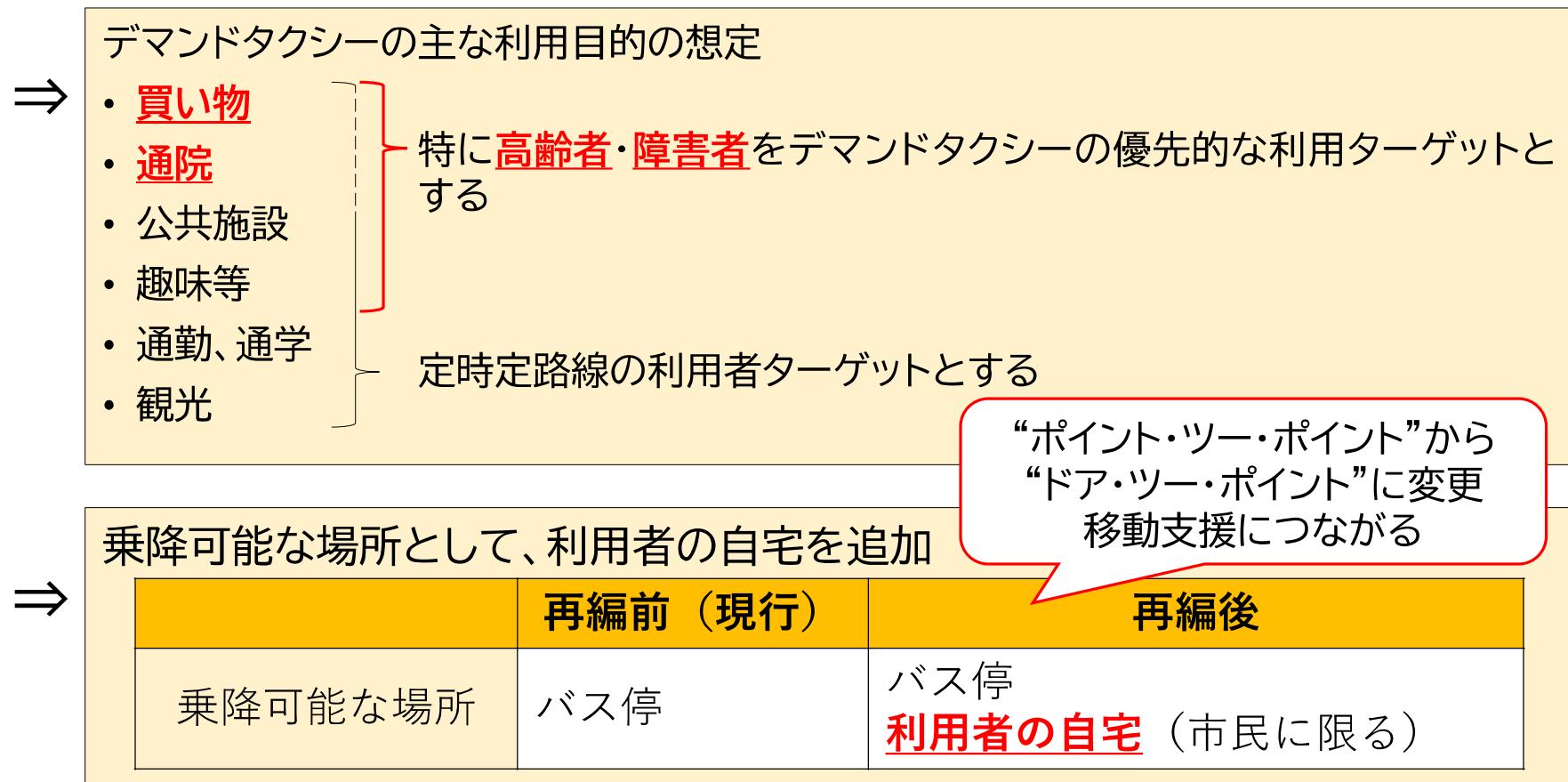
(現: デマンドバス)

再編検討

※ドア・ツー・ポイントへの変更に伴い、
「デマンドバス」から「デマンドタクシー」に改称する

利用ターゲットの明確化

- 総合計画基本方針の「誰一人取り残さない」や地域公共交通計画基本方針の「誰もが安心して利用できる」という考え方の下、デマンドタクシーの利用を特に必要とする高齢者や障害者の利用をできるだけ妨げないようにする
- 利用者ターゲットの優先順位をしっかりと定め、通勤通学で恒常に占用するような利用を控えていただくこととし、デマンドタクシー利用登録時にはその旨を登録者に伝え周知を図る



運行時間の検討 (令和6年度 デマンドタクシーの利用実績)

- ・近隣自治体と比べて運行時間が長く、一般タクシーに対する民業圧迫のおそれがある
- ・利用ターゲットとして想定する高齢者の利用は主に9~15時台である

⇒ **運行時間の短縮を検討する**

- ・7時台の利用件数は3,331件(他の時間帯と比べて5番目に多い)、利用人数は450件(2番目に少ない)
- ・8時台利用への影響を避ける必要がある

⇒ **7時台は、引き続き利用時間帯に含める**

- ・18時台の利用件数1,734件(最も少ない)、利用人数は366件(最も少ない)

⇒ **18時台は、利用時間帯から除外する**

■年代別発車時間帯別集計(利用件数) ※利用された回数を計上 ※全体の上位20を強調 ※単位:件

(延べ件数)	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	全体
0代	23	266	75	44	127	67	105	45	49	69	10	880
(割合)	(0.7%)	(7.0%)	(2.2%)	(1.2%)	(4.6%)	(1.7%)	(4.0%)	(1.4%)	(1.8%)	(2.7%)	(0.6%)	(2.6%)
10代	322	104	263	98	143	163	91	148	202	304	126	1,964
(割合)	(9.7%)	(2.8%)	(7.7%)	(2.6%)	(5.2%)	(4.2%)	(3.4%)	(4.5%)	(7.5%)	(12.0%)	(7.3%)	(5.8%)
20代	339	380	111	346	125	178	261	94	317	207	318	2,676
(割合)	(10.2%)	(10.1%)	(3.3%)	(9.3%)	(4.5%)	(4.6%)	(9.9%)	(2.9%)	(11.8%)	(8.2%)	(18.3%)	(7.9%)
30代	112	645	174	103	65	164	154	374	109	128	224	2,252
(割合)	(3.4%)	(17.1%)	(5.1%)	(2.8%)	(2.3%)	(4.2%)	(5.8%)	(11.5%)	(4.1%)	(5.0%)	(12.9%)	(6.7%)
40代	544	287	153	70	228	168	146	243	134	213	151	2,337
(割合)	(16.3%)	(7.6%)	(4.5%)	(1.9%)	(8.2%)	(4.3%)	(5.5%)	(7.5%)	(5.0%)	(8.4%)	(8.7%)	(6.9%)
50代	844	264	306	236	227	327	206	269	322	219	232	3,452
(割合)	(25.3%)	(7.0%)	(9.0%)	(6.4%)	(8.2%)	(8.4%)	(7.8%)	(8.3%)	(12.0%)	(8.6%)	(13.4%)	(10.2%)
60代	394	412	243	399	235	282	206	185	225	424	278	3,283
(割合)	(11.8%)	(10.9%)	(7.1%)	(10.7%)	(8.5%)	(7.3%)	(7.8%)	(5.7%)	(8.4%)	(16.7%)	(16.0%)	(9.7%)
70代	539	499	881	794	637	881	563	648	458	663	245	6,808
(割合)	(16.2%)	(13.2%)	(25.9%)	(21.4%)	(23.0%)	(22.7%)	(21.3%)	(19.9%)	(17.1%)	(26.1%)	(14.1%)	(20.2%)
80代	200	861	1,127	1,526	899	1,564	825	1,122	820	283	149	9,376
(割合)	(6.0%)	(22.8%)	(33.2%)	(41.1%)	(32.4%)	(40.3%)	(31.2%)	(34.5%)	(30.6%)	(11.2%)	(8.6%)	(27.8%)
90代以上	14	58	66	99	86	90	91	128	43	26	1	702
(割合)	(0.4%)	(1.5%)	(1.9%)	(2.7%)	(3.1%)	(2.3%)	(3.4%)	(3.9%)	(1.6%)	(1.0%)	(0.1%)	(2.1%)
合計	3,331	3,776	3,399	3,715	2,772	3,884	2,648	3,256	2,679	2,536	1,734	33,730
(割合/全体)	(9.9%)	(11.2%)	(10.1%)	(11.0%)	(8.2%)	(11.5%)	(7.9%)	(9.7%)	(7.9%)	(7.5%)	(5.1%)	(100.0%)

■年代別発車時間帯別集計(利用人数) ※1回以上利用した人を1人として計上 ※全体の上位20を強調 ※単位:人

(延べ件数)	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	全体
0代	17	26	32	38	23	39	30	31	20	20	9	285
(割合)	(3.8%)	(2.9%)	(2.9%)	(3.1%)	(2.2%)	(3.0%)	(2.7%)	(3.5%)	(2.2%)	(3.2%)	(2.5%)	(2.9%)
10代	22	31	46	46	47	52	47	44	62	61	47	505
(割合)	(4.9%)	(3.5%)	(4.1%)	(3.8%)	(4.5%)	(4.0%)	(4.3%)	(4.9%)	(7.0%)	(9.9%)	(12.8%)	(5.1%)
20代	46	41	35	31	40	51	45	49	49	37	28	452
(割合)	(10.2%)	(4.6%)	(3.1%)	(2.5%)	(3.8%)	(3.9%)	(4.1%)	(5.5%)	(5.5%)	(6.0%)	(7.7%)	(4.6%)
30代	39	55	67	57	51	80	53	50	53	43	25	573
(割合)	(8.7%)	(6.2%)	(6.0%)	(4.7%)	(4.8%)	(6.2%)	(4.8%)	(5.6%)	(6.0%)	(7.0%)	(6.8%)	(5.8%)
40代	34	40	59	47	54	75	79	58	63	63	47	619
(割合)	(7.6%)	(4.5%)	(5.3%)	(3.9%)	(5.1%)	(5.8%)	(7.2%)	(6.5%)	(7.1%)	(10.2%)	(12.8%)	(6.3%)
50代	78	101	104	125	102	165	126	111	122	102	80	1,216
(割合)	(17.3%)	(11.3%)	(9.3%)	(10.3%)	(9.7%)	(12.8%)	(11.4%)	(12.4%)	(13.7%)	(16.5%)	(21.9%)	(12.3%)
60代	39	72	103	123	105	136	105	98	102	54	36	973
(割合)	(8.7%)	(8.1%)	(9.2%)	(10.1%)	(10.0%)	(10.5%)	(9.5%)	(11.0%)	(11.5%)	(8.8%)	(9.8%)	(9.8%)
70代	75	214	264	289	234	275	235	167	157	95	51	2,056
(割合)	(16.7%)	(24.0%)	(23.7%)	(23.8%)	(22.2%)	(21.3%)	(21.3%)	(18.7%)	(17.7%)	(15.4%)	(13.9%)	(20.8%)
80代	91	283	375	423	359	385	341	251	235	125	42	2,910
(割合)	(20.2%)	(31.7%)	(33.7%)	(34.8%)	(34.1%)	(29.8%)	(31.0%)	(28.1%)	(26.4%)	(20.3%)	(11.5%)	(29.4%)
90代以上	9	29	29	37	38	35	40	35	26	17	1	296
(割合)	(2.0%)	(3.3%)	(2.6%)	(3.0%)	(3.6%)	(2.7%)	(3.6%)	(3.9%)	(2.9%)	(2.8%)	(0.3%)	(3.0%)
合計	450	892	1,114	1,216	1,053	1,293	1,101	894	889	617	366	9,885
(割合/全体)	(4.6%)	(9.0%)	(11.3%)	(12.3%)	(10.7%)	(13.1%)	(11.1%)	(9.0%)	(9.0%)	(6.2%)	(3.7%)	(100.0%)

運賃の検討 (運行収支率の試算)

- ・運賃は400円とし、主な利用者を想定している65歳以上については値上げ幅を抑えるために300円とする案としていたが、物価上昇等の社会情勢を鑑み、一律300円とする
- ・運行収支率の改善と持続可能な運行のためには、将来的に再度の値上げを検討する必要がある

⇒ 運賃は300円(65歳以上を含む)とし、
障害者割及び免許返納割は200円とする。

■運行収支率試算

現行

① 1乗車あたり 200 円 (高齢者は 200 円、割引は 100 円) の場合 (運賃据置)

1年間の運賃収入	約450万円/年
収支率	8.6%

見直し案

② 1乗車あたり 300 円 (高齢者は 300 円、割引は 200 円) の場合 (値上げ1)

1年間の運賃収入	約850万円/年
収支率	8.9%

65歳以上と65歳未満とで差額を設ける③案より、
運賃収入は100万円ほど減となる

③ 1乗車あたり 400 円 (高齢者は 300 円、割引は 200 円) の場合 (値上げ2)

1年間の運賃収入	約950万円/年
収支率	10.0%

再編まとめ

	再編前（現行）	再編後（令和9（2027）年4月～）
名 称	デマンドバス	デマンドタクシー
利 用 対 象 者	深谷市民、市外在住の障害者	深谷市民、市外在住の障害者
運 行 方 式	ポイント・ツー・ポイント	<u>ドア・ツー・ポイント</u>
乗 降 場 所	バス停	バス停、 <u>利用者の自宅（市民に限る）</u>
運 行 エ リ ア	北部エリア、西部エリア、南部エリア、共通エリア	北部エリア、西部エリア、南部エリア、共通エリア
運 行 時 間	7時～19時（12時～13時を除く）	7時～ <u>18時</u> （12時～13時を除く）
運 行 日 数	359日	359日
運 休 日	12月29日～翌年1月3日	12月29日～翌年1月3日
運 費	1乗車200円 (障害者及び運転免許返納者は100円)	1乗車 <u>300円</u> (障害者及び運転免許返納者は <u>200円</u>)
車両台数	5台	<u>6台</u>
運行事業者	深谷タクシー(有)、花園観光バス(株)	<u>深谷市タクシー協議会</u> (深谷タクシー(有)、深谷合同タクシー(有))

※太字は変更箇所

※バス停は令和8年度に関係機関等と調整のうえ決定していく。

深谷市コミュニティバス「くるリン」再編計画

(素案) 案

令和7年12月

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 計画の対象	2
1－4 運行期間	2
第2章 コミュニティバス「くるリン」の課題整理	3
2－1 機能分担の明確化	3
2－2 交通弱者の移動ニーズへの対応	5
2－3 運行の効率化と収支率の改善	6
2－4 定時定路線の利用促進と運転手不足への対策	7
2－5 デマンドバスの予約システム等のサービス改善	8
第3章 コミュニティバス「くるリン」の再編方針	10
3－1 定時定路線の再編に関する基本方針	10
3－2 デマンドバスの再編に関する基本方針	11
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	12
4－1 再編概要	12
4－2 運行ルート	13
4－3 運行日及び運行時間	17
4－4 運行車両及び運行車両台数	17
4－5 運賃体系	17
4－6 運行体制	18
第5章 コミュニティバス「くるリン」(デマンドタクシー／現：デマンドバス) の再編計画	19
5－1 再編概要	19
5－2 運行方法	19
5－3 運行エリア	20
5－4 運行日及び運行時間	21
5－5 運行車両台数	21
5－6 運賃体系	22
5－7 予約方法	22
5－8 運行体制	22
第6章 コミュニティバス「くるリン」の事業目標	23
6－1 評価指標	23
資料編	24
1 現況整理	24
2 市民アンケート調査	24
3 利用者アンケート調査	24

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12(2000)年よりコミュニティバス「くるリン」の運行を開始し、平成27(2015)年4月に定時定路線とデマンドバスによる現運行となりました。また、令和6(2024)年3月には「深谷市地域公共交通計画」を策定し、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」の実現に向けて各事業に取り組んでいます。

コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)(以下、「定時定路線」という。)は、令和2(2020)年4月の再編により、深谷駅を中心に運行するシャトル型への変更や便数の倍増などの見直しを行いました。本来の計画見直しでは、令和7(2025)年4月に再編を行う予定でしたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたことにより検討に必要な実績データが取得できなかったため、4路線のうち、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現行路線での運行を2年間延長しました。北部シャトル便については、市外から訪れる方の渋沢栄一翁関連施設などへの観光需要に対応するため、計画期間を2年間と定めた上で令和7(2025)年4月に再編を行い、周遊型の運行ルートを採り入れた北部シャトル便+周遊便の運行を開始しました。

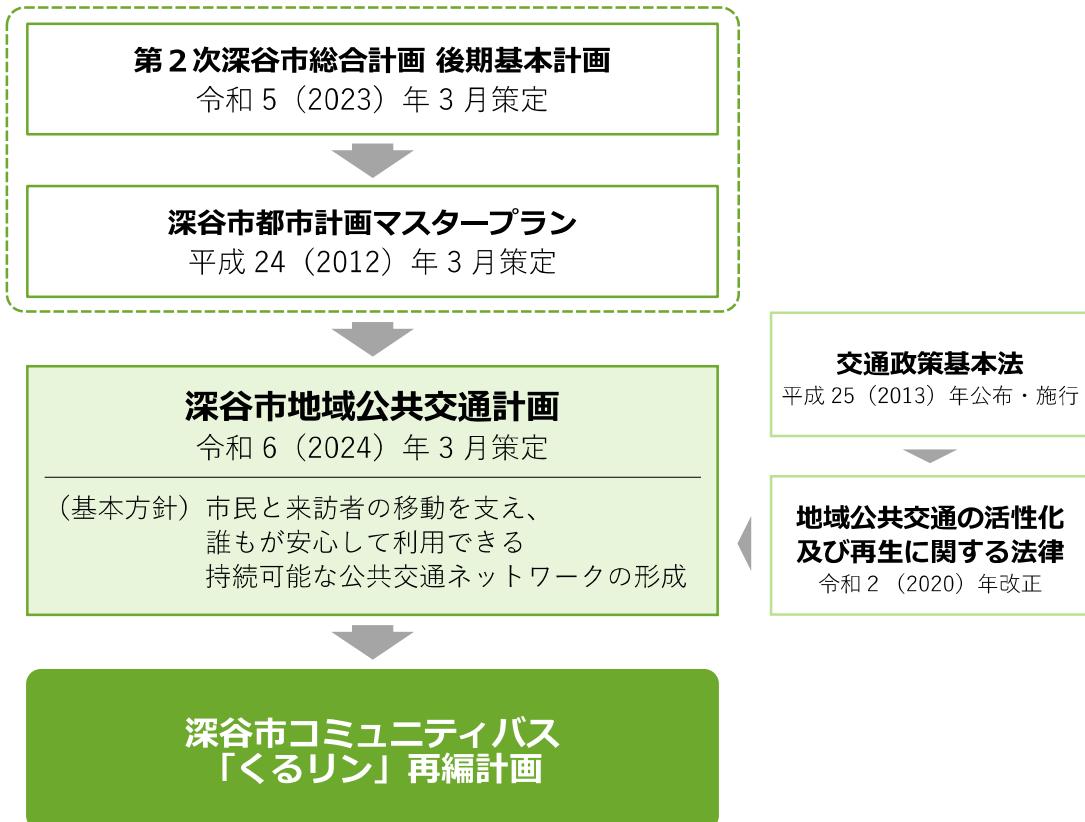
コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)(以下、「デマンドバス」という。)は、令和4(2022)年4月の再編により運行エリアの見直しを行いました。市域を北部・西部・南部・共通の4エリアに分け、北部・西部・南部の3エリアについては、各エリア内の移動及び共通エリアへ直接移動が可能で、乗り継ぎすれば他のエリアへも移動が可能です。また、共通エリアについては、全てのエリアへの移動が可能となっています。高齢者や障害者、民間路線バスや定時定路線のバス停までが遠い方などを中心に、市民の移動を支えています。

このたび、定時定路線及びデマンドバスは、令和9(2027)年3月に現行の計画期間を終えるため、一体的な見直しを行うべく、新たに再編計画を策定します。策定にあたっては、「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定時定路線及びデマンドバスの運行内容の見直しを行います。

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」を実現するための実施計画として位置付けます。

■本計画の位置付け



1 – 3 計画の対象

本計画の対象区域は深谷市内全域とし、対象路線は深谷市内を運行する定時定路線及びデマンドバスとします。

1 – 4 運行期間

本計画に基づく定時定路線及びデマンドバスの運行期間は、令和9(2027)年度から令和13(2031)年度までの5年間とします。

また、令和8(2026)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「くるりん」の課題整理

現況整理や各種アンケート調査結果の分析を踏まえ、定時定路線及びデマンドバスの課題を以下の5つに分けて整理しました。

2-1 機能分担の明確化

デマンドバスは定時定路線と比べて自由度の高い移動が可能ですが、運賃は同額です。そのため、利用者はデマンドバスを選択しやすく、定時定路線とデマンドバスの利用には偏りが生じていると考えられます。実際に、定時定路線の1便あたりの平均利用者数は3.1人（令和6（2024）年度実績）と少ない一方で、デマンドバスは予約がしづらい時間帯があるなど利用需要が高い状況にあります。また、定時定路線の利用目的で最も多いのは通勤・通学（計32.3%）、デマンドバスの利用目的で最も多いのは通院・介護サービス（29.7%）ですが、デマンドバスでも通勤・通学が16.6%に上るなど、共通した利用目的が多いと言えます。

そのため、定時定路線及びデマンドバスの役割分担や主な利用者ターゲットの再定義により、機能分担を明確化する必要があります。また、民間路線バスや一般タクシーなどに対して民業圧迫とならないよう配慮が必要であり、深谷市地域公共交通計画で示した機能分担イメージのように、他の交通機関とのすみ分けを図る必要があります。

■北部シャトル便+周遊便使用車両



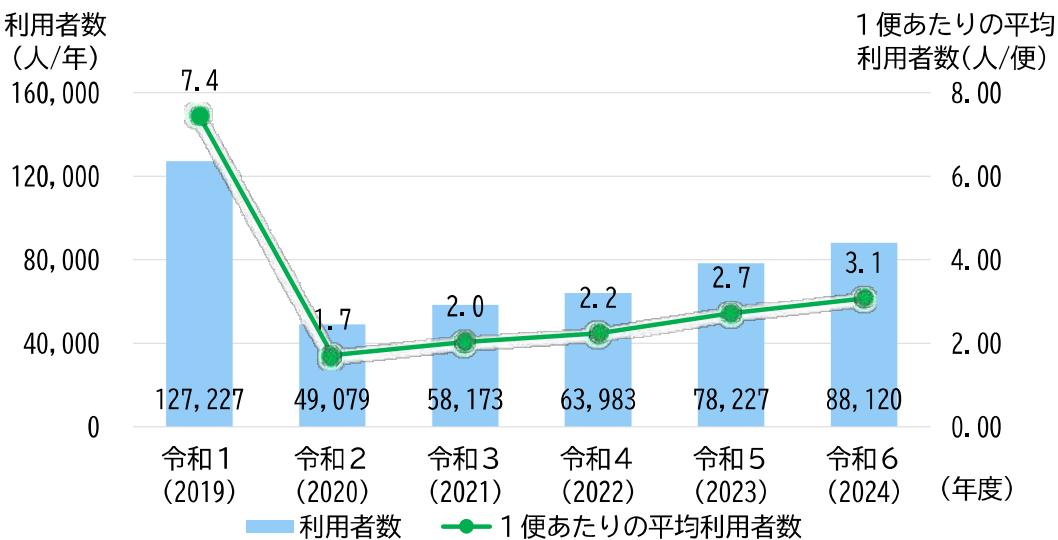
■東部・西部・南部シャトル便使用車両



■デマンドバス使用車両

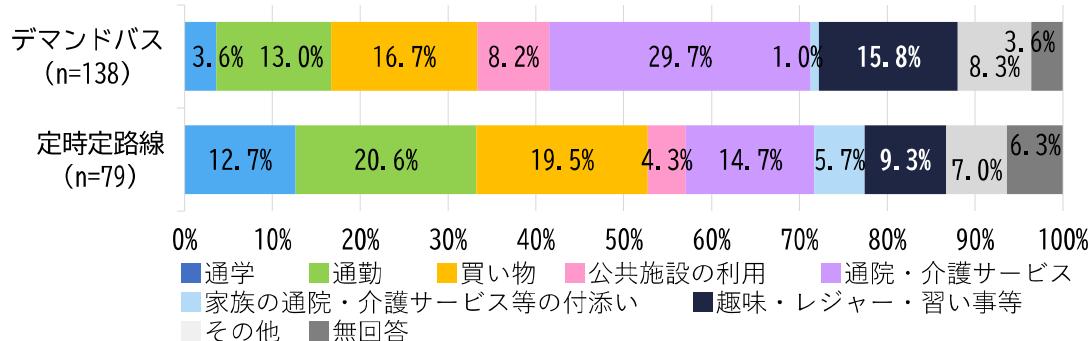


■定時定路線の利用者数の推移



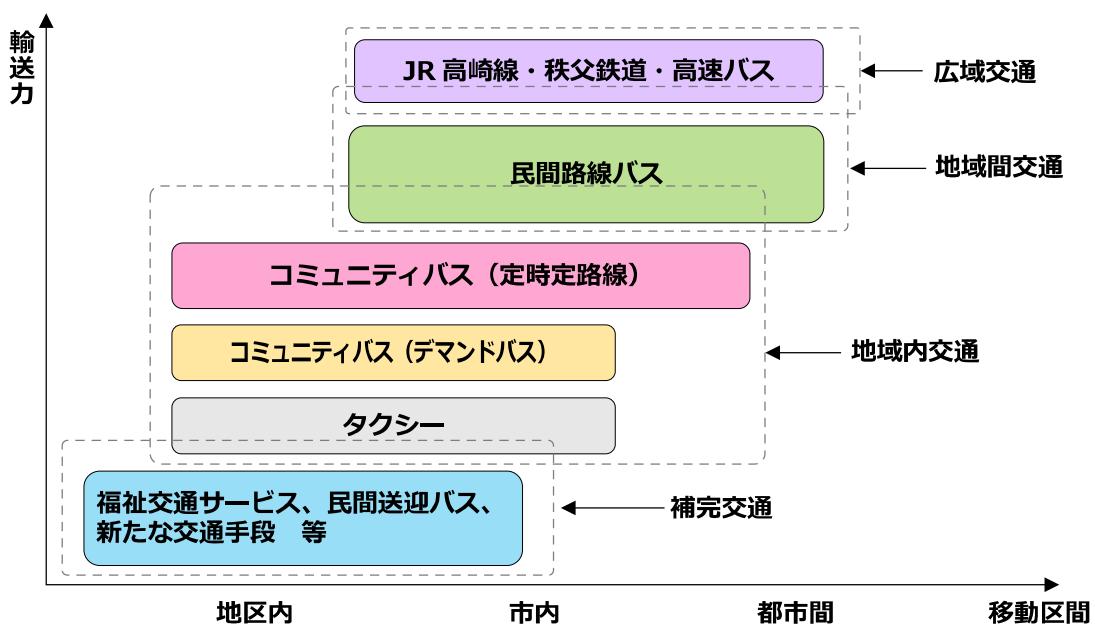
■コミュニティバス「くるりん」の利用目的

利用者アンケート調査（令和7（2025）年2月実施）より



■地域公共交通システムの機能分担イメージ

深谷市地域公共交通計画（令和6（2024）年3月策定）より

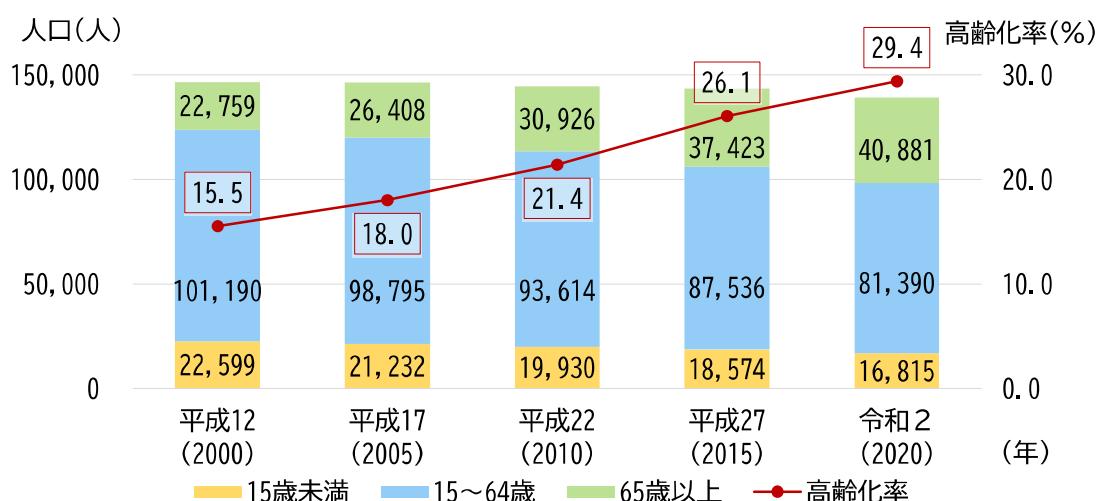


2 – 2 交通弱者の移動ニーズへの対応

高齢化社会が急速に進む中、高齢者の利用が多い定時定路線及びデマンドバスの利用需要もますます増加すると想定されます。

また、定時定路線及びデマンドバスのサービス向上により、運転免許証の返納を促進し、事故リスクの軽減にも寄与することから、高齢者等を中心とした交通弱者の移動ニーズに対応することが重要です。

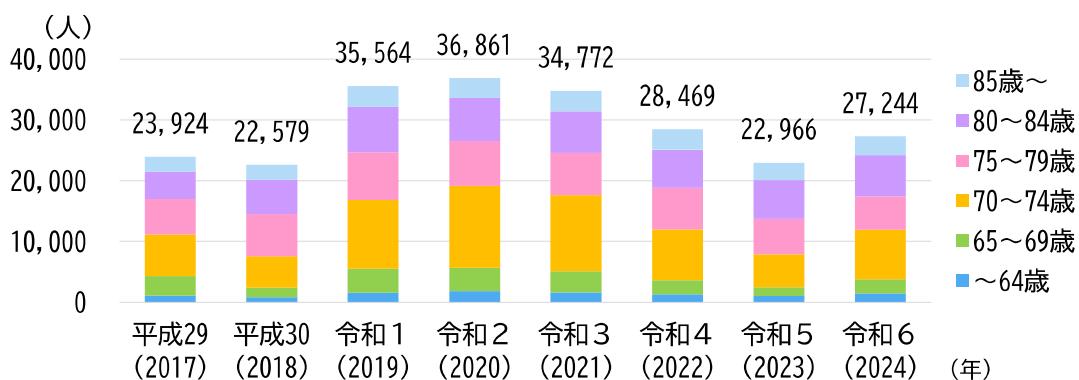
■深谷市の人団人口及び高齢化率の推移 国勢調査より



■デマンドバス利用者の年齢層 令和6（2024）年度実績より



■運転免許返納件数 埼玉県警資料より

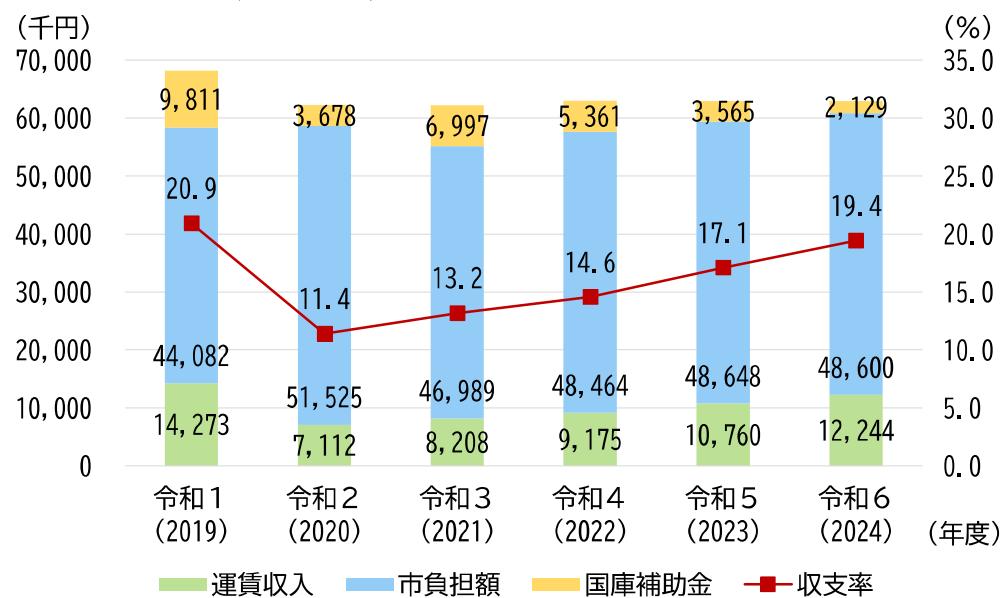


2 – 3 運行の効率化と収支率の改善

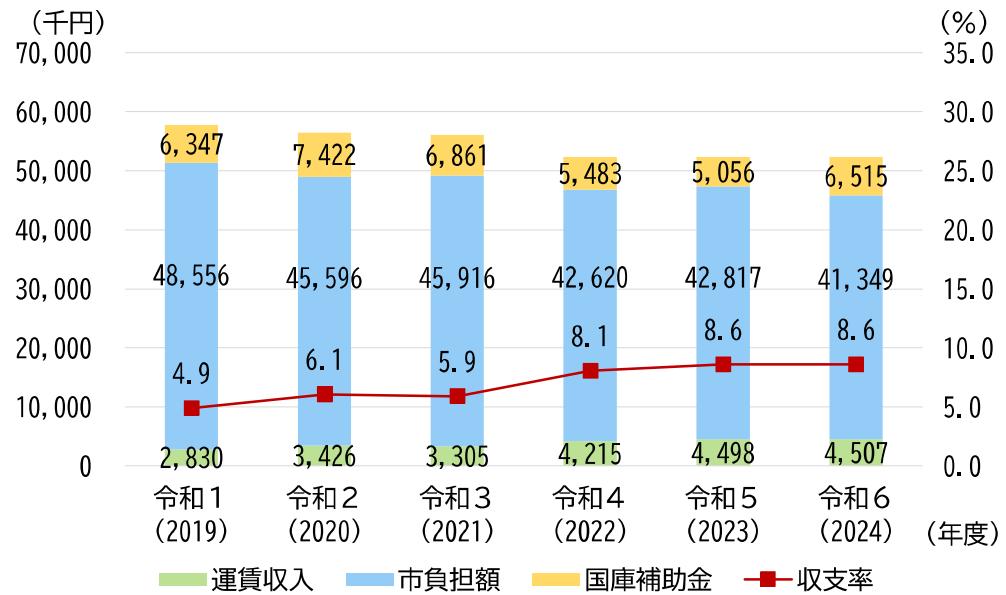
令和 6 (2024) 年度の運行収支率は、定時定路線が 19.4%、デマンドバスが 8.6%となっており、いずれも運行経費の約 8 割以上を市の財源と国庫補助金に依存している状況です。

そのため、運賃の適正化等による収入増と運行の効率化による支出減により、運行収支率の改善を図る必要があります。

■財政負担及び収支率（定時定路線）



■財政負担及び収支率（デマンドバス）

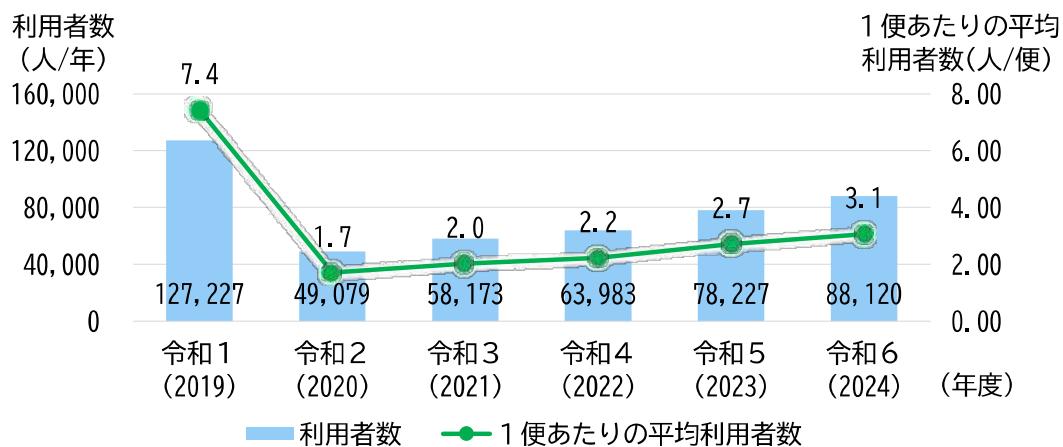


2－4 定時定路線の利用促進と運転手不足への対策

令和6（2024）年度の定時定路線の1便あたりの平均利用者数は3.1人であり、新型コロナウイルス感染症拡大以降、利用者数が少ない状況が続いている。安定した運賃収入を得るためにはさらなる利用促進が必要です。

また、運転手不足や燃料高騰により、公共交通の一端を担う事業者は厳しい状況に置かれています。民間路線バスや一般タクシーの運行事業者からは「運転手への応募件数が減少している」「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」などの声が上がっており、対策が必要な状況にあります。その中で自動運転技術は運転手不足への対策の1つとして考えられ、深谷市では深谷自動運転実装コンソーシアムによる実証実験などの取組を経て、令和7（2025）年4月より北部シャトル便+周遊便で自動運転を導入しました（運転手が乗車し、状況に応じて手動運転に切り替える「自動運転レベル2」での運行です。また、運行便を一部に限定しています）。この機会を活かし、さらなる展開を見据えるため、他路線においても自動運転の実装を検討していく必要があります。

■定時定路線の利用者数の推移（再掲）



■深谷自動運転実装コンソーシアムによる自動運転の実証実験 令和7（2025）年2月の試乗会の様子



■バス運転者の試算 日本バス協会資料より

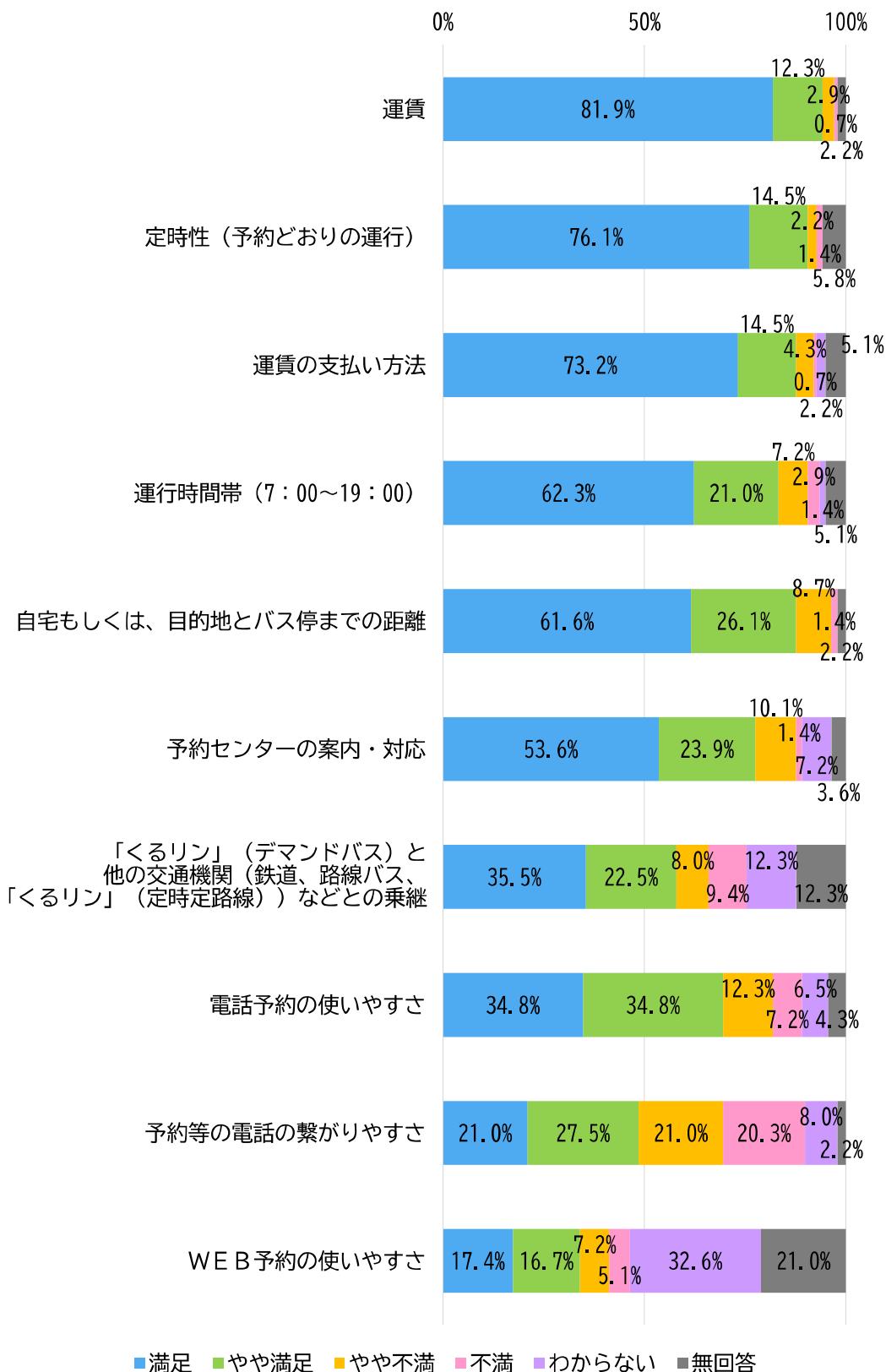


2 – 5 デマンドバスの予約システム等のサービス改善

デマンドバスの利用者を対象にしたアンケート調査によれば、デマンドバスの予約システムに対する満足度が低く、改善を求める声が多い状況にあります。高齢者の利用が多いことからも、電話による予約方法は残しつつ、WEBなどでも予約のしやすいシステムの構築が必要です。

また、利用者数は年々増加しており、利用需要に対してサービス供給が不足していることが考えられます。運行車両台数など、他のサービス水準についても、利便性の向上を図るために見直しが必要です。

■デマンドバスの満足度 利用者アンケート調査(令和7(2025)年2月実施)より



第3章 コミュニティバス「くるリン」の再編方針

第2章で整理した5つの課題を踏まえ、定時定路線及びデマンドバスの再編に関する基本方針を以下のとおり設定しました。

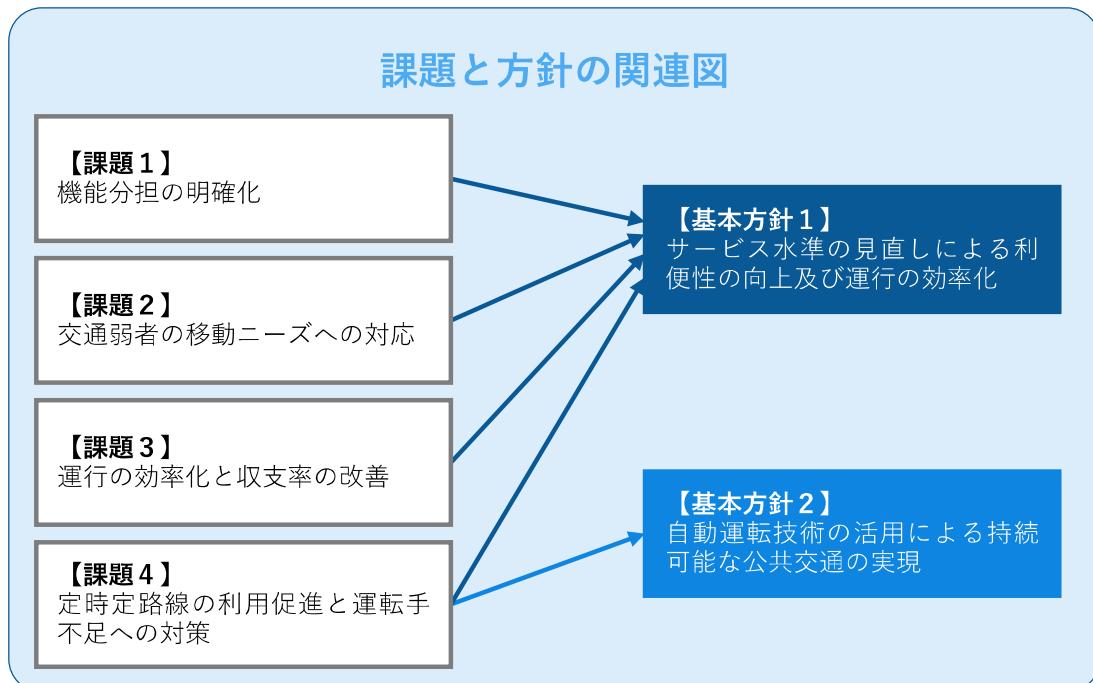
3-1 定時定路線の再編に関する基本方針

基本方針1) サービス水準の見直しによる利便性の向上及び運行の効率化

これまでの利用実績を基に、運行ルートや運行ダイヤなどの各種サービス水準を見直すことで利便性を向上し、利用促進を図るとともに運行の効率化を目指します。

基本方針2) 自動運転技術の活用による持続可能な公共交通の実現

自動運転技術の社会実装に向けた先進的な取組をより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。



3－2 デマンドバスの再編に関する基本方針

基本方針1) サービス水準の見直しによる予約成立率の向上

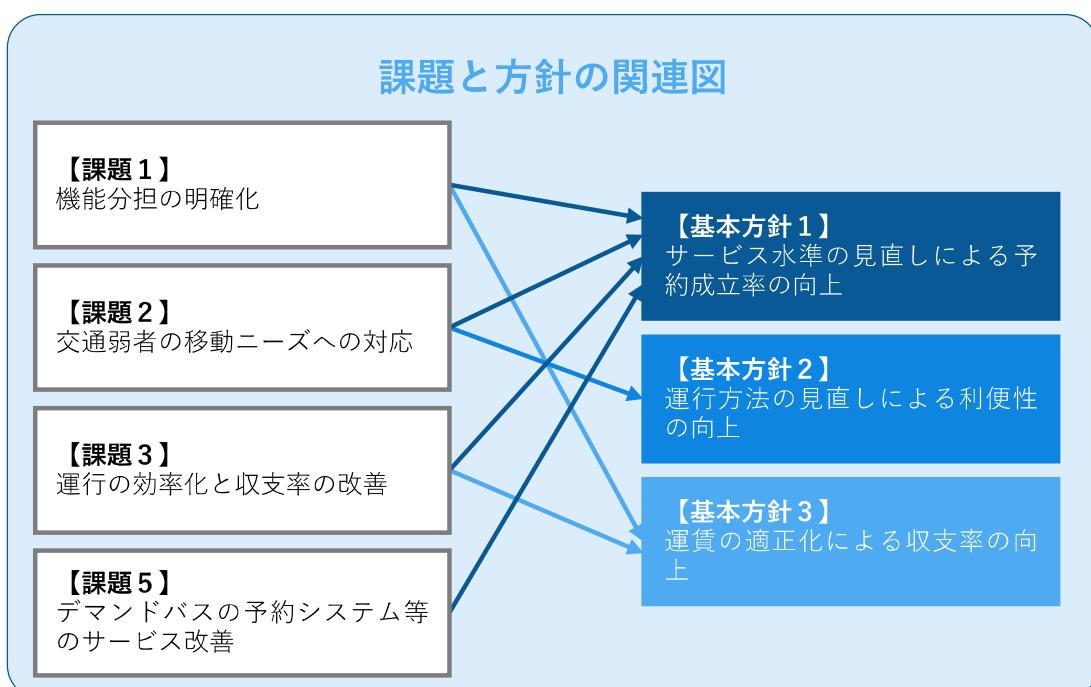
公共交通は誰もが安心して利用できることが重要であり、デマンドバスの利用を特に必要とする高齢者や障害者の利用ができるだけ妨げないようにする必要があります。そのため、高齢者及び障害者による買い物や通院のための利用を優先的な利用ターゲットとして想定し、他の方には一般タクシーや民間路線バス、定時定路線の利用を促しつつ、高齢者や障害者がデマンドバスを予約しやすいようにします。

基本方針2) 運行方法の見直しによる利便性の向上

自宅からの利用を可能にし、乗車までの移動距離を短縮することで、バス停までの移動が困難な方も利用しやすいようにします。また、民業圧迫とならないようタクシー事業者などとの調整を図ります。

基本方針3) 運賃の適正化による収支率の向上

サービス水準の向上に合わせて、運賃を値上げし、運賃収入の増加による収支率の改善を図ります。



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 再編概要

定時定路線を以下のとおり再編します。各路線の名称をシンプルなものに改めます。

再編前（現行）					
路線名称	北部シャトル便+周遊便		東部 シャトル便	西部 シャトル便	南部 シャトル便
運行形式	往復運行		循環運行	往復運行	往復運行
起終点	深谷駅北口 ↓ 旧渋沢邸 「中の家」	深谷駅北口 ↓ 深谷大里看護専門学校	深谷駅北口 ↓ 深谷駅北口	深谷駅北口 ↓ 深谷駅南口	深谷駅南口 ↓ 岡部駅 武川駅北口
運行距離	7.5km (片道)	8.8km (片道)	36.7km (2周)	5.5km (片道)	7.3km (片道)
所要時間*	23分	26分	110分	17分	22分
運行便数	8便	8便	2便	20便	20便
運行日数	359日				
運休日	12月29日～翌年1月3日（6日）				
運行時間	概ね6時30分～19時30分				
運賃	1乗車200円（一律、障害者及び運転免許返納者は100円）				
車両台数	1台		1台	1台	1台
運行事業者	深谷観光バス（株）		花園観光バス（株）		
再編後（令和9（2027）年4月～）					
路線名称	北部便	東部便	西部便	南部便	
運行形式	循環運行	往復運行	往復運行	往復運行	
起終点	深谷駅北口 ↓ 深谷駅北口	深谷駅北口 ↓ 深谷駅南口	深谷駅南口 ↓ 岡部駅	深谷駅南口 ↓ 武川駅南口	
運行距離	20.2km（1周）	6.5km（片道）	9.1km（片道）	10.5km（片道）	
所要時間*	61分	20分	27分	32分	
運行便数	10便程度	20便程度	18～20便程度	18便程度	
運行日数	359日				
運休日	12月29日～翌年1月3日（6日）				
運行時間	概ね6時30分～19時30分				
運賃	1乗車200円（一律、障害者及び運転免許返納者は100円）				
車両台数	1台	1台	1台	1台	
運行事業者	深谷観光バス（株）		花園観光バス（株）		

* 時速20kmで計算 ※**太字**は変更箇所
※バス停は令和8（2026）年度に関係機関等と調整のうえ決定します。

4 – 2 運行ルート

各路線の運行ルートの見直しにあたっては、以下の 3 点を考慮します。

- ①生活利便施設を利用しやすいルートにします。
- ②利用者にとって分かりやすいルートにします。
- ③現状で利用の少ない運行区間については、需要を考慮した上で、ルートの変更を検討します。

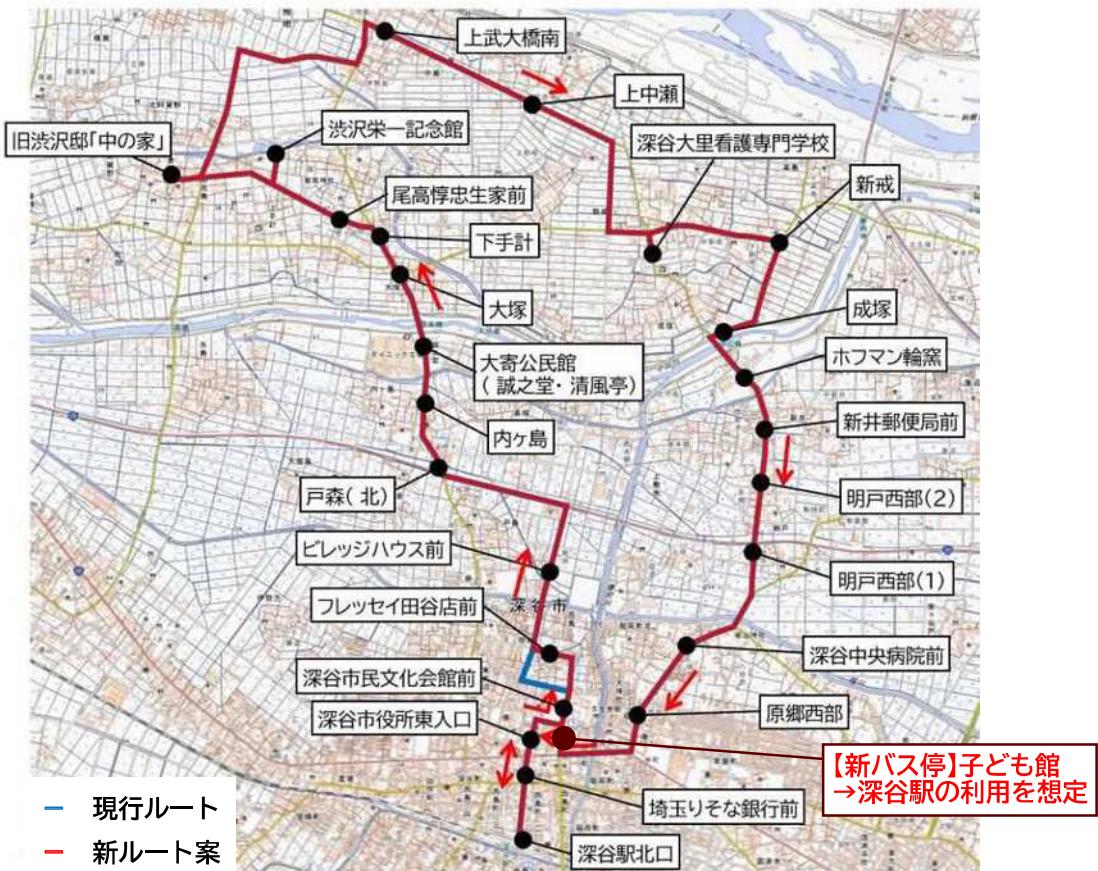
(1) 北部便（現：北部シャトル便＋周遊便）

現行では朝夕の通勤利用に対応した往復運行と日中の観光利用に対応した循環運行（2周）を採用していましたが、運行ルートが複雑で利用者にとって分かりづらいものとなっていたため、深谷駅北口を起終点とした循環運行（1周）のみとして、分かりやすい運行ルートとします。

また、令和 8（2026）年度に幼稚園・こども館複合施設『こどもふっかパーク（深谷市こども館）』が開館することから、付近に新規バス停を設置することとし、施設利用者の利便性を確保します。一方で、深谷大里看護専門学校は令和 8（2026）年度入学の募集を停止し、令和 9（2027）年度末以降に閉校となるため、「深谷大里看護専門学校」バス停については検討が必要です。

令和 7（2025）年 4 月より開始している自動運転運行は引き続き実施し、将来的にはレベル 4 への移行を目指します。

■北部便（現：北部シャトル便＋周遊便）のルート再編案



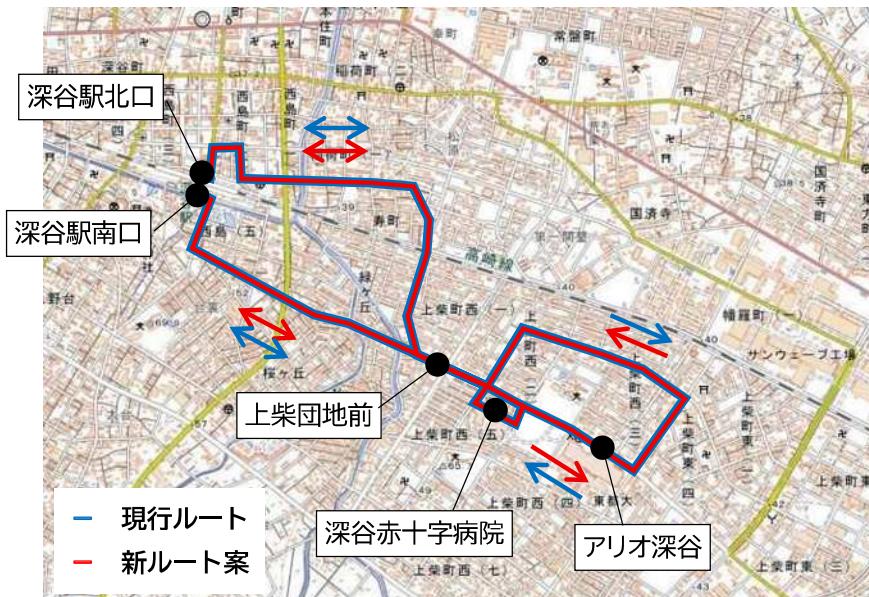
※バス停は令和 8（2026）年度に関係機関等と調整のうえ決定します。

(2) 東部便（現：東部シャトル便）

現在、北部シャトル便＋周遊便に自動運転バスを導入していますが、将来の運転手不足などを見据え、新たに東部便でも自動運転技術の導入を目指します。自動運転バスの運行しやすさや都市計画道路原郷上野台線のアンダーパス開通を踏まえた運行ルートに再編します。

なお、令和9（2027）年4月の再編時からアンダーパスの開通前までは、現行と同じルートとし、自動運転を見据えて進行方向を変更します。具体的には、「上柴団地前」バス停以東において、現行では時計回りとしていますが、自動運転において有利となる反時計回りとします。アンダーパスが開通してからは、都市計画道路原郷上野台線を経由するルートに変更します。

■東部便（現：東部シャトル便）のルート再編案（令和9（2027）年4月以降）



■東部便（現：東部シャトル便）のルート再編案（アンダーパス開通以降）

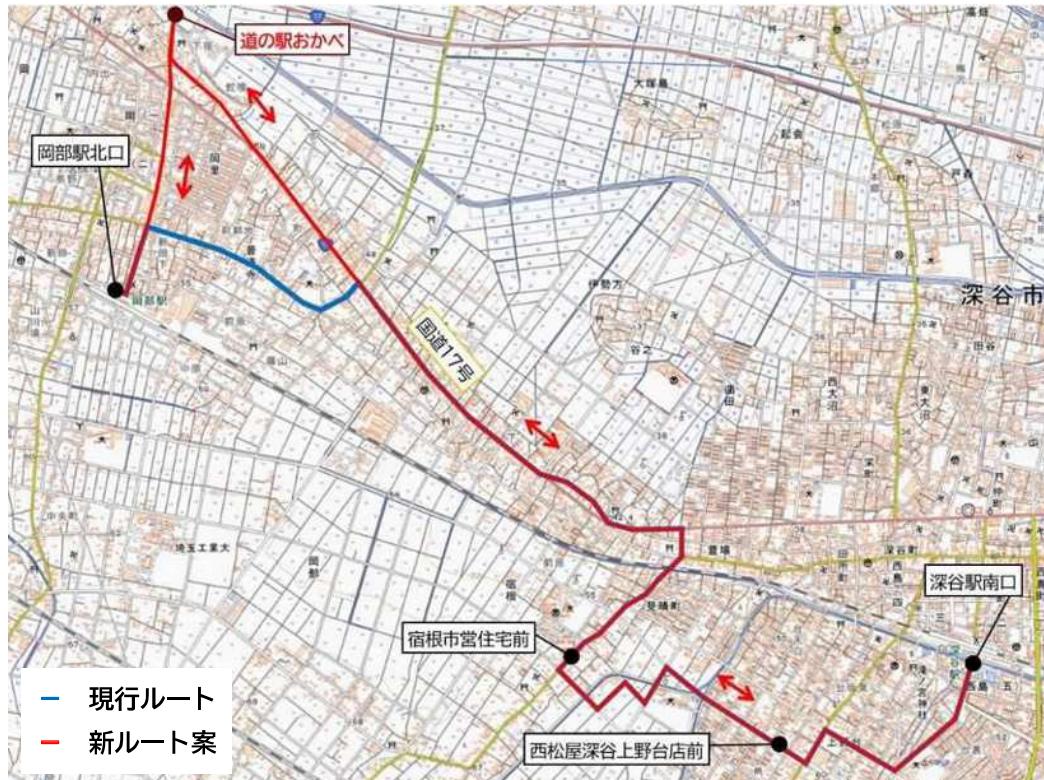


(3) 西部便（現：西部シャトル便）

普済寺交差点以西の県道 352 号児玉町蛭川普済寺線は道路幅員が狭く、スクールゾーンやゾーン 30 に指定されていることから、歩行者の安全を考慮して運行ルートを変更します。

また、道の駅おかべを経由するルートとし、多様な目的地に対応します。

■西部便（現：西部シャトル便）のルート再編案



※バス停は令和 8 (2026) 年度に関係機関等と調整のうえ決定します。

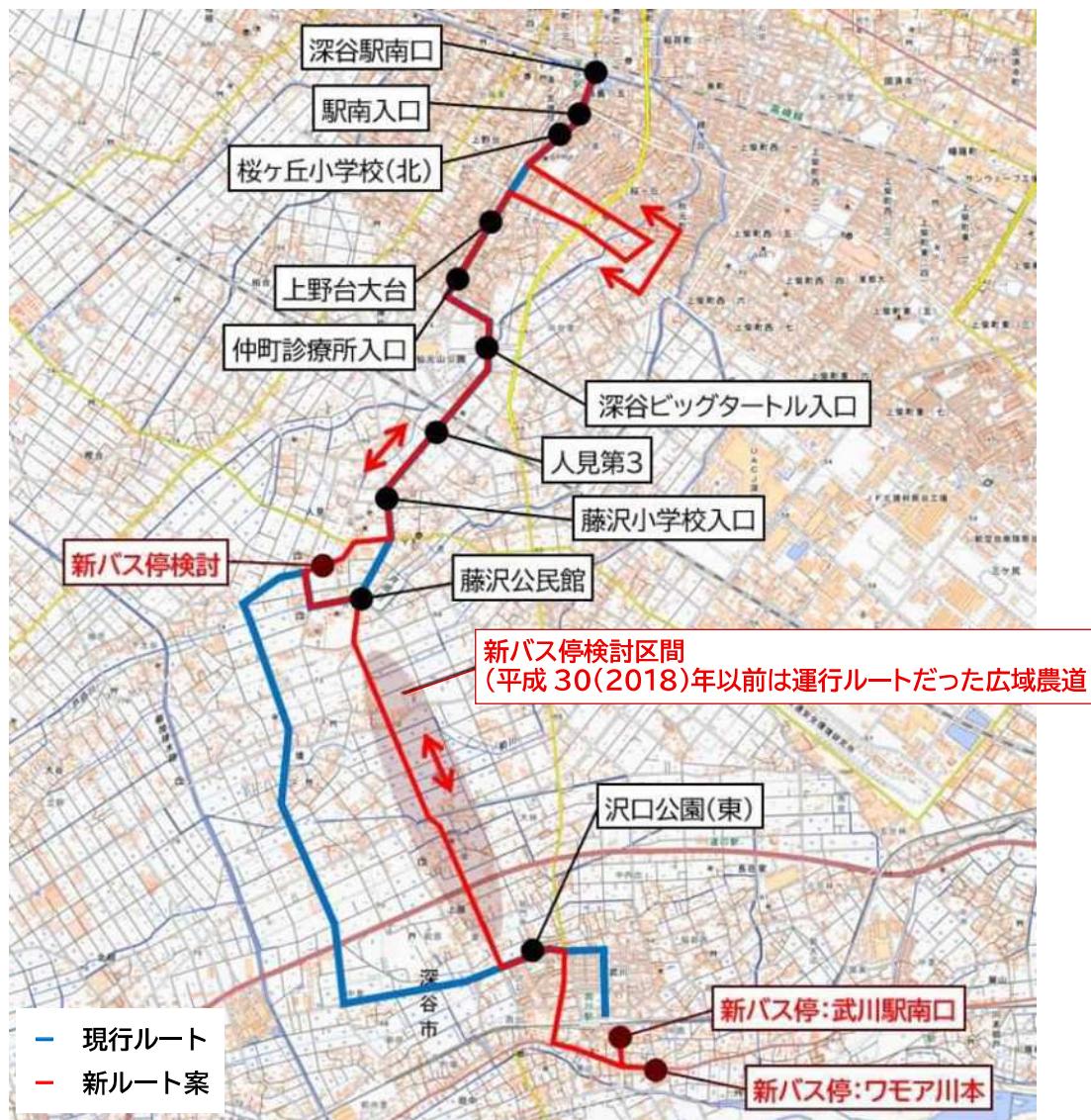
(4) 南部便（現：南部シャトル便）

「藤沢公民館」バス停～「沢口公園（東）」バス停間については、平成30（2018）年以降、広域農道にて改修工事を実施するため、当時の運行ルートを迂回する形で現行ルートとなりましたが、現在は工事が完了しており、今回の再編で元のルートに戻すこととします。これにより、所要時間の短縮に寄与することが期待でき、また、「人見第3」バス停～「上原（南）」バス停は沿線人口が少なく、比較的の利用も少ないため影響は限定的と考えられます。

一方で利用増を目指すため、上野台周辺における人口密度の高い地域や公共施設「ワモア川本」を経由することで、より多くの利用需要に対応します。

なお、武川駅西側ではアンダーパス開通が計画されており、将来的にはアンダーパスを通るルートを想定しています。

■南部便（現：南部シャトル便）のルート再編案



4－3 運行日及び運行時間

運行日は現行と同じく、12月29日～翌年1月3日の6日を除く359日とします。運行時間についても現行と同じく、概ね6時30分～19時30分とします。

4－4 運行車両及び運行車両台数

北部便（現：北部シャトル便＋周遊便）は、現在使用されている自動運転対応のバス車両を引き続き使用することとします。東部便（現：東部シャトル便）は、自動運転の導入に伴い、実証実験で使用している車両を活用します。西部便（現：西部シャトル便）及び南部便（現：南部シャトル便）は、現行と同じ車両を活用します。

4－5 運賃体系

令和7（2025）年4月の再編時に、分かりやすい運賃体系とするため、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）に変更しました。今回の再編では運賃を現行通りとし、乗車1回につき200円とします。

4－6 運行体制

(1) 運行主体

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、地域住民や関係機関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

定時定路線の運行は、利用者の安全性を保障し、安定的な運行を確保するため、現行と同様に、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」に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、深谷市地域公共交通会議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とすることを基本とします。

従って、運行事業者については、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、深谷市地域公共交通会議（事業主体）との運行協定に基づいて運行計画を策定し、定時定路線を運行することとします。

なお、本計画に基づく定時定路線の運行期間は、令和9（2027）年度から令和13（2031）年度までの5年間としています。北部便（現：北部シャトル便+周遊便）については、深谷自動運転実装コンソーシアムとの連携の下、深谷観光バス株式会社による運行を実施しており、継続することとします。また、東部便（現：東部シャトル便）についても、自動運転バスの導入を目指すことから、北部便と同様に深谷観光バス株式会社による運行に移行することとします。西部便（現：西部シャトル便）及び南部便（現：南部シャトル便）の2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ため、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。

第5章 コミュニティバス「くるリン」（デマンドタクシー）の再編計画 (現：デマンドバス)

5-1 再編概要

デマンドバスについては、利用者の自宅からの移動を可能とする“ドア・ツー・ポイント”方式に変更することから、コミュニティバス「くるリン」（デマンドタクシー）に改めることとします（以下、「デマンドタクシー」という）。また、以下のとおり再編します。

	再編前（現行）	再編後（令和9（2027）年4月～）
名 称	デマンドバス	デマンドタクシー
利用対象者	深谷市民、市外在住の障害者	深谷市民、市外在住の障害者
運 行 方 式	ポイント・ツー・ポイント	ドア・ツー・ポイント
乗 降 場 所	バス停	バス停、利用者の自宅（市民に限る）
運行エリア	北部エリア、西部エリア、南部エリア、共通エリア	北部エリア、西部エリア、南部エリア、共通エリア
運 行 時 間	7時～19時（12時～13時を除く）	7時～18時（12時～13時を除く）
運 行 日 数	359日	359日
運 休 日	12月29日～翌年1月3日	12月29日～翌年1月3日
運 費	1乗車200円 (障害者及び運転免許返納者は100円)	1乗車300円 (障害者及び運転免許返納者は200円)
車両台数	5台	6台
運行事業者	深谷タクシー(有)、花園観光バス(株)	深谷市タクシー協議会 (深谷タクシー(有)、深谷合同タクシー(有))

※太字は変更箇所

※バス停は令和8（2026）年度に関係機関等と調整のうえ決定します。

5-2 運行方法

（1）利用対象者

令和4（2022）年度の再編より利用対象者を深谷市民及び市外在住の障害者（障害者手帳を所有する方）に限定しました。引き続き、市民及び障害者の移動を支えるため、今回の再編では現行どおりとします。

なお、総合計画基本方針の「誰一人取り残さない」や地域公共交通計画基本方針の「誰もが安心して利用できる」という考え方の下、デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用を特に必要とする高齢者や障害者の利用ができるだけ妨げないよう、高齢者及び障害者による買い物や通院のための利用を優先的な利用ターゲットとして想定します。高齢者及び障害者が利用しやすいような仕組みを目指すこととします。

(2) 運行形態

市民アンケートでは、「自宅から目的地まで直接行けるようになる」ことが登録・利用の検討につながると回答した方が多く、自宅からの移動に対するデマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用需要があると言えます。そこで、現行では深谷市内（一部、市外）に指定された700か所以上のバス停で乗降が可能でしたが、乗降可能な場所として利用者の自宅を追加します。また、自宅からの移動を可能とすることに合わせて、将来的にはバス停を公共施設や医療施設、商業施設などに設置することを基本として、バス停数の適正化を図っていきます。

自宅からもデマンドタクシー（現：デマンドバス）を利用できるようにすることで、自宅からバス停までの移動に困難を感じている市民の移動支援につながることが期待できます。また、バス停数の適正化を図ることで、バス停の維持管理に掛かるコストの削減にも寄与できます。

5 – 3 運行エリア

令和4年度の再編時に、現行の運行エリアに変更していることから、さらなるエリア変更による利用者の混乱を避けるため、現行の運行エリアを継続します。

北部・西部・南部の3エリアについては、各エリア内の移動及び共通エリアへ直接移動が可能で、乗り継ぎすれば他のエリアへも移動が可能です。また、共通エリアについては、全てのエリアへの移動が可能です。

■運行エリア



5 – 4 運行日及び運行時間

運行日は現行と同じく 12 月 29 日～翌年 1 月 3 日の 6 日を除く 359 日とします。運行時間については、一般タクシーとの競合を抑えるため、デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用が比較的少ない 18 時台を運行時間から除外し、7 時から 18 時まで（現行と同様、12 時から 13 時までを除く）の運行とします。

5 – 5 運行車両台数

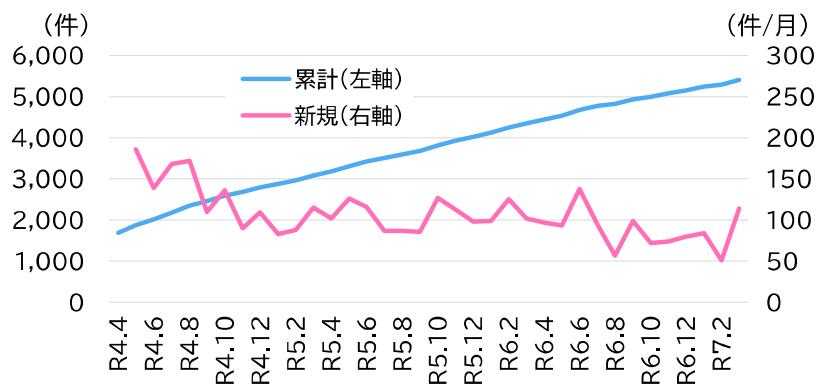
デマンドタクシー（現：デマンドバス）の主な利用者である高齢者の人口は、増加を続けています。また、デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用者数と登録者数も年々増加しており、現在でも新規登録が 100 件/月程度を推移していることから、利用需要の増加が考えられます。また、エリアや時間帯により利用が集中するなどして、予約成立率が低くなることがあります。供給体制を充実させるなどの改善が必要です。

そこで、今回の再編では運行車両台数を現行の 5 台に対して 1 台増の計 6 台体制とします。

■デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用者数



■デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用登録件数



5－6 運賃体系

運行経費の約8割を市の負担または国庫補助金に頼っている状況であり、改善の必要があります。運行効率の向上には引き続き取り組む必要がありますが、近隣市町の状況を踏まえても深谷市の料金設定は低いと考えられ、収支率の向上のための運賃値上げが必要です。

一方で、物価上昇などの社会情勢を鑑み、市民に対して大幅な負担増を求めるべきではなく、最低限の値上げ幅に抑えることとします。将来的には、デマンドタクシー（現：デマンドバス）の収支状況や社会情勢の変化などを考慮した上で、値上げなどの運賃設定を再検討します。

現行では「1乗車あたり200円（運転免許返納者及び障害者は100円）」となっていますが、今回の再編により、100円の値上げとなる「1乗車あたり300円（運転免許返納者及び障害者は200円）」とします。

5－7 予約方法

WEB予約は令和6（2024）年5月に導入したばかりです。デマンドタクシー（現：デマンドバス）の利用者を対象としたアンケート調査では、WEB予約の使いやすさについて「わからない」という回答や無回答の割合が高いことから、WEB予約が利用者にあまり浸透していないと言えます。WEB予約の利用しやすさを高めた上で、WEB予約の利用周知を図る必要があります。

電話予約は2回線で対応していますが、現在の問い合わせ状況では回線が不足しており、電話のつながりにくさの要因となっています。コールセンターを拡充して、つながりにくさを改善します。

5－8 運行体制

運行形態を利用者の自宅からまたは自宅までの移動も可能としたため、自宅まで送迎する運行形態に慣れた事業者による運行が望ましいと考えます。

安定したデマンドタクシー（現：デマンドバス）運営を目指すため、利用者の自宅までの安全な移動やノウハウの活用に期待でき、一般タクシー車両の活用も検討できる深谷市タクシー協議会に委託することとします。

第6章 コミュニティバス「くるリン」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、計画の実現に努めます。

■深谷市地域公共交通計画の評価指標（抜粋）

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。
	○コミュニティバス「くる リン」(デマンドバス)の 利用者数※4	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※5	62.8%	62.8%	現状を維持する。
【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※6	-	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 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※7	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 リン」(デマンドバス)の 運行事業収支率※8	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) 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) コミュニティバス「くるリン」(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

※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」(デマンドバス))において運行サービス
に対して「満足」と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

※6) 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

※7) 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

※8) コミュニティバス「くるリン」(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

資料編

作成中

1 現況整理

作成中

(1) 定時定路線の運行状況

作成中

(2) デマンドタクシー（現：デマンドバス）の運行状況

作成中

(3) コミュニティバス「くるリン」に係る財政状況

作成中

2 市民アンケート調査

作成中

3 利用者アンケート調査

作成中