深谷市コミュニティバス「くるリン」
デマンドバス再編計画

令和３年８月

深谷市

目　次

第１章　計画策定の背景・目的 1

第２章　深谷市公共交通の現状 2

２－１　地勢 2
２－２　「くるリン」定時定路線及びデマンドバスの利用実績 3
（１）「くるリン」の利用実績について 3
（２）定時定路線の再編前後の変容について 13
２－３　鉄道及び民間路線バスの利用実績 14
（１）鉄道について 14
（２）民間路線バスについて 16

第３章　利用実態分析 19

３－１　実態調査の概要 19
（１）調査目的 19
（２）調査対象路線 19
（３）調査方法 19
（４）調査項目 19
３－２　「くるリン」利用者調査（定時定路線） 20
３－３　「くるリン」利用者調査（デマンドバス） 26

第４章　市民ニーズ調査 32

４－１　調査概要 32
（１）調査目的 32
（２）調査方法 32
（３）回収サンプルの内訳 32

第５章　デマンドバスの課題 40

第６章　デマンドバス再編に向けた基本方針（案） 41

第７章　デマンドバス再編計画 42

７－１　運行形態のパターン検討 42
７－２　エリア再編の考え方について 44
（１）考え方 44
（２）現エリア 44
（３）エリアの再編案の比較 46
７－３　エリアの再編案 49
７－４　サービス水準の見直し 51
（１）利用対象者 51
（２）運行日 51
（３）運行時間帯 51
（４）運賃 51
（５）運行区域（再掲） 52
（６）運賃割引制度 53
（７）深谷市地域公共交通会議による支援の内容 53
（８）実施予定期間 53
（９）事業実施に必要な資金の額・調達方法 54
（１０）事業の効果と目標 54

（１１）関連する実施事業 55
第８章　　想定される運行車両 56
第９章　　本計画の評価体制 57
９－１　実施体制 57
９－２　PDCAサイクルの実行 58

第1章　計画策定の背景・目的

本計画は、深谷市内全域の効果的な公共交通ネットワーク形成を実現するため、「深谷市地域公共交通網形成計画」(2019年3月策定)において掲げている基本目標及び実施施策などに基づき、「深谷市コミュニティバス「くるリン」運行再編計画」（2019年3月策定）の内容及び効果を踏まえつつ、深谷市コミュニティバス「くるリン」デマンドバスの運行再編計画を策定することを目的としています。

第2章　深谷市公共交通の現状

２－１　地勢

埼玉県北西部に位置し、東京都心からは70km圏にあり、東は熊谷市、南は嵐山町、寄居町、西は美里町、本庄市、北は利根川を挟み群馬県伊勢崎市、太田市に接しています。

市北部は利根川水系の低地となり、市南部は秩父山地から流れ出た荒川が扇状台地を形成する平坦な地形です。

関越自動車道、一般国道17号・同深谷バイパス、同上武国道、一般国道140号・同バイパス、一般国道254号などの主要道路があり、近隣自治体を結び、広域移動の基幹的役割を担っています。
また、市内には、関越自動車道の花園インターチェンジ及び寄居スマートインターチェンジが設置されています。

鉄道は、市中心部に JR 高崎線、市南部に秩父鉄道の２路線があり、JR 高崎線では２駅、秩父鉄道では５駅が設置されています。

深谷市全景

２－２　「くるリン」定時定路線及びデマンドバスの利用実績

（１）「くるリン」の利用実績について

・定時定路線は、北部シャトル便が２コースあり、それぞれ上り下りともに５本、東部・西部・南部シャトル便が上り下りともに１日10本運行されています。

・デマンドバスは、市内を５つの地区に分けて運行され、地区内の移動はバス停間を自由に乗降が可能ですが、地区を跨ぐ移動は共通バス停などで乗り継ぎが必要となります。

参考）令和２年度におけるコミュニティバス運行内容の変更点

・定時定路線は、南部シャトル便以外は循環型であったものをシャトル方式に変更しています。

・デマンドバスは、深谷赤十字病院への直接運行が廃止されています。

・また、定時定路線、デマンドバスともに、運賃の見直し、20時前後の運行が廃止されています。

表　令和２年度コミュニティバスの主な変更点

路線		運行ルート	運行時間	料金
定時定路線	北部定期便 →北部ｼｬﾄﾙ便	渋沢栄一記念館方面と福寿荘・新戒方面の２コースに分割	6～20時 →6～19時 （20時前後の運行廃止）	1日200円 →１回 ［2km未満］100円 ［2km以上］200円
	東循環便 →東部ｼｬﾄﾙ便	JR 高崎線以北のエリアの運行ルートを見直し、JR高崎線以南のエリアを運行		
	西循環便 →西部ｼｬﾄﾙ便	西循環便において利用の多いルートを運行しつつ、岡部駅まで延伸		
	南部ｼｬﾄﾙ便	運行ルートを継続		
デマンドバス		深谷赤十字病院への直接運行が廃止(共通バス停で乗り換えが必要)	7～20時 →7～19時 （20時前後の運行廃止）	１日200円 →１回200円

表　バス運行一覧

			運営	区間・区域	路線延長(km)	運行時間帯・便数					運賃
							平日		休日		
							時間帯	便数	時間帯	便数	
深谷市コミュニティバス「くるリン」	定時定路線	北部シャトル便Aコース	深谷市	深谷駅北口～渋沢栄一記念館	7.00	上り（深谷駅着）	6時～17時	5	6時～17時	5	対距離制 2km未満 100円 2km以上 200円
						下り（深谷駅発）	8時～18時	5	8時～18時	5	
		北部シャトル便Bコース		深谷駅北口～新戒	7.30	上り（深谷駅着）	7時～18時	5	7時～18時	5	
						下り（深谷駅発）	7時～17時	5	7時～17時	5	
		東部シャトル便		深谷駅北口～日赤病院・アリオ深谷～深谷駅南口	5.50	上り（深谷駅北口着）	7時～18時	10	7時～18時	10	
						下り（深谷駅北口発）	6時～18時	10	6時～18時	10	
		西部シャトル便		深谷駅南口～岡部駅	7.30	上り（深谷駅着）	6時～18時	10	6時～18時	10	
						下り（深谷駅発）	7時～18時	10	7時～18時	10	
		南部シャトル便		深谷駅南口～武川駅北口	9.15	上り（深谷駅着）	6時～18時	10	6時～18時	10	
						下り（深谷駅発）	7時～18時	10	7時～18時	10	
	デマンドバス	北部デマンド		深谷地区	—	—	7時～19時（12時～13時除く）	—	7時～19時（12時～13時除く）	—	均一制 200円
		南部デマンド									
		岡部デマンド		岡部地区							
		川本デマンド		川本地区							
		花園デマンド		花園地区							

資料：深谷市公共交通ガイド（R2）

表　デマンドバスのサービス概要

項目		内容
運行形態	運行区域	市内を５つの地区に分けて運行
	乗降地	市内に「デマンドバス停」が約640箇所設定
	乗降地の制限	・地区内の移動は、バス停間を自由に移動 ・地区を跨ぐ移動については、民間の路線バス、コミュニティバス、定時定路線とデマンドバスの乗降が行える「乗降バス停」、もしくは、隣のエリアのデマンドバスと共有のバス停である「共通バス停」を利用して行う
運行日		毎日（12月29日～１月３日を除く）
時間		７時～19時（12時～13時を除く）
料金		１回乗車200円
定員		乗客８人（車いす１台まで）
予約		・電話で予約 ・予約期間：利用日の8日前から出発時間の1時間前まで ・予約受付時間：午前9時から午後5時まで
グループ利用		・グループ利用の場合は利用者がそれぞれで予約 ・同一住所に住居する家族でのみ、1度の予約で複数人の利用が可能

表　時間帯別運行本数（平・休別）

				時間帯																					
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	計
路線バス	深谷観光	平日	上り（東都大学着）			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					15
			下り（東都大学発）		1	1	1	1	2	1		1	1	2	1		1	1	1	1					16
		休日	上り（東都大学着）			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							13
			下り（東都大学発）				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							12
	県北都市間路線バス	上り（深谷駅着）				1		1			1		1		1										5
		下り（深谷駅発）				1			1			1		1		1									5
深谷市コミュニティバス「くるリン」	北部シャトル便Aコース	上り（深谷駅着）			1			1		1			1			1									5
		下り（深谷駅発）					1		1				1		1		1								5
	北部シャトル便Bコース	上り（深谷駅着）				1			1			1		1			1								5
		下り（深谷駅発）				1		1				1		1		1									5
	東部シャトル便	上り（深谷駅着）				1	1	1	1		1		1	1	1	1	1								10
		下り（深谷駅発）			1	1		1	1	1		1	1		1	1	1								10
	西部シャトル便	上り（深谷駅着）			1	1		1	1	1		1	1	1		1	1								10
		下り（深谷駅発）				1	1	1	1		1		1	1	1	1	1								10
	南部シャトル便	上り（深谷駅着）			1	1		1	1	1		1	1		1	1	1								10
		下り（深谷駅発）				1	1	1	1			1	1	1	1	1	1								10

資料：深谷市公共交通ガイド（R2）

①利用者数および利用傾向

【定時定路線】

・定時定路線は、令和２年４月から見直しを行い、現在のルート・ダイヤで運行しています。

・令和２年時は、新型コロナウイルスの流行により、外出自粛などが行われ、翌令和３年には回復傾向にあるものの、乗車人員は低水準となっています。

・流行前と同じルートを運行している南部シャトル便の乗車人員の推移をみると、令和元年度の月平均と比較し、令和２年４月以降３～７割程度減少しています。

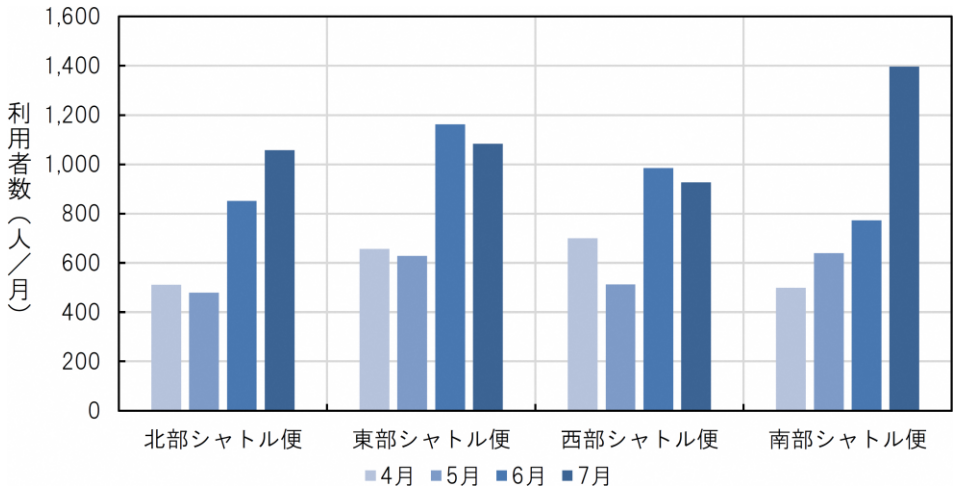


図　月別乗車人員（定時定路線バス）

資料：深谷市資料

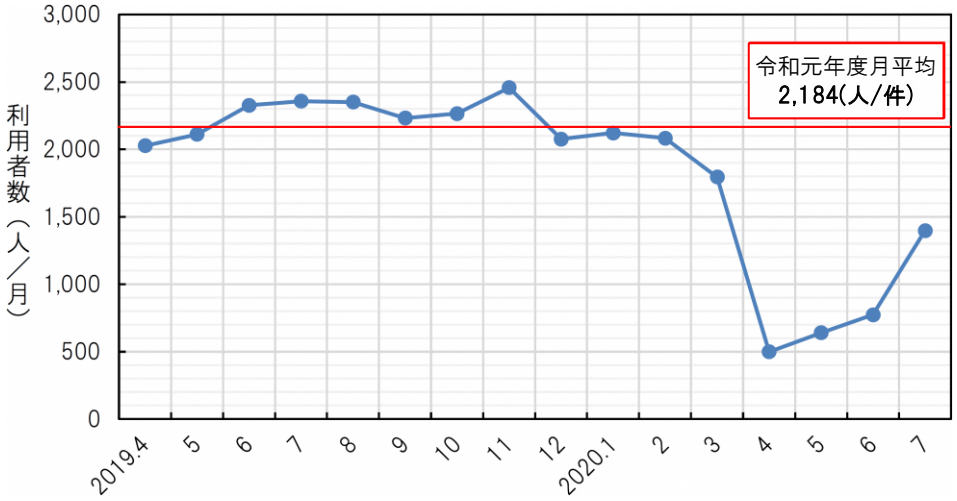


図　月別乗車人員（南部シャトル便）

資料：深谷市資料

【デマンドバス】

・デマンドバスの乗車人員は、H27年度以降増加傾向にあります。

・令和元年度と令和２年度の月別乗車人員を比較すると、新型コロナウイルスの流行による乗車人員の変化において、４・５月は大きく減少したものの回復傾向にあります。

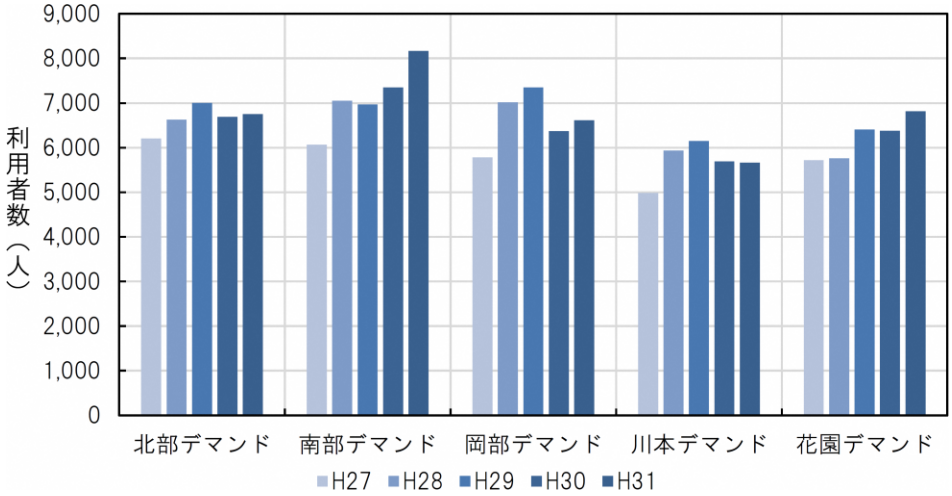


図　年度別乗車人員（デマンドバス）

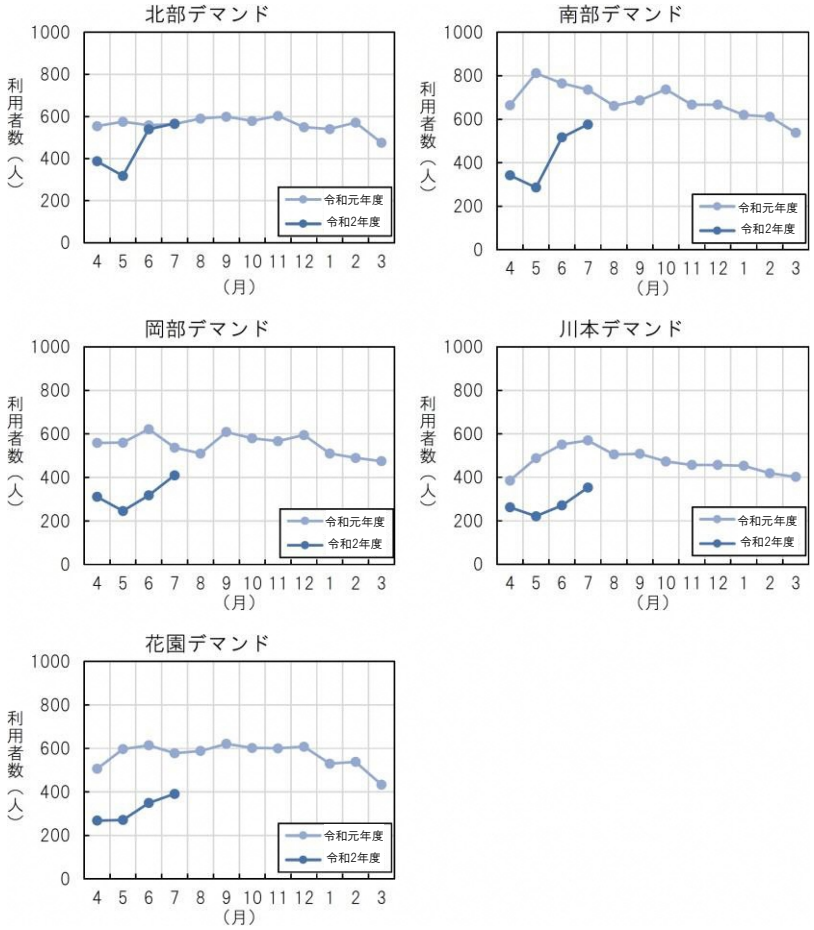


図　月別乗車人員（デマンドバス）

資料：深谷市資料

■乗降地

・バス停別の乗降件数は、くれよんかんが最も多く、次いでアリオ深谷、藤沢公民館、深谷赤十字病院が多くなっています。これら４つのバス停は３千件を超えています。

・この他、深谷市役所、岡部駅、武川駅北口の乗降が多く、共通バス停、規模が大きな商業施設・病院・公共施設・福祉施設や鉄道駅での乗降が多い状況です。

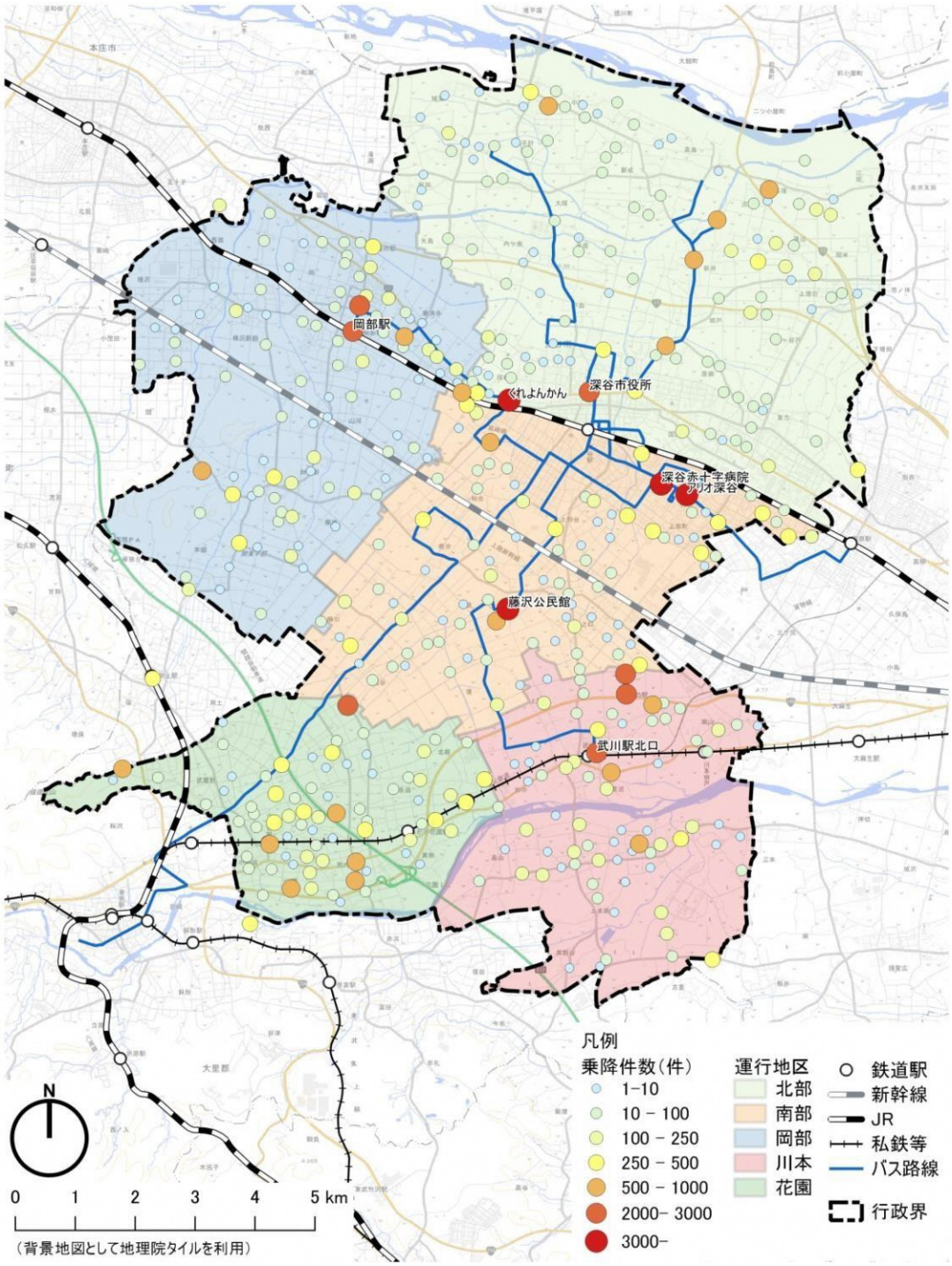


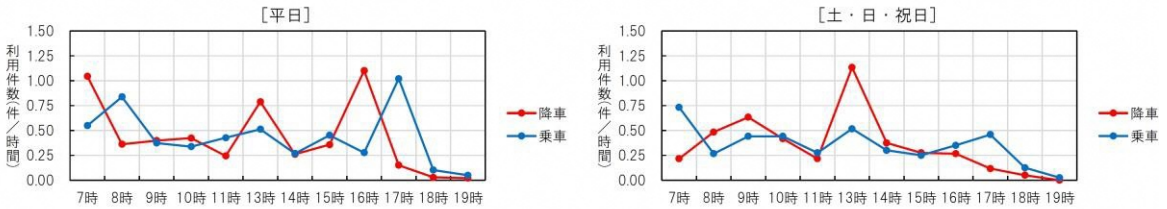
図　デマンドバス停別乗降件数（令和元年度実績）

資料：デマンド交通運行データ

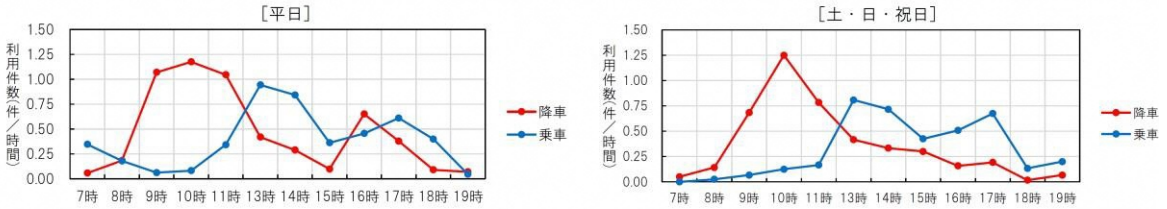
表　利用が多いデマンドバス停（令和元年度実績）

順位	名称	乗車件数	降車件数	乗車・降車件数計	割合(%)
1	くれよんかん	1,782	1,776	3,558	5.2
2	アリオ深谷	1,609	1,885	3,494	5.1
3	藤沢公民館	1,820	1,639	3,459	5.0
4	深谷赤十字病院	1,418	2,004	3,422	5.0
5	深谷市役所	1,083	1,668	2,751	4.0
6	岡部駅	1,106	1,344	2,450	3.6
7	武川駅北口	813	1,125	1,938	2.8
8	道の駅かわもと	825	820	1,645	2.4
9	ヤオコー岡部店	772	633	1,405	2.0
10	ひびき前	569	473	1,042	1.5
11	花園グリーンセンター	600	438	1,038	1.5
12	道の駅はなぞの	492	488	980	1.4
13	もくせい館	461	482	943	1.4
14	ハーズ	507	431	938	1.4
15	小前田駅	418	400	818	1.2
16	西之皆戸入口	414	376	790	1.1
17	カインズモール深谷川本	387	400	787	1.1
18	小暮医院前	330	335	665	1.0
19	埼玉よりい病院	272	369	641	0.9
20	南公民館	304	310	614	0.9
21	あねとす病院	261	326	587	0.9
22	岡部小学校（南）	304	281	585	0.9
23	エンゼルの丘	286	291	577	0.8
24	埼玉ガス北	382	188	570	0.8
25	石塚（西）	401	159	560	0.8
26	福寿荘	283	272	555	0.8
27	称名寺（東）	279	261	540	0.8
28	新井郵便局前	282	253	535	0.8
29	深谷中央病院前	254	265	519	0.8
30	ファミリーマートヤマキ花園店	283	235	518	0.8
31	オリンピック深谷店	154	327	481	0.7
32	セブンイレブン深谷宿根店	259	217	476	0.7
33	フレッセイ田谷店	249	208	457	0.7
34	ローソン深谷東方店	237	209	446	0.6
35	荒川只沢自治集会所入口	218	215	433	0.6
36	宿根	213	218	431	0.6
37	花園総合支所（西）	231	199	430	0.6
38	下郷公民館	195	235	430	0.6
39	県立循環器・呼吸器病センター	204	204	408	0.6
40	セブンイレブン深谷中瀬店	208	182	390	0.6
41	上柴町東７丁目（３）	214	169	383	0.6
42	永田（３）	105	271	376	0.5
43	深谷ビッグタートル入口	169	196	365	0.5
44	本郷中央集会所	172	178	350	0.5
45	川の博物館	172	166	338	0.5
46	道の駅おかべ	176	161	337	0.5
47	あさみ医院	167	169	336	0.5
48	緑花センター岡部	177	158	335	0.5
49	東林下	167	153	320	0.5
50	用土駅	157	160	317	0.5
合計		34,361	34,361	68,722	56.6

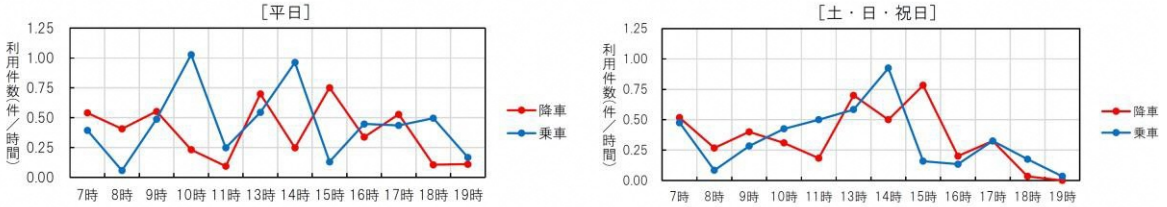
○くれよんかん



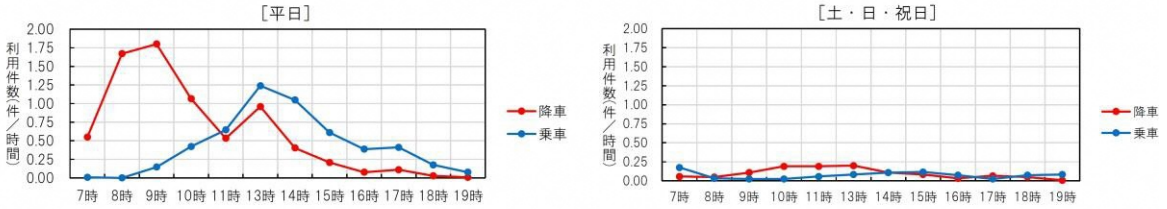
○アリオ深谷



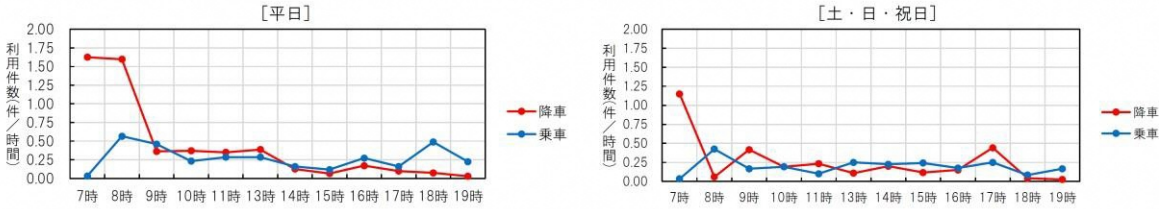
○藤沢公民館



○深谷赤十字病院



○深谷市役所



○岡部駅

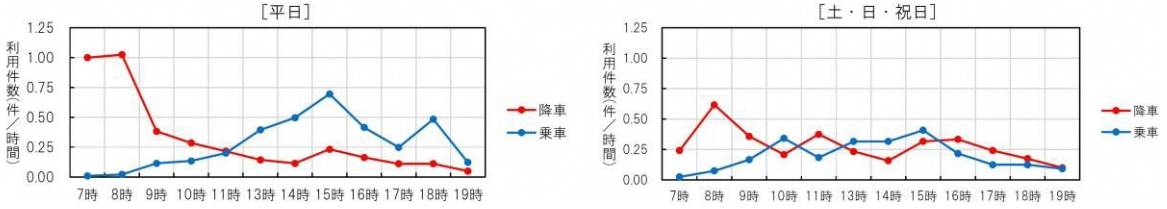


図　主要乗降地の平休別時間帯別利用件数（令和元年度実績）

資料：デマンド交通運行データ

■利用 OD※

・深谷赤十字病院、アリオ深谷の他、藤沢公民館、くれよんかんを起点としたODが多くみられます。

・岡部、川本、花園エリアでは、鉄道駅を起点としたODが多くみられます。

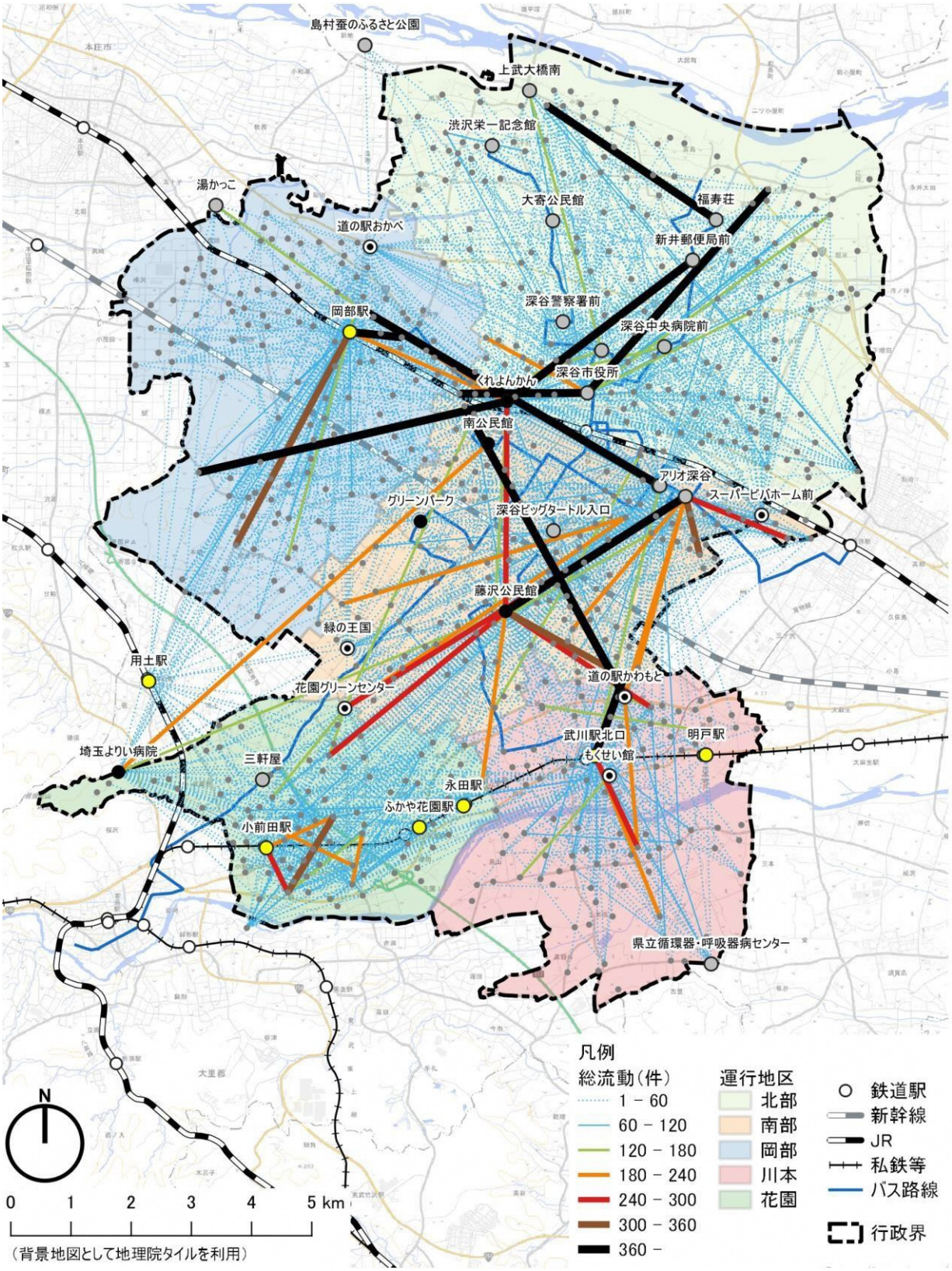


図　デマンドバスの利用区間（令和元年度実績）

資料：デマンド交通運行データ

※OD･･･ある地点（A）から他の地点（B）へ移動する交通流動量のこと

②「くるリン」の経費・収入について

【定時定路線】

・令和元年度実績では、運行に年間約6,080万円の経費が掛かっています。そのうち運賃収入で賄っているのは、約1,427万円（収支率23.5%）となっています。

【デマンドバス】

・令和元年度実績では、運行に年間約5,760万円の経費が掛かっています。そのうち運賃収入で賄っているのは、約283万円（収支率4.9%）となっています。

表　路線バス・コミュニティバスの経費・収入など

		路線名称など		運営	運行経費（円）	運賃収入（円）	市負担額（円）	他市町負担額・国庫補助額（円）	収支率（%）	対象期間
民間路線バス		籠原駅～深谷日赤病院線		深谷観光バス（株）	※令和2年4月より、運行開始したためデータなし					
民間路線バス		深谷駅～寄居車庫線（県北都市間路線バス）		武蔵観光（株）	19,969,473	3,252,950	3,600,000	13,116,523	16.3	H30.10～R1.9
深谷市コミュニティバス「くるリン」	定時定路線			深谷市	60,798,519	14,272,748	43,882,771	2,643,000	23.5	H31.4～R2.3
			北部定期便		60,798,519	3,507,233	43,882,771	2,643,000	－	
			東循環便			3,888,735				
			西循環便			4,021,073				
			南部シャトル便			2,855,707				
深谷市コミュニティバス「くるリン」	デマンドバス			深谷市	57,603,367	2,830,052	48,426,315	6,347,000	4.9	H31.4～R2.3
			北部デマンド		29,104,961	595,731	24,709,077	1,571,000	4.1	
			南部デマンド			610,153		1,619,000		
			岡部デマンド		28,498,406	585,759	23,717,238	1,135,000	5.7	
			川本デマンド			427,509		964,000		
			花園デマンド			610,900		1,058,000		

資料：県北都市間路線バス維持対策協議会資料、深谷市資料

（２）定時定路線の再編前後の変容について

①利用者数

・新型コロナウイルスの流行に伴い、令和２年４月に発出された緊急事態宣言の影響を受け路線再編後は、各路線約1,500人程度減少（各年10月推移）しており、全体で約7,000人の減少となっています。

・南部シャトルは現行ルートを継続しており、徐々に利用者が戻りつつあります。

・東循環便は６～７月にかけて上昇しているものの、８月以降増加率が停滞しています。

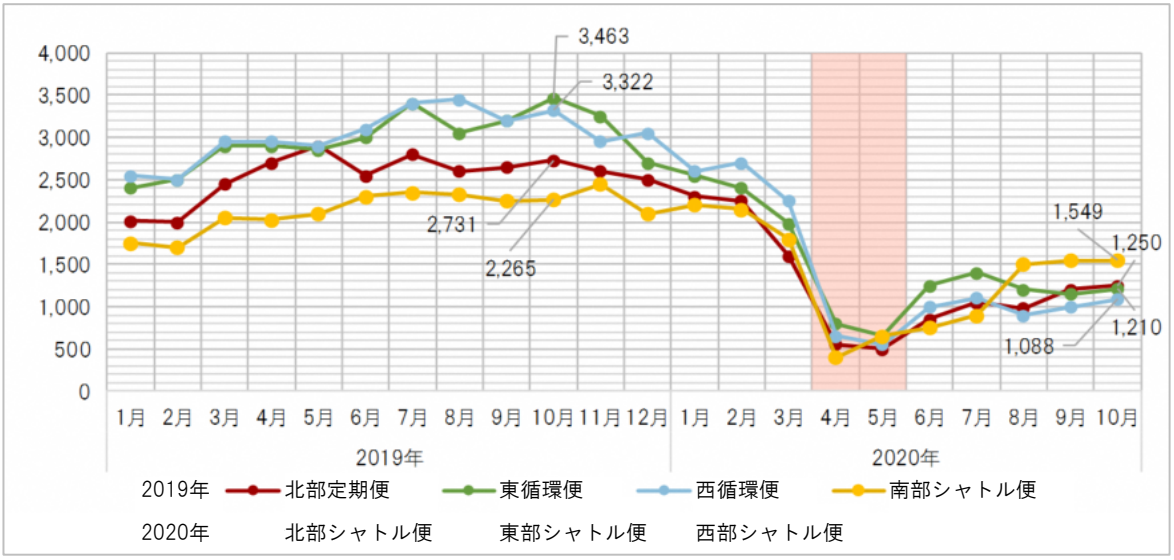


図 利用者数の経年変化（2019.1～2020.10）

資料：深谷市資料

②運賃収入

・利用者数の減少に伴い、運賃収入も約684千円の減少（各年 10 月推移）となっています。

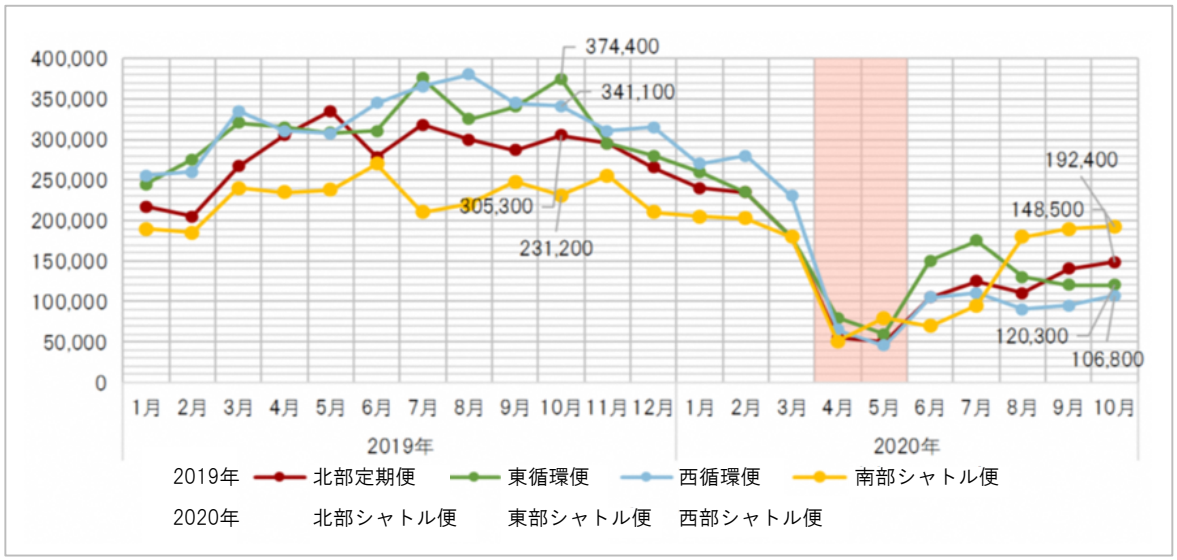


図　運賃収入の経年変化（2019.1～2020.10）

資料：深谷市資料

２－３　鉄道及び民間路線バスの利用実績

（１）鉄道について

・JR 高崎線と秩父鉄道の２路線が運行されています。

・市内にある駅は、JR高崎線は深谷駅・岡部駅の２つ、秩父鉄道は明戸駅・武川駅・永田駅・ふかや花園駅・小前田駅の５つです。

・JR高崎線について、上りは平日・休日とも５時～23時に67本、下りは５時～１時に平日は66本、休日は65本運行されています。

・秩父鉄道は、上りは５時～23時に平日36本・休日32本、下りは５時～23時に平日 37本・休日33 本が運行されています。

表　鉄道路線一覧

	区間	市内駅	運行時間帯・便数					運賃	備考
				平日		休日			
				時間帯	便数※	時間帯	便数※		
JR 高崎線	高崎～ 大宮～ 東京	・深谷駅 ・岡部駅	上り （東京方面）	5 時～ 23 時	67 （3）	5 時～ 23 時	67 （3）	対距離制 深谷-籠原 190 円 深谷-熊谷 240 円	時間帯は深谷駅のもの
			下り （高崎方面）	5 時～ 1 時	66 （8）	5 時～ 1 時	65 （2）		
秩父鉄道	三峰口～ 熊谷～ 羽生	・明戸駅 ・武川駅 ・永田駅 ・ふかや花園駅 ・小前田駅	上り （羽生方面）	5 時～ 23 時	36 （6）	5 時～ 23 時	32 （5）	対距離制 武川-熊谷 390 円	時間帯は武川駅のもの
			下り （三峰口方面）	5 時～ 23 時	37 （6）	5 時～ 23 時	33 （5）		

※（　）：JR高崎線は特急、秩父鉄道は急行

資料：JR東日本HP、秩父鉄道HP

表　時間帯別運行本数（平・休別）

			時間帯																						備考
			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	計	
高崎線	平日	上り（東京方面）	2	8	9	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	2			67	時間帯は深谷駅のもの（上段：普通・快速、下段：特急）
						2	1																	3	
		下り（高崎方面）	1	2	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	3	3	2	2	66	
																	2	2	1	1	2			8	
	休日	上り（東京方面）	2	6	7	5	4	3	3	3	3	3	2	4	3	4	4	3	4	2	2			67	
						1	2																	3	
		下り（高崎方面）	1	2	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	4	4	5	5	3	4	4	1	2	65	
																	1		1					2	
秩父鉄道	平日	上り（羽生方面）	1	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1			36	時間帯は深谷駅のもの（上段：普通、下段：急行） SLパレオエクスプレス（2020年は運転なし）を除く
				1	1		1									1		1	1					6	
		下り（三峰口方面）	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	3	3	2	2	3	2	1			37	
					1		1									1	1	1	1					6	
	休日	上り（羽生方面）	1	3	3	1	2	1	3	2	1	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1			32	
					1	1				1				1	1									5	
		下り（三峰口方面）	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1			33	
						1		1			1					1	1							5	

資料：JR 東日本HP、秩父鉄道 HP

■乗車人員

・JR 高崎線の乗車人員について、深谷駅は約10,000人/日、岡部駅は約3,000人/日となっています。
・経年変化では、ほぼ横ばいの推移となっています。

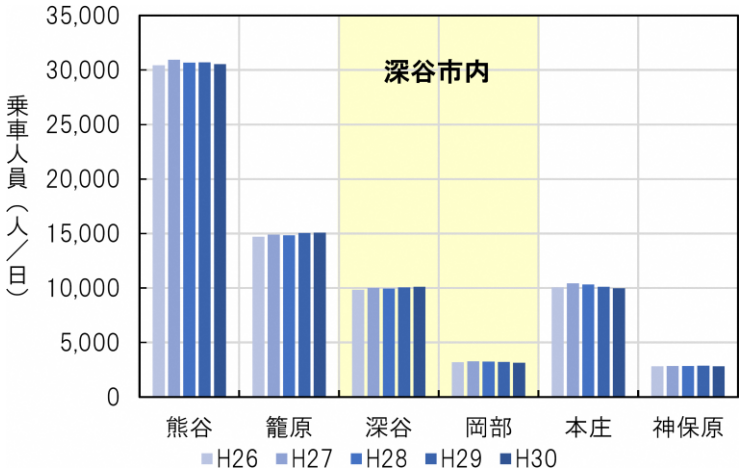
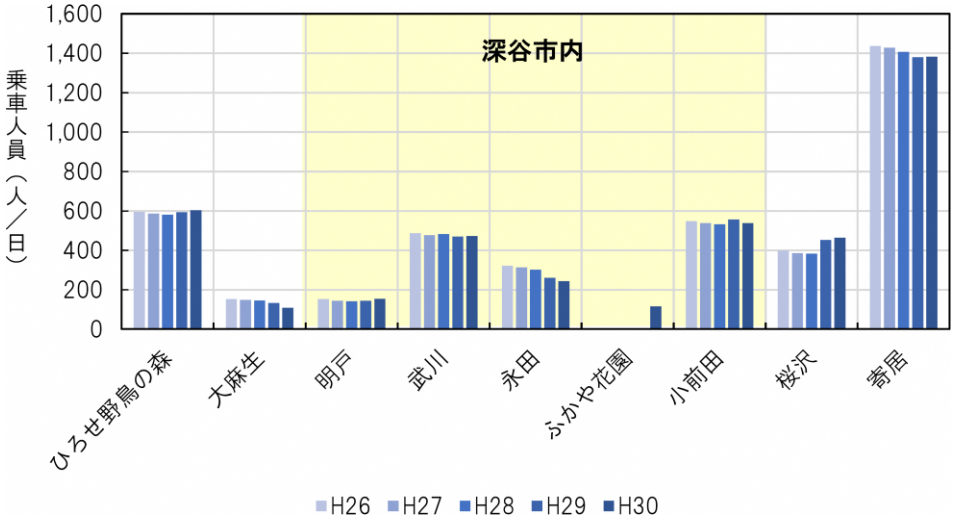


図　高崎線駅別乗車人員（日平均）

資料：埼玉県統計年鑑

・秩父鉄道の乗車人員について、小前田駅、武川駅は約500人/日、永田駅は約300人/日、明戸駅は約 150人/日となっています。
・経年変化では、永田駅が減少傾向にありますが、その他駅は、ほぼ横ばいの推移となっています。



資料：埼玉県統計年鑑

（２）民間路線バスについて

・民間路線バスでは、籠原駅～深谷日赤病院線が、上りは平日７時～21時で15便、休日７時～19時で13便、下りは６時～21時で16便、休日が８時～19時で12便運行されており、他の路線バスよりも運行時間が長くなっています。

・県北都市間路線バス※（深谷駅・寄居車庫線）は平日・休日とも上りは７時～16時で５本、下りは７時～17時で５本運行されています。同路線は、本庄駅・寄居車庫線とあわせ、県北都市間路線バス維持対策協議会（寄居町・深谷市・本庄市・美里町で構成）が、交通事業者に依頼し運行されています。

表　バス路線一覧

		運営	区間・区域	路線延長（km）	運行時間帯・便数					運賃
						平日		休日		
						時間帯	便数	時間帯	便数	
路線バス	籠原駅～深谷日赤病院線	深谷観光バス（株）	深谷日赤病院～籠原駅	4.6	上り（東都大学着）	7時～21時	15	7時～19時	13	均一制200円
					下り（東都大学発）	6時～21時	16	8時～19時	12	
	深谷駅～寄居車庫線（県北都市間路線バス）	武蔵観光（株）	深谷駅～寄居車庫	21.0	上り（深谷駅着）	7時～16時	5	7時～16時	5	対距離制 150～490円（深谷駅～原宿：420円）
					上り（深谷駅発）	7時～17時	5	7時～17時	5	

資料：深谷市公共交通ガイド（R2）

●路線バスの経費・収入について

・運行に年間約1,997万円の経費が掛かっています。そのうち運賃収入で賄っているのは、約325万円（収支率16.3%）となっています。

表　路線バス・コミュニティバスの経費・収入など

	路線名称など	運営	運行経費（円）	運賃収入（円）	市負担額（円）	他市町負担額・国庫補助額（円）	収支率（%）	対象期間
民間路線バス	籠原駅～深谷日赤病院線	深谷観光バス（株）	※令和2年4月より、運行開始したためデータなし					
	深谷駅～寄居車庫線（県北都市間路線バス）	武蔵観光（株）	19,969,473	3,252,950	3,600,000	13,116,523	16.3	H30.10～R1.9

資料：県北都市間路線バス維持対策協議会資料、深谷市資料

※県北都市間路線バスとは、深谷市と寄居町を結ぶ路線（深谷駅～寄居車庫線）と、本庄市・美里町・寄居町の3市町を結ぶ路線（本庄駅南口～寄居車庫線）の総称です。

【籠原駅～深谷日赤病院線】

・令和２年４月１日から運行が開始されましたが、新型コロナウイルスの流行に伴う緊急事態宣言の発出により、４～５月は1,000 人程度、６月以降は2,000人程度となっています。

・バス停別では、籠原駅南口が最も多く、乗車人数の約半数を占めています。次いで、アリオ深谷・東都大学１号館前、深谷日赤、東都大学２号館が多くなっています。

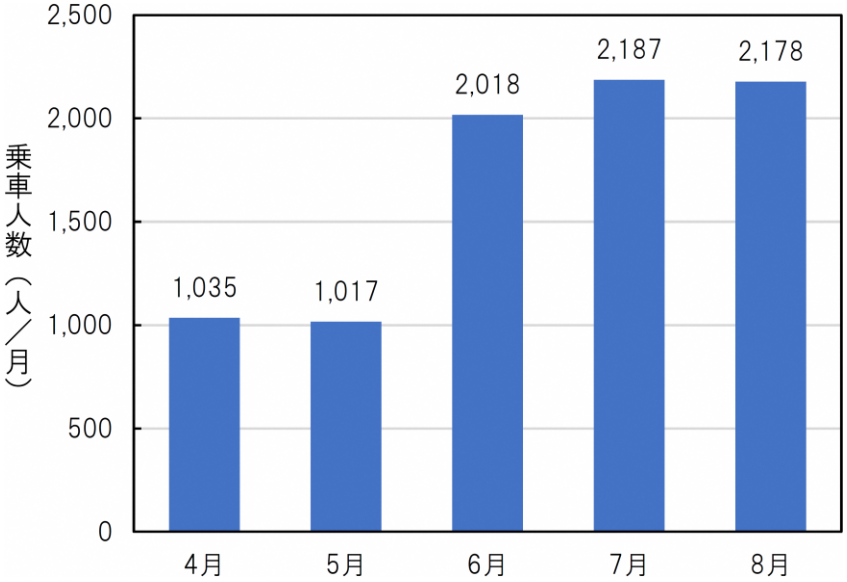


図　月別乗車人数（籠原駅～深谷日赤病院線）

資料：深谷市資料

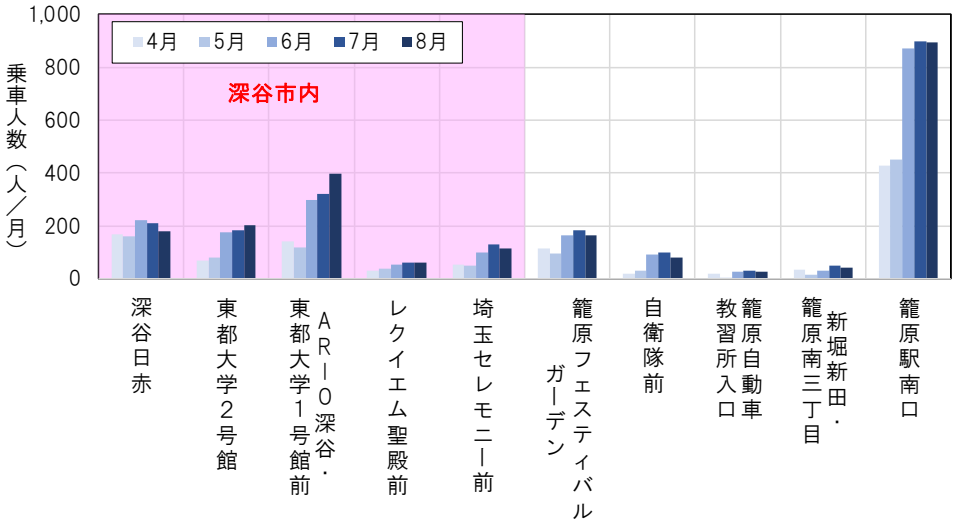
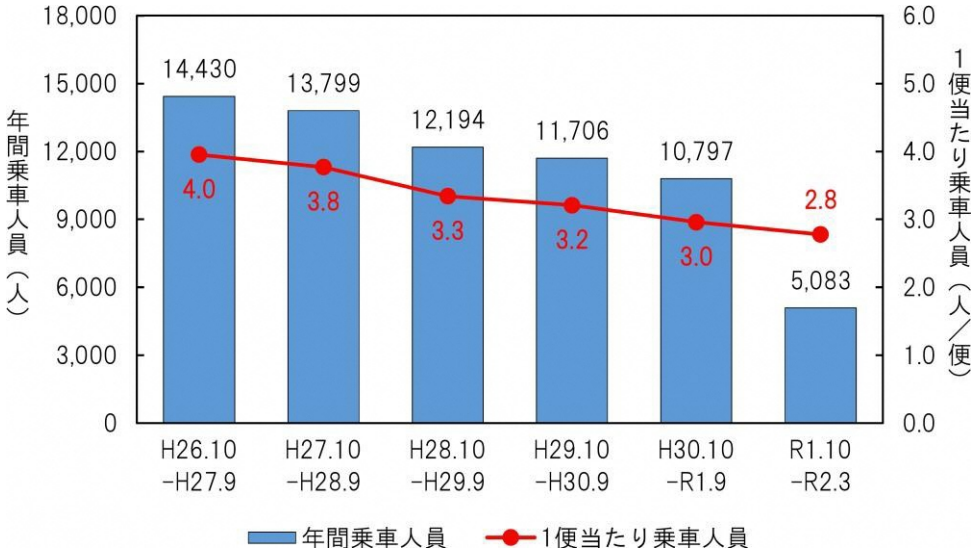


図　月別バス停別乗車人数（籠原駅～深谷日赤病院線）

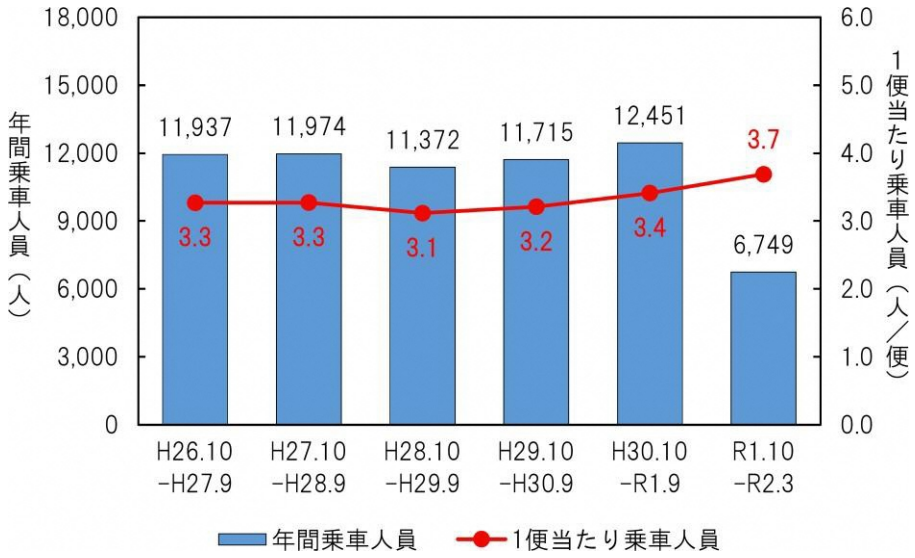
資料：深谷市資料

【県北都市間路線バス（深谷駅・寄居車庫線）】
・深谷駅・寄居車庫線の乗車人員は年々減少しています。
・県北都市間路線バスの本庄駅・寄居車庫線は横ばいとなっています。



乗車人員（深谷駅・寄居車庫線）

資料：武蔵観光（株）資料



乗車人員（本庄駅・寄居車庫線）

資料：武蔵観光（株）資料

第3章　利用実態分析

３－１　実態調査の概要

（１）調査目的

コミュニティバス利用者を対象に、現在の利用状況とバスの評価、今後のバスに対する意見要望などを把握することを目的としています。

なお、地域公共交通確保維持改善事業費補助金申請において策定した生活交通確保維持改善計画における事後評価の成果指標として使用しています。

（２）調査対象路線

深谷市内を運行するコミュニティバス全路線

定時定路線	４路線（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）
デマンド型	５地区（北部、南部、岡部、川本、花園の地区１台ずつ計５台）

（３）調査方法

コミュニティバス各路線で乗務員がアンケート用紙と返信用封筒を配布し、後日郵送にて回収しました。

（４）調査項目

番号	項目
1	居住地
2	性別
3	年齢
4	職業
5	自動車運転免許証の有無
6	自分で自由に使用できる自動車の有無
7	主な移動手段
8	よく利用するバス停
9	よく利用する時間帯
10	利用回数
11	主な利用目的
12	外出目的地
13	他の路線への乗継利用
14	外出頻度
15	外出する際のコミュニティバスの利用のしやすさ（満足度）

３－２　「くるリン」利用者調査（定時定路線）

利用者アンケート調査の経年変化（定時定路線）

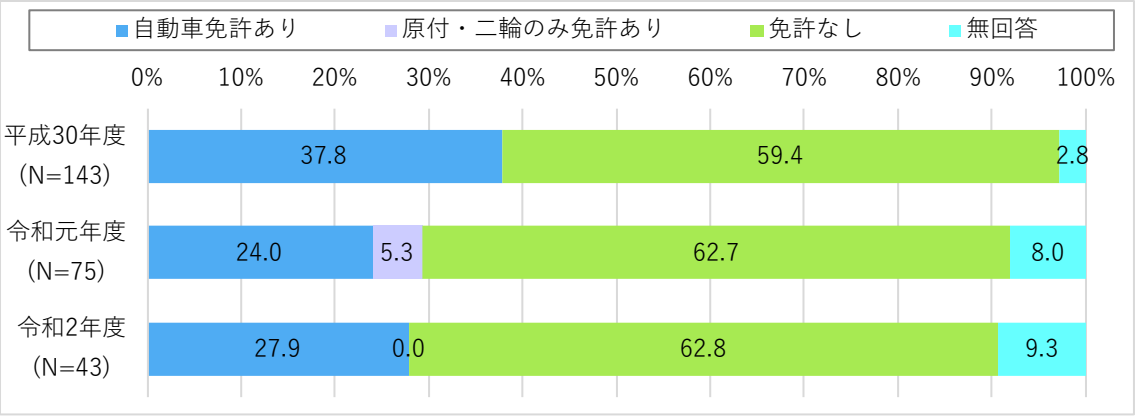
① 調査概要（回答数と構成比）

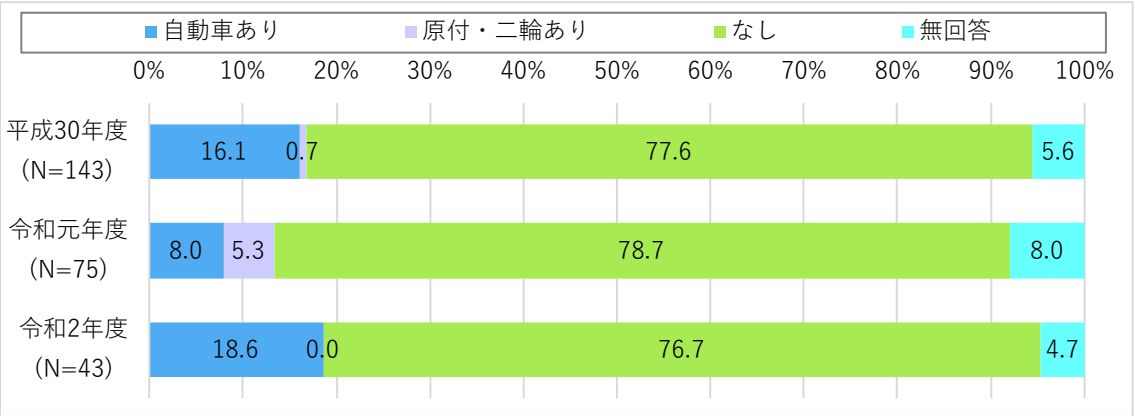
		令和２年度		令和元年度		平成30年度	
調査期間		11/13～12/11		１/15～１/30		５/22～６/４	
回収票		N＝43		N＝75		N=143	
居住地区	深谷北部地区	8	(18.6%)	4	(5.3%)	21	(14.7%)
	深谷中部地区	11	(25.6%)	47	(62.7%)	76	(53.1%)
	深谷南部地区	7	(16.3%)	6	(8.0%)	9	(6.3%)
	岡部地区	2	(4.7%)	0	(0.0%)	3	(2.1%)
	川本地区	2	(4.7%)	2	(2.7%)	10	(7.0%)
	花園地区	1	(2.3%)	2	(2.7%)	2	(1.4%)
	市外・その他	8	(16.3%)	9	(12.0%)	20	(14.0%)
	無回答	4	(2.3%)	5	(6.7%)	2	(1.4%)
性別比	男性	8	(18.6%)	17	(22.7%)	38	(26.6%)
	女性	25	(58.1%)	39	(52.0%)	78	(54.5%)
	無回答	10	(23.3%)	19	(25.3%)	27	(18.9%)
年齢比	15～17歳	3	(7.0%)	2	(2.7%)	6	(4.2%)
	18～29歳	2	(4.7%)	4	(5.3%)	11	(7.7%)
	30～39歳	0	(0.0%)	9	(12.0%)	10	(7.0%)
	40～49歳	8	(18.6%)	2	(2.7%)	16	(11.2%)
	50～59歳	4	(9.3%)	12	(16.0%)	29	(20.3%)
	60～64歳	0	(0.0%)	7	(9.3%)		
	65～69歳	6	(14.0%)	7	(9.3%)	27	(18.9%)
	70～74歳			10	(13.3%)		
	75～84歳	14	(32.6%)	19	(25.3%)	39	(27.5%)
	85歳以上	4	(9.3%)				
	無回答	2	(4.7%)	3	(4.0%)	5	(3.5%)
職業比	生徒・学生	3	(6.98%)	4	(5.3%)	7	(4.9%)
	会社員・公務員・団体職員	7	(16.3%)	12	(16.0%)	29	(20.3%)
	自営業	1	(2.33%)	2	(2.7%)	2	(1.4%)
	農業	1	(2.33%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
	パート・アルバイト	1	(2.33%)	6	(8.2%)	17	(11.9%)
	専業主婦・主夫	9	(20.9%)	22	(29.3%)	33	(23.1%)
	無職	18	(41.9%)	25	(33.3%)	44	(30.8%)
	その他	0	(0.0%)	1	(1.3%)	9	(6.3%)
	無回答	3	(6.98%)	3	(4.0%)	2	(1.4%)

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

②免許証および自動車（自分用）の保有状況

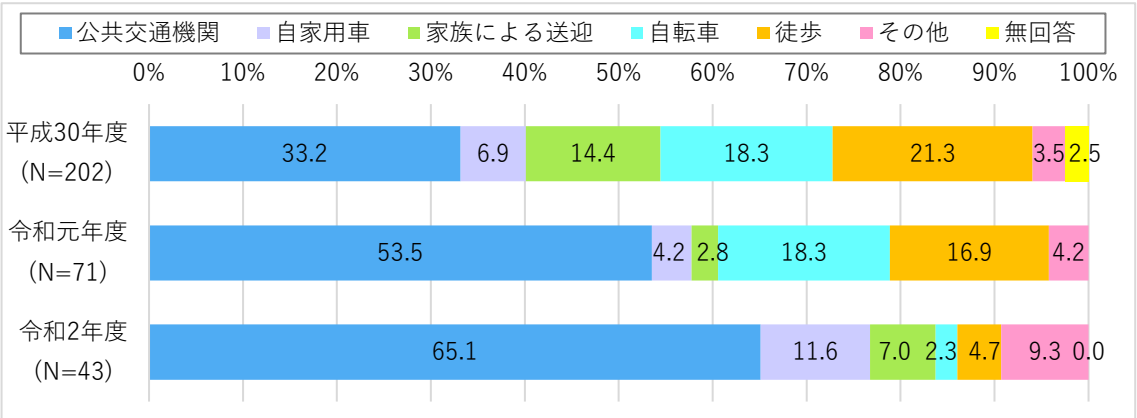
- 「免許なし」が 62.8%を占め、最も多くなっています。
- 経年変化でみると「自動車免許あり」(27.9%)の回答が微増しています。
- 「自動車なし」が 76.7%を占め、最も多くなっています。





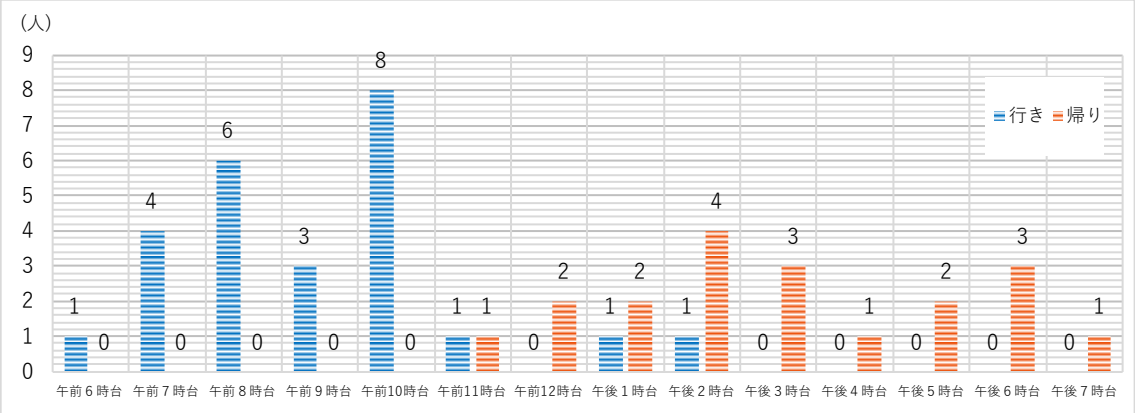
③主な移動手段

- 主な移動手段は、「公共交通機関」が 65.1%を占め、最も多くなっています。
- 例年よりも、「自転車」（2.3%）と「徒歩」（4.7%）が減少しています。



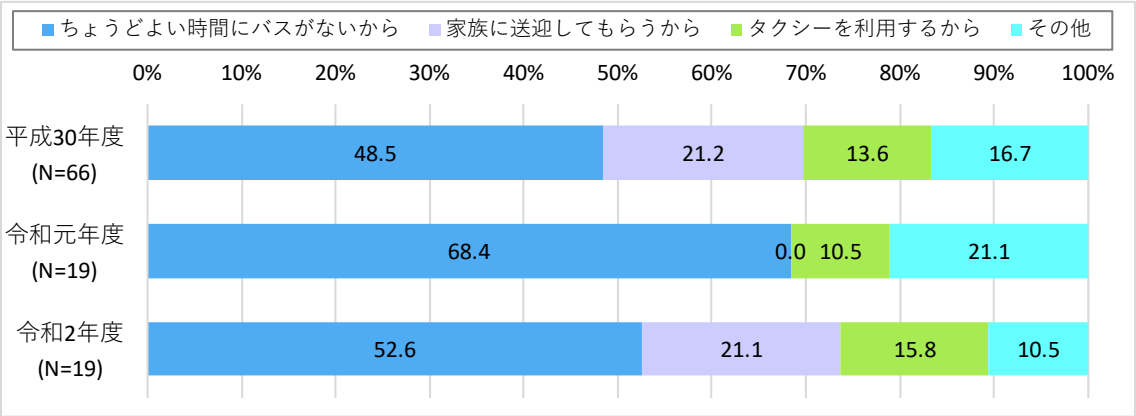
④よく利用するバスの時間帯

● 「行き」は、午前７時から10時台の利用が多く、「帰り」は、午後２時から６時台の利用が多くなっています。



⑤片道しかバスを利用しない理由

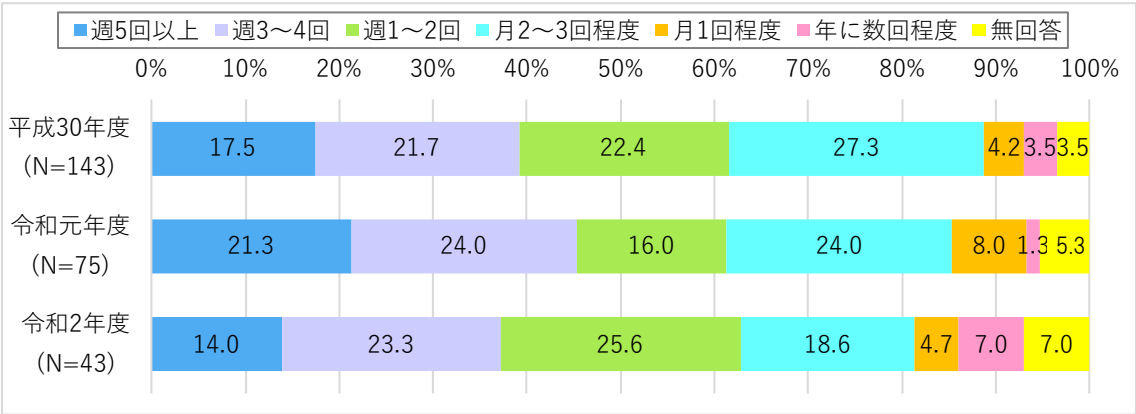
● 「ちょうどよい時間にバスがないから」が52.6%を占め、最も多くなっています。



⑥利用回数

● 利用頻度は、「週1～2 回」（25.6%）が最も多く、次いで「週3～4回」（23.3%）となっています。

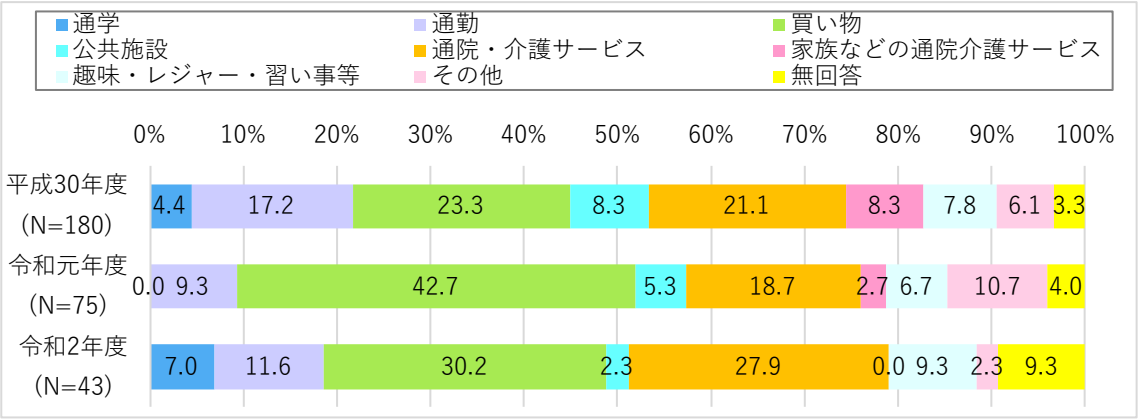
● 「週５回以上」、「週３～4 日」を合計すると約40%を占めています。



⑦主な利用目的

● 利用目的は、「買い物」が最も多く30.2%を占めており、次いで、「通院・介護サービス」（27.9%）となっています。

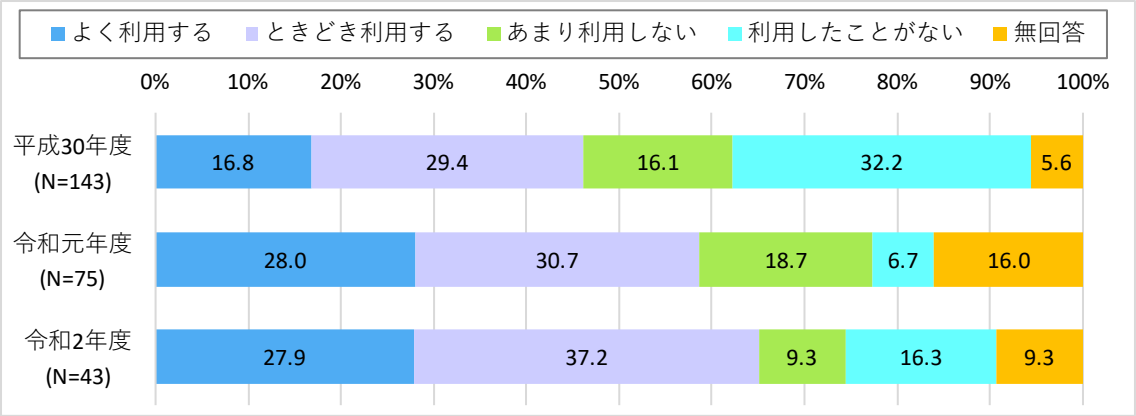
● 「公共施設」目的の利用が減少傾向にあります。



⑧他路線への乗り換え

● 乗継利用は、「ときどき利用する」が最も多く37.2%を占めています。

● 経年比較では、「利用したことがない」が増加傾向にあります。

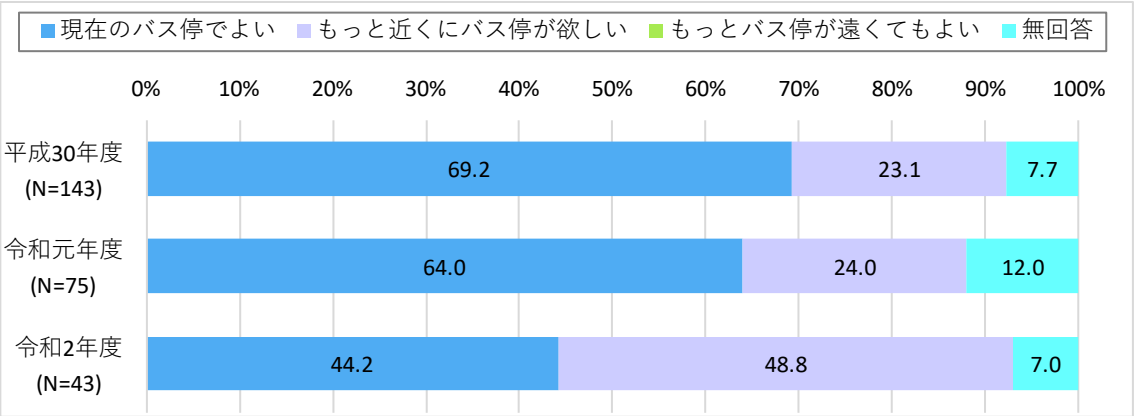


⑨現路線の利用しやすさ

a.バス停

● 「もっと近くにバス停がほしい」が最も多く48.8%を占めています。

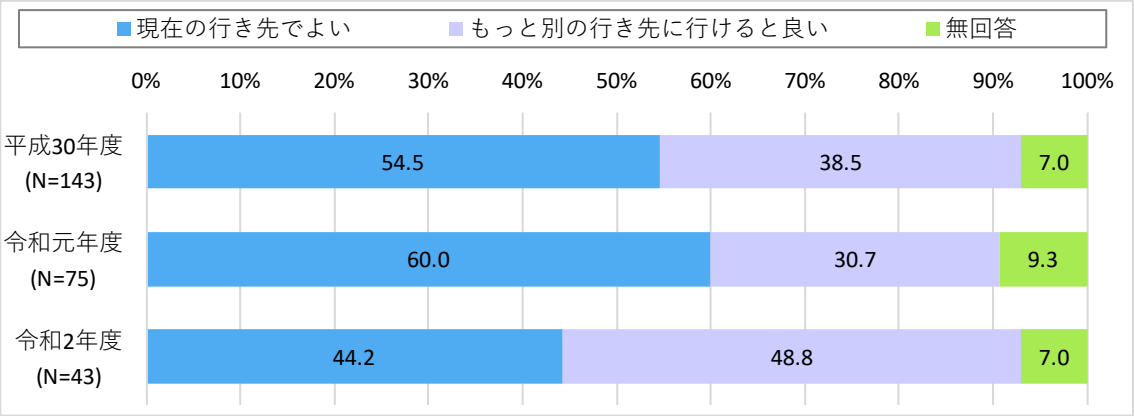
● 経年比較では、「現在のバス停でよい」が減少傾向にあります。



b.行き先

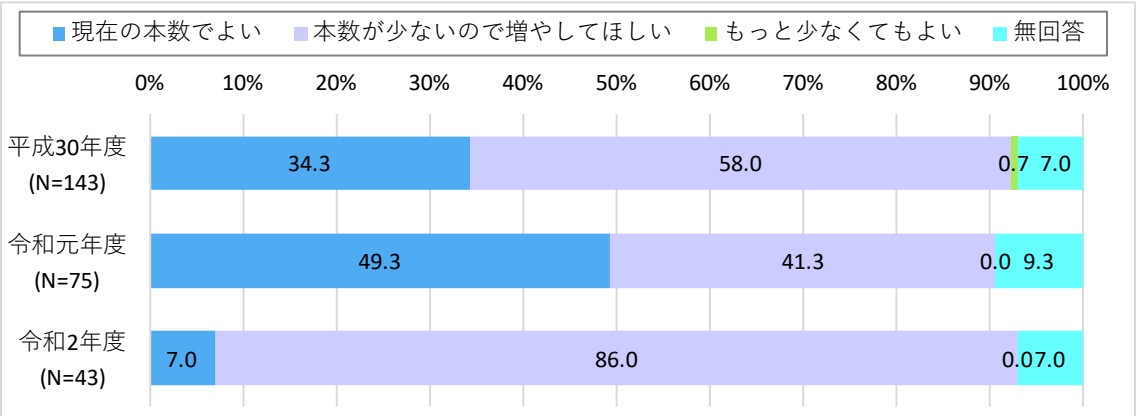
● 「もっと別の行き先に行けると良い」が最も多く48.8%を占めています。

● 経年比較では、「現在の行き先でよい」が減少傾向にあります。



c.運行本数

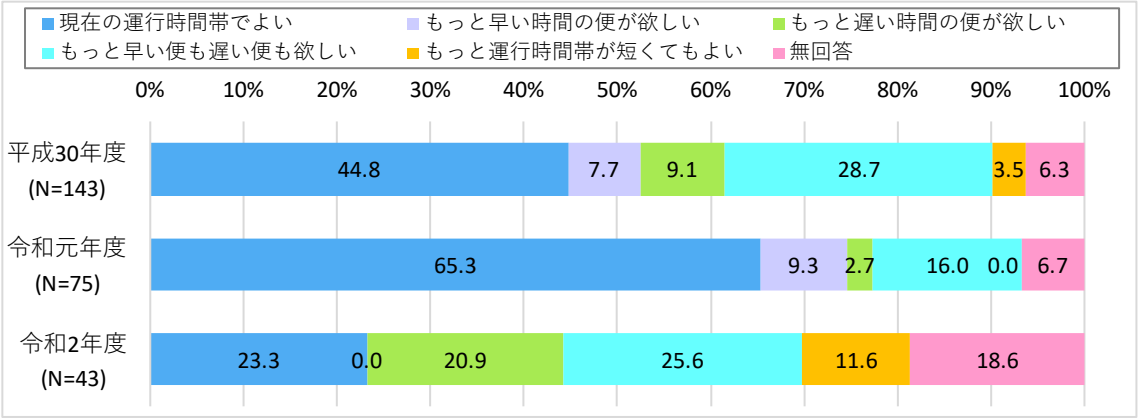
● 「本数が少ないので増やしてほしい」が最も多く86.0%を占めています。



d.運行時間

● 「もっと早い便も遅い便も欲しい」が最も多く25.6%を占めています。

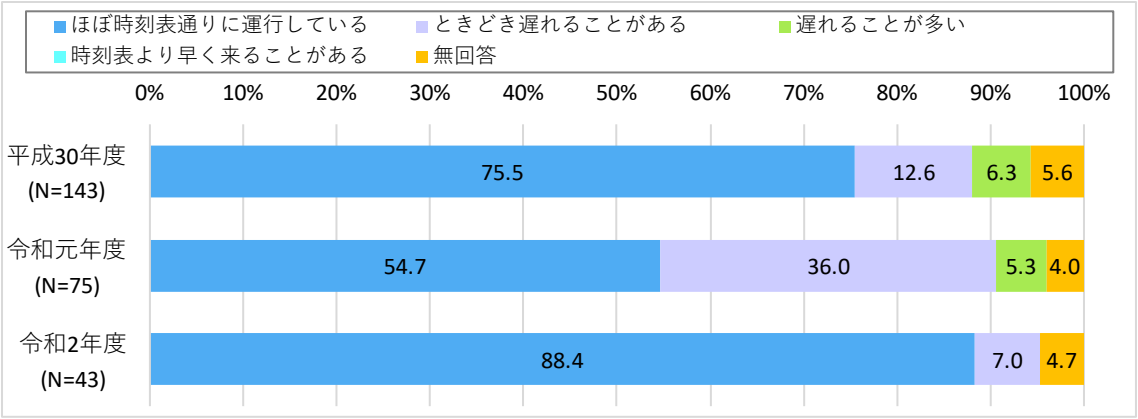
● 経年比較では、「現在の運行時間帯でよい」が減少傾向にあります。



e.定時性

● 「ほぼ時刻表通りに運行している」が最も多く88.4%を占めています。

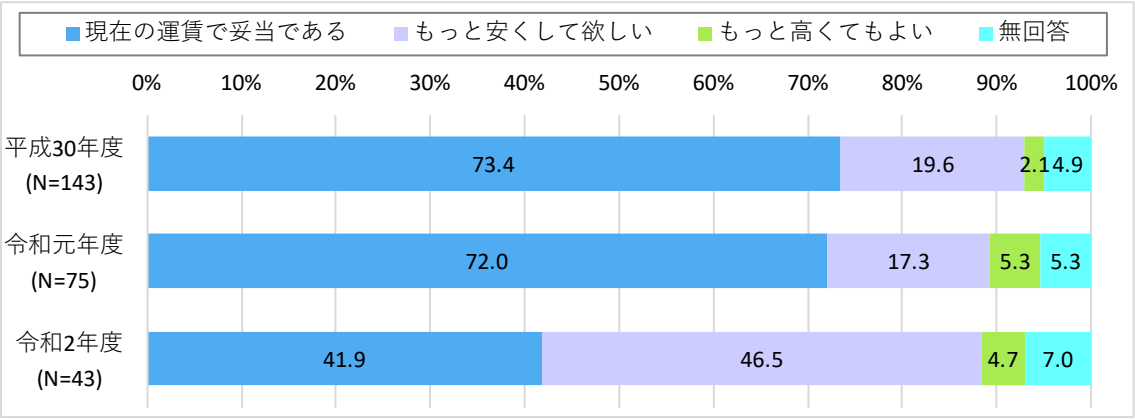
● 経年比較では、「ときどき遅れることがある」が減少傾向にあります。



f.運賃

● 「もっと安くして欲しい」が最も多く46.5%を占めています。

● 経年比較では、「現在の運賃で妥当である」が減少傾向にあります。



３－３　「くるリン」利用者調査（デマンドバス）

利用者アンケート調査の経年変化（デマンドバス）

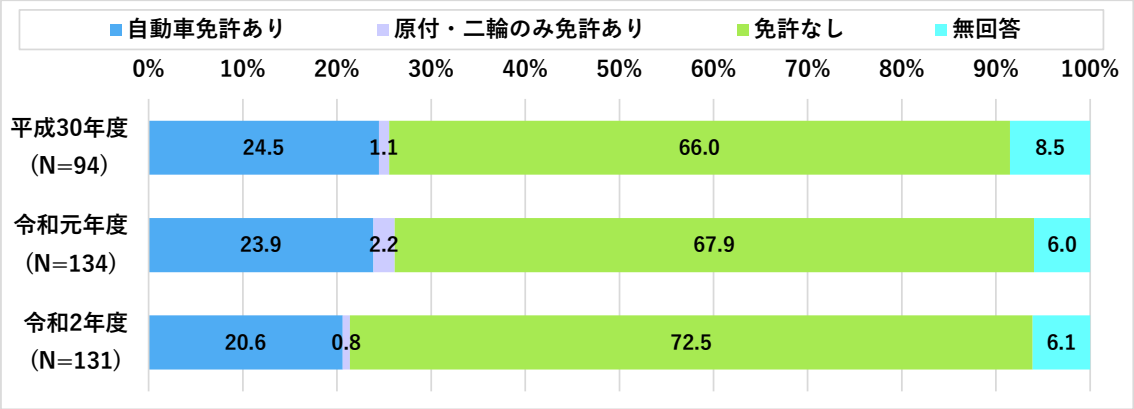
①調査概要（回答数と構成比）

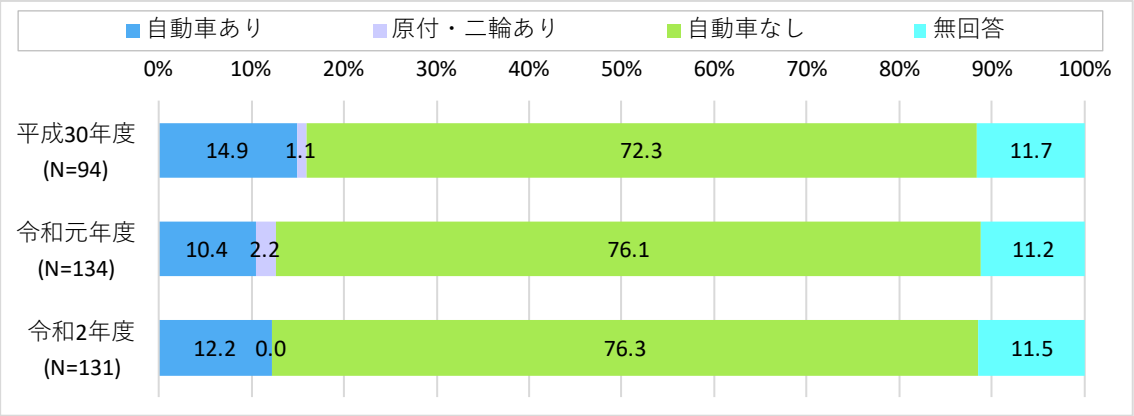
		令和２年度		令和元年度		平成30年度	
調査期間		11/13～12/11		1/15～1/30		5/22～6/4	
回収票		N＝131		N＝134		N=94	
居住地区	深谷北部地区	4	(3.1%)	6	(4.5%)	4	(4.3%)
	深谷中部地区	35	(26.7%)	37	(27.6%)	24	(25.5%)
	深谷南部地区	4	(3.1%)	2	(1.5%)	5	(5.3%)
	岡部地区	23	(17.6%)	22	(16.4%)	9	(9.6%)
	川本地区	26	(19.8%)	24	(17.9%)	11	(11.7%)
	花園地区	27	(20.6%)	32	(23.9%)	27	(28.7%)
	市外・その他	4	(3.1%)	6	(4.5%)	7	(7.4%)
	無回答	8	(6.1%)	5	(3.7%)	7	(7.4%)
性別比	男性	23	(17.6%)	31	(23.1%)	32	(34.0%)
	女性	69	(52.7%)	76	(56.7%)	41	(43.6%)
	無回答	39	(29.8%)	27	(20.1%)	21	(22.3%)
年齢比	15～17歳	3	(2.3%)	1	(0.7%)	1	(1.1%)
	18～29歳	8	(6.1%)	2	(1.5%)	5	(5.3%)
	30～39歳	6	(4.6%)	7	(5.2%)	1	(1.1%)
	40～49歳	6	(4.6%)	5	(3.7%)	4	(4.3%)
	50～59歳	14	(10.7%)	15	(11.2%)	20	(21.3%)
	60～64歳	4	(3.1%)	4	(3.0%)		
	65～69歳	21	(16.0%)	12	(9.0%)	26	(27.7%)
	70～74歳			19	(14.2%)		
	75～84歳	49	(37.4%)	62	(46.3%)	30	(31.9%)
	85歳以上	16	(12.2%)				
	無回答	4	(3.1%)	7	(5.2%)	7	(7.4%)
職業比	生徒・学生	4	(3.1%)	1	(0.7%)	3	(3.2%)
	会社員・公務員・団体職員	11	(8.4%)	11	(8.3%)	7	(7.4%)
	自営業	4	(3.1%)	1	(0.7%)	2	(2.1%)
	農業	6	(4.6%)	2	(1.5%)	3	(3.2%)
	パート・アルバイト	21	(16.0%)	22	(16.4%)	8	(8.5%)
	専業主婦・主夫	17	(13.0%)	31	(23.2%)	15	(16.0%)
	無職	58	(44.3%)	52	(38.9%)	41	(43.6%)
	その他	7	(5.3%)	4	(3.0%)	9	(9.6%)
	無回答	3	(2.3%)	10	(7.5%)	6	(6.4%)

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

②免許証および自動車（自分用）の保有状況

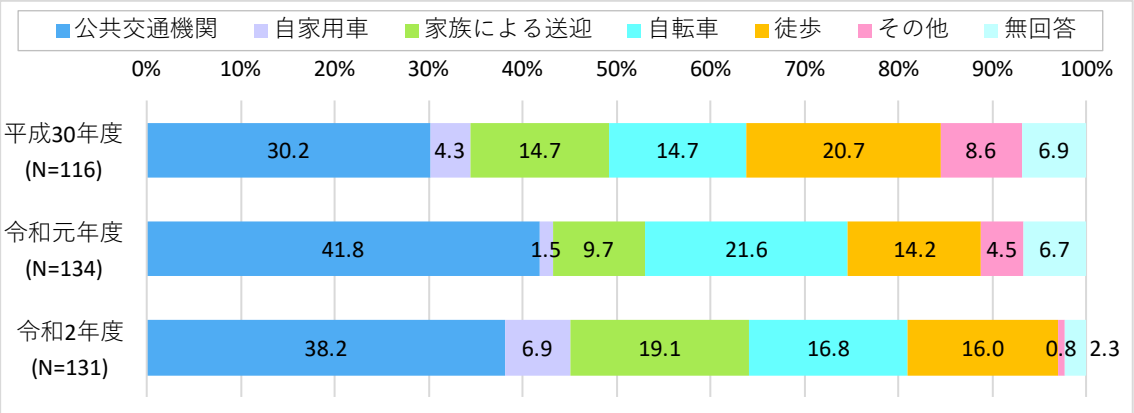
- 「免許なし」が72.5%を占め、最も多くなっています。
- 経年変化では、「自動車免許あり」(20.6%)の回答が減少しています。
- また、「自動車なし」が76.3%を占め、最も多くなっています。
- 経年比較では、「自動車あり」（12.2%）の回答は横ばいとなっています。





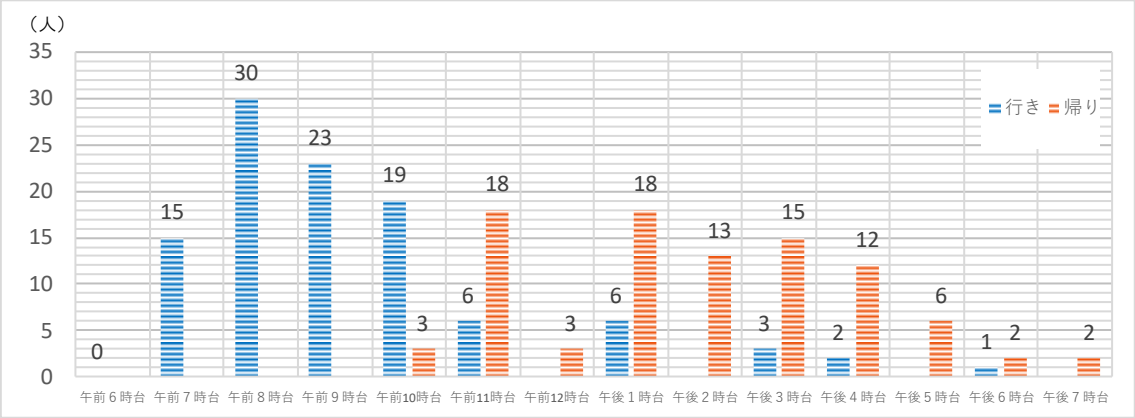
③主な移動手段

- 主な移動手段は、「公共交通機関」が 38.2%を占め、最も多くなっています。



④よく利用するバスの時間帯

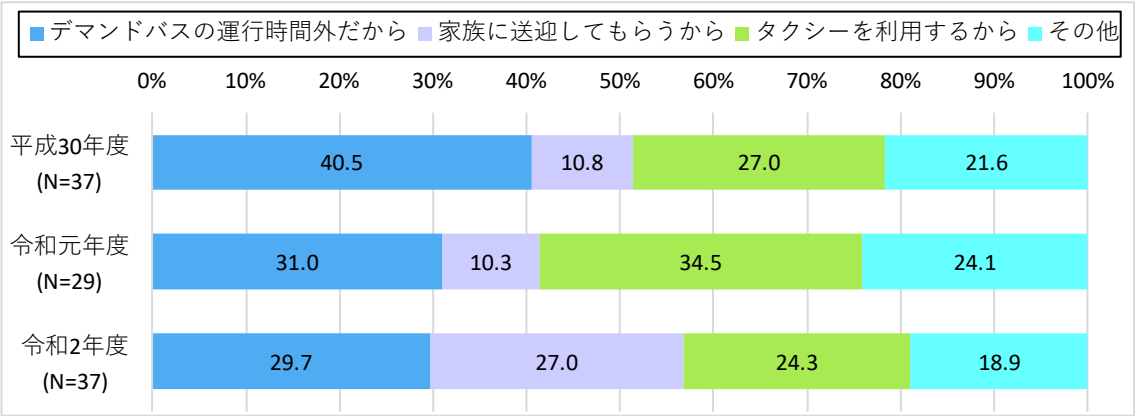
● 「行き」は、午前７時から10時台の利用が多く、「帰り」は、午前11時から午後４時台の利用が多くなっています。



⑤片道しかバスを利用しない理由

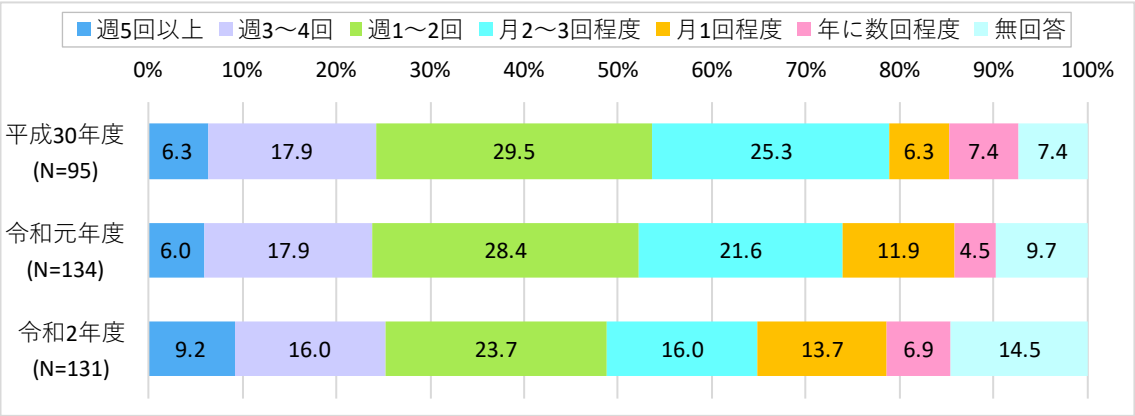
● 「デマンドバスの運行時間外だから」が29.7%を占め、最も多くなっています。

● 「家族に送迎してもらうから」（27.0%）が増加しています。



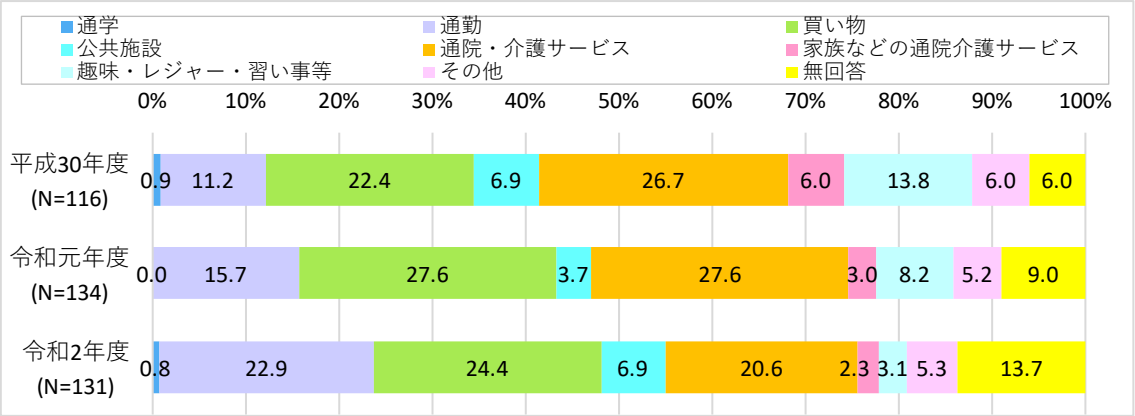
⑥利用回数

● 利用頻度は、「週１～２回」が最も多く23.7%を占めています。次いで、「週３～４回」「月２～３回程度」がそれぞれ16.0%となります。



⑦主な利用目的

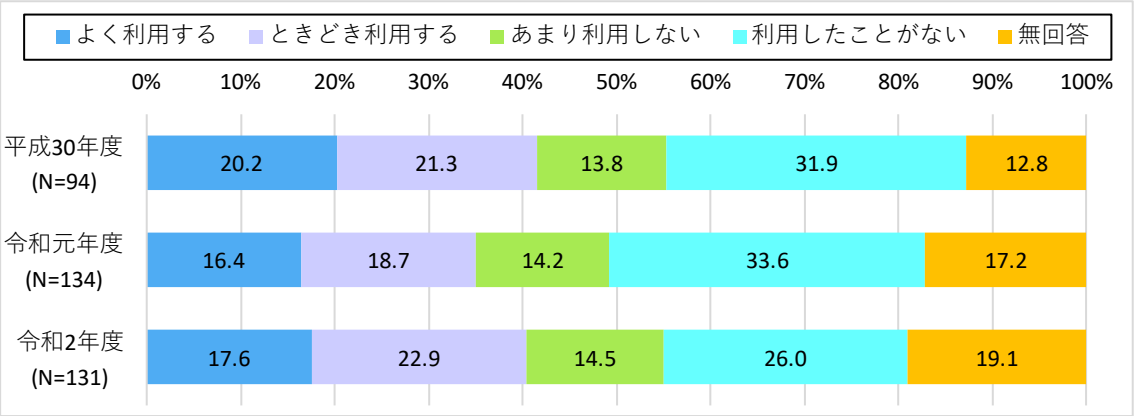
● 利用目的は、「買い物」が最も多く24.4%を占めており、次いで、「通勤」（22.9%）となっています。



⑧他路線への乗り換え

● 乗継利用は、「利用したことがない」が最も多く26.0%を占めています。

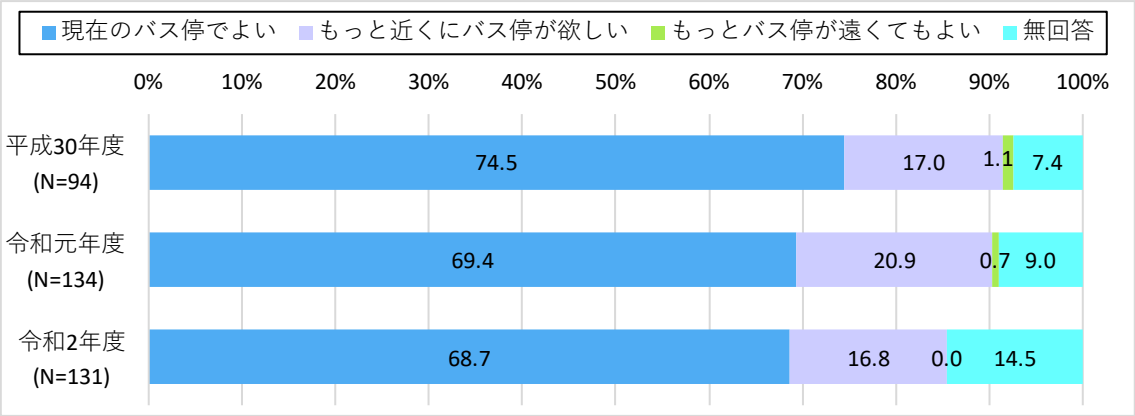
● 経年比較では、「よく利用する」「ときどき利用する」が増加傾向にあります。



⑨現路線の利用しやすさ

a.バス停

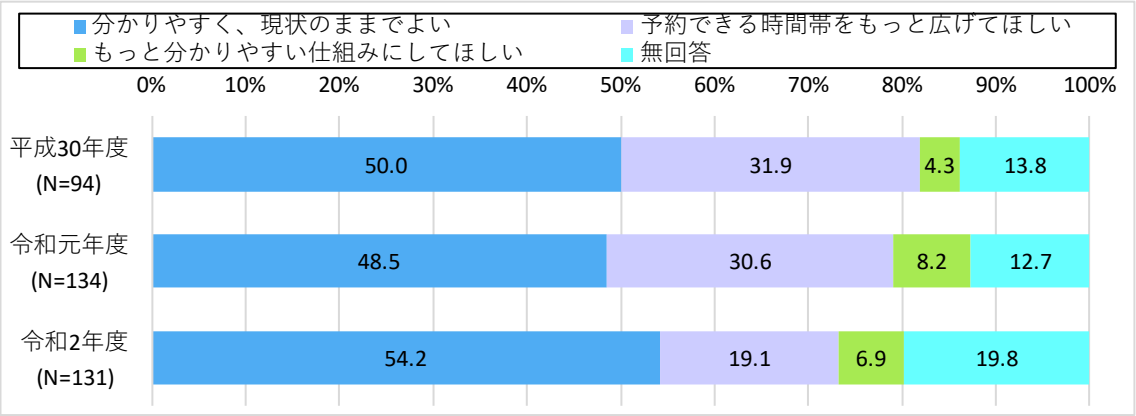
● 「現在のバス停でよい」が最も多く68.7%を占めています。



b.予約システム

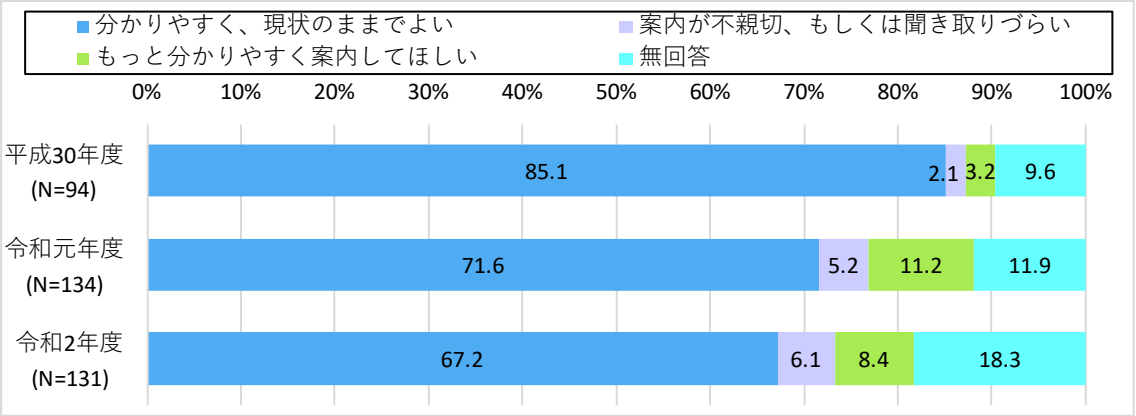
● 「分かりやすく、現状のままでよい」が最も多く54.2%を占めています。

● 経年比較では、「予約できる時間帯をもっと広げてほしい」が減少傾向にあります。



c.予約センター

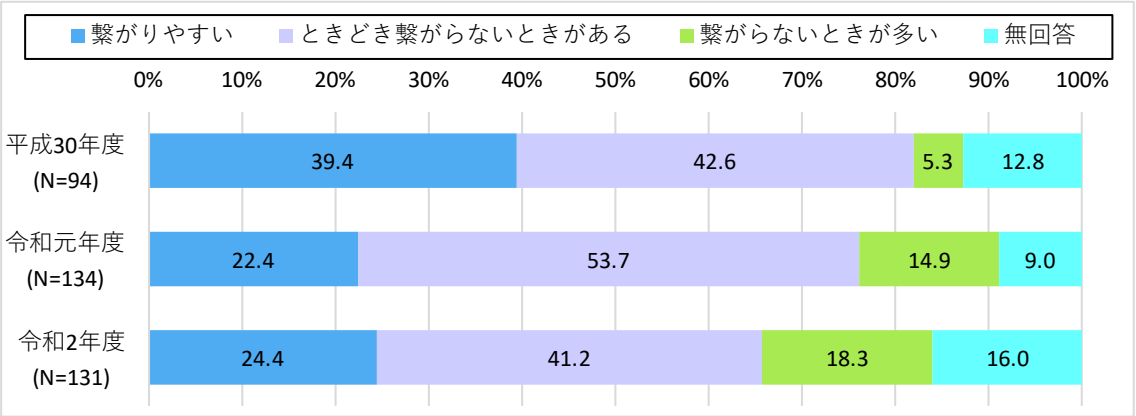
● 「分かりやすく、現状のままでよい」が最も多く67.2%を占めています。



d.予約電話

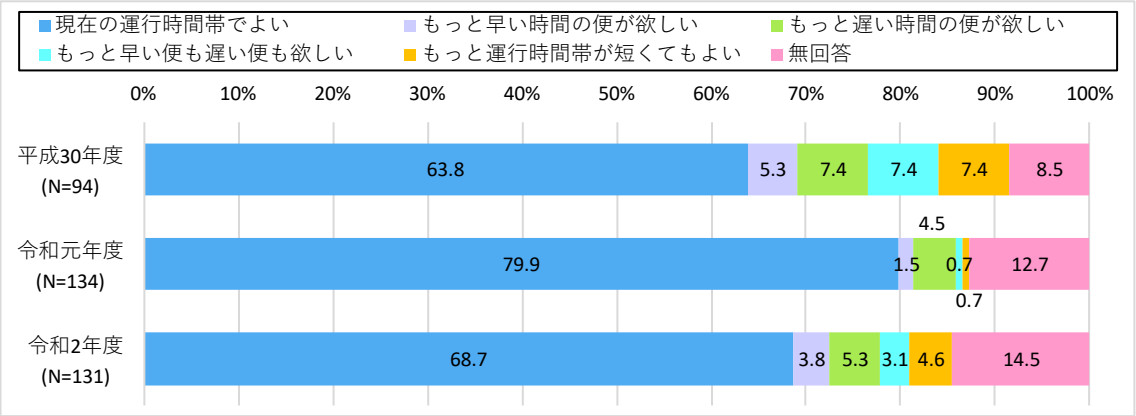
● 「ときどき繋がらないときがある」が最も多く41.2%を占めています。

● 経年比較では、「繋がらないときが多い」（18.3%）が増加しています。



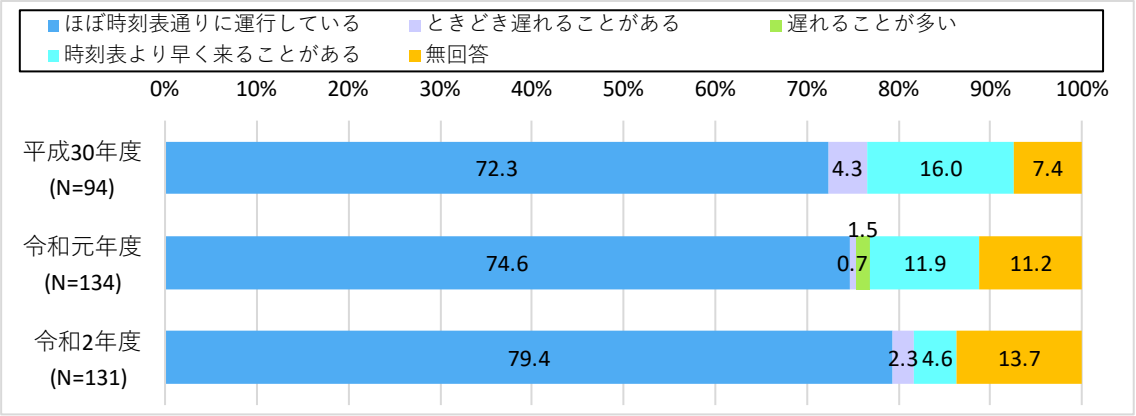
e.運行時間

- 「現在の運行時間帯でよい」が最も多く68.7%を占めています。
- 経年比較では、その他の項目すべてが微増しています。



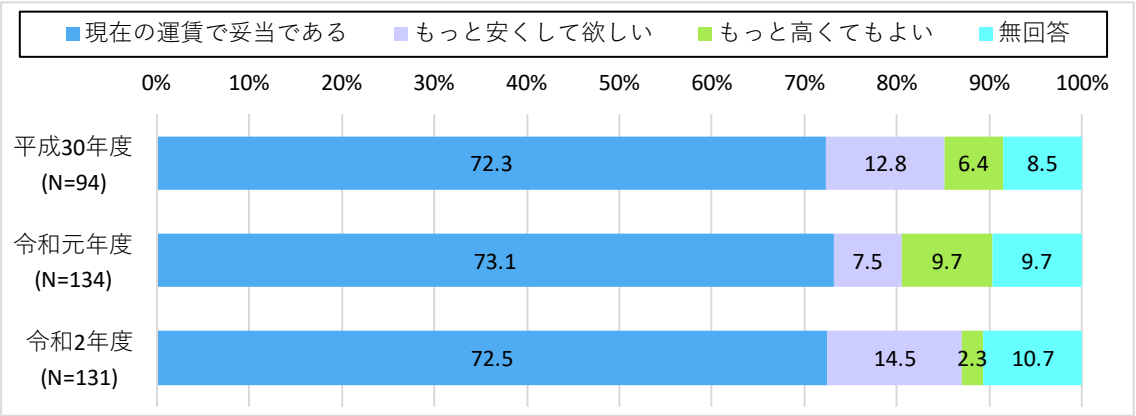
f.定時性

- 「ほぼ時刻表通りに運行している」が最も多く79.4%を占めています。



g.運賃

- 「現在の運賃で妥当である」が最も多く72.5%を占めています。
- 「もっと安くして欲しい」（14.5%）が増加傾向にあります。



第4章　市民ニーズ調査

４－１　調査概要

（１）調査目的

深谷市民3,000人（無作為抽出）を対象に、日常の外出行動やバスの評価、今後の公共交通のあり方などに対する意見を把握し、今後の公共交通の方向性を検討する上での基礎資料とすることを目的に実施しました。

（２）調査方法

郵送による配布・回収としました。

（３）回収サンプルの内訳

■調査概要（回答数と構成比）

調査期間		11/13～11/30			
回収票		N=1,345（回収率44.8%）			
回答者の内訳	性別	男性	575(42.8%)	女性	693(51.5%)
		無回答	77(5.7%)		
	年齢	15～17歳	11(0.8%)	18～29歳	120(8.9%)
		30～39歳	150(11.2%)	40～49歳	239(17.8%)
		50～59歳	194(14.4%)	60～64歳	119(8.8%)
		65～74歳	358(26.6%)	75～84歳	142(10.6%)
		85歳以上	1(0.1%)	無回答	11(0.8%)
	職業	生徒・学生	46(3.4%)	会社員・公務員・団体職員	439(32.6%)
		自営業	79(5.9%)	農業	48(3.6%)
		パート・アルバイト	225(16.7%)	専業主婦・主夫	222(16.5%)
		無職	251(18.7%)	その他	24(1.8%)
		無回答	11(0.8%)		
	地区	深谷地区	391(29.1%)	藤沢地区	89(6.6%)
		幡羅地区	131(9.7%)	明戸地区	51(3.8%)
		大寄地区	30(2.2%)	八基地区	36(2.7%)
		豊里地区	36(2.7%)	上柴地区	114(8.5%)
		南地区	80(5.9%)	岡部地区	148(11.0%)
		川本地区	97(7.2%)	花園地区	132(9.8%)
		無回答	10(0.7%)		

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

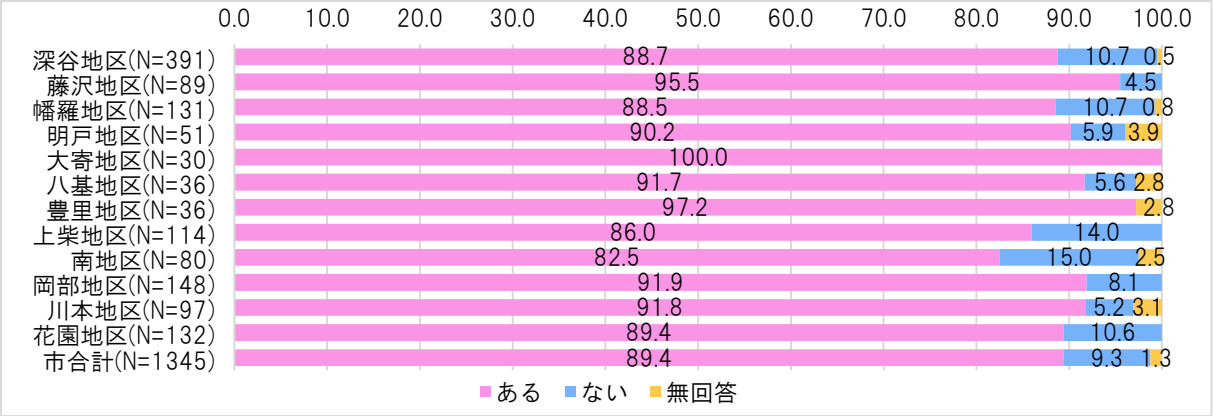
①運転免許証保有状況

○運転免許証の有無について、全体の89.4％の方が運転免許証を所有しており、所有していない方は9.3％となっています。

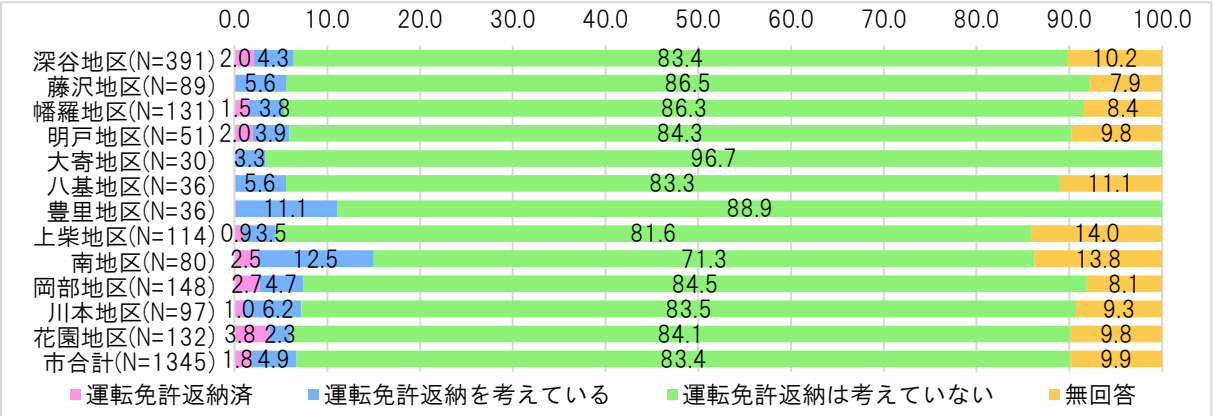
○免許返納意向として、「運転免許返納は考えていない」が83.4％と最も多く、「返納済」は1.8％となっています。また、「運転免許返納を考えている」かたが 4.9％であり、比較的、南地区、豊里地区で多くみられます。

○自家用車保有状況では、「自分専用の自動車がある」「家族共用の自動車がある」で合わせて約９割を占めており、非所有世帯は 8.0％となっています。

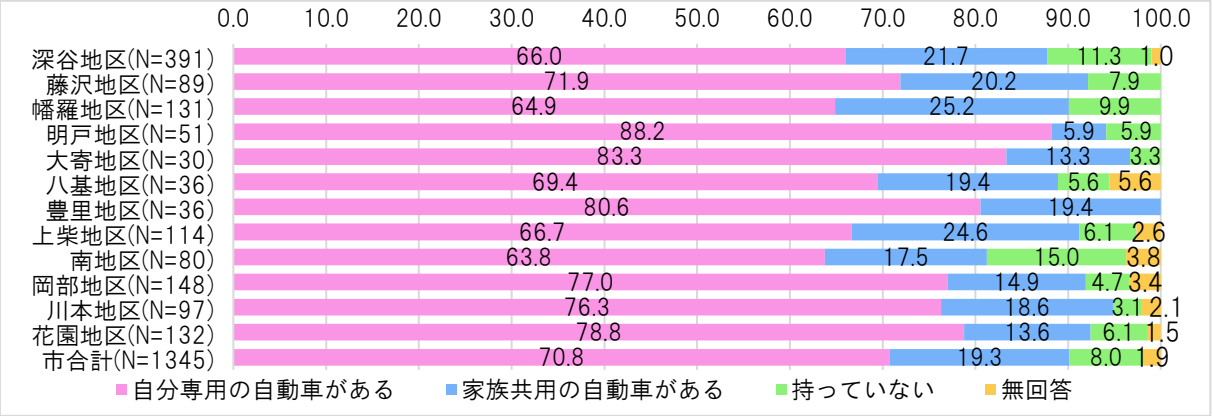
■運転免許証の有無



■免許返納意向



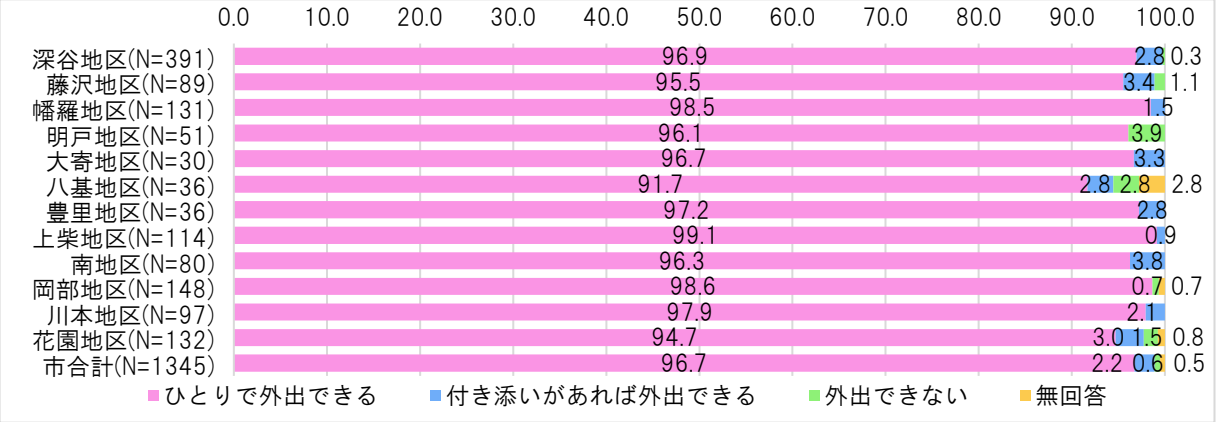
■自家用車所有



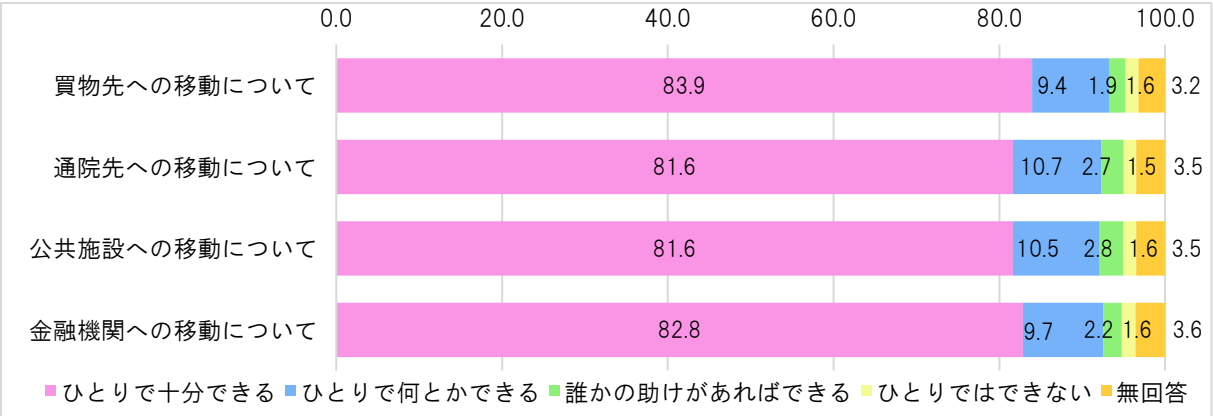
②目的別移動の状況

○日常の外出について、全体の96.7％のかたが「ひとりで外出できる」と回答しており、「付き添いがあれば外出できる」かたは 2.2％、「外出できない」かたは 0.6％となっています。
○現在の目的別外出状況では、全目的で8割以上のかたが「ひとりで十分できる」と回答しており、「ひとりではできない」かたは 1.6％となっています。
○10年後を想定した将来の外出行動として、「不安がない」（46.6％）、「不安がある」（37.7％）となっています。目的別の変動はあまり見られないが、「通院先への移動」として「不安がある」の割合が若干高い数値を示しています。

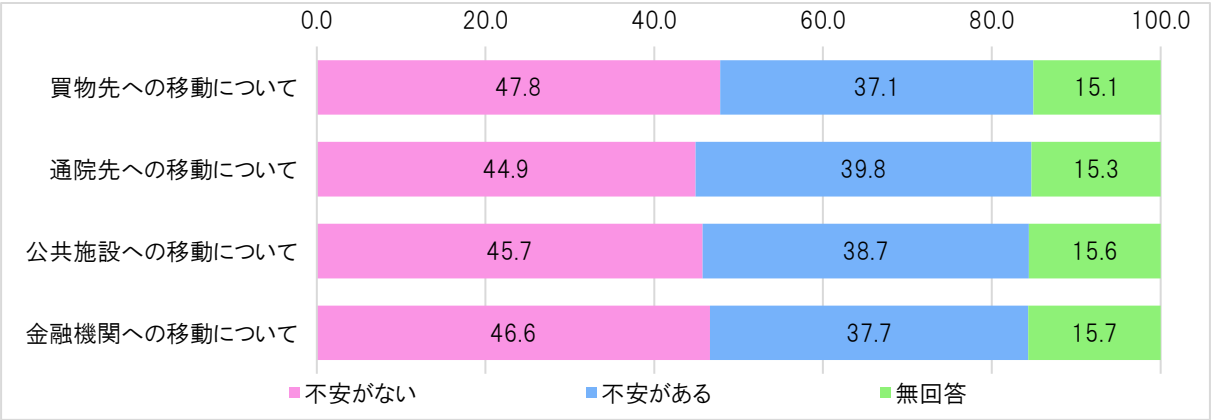
■日常の外出について



■現在の目的別外出状況



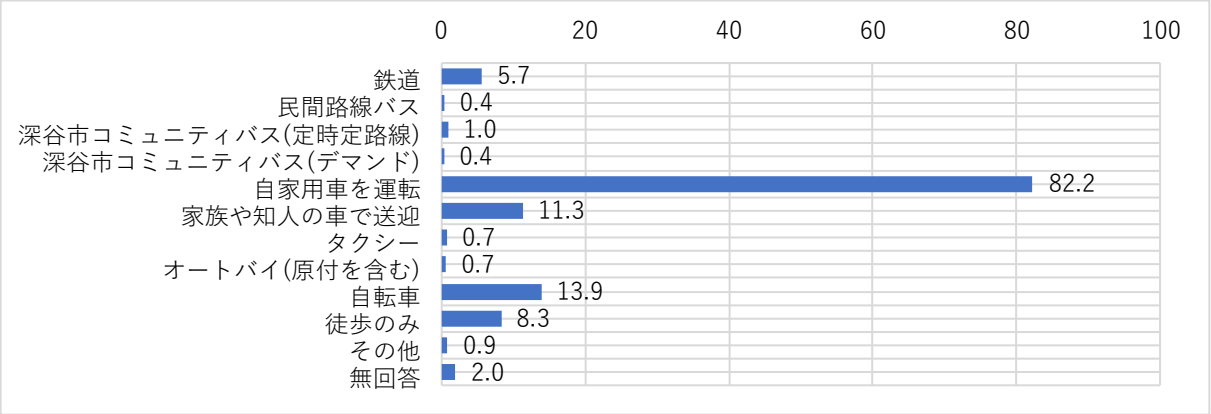
■将来（10年後）の外出行動



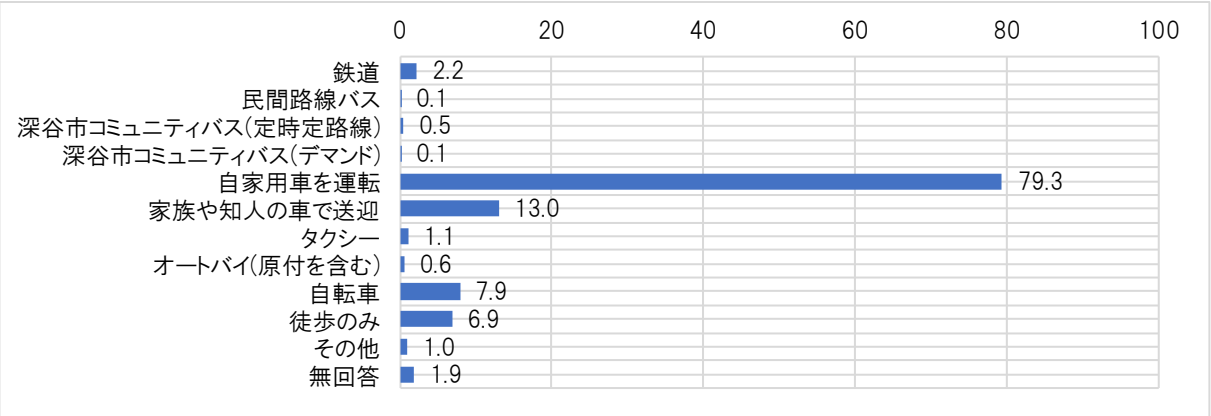
③目的別の利用交通手段

○買い物時の交通手段について、「自家用車を運転」が 82.2%と最も多く、次いで「自転車」（13.9%）、「家族や知人の車で送迎」（11.3%）となっています。
○通院時の利用交通手段では、「自家用車を運転」が79.3%と最も多く、次いで「家族や知人の車で送迎」（13.0%）となっており、買い物時に比べ若干送迎に転換しています。
○通勤・通学時の交通手段でも「自家用車を運転」が41.3%と最も多く、外出時の交通手段では自家用車への依存が強くみられます。
○デマンドバス利用については、買い物時の利用が最も多くなっています。

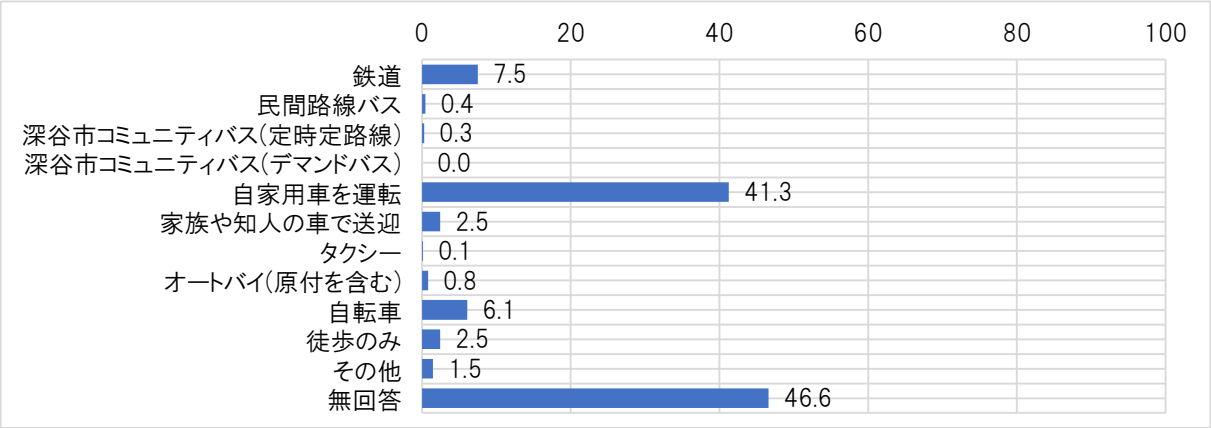
■買い物時の交通手段



■通院時の交通手段



■通勤・通学時の交通



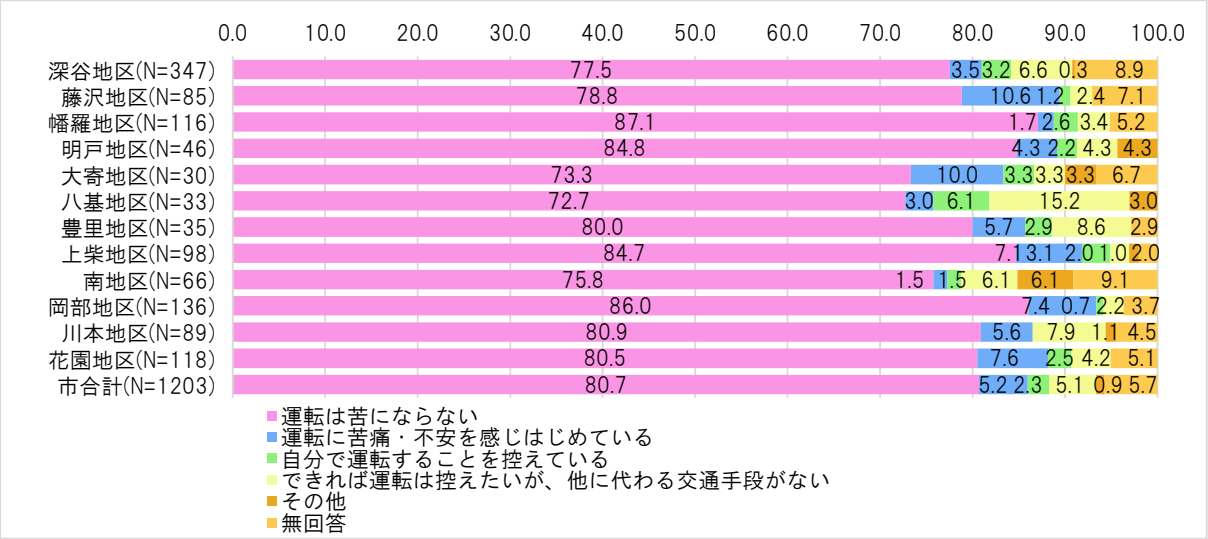
④運転についての考え

○運転について、「運転は苦にならない」が80.7％と最も多く、次いで「運転に苦痛・不安を感じはじめている」（5.2％）、「できれば運転は控えたいが、他に代わる交通手段がない」（5.1％）となっています。

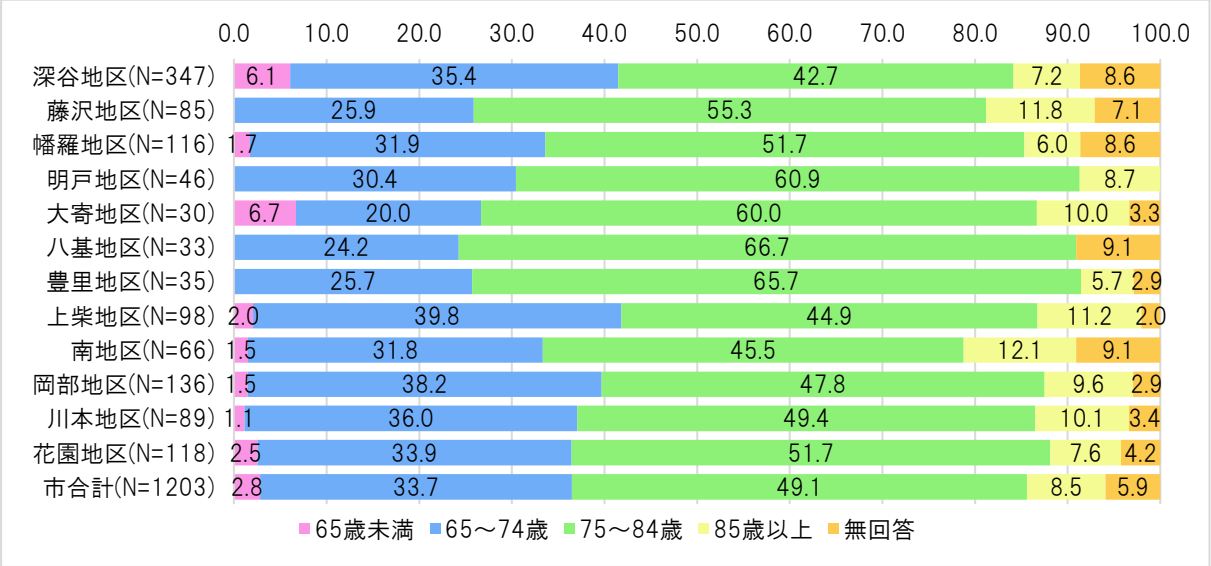
○「できれば運転は控えたいが、他に代わる交通手段がない」が比較的多い地区として、八基地区、豊里地区、川本地区で多くみられます。

○運転可能年齢では、「75～84歳」が49.1％と最も多く、次いで「65～74歳」（33.7％）、「85歳以上」（8.5％）となっています。

■運転について



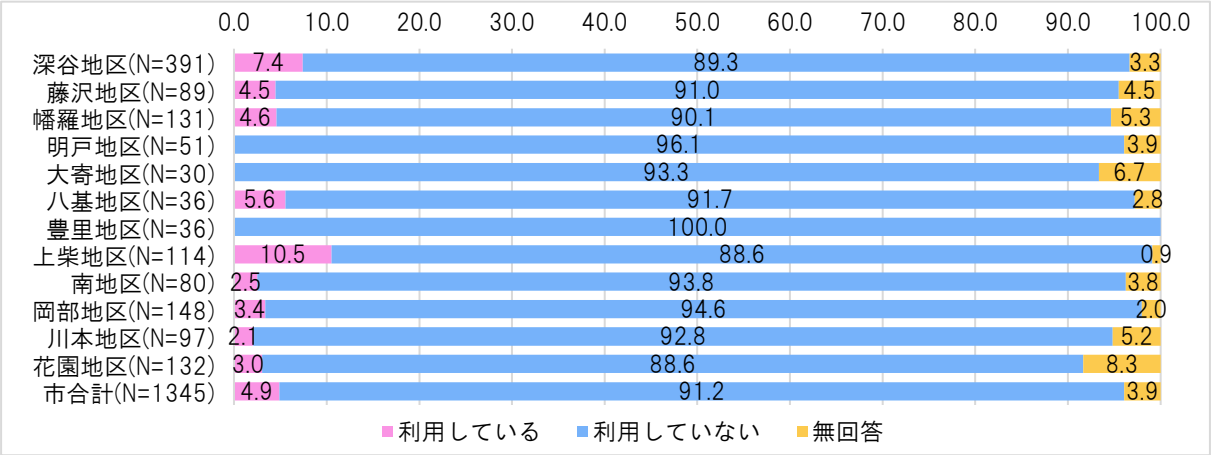
■運転可能年齢



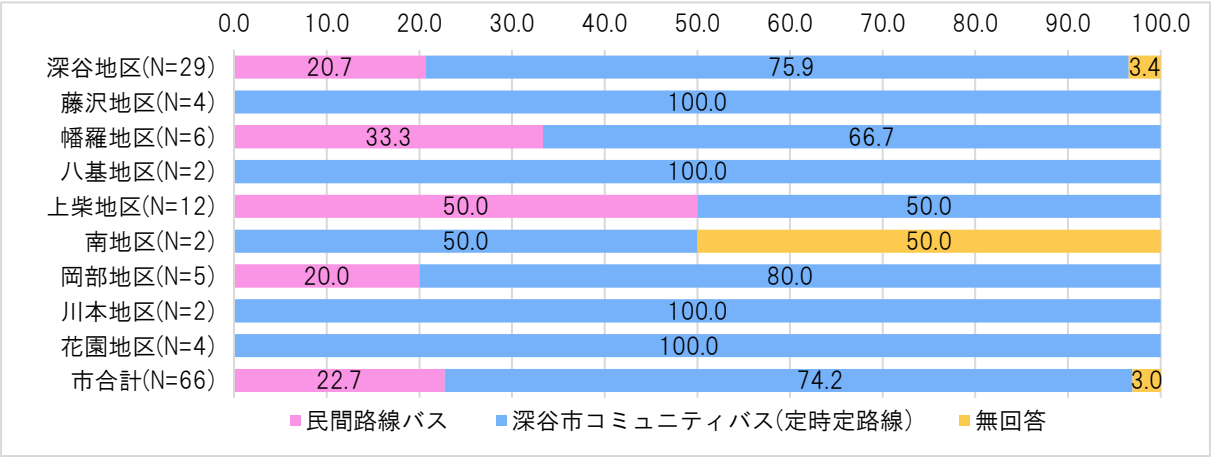
⑤民間路線バスおよびコミュニティバス（定時定路線）の利用実態

○民間路線バスおよびコミュニティバス（定時定路線）の利用について、全体の4.9％のかたが利用しており、91.2％のかたは利用していない状況にあります。比較的、上柴地区、深谷地区で利用が多い傾向にあります。
○利用としては「コミュニティバス（定時定路線）」が74.2％と多い割合であります。
○比較的満足度の高い項目としては、「運賃」「バス停留所までの距離」「運転手の対応」となっており、満足度の低い項目では、「運行本数」「運行時間帯」「行き先」が挙げられています。

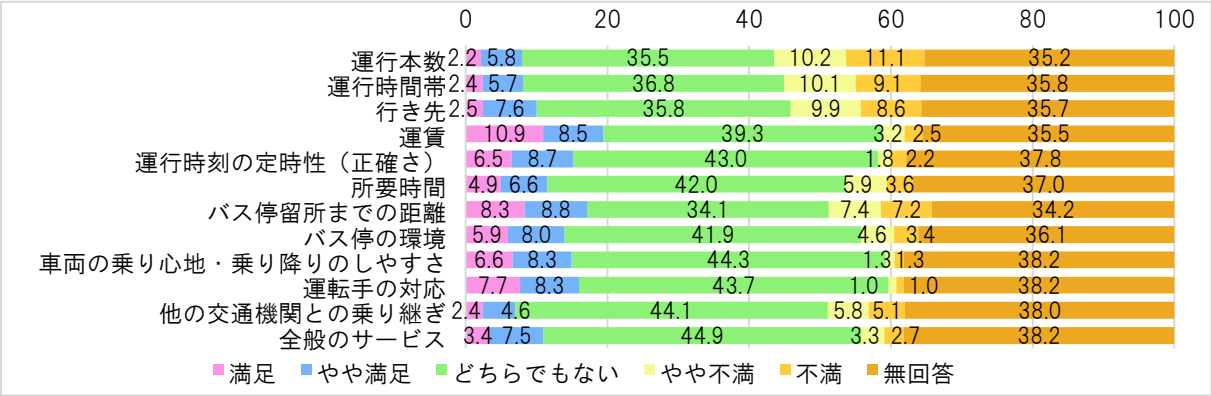
■利用状況



■利用路線



■各項目の満足度



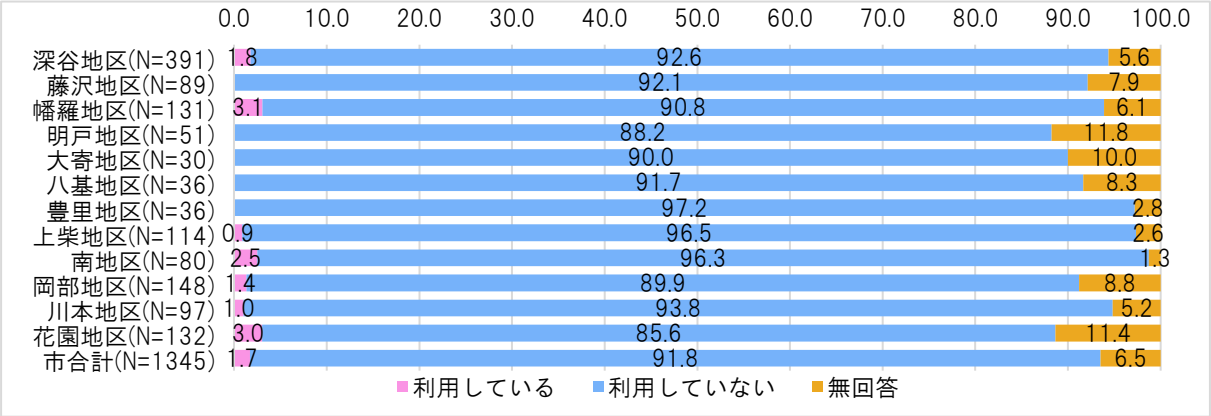
⑥コミュニティバス（デマンドバス）の利用実態

○コミュニティバス（デマンドバス）の利用について、全体の 1.7％のかたが利用しており、91.8％のかたは利用していない状況にあります。比較的、幡羅地区、花園地区で利用が多い傾向です。

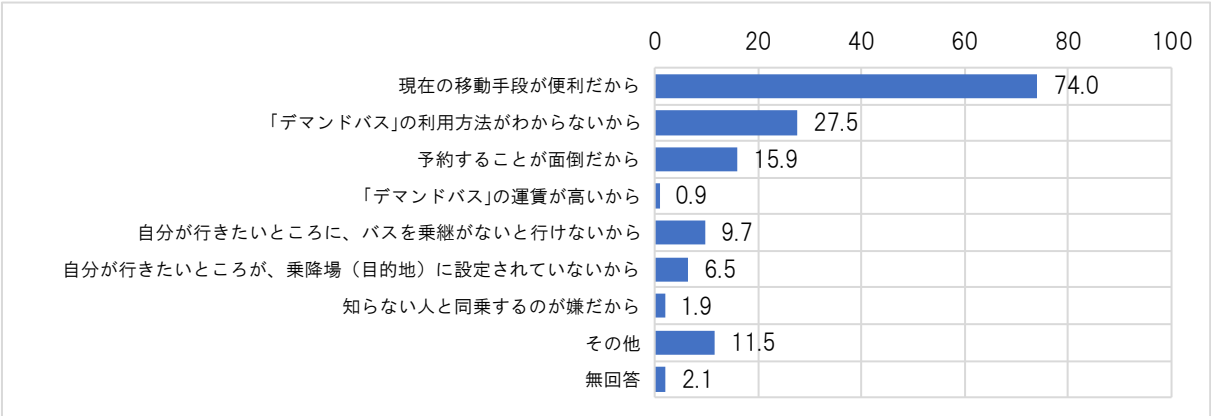
○利用しない理由としては「現在の移動手段が便利だから」が 74.0％と最も多く、次いで「「デマンドバス」の利用方法がわからないから」(27.5％)、「予約することが面倒だから」(15.9％)となっています。

○比較的満足度の高い項目としては、「運賃」「バス停までの距離」「運行時刻の定時制」「行き先（乗降場所）」となっており、満足度の低い項目では、「行き先（乗降場所）」「運行エリア」「運行時間帯」「予約のしやすさ」が挙げられています。

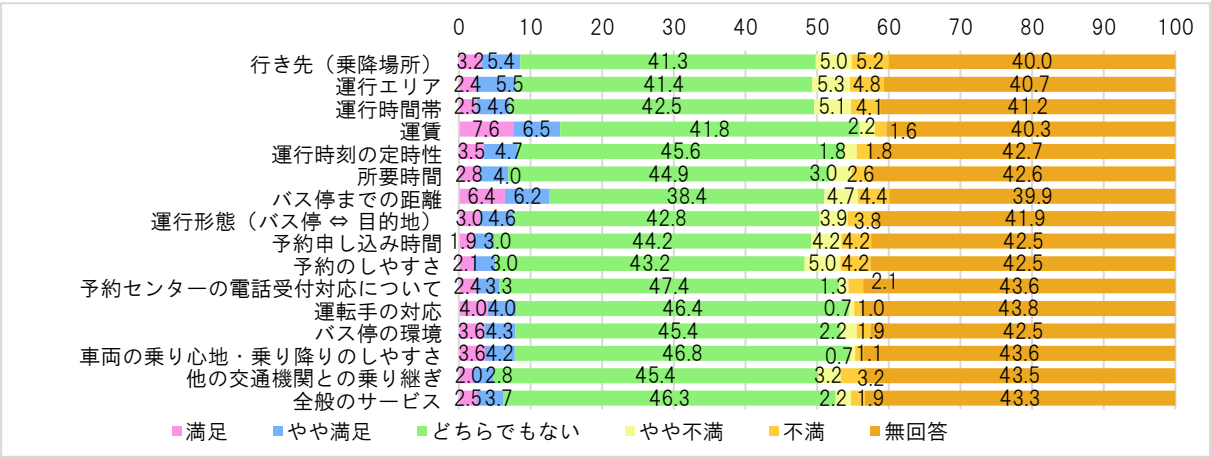
■利用状況



■利用しない理由



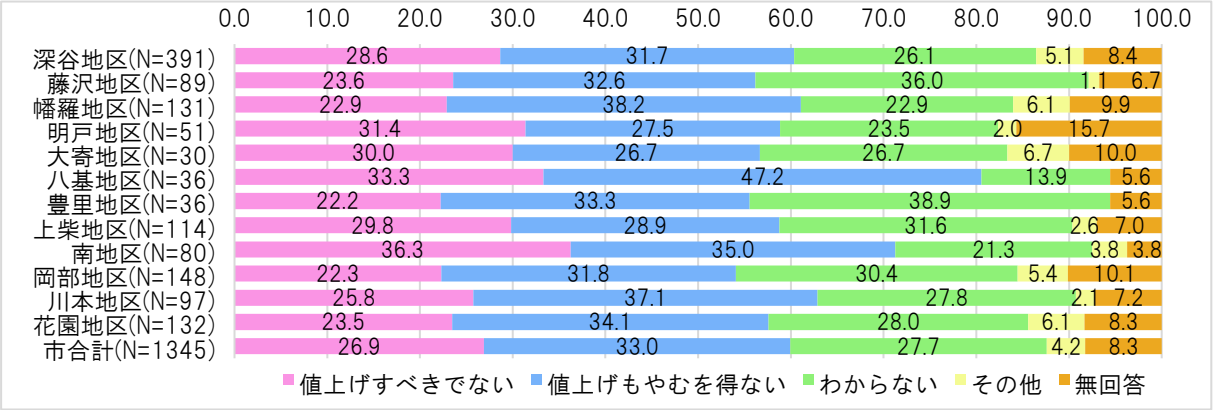
■項目別の満足度



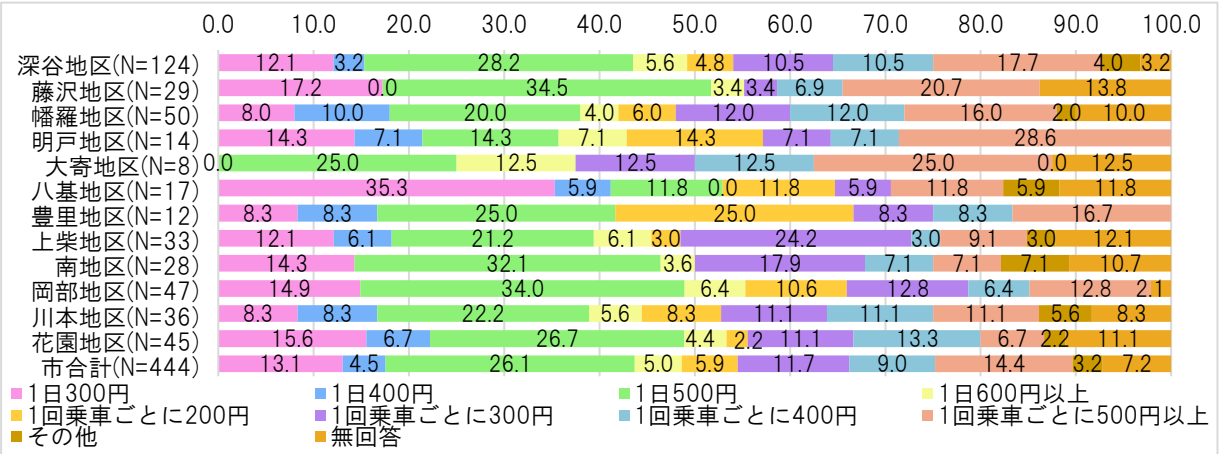
⑦コミュニティバスの今後のあり方

○コミュニティバスの運賃について、「値上げもやむを得ない」が33.0％と最も多く、次いで「わからない」（27.7％）、「値上げすべきではない」（26.9％）となっています。
○コミュニティバス（デマンドバス）の適当な運賃としては、「1日500円」が26.1％と最も多く、次いで「1回乗車ごとに500円以上」（14.4％）、「1日300円」（13.1％）となっています。
○財政負担によりバスなどの公共交通が維持されていることも含めて、今後の公共交通維持に対する考えとしては、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」との意見が33.6％と最も多くなっています。

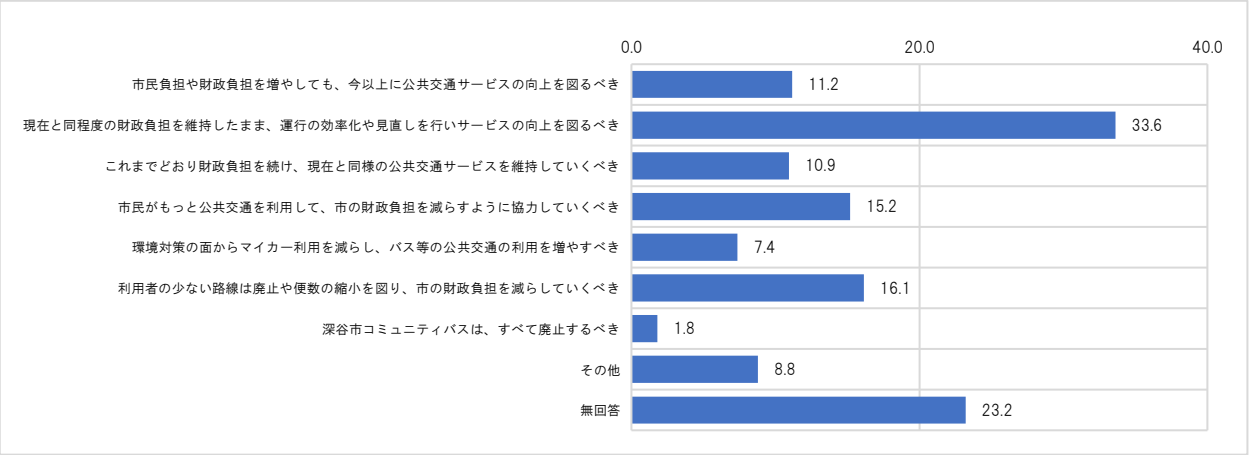
■深谷市コミュニティバスの運賃について



■デマンドバスの適当金額



■今後の公共交通維持に対する考え



第5章　デマンドバスの課題

各現状分析を踏まえ、以下のとおり課題を設定しました。

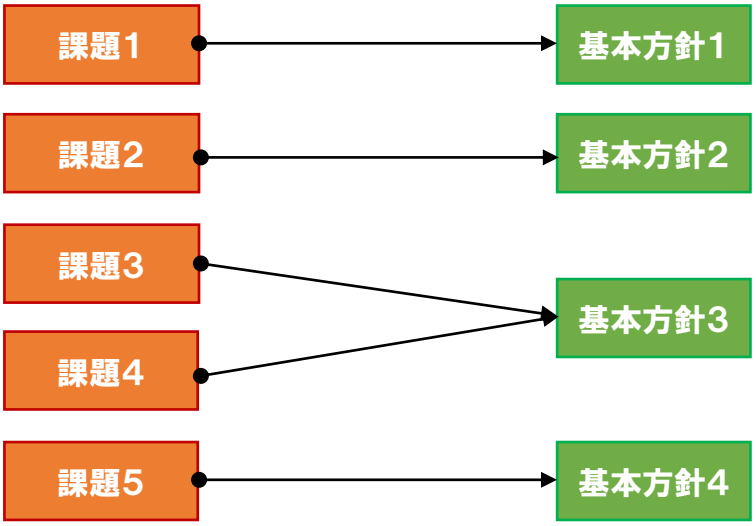
デマンドバスの現状	利用者ニーズ	市民ニーズ
○市内５つの地区に分けて運行され、地区内の移動はバス停間を自由に乗降が可能であるが、地区を跨ぐ移動は共通バス停などで乗り継ぎが必要 ○市内に「デマンドバス停」が約640箇所設定 ○７時から19時の運行時間 ○１回の利用につき200円 ○８人(車いす１台まで)の定員 ○乗車人員は、全面的には増加傾向にあり、５地区のうち、南部が最も多く、次いで、北部・花園が多い。 ○新型コロナウイルスの流行に伴い利用者の減少（徐々に回復傾向） ○共通バス停、規模が大きな商業施設・病院・公共施設や鉄道駅での乗降が多い ○運行に年間約5,760万円の経費が掛かっている。そのうち運賃収入で賄っているのは、約283万円（収支率4.9%）	○経年変化比較において、運転免許証を持たない利用者が増加している ○普段の移動で「公共交通機関」を利用するかたが多く、自家用車利用は少ない ○「行き」は、午前7時から10時台の利用が多く、「帰り」は、午前11時から午後４時台の利用が多い ○片道利用の理由として、「デマンドバスの運行時間外だから」が最も多い ○「週１～２回」が最も多く、利用目的は、「買い物」「通勤」「通院」等が主である ○他路線へ乗り換えする利用者が増加している ○バス停、予約システム、定時性に対する満足度が高い ○予約電話の「繋がりにくさ」が不満傾向にある ○運賃について「現在の運賃で妥当である」が最も多い	○「自家用車を運転」が外出時に最も多い交通手段であり、自家用車への依存が強い ○10年後を想定した将来の外出行動として、「不安がある」かたが37.7%存在 ○「できれば運転は控えたいが、他に代わる交通手段がない」が比較的多い地区は、八基地区、豊里地区、川本地区 ○市民の９割が利用していない状況であり、理由として、「利用方法がわからない」「予約が面倒」となっている ○満足度の低い項目は「行き先」「運行エリア」「運行時間帯」 ○今後値上げもやむを得ないとも意見が多く、適当な運賃として「1日500円」が多い ○今後の公共交通維持に対する考えとしては、「現在と同程度の財政負担を維持し、運行効率化や見直しによりサービス向上を図るべき」が多い

課題1	運行エリア外への移動に伴う乗り継ぎ不便の解消
課題2	市民の市域外利用者に対する不公平感の払拭
課題3	利用需要と運行時間帯の乖離の見直し
課題4	運行方式・運行サービスの見直しによる乗合い率の向上
課題5	新型コロナウイルスにより減少した利用者の呼び戻し

第6章　デマンドバス再編に向けた基本方針（案）

５つの課題を受け、以下の基本方針を設定しました。

【課題と基本方針の対応について】



基本方針1	**運行エリア拡大による効率的な運行を目指す**
基本方針2	**不公平感解消に向けた、市外居住者の運賃見直しや登録対象者の見直し**
基本方針3	**需要に応じた柔軟な運行サービスの提供**
基本方針4	**効果的な情報発信による利用者の呼び戻し**

第7章　デマンドバス再編計画

７－１　運行形態のパターン検討

利便性が高く効率的な運行を目指したデマンドバスの再編として、３つの視点（エリアの見直し、利用対象者の制限、車両の変更）からパターンの比較検討を行い、再編の方向性を定めました。以下の比較検討の結果、現行５つのエリアで運行している区分を３つのエリアに再設定し車両の効率化を図るA案と、市民の不公平感解消に向けた、市民の利用と市民以外の利用に差を設けたC案を採用することとしました。

以上のことから、最適なエリア区分と料金設定について見直しを図ります。

■深谷市コミュニティバス（デマンドバス）運行形態のパターン比較（その１）

検討パターン	現行	A	B	C	D
		エリアの見直し	エリアの見直し	利用対象者の制限	車両の変更
変更点		●新北部エリア （北部･岡部エリアの一部統合） ●新南部エリア （川本・花園エリア統合） ●新中央エリア （岡部エリア一部・南部エリアの一部統合）	●エリア分割方式を全廃	●深谷市民のみ利用可能 （一定の条件を満たす市外在住者も利用可能）	●小型乗用車両への変更
条件等	○５地域区分 ・地区内の移動は、乗降地間を自由に移動 ・地区内外の移動は、「乗換バス停」、もしくは、隣のエリアのデマンドバスの「共通バス停」を利用	○３地域区分に変更 ・輸送の効率化 →深谷日赤病院への輸送 →ｴﾘｱを跨ぐ移動の効率化 →乗継ぎの簡略化	○区分けの廃止 ・一般タクシーと同様に市内全域を自由に移動できる。 （深谷駅には接続しない） ・定時定路線の利用（乗換）減 ⇒利用希望者増	【登録者データ】 ○深谷市民：6,832人 （うち利用実績3,851人） 利用率56.4% ○市外在住：1,867人 （うち利用実績1,199人） 利用率64.2% ○利用実績の占める市外利用 1,199/（3,851+1,199）*100 ＝23.7% 【標準的な１日当たりの運行便数を参考に計算（基準日：2018.6.10）】 ○デマンドバス料金（a） 乗車人数×200円×360日 ＝9,216千円	現行に同じ ※車両は車いす搭乗(1台)対応車とする。
料金	○200円/１回乗車	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ
定員	○８人	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ	４人
車両台数	○５台	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ
乗車方法	○事前予約制	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ
運行経費	○5,760万円/年 **【予算上限】5,700万円**	現行に同じ	現行に同じ	現行に同じ	○朝・夕のピーク時に増台 ○車いす対応車両考慮

■深谷市コミュニティバス（デマンドバス）運行形態のパターン比較（その２）

検討パターン		A	B	C	D
		エリアの見直し	エリアの見直し	利用対象者の制限	車両の変更
変更点	現行	●新北部エリア （北部･岡部エリアの一部統合） ●新南部エリア （川本・花園エリア統合） ●新中央エリア （岡部エリア一部･南部エリアの一部統合）	●エリア分割方式を全廃	●深谷市民のみ利用可能 （一定の条件を満たす市外在住者も利用可能）	●小型乗用車両への変更
運賃収入等	○2,830千円/年 ○国庫補助額： 6,347千円 ○収支率：5.0%	○3,480千円/年 ○国庫補助額： 6,347千円 ○収支率：7.0%	○2,830千円/年 ○国庫補助額： ― 千円 ○収支率：5.0%	現行に同じ （市外利用23.7%分が市民の利用に転換できる）	現行に同じ
行政負担額	48,426千円	46,748千円 （-1,678千円）	現行に同じ	現行に同じ	現行にほぼ同じ ※車両が安価となったことによる車両原価償却費が若干軽減できる
メリット	―	・エリアの簡素化(5地区→3地区)により移動時の乗継ぎが減り利便性が向上する。 ・流動の多い施設間の運行効率化により、これまで乗継ぎ方式を面倒だと懸念されたかたが利用し易くなる。 ・３エリアで５台が運行することからエリア毎の車両を季節､天候､行事などに合わせ効果的に運用することができる。	・複雑な乗り継ぎ運行が見直され、移動ニーズに直接対応できる。 ・利用者への負担は｢乗る場所｣｢降りる場所｣での乗降のみに限られる。	・現在、市民から｢利用したいが予約が取れない｣といったご意見が多数寄せられているが、大幅な改善が期待できる。 ・市民以外はタクシー等の公共交通へ転じていただくため、公共交通業界全体としての活性化に寄与できる。 ・市外利用分が市民の利用に転換できるので、サービス向上につながる。	・住宅地、農業集落などに多くある狭隘道路において現状のワゴン車よりも通行し易くなる。 ・運行時の油脂代が軽減できる。
デメリット	―	・１運行における移動距離が増し、輸送に要す時間が増えることから、１台当たりの輸送回数が減る。 →ﾋﾟｰｸ時は車両確保が困難となる。 ・エリア毎に車両の効果的な運用ができ利用者の輸送サービスが向上できるが、その反面予約受付時の配車判断が今以上に複雑となる。 →乗合率の向上は期待できない。	・１運行における移動距離が現状よりも数倍増すこととなる。 ・１運行に要す輸送時間が増えることから、１台当たりの輸送可能回数が激減する。 →ピーク時間帯は車両確保が非常に困難となる。	・市民に限定したサービス提供を行っている自治体は少なくないが、これまで利用していた市民以外のかたからの苦情は必須となる。 ・観光等で市外からの来訪者へのサービス提供は定時定路線バスのみとなり、定時定路線沿線以外への移動に対応しにくくなる。 ・市民か否かを確認してから、利用者登録を登録する必要がある。	・小型自動車においても車椅子搭乗可能車はあるが、どの車種も同乗者の人数は少数に限られる。
判定	―	◎	△	○	△

７－２　エリア再編の考え方について

（１）考え方

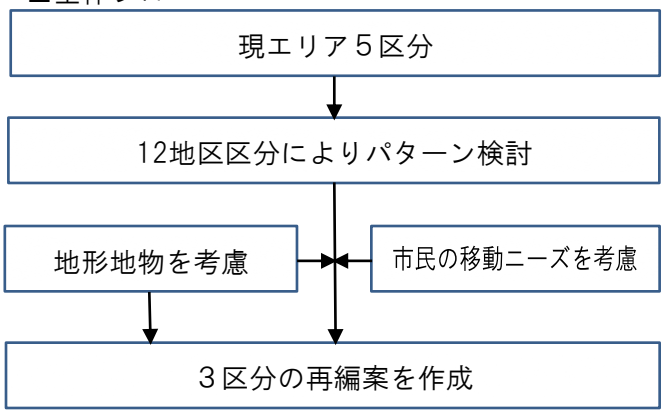
３つのエリア区分について検討する際に考慮すべき前提条件として、以下の２つのポイントを念頭に見直しパターンを３案検討しました。

●市民及び現利用者にわかりやすいエリアの見直し
●市民の移動ニーズを考慮した再編

現エリアの旧市町区分で整理したのちに、より利用者に馴染みやすいよう主要道路等の地形地物によって再整理を行いました。

また、今後の新規利用者を見込み、市民アンケート調査結果による「買い物時の移動」を踏まえ共通エリアを設けることを考慮しています。

■全体フロー



（２）現エリア

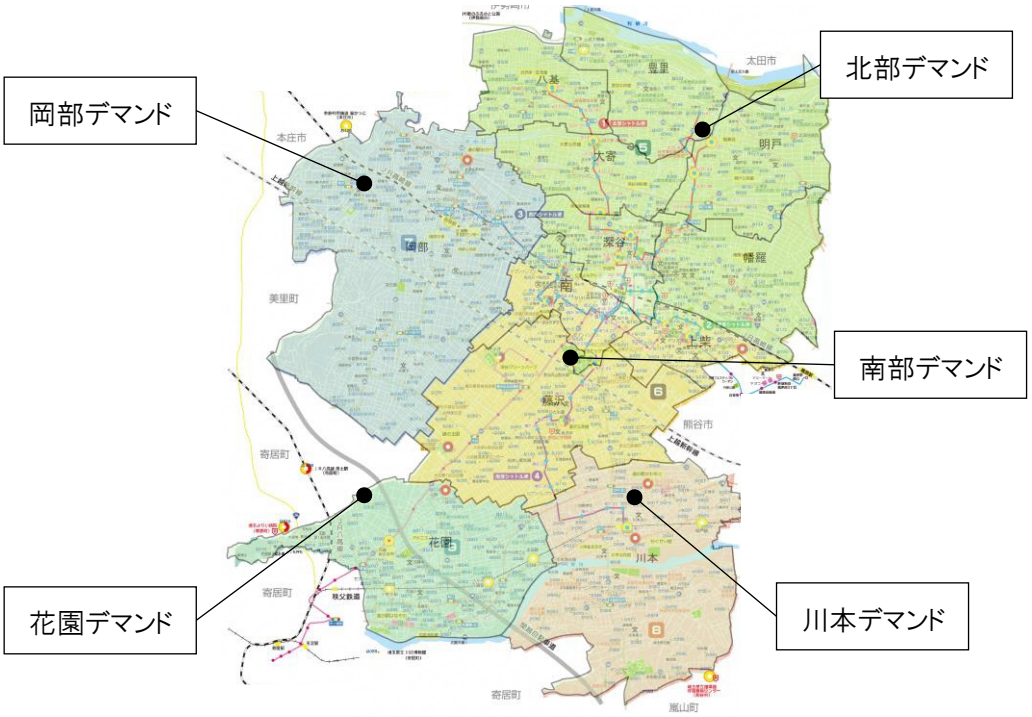
現在のエリアは、下記の通り旧市町区分にて分担されています。

■現エリアの地区割

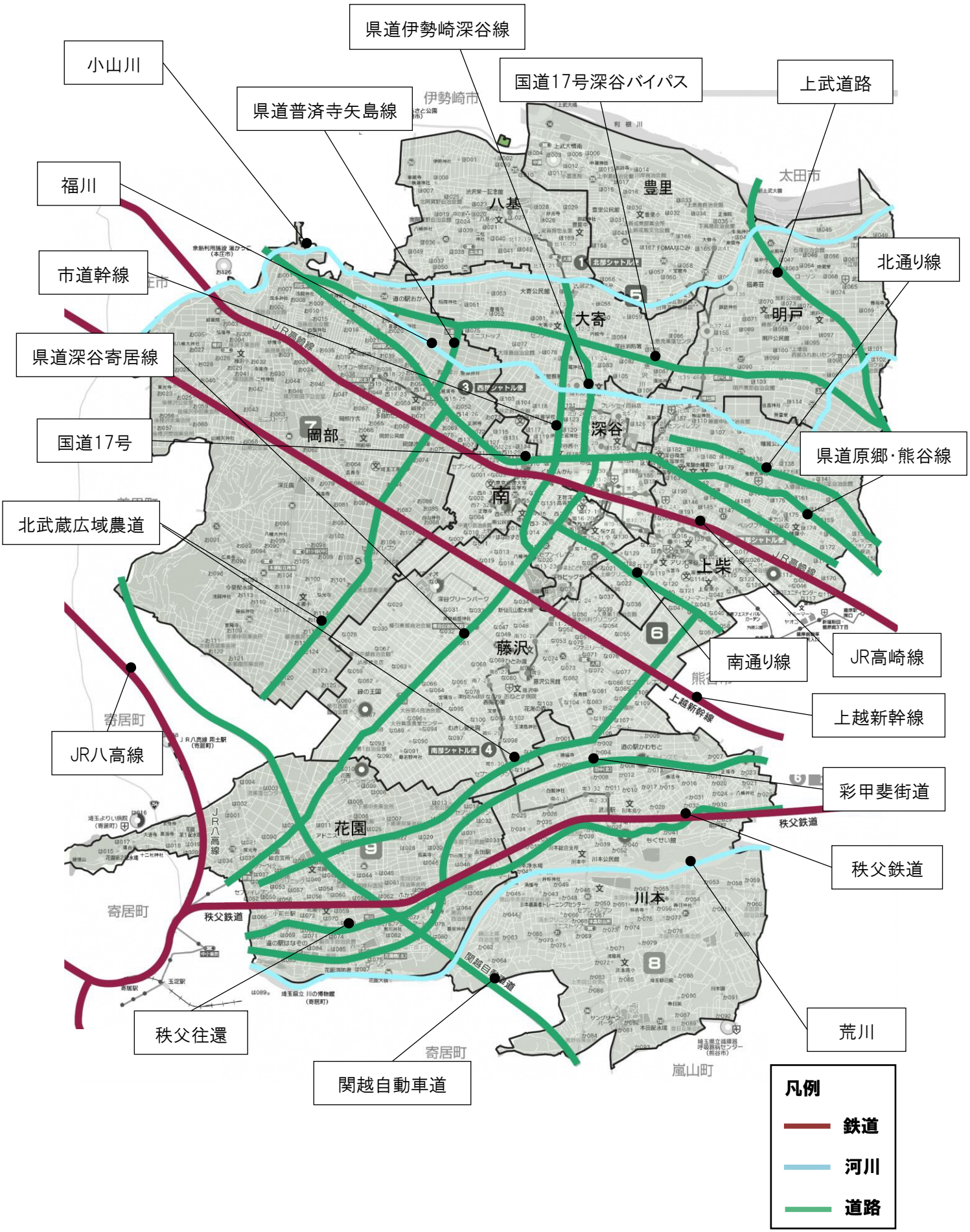
		12 地区区分											
		深谷	藤沢	幡羅	明戸	大寄	八基	豊里	上柴	南	岡部	川本	花園
デマンドエリア	北部	△		○	○	○	○	○		△			
	南部	△	○						○	△			
	岡部										○		
	川本											○	
	花園												○

○：全域　△：一部

■区分図



■地区区分と主な地形地物の位置



（3）エリアの再編案の比較

はじめに現エリアを基準とした旧市町区分と、深谷市の南部・北部に走っている鉄道路線にて再編案を検討しました。その後、河川や道路を含めて新エリアを設定しました。

■再編案

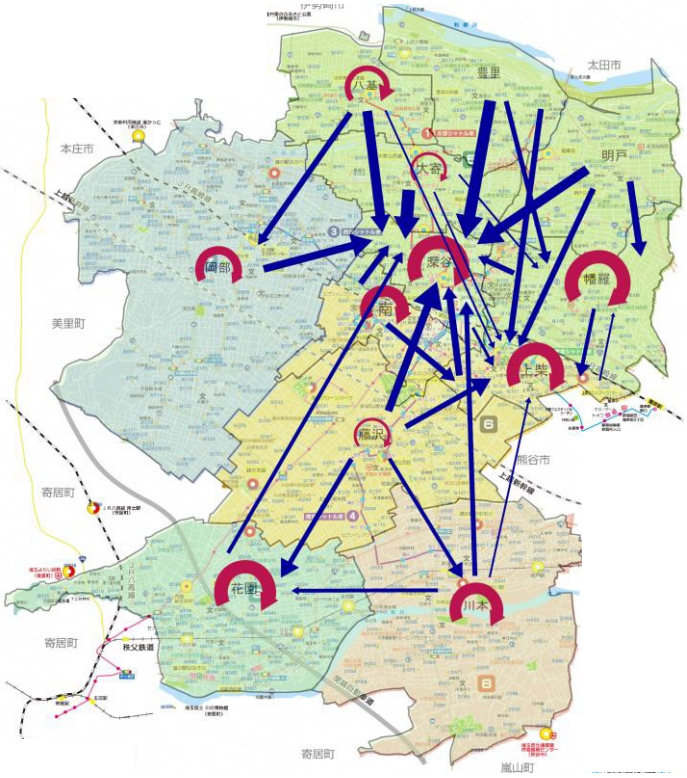
	概要
A 案	JR 高崎線、秩父鉄道で区分
B 案	JR 高崎線で区分、花園・川本デマンド結合
C 案	北部・岡部デマンド維持、南部・川本・花園デマンド結合

市民アンケート調査結果によると、主な行先として「深谷地区」「上柴地区」への移動が比較的多いことから、該当するエリアを『共通エリア』として検討します。

■市民の移動ニーズ（買い物）【R2 市民アンケート調査結果より】

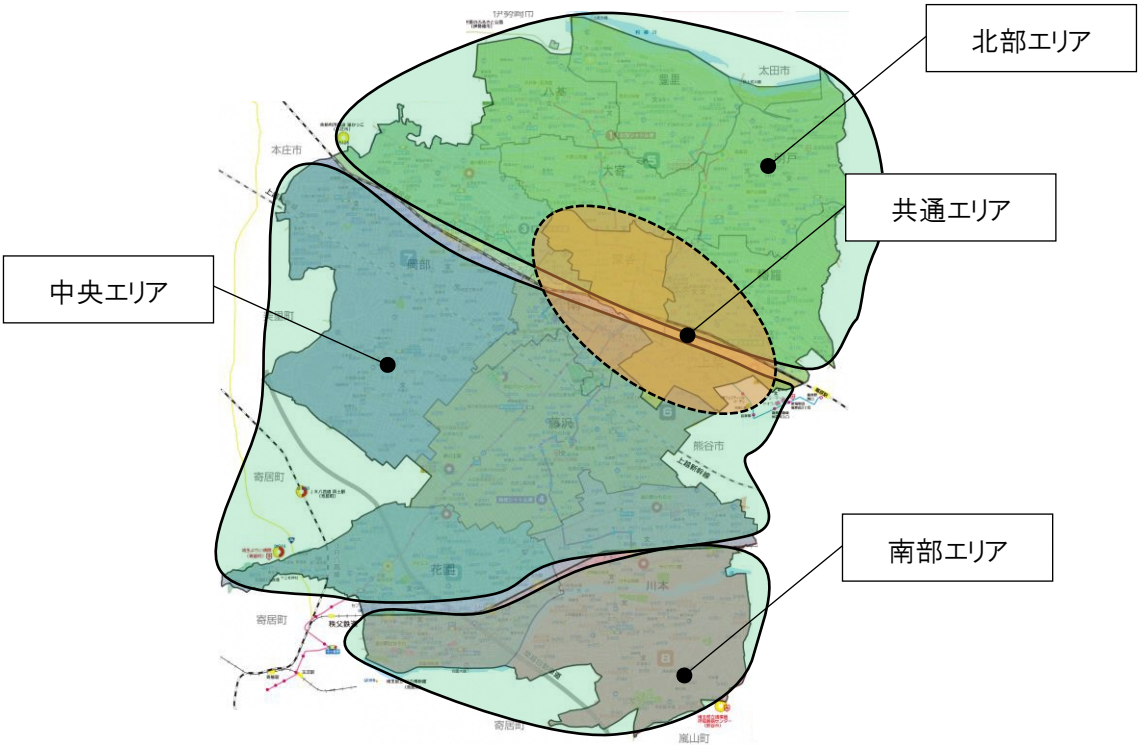
		行先											
		深谷	藤沢	幡羅	明戸	大寄	八基	豊里	上柴	南	岡部	川本	花園
居住地	深谷	★							△				
	藤沢	○	△						○			△	△
	幡羅	△		★					○				
	明戸	○		○					○				
	大寄	★		△		△			△				
	八基	★					△		△		△		
	豊里	★		△					△				
	上柴	△		△					★				
	南	△							○	★			
	岡部	○									○		
	川本	△							△			★	○
	花園	△											★

【★：50.0%以上、○：25.0%以上、△：10.0%以上】



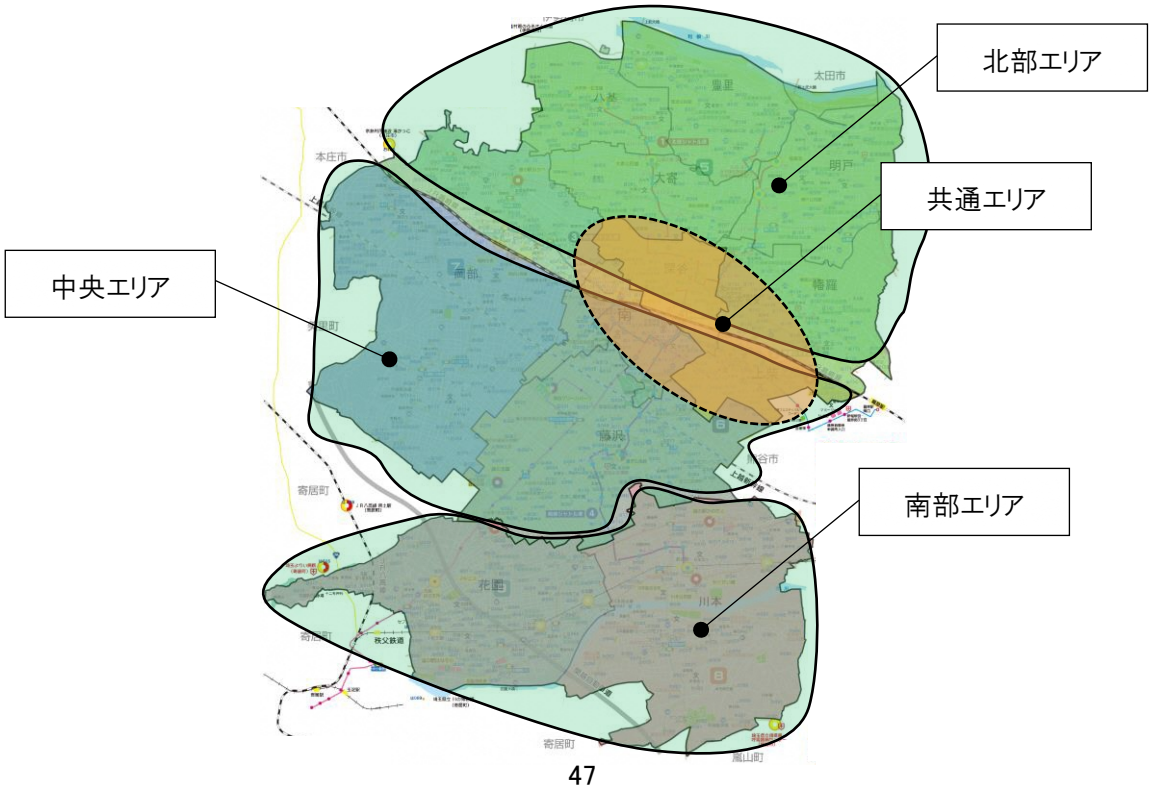
【A案】JR高崎線、秩父鉄道で区分

特徴	評価
○　鉄道路線の南北で区分けされるため、今後利用が期待される市民にわかりやすい ×　南部エリアが狭く、利用者ニーズに適さない可能性がある ×　中央エリアから南部エリアへ向かう需要に対応できない	×



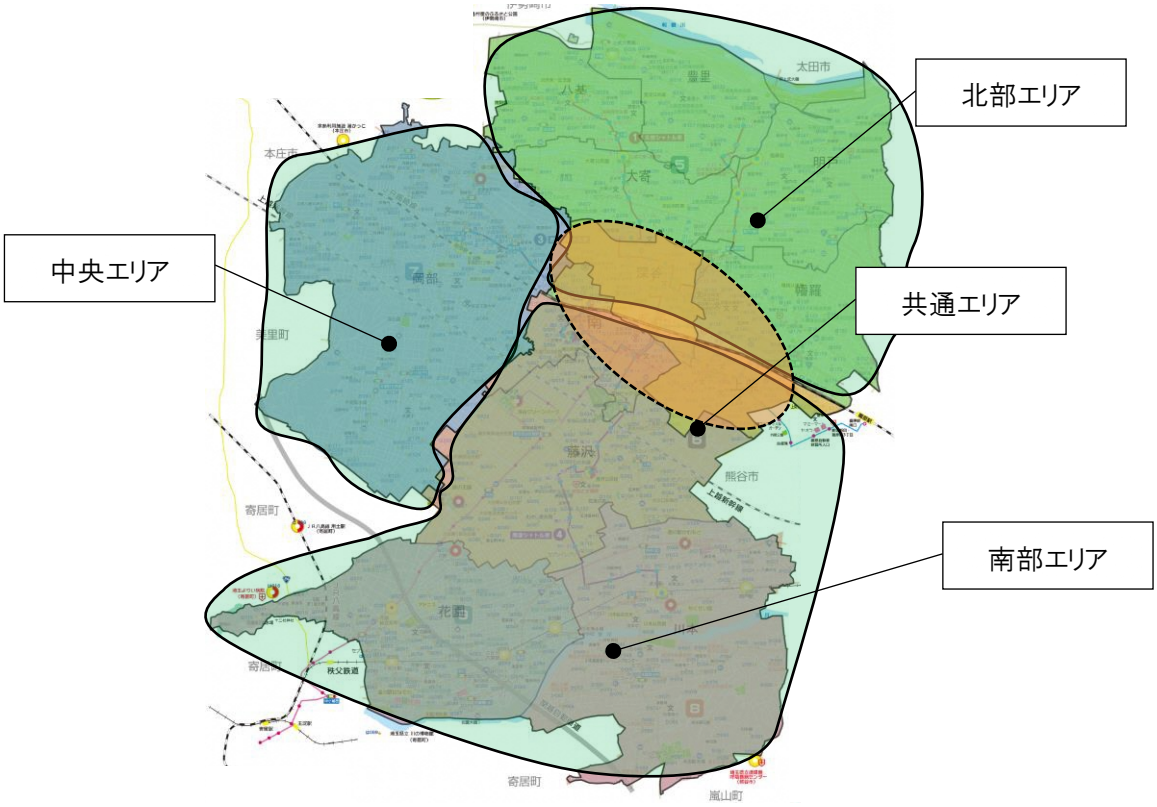
【B案】JR高崎線で区分、花園・川本デマンド結合

特徴	評価
○　高崎線で区分と、花園･川本結合のため、現利用者･新規利用者ともにわかりやすい △　ほぼ同様の面積を所有するため、車両の配置が難しい ×　中央エリアから南部エリアへ向かう需要に対応できない	△



【C案】北部・岡部デマンド維持、南部・川本・花園デマンド結合

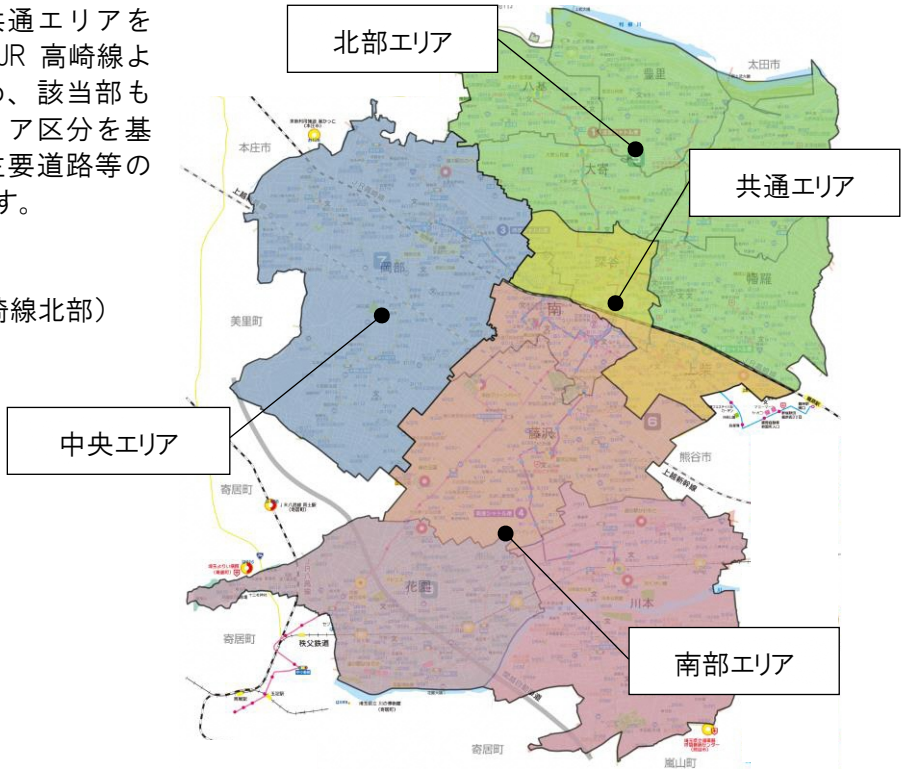
特徴	評価
○　北部･岡部デマンド維持し、南部･川本･花園デマンド結合のため、現利用者にわかりやすい ○　市街地部を中心とした区分けのため、利便性の向上が期待される ○　中央エリアから南部エリアへ向かう需要に対応できる	○



検討した３案について、市民アンケート調査結果の移動ニーズを踏まえると、市の中心に位置する「藤沢地区」から南部の「花園地区」「川本地区」への移動もみられることから、C 案を前提としたエリア設定 C´案を採用しました。

また、北部エリアについて、共通エリアを設けることで「南地区」の一部（JR 高崎線より北側）が孤立する形となるため、該当部も共通エリアと位置づけ、下記エリア区分を基に、利用者に馴染みやすいよう主要道路等の地形地物によって再整理を行います。

■共通エリア
深谷地区、上柴地区、南地区(JR 高崎線北部)



７－３　エリアの再編案

採用したエリア設定の案を基に、以下の考え方のもとエリアの再編案を構築しました。

1 共通エリア

○基本的に用途境で区分け
○以下については用途有だが、主に住宅街であるため共通エリアから除外
　JR線路北→市道幹線を境とした西側のエリア
　JR線路南→県道深谷寄居線を境とした西側のエリア
　　南通り線を境とした南側のエリア
○深谷警察署については共通エリアに含める
○あくまで共通エリアであるため、エリア内側JR高崎線線路を北部・南部の境界線と想定

2 北部エリア

○本庄市側から、国道１７号深谷バイパス、福川、県道普済寺矢島線、国道１７号、北武蔵広域農道、ＪＲ線路を境に中央、南部エリアと区分する
○区内でエリアが分断される自治会もあるが、上記地形地物による区分けを優先する
○車両２台で運行

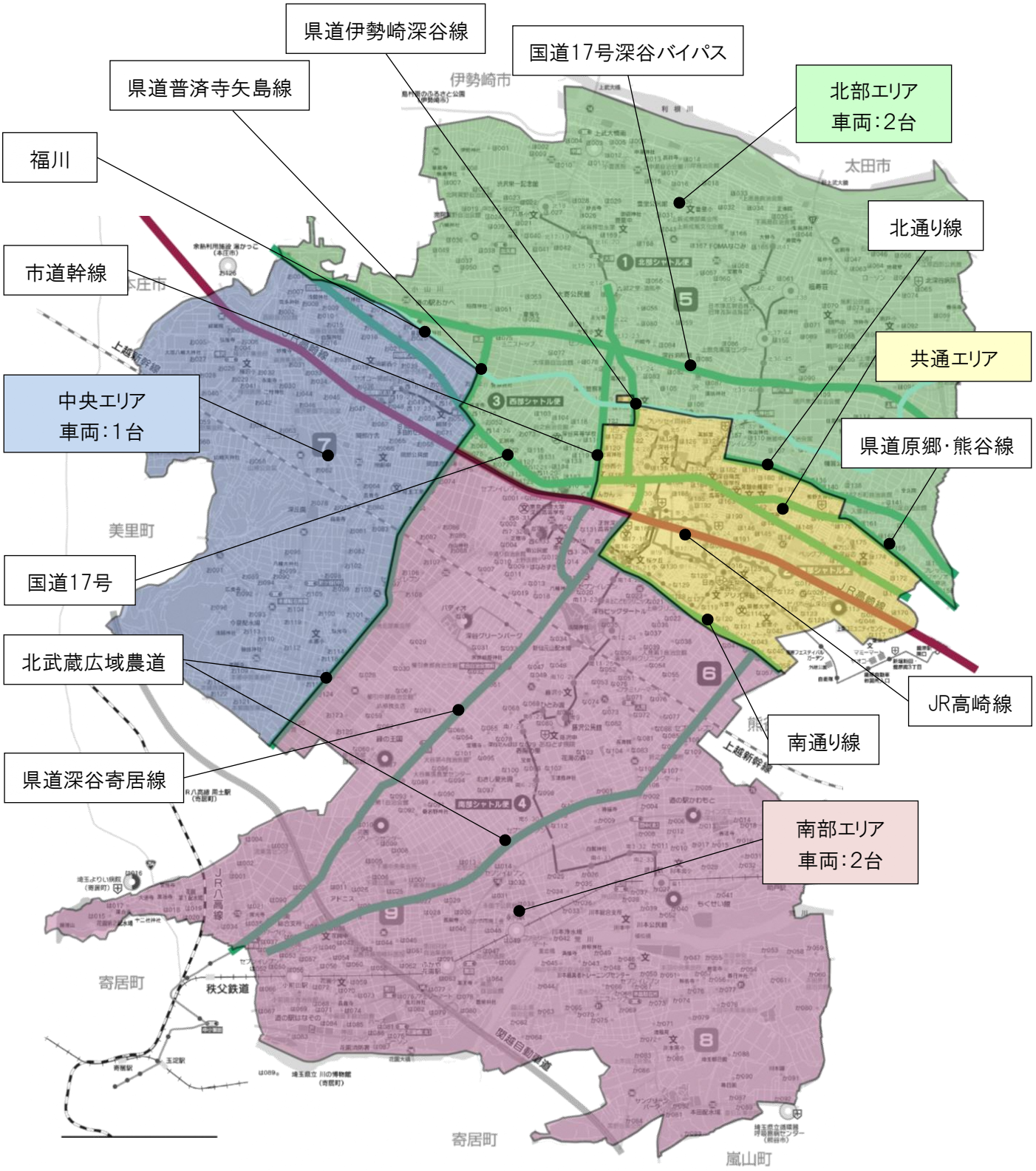
3 中央エリア

○本庄市側から、国道１７号深谷バイパス、福川、県道普済寺矢島線、国道１７号、北武蔵広域農道を境に北部、南部エリアと区分する
○区内でエリアが分断される自治会もあるが、上記地形地物による区分けを優先する
○車両１台で運行（エリアを他より狭く設定している）

4 南部エリア

○本庄市側から、北武蔵広域農道、ＪＲ高崎線線路を境に中央、北部エリアと区分する
○区内でエリアが分断される自治会もあるが、上記地形地物による区分けを優先する
○車両２台で運行

★デマンドバス新エリア最終案



７－４　サービス水準の見直し

（１）利用対象者

市内生活交通の補完としてデマンドバスを運行することから、利用対象者は原則として市内在住者とします。利用希望者は事前登録形式とします。

なお、条件により、市外在住者の利用を一部認めることとします。

（２）運行日

現行通り、年末年始の６日間を除き毎日運行とします。

（３）運行時間帯

現行通り、7～19時の運行とします。

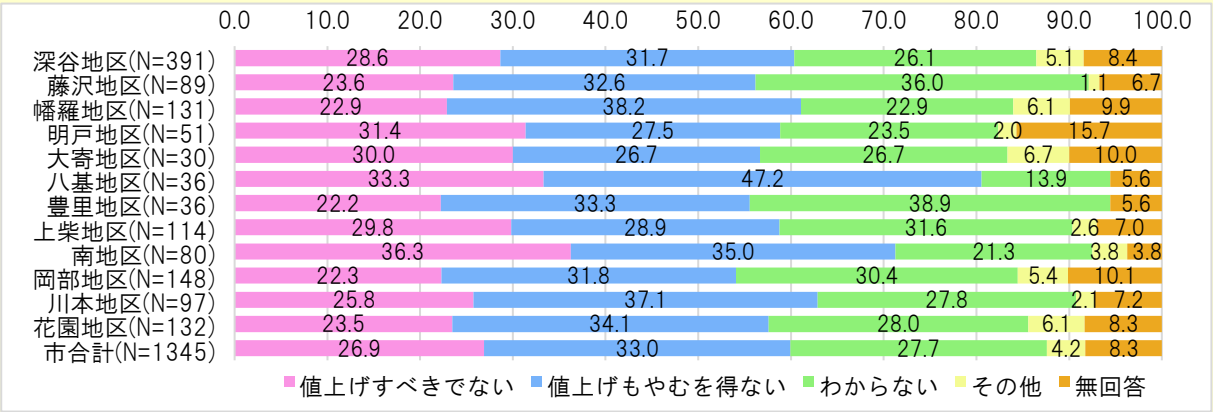
（４）運賃

エリアの拡大により、1運行ごとの移動距離が長くなることが予想されます。

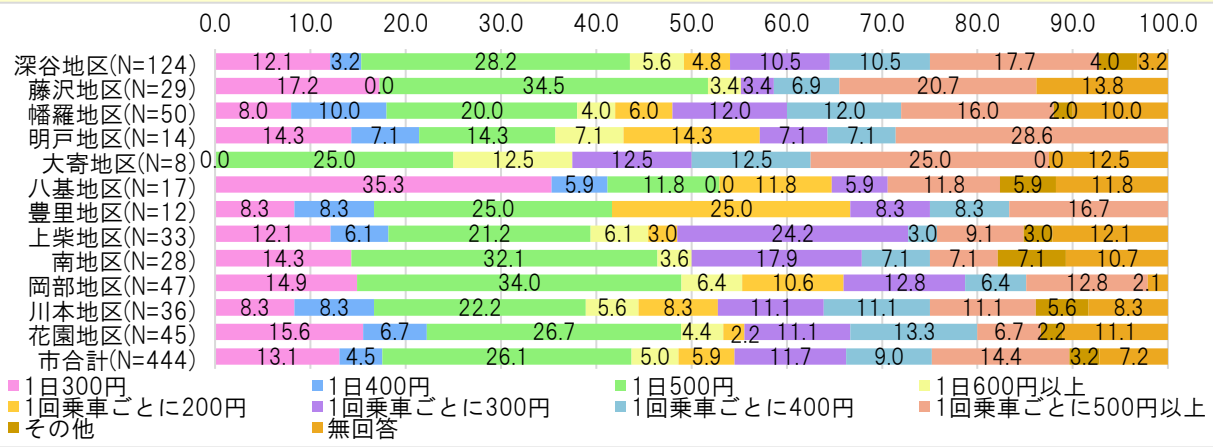
令和２年度に実施した市民アンケート調査では、「値上げもやむを得ない」が33.0%と最も多くなっており、運賃改定に対してある程度許容されると想定されます。

適当な金額としては、現在よりも300円値上げした「１日500円」が26.1%と最も多くなっていますが、利用対象者を制限することから市民の利用が増えることが予想されるため、これまで通り1回200円とします。

■運賃値上げに関する考え方



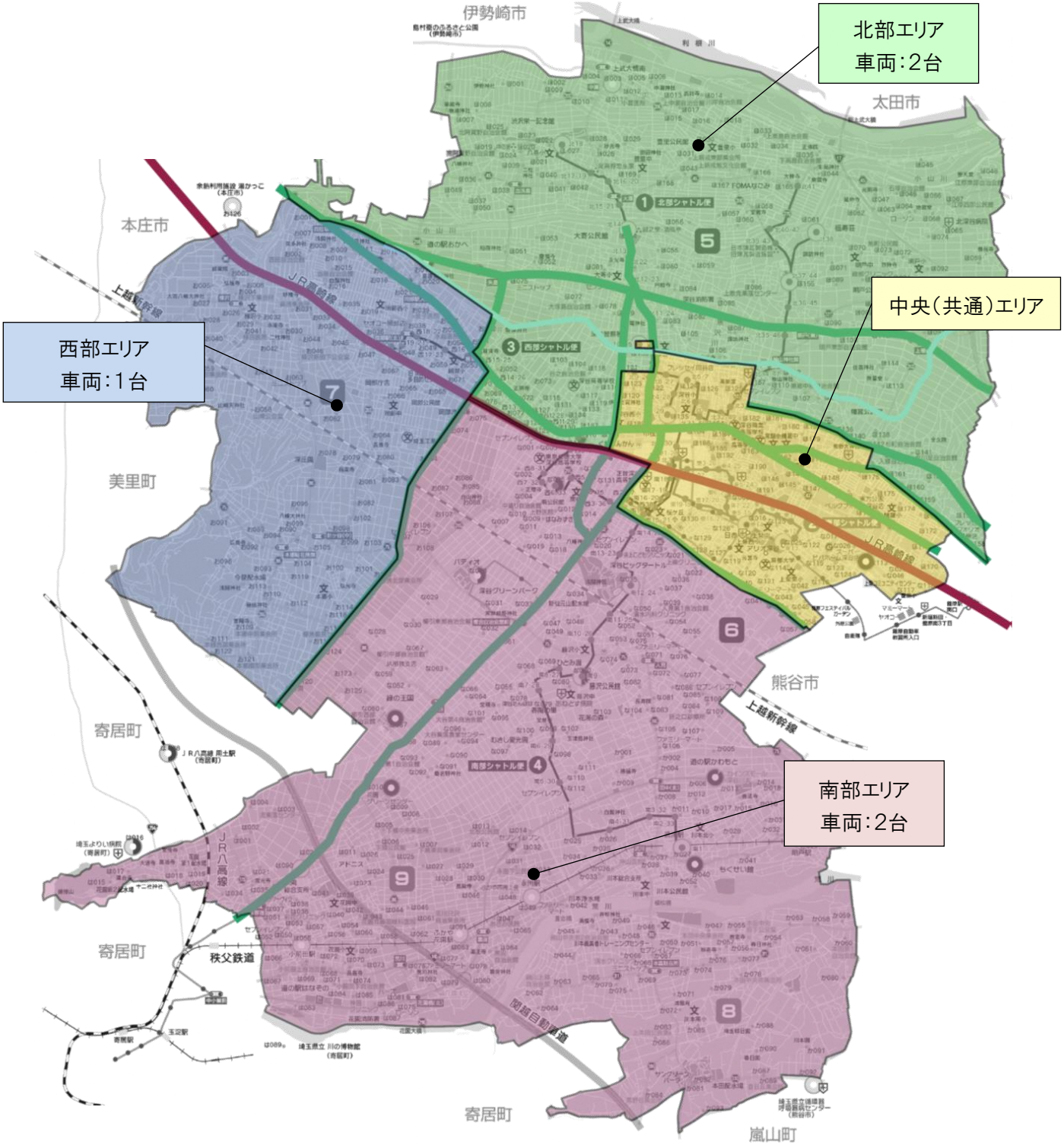
■デマンドバスの適当金額（市民アンケート調査）



（５）運行区域（再掲）

デマンドバスの運行区域は市内全域とし、これまでのエリアを簡素化することにより移動時の乗継ぎが減り利便性の向上が期待されます。

また、流動の多い施設間の運行効率化により、これまで乗継ぎ方式を面倒だと懸念されたかたが利用し易くなることや、３エリアで５台が運行することからエリア毎の車両を季節､天候､行事などに合わせ効果的に運用することが可能となります。



（６）運賃割引制度

運賃割引制度については、現行の利用者の利便性を維持するため、引き続き、現行制度（定期券、回数券、障害者割引、運転免許証自主返納割引）を継続します。

区分	概要
障害者割引	・対象 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を有している方と介助のために同乗する方１人まで対象。 ・割引金額 運賃の半額とする。
運転免許証自主返納割引	・対象 自動車運転免許証を自主返納した方で、「運転経歴証明書」を有している方１人が対象。 ・割引金額 運賃の半額とする。
予約不成立者への支援	・デマンドバスの予約が、他の予約と重複し車両の確保ができなかった利用者に対し、タクシー利用の斡旋を行い、初乗り運賃相当の補助を行います。

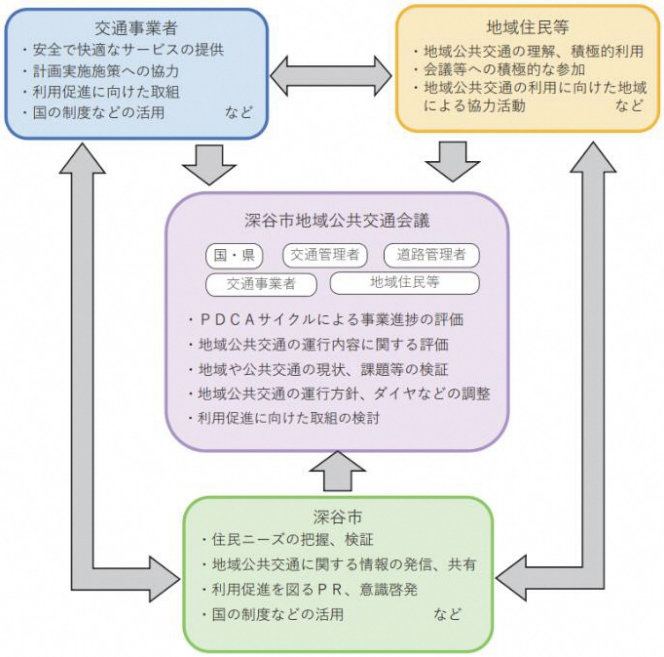
（７）深谷市地域公共交通会議による支援の内容

デマンドバスの再編については、運賃収入、国庫補助金を差し引いた運行経費の赤字補填を行います。

再編事業の実施に当たっては、デマンドバスの区域変更及び利用対象者の制限について、広報・市のホームページおよび地域の回覧板等により、きめ細かな周知・PRを実施します。また、これまで同様、デマンドバスの利用方法のPRおよび利用登録の促進を図るため、地域説明会を開催するとともに、各イベント・各種会合等における周知活動を実施します。

毎年、深谷市地域公共交通会議を開催し、PDCAサイクルによる進行管理を行います。

■計画の実施体制（網形成計画より）



（８）実施予定期間

本事業については、以下のスケジュールで実施します。

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
デマンドバスの再編	準備・告知	運行開始・効果検証				
						見直し

（９）事業実施に必要な資金の額・調達方法

本計画における事業実施に必要な資金の額・調達方法は、以下のとおりです。

	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
			調達主体	補助金等	
デマンドバスの再編	57,000千円	2,000千円	交通事業者	運賃収入	R4～R8
		42,000千円	深谷市公共交通会議	運行委託料	
		13,000千円	国	国庫補助金	

（１０）事業の効果と目標

実施事業による事業効果は、以下のとおりです。

	事業の効果	深谷市地域公共交通網形成計画における位置づけ
乗継不便の解消	・エリアの簡素化により移動時の乗継ぎが減り利便性が向上する。 ・流動の多い施設間の運行効率化により、これまで乗継ぎ方式を面倒だと懸念されたかたが利用し易くなる。	【計画目標２】 市民の生活の質を高める公共交通サービスの充実 【計画目標３】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり
効果的な運行	・３エリアで５台が運行することからエリア毎の車両を季節､天候､行事などに合わせ効果的に運用することができる。	
予約のしやすさ	・市民から｢利用したいが予約が取れない｣といった意見に対して、大幅改善が期待できる。	
公共交通の活性化	・市民以外はタクシー等の公共交通へ転じていただくため、公共交通業界全体としての活性化に寄与できる。	
市民へのサービス向上	・市外利用分が市民の利用に転換できるので、サービス向上につながる。	

また、本計画の推進と適切な進行管理に向け、「深谷市コミュニティバス「くるリン」再編計画」に位置付けられている目標指標の達成を目指します。

評価指標	現況値 平成29年度	目標値 令和6年度	目標設定の考え方
コミュニティバス｢くるリン｣（デマンドバス）利用者数	33,885 人	34,000 人	各事業の実施により、現行の利用者数を維持することを目標にする。
コミュニティバス｢くるリン｣(定時定路線・デマンドバス）の運行に伴い外出頻度が増加した人の割合	27.2%	33.2%	各事業の実施により、公共交通の利便性が高まり、年に１%のペースで向上することを目標にする。 ※公共交通利用者対象ヒアリング調査(平成30 年度実施)結果（定時定路線、デマンドバスの合算）から算出。
コミュニティバス「くるリン」運行事業収支率	12.5%	17.5%	県水準と同程度を目指し、毎年約１%ずつ上昇させることを目標にする。

（１１）関連する実施事業

深谷市地域公共交通網形成計画に記載のある事業のうち、デマンドバス再編事業に関連する以下の事業について実施を図ります。

事業名	事業概要	実施主体	実施時期
コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行再編	●駅や商業施設、医療機関等の市民が日常的に利用している主要拠点への移動手段として充実させるため、速達性を重視した運行路線、便数、時刻表等の見直しを実施します。 ●市民および利用者の混乱を避けるため、デマンドバス再編は２年先送りして、定時定路線の再編事業を実施しました。	交通事業者 ・バス 深谷市	2019～ 検討・計画準備 2020～ 実施・効果検証
コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行見直し	●公共交通空白地域を解消するために、コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）を継続して運行します。 ●市民の利用実態及び利用意向を踏まえ、運行時間帯、運行便数、運賃体系等を見直し、利便性の向上を図ります。	交通事業者 ・バス ・タクシー 深谷市	2019～ 検討・計画・準備 2021～ 実施・効果検討
公共交通の利用に関する情報提供	●「深谷市公共交通ガイド」（鉄道、路線バス、コミュニティバス等）を改訂・配布します。情報を分かりやすく掲載するとともに、モビリティマネジメントの視点を交え、改訂します。	交通事業者 ・鉄道 ・バス ・タクシー 深谷市	2019～ 検討・実施・効果検証
モビリティマネジメントの推進	●公共交通利用者を対象に「深谷市公共交通ガイド」（改訂版）の積極的な配布を実施します。 ●小学校、高齢者サークルや地域住民の集まり等において、公共交通利用説明会やバス乗り方講座を開催します。	交通事業者 ・鉄道 ・バス 深谷市	2019～ 検討・実施・効果検証
コミュニティバス「くるリン」の運賃見直し	●コミュニティバス（定時定路線）の運行再編に合わせて、コミュニティバス（定時定路線）及びコミュニティバス（デマンドバス）に各々のサービス内容に応じた新たな運賃体系を検討します。	深谷市	2019～ 詳細検討・準備・告知 2020～ 運賃体系変更・効果検証

第8章　想定される運行車両

運行車両は、乗車人員及び運行ルートの条件等を踏まえて検討します。

現在の運行においては、おもに高齢者のかたの買い物や通院の足として活用されているため、再編後にはこれからのニーズに対応すべくバリアフリー対応の車両が適切です。

車両数は、運行エリアや運行１回当たりの所要時間等を考慮し、５台（北部：２台、西部：１台、南部：２台）とします。

■想定される運行車両

規格	ワンボックス　福祉車両
乗車定員	7人（座席6人+車いす1台+乗務員1人）
車両本体価格	約380万円（2WD）

※車両イメージ　　【参考：トヨタ自動車HP】

第9章　本計画の評価体制

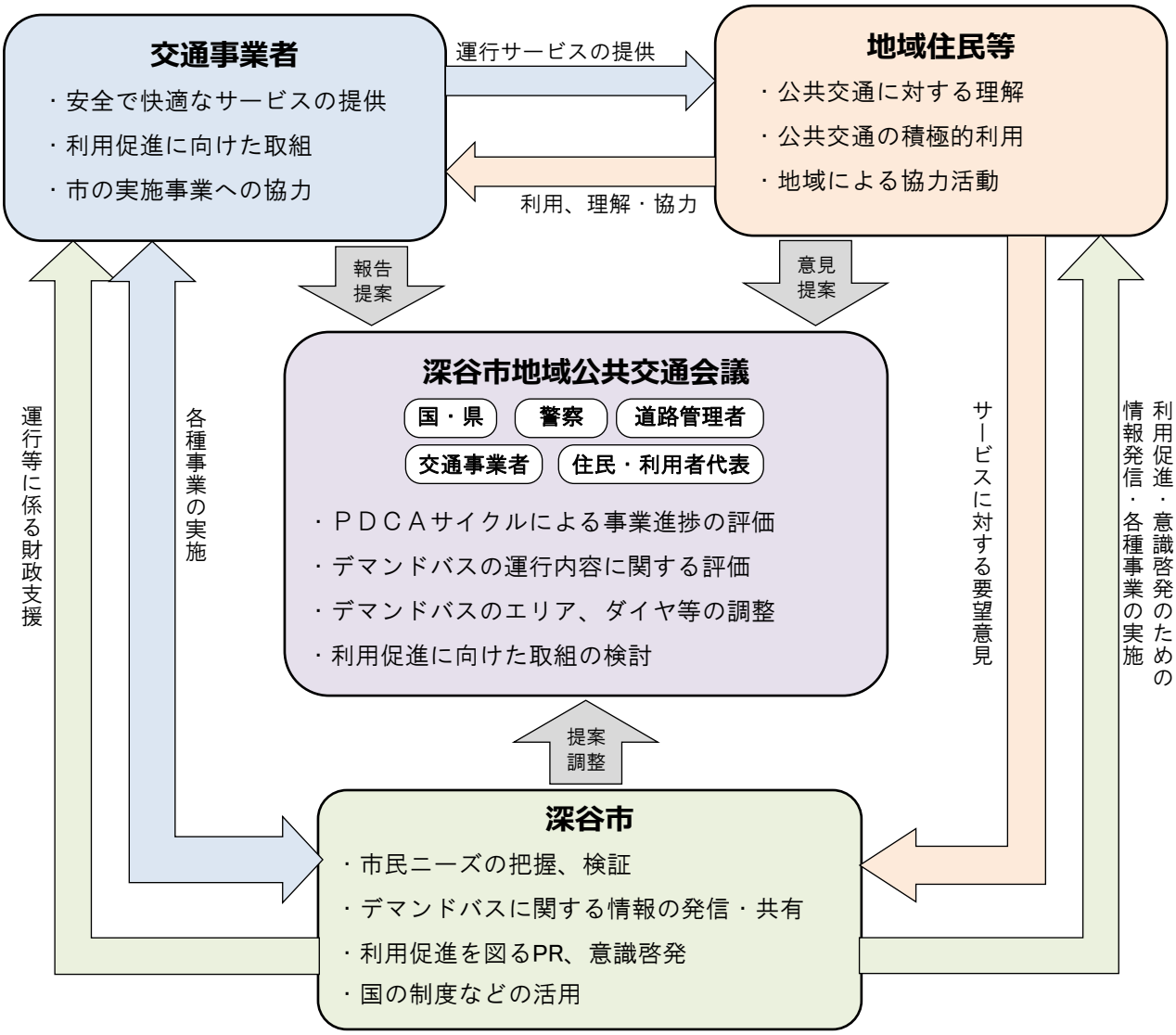
９－１　実施体制

市の財政負担に制約がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通の構築・維持を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関っていくことが重要となります。

市民の移動の足を確保する公共交通を、より使いやすいものとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠です。

本計画の推進に当たっては、多様な主体の連携、協働により、総合的に取組を進めていきます。

■交通事業者、地域住民等、行政による連携・協働

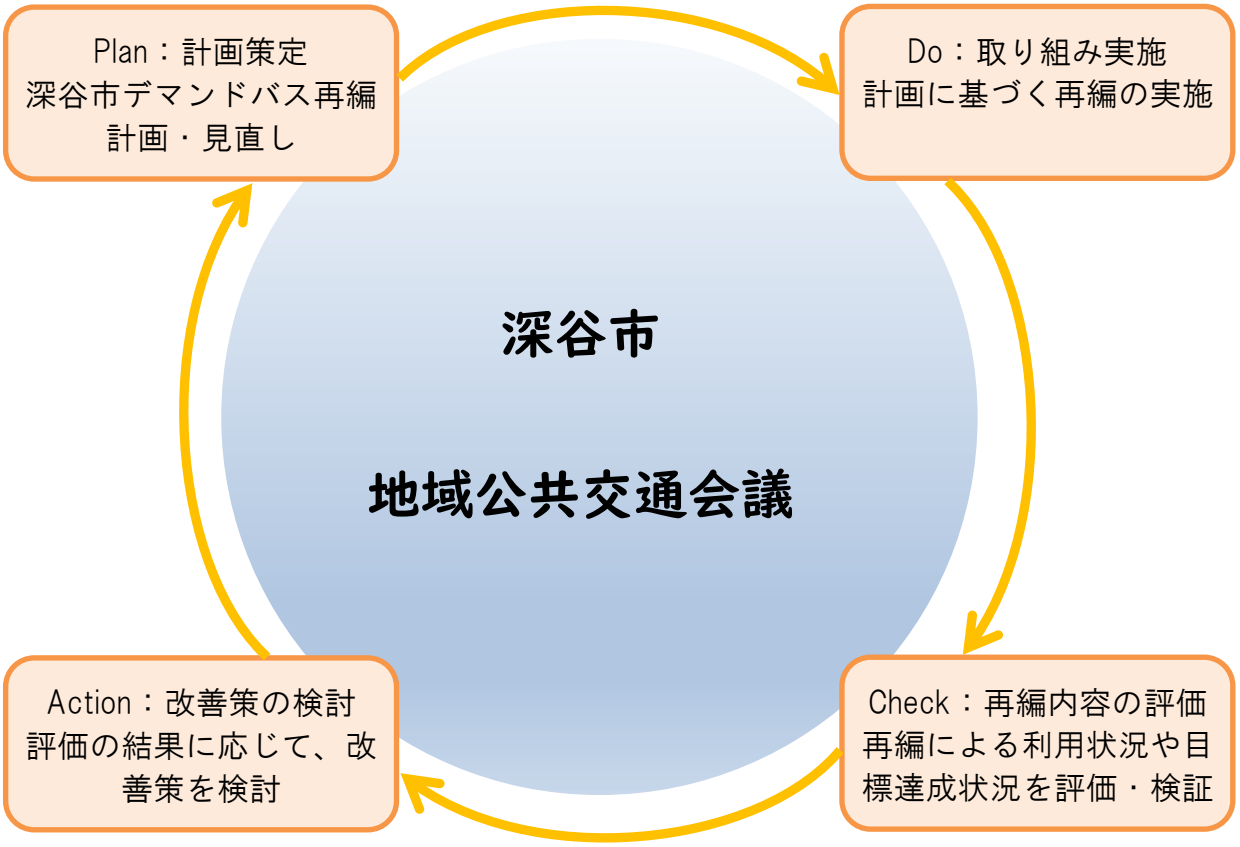


９－２　PDCAサイクルの実行

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

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

■PDCAサイクル



深谷市デマンドバス再編計画

2021年8月

発　行　　深谷市
　　〒366-8501　深谷市仲町11番1号
　　電話：　048-571-1211　（代表）
編　集　　深谷市地域公共交通会議
　　深谷市都市整備部都市計画課