

深谷市 地域公共交通網形成計画



深谷市

ごあいさつ

本市の公共交通は、J R高崎線の2駅と秩父鉄道の5駅が整備されるとともに、路線バスやタクシー、コミュニティバスが運行しており、通勤や通学、通院や買い物など日常生活や社会生活に欠くことができない移動手段として重要な役割を担ってまいりました。

しかし、本格的な人口減少社会を迎え、少子高齢化がさらに進展する中、公共交通機関の利用者数の減少により、路線バスの縮小やサービス水準の低下を招くことが懸念されており、今後予想される人口構造の変化に対応したまちづくりを推進することが急務になっております。

本市におきましては、平成27年にコミュニティバスの再編を行い、市内全域でデマンドバスの運行を開始するとともに、平成30年には秩父鉄道「ふかや花園駅」を開業し、公共交通の充実や交通空白地帯の解消に努めてきたところでございます。

この度、こうした取り組みを発展させ、将来にわたって持続可能な公共交通網を再構築するため、「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」を基本方針とする「深谷市地域公共交通網形成計画」を策定いたしました。

本計画では、「深谷市都市計画マスタープラン」で推進している都市機能の集約化に向けた取り組みと連携し、公共交通機関で地域の拠点間を結び市民の交流を支えるとともに、公共交通の維持・充実を図り、市民生活の質や暮らしやすさの向上を目指しております。本計画の実現にあたりましては、地域住民・交通事業者・行政など、多様な主体が協力していくことが必要不可欠でございますので、引き続き市民の皆様の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びにあたり、本計画の策定にあたりまして、御協力いただきました深谷市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、貴重な御意見をいただいた市民の皆様に心より御礼申し上げます。

平成31年3月

深谷市長

小島 進



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 計画の位置づけ	2
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	2
第2章 深谷市の現状	3
2-1 地勢	3
2-2 人口	4
2-3 土地利用	7
2-4 公共施設等の立地状況	8
2-5 観光動態	9
第3章 上位計画・関連計画の整理	10
3-1 第2次深谷市総合計画 前期基本計画	10
3-2 深谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略	11
3-3 深谷市都市計画マスタープラン	12
3-4 深谷市立地適正化計画	14
第4章 深谷市における公共交通の現状	17
4-1 公共交通の現状・利用状況	17
4-2 通勤・通学動態	29
4-3 公共交通に係る財政状況	30
第5章 公共交通に関する意識調査	31
5-1 調査概要	31
5-2 市民対象調査	32
5-3 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)利用者対象アンケート調査	54
5-4 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)利用者対象アンケート調査	58
5-5 公共交通利用者対象ヒアリング調査(コミュニティバス「くるリン」(定時定路線))	62
5-6 公共交通利用者対象ヒアリング調査(コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス))	65
第6章 深谷市における公共交通の課題	68
6-1 深谷市の公共交通の課題	68
6-2 コミュニティバス「くるリン」の運行課題	75
第7章 計画の基本方針・目標・施策	82
7-1 計画の基本方針	82
7-2 計画の目標	83
7-3 公共交通網の将来像	85
7-4 コミュニティバス「くるリン」運行再編に関する方針	90
7-5 深谷市地域公共交通網形成計画体系	92
7-6 目標を実現するための施策	93
7-7 評価指標	101
第8章 計画達成状況の評価	102
8-1 計画の実施体制	102
8-2 P D C A サイクルの実行	103
第9章 参考資料	104

第1章 計画の総論

1-1 計画策定の背景・目的

公共交通を取り巻く状況は、近年の人口減少・少子高齢化社会やモータリゼーションの進展等により、ますます厳しさを増しています。全国的に路線バスの利用者や営業収入が減少しており、その結果、路線バスの減便や廃止等のサービス水準の低下を招き、一層利用者が減少する悪循環が社会問題となっています。

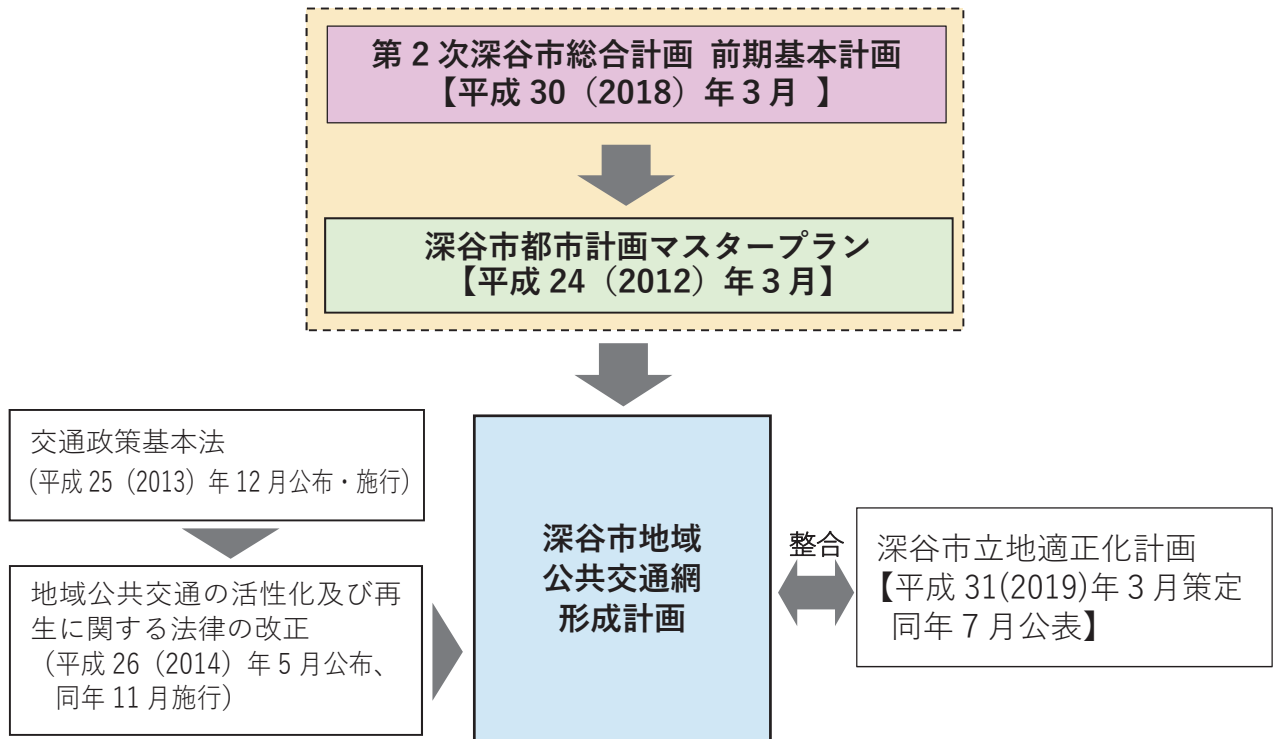
国においては、平成25（2013）年12月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定されました。また、平成26（2014）年5月には同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

深谷市では、平成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、市民の日常的な交通手段のひとつになっています。

このたび、コミュニティバス「くるリン」の運行開始から4年を迎え、公共交通の利便性や効率性、持続可能性をさらに高めていくため、「深谷市地域公共交通網形成計画」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として、本市の目指すべき将来像を掲げた計画である「第2次深谷市総合計画 前期基本計画」、「深谷市都市計画マスタープラン」の下位の計画とし、「深谷市立地適正化計画」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



1-3 計画区域

本計画の区域は、深谷市全域とします。

1-4 計画期間

本計画の期間は、平成31(2019)年度から平成35(2023)年度までの5年間とします。

なお、社会経済情勢の変化や関連する法令・制度の変更などによって新たな対応が生じた場合は、必要に応じて見直しを行うものとします。

第2章 深谷市の現状

深谷市の現状として、地勢、人口、土地利用、公共施設の立地状況、観光動態について整理します。

2-1 地勢

- 埼玉県北西部に位置し、東京都心からは70 km圏にあり、東は熊谷市、南は嵐山町、寄居町、西は美里町、本庄市、北は利根川をはさみ群馬県伊勢崎市、太田市に接しています。
- 市北部は利根川水系の低地となり、市南部は秩父山地から流れ出た荒川が扇状台地を形成する平坦な地形です。
- 関越自動車道、一般国道17号・同深谷バイパス、上武国道、一般国道140号・同バイパス、一般国道254号等の主要道路があり、近隣自治体を結び、広域移動の基幹的役割を担っています。また、市内には、関越自動車道の花園インターチェンジ及び寄居スマートインターチェンジが設置されています。
- 鉄道は、市中心部にJR高崎線、市南部に秩父鉄道の2路線があり、JR高崎線では2駅、秩父鉄道では5駅が設置されています。



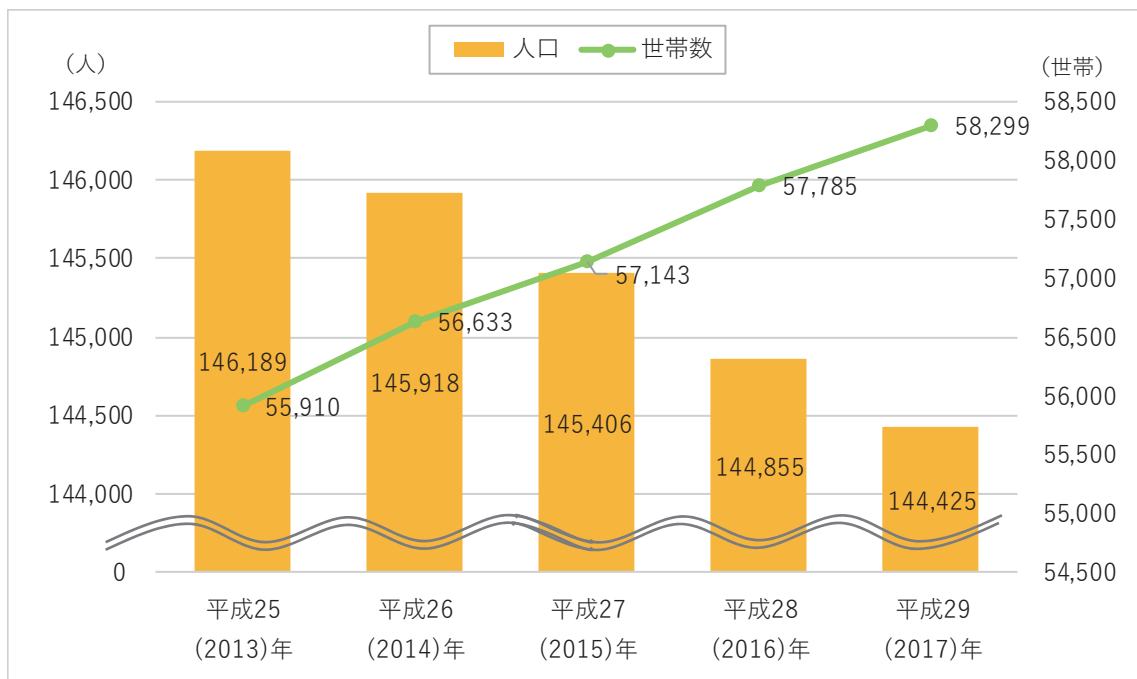
深谷市全景

2-2 人口

(1) 人口

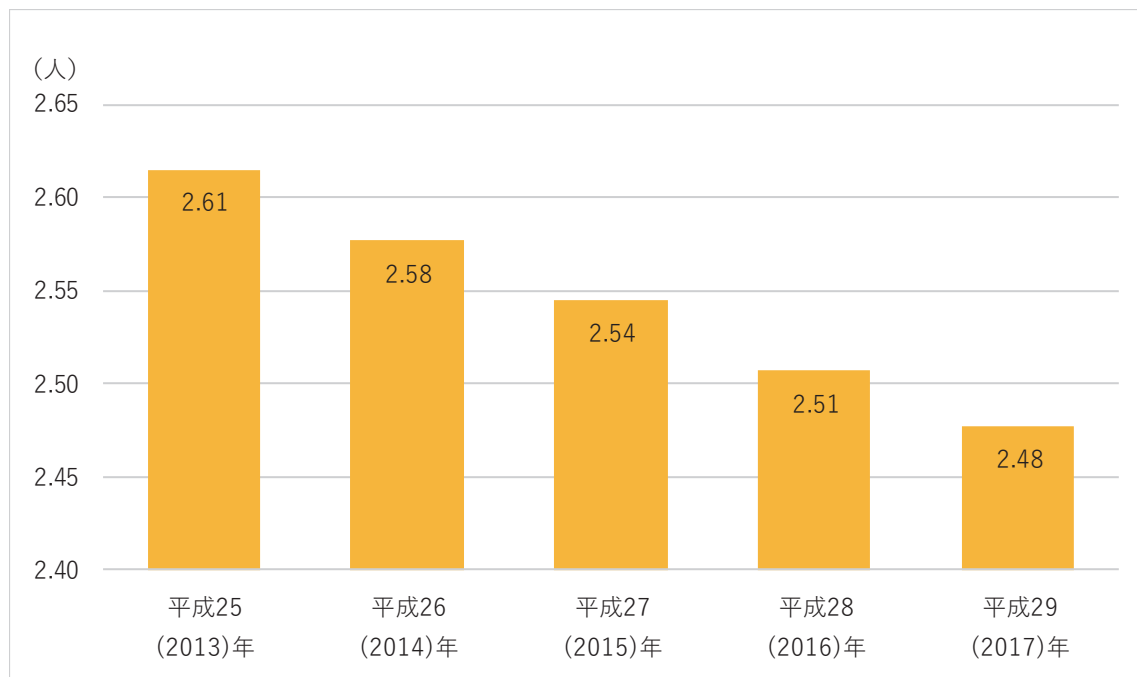
- 人口は144,425人（平成29（2017）年）となり、平成25（2013）年から平成29（2018）年にかけて1,764人減少しています。
- 世帯数は58,299世帯（平成29（2017）年）となり、1世帯当たりの世帯構成員数は2.47人となり、平成25（2013）年の1世帯当たりの世帯構成員数2.61人と比較すると減少しています。
- 平成27（2015）年の国勢調査における人口構成では、15歳未満の年少人口は18,574人、15歳～64歳の生産年齢人口は87,536人となり、平成22（2010）年の国勢調査と比較して減少傾向にあります。65歳以上の老年人口は37,423人となり、増加しています。
- 全国の高齢化率が26.6%であるのに対し、本市の高齢化率は26.1%と低いものの、年々上昇しています。

■人口と世帯数推移



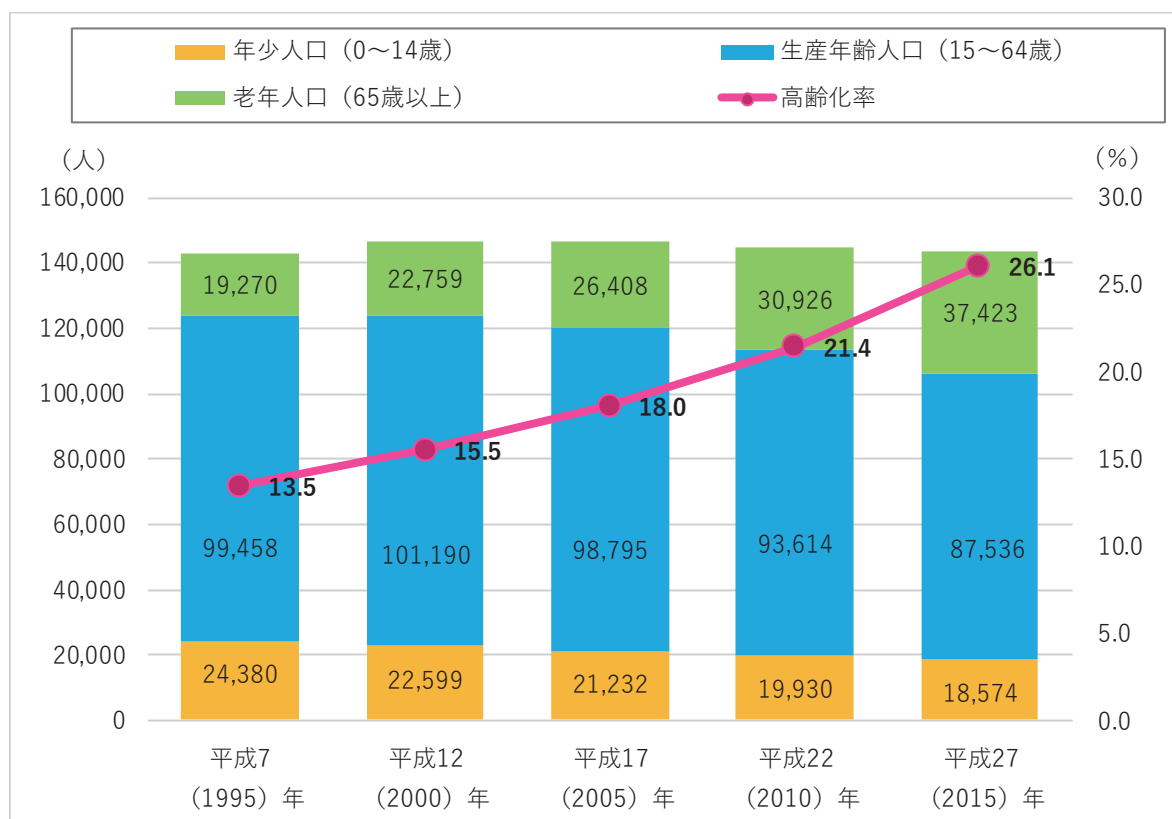
〔出典：市民課調べデータ〕

■ 1世帯当たりの人口



〔出典：市民課調べデータ〕

■ 年齢階層別人口と高齢化率

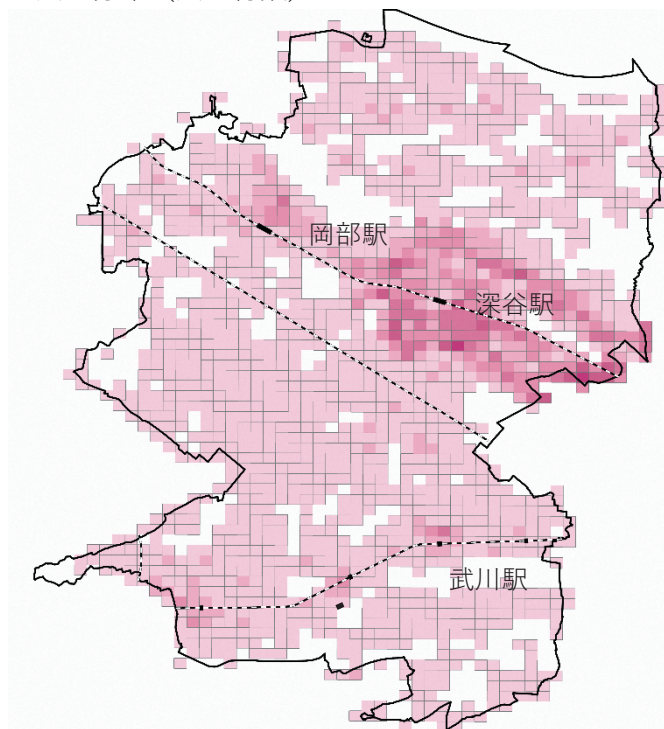


〔出典：平成 27 (2015) 年国勢調査〕

(2) 人口分布

- 市内全体に人口が分布しつつも、特に、深谷駅、岡部駅、武川駅を中心に人口が集積しています。
- 65 歳以上の人口も、人口集積地と同じエリアに集中していますが、特に、深谷駅周辺の市街地に集まっています。
- 高齢者だけが集中しているエリアはなく、市内全域において高齢者の増加と高齢化率の上昇が続いています。

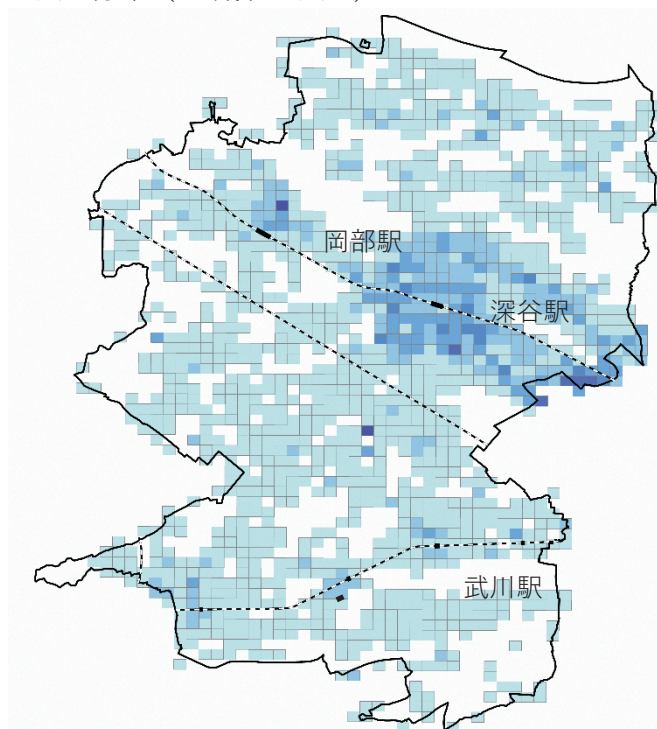
■人口分布（人口総数）



1 メッシュ 500m 四方当たり

1~49 人
50~99 人
100~149 人
150~199 人
200~299 人
300 人以上

■人口分布（65 歳以上人口）



1 メッシュ 500m 四方当たり

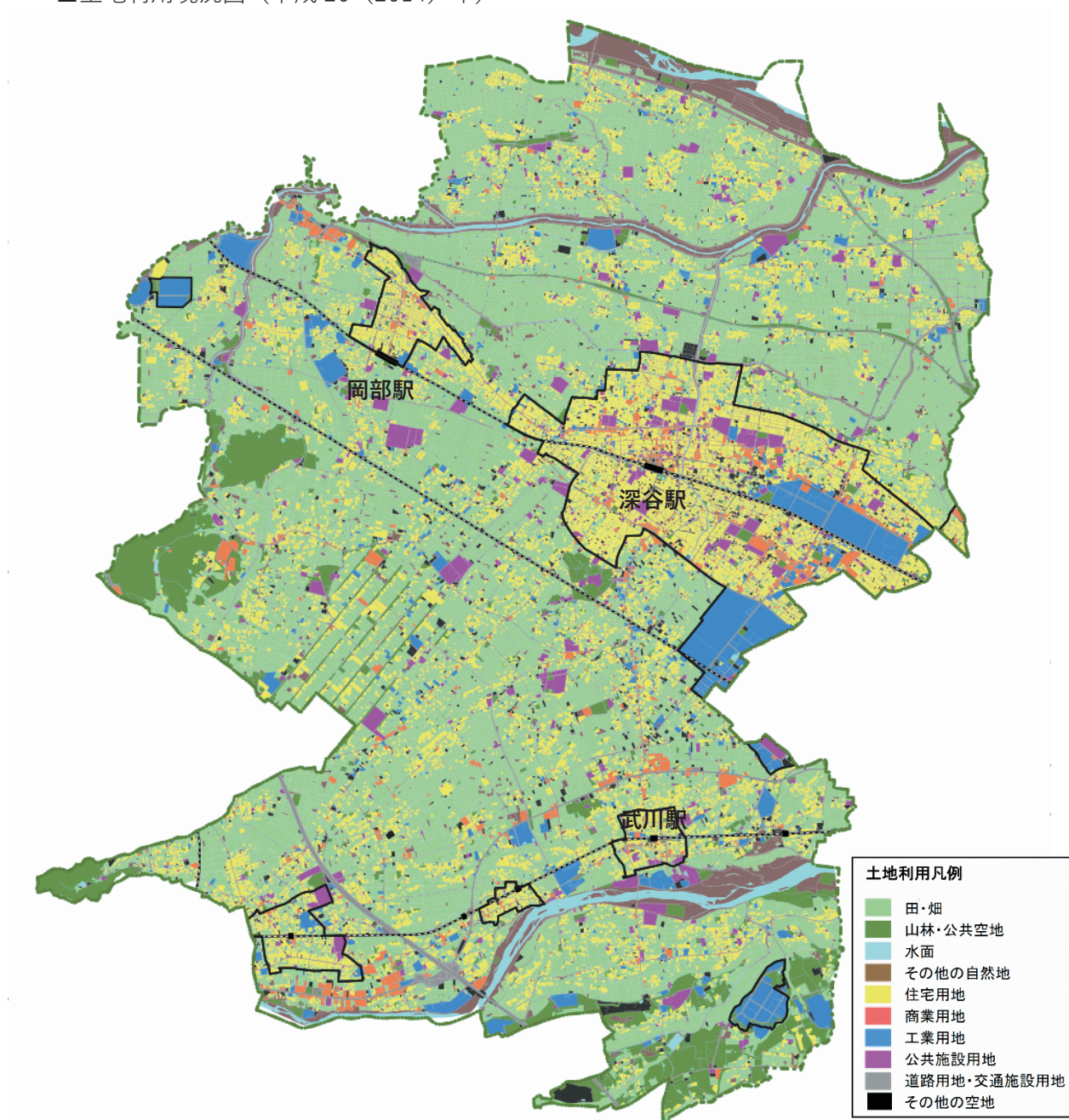
1~49 人
50~99 人
100~149 人
150~199 人
200~299 人
300 人以上

〔出典：平成 27（2015）年国勢調査データから作成〕

2-3 土地利用

- 市域の約9割が都市計画区域であり、深谷地区、岡部地区、川本地区の深谷都市計画区域と、花園地区の寄居都市計画区域の2つの都市計画区域に分かれています。
- 鉄道駅を中心に、用途地域が指定されていますが、規模の大きい市街地は深谷駅周辺に限られます（人口集中地区(DID)も深谷駅周辺のみに設定）。
- 市街地開発事業などは93地区、1,072.2haで実施されており、うち3地区(92.9ha)は施行中です。市街化区域面積1,726ha のうち約51.33%で市街地整備が実施済みです（平成27（2015）年都市計画基礎調査）。
- 都市計画道路は42 路線、延長102.76km を決定し、整備改良率は59.58%となっています（平成28（2016）年度末現在、都市計画課資料）。

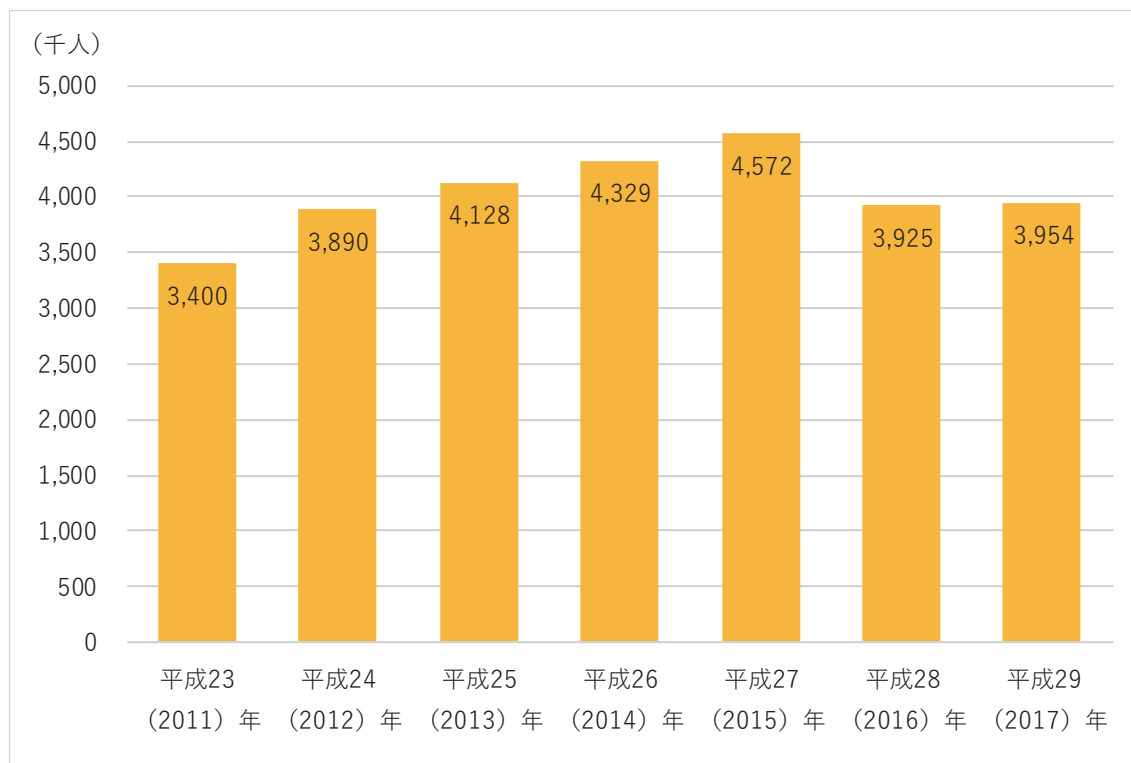
■土地利用現況図（平成26（2014）年）



2-5 観光動態

- 観光客数は、長期的には増加傾向にあります。

■観光入込客数の推移



〔出典：埼玉県観光課調べデータ〕

第3章 上位計画・関連計画の整理

本計画に関連する上位計画及び関連計画について整理をします。

3-1 第2次深谷市総合計画 前期基本計画

- 計画期間 基本構想 平成 30(2018)年度から平成 39(2027)年度まで
前期計画 平成 30(2018)年度から平成 34(2022)年度まで

- 将来都市像 元気と笑顔の生産地 ふかや
- ・ふかやの元気：深谷市は「元気」がわいてくるまちを目指します。
 - ・ふかやの笑顔：深谷市は「笑顔」にあふれるまちを目指します。

■まちのイメージ

- ・まちのイメージ1 健康でいきいきと暮らせるまち（子育て・保健・福祉）
- ・まちのイメージ2 次代を担う人と文化を育むまち（教育・文化）
- ・まちのイメージ3 活力とにぎわいにあふれるまち（産業振興）
- ・まちのイメージ4 安心とやすらぎを感じられるまち（暮らし・環境）
- ・まちのイメージ5 快適で利便性の高いまち（都市・生活基盤）
- ・まちのイメージ6 みんなで創る協働のまち（協働・行政経営）

■前期基本計画 施策の位置付け

まちのイメージ5 快適で利便性の高いまち（都市・生活基盤）

5-2 交通アクセスの便利なまちづくり

まちのイメージ5 快適で利便性の高いまち（都市・生活基盤）

5-2 交通アクセスの便利なまちづくり

5-2-2 公共交通の維持確保と交通安全の推進

目指す姿

市内の公共交通ネットワークの維持向上により、市内外とのアクセスがしやすいまちへ進んでいます。また、市民の交通安全に対する意識が向上するとともに、道路を安全に利用できる環境が整い、交通事故が少なくなっています。

まちづくり指標

指標名	現状値 (平成28(2016)年度)	目標値 (平成34(2022)年度)
市内の公共交通機関の利便性(時間、本数、路線、サービス)に不便を感じている市民の割合	49.9%	49.9%
深谷市民まちづくりアンケートにおいて、「時間、本数、路線、サービスなど、市内の公共交通機関の利便性に不便を感じている」と答えた市民の割合であり、公共交通の維持確保の取組が行われているかを測る指標です。		
交通事故死傷者数	714人	679人
1年間の市内における交通事故死傷者数であり、交通安全対策が充実しているかを測る指標です。		

現状と課題

【施策を取り巻く社会状況】

高齢化の進行により、車を利用できない交通弱者の増加が見込まれ、日常の買い物や病院への通院などの移動手段として公共交通の役割が高まっています。また、全国的に、交通事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者の占める割合が大きくなっています。

【深谷市の状況】

- 1 JR高崎線と秩父鉄道の駅を結ぶとして、路線バスやコミュニティバス*を運行しています。本市では高齢化の状況などを踏まえ、駅のバリアフリー化の支援などに取り組んできました。今後は、更に進んでいく高齢化や人口減少に配慮した、効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの構築に取り組む必要があります。
- 2 交通事故死傷者数の減少に向け、通学路の交通安全対策などを中心に道路交通環境の整備を進めています。今後も引き続き、道路交通環境の維持・向上に取り組む必要があります。
- 3 市民の交通安全意識の向上を図るため、交通安全教室などを通じて子どもから高齢者まで幅広い年齢層の市民への働きかけを行っています。今後も市民一人ひとりが交通安全に配慮し行動できるよう、引き続き、交通安全意識を啓発する必要があります。

取組方針

1 公共交通の維持確保に取り組みます

市内の公共交通ネットワークの維持確保を図るとともに、バリアフリー化の促進などにより利用しやすい環境整備に努めます。また、公共交通の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努めます。

主な事業

コミュニティバス運行事業

2 交通安全対策を充実します

交通事故が多発する地点や通学路において、路面表示の設置・修繕、道路照明灯や道路反射鏡などを設置し、通行者の安全性の向上を図ります。また、駅周辺の安全性と駅利用者の利便性を確保するため、駐車場及び駐輪場の適切な維持管理に努めるとともに路上駐車や放置自転車の抑制を図ります。

主な事業

交通安全施設整備管理事業、道路照明灯・反射鏡設置管理事業

3 交通安全に対する意識を高めます

交通安全意識を高めるため、警察などの関係機関や交通指導員などと連携を図り、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の市民へ交通安全に関する教室やキャンペーンなどの啓発活動を継続的に実施します。また、広報紙などの多様な広報媒体を活用し、市民に対して交通安全に関する情報や知識を積極的に発信します。

主な事業

交通安全啓発事業、交通指導員運営事業

関連する個別計画

深谷市交通安全対策実施計画、通学路整備計画

3-2 深谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略

■計画期間 平成 27(2015)年度から平成 31(2019)年度まで

■将来都市像 次世代につながるエリア価値の創出

■基本目標

基本目標 1 産業の価値の創出

個別戦略① 産業基盤整備戦略

個別戦略② 産業イノベーション応援戦略

個別戦略③ 雇用促進戦略

基本目標 2 暮らしの価値の創出

個別戦略① まちの魅力発信戦略

個別戦略② 結婚・出産・子育て応援戦略

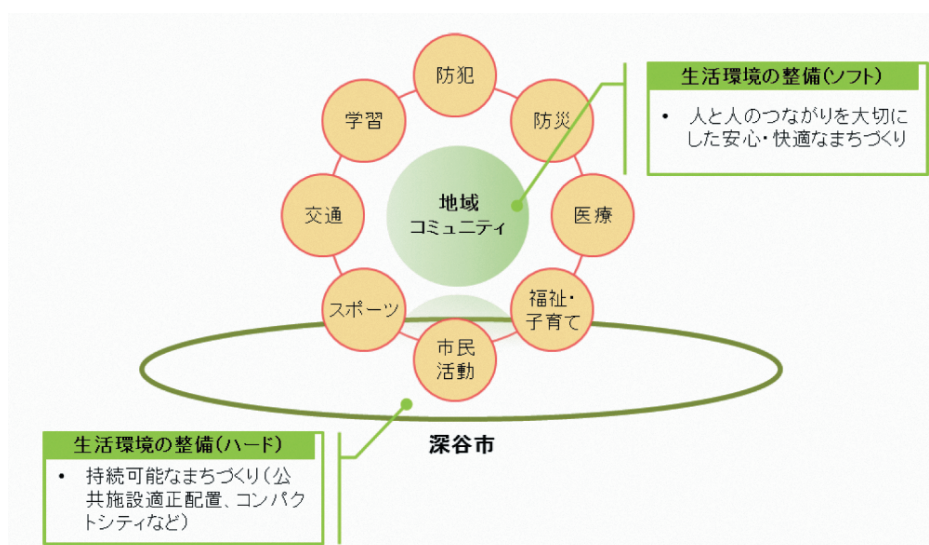
個別戦略③ 暮らしやすさ向上戦略

■施策の位置付け

基本目標 2 暮らしの価値の創出

個別戦略③ 暮らしやすさ向上戦略

行政だけでなく、様々な担い手が深谷市のために活動し、相互に協力することで、まちがより魅力的で暮らしやすい場所となります。一人でも多くの市民が深谷市に住んでいて良かったと思えるよう、地域コミュニティや地域活動を支援すると共に、くらし環境の改善に努めます。



[主な事業]

- ・コミュニティバス運行事業

[重要業績評価指標 K P I]

- ・市内の公共交通機関を利用しやすいと答えた市民の割合
H26 : 43.9% → 48.9%

3-3 深谷市都市計画マスタープラン

■計画期間 平成 42(2030)年度までの概ね 20 年計画（平成 24(2012)年 3 月策定）

■都市づくりのテーマ 誇りと愛着をもてる 田園交流都市 ふかや
～都市・田園・文化が織りなすまちづくり～

■基本方向

- 1 各地域の特性を発揮させ、バランスのよい都市づくり →土地利用方針
- 2 人にやさしい交通環境の形成 →交通体系の方針
- 3 安全・安心で、持続可能な都市づくり →安全・安心な都市づくりの方針
- 4 みどりの保全と創出 →公園・緑地の整備方針
- 5 市民が誇りと愛着を感じられるような景観の創出 →景観形成の方針
- 6 市民とともに交流を通して創出する深谷らしいまちづくり→交流まちづくりの方針

■施策の位置付け

基本方向 2. 交通体系の方針

2-4 公共交通の方針

(1) 鉄道輸送力強化のための働きかけの推進

市内の鉄道の利便性の向上のため、ＪＲ高崎線及び秩父線の運行本数の増加やＪＲ高崎線の岡部駅始発など鉄道輸送力の増強に関する要請を関係機関に行います。

(2) 公共交通の利便性の向上

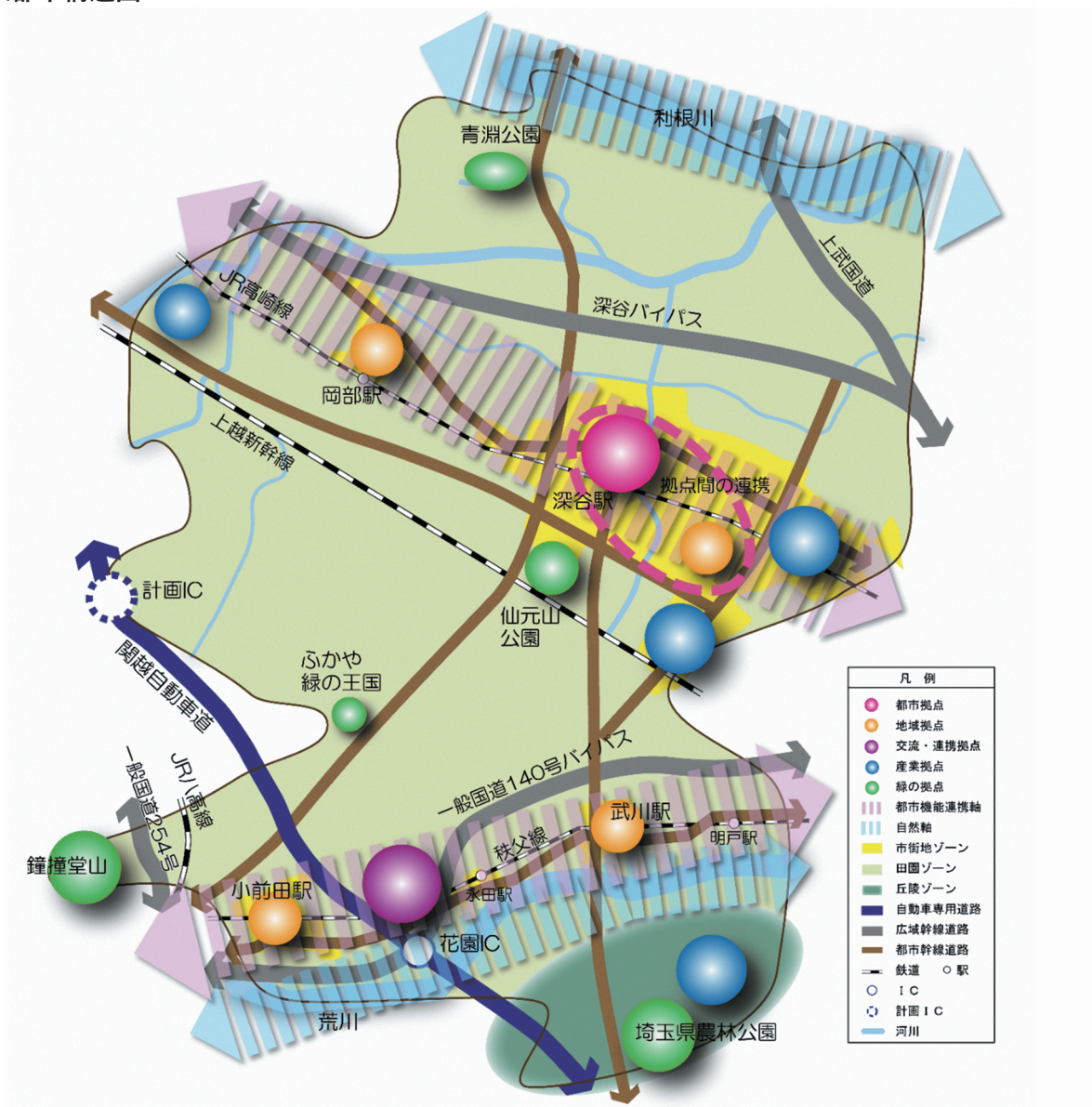
市内には、民間事業者の路線バス 4 路線とコミュニティバス「くるリン」（定時定路線、デマンドバス）があります。「くるリン」は平成 22（2010）年度に運行の見直しを行い、シャトル便の増便や岡部、川本、花園の循環バスを事前予約型のタクシー車両による運行に変更するなど、運用の改善を図っています。今後、民間事業者に対して増便やダイヤ改正などによる利便性の向上を要望するだけでなく、路線変更などによる効率化を働きかけていきます。「くるリン」については、民間事業者によるサービス供給が少ない地域において、サービスの実施方法も含めた検討を進めます。

また、公共交通を維持できるよう効果的で効率的な運行に努めるとともに、交通不便地域の解消に向け、NPO 法人や地域主体のコミュニティバスなどの運行なども視野に入れ、多様な主体による地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりを検討します。

(3) 鉄道駅及び駅周辺でのバリアフリー化の推進

市内には、ＪＲ高崎線の 2 駅と秩父線の 4 駅の合計 6 駅があります。誰にとっても利用しやすい駅となるよう、駅舎へのスロープなどの設置、バスやタクシーへの乗り継ぎのバリアフリー化、駅周辺の公共施設などへのアクセス路のバリアフリー化などを総合的に進めます。

■将来都市構造図



●軸 ～深谷を貫く都市機能と自然の骨格～

☆都市機能連携軸

- 高崎線都市機能連携軸：J R 高崎線沿線、一般国道 17 号沿道を核に連なる都市機能連携軸
- 秩父線都市機能連携軸：秩父線沿線、一般国道 140 号バイパス沿道を核に連なる都市機能連携軸

☆自然軸

- 利根川流域軸：利根川と沖積低地に広がる田園農地を中心にした空間軸
- 荒川流域軸：荒川と沿川の農地、集落などの多様な土地利用を構成する空間軸

●拠点 ～深谷の都市機能集積、産業集積、自然資源の核～

- 都市拠点：本市の中核となり、商業業務、交通結節点、都市型居住などの複合機能の集積拠点。深谷駅周辺（中心市街地）
- 地域拠点：地域の核となり、商業業務、交通結節点、生活利便機能などが集積する拠点。上柴地区、岡部駅周辺、武川駅周辺、小前田駅周辺
- 交流・連携拠点：他の拠点、近隣都市のまちづくり資源及び住民との交流・連携を図り、広域的な賑わいを創出するための拠点。花園インターチェンジ周辺
- 産業拠点：工業などの主要な産業集積の拠点。
- 緑の拠点：大規模公園・緑地など、深谷の緑を代表する拠点。仙元山公園、埼玉県農林公園、鐘撞堂山、青淵公園、ふかや緑の王国

●ゾーン ～深谷の土地利用のまとまり～

- 市街地ゾーン：市街化区域、用途地域を中心としたゾーン。
- 田園ゾーン：農地を中心に、農業集落が点在するゾーン。北部は利根川沖積低地、南部は荒川扇状地*により構成される。
- 丘陵ゾーン：本市では数少ない丘陵地。秩父山地から比企丘陵につらなる丘陵地の外縁に位置するゾーン。

3-4 深谷市立地適正化計画

■計画期間 概ね20年後の平成52(2040)年まで(平成31(2019)年3月策定)

■将来都市像 若い世代が暮らしたくなるまち

～選びたくなる都市、選びたくなる市街地、選びたくなる拠点 ふかや～

■誘導方針

方針1 生活環境を維持できる「まとまり」の維持・形成

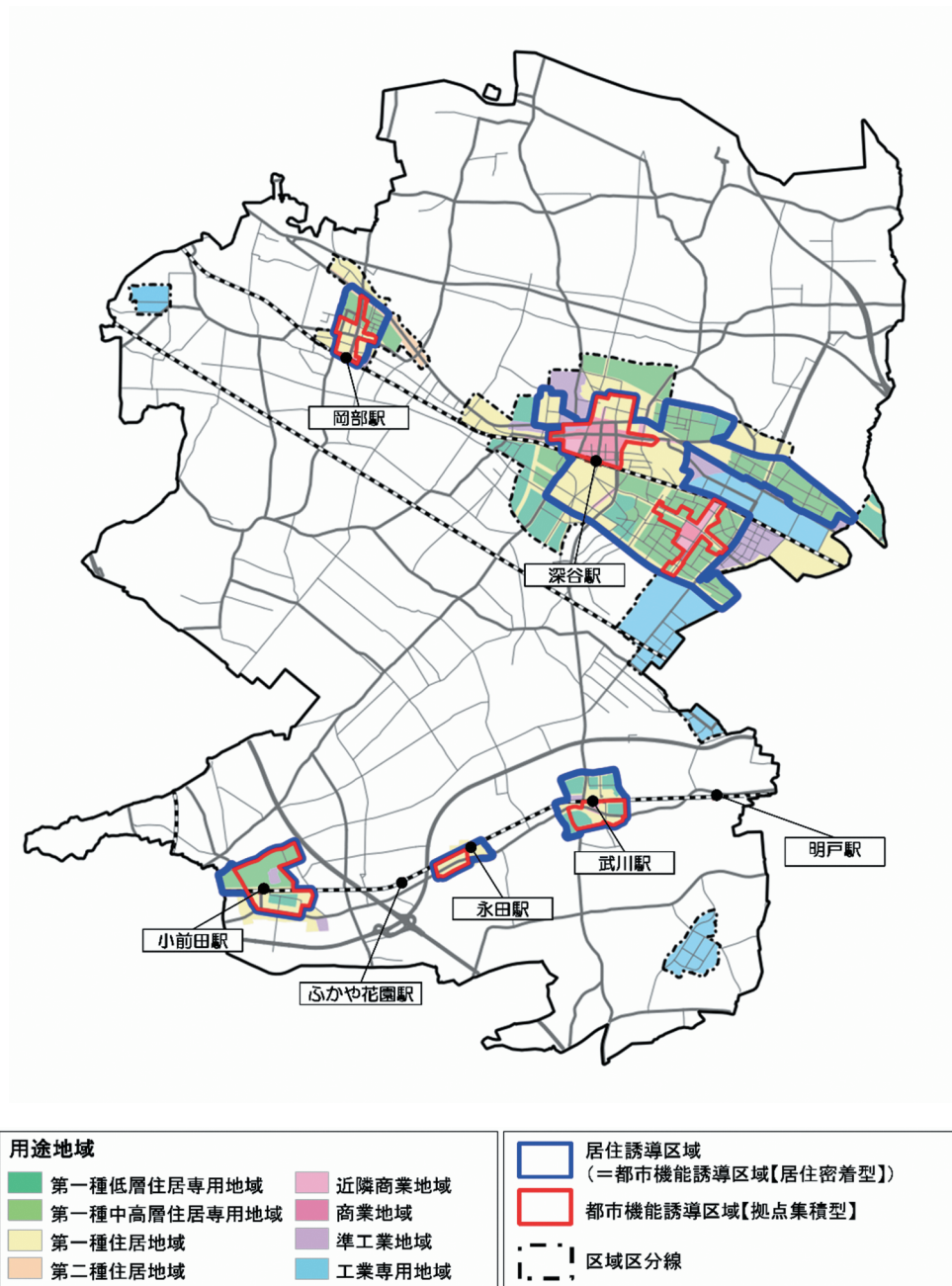
方針2 誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成

方針3 便利で魅力ある拠点地区の形成

方針4 子育て世代及び高齢者・障害者等が住みやすい市街地の形成

方針5 郊外等での豊かな暮らし方の実現

■都市機能誘導区域・居住誘導区域



■公共交通の方針

- ・「深谷市地域公共交通網形成計画」と連携を図り、将来都市構造を支える公共交通網の形成を図ります。

■具体的な取組

第5章 都市機能誘導・居住誘導を実現するために講ずるべき取組

5-2 具体的な取組

(2) 誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成【方針②】

高齢者をはじめ、誰もが制約のない移動環境を実現するため、環境負荷の少ない公共交通を利用しやすくします。

①既存の公共交通の維持

■公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり

- ・公共交通を円滑・快適に利用できるようにするため、乗継利便性や利用環境の改善を検討します。

■目標値

第6章 計画の評価・見直し

6-1 目標値の設定

②公共交通の目標値

- ・「まちづくり方針2：誰もが移動しやすく環境に優しい交通環境の形成」の実現に向けて、「深谷市地域公共交通網形成計画」と連携して、拠点へ向かう公共交通の維持を図ります。そこで、目標値として、「拠点に向かうバス路線の路線数」を設定します。

【施策の目標値（アウトプット指標）】

	平成 30(2018)年 (現況値)	平成 52(2040)年 (目標値)
拠点に向かうバス路線の 路線数	6 路線	6 路線

■上位計画・関連計画のまとめ

	第2次 深谷市総合計画 前期基本計画	深谷市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	深谷市都市計画 マスタープラン	深谷市 立地適正化計画
策定 年度	平成 30(2018)年 3 月	平成 27(2015)年 3 月	平成 24(2012)年 3 月	平成 31(2019)年 3 月
計画 期間	平成 30(2018)年度～ 平成 39(2027)年度 まで	平成 27(2015)年度～ 平成 31(2019)年度 まで	平成 42(2030)年まで の概ね 20 年計画	平成 52(2040)年まで の概ね 20 年計画
基本 理念	元気と笑顔の生産地 ふかや	次世代につながるエ リア価値の創出	誇りと愛着をもてる 田園交流都市 ふか や ～都市・田園・文化 が織りなすまちづく り～	若い世代が暮らした くなるまち ～選びたくなる都 市、選びたくなる市 街地、選びたくなる 拠点 ふかや～
計画 目標	1 健康でいきいき と暮らせるまち(子 育て・保健・福祉) 2 次代を担う人と 文化を育むまち(教 育・文化) 3 活力とにぎわい にあふれるまち(産 業振興) 4 安心とやすらぎ を感じられるまち (暮らし・環境) 5 快適で利便性の 高いまち(都市・生 活基盤) 6 みんなで創る協 働のまち(協働・行 政経営)	1 産業の価値の創 出 2 暮らしの価値の創 出	1 各地域の特性を 発揮させ、バランス のよい都市づくり →土地利用方針 2 人にやさしい交 通環境の形成→交 通体系の方針 3 安全・安心で、持 続可能な都市づく り→安全・安心な都 市づくりの方針 4 緑の保全と創出 →公園・緑地の整備 方針 5 市民が誇りと愛 着を感じられるよ うな景観の創出→ 景観形成の方針 6 市民とともに交 流を通して創出す る深谷らしいまち づくり→交流まち づくりの方針	方針 1 生活環境を 維持できる「まと まり」の維持・形 成 方針 2 誰もが移動 しやすく環境に優 しい交通環境の形 成 方針 3 便利で魅力 ある拠点地区の形 成 方針 4 子育て世代 及び高齢者・障害 者等が住みやすい 市街地の形成 方針 5 郊外等での 豊かな暮らし方の 実現
公共 交通 の 位置 付け	【5 快適で利便性の 高いまち(都市・生 活基盤)】 5-2 交通アクセ スの便利なまちづ くり	【基本目標 2 暮らし の価値の創出】 個別戦略③ 暮らし やすさ向上戦略	【2. 交通体系の方針】 2-4 公共交通の方 針	「深谷市地域公共交 通網形成計画」と連携 を図り、将来都市構造 を支える公共交通網 の形成を図る。

第4章 深谷市における公共交通の現状

深谷市の公共交通の現状として、各交通手段の現況、通勤・通学動態、公共交通に係る財政状況を整理します。

4-1 公共交通の現状・利用状況

(1) 鉄道

- 市中心部には JR 高崎線が運行しており、2 駅（深谷駅、岡部駅）があります。
- 市南部には、秩父鉄道が運行しており、5 駅（明戸駅、武川駅、永田駅、ふかや花園駅、小前田駅）があります。
- 市内には合計で鉄道は 2 路線、鉄道駅が 7 駅あり、東京方面、高崎方面、秩父方面へのアクセスを可能にしつつ、市内の移動手段としても利用することができます。
- JR 高崎線は、上り（東京方面）は 71 便、下り（高崎方面）は 74 便が運行しています。
- 秩父鉄道は上り（羽生方面）は 36 便、下り（三峰口方面）は 37 便が運行しています。
- 両路線が結節する駅は熊谷駅（熊谷市）となり、深谷駅（JR 高崎線）と武川駅（秩父鉄道）間の移動は、コミュニティバス「くるリン」でも行えます。

■鉄道運行状況

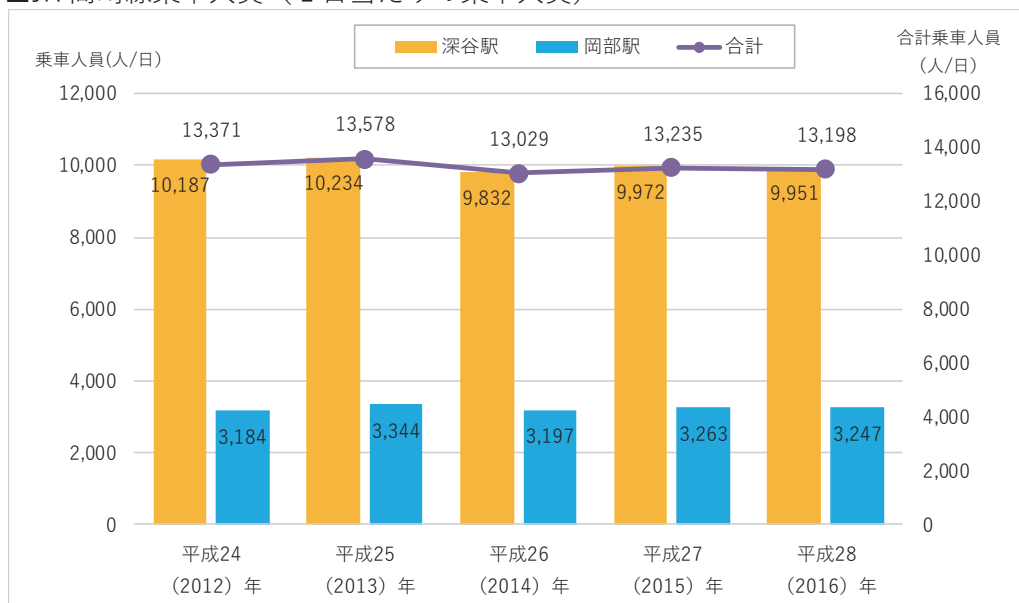
路線名	行き先	便数	始発時刻	最終時刻
JR 高崎線	上り（熊谷・上野・新宿方面）	71	5:37	23:32
	下り（高崎方面）	74	5:40	1:08
秩父鉄道	上り（羽生方面）	36	5:48	23:22
	下り（三峰口方面）	37	5:31	23:15

※便数、運行時間は、JR 高崎線は深谷駅、秩父鉄道は武川駅を基点にしています。
(平成 30 (2018) 年 11 月時点)

① JR 高崎線

- JR 高崎線の乗車人員は微減傾向にあります。
- 本市の人口は減少しつつも、乗車人員の減少が少ないことから、通勤・通学等による一定的な利用があると想定されます。

■ JR 高崎線乗車人員（1日当たりの乗車人員）

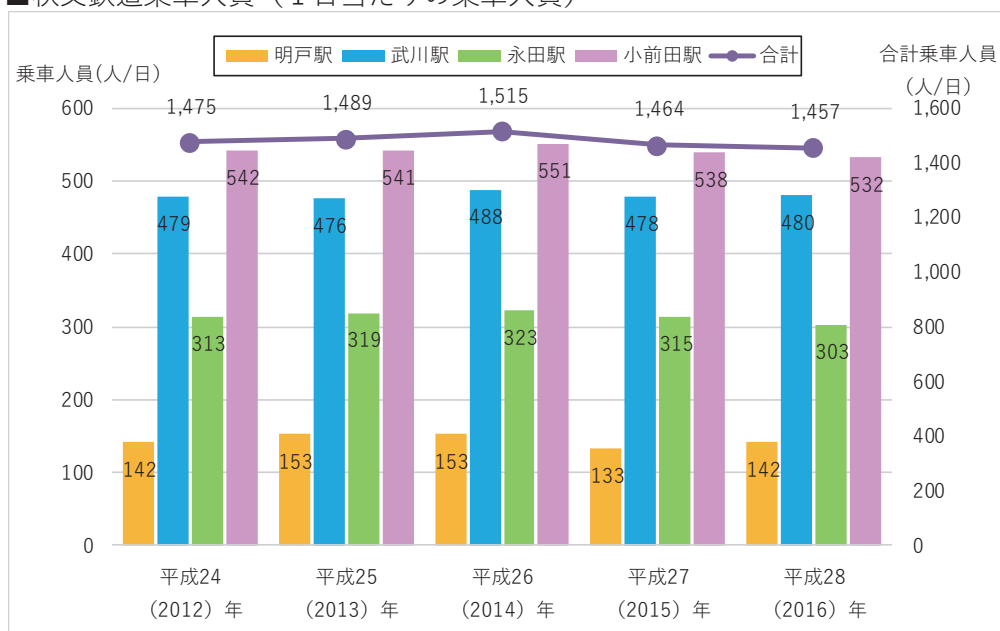


〔出典：東日本旅客鉄道(株)高崎支社〕

② 秩父鉄道

- 秩父鉄道の乗車人員はほぼ横ばい傾向にあります。
- JR 高崎線同様に、本市の人口は減少しつつも、乗車人員が横ばい傾向にあることから、通勤・通学等による一定的な利用があると想定されます。

■ 秩父鉄道乗車人員（1日当たりの乗車人員）



※ふかや花園駅（平成30（2018）年10月開業）のデータは除く 〔出典：秩父鉄道株式会社〕

(2) 民間路線バス

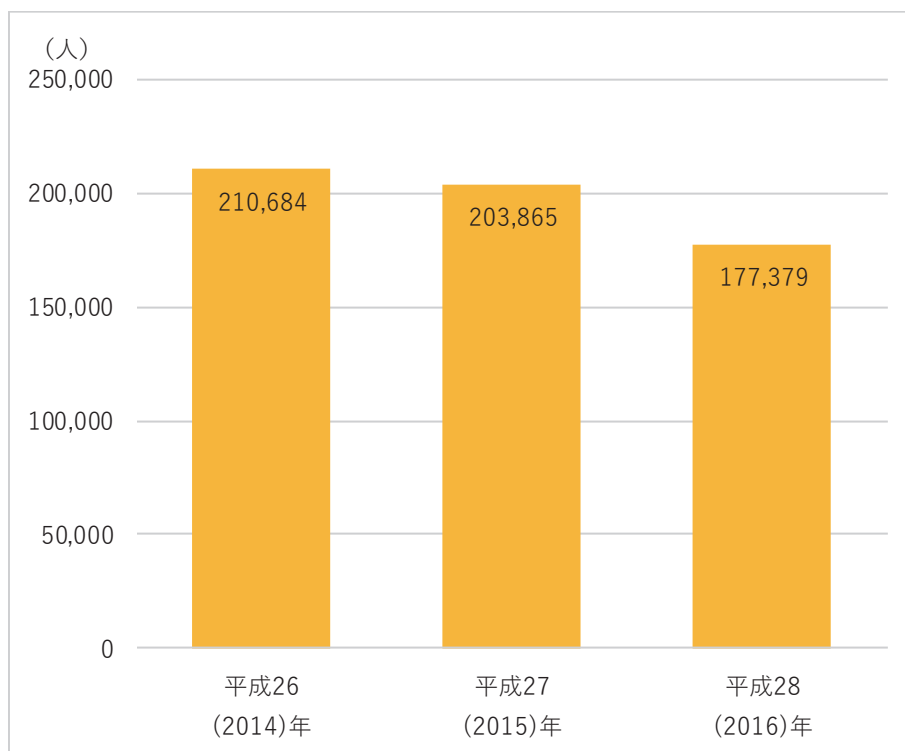
- 市内を運行する民間路線バス事業者は、国際十王交通株式会社と武蔵観光株式会社の2社があり、合わせて2路線を運行しています。
- 深谷駅を拠点に、熊谷方面（籠原駅・熊谷駅）、寄居方面（寄居車庫）と複数市町域を運行する広域的なバスネットワークを形成しています。
- 乗車人員は、減少傾向にあります。

■ 民間路線バス運行状況

路線名	行き先	便数	始発時刻	最終時刻	運行会社
深谷駅～熊谷駅線	深谷駅～籠原駅～熊谷駅	7	6:45	18:45	国際十王交通株式会社
	熊谷駅～籠原駅～深谷駅	6	8:07	18:07	国際十王交通株式会社
深谷駅～寄居車庫線	深谷駅～寄居車庫	5	7:55	17:55	武蔵観光株式会社
	寄居車庫～深谷駅	5	7:00	16:48	武蔵観光株式会社

※便数、運行時間は、行き先の発バス停を基点にしています。（平成30（2018）年11月時点）

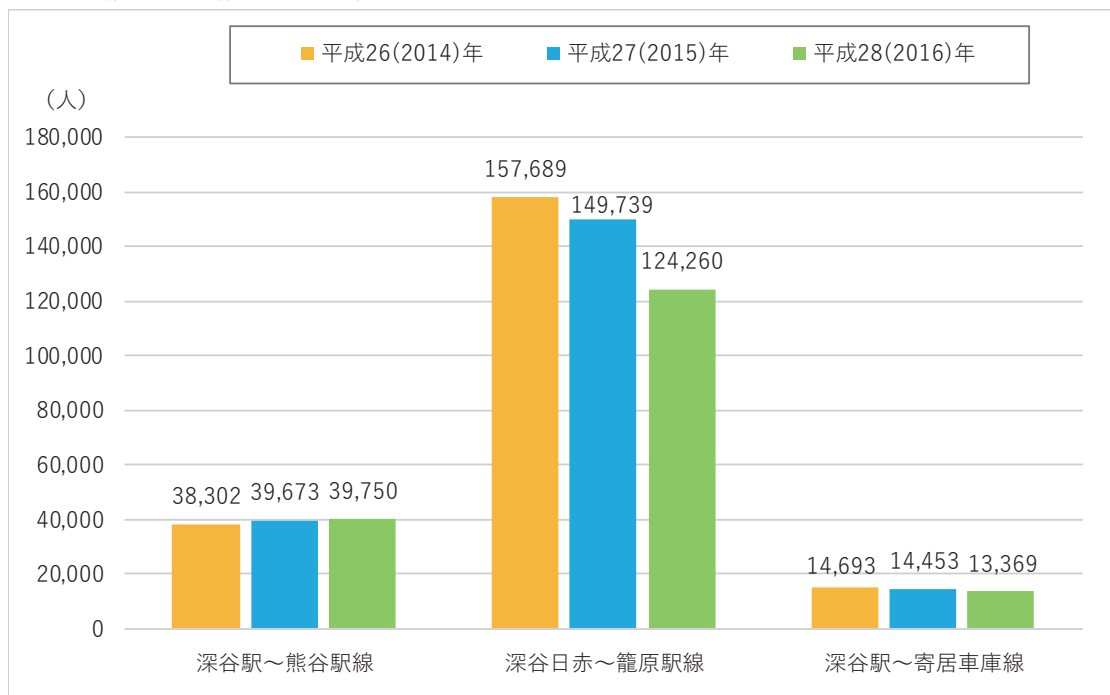
■ 民間路線バス年間乗車人員



〔出典：国際十王交通株式会社及び武蔵観光株式会社提供データ〕

※深谷日赤・籠原駅線は平成30（2018）年9月30日で廃止となっています。

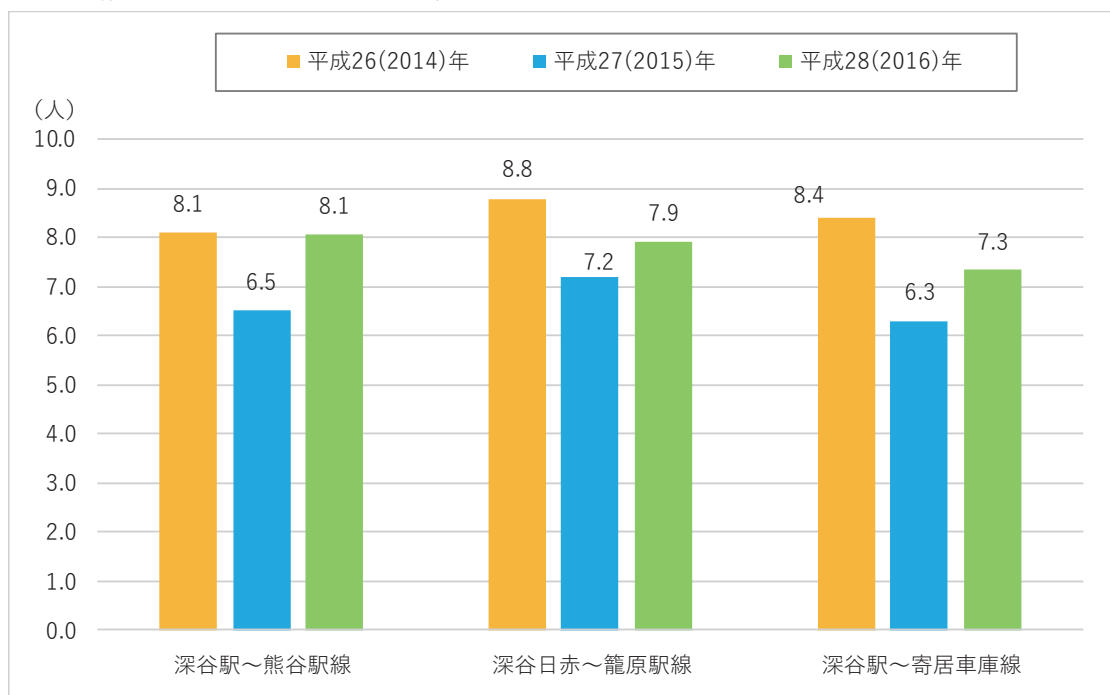
■民間路線バス路線別年間乗車人員



〔出典：国際十王交通株式会社及び武蔵観光株式会社提供データ〕

※深谷日赤・籠原駅線は平成 30（2018）年 9 月 30 日で廃止となっています。

■民間路線バス 1 便当たりの平均乗車人員



〔出典：国際十王交通株式会社及び武蔵観光株式会社提供データ〕

※深谷日赤・籠原線は平成 30（2018）年 9 月 30 日で廃止となっています。

(3)コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)

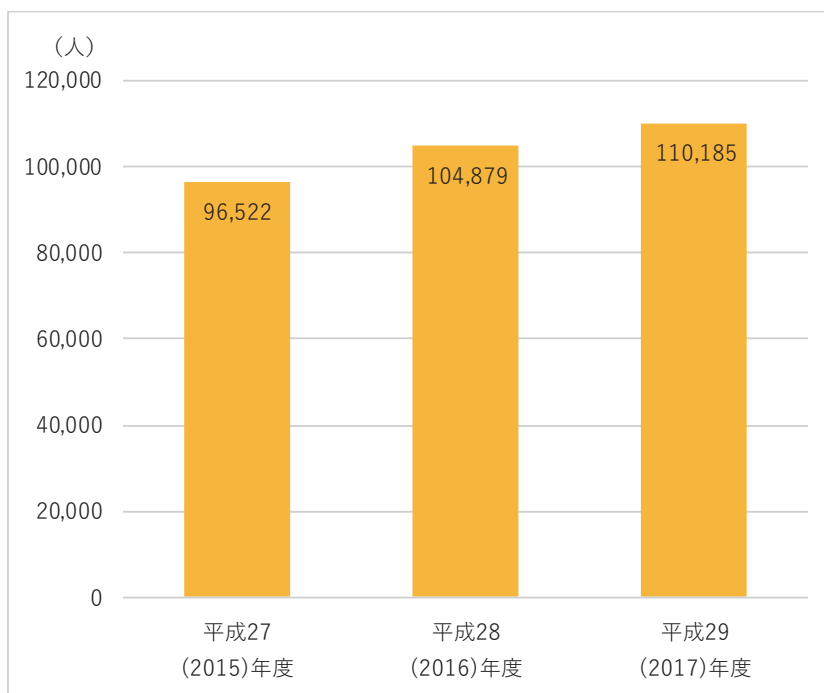
① 定時定路線(北部定期便・東循環便・西循環便・南部シャトル便)

- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)は4路線を運行し、深谷駅を中心に結節しています。
- 乗車人員は毎年増加しており、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。
- 利用の多いバス停は、「深谷駅」(全路線)、「アリオ深谷」・「深谷赤十字病院」(東循環便、西循環便)、「武川駅」(南部シャトル便)となっています。

■定時定路線の運行状況

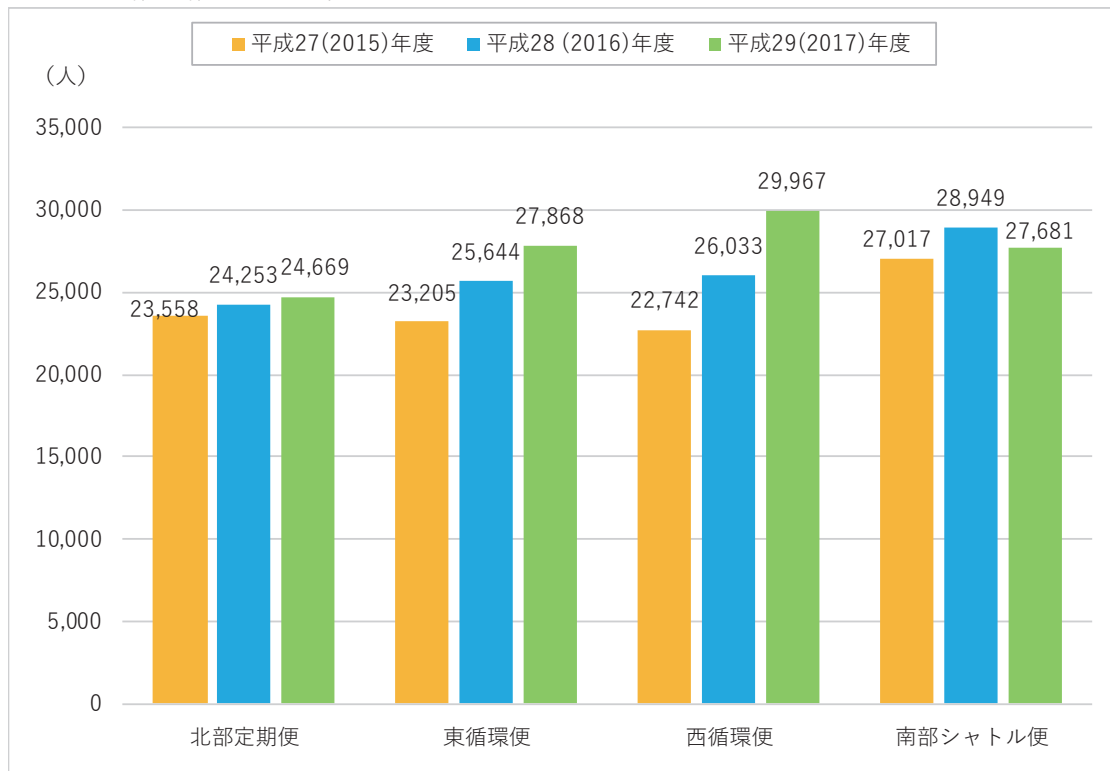
路線名	行き先	便数	始発時刻	最終時刻
北部定期便	深谷駅北口～深谷中央病院～福寿荘～ 渋沢栄一記念館～深谷警察署～深谷駅北口	12	6:45	20:12
東循環便	深谷駅北口～深谷赤十字病院～アリオ深谷～ JA 幡羅農協前～深谷駅北口	12	6:50	20:10
西循環便	深谷駅南口～深谷市役所～深谷駅北口～ アリオ深谷～深谷赤十字病院～深谷駅南口	12	6:50	20:08
南部シャトル便	深谷駅南口行き(武川駅～深谷駅南口)	11	7:00	19:33
	武川駅北口行き(深谷駅南口～武川駅)	11	7:24	20:01

■定時定路線年間乗車人員



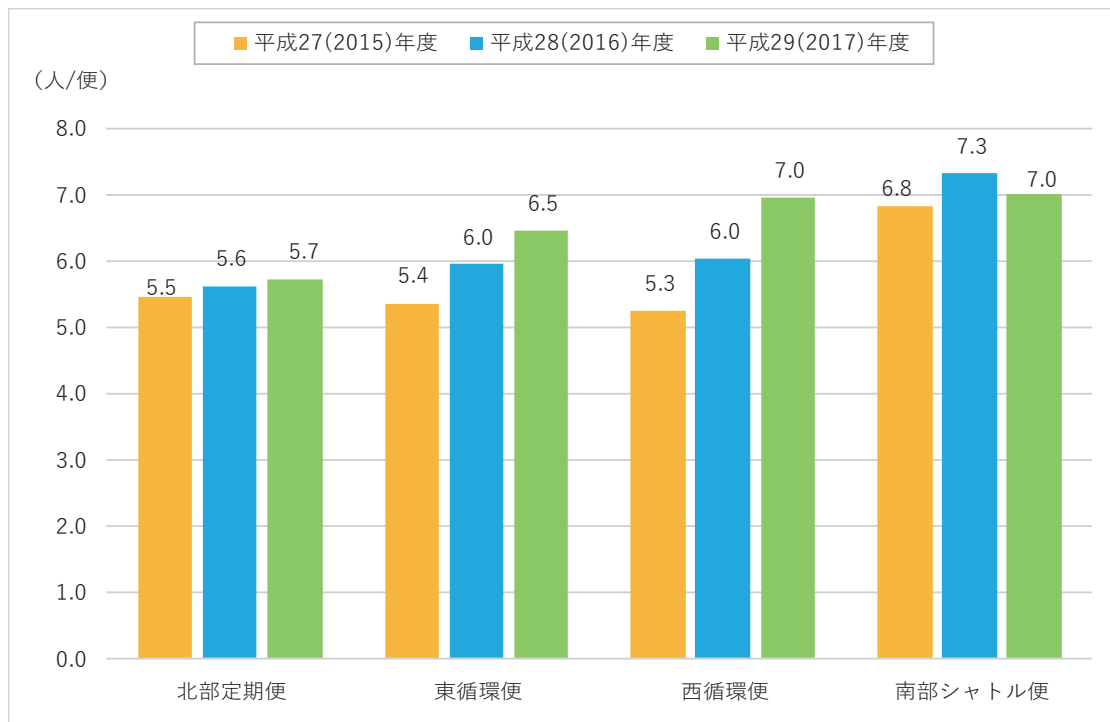
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)利用実績〕

■ 定時定路線路線別年間乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用実績〕

■ 定時定路線 1 便当たりの平均乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(定時定路線) 利用実績〕

■定時定路線 1 日当たりのバス停利用状況（平成 30（2018）年度）

利用の多いバス停上位 30 か所

停留所名		乗車人数（人）
1	深谷駅北口	75
2	深谷駅南口	40
3	アリオ深谷	25
4	武川駅南口	16
5	深谷赤十字病院	12
6	藤沢公民館	9
7	ダイアパレス前	8
7	渋沢栄一記念館	8
9	福寿荘	7
10	JA 幡羅支店前	6
10	幸町	6
12	深谷市役所	5
13	やよい児童公園前	4
13	県営萱場団地（西）	4
15	スーパービバホーム前	3
15	もくせい館	3
15	ヤオコー国済寺店	3
15	宿根市営住宅入口	3
15	沢口公園（東）	3
15	東方町 5 丁目	3
15	幡羅町 1 丁目	3
22	せきね商店前	2
22	デイリーヤマザキ新戒店	2
22	萱場（北）	2
22	桜ヶ丘	2
22	秋元町（南）	2
22	上原（南）	2
22	上原（北）	2
22	上柴町東 4 丁目	2
22	上野台大台	2
22	深谷商業高校前	2
22	人見第 3	2
22	石塚魚店前	2
22	仙元荘	2
22	仲町診療所入口	2
22	東方町 1 丁目・東通り	2
22	内田ハートクリニック前	2

〔出典：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）〕

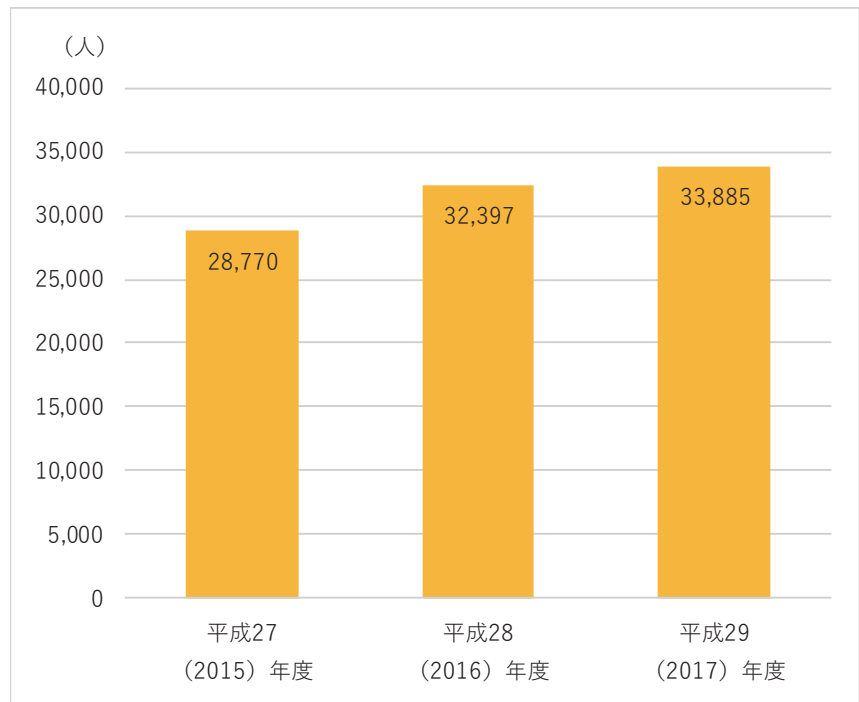
② デマンドバス【北部・南部・岡部・川本・花園】

- コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）は、市域を5地区にエリア分けし、基本的に地区内の移動手段として運行しています。事前予約型で、乗降場所間を輸送する形態で運行しており、市内の主要ポイントで乗換ができるようになっています。
- 乗車人員は微増しており、利用希望が集中している時間帯においては、予約が取りにくいこともあります。
- 利用者は高齢者が多く、日常生活における買い物、通院等の移動手段のひとつとして定着しています。
- 利用の多い乗降場所は、「深谷赤十字病院」、「深谷市役所」、「くれよんかん」、「アリオ深谷」、「岡部駅」となっており、日常生活の移動に利用されています。

■デマンドバスの運行状況

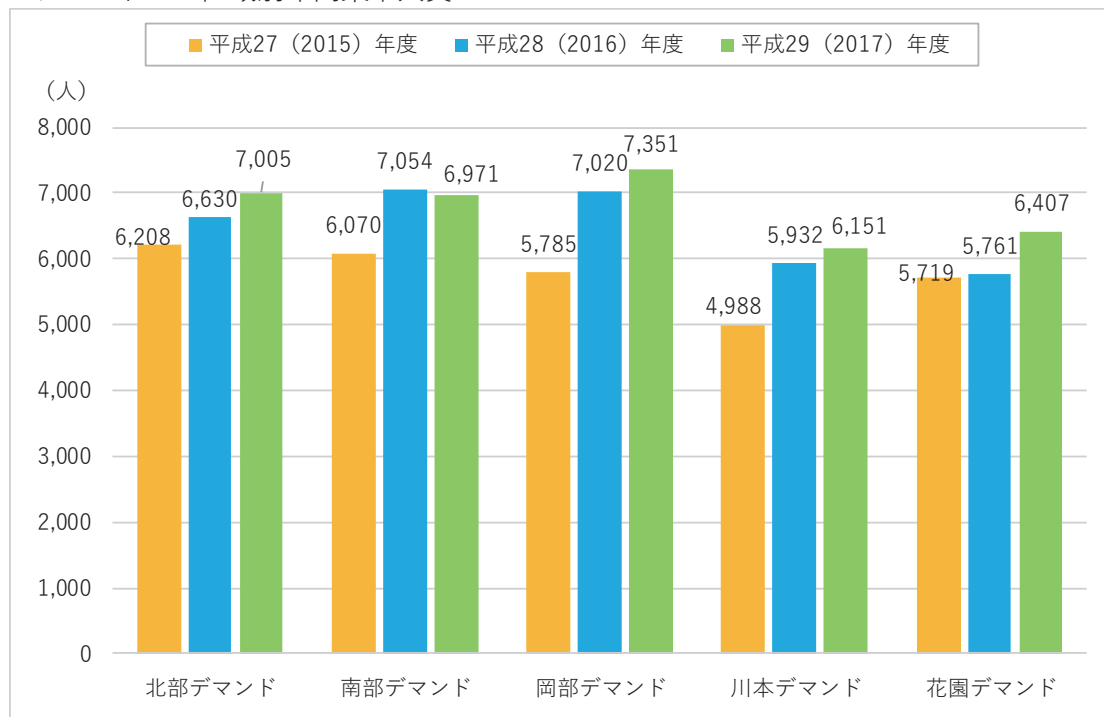
運行形態	事前予約型（事前に予約があった時間に予約があった区間だけを運行）
運行エリア	北部、南部、岡部、川本、花園の5区域に分けて区域内を基本
乗降場所	5地区内外の指定の乗降場所
運行日時	毎日 7：00～20：00
予約時間	利用日の8日前から出発時間の1時間前の9：00～17：00
車両	9人乗り（車椅子1台まで）

■デマンドバス年間乗車人員



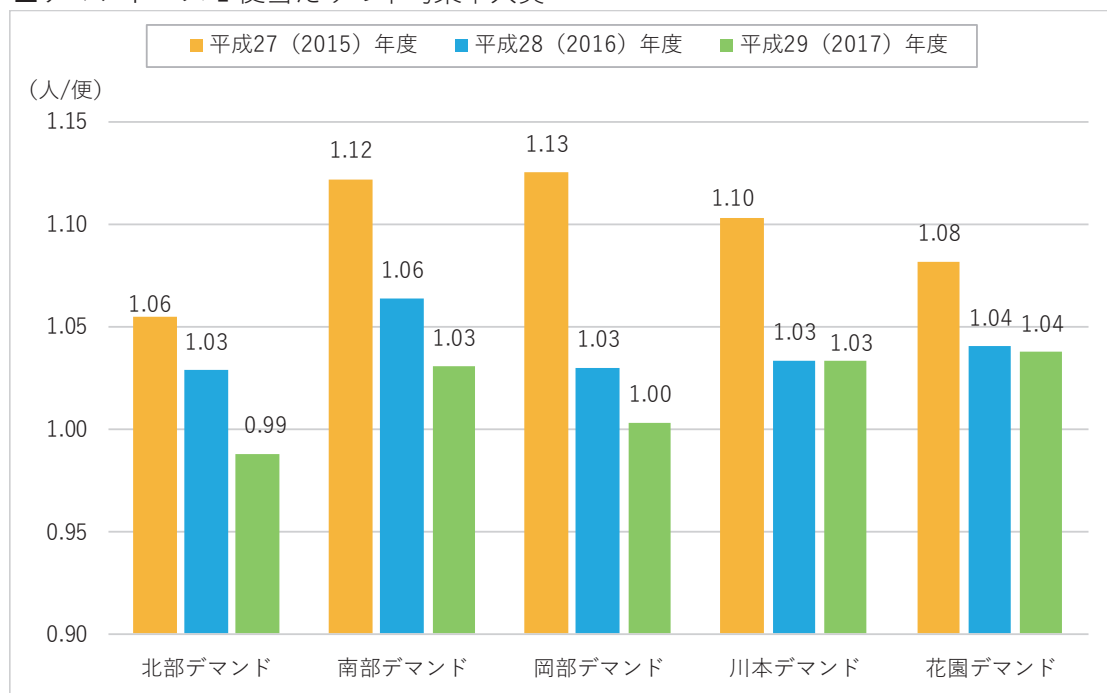
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）利用実績〕

■ デマンドバス区域別年間乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) 利用実績〕

■ デマンドバス 1 便当たりの平均乗車人員



〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス) 利用実績〕

■デマンドバス乗降場所 1 日当たりの平均利用状況（平成 29（2017）年 4 月実績）

利用の多い乗降場所上位 30 か所

乗降場所（バス停機能）		利用人数（人）
1	深谷赤十字病院（乗換・共通）	11
2	深谷市役所（乗換）	9
3	くれよんかん（乗換・共通）	8
4	アリオ深谷（乗換）	6
4	岡部駅（乗換）	6
4	武川駅南口（乗換）	6
7	ヤオコー岡部店（デマンド）	4
7	藤沢公民館（乗換・共通）	4
9	道の駅かわもと（共通）	3
9	グリーンパーク（乗換・共通）	3
9	もくせい館（乗換・共通）	3
9	ひびき前（デマンド）	3
9	南公民館（乗換・共通）	3
14	小暮医院前（デマンド）	2
14	福寿荘（乗換）	2
14	ハーズ（デマンド）	2
14	仙元荘（乗換）	2
14	上柴町西一丁目自治会館（デマンド）	2
14	花園荘（デマンド）	2
14	ピアゴ川本店（乗換・共通）	2
14	花園総合支所（デマンド）	2
14	石塚（西）（デマンド）	2
14	エンゼルの丘（デマンド）	2
14	道の駅はなぞの（デマンド）	2
14	西之皆戸入口（デマンド）	2
14	埼玉よりい病院（乗換・共通）	2
14	道の駅おかべ（共通）	2
14	小前田駅（乗換）	2
14	セブンイレブン深谷宿根店（デマンド）	2
14	カインズモール深谷川本（デマンド）	2
14	新井郵便局前（乗換）	2

乗換………定時定路線とデマンドバスの乗換が行えます。

共通………隣のエリアのデマンドバスと共有のバス停で、乗継に利用できます。

デマンド…デマンドバスのみのバス停です。

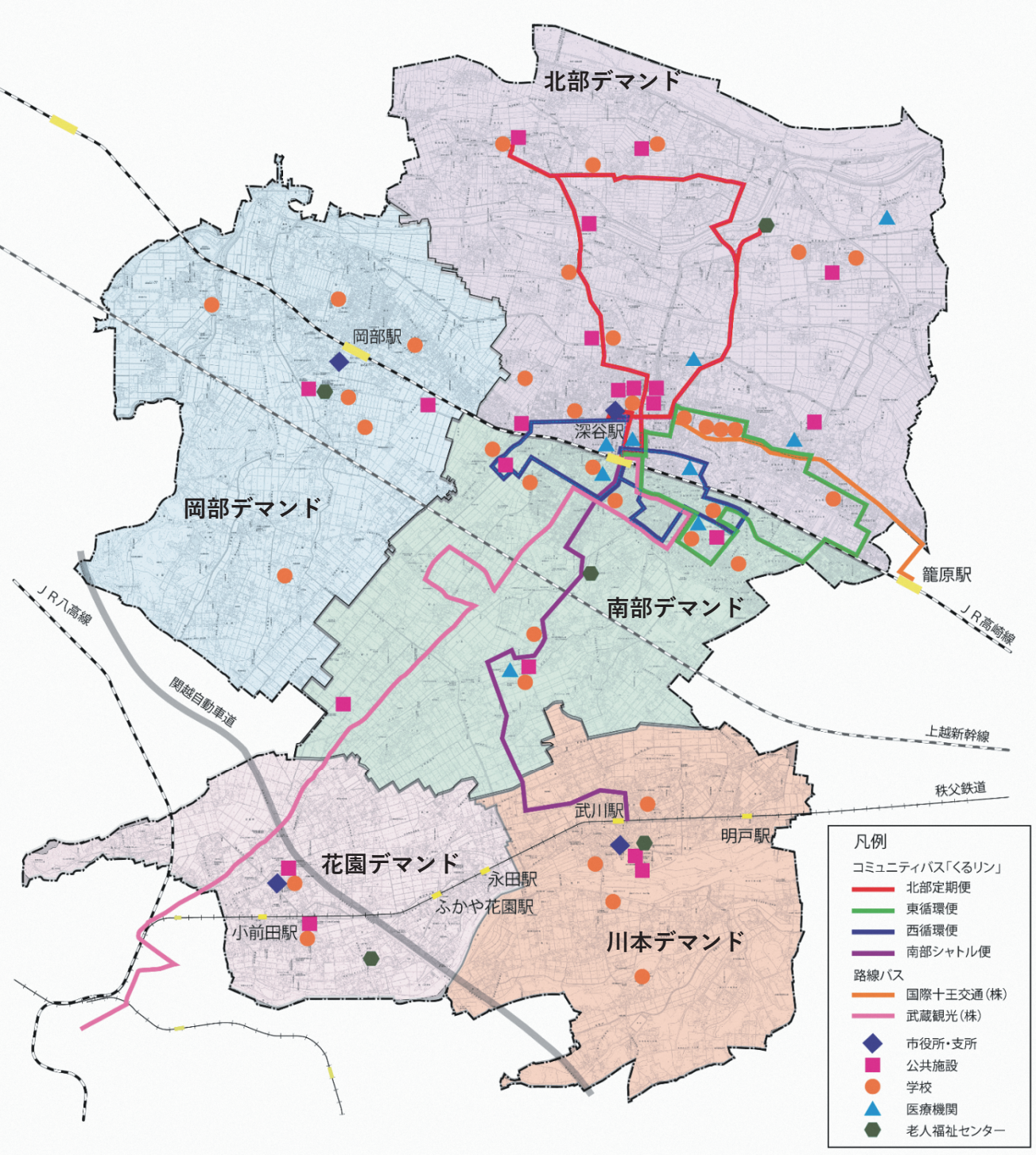
〔出典：深谷市コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）平成 29（2017）年 4 月利用実績〕

※ 1 か月分の利用実績から 1 日当たりの平均利用実績を算出

(4) タクシー

- 市内には、深谷合同タクシー有限会社、深谷タクシー有限会社、ミツワ交通株式会社の3社のタクシー会社が運行しています。

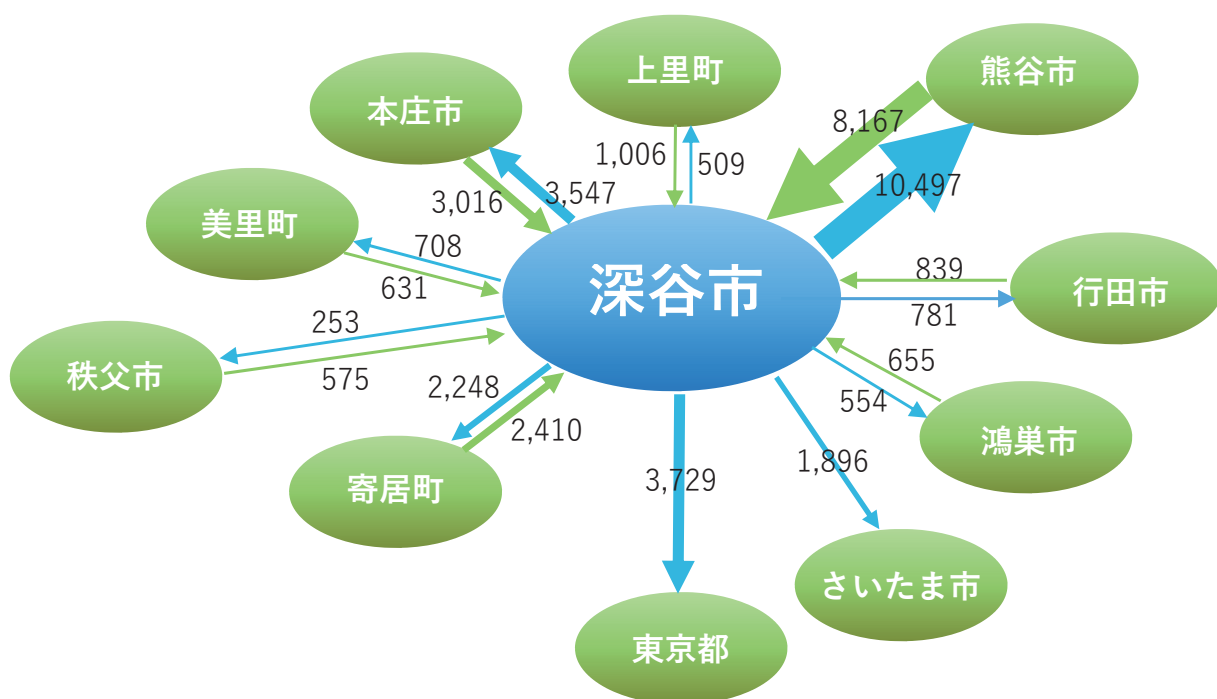
■ 深谷市公共交通現況図



4-2 通勤・通学動態

- 本市からの移動は、熊谷市へ 10,497 人が最も多く、次いで東京都へ 3,729 人、本庄市へ 3,547 人となっています。
- 市外から本市への通勤・通学について、熊谷市からの移動が最も多く 8,167 人となっており、次いで本庄市から 3,016 人、寄居町から 2,410 人となっています。
- 本市からの移動、本市への移動とも、鉄道（JR 高崎線、秩父鉄道）でつながる熊谷市、本庄市とのつながりが強くなっています。

■通勤・通学による周辺都市への動態

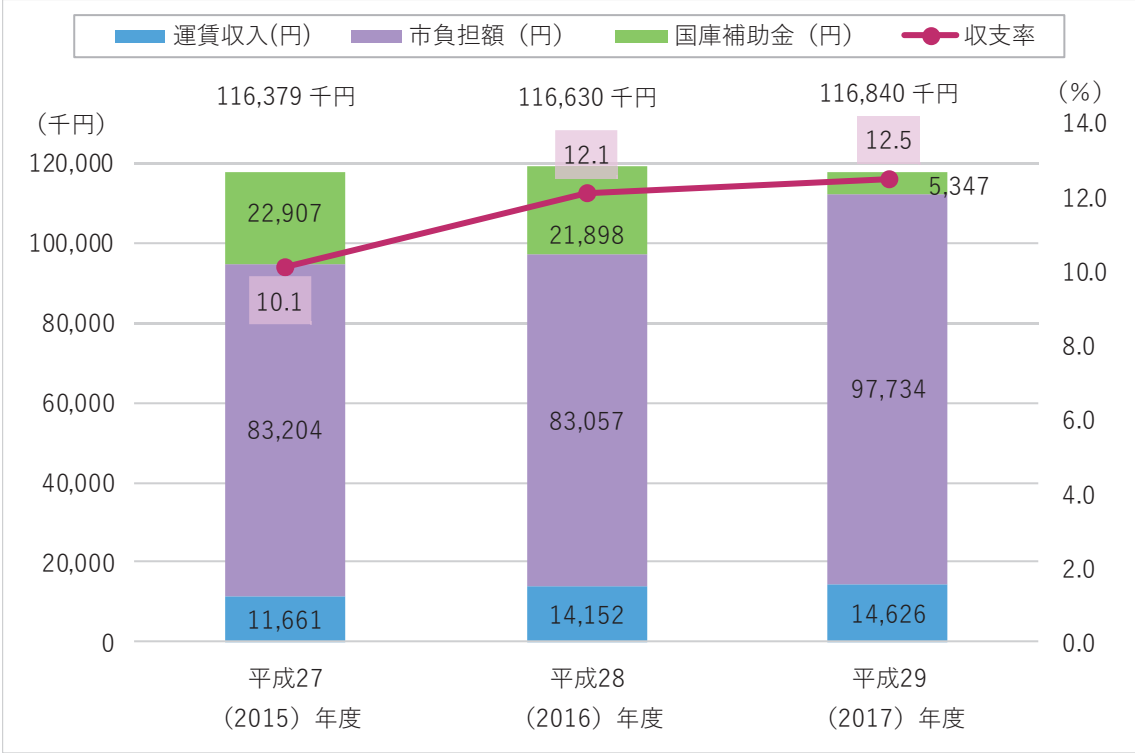


〔出典：平成 27（2015）年国勢調査 従業地・通学地集計〕

4-3 公共交通に係る財政状況

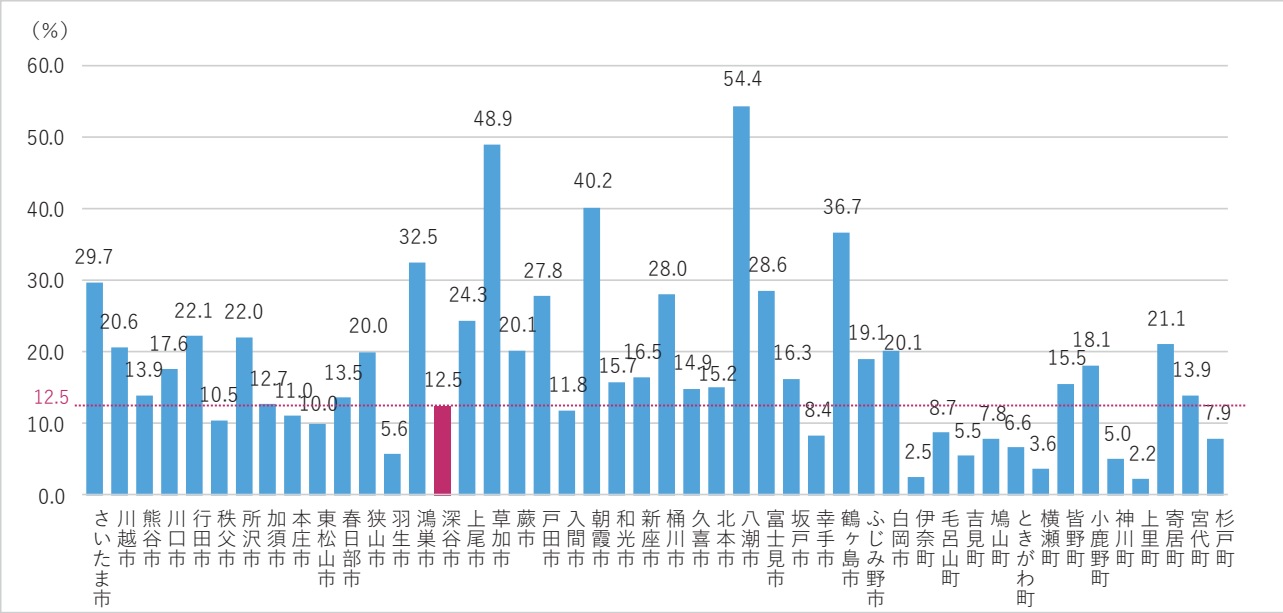
- コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)を運行するため、年間約1億1,680万円の経費がかかっています。そのうち、約1割(1,460万円)を運賃収入、約9割(1億300万円)を深谷市の財政負担及び国庫補助金で補っています(平成29(2017)年度実績)。
- 本市のコミュニティバスの運行事業に関する収支率は12.5%ですが、埼玉県全体における収支率は、22.9%です(平成29(2017)年度実績)。事業の持続可能性及び行政による財政負担を適正に保つ観点から、財政状況の改善に向けた検討が必要です。

■コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)運行に要する経費及び収支率



※各区分別金額において千円未満は四捨五入。各年度の合計額は、各区分の金額を合算した後、四捨五入。

■(参考)埼玉県内自治体のコミュニティバス・デマンド交通の運行事業に関する収支率



第5章 公共交通に関する意識調査

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

5-1 調査概要

(1) 市民対象調査

対象者	・15歳以上の市民 3,000人（無作為抽出）
調査項目	・利用者属性（居住地、性別、年齢、職業、自動車運転免許の有無） ・移動についての現在の意識と将来の不安度 ・日常的な移動実態（買い物、通院、通勤、通学） ・交通手段に関する不便度 ・自動車運転に関する状況 ・バス（路線バス、コミュニティバス（定時定路線、デマンドバス））の利用実態と満足度 ・公共交通の今後のあり方について（コミュニティバスの運賃体系、交通政策に対する財政のあり方）
調査方法	・郵送による配布・回収
調査期間	・平成30（2018）年1月19日（金曜日）から 平成30（2018）年2月4日（日曜日）まで
回収数・回収率	・合計回収数 1,102票（回収率 36.7%） - 深谷地区：304票 大寄地区：28票 南地区：74票 - 藤沢地区：84票 八基地区：20票 岡部地区：131票 - 幡羅地区：98票 豊里地区：38票 川本地区：85票 - 明戸地区：30票 上柴地区：110票 花園地区：100票

(2) コミュニティバス「くるリン」利用者対象アンケート調査（経年比較）

調査場所	・定時定路線（4路線）、デマンドバス（5地区）
調査方法	・調査票を配布し、郵送にて回収
調査項目	・属性、利用目的・頻度、バスを利用する理由、バスへの期待など
実施日時	・配布日：平成30（2018）年5月22日（火曜日）から 平成30（2018）年5月28日（月曜日）まで ・回収締切：平成30（2018）年6月4日（月曜日）まで
集計結果	・定時定路線：143票 回答率 17.9% ・デマンドバス：94票 回答率 37.6%

(3) 公共交通利用者対象ヒアリング調査

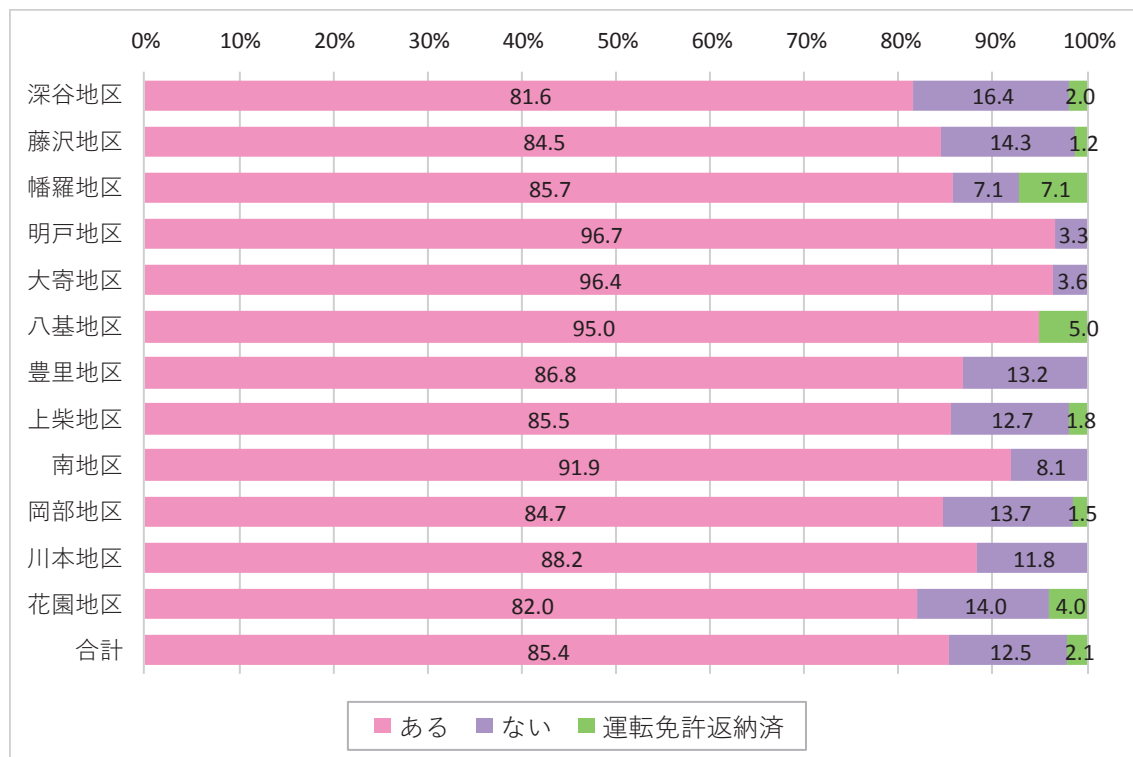
調査場所	・「くるリン」（定時定路線）【4路線】、「くるリン」（デマンドバス）【5地区】
調査方法	・調査員が公共交通利用者に対し調査カードを用いて調査
調査項目	・属性、利用目的・頻度、バスを利用する理由、バスへの期待など
実施日時	・平成30（2018）年6月14日（火曜日）
集計結果	・定時定路線：312票 回収率 94% ・デマンドバス：92票 回収率 100%

5-2 市民対象調査

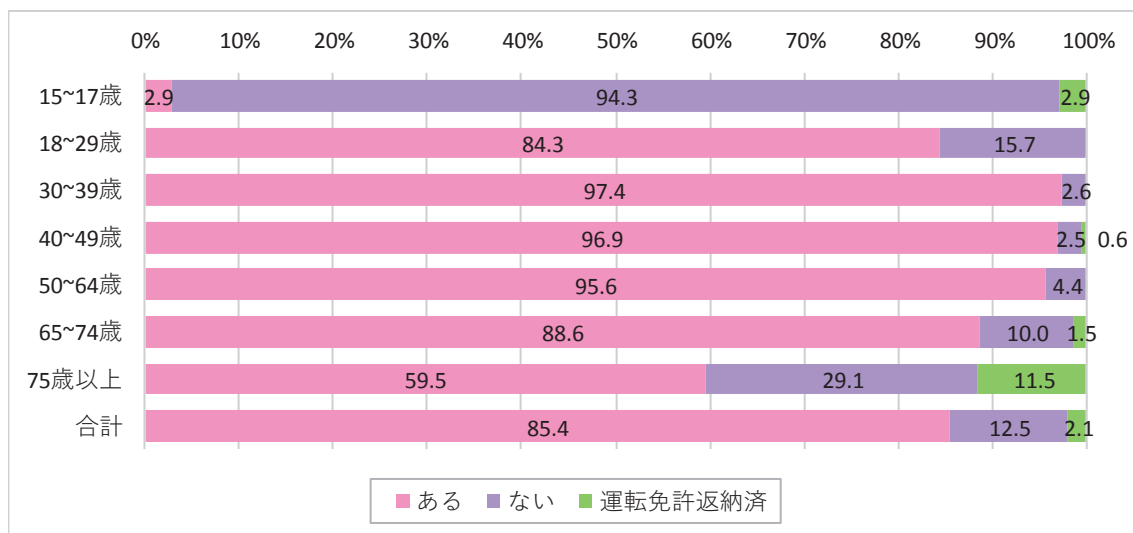
(1) 自動車運転免許保有状況について

- 自動車運転免許証の保有状況は、85.4%が保有しており、自動車運転免許証の返納済みは2.1%です。
- 「75歳以上」の層では、「自動車運転免許がない」が29.1%、「運転免許返納済み」が11.5%となり、他の年齢層と比較すると、自動車運転免許証を保有していない人が多いです。高齢者の移動手段の確保について、必要性が高まる一方です。

■ 自動車運転免許保有状況（地区別）



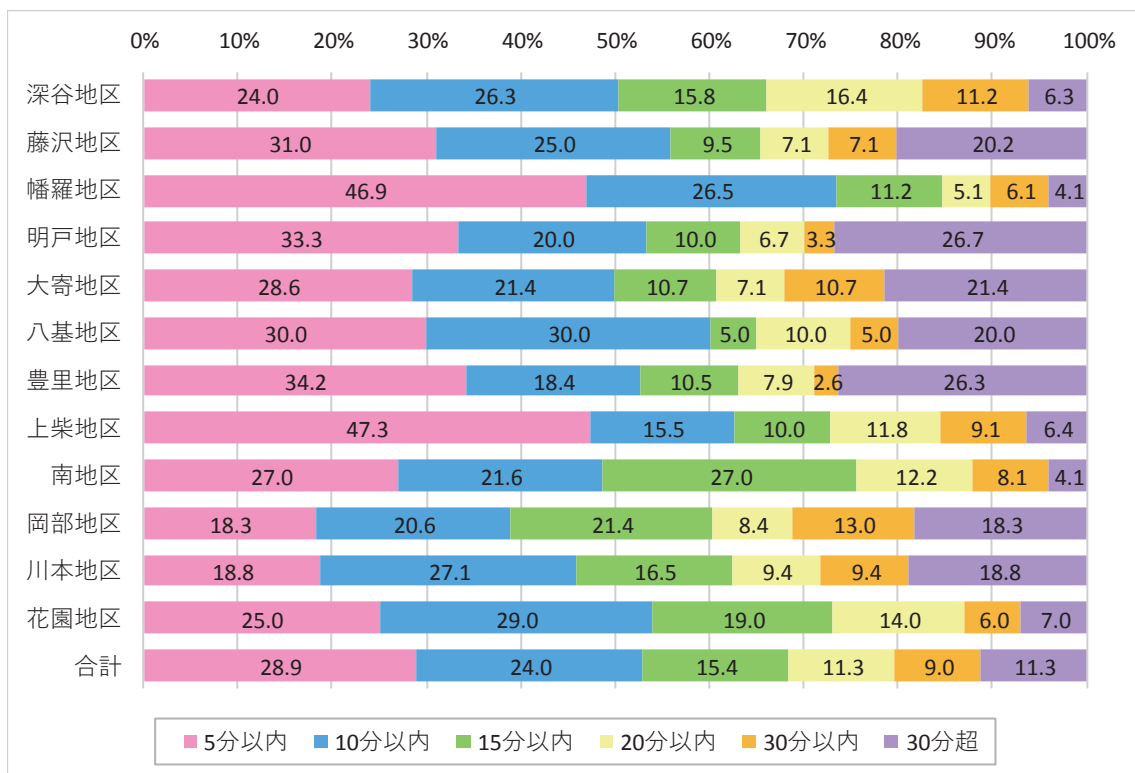
■ 自動車運転免許保有状況（年齢階層別）



(2) 公共交通の利便性について

- 最寄りのバス停または駅までの所要時間は「5分以内」が28.9%、「10分以内」が24.0%となり、バス停まで10分以内に移動できる人は52.9%です。

■ 最寄りバス停または駅までの徒歩での所要時間（地区別）

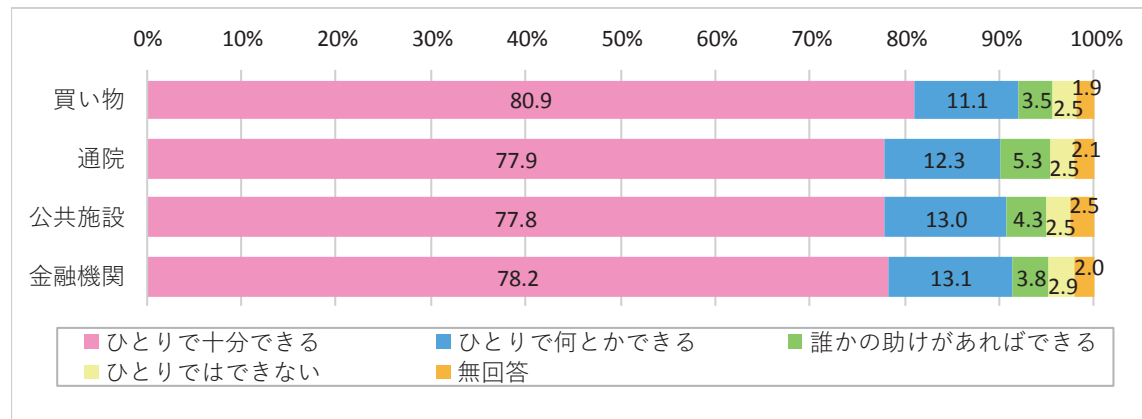


(3) 将来の移動の不安について

- 現在の移動については、すべての外出目的とも、「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると約 90%を占めています。
- 将来の外出に対する不安について、すべての外出目的とも、約 45%が「不安がない」と回答しており、約 42%が「不安がある」と回答しています。
- 「65 歳以上」の層では、約 7 割が「不安がある」と回答しています。将来の不安度については、年齢層による違いがあります。高齢者の移動の不安を緩和する施策の充実が必要です。

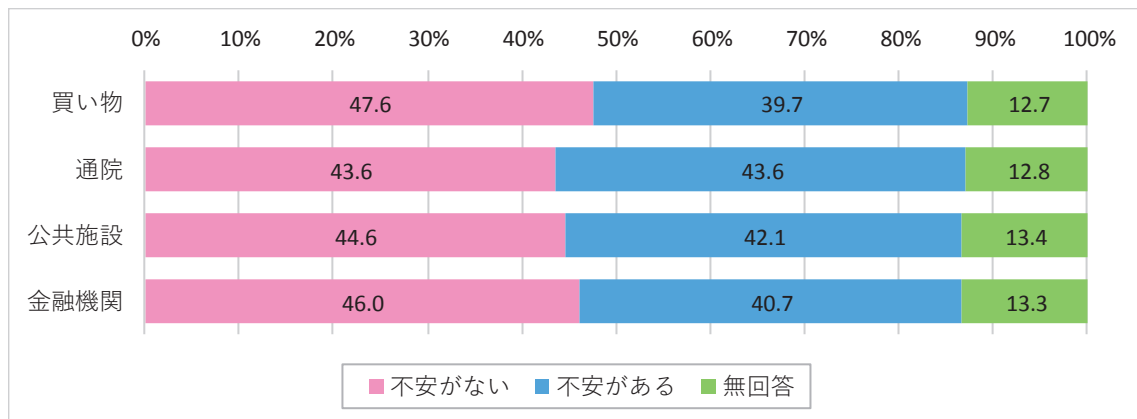
■現在の外出に対する状況

【全年齢階層】

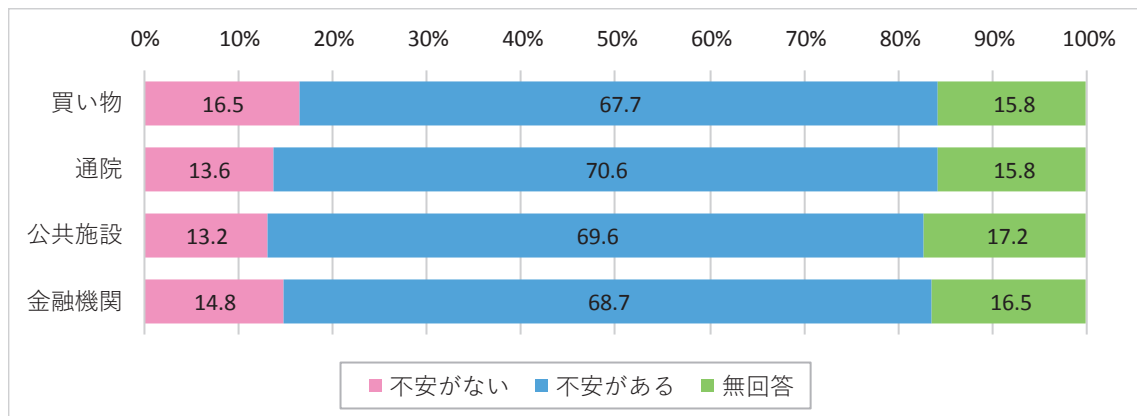


■将来の外出に対する不安

【全年齢階層】



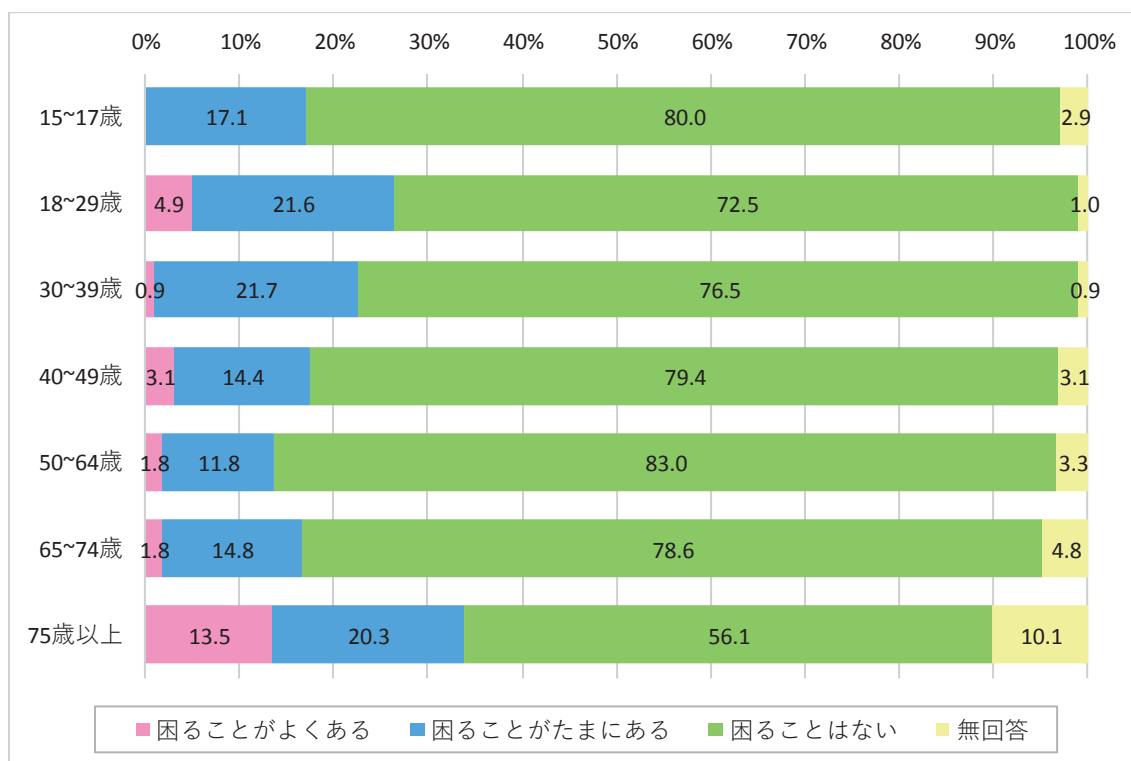
【65 歳以上】



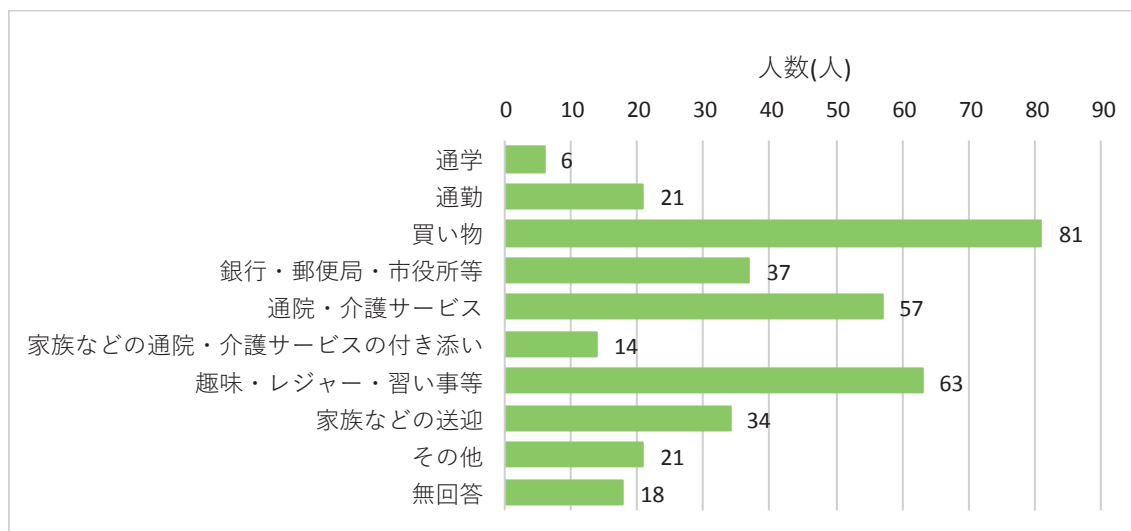
(4) 交通手段に関する不便度

- 「75歳以上」の層では、「困ることがよくある」が13.5%、「困ることがたまにある」が20.3%を占めており、他の年齢層に比較し、交通手段に関する不便度が急激に高まっています。また、「18～29歳」の層においても、不便度が高いです。
- 外出に不便を感じる目的としては、「買い物」(81人)や「趣味・レジャー・習い事」(63人)が多いです。
- 不便度を感じる目的地としては、「鉄道駅」(124人)が最も多いです。

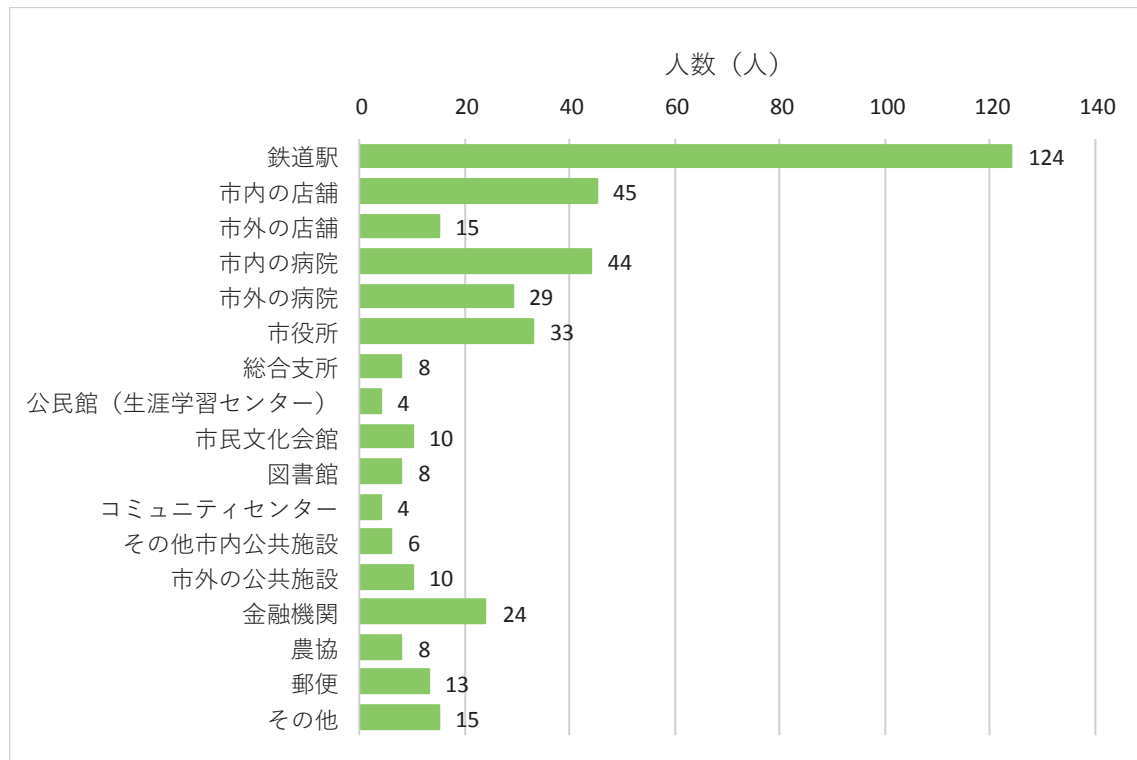
■ 交通手段に対する困ることの有無（年齢階層別）



■ 外出に不便を感じる目的



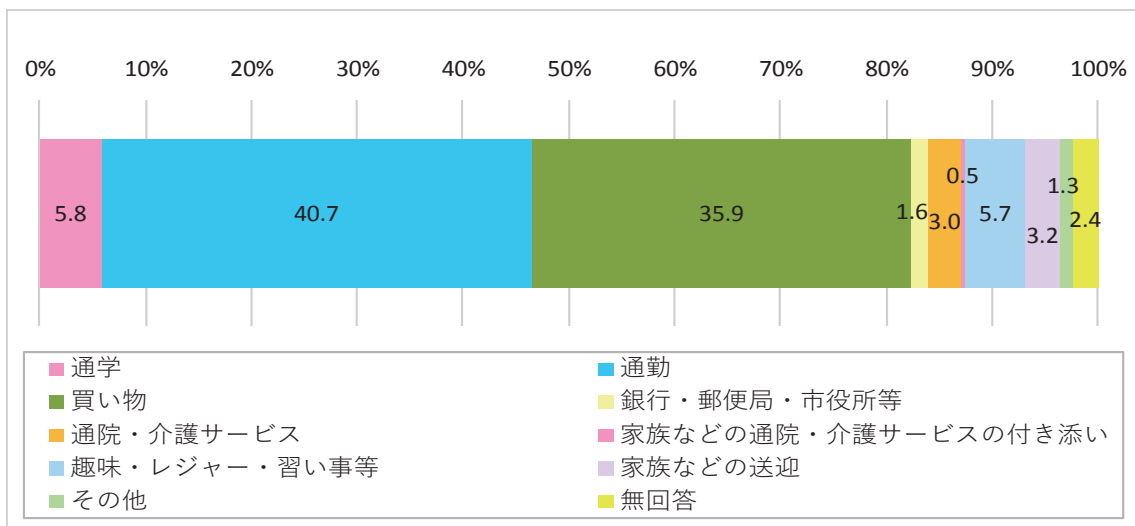
■外出に不便を感じる目的地



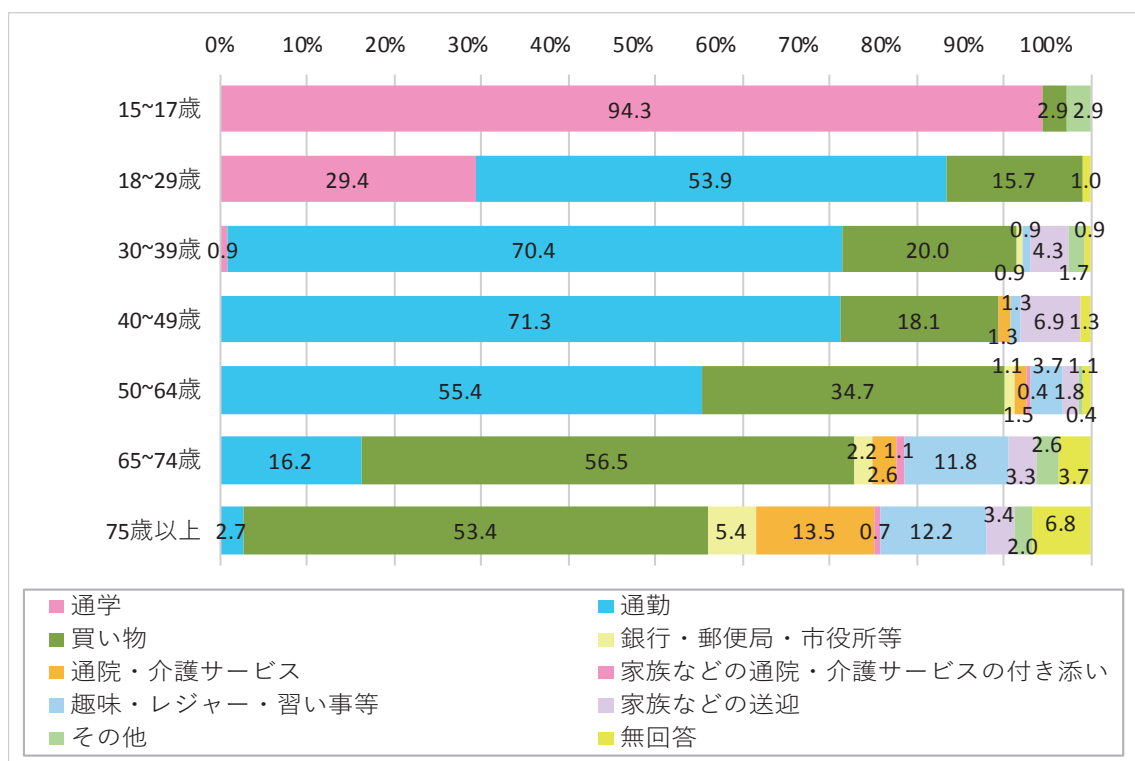
(5) 日常の外出行動について

- 一番多い外出目的は、「通勤」で40.5%を占め、次いで「買い物」35.9%です。
- 年齢階層別では、「15～17歳」の層では「通学」が最も多いです。「18～29歳」から「50～64歳」の層では「通勤」が最も多く、「65～74歳」以上の層では、「買い物」、「通院・介護サービス」、「趣味・レジャー、習い事等」が多くなります。

■ 一番多い外出目的



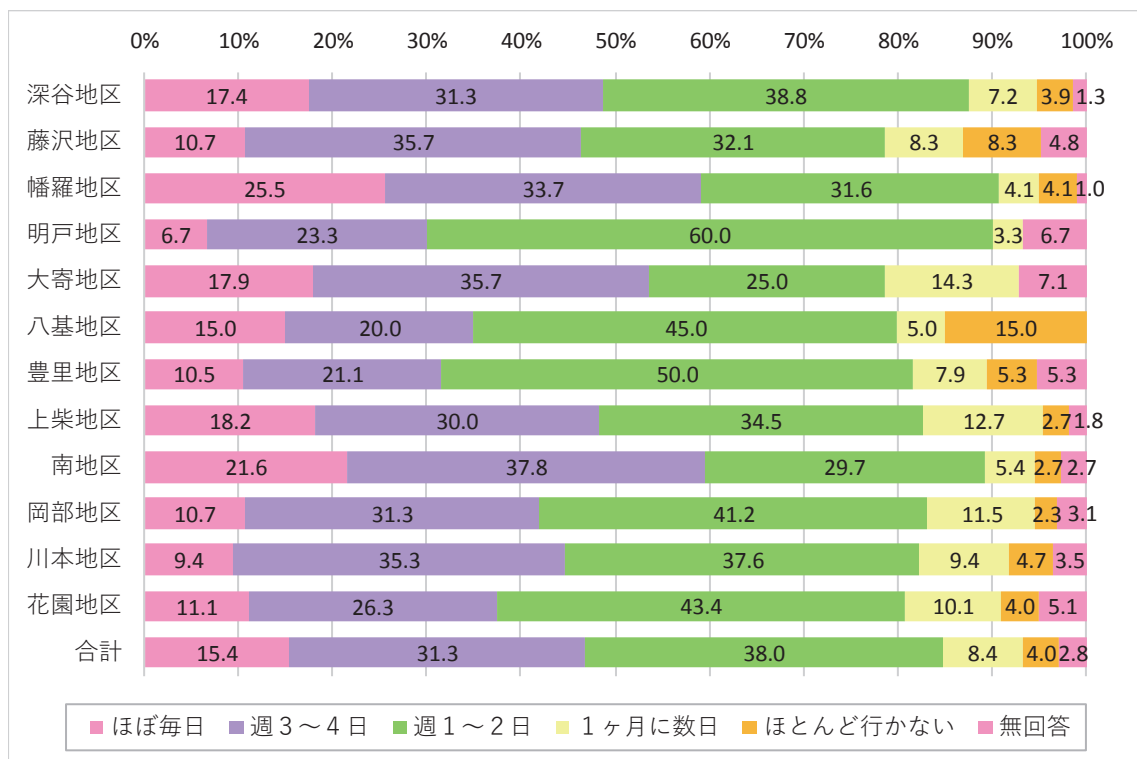
■ 一番多い外出目的(年齢階層別)



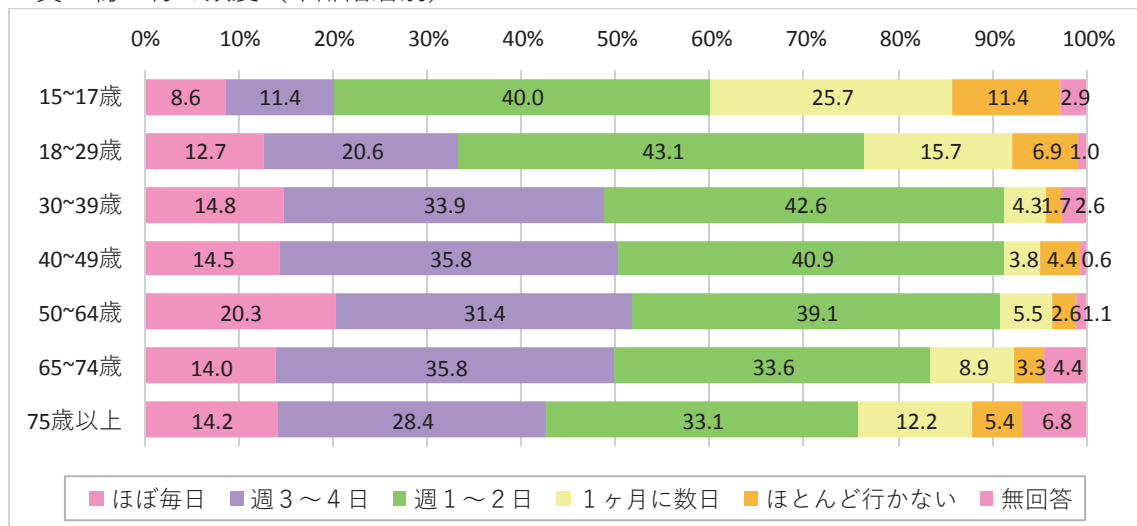
(6) 日常の買い物について

- 買い物に行く頻度は、「週 1～2 日」が 38.0%と最も多く、次いで「週 3～4 日」(31.3%)となっています。「八基地区」では、「ほとんど行かない」が 15.0%占めています。
- 「15～17 歳」の層では、「1 ヶ月に数日」、「ほとんど行かない」が 37.1%を占めています。この年齢層は、基本的に保護者の養育のもと生活をしているため、日常的な食料品等の買い物の必要性が低く、そのため買い物目的の外出頻度は低下しています。
- その他の年齢層においては、日常的な食料品や生活用品を求め、頻繁に買い物目的に外出をしています。65 歳以上の高齢者層でも、「ほぼ毎日」、「週に 3～4 日」、「週に 1～2 日」を合算すると約 8 割を占めています。
- 買い物の行き先は、「深谷地区」が最も多く、次いで「上柴地区」となり、具体的な店舗としては、「アリオ深谷」、「ベルク」、「ヤオコー」が多いです。

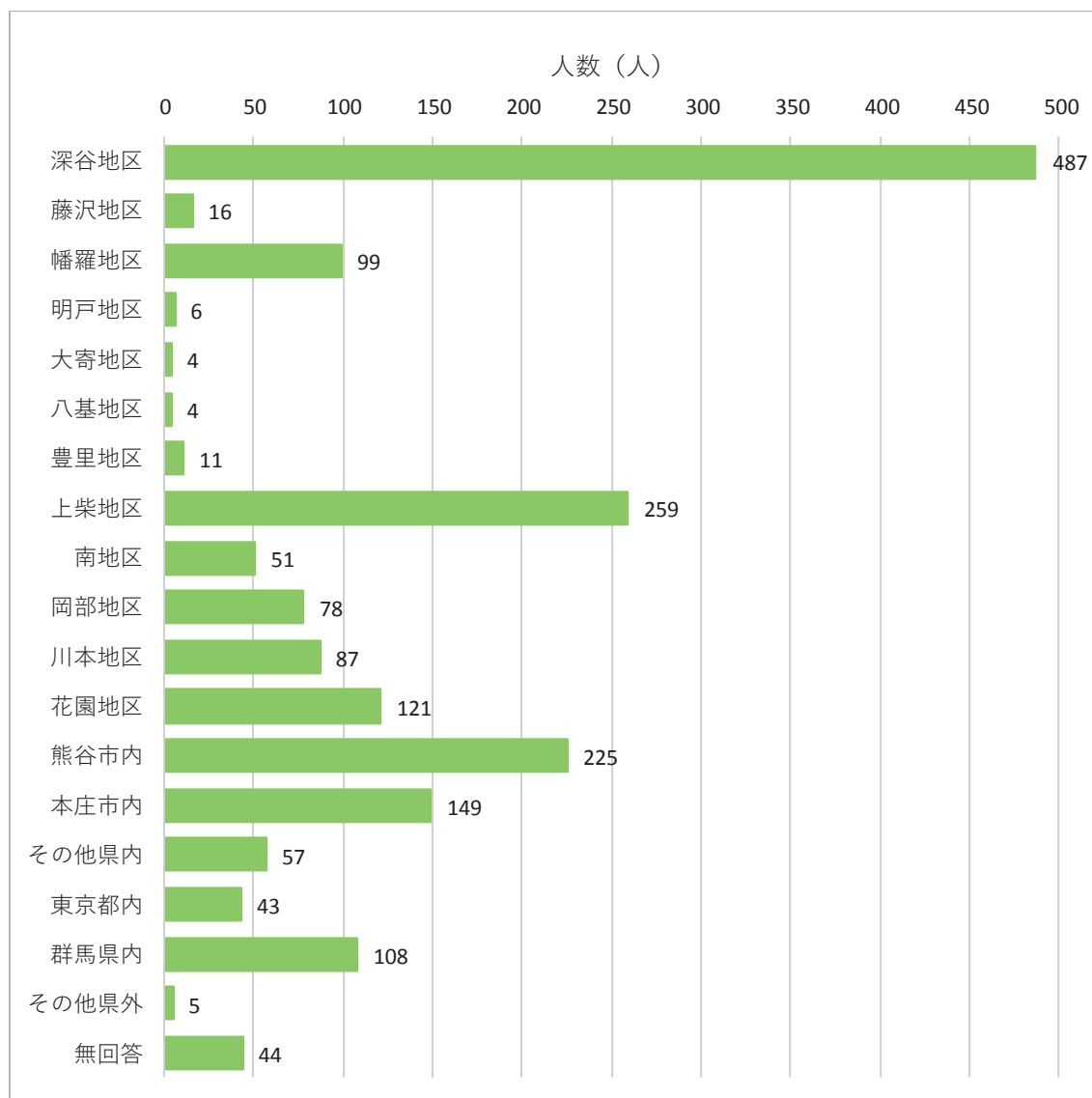
■買い物に行く頻度（地区別）



■買い物に行く頻度（年齢階層別）



■最もよく行く買い物先



■最もよく行く買い物先 具体的な店舗名

店舗名		回答者数(人)
1	アリオ深谷	184
2	ベルク	147
3	ヤオコー	141
4	ベイシア	81
5	フレッセイ・フォリオ籠原店	48
6	ハーズ	32
7	コープ深谷店	29
8	トライアル	13
9	スーパーオザム深谷店	10
10	クスリのアオキ	10

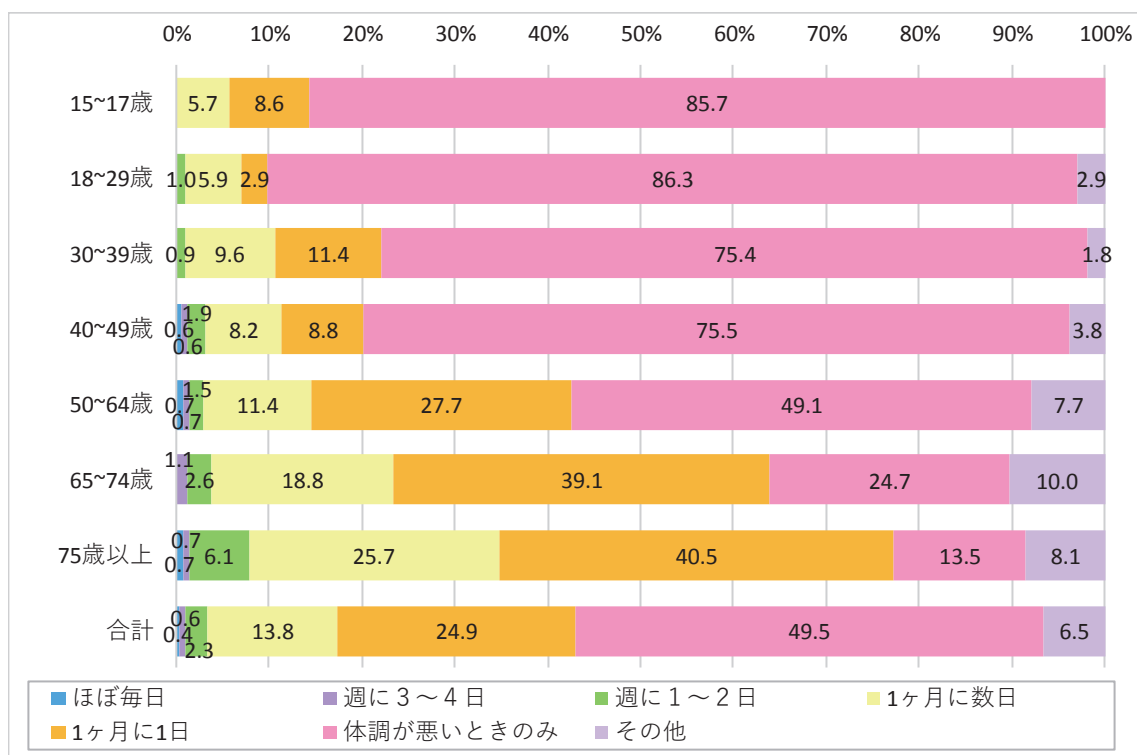
※ ベルク：深谷稲荷町店、フォルテ深谷店、籠原店（熊谷市）、東町店（秩父市）、の4店舗を合算して算出。

ヤオコー：岡部店、深谷上野店、深谷国済寺店の3店舗を合算して算出。

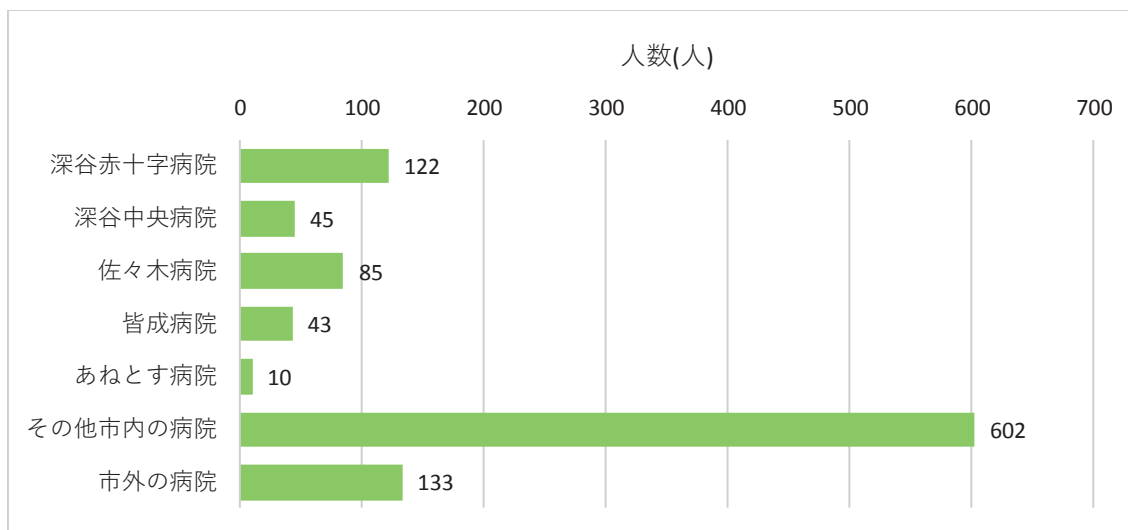
(7) 日常の通院について

- 通院の頻度は、「体調が悪いときのみ」が49.5%と最も多く、次いで「1ヶ月に1日」(24.9%)となっています。
- 「75歳以上」の層においては、「ほぼ毎日」(0.7%)、「週に3～4日」(6.1%)、「週に1～2日」(25.7%)の高頻度で通院をする人が約3割います。
- 通院先は、「その他市内の病院」が602人と最も多く、身近な地域のクリニックなどに通院しているようです。総合病院では「深谷赤十字病院」(122人)が多いです。

■病院に行く頻度（年齢階層別）



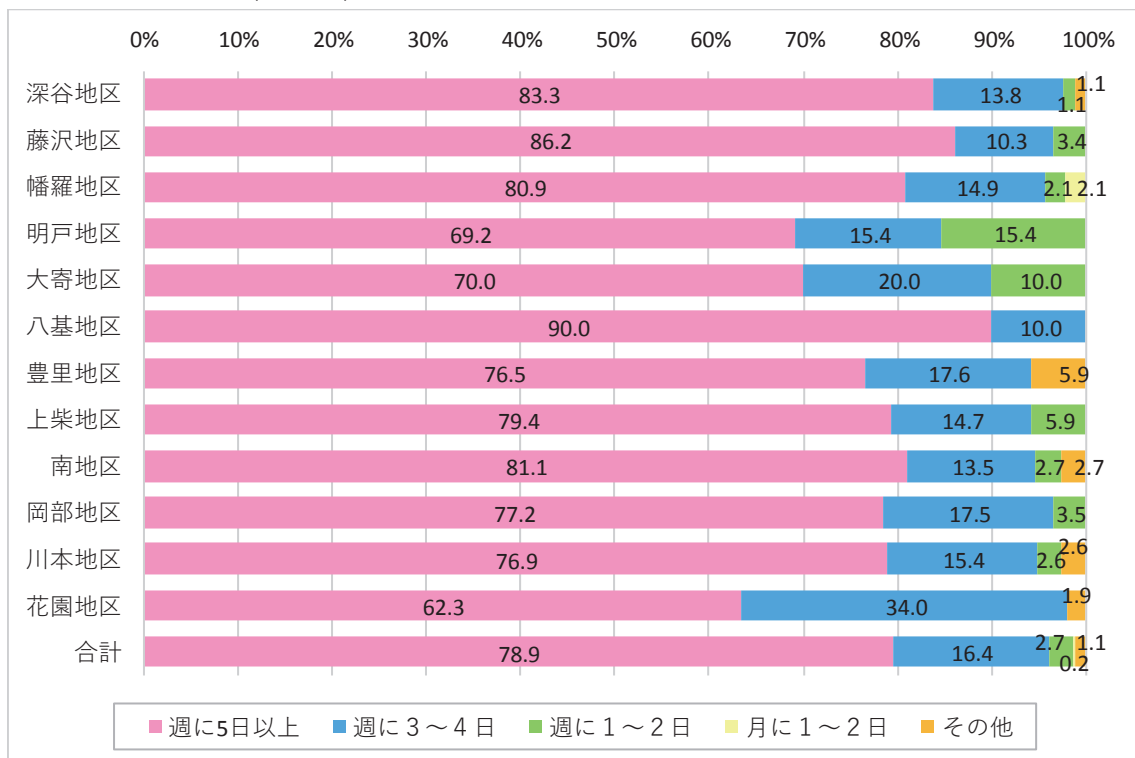
■最もよく行く通院先



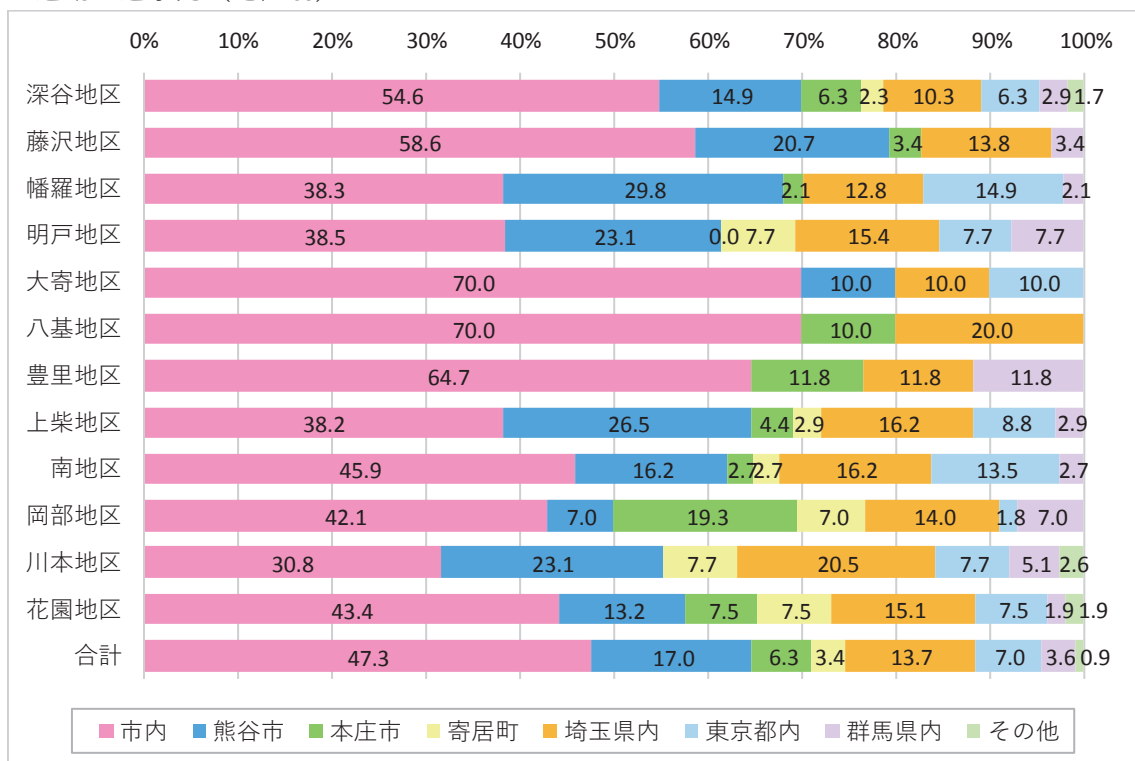
(8) 通勤・通学

- 通勤・通学の頻度は、全体では「週5日以上」が78.9%と最も多く、次いで「週3～4日」(16.4%)になっています。
- 通勤・通学先は、「市内」が47.3%、次いで「熊谷市」(17.0%)、「埼玉県内」(13.7%)になっています。

■通勤・通学頻度（地区別）



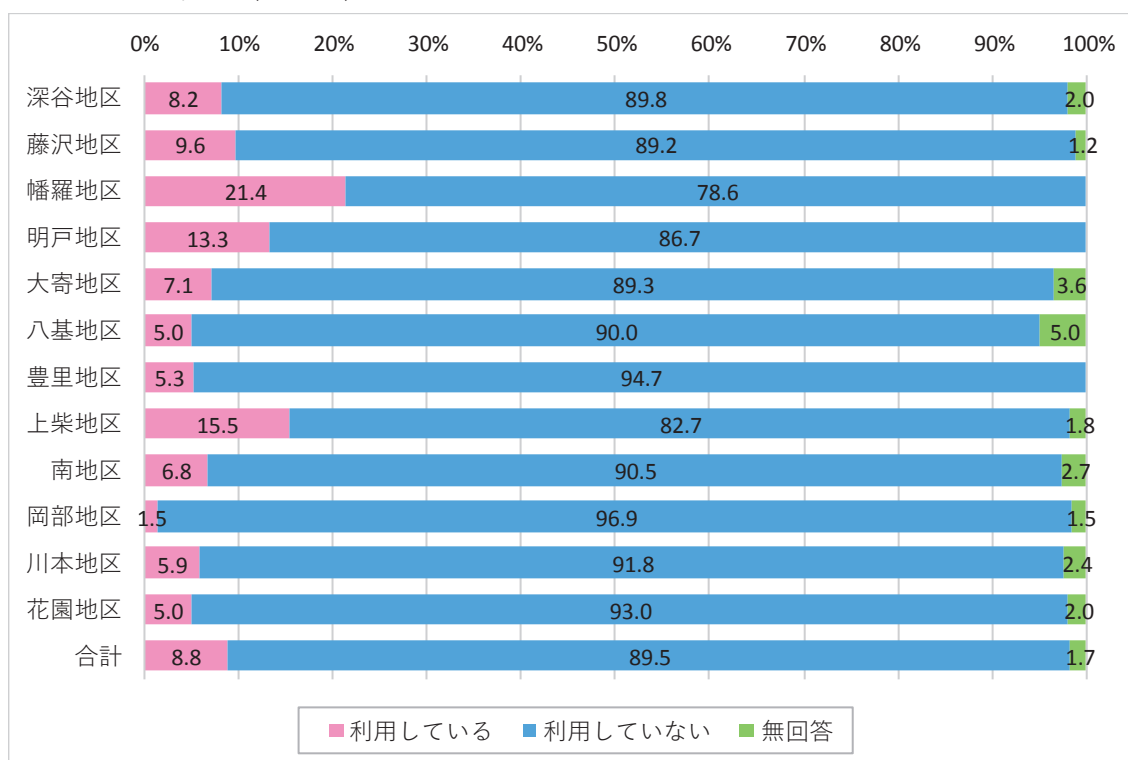
■通勤・通学先（地区別）



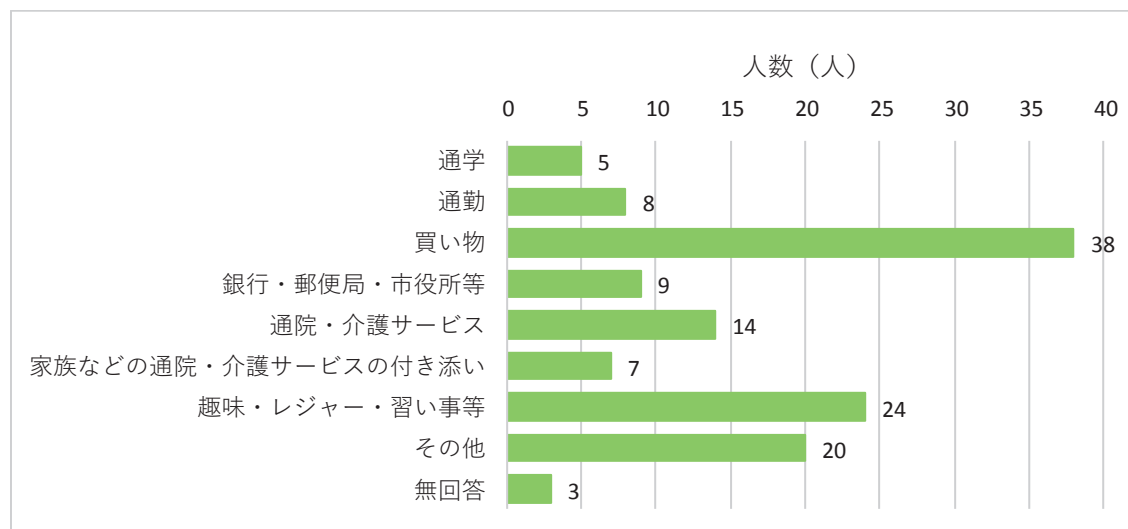
（９）バス（路線バス・コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)）の利用状況

- 全体的にバスの利用者は少なく、複数のバス路線が運行している「幡羅地区」（21.4％）及び「上柴地区」（15.5％）は、他地区に比較して利用者が多いです。
- コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）が地域内を運行していない「岡部地区」は、「利用していない」が最も高く 96.9％を占めています。
- バスを利用する主な目的は、「買い物」（38 人）となっています。
- バスを利用しない理由としては、「自家用車で移動するため」（767 人）が最も多く、次いで、「バスに乗る習慣がないため」（151 人）、「バイク、自転車、徒歩で移動するため」（134 人）となります。

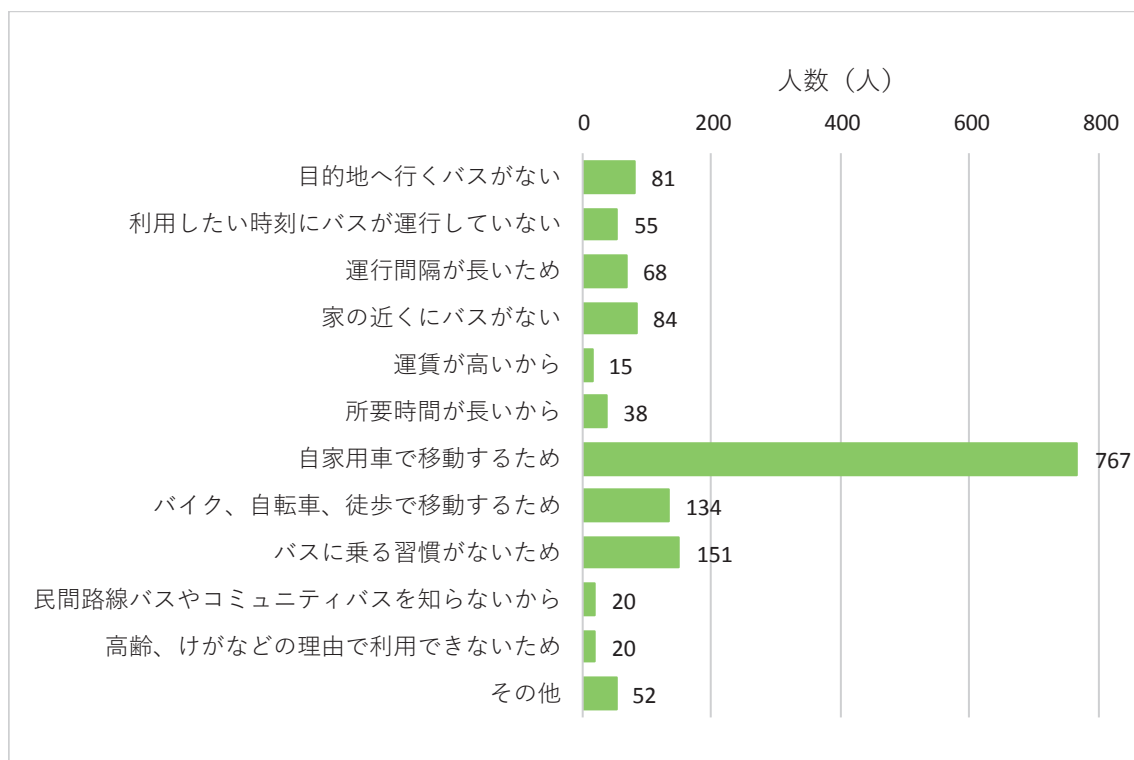
■ バスの利用状況（地区別）



■ 利用目的



■バスを利用しない理由



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

① 経由して欲しい場所

- ・「経由して欲しい場所」は、「深谷駅」が最も多く 17 人、次いで「籠原駅」(10 人) になります。
- ・鉄道駅へのアクセスが求められているとともに、市外の熊谷駅までのアクセスについても希望があります。

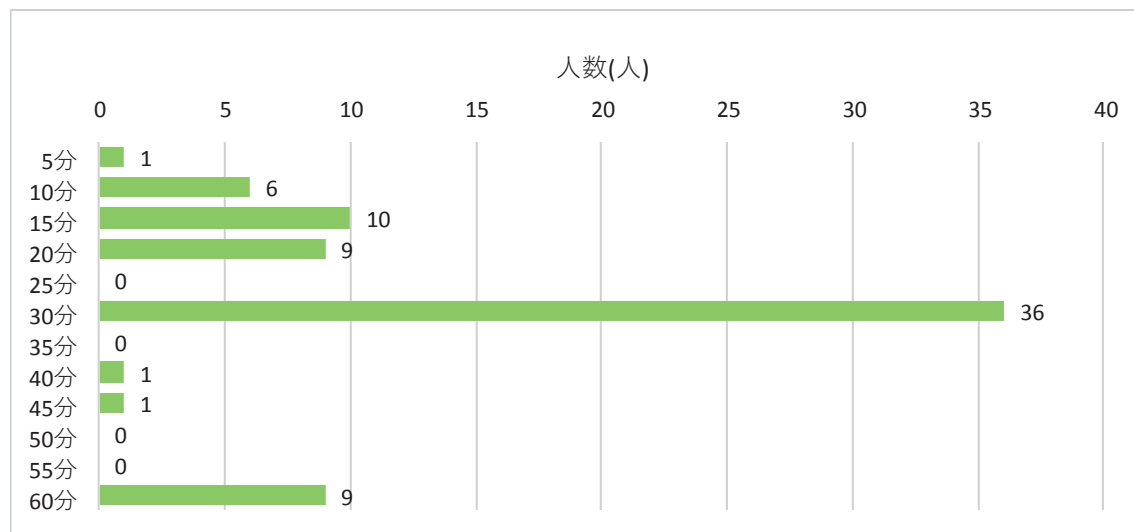
■ バスで経由して欲しい場所（回答数=100）

	施設名	人数（人）
1	深谷駅（JR高崎線）	17
2	籠原駅（JR高崎線）	10
3	アリオ深谷	4
4	岡部駅（JR高崎線）	3
4	熊谷駅（JR高崎線, 秩父鉄道）	3
4	公民館	3

② 利用したい運行間隔

- ・利用したい運行間隔は、「30 分」が最も多く 36 人となり、次いで「15 分」が 10 人となります。
- ・30 分以上の運行間隔時間を希望する人は少ないです。

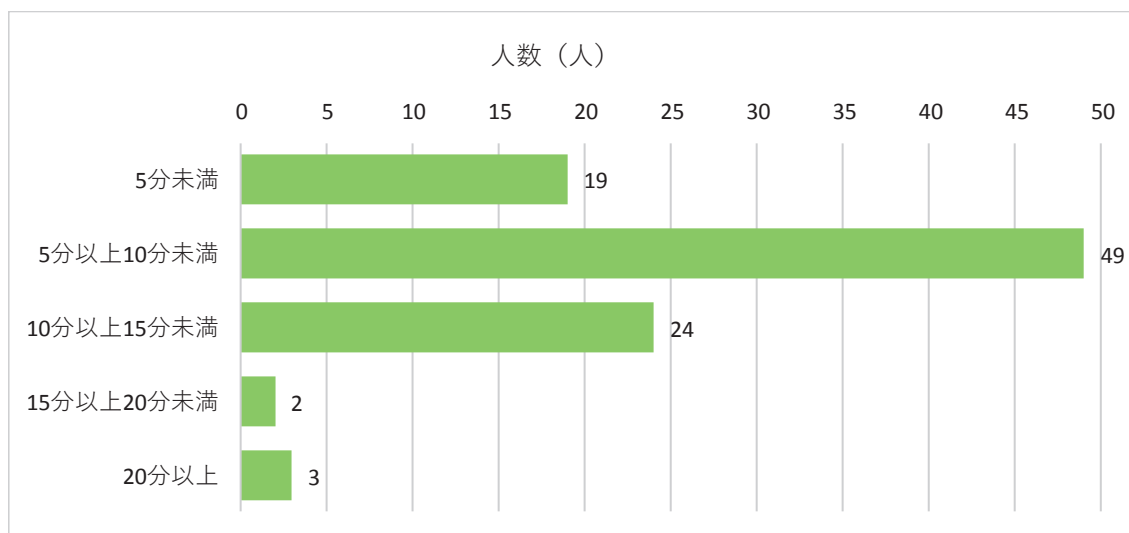
■ 利用したい運行間隔（回答数=73）



③利用したいバス停までの時間

- ・利用したいバス停までの移動時間は、「5分以上10分未満」(49人)が最も多く、次いで、「10分以上15分未満」(24人)となります。
- ・バス停までの距離は、歩行速度を1時間当たり4kmと考えた場合、約67m/分となるため、5分以上10分未満のバス停は約335m～670m、10分以上15分未満のバス停は、670mから1,005m程度の移動となります。

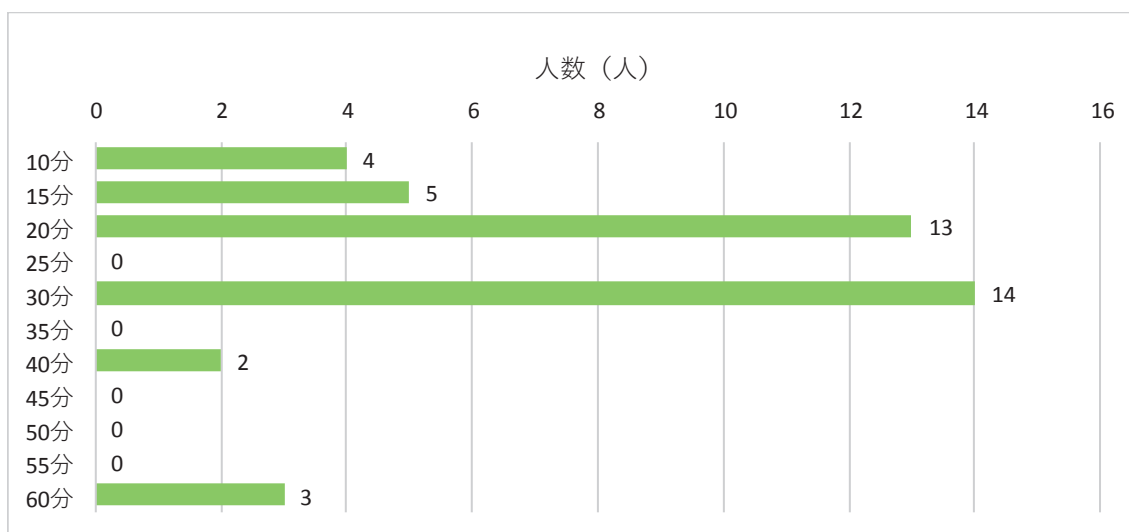
■利用したいバス停までの時間（回答数=97）



④目的地までの所要時間について

- ・目的地までの所要時間は、「30分」が24人と最も多く、次いで「20分」(13人)となっています。

■利用したい所要時間（回答数=41）



⑤バスを利用しないその他の理由

- ・その他の利用しない理由としては、「利用方法が分からないため」が10人と最も多く、次いで「バスの運行ルートが分からないため」（7人）となっています。

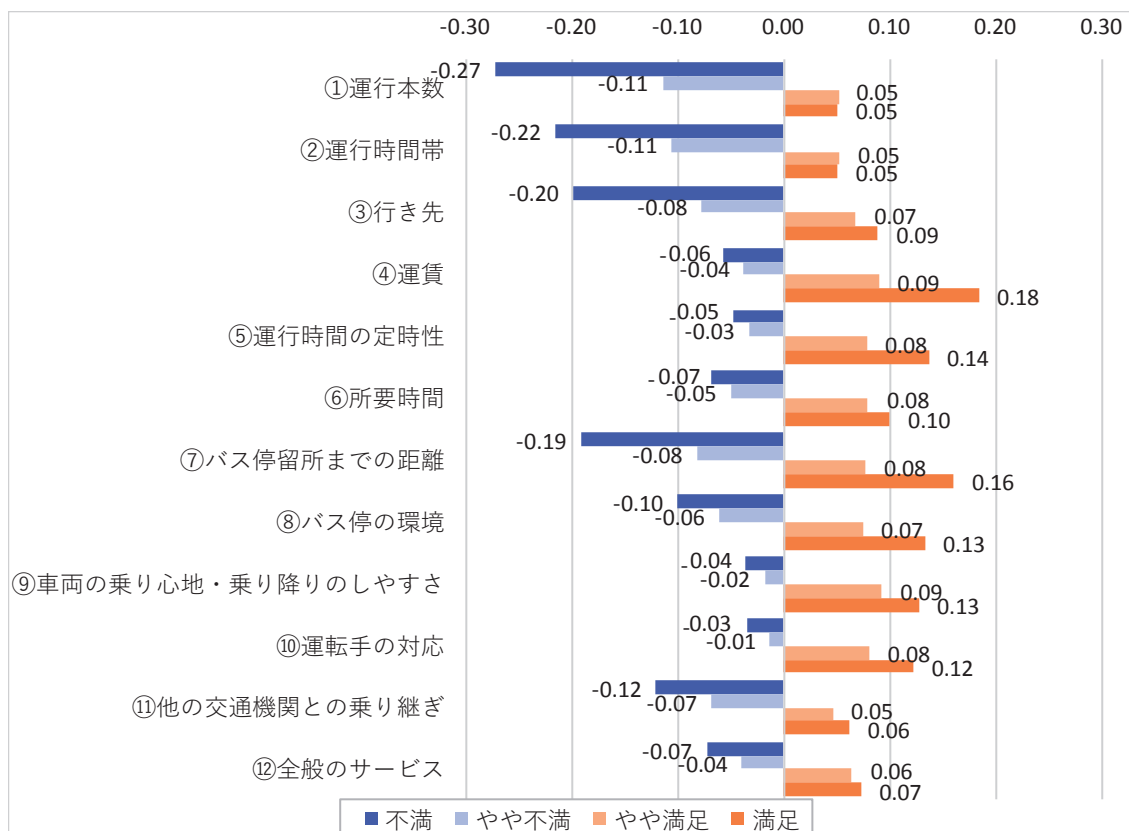
■その他の利用しない理由（回答数=50）

意見概要		人数（人）
1	利用方法が分からないため	10
2	バスの運行ルートが分からないため	7
3	バス停の場所が分からないため	3
3	予約が必要なため	3
5	運行本数が少ないため	2
5	自動車が運転できるため	2
5	タクシーを利用するため	2
5	定時定路線バスがないため	2
5	荷物が多いため	2
5	利便性が低いため	2

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

- 「民間路線バス」に関する満足度は、「運賃」、「運行時間の定時性」は満足度が高く、「運行本数」、「運行時間帯」、「行き先」、「他の交通機関との乗り継ぎ」は満足度が低いです。「バス停までの距離」は、満足と不満が同程度になります。
- 「コミュニティバス(定時定路線)」に関する満足度は、「運賃」、「バス停までの距離」は満足度が高く、「運行本数」、「運行時間帯」、「行き先」は満足度が低いです。

■ 民間路線バスに関する満足度



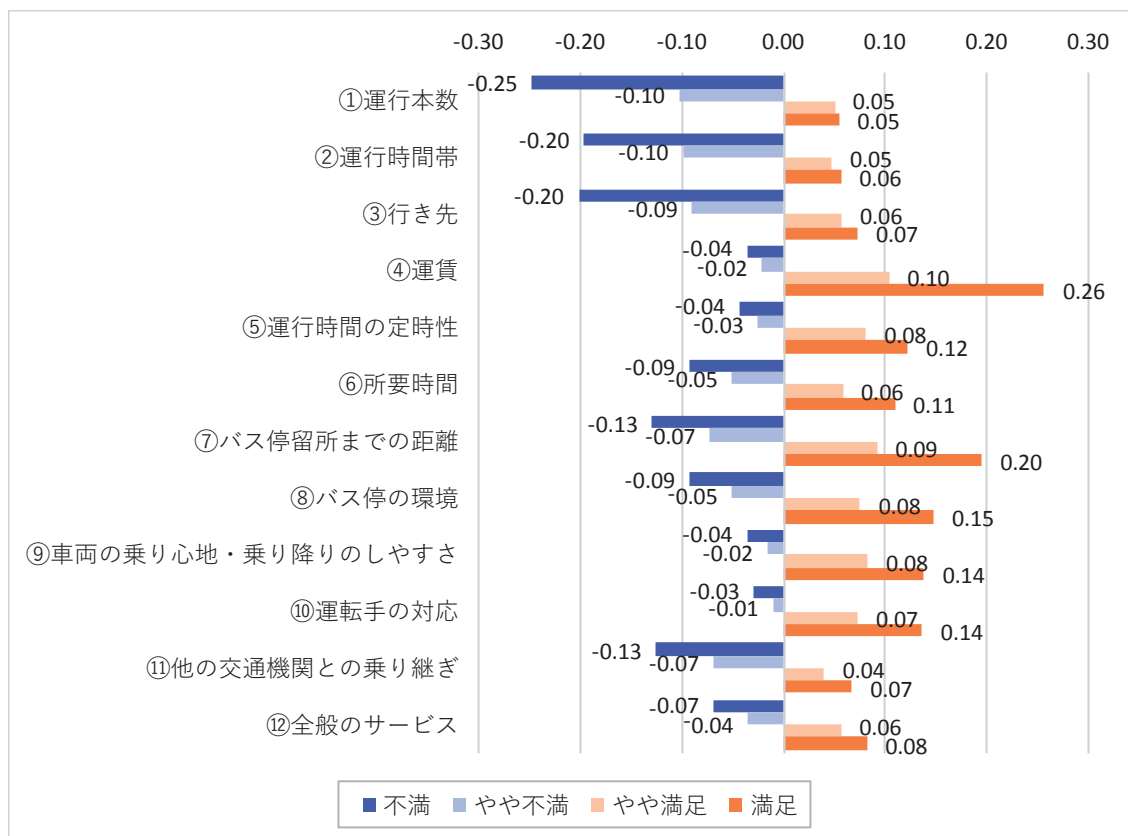
※加重平均

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

【計算式】

(各設問の選択肢別回答者数×選択肢別の重みの点数)/各設問の合計回答者数

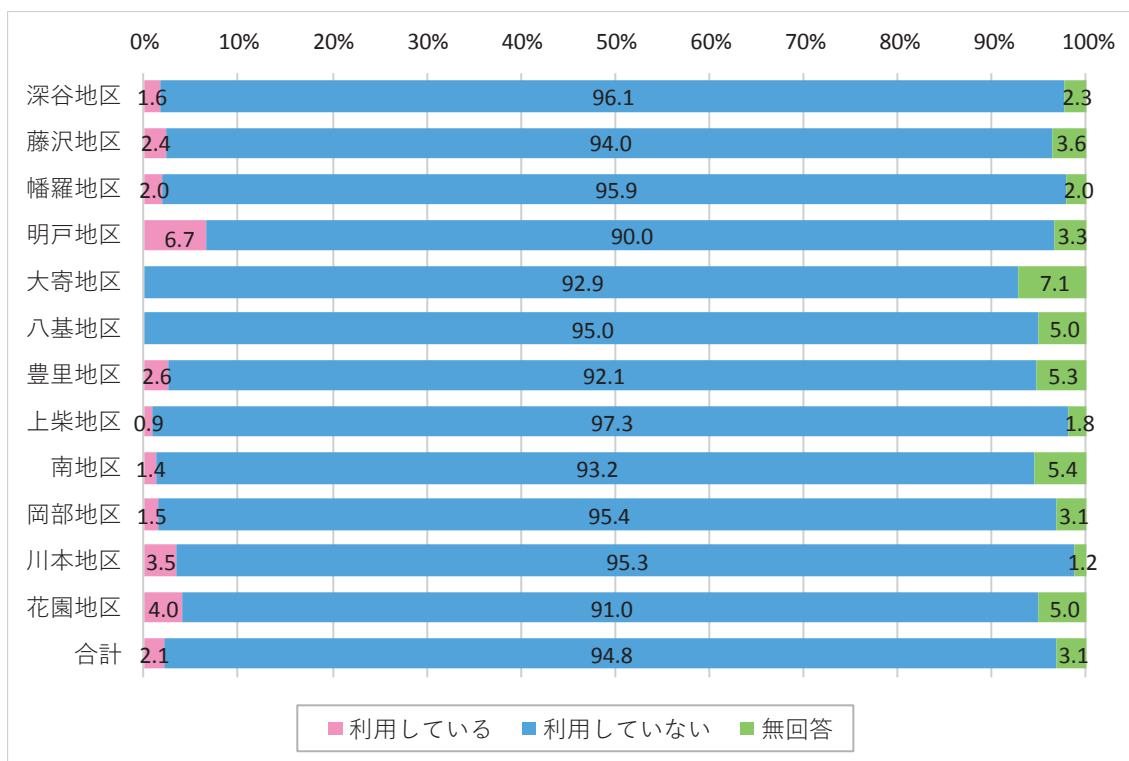
■コミュニティバス「くるりん」（定時定路線）に関する満足度



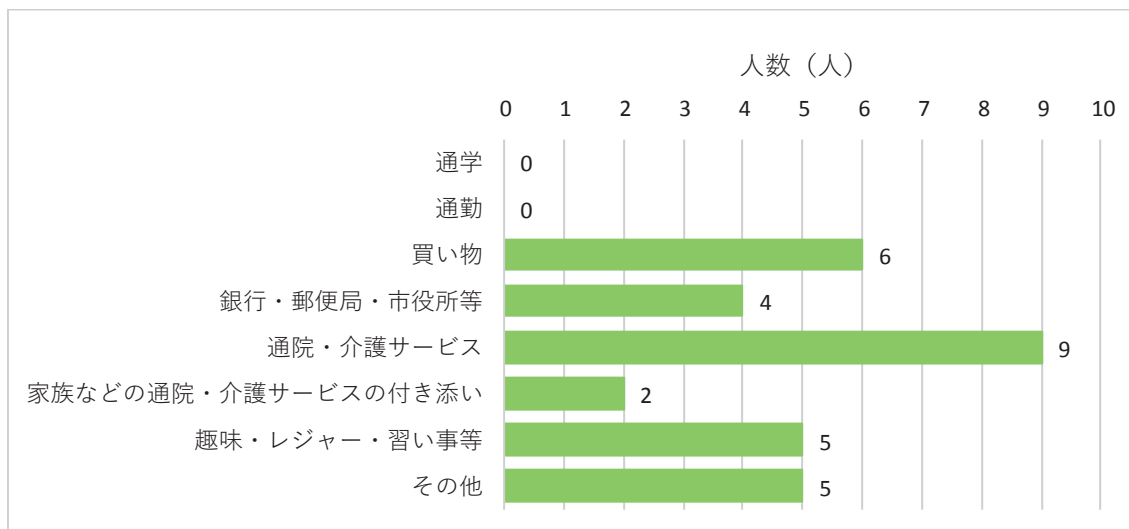
(12) コミュニティバス（デマンドバス）の利用状況

- 全体的にコミュニティバス（デマンドバス）の利用者は少ないです。
- 利用目的は、「通院・介護サービス」（9人）、「買い物」（6人）となり、「通学」、「通勤」は0人です。
- 利用しない理由としては、「現在の利用手段が便利だから」（761人）が最も多く、次いで「コミュニティバス（デマンドバス）の利用方法がわからないから」（312人）となります。

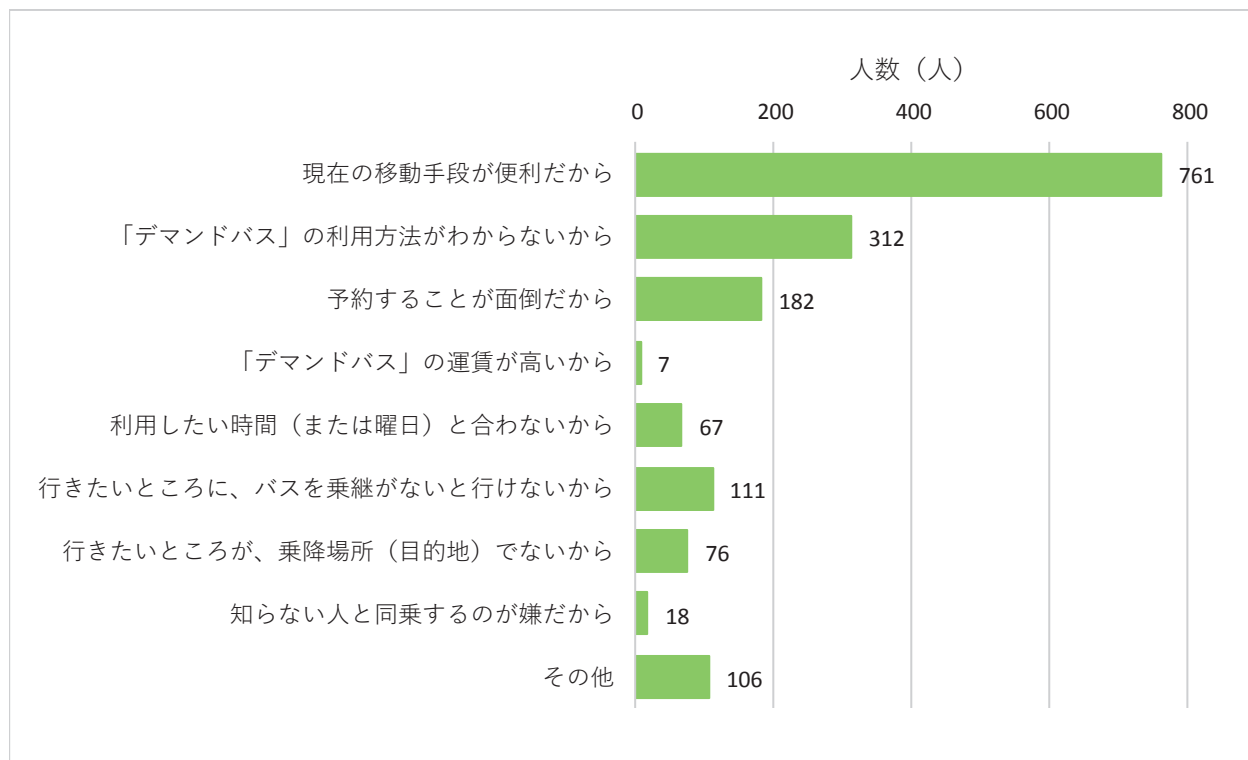
■利用状況（地区別）



■利用目的



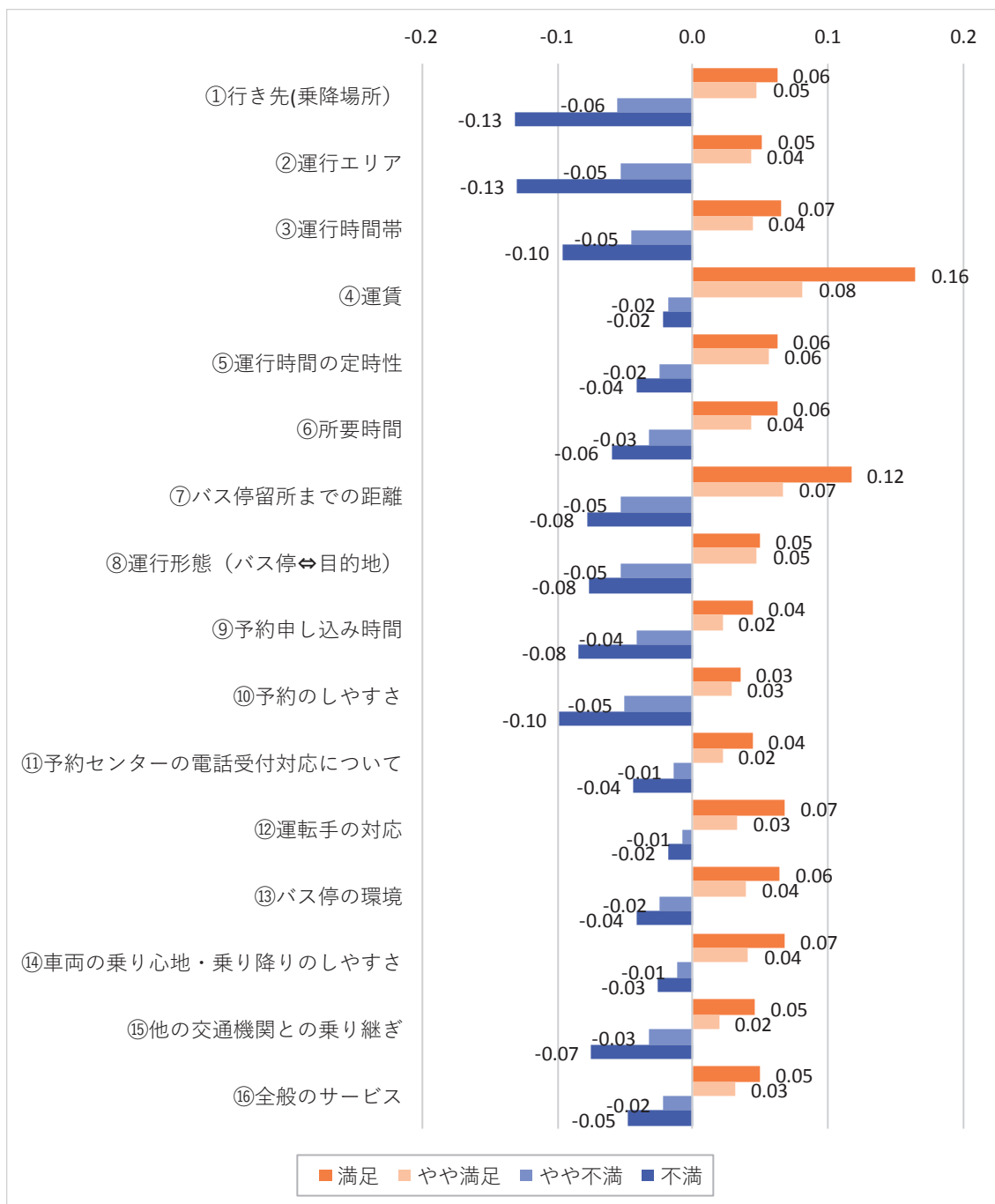
■利用しない理由



(13) コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度

- コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度は、「運賃」、「バス停までの距離」は満足度が高く、「行き先（乗降場所）」、「運行エリア」、「運行時間帯」、「予約の取りやすさ」は満足度が低いです。

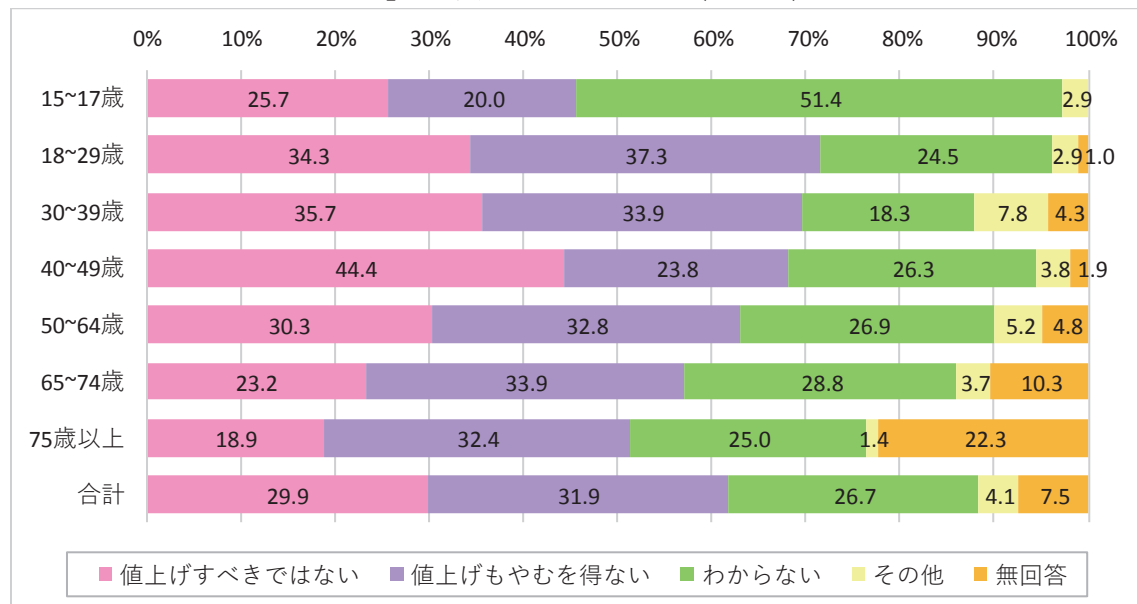
■ コミュニティバス（デマンドバス）に関する満足度



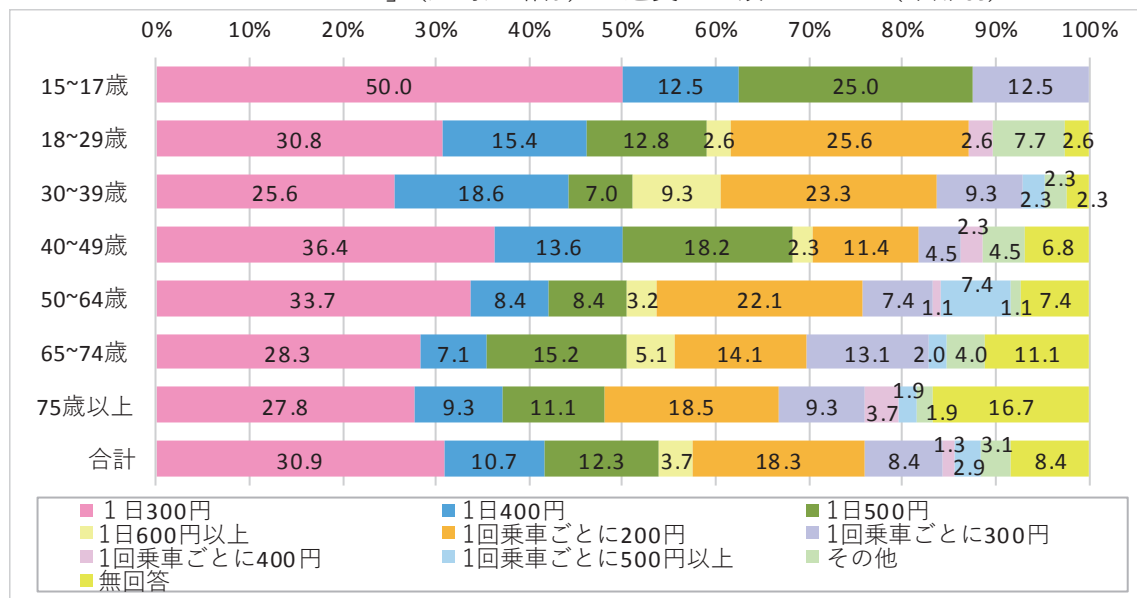
(14) コミュニティバス「くるりん」の今後のあり方

- コミュニティバス「くるりん」の運賃について、「値上げもやむを得ない」(31.9%) が最も多く、次いで「値上げすべきではない」(29.9%) が占めています。
- コミュニティバス「くるりん」(定時定路線) の運賃の値上げの範囲について、全体では、「1日 300 円」(30.9%) が最も多く、次いで「1回乗車ごとに 200 円」(18.3%) となる。現行サービス同様に、1日単位の運賃設定を希望する方が多いです。全年齢階層とも「1日 300 円」が最も多く、現在の運賃に対し 100 円程度の値上げは容認する傾向となっています。
- コミュニティバス「くるりん」(デマンドバス) の運賃の値上げの範囲について、全体では、「1日 500 円」(21.4%) が最も多く、次いで「1日 300 円」(18.2%) となっています。年齢階層別では、「50～64 歳」の層で「1日 300 円」(25.3%) が最も多く、「65 歳～74 歳」、「75 歳以上」の層では「1日 500 円」が最も多いです。

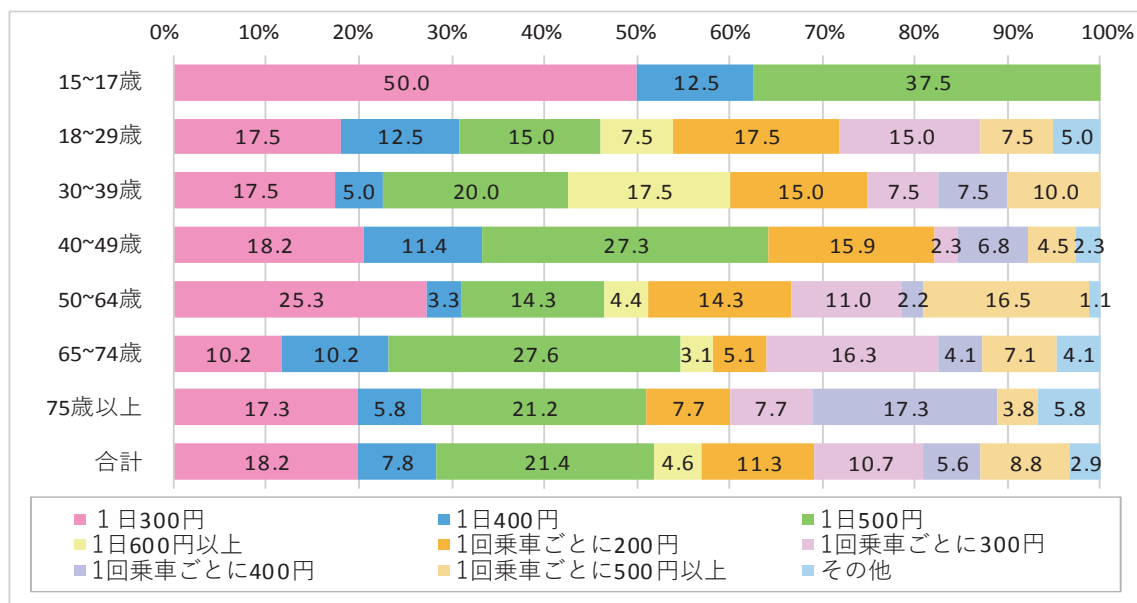
■ コミュニティバス「くるりん」の運賃に対する考え方 (年齢別)



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



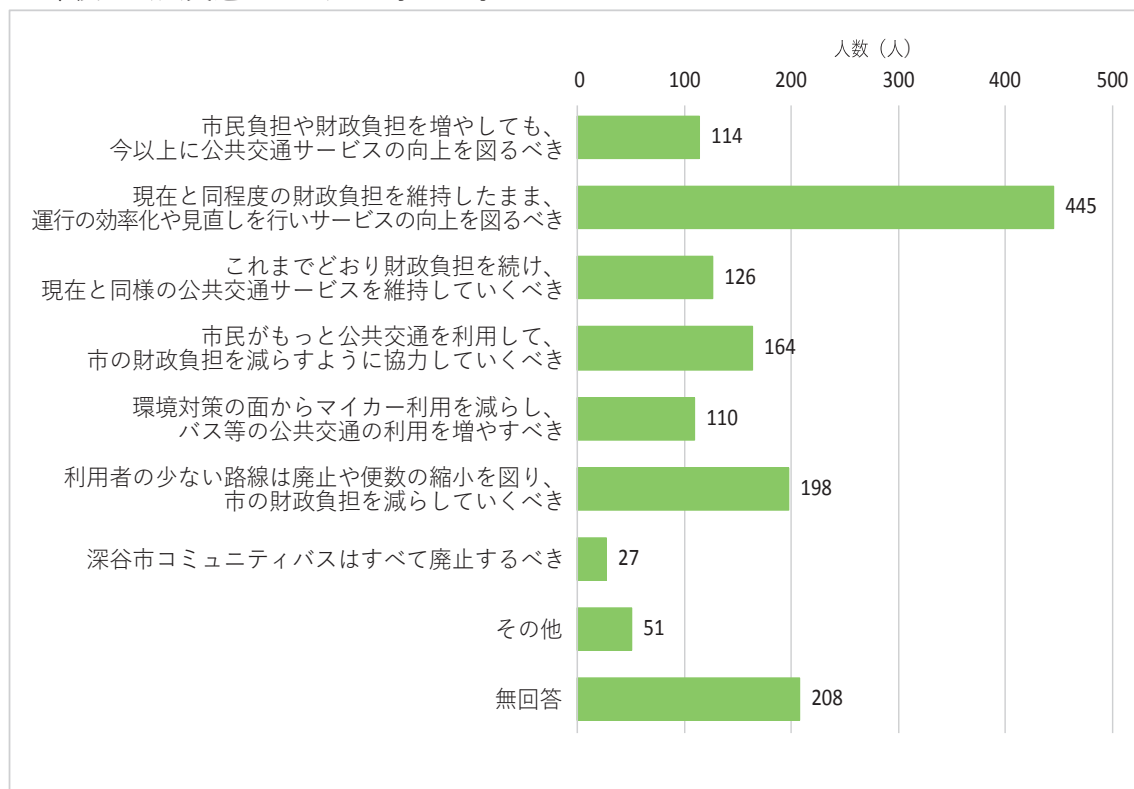
■コミュニティバス「くるりん」（デマンドバス）の運賃の金額について（年齢別）



(15) 公共交通の今後のあり方

- 「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」（445人）が最も多く、次いで「利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の財政負担を減らしていくべき」（198人）となります。

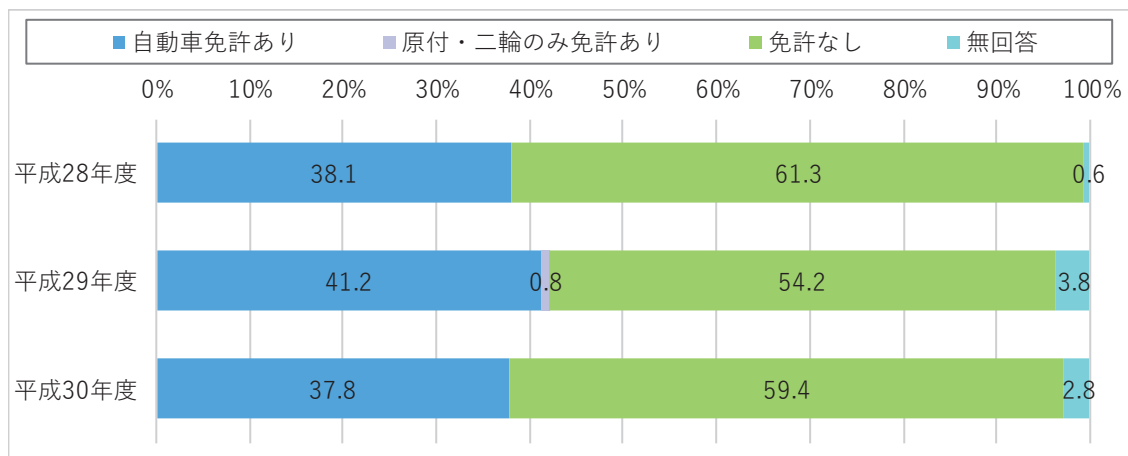
■今後の公共交通のあり方に対する考え



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

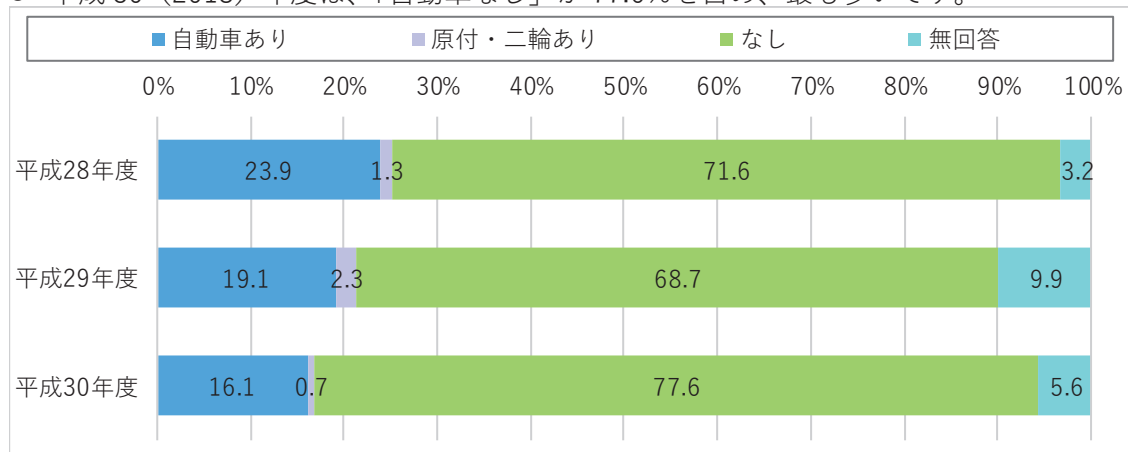
(1) 自動車運転免許証保有状況

- 平成30(2018)年度は、「免許なし」が59.4%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「自動車免許あり」(37.8%)の回答が増加しています。



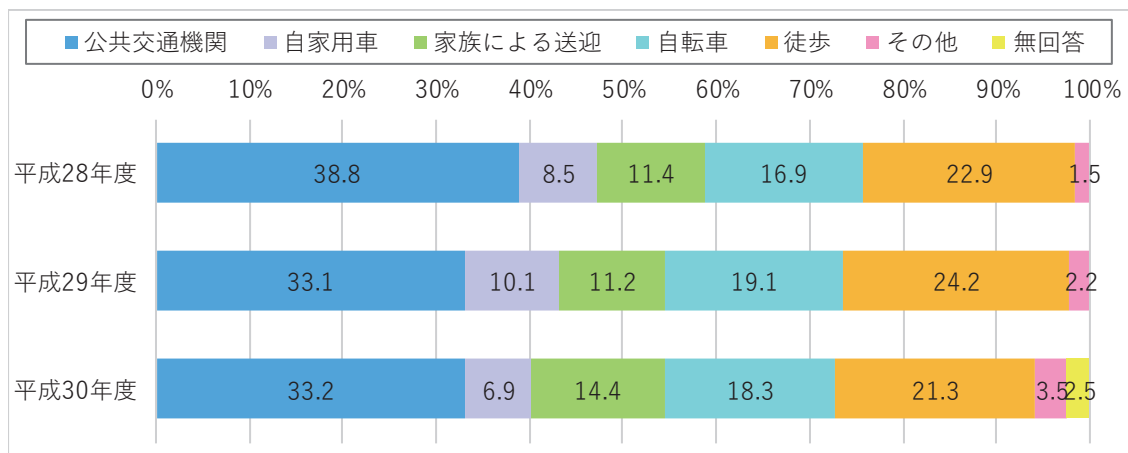
(2) 自動車保有状況

- 平成30(2018)年度は、「自動車なし」が77.6%を占め、最も多いです。



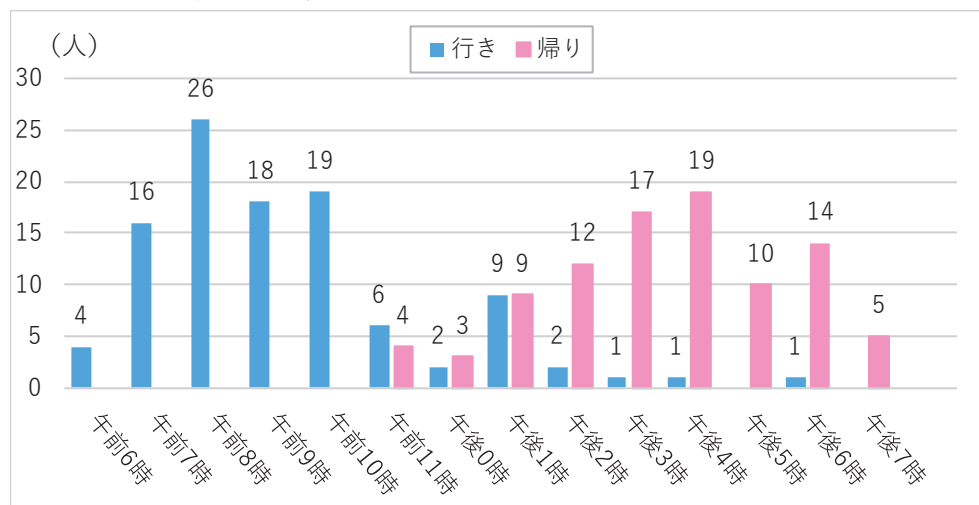
(3) 主な移動手段について

- 平成30(2018)年度の主な移動手段は、「公共交通機関」が33.2%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「家族による送迎」(14.4%)が増加しています。



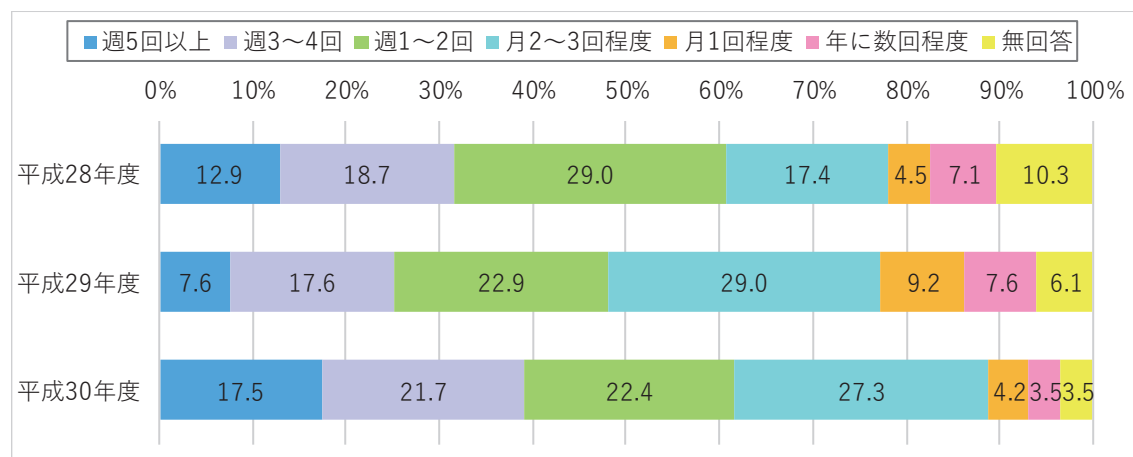
(4) 主な利用時間

- 「行き」は、午前7時から午前10時台の利用が多く、「帰り」は、午後3時から午後6時台の利用が多いです。



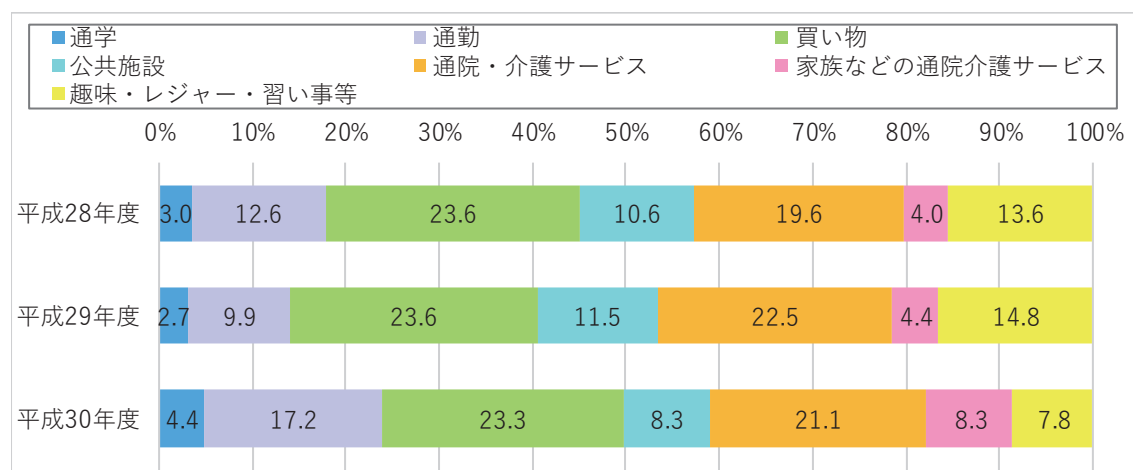
(5) 利用頻度

- 平成30（2018）年度の利用頻度は、「月に2～3回程度」が最も多く27.3%を占めています。
- 「週5回以上」、「週に3～4日」を合計すると約40%を占めています。



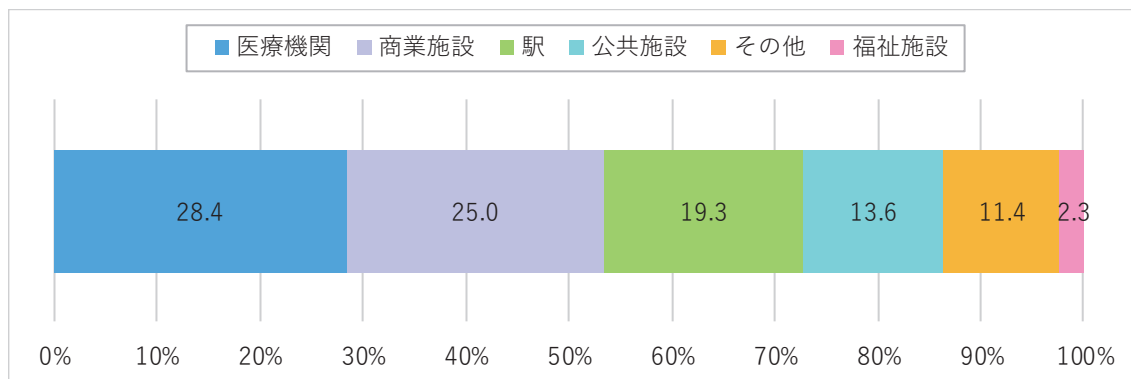
(6) 主な利用目的

- 平成30（2018）年度の利用目的は、「買い物」が最も多く23.3%を占めており、次いで、「通院・介護サービス」（21.1%）になります。
- 「通勤」目的の利用が増加傾向です。

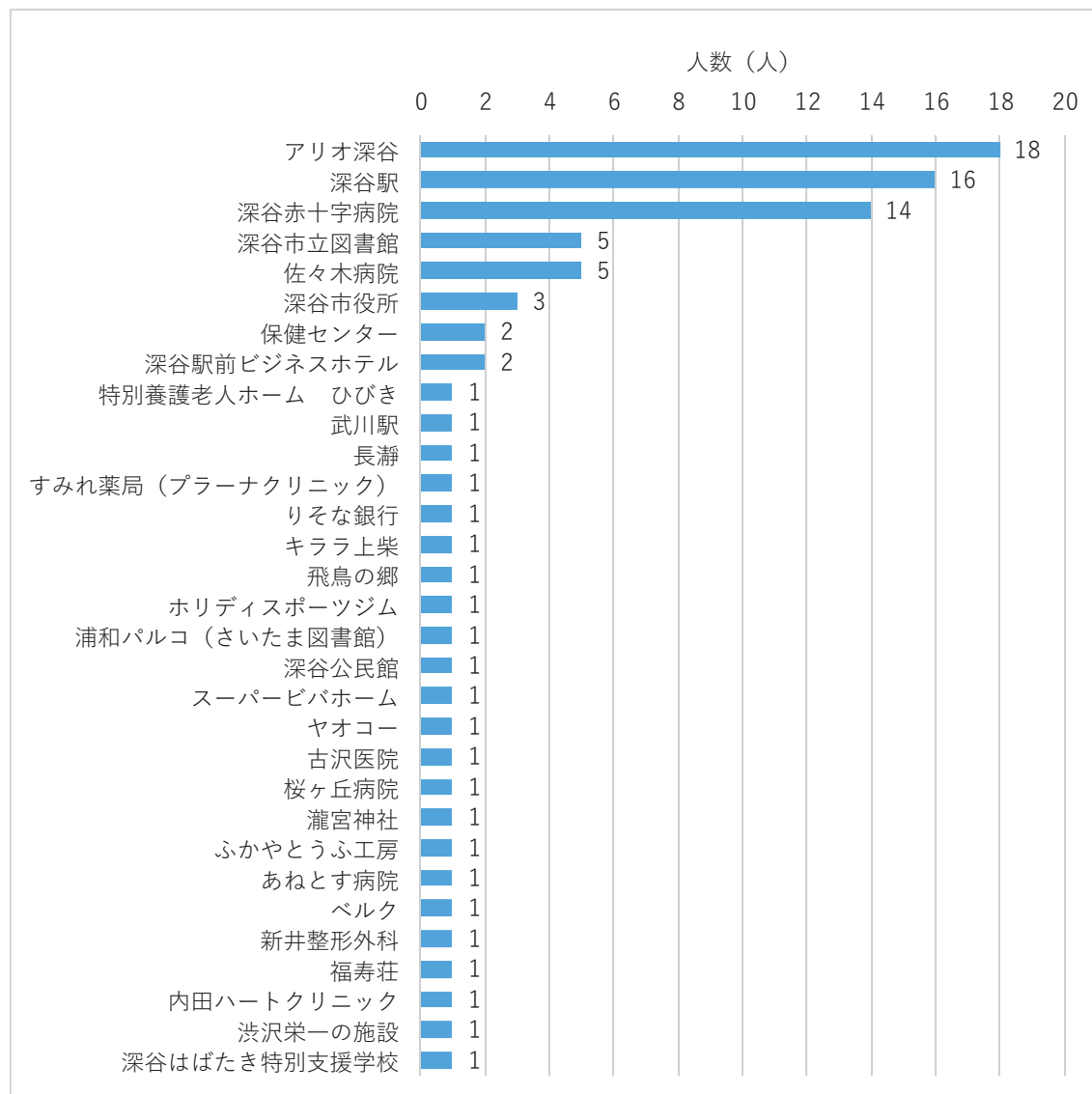


(7) 外出目的地

- 平成 30（2018）年度の外出目的地は、「医療機関」が最も多く 28.4％を占めており、次いで「商業施設」（25.0％）となります。「駅」への移動も 19.3％と多いです。
- 具体的な外出目的地は、「アリオ深谷」が最も多く、次いで、「深谷駅」、「深谷赤十字病院」になります。

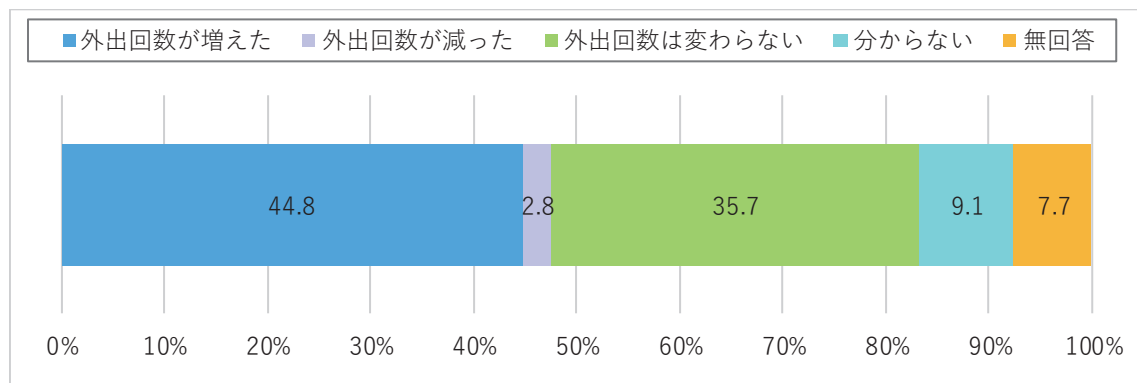


■具体的な外出目的地



(8) 外出頻度の変化

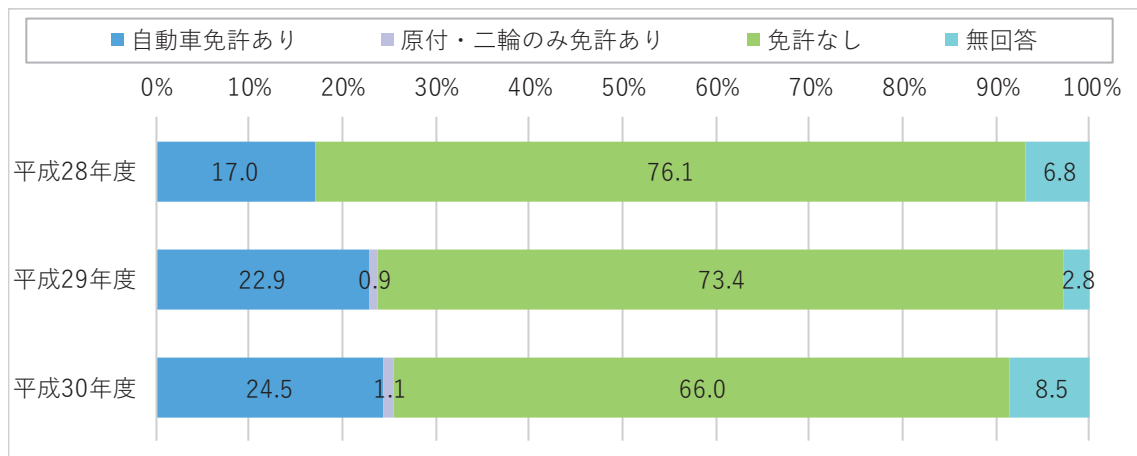
- 「外出回数は増えた」が44.8%、「外出回数は変わらない」が35.7%を占めます。



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

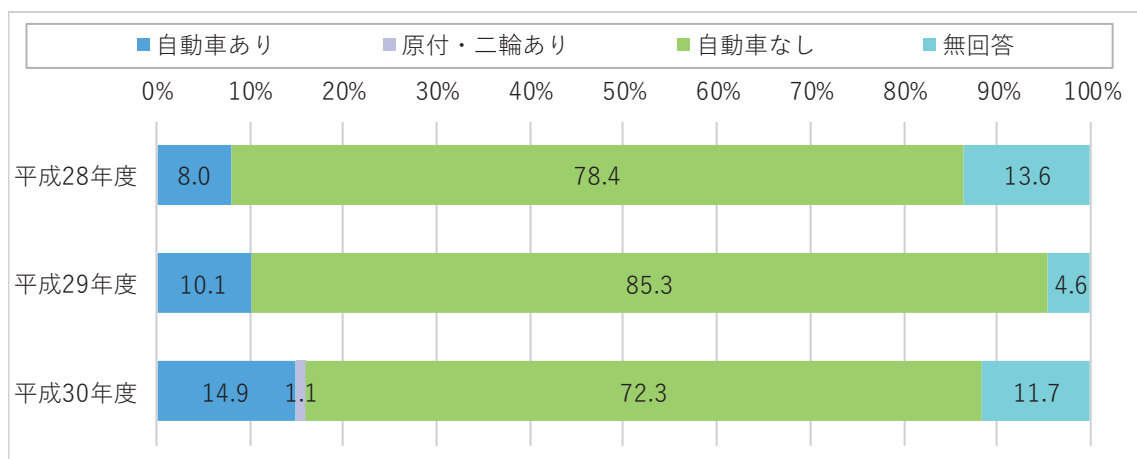
(1) 自動車運転免許証保有状況

- 平成30(2018)年度は、「免許なし」が66%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「自動車免許あり」(24.5%)が増加しています。



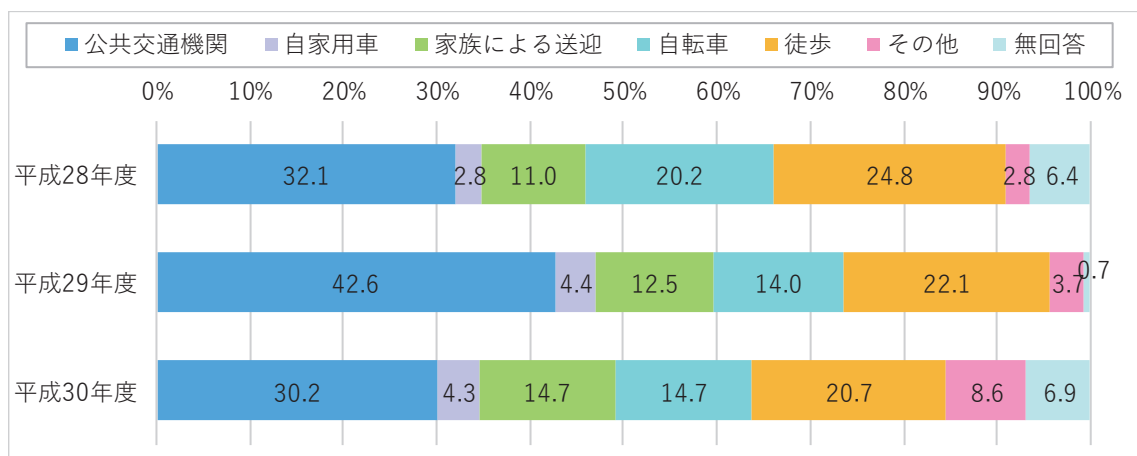
(2) 自動車保有状況

- 平成30(2018)年度は、「自動車なし」が72.3%を占め、最も多いです。
- 例年よりも「自動車あり」(14.9%)が増加しています。



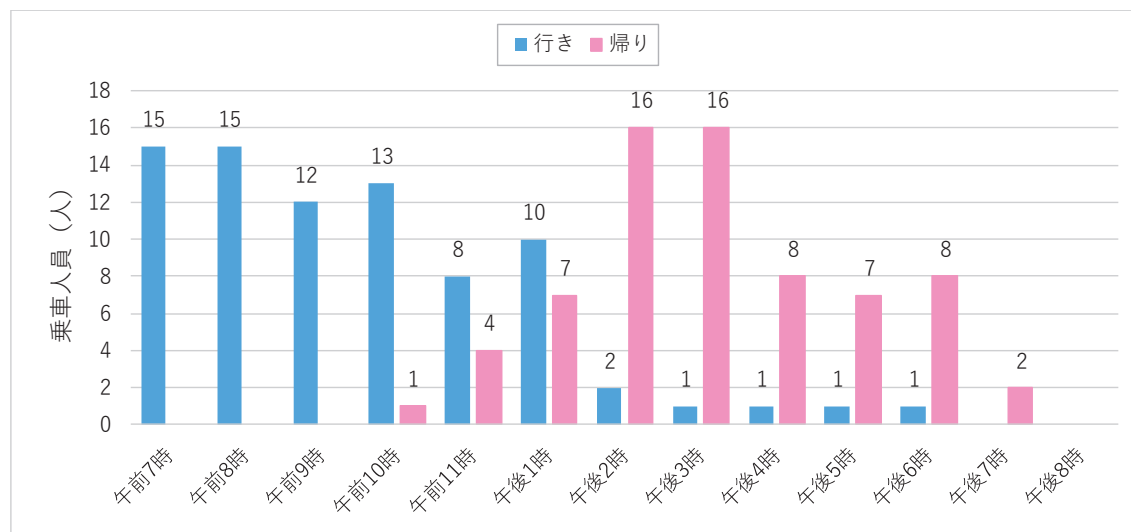
(3) 主な移動手段

- 平成30(2018)年度の主な移動手段は、「公共交通機関」が30.2%を占め、最も多いです。



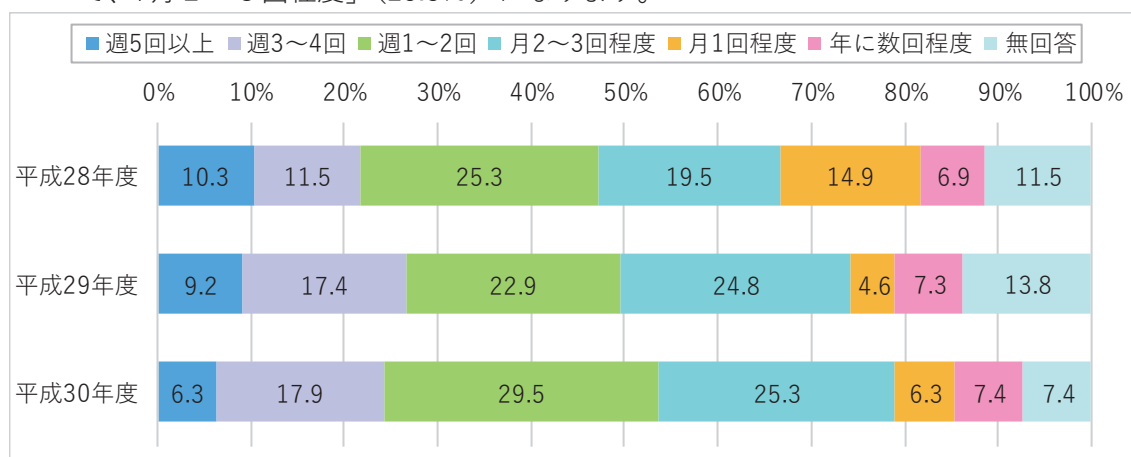
(4) 主な利用時間

- 「行き」は、午前7時から午前10時台の利用が多く、「帰り」は、午後2時から午後3時台の利用が多いです。



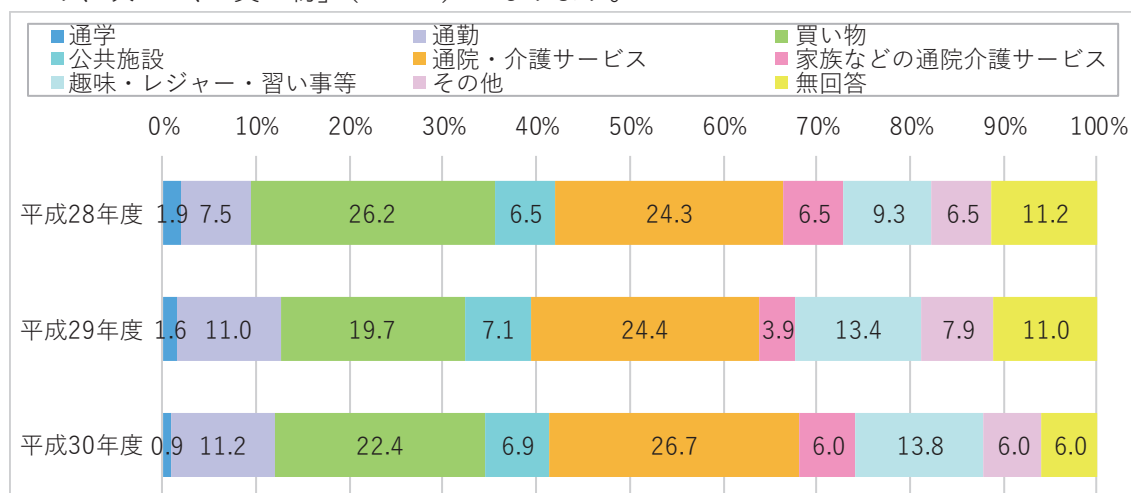
(5) 利用頻度

- 平成30（2018）年度の利用頻度は、「週1～2回」が最も多く29.5%を占めています。次いで、「月2～3回程度」（25.3%）になります。



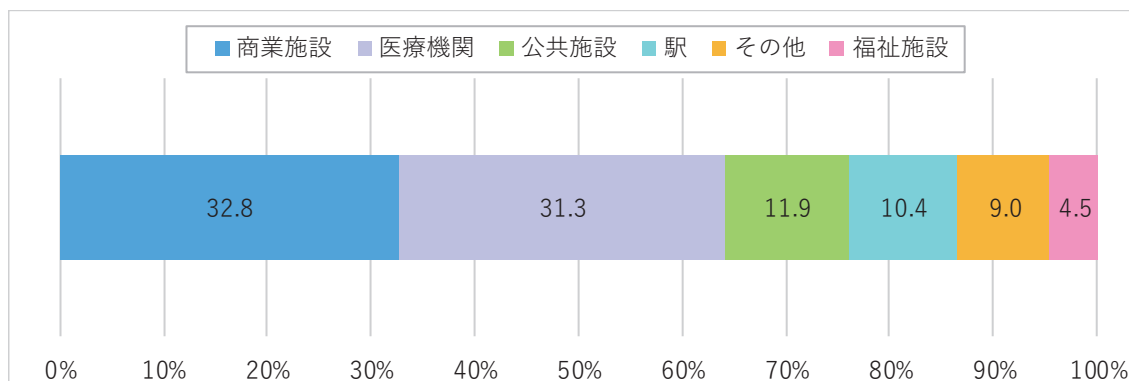
(6) 利用目的

- 平成30（2018）年度の利用目的は、「通院・介護サービス」が最も多く26.7%を占めており、次いで、「買い物」（22.4%）となります。

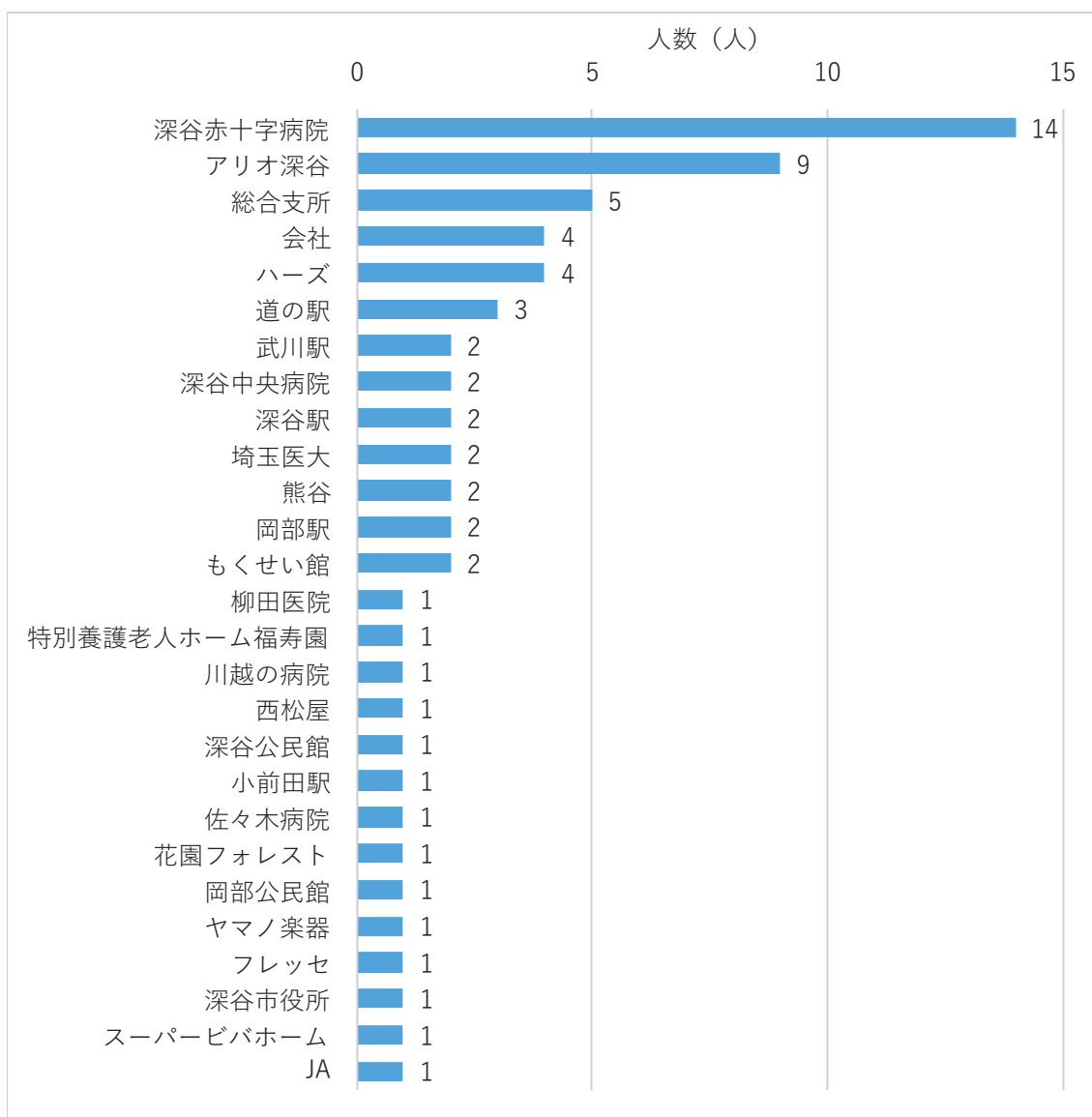


(7) 外出目的地

- 平成 30（2018）年度の外出目的地は、「商業施設」が最も多く 32.8%を占めており、次いで、「医療機関」（31.2%）です。
- 具体的な外出目的地は「深谷赤十字病院」が最も多く、次いで「アリオ深谷」になります。

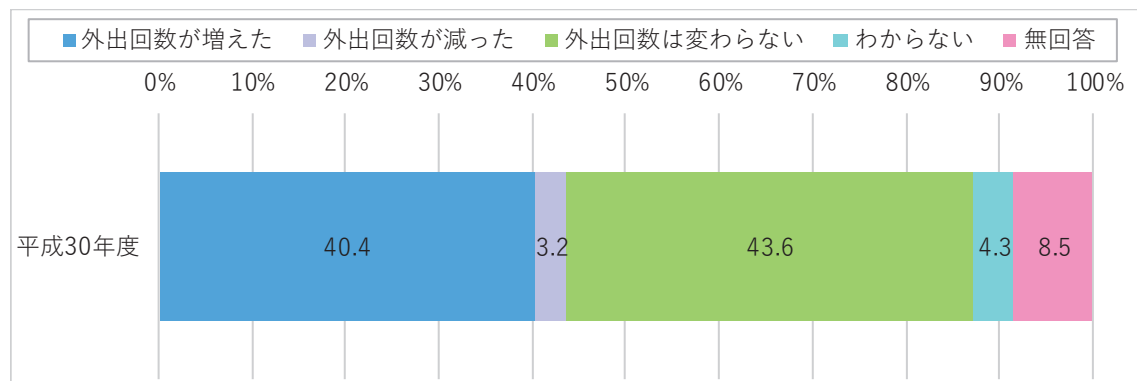


■具体的な外出目的地



(8) 外出頻度

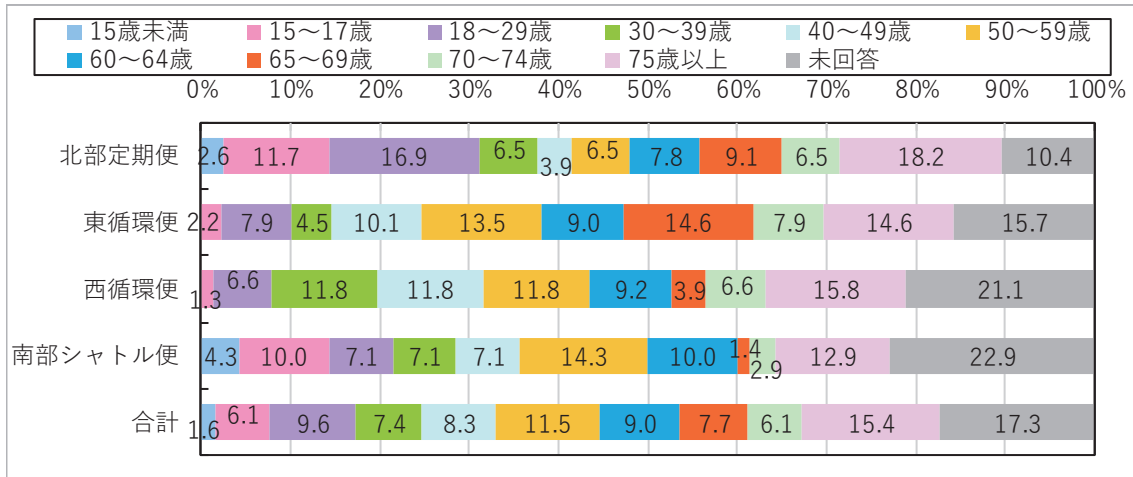
- 平成30（2018）年度の外出頻度は、「外出回数は変わらない」が43.6%、「外出回数が増えた」が40.4%を占めます。



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

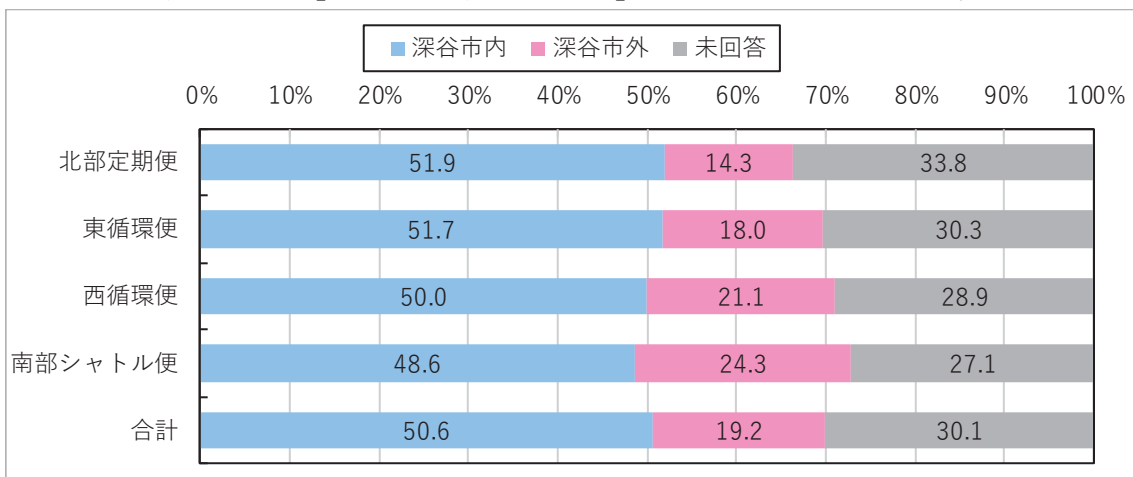
(1) 年齢

- 年齢は、「75歳以上」が15.4%を占め、最も多いです。「65歳以上」の高齢者層は合計で29.2%、「15歳から29歳まで」の若年層は17.3%になります。



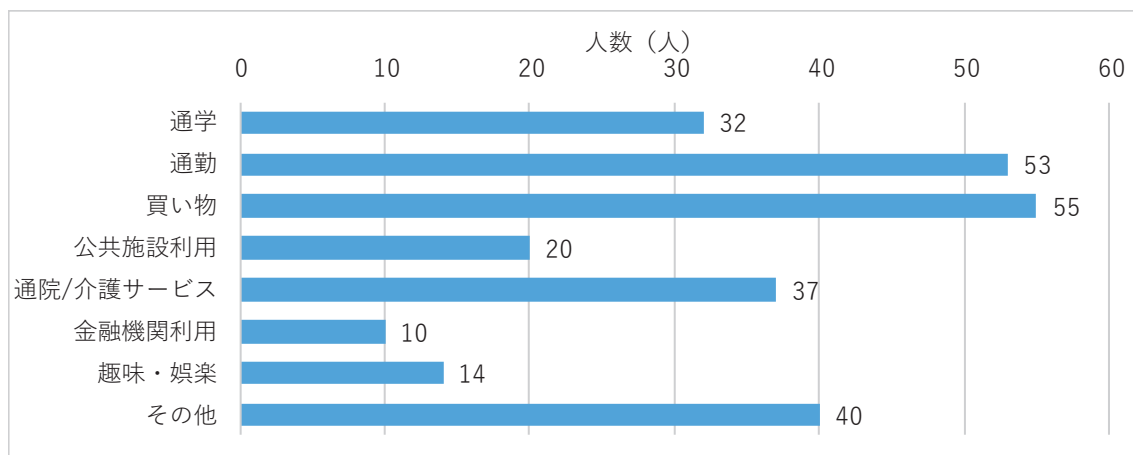
(2) 居住地

- 居住地は、「深谷市内」が50.6%、「深谷市外」が19.2%を占めています。



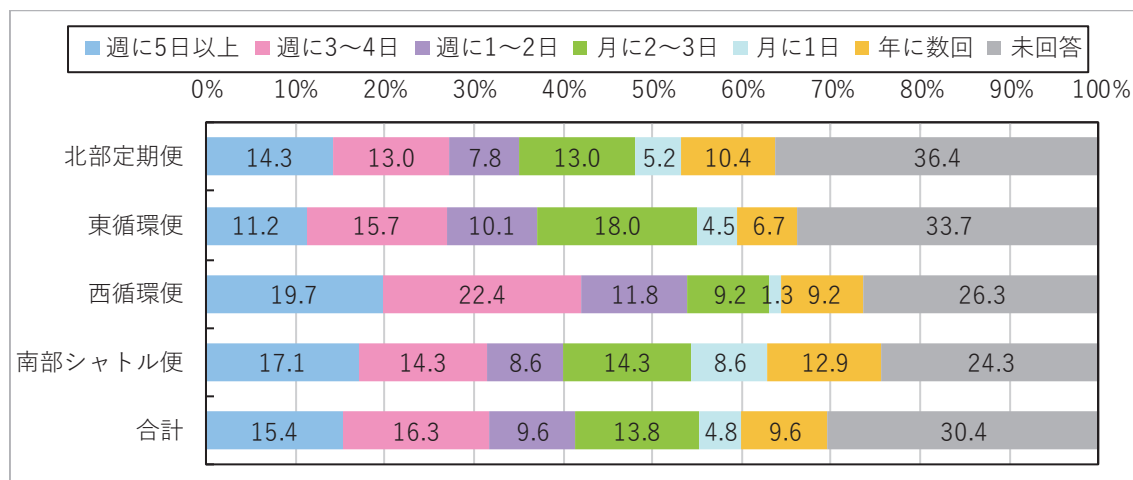
(3) 利用目的

- 利用目的は、「買い物」が最も多く55人を占めており、次いで、「通勤」が53人になります。



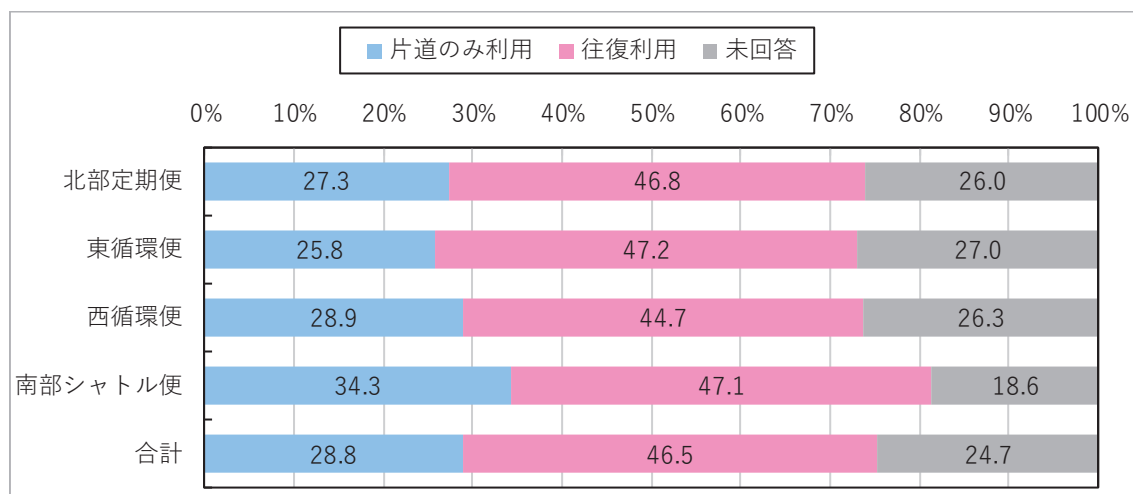
(4) 利用頻度

- 利用頻度は、「週に5日」及び「週に3～4日」を合計すると約32%を占め、「週に1～2日」も含めると、定期的に利用する人は、約41%になります。



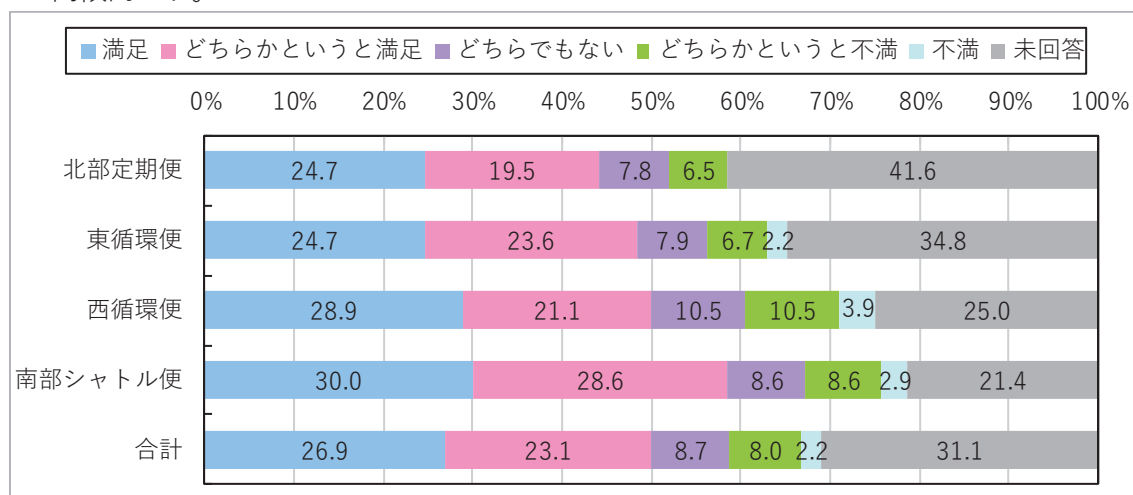
(5) 利用方法

- 利用方法は、「往復利用」が46.5%を占めており、全路線とも同傾向です。



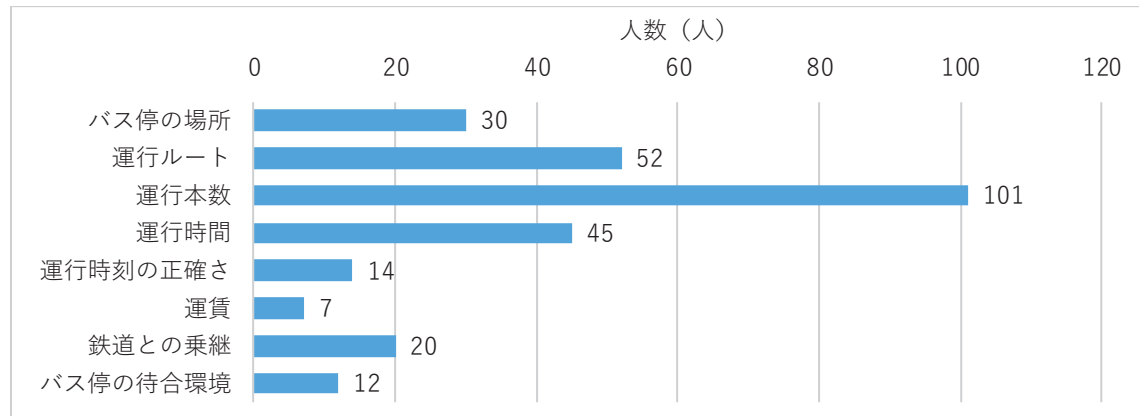
(6) 運行サービスの満足度

- 運行サービスの満足度は、「満足」と「どちらかという満足」を合わせると、50.0%を占めています。「不満」は2.2%となっており、相対的に利用者の満足度は高く、全路線とも同傾向です。



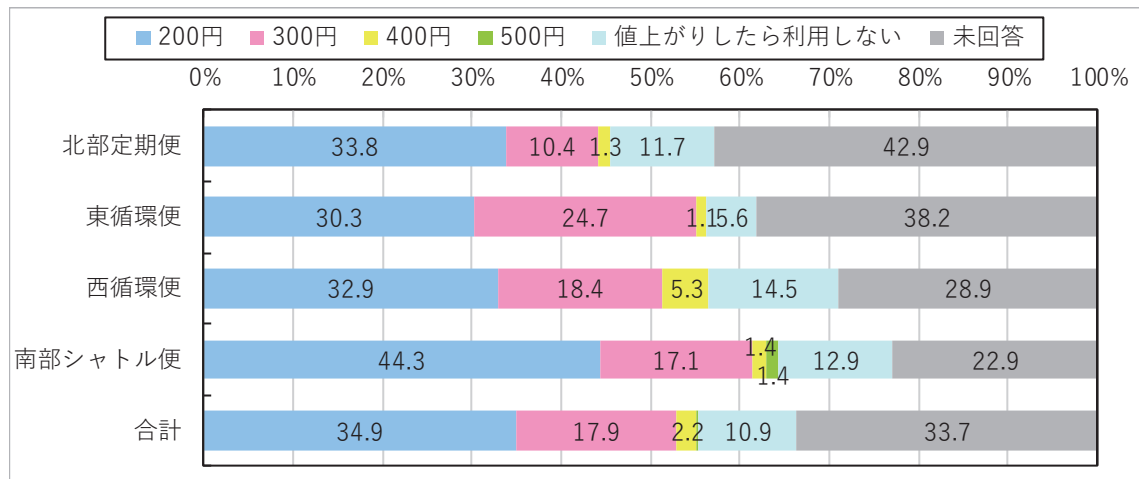
(7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「運行本数」であり、次いで「運行ルート」、「運行時間」となっています。



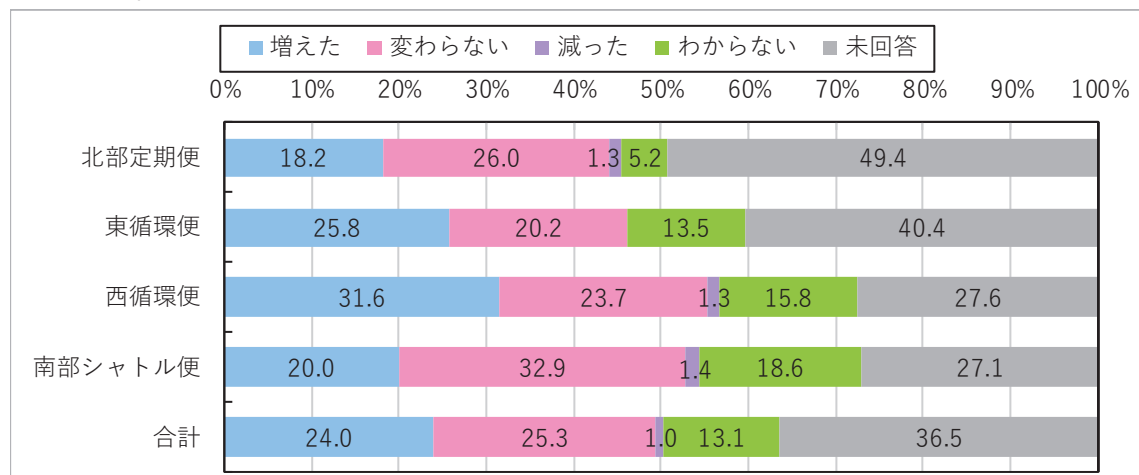
(8) 運賃について

- 運賃については、1乗車当たり「200円許容」が34.9%、「300円許容」が17.9%を占めています。「値上がりしたら利用しない」が10.9%です。



(9) コミュニティバス「くるリン」の運行に伴う外出頻度の変化について

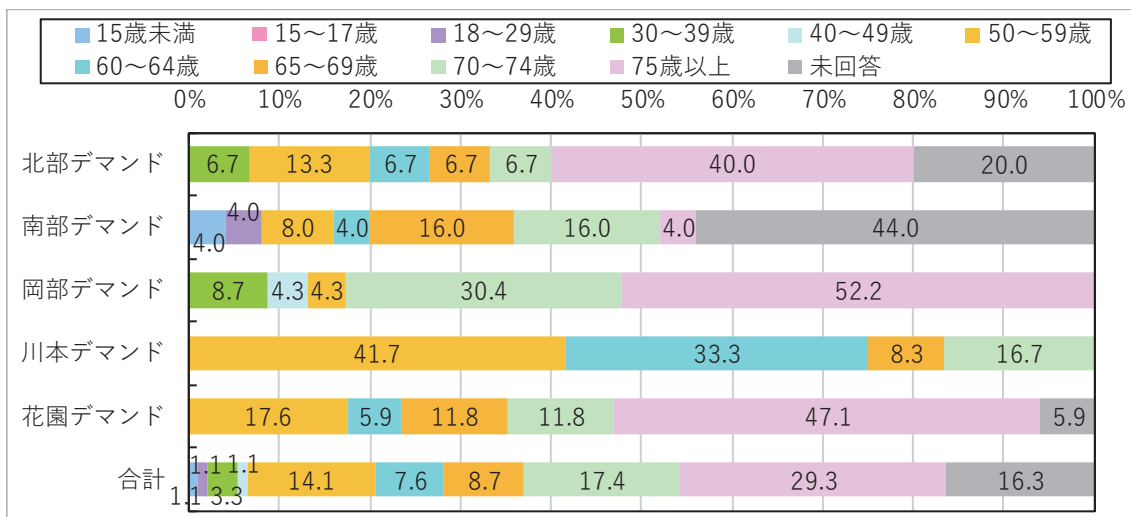
- コミュニティバス「くるリン」の運行後、24.0%の利用者が「外出頻度が増えた」と回答しています。路線別の傾向としては、特に「東循環便」(25.8%)及び「西循環便」(31.6%)の利用者が、外出頻度が増加していると感じています。
- コミュニティバス「くるリン」を利用することにより、外出がしやすくなっていると想定されます。



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

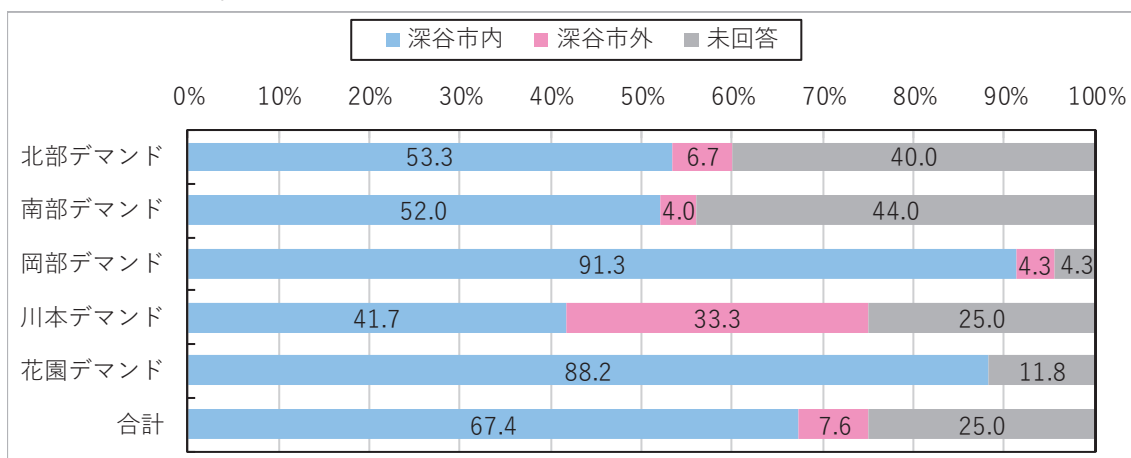
(1) 年齢

- 年齢は、「75歳以上」が29.3%を占め最も多く、「65歳以上」の高齢者層は合計で55.4%、「15歳から29歳まで」の若年層は2.2%です。



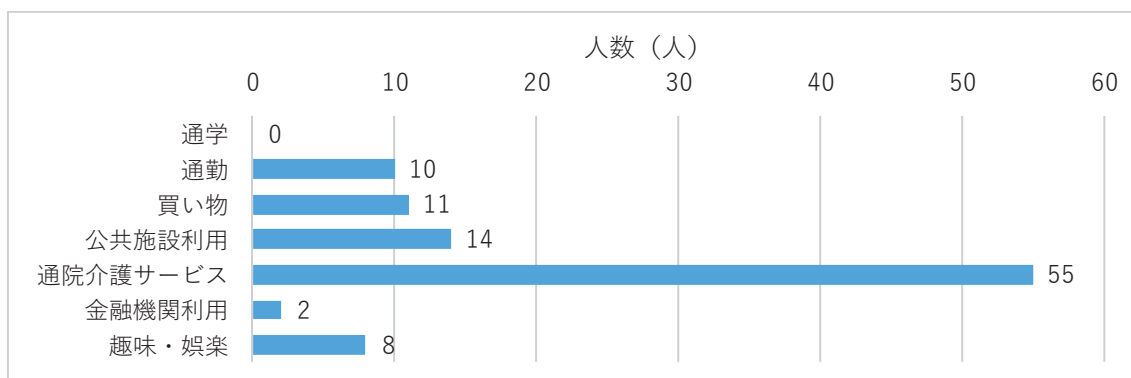
(2) 居住地

- 居住地は、「深谷市内」が67.4%、「深谷市外」が7.6%を占めており、市民の移動手段となっています。



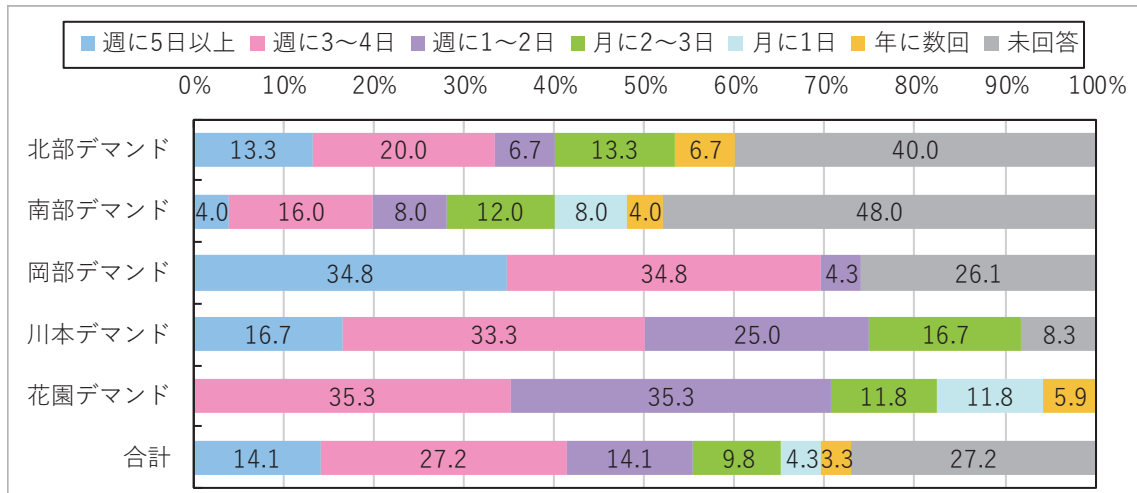
(3) 利用目的

- 利用目的は、「通院・介護サービス」が最も多く55人を占めており、次いで、「公共施設利用」(14人)、「買い物」(11人)です。



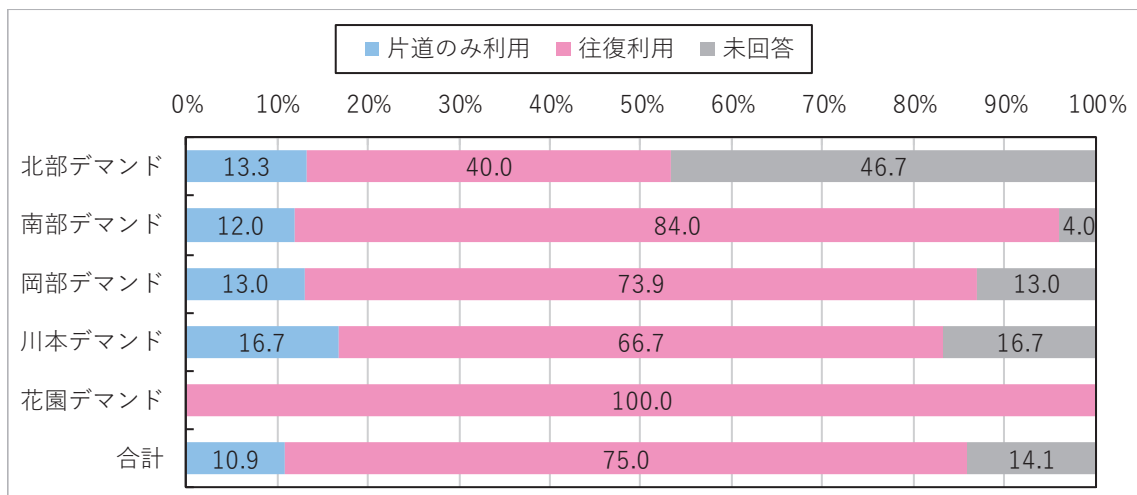
(4) 利用頻度

- 利用頻度は、全体としては、「週に3～4日」(27.2%) が最も多く、「週に5日以上」(14.1%) を合計すると、41.3%を占めています。



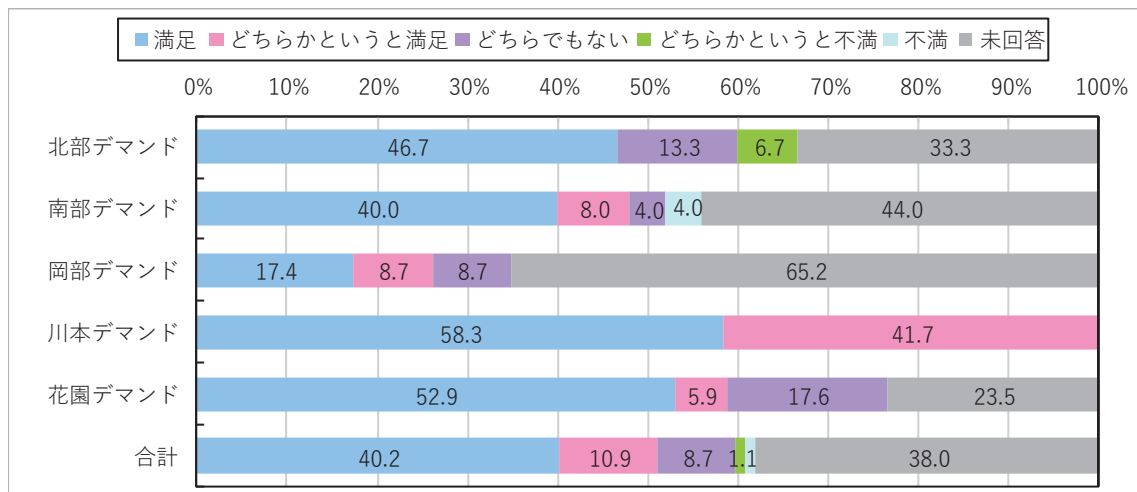
(5) 利用方法

- 利用方法は、「往復利用」が75.0%を占めています。



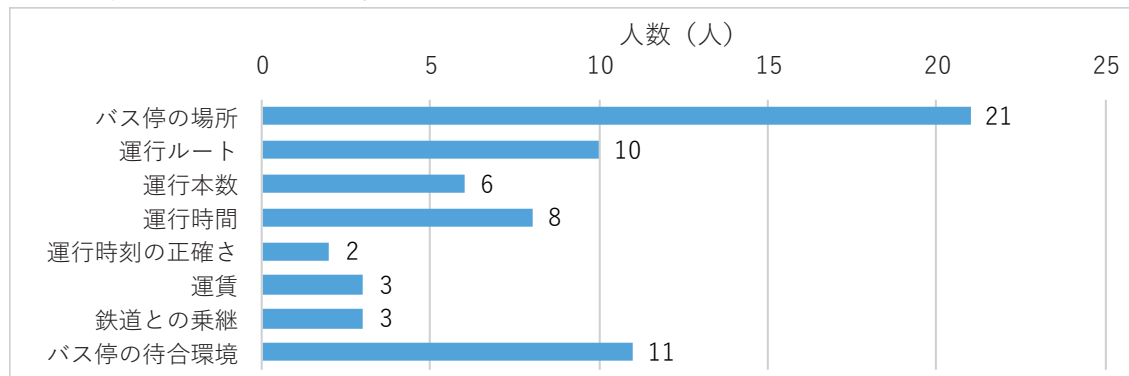
(6) 運行サービスの満足度

- 運行サービスの満足度は、「満足」と「どちらかという満足」を合計すると51.1%を占めています。「不満」と「どちらかという不満」を合計すると2.2%となり、利用者の満足度は高い傾向です。



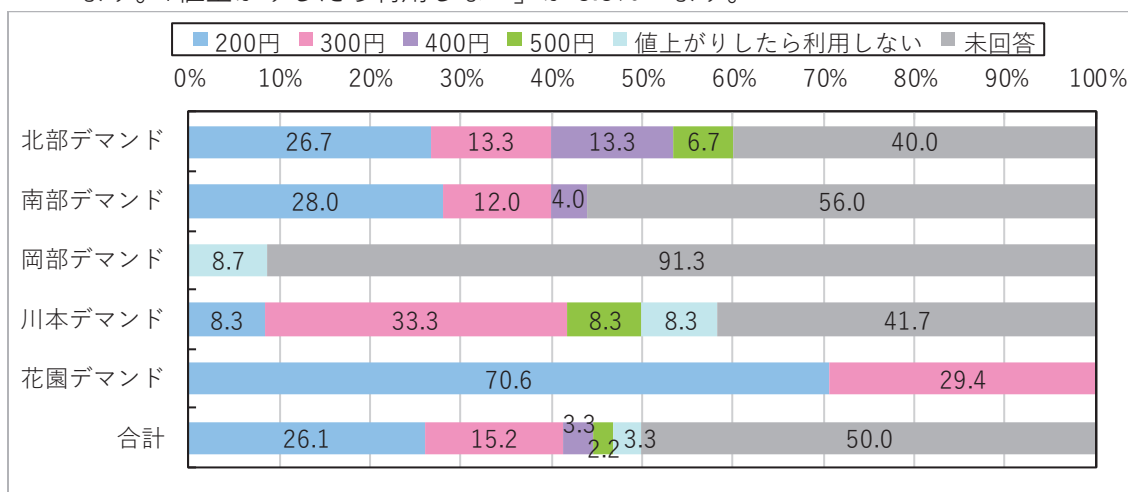
(7) 改善して欲しいサービス

- 改善して欲しいサービスとして最も多いのは「バス停の場所」(21人)であり、次いで「バス停の待合環境」(11人)です。
- 高齢の利用者が多いため、「バス停の場所」や「バス停の待合環境」に関する充実を望む意見が多いと想定されます。



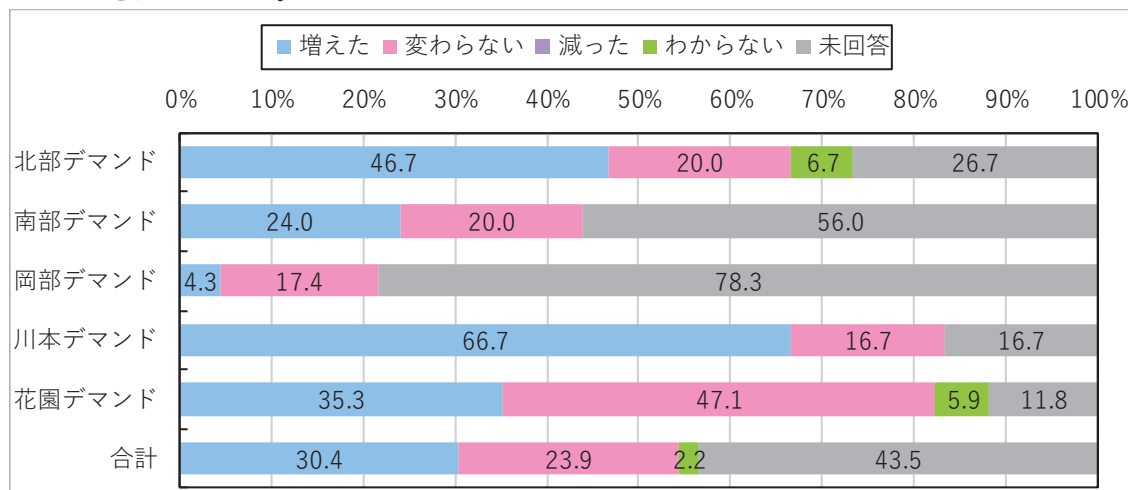
(8) 運賃について

- 運賃については、1乗車当たり「200円許容」が26.1%、「300円許容」が15.2%を占めています。「値上がりしたら利用しない」が3.3%います。



(9) コミュニティバス「くるリン」の運行に伴う外出頻度の変化について

- コミュニティバス「くるリン」の運行後、30.4%の利用者が、「外出頻度が増えた」と回答しています。コミュニティバス「くるリン」を利用することにより、外出がしやすくなっていると想定されます。



第6章 深谷市における公共交通の課題

6-1 深谷市の公共交通の課題

上位計画の整理・地域のデータ収集・分析及び公共交通に関する意識調査の結果を基に、深谷市における公共交通の課題を「まちづくり」「利用者」「持続可能性」の3つの視点から整理します。それぞれの課題はお互いに密接に関連しており、課題の解決に向けて本計画の基本方針、目標、施策を検討します。

深谷市の公共交通の課題

まちづくり	課題1	「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」等と連動し 拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成
	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形成
利用者	課題3	障害者や高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応
	課題4	公共交通機関同士の乗継ぎ利便性や公共交通機関の利用環境の改善
	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をするための改善
持続可能性	課題6	多様な主体が連携し 公共交通の持続可能性を高める

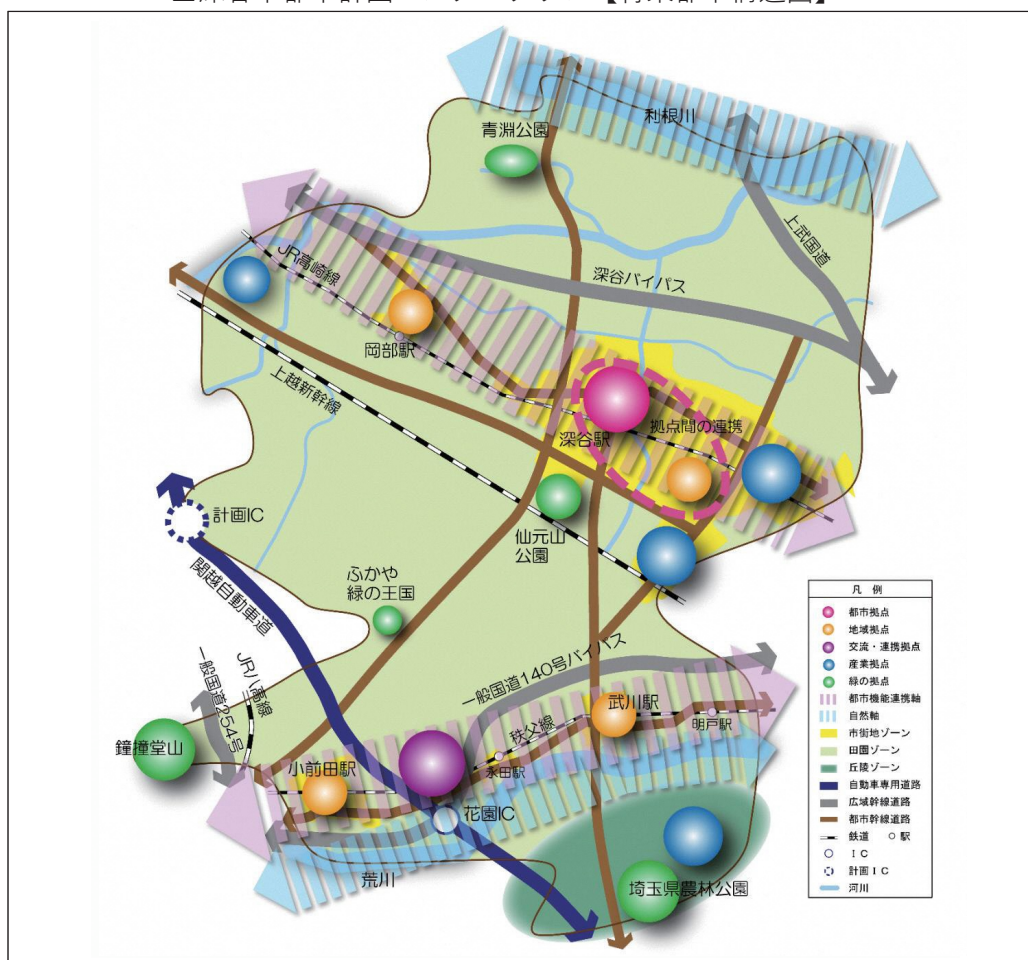
課題1 「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」等と連動し 拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成

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

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

これらの計画と連動し、拠点間を結ぶ効率的・効果的な公共交通網を形成し、まちづくりと一体となった公共交通サービスを展開することが課題になっています。

■深谷市都市計画マスタープラン【将来都市構造図】



課題2 鉄道駅へのアクセス性利便性が高く 広域的な公共交通ネットワークの形成

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

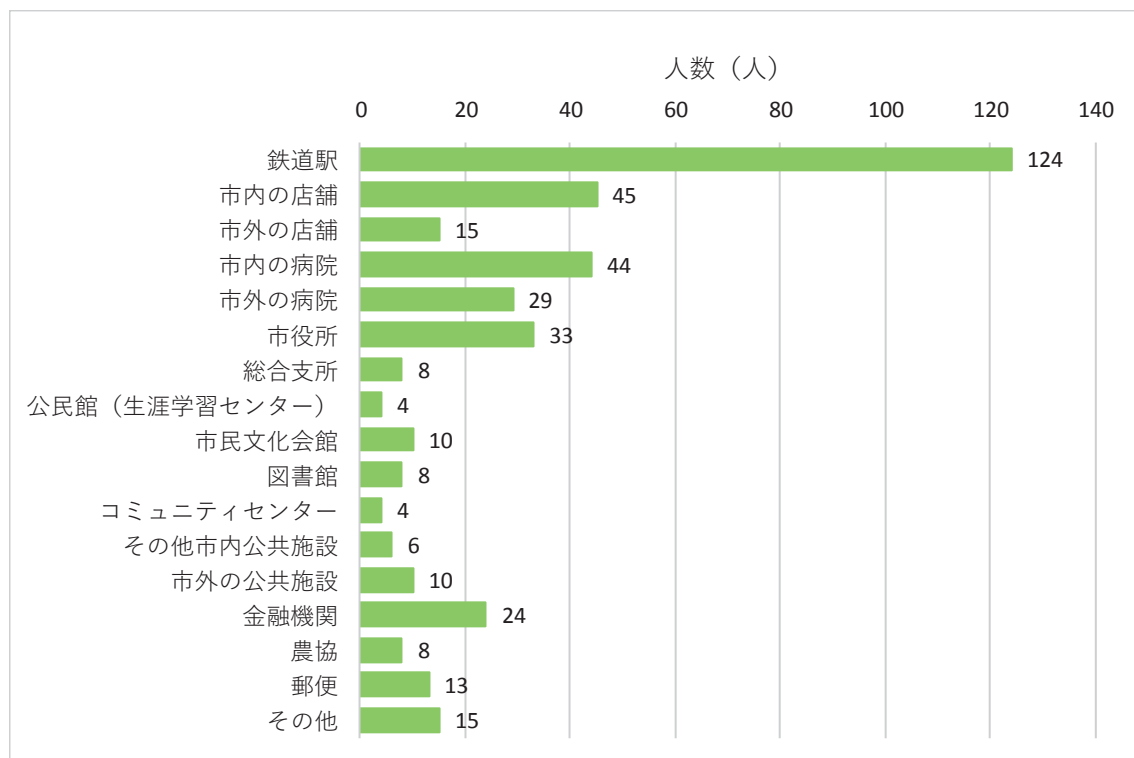
民間路線バスは深谷駅～熊谷駅線及び深谷駅～寄居車庫線が深谷駅に乗り入れしており、深谷市と熊谷市、寄居町を結ぶ都市間交通として運行しています。そのほか民間路線バスが運行しない地域においては、深谷駅を中心にコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）が4路線運行しており、深谷駅は鉄道、民間路線バス、コミュニティバスの交通結節点として重要な役割を担っています。

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

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

このような状況を踏まえ、鉄道へのアクセス利便性を向上させるとともに、深谷駅を中心に鉄道、民間路線バス、コミュニティバス「くるリン」が連携し市内・市外に外出できる公共交通ネットワークを形成することが求められています。

■ 外出に不便を感じる目的地（市民対象調査）



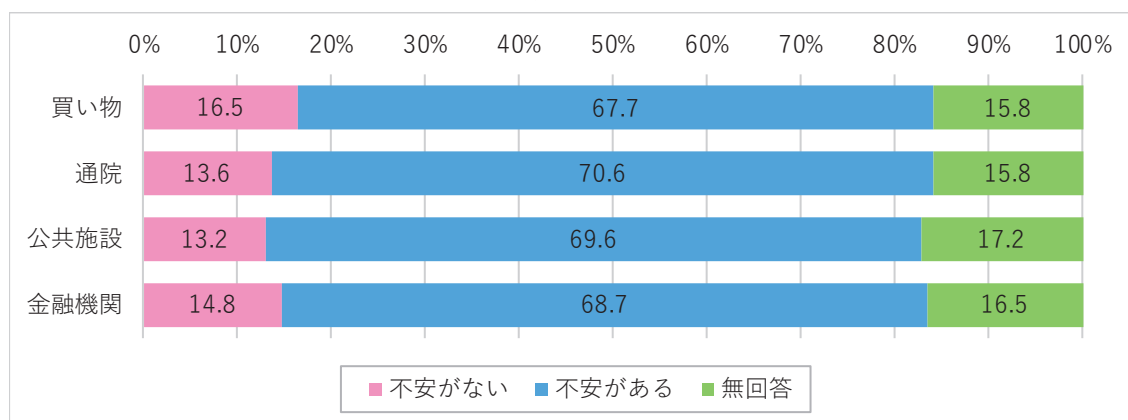
課題3 障害者や高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応

コミュニティバス「くるリン」利用者を対象とした公共交通利用者対象ヒアリング調査では、利用者のうち定時定路線では29.2%、デマンドバスでは55%が65歳以上の高齢者となっています。また、平成27年（2015）年度から実施してきたコミュニティバス利用者アンケートでは、利用者の6～7割程度が自動車運転免許証を保有しておらず、コミュニティバスが高齢者や自動車運転免許証を持たない交通弱者の移動手段として定着していることが各種調査から示されています。

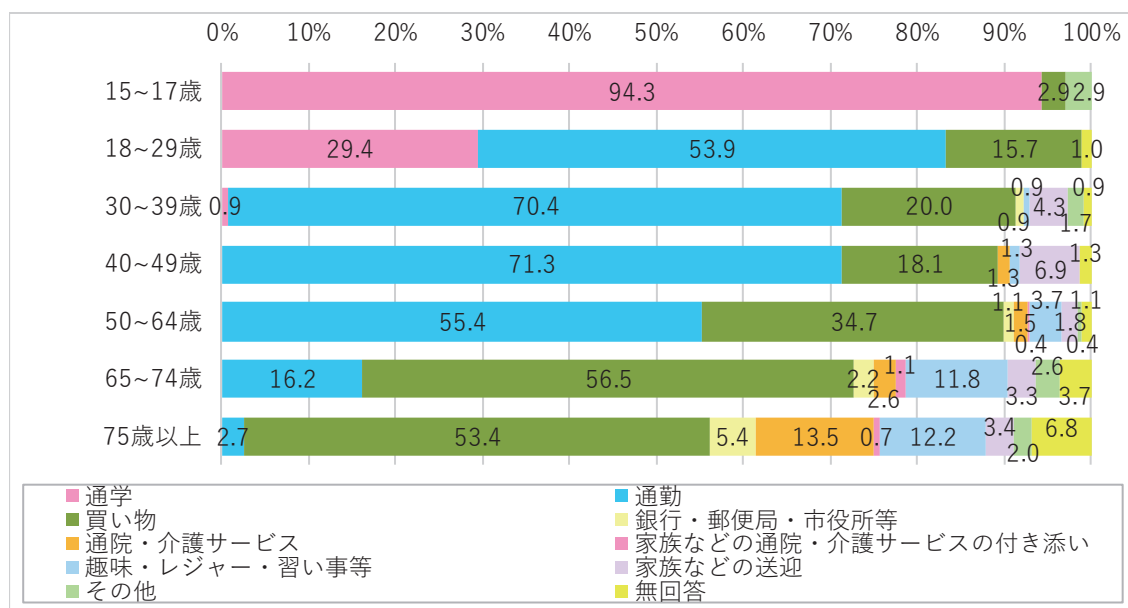
一方、市民対象調査においては、85.4%が自動車運転免許証を保有していると回答しており、将来の外出に対する不安についても、全年齢層では約4割が「不安がない」と回答しています。しかし、「65歳以上」の層では約7割が「不安がある」と回答しており、高齢になるに従い将来的な不安が強くなっています。「深谷市人口ビジョン」の将来人口推計では、平成72（2060）年には高齢化率が42.8%まで上昇することが見込まれており、将来的には高齢者を中心に公共交通の利用意向が高まることが想定されます。高齢者の外出目的は、市民対象調査によると75歳以上では「買い物」が53.4%で最も高く、次いで「通院・介護サービス」で13.5%、「趣味・レジャー・習い事等」で12.2%の順になっており、公共交通が日常生活に必要な施設への移動の足として利用されていることがわかります。

このような調査結果を踏まえつつ、障害者や高齢者等の交通弱者の移動ニーズを捉え、市民の日常生活を支える交通手段として確保していくことが課題となっています。

■将来の外出に対する不安【65歳以上】（市民対象調査再掲）



■一番多い外出目的（市民対象調査再掲）

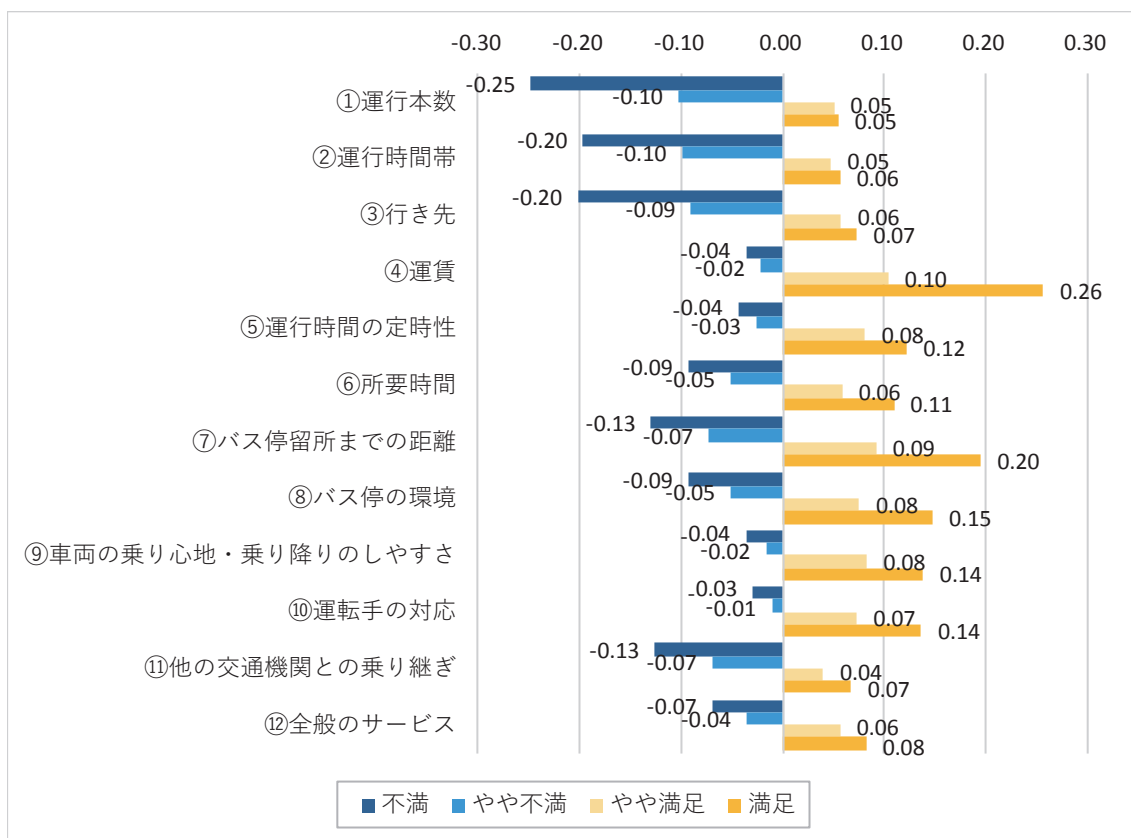


課題4 公共交通機関同士の乗継ぎ利便性や公共交通機関の利用環境の改善

近年、鉄道及び民間路線バスの乗車人員は、横ばいまたは微減傾向になっています。人口減少・少子高齢化が進み、通勤・通学による公共交通の利用が減少していくことが見込まれる中、今後、公共交通を維持するためには、各公共交通機関のサービス水準（運行便数や運行路線等）の向上はもとより、公共交通機関同士の乗継利便性の向上を図る必要があります。

また、バス利用者の中心を占める高齢者が利用しやすくなるよう、バス車両のバリアフリー化やバス停の待合環境（上屋やベンチの設置）整備等、利用環境の充実が求められています。コミュニティバス「くるリン」利用者からは深谷駅での乗継における待合環境の改善を求める意見・要望が多く寄せられており、とりわけ交通結節点におけるバス待ち環境の改善が課題となっています。

■コミュニティバス（定時定路線）に関する満足度（市民対象調査）



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をするための改善

市民対象調査において、バス（民間路線バス及びコミュニティバス「くるリン」（定時定路線））を利用しない理由として、「利用方法が分からないため」「バスの運行ルートが分からないため」「バス停の場所が分からないため」という意見が多く、公共交通に関する情報が得られず利用しなくても利用できない市民が一定数存在しています。公共交通の潜在的な需要を掘り起こすため、利用促進につながる分かりやすい交通ガイドを作成するなど、効果的な情報発信が必要です。

課題6 多様な主体が連携し 公共交通の持続可能性を高める

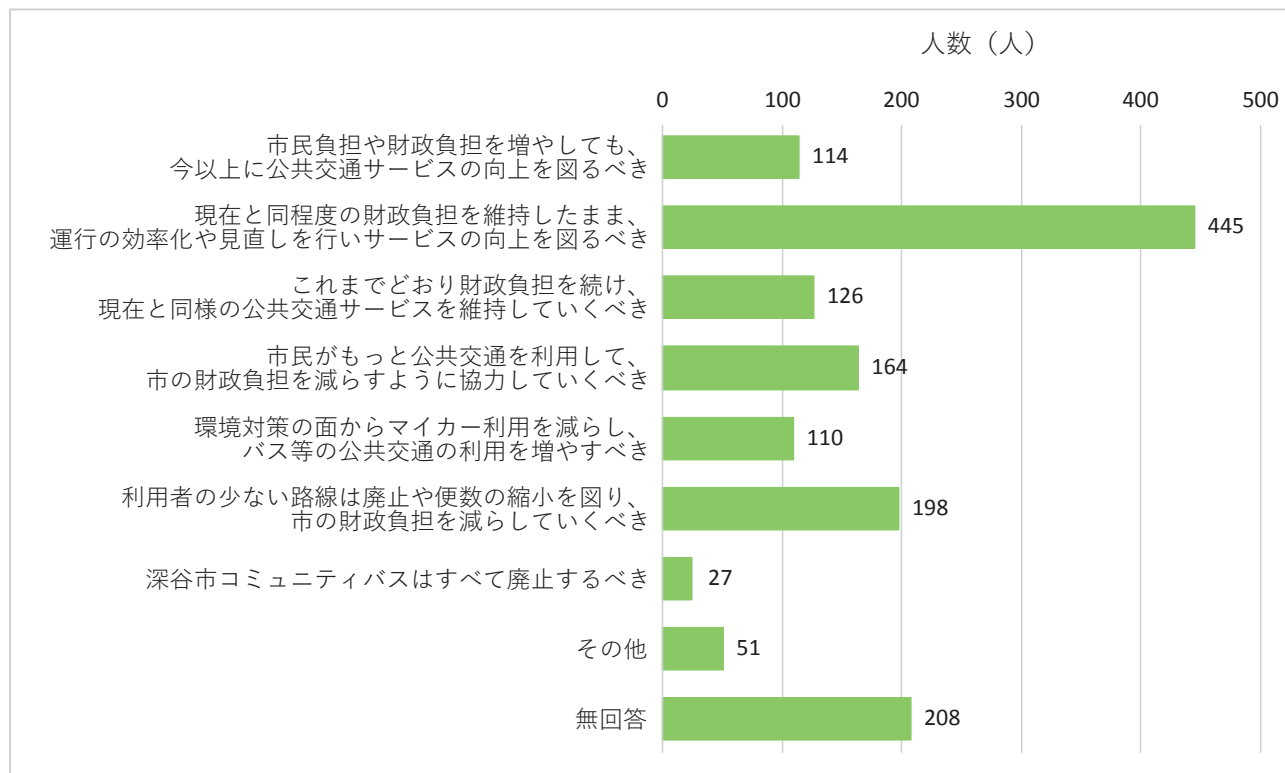
平成29（2017）年度決算において、コミュニティバス「くるリン」の運行経費は約1億1,680万円、運賃収入は約1,460万円、市負担額は9,770万円となっており、収支率は約12.5%になります。県内他自治体におけるコミュニティバスの収支率の平均が22.9%であるのに対し、本市の収支率は相対的に低い水準にあります。

市民対象調査では、公共交通の今後のあり方について、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」（445人）が最も多く、次いで「利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の財政負担を減らしていくべき」（198人）、「市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき」（164人）となっており、市民の間にも過度な財政負担を望まず、効率化や地域の協力により公共交通を改善していくべきとの意識があります。

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

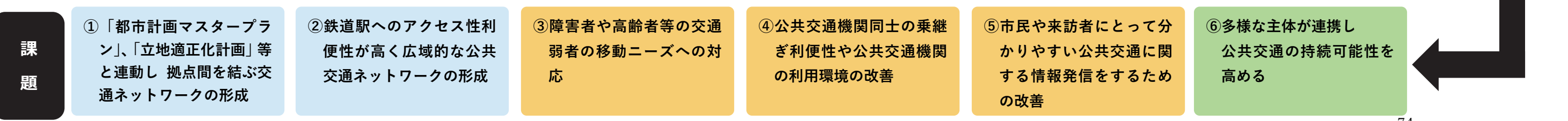
全国的に少子化の影響により税収は伸び悩む一方で、高齢化の進展により社会保障関連経費が増加し、財政状況が益々厳しさを増していくことが予想される中、公共交通に要する経費においても公費や交通事業者による負担に依存するだけでなく、利用者や地域全体の協力のもと多様な主体（NPO法人や地域住民）が連携して持続可能な公共交通のあり方を検討していくことが求められています。

■今後の公共交通のあり方に対する考え



深谷市の地域公共交通の課題のまとめ

	現況・調査結果	課題・対応方策	①	②	③	④	⑤	⑥
地域の状況	○本市は平成 27（2015）年 10 月 1 日現在、総人口が 143、811 人、世帯数が 53、384 世帯で、総人口は平成 12（2000）年をピークに減少する一方で、世帯数は増加傾向。高齢化率は 26.0％で、高齢人口は増加傾向にあるものの、「深谷市人口ビジョン」において平成 45（2033）年から減少に減じる見込みとなっている。	人口減少社会、高齢化に対応したエコ・コンパクトな集約型都市づくりにつながる快適で利便性の高い公共交通ネットワークを形成する。	●					
	○「第 2 次深谷市総合計画 前期基本計画」において、快適で利便性の高いまちづくりの一環として交通アクセスの便利なまちづくりを目指している。「深谷市都市計画マスタープラン」においては、エコ・コンパクトな集約型都市構造の都市の実現を目指している。		●	●				
	○まちづくり動向として、関越自動車道花園 IC の近接地に新たな観光拠点を設置し、地域産業の発展に寄与することを目的とした事業を進行中である。	市内の新たな開発状況等を踏まえた新規バス路線の開設の検討を含め、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを形成する。	●	●				
	○公共交通の現状としては、市内には 2 路線（JR 高崎線、秩父鉄道）が運行しており、鉄道駅は合計 7 駅（JR 高崎線 2 駅、秩父鉄道 5 駅）ある。民間路線バスは、国際十王交通株式会社と武蔵観光株式会社の 2 社が運行しており、深谷駅を拠点に、籠原駅（JR 高崎線）と寄居駅（秩父鉄道）方面を結び運行している。コミュニティバス「くるリン」は、定時定路線とデマンドバスがあり、定時定路線は 4 路線運行し、深谷駅と市内の主要施設を結んでいる。デマンドバスは、市内を 5 エリアに分割して運行している。民間タクシー会社は、3 社運行している。	市内には多様な交通手段があるため、各交通手段の役割分担の明確化及び連携し、市民の利便性の高い交通手段を構築する。	●	●		●		
市民対象調査	○「全年齢階層」において、「現在はひとりでも何とかできるが、将来に不安がある」と約 7 割が回答している。特に「65 歳以上」の層においては、約 8～9 割が「将来に不安がある」と回答している。	高齢者のための交通手段の充実を図る。			●			
	○外出する際に不便を感じる目的地は「鉄道駅」が最も多い。「65 歳以上の層」では「鉄道駅」、「市内の店舗」、「市内の病院」と様々な目的地に対し不便度を感じている。	鉄道駅（深谷駅）、商業施設、医療機関等への交通手段の充実を図る。		●	●			
	○バス（民間路線バス、コミュニティバス「くるリン」定時定路線）は 8.8％の人が利用しているものの、買い物や趣味・レジャー・習い事等の目的で低頻度の利用となり、運行サービスに対する満足度は相対的に低い傾向にある。	バスの利用ニーズと運行サービス水準に乖離があり満足度が低いため、サービス水準の見直しをする。			●			
	○バスを利用するための条件としては、「利用したい運行間隔は 30 分以内」、「利用したいバス停までの移動時間は 5～10 分以内」、「バスの所要時間は 30 分以内」となっている。その他、利用しない理由としては、「利用方法が分からないため」が多い。				●			
	○公共交通に対する不満度が高い項目は、「運行本数」、「運行時間帯」、「バス停留所までの距離」となっている。	公共交通の利用促進を図るため、市民の公共交通に対する不満の改善に向けて検討する。			●			
	○公共交通の取組の方向性は、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が最も多く、次いで「利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の財政負担を減らしていくべき」となっている。	公共交通の持続可能性を高めるため、市民の声を聴きながら、事業費及び運賃体系の見直しをする。						●
	○コミュニティバス「くるリン」の運賃については、「値上げもやむを得ない」（31.9％）が最も高く、次いで「値上げすべきではない」（29.9％）となっている。							●
「くるリン」利用者調査 コミュニティバス	○自動車運転免許証保有状況については、「自動車免許あり」が多い。自動車運転免許証を所有していても、自動車を所有していないためコミュニティバス「くるリン」（定時定路線、デマンドバス）を利用している。	自動車を所有していても公共交通を利用する市民のために、サービス水準を見直し、より利便性を向上させ、利用促進を図る。			●	●		
	○日常的な外出手段では、「くるリン」定時定路線、デマンドバスとも、日常的に公共交通、自転車、徒歩移動をしている人の利用が多い。	買い物や通院等の日常生活における移動手段として利用しやすくなるようサービス水準の充実を図る。			●	●	●	
	○主な利用目的は「くるリン」定時定路線では、「買い物」が最も多く、次いで「通院介護サービス」となる。「くるリン」デマンドバスでは、「通院介護サービス」が多い。	日常生活における移動手段となっているため、サービスを継続するとともに、移動目的を踏まえて、サービス水準の見直しをする。			●	●	●	
	○外出頻度については、コミュニティバス「くるリン」の運行に伴い「外出回数が増えた」と感じている人が多い。	コミュニティバス事業としては、市民の生活の質（外出することができ）を保証するために継続する。			●	●		
公共交通利用者調査	○「くるリン」定時定路線では「65 歳以上」の利用者は 29.2％、「15 歳から 29 歳」の利用者は 17.3％となる。「くるリン」デマンドバスでは、「65 歳以上」の利用者が 55.3％となる。	「くるリン」（デマンドバス）は高齢者の移動手段となっているため、高齢者の移動を支えるため、サービスの質の充実を図る。			●	●		
	○主な利用目的は「くるリン」定時定路線では、「買い物」、「通勤・通学」が多く、「くるリン」デマンドバスでは、「通院・介護サービス」が多い。	日常生活における移動手段となっているため、サービスを継続するとともに、移動目的を踏まえて、サービス水準の見直しをする。			●	●	●	
	○「くるリン」定時定路線の満足度は「満足」と「どちらかと言えば満足」を合わせると 50.0％を占める。改善して欲しいサービスは「運行本数」、「運行ルート」、「運行時間」となる。	運行本数、運行ルート、運行時間等についてサービス水準の見直しをする。			●	●	●	
	○「くるリン」デマンドバスの満足度は「満足」、「どちらかと言えば満足」を合わせると 51.1％を占める。改善して欲しいサービスとしては、「バス停の場所」「バス停の待合環境」である。	バス停の場所、バス停の待合環境について改善に向けて検討する。			●	●	●	



6-2 コミュニティバス「くるリン」の運行課題

現在までのコミュニティバス「くるリン」の運行状況、利用実績、各種アンケート調査等の結果を踏まえ、くるリンに関する課題を整理します。

課題1	交通弱者の増加への対応
課題2	運行方式・運行サービス水準等の見直し・改善
課題3	コミュニティバス「くるリン」の導入目的（役割）の明確化
課題4	広域的な市外への移動につながる深谷駅周辺への移動手段の充実
課題5	公共交通不便地域の解消・改善
課題6	事業の採算性の向上による事業費削減

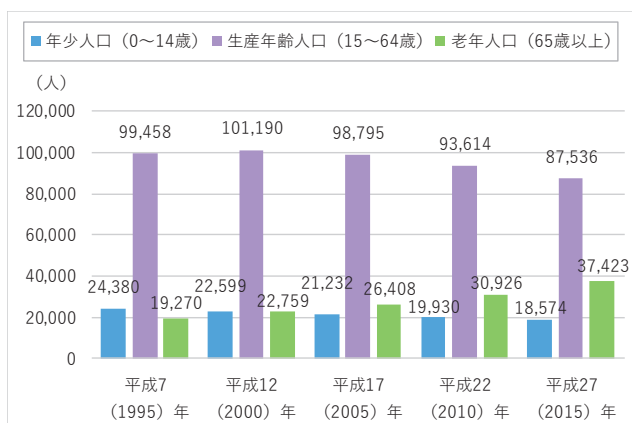
課題1 | 交通弱者の増加への対応

深谷市の総人口は平成27（2015）年10月1日現在（国勢調査）、143,811人となり、総人口は、平成12（2000）年をピークに減少すると想定されています。

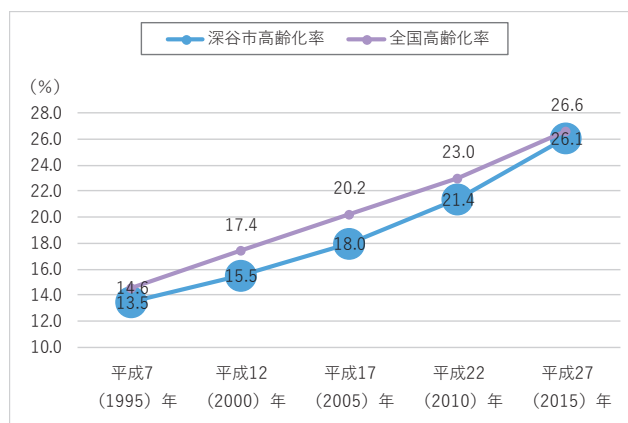
直近の国勢調査では平成27（2015）年の高齢化率は26.1%となり、今後も高齢者数が増加していくことが予想され、加齢による運転困難者の増加への対応が必要となっています。なお、現在のコミュニティバス「くるリン」の利用者の年齢層においても、高齢の利用者が多いため、高齢者にとって必要な交通手段のひとつになっている状況があります。

また、平成29（2017）年の市内の交通事故発生件数は591件となり、内高齢者の比率は16.1%と高く、運転に不安のある高齢者が、自動車運転免許証を返納しても、安心して移動できる交通環境づくりが必要です。

■年齢3区分別人口推移



■高齢化率の推移



〔出典：国勢調査〕

課題2 | 運行方式・運行サービス水準等の見直し・改善

コミュニティバス「くるリン」の利用者数は年々増加傾向にあるものの、コミュニティバス「くるリン」全体で、年間約1億1,680万円の運行に要する経費が必要であり、内運賃収入は約1,460万円となるため、収支率は約12.5%と低く、現行の運行方式・サービス水準を継続的に維持するには行政負担等の面で厳しい状況であります（平成29（2017）年度実績）。

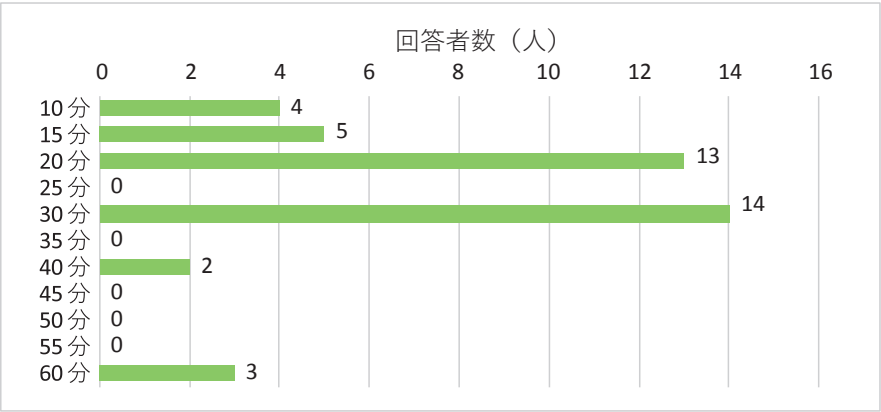
そのため、利用者ニーズや運行の効率性、採算性などを考慮し、現行の運行方式・運行サービスを踏まえつつ、効率性を高める抜本的な見直し・改善が必要です。

（1）運行時間及び運行距離の長さ

コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行ルートは、市の中心的な交通結節点である鉄道駅（JR 深谷駅）、公共施設、病院、スーパー等の主要施設や、住宅地などを結ぶように運行しており、循環コースで運行しているため、1周当たりの所要時間が各コースとも約50分～1時間と長大となり、市民が希望する運行間隔である30分以内の約2倍の時間を要している状況です。

また、運行コースについては、片側から一方向で循環しているため、運行距離が長くなることがあり、目的地への速達性の高いコンパクトな運行コースが求められています。

■希望するバスの1便当たりの所要時間



〔出典：平成29（2017）年度市民対象調査〕

（2）路線の重複

コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）と民間路線バス間の路線の重複及びコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）同士の路線の重複が発生しているため、利用者の取り合いのような状況が発生しています。路線間の重複の解消を図るために、運行ルートを見直すことが必要です。

(3) 運行区間により乗車人員が少ない区間・バス停が目立つ

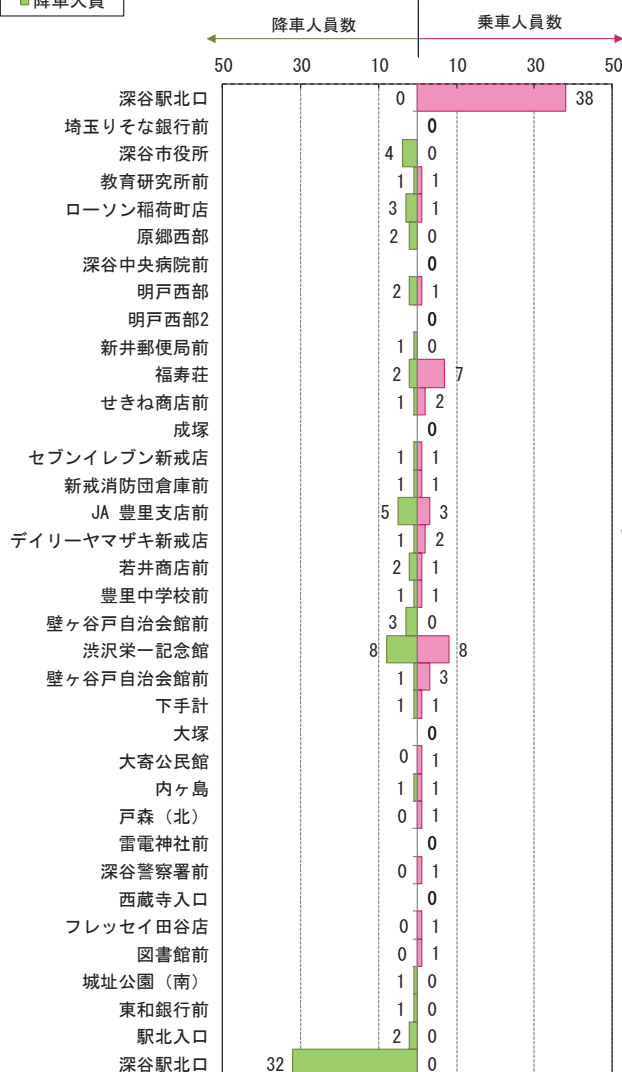
乗降者数は鉄道駅（深谷駅、武川駅）や公共施設（深谷市役所、福寿荘など）、アリオ深谷、深谷赤十字病院及び住宅地で利用が多いものの、全路線とも利用が少ない区間やバス停が目立つため、バス停の位置について見直しが必要です。

■北部定期便

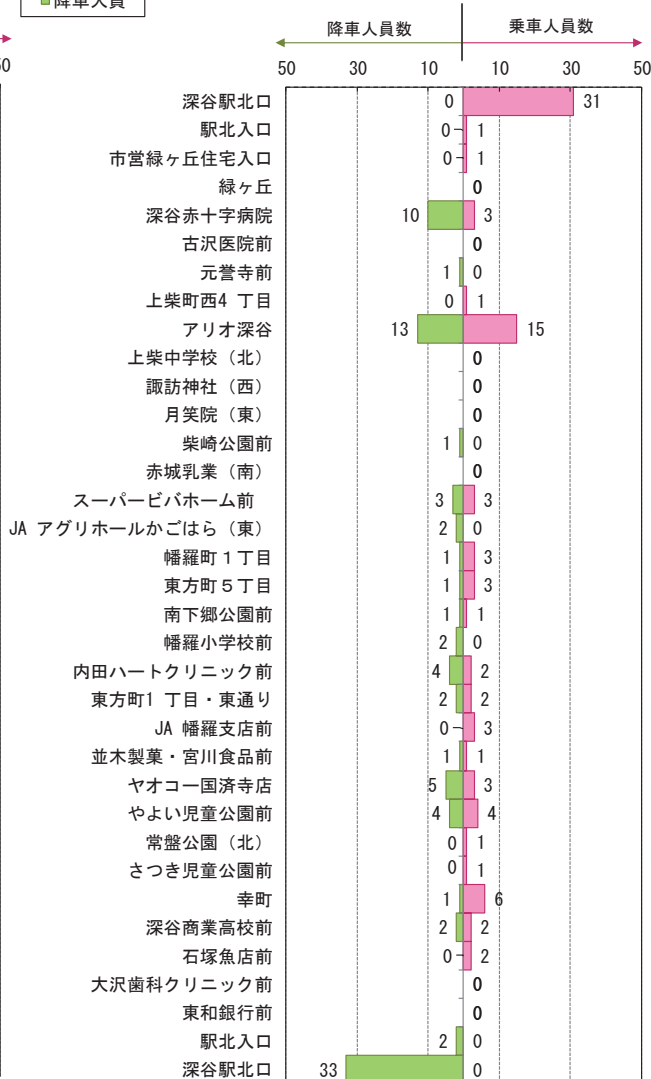
■東循環便



停留所別乗降人員（人）

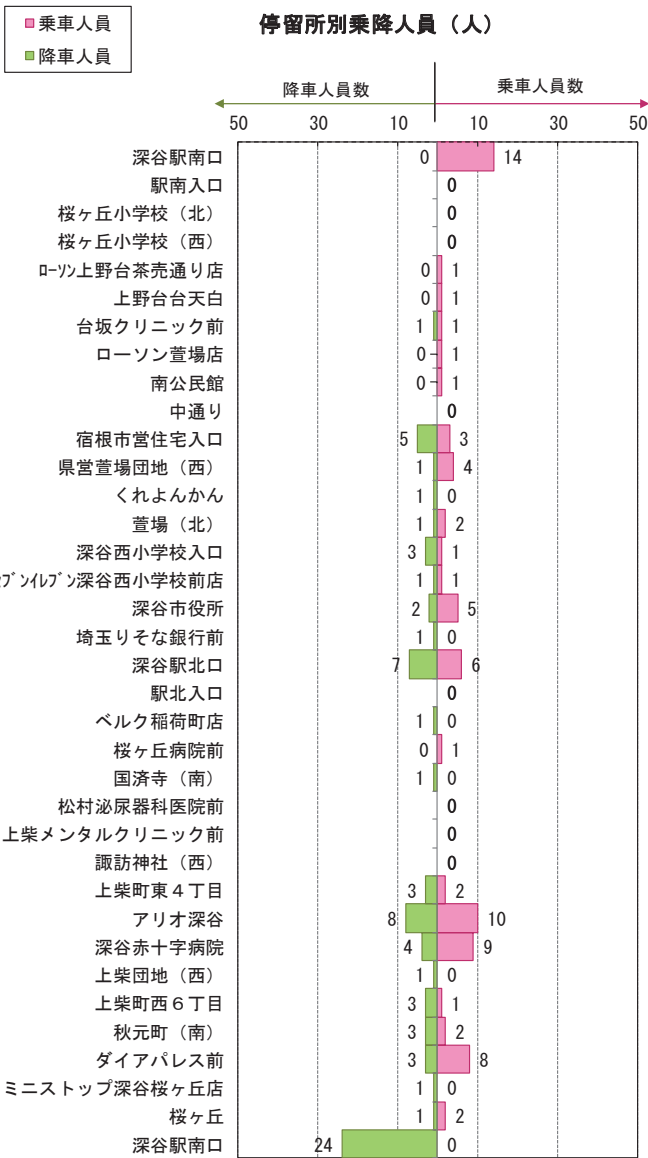


停留所別乗降人員（人）

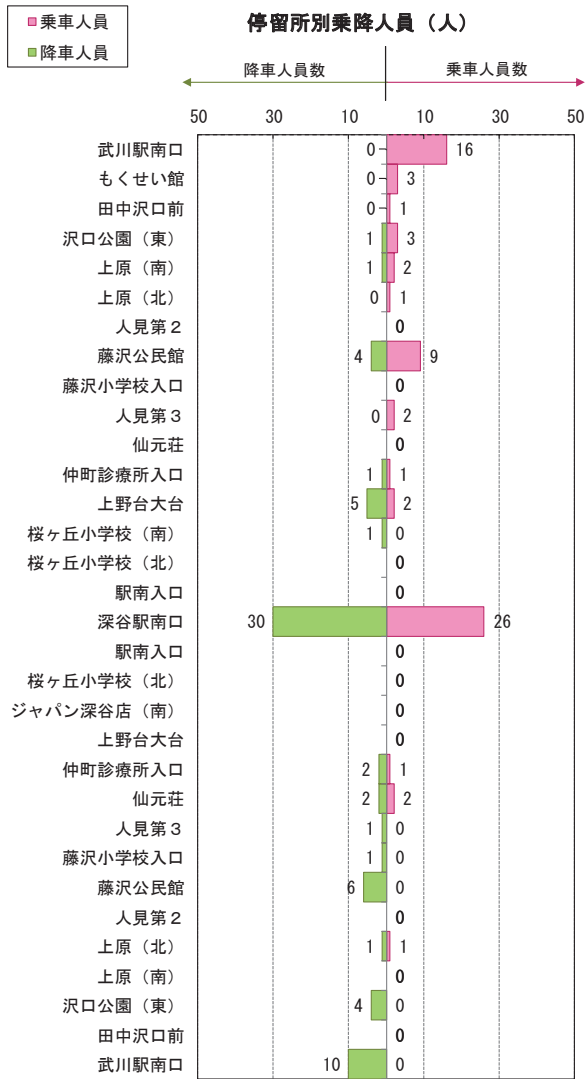


〔出典：平成 30（2018）年度コミュニティバス（定時定路線）利用者対象調査〕

西循環便



南部シャトル便



〔出典：平成 30（2018）年度コミュニティバス（定時定路線）利用者対象調査〕

(4) デマンドバスに1人しか乗車しておらず、運行の効率性が低い

便別の平均乗車人数は、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)が、平成29(2017)年度実績で平均6.53人いるのに対し、コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)は1.02人となり、平成27(2015)年度と比較すると、0.08人減少しており、乗合い(複数人乗車)ができていない状況です。運行経費の効率化及び多くの利用者を輸送するためにも、乗合いを促進すべく、利用促進及び配車の効率化を検討する必要があります。

■路線別1便当たりの平均乗車人数 [単位：人]

	路線名	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度
定時定路線	北部定期便	5.45	5.63	5.73
	東循環便	5.37	5.95	6.47
	西循環便	5.26	6.04	6.96
	南部シャトル便	6.82	7.33	7.01
	全体	5.70	6.22	6.53
	路線名	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度
デマンドバス	北部デマンド	1.06	1.03	0.99
	南部デマンド	1.12	1.06	1.03
	岡部デマンド	1.13	1.03	1.00
	川本デマンド	1.10	1.03	1.03
	花園デマンド	1.08	1.04	1.04
	全体	1.10	1.04	1.02

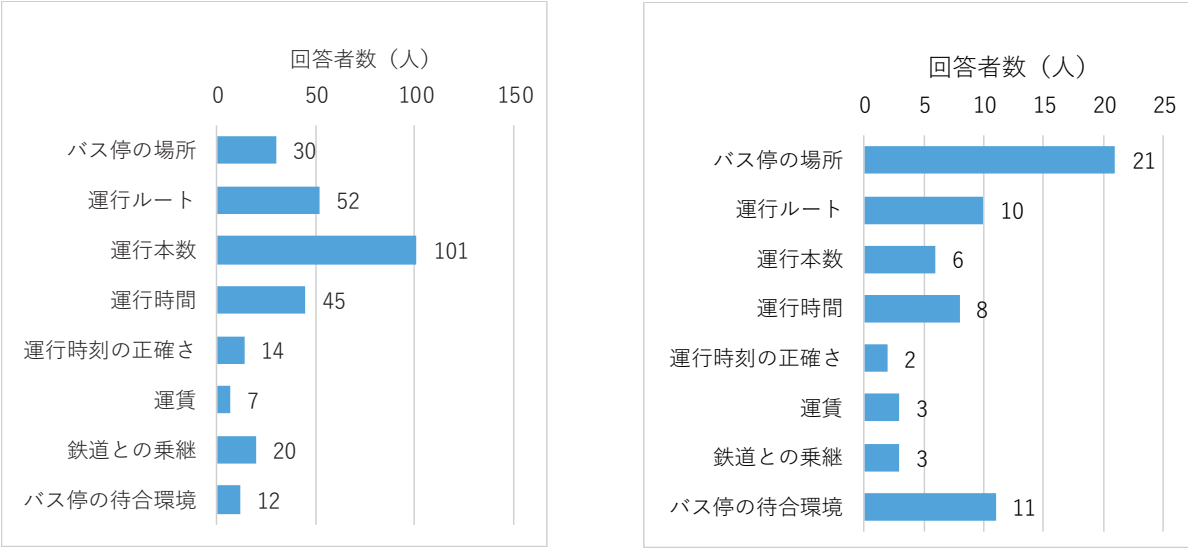
課題3 | 導入目的（役割）の明確化

利用者対象アンケート調査によると、普段出かける目的は、通勤・通学を除くと、買い物、通院が多く、コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）は、運行本数、運行ルート、運行時間等の項目において、ニーズに応えきれていない状況です。コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）は、70歳以上が多く高齢者の移動手段としての必要性は高いため、バス停の場所や待合環境の改善等の課題があります。

そのため、コミュニティバス「くるリン」の見直しに当たっては、改めて既存公共交通機関（鉄道、民間路線バス）との役割分担を図りつつ、コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）とコミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）双方の利用者層や利用目的を明確にした上で、運行ルート（行き先）やダイヤ、バス停の位置等のサービス水準の見直しが必要です。

■コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の改善希望事項

 ■コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）の改善希望事項



〔出典：平成 30（2018）年度コミュニティバス利用者対象調査〕

課題4 | 広域的な市外への移動につながる深谷駅周辺への移動手段の充実

コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の現在の運行ルートにおいても、深谷駅を拠点にネットワークを形成していますが、市民対象調査結果からも、「経由して欲しい場所」として「深谷駅」をはじめ、交通結節点である「駅」があげられています。バスの乗継利用は少ない状況ではありますが、公共交通機関相互の連携を図りつつ、引き続き、深谷駅を中心とした交通ネットワークの一部を担う必要があります。

■バスで経由して欲しい場所

施設名		人数(人)
1	深谷駅(JR高崎線)	17
2	籠原駅(JR高崎線)	10
3	アリオ深谷	4
4	岡部駅(JR高崎線)	3
4	熊谷駅(JR高崎線,秩父鉄道)	3
4	公民館	3

〔出典：平成29(2017)年度市民対象調査〕

課題5 | 公共交通不便地域の解消・改善

市内には、コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)が運行しており、交通空白地域は発生していませんが、岡部駅周辺は、地域拠点であるとともに人口が集積しているにもかかわらずバスが運行していない交通不便地域となっています。人口が集積しているエリアにおいては、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)を運行し、効率的にボリューム感をもって地域住民の移動を支えていけるようにする必要があります。

課題6 | 事業の採算性の向上による事業費削減

コミュニティバス「くるリン」の財政状況は厳しく、地域住民の移動手段として持続可能性を高めることを視点に運賃体系の見直し、運行経費の効率化等を検討する必要があります。特に、乗車人員の約4割(コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)36.3%、コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)46.3%)が、1日当たり複数回乗車をしているため、利用者の利便性を踏まえつつ、受益者負担の適切性の視点から、サービス享受量に応じた適正な運賃体系を導入する必要があります。

■平成29(2017)年度収支状況

	定時定路線	デマンドバス	合計
運行経費(円)	60,798,519	56,042,009	116,840,528
運賃収入(円)	11,747,304	2,879,196	14,626,500
市負担額(円)	48,132,575	49,601,874	97,734,449
国庫補助金(円)	1,786,000	3,561,000	5,347,000
収支率(%)	19.3	5.1	12.5

第7章 計画の基本方針・目標・施策

7-1 計画の基本方針

「第2次深谷市総合計画 前期基本計画」では、「元気と笑顔の生産地 ふかや」を将来都市像に掲げ、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、基本的方向として「生活インフラが整い、かつ生活の拠点と産業の拠点が交通網で結ばれることで、人とモノが安全・快適に移動でき、相乗効果が生み出されるまちを目指す」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の方針として目指し、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都市のインフラとして機能することが期待されています。また、公共交通は高齢者や自動車運転免許証を持たない交通弱者が商業施設や医療機関等身近で生活に必要な施設への移動を支援し、安心して快適な生活を支える役割も担っています。

しかしながら、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。将来的に公共交通サービスを維持していくためには、市民・行政・交通事業者がそれぞれの立場で協力し、持続可能なあり方を検討することが必要になっています。

このような現状を踏まえ、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」まちづくりを進めるため、「**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**」を基本方針に本計画を推進していくこととします。

第2次深谷市総合計画 前期基本計画 将来都市像

元気と笑顔の生産地 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**

7-2 計画の目標

本計画の基本方針を実現するため、4つの目標を定め本計画の事業を展開していきます。

目標1

まちづくりのインフラとなる公共交通ネットワークの形成

「第2次深谷市総合計画 前期基本計画」、「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。

市民にとって質の高い生活を維持するためにも、「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、市外への移動も視野に入れて広域的な結び付きを強化する公共交通ネットワークの形成を目指します。

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

公共交通サービスは、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・充実に努め、市民の生活の質や暮らしやすさの向上を目指します。

目標3

公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり

高齢者の自動車運転免許証の返納促進、自家用車への過度な依存傾向等の社会的な課題の解決を目指し、公共交通サービスの質の向上や鉄道やバスなど公共交通に関す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育成します。

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。

目標4

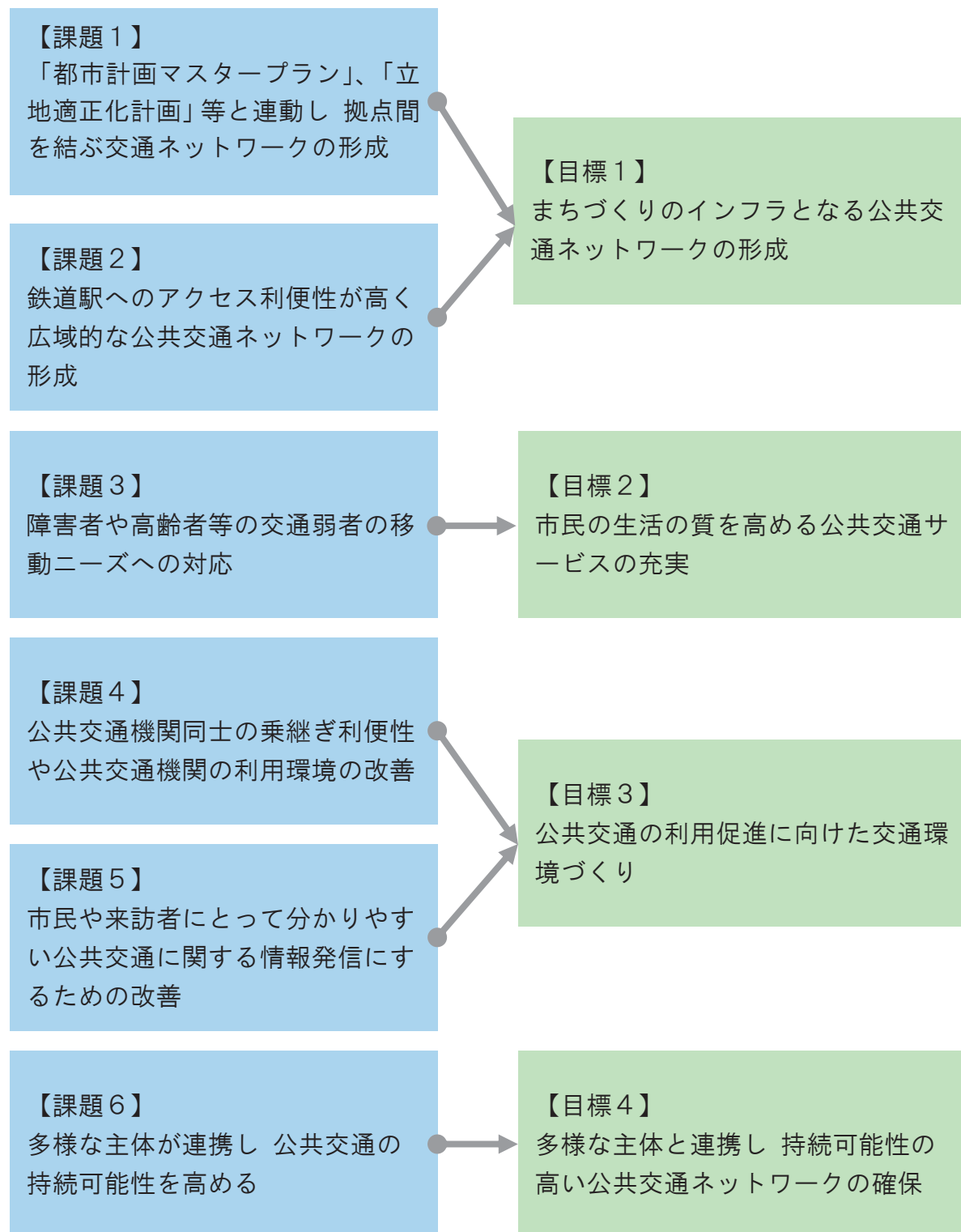
多様な主体と連携し 持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保

人口減少、急速に進む少子高齢化社会において重要性が増す公共交通を、将来にわたり維持し続けるため、地域住民・交通事業者・行政等、多様な主体の適正な役割分担のもと連携を図ることにより、地域の特性に合った、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。

■課題と目標

【基本方針】

市民の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



7-3 公共交通網の将来像

1 公共交通網再編の方針

「7-1 計画の基本方針」で掲げている「市民の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」に向け、公共交通網の再編を推進するに当たり方針を定めます。

方針1 | まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開

公共交通は、市民の通勤・通学、買い物、通院などといった移動手段としての役割だけでなく、地域活性化のために不可欠な社会インフラとしても位置付けられるため、「深谷市都市計画マスタープラン」で掲げている将来都市像（「誇りと愛着をもてる 田園交流都市 ふかや」）と連携を図りながら、サービスを提供していくことが重要です。

また、深谷市では「深谷市立地適正化計画」を策定し、コンパクトシティの形成を目指しているため、深谷駅、都市拠点（商業施設や医療施設）や地域拠点間を結ぶ移動手段の充実など地域公共交通サービスの展開を目指します。

方針2 | 公共交通機関の機能分担の明確化と連携強化

深谷市では、鉄道や、民間路線バス、タクシーといった多様な公共交通が運行されているため、コミュニティバスだけの個別・局所的な対応ではなく、既存公共交通機関との共存・連携と役割分担を図ります。

市の公共交通の中心である深谷駅を中心にし、多様な交通手段を集積させ、深谷駅を拠点に乗継ぐことで市内多方面に移動ができる面的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

方針3 | 都市の課題・地域の実情に即した利便性・効率性の高い地域公共交通の実現

少子高齢化、人口減少等の都市の課題・各地域の実情等を考慮しつつ、市民にとって質の高い生活を保障するために、利便性の高い公共交通システムとすべくサービスの充実を目指します。

また、現在の社会情勢を踏まえながら、持続可能性の高い、公共交通システムのあり方を検討します。

2 各公共交通の役割

公共交通網の再編に向けて、市内の各種公共交通を位置付けます。

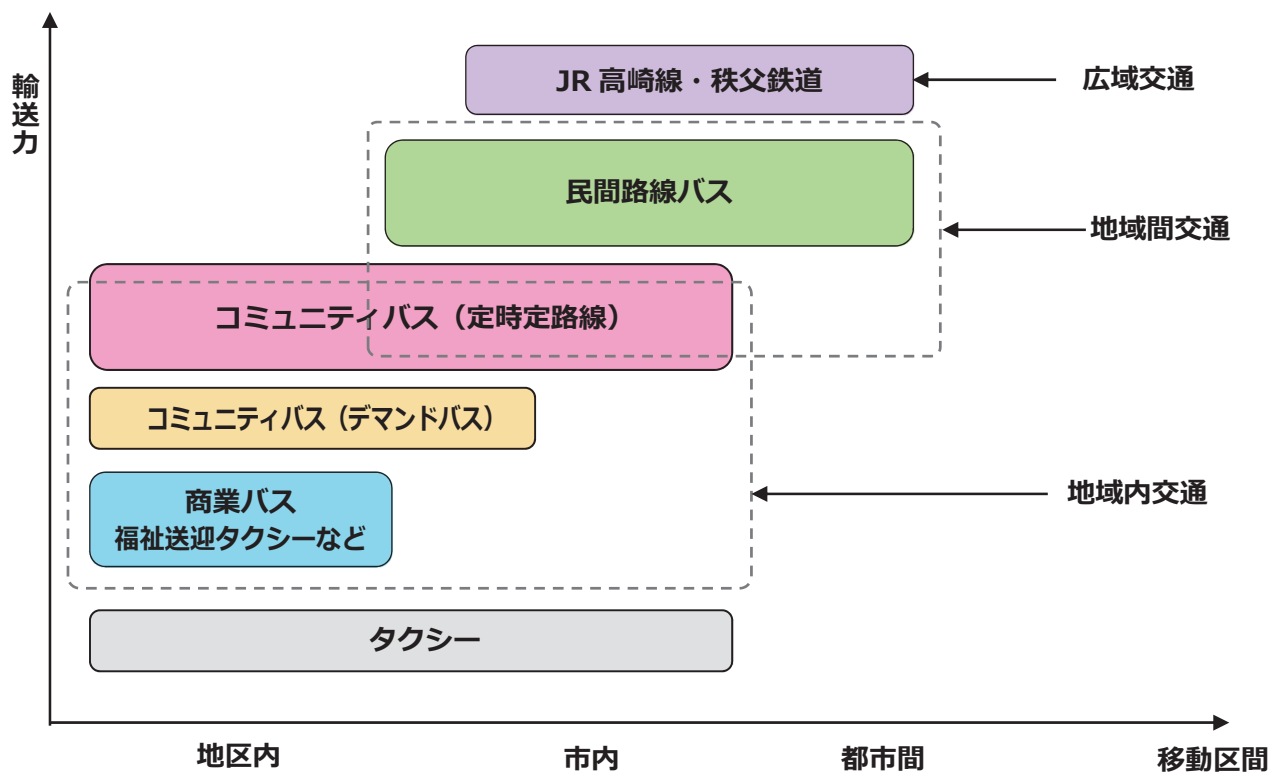
本市域の公共交通ネットワークは、JR 高崎線・秩父鉄道、民間路線バス、コミュニティバス「くるリン」(定時定路線、デマンドバス)、タクシーを中心に機能分担を図り、各々の役割の中で、深谷駅、都市拠点、地域拠点間を結びます。

また、深谷駅を中心にこれらの交通手段を乗継ぐことができるようにすることで、面的なネットワークを形成します。

区分		交通手段	位置付け・役割	移動区間※			
				都市間	市内	地区内	
広域交通	幹線	JR 高崎線 秩父鉄道	・熊谷市、寄居町等の周辺都市の各地や東京方面をつなぐ比較的長距離の広域的な公共交通として位置付けます。 【乗継拠点】深谷駅、岡部駅、武川駅	◎	○	△	
		民間路線バス	・熊谷市や周辺都市の各地をつなぐ比較的中距離の公共交通として位置付けます。 【乗継拠点】深谷駅	○	◎	○	
地域間交通	支線	コミュニティバス 「くるリン」 (定時定路線)	・民間路線バスが運行していない地域において深谷市内の各拠点間をつなぐ比較的近距离の公共交通として位置付けます。 ・移動ニーズの高い鉄道駅や主要な商業施設、医療機関等を経由し、需要密度の高い地域に対応します。 【乗継拠点】深谷駅、岡部駅、武川駅	×	◎	○	
地域内交通		コミュニティバス 「くるリン」 (デマンドバス)	・その他交通手段が運行しない地域における移動手段を確保し、交通空白地域を解消するための公共交通として位置付けます。 ・地域の身近な足として、需要密度が低い地域における商業施設、医療機関、公共施設等生活に必要な施設への移動手段を担います。 【乗継拠点】各運行エリアの主要拠点	×	△	◎	
		補完交通	商業施設送迎バス、福祉送迎タクシー等	・商業施設送迎バス等は、特定の移動を支える役割を担います。	×	△	△
		その他	タクシー	・個別のニーズに柔軟に対応し、市全域で高い移動サービスを担います。	△	○	○

※移動区間：利用者の移動（◎：多い、○：やや多い、△：少ない、×：無い）

■地域公共交通システムの機能分担イメージ



■機能分類

分類	機能
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。
地域間交通	近隣市町と市内の拠点又は市内の拠点と拠点間を結ぶ路線で、地域の交流を支える公共交通のこと。広域交通に比べ、比較的近距离の移動を担う。
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。
幹線	深谷市と周辺都市間を結ぶ公共交通で深谷市の公共交通網の骨格をなす重要路線のこと。鉄道、民間路線バスを指す。
支線	市内の地域の足として各所を結ぶ路線であり、民間路線バスがカバーしきれない地域の移動を補完し、深谷市全体を広く網羅する路線のこと。
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。

3 公共交通ネットワーク再編イメージ

「1 公共交通網再編の方針」及び「2 各公共交通の役割」を踏まえ、今後の地域公共交通再編の方向性と再編後のイメージを示します。現在の地域公共交通の利用実態を加味しつつ、幹線と支線、地域間交通と地域内交通を緊密に接続し面的なネットワークの形成を目指します。

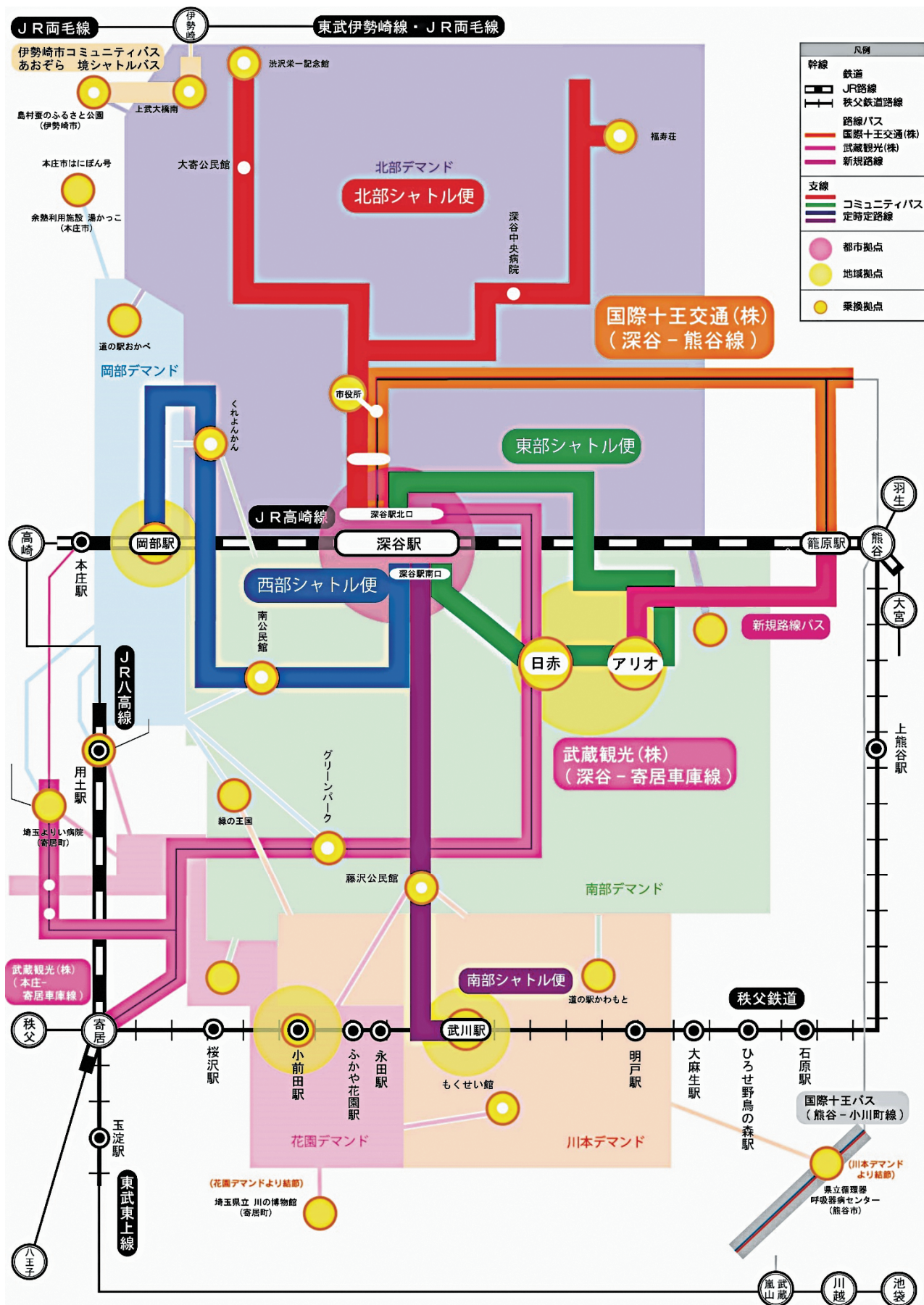
■公共交通網形成のポイント

- 深谷駅を幹線、支線との交通結節点とし、各拠点間（上柴地区、岡部駅周辺、武川駅周辺、小前田駅周辺）へ向かう路線を放射状に形成する。
- 「幹線」となる鉄道、民間路線バスは現状の路線を維持し、公共交通の骨格を形成する。
- 「支線」となるコミュニティバス「くるリン」は、幹線を補完する路線として民間路線バスがない地域を運行し、路線の重複を可能な限り行わない。
- コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）は、現状の利用実態や生活圏域を考慮しつつ、民間路線バスが運行していない「深谷駅－市北部地域間」、「深谷駅－上柴地区間」、「深谷駅－岡部駅周辺間」、「深谷駅－武川駅周辺間」を運行し、地域間を結ぶ路線に再編する。
- コミュニティバス「くるリン」（デマンドバス）は、引き続き民間路線バス、コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）が運行していない地域をカバーし、広く面的な公共交通ネットワークを形成する。
- 「地域間交通」沿線の主要施設には「地域内交通」との乗換拠点を設け、住宅地や集落から各拠点へのアクセス性を確保する。

■各公共交通の方向性

交通手段	路線名	方向性
鉄道	JR 高崎線	首都圏や高崎方面への都市間移動を担う。
	秩父鉄道	秩父方面や熊谷方面への都市間移動及び花園、川本地区間の地域間移動を担う。
民間路線バス	深谷駅～熊谷駅線	都市拠点（深谷駅）を起点に JR 高崎線以北の沿線地域における熊谷市方面への都市間移動を担う。
	深谷駅～寄居車庫線	都市拠点（深谷駅）と地域拠点（小前田駅周）間を結ぶとともに寄居町方面への都市間移動を担う。
コミュニティバス 「くるリン」（定時定路線）	（新）北部シャトル便 （北部定期便）	都市拠点（深谷駅）を基点に深谷駅と深谷市役所、市立図書館等の公共施設や分散する住宅地を結ぶ。
	（新）東部シャトル便 （東循環便）	都市拠点（深谷駅）と地域拠点（アリオ深谷、深谷赤十字病院）を結ぶ。市内の主要な医療機関、商業施設への移動を担う。
	（新）西部シャトル便 （西循環便）	都市拠点（深谷駅）と地域拠点（岡部駅）を結ぶ。両拠点の中心である駅への移動を担う。
	（新）南部シャトル便 （南部シャトル便）	都市拠点（深谷駅）と地域拠点（武川駅）を結ぶ。両拠点の中心である駅への移動を担う。
コミュニティバス 「くるリン」（デマンドバス）	北部、南部、岡部、川本、花園	住宅地や集落と地域拠点や生活拠点（商業施設、医療機関、公共施設）を結ぶ。

■ 深谷市公共交通ネットワークイメージ



7-4 コミュニティバス「くるリン」運行再編に関する方針

「7-3 公共交通網の将来像」の実現に向けて、コミュニティバス「くるリン」の運行再編に関する方針を定めます。なお、具体的な再編案は別に「コミュニティバス「くるリン」再編計画」を定めます。

1 基本方針（運行目的）

（1）市民の移動手段の充実

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。交通弱者を主な対象にサービス水準を検討します。

（2）地域間交流の促進及びコンパクトシティ形成への寄与

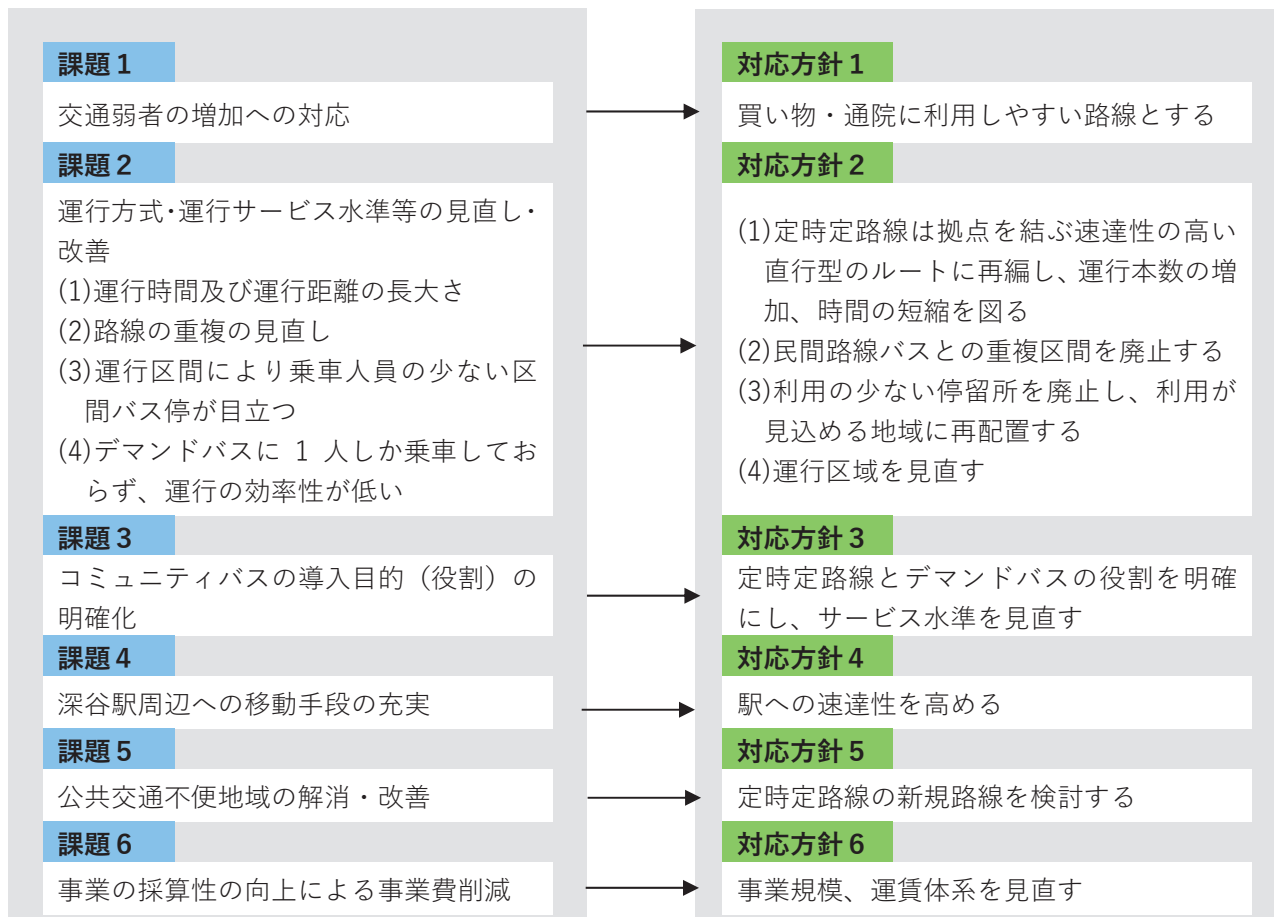
市内の主要な交通結節点となる駅、商業拠点、医療機関と住宅地など市内各地の移動を円滑にすることにより、地域間の結び付きを強め、市民の生活の質を保証しつつ、コンパクトシティの形成に寄与することを目指し、運行ルート等を検討します。

（3）鉄道・民間路線バス等の補完

深谷市の地域公共交通網においてコミュニティバスが担う役割は、交通事業者による鉄道・民間路線バスが運行していない地域を補完する「支線」と位置付けます。

2 コミュニティバスの課題への対応方針

「6-2 コミュニティバス「くるリン」の運行課題」への対応方針を整理します。

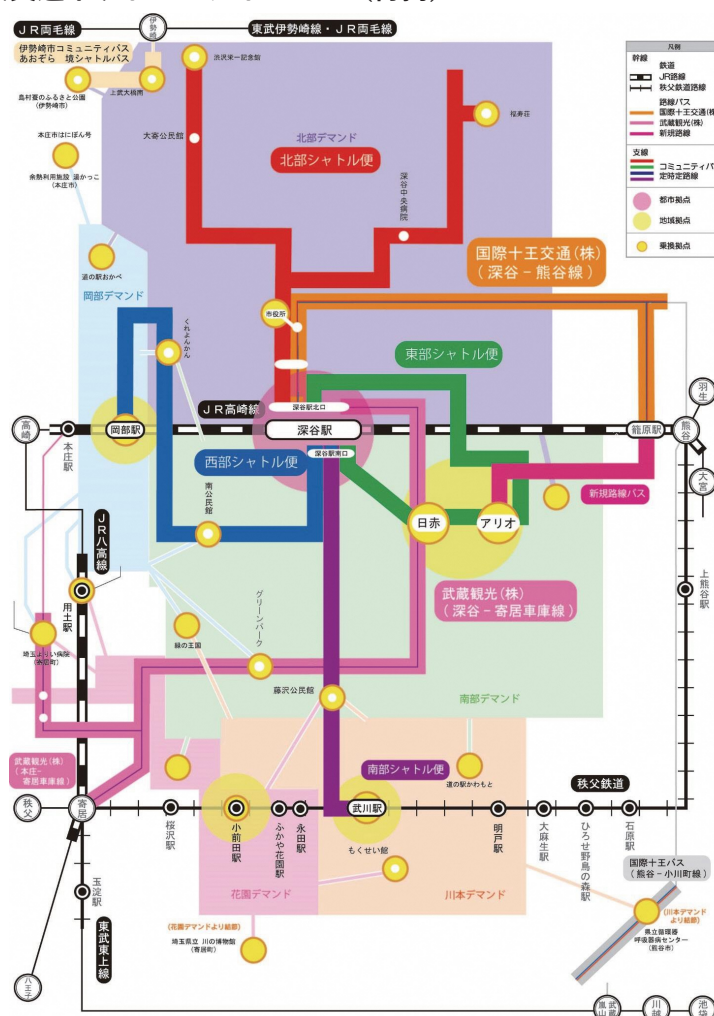


3 コミュニティバス路線再編案

コミュニティバス路線再編案の概要を示します。基本方針の実現と課題の解決を目指し再編を実施しますが、具体的な検討は「コミュニティバス「くるリン」再編計画」で行います。

路線名	主な経由地	検討項目
(新)北部シャトル便 (北部定期便)	深谷駅、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、深谷中央病院、福寿荘	・循環型からシャトル型への移行 ・1便当たりの運行時間の短縮 ・車両サイズの適正化
(新)東部シャトル便 (東循環便)	深谷駅、深谷赤十字病院、アリオ深谷	・民間路線バス、西循環便との重複区間の解消 ・循環型からシャトル型への移行 ・1便当たりの運行時間の短縮、運行本数の増加
(新)西部シャトル便 (西循環便)	深谷駅、くれよんかん、南公民館、岡部駅	・岡部駅への運行 ・循環型からシャトル型への移行 ・1便当たりの運行時間の短縮、運行本数の増加
(新)南部シャトル便 (南部シャトル便)	深谷駅、深谷ビッグタートル、藤沢公民館、武川駅	・車両サイズの適正化
北部、南部、岡部、川本、花園デマンド		・運行区域の変更 ・車両の適正化

■深谷市公共交通ネットワークイメージ（再掲）



7-5 深谷市地域公共交通網形成計画体系

【基本方針】

市民の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

目標 1 まちづくりのインフラとなる公共交通ネットワークの形成

- 施策 1.1 路線バスの確保・維持
- 施策 1.2 コミュニティバス「くるリン」(定時定路線)の運行再編
- 施策 1.3 鉄道の利便性向上
- 施策 1.4 交通結節機能の整備

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

- 施策 2.1 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行見直し
- 施策 2.2 円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究
- 施策 2.3 地域主体で運行する公共交通の調査・研究

目標 3 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり

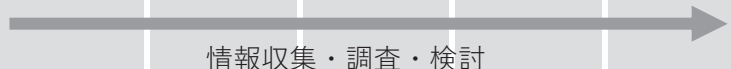
- 施策 3.1 バス利用環境の充実
- 施策 3.2 鉄道利用環境の充実
- 施策 3.3 サイクルアンドライドの促進
- 施策 3.4 公共交通の利用に関する情報提供
- 施策 3.5 モビリティマネジメントの推進

目標 4 多様な主体と連携し 持続可能性の高い公共交通ネットワークの確保

- 施策 4.1 コミュニティバス「くるリン」への協賛事業の促進
- 施策 4.2 コミュニティバス「くるリン」の運賃見直し

7-6 目標を実現するための施策

4つの目標に基づいて14の施策を設定し、計画の実現に努めていきます。

目標1		まちづくりのインフラとなる公共交通ネットワークの形成				
施策1.1		路線バスの確保・維持				
目的		地域間や近隣市町への移動を担う路線バスの利便性の向上を目指すため、路線バスの確保・維持に取り組みます。また、まちづくりを牽引する新規路線バスの参入に向け、交通事業者への働きかけをします。				
内容		●交通事業者との協議を通じ、運行便数の増便やダイヤの充実を働きかけるとともに、現行の路線バスルートの変更等、運行の効率化も働きかけていきます。 ●新規路線バスの参入や誘致を促進するため、交通事業者等の相談に積極的に対応していきます。 ●現行の路線バスを維持・確保するため、「県北都市間路線バス維持対策協議会」と協議し、補助を継続して実施します。				
実施主体		交通事業者（バス）、深谷市、近隣市町（県北都市間路線バス維持対策協議会）				
スケジュール	実施項目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	1.1 路線バスの確保・維持のための方策					
施策1.2		コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行再編				
目的		地域住民の移動実態や移動ニーズを踏まえ、日常的な移動手段となっているコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行を継続するとともに、交通ネットワーク全体を充実させる視点から、路線の再編を図ります。				
内容		●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。 ●現在、路線バス及びコミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行がないエリアのうち、人口が集積しており、地域住民の移動ニーズが発生する可能性のあるエリアにおいては、新規路線の開設を検討します。				
実施主体		交通事業者（バス）、深谷市				
スケジュール	実施項目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	1.2 コミュニティバス「くるリン」（定時定路線）の運行再編					

施策 1.3		鉄道の利便性向上				
目的	市内の鉄道（JR 高崎線、秩父鉄道）は、日常生活における移動及び広域的な移動の両側面から重要な交通手段であるため、さらに、運行便数の増便・接続改善等の充実を働きかけます。					
内容	●東日本旅客鉄道株式会社（ＪＲ東日本）に対し、埼玉県や「高崎線沿線地域活力維持向上協議会」等を通じて、利便性向上に関する要望活動を継続して実施します。					
実施主体	交通事業者（鉄道）、深谷市、近隣市町（高崎線沿線地域活力維持向上協議会）					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	1.3 鉄道の利便性向上	状況把握・要望活動・調整				

施策 1.4		交通結節機能の整備				
目的	「都市計画マスタープラン」等で定める都市拠点、地域拠点、交流・連携拠点、鉄道駅等の市内の主要拠点間の移動を円滑にする交通ネットワークの形成と並行し、各交通結節点における機能性を整理・検討し、必要に応じて整備を実施します。					
内容	●交通結節点へ乗り入れをするバス路線やダイヤの連絡等の充実を図ります。 ●交通結節点におけるバス停上屋やベンチ等の設置など、バスを待つための環境の充実を図ります。					
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	1.4 交通結節機能の整備	検討・改善実施				

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

施策 2.1

コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行見直し

目的

民間路線バス、コミュニティバス(定時定路線)が運行しない地域における移動手段を確保し、公共交通空白地域を解消するために、コミュニティバス(デマンドバス)を運行します。地域住民にとって、利便性の高い交通手段にするため、サービス水準の見直しをします。

内容

- 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。

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	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
2.1 コミュニティバス「くるリン」(デマンドバス)の運行見直し	検討、計画、準備		実施、効果検討		

施策 2.2

円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究

目的

今後さらに増加すると想定される高齢者、自動車運転免許証の返納者等の円滑な移動を実現するため、交通手段のあり方を調査・研究します。

内容

- 高齢者、障害者、自動車運転免許証の返納者等が今まで以上に公共交通の利用がしやすくなるよう、福祉施策や他の施策との連携した取組等の先進事例をもとに研究をします。

実施主体

交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、深谷市

スケジュール

実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
2.2 円滑な移動に資する支援のあり方の調査・研究	情報収集・調査・検討				

施策 2.3	地域主体で運行する公共交通の調査・研究					
目的	地域における交通・移動に関する課題は多様であるため、現行のコミュニティバス（デマンドバス）よりも、より地域住民のニーズに即したきめ細やかな移動支援ができるよう、地域住民の移動実態や移動ニーズに合った交通手段の実現に向け調査・研究します。					
内容	●地域におけるきめ細やかな移動ニーズに対応するため、地域住民等が主体となって計画・参画する公共交通の導入方法について、先進事例をもとに研究をします。					
実施主体	深谷市					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	2.3 地域主体で運行する公共交通の調査・研究	情報収集・調査・検討				

目標 3

公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり

施策 3.1

バス利用環境の充実

目的

バス（民間路線バス、コミュニティバス（定時定路線））を利用しやすくするため、バス車両やバス停等の利用環境の充実を図ります。

内容

- コミュニティバス（定時定路線）のバス停上屋やベンチ等の設置状況について調査し、環境整備が必要なバス停のリストアップ及び整備に取り組みます。
- バスが来るまで待つことができる「バスまちスポット」に関する情報を発信し、利用を推奨します。
- 交通事業者（民間路線バス）に対し、高齢者等が乗降しやすいノンステップバスの導入を推奨します。

実施主体

交通事業者（バス）、深谷市

スケジュール

実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
3.1 バス利用環境の充実	調査・検討・実施・効果検証				

施策 3.2

鉄道利用環境の充実

目的

鉄道とバス、バス間の主要な乗継場所となる市内の鉄道駅の利便性向上を図るため、バリアフリー化、誘導サイン等の利用環境の充実を図ります。

内容

- 交通事業者（鉄道）と協議をしながら、鉄道駅のバリアフリー化、誘導サインの充実、ベンチの設置等の環境整備に取り組みます。

実施主体

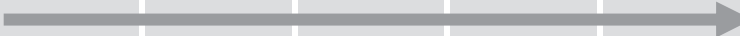
交通事業者（鉄道）、深谷市

スケジュール

実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
3.2 鉄道利用環境の充実	調査・検討・実施・効果検証				

施策 3.3	サイクルアンドライドの促進					
目的	バス停までの距離が遠い地域におけるバスの利便性を保証するため、バス停付近に駐輪場等の整備を検討します。					
内容	●コミュニティバス(定時定路線)のバス停において、地域住民の意向を把握し、利用者のための駐輪場の設置を検討し、必要に応じて社会実験を実施します。					
実施主体	交通事業者（バス）、深谷市					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	3.3 サイクルアンドライドの促進	■■■■▶ 検討・計画	▶ 社会実験、効果測定、検証			

施策 3.4	公共交通の利用に関する情報提供					
目的	公共交通の利用に対する負担感を軽減し、利用促進を図るため、バスの運行ルートや時刻表等、利用者が必要とする情報を一元的に分かりやすく提供することを目指します。					
内容	●「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。					
実施主体	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、深谷市					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	3.4 公共交通の利用に関する情報提供	▶ 検討・実施・効果検証				

施策 3.5	モビリティマネジメントの推進					
目的	公共交通の利用促進を図るため、市民が日頃から公共交通の利用を心がけ、利用する習慣を身につけることを目指し、路線バス、コミュニティバス(定時定路線・デマンドバス)に対する周知・啓発を図ります。					
内容	●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。					
実施主体	交通事業者(鉄道、バス)、深谷市					
スケジュール	実施項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
	3.5 モビリティマネジメントの推進	 検討・実施・効果検証				

7-7 評価指標

本計画の推進と適切な進行管理及び目指す地域公共交通網の確実な形成に向け、全体の達成状況を評価する評価指標を設定します。

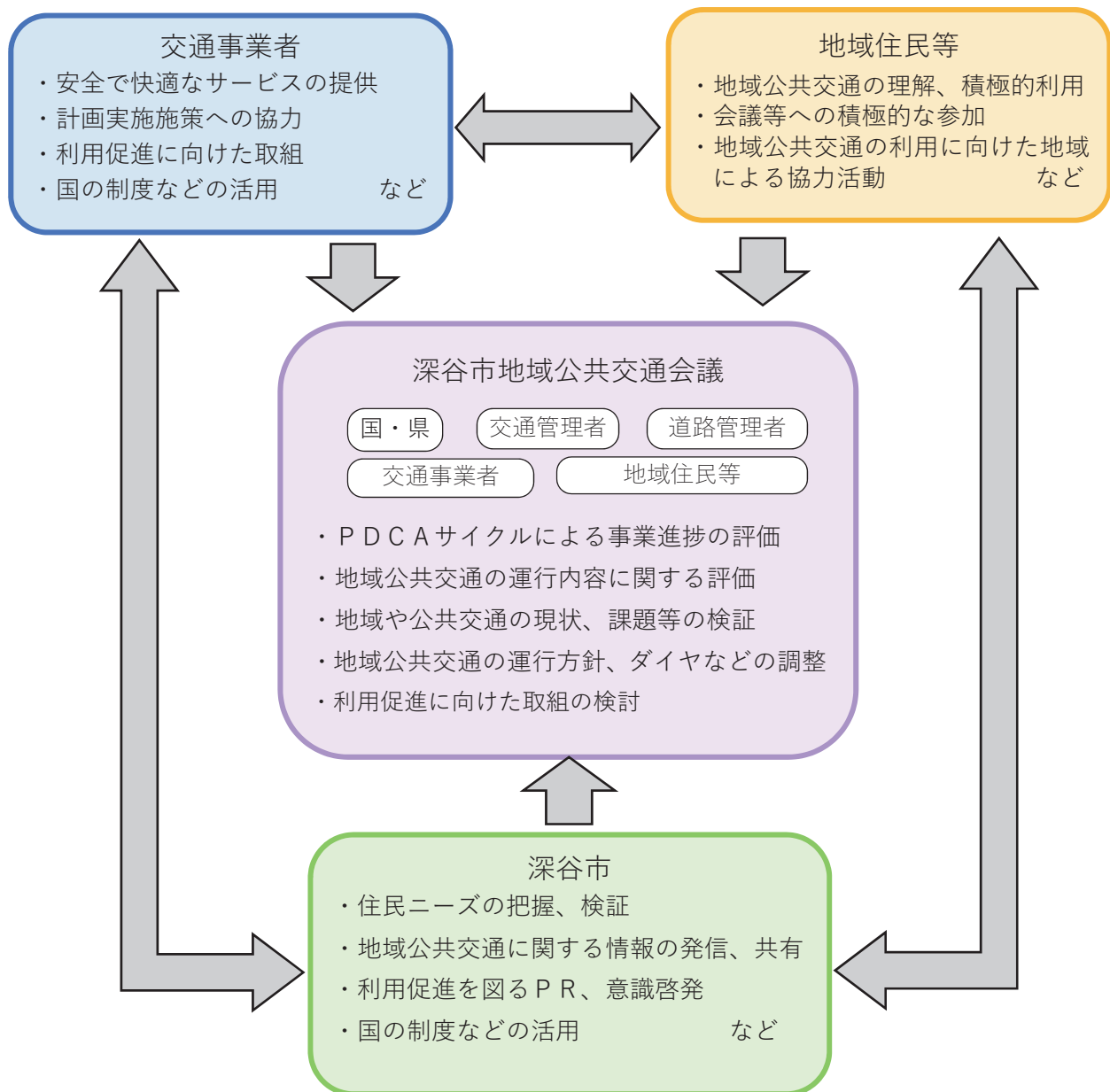
計画目標	評価指標	現況値 平成 29 (2017)年度	目標値 平成 35 (2023)年度	目標設定の考え方
【目標1】 まちづくりの インフラとなる 公共交通ネット ワークの 形成	コミュニティバス 「くるりん」(定時 定路線) 利用者数	110,185 人	118,881 人	路線再編後の各路線の需 要量を目標とする。 ※『深谷市コミュニティバス 「くるりん」再編計画にお いて、平成 36(2024)年度 の目標値を 121,055 人と 定める。
	バス(コミュニテ ィバス「くるりん」 (定時定路線)の 運行サービス全体 に対する満足度	26.9%	31.9%	各事業の実施により、満足 度の割合が年に 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(コミュニティバ ス「くるりん」(定時定路 線))から算出
【目標2】 市民の生活の 質を高める公 共交通サービ スの充実	コミュニティバス 「くるりん」(デマ ンドバス) 利用者 数	33,885 人	33,970 人	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 「くるりん」(定時定 路線・デマンドバ ス)の運行に伴い 外出頻度が増加し た人の割合	27.2%	32.2%	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。
【目標3】 公共交通の利 用促進に向け た交通環境づ くり	市民 1 人当たりの 年間公共交通(路 線バス、「くるリ ン」(定時定路線・デ マンドバス)) 利用 回数	2.2 回	2.8 回	各事業の実施により、人口 1 人あたりの年間公共交 通使用回数が増加するこ とを目標にする。
【目標4】 多様な主体と 連携した持続 可能性の高い 公共交通ネット ワークの確保	コミュニティバス 運行事業収支率 (定時定路線、デ マンドバスの合 算)	12.5%	16.5%	県水準と同程度を目指し、 毎年 1 %ずつ上昇させる ことを目標にする。 ※『深谷市コミュニティバス 「くるりん」再編計画にお いて、平成 36(2024)年度 の目標値を 17.5%と定める。

第8章 計画達成状況の評価

8-1 計画の実施体制

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

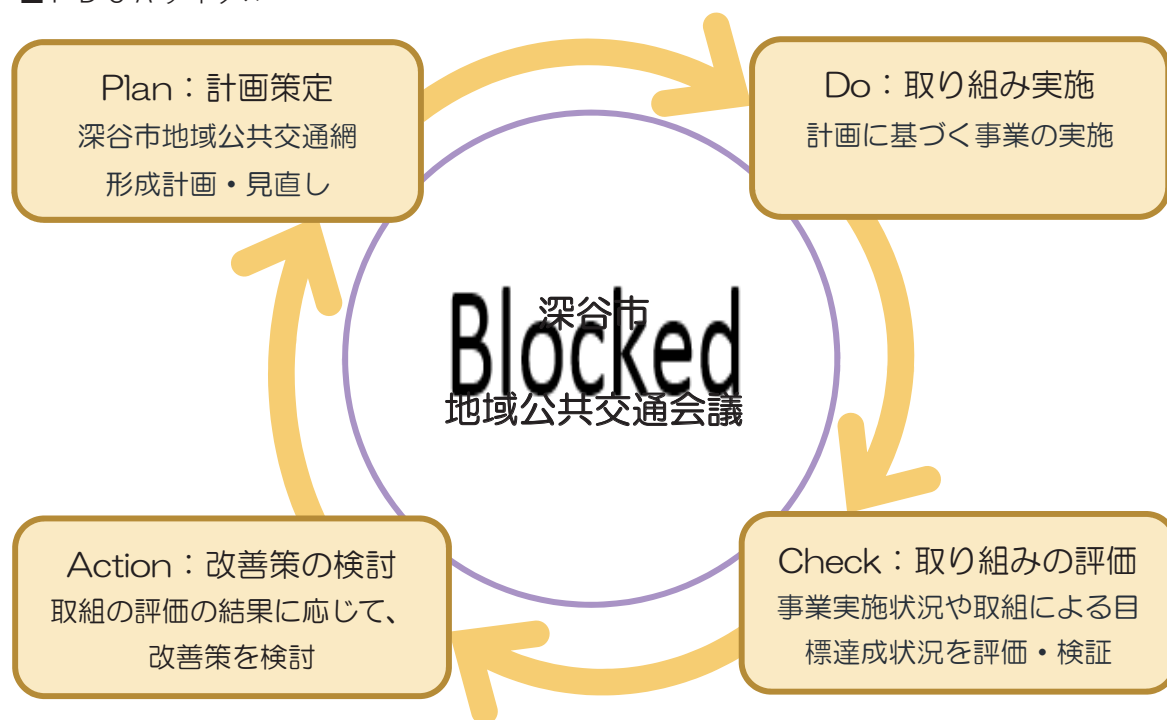


8-2 PDCAサイクルの実行

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

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

■PDCAサイクル



【評価の方法及びスケジュール】

計画の評価は、上位関連計画の見直し等を考慮し、計画期間の最終年度（平成35（2023）年度）における各種アンケート調査結果などを踏まえ、評価・検証を行い、必要に応じて計画及び目標値の見直しを行うものとします。

項 目		平成 31 (2019)年度	平成 32 (2020)年度	平成 33 (2021)年度	平成 34 (2022)年度	平成 35 (2023)年度
評価 方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート調査	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査				◎	
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価						◎
計画・目標値の見直し						★
深谷市地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：計画の見直し検討

第9章 参考資料

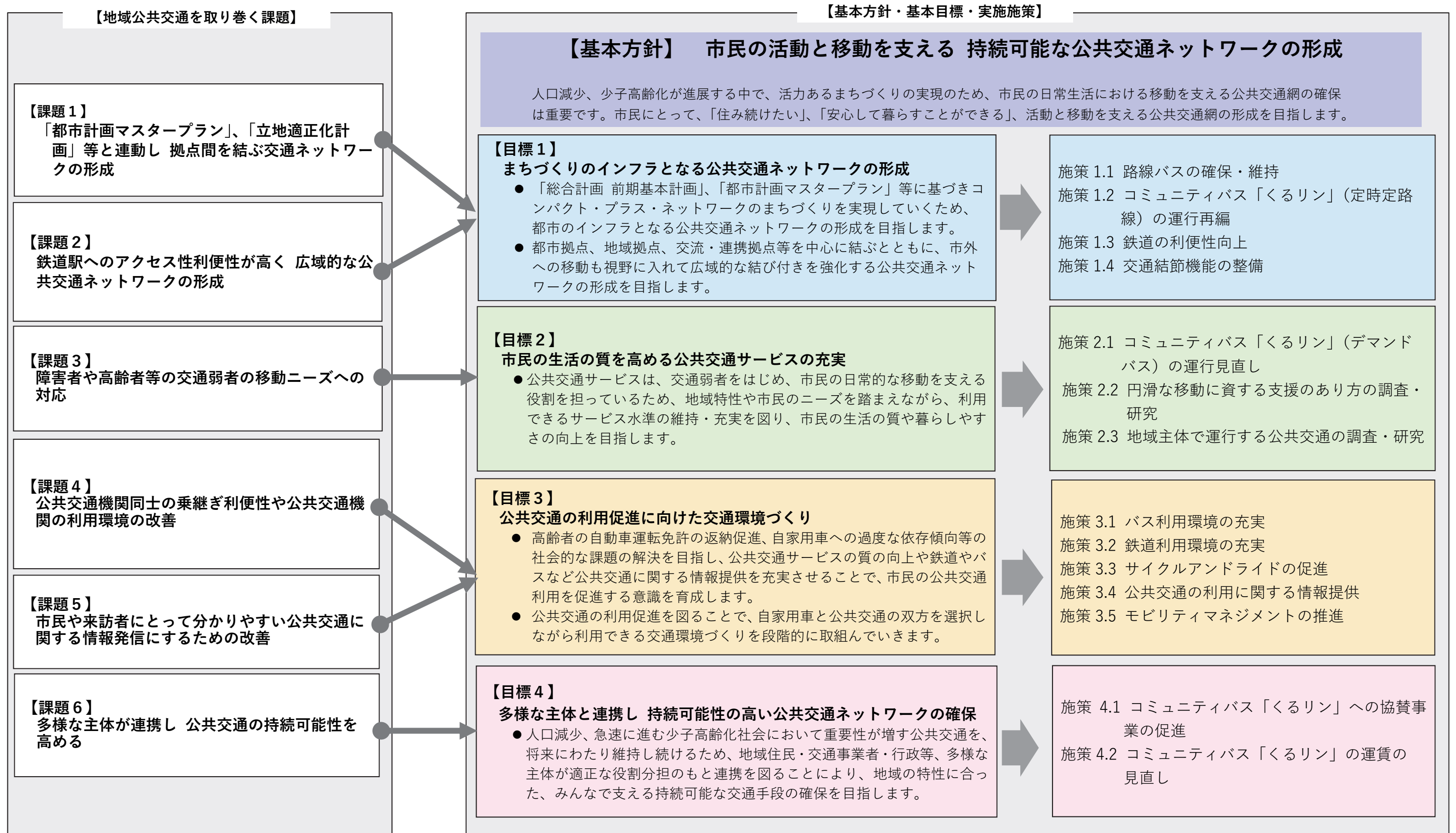
(1) 用語解説

50 音	用 語	解 説	頁
か行	交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。	13
	コミュニティバス	主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。	1
	コンパクト・プラス・ネットワーク	少子高齢化と人口減少に備え、コスト削減と利便性の両立のため、都市機能の集約を進める「コンパクトシティ」の考えと公共交通網の形成をはじめとするインフラネットワークの形成により、都市再整備を進めていく考えのこと。	69
さ行	サイクルアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外の駐輪場に自転車を止め、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう交通形態のこと。	92
	受益者負担	特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。	73
た行	第2次深谷市総合計画 前期基本計画	将来都市像として「元気と笑顔の生産地 ふかや」を目指し、深谷市のまちづくりの方針・政策を定めた市の最上位計画。平成30（2018）年3月に策定。	10
	地域公共交通	鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。	1
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	「交通基本法」の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成することを定めている法律。	1
	定時定路線	運行ルートと運行ダイヤを定めて運行するバスで、利用する場合はルート上の停留所等で乗降りする路線のこと。	1
	デマンドバス	利用者からの事前予約により、自宅等から運行エリア内の希望する乗降場所（目的地）まで運行する乗り合い型の交通サービスのこと。近い時間帯に予約した複数の利用者を経由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。	1

50 音	用 語	解 説	頁
は行	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。	12
	深谷市都市計画マスタープラン	都市づくりのテーマとして「誇りと愛着をもてる 田園都市 ふかや ～都市・田園・文化を織りなすまちづくり～」を目指し、今後の土地利用の指針として平成 24(2012)年 3 月に策定。	12
	深谷市立地適正化計画	コンパクトなまちづくりを目指すため、市街化区域内または用途地域内に住宅や都市機能を誘導するための区域を設定するため、平成 31（2019）年 3 月策定。	14
	P D C A サイクル	計画(Plan)を実施（Do）し、評価（Check）して改善（Action）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。	102
ま行	モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく等、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に転換することを促す交通施策のこと。	92

※ページ数については、用語の最初の頁を表示

深谷市地域公共交通網形成計画体系



深谷市地域公共交通網形成計画

2019 年 3 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

深谷市地域公共交通網形成計画

2019 年 3 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