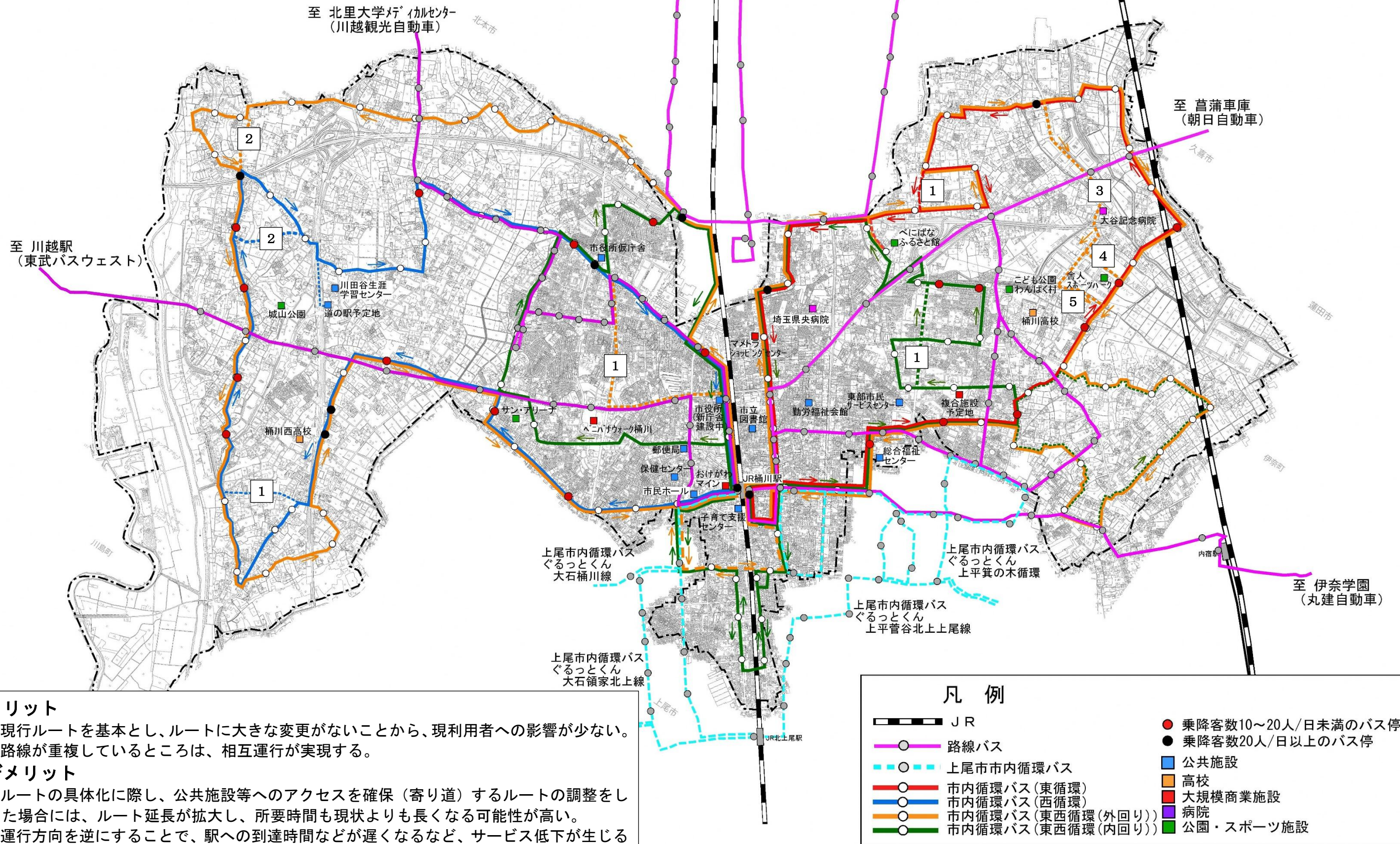


ルート案1

現行のルート案を基に、一部ルートを変更し、外回りを逆回りとして、一部相互運行を可能とする案



メリット

- 現行ルートを基本とし、ルートに大きな変更がないことから、現利用者への影響が少ない。
○路線が重複しているところは、相互運行が実現する。

デメリット

- ルートの具体化に際し、公共施設等へのアクセスを確保（寄り道）するルートの調整をした場合には、ルート延長が拡大し、所要時間も現状よりも長くなる可能性が高い。
- 運行方向を逆にすることで、駅への到達時間などが遅くなるなど、サービス低下が生じるところがある。
- 路線が重複しているところは、逆方向を設けた分ももとの方向の本数が少なくなる。

ルート案3（ルート折衷案）

線路を挟み西側市街地は同一経路を往復し、郊外は循環する。
東側は、現行を基本とする2路線で運行する案

資料5-3

至 川越駅
(東武バスウェスト)

至 北里大学メディカルセンター
(川越観光自動車)

至 北本駅西口
(丸建自動車)

至 北本駅東口
(丸建自動車)

至 北本駅東口
(丸建自動車)

至 菖蒲車庫
(朝日自動車)

至 伊奈学園
(丸建自動車)

メリット

- 駅西側は、郊外まで往復するコンパクトなルートになることで、各ルートが短縮され、桶川駅への利便性が高まる。
- 駅東側は、内回り（東口→坂田）、外回り（東口→加納）を設定し、それぞれが逆に運行することで、市街地は組み合わせにより相互運行となる。

デメリット

- ルートに大きな変更があることから、バス停の一部廃止が見込まれ、現利用者への影響が懸念される。
- 東口から西口（逆も同様）へ向かう場合には、駅での乗り継ぎが必要となり、サービスが低下する。

