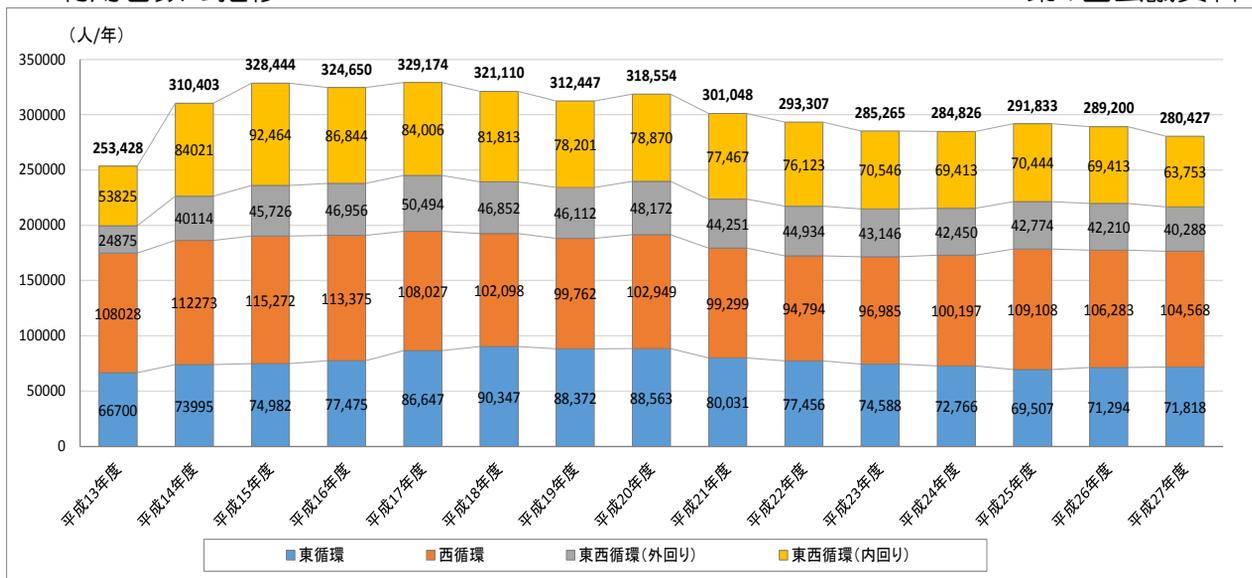


■利用者数の推移

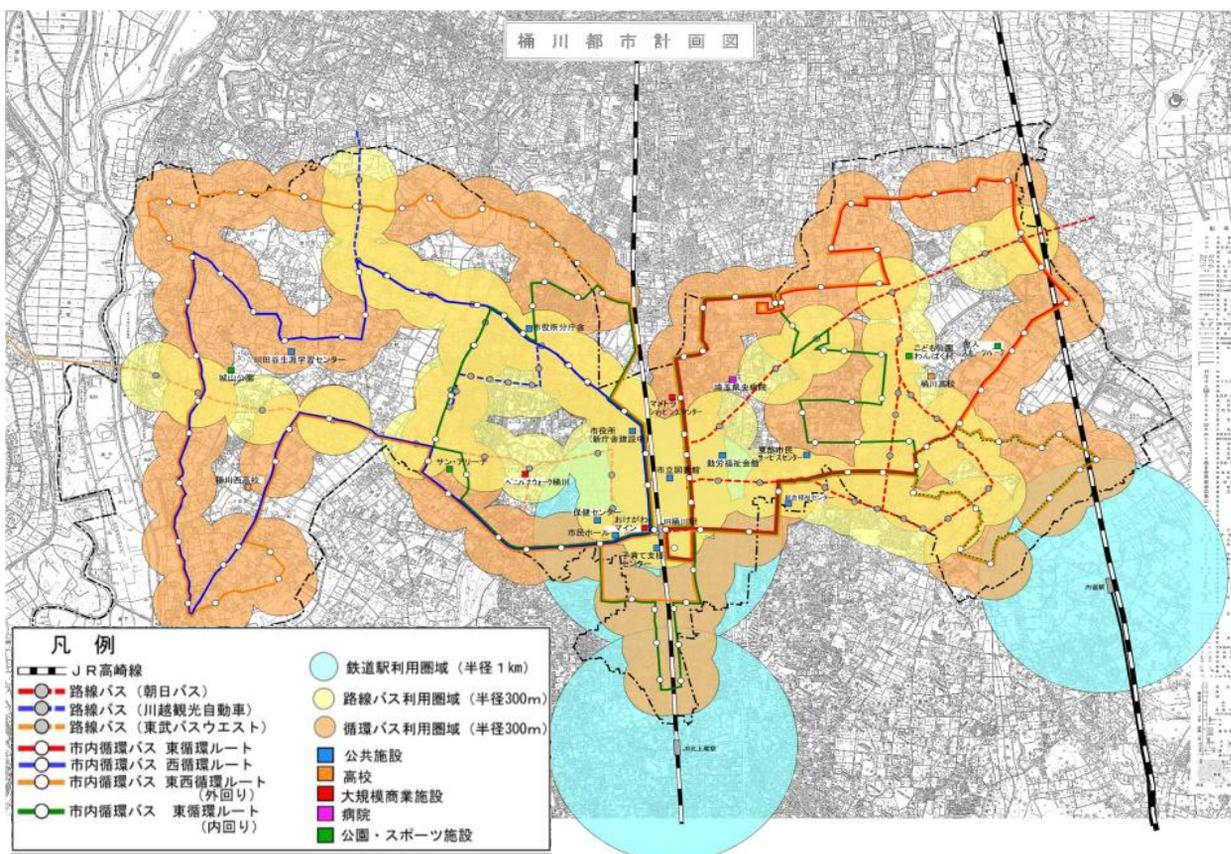
第1回会議資料



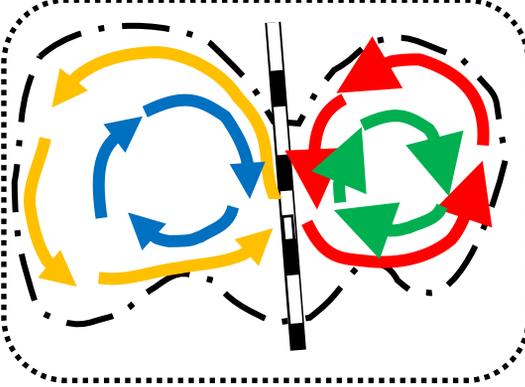
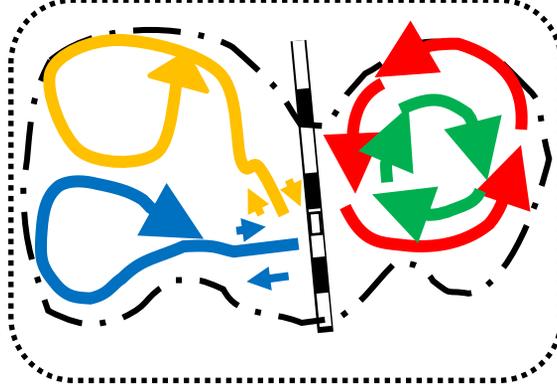
年間利用実績 273,187人 (H28実績)

■公共交通空白地域

第1回会議資料



## ■ルート見直し案「ルート案1」「ルート案3」比較

<p>コンセプト</p>	<p>ルート案1 現状のルートを活かし、一部ルートを逆回りにする案</p>	<p>ルート案3 東側は大小2循環、西側は南北のルートに再編する案</p>
<p>イメージ図</p>		
<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 路線が重複しているところは、相互運行が実現する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西側は、郊外まで往復するコンパクトなルートになると、各ルートが短縮され、桶川駅への利便性が高まる。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 路線が重複しているところは、逆方向を設けた分もとの方向の本数が少なくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>