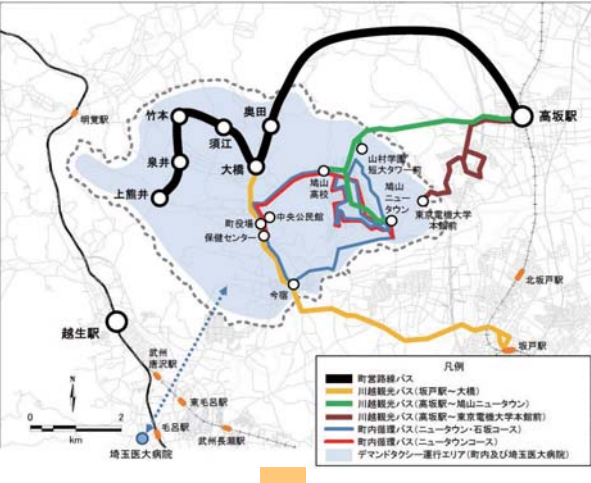
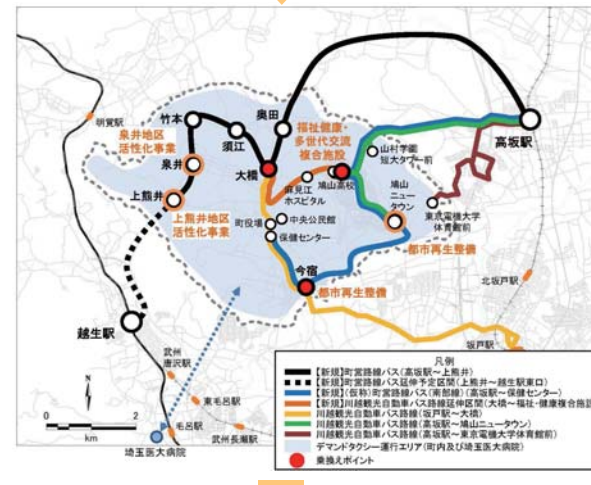



※運行経費は平成29年度実績で試算。

町では、これまで町内の公共交通空白地域を解消し、町民の暮らしを支え、持続可能なまちづくりと一体となった公共交通に取り組んできました。これまでの取り組み状況をご説明します。

項目	運行図	運行路線	基本的な考え	メリット	デメリット	運行経費（概算）
再編前 (現状)		<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの運行 町営路線バスの運行（北部線） 町内循環バスの運行 	<ul style="list-style-type: none"> 町内拠点を接続する路線体系が概ね構築が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーは町内を乗り継ぎなしで移動できる。 路線バスと町内循環バスとの乗り継ぎにより、町内拠点施設にアクセスできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉健康・多世代交流複合施設など、拠点施設へのアクセスが不十分。 地域によって運行本数の偏りがある。 町営路線バスとの乗り継ぎが町内循環バスではできない。 乗り継ぎポイントが少ないため、乗り継ぎが不便。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー 約 2,450 万円 町内循環バス 約 1,260 万円 町営路線バス北部線 約 4,770 万円 合計 約 8,480 万円
再編実施計画(案) (平成29年3月時点での検討案)		<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの運行 町営路線バスの運行（北部線・南部線の 신설） 坂戸駅～大橋線を福祉健康・多世代交流複合施設まで延伸 町内循環バスの運行取りやめ 	<ul style="list-style-type: none"> 町内拠点を接続する路線体系の構築が可能。 町外へのアクセス性が向上する。 まちづくりと一体となった整備をする。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数が限られるものの、効率化が図れる。 大橋での乗り継ぎにより、北部地域とニュータウン地域のアクセス性が向上する。 町内の拠点施設に乗り継ぎなし、または乗り継ぎ1回でアクセスできる。 町外へのアクセス性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ニュータウン地域から保健センターへ移動する場合、乗り継ぎが必要となる。 ニュータウン地域において、一部の利用者はバス停までの距離が遠くなる。 運行本数が少ないため、あまり利便性が向上しない。 町営路線バスの新設（南部線）では運賃が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー 約 2,450 万円 町営路線バス北部線 約 5,160 万円 町営路線バス南部線 約 1,260 万円 路線バス大橋線延伸 約 180 万円 合計 約 9,050 万円
再編実施計画 再検討案		<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの運行 町営路線バス（北部線） 町内循環バスのルート見直し（福祉健康・多世代交流複合施設を拠点とする） 	<ul style="list-style-type: none"> 町内拠点を接続する路線体系が概ね構築が可能。 町内循環バスを活用し、町内及び町外間のアクセス性が向上する。 まちづくりと一体となった整備をする。 	<ul style="list-style-type: none"> 今宿地域～ニュータウン地域間の利便性が向上する。 デマンドタクシーは町内を乗り継ぎなしで移動できる。 ニュータウン内の主な通りを運行することにより、バス停まで遠くなる人を減らすことができる。 路線バスとの乗り継ぎにより、町内拠点施設にアクセスできる。 町外へのアクセス性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 町内循環バスのルートを見直す部分は、公共交通がデマンドタクシーのみとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー 約 2,450 万円 町営路線バス北部線 約 5,160 万円 町内循環バス 約 1,260 万円 合計 約 8,870 万円

町内循環バスはルートを見直し運行を継続する予定です



再編計画(案)に比べ運行経費が約180万円削減できます

現在検討中の再編実施計画の詳細は6-7ページをご覧ください