

基幹路線の実証運行計画(案)について

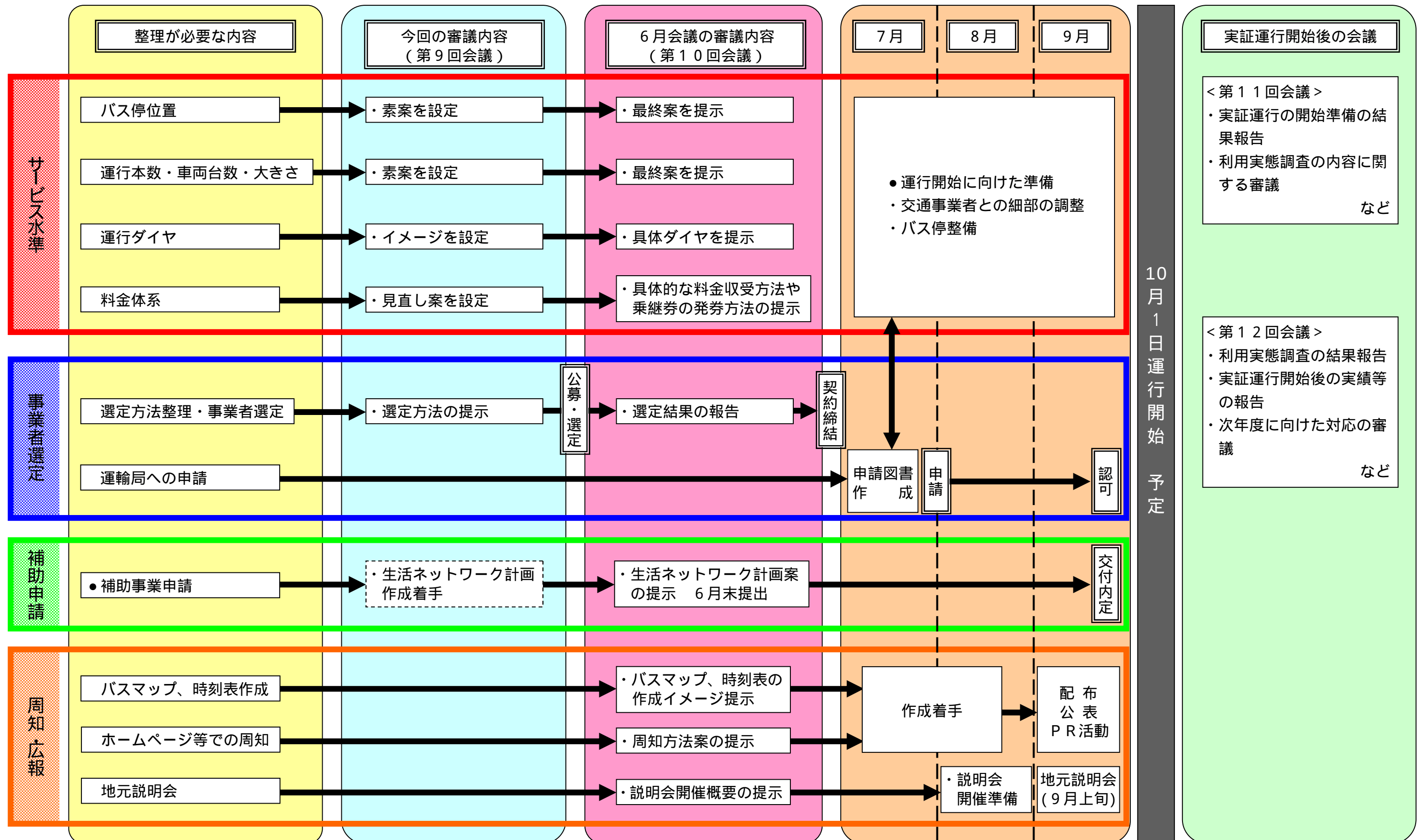
平成 2 3 年 5 月 2 4 日

1. 実証運行開始までのスケジュールと今回の審議項目

基幹路線の実証運行は、10月1日の運行開始を予定しています。

実証運行に向けた具体的検討を6月会議までにまとめ、7～9月は実証運行のための準備を行い、運行開始に備えます。

また、実証運行開始後は、実証運行の開始準備の結果報告や実績の報告、利用実態調査の内容に関する審議や結果報告、次年度に向けた対応の審議などのために、交通会議の開催を予定します。



2 . 基幹路線のバス停位置について

(1) バス停設置 (案)

- ・バス停の設置に当たっては、現地を調査の上で、次の点を考慮して設定しました。
ルート沿線での空白地域を少なくするため、住宅地や施設が集まっている区間ではバス停を概ね 300～500m 間隔に設置し、郊外などで住宅地や施設が点在する区間では、集積状況に応じて設置しました。(4 ～ 1 0 頁参照)
3 箇所交通結節点 (豊川体育館前 (諏訪地区)、豊川駅前 (西口)、国府駅) では、待合環境の整備状況を踏まえて設置しました。(右図参照)
駅前広場がある鉄道駅では、駅前広場内に乗り入れて設置しました (3 頁参照)。駅前広場がない鉄道駅では、駅出入口の近くで他の交通に影響しない位置に設置しました。
主要施設では、施設の敷地内や玄関口に近い位置に設置し、利用がしやすいようにしました。(3 頁参照：主要施設として市役所・支所を抜粋)
- ・バス停の設置位置との関係で、豊川国府線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線ではルートの一部を変更しています。(変更箇所はルートごとの路線図を参照)
地域路線については、「 5 . 地域路線の検討状況について」の項目で説明します。

各基幹路線のバス停数の概要

(仮) 路線名		延 長 (km)	バス停数 (箇所)
豊川国府線	豊川～国府間	1 0 . 5	2 1
	国府～豊川養護学校間	2 . 7 ¹	5 ¹
千両三上線		1 0 . 9	1 8
ゆうあいの里小坂井線		1 4 . 5	2 1
一宮線	豊川止まり	9 . 0	1 6
音羽線	国府止まり	8 . 9 ²	1 6
御津線	国府止まり	5 . 8	1 1

1：豊川国府線の国府～豊川養護学校間では、国府駅バス停を含む数値
2：ゆうあいの里小坂井線、音羽線は、行きと帰りで経路が一部異なり、延長が変わることから往復の平均値を記載

(2) バス停位置の確定に向けた調整

- ・現在は、関係者 (公安委員会、各地区の地域協議会、土地所有者など) と調整中です。
- ・今回の案を基本に、関係者と調整を図り、次回会議までに確定します。

● 主要なバス停

【交通結節点】

- 複数の基幹路線同士、又は複数の基幹路線と鉄道駅との乗継ができる拠点となるバス停です。
- 昨年度策定した豊川市地域公共交通総合連携計画においても、待合環境の向上を図っていくこととしています。
- 豊川駅前、豊川体育館前、国府駅の 3 箇所のバス停では、利用者の認知度が高く、既に屋根やベンチが整備されている現在のバス停を有効活用します。
- ・ 豊川体育館前：豊鉄バスのバス停と共有
- ・ 豊川駅前、国府駅：豊川北部線のバス停を活用

< 豊川体育館前 >



< 豊川駅前 >

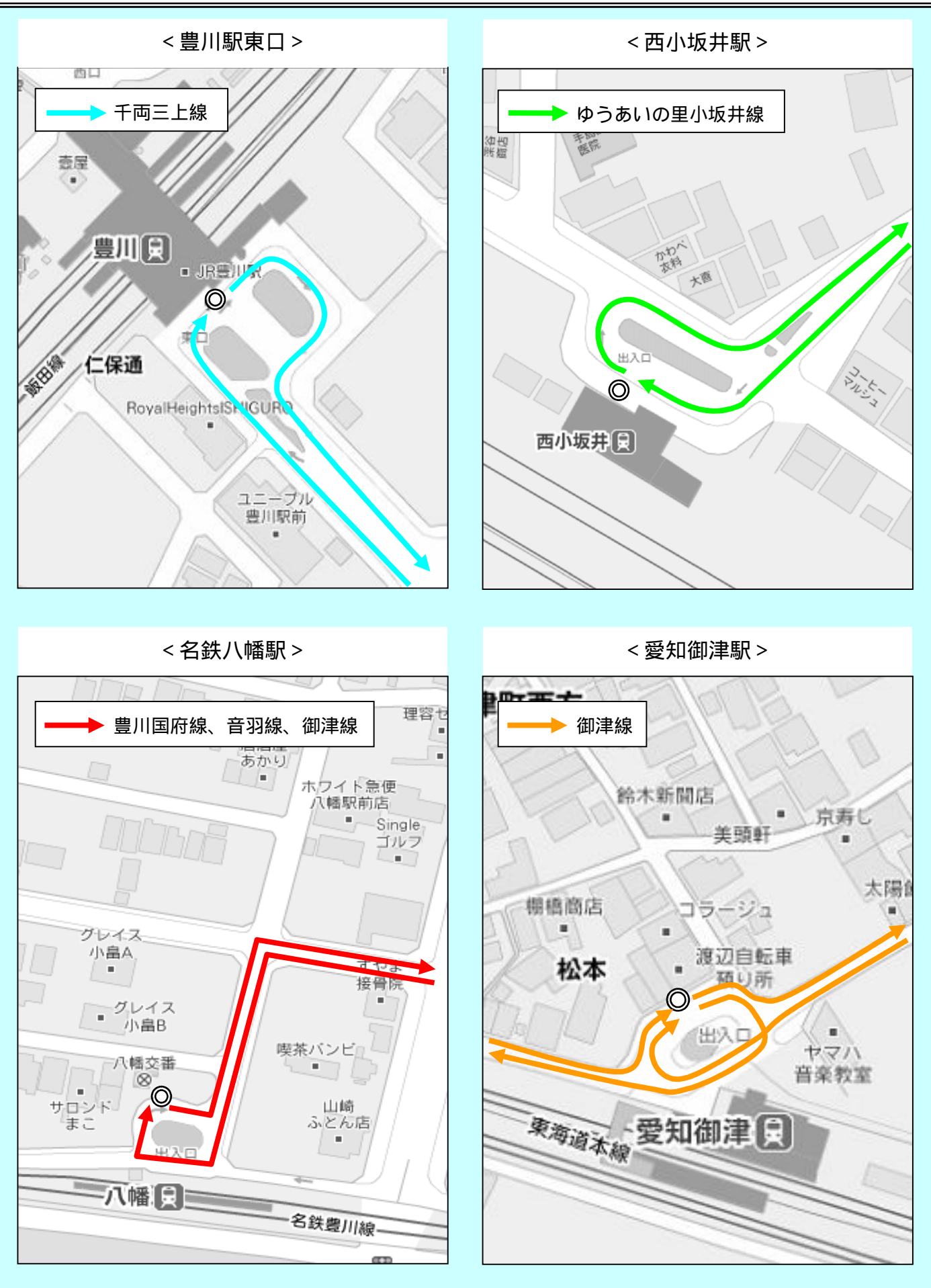


< 国府駅 >

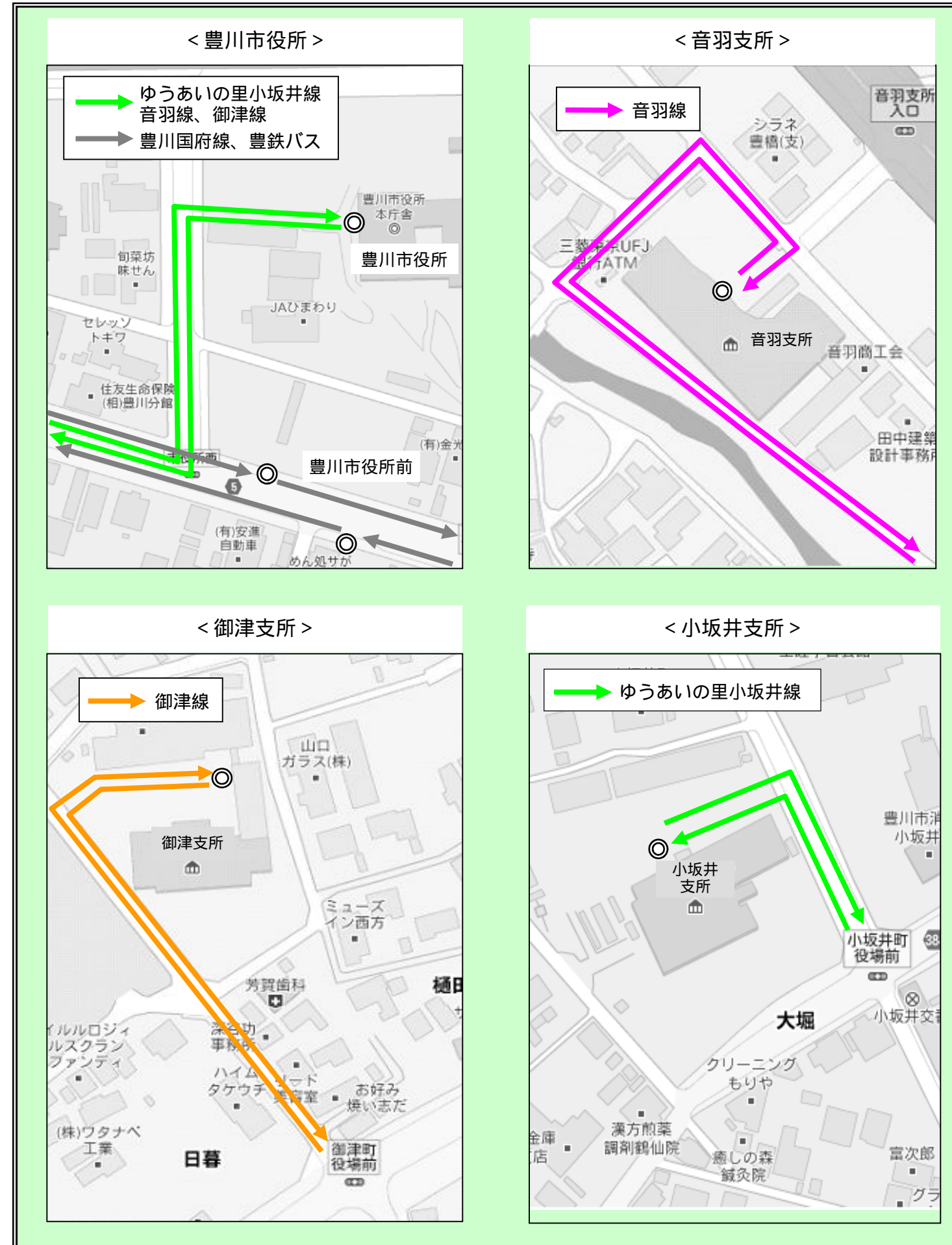


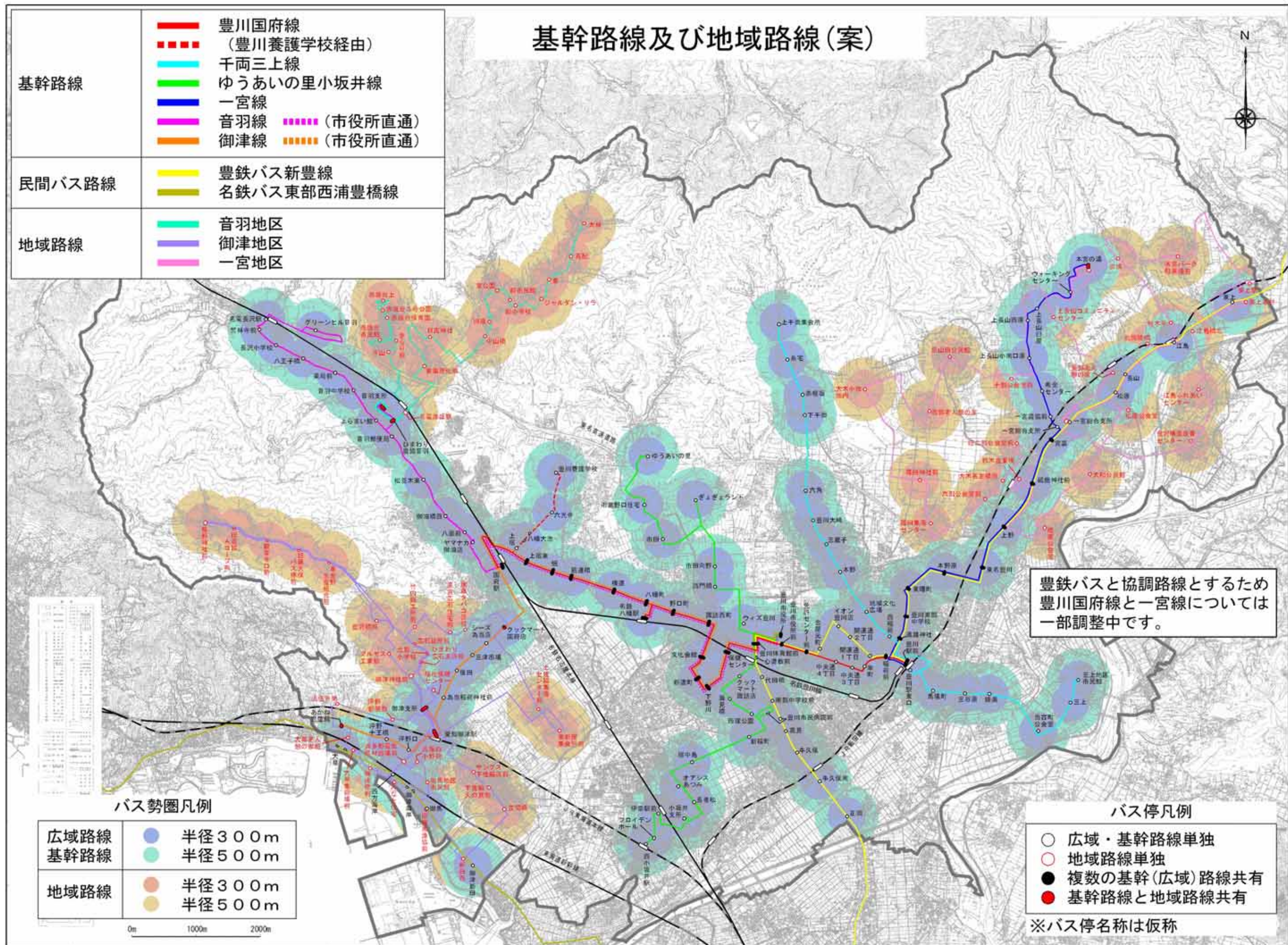
●主要なバス停

【駅前広場のある鉄道駅】（駅前広場内に乗り入れて設置しました。）



【市役所・支所】（施設の敷地内に乗り入れて設置しました。）



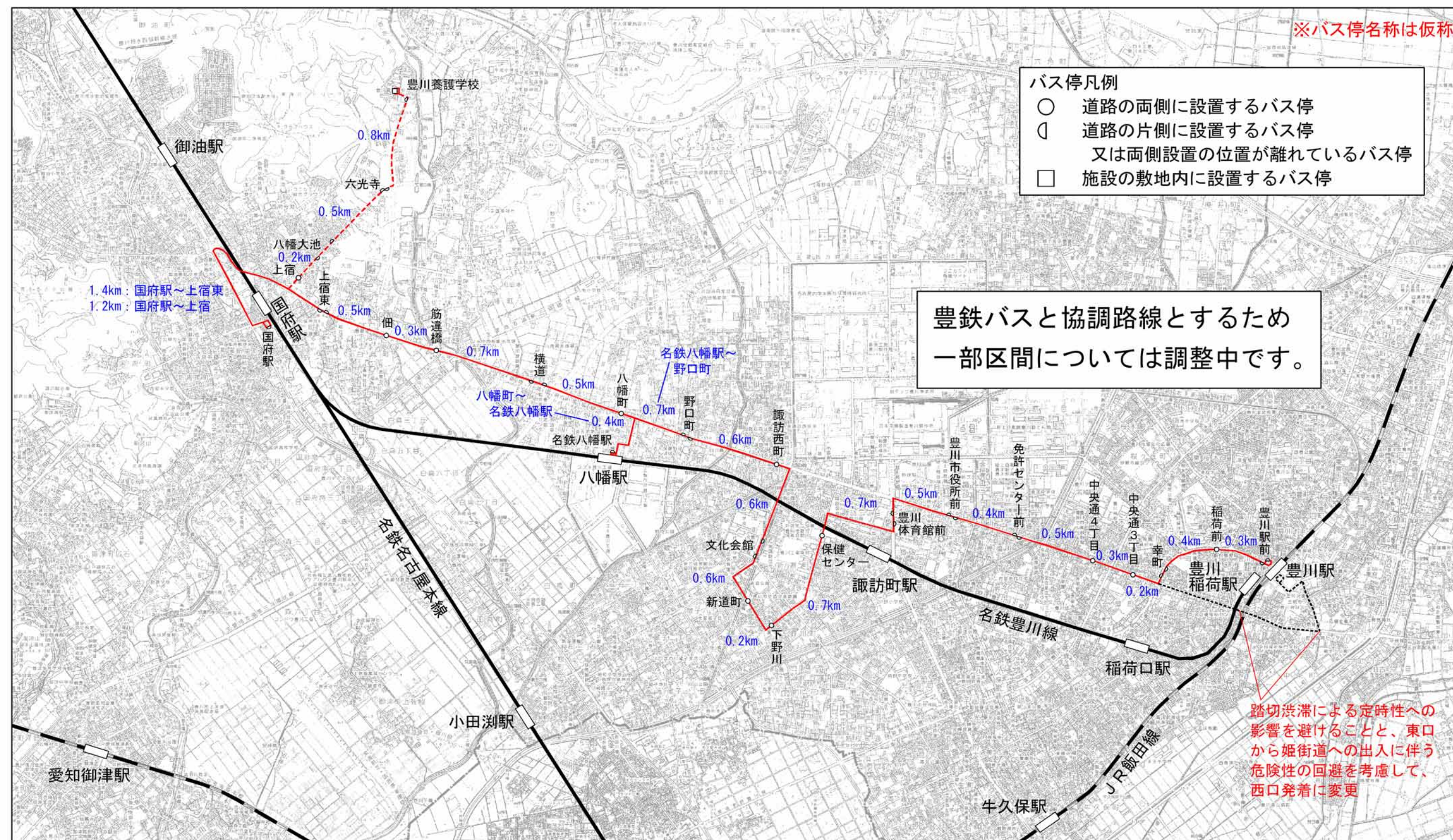


所要時間：約40分（約10分）

バス停数

豊川～国府間：21箇所
国府～豊川養護学校間：5箇所（国府含む）

-----見直し区間（削除）

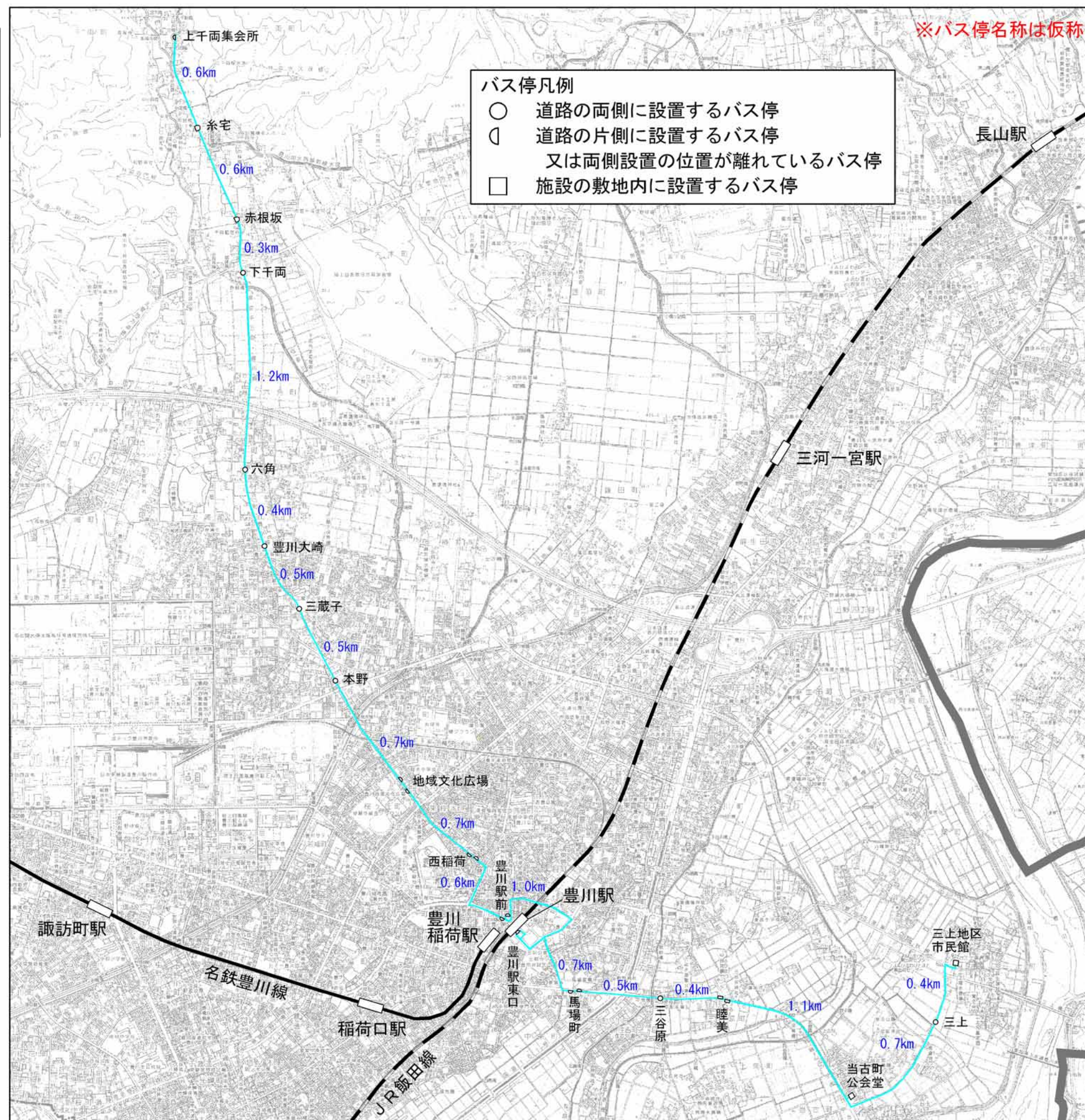


B. 千両三上線
片道延長：10.9 km
所要時間：約35分
バス停数：18箇所

B. 千両三上線
片道延長：10.9 km
所要時間：約35分
バス停数：18箇所

B. 千両三上線
片道延長：10.9 km
所要時間：約35分
バス停数：18箇所

B. 千両三上線
片道延長：10.9 km
所要時間：約35分
バス停数：18箇所

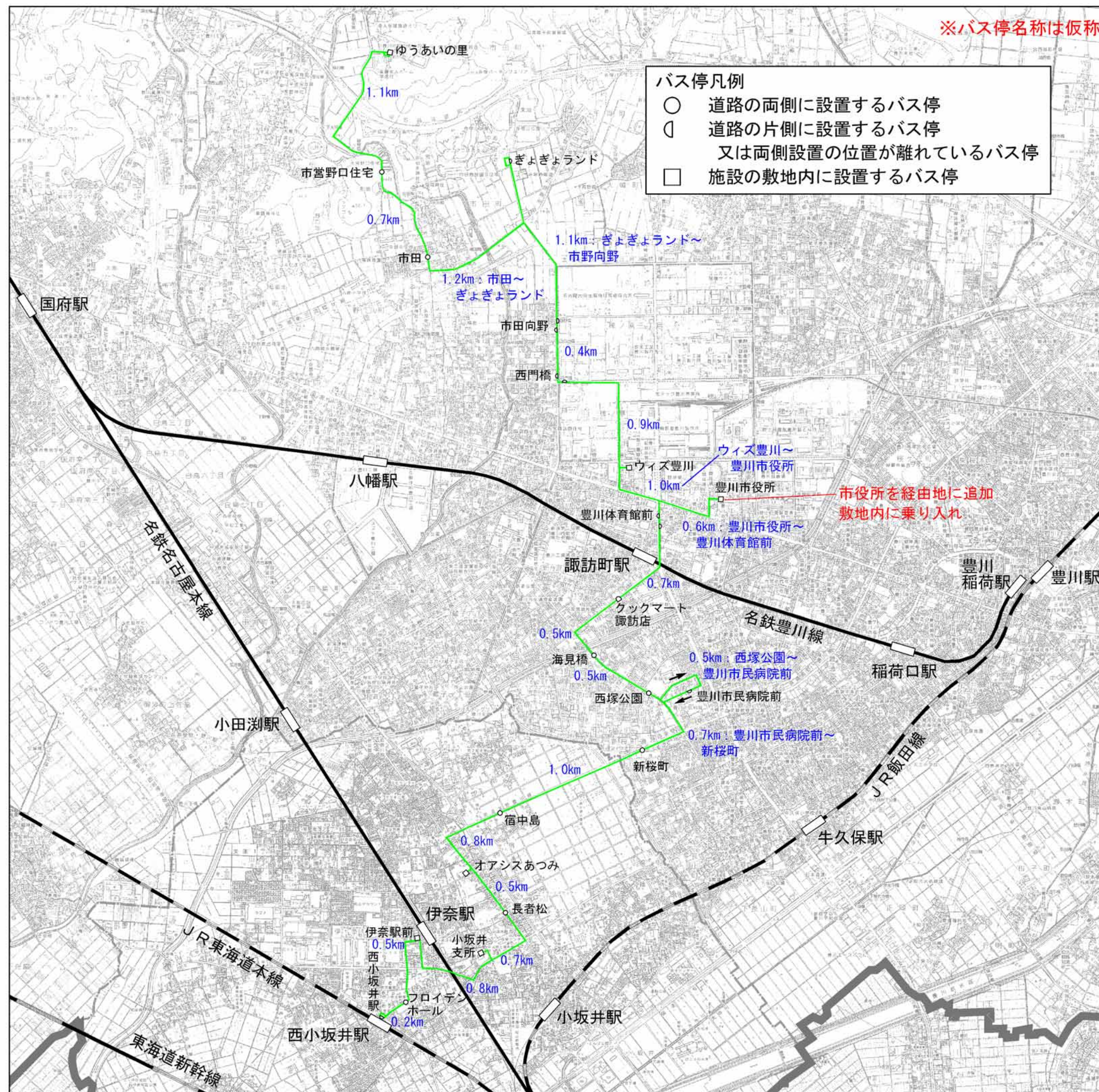


C. ゆうあいの里小坂井線
 片道延長：14.5km
 所要時間：約45分
 バス停数：21箇所

※バス停名称は仮称

バス停凡例

- 道路の両側に設置するバス停
- ◯ 道路の片側に設置するバス停
又は両側設置の位置が離れているバス停
- 施設の敷地内に設置するバス停



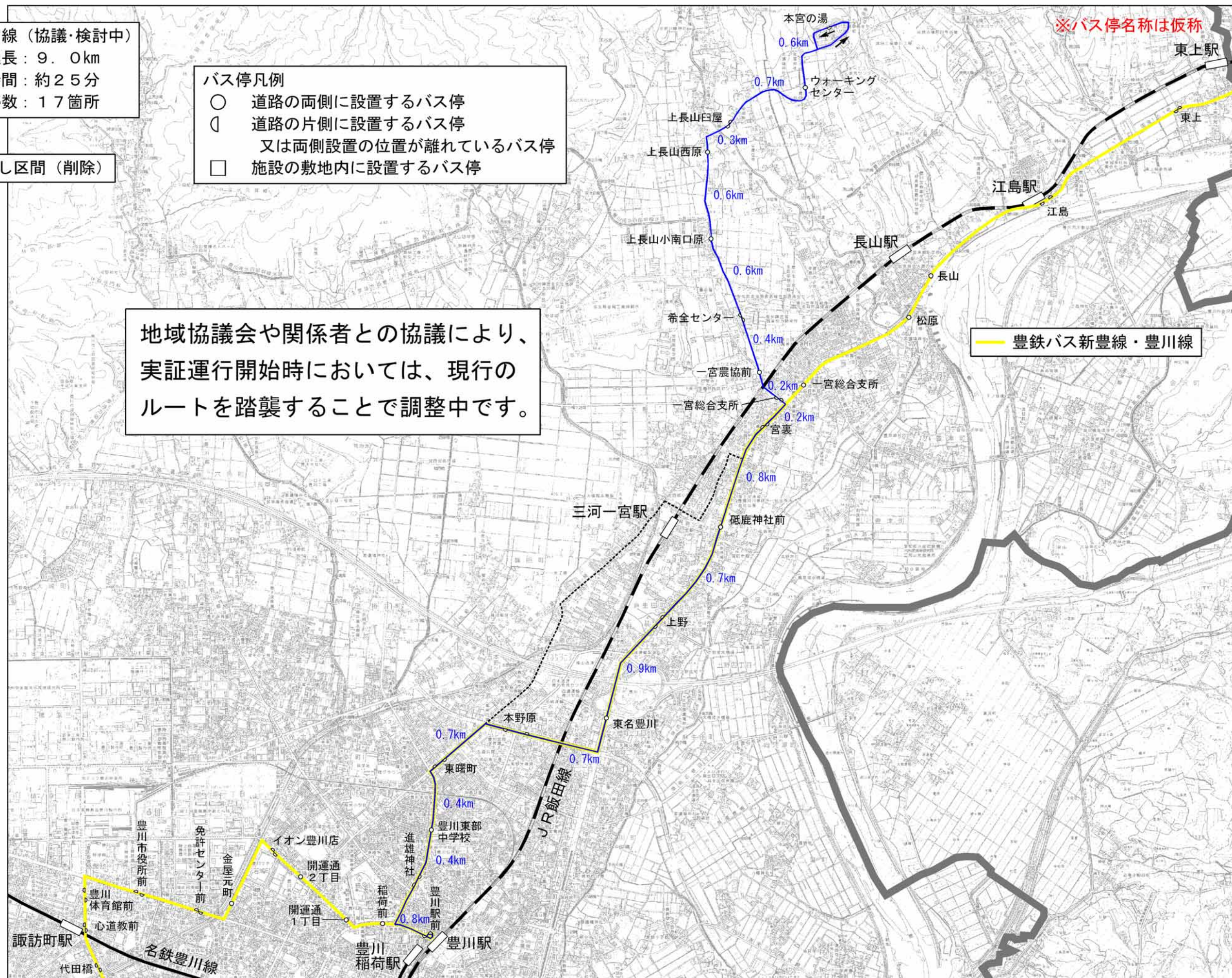
D. 一宮線（協議・検討中）
片道延長：9.0km
所要時間：約25分
バス停数：17箇所

----- 見直し区間（削除）

バス停凡例

- 道路の両側に設置するバス停
- ◐ 道路の片側に設置するバス停
又は両側設置の位置が離れているバス停
- 施設の敷地内に設置するバス停

地域協議会や関係者との協議により、
実証運行開始時には、現行の
ルートを踏襲することで調整中です。



※バス停名称は仮称

E. 音羽線

片道延長：8.9km (17.3km)

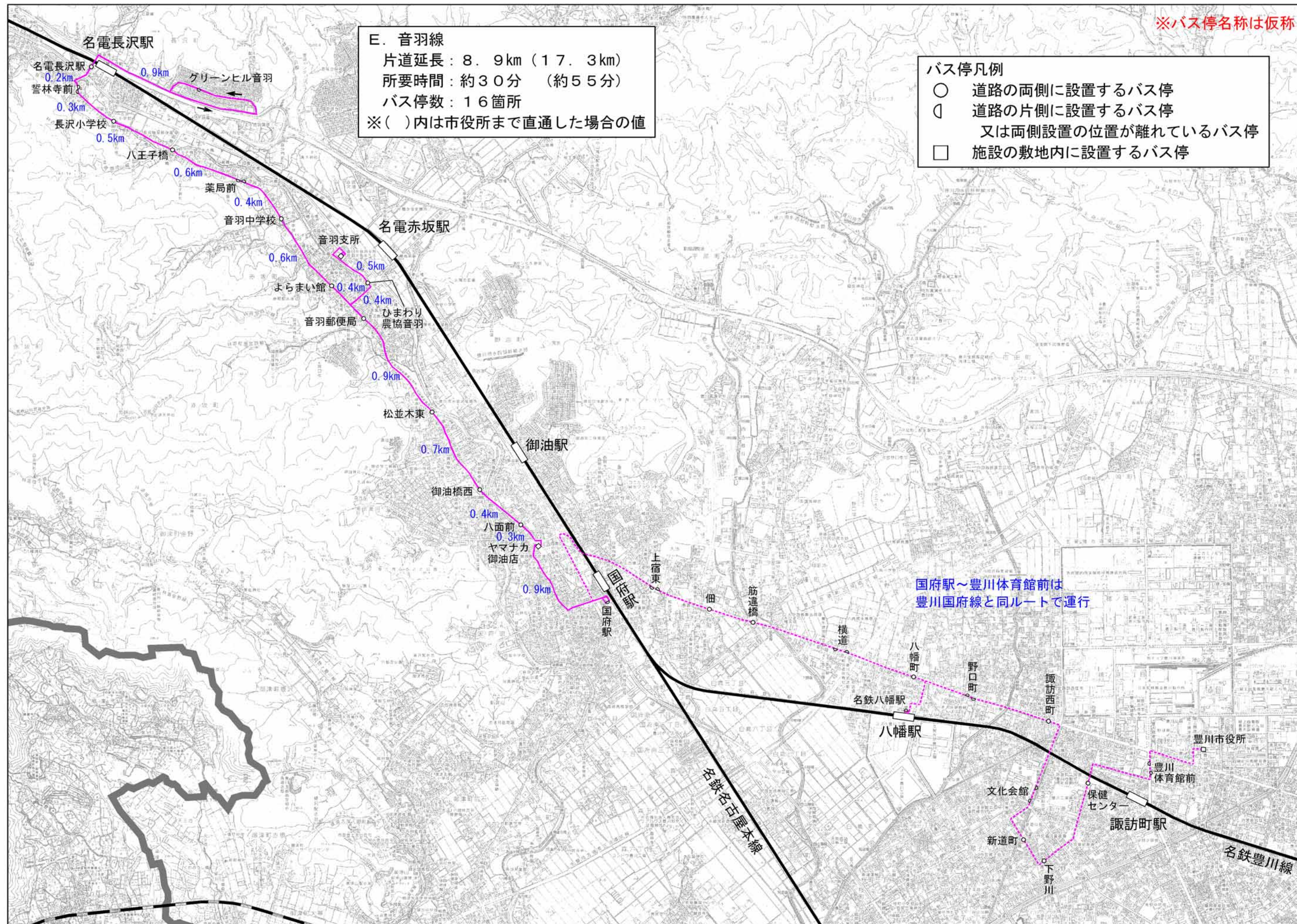
所要時間：約30分 (約55分)

バス停数：16箇所

※()内は市役所まで直通した場合の値

バス停凡例

- 道路の両側に設置するバス停
- ◐ 道路の片側に設置するバス停
又は両側設置の位置が離れているバス停
- 施設の敷地内に設置するバス停



F. 御津線

延長：5.8km (14.2km)

所要時間：約20分 (約45分)

バス停数：11箇所

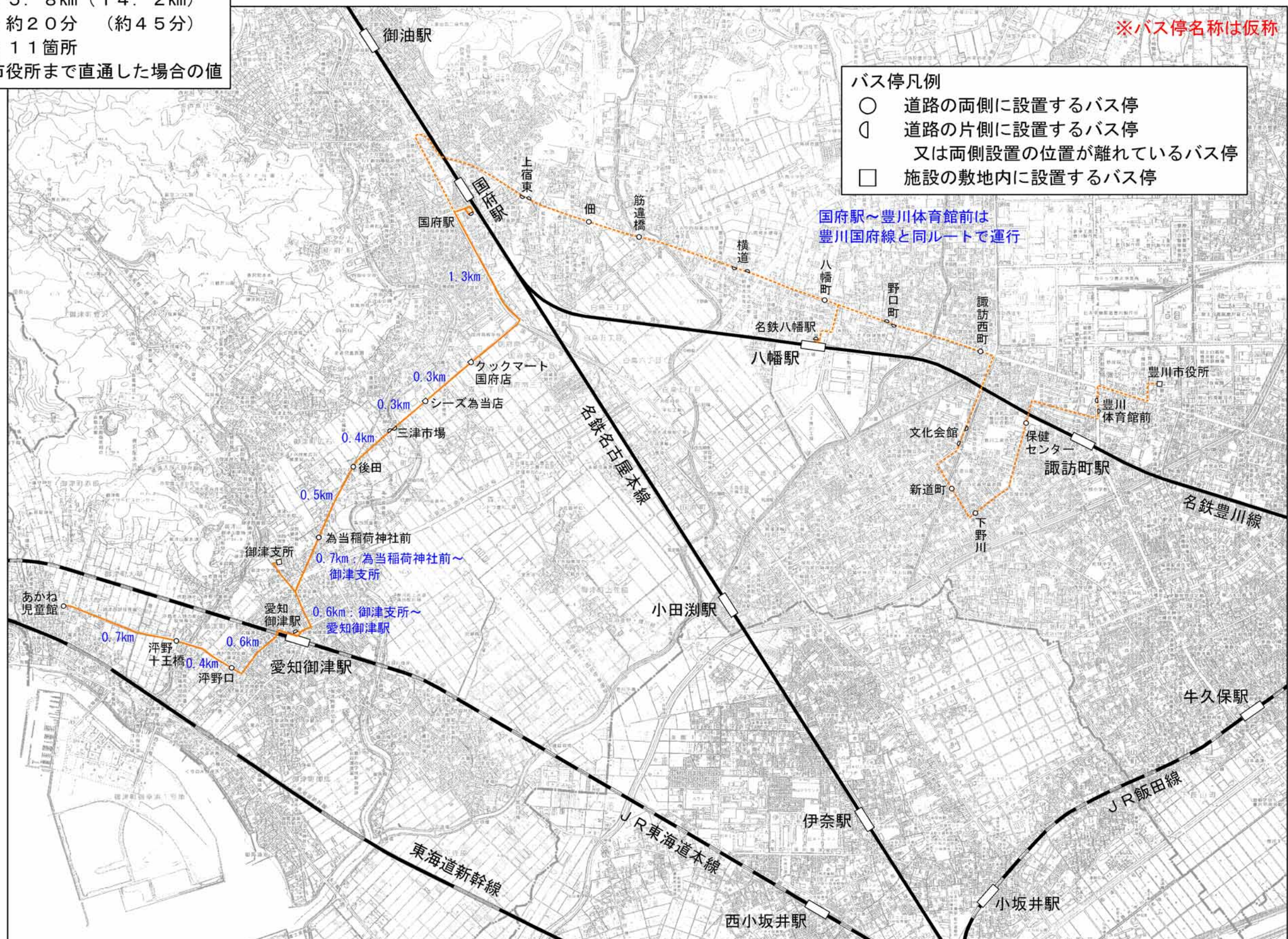
※()内は市役所まで直通した場合の値

※バス停名称は仮称

バス停凡例

- 道路の両側に設置するバス停
- ◐ 道路の片側に設置するバス停
又は両側設置の位置が離れているバス停
- 施設の敷地内に設置するバス停

国府駅～豊川体育館前は
豊川国府線と同ルートで運行



3 . 運行ダイヤについて

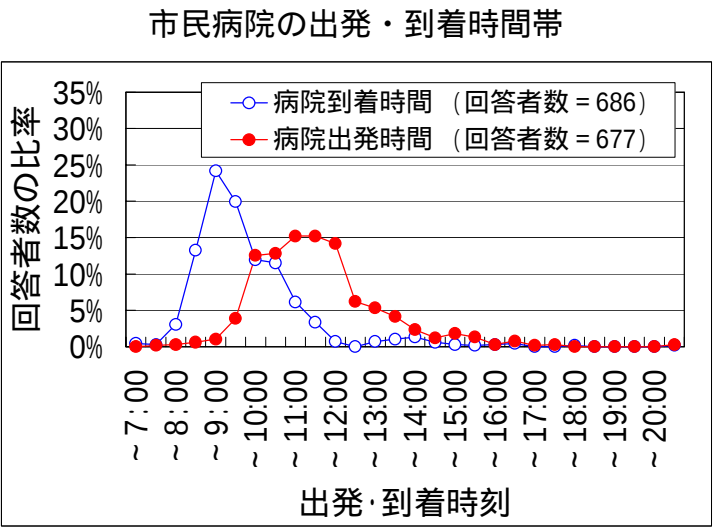
(1) 運行ダイヤ検討の基本的な考え方

- ・対象とする利用目的の移動時間帯に合わせるようにします。
- ・交通結節点で乗継がしやすいようにします。
- ・利用者にとって分かりやすくします。

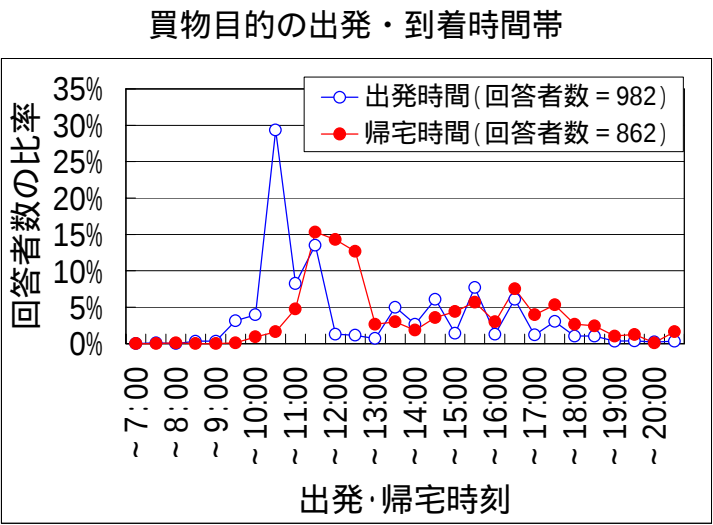
(2) 方 針

利用時間帯に関する方針

- ・午前中は到着時間のピークに合わせて、市の中心部への直通便を運行します。
(市民病院と買物目的の利用時間帯は下図参照)
- ・午前から正午にかけての帰宅時間帯と午後は、利用時間帯が分散しているので、運行頻度を落とさないようにします。



資料：平成 22 年度豊川市内公共交通利用実態調査結果より



資料：平成 21～22 年度公共交通に関するアンケート調査結果より

乗継の方針

- ・他の路線、鉄道との乗継可能なバス停と路線は、下表のとおりです。
- ・それぞれのバス停で、乗継ができるようにします。

乗継可能なバス停と乗継路線

乗継バス停 乗継可能な路線		市役所		交通結節点			その他の鉄道駅				
		豊川市役所	豊川市役所前	豊川体育館前	国府駅	豊川駅前	名電長沢駅	名鉄八幡駅	伊奈駅前	愛知御津駅	西小坂井駅
広域路線	豊鉄バス新豊線・豊川線		●	●		●					
	豊川国府線		●	●	●	●		●			
	千両三上線					●					
	ゆうあいの里小坂井線	●		●					●		●
	一宮線					●					
	音羽線	●		●	●		●	●			
基幹路線	御津線	●		●	●			●		●	

豊川養護学校の経由

- ・運行は、国府駅と豊川養護学校間の往復運行とします。
- ・運行時間帯は、現在の豊川北部線の運行時間と同じ時間に運行を確保するようにします。

一宮線について

- ・一宮線は、地域協議会や関係者との協議により、実証運行開始時においては、現行のルートを踏襲することで調整中です。
- ・今回は、一宮線を除いた運行ダイヤを検討します。
- ・一宮地区の地域路線については、現在検討中です。

(3) 運行ダイヤイメージの検討

- ・運行ダイヤの基本的な考え方、利用時間帯、路線間の乗継を踏まえて、基幹路線の運行ダイヤイメージを下図のように設定しました。
- ・市の中心部へのニーズが多い午前は中心部への接続性を重視し、利用率が低くなる午後は運行頻度を確保するように配慮しました。
- ・名電長沢駅、愛知御津駅、西小坂井駅の鉄道の運行本数が少ない駅では、鉄道との接続性も考慮しました。
- ・今後は、本会議での審議を踏まえ、バス停位置との整合を図り、豊鉄バス新豊線、一宮線、地域路線と調整しながら、詳細に運行ダイヤを検討します。

< 運行ダイヤイメージ >

- 豊川駅発着が同じ時間近くになるように運行（黄破線枠）

基幹路線	延長 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	運行本数 (本/日)	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
豊川国府線	10.5	35	18.0	6													
豊川国府線 (豊川養護学校)	2.7	7	23.1	3													
千両三上線	10.9	30	21.8	6													
ゆうあいの里 小坂井線	14.6	42	20.9	5.5													
音羽線	8.9	25	21.4	4													
音羽線 (市役所直通)	(17.3)	(50)	(20.8)	(4)													
御津線	5.8	18	19.3	4													
御津線 (市役所直通)	(14.2)	(43)	(19.8)	(4)													
豊鉄バス (豊川駅⇒市民病院)																	
豊鉄バス (市民病院⇒豊川駅)																	
合計	53.4 (70.2)																

● 利用時間帯のピークに合わせて、市中心部へ直通運行

● 帰宅時間帯が分散する正午にかけては直通運行をせずに、運行頻度を向上

● 利用率が低くなる午後、音羽線と御津線の直通運行を交互になるように運行し、国府～豊川体育館前の運行頻度向上を考慮

● 豊川国府線の国府駅到着に合わせて運行確保

(4) 運行本数と車両台数と大きさのまとめ

(仮)路線名		往復運行本数 (本/日)	車両の台数と大きさ		
			車両台数(台)	大きさ	1時間当たり最大利用者数の 目安値 (人/時・片道) H21～22 アンケート調査結果を活用
豊川 国府線		6	1	小型バス	20
	豊川養護学校経由	3			13
千両三上線		6	1	10人乗りジャンボ タクシー程度	4
ゆうあいの里小坂井線		5 . 5	1	10人乗りジャンボ タクシー程度	6
音羽線	国府止まり	4	1	10人乗りジャンボ タクシー程度	6
	市役所直通	4			
御津線	国府止まり	4	1	10人乗りジャンボ タクシー程度	4
	市役所直通	4			

4. 料金体系の考え方の変更（案）について

（１）料金体系の考え方

- ・市の中心部までは、各地区から同じ料金で利用できるようにします。
- ・分かりやすくするために、市の中心部の「豊川体育館前バス停」でゾーンを分けます。

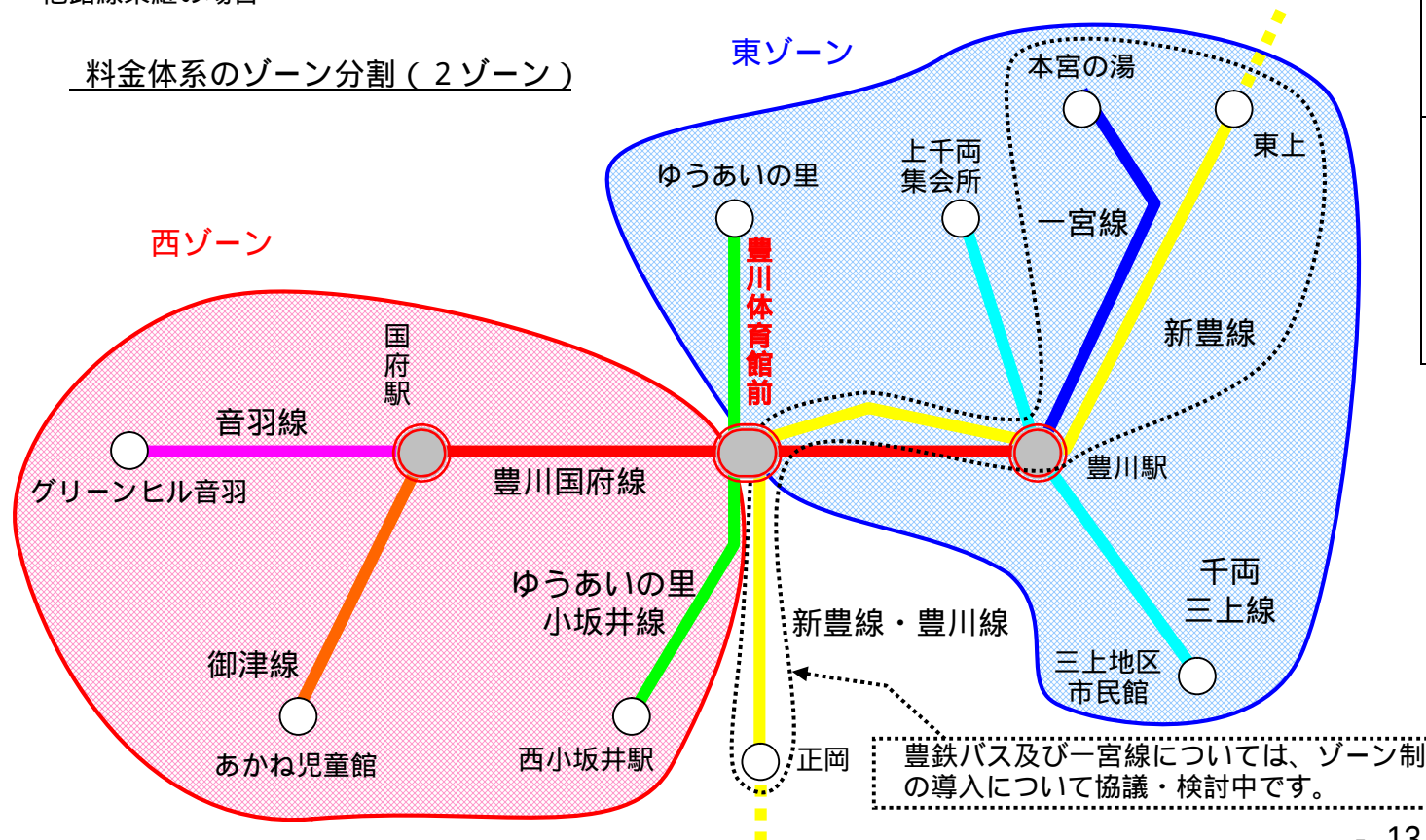
（２）料金設定

- 初乗り：200円 ゾーンを跨ぐ場合：100円加算
- 同じゾーン内を利用する場合は、1乗車200円とします。
- 2路線以上を乗継しても、同じゾーン内のみ場合は200円とします。
- 豊川体育館前バス停を越えて他のゾーンを利用する場合、100円を加算します。
- ゾーンを越えて100円を加算した後に再度乗り継いだ場合でも、料金を加算しません。片道料金の最大は300円とします。

料金支払いのパターン例

	西ゾーン	豊川体育館前	東ゾーン	
ゾーン内のみ	←→			200円
ゾーン内のみ 西ゾーンで他路線 乗継の場合	←→○←→			200円
2ゾーン利用	←→	●	→	300円
2ゾーン利用 西ゾーンで他路線 乗継の場合	←→	●	→○←→	300円
2ゾーン利用 東・西各ゾーンで 他路線乗継の場合	←→○←→	●	→○←→	300円

料金体系のゾーン分割（2ゾーン）



路線名	料金体系のイメージ
豊川国府線	
豊川国府線 ↓ ゆうあいの里 小坂井線	
千両三上線	
ゆうあいの里 小坂井線	
音羽線	
御津線	

豊鉄バス新豊線・豊川線、及び一宮線については、ゾーン制の導入について協議・検討中です。

（３）豊鉄バス新豊線・豊川線との乗継料金について（現在、協議・検討中）

- ・豊鉄バス線内のみを利用の場合は、ゾーン制の導入について検討中です。
- ・基幹路線や地域路線との乗継の際は、別途初乗り200円とします。

（４）割引対応について

- ・利用頻度が高い利用者などに対する対応策として、定期券や回数券の導入について今後検討を行っていきます。

5 . 地域路線の検討状況について

- ・現在、地域協議会は3地区で立ち上がっています。
- ・それぞれの検討状況の概要は、下表のとおりとなっています。
- ・各地区の地域路線の路線図を、15～17 頁に示します。
- ・引き続き協議・調整を重ね、基幹路線との乗継利便性を高めるために、連携を図っていきます。

地区名		音羽地区	御津地区	一宮地区
地域協議会	名称	音羽地域公共交通運営協議会	御津地域路線運営協議会	一宮地域公共交通運営協議会
	設立年月日	平成22年11月24日	平成22年12月14日	平成23年2月24日
バス停数		20箇所	35箇所	検討中
総所要時間		約65分	西コース：約10分 西コース：約30分 西コース：約40分 東コース：約35分 東コース：約30分	検討中
総走行距離		約12km	西コース：約5km 西コース：約6km 西コース：約13km 東コース：約9km 東コース：約6km	検討中
運行日		毎日	西コース：月曜日～金曜日 西コース：月・水・金曜日 東コース：火・木・土曜日	検討中
運行本数		7～8本/日	西コース：1本/日 西コース：6本/日 東コース：6本/日	検討中
使用車両		ジャンボタクシー（10人乗り）	ジャンボタクシー（10人乗り）	検討中
料金		1乗車200円	1乗車100円	検討中
基幹路線との乗継について		基幹路線の音羽線と同一ゾーンとして扱い、音羽線への乗継は無料で乗車可能となるように検討中	基幹路線の御津線への乗継は、初乗り料金を支払って乗車することで検討中	検討中

1. 音羽地区地域路線
 片道延長：約12km
 所要時間：約65分
 バス停数：20箇所

バス停種別凡例

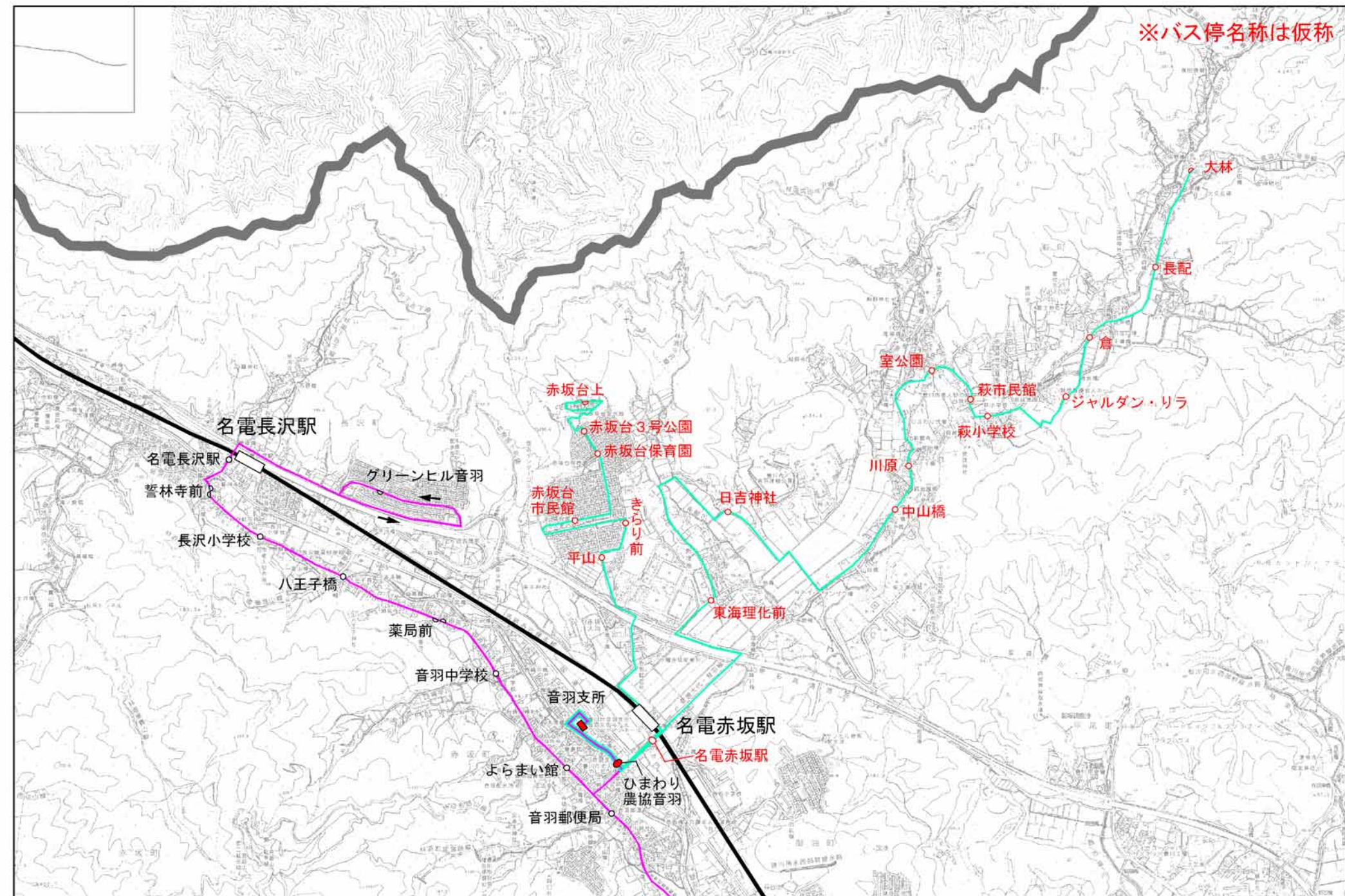
- 広域・基幹路線単独
- 地域路線単独
- 基幹路線と地域路線共有

バス停凡例

- 道路の両側に設置するバス停
- ◡ 道路の片側に設置するバス停
又は両側設置の位置が離れているバス停
- 施設の敷地内に設置するバス停

路線凡例

- 地域路線
- 音羽線
(基幹路線)



3. 一宮地区地域路線
片道延長：約44km
所要時間：約120分
バス停数：27箇所

3. 一宮地区地域路線
片道延長：約44km
所要時間：約120分
バス停数：27箇所

3. 一宮地区地域路線
片道延長：約44km
所要時間：約120分
バス停数：27箇所

3. 一宮地区地域路線
片道延長：約44km
所要時間：約120分
バス停数：27箇所

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

 地域路線
 一宮線
 (基幹路線)
 豊鉄バス
 新豊線

- 広域・基幹路線単独
- ◐ 地域路線単独
- 基幹路線と地域路線共有

- 広域・基幹路線単独
- ◐ 地域路線単独
- 基幹路線と地域路線共有

- 広域・基幹路線単独
- ◐ 地域路線単独
- 基幹路線と地域路線共有

- 広域・基幹路線単独
- ◐ 地域路線単独
- 基幹路線と地域路線共有

○ 道路の両側に設置するバス停
 ◐ 道路の片側に設置するバス停
 又は両側設置の位置が離れているバス停
 □ 施設の敷地内に設置するバス停

○ 道路の両側に設置するバス停
 ◐ 道路の片側に設置するバス停
 又は両側設置の位置が離れているバス停
 □ 施設の敷地内に設置するバス停

○ 道路の両側に設置するバス停
 ◐ 道路の片側に設置するバス停
 又は両側設置の位置が離れているバス停
 □ 施設の敷地内に設置するバス停

○ 道路の両側に設置するバス停
 ◐ 道路の片側に設置するバス停
 又は両側設置の位置が離れているバス停
 □ 施設の敷地内に設置するバス停

