

令和5年度補助系統別事業評価票(**新豊線**)

31

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
新豊	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～新城富永	34.3 km	9.2 回	豊橋市 豊川市 新城市 0
細系統	イオンモール豊川	〃	豊橋駅前～新城富永	34.3 km	0.4 回	
	豊川市民病院	〃	豊橋駅前～新城富永	33.3 km	8.8 回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

<接続する系統>
名古屋鉄道本線・豊川線、JR東海道本線・飯田線、豊橋鉄道渥美線、豊鉄バス(伊良湖本線)

<接続される系統>
豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス(①しおかぜバス②かわきたバス、豊川コミバス(③ゆうあい)の里八幡線④千両三上線⑤小坂井線⑥一宮線⑦音羽線⑧御津線⑨一宮地区地域路線)、新城Sバス(⑩北部線、⑪西部線⑫宇利線⑬吉川市川線⑭作手線)

模式図(△□)

2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)																																					
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。</p>			<p>年度</p> <table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>159,010</td> <td>131,577</td> <td>143,560</td> <td>104,779</td> <td>165,134</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>4.4</td> <td>3.4</td> <td>3.7</td> <td>3.0</td> <td>4.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>35.7</td> <td>33.8</td> <td>41.3</td> <td>31.9</td> <td>34.7</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>41.3</td> <td>30.6</td> <td>34.7</td> <td>27.0</td> <td>43.2</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>44.6%</td> <td>38.8%</td> <td>39.7%</td> <td>32.0%</td> <td>43.5%</td> </tr> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数【人】	159,010	131,577	143,560	104,779	165,134	平均乗車密度(実績)	4.4	3.4	3.7	3.0	4.6	輸送量	(計画)	35.7	33.8	41.3	31.9	34.7	(実績)	41.3	30.6	34.7	27.0	43.2	収支率(実績)	44.6%	38.8%	39.7%	32.0%
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																		
年間利用者数【人】	159,010	131,577	143,560	104,779	165,134																																		
平均乗車密度(実績)	4.4	3.4	3.7	3.0	4.6																																		
輸送量	(計画)	35.7	33.8	41.3	31.9	34.7																																	
	(実績)	41.3	30.6	34.7	27.0	43.2																																	
収支率(実績)	44.6%	38.8%	39.7%	32.0%	43.5%																																		

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
A	目標	155,199	<p>利用者数は対目標値106.4%、対前年157.6%となった。対前年を上回った要因として、R5.3に大型商業施設のオープンに合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用のお客が増加し、定期外利用者が大幅に増加した。</p>
	実績	165,134	
	達成率	106.4%	
要因	定期外利用者の増加。	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
<p>市町村名： 豊橋市</p> <p>新型コロナウイルスによる行動制限が緩和され、外出が増えたことで、公共交通全体の利用が増加した。新豊線については、大型商業施設開業に合わせた路線の延長により、定期外利用者の増加につながった。今後は運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の定期外利用者の獲得を図っていく。</p>		<p>市町村名： 豊川市</p> <p>令和5年3月の大型商業施設開業に合わせて路線を延伸したことで、定期外利用者が増加したと考えられる。</p>	
<p>市町村名： 新城市</p> <p>新型コロナウイルスの5類移行により市民の移動が活発になったことや、大型商業施設のオープンに合わせて路線を延伸したことで、本市から乗り換えなしで直接行くことができたようになったことはプラスに働いたと考える。豊川市民病院への通院など豊橋市、豊川市につながる重要な路線であるため、運行主体や沿線市と協力し、引き続き利用促進を行っていく必要がある。</p>		<p>市町村名： 0</p>	

複数市町村を跨ぐ系統としての役割					
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,825 人/月	市町村名： 豊橋市	市町村名： 豊川市	市町村名： 新城市	市町村名： 0
全利用者に占める率(△)	17.7 %	<p>主に豊橋市・豊川市への通勤、買い物、通院などの移動手段となっている。</p> <p>主として豊橋市、豊川市相互間の通勤・通院・買い物利用など、住民の生活の足として利用されている。</p> <p>新城市から乗り換えなしで豊川市民病院や大型商業施設へ行くことができる路線であるため、通院や買い物に利用されている。</p>			
特記事項	合併前の豊川市、一宮町と豊橋市、新城市を跨ぐ利用者と率。推定値。				

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
B	事業評価を踏まえた取組 令和5年3月に大型商業施設のオープンに合わせ、路線の延伸と利用実態に合わせたダイヤ改正を実施した。また、豊川市と連携し市内の主要施設に新豊線・豊川線の時刻表(渋滞対策ダイヤを含む)を配布した。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 新城市	市町村名: 0
改善点とした事項(△) 事業者、市、地元自治会等が連携し利用促進に努める。		中心市街地での公共交通イベントや鉄道及びバスを活用したウォーキングイベントの実施により、まちなかへの誘客と共に公共交通の魅力向上を図った。	豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を豊川市バスマップ及びHPに継続掲載したほか、市内の主要施設において豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を配布した。	バスマップに新豊線の時刻表を掲載し、市内の主要施設で配布している。個人ごとの行先の希望に応じた時刻表を作成する「マイバス時刻表」を継続して実施している。	
関係者の連携等(△□) 必要な情報交換を実施。	その他の取組 東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと謎解きゲームを実施。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。また、事業者と連携し、子ども向けバスイベント「夏休み路線バス探検キャラバン」を実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと歴史謎解きゲームを実施した。8月には道の駅しただでPRを行った。	

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)	沿線市町村(□)				
沿線の地元住民への情報提供を充実させていく必要がある。また、沿線市と協力しコミバス等の乗継案内を充実していく。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 新城市	市町村名: 0	
	公共交通の維持・強化、利便性の向上を図る必要がある。 新型コロナウイルス感染症による利用者減少に対して、新たな利用の創出及び定着化を図る必要がある。	大型商業施設の開業により増加した利用者を維持し、更なる利用者の確保のための工夫が必要である。当該路線とコミュニティバスの乗り継ぎの利便性向上や、利用促進の取り組み、周知等が必要である。	大型商業施設の開業により、買い物利用が増えたと思われるが、今後の路線維持確保のためには、利用者数を維持し、フィーダー路線の接続強化による利便性向上や沿線市と協力した利用促進を継続して行っていく必要がある。		
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	令和6年度末(R7.3)に導入予定の交通系ICカードのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 新城市	市町村名: 0
	交通系ICカード導入に向けた周知を効果的に行う。 MaaS推進によるデジタル環境の充実の取り組みを行う。	利用者の混乱を招かないよう、交通系ICカード導入前後の周知を徹底する。	沿線市、運行事業者と協力し、継続した公共交通利用促進を行っていく。市内のSバス路線見直し時に、乗り継ぎしやすい接続となるよう考慮し、利便性の向上を図る。		

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 新城市	市町村名: 0
目標未記載	目標未記載	目標未記載	目標未記載	
自己評価	外出の増加、積極的な利用促進事業の実施により、生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。今後も運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の利用者の獲得を図っていく必要がある。	生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。令和5年3月に大型商業施設の開業に合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用客が増加し、定期外利用者が大幅に増加した。今後も運営主体及び沿線市と連携し、新たな客層の掘り起こしにつなげていく。	生活交通確保計画における目標である「収支改善率1%」を達成することができた。大型商業施設のオープンが大きな要因と考えるので、今後も維持するために継続した利用促進を運行事業者、沿線市で協力して行っていく必要がある。	

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)				
市町村名:	豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 新城市	市町村名: 0
フィーダー系統である豊鉄バス「三本木線」と豊橋市コミュニティバス「しおかぜバス」、「かわきたバス」に豊橋駅で接続している。	イオンモール豊川で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川市民病院で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川体育館前で豊川市コミュニティバス(小坂井線)、豊川駅前豊川市コミュニティバス(千両三上線、一宮線)、一宮支所等で豊川市コミュニティバス(一宮線、一宮地区地域路線)と接続している。	フィーダー系統である「Sバス西部線」と市内中心部で接続している。		

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

令和5年度補助系統別事業評価票(豊川(体育館前)線)

1. 補助系統の概要(△)

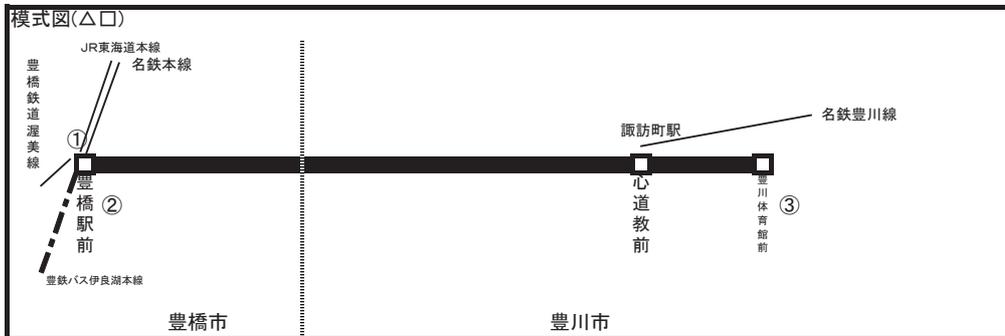
系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
豊川(体育館前)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～豊川体育館前	8.6 km	6.0 回	豊橋市 豊川市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

<接続する系統>
名古屋鉄道本線・豊川線、JR東海道本線・飯田線、豊橋鉄道渥美線、豊鉄バス(伊良湖本線)

<接続される系統>
豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス(①しおかぜバス②かかわきたバス、豊川コミバス(③小坂井線))



2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)
計画どおり運行されたか(△)	評価	
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	
補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。		

目標・効果達成状況

評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)
目標	32,962	利用者数は対目標値166.1%、対前年150.1%となった。対前年を上回った要因として、R5.3に大型商業施設のオープンに合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用のお客が増加し、定期外利用者が大幅に増加した。(当該系統の休日ダイヤの一部は、豊川体育館前から体育館イオン系統として大型商業施設まで継続運行。)
実績	54,744	
達成率	166.1%	
要因	定期外利用者の増加	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運行事業者の所見等(△)		市町村名: 豊橋市
		市町村名: 豊川市
		市町村名: 0
		市町村名: 0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割

指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,425 人/月	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	32.9 %	主に豊橋市・豊川市への通勤、買い物、通院などの移動手段となっている。			
特記事項	豊橋市と豊川市を跨ぐ利用者と率。推定値。	主として豊橋市、豊川市相互間の通勤利用など、住民の生活の足として利用されている。			

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報

運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
		市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△) 事業者、市、地元自治会等が連携し利用促進に努める。	事業評価を踏まえた取組 令和5年3月に大型商業施設のオープンに合わせ、路線の延伸と利用実態に合わせたダイヤ改正を実施した。 また、豊川市と連携し市内の主要施設に新豊線・豊川線の時刻表(渋滞対策ダイヤを含む)を配布した。	中心市街地での公共交通イベントや鉄道及びバスを活用したウォーキングイベントの実施により、まちなかへの誘客と共に公共交通の魅力向上を図った。	豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を豊川市バスマップ及びHPに継続掲載したほか、市内の主要施設において豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を配布した。		
	関係者の連携等(△□) 必要な情報交換を実施。	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと謎解きゲームを実施。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。また、事業者と連携し、子ども向けバスイベント「夏休み路線バス探検キャラバン」を実施した。	

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)		沿線市町村(□)			
沿線の地元住民への情報提供を充実させていく必要がある。 また、沿線市と協力しコミバス等の乗継案内を充実していく。		市町村名: 豊橋市 公共交通の維持・強化、利便性の向上を図る必要がある。 新型コロナウイルス感染症による利用者減少に対して、新たな利用の創出及び定着化を図る必要がある。	市町村名: 豊川市 沿線市と協力して地元住民への周知を強化し、新規通勤利用者を獲得していく必要がある。	市町村名: 0	市町村名: 0
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	令和6年度末(R7.3)に導入予定の交通系ICカードのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 豊橋市 交通系ICカード導入に向けた周知を効果的に行う。 MaaS推進によるデジタル環境の充実の取り組みを行う。	市町村名: 豊川市 利用者の混乱を招かないよう、交通系ICカード導入前後の周知を徹底する。	市町村名: 0	市町村名: 0

注: 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
自己評価	外出の増加、積極的な利用促進事業の実施により、生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。今後も運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の利用者の獲得を図っていく必要がある。	生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。令和5年3月に大型商業施設の開業に合わせ路線を延伸したことにより、買い物利用客が増加し、定期外利用者が大幅に増加した。今後も運営主体及び沿線市と連携し、新たな客層の掘り起こしにつなげていく。		

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
フィーダー系統である豊鉄バス「三本木線」と豊橋市コミュニティバス「しおかぜバス」、「かわきたバス」に豊橋駅で接続している。	豊川体育館前で豊川市コミュニティバス(小坂井線)と接続している。		

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

令和5年度補助系統別事業評価票(豊川(イオン病院)線)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
豊川(イオン病院)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～豊川市民病院～イオンモール豊川～豊川駅前	17.1 km	10.4 回	豊橋市 豊川市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

<接続する系統>
名古屋鉄道本線・豊川線、JR東海道本線・飯田線、豊橋鉄道渥美線、豊鉄バス(伊良湖本線)

<接続される系統>
豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス①しおかぜバス②かわきたバス)、豊川コミバス③ゆうあいの里八幡線④千両三上線⑤小坂井線⑥一宮線⑦音羽線⑧御津線)

模式図(△□)

2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)
計画どおり運行されたか(△)	計画どおりか。そうでない場合は理由	
評価	A	
評価	A	

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	101,565
	実績	実績	103,008
	達成率	達成率	101.4%
要因	定期外利用者の増加	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
市町村名: 豊橋市		市町村名: 豊川市	
市町村名: 0		市町村名: 0	

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,595 人/月	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市
全利用者に占める率(△)	29.3 %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	豊橋市と豊川市を跨ぐ利用者と率。推定値。		

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	令和5年3月に大型商業施設のオープンに合わせ、路線の延伸と利用実態に合わせたダイヤ改正を実施した。	市町村名： 豊橋市	市町村名： 豊川市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		また、豊川市と連携し市内の主要施設に新豊線・豊川線の時刻表(渋滞対策ダイヤを含む)を配布した。	中心市街地での公共交通イベントや鉄道及びバスを活用したウォーキングイベントの実施により、まちなかへの誘客と共に公共交通の魅力向上を図った。	豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を豊川市バスマップ及びHPに継続掲載したほか、市内の主要施設において豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を配布した。		
事業者、市、地元自治会等が連携し利用促進に努める。	その他の取組	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと謎解きゲームを実施。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。また、事業者と連携し、子ども向けバスイベント「夏休み路線バス探検キャパ」を実施した。		
関係者の連携等(△□)		必要な情報交換を実施。				

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)		沿線市町村(□)			
沿線の地元住民への情報提供を充実させていく必要がある。また、沿線市と協力しコミバス等の乗継案内を充実していく。		市町村名： 豊橋市	市町村名： 豊川市	市町村名： 0	市町村名： 0
公共交通の維持・強化、利便性の向上を図る必要がある。新型コロナウイルス感染症による利用者減少に対して、新たな利用の創出及び定着化を図る必要がある。		大型商業施設の開業により増加した定期外利用者を維持し、更なる利用者の確保のための工夫が必要である。当該路線とコミュニティバスの乗り継ぎの利便性向上や、利用促進の取り組み、周知等が必要である。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	令和6年度末(R7.3)に導入予定の交通系ICカードのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名： 豊橋市 交通系ICカード導入に向けた周知を効果的に行う。MaaS推進によるデジタル環境の充実の取り組みを行う。	市町村名： 豊川市 利用者の混乱を招かないよう、交通系ICカード導入前後の周知を徹底する。	市町村名： 0	市町村名： 0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

		沿線市町村(□)			
目標		市町村名： 豊橋市	市町村名： 豊川市	市町村名： 0	市町村名： 0
自己評価	外出の増加、積極的な利用促進事業の実施により、生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。今後も運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の利用者の獲得を図っていく必要がある。	目標未記載	目標未記載		
		生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。令和5年3月に大型商業施設の開業に合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用客が増加し、定期外利用者が増加した。今後も運営主体及び沿線市と連携し、新たな客層の掘り起こしにつなげていく。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名：	豊橋市	市町村名：	豊川市
市町村名：	0	市町村名：	0
フィーダー系統である豊鉄バス「三本木線」と豊橋市コミュニティバス「しおかぜバス」、「かわきたバス」に豊橋駅で接続している。	イオンモール豊川で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川市民病院で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川体育館前で豊川市コミュニティバス(小坂井線)、豊川駅前で豊川市コミュニティバス(千両三上線、一宮線)と接続している。		

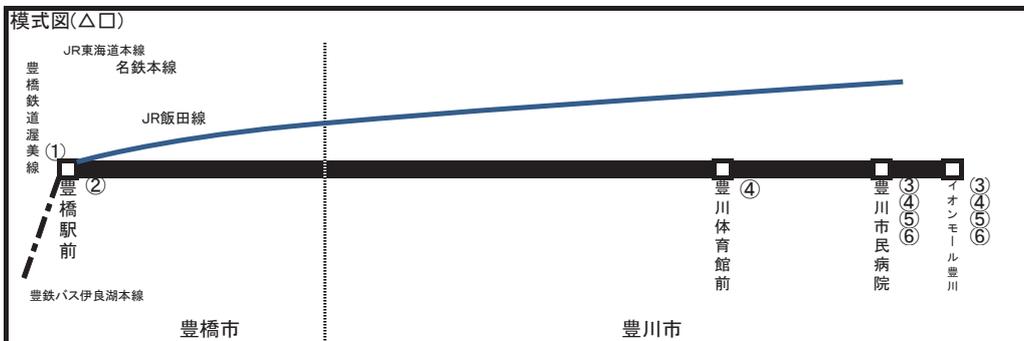
通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
豊川(イオンモール豊川)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～イオンモール豊川	11.6 km	6.9 回	豊橋市 豊川市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道本線・豊川線、JR東海道本線・飯田線、豊橋鉄道渥美線、豊鉄バス(伊良湖本線)</p> <p><接続される系統></p> <p>豊鉄バス(豊橋市内域路線)、豊橋コトバス(①しおかぜバス②かわきたバス)、豊川コトバス(③ゆうあいの里八幡線④小坂井線⑤音羽線⑥御津線)</p>



2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)							
計画どおり運行されたか(△)	評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	
A		補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	年間利用者数【人】	50,362	41,989	46,528	33,581	61,855	
			平均乗車密度(実績)	4.2	3.9	3.8	2.8	4.3	
			輸送量	(計画)	23.0	23.6	24.3	23.0	26.2
				(実績)	24.3	19.8	22.4	15.1	29.6
			収支率(実績)	72.2%	68.7%	66.9%	48.6%	68.2%	

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	利用者数は対目標値103.0%、対前年184.2%となった。対前年を上回った要因として、R5.3に大型商業施設のオープンに合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用のお客様が増加し、定期外利用者が大幅に増加した。	
A	目標	60,068	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 豊橋市 市町村名: 豊川市</p> <p>新型コロナウイルスによる行動制限が緩和され、外出が増えたことで、公共交通全体の利用が増加した。豊川線については、大型商業施設開業に合わせた路線の延長により、定期外利用者の増加につながった。今後は運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の定期外利用者の獲得を図っていく。</p>
	実績	61,855	
達成率	103.0%		
	要因	定期外利用者の増加	市町村名: 0 市町村名: 0
運行事業者の所見等(△)			

複数市町村を跨ぐ系統としての役割						
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)				
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,910 人/月	市を跨いでの利用が利用者の約3割を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。これらの利用者は、豊橋市、豊川市相互間の通勤利用者が大部分と考えられる。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	44.9 %		主に豊橋市・豊川市への通勤、買い物、通院などの移動手段となっている。	主として豊橋市、豊川市相互間の通勤・通院・買い物利用など、住民の生活の足として利用されている。		
特記事項						

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)(△)	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□)

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
改善点とした事項(△) 事業者、市、地元自治会等が連携し利用促進に努める。	事業評価を踏まえた取組	令和5年3月に大型商業施設のオープンに合わせ、路線の延伸と利用実態に合わせたダイヤ改正を実施した。また、豊川市と連携し市内の主要施設に新豊線・豊川線の時刻表(渋滞対策ダイヤを含む)を配布した。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
	その他の取組	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと謎解きゲームを実施した。	中心市街地での公共交通イベントや鉄道及びバスを活用したウォーキングイベントの実施により、まちなかへの誘客と共に公共交通の魅力向上を図った。	豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を豊川市バスマップ及びHPに継続掲載したほか、市内の主要施設において豊鉄バス新豊線・豊川線の時刻表を配布した。		
関係者の連携等(△□) 必要な情報交換を実施。			東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、夏休み小学生50円バスと徳川家康謎解きゲームを実施した。また、事業者と連携し、子ども向けバスイベント「夏休み路線バス探検キャラバン」を実施した。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)		沿線市町村(□)			
沿線の地元住民への情報提供を充実させていく必要がある。また、沿線市と協力しコミバス等の乗継案内を充実していく。		市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
公共交通の維持・強化、利便性の向上を図る必要がある。新型コロナウイルス感染症による利用者減少に対して、新たな利用の創出及び定着化を図る必要がある。		大型商業施設の開業により増加した利用者を維持し、更なる利用者の確保のための工夫が必要である。当該路線とコミュニティバスの乗り継ぎの利便性向上や、利用促進の取り組み、周知等が必要である。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	令和6年度末(R7.3)に導入予定の交通系ICカードのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
		交通系ICカード導入に向けた周知を効果的に行う。MaaS推進によるデジタル環境の充実の取り組みを行う。	利用者の混乱を招かないよう、交通系ICカード導入前後の周知を徹底する。		

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	目標未記載	目標未記載			
自己評価	外出の増加、積極的な利用促進事業の実施により、生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。今後も運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の利用者の獲得を図っていく必要がある。	生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成した。令和5年3月に大型商業施設の開業に合わせて路線を延伸したことにより、買い物利用客が増加し、定期外利用者が増加した。今後も運営主体及び沿線市と連携し、新たな客層の掘り起こしにつなげていく。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 豊橋市	市町村名: 豊川市	市町村名: 0	市町村名: 0
フィーダー系統である豊鉄バス「三本木線」と豊橋市コミュニティバス「しおかぜバス」、「かわきたバス」に豊橋駅で接続している。	イオンモール豊川で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川市民病院で豊川市コミュニティバス(ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線)、豊川体育館前で豊川市コミュニティバス(小坂井線)と接続している。		

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)