

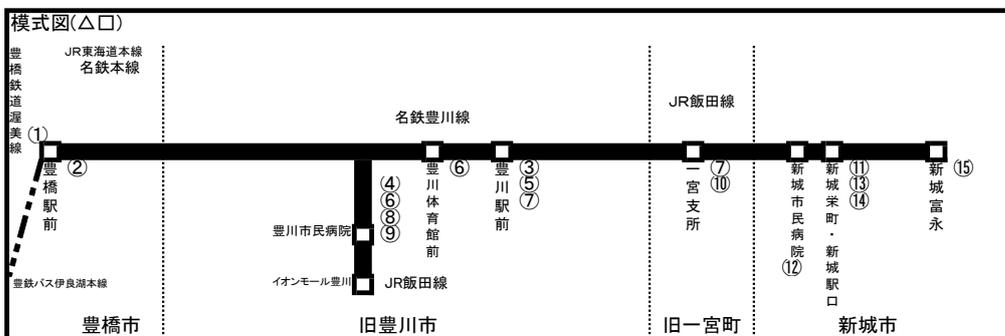
令和7年度補助系統別事業評価票(新豊線)

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
新豊	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～新城富永	34.3 km	9.3 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	0.3 回	
	豊川市民病院	〃	豊橋駅前～新城富永	33.3 km	8.9 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>&lt;接続する系統&gt;</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>&lt;接続される系統&gt;</p> <p>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③柿の里バス)、豊川コミバス(④ゆあいの里八幡線⑤千両三上線⑥小坂井線⑦一宮線⑧音羽線⑨御津線⑩一宮地区地域路線)、新城Sバス(⑪北部線、⑫西部線⑬中宇利線⑭吉川市川線(仮)七線)</p>



2. R7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>《参考数値》 主要指標の推移(△)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> <th>6年度</th> <th>7年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>143,560</td> <td>104,779</td> <td>165,134</td> <td>139,809</td> <td>149,055</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.7</td> <td>3.0</td> <td>4.6</td> <td>3.9</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>41.3</td> <td>31.9</td> <td>34.7</td> <td>27.2</td> <td>40.4</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>34.7</td> <td>27.0</td> <td>43.2</td> <td>35.8</td> <td>39.0</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>39.7%</td> <td>32.0%</td> <td>43.5%</td> <td>37.7%</td> <td>39.4%</td> </tr> </tbody> </table>						年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	年間利用者数【人】	143,560	104,779	165,134	139,809	149,055	平均乗車密度(実績)	3.7	3.0	4.6	3.9	4.2	輸送量	(計画)	41.3	31.9	34.7	27.2	40.4	(実績)	34.7	27.0	43.2	35.8	39.0	収支率(実績)	39.7%	32.0%	43.5%	37.7%	39.4%
年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度																																							
年間利用者数【人】	143,560	104,779	165,134	139,809	149,055																																							
平均乗車密度(実績)	3.7	3.0	4.6	3.9	4.2																																							
輸送量	(計画)	41.3	31.9	34.7	27.2	40.4																																						
	(実績)	34.7	27.0	43.2	35.8	39.0																																						
収支率(実績)	39.7%	32.0%	43.5%	37.7%	39.4%																																							

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
B1	目標	176,959	<p>利用者数は対目標値84.2%対前年比106.6%となった。定期利用、定期外利用者ともに増加しており、大型商業施設への買い物利用や、豊橋駅を利用する通勤利用の方に主にご利用頂いたと考える。</p>
	実績	149,055	
	達成率	84.2%	
要因	定期外利用者の減少	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 豊橋市</p> <p>市町村名: 豊川市</p> <p>社会経済情勢の転換による勤務形態の変化や大型商業施設等への生活利用の定着、継続的な利用促進活動の取組により、定期利用・定期外利用者の数が増加したと考える。</p> <p>定期利用、定期外利用者の増加により、収支率は改善した。これは社会経済活動の回復に伴う勤務形態の変化、大型商業施設や医療機関への生活利用の定着、また運行事業者と連携した継続的な利用促進活動の成果と捉えている。今後も運行事業者と協力し、新たな利用者の獲得に努める。</p>	
	運行事業者の所見等(△)	<p>市町村名: 新城市</p> <p>市町村名: 0</p> <p>豊川市の大型商業施設への買い物や、豊橋市、豊川市への通勤、通院、買い物に利用されている。飯田線に並ぶ豊橋市、豊川市にアクセスできる交通手段として、沿線住民に利用されていると考える。</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(△)	5,550 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(△)	29.7 %	市町村名: 新城市	市町村名: 0
特記事項	<p>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、大型商業施設等への買い物や豊川市民病院への通院利用者が大部分と考えられる。</p>	<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>

《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. R7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	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(△)		市内の公共交通情報を掲載した公共交通マップを作成し、市内主要施設、観光案内所、公共交通イベント等での配布、HP掲載等で周知を行った。	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(△□)	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「公共交通利用促進ポスター」実施。また、大型商業施設において「東三河公共交通フェスタ」を実施した。	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」「公共交通利用促進ポスター」実施。また、大型商業施設において「東三河公共交通フェスタ」を実施した。	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、利用促進ポスター」を実施。8月には東三河市町村、運行事業者と連携し、東三河公共交通フェスタを開催し、多くの方に来場いただいた。	
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円バスなどを実施。			

### 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: 新城市	市町村名: 0
		交通系ICカードのさらなる普及による利便性の向上や利用促進の取組により、新たな利用の創出及び定着化を図る必要がある。	利用者数維持・更なる利用者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。	バスの乗り継ぎに関する市民からの要望は多く、当該路線に接続できるコミュニティバスの見直しの中で、乗り継ぎの利便性を考慮する必要がある。沿線市町、運行事業者と連携し、改善に取り組みたい。	
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(□)			
R8年度、R9年度に行う取組	令和7年3月に導入した交通系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
	また、MaaS推進によるデジタル環境の充実の取組を行う。	交通系ICカードの普及を図る。また、MaaS推進によるデジタル環境の充実の取組を行う。	交通系ICカード導入前後の周知を徹底し、利用促進を行う。利用者の利便向上を図る。	個別の要望に基づくマイバス時刻表の作成の継続、公共交通に関心のある地域住民によるコミュニティバスとの乗り継ぎお出かけツアーの実施を促す。	

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
自己評価	生活交通確保計画では「収支率1%以上向上」を目標としているが、令和7年度は定期利用、定期外利用者ともに増加し、収支率が改善した。今後も運行事業者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。	生活交通確保計画では「収支率1%以上向上」を目標としているが、令和7年度は定期利用、定期外利用者ともに増加し、収支率が改善した。今後においても、運行事業者及び関係自治体と連携し、継続して利用者を掘り起こし、収支改善に努める。	利用者数の増加により、収支率が改善した。今後も継続した利用促進を運行事業者、沿線市で協力して行い、利用者数の維持確保に努める。	

### 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、豊橋市コミュニティバス「柿の里バス」に豊川駅で接続している。	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	フィーダー系統である「Sバスちさと線(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。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください