

3. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況进行评估するため、また、基本方針の実現に向けて取り組む公共交通施策の成果进行评估するため、計画最終年度となる令和8年度の目標値を以下のとおり設定しました。

令和6年3月の計画改訂により、計画期間を令和10年度まで延長しましたので、令和7年度の時点で令和8年度目標値を踏まえた本計画の達成状況进行评估し、計画最終年度の目標値を新たに設定します。

令和8年3月の計画見直しに向けて、令和6年度の間接値を算出した上で、計画最終年度である令和10年度の目標値を新たに設定しました。

目標① 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上

公共交通にアクセスできる鉄道駅・バス停等の徒歩圏域（鉄道駅半径 800m、バス停半径 300m）内人口が、市全体の人口に占める割合进行评估します。

新都市地域共創型公共交通システムによる地域の状況に即した公共交通の実現により、公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上をめざします。

★第2次新都市都市計画マスタープラン策定において算出した方法と同じ手法で算出します。

※本目標数値については、令和6年度間接値の算出はできなかったため、令和10年度において最終評価のみ実施することにします。

	現状 (R2)		目標 (R10)
公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率	65.2%	➡	81.2%以上

目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加

地域主体の検討により実現したSバス等の見直し事例の数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や地域計画との連携を深めていく中で、新都市地域共創型公共交通システムを普及させ、地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加をめざします。

	現状 (R3)		間接値 (R6)		目標 (R10)
地域主体で実現した公共交通の見直し状況	なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施

目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持

J R 飯田線駅の利用者数を評価します。

地域公共交通ネットワークの形成を図ることや利用者にとってわかりやすい案内表示、利用促進策の実施などにより、J R 飯田線駅利用者数の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★東海旅客鉄道株式会社からデータを取得します。

	現状 (R2)		間接値 (R6)		目標 (R10)
J R 飯田線駅利用者数	741,378 人	➡	855,570 人	➡	942,781 人

※数値は、4月～3月の合計値。

目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

本市の主要路線である豊鉄バス田口新城線の利用者数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、豊鉄バス田口新城線利用者数の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

また、令和6年10月より運行開始の海老連谷線については、地域間幹線系統である田口新城線に接続する路線のため、田口新城線の利用者増を図るため、実証運行の実績を元に田口新城線のバス停に乗り継ぐ利用をした人数を目標の指標とする。

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
豊鉄バス田口新城線利用者数	39,618 人	→	47,187 人	→	49,512 人
海老連谷線から田口新城線への乗り継ぎ利用者数	437 人 (R6)	→	-	→	現状維持

※数値は、10月～9月の合計値。

目標⑤ Sバス利用者数の維持

Sバス路線ごとに利用者数の推移を確認しつつ、Sバス全体の利用者数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、Sバス利用者数の現状維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）	87,158 人	→	80,602 人	→	現状維持

※数値は、10月～9月の合計値。

Sバスの路線別利用者数（小中学生の通学利用を除く。）の現状及び目標値

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
ちさと線	3,070 人	→	1,396 人	→	現状維持
東郷線	3,627 人	→	3,620 人	→	現状維持
やな線	-	→	153 人(R6.8・9月)	→	現状維持
中宇利線	10,698 人	→	5,527 人	→	-
舟着線	3,233 人	→	3,464 人	→	現状維持
作手線	56,580 人	→	55,438 人	→	現状維持
秋葉七滝線	1,707 人	→	1,800 人	→	現状維持
長篠山吉田線	1,773 人	→	1,265 人	→	現状維持
布里線	330 人	→	129 人	→	現状維持
塩瀬線	1,930 人	→	1,056 人	→	現状維持
鳳来寺山もつくる新城線	1,258 人	→	2,605 人	→	現状維持
守義線	555 人	→	355 人	→	現状維持
つくであしがる線	2,397 人	→	3,321 人	→	現状維持

※数値は、10月～9月の合計値。

目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加

市内外を結ぶ公共交通結節点「道の駅もつくる新城」周囲のバス停乗降者数を評価します。
公共交通主要拠点の整備及び公共交通ネットワーク形成を図り、大都市圏との交流拡大を推進することにより、道の駅もつくる新城周辺のバス停乗降者数の増加をめざします。
★運行事業者からの乗降者数の報告を集約します。

	現状 (R4)		中間値 (R6)		目標 (R10)
道の駅もつくる新城 周辺バス停乗降者数	11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人

※数値は、10月～9月の合計値。

対象とするバス停

バス停名称	路線名	バス停設置者
もつくる新城（正面）	高速バス山の湊号	豊鉄バス(株)
	鳳来寺山もつくる新城線	新城市
もつくる新城南	高速バス山の湊号	豊鉄バス(株)
	鳳来寺山もつくる新城線	新城市
もつくる新城北	田口新城線・四谷千枚田新城線	豊鉄バス(株)
新城（道の駅もつくる新城）	東京・大阪方面高速バス路線	ジェイアールバス関東(株)
道の駅もつくる新城	東京方面高速バス路線	WILLER EXPRESS(株)

目標⑦ 新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）利用者数の増加

本市の地域間幹線系統に位置づけている新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）の利用者数を評価します。
名古屋圏との交流拡大や利用促進を図ることにより、高速乗合バス「山の湊号」の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。
★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
高速乗合バス「山の湊号」 利用者数	10,303 人	➡	18,801 人	➡	13,422 人

※数値は、10月～9月の合計値。

令和4年度以降、利用者数は目標値を上回る実績となりましたが、引き続き利用促進策を実施し、さらなる利用者増加を図ります。

目標⑧ タクシー利用台数の増加

本市のタクシーの利用台数を評価します。
バス・タクシー共通回数券の導入やタクシーの利用促進を図ることにより、タクシー利用台数の増加をめざします。
地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、令和2年度に廃業したタクシー事業者の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。
★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
タクシー利用台数	22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台

対象とするタクシー事業者 豊鉄タクシー（株）、東栄タクシー（有）

目標⑨ 高齢者福祉タクシー料金助成制度の利用率の向上

本市の高齢者福祉タクシー料金助成制度を活用する人の利用率を評価します。

後期高齢者のＳバス利用の無償化の検討と併せた制度の見直しや地域でのモビリティ・マネジメントの実施により、制度を活用する人の利用率増加をめざします。

★高齢者支援課の利用実績データから算出します。

	現状 (R3)		中間値 (R6)		目標 (R10)
高齢者福祉タクシー料金 助成利用率	41.8%	⇒	33.2%	⇒	増加

目標⑩ バス等の運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制

本市のバス等の運行に係る市民一人当たりの市負担額を評価します。

新都市地域共創型公共交通システムによる地域でのＳバスの見直しや新たな移動手段の確保により、バス利用者の増加に伴うバス運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制をめざします。

★決算資料及び年度当初の人口から算出します。

バス運行に係る委託料及び補助金の合計額 ÷ ４月１日現在の住民基本台帳（日本人＋外国人）

	現状 (R2)		中間値 (R6)		目標 (R10)
バス運行に係る市民一人 当たりの市負担額	3,786 円	⇒	4,429 円	⇒	現状維持