

各路線の利用者数について

(1) 利用者数の推移

令和2年度及び令和元年度の東浦町運行バス「う・ら・ら」の各路線の利用者数は、表1のとおりである。

令和2年度の利用者数(表1(A)-(B))は、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を大きく受けており、昨年度比で25%の減となった。

まず、図1から、愛知県が対象区域に含まれた1回目の緊急事態宣言期間中(令和2年4月16日から5月14日まで)は、利用者数が特に少なくなっており、令和2年4月・5月とも前年同月比が5割を下回っている。1回目の緊急事態宣言の解除後、回復傾向が見られたが、7月下旬から始まった第2波の影響を受けて令和2年8月の利用者数は減少する。その後、徐々に利用者数は増加するが令和2年11月から始まった第3波の影響を受けて再度減少した。

しかし、令和3年2月のダイヤ改正以降、図2のように各路線とも利用者数に増加傾向が見られるようになり、図1から分かるように令和3年3月には令和2年度中で最も多い利用者数となった。

この利用者数の増は、新型コロナウイルス感染症の増加が緩やかになったことや2回目の緊急事態宣言(令和3年1月13日から令和3年2月28日まで)の解除等による効果だけでなく、広報紙やバス車内、町ホームページ等で実施してきた「ダイヤ改正による利便性の向上」及び「車内の防疫対策」の周知活動(コロナ禍における利用促進)の効果が表れていたとも考えられる。

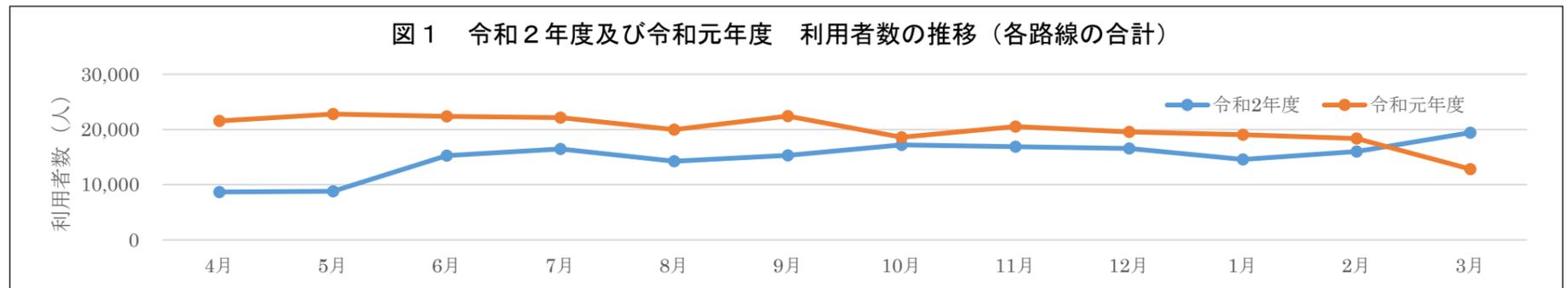
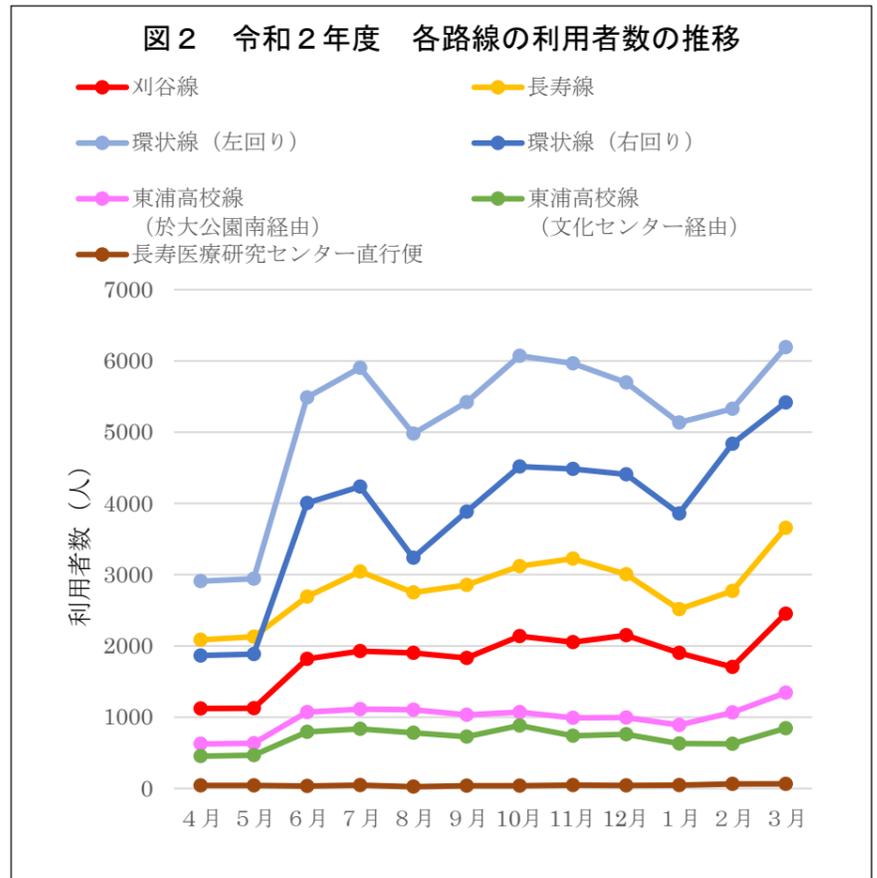


表1 令和2年度及び令和元年度 各路線の利用者数の推移

路線名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	平均乗車数/日		1便当りの乗車数		便数	
														改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後
刈谷線	1,122	1,126	1,816	1,928	1,903	1,829	2,138	2,055	2,150	1,901	1,704	2,452	22,124	59.1	70.4	3.3	3.9	18	18
長寿線	2,086	2,128	2,692	3,044	2,750	2,854	3,121	3,224	3,007	2,513	2,770	3,656	33,845	90.2	108.9	5.0	6.1	18	18
環状線(左回り)	2,909	2,945	5,489	5,902	4,978	5,421	6,069	5,965	5,699	5,134	5,329	6,193	62,033	166.2	195.3	15.1	16.3	11	12
環状線(右回り)	1,866	1,885	4,005	4,237	3,239	3,885	4,516	4,486	4,407	3,859	4,837	5,416	46,638	119.7	173.8	15.0	19.3	8	9
東浦高校線 (於大公園南経由)	624	633	1,070	1,111	1,104	1,034	1,069	992	995	889	1,065	1,342	11,928	31.3	40.8	10.4	8.2	3	5
東浦高校線 (文化センター経由)	453	465	795	837	781	727	883	739	760	628	626	842	8,536	23.3	24.9	5.8	5.0	4	5
長寿医療研究センター直行便	42	42	35	45	24	40	39	46	42	46	62	65	528	2.0	3.1	2.0	3.1	1	1
計 (A)	9,102	9,224	15,902	17,104	14,779	15,790	17,835	17,507	17,060	14,970	16,393	19,966	185,632	491.0	616.3	7.8	9.1	63	68
乗継券利用者数 (B) ※1	415	429	629	618	503	478	615	621	497	375	384	529	6,093	17.0	15.5	0.3	0.2	63	68
(A) - (B)	8,687	8,795	15,273	16,486	14,276	15,312	17,220	16,886	16,563	14,595	16,009	19,437	179,539	397.0	600.8	6.3	8.8	63	68
令和元年度の利用者数	21,540	22,800	22,382	22,154	19,977	22,438	18,584	20,531	19,562	19,060	18,386	12,841	240,255	-	-	-	-	-	-
令和元年度との増減数	-12,853	-14,005	-7,109	-5,668	-5,701	-7,126	-1,364	-3,645	-2,999	-4,465	-2,377	6,596	-60,716	-	-	-	-	-	-
令和元年度との増減比	40%	39%	68%	74%	71%	68%	93%	82%	85%	77%	87%	151%	75%	-	-	-	-	-	-
刈谷線	1,910	2,022	1,771	1,826	2,074	1,923	2,003	2,452	2,337	2,266	2,383	1,971	24,938	63.0	74.5	6.3	4.1	10	18
長寿線	3,406	3,541	3,499	3,711	3,599	3,612	3,627	3,995	3,857	3,524	3,335	2,949	42,655	116.8	118.3	6.5	6.6	18	18
環状線(左回り)	-	-	-	-	-	-	6,619	6,916	7,002	6,729	6,285	4,163	37,714	-	209.5	-	19.0	-	11
環状線(右回り)	-	-	-	-	-	-	5,217	5,839	5,337	5,417	5,132	2,747	29,689	-	164.9	-	20.6	-	8
東浦高校線 (於大公園南経由)	-	-	-	-	-	-	1,138	1,275	1,130	1,152	1,122	923	6,740	-	37.4	-	12.5	-	3
東浦高校線 (文化センター経由)	-	-	-	-	-	-	1,130	1,200	1,055	937	910	653	5,885	-	32.7	-	8.2	-	4
長寿医療研究センター直行便	-	-	-	-	-	-	45	53	61	73	68	65	365	-	3.0	-	3.0	-	1
東ヶ丘線	9,034	9,792	9,542	8,963	7,082	8,991	-	-	-	-	-	-	53,404	291.8	-	15.4	-	19	-
平池台線(体育館経由)	4,141	4,361	4,476	4,639	4,372	4,604	-	-	-	-	-	-	26,593	145.3	-	16.1	-	9	-
平池台線(ふじが丘経由)	3,731	3,828	3,809	3,803	3,497	3,977	-	-	-	-	-	-	22,645	123.7	-	17.7	-	7	-
計 (A)	22,222	23,544	23,097	22,942	20,624	23,107	19,779	21,730	20,779	20,098	19,235	13,471	250,628	740.6	639.4	11.8	10.1	63	63
乗継券利用者数 (B) ※1	682	744	715	788	647	669	1,195	1,199	1,217	1,038	849	630	10,373	23.2	34.0	0.4	0.5	63	63
(A) - (B)	21,540	22,800	22,382	22,154	19,977	22,438	18,584	20,531	19,562	19,060	18,386	12,841	240,255	717.4	605.4	11.4	9.6	63	63

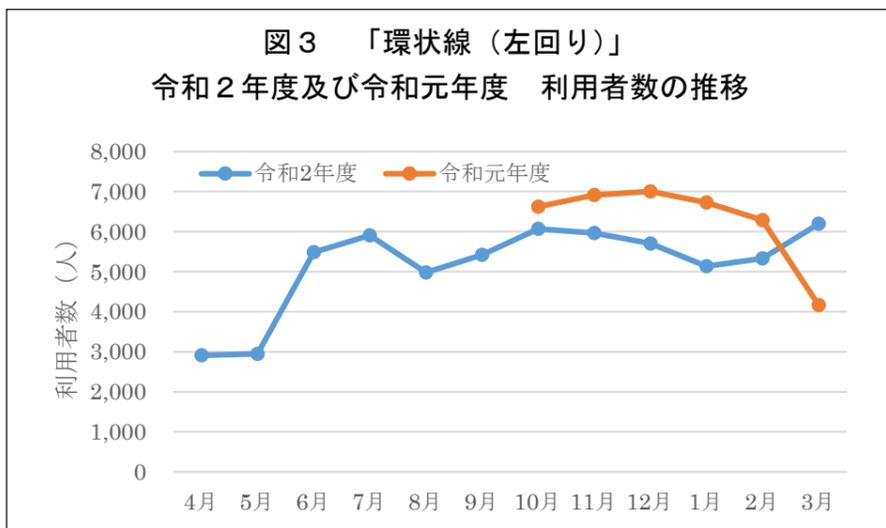
※1 「乗継券利用者数 (B)」は、乗継券の利用者数のみを集計している(定期券で乗継ぎした利用者は含まない)。

(2) 環状線（左回り）の利用者数の推移

令和2年度の環状線（左回り）の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、他路線と比較しても浮き沈みが大きく表れており、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を大きく受けていると考えられる。

他路線と比較して利用者数の浮き沈みが大きく表れた理由としては、本路線が他路線よりも広い地域を運行しているため、利用者一人一人の外出自粛の影響を受けやすいことや、緒川小学校及び藤江小学校の登下校便として利用されているため、休校による利用者減の影響があったことが考えられる。

なお、本路線は、令和元年10月のダイヤ改正から新設された路線のため、令和2年4月から令和2年9月までの期間は前年同月との比較はできない。図3から、令和2年11月以降の利用者数は、第3波の影響を受けて減少していき、令和3年1月には前年同月比で24%の減となった。しかし、令和3年2月のダイヤ改正以降、利用者数に増加傾向が見られるようになり、令和3年3月には令和2年度中で最も多い利用者数となった。

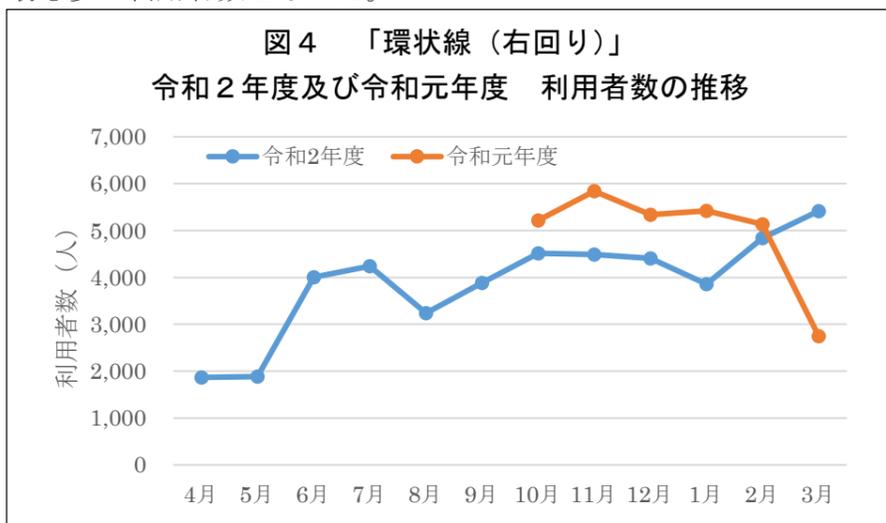


(3) 環状線（右回り）の利用者数の推移

令和2年度の環状線（右回り）の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、他路線と比較しても浮き沈みが大きく表れており、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を大きく受けていると考えられる。

他路線と比較して利用者数の浮き沈みが大きく表れた理由は、(2)の環状線（左回り）と同様だと考えられる。

なお、本路線は、令和元年10月のダイヤ改正から新設された路線のため、令和2年4月から令和2年9月までの期間は前年同月との比較はできない。図4から、11月以降の利用者数は、第3波の影響を受けて減少していき、令和3年1月には前年同月比で29%の減となった。しかし、令和3年2月のダイヤ改正以降、利用者数に増加傾向が見られるようになり、令和3年3月には令和2年度中で最も多い利用者数となった。

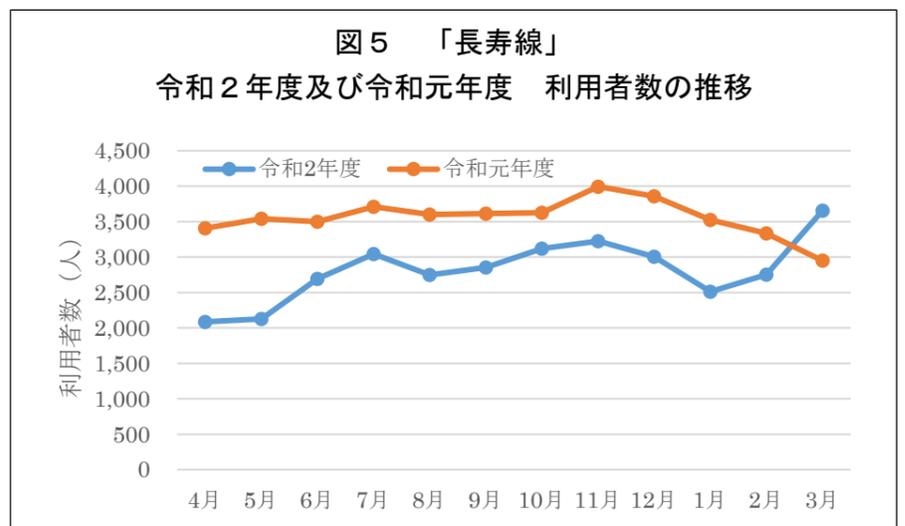


(4) 長寿線の利用者数の推移

令和2年度の長寿線の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、環状線（左回り）及び環状線（右回り）ほど浮き沈みは大きくないが、図5のグラフから、令和3年2月以前（令和2年4月・5月は除く）は、前年同月比で約2割の減となっており、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を受けていると考えられる。

まず、1回目の緊急事態宣言期間中は、利用者数が特に少なくなっており、令和2年4月・5月とも前年同月比で約4割の減となった。1回目の緊急事態宣言の解除後、回復傾向が見られたが、令和2年8月は第2波の影響を受けて減少し、以降は横ばいとなるも令和2年12月以降は第3波の影響を受けて再度減少した。

しかし、令和3年2月のダイヤ改正以降、利用者数に増加傾向が見られるようになり、令和3年3月には令和2年度中で最も多い利用者数となった。



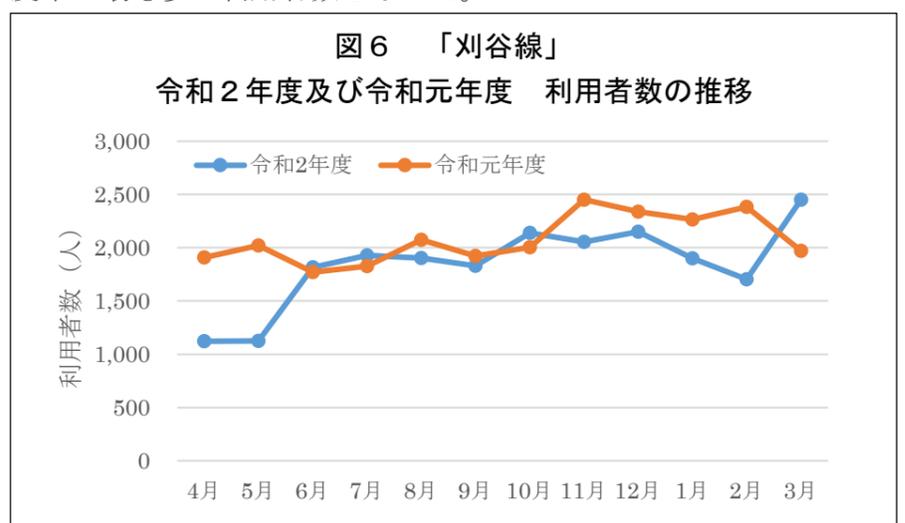
(5) 刈谷線の利用者数の推移

令和2年度の刈谷線の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、環状線（左回り）及び環状線（右回り）ほど浮き沈みは大きくないが、図6のグラフから、令和3年2月以前（令和2年4月・5月は除く）は、前年同月比で1割以下の増減を繰り返しており、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を受けていると考えられる。

なお、令和2年6月・7月の利用者数がコロナ禍においても前年同月比で微増となった理由としては、前年同月と比べて運行便数が8便多くなっている期間であることと、1回目の緊急事態宣言の解除されたタイミングが重なったためだと考えられる。

まず、1回目の緊急事態宣言期間中は、利用者数が特に少なくなっており、令和2年4月・5月とも前年同月比で約4割の減となった。1回目の緊急事態宣言の解除後、回復傾向が見られたが、令和2年8月・9月は第2波の影響を受けて減少し、以降は横ばいとなるも令和3年1月以降は第3波の影響を受けて再度減少した。

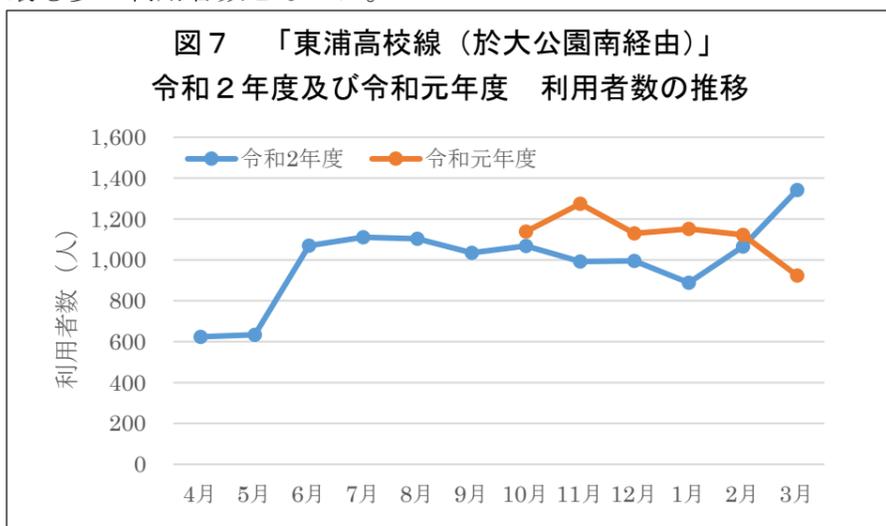
しかし、2回目の緊急事態宣言後の令和3年3月には、令和2年度中で最も多い利用者数となった。



(6) 東浦高校線（於大公園南経由）の利用者数の推移

令和2年度の東浦高校線（於大公園南経由）の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、環状線（左回り）及び環状線（右回り）ほど浮き沈みは大きくないが、令和2年4月の利用者数が最も少なく、令和2年8月、令和3年1月のタイミングで減少傾向が見られることから、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を受けていると考えられる。

なお、本路線は、令和元年10月のダイヤ改正から新設された路線のため、令和2年4月から令和2年9月までの期間は前年同月との比較はできない。図7から、11月以降の利用者数は、第3波の影響を受けて減少していき、令和3年1月には前年同月比で約2割の減となった。しかし、令和3年2月のダイヤ改正以降、利用者数に増加傾向が見られるようになり、令和3年3月には令和2年度中で最も多い利用者数となった。

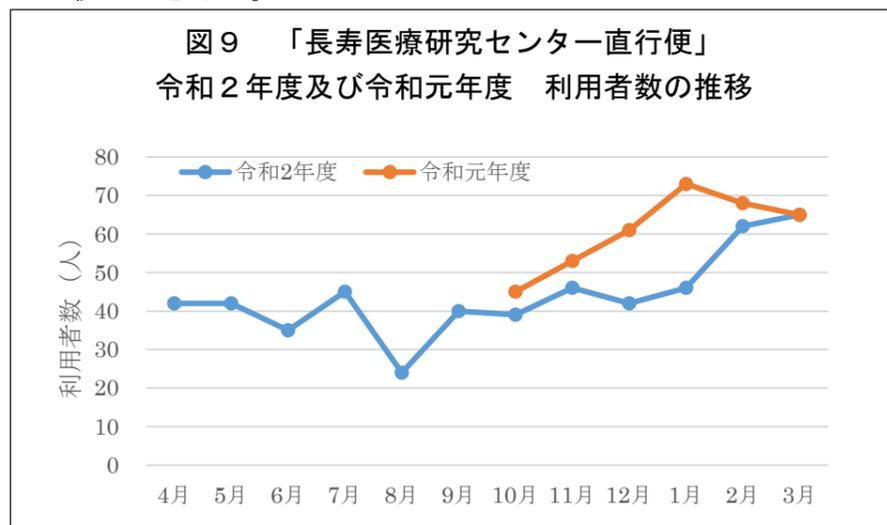


(8) 長寿医療研究センター直行便の利用者数の推移

長寿医療研究センター直行便は、1日1便平日のみ運行する利用者数が少ない路線であるため、1人のヘビーユーザーの利用回数が利用者数に与える影響が大きく、他路線のようにグラフの浮き沈み等から外部要因を検討することは難しい。

しかしながら、そのような背景を踏まえたうえでも図9では、本便の運行車両がハイエース（13人乗り）からポンチョ（36人乗り）に変更した令和3年2月のダイヤ改正以降に、回復傾向が見られるため、車内での密を避ける利用者意識や外出自粛の影響を少なからず受けていたと考えられる。

なお、本路線は、令和元年10月のダイヤ改正から新設された路線のため、令和2年4月から令和2年9月までの期間は前年同月との比較はできない。



(7) 東浦高校線（文化センター経由）の利用者数の推移

令和2年度の東浦高校線（文化センター経由）の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように、環状線（左回り）及び環状線（右回り）ほど浮き沈みは大きくないが、令和2年4月の利用者数が最も少なく、令和2年8月、令和3年1月のタイミングで減少傾向が見られることから、緊急事態宣言や第2波、第3波の影響を受けていると考えられる。

なお、本路線は、令和元年10月のダイヤ改正から新設された路線のため、令和2年4月から令和2年9月までの期間は前年同月との比較はできない。図8から、11月以降の利用者数は、第3波の影響を受けて減少していき、令和3年1月には前年同月比で約3割の減となった。しかし、2回目の緊急事態宣言後の令和3年3月には、回復傾向が見られた。

