

## 各路線の利用者数

### 1 利用者数の推移

令和5年度の東浦町運行バス「う・ら・ら」の利用者数の月別推移は表1、図1及び図2のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は255,658人と、コロナ禍以前の平成30年度の利用者数と比較する3,223人減(1%減)、コロナ禍以降の令和4年度の利用者数と比較すると33,386人増(15%増)と大きく増加している。

また、図1からは、①令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること、②令和5年度の月別利用者数がコロナ禍以降の令和2年度及び令和3年度の月別利用者数を上回っていること、③令和4年度及び5年度の利用者数がコロナ禍以前の平成30年度の利用者数を上回っている月があること、④令和5年度の利用者数が、令和4年度の利用者数に対して、ほぼすべての月で上回っていることが分かる。

これらのことから、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しや各路線の増便を行った令和3年2月のダイヤ改正の効果が引き続き出ていると考えられるが、**同一ルートを運行する路線があり、またその路線の中で利用者数が減っている停留所があり、他の地域にニーズがあったため、令和6年10月にダイヤ改正を行う。**

図1 各路線の合計  
平成30年度～令和5年度 利用者数の月別推移

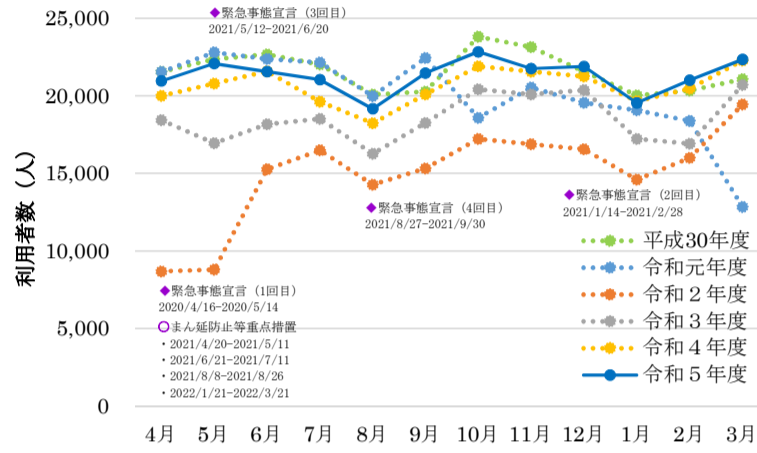
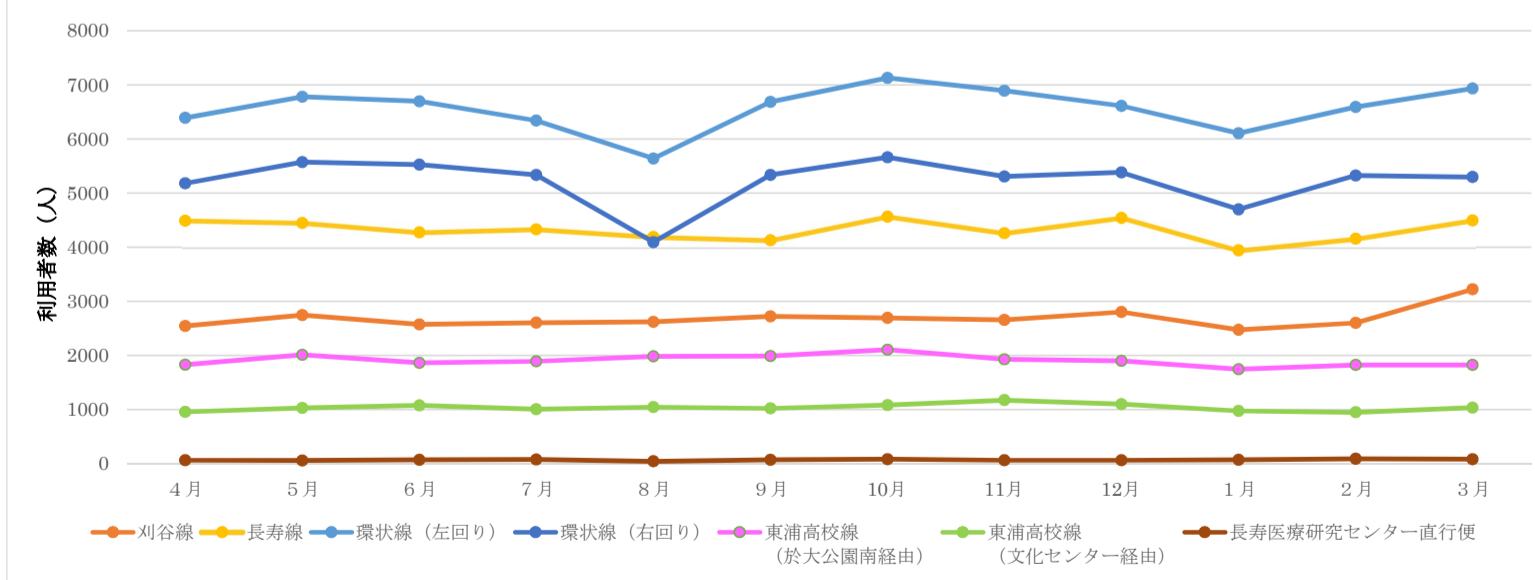


表1 令和5年度の各路線の利用者数の月別推移 (人)

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日あたりの乗車数		乗車	
														改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後
刈谷線	2,548	2,748	2,574	2,607	2,624	2,727	2,699	2,658	2,806	2,478	2,604	3,227	32,300	89.0	-	4.9	-	18	-
長寿線	4,492	4,450	4,278	4,333	4,193	4,131	4,565	4,264	4,543	3,947	4,158	4,494	51,848	142.8	-	7.9	-	18	-
環状線(左回り)	6,394	6,780	6,699	6,342	5,642	6,688	7,131	6,894	6,614	6,109	6,594	6,937	78,824	217.1	-	18.1	-	12	-
環状線(右回り)	5,182	5,576	5,530	5,335	4,095	5,335	5,665	5,309	5,386	4,701	5,327	5,299	62,740	172.8	-	19.2	-	9	-
東浦高校線 (於大公園南経由)	1,835	2,014	1,866	1,896	1,988	1,992	2,108	1,932	1,904	1,749	1,830	1,828	22,942	63.2	-	12.6	-	5	-
東浦高校線 (文化センター経由)	959	1,035	1,083	1,009	1,050	1,027	1,087	1,177	1,104	976	953	1,037	12,497	34.4	-	6.9	-	5	-
長寿医療研究センター直行便	65	61	75	83	48	78	86	69	69	77	94	87	892	3.6	-	3.6	-	1	-
計(A)	21,475	22,664	22,105	21,605	19,640	21,978	23,341	22,303	22,426	20,037	21,560	22,909	262,043	721.9	-	10.6	-	68	-
乗継券利用者数(B) ※1	510	574	548	561	479	510	500	546	543	493	549	572	6,385	17.6	-	0.3	-	68	-
利用者数(A)-(B)	20,965	22,090	21,557	21,044	19,161	21,468	22,841	21,757	21,883	19,544	21,011	22,337	255,658	704.3	-	10.4	-	68	-
1日あたりの乗車人数	699	713	719	679	639	716	737	725	729	651	725	721							
平成30年度の利用者数	21,550	22,361	22,666	22,010	20,078	20,275	23,809	23,139	21,556	20,030	20,333	21,074	258,881	713.2	-	11.3	-	63	-
平成30年度との増減数	△ 585	△ 271	△ 1,109	△ 966	△ 917	1,193	△ 968	△ 1,382	327	△ 486	678	1,263	△ 3,223	△ 8.9	-	△ 0.9	-	5	-
平成30年度との増減比	97%	99%	95%	96%	95%	106%	96%	94%	102%	98%	103%	106%	99%	99%	-	92%	-	108%	-
令和4年度の利用者数	19,994	20,790	21,573	19,614	18,235	20,094	21,907	21,563	21,250	19,652	20,463	22,277	222,272	681.6	-	10.0	-	68	-
令和4年度との増減数	971	1,300	△ 16	1,430	926	1,374	934	194	633	△ 108	548	60	33,386	22.7	-	0.4	-	0	-
令和4年度との増減比	105%	106%	100%	107%	105%	107%	104%	101%	103%	99%	103%	100%	115%	103%	-	104%	-	100%	-

※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(定期券で乗り継ぎした利用者は含まない)。

図2 令和5年度 各路線の利用者数の推移



## 2 環状線（左回り）の利用者数の推移

令和5年度の環状線（左回り）の利用者数は、表2、図2及び図3のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は78,824人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を10月から翌年2月の計で比較すると209人減（1%減）と生活様式の変化の影響を受けていることが分かる。

一方、令和5年度と同様にコロナ禍以降である令和3年度の利用者数と比較すると8,366人増（12%増）と増加していることが分かる。

また、図3から、令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が増加していること、「令和5年度の利用者数」が「コロナ禍以降である令和2年度から令和4年度の利用者数」をほぼすべての月で上回っていることが分かる。

これらのことから、**発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直し及び本路線の増便を行った令和3年2月ダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、環状線（左回り）の利用者数が回復傾向にあると考えられる。**

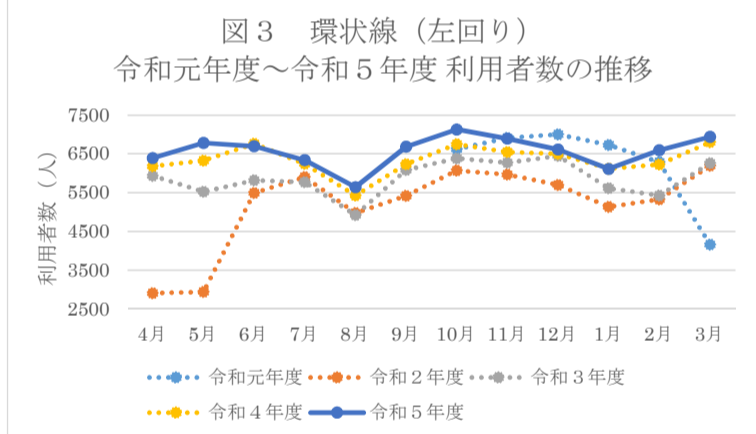
表2 環状線（左回り）の利用者数の月別推移（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度							6,619	6,916	7,002	6,729	6,285	4,163	37,714
令和2年度	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
令和3年度	5,937	5,524	5,818	5,770	4,923	6,086	6,382	6,272	6,447	5,616	5,425	6,258	70,458
令和4年度	6,180	6,324	6,764	6,242	5,428	6,238	6,751	6,545	6,501	6,117	6,229	6,800	76,119
令和5年度	6,394	6,780	6,699	6,342	5,642	6,688	7,131	6,894	6,614	6,109	6,594	6,937	78,824

（補足1）環状線（左回り）の運行便数（便）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	11	11（12）	12

※令和3年2月1日から増便（11便→12便）



## 3 環状線（右回り）の利用者数の推移

令和5年度の環状線（右回り）の利用者数は、表3、図2及び図4のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は62,740人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を10月から翌年2月の計で比較すると554人減（2%減）となった。

一方、令和5年度と同様にコロナ禍以降である令和3年度の利用者数と比較すると1,659人増（3%増）と増加していることが分かる。

また、図4から、令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること、「令和5年度の利用者数」が「コロナ禍以降である令和2年度及び令和3年度の月間利用者数をほぼすべての月で上回っている令和4年度と同等の利用者数」であることが分かる。

これらのことから、**発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しや本路線を1便増便した令和3年2月のダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、環状線（右回り）の利用者数が回復傾向にあると考えられる。**

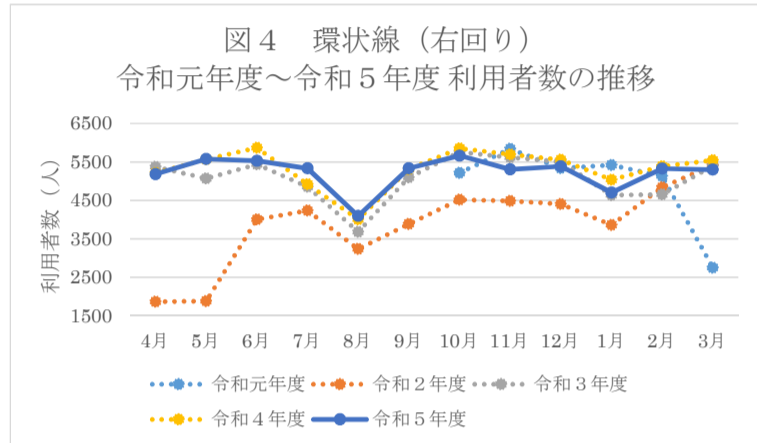
表3 環状線（右回り）の利用者数の月別推移（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度							5,217	5,839	5,337	5,417	5,132	2,747	29,689
令和2年度	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
令和3年度	5,370	5,070	5,438	4,856	3,685	5,099	5,757	5,618	5,505	4,634	4,653	5,396	61,081
令和4年度	5,205	5,571	5,867	4,916	4,008	5,313	5,852	5,692	5,554	5,038	5,387	5,541	63,944
令和5年度	5,182	5,576	5,530	5,335	4,095	5,335	5,665	5,309	5,386	4,701	5,327	5,299	62,740

（補足2）環状線（右回り）の運行便数（便）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	8	8（9）	9

※令和3年2月1日から増便（8便→9便）



## 4 長寿線の利用者数の推移

令和5年度の長寿線の利用者数は、表4、図2及び図5のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は51,848人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を4月から翌年2月の計で比較すると7,648人増（19%増）と大きく増加している。これは令和3年2月のダイヤ改正からイオンモール東浦への乗り入れを開始したためだと考えられる。なお、「イオンモール東浦」の利用者数を除いた令和5年度と令和元年度を、4月から翌年2月の計で比較すると323人減（1%減）となる。

令和5年度と同様にコロナ禍以降の令和4年度の利用者数と比較すると2,725人増（6%増）と増加している。

また、図5から、令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること、「令和5年度の利用者数」が「令和元年度から令和4年度の利用者数」をほぼすべての月で上回っていることが分かる。

これらのことから、**発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直し及びイオンモール東浦への延伸等を行った令和3年2月ダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、長寿線の利用者数が増加傾向にあると考えられる。**

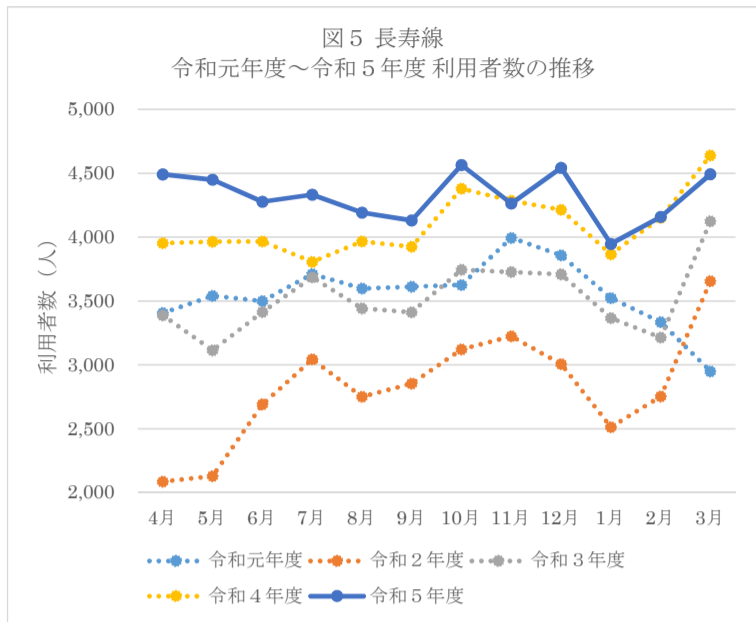
表4 長寿線の利用者数の月別推移（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度	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
令和2年度	2,086	2,128	2,692	3,044	2,750	2,854	3,121	3,224	3,007	2,513	2,753	3,656	33,828
令和3年度	3,389	3,114	3,414	3,685	3,441	3,412	3,745	3,728	3,709	3,367	3,215	4,126	42,345
令和4年度	3,953	3,965	3,967	3,807	3,966	3,926	4,380	4,285	4,215	3,866	4,153	4,640	49,123
令和5年度	4,492	4,450	4,278	4,333	4,193	4,131	4,565	4,264	4,543	3,947	4,158	4,494	51,848

（補足3）長寿線の運行便数（便）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	18	18	18

コメントの追加 [東浦町1]: ■長寿線 1便当たりの利用者数  
R1 6.6人（6.5人）  
R2 6.1人（5.0人）  
R3 6.5人  
R4 7.5人



### 5 刈谷線の利用者数の推移

令和5年度の刈谷線の利用者数は、表5、図2及び図6のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は 32,300 人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を4月から翌年2月の計で比較すると 6,106 人増(27%増)となっている。これは令和元年 10 月のダイヤ改正で8便増便したためと考えられる。

一方、令和5年度と同様にコロナ禍以降である令和4年度の利用者数と比較すると 2,895 人増(10%増)と大きく増加している。

また、図6から、令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること、「令和5年度の利用者数」が「コロナ禍以降である令和2年度から令和4年度の月間利用者数」をすべての月で上回っていることが分かる。

これらのことから、本路線を8便増便した令和元年 10 月のダイヤ改正や、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しを行った令和3年2月のダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、刈谷線の利用者数が増加傾向にあると考えられる。

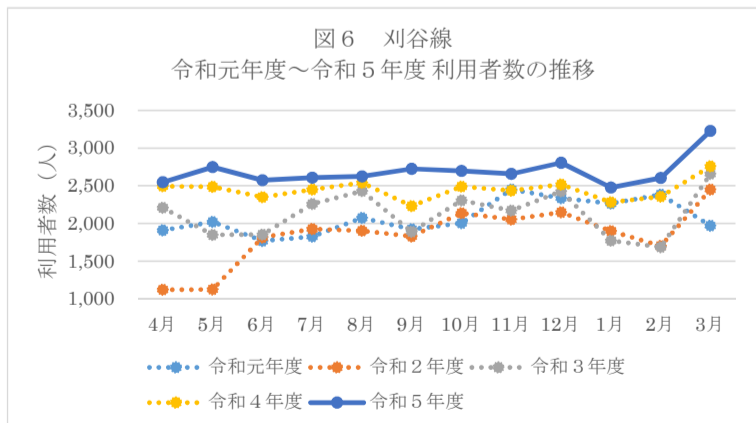
表5 刈谷線の利用者数の月別推移 (人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度	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
令和2年度	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
令和3年度	2,209	1,851	1,853	2,258	2,432	1,889	2,305	2,173	2,427	1,772	1,687	2,658	25,514
令和4年度	2,495	2,487	2,350	2,449	2,542	2,232	2,492	2,438	2,519	2,284	2,358	2,759	29,405
令和5年度	2,548	2,748	2,574	2,607	2,624	2,727	2,699	2,658	2,806	2,478	2,604	3,227	32,300

(補足4) 刈谷線の運行便数 (便)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	10 (18)	18	18

※令和元年 10 月 1 日から増便 (10 便→18 便)



### 6 東浦高校線 (於大公園南経由) の利用者数の推移

令和5年度の東浦高校線(於大公園南経由)の利用者数は、表6、図2及び図7のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は 22,942 人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を 10 月から翌年2月の計で比較すると 3,706 人増(64%増)となっている。これは、令和3年2月に2便増便したためと考えられる。

また、図7から、令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること、「令和5年度の利用者数」が「コロナ禍以降である令和2年度及び令和3年度の月間利用者数」をすべての月で上回っていることが分かる。

しかし、令和5年度を令和4年度の利用者数と比較すると 411 人増(2%増)であり、利用者数はあまり増加していない。

これらのことから、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しや本路線を2便増便した令和3年2月のダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って主に令和4年度から顕著に出始め、令和5年度の対前年比の東浦高校線(於大公園南経由)の利用者数はわずかに増えているが、本路線は利用者の多い他路線と同一ルートを行うことから、令和6年 10 月に廃止する。

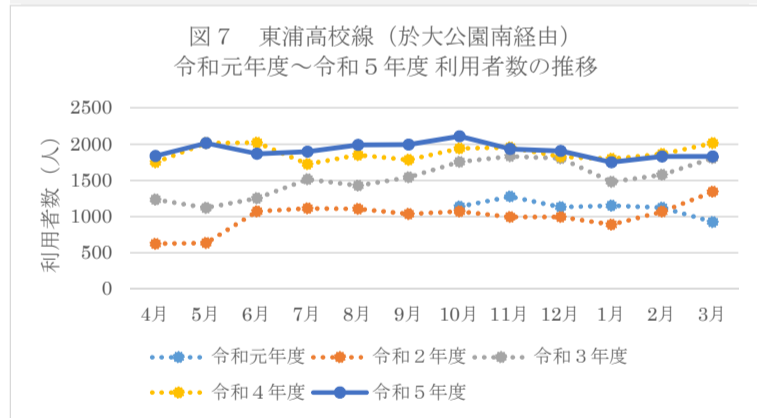
表6 東浦高校線 (於大公園南経由) の利用者数の月別推移 (人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度							1,138	1,275	1,130	1,152	1,122	923	6,740
令和2年度	624	633	1,070	1,111	1,104	1,034	1,069	992	995	889	1,065	1,342	11,928
令和3年度	1,236	1,120	1,251	1,514	1,427	1,543	1,756	1,831	1,804	1,479	1,576	1,809	18,346
令和4年度	1,748	2,015	2,021	1,724	1,849	1,783	1,940	1,954	1,825	1,796	1,864	2,012	22,531
令和5年度	1,835	2,014	1,866	1,896	1,988	1,992	2,108	1,932	1,904	1,749	1,830	1,828	22,942

(補足5) 東浦高校線 (於大公園南経由) の運行便数 (便)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	3	3 (5)	5

※令和3年2月1日から増便 (3 便→5 便)



## 7 東浦高校線(文化センター経由)の利用者数の推移

令和5年度の東浦高校線(文化センター経由)の利用者数は、表7、図2及び図8のグラフのとおりである。

令和5年度の利用者数は12,497人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を10月から翌年2月の計で比較すると65人増(1%増)となっている。

一方、令和5年度と同様にコロナ禍以降である令和4年度の利用者数を比較すると978人増(8%増)と増加していることが分かる。

また、図8から、「令和5年度の利用者数」が「コロナ禍以降である令和2年度から令和4年度の月間利用者数」をすべての月で上回っていることが分かる。

これらのことから、**発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しや本路線を1便増便した令和3年2月のダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、東浦高校線(文化センター経由)の利用者数が回復傾向にあると考えられる。**

表7 東浦高校線(文化センター経由)の利用者数の月別推移(人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度							1,130	1,200	1,055	937	910	653	5,885
令和2年度	453	465	795	837	781	727	883	739	760	628	626	842	8,536
令和3年度	693	675	778	849	756	645	911	921	955	701	676	911	9,471
令和4年度	893	874	1,071	916	871	974	958	1,057	1,029	928	922	1,026	11,519
令和5年度	959	1,035	1,083	1,009	1,050	1,027	1,087	1,177	1,104	976	953	1,037	12,497

(補足6) 東浦高校線(文化センター経由)の運行便数(便)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	4	4(5)	5

※令和3年2月1日から増便(4便→5便)

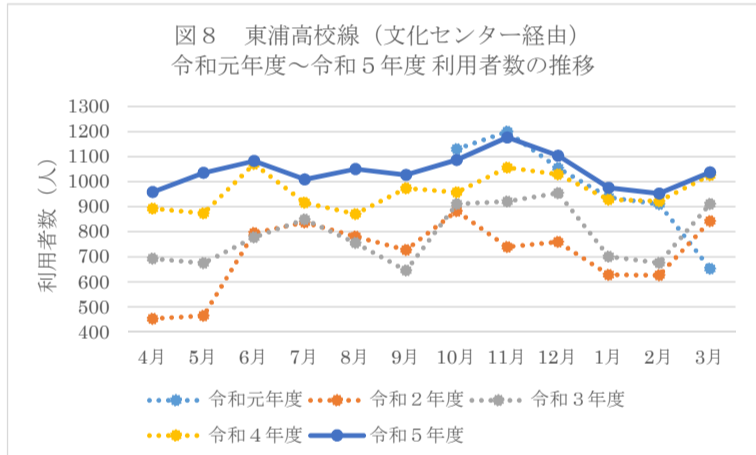


図8 東浦高校線(文化センター経由)令和元年度～令和5年度利用者数の推移

見られず、他の地域のニーズに応える必要性を考慮し、令和6年10月のダイヤ改正に伴い本路線は廃止する。

表8 長寿医療研究センター直行便の利用者数の月別推移(人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
令和元年度							45	53	61	73	68	65	365
令和2年度	42	42	35	45	24	40	39	46	42	46	62	65	528
令和3年度	58	35	45	36	46	39	44	65	46	38	38	60	550
令和4年度	63	61	64	58	55	80	82	89	76	67	57	76	828
令和5年度	65	61	75	83	48	78	86	69	69	77	94	87	892

(補足7) 長寿医療研究センター直行便の運行便数(便)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度～
運行便数	1	1	1

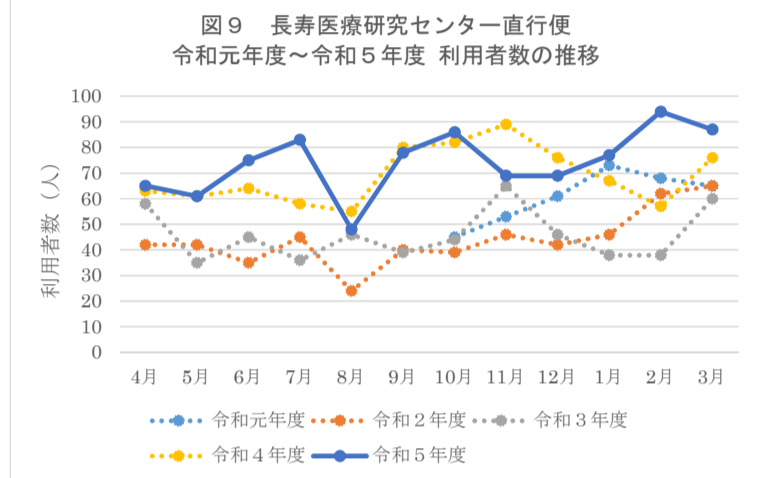


図9 長寿医療研究センター直行便令和元年度～令和5年度利用者数の推移

## 8 長寿医療研究センター直行便の利用者数の推移

令和5年度の長寿医療研究センター直行便の利用者数は、表8、図2及び図9のグラフのとおりである。

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が少ない路線であるため、1人の定期利用者の利用回数が、路線の利用者数に与える影響が大きく、利用者数の増減から外部要因を読み取ることは難しい。そのため、本路線では事実のみをまとめる。

令和5年度の利用者数は892人である。令和5年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を10月から翌年2月の計で比較すると95人増(32%増)と増加している。

令和5年度と同様にコロナ禍以降である令和4年度の利用者数を比較すると64人増(8%増)と増加している。

長寿医療研究センター直行便は、地域のニーズに応える形で令和元年10月のダイヤ改正を機に運行を開始した特別便であり、令和3年2月からは運行車両をハイエースからポンチョに大型化した。利用者数は1便当たり3～4名と伸び悩んでいる。利用者数に大きな増加傾向が