

各路線の利用者数

1 利用者数の推移

令和3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3年度の利用者数は222,272人と、コロナ禍以前の平成30年度の利用者数と比較すると36,609人減(14%減)、コロナ禍による外出自粛の影響が少ない令和元年度と比較すると17,983人減(7%減)と依然としてコロナ禍における外出自粛の影響を受けているが、令和3年度と同様にコロナ禍以降の令和2年度の利用者数と比較すると42,733人増(24%増)と大きく増加している。

また、図1からは、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、緊急事態宣言が発出された際の利用者数の減少幅が令和2年度と比較して令和3年度は小さくな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によるダイヤ改正の効果や、ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、東浦町運行バス「う・ら・ら」の利用者数が回復傾向にあると考えられる。

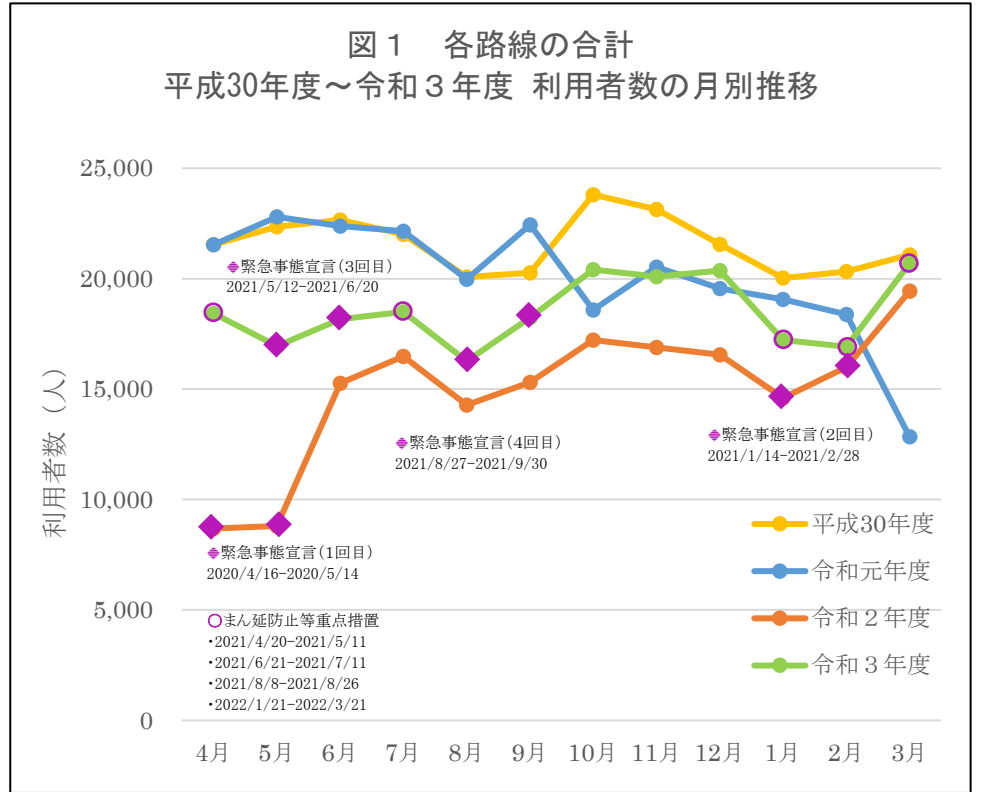
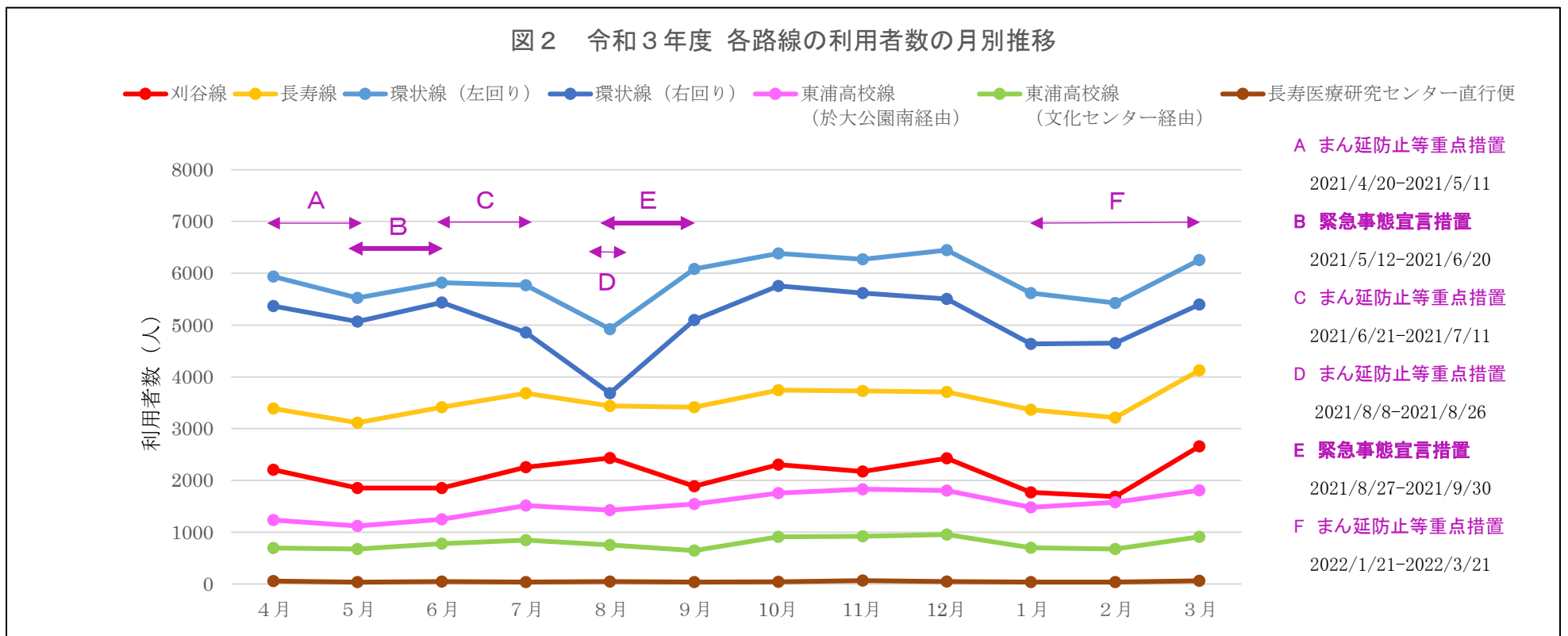


表1 令和3年度の各路線の利用者数の月別推移(人)

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	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前
刈谷線	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	70.3	-	3.9	-	18	-
長寿線	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	116.7	-	6.5	-	18	-
環状線(左回り)	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	194.1	-	16.2	-	12	-
環状線(右回り)	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	168.3	-	18.7	-	9	-
東浦高校線(於大公園南経由)	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	50.5	-	10.1	-	5	-
東浦高校線(文化センター経由)	693	675	778	849	756	645	911	921	955	701	676	911	9,471	26.1	-	5.2	-	5	-
長寿医療研究センター直行便	58	35	45	36	46	39	44	65	46	38	38	60	550	2.2	-	2.2	-	1	-
計(A)	18,892	17,389	18,597	18,968	16,710	18,713	20,900	20,608	20,893	17,607	17,270	21,218	227,765	627.5	-	9.2	-	68	-
乗継券利用者数(B)※1	463	446	425	461	440	469	486	515	523	383	355	527	5,493	15.1	-	0.2	-	68	-
利用者数(A)-(B)	18,429	16,943	18,172	18,507	16,270	18,244	20,414	20,093	20,370	17,224	16,915	20,691	222,272	612.3	-	9.0	-	68	-
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	△ 3,121	△ 5,418	△ 4,494	△ 3,503	△ 3,808	△ 2,031	△ 3,395	△ 3,046	△ 1,186	△ 2,806	△ 3,418	△ 383	△ 36,609	△ 100.9	-	△ 2.3	-	5	-
平成30年度との増減比	86%	76%	80%	84%	81%	90%	86%	87%	94%	86%	83%	98%	86%	86%	-	80%	-	108%	-
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	717.4	605.4	11.4	9.6	63	63
令和元年度との増減数	△ 3,111	△ 5,857	△ 4,210	△ 3,647	△ 3,707	△ 4,194	1,830	△ 438	808	△ 1,836	△ 1,471	7,850	△ 17,983	△ 105.1	6.9	△ 2.4	△ 0.6	5	5
令和元年度との増減比	86%	74%	81%	84%	81%	81%	110%	98%	104%	90%	92%	161%	93%	85%	101%	79%	94%	108%	108%
令和2年度の利用者数	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	474.0	600.8	7.5	8.8	63	68
令和2年度との増減数	9,742	8,148	2,899	2,021	1,994	2,932	3,194	3,207	3,807	2,629	906	1,254	42,733	138.3	11.5	1.5	0.2	5	0
令和2年度との増減比	212%	193%	119%	112%	114%	119%	119%	119%	123%	118%	106%	106%	124%	129%	102%	120%	102%	108%	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)。



2 環状線（左回り）の利用者数の推移

令和3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3年度の利用者数は70,458人である。令和3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3,409人減（10%減）と外出自粛の影響を受けていることが分かる。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数と比較すると8,425人増（14%増）と大きく増加していることが分かる。

また、図3から令和3年度の利用者数は、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されている期間（7月及び8月を除く）においても、令和2年度の月間利用者数を上回っていることが分かる。

これらのことから、ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、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。

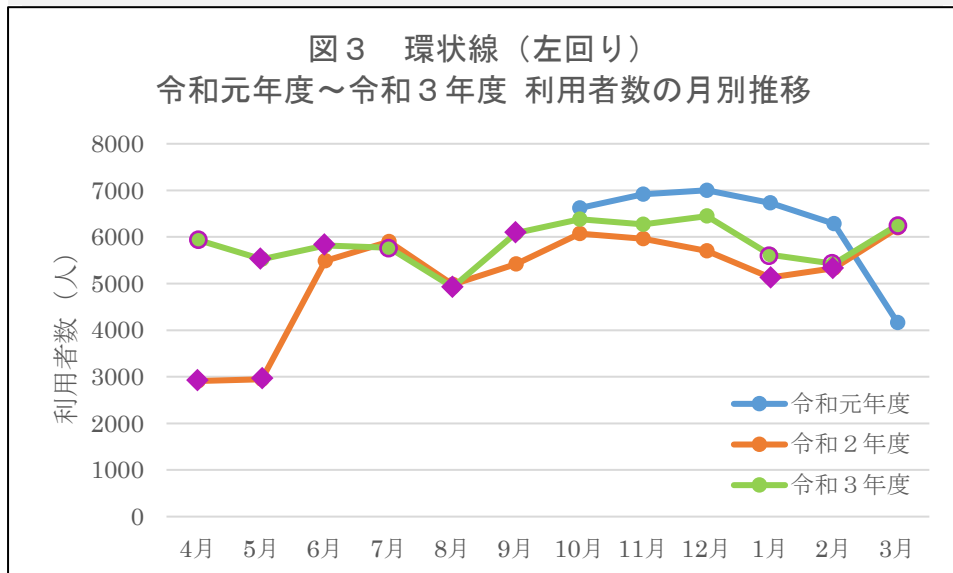
表2 環状線（左回り）の利用者数の月別推移（人）

	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

（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3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3年度の利用者数は61,081人である。令和3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775人減（3%減）と外出自粛の影響は一見小さく見えるが、これは令和3年2月に1便増便したうえでの数値である。なお、1便当たりの利用者数で見た場合は10%減となっている。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数と比較すると14,443人増（31%増）と大きく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3年度の利用者数が緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されている期間（2月を除く）においても、令和2年度の月間利用者数を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便増便したダイヤ改正の効果や、ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、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。

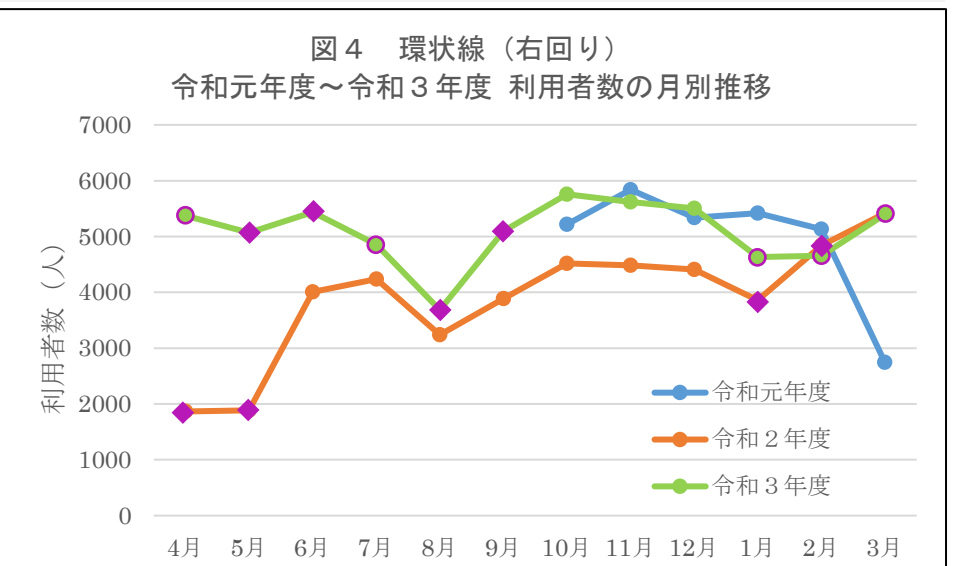
表3 環状線（右回り）の利用者数の月別推移（人）

	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

（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3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3年度の利用者数は42,345人である。令和3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1,487人減（4%減）と外出自粛の影響は一見小さく見えるが、これは令和3年2月からイオンモール東浦への乗り入れを開始したうえでの数値である。なお、令和3年度の利用者数からイオンモール東浦の利用者数を除いた数値と令和元年度を4月から翌年2月の計で比較すると7,123人減（18%減）となる。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降の令和2年度の利用者数と比較すると8,517人増（25%増）と大きく増加していることが分かる。

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3年度の利用者数が緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されている期間においても、令和2年度の月間利用者数を上回っていることが分かる。

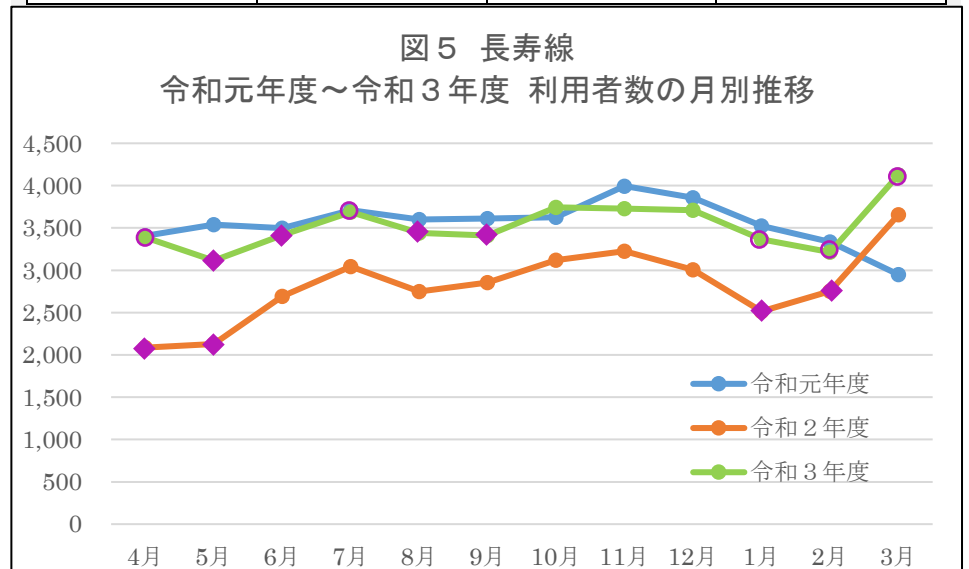
これらのことから、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直し及び本路線のイオンモール東浦への乗り入れ等のダイヤ改正の効果や、ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、長寿線の利用者数が回復傾向にあると考えられる。

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

（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



5 刈谷線の利用者数の推移

令和3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3年度の利用者数は25,514人である。令和3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111人減(0.5%減)とコロナ禍による影響は一見小さく見えるが、これは令和元年10月に8便増便したうえでの数値である。なお、1便当たりの利用者数で見た場合は39%減となっている。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数と比較すると3,390人増(15%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3年度の利用者数が緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されている期間(1月、2月を除く)においても、令和2年度の月間利用者数を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を8便増便したダイヤ改正の効果や、ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、刈谷線の利用者数が増加傾向にある**と考えられる。

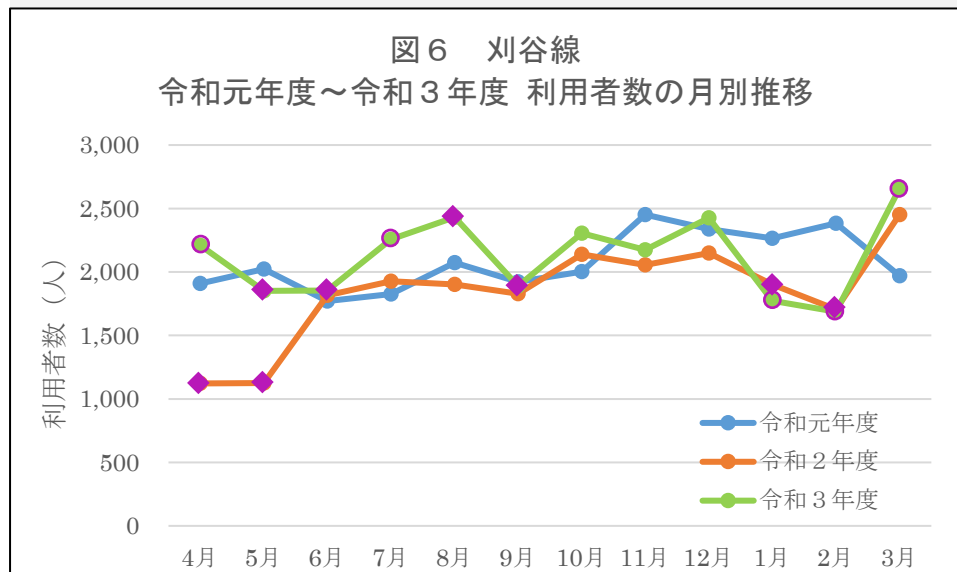
表5 刈谷線の利用者数の月別推移(人)

	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

(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3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3年度の利用者数は18,346人である。令和3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2,629人増(45%増)と、令和3年2月に2便増便したうえでの数値ではあるが外出自粛の影響は無いように見える。なお、1便当たりの利用者数で見た場合は20%減となっている。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数と比較すると6,418人増(54%増)と大きく増加していることが分かる。

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3年度の利用者数が緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されている期間においても、令和2年度の月間利用者数を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2便増便したダイヤ改正の効果や、ワクチン接種率の向上等による外出**

意識の変化に伴って、東浦高校線(於大公園南経由)の利用者数が増加傾向にあると考えられる。

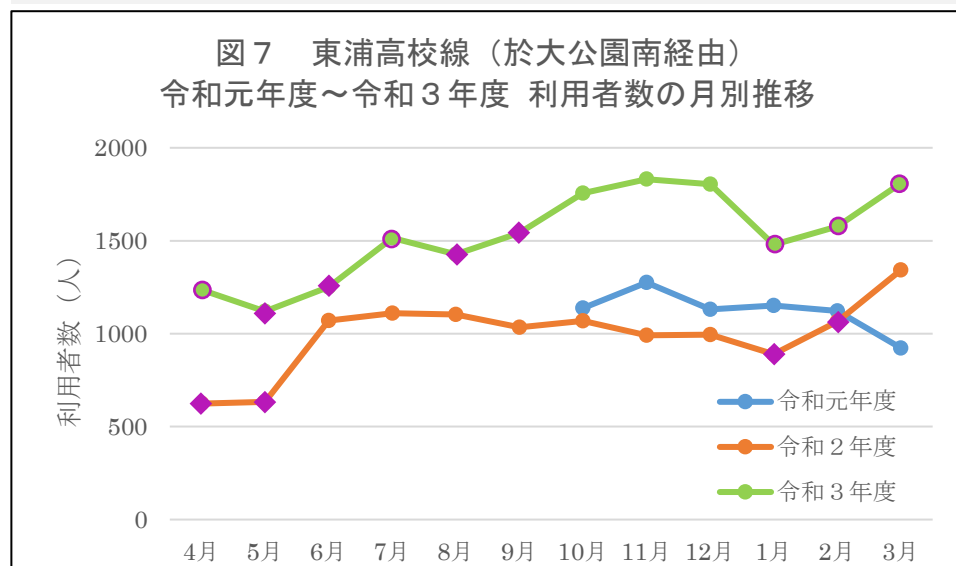
表6 東浦高校線(於大公園南経由)の利用者数の月別推移(人)

	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

(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3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3年度の利用者数は9,471人である。令和3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1,068人減(20%減)と外出自粛の影響を受けていることが分かる。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数と比較すると935人増(11%増)と増加していることが分かる。

また、図8から、令和3年度の利用者数は緊急事態宣言が発出されている期間(5月を除く)においてのみ、令和2年度の月間利用者数を下回るが、その他の期間においてはまん延防止等重点措置が発出されている期間であっても令和2年度の月間利用者数を上回っていることが分かる。

これらのことから、**ワクチン接種率の向上等による外出意識の変化に伴って、東浦高校線(文化センター経由)の利用者数は回復傾向にあるが、運行車両が小型(11人乗り)であることもあり、緊急事態宣言の発出期間においては利用が減少する傾向にある**と考えられる。

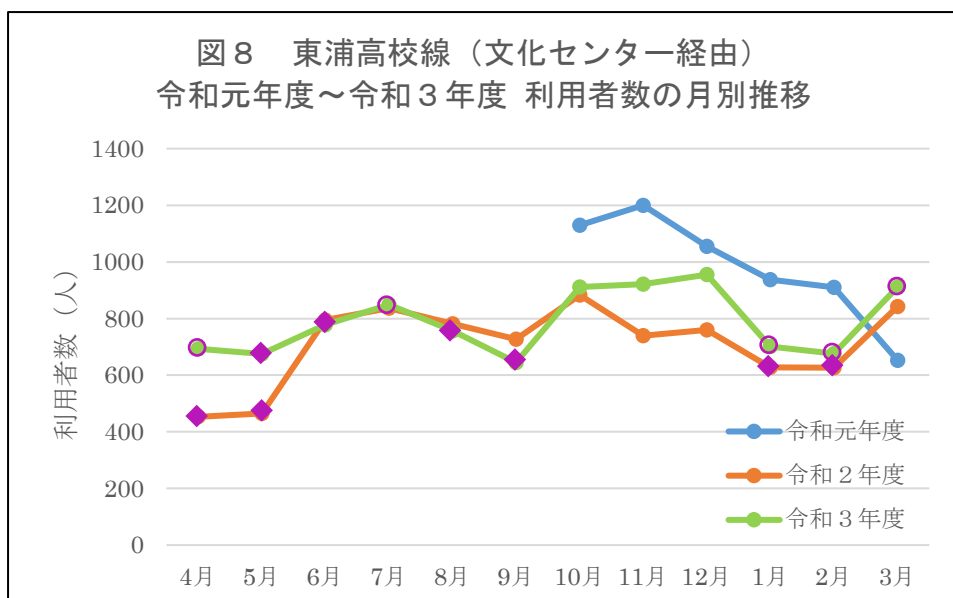
表7 東浦高校線(文化センター経由)の利用者数の月別推移(人)

	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

(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)



8 長寿医療研究センター直行便の利用者数の推移

令和3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いため、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3年度の利用者数は550人である。令和3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69人減(23%減)と減少している。

一方、令和3年度と同様にコロナ禍以降である令和2年度の利用者数を比較すると22人増(4%増)とわずかに増加している。

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が、利用者数は伸び悩んでいる。利用者数に大きな増加傾向が見られない場合は、他の地域ニーズに即した路線に見直していく必要がある。

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

(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

