

各路線の利用者数

1 利用者数の推移

令和4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4年度の利用者数は247,412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11,469人減(4%減)、令和4年度と同様にコロナ禍以降の令和3年度の利用者数と比較すると25,140人増(11%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4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5年2月及び3月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ことが分かる。

これらのことから、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って、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出始めたため、「う・ら・ら」の利用者数が増加傾向にあると考えられる。

図1 各路線の合計
平成30年度～令和4年度 利用者数の月別推移

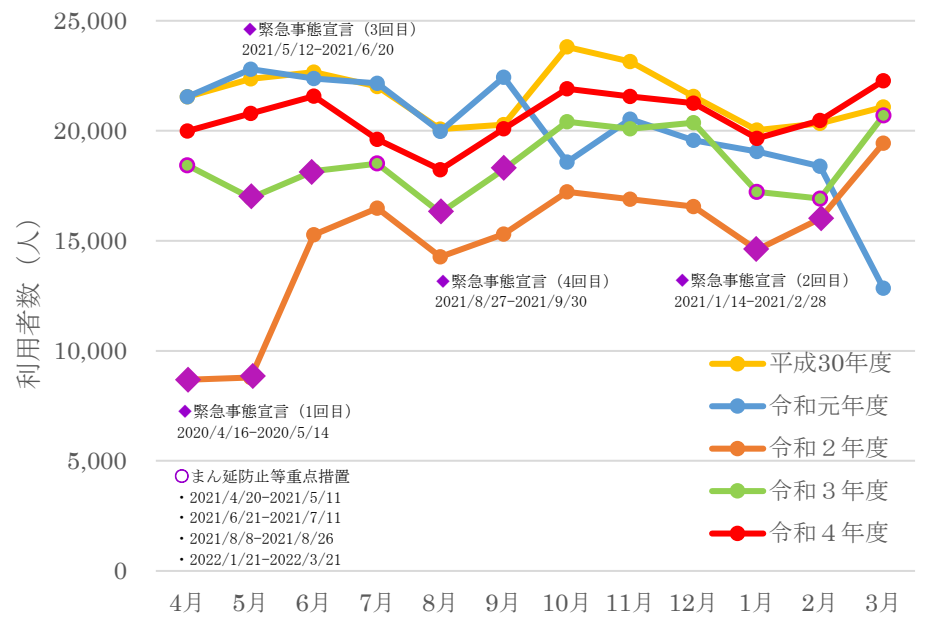
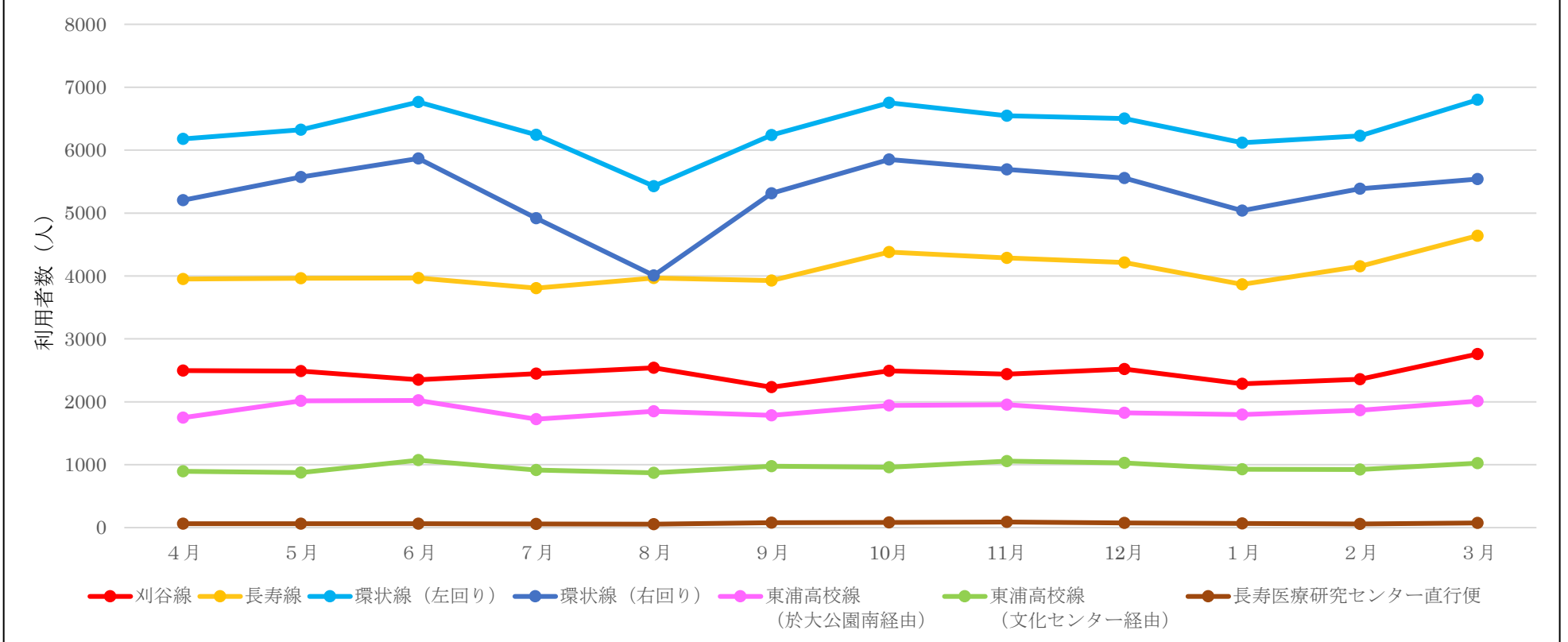


表1 令和4年度の各路線の利用者数の月別推移 (人)

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	
刈谷線	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	81.0	-	4.5	-	18	-
長寿線	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	135.3	-	7.5	-	18	-
環状線(左回り)	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	209.7	-	17.5	-	12	-
環状線(右回り)	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	176.2	-	19.6	-	9	-
東浦高校線 (於大公園南経由)	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	62.1	-	12.4	-	5	-
東浦高校線 (文化センター経由)	893	874	1,071	916	871	974	958	1,057	1,029	928	922	1,026	11,519	31.7	-	6.3	-	5	-
長寿医療研究センター直行便	63	61	64	58	55	80	82	89	76	67	57	76	828	3.4	-	3.4	-	1	-
計(A)	20,537	21,297	22,104	20,112	18,719	20,546	22,455	22,060	21,719	20,096	20,970	22,854	253,469	698.3	-	10.3	-	68	-
乗継券利用者数(B) ※1	543	507	531	498	484	452	548	497	469	444	507	577	6,057	16.7	-	0.2	-	68	-
利用者数(A)-(B)	19,994	20,790	21,573	19,614	18,235	20,094	21,907	21,563	21,250	19,652	20,463	22,277	247,412	681.6	-	10.0	-	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	△ 1,556	△ 1,571	△ 1,093	△ 2,396	△ 1,843	△ 181	△ 1,902	△ 1,576	△ 306	△ 378	130	1,203	△ 11,469	△ 31.6	-	△ 1.3	-	5	-
平成30年度との増減比	93%	93%	95%	89%	91%	99%	92%	93%	99%	98%	101%	106%	96%	96%	-	88%	-	108%	-
令和3年度の利用者数	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	-
令和3年度との増減数	1,565	3,847	3,401	1,107	1,965	1,850	1,493	1,470	880	2,428	3,548	1,586	25,140	69.3	-	1	-	0	-
令和3年度との増減比	108%	123%	119%	106%	112%	110%	107%	107%	104%	114%	121%	108%	111%	111%	-	111%	-	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4年度 各路線の利用者数の月別推移



2 環状線（左回り）の利用者数の推移

令和4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4年度の利用者数は76,119人である。令和4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1,408人減(4%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4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5,661人増(8%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4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。

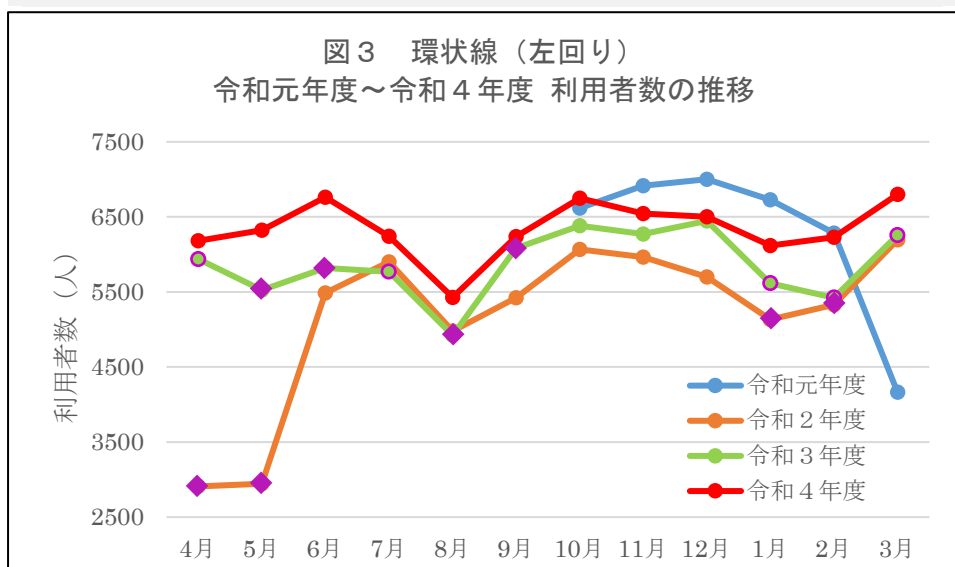
表2 環状線（左回り）の利用者数の月別推移（人）

	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

(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4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4年度の利用者数は63,944人である。令和4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581人増(2%増)となった。なお、令和3年2月に1便増便しているため、1便当たりの利用者数で比較すると場合は5%減となっている。

一方、令和4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2,863人増(5%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4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4月を除いた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、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。

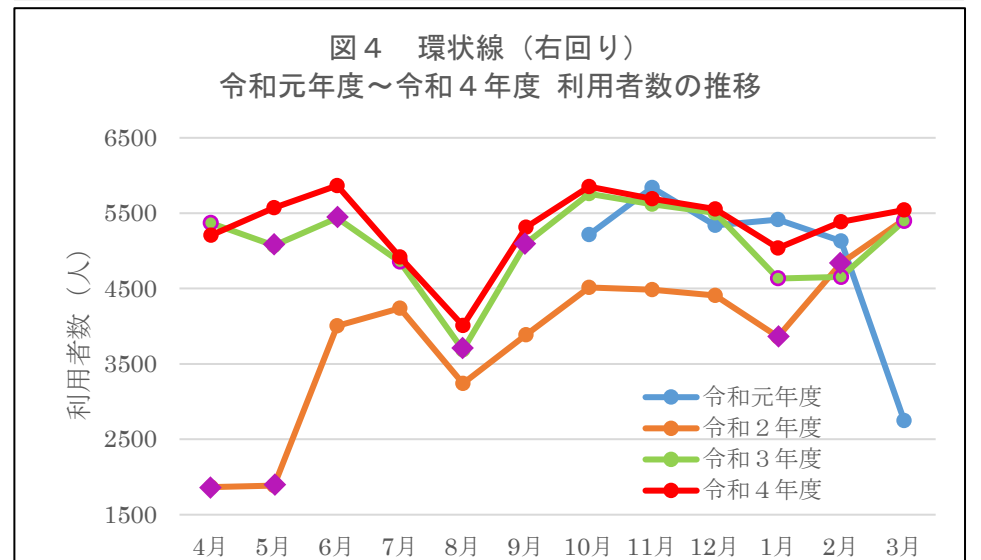
表3 環状線（右回り）の利用者数の月別推移（人）

	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

(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4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4年度の利用者数は49,123人である。令和4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4,777人増(12%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4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2,106人減(5%減)となる。

令和4年度と同様にコロナ禍以降の令和3年度の利用者数と比較すると6,778人増(16%増)と大きく増加している。

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4年度の利用者数」が「令和元年度から令和3年度の利用者数」をすべての月で上回っていることが分かる。

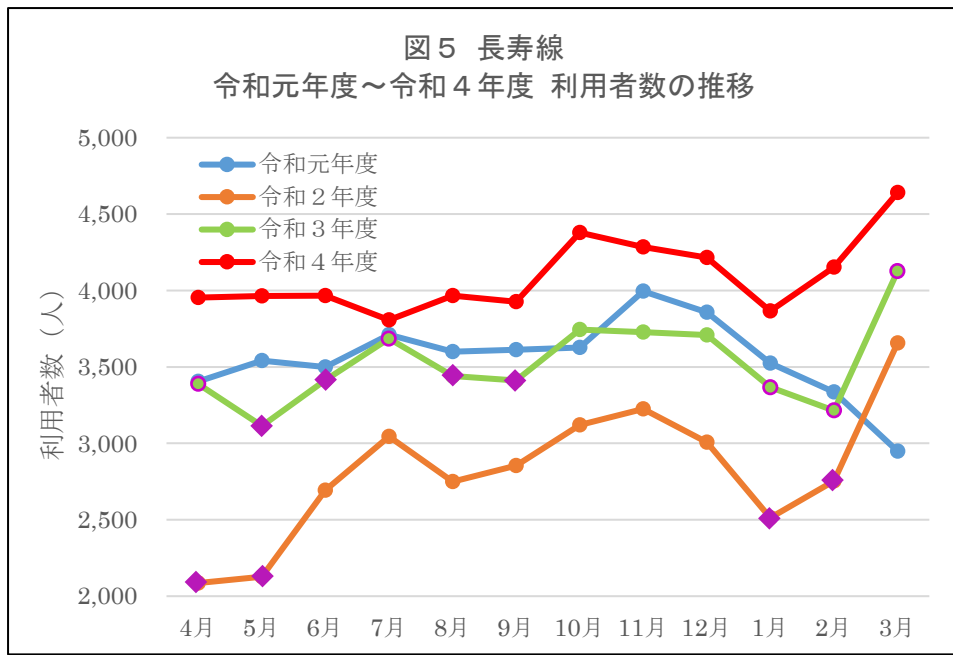
これらのことから、**発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直し及びイオンモール東浦への延伸等を行った令和3年2月ダイヤ改正の効果が、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って出始めたため、長寿線の利用者数が増加傾向にある**と考えられる。

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

(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4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4年度の利用者数は 29,405 人である。令和4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 3,679 人増(16%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。なお、1便当たりの利用者数で見えた場合は 29%減となっている。

一方、令和4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 3,891 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4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。

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。

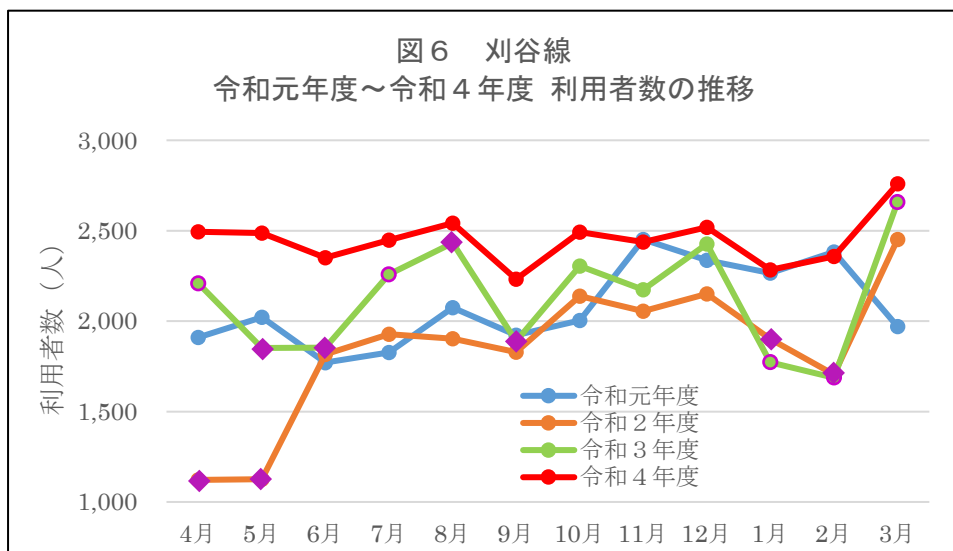
表5 刈谷線の利用者数の月別推移 (人)

	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

(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4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4年度の利用者数は 22,531 人である。令和4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 3,562 人増(61%増)となっている。これは、令和3年2月に2便増便したためだと考えられる。なお、1便当たりの利用者数で見えた場合は 0.8%減となっている。

令和4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 4,185 人増(23%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4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。

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出始めたため、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。

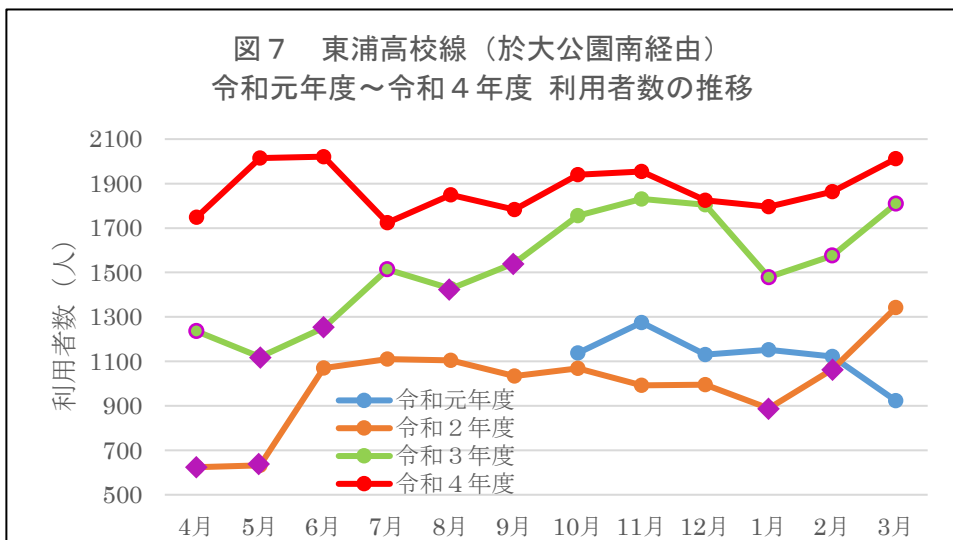
表6 東浦高校線 (於大公園南経由) の利用者数の月別推移 (人)

	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
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

(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4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4年度の利用者数は 11,519 人である。令和4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 338 人減(6%減)となっている。これは、本路線の運行開始時に発生した乗りこぼしや、密集を避ける意識(運行車両が 13 人乗りハイエース)によって、他路線での乗車を選択するようになったことが原因だと考えられる。

一方、令和4年度と同様にコロナ禍以降である令和3年度の利用者数を比較すると 2,048 人増(22%増)と大きく増加していることが分かる。

また、図8から、「令和4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。

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。

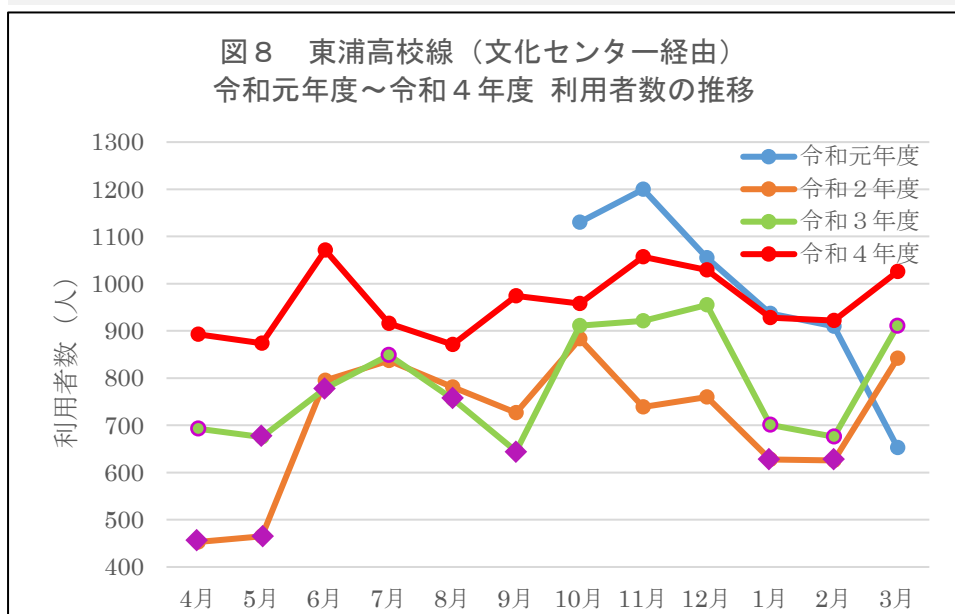
表7 東浦高校線(文化センター経由)の利用者数の月別推移(人)

	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

(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4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4年度の利用者数は 828 人である。令和4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 71 人増(24%増)と増加している。

令和4年度と同様にコロナ禍以降である令和3年度の利用者数を比較すると 278 人増(51%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見られないため、他の地域ニーズに即した路線等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
令和4年度	63	61	64	58	55	80	82	89	76	67	57	76	828

(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

