

令和4年度第2回唐津地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 時 令和5年1月25日（水）

14時から

場 所 唐津市役所 4階 大会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

4 報告事項

(1) 利便増進実施計画の中間報告について

(2) 佐賀県の利用促進の取組について(さがバスまるっとフリーDAY)

5 その他

6 閉 会

# 唐津地域公共交通活性化協議会 委員一覧

敬称略

	所 属 等	役 職 等	氏 名	備 考
1	唐津市	副市長	脇山 秀明	
2	学識経験者	学識経験者	井上 信昭	
3	唐津地区行政連絡員会	会長	安岡 一徳	
4	地域まちづくり会議（浜玉地区）	委員	吉村 悦子	
5	民生委員・児童委員協議会厳木地区 （厳木町区長会推薦）	民生委員	吉村 みつ子	
6	唐津市相知地区行政連絡員会	副会長	小松 繁治	
7	唐津市北波多女性ネットワーク「未来」	会長	合田 富士子	
8	唐津市食生活改善推進協議会 肥前支部	支部長	江川 千代美	
9	唐津上場商工会	女性部長	古館 日登美	
10	呼子地区行政連絡員会	会長	谷口 博憲	
11	七山地区行政連絡員会	区長	山下 富士雄	
12	唐津市地域婦人連絡協議会	副会長	中武 友子	
13	唐津地区PTA連合会	会長	緒方 哲哉	
14	唐津市老人クラブ連合会	副会長	峯 信廣	
15	唐津地区小中学校校長部会	会長 （西唐津中学校）	高木 俊実	
16	唐津商工会議所	専務理事	山下 正美	
17	唐津上場商工会	会長	坂本 金満	
18	佐賀県旅客船協会	会長	中道 清成	
19	唐津市社会福祉協議会	事務局長	横山 敬司	
20	佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	江上 康男	
21	昭和自動車株式会社 乗合事業部	副部長	小島 裕之	
22	昭和バス労働組合	執行委員長	中島 栄治	
23	九州地方整備局佐賀国道事務所	計画課長	岩熊 真一	
24	佐賀県地域交流部 さが創生推進課	係長	坂井 歩美	
25	佐賀県唐津土木事務所	所長	岸川 俊介	
26	唐津警察署	交通課長	千早 昭平	
27	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道事業部	運輸課長	佐野 嘉彦	
28	特定非営利活動法人 通院送迎サービスふれあい	理事	奥村 文枝	
29	株式会社 玄海タクシー	代表取締役	楠田 愁一郎	
30	玄海町民生委員・児童委員協議会	民生児童委員	伊藤 くみ子	
31	玄海町区長会	新田区長	和田倉 須美雄	
32	玄海町社会福祉協議会	事務局長	渡邊 藤江	
33	玄海町	防災安全課長	日高 大助	
34	協議会が必要と認める者 公共交通所管	政策部長	堀田 信	

## オブザーバー

	九州運輸局佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官	津留 崇明	
--	-------------	-----------	-------	--

# 令和4年度第2回 唐津地域公共交通活性化協議会



日時：令和5年1月25日（水） 14：00

場所：唐津市役所 4階大会議室

## 議 題

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

## 報告事項

- (1) 利便増進実施計画の中間報告について
- (2) 佐賀県の利用促進の取組について

# 【議題】 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

## ■ 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価とは・・・

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するものです。

### 事業評価(事業評価制度とは)



今回協議するところ

一次評価(自己評価)

協議会が自ら評価を実施し、事業実施状況の確認や改善点の把握を行う。

生活交通確保維持  
改善計画等の策定

事業評価の実施

協議会の設置

Plan  
STEP1  
目標設定

Do  
STEP2  
事業実施

Check 1  
STEP3  
一次評価

Check 2  
STEP4  
二次評価

Action  
STEP5  
次期計画等への反映

今年度、唐津地域の対象事業は2つあります

① フィーダー系統確保維持費国庫補助金

唐津地域で運行されている  
フィーダー線の運行に対する  
補助

② 地域公共交通利便増進計画策定事業

今年度策定予定の利便増進  
実施計画策定に関する事業

# ■フィーダー系統確保維持費国庫補助金について

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

## 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者  
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

- 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



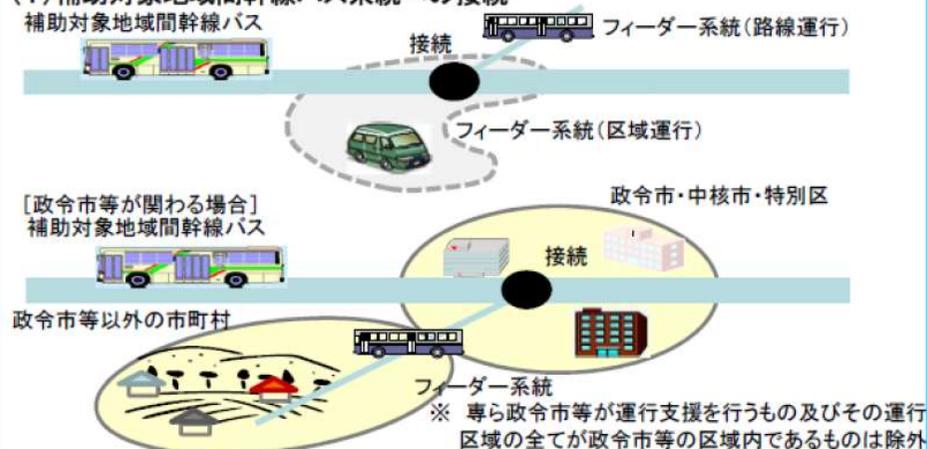
- 補助率  
1/2

- 主な補助要件

- 協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
  - ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
  - ・乗車人員が2人/1回以上であること  
(定時定路線型の場合に限る。)
  - ・経常赤字であること

## 補助対象系統のイメージ

### (1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



そもそもフィーダー路線とは、各地域内で運行されている支線の役割を果たす路線を指します。地域内ではなく、地域と地域を結ぶ路線は幹線と呼ばれます。例えば、大手口（旧唐津市）から呼子（旧呼子町）をつなぐ路線は幹線に該当し、呼子町内を走る呼子・加部島線などはフィーダー路線に該当します。

今回は、唐津地域で運行されているフィーダー路線が計画通り運行されているか、目標を達成できているか等を評価します。

■唐津地域では、現在24系統の路線バスが、フィーダー系統に該当します。



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月27日

協議会名:唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	波戸岬 【呼子～名護屋浜・名護屋城～波戸岬国民宿舎】	利便向上策として佐賀県内一般路線へのバスロケーションシステム導入や小学生向けにバスの乗り方教室を開催した。また、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減の中、車内密度を下げるために運行本数を削減することなく運行した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】60% 【実績】22% 輸送人員 【R2】8,013人 【R3】8,759人 ※コロナ前R1比 94% 波戸地区における朝夕の通勤通学利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。輸送人員はR2と比較すると増加し、コロナ前の9割まで回復したが収支率においては、R2の収支率よりも1%改善することはできなかったが、目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少だけでなく、少子高齢化に伴うバス利用の減少はこれからも喫緊の課題であり、現在策定中である唐津地域公共交通計画の中で持続可能な交通体系の構築を目指していく。また、バスの乗り方教室の開催やバスロケーションシステムの周知活動、通学定期券のWEB化などの利用促進策に併せ、省燃費運転による燃料費削減、自家修繕による修繕費の削減など企業努力による経費削減も引き続き徹底していく。
昭和自動車株式会社	加部島 【呼子～加部島杉村】	利便向上策として佐賀県内一般路線へのバスロケーションシステム導入や小学生向けにバスの乗り方教室を開催した。また、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減の中、車内密度を下げるために運行本数を削減することなく運行した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】85% 【実績】11% 輸送人員 【R2】3,033人 【R3】2,186人 ※コロナ前R1比 44% 加部島地区における朝夕の通勤通学利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。本年度においても通学利用の減少が大きくR2よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少だけでなく、少子高齢化に伴うバス利用の減少はこれからも喫緊の課題であり、現在策定中である唐津地域公共交通計画の中で持続可能な交通体系の構築を目指していく。また、バスの乗り方教室の開催やバスロケーションシステムの周知活動、通学定期券のWEB化などの利用促進策に併せ、省燃費運転による燃料費削減、自家修繕による修繕費の削減など企業努力による経費削減も引き続き徹底していく。
昭和自動車株式会社	呼子台場 【呼子～呼子台場みなどプラザ】	利便向上策として佐賀県内一般路線へのバスロケーションシステム導入や小学生向けにバスの乗り方教室を開催した。また、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減の中、車内密度を下げるために運行本数を削減することなく運行した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】15% 【実績】7% 輸送人員 【R2】456人 【R3】607人 ※コロナ前R1比 67% 呼子北部地区の朝夕の通勤通学利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。輸送人員においてはR2と比較して微増となった。コロナ禍にも関わらず増加した要因としては通学時間帯の便が増加していることから通学利用者が増えたことが考えられる。輸送人員は増えたものの収支率は改善させるほどの収入増加はなく、目標を達成する事はできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少だけでなく、少子高齢化に伴うバス利用の減少はこれからも喫緊の課題であり、現在策定中である唐津地域公共交通計画の中で持続可能な交通体系の構築を目指していく。また、バスの乗り方教室の開催やバスロケーションシステムの周知活動、通学定期券のWEB化などの利用促進策に併せ、省燃費運転による燃料費削減、自家修繕による修繕費の削減など企業努力による経費削減も引き続き徹底していく。

# 唐津地域公共交通活性化協議会

事業名：R4年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

## 概要



【運行主体】昭和自動車(株)

本市の公共交通は近隣の市町を結ぶ幹線系統の路線バスを軸に、市域内を広範に路線バス・乗合タクシーにより構成される公共交通網が広がっている。地域内フィーダー路線は幹線系統バスに接続することにより、高齢者・学生を中心に買い物・通院・通学といった生活に不可欠な交通手段として利用されている。また、地域内はもとより、地域間を結ぶ公共交通ネットワークが形成されており、今後も安定した継続的な運行が必要である。

## 基礎データ

合併状況：平成17年1月に唐津市、浜玉町、蔽木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町及び呼子町が合併、平成18年には七山村を編入合併(唐津市)  
 人口：117,373人(R2国勢調査)  
 面積：487.58平方キロメートル  
 過疎地域等指定：過疎、離島、半島、山村  
 高齢化率：32.80%(R2国勢調査)  
 補助対象の系統数：24系統(確保維持事業のみ)  
 自治体負担額：R01 56,821円、R02 69,452千円、R03 68,010千円  
 協議会開催数：協議会 3回(開催予定)

## 計画、目標(Plan)

地域住民の移動手段の確保、市内における公共交通利便性の格差是正のため、既存路線バスの確保・維持を図りながら、地域住民及び公共交通事業者、行政等の関係団体が協力・連携し、地域が一体となって持続可能な公共交通の維持・確保を目指す。

## 生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・協議会で作成・承認された生活交通ネットワーク計画どおり、地域住民や交通事業者及び行政が協力・連携し、路線バスの運行を実施し、路線の維持・存続を図った。
- ・令和4年3月策定の唐津地域公共交通計画を基に、再編を行った路線について、乗降調査等を行い、利用状況を分析するとともに、広報紙でのバス利用周知や事業者中心でバスの乗り方教室を実施した。

## 実施状況、目標の達成(Check)

系統	目標 収支率	実績 (R4)	実績 (R3)	実績 (R2)	系統	目標 収支率	実績 (R4)	実績 (R3)	実績 (R2)
波戸岬	22%	14%	22%	21%	京泊・納所	13%	15%	13%	14%
加部島	11%	9%	11%	15%	瓜ヶ坂・高串	17%	21%	17%	15%
呼子台場	7%	5%	7%	7%	駄竹・星賀	12%	17%	12%	11%
呼子名護屋浜(小友名護屋)			15%	12%	市内東	24%	25%	24%	32%
呼子名護屋浜(呼子台場)	12%	13%		16%	市内西	37%	33%	37%	46%
呼子名護屋浜(小友)				14%	市内南	49%	36%	40%	50%
呼子加部島	9%	8%	9%	11%	市内南(日赤)	33%	30%	33%	38%
呼子波戸岬	13%	16%	13%	15%	イオン	41%	36%	40%	45%
星賀(バス)			26%	25%	市内線(まいづる)	15%	14%	15%	18%
星賀(ジャンボ)	26%	22%		18%	市内線(用尺南)	18%	17%	18%	24%
納所(バス)			26%	31%	市内線(百人町)	19%	17%	19%	24%
納所(ジャンボ)	19%	21%		14%	市内線(大手口)	41%	43%	41%	36%
高串(バス)			15%	20%	市内線(西唐津駅)	8%	12%	8%	16%
高串(ジャンボ)日祝	15%	17%		8%	志気	50%	96%	50%	38%
高串(ジャンボ)月水金				20%	成淵	114%	151%	114%	31%

目標収支率を達成した系統が、全体24系統のうち12系統あった。新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、昨年度よりも回復している傾向であるが、運転手不足による人件費の減少により経費が削減されたことも達成した要因である。一方で、達成していない理由としては、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から少子化や人口減少で通勤通学等の利用が減少している系統は以前として回復が追い付いていない。

## 今後の課題、対応(Action)

・新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年 月 日

協議会名:唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:R4年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	波戸岬 【呼子～名護屋浜・名護屋城～波戸岬国民宿舎】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A  事業は適切に実施した。	C  収支率 【目標】22% 【実績】14% 輸送人員 【R3】8,759人 【R4】8,745人※コロナ前R1比 94% 波戸地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。輸送人員はR3と比較すると増加し、コロナ前の9割まで回復し、収支率においてもR3の収支率よりも8%改善することができた。改善の要因として特筆すべき事項はないが、コロナの影響が落ち着き利用が回復していることが考えられる。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。
昭和自動車株式会社	加部島 【呼子～加部島杉村】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A  事業は適切に実施した。	B  収支率 【目標】11% 【実績】9% 輸送人員 【R3】2,186人 【R4】2,180人※コロナ前R1比 43% 加部島地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。本年度においても通学利用の減少が大きくR3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。全体的にコロナの影響が落ち着きR3と比較すると改善する路線が多い中、当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。
昭和自動車株式会社	呼子台場 【呼子～呼子台場みなどプラザ】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A  事業は適切に実施した。	B  収支率 【目標】7% 【実績】5% 輸送人員 【R3】607人 【R4】605人※コロナ前R1比 67% 呼子北部地区の朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。本年度においても通学利用の減少が大きくR3よりも輸送人員、収支率ともに若干ではあるが悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。全体的にコロナの影響が落ち着きR3と比較すると改善する路線が多い中、当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	呼子・名護屋浜 (小友・名護屋浜) 【呼子～小友・名護屋浜～呼子】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	A <p>収支率 【目標】12% 【実績】13% 輸送人員 【R3】8,375人 【R4】8,381人※コロナ前R1比 92% 小友地区にとって唯一の公共交通手段である本路線は、通学や買い物利用によりコロナ禍においても一定の利用がある路線である。多くの路線においてコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線は昨年度と同等の利用に留まった。しかし、収支率においては目標を達成することができた。要因としては運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことが挙げられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	呼子・加部島 【呼子～加部島杉村～呼子】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	B <p>収支率 【目標】9% 【実績】8% 輸送人員 【R3】4,723人 【R4】4,691人※コロナ前R1比 70% 沿線の風に見える丘公園や加部島などの観光利用が多い本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。多くの路線がコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線は昨年度よりも減少した。収支率も運送収入の減少により目標を達成することができなかった。要因としてはコロナにより観光客が減少し未だ回復できていないことが挙げられる。また、加部島地区の人口減少や少子化の影響も考えられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	呼子・波戸岬 【呼子～名護屋城址～波戸岬国民宿舎】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	A <p>収支率 【目標】13% 【実績】16% 輸送人員 【R3】6,851人 【R4】6,850人 ※コロナ前R1比 74% 沿線の名護屋城や波戸岬などの観光利用が多い本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は観光利用が増え、増加傾向にあった。多くの路線においてコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線は昨年度と同等の利用に留まった。しかし、収支率においては目標を達成することができた。要因としては運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことが挙げられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	星賀 【入野～星賀】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】26% 【実績】22% 輸送人員 【R3】4,224人 【R4】4,456人 ※コロナ前R1比 66% 星賀地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り減少傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し、昨年度よりも利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては昨年度が道路損壊による長期連休があったため経費が減少していたことが考えられる(利用が少ない便が多いため経費と比較し収入面には影響が少なかった)。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	納所 【入野～納所】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】19% 【実績】21% 輸送人員 【R3】3,058人 【R4】3,901人 ※コロナ前R1比 59% 納所地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は通勤・通学の利用が増え増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	高串 【入野～高串】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】15% 【実績】17% 輸送人員 【R3】5,043人 【R4】5,356人 ※コロナ前R1比 60% 高串地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	京泊・納所(ジャンボ)(火・木・土) 【京泊～納所・入野～高串福祉センター前】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】13% 【実績】15% 輸送人員 【R3】1,127人 【R4】2,263人 ※コロナ前R1比 366% 京泊地区における唯一の公共移動手段である本路線は、当該地区の通学利用や買い物利用がメインとなっているが、コロナの影響により大きく減少していた。本年度においてはコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	瓜ヶ坂・高串(ジャンボ)(火・木・土) 【入野～高串福祉センター前～黒崎】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】17% 【実績】21% 輸送人員 【R3】3,169人 【R4】6,320人 ※コロナ前R1比 602% 瓜ヶ坂地区における唯一の公共移動手段である本路線は、R1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していた。本年度においても昨年度より利用が増加した。また、収支率においても目標を達成することができた。利用増加の要因としては利用に対する周知が広まり瓜ヶ坂地区の利用者が増加したことが考えられる。利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	駄竹・星賀(ジャンボ)(月・水・金) 【駄竹～星賀～入野】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】12% 【実績】17% 輸送人員 【R3】1,298人 【R4】2,787人 ※コロナ前R1比 559% 駄竹地区における唯一の公共移動手段である本路線は、R1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していた。本年度においても昨年度より利用が増加した。また、収支率においても目標を達成することができた。利用増加の要因としては利用に対する周知が広まり瓜ヶ坂地区の利用者が増加したことが考えられる。利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	市内東 【唐津駅～シーサイド前～唐津駅】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】24% 【実績】25% 輸送人員 【R3】10,583人 【R4】12,682人 ※コロナ前R1比 74% 沿線の唐津城や曳山展示場などの観光利用が多い本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より観光利用が減り輸送人員は減少傾向であったが、本年度はコロナの影響が緩和したことと昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことと併せ輸送士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには輸送士不足の問題や輸送士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	市内西 【大手口～りふれ・済生会病院前～唐津駅】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】37% 【実績】33% 輸送人員 【R3】22,630人 【R4】22,472人 ※コロナ前R1比 79% 沿線の商業施設や病院など生活利用が多い本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用が増え、増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。本路線はコロナの影響でライフスタイルや移動手段が変わり買い物・通院でのバス利用が減少していることが要因として挙げられる。また、市内線東・西・南コース間の乗継割引券を廃止したことによる影響も考えられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには輸送士不足の問題や輸送士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	市内南 【大手口～唐津赤十字病院前～唐津駅】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】49% 【実績】36% 輸送人員 【R3】29,282人 【R4】27,141人 ※コロナ前R1比 83% 沿線の商業施設や病院への利用が多く唐津市中心部の生活利用が多い本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用が増え増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。本路線はコロナの影響でライフスタイルや移動手段が変わり買い物・通院でのバス利用が減少していることが要因として挙げられる。また、市内線東・西・南コース間の乗継割引券を廃止したことによる影響も考えられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには輸送士不足の問題や輸送士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	市内南 (赤十字病院線) 【大手口～唐津駅・アルピノ～唐津赤十字病院】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】33% 【実績】30% 輸送人員 【R3】4,617人 【R4】4,850人 ※コロナ前R1比 58% 唐津赤十字病院への直行便である本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より日赤病院へ通院する利用者が減少していた。本年度においてはコロナの影響が緩和し、昨年度よりも利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては運転士不足による人件費の減少に伴い経費は減少したが、昨年度と比較し収入の回復が追いついていないことが考えられる。(目標値を昨年度実績としているため)	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。
昭和自動車株式会社	イオン 【大手口～用尺南～イオン前】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】41% 【実績】36% 輸送人員 【R3】8,754人 【R4】9,001人 ※コロナ前R1比 83% 商業施設イオンへの買い物客がメインである本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は買い物客が増え増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し、昨年度よりも利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては運転士不足による人件費の減少に伴い経費は減少したが、昨年度と比較し収入の回復が追いついていないことが考えられる。(目標値を昨年度実績としているため)	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。
昭和自動車株式会社	市内 (大手口～大島液化ガス) 【大手口～まいづるC ARROT店～大島液化ガス】	運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。  経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】15% 【実績】14% 輸送人員 【R3】7,562人 【R4】7,529人 ※コロナ前R1比 76% 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考えられる。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく、改善に努める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	市内(大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド) 【大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】18% 【実績】17% 輸送人員 【R3】8,030人 【R4】7,997人 ※コロナ前R1比 90% 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が増え増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考ええる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	市内(大島液化ガス～百人町～市民グラウンド) 【市民グラウンド～百人町～大島液化ガス】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】19% 【実績】17% 輸送人員 【R3】7,653人 【R4】7,274人 ※コロナ前R1比 80% 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R3よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考ええる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	市内(大島液化ガス～唐津東中高前) 【大島液化ガス～大手口～唐津東中高前】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】41% 【実績】43% 輸送人員 【R3】5,110人 【R4】5,445人 ※コロナ前R1比 136% 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通学する生徒数が増え増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことと昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことと併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	市内(唐津フェリーターミナル～大手口) 【唐津フェリーターミナル～西唐津駅前～大手口】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】8% 【実績】12% 輸送人員 【R3】70人 【R4】364人 ※コロナ前R1比 428% 唐津フェリーターミナルからの利用者を唐津中心部へ輸送する本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は利用が増加していた。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	志気(市民病院きたはた～志気) 【市民病院きたはた～志気】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】50% 【実績】96% 輸送人員 【R3】722人 【R4】843人 ※コロナ前R1比 50% 志気地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>
昭和自動車株式会社	成淵(市民病院きたはた～成淵) 【市民病院きたはた～成淵上】	<p>運行情報オープンデータ化により利便性を向上した昨年に続き、R4年度はさらなる利用促進策として、広報紙等でバス利用の周知や子供たちに夏休み小学生100円キャンペーン、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用が減少している世代に親しんでもらい、将来も見据えた需要拡大に努めた。</p> <p>経費削減策として、省燃費運転の励行、自主路線の運行本数適正化などを実施した。</p>	A 事業は適切に実施した。	<p>収支率 【目標】114% 【実績】151% 輸送人員 【R3】1,312人 【R4】1,513人 ※コロナ前R1比 100% 成淵地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては利用の回復により収入が増加したことに併せ運転士不足による人件費の減少により経費が削減されたことで収支率が改善した。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻になっている。その中で、解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し(フィーダー路線についてはモード転換がメイン)と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていき、改善に努める。</p>

## 調査事業の概要

【調査事業を行ったエリア】 唐津市及び玄海町

### 【調査事業内容】

1. 唐津地域の公共交通の利用状況、収支状況等の整理  
 運営事業者へヒアリングを行い、R4年6月に実施した乗降利用者数の実績データを使い、利用状況の整理を行った。
2. 実証運行の結果調査  
 再編を実施していない2路線のエリア、大良地区と湊地区においてR4.10～11月の2か月間に週3回、デマンドタクシーの実証運行を実施  
 この事業終了後、各地区の住民に対し、利用状況などについてアンケート調査を実施
3. 路線バスの乗降調査  
 唐津地域公共交通計画に基づき、デマンドの導入を検討するエリア7路線と、財政負担額が大きい4路線を対象に、乗降場所や利用目的、頻度等について調査を行った。調査日：11月の20日間

### 【参考資料】

- ・上位計画（第2次唐津市総合計画後期基本計画、第5次玄海町総合計画中期基本計画、第2期唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略、第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略）
- ・関連計画（唐津市都市計画マスタープラン、第2次唐津市環境基本計画、唐津市第10期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画、唐津市観光地経営戦略プラン2021版）

## 基礎データ

合併状況：平成17年1月に唐津市、浜玉町、厳木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町及び呼子町が合併、平成18年には七山村を編入合併（唐津市）  
 人口：117,373人（R2国勢調査）  
 面積：487.58平方キロメートル  
 過疎地域等指定：過疎、離島、半島、山村  
 高齢化率：32.80%（R2国勢調査）  
 補助対象の系統数：24系統（確保維持事業のみ）  
 自治体負担額：R1 56,821円、R2 69,452千円、R3 68,010千円  
 協議会開催数：協議会 3回（開催予定）

## 調査前の地域交通状況（Before）

- ・唐津地域は人口減少及び少子高齢化が進んでいる。
- ・人口は減少（高齢者は増加）しているが自家用車保有数も増加している。直近での免許返納の意思がある高齢者は約2割であり、自家用車に依存し、免許返納ができない状況になっている。
- ・通学手段として公共交通を利用する高校生は全体の約4割を占めており、公共交通は高校生にとって必要不可欠な移動手段であると言える一方で、家族送迎による移動も多く、通学についても家族送迎（自家用車）に依存している状況である。
- ・公共交通の利用者は年々減少している。
- ・自治体の運行補助は年々増加している。

## 調査後の地域公共交通利便増進実施計画（After）



唐津地域公共交通計画ではエリアごとに今後の方針が記されており、①地域間の幹線の維持、②枝線のデマンド化を軸として検討していく。

### 【主な利便増進事業】

- ・呼子線、市内線において、パターンダイヤ（+減便）を検討
- ・唐津佐賀線とJR唐津線の役割分担等の検討
- ・相知地区の全域、北波多、肥前ほかでのデマンド導入の検討
- ・観光に関する情報提供や予約方法、決済状況などを踏まえて、その統合化に向けた取組み
- ・対象エリアの検討を踏まえて、デマンドのシステムの導入を検討
- ・デジタルチケットやスマホ所有者へのデジタルでの情報提供 など

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和5年 月 日

協議会名: 唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: R4年度地域公共交通調査事業(利便増進計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
<p>路線バス・乗合タクシー等の現状を再整理すると同時に、効果的な再編に向けての課題把握、利用促進策の検討を行い、更なる利便性向上、利用者維持・増加を目指した利便増進実施計画の策定を行うため、下記内容を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■唐津地域の公共交通の利用状況、収支状況等の整理 運行事業者へヒアリングを行い、既存データを収集、分析を実施</li><li>■実証運行の結果調査 デマンドタクシーの実証運行を行った、大良地区と湊地区(再編を実施していない2路線のエリア)において、事業後のアンケート調査を実施</li><li>■路線バスの乗降調査 唐津地域公共交通計画に基づき、デマンドの導入を検討するエリア7路線と、財政負担額が大きい4路線を対象に、利用者の属性や乗降場所、利用目的等について調査を実施</li></ul>	<p>A</p> <p>計画どおり実施された</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>■補助対象事業名 唐津地域公共交通利便増進計画策定事業</li><li>■事業内容 公共交通利用実態把握、利便増進計画(案)のとりまとめ、協議会開催</li><li>■計画策定の方針 ・唐津地域公共交通計画の基本方針である「地域力を最大限活用し、「唐津地域」の生活と活力を支える公共交通」のもと、地域の実情についての具体的な調査内容をもとに、多様な交通モードの連携・役割分担による公共交通の再構築を行い、持続可能な公共交通の実現を目指す。 ・唐津地域公共交通計画ではエリアごとに方針が分かれており、地域間の幹線の維持と支線のデマンド化を3エリアに分け検討していく。</li></ul>

# 報告事項(1)

## 利便増進実施計画の中間報告について

### 目次

- ①利便増進事業について（唐津市） P1-3
- ②2024年問題について（昭和自動車） P4
- ③上記①・②を踏まえた路線再編の方向性（日本工営） P5-15
  - 1) エリア別・路線別での整理 P5-8
  - 2) 運行本数の多い路線の便別利用状況（呼子線、市内線） P9
  - 3) デマンドの実証運行の概要と検証結果 P10-15
  - 4) 乗込み調査結果等（北波多枝線） P16
- ④唐津地域の利便増進事業について（日本工営） P17-18
  - 1) 路線再編関係 ～減便・パターンダイヤ オンデマンド化 P17
  - 2) 利用促進関係 ～DX、MaaSなどの取組み P18



## ①地域公共交通利便増進実施計画のスケジュール

※今年度第1回協議会で報告

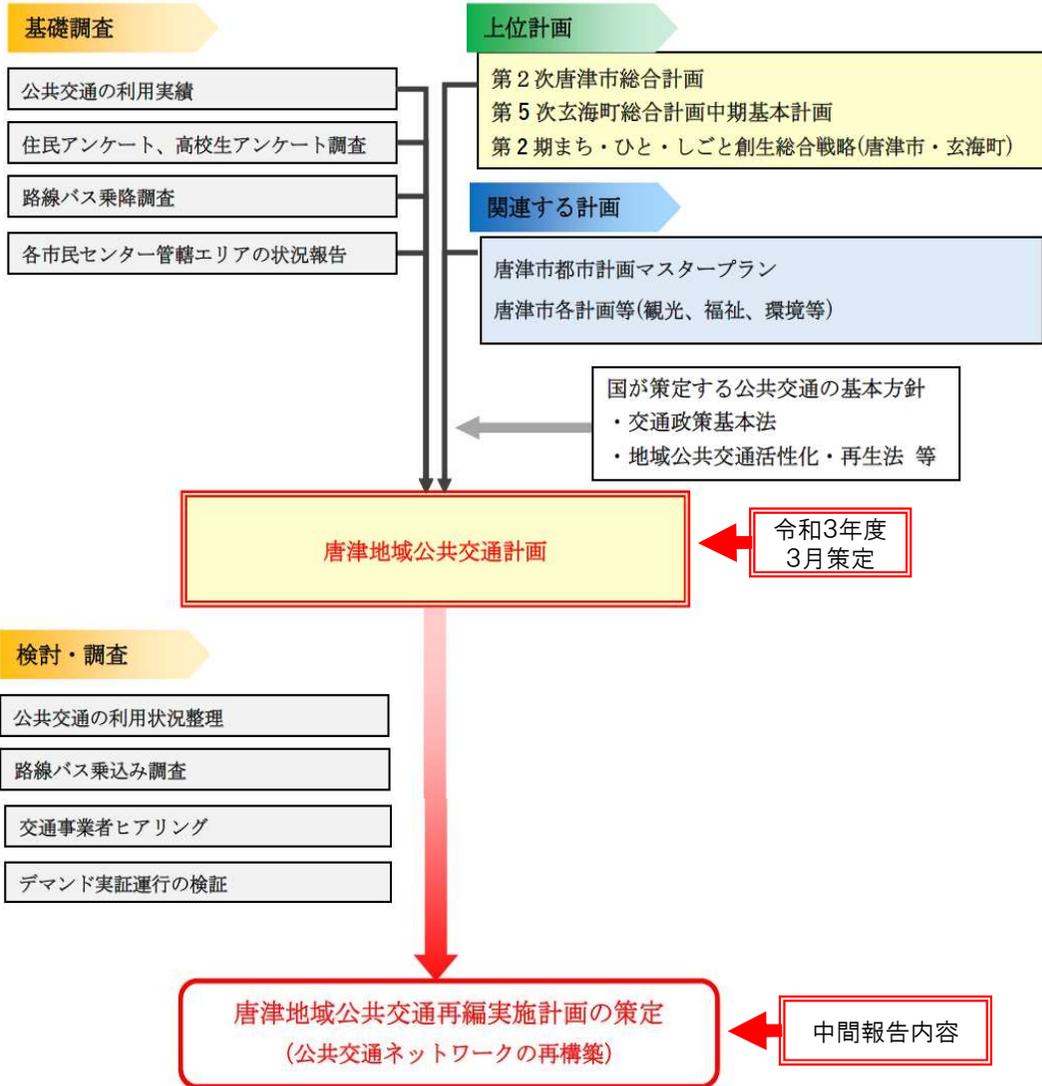
内容	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
唐津地域公共交通活性化協議会	R4予算承認							中間報告		新計画承認
計画策定業務委託		→								
移動実態調査・ニーズ把握		→								
乗降調査		→								
ヒアリング		→								
交通事業者ヒアリング		→								
現状把握・課題整理		→								
計画案の作成					→					

# ①地域公共交通利便増進実施計画とは

## ■計画の背景と目的

利便増進計画は、「唐津地域公共交通計画」に基づく、アクションプランとして、その具体的な内容(路線の再編や事業等)について定めるものです。

### 利便増進実施計画の位置づけとフロー



利便増進事業の内容として含まれる事業については以下の通りです。

イ. 特定旅客運送事業<sup>※</sup>に係る路線等の編成の変更

＜事業例＞

- バス路線の幹線と支線の分割
- 中心市街地を回遊できるバスの新設 など
- 市街地中心部のバス路線の集約化

○. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

＜事業例＞

- 旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- 旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換
- 自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など

ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

＜事業例＞

- 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- 自家用有償旅客運送の区域の拡大 など

ニ. 運賃又は料金の設定

＜事業例＞

- 定額制乗り放題運賃
- 通し運賃 など

ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

＜事業例＞

- 等間隔運行やハターンダイヤ など

ヘ. 共通乗車船券の発行

＜事業例＞

- 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など

ト. イ～ヘに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 §9の3)

＜事業例＞

- 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- 交通結節施設における乗降場の改善
- 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ICカード又は二次元コードの導入
- ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

路線の再編の変更(定時定路線からオンデマンドへ等)

路線または区域の変更(オンデマンドエリアの拡大等)

パターンダイヤや等間隔運行(呼子線、湊線等での検討)

第4章  
4.1 利便増進事業とは  
地域公共交通利便増進事業について

※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業



# ①唐津地域公共交通計画における実施事業と利便増進事業の位置づけ

目指す目標	実施事業	計画目標 【数値目標： 令和元年度実績値 →令和8年度目標値】	利便増進事業	時期
地域公共交通サービスの最適化と持続性向上	地域間路線・地域内路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	①路線バス利用者1人当たりの公共交通の財政負担額（欠損額） 【227.0円→227.0円】  ②路線バスの収支率 【38.5%→38.5%】	●	短期
	利用の低迷する路線における交通モードの転換・輸送資源の総動員		●	中期
	公共交通の維持に向けた支援（地域間幹線系統、フィーダー系統）		●	長期
誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現	高齢者運転免許証自主返納者への支援拡充	①公共交通の利用者数（路線バス・JR・離島航路・タクシー） 【11,718人/日 →11,718人/日】  ②公共交通を利用した観光来訪者数 【75.1万人/年 →75.1万人/年】	●	短期
	送迎に過度に頼らず通学できる環境の構築		●	短期
	二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進		●	中期
	市街地やその周辺における次世代モビリティサービスの導入支援		●	長期
関係者の連携による公共交通の利用促進	まちづくりと連携した新たな利用者の創出	①ICカード利用率 【26.3%→50%】  ②主要交通結節点における利用者数 【2,709人→2,709人】	●	長期
	交通モードの転換等における地域での関係者による利用促進に向けた検討の場の設置		●	短期
	公共交通事業者が一体となった公共交通についての検討の場の設置		●	中期
	デジタル技術の活用による、効率性と利便性の両立に向けた移動サービス相互の連携		●	中期
	全ての移動サービスのオープンデータ化や時刻表作成等、ターゲットに応じた情報提供方法の改善		●	短期



## ②2024年問題（バス運転者の改善基準告示）

令和6年4月～適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間

改正前(年換算)	原則: 3,380時間 最大: 3,484時間
改正後	原則: 3,300時間 最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)	原則: 281時間 最大: 309時間
改正後	原則: 281時間 最大: 294時間

1日の休息期間

改正前	継続8時間
改正後	継続11時間を基本とし、継続9時間

※4週平均1週の拘束時間は裏面参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①1か月(1年)の基準	【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(注1)</sup> )の場合】労使協定により、次のとおり延長可 1年: 3,400時間以内 1か月: 294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで
	②4週平均1週(52週)の基準	【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(注1)</sup> )の場合】労使協定により、次のとおり延長可 52週: 3,400時間以内 4週平均1週: 68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	
運転時間	2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内 【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(注1)</sup> )の場合】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)	
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる <sup>(注2,3)</sup> 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。	
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回4時間以上 休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) 一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4: 身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること	
休日労働	【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
フェリー	・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

厚生労働省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

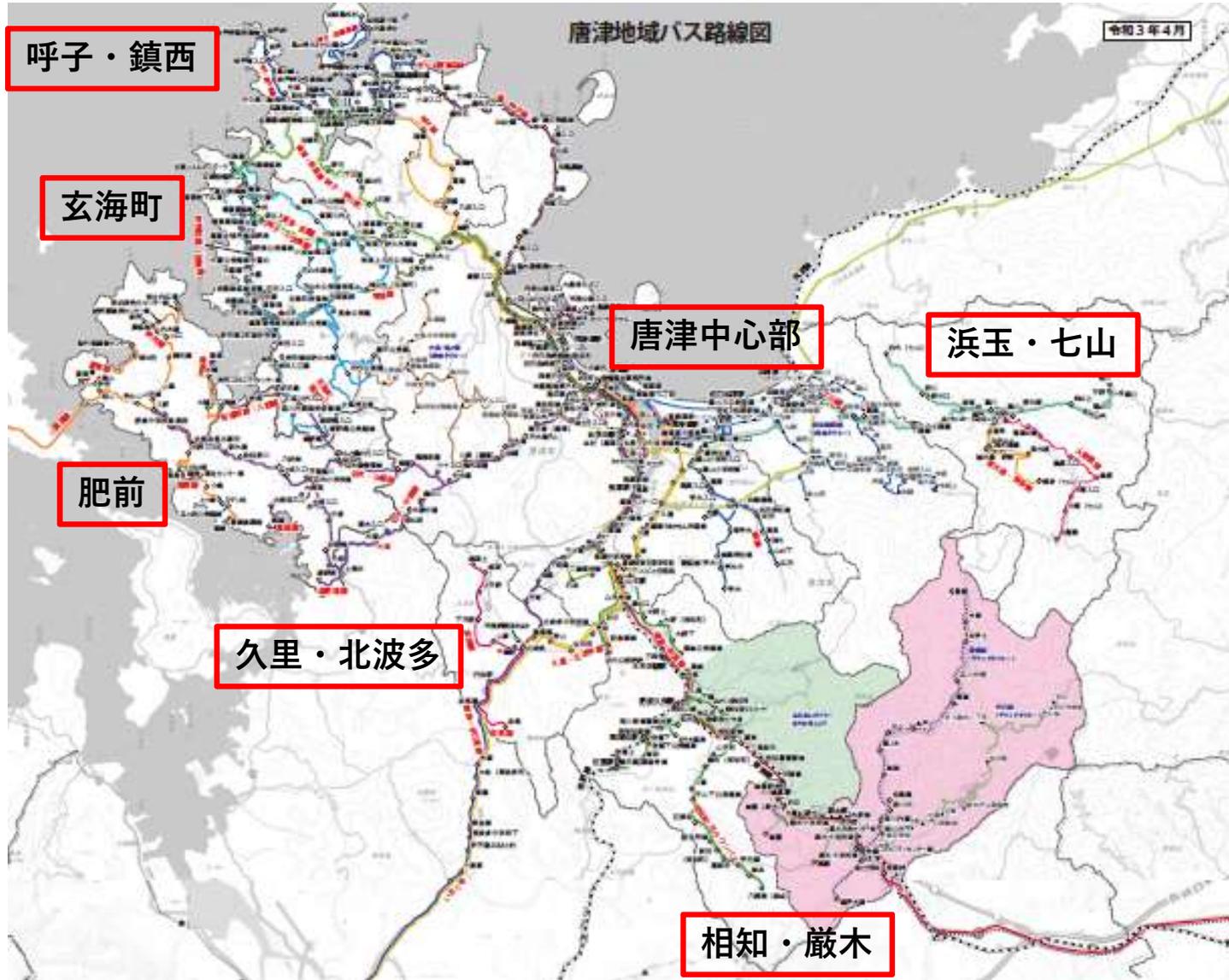
【注1】改善基準告示は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。  
【注2】本告示は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通知(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。



### ③唐津地域のエリア分け



- 唐津地域は大きく7つのエリアに分かれており、エリアごとに現状と課題を整理する必要がある。  
(詳細は次ページ)

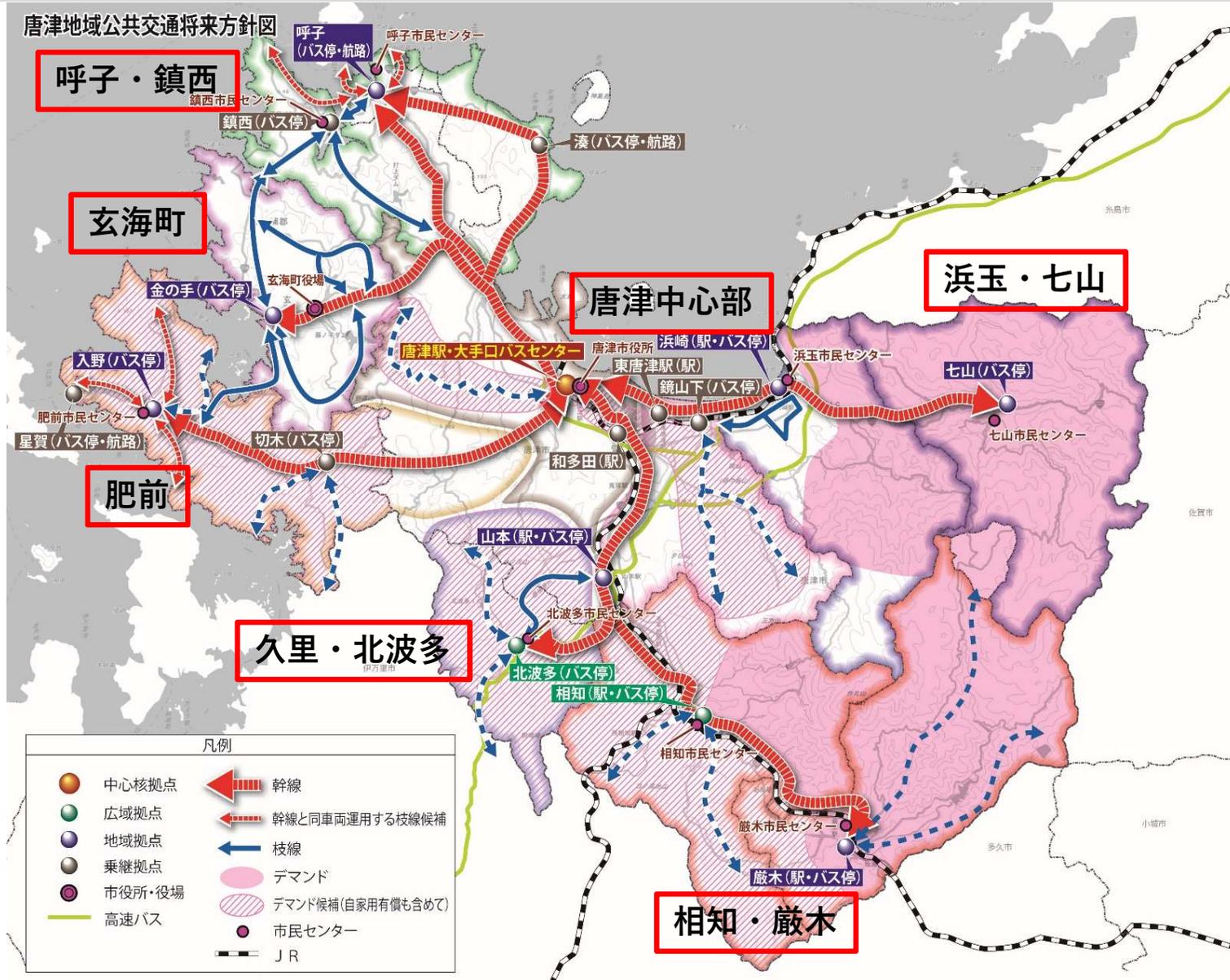




# 唐津地域の再編方針



- 唐津地域公共交通計画ではエリアごとに今後の方針が記されており、①地域間の幹線の維持、②枝線のオンデマンド化を軸として検討していく必要がある。



### ③エリアごとの路線の運行状況・利用状況・補助金（一覧）

#### 路線再整理(R2年度データ)

エリア	路線名	利用者数（年間）	補助金（千円）	1人当り補助金（円）	運行便数（平日）	1便当り補助金（円）
呼子・鎮西	呼子線	108,170	33,927	314	42	2,213.1
	湊・呼子線（市民グランド）	58,747	8,024	137	38	578.5
	呼子フィーダー路線	30,397	11,355	374	53	587.0
玄海町	有浦線（入野線）	59,974	10,193	170	38	734.9
	野元・呼子線	18,970	3,463	183	11	862.5
	小加倉・呼子線	13,499	2,474	183	11	616.2
	値賀・仮屋線	42,796	0	0	14	0.0
唐津中心部 （郊外部）	市内循環線	64,116	437	7	28	42.8
	市内線	38,012	501	13	52	26.4
	大良線	6,396	2,924	457	9	890.1
	旭が丘線	2,430	5,704	2,347	5	3,125.5
	鏡線	13,703	7,657	559	10	2,097.8
久里・北波多	久里・北波多線（成淵・志気）	54,829	8,762	160	30	800.2
	伊万里線	45,140	11,357	252	20	1,555.8
肥前	切木・中浦線	70,817	12,826	181	23	1,527.8
	入野フィーダー路線	20,316	10,120	498	53	523.1
相知・巖木	相知循環線	8,253	5,157	625	18	784.9
	天川線（※デマンド化）	1,081	3,084	2,853	6	1,408.2
	星領線（※デマンド化）	354	2,643	7,466	6	1,206.8
	巖木デマンドタクシー	270	773	2,863	26	81.5
	唐津・佐賀線	108,929	18,120	166	24	2,068.5
浜玉・七山	七山線（白木線）	34,688	27,380	789	26	2,885.1
	浜玉循環線（※デマンド化）	5,213	12,461	2,390	14	2,438.6
	東木浦線（※デマンド化）	930	2,075	2,231	8	710.6
	大屋敷線（※デマンド化）	192	3,075	16,016	8	1,053.1
	合計	251,043	97,714	389	212	1,262.8

補助金1千万以上かつ運行便数30便以上

補助金1千万以上

運行便数30便以上

運行便数が多く、利用の少ない便を中心に減便等の効率化を検討

※枝線的な路線のうち、幹線と同車両を運用する路線（呼子3路線、入野3路線）については、これまでの検討経緯での整理上、「フィーダー路線」という名称を使用している。



### ③エリアごと・路線別の運行状況・路線内訳等

エリア	路線	運行状況	路線内訳等（主な系統）
呼子・鎮西	<ul style="list-style-type: none"> <li>○呼子線</li> <li>○湊・呼子線</li> <li>○呼子フィーダー</li> <li>○野元線・小加倉線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>42 便</b></li> <li>・ 38 便</li> <li>・ 53 便</li> <li>・ 22 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呼子～岩野～宝当栈橋：39便など</li> <li>・ 呼子～湊（みなと園）～大手口：13便、みなと園～大手口：22便 など</li> <li>・ 呼子・名護屋浜線：18便、呼子・加部島線：11便、呼子・波戸岬線：19便等</li> <li>・ 呼子～野元～大手口：10便、呼子～小加倉～大手口：6便など</li> </ul>
玄海町	<ul style="list-style-type: none"> <li>○有浦線</li> <li>○有浦枝線（玄海エネパ）</li> <li>○玄海町コミバス</li> <li>○値賀・仮屋線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 21 便</li> <li>・ 9 便</li> <li>・ 5 便</li> <li>・ 14 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 金の手～大手口：20便 など</li> <li>・ 金の手～玄海エネルギーパーク：7便 など</li> <li>・ 入野～金の手～大手口：9便</li> </ul>
唐津中心部 （郊外部）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内循環線 4 線</li> <li>○市内線</li> <li>○大良・旭が丘線</li> <li>○鏡線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 28 便</li> <li>・ <b>52 便</b></li> <li>・ 14 便</li> <li>・ 10 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内循環線西コース：9便、南コース：10便、東コース：9便</li> <li>・ 大島液化ガス～市民グラウンド：13便、大島液化ガス～大手口：11便など</li> <li>・ 大良線：9便、旭が丘線：5便</li> </ul>
久里・北波多	<ul style="list-style-type: none"> <li>○久里・北波多線</li> <li>○北波多枝線</li> <li>○唐津・伊万里線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 22 便</li> <li>・ 8 便</li> <li>・ 20 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民病院きたはた～大手口：22便</li> <li>・ 志気線：4便、成淵線：4便</li> <li>・ 伊万里駅前～唐津：20便</li> </ul>
肥前	<ul style="list-style-type: none"> <li>○切木・中浦線</li> <li>○有浦枝線（入野）</li> <li>○入野フィーダー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 23 便</li> <li>・ 16 便</li> <li>・ 53 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入野～切木～大手口：17便など</li> <li>・ 入野～金の手：16便</li> <li>・ 高串線：17便、星賀線：11便、納所線：13便など</li> </ul>
相知・巖木	<ul style="list-style-type: none"> <li>○相知花タウンバス</li> <li>○デマンド（巖木）</li> <li>○デマンド（相知一部）</li> <li>○唐津・佐賀線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 18 便</li> <li>・ 10 便</li> <li>・ 6 便</li> <li>・ 24 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 佐里上～棚田交流広場：8便、坊中公民館～天徳の丘運動公園：8便など</li> <li>・ 佐賀駅BC～医療センター～大手口：16便、佐賀駅BC～大手口：8便</li> </ul>
浜玉・七山	<ul style="list-style-type: none"> <li>○七山線</li> <li>○浜玉循環線</li> <li>○デマンド（浜玉）</li> <li>○デマンド（七山）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 18 便</li> <li>・ 10 便</li> <li>・ 11 便</li> <li>・ 10 便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ななのゆ～大手口：14便など</li> </ul>



### ③ 路線別・便別利用状況（呼子線、市内線）

#### ■ 便別利用状況

呼子線上り：呼子→宝当栈橋

No	発時刻	利用者数
1	6:15	14
2	8:46	14
3	9:20	11
4	9:47	3
5	10:48	5
6	11:33	6
7	12:19	6
8	13:15	5
9	14:01	3
10	14:55	6
11	15:19	2
12	16:04	1
13	16:37	4
14	17:20	1
15	17:51	4
16	18:35	1
17	19:20	2
18	20:10	2
<b>合計</b>		<b>90</b>

呼子線下り：宝当栈橋→呼子

No	発時刻	利用者数
1	6:31	0
2	6:54	2
3	7:39	1
4	7:54	2
5	8:29	7
6	9:39	4
7	10:04	3
8	11:14	8
9	12:14	0
10	13:09	7
11	13:59	8
12	14:34	5
13	15:19	6
14	15:59	14
15	16:22	25
16	17:19	9
17	17:54	12
18	18:34	12
19	19:24	19
20	20:04	5
21	21:11	11
<b>合計</b>		<b>160</b>

#### ■ 便別利用状況

市内線：大島液化ガス  
→市民グラウンド

No	発時刻	利用者数
1	8:40	4
2	11:05	6
3	12:55	4
4	14:10	1
5	17:00	4
6	18:15	3
<b>合計</b>		<b>22</b>

市内線：市民グラウンド  
→大島液化ガス

No	発時刻	利用者数
1	9:18	3
2	11:44	5
3	13:35	0
4	14:50	1
5	16:24	5
6	17:39	3
7	18:54	1
<b>合計</b>		<b>18</b>

市内線：大手口→大島液化ガス

No	発時刻	利用者数
1	6:50	1
2	9:50	0
3	10:40	2
4	12:30	3
5	20:15	0
<b>合計</b>		<b>6</b>

市内線：大島液化ガス→大手口

No	発時刻	利用者数
1	8:20	1
2	9:50	3
3	10:15	7
4	12:15	2
5	15:25	1
6	19:25	0
<b>合計</b>		<b>14</b>

資料：昭和自動車 全便調査結果  
(2022年6月実施)

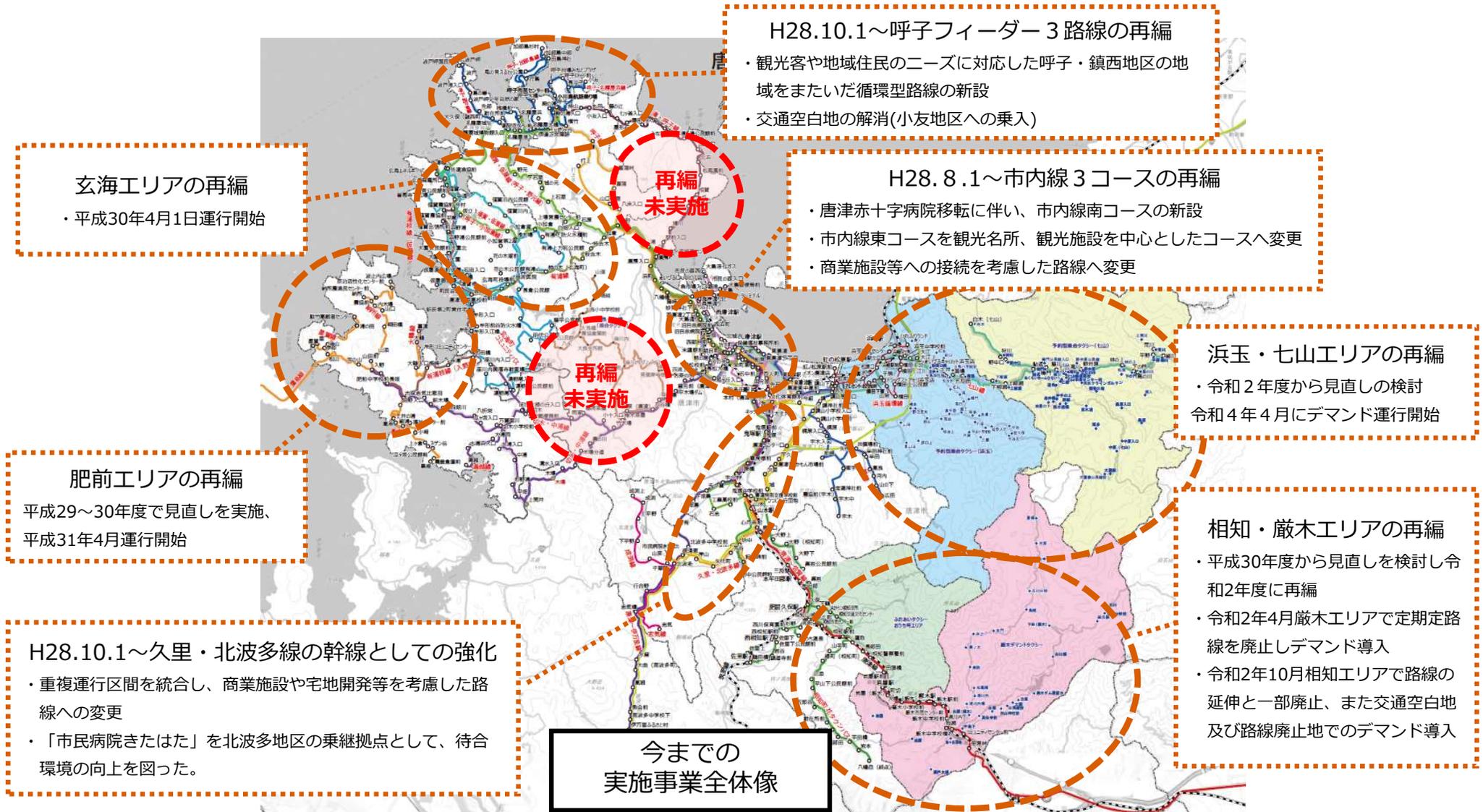
#### < 課題 >

- 呼子線は運行本数が多く、上りは朝の時間帯、下りは夕方～夜の時間帯で利用があるが、日中は少ない
- 市内線（大島液化ガス線）も運行本数も多く、利用は全般的に少ない



### ③ デマンド実証運行の概要

唐津市の公共交通の再編については、計画に基づき、平成28年の唐津市中心部の見直しをはじめ、各エリアにおいて路線の見直しを実施してきましたが、今回、再編が行われていなかった**湊**と**大良**を対象地域として、地域での取り組みを含めた再編内容の検討を行うため、実証運行を実施。



### ③ デマンド実証運行の概要

	湊地区	大良地区
実施主体	唐津市（委託先：昭和自動車（運行事業者））	唐津市（委託先：昭和自動車（運行事業者））
車両	セダン型タクシー車両1台	セダン型タクシー車両1台
対象地域	湊地区（対象人口:2,833人、1,327世帯）※R4.10.1時点	大良地区（対象人口:708人、295世帯）※R4.10.1時点
実証運行内容	1. 名称 湊地区予約型乗合タクシー 2. 実施期間 令和4年10月1日から11月30日まで（2カ月間） 3. 運行日 週3回 月・水・金 4. 運行時間 午前9時から午後4時まで 5. 乗降場所 既存バス停15+新規乗降場所14の計29カ所 6. 乗車運賃 100円/1人1乗車	1. 名称 大良地区予約型乗合タクシー 2. 実施期間 令和4年10月1日から11月30日まで（2カ月間） 3. 運行日 週3回 水・金・日 4. 乗降場所 既存バス停13+新規乗降場所12の計25カ所 5. 乗車運賃 100円/1人1乗車
調査・分析	1. 実利用実績データ 2. 利用者アンケート 3. 利用後アンケート 全戸配布	1. 実利用実績データ 2. 利用者アンケート 3. 利用後アンケート 全戸配布
実証運行の周知	住民説明会 チラシの全戸配布 公民館や公共施設へのポスターの掲示	住民説明会 チラシの全戸配布 公民館や公共施設へのポスターの掲示



唐津市  
湊地区内限定  
予約型乗合タクシー 実証実験を行います！

予約型乗合タクシーとは？  
乗客/目的地が一定数を超えてはならず、予約をした時だけに運行される「予約型乗合タクシー」を実施することです。乗客/目的地の予約状況に応じて乗客を乗入れています。  
令和4年10月、11月の2カ月間、この予約型乗合タクシーの実証運行を湊地区内で実施します！

実証運行

運行期間 令和4年10月1日(土)～11月30日(水)  
の月・水・金(週3回)

運行時間 午前9時から午後4時まで

運行料金 1回100円

ご利用方法 電話予約時に以下のことをお伝えください。  
①まず最初に必ず「大良実証運行の予約です」とお伝えください！！  
②利用したい日 ③利用したい時間帯 ④利用する人数 ⑤乗りたい場所

※イメージ ☎0955-00-0000

現在、湊地区には幹線の湊・呼子線、大良地区には乗合タクシーの大良線が走っています。

この幹線や利用が多い朝・夕の便を維持しつつ、利用が少ない時間帯にデマンドタクシーの実証運行を行い、調査を行いました。



### ③ デマンド実証運行の検証

#### ■ デマンド実証運行の結果（乗降場所利用件数別）

湊地区 利用件数(10月～11月)

	乗降場所名	乗車	降車
新規	まいづる9呼子店	15	15
	佐賀銀行呼子支店	4	8
	横野公民館		
	中里公民館	2	2
	屋形石公民館	8	4
	湊岡公民館		
	岸川内科	22	7
	梅津商店	4	4
	湊郵便局		
	神集島定期船待合所	2	1
	JA跡地		
	相賀公民館		
	漁協相賀連絡所前ごみステーション		
	旧網代屋酒店		
既存バス停	呼子	3	21
	七ツ釜入口		
	屋形石	5	4
	屋形石入口	4	5
	みなと園		
	湊		
	湊公民館前	3	3
	湊入口	8	6
	北浜		
	松風園前		
	相賀		
	相賀入口		
	門前入口		
	唐房入口	1	1
	菖蒲峠		
計	81	81	

湊エリアは湊から呼子方面へ移動する需要が多くある。

大良地区 利用件数(10月～11月)

	乗降場所名	乗車	降車
新規	日浦養鶏場前		
	中尾公民館前		
	大良公民館	33	39
	八永公民館		
	大良簡易郵便局		
	後川内上谷	6	6
	ふみかん店	25	18
	ふれあい桜公園		
	梨川内公民館		
	小十公民館		
	桜ヶ丘パークゴルフ場		
	てっぺんハウス		
	既存バス停	枝去木上	4
枝去木			
山道			
名場越			
大良小学校前			
大良橋			
八永地区			
八永入口			
田代公民館前		3	3
農協倉庫前		2	2
大良支所前			
後川内	9	9	
竹木場			
計	82	82	

利用者の主な利用としては特定の施設やお店の利用が多く、定時定路線では、需要に答え切れていないため、デマンドへの移行が望ましい。

### ③ デマンド実証運行の検証

#### ■ デマンド実証運行の結果（実績データ）

湊地区 実績データ(10月～11月)

集計期間	運行台数	運行回数	乗車人員
令和4年10月	13	22	31
令和4年11月	13	38	50
合計	26	60	81

〔年齢層〕

性別	50代	60代	70代	80代	90代	計
男性	0	0	0	0	0	0
女性	0	2	48	31	0	81
計	0	2	48	31	0	81

【利用時間帯】

性別	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	計
男性	0	0	0	0	0	0	0	0
女性	10	18	8	26	6	2	11	81
計	10	18	8	26	6	2	11	81
運行回数	9	9	7	19	6	2	8	60

#### ■ デマンド利用者へのアンケート

実証運行の認知度

チラシ（地区の回覧）	3
友人・知人からの紹介	5
地元説明会	0
その他	1
計	9

利用する目的

買い物	1
通院	3
金融機関	0
地域の行事	0
仕事	0
通学	0
その他	7
計	11

今までの交通手段

家族・友人の送迎	0
自分で運転	0
タクシー	5
路線バス	4
病院・福祉の送迎	0
その他	0
計	9

今後の意向

今後も利用したい	8
今後は利用しない	0
わからない	0
計	8

大良地区 実績データ(10月～11月)

集計期間	運行台数	運行回数	乗車人員
令和4年10月	13	25	45
令和4年11月	13	19	37
合計	26	44	82

〔年齢層〕

性別	50代	60代	70代	80代	90代	計
男性	8	6	30	2	0	46
女性	2	2	16	16	0	36
計	10	8	46	18	0	82

【利用時間帯】

性別	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	計
男性	2	15	6	19	4	0	0	46
女性	5	2	12	4	8	1	4	36
計	7	17	18	23	12	1	4	82
運行回数	3	10	8	13	8	1	1	44

実証運行の認知度

チラシ（地区の回覧）	8
友人・知人からの紹介	2
地元説明会	8
その他	0
計	18

利用する目的

買い物	4
通院	3
金融機関	0
地域の行事	8
仕事	0
通学	0
その他	3
計	18

今までの交通手段

家族・友人の送迎	1
自分で運転	15
タクシー	0
路線バス	0
病院・福祉の送迎	0
その他	0
計	16

今後の意向

今後も利用したい	15
今後は利用しない	0
わからない	1
計	16

調査対象：デマンド利用者（車内にてアンケートを依頼）  
調査内容：利用目的や普段の移動手段、今後の意向等  
回答者：湊10人（利用者82人） 大良18人（利用者81人）



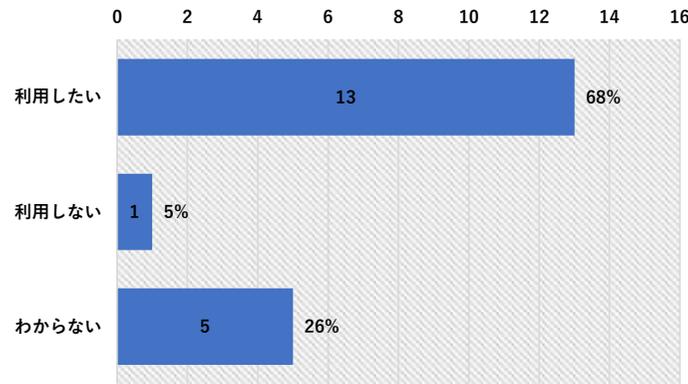
### ③ デマンド実証運行の検証（湊・大良エリア）

#### ■ 事後アンケート

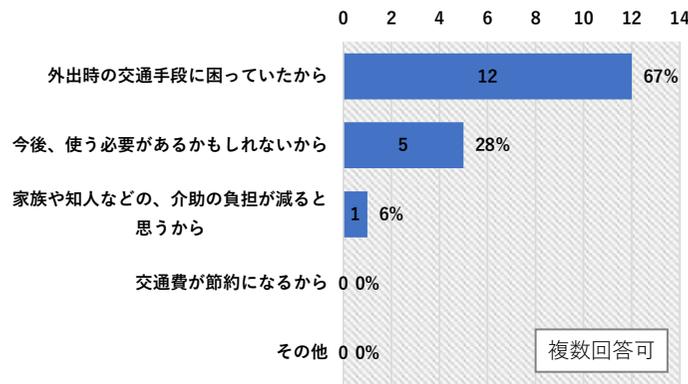
調査対象：デマンド利用者（車内にてアンケートを依頼）  
 調査方法：全戸配布 湊1,327世帯 大良295世帯  
 調査内容：デマンド認知度、普段の移動手段等  
 回答者：湊42世帯（回答率3.1%） 大良230世帯（回答率77.9%）

湊地区

デマンドの利用意向<知らなかった人> (N=19)



デマンドを利用したい理由 (N=37)



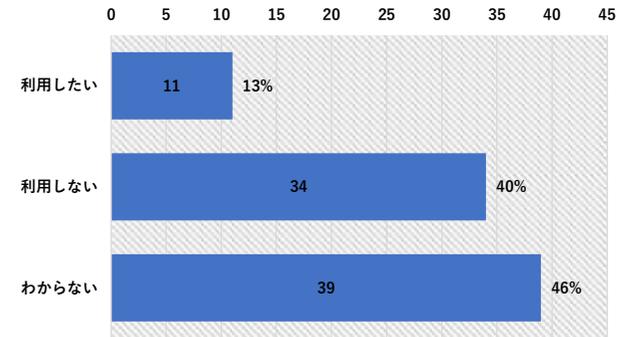
資料：デマンド実証アンケート結果（2022年10月～11月）

#### < 検証結果 >

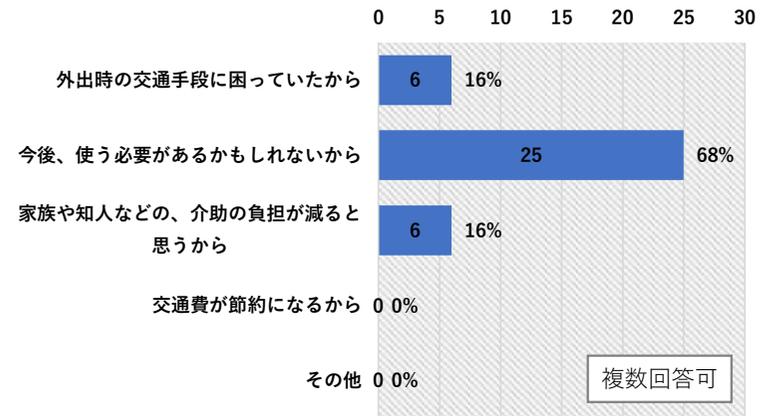
- 回答率が3%と低く、デマンドに関心がない方が多いと伺えるが、利用された方は普段はタクシーやバスで移動されており、外出時の手段に困っている人にとっては公共交通は重要な移動手段となるため、この方々のニーズを明確にし（呼子方面へのニーズ等）、利用促進を図ることが重要である。

大良地区

デマンドの利用意向<知らなかった人> (N=84)



デマンドを利用したい理由 (N=37)



資料：デマンド実証アンケート結果（2022年10月～11月）

#### < 検証結果 >

- デマンドの利用者の多くは、普段は自家用車で移動しているため、デマンドの今後の利用意向は「利用しない」が多数となっている。しかし、外出時の手段に困っている人、家族等の送迎負担が大きい人などは利用の可能性があるため、こうしたターゲットを明確にし、利用の呼びかけを行うことが重要である。

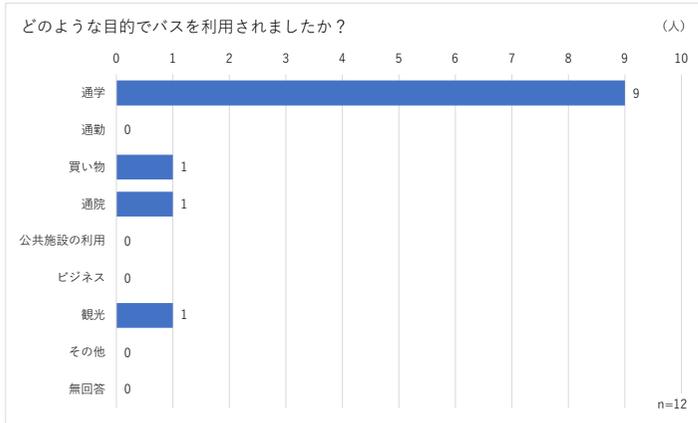




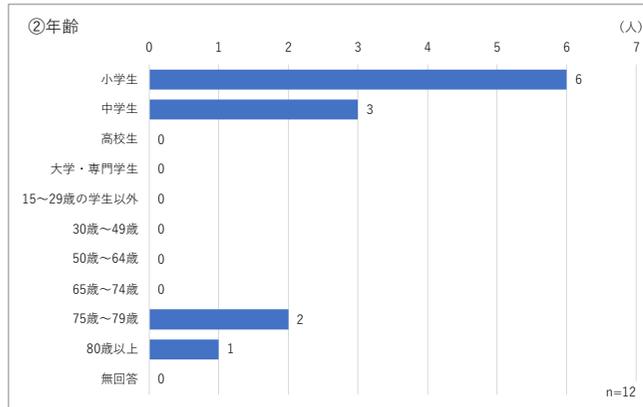
### ③乗込み調査結果等（北波多エリア）

#### ■北波多枝線の利用状況等

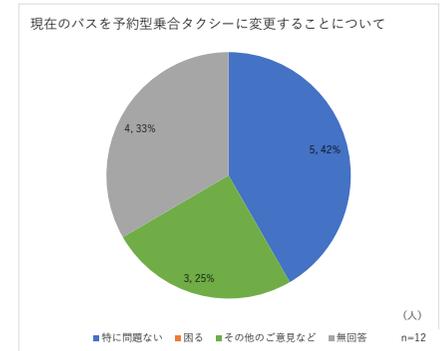
##### 利用目的



##### 属性



##### デマンドへの変更意向

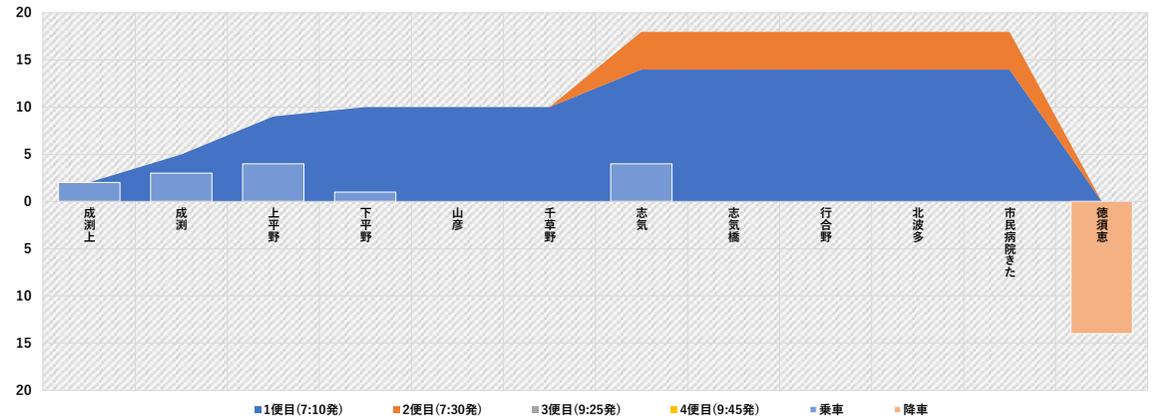


資料：乗込み調査結果  
(2022年11月～12月実施)

北波多枝線下り：成淵上・志気→市民病院きたはた・徳須恵

北波多枝線下り：成淵上・志気→市民病院きたはた・徳須恵

区間	発時刻	利用者数
成淵上→徳須恵	7:10	10
志気→徳須恵	7:30	4
成淵上→市民病院きたはた	9:25	0
志気→市民病院きたはた	9:45	0
<b>合計</b>		<b>14</b>



北波多枝線上り：市民病院きたはた・徳須恵→成淵上・志気

区間	発時刻	利用者数
徳須恵→成淵上	15:10	0
徳須恵→志気	15:35	1
徳須恵→成淵上	16:20	0
徳須恵→志気	16:45	4
<b>合計</b>		<b>14</b>

資料：昭和自動車 全便調査結果  
(2022年6月実施)

#### < 検証結果 >

- 北波多枝線（成淵線・志気線1便目）の利用者の多くは、小中学生でほぼ毎日利用しているため、この便のデマンド化は不適當であるが、それ以外の便は利用が0または少ないため、デマンド化への転換を図ることを検討する。

## ④唐津地域の利便増進事業について ～エリアごと・路線ごとの整理（まとめ）～

エリア	路線	運行状況	利用状況等	今後の方向性	利便増進事業の位置づけ
呼子・鎮西	○呼子線 ○湊・呼子線 ○呼子フィーダー ○野元線・小加倉線	・42便 ・38便 ・53便 ・22便	・呼子線、湊線は朝夕は利用あるが、日中は少ない ・呼子～大手口間の利用割合が高く、経路が複数存在	●呼子線、湊線の効率化（減便等） ●観光需要の取り込み（企画乗車券、MaaS等）	◎呼子線の減便・パターンダイヤ化 ◎湊線の呼子方面の強化等
玄海町	○有浦線 ○有浦枝線（玄海エネバ） ○玄海町コミバス ○値賀・仮屋線	・21便 ・9便 ・5便 ・14便	・有浦線は朝夕は利用あるが、日中は少ない ・玄海町では、デマンドシステムの導入を検討中	●（全般）ダイヤの全日での平準化 ●呼子・鎮西・玄海町の路線の整理	
唐津中心部（郊外部）	○市内循環線4線 ○市内線 ○大良・旭が丘線 ○鏡線	・28便 ・52便 ・14便 ・10便	・市内循環線は西・南コースは利用あるが、東コースは少ない ・市内線、大良・旭が丘線は全般に利用が少ない	●市内循環線東コースの再編 ●市内線の効率化（減便等）	◎市内線の減便・パターンダイヤ化 ◎大良線のオンデマンド化等
久里・北波多	○久里・北波多線 ○北波多枝線 ○唐津・伊万里線	・14便 ・8便 ・20便	・久里・北波多線は一定の利用 ・北波多枝線は、朝一便目の小学生利用便以外は利用が少ない	●北波多枝線のオンデマンド化	◎北波多枝線のオンデマンド化等
肥前	○切木・中浦線 ○有浦枝線（入野） ○入野フィーダー	・23便 ・16便 ・53便	・入野フィーダーの利用は少ない	●入野フィーダー路線のオンデマンド化 ●地域主体の運行の可能性	◎入野フィーダーのオンデマンド化等
相知・巖木	○相知花タウンバス ○デマンド（巖木） ○デマンド（相知一部） ○唐津・佐賀線	・18便 ・10便 ・6便 ・24便	・相知花タウンバスの利用は少ない ・デマンドの利用も少ない	●相知全域のオンデマンド化	◎相知花タウンバスのオンデマンド化等
浜玉・七山	○七山線 ○浜玉循環線 ○デマンド（浜玉） ○デマンド（七山）	・18便 ・10便 ・11便 ・10便	・七山線の利用は朝夕の一部の便で利用がある ・デマンドの利用も少ない	●デマンドの利用促進（利用体験）	



## ④唐津地域の利便増進事業について ～利便増進事業の実施メニュー案～

目指す目標	実施事業	利便増進事業	利便増進事業実施メニュー	時期
地域公共交通サービスの最適化と持続性向上	地域間路線・地域内路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	●	・呼子線、市内線において、パターンダイヤ（+減便）を検討 ・唐津佐賀線とJR唐津線の役割分担等の検討	短中期
	利用の低迷する路線における交通モードの転換・輸送資源の総動員	●	・相知でのデマンドエリア拡大の検討 ・北波多枝線、肥前（入野フィーダー路線）等でのデマンド化（オンデマンドシステム導入）の検討 ※巖木・相知・浜玉・七山エリアをオンデマンドへ変更予定（R5）	短中期
	公共交通の維持に向けた支援（地域間幹線系統、フィーダー系統）			長期
誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現	高齢者運転免許証自主返納者への支援拡充			短期
	送迎に過度に頼らず通学できる環境の構築			短期
	二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進	●	・観光に関する情報提供や予約方法、決済状況などを踏まえて、その統合化に向けた取組み（観光MaaS）などを検討	中期
	市街地やその周辺における次世代モビリティサービスの導入支援	●	・対象エリアの検討を踏まえて、オンデマンドのシステム、次世代モビリティサービスの導入を検討（鏡線等）	長期
	まちづくりと連携した新たな利用者の創出			長期
関係者の連携による公共交通の利用促進	交通モードの転換等における地域での関係者による利用促進に向けた検討の場の設置	●	・各地域協議体での取組みを踏まえた上で、地域主体での運行や利用促進の取組みなどを検討（・相知・北波多・七山・西唐津など）	短中期
	公共交通事業者が一体となった公共交通についての検討の場の設置			中期
	デジタル技術の活用による、効率性と利便性の両立に向けた移動サービス相互の連携	●	・デジタルチケットの取組み（「なのゆセット券」のデジタル化等）などについて検討	中期
	全ての移動サービスのオープンデータ化や時刻表作成等、ターゲットに応じた情報提供方法の改善	●	・スマホ所有者へのデジタルでの情報提供 ・高齢者（スマホ非所有者）への口コミ等を活かした情報提供	短期