

第61回 松江市都市計画審議会

松江市地域公共交通計画等の策定に伴う
松江市立地適正化計画の改定

【目的】

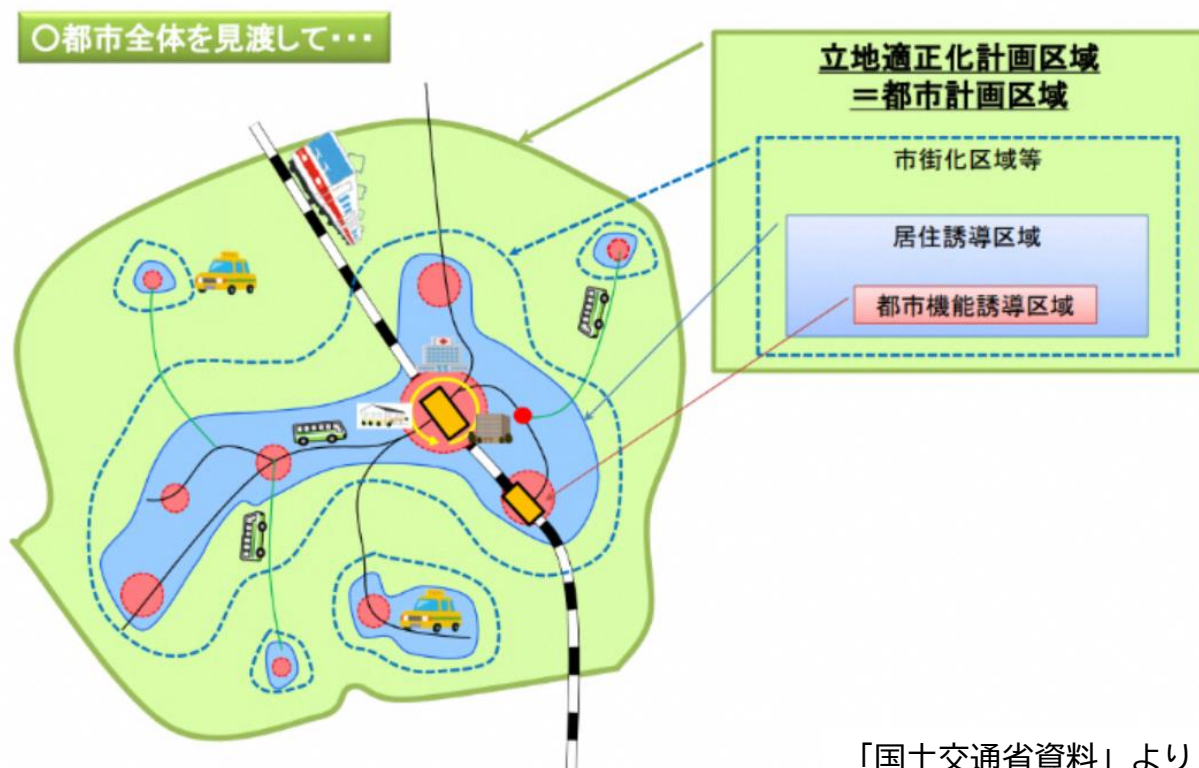
都市再生特別措置法により、立地適正化計画の改定の際には「都市計画審議会より意見を聴かなければならない」旨が定められているため、審議会委員の皆様よりご意見を頂きたいもの。

令和7年12月25日

「立地適正化計画」とは

- 都市再生特別措置法に基づき作成する立地適正化計画は、人口減少・高齢化が進む社会情勢の中でも、将来にわたり持続可能なまちづくりを実現するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、都市全体における都市機能や居住の誘導、公共交通の充実を目指す包括的なマスタープランとして位置づけ。
- 具体的には、持続可能なまちづくりを実現するためにどのエリアが居住に適しているのか、あるいはどこへ生活利便施設を誘導していきたいかビジョンを明確にする計画である。

▼立地適正化計画のイメージ図



居住誘導区域

一定のエリアで人口密度を維持し、日常生活サービス等が持続的に確保されるよう居住誘導を図る区域

都市機能誘導区域

公共施設等、維持・誘導する施設を設定し、日常生活サービスの効率的な提供を図る区域

地域公共交通

公共交通の維持・充実に向けた施策を設定（地域公共交通計画で位置づけ）

「国土交通省資料」より

「立地適正化計画」が目指すまちの姿

コンパクト



ネットワーク

各地域の拠点周辺に生活サービス機能（医療・福祉、商業等）や住居を集約・誘導し、人口密度を維持

コンパクトシティと連動した拠点間をつなぐ公共交通網（バス、鉄道等）の再構築

住む場所、働く場所、
食べる場所、学ぶ場所
が近くにある



近年は激甚化する
災害への対応も！



公共交通が便利で
利用しやすい



安心して快適に暮らせるまちへ

「松江市立地適正化計画」の概要

- 本市においては、将来にわたって生活に必要なサービスを維持し、本市全体を持続可能なまちとするため、**市域内のバランスの取れた発展に向けて、市街地や集落などの既存コミュニティを公共交通などで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成**を目指し、平成31（2019）年3月に「**松江市立地適正化計画**」を策定し、令和4（2022）年3月には『防災指針』を追加する改定を実施。

▼計画の概要

計画の対象区域：

松江圏都市計画区域と宍道都市計画区域の2つの都市計画区域全域

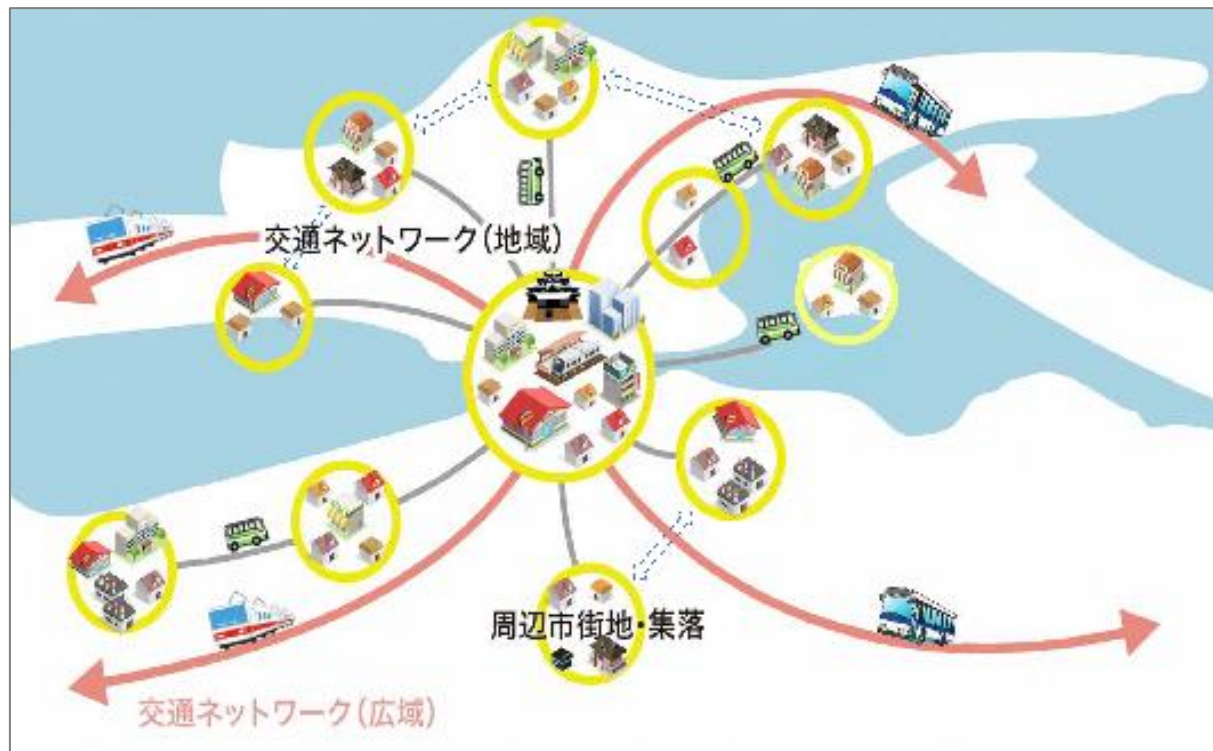
計画期間：

平成31（2019）年度～令和9（2027）年度

計画の構成：

- 第1章 松江市の現状と課題
- 第2章 立地の適正化に関する基本的な方針
- 第3章 基本的な方針
- 第4章 居住誘導区域
- 第5章 都市機能誘導区域
- 第6章 公共交通
- 第7章 防災指針
- 第8章 数値目標の設定と進捗管理

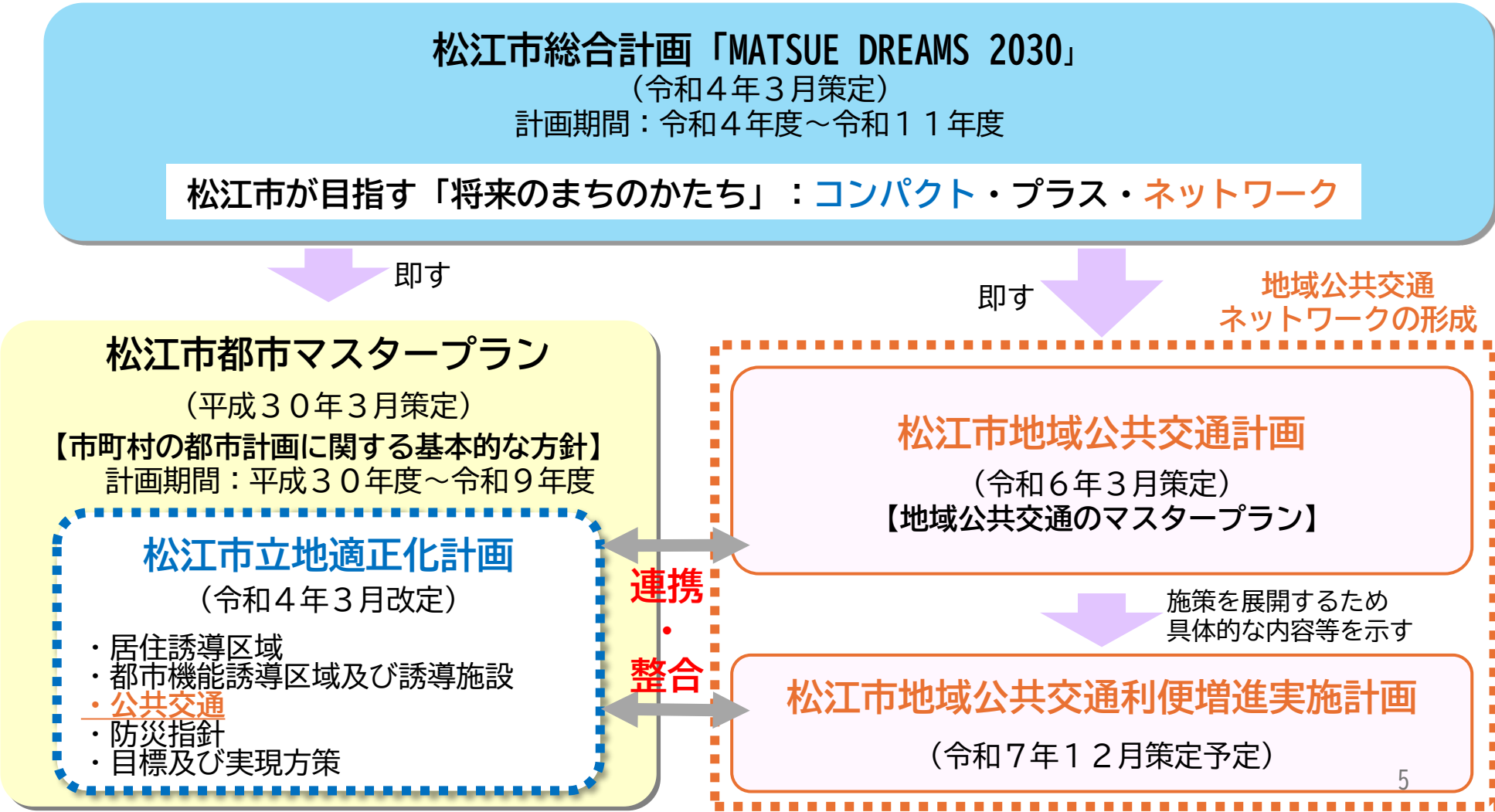
▼松江市が目指す「将来のまちのかたち」



松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」より

立地適正化計画の改定について

- 「松江市地域公共交通計画」および「松江市地域公共交通利便増進実施計画」の内容との連携・整合を図るため、「松江市立地適正化計画」の『第6章 公共交通』に関する「基本的な方針」および「公共交通に関する施策」の見直しを行うもの。



立地適正化計画【第6章 公共交通】の構成

- 松江市立地適正化計画 第6章 公共交通は、「**基本的な方針**」及び「**公共交通に関する施策**」で構成

1. 基本的な方針

市民みんなでつくる
だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江

- 方針1 幹線・支線となるバス路線網の維持と確保
- 方針2 路線バスの利便性向上
- 方針3 公共交通の利用環境の改善
- 方針4 鉄道等の充実
- 方針5 モビリティ・マネジメントの推進

2. 公共交通に関する施策

(1) 公共交通に関する取組

- (ア) 幹線・支線となるバス路線網の維持と確保
- (イ) 路線バスの利便性向上
- (ウ) 公共交通の利用環境の改善
- (エ) 公共交通の利用促進

(2) 今後活用が想定される国の支援策

【参考】松江市地域公共交通計画の概要

- 「**松江市地域公共交通計画**」では、計画の基本的な方針（基本理念）に基づき、4つの基本戦略とそれらに紐づく施策を設定。



新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

第6章 公共交通

1. 基本的な方針

方針1 幹線・支線となるバス路線網の維持と確保

基本戦略①・③

都市の中核及び都市の中核周辺を循環する路線や、市街地の中心部から各地域へ張り巡らされている路線バスについて、持続可能な運行体制のあり方を検討するとともに、幹線・支線の維持確保に資する路線再編や乗り継ぎ環境の整備に取り組めます。

市街地以外の地域においては、通学や通院・買い物等の目的で地域の生活拠点や市街地中心部へ日常的に移動できるよう、コミュニティバスを運行します。

また、幹線道路から離れた高台の住宅地等については、公共交通へのアクセスが悪くなっているため、自治会やNPOによる輸送も含めた、地域が主体となった新たな交通手段の導入やタクシーの活用等を検討します。

方針2 路線バスの利便性向上

基本戦略①・②

利用者の多い市街地において、わかりやすくシンプルな運賃体系とする運賃制度の見直しを行うとともに、事業者間連携による複雑でわかりにくい運行系統の整理・統合や一定間隔での運行による使いやすいダイヤの実現により、利便性の向上と運行の効率化に取り組めます。

立地適正化計画の改定内容【基本的な方針】

新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

方針3 公共交通の利用環境の改善

基本戦略②・③

快適な環境でバスを待つことができるよう、利用状況や周辺環境に応じて、上屋やベンチの整備、DXの導入などによる利便性向上、バス停の待合環境の向上を図ります。
また、公共交通をだれもが使いやすいものにするため、決済手段の多様化、案内表示の改善やユニバーサルデザイン化を推進します。

方針4 鉄道等の充実

基本戦略③・④

鉄道については、「山陰新幹線」「中国横断新幹線」の整備推進、一畑電車への支援等を通じて、広域移動の充実を図るとともに、通勤利用の促進を図れるよう、利便性、快適性の向上を促進します。
また、シームレスな乗り継ぎの実現や公共交通相互間の連携による一体的な運用を目指して、JR松江駅をはじめとする交通結節点の機能強化や自転車、新たなモビリティとの連携に取り組みます。
さらに、交流人口の拡大に資する水上交通等多様な移動手段の導入を検討します。

方針5 モビリティ・マネジメントの推進

基本戦略④

ノーマイカー運動やモビリティ・マネジメントの推進により、引き続き公共交通の利用促進の取組を積極的に展開していきます。

新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

2. 公共交通に関する施策

（1）公共交通に関する取組

（ア）幹線・支線となるバス路線網の維持と確保

- ・ J R 松江駅周辺の再整備の検討（再掲） ▶ 基本戦略③－施策1
- ・ 幹線・支線路線の再編／ハブ＆スポーク型の機能充実 事業例 ▶ 基本戦略①－施策2・3
- ・ 乗り継ぎ環境の整備 事業例 ▶ 基本戦略③－施策2
- ・ 高台住宅地等における地域が主体となった新たな交通手段の導入の検討 ▶ 基本戦略①－施策4

立地適正化計画の改定内容【公共交通に関する施策】

【事業例】 幹線・支線路線の再編/ハブ＆スポーク型の機能充実

■川津バス停を拠点としたハブ＆スポーク型の機能充実【令和8年4月～】

- 一畑バスが運行するマリンプラザ線を既存の島根コミュニティバスに置き換え、市内を運行する複数のバス路線が経由する川津バス停まで運行することで、運行の効率化と利便性の向上を図ります。
- 「川津バス停」を“乗継拠点（ハブ）”としたハブ＆スポーク※型の機能充実を図ります。

川津バス停に停車する路線

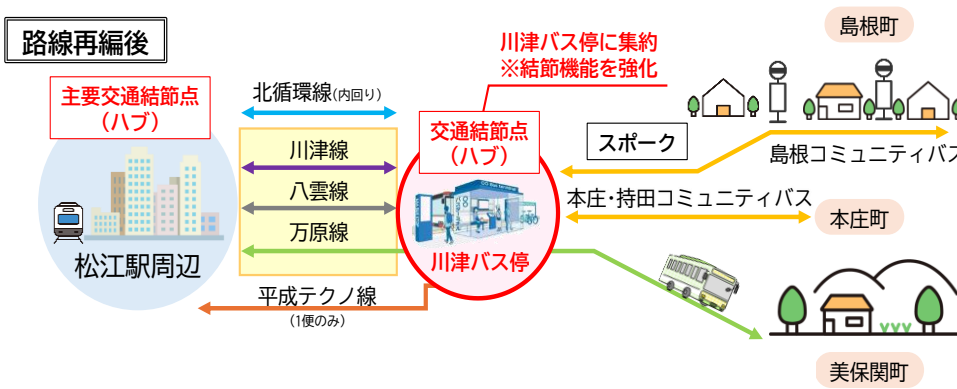
【現状】

路線名	事業者
川津線	交通局
北循環線（内回り）	交通局
マリンプラザ線	一畑
本庄・持田	コミバス

【令和8年4月～】

路線名	事業者
川津線	共同運行
八雲線【系統変更】	共同運行
北循環線（内回り）	交通局
平成テクノ線	交通局
万原線【系統変更】	一畑
島根【路線延長】	コミバス
本庄・持田	コミバス

※ハブ＆スポーク…複数の路線が集まる中心となる地点に乗り継ぎ拠点「ハブ」を設け合流し、そこから各生活拠点へ放射状に延びる路線「スポーク」を運行することで効率化を図るネットワーク



立地適正化計画の改定内容【公共交通に関する施策】

【事業例】 乗り継ぎ環境の整備

■川津バス停の待合環境整備 【令和8年度から】

「川津バス停」は、郊外部（島根町・美保関町）と中心市街地（JR松江駅方面）、さらに複数路線（北循環線、川津線など）を結ぶ、より重要な拠点となります。

今後、見込まれる乗り継ぎ需要に対応するため、待合環境の充実を図ります。



待合所



駐輪場

待合環境の整備計画

- ・ 既存の待合所・トイレの更新
- ・ 駐輪場の更新
- ・ デジタルサイネージでバス運行状況を表示

イメージ

社会資本整備総合交付金の活用を予定







新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

2. 公共交通に関する施策

（1）公共交通に関する取組

（イ）路線バスの利便性向上

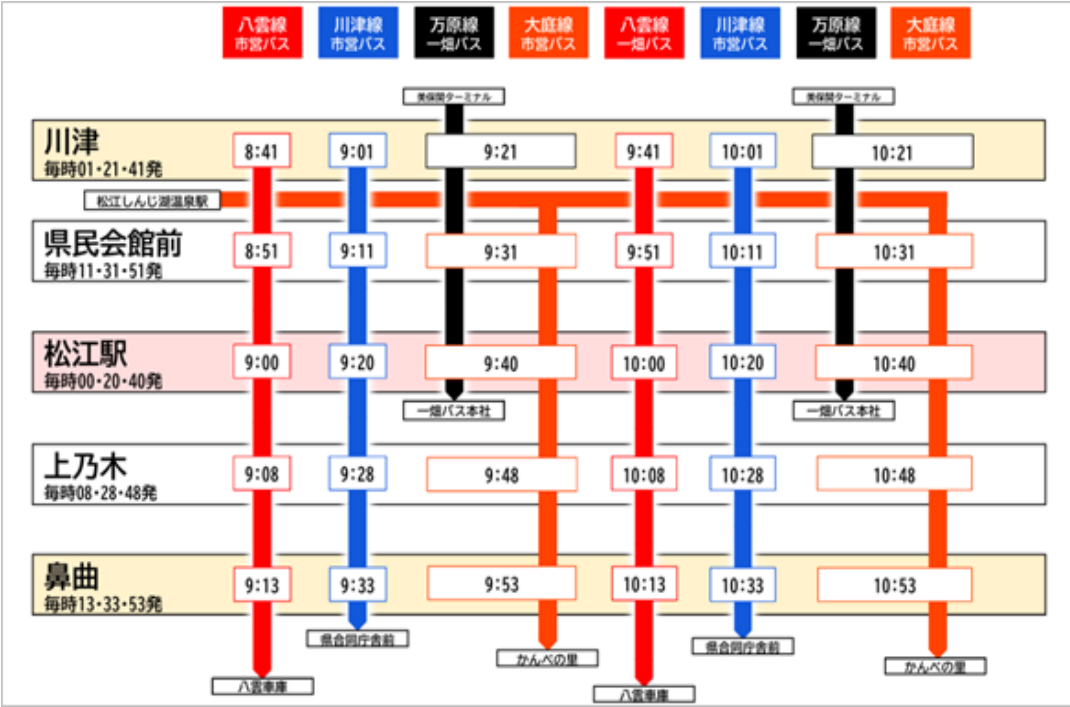
- 市街地ゾーン均一運賃の導入  基本戦略①－施策5
- 松江市交通局と一畑バスの共同運行による等間隔ダイヤの導入 事業例  基本戦略①－施策6
- 利便性向上に資するシステムの構築（M a a S等）  基本戦略②－施策1
- 70歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成  基本戦略①－施策5

立地適正化計画の改定内容【公共交通に関する施策】

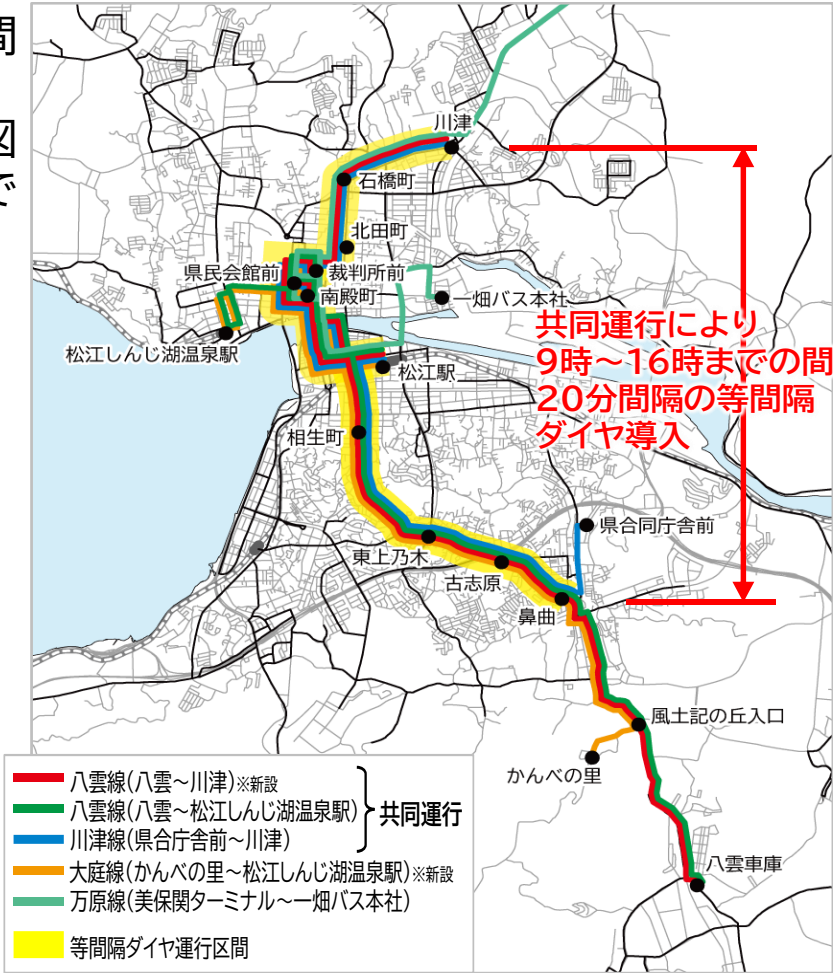
【事業例】 松江市交通局と一畑バスの共同運行による等間隔ダイヤの導入

■川津～鼻曲間での等間隔ダイヤの導入【令和8年4月から】

- 松江市交通局と一畑バスの共同運行により、川津～鼻曲間で9時～16時の時間帯で等間隔ダイヤを導入します。
- このほか、定時性の向上や利用者目線での利便性向上を図り、松江市交通局と一畑バスの路線バスを区別なく利用できる環境を整えます。



等間隔ダイヤのイメージ



新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

（１）公共交通に関する取組

（ウ）公共交通の利用環境の改善

- ・バス停上屋の機能向上 事業例
- ・バス停周辺の歩道整備
- ・バス停付近の駐輪場整備
- ・コミュニティバスへのＩＣカードの導入
- ・案内表示の改善

（交通案内サインの改善、多言語対応、ユニバーサルデザイン導入等）

- ・時刻表や運行状況を表示できるデジタルサイネージの導入
- ・車両などの計画的な設備更新

- ▶ 基本戦略③－施策2
- ▶ 基本戦略③－施策2
- ▶ 基本戦略③－施策2
- ▶ 基本戦略③－施策2
- ▶ 基本戦略③－施策2
- ▶ 基本戦略②－施策1
- ▶ 基本戦略③－施策2

立地適正化計画の改定内容【公共交通に関する施策】

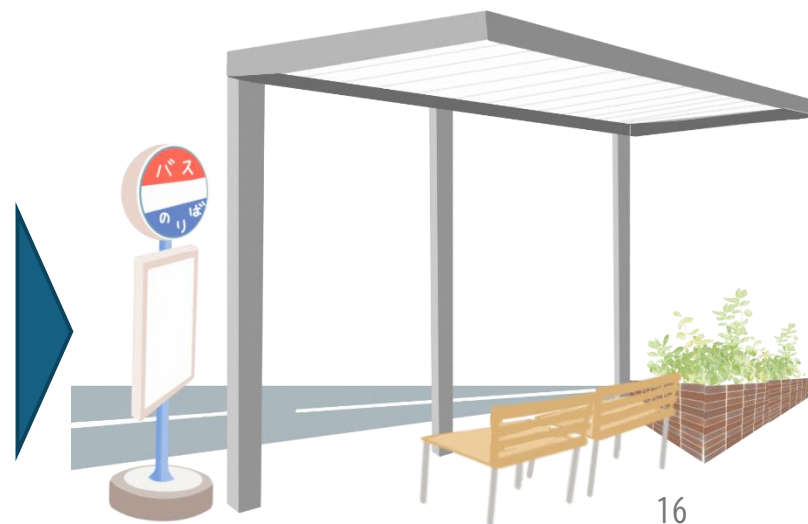
【事業例】バス停上屋の機能向上

■利用状況、設置環境に応じたバス停上屋の更新【令和8年4月から】

- 市街地の路線バスの路線に設置されたバス停のうち、上屋の老朽化の程度や利用者数等を踏まえ、快適な環境でバスを待つことができるよう、上屋やベンチの整備・更新、多言語表示、DXの導入など、バス停上屋の機能向上を図ります。

例) 相生町入口バス停

社会資本整備総合交付金の活用を予定



立地適正化計画の改定内容【公共交通に関する施策】

新（赤字：改定）

地域公共交通計画の反映箇所

（１）公共交通に関する取組

（工）公共交通の利用促進

- ・ JR 松江駅のターミナル機能向上 ▶ 基本戦略③－施策1
- ・ 交通結節点における、JR、一畑電車とバスとの接続の確保 ▶ 基本戦略③－施策2
- ・ 商業、観光施設と連携した企画乗車券の販売や、割引制度の導入 ▶ 基本戦略④－施策2

（２）今後活用が想定される国の支援策

公共交通に関する施策としては、「社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）」を活用することに加え、以下の支援策の活用を検討します。

事業名	事業の概要
都市構造再編集集中支援事業（再掲）	一定期間内（概ね 5 年）に行う医療、歩行支援施設等の整備に対する支援（都市機能誘導区域内：1/2）（居住誘導区域内：45%）
都市・地域交通戦略推進事業	都市・地域総合交通戦略に基づき誘導区域内で行われる、自由通路、交通結節点、駐車場、バリアフリー施設、鉄道、バス等に関する施設（車両を除く）等の整備をパッケージ施策として総合的に支援（交付率： 1/2 等）
社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）	地域公共交通特定事業の実施認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備（交付率：1/2）

出典：国土交通省「立地適正化計画に係る予算・金融上の支援措置一覧」（令和 7（2025）年度）より抜粋