

旧	新
<p>第6章 公共交通</p> <p>1. 基本的な方針</p> <p>人口減少、少子高齢化社会を迎え、過度なクルマ依存の生活を見直し、公共交通や自転車などを中心に移動できるよう、「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」の実現を目指します。</p> <p>方針1 幹線となるバス路線網の維持と確保 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、引き続き利用促進の取組を積極的に展開していきます。</p> <p>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。</p> <p>方針2 路線バスの利便性向上 市民をはじめ、国内外の観光客等の鉄道からの乗り継ぎ等、利便性を大きく高める交通ICカードについて、路線バスへの導入を目指し、調査研究を行います。</p> <p>また、携帯端末や路上表示器の活用による、リアルタイムでの運行情報の閲覧を可能とする新たなバス運行情報提供システムの導入に向けた検討を行います。</p>	<p>第6章 公共交通</p> <p>1. 基本的な方針</p> <p>人口減少、少子高齢化社会を迎え、過度なクルマ依存の生活を見直し、公共交通や自転車などを中心に移動できるよう、「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」の実現を目指します。</p> <p>方針1 幹線・支線となるバス路線網の維持と確保 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みます。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>方針2 路線バスの利便性向上 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みます。</p> <p>方針3 公共交通の利用環境の改善 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。</p> <p>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。</p>

旧	新
<p>方針3 鉄道等の充実 鉄道については、「山陰新幹線」「中国横断新幹線」の整備推進、ＪＲ伯備線における車両の近代化、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。 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。</p> <p>方針4 モビリティ・マネジメントの推進 ノーマイカーウィークの実施等、モビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利用促進を図ります。</p>	<p>方針4 鉄道等の充実 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。</p> <p>方針5 モビリティ・マネジメントの推進 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。</p>

旧	新
<p>2. 公共交通に関する施策</p> <p>(1) 公共交通に関する取組 前述の方針を踏まえ、以下の施策に取り組めます。</p> <p>(ア) 幹線となるバス路線網の維持と確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 松江駅周辺の再整備の検討（再掲） ・ 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 <p>(イ) 路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ I C カードの導入の検討 ・ バス運行情報提供システム導入の検討 ・ バス停周辺の歩道整備 ・ バス停付近の駐輪場整備 ・ 70 歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成 	<p>2. 公共交通に関する施策</p> <p>(1) 公共交通に関する取組 前述の方針を踏まえ、以下の施策に取り組めます。</p> <p>(ア) 幹線・支線となるバス路線網の維持と確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 松江駅周辺の再整備の検討（再掲） ・ 幹線・支線路線の再編／ハブ＆スポーク型の機能充実 ・ 乗り継ぎ環境の整備 ・ 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 <p>(イ) 路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地ゾーン均一運賃の導入 ・ 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 ・ 利便性向上に資するシステムの構築（M a a S 等） ・ 70 歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成 <p>(ウ) 公共交通の利用環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス停上屋の機能向上 ・ 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 I C 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） ・ 時刻表や運航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

旧	新														
<p>(ウ) 鉄道（ＪＲ・一畑電車）の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点における、ＪＲ、一畑電車とバスとの接続の確保 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 <p>(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、以下の支援策の活用を検討します。</p> <table> <tr> <th>事業名</th><th>事業の概要</th></tr> <tr> <td>都市構造再編集中支援事業（再掲）</td><td>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％）</td></tr> <tr> <td>都市・地域交通戦略推進事業</td><td>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）</td></tr> </table> <p>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３（2021）年度）より抜粋</p>	事業名	事業の概要	都市構造再編集中支援事業（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）	<p>(エ) 公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ＪＲ松江駅のターミナル機能向上 交通結節点における、ＪＲ、一畑電車とバスとの接続の確保 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 <p>(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。</p> <table> <tr> <th>事業名</th><th>事業の概要</th></tr> <tr> <td>都市構造再編集中支援事業（再掲）</td><td>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％）</td></tr> <tr> <td>都市・地域交通戦略推進事業</td><td>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）</td></tr> <tr> <td>社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）</td><td>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）</td></tr> </table> <p>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</p>	事業名	事業の概要	都市構造再編集中支援事業（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）
事業名	事業の概要														
都市構造再編集中支援事業（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）														
事業名	事業の概要														
都市構造再編集中支援事業（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）														