

## 議題3) 交通体系再編の考え方について（路線バスを中心に）

10/2 第3回 PT「中間とりまとめ」抜粋

### 2 公共交通体系の整理にあたっての基本方針

- ・バス路線再編の基本方針（8月1日 第2回 PT で確認）

#### 1) まちづくりの観点からのバス路線再編の基本方針

「松江市都市マスタープラン(2018-2027)」に基づく方針

- 市域全体を対象に公共交通をまちの骨格と位置づけ
- 現行の公共交通網の維持を基本方針とする
- 特に本市総合計画に掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成にあたり重要となる「幹線路線」（周辺部と中心市街地を結ぶ「放射路線」及び市中心部を運行する「循環系統」）の維持を図る

#### 2) 市民生活の充実を通じた公共交通で暮らしやすい未来の実現

- 通学・通院・買い物・出勤などの移動ニーズに応える
- おでかけ需要の喚起につながるまちづくりと公共交通

### 4 具体的な検討項目の進捗状況・今後の方針

#### 1) バス路線の再編【路線バス WG】

##### <現在の検討内容・今後の検討手法>

- ・IC カードの乗降データを分析し、市域内のバランスの取れた発展や市民の利便性確保の観点から、必要なバス路線とそのサービス内容を検討  
※現在、市内の全高校生（18校：県立・市立・私立・高専）を対象に、通学実態に関するアンケート調査を実施中、結果を反映
- ・市内をまちづくりの観点（「都市マスタープラン」による16地域分類に基づく）から、①中心部、②郊外、③旧町・中山間地域にエリア分類
- ・特に維持を図るべき「幹線路線」を設定
- ・エリアごとのバス路線の①始発・終発時刻、②朝・夕の通勤・通学時間帯、③日中の便数、④適切な車両のサイズなどを設定し検証

| 【現 行】<br>(R6.10.17 年) | ①中心部 | ②郊外<br>南北循環線<br>(配車は北・内外) | ③-1 旧町・中山間地 |       |            |       |                |       |
|-----------------------|------|---------------------------|-------------|-------|------------|-------|----------------|-------|
|                       |      |                           | 玉湯          |       | 宍道         |       | 東出雲            |       |
|                       |      |                           | 玉造線<br>JRあり | JR    | なし<br>JRあり | JR    | イエローバス<br>JRあり | JR    |
| 朝ピーク(本)<br>7時台        |      | 5.0                       | 3.0         | 2.0   | —          | 2.0   | 0.0            | 2.0   |
| 夜ピーク(本)<br>17時台       |      | 3.0                       | 2.0         | 2.0   | —          | 2.0   | 0.0            | 1.0   |
| 日中(本/h)<br>10～15時台    |      | 1.5                       | 1.0         | 1.2   | —          | 1.2   | 0.2            | 1.0   |
| 始発時間<br>(郊外→中心)       |      | 7:00                      | 7:00        | 6:34  | —          | 6:22  | 6:48           | 5:38  |
| 終発時間<br>(中心→郊外)       |      | 21:30                     | 19:10       | 23:11 | —          | 23:11 | 18:35          | 23:11 |

| ③-2 旧町・中山間地 |       |       |       |       |       | ③-3 旧町・中山間地 |       |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|
| 湖北          |       | 本庄    | 鹿島    | 八雲    | 八束    | 島根          | 美保関   |
| 朝日ヶ丘線       | 一畑電車  | 万原線   | 恵曇線   | 八雲線   | 八束線   | マリンプラザ線     | 万原線   |
| 一畑電車あり      |       | —     | —     | —     | —     | —           | —     |
| 1.0         | 2.0   | 6.0   | 4.0   | 4.0   | 1.0   | 1.0         | 6.0   |
| 0.0         | 1.0   | 4.0   | 3.0   | 3.0   | 1.0   | 1.0         | 4.0   |
| 0.5         | 1.0   | 1.0   | 1.5   | 1.5   | 0.5   | 1.0         | 1.0   |
| 7:00        | 6:32  | 6:40  | 6:20  | 6:25  | 6:52  | 6:55        | 6:40  |
| 19:10       | 21:09 | 20:10 | 20:10 | 20:35 | 20:10 | 20:05       | 20:10 |

### 上記サービス水準を今後5年間を目途に維持・確保するために必要な対策を検討

- ・まずは運行にあたり必要な経費や運転士の人数を試算し、実現可能性を精査

### 仕業数を基にした必要運転士数

#### ◇計算基準

①休暇を加味しない場合：(7日－休日)÷勤務数

②1人あたり有給休暇20日取得とした：(7日－休日)÷勤務数×仕業数×20日÷365日÷仕業数+休日を加味しない必要係数

#### 平日

| 事業者名   | 仕業内容       | 仕業数(予備含む) | 必要数 |
|--------|------------|-----------|-----|
| 松江市交通局 | 5勤1休       | 60        | 76  |
| 松江市交通局 | 5勤2休       | 9         | 9.5 |
| 一畑バス   | 5勤1休(3勤3休) | 32        | 41  |
| 合計     |            | 101       | 126 |

※一畑の仕業数には隠岐汽船接続線仕業(3仕業)含む

一畑の必要数は3勤3休を「5勤1休」としてカウント

#### 休日

| 事業者名   | 仕業内容       | 仕業数(予備含む) | 必要数  |
|--------|------------|-----------|------|
| 松江市交通局 | 5勤1休       | 54        | 68.4 |
| 松江市交通局 | 5勤2休       | 0         | —    |
| 一畑バス   | 5勤1休(3勤3休) | 20        | 25.3 |
| 合計     |            | 74        | 93.7 |

※一畑の仕業数には隠岐汽船接続線仕業(3仕業)含む

一畑の必要数は3勤3休を「5勤1休」としてカウント

- 現行の両事業者の運転士総数(R6.4.1時点：144名)の内数であるものの、
  - ①高速・観光・貸切など収益源となる事業に一定数の運転士を振り分けることが、持続可能な経営上望ましい → 結果的に市からの路線バス維持に係る財政支出の抑制にもつながる
  - ②今後の運転士の労働時間規制強化の厳格化を見越し、運転士数はバッファをもった人数が必要 → 予防的措置として前持った対応を行う(将来的な廃止・減便抑止)

⇒ バス事業者にとっての『効率化』(運転士の余剰ねん出)を図るとともに、

ねん出した運転士の活用により利用者にとっての『利便性』を追求



## 具体的な検討ポイント

○路線の再編にあたっては、下記の4つのポイントを重視

### ①現行の公共交通網を維持

- ・ 高校生の通学手段確保を大原則（※今年9月実施の高校生アンケート調査結果を踏まえて）

### ②需要に応じた交通モードへの転換、運行経路の効率化

- ・ 乗降客数データや走行ルートの特徴などから必要に応じて、路線バスから車両サイズの小さいコミュニティバス等へ転換
- ・ 需要の少ない運行経路の効率化により 経路・運行時間の短縮を図り定時性を向上
- ・ 原則、橋北からの便を松江駅止め、橋南からの便は県民会館止めにする

#### ★上記施策により効率化（運転士の余剰）を図り、新規運行路線を検討

（松江駅からしんじ湖温泉駅を運行するシャトルバスなど）

### ③乗継拠点の設定

- ・ 南北循環線エリアの4隅に乗継拠点を設定（川津、春日、乃木、古志原）
- ・ 朝・夕の運行は松江駅又は県民会館までとし、昼間時間帯は乗継拠点までの運行

#### ★上記施策により効率化（運転士の余剰）を図り、乗継拠点から市中心部への運行頻度を高く設定

（拠点まで行けば、待ち時間少なく次の便に接続など）

### ④一畑バスと市交通局の役割分担

- ・ 一畑バスと市交通局の重複路線での 効率的かつ利便性の高い共同運行