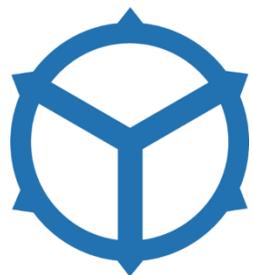


松江市 16地域別エリアカタログ

MATSUE
DREAMS
2030

2030年の松江のあるべき姿

「目指すべき公共交通の姿」



2025年3月



基本方針

市民の皆様が暮らしやすくお出かけしたくなるまちづくりに 貢献できる「公共交通」の実現

<公共交通体系の整理にあたっての基本方針>

1) まちづくりの観点からの路線再編の基本方針

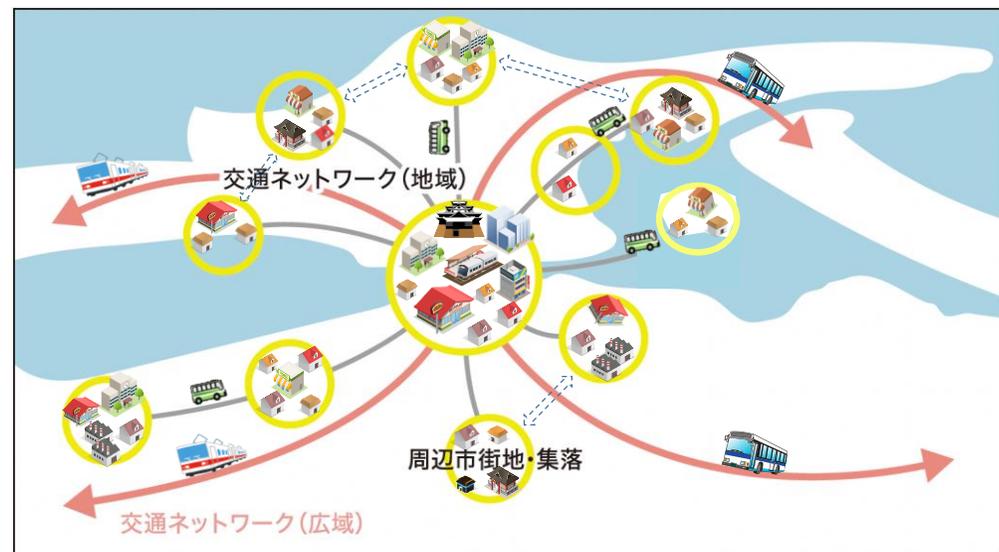
- 「松江市都市マスタープラン(2018-2027)」に基づく方針
市域全体を対象に公共交通をまちの骨格と位置づけ現行の公共交通網の維持を基本方針とする
- 特に本市総合計画に掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成にあたり重要となる「幹線路線」(周辺部と中心市街地を結ぶ「放射路線」及び市中心部を運行する「循環系統」)の維持を図る

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

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」では、将来にわたって生活に必要なサービスを維持し、市全体を持続可能なまちとするため、市街地や集落などの既存コミュニティを交通などでむすぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成と「中心市街地の再生」を両輪とした「市域内のバランスのとれた発展」を目指す



各公共交通の役割分担

競合・重複を解消し、共創・補完関係を構築

1) 路線バス（地域間輸送を行うコミュニティバスも含む）

- ・「まちの骨格」となる「幹線路線」を担う
- ・一定の輸送力が求められる路線を担う



2) 鉄道（JR・一畑電車）

- ・市内及び都市間交通として本市と市外を結ぶ「まちの骨格」を担う
- ・市中心部と現行路線バスの空白地である大野・秋鹿地区、宍道地区などを連絡
- ・一定の輸送量が求められる路線を担う



3) コミュニティバス（AIデマンドバス含む）

- ・郊外・近郊エリア内の生活サービス拠点への移動、「幹線路線」・鉄道への接続確保
- ・一定の輸送量に満たない路線

4) タクシー

- ・昼間時間帯のドア・ツー・ドアの機動的・個別的需要が特に求められる高齢者・障がい者などの生活ニーズ、急な外出ニーズに対応
- ・ターミナル駅からの利用、ホテルなどからの移動手段
- ・地域特性に応じた夜間・早朝などの移動ニーズに対応

5) 新しいモビリティ

① グリーンスローモビリティ

- ・路線バスの乗り入れが難しい集住地域での短距離輸送
- ・コミュニティバスを補完するかたちでの郊外・近郊エリア内の移動

② 自動運転

- ・運転士不足対策、おでかけ需要の創出、新たなまちの魅力付加などの観点から導入に向けた問題点や課題を整理



公共交通再編の考え方・方針

① 現行の公共交通網を維持

路線バス・鉄道は「まちの骨格」を担う幹線

このうち

① 郊外と市中心部を結ぶ放射路線

② 南北循環線について、

現行サービス水準（始発・終発時間、便数など）の維持を図る

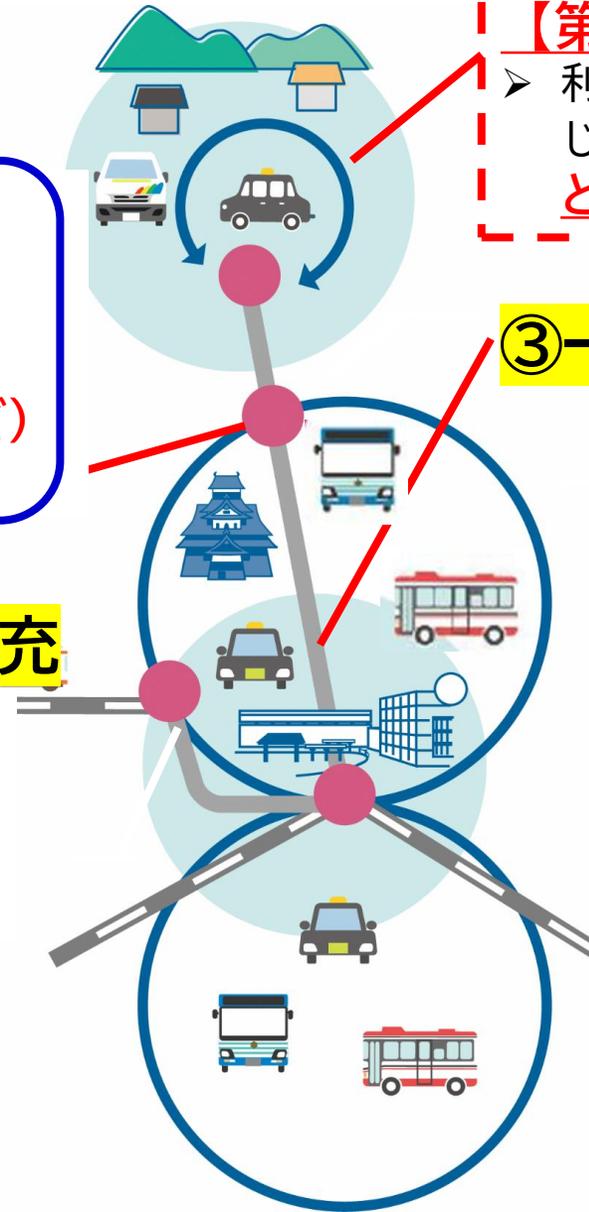
② 乗継拠点の設定、結節点の機能拡充

【第2弾 R8年度以降】

➢ 南北循環線の4隅に乗継拠点を設定・整備（川津、春日、乃木、古志原 想定）

➢ 「県民会館前」の交通結節点としての機能拡充

<イメージ>



【第1弾 R8.4~】

➢ 利用者アンケートやワークショップ開催を通じて、地域内交通（コミュニティバスなど）の在り方を検討、一部運行開始

③ 一畑バスと市交通局の役割分担

【第1弾 R8.4~】

➢ 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（共通サービス拡充・等間隔ダイヤなど）を実施

④ 需要に応じた交通モードへの転換、運行経路の効率化

【第1弾 R8.4~】

➢ 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の転換（マリンプラザ線⇒コミュニティバス）実施

スケジュール（案）

目指すべき公共交通の姿を整理

第1弾として再編路線で運行開始

※乗継拠点整備後、第2弾の再編

令和6年度

令和7年度

令和8年度以降

①路線バスの再編

プロジェクト
チームで検討

「共同運行スキ
ム計画」策定

準備

運行

R8.4~

ハード整備完了後

第2弾として、乗継前提の
再編路線で運行開始

- ・役割分担に基づく路線再編、等間隔ダイヤなど
- ・わかりやすく持続可能な運賃制度、2社共通サービスの拡充など

※なお、ハード整備は以下3か所
を優先的に整備

- ①川津（乗継拠点）
- ②春日（乗継拠点）
- ③県民会館前
（主要交通結節点）

②コミュニティバスの再編

全12地区でのアンケート
⇒在り方検討

方針
まとめ

準備

運行

R8.4~

③ハード整備など

プロジェクト
チームで検討

「利便増進実施
計画」策定

準備

乗継拠点整備などの
ハード事業に順次着手

具体的な実施予定項目

【第1弾 令和8年4月～】

1) バス路線

- ①一畑バス・市交通局の重複路線での「共同運行」
⇒「川津線」・「八雲線」、「川津線」・「万原線」での等間隔ダイヤ
- ②需要に応じた交通モードの転換、経路変更
⇒路線バス「マリンプラザ線」を「島根コミュニティバス」に転換
⇒「御津コミュニティバス」を「県民会館前」まで延伸
- ③地域内交通の在り方検討 ⇒美保関地区でコミュニティバスとスクールバスの混乗運行（令和7年4月から実施）

2) 営業施策

- ①運賃改定 ⇒一畑バス・市交通局共通で分かりやすい「ゾーン制運賃」導入
- ②共通サービス拡充 ⇒「共通フリー通学定期」導入
- ③DXによる利便性向上 ⇒定期WEB販売

乗継拠点（川津・春日・乃木・古志原）の設定・整備、主要交通結節点（県民会館前）の機能強化

【第2弾 令和8年度以降（乗継拠点整備後、順次）】

1) バス路線

- ①乗継前提の路線再編で運転士をねん出し路線新設
⇒「松江駅」⇔「松江しんじ湖温泉駅」間の路線新設 など

2) 営業施策

- ①共通サービス拡充 ⇒「乗継割引」拡充、「オフピーク運賃」導入、コミュニティバスのIC化によるサービス統合

「公共交通で暮らしやすい未来」を実現するために

民間事業者、NPO、町内会・自治会など

スポンサーとしての参画
運行の担い手としての参画

市民

通学・通勤・通院・買い物
の利便性確保

前提 乗継・運賃改定についてのご理解

市民・交通事業者・行政に安心をもたらす公共交通で

暮らしやすく、お出かけしたくなるまち 松江

みんなで実現

持続可能な安定経営
の実現

前提 利便性の高いサービス提供、運転士確保

交通
事業者

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現

前提 「社会インフラ」としての財政支出

行政

令和7年度中の条例制定を目指す

ニーズに応える公共交通で利用促進

<目指すべき公共交通の姿>

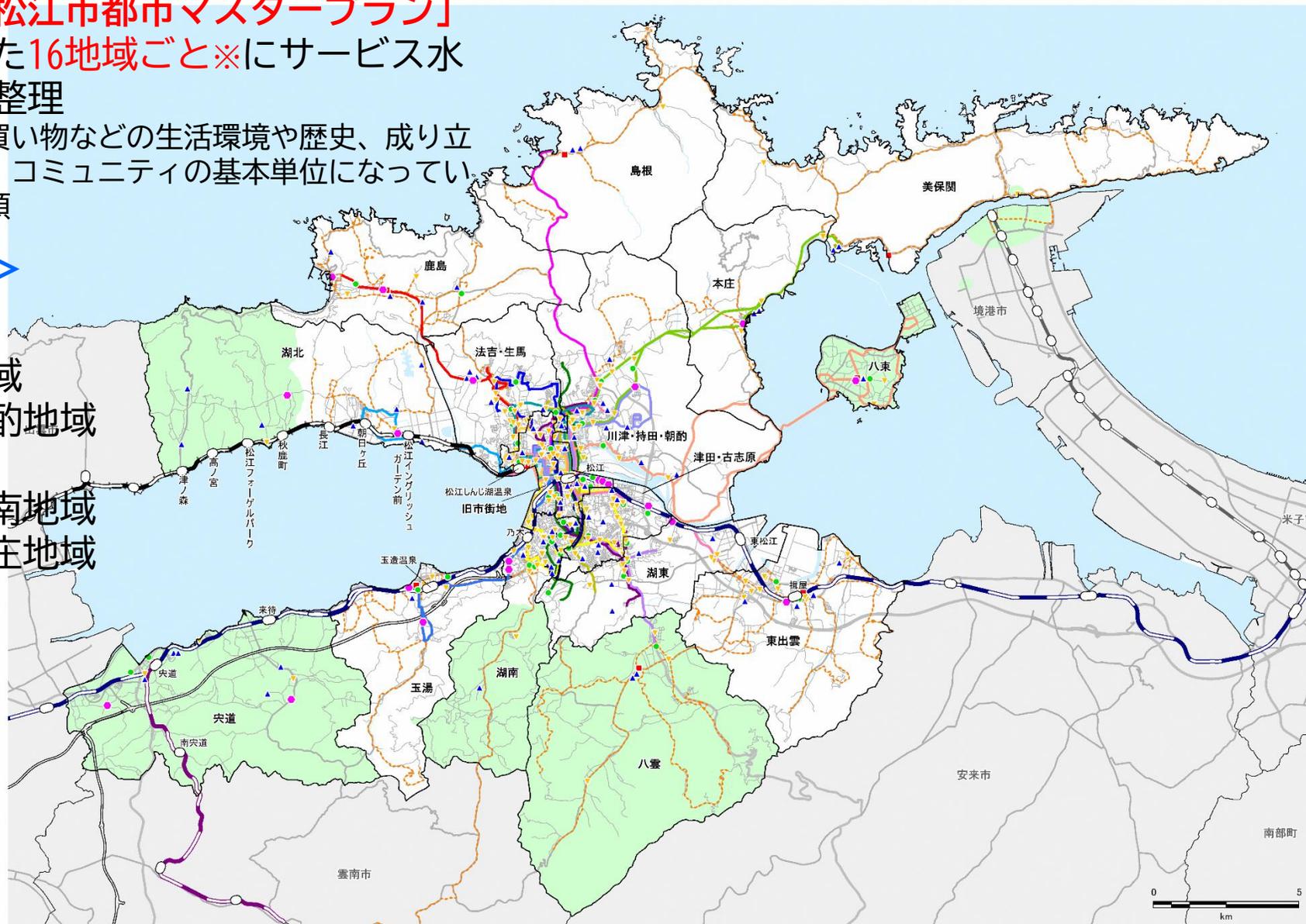
※路線図は現行（令和7年3月時点）

本市の都市計画「**松江市都市マスタープラン**」において分類された**16地域ごと**※にサービス水準や交通モードを整理

※通勤・通学、通院、買い物などの生活環境や歴史、成り立ちなどの特性を踏まえ、コミュニティの基本単位になっている中学校区を基本に分類

<16地域分類>

- 1)旧市街地地域
- 2)津田・古志原地域
- 3)川津・持田・朝酌地域
- 4)法吉・生馬地域
- 5)湖東地域
- 6)湖南地域
- 7)湖北地域
- 8)本庄地域
- 9)鹿島地域
- 10)島根地域
- 11)美保関地域
- 12)八雲地域
- 13)玉湯地域
- 14)宍道地域
- 15)八束地域
- 16)東出雲地域



鉄道

- 駅
- 一畑電車 北松江線
- JR山陰線
- JR木次線

松江市交通局

- あじさいループ
- レイクライン
- 川津線
- 竹矢線
- 朝日ヶ丘線
- 南循環線
- 八重垣線
- 八束線
- 病院循環線
- 平成テクノ線
- 法吉ループ
- 北循環線

一畑バス

- マリンプラザ線
- 玉造線
- 恵曇線
- 八雲線
- 万原線

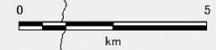
松江市コミュニティバス

- - - 定時定路線
- AIデマンドバス運行区域

施設

- 市役所・支所・公共施設
- ▲ 教育機関
- ▼ 医療機関
- 商業施設
- タクシー営業所

各施設：松江市地域公共交通計画から引用
人口：公民館区別人口、松江市立小中学校生徒数データを基に地区別に編集

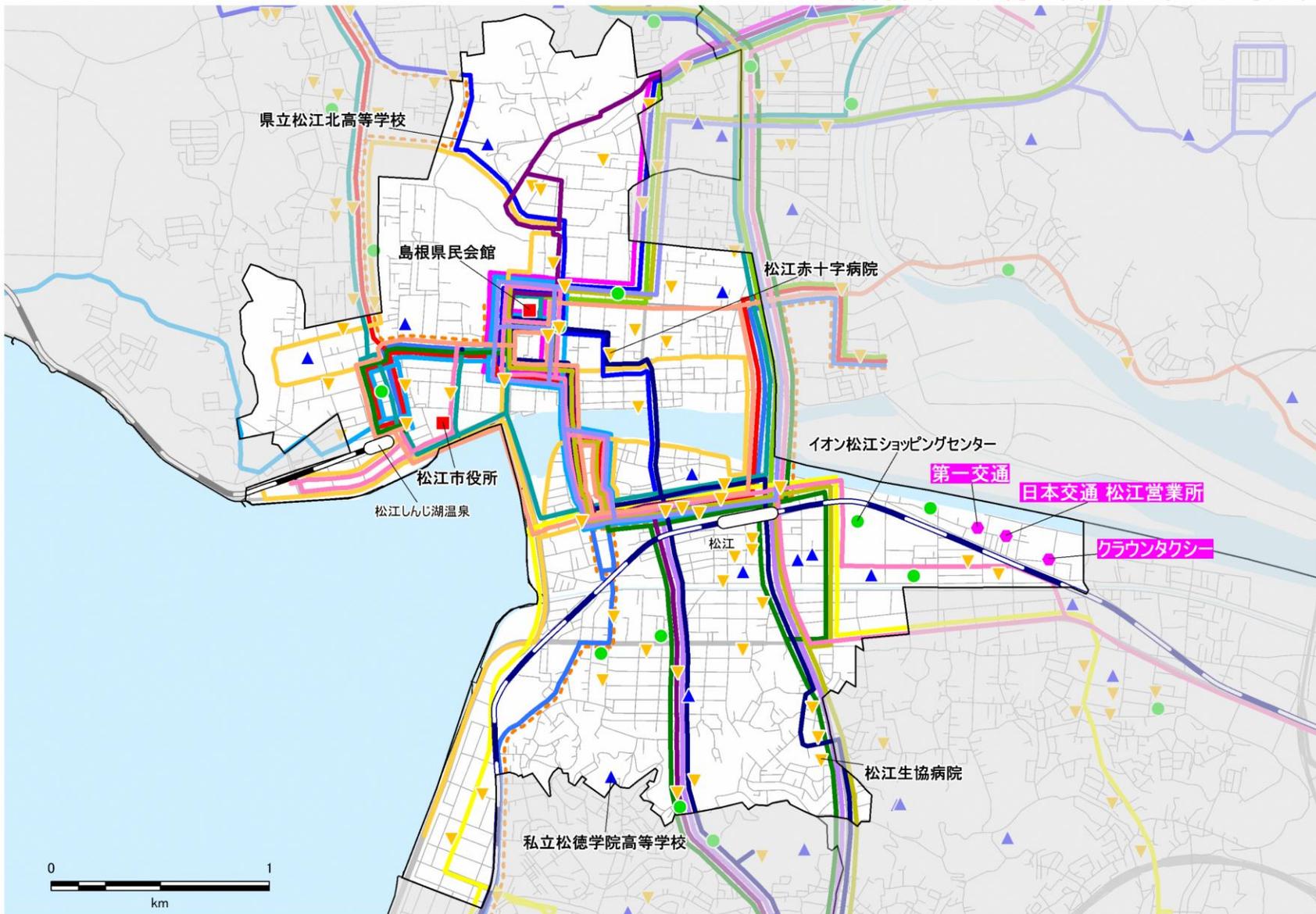


01 旧市街地

人口：36千人
 高齢化率：30% 小中学生割合：9%

現行サービス水準（平日）
 【例：北・南循環線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	北 5 南 4
夜ピーク17時台（本）	北 3 南 4
日中10～15時（本/h）	北-南 1.5
始発時間 （松江駅発）	北 7:00 南 6:42
終発時間 （松江駅発）	北 21:30 南 20:45

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「北・南循環線」及び主要路線のサービス水準を極力維持

2) 地域内交通

- 路線バス、タクシーを活用し、地域内生活施設、鉄道への接続を維持

3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて

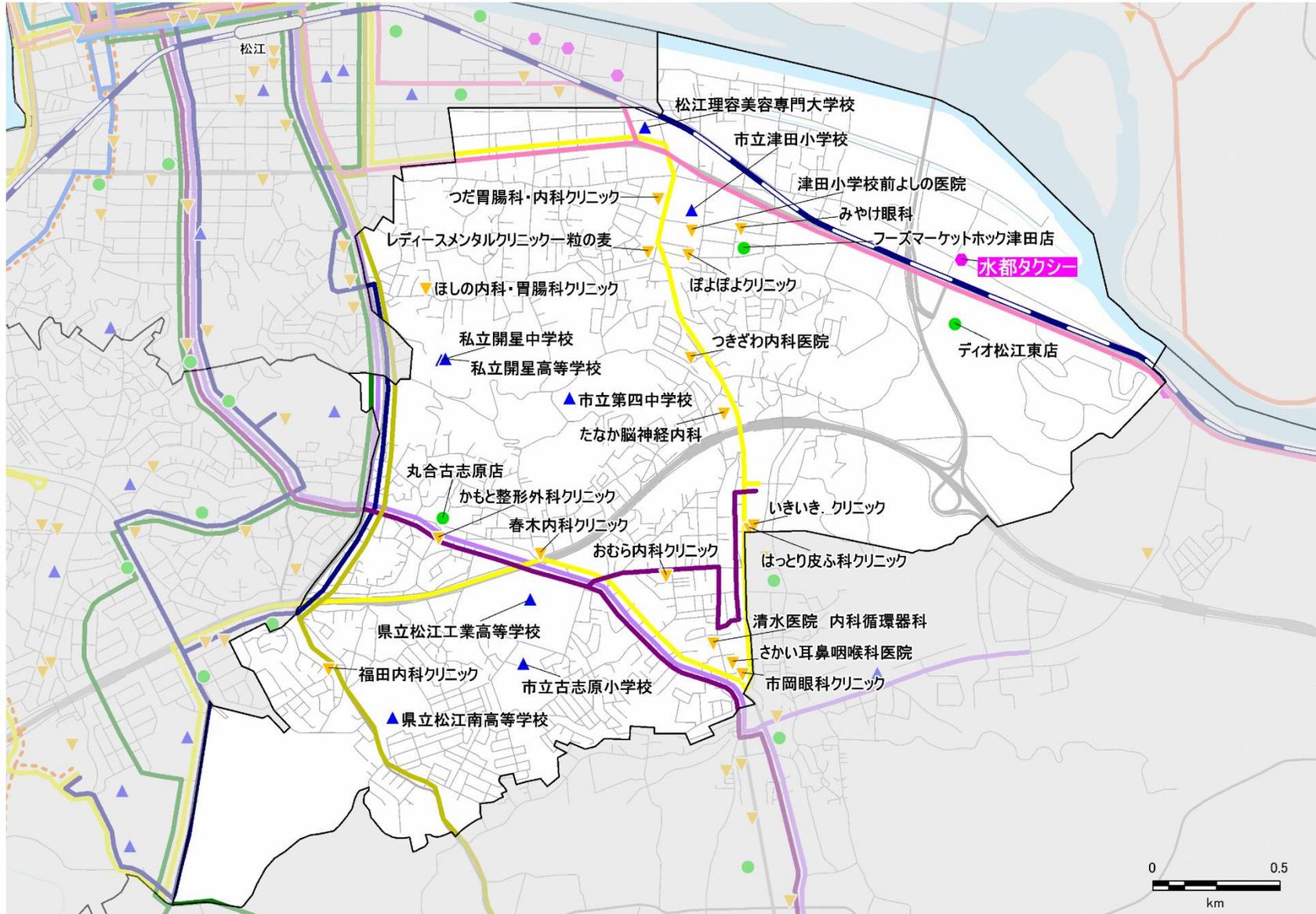
- 「県民会館前」バス停の交通結節点としての機能拡充を検討
- 「松江駅」⇔「松江しんじ湖温泉駅」間のバス路線新設を検討

02 津田・古志原

人口：26千人
 高齢化率：28% 小中学生割合：8%

現行サービス水準（平日）
 【例：南循環線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	2
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 南循環線(内) (古志原→松江駅)	6:47
終発時間 南循環線(外) (松江駅→古志原)	21:05

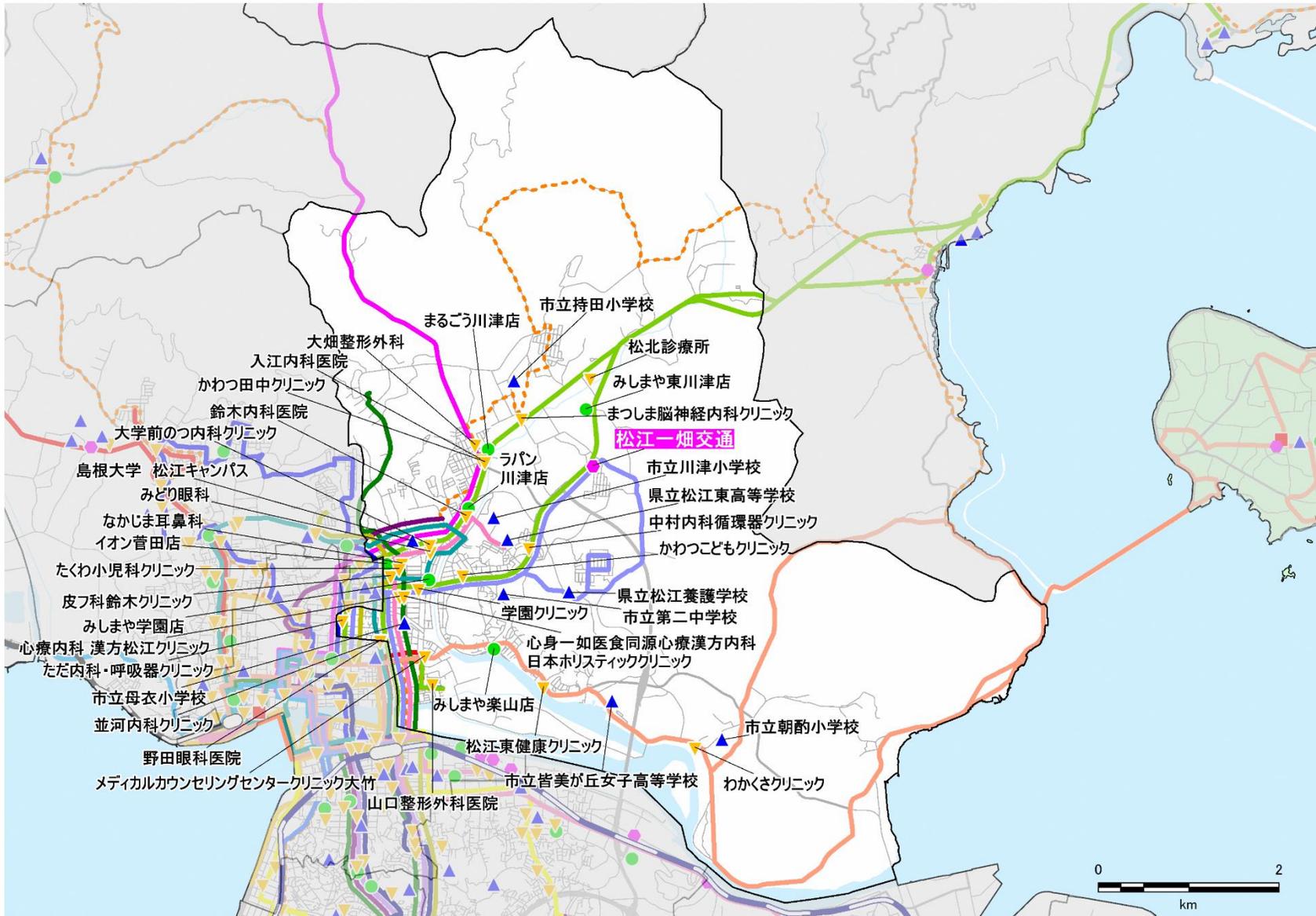
<目指すべき公共交通の姿(案)>

- 1) 幹線
 - 現行バス路線「南循環線」及び主要路線（「竹矢線」「八雲線」「川津線」など）のサービス水準を極力維持
 - 「川津線」「八雲線」で等間隔ダイヤ編成
- 2) 地域内交通
 - 路線バス、タクシーを利用し、地域内生活施設への接続を維持
- 3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて
 - 古志原エリアで乗継拠点の確保・整備検討

03 川津・持田・朝酌

人口：22千人
 高齢化率：26% 小中学生割合：7%

※路線図は現行（令和7年3月時点）



現行サービス水準（平日）

【例：北循環線】

朝ピーク7時台（本）	3
夜ピーク17時台（本）	1
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 北循環線(外) (島根大学前→松江駅)	7:38
終発時間 北循環線(内) (松江駅→川津)	21:30

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「北循環線」及び主要路線（「八束線」「万原線」「川津線」「マリンプラザ線」など）のサービス水準を極力維持
- 「川津線」「万原線」で等間隔ダイヤ編成

2) 地域内交通

- 路線バス、タクシーを利用し、地域内生活施設への接続を維持

3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて

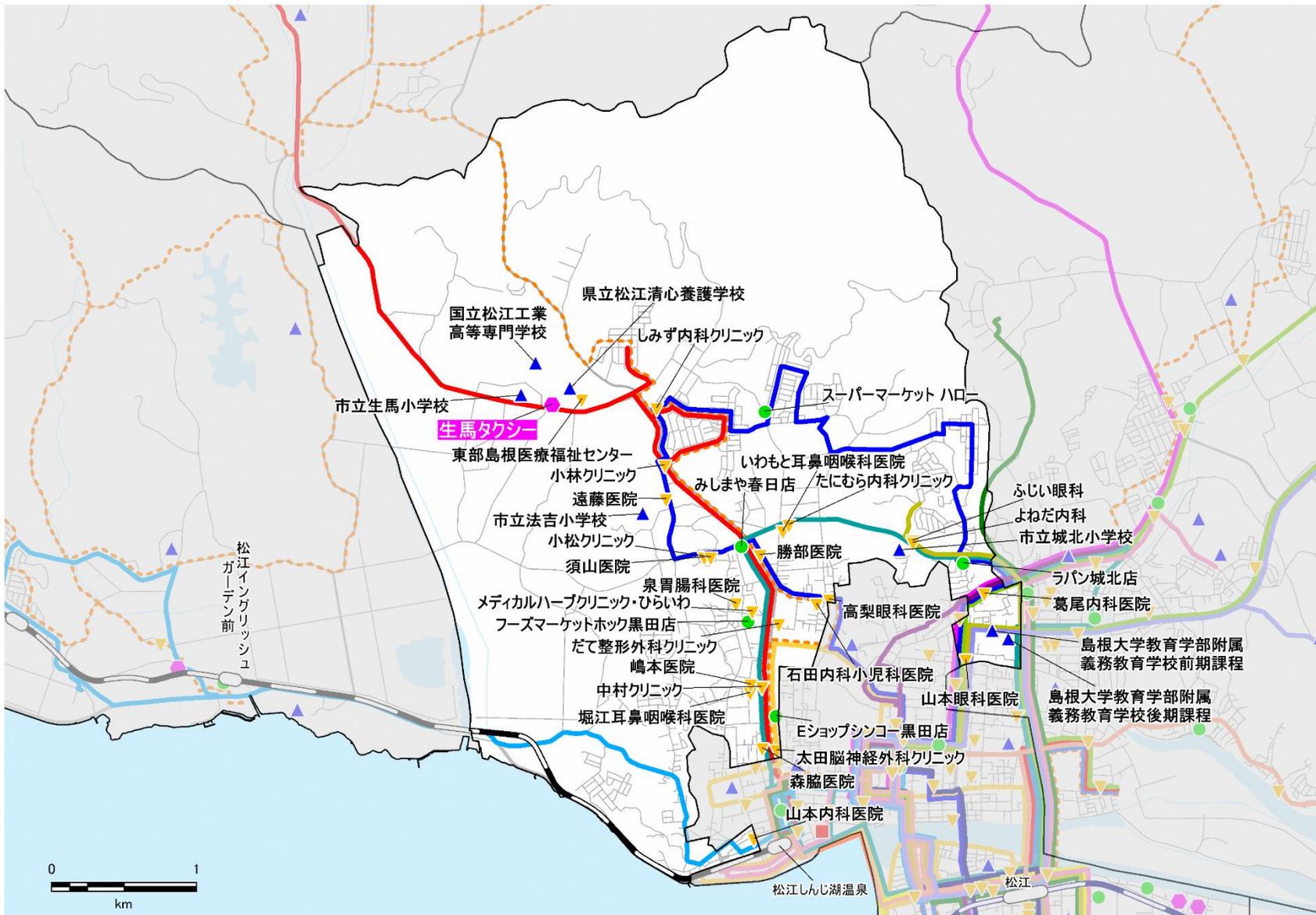
- 「川津」バス停の乗継拠点整備検討

04 法吉・生馬

人口：16千人
 高齢化率：25% 小中学生割合：5%

現行サービス水準（平日）
 【例：北循環線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	3
夜ピーク17時台（本）	1
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 北循環線 （春日南→松江駅）	7:25
終発時間 北循環線 （松江駅→春日南）	21:30

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「北循環線」及び主要路線（「恵曇線」など）のサービス水準を極力維持
- 「御津線」の「県民会館前」バス停までの延伸

2) 地域内交通

- 路線バス、タクシーを利用し地域内生活施設への接続を維持

3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて

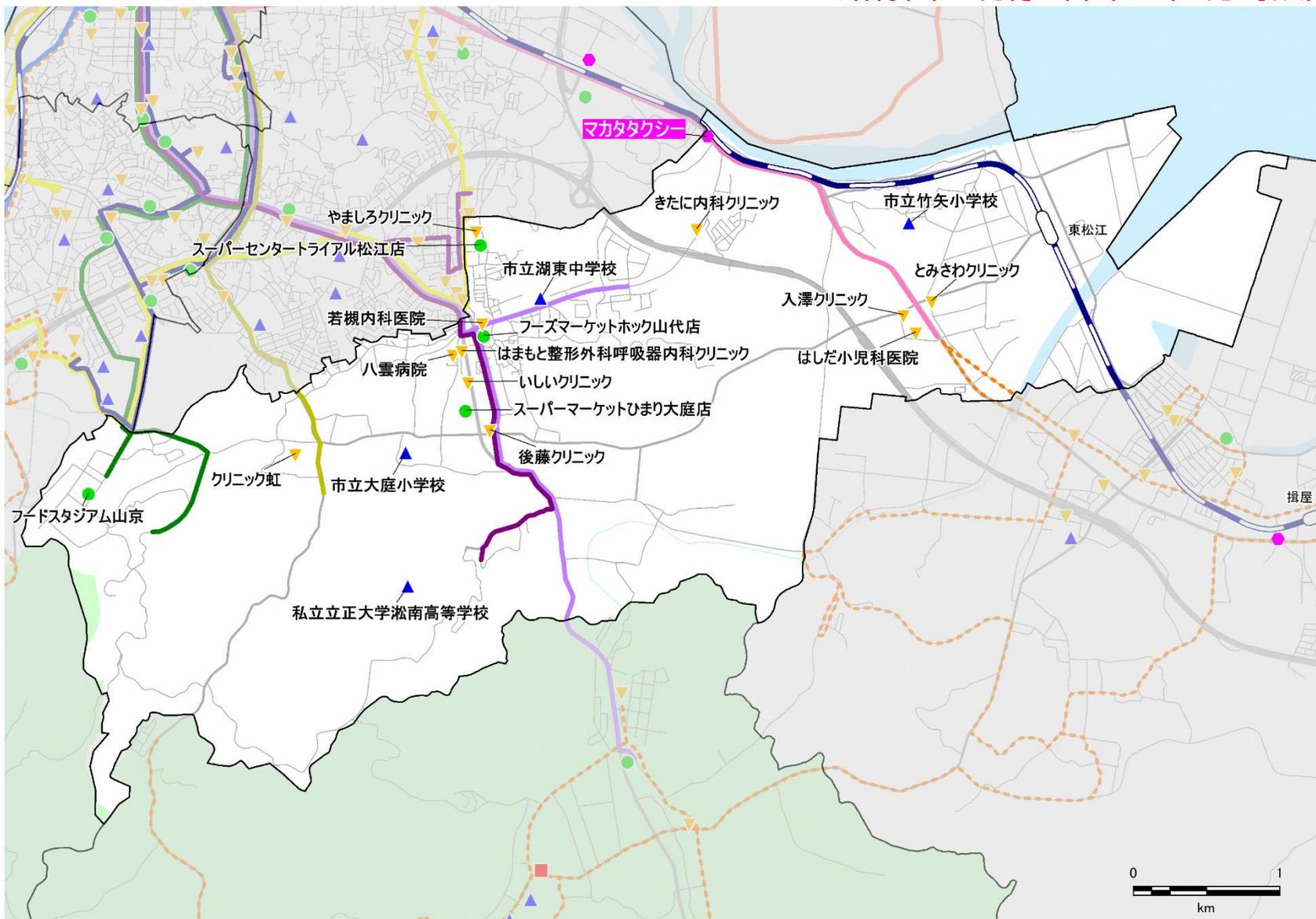
- 春日エリアで乗継拠点の確保・整備検討

05 湖東

人口：14千人
 高齢化率：34% 小中学生割合：8%

現行サービス水準（平日）
 【例：南循環線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	2
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 （鼻曲→松江駅）	6:49
終発時間 （松江駅→鼻曲）	21:05

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「南循環線」及び主要路線（「川津線」「八雲線」「竹矢線」など）のサービス水準を極力維持
- 「川津線」「八雲線」で等間隔ダイヤ編成

2) 地域内交通

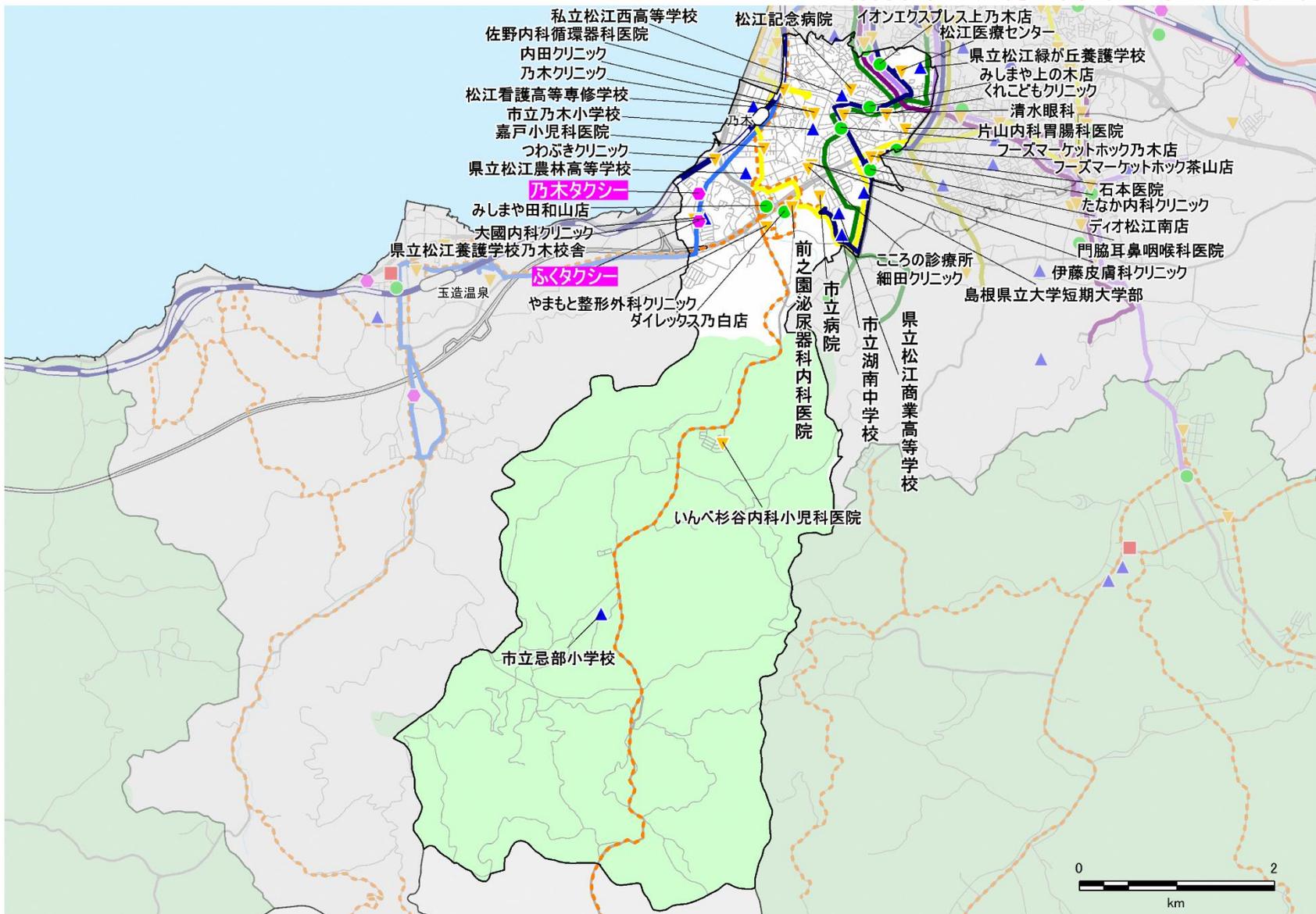
⇒ 路線バス、タクシーを利用し、地域内生活施設、JR路線への接続を維持

06 湖南

人口：18千人
 高齢化率：27% 小中学生割合：8%

現行サービス水準（平日）
 【例：南循環線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	2
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 南循環線(外) (乃木駅→松江駅)	6:54
終発時間 南循環線(内) (松江駅→乃木駅)	21:20

<目指すべき公共交通の姿（案）>

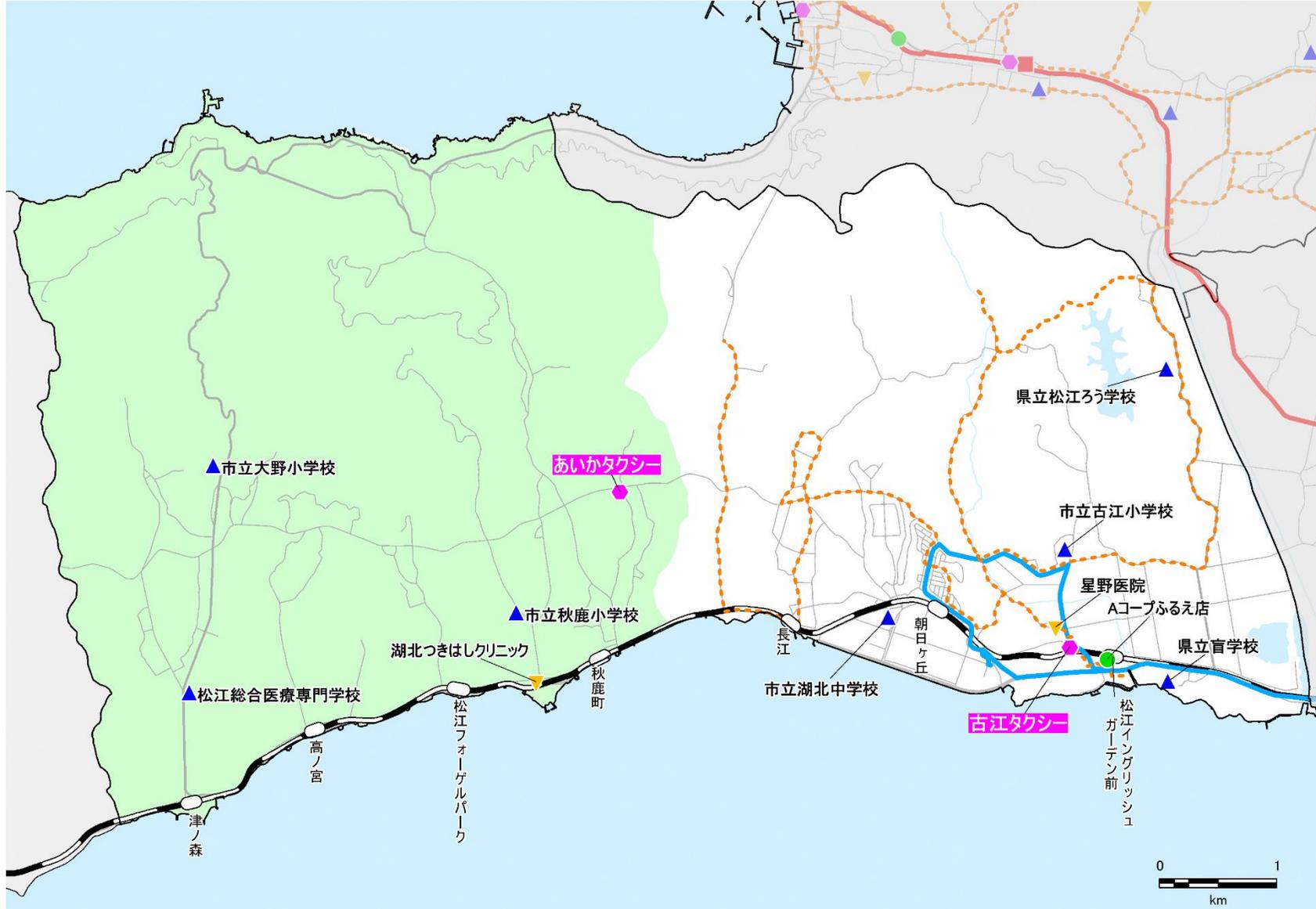
- 1) 幹線
 - 現行バス路線「南循環線」及び主要路線（「玉造線」「八重垣線」「平成テクノ線」など）、JR山陰本線のサービス水準を極力維持
- 2) 地域内交通
 - 「松江大東乃木線」、AIデマンドバス「まつえのるーと」、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、JR路線、バス路線への接続を維持
- 3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて
 - 乃木エリアで乗継拠点の確保・整備検討

07 湖北

人口：7千人
 高齢化率：40% 小中学生割合：7%

現行サービス水準（平日）
 【例：一畑電車】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	2
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	1.0
始発時間 （津ノ森→松江しんじ湖温泉駅）	6:16
終発時間 （松江しんじ湖温泉駅→津ノ森）	22:12

<目指すべき公共交通の姿（案）> 1) 幹線（地域と市中心部を結ぶ）

➤ 一畑電車及び主要路線（「朝日ヶ丘線」など）のサービス水準を極力維持

2) 地域内交通

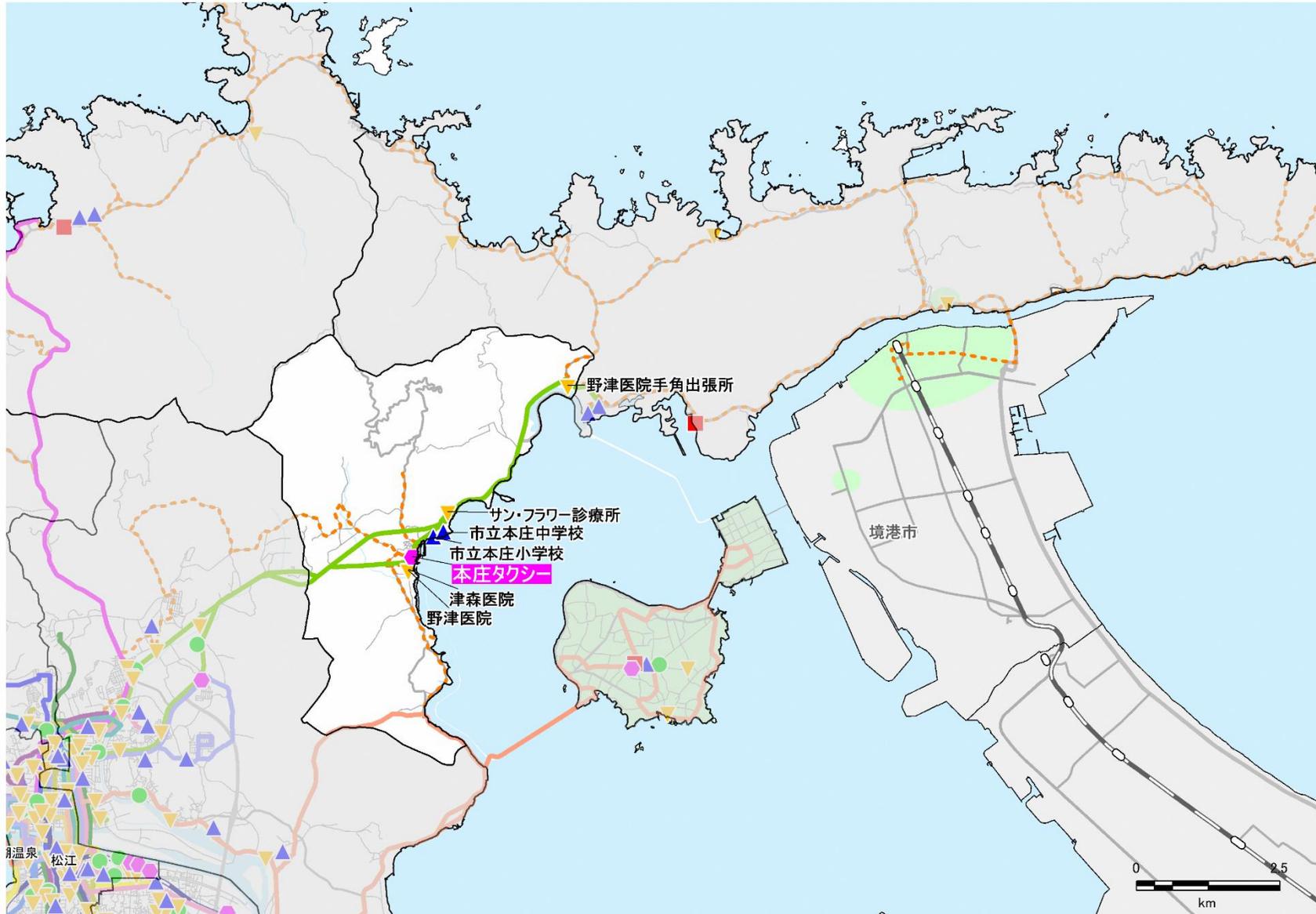
➤ AIデマンドバス「まつえのるーと」、コミュニティバス、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、一畑電車への接続を維持

08 本庄

人口：2千人
高齢化率：45% 小中学生割合：5%

現行サービス水準（平日）
【例：万原線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	6
夜ピーク17時台（本）	4
日中10～15時（本/h）	1.0
始発時間 （本庄→松江駅）	6:49
終発時間 （松江駅→本庄）	20:10

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「万原線」のサービス水準を極力維持

2) 地域内交通

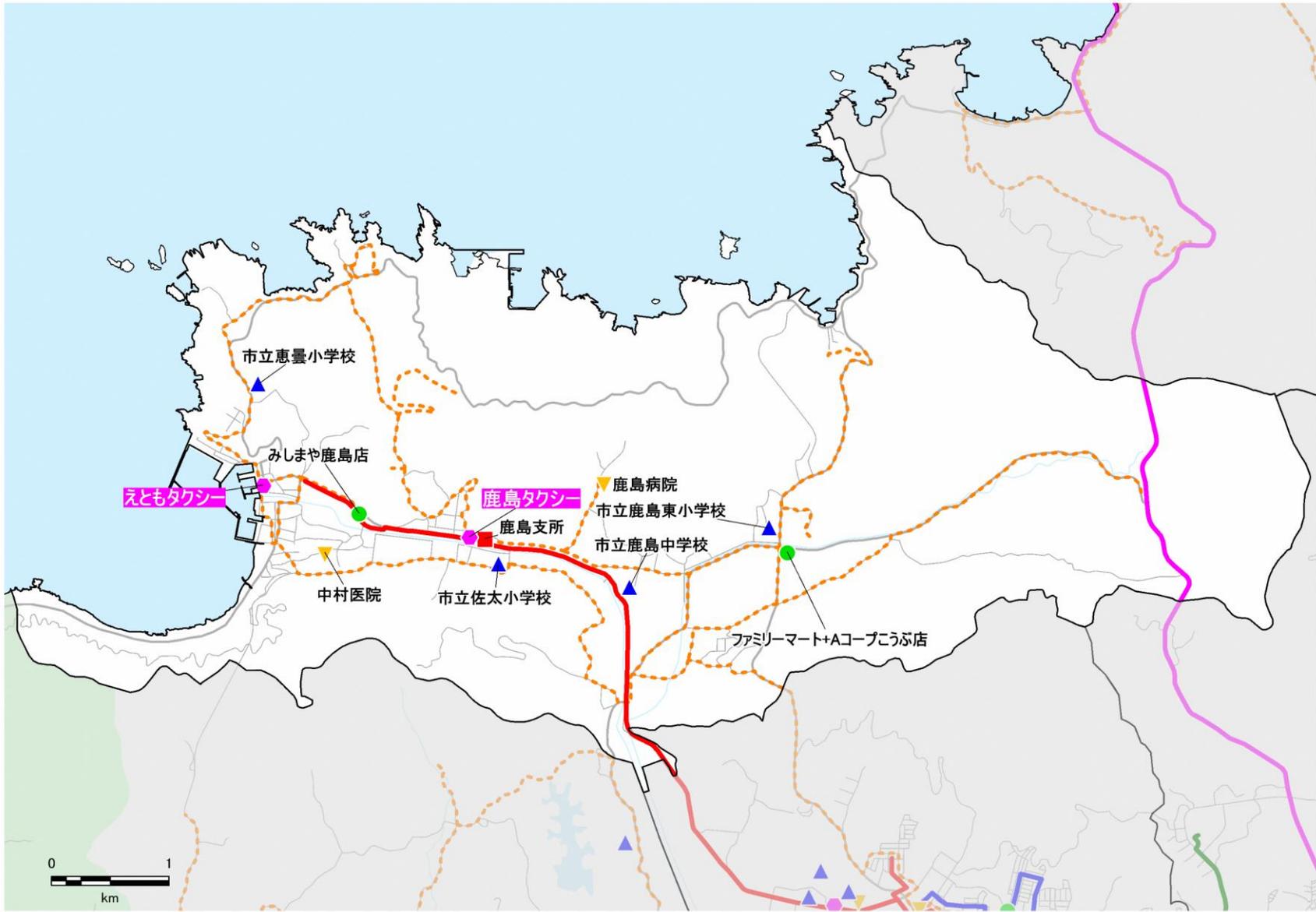
- コミュニティバス、タクシーを利用し、地域内生活施設及び路線バスへの接続を維持
- 「本庄・持田コミュニティバス」の在り方検討実施

09 鹿島

人口：6千人
 高齢化率：42% 小中学生割合：6%

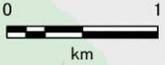
現行サービス水準（平日）
 【例：恵曇線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	4
夜ピーク17時台（本）	3
日中10～15時（本/h）	1.3
始発時間 （恵曇→松江駅）	6:20
終発時間 （松江駅→恵曇）	20:20

- <目指すべき公共交通の姿（案）>
- 1) 幹線
 - 現行バス路線「恵曇線」のサービス水準を極力維持
 - 「御津コミュニティバス」の全便を「県民会館前」バス停まで延伸
 - 2) 地域内交通
 - コミュニティバス、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、路線バスへの接続を維持

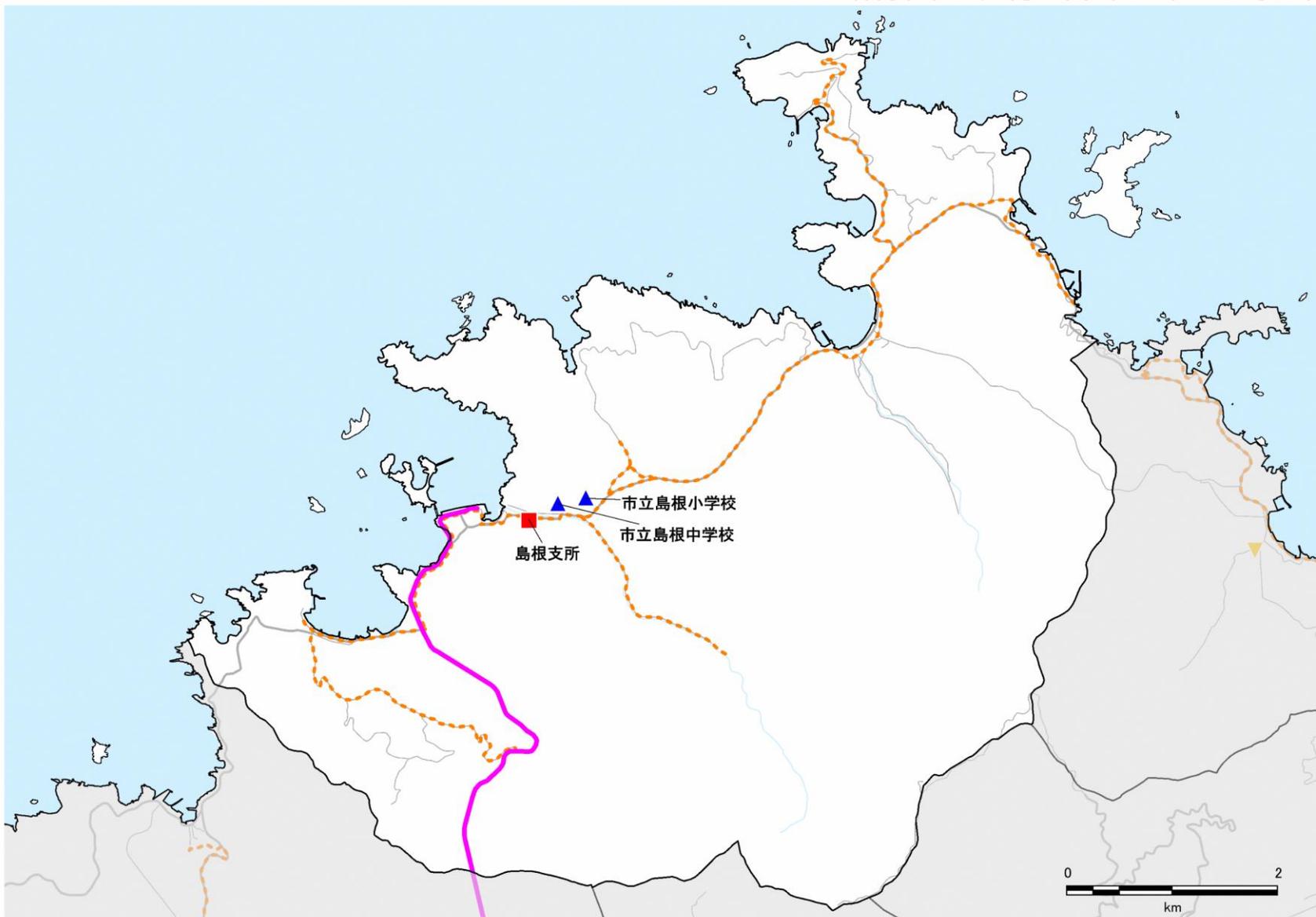


10 島根

人口：3千人
高齢化率：47% 小中学生割合：6%

現行サービス水準（平日）
【例：マリンプラザ線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	1
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	0.8
始発時間 （マリンプラザ → 川津）	6:50
終発時間 （川津 → マリンプラザ）	20:05

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

- 現行バス路線「マリンプラザ線」のサービス水準を極力維持 ⇒ 交通モードはコミュニティバスに転換

2) 地域内交通

- コミュニティバスを「川津」まで延伸し、現行「マリンプラザ線」から転換

3) 第2弾（乗継拠点整備）に向けて

- スクールバスとコミュニティバスの「混乗運行」を検討

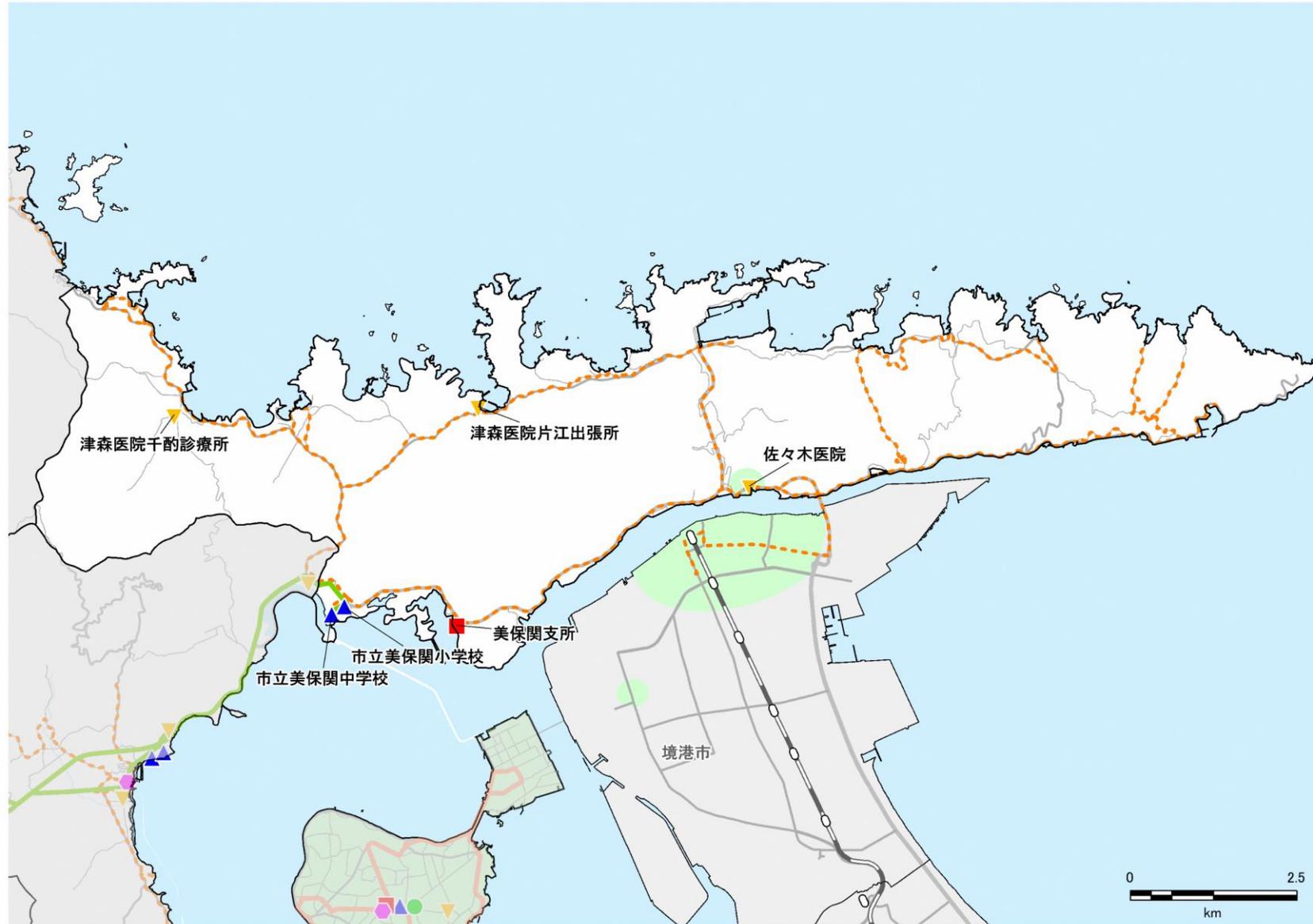
11 美保関

人口：4千人
 高齢化率：48% 小中学生割合：6%

現行サービス水準（平日）
 【例：万原線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）

朝ピーク7時台（本）	6
夜ピーク17時台（本）	4
日中10～15時（本/h）	1.0
始発時間 （美保関BT→松江駅）	6:40
終発時間 （松江駅→美保関BT）	20:10



<目指すべき公共交通の姿（案）> 1) 幹線（地域と市中心部を結ぶ）

➤ 現行バス路線「万原線」のサービス水準を極力維持

2) 地域内交通

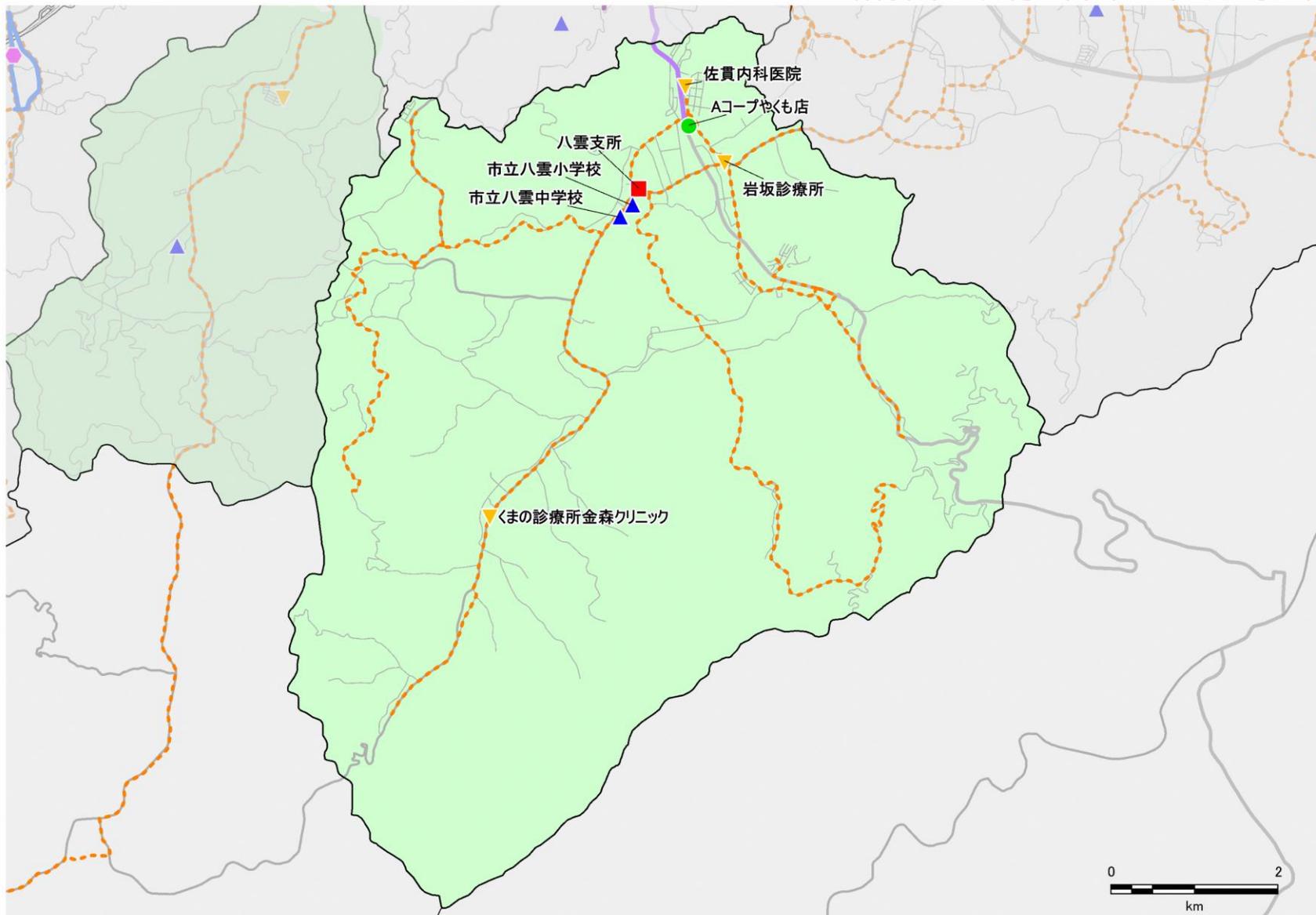
➤ 令和7年4月からコミュニティバスとスクールバスの一部「混乗運行」実施（効率化に伴い、コミュニティバスの一部路線を増便）

12 八雲

人口：7千人
高齢化率：35% 小中学生割合：9%

現行サービス水準（平日）
【例：八雲線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	4
夜ピーク17時台（本）	3
日中10～15時（本/h）	1.5
始発時間 （八雲車庫→松江駅）	6:25
終発時間 （松江駅→八雲車庫）	20:50

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線（地域と市中心部を結ぶ）

➤ 現行バス路線「八雲線」のサービス水準を極力維持

2) 地域内交通

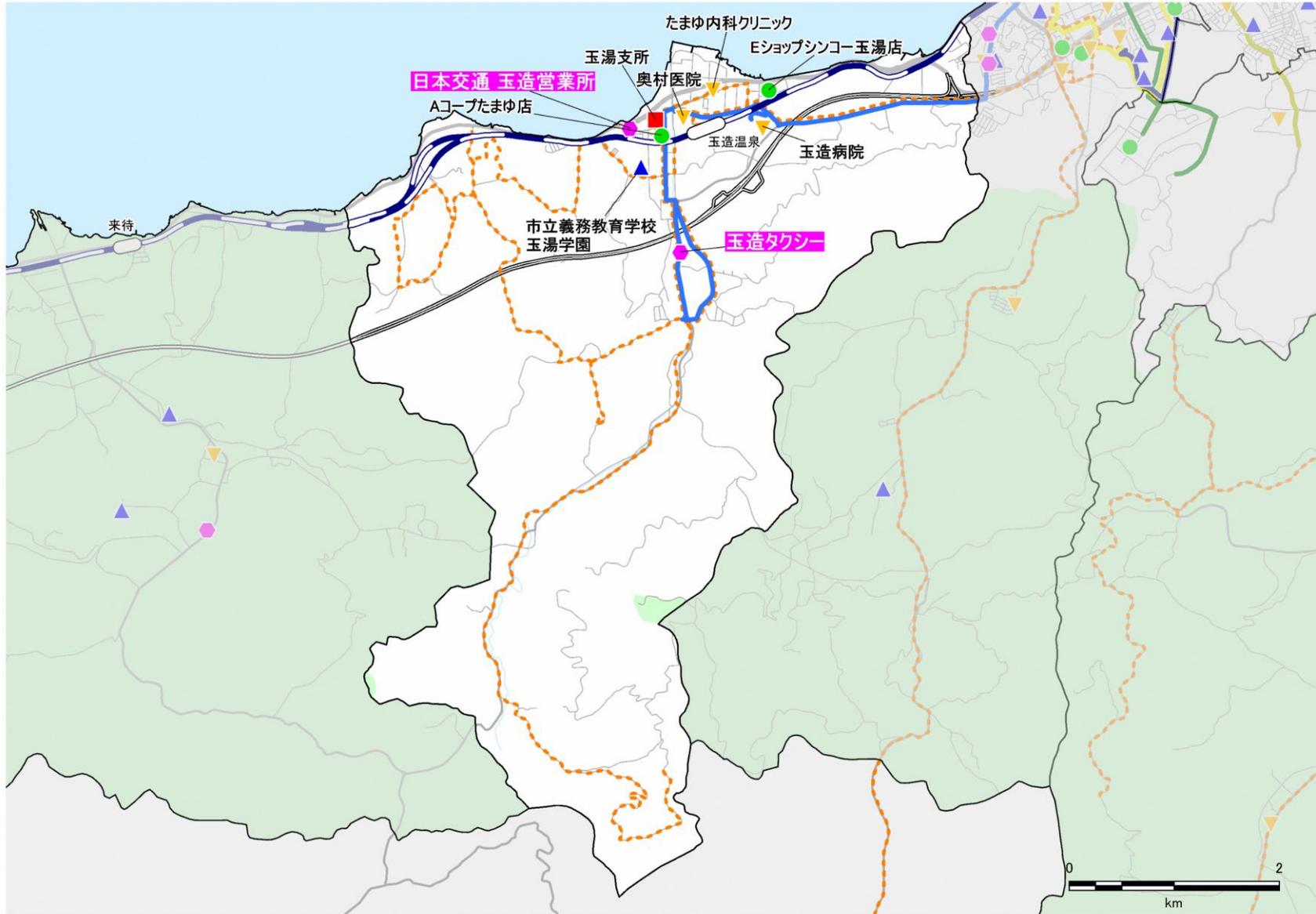
➤ AIデマンドバス「まつえのるーと」を利用し、地域内生活施設及び、路線バスへの接続を維持

13 玉湯

人口：7千人
 高齢化率：27% 小中学生割合：10%

現行サービス水準（平日）
 【例：JR山陰本線・玉造線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



	山陰本線	玉造
朝ピーク7時台（本）	3	3
夜ピーク17時台（本）	2	2
日中10～15時（本/h）	1.0	1.0
始発時間 （玉造駅→松江駅） （玉造温泉→松江駅）	6:34	7:00
終発時間 （松江駅→玉造駅） （松江駅→玉造温泉）	23:11	19:25

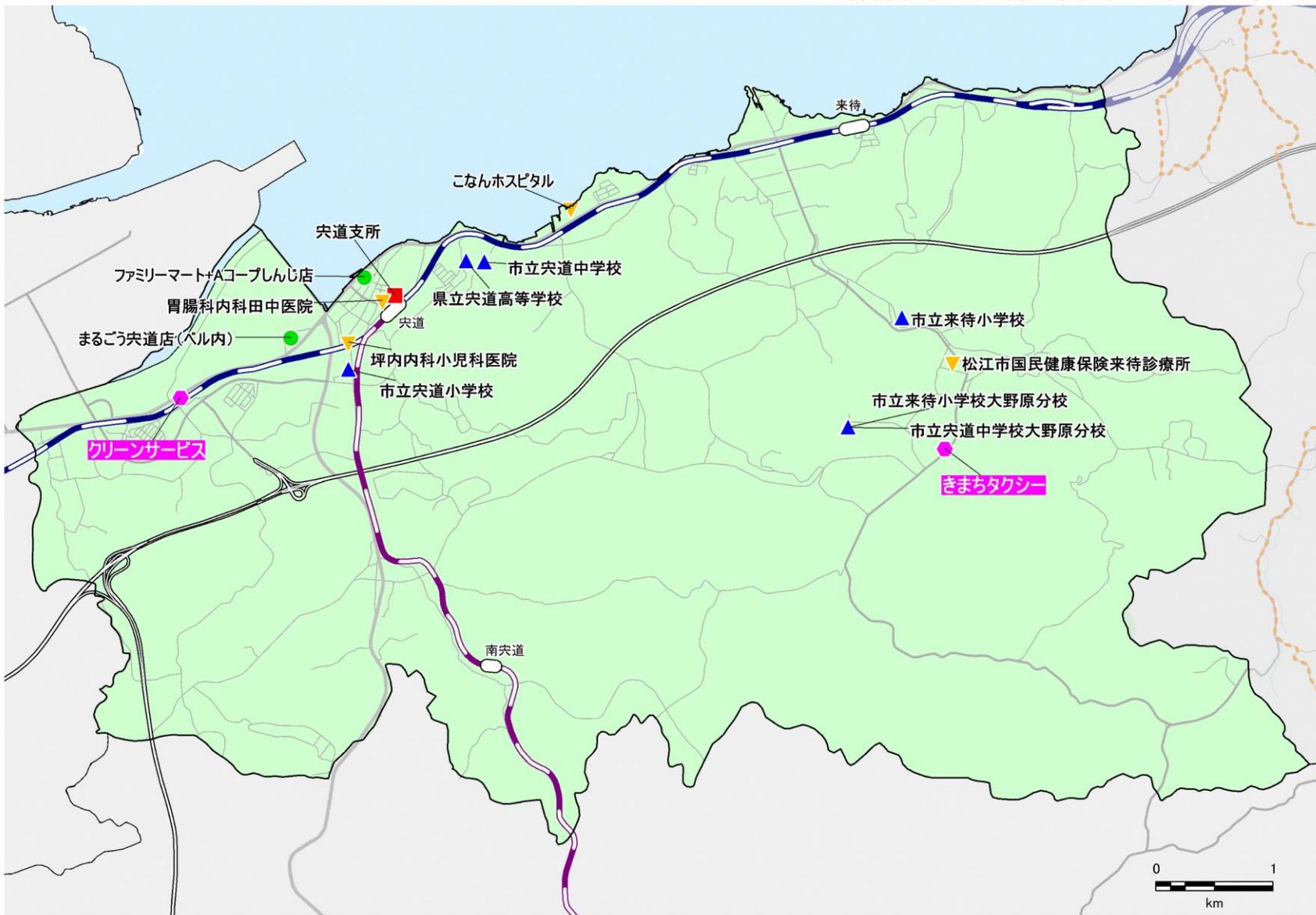
- <目指すべき公共交通の姿（案）>
- 1) 幹線
 - 「JR山陰本線」及び「玉造線」のサービス水準を極力維持
 - 2) 地域内交通
 - コミュニティバス、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、JR路線・路線バスへの接続を維持

14 宍道

人口：8千人
 高齢化率：38% 小中学生割合：7%

現行サービス水準（平日）
 【例：JR山陰本線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	3
夜ピーク17時台（本）	2
日中10～15時（本/h）	1.0
始発時間 （宍道駅→松江駅）	6:22
終発時間 （松江駅→宍道駅）	23:11

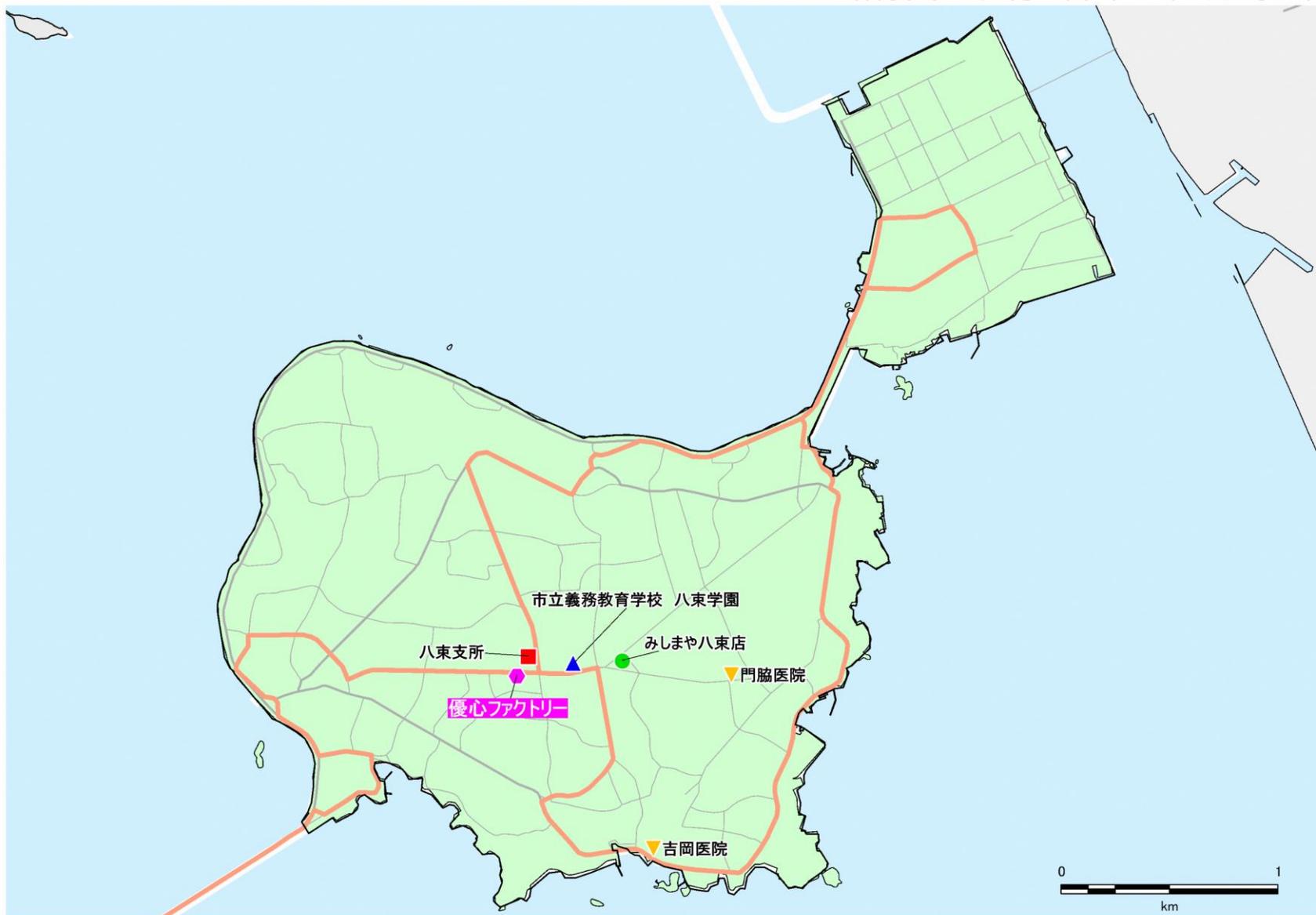
- <目指すべき公共交通の姿（案）>
- 1) 幹線
 - 「JR山陰本線」のサービス水準を極力維持
 - 2) 地域内交通
 - AIデマンドバス「まつえのるーと」、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、JR路線への接続を維持

15 八東

人口：4千人
高齢化率：39% 小中学生割合：7%

現行サービス水準（平日）
【例：八東線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	3
夜ピーク17時台（本）	1
日中10～15時（本/h）	0.4
始発時間 （八東町中央→松江駅）	7:00
終発時間 （松江駅→八東町中央）	20:10

<目指すべき公共交通の姿（案）>

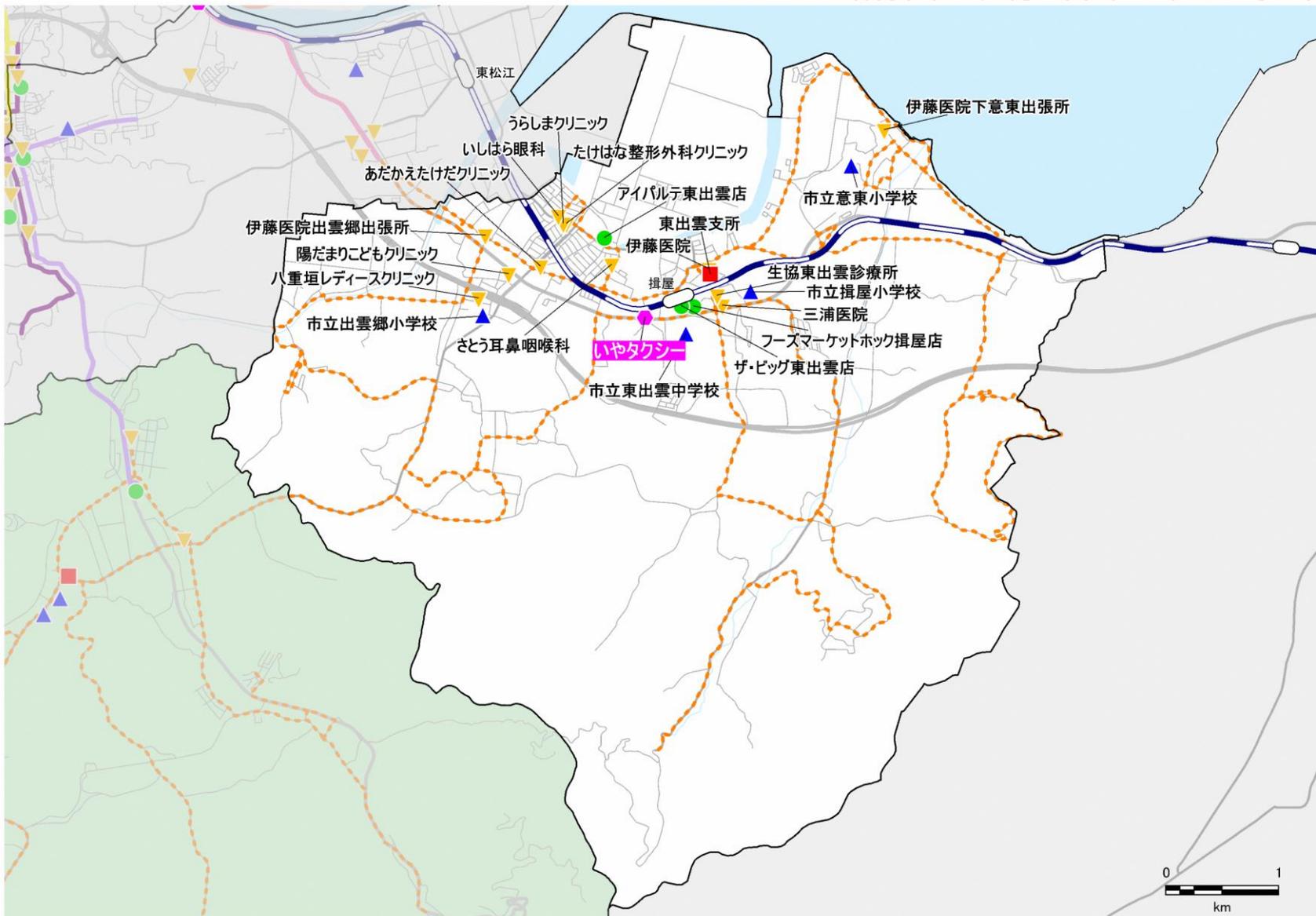
- 1) 幹線
 - 現行バス路線「八東線」のサービス水準を極力維持
- 2) 地域内交通
 - AIデマンドバス「まつえのるーと」、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、路線バスへの接続を維持

16 東出雲

人口：16千人
 高齢化率：26% 小中学生割合：10%

現行サービス水準（平日）
 【例：JR山陰本線】

※路線図は現行（令和7年3月時点）



朝ピーク7時台（本）	3
夜ピーク17時台（本）	1
日中10～15時（本/h）	1.0
始発時間 （揖屋駅→松江駅）	5:38
終発時間 （松江駅→揖屋駅）	23:11

<目指すべき公共交通の姿（案）>

1) 幹線

➤ JR山陰本線のサービス水準を極力維持

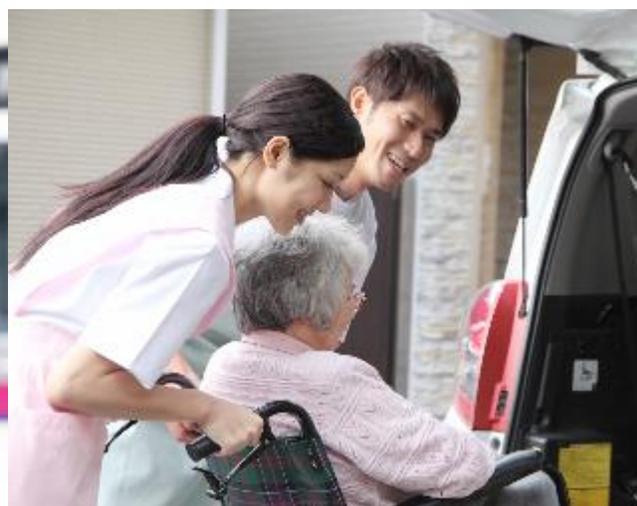
2) 地域内交通

➤ コミュニティバス、タクシーを利用し、地域内生活施設及び、JR路線への接続を維持

➤ 「東出雲コミュニティバス」の在り方検討実施



公共交通で暮らしやすい未来を実現します



担当窓口

**MATSUE
DREAMS
2030**

2030年の松江のあるべき姿

松江市 まちづくり部
交通政策課 公共交通戦略室

☎ 0852-55-5884

✉ kotsu@city.matsue.lg.jp