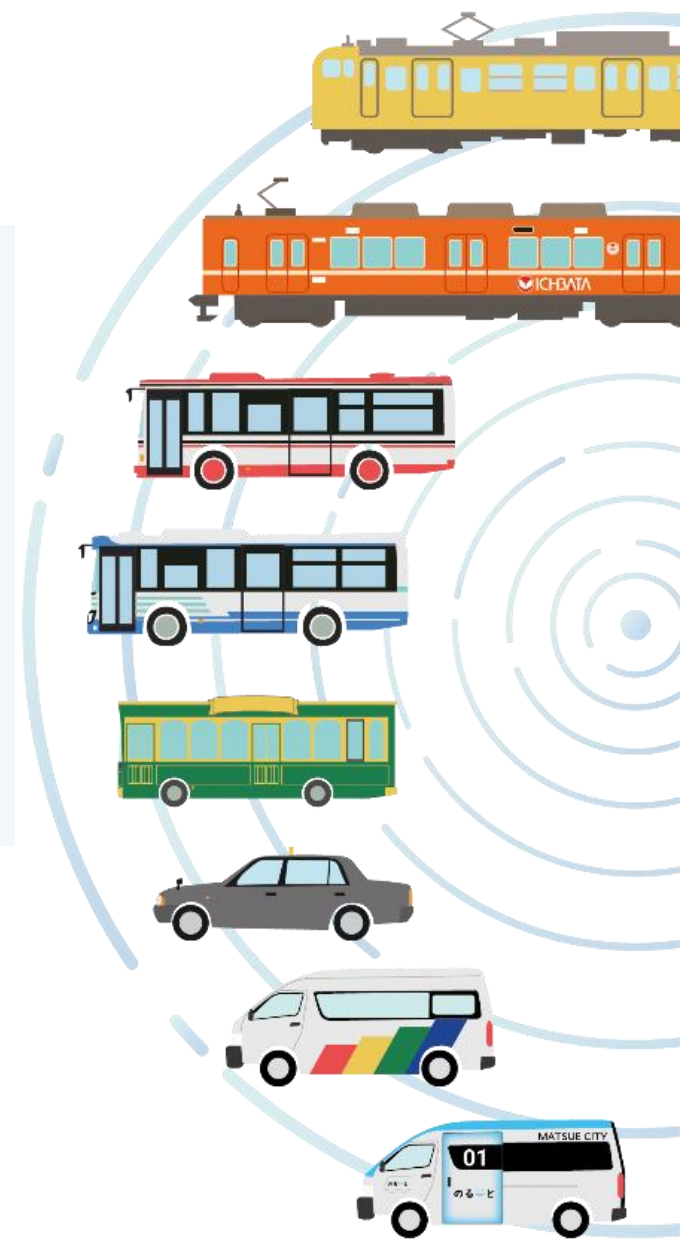


第7回 「公共交通で暮らしやすい未来を 実現するプロジェクトチーム」

2025.7.28 13:00～15:00
松江市役所 第2常任委員会室



1 ■ 目指す姿と 考え方・方針・実施項目



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

目指す姿

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

みんなで実現

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



交通
事業者

目指す姿

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



行政

目指す姿

『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

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

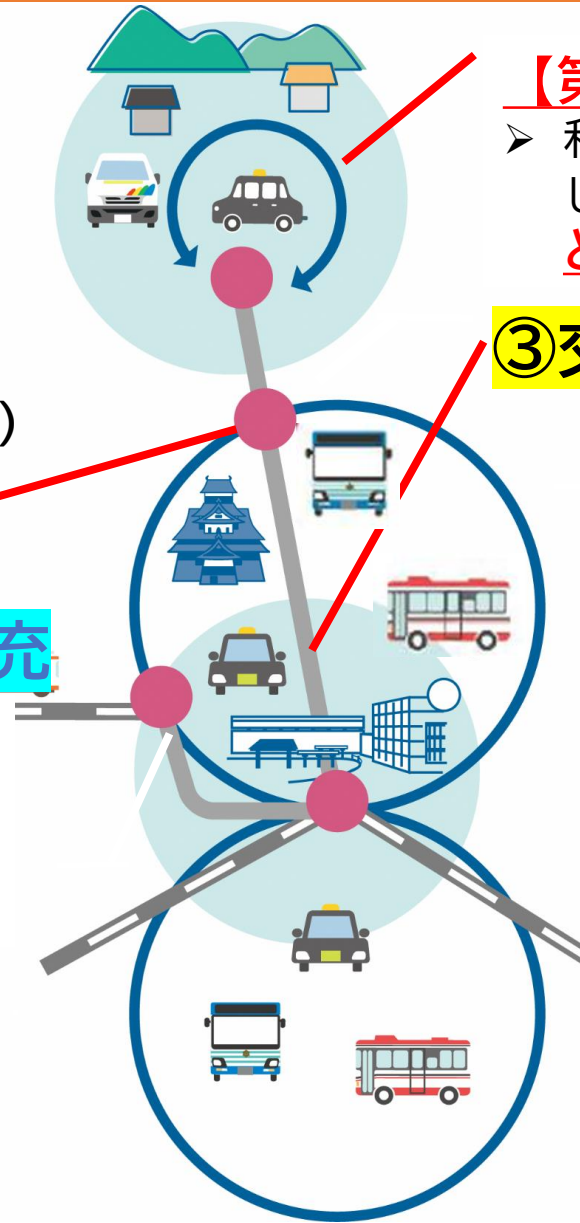
② 乗継拠点の設定、結節点の機能拡充

【第2弾 令和8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 令和8年4月～】

➢ 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 交通局と一畑バスの役割分担

【第1弾 令和8年4月～】

➢ 交通局と一畑バスの重複路線での、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 令和8年4月～】

➢ 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

【第1弾 令和8年4月～】

1) バス路線

- ① **交通局・一畑バスの重複路線での「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 ⇒ 交通局・一畑バス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
- ③ DX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

公共交通を

Re:DESIGN



2.

路線バスWGでの検討状況

—第**1**弾 路線・ダイヤ・運賃施策—



取組みの方向性

■課題—問題意識—

(1) 利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の影響により激減した利用者数は回復傾向にあるが、コロナ禍以前の水準には戻っていない

(路線バス利用者数：令和元年度 435万人、令和5年 399万人)

(2) 収支状況の悪化

営業収支は赤字が続き、運行維持のため公的資金を投入している
公的資金投入額はコロナ禍以降、大幅に増加

(令和5年度 松江市交通局へ 約2億7千万円、一畑バスへ 約2億円)

(3) 運転士不足

バスの運転士不足がコロナ禍以降加速

さらに、国の労働時間規制強化(2024年問題)が加わり、一層深刻化

(一畑バス(松江管内) + 松江市交通局運転士数：令和元年度 163人、令和5年度 147人)

バス路線の廃止・減便が進めば、通学や通勤、買い物、通院等での移動が困難になる…



■取組みの方向性

危機的状況を打開するために、第 **1** 弾として令和8年4月に以下の対応を行う

- ① **交通局と一畑バスによる連携強化**（路線・ダイヤ・運賃・各種サービス）
- ② 『**路線・ダイヤ**』の**改善**による、**運転士・車両の効率化**
- ③ 『**運賃改定**』による**運行体制の確保・強化**
- ④ 『**サービス向上施策**』による**利便性向上**





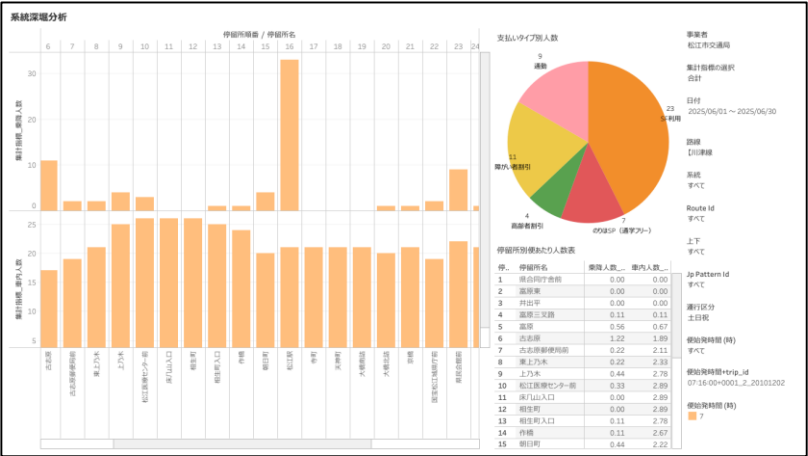
交通局と一畑バスによる連携強化（路線・ダイヤ・運賃・各種サービス）

■交通局と一畑バスによる連携協定を締結

・令和6年12月9日 松江市長立ち合いのもと、**連携協定を締結**



・路線廃止や減便に歯止めをかけ、安定的な運行・経営を行うためには、路線ダイヤなどの運行体制や運賃体系について**2社局が連携**し、本市の路線バスを市民目線で『**あたかも一社**』で担うというコンセプトのもと、連携



2社局間でデータを共有し施策検討に活かす

・手続きを行ったうえで、**各社のデータを共有、『見える化』**して施策を検討

ビッグデータとして非常に有効

ICカードの利用率 **約8割**
※障がい者優待ICOCA／高齢者優待ICOCAの普及が寄与



↑データ分析システムの画面イメージ





■路線系統・ダイヤの改善の目的と具体案

- 【目的】
- ・運転士・車両の効率化
 - ・感染症などによる急な減便に対して柔軟な対応（相互にフォロー）を可能とする

- 【具体案】
- ① 一部路線の**共同運行**
 - ・「川津線（県合庁・かんべ発着便）」「八雲線」の2社局共同運行
 - ＊ **川津線・八雲線は2社局で特にご利用・運行便数が多く効率化に期待**
川津線は、交通局の路線の中で、南北循環線を除き最も利用が多く全体の16.9%（令和6年度）
八雲線は、一畑バス松江管内路線で最も利用が多く、全体の31.5%（令和6年度）
 - ② 「川津～松江駅、松江駅～古志原（鼻曲）」間 **等間隔ダイヤ**の導入
 - ・日中（9：00～16：00）は、**20分等間隔**で運行
 - ③ 「**八雲川津線（仮称）**」「**かんべ線（仮称）** **かんべの里～しんじ湖温泉駅**」の新設
 - ・八雲川津線…八雲車庫～古志原～松江駅～県民会館前～裁判所前～川津
 - ・かんべ線…かんべの里～古志原～松江駅～県民会館前～松江しんじ湖温泉駅



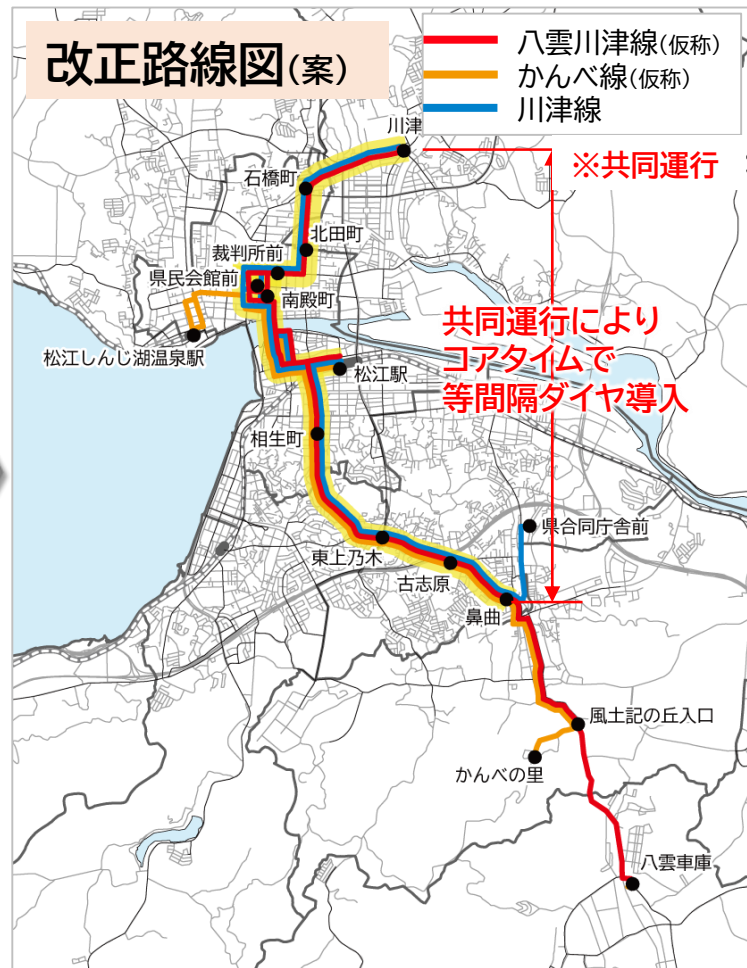
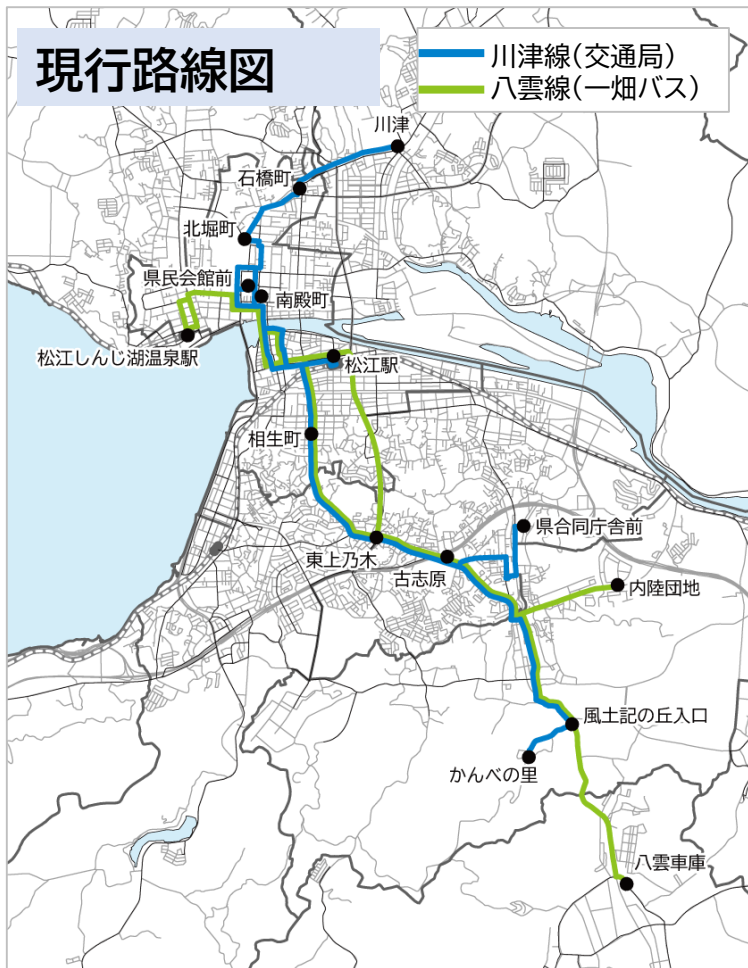
ちよと
ポジティブ

『路線・ダイヤ』の改善による、運転士・車両の効率化—路線バス—

■新設路線について

※詳細調整中

路線再編の象徴路線として、『八雲川津線（仮称）』を**新設**し、**共同運行**



『路線・ダイヤ』の改善による、運転士・車両の効率化—路線バス—

■等間隔ダイヤのイメージ

※詳細調整中

■現在のダイヤ（例）



バス停時刻表の例

9:12	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
9:47	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
10:27	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
11:07	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
11:47	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
12:27	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
13:07	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
13:47	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
14:27	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅
15:07	○	○	12-1	島根大学・川津	相生町・松江駅

9:12
9:13 1分
9:28 15分
9:47 19分
9:58 11分
10:27 29分
10:28 1分

- ・運行間隔もバラバラ
1分間隔もあれば29分も…
- ・バス停の掲示時刻も
各社それぞれ…

■等間隔ダイヤのイメージ（例）



バス停時刻表のイメージ

運行会社	時刻	平日	土日祝	行先	経由
一畑	9:10	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
市営	9:30	○	○	松江しんじ湖温泉駅	相生町・松江駅 県民会館前
市営	9:50	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
一畑	10:10	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
市営	10:30	○	○	松江しんじ湖温泉駅	相生町・松江駅 県民会館前
市営	10:50	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
一畑	11:10	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
市営	11:30	○	○	松江しんじ湖温泉駅	相生町・松江駅 県民会館前
市営	11:50	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
一畑	12:10	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前
市営	12:30	○	○	松江しんじ湖温泉駅	相生町・松江駅 県民会館前
市営	12:50	○	○	島根大学・川津	相生町・松江駅 県民会館前

- ・運行間隔を
20分間隔に統一
わかりやすくパターン化
- ・バス停の時刻表を
可能な限り**共通**で作成

■『八雲川津線（仮称）』は、上り・下りとも
毎時00分に松江駅を発車するダイヤとして、
わかりやすさ と 利便性の向上

■『かんべ線』の起終点を『松江しんじ湖温泉駅』に
変更し、出雲大社や松江しんじ湖温泉と神魂神社へ
のアクセス向上 観光客の利便性の向上

『路線・ダイヤ』の改善による、運転士・車両の効率化—コミュニティバス—

■『マリンプラザ線』（一畑バス）を島根コミュニティバスに置換 ※詳細地元調整中

- 『島根コミュニティバス』を『山陰家庭学院前（島根町）』から『川津』まで延伸し、循環線や他の路線バスなどへの乗継拠点である『川津』まで乗り換えなしでの移動を実現
- 現行の『マリンプラザ線』（一畑バス）をコミュニティバスに置き換えることで、路線バスのリソースの再配置も図る。

現行路線図



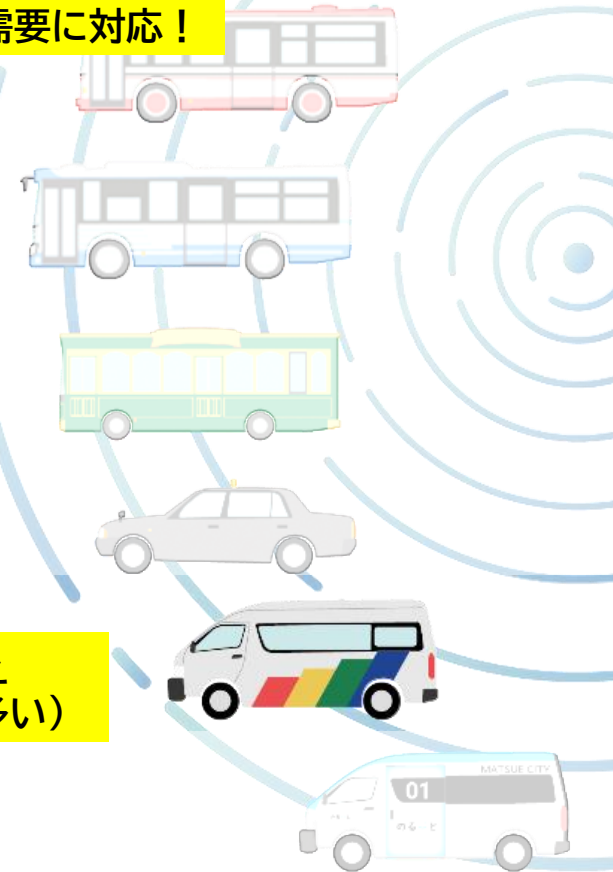
改正路線図(案)



買い物や通院などの需要に対応！

島根コミュニティバス
※マリンプラザ線を統合

川津で他の路線バスに乗換え
(循環線をはじめ路線数が多い)



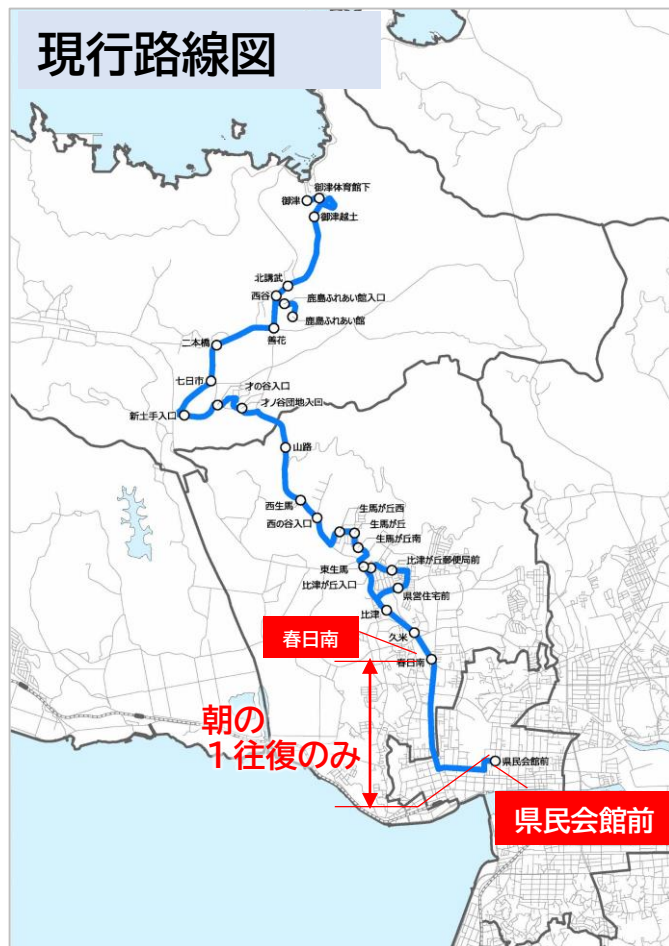
『路線・ダイヤ』の改善による、運転士・車両の効率化—コミュニティバス—

■『御津線』（コミュニティバス）の県民会館前への延伸

※詳細地元調整中

- 『御津線』（コミュニティバス）の発着を全便『春日南』から乗り継ぎの利便性が高い『県民会館前』まで延伸。
（現在、朝1往復のみ「県民会館発着」）

現行路線図



改正路線図(案)



利用者アンケートで要望の多い「県民会館前」までの乗り入れに対応！

ルートは『西原』～『塩見縄手』経由に変更し、路線バスとの補完関係も構築

ルートを変更し、全便を県民会館前発着に変更

塩見縄手
県民会館前

『運賃改定』による運行体制の確保・強化について



■運賃改定の考え方

【全 国】 運転士確保に資する処遇改善を行うための人件費増など、増え続ける費用捻出のため、運賃改定が全国的に実施されている

【本 市】 運賃改定は平成8年6月を最後に**約30年間行われていない**（消費税改定を除く）



- ① **廃止・減便に歯止めをかけるためには、運転士の確保が必要**
- ② 運転士の安定的な採用及び定着を図るためには、**運転士の処遇改善が必要**で**人件費増は避けられない**。また定着のため**労働環境も現状以上を目指す必要**
- ③ バス事業者には、**安全確保の観点**から、**車両への安全対策**はもとより**運行管理・労務管理など安全に関するコストも増大する傾向**



持続可能な路線バス運行の実現のため、運賃改定を実施せざるを得ない



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】 ゾーン制運賃の考え方

* ゾーン制運賃とは
路線網を複数のゾーンで区切り、それをまたぐことで運賃が加算される制度のこと

本市に導入するゾーン制運賃（案）

1. 松江駅を中心とする「ゾーン」

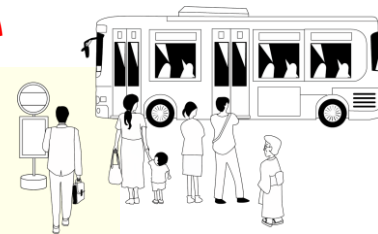
- ・ 松江駅は主要路線の発着拠点であり、乗降が他と比べても多い

参考)乗降客数ランキング

※春休みを除く令和7年4～5月のICカード利用実績からの推計値

第1位 松江駅 6,587人

第2位 県民会館前 1,194人 第3位 松江しんじ湖温泉駅 696人



- ・ 各方面（特に橋北出発便）からの便の**車内人数は松江駅でほぼゼロ**になる傾向
- ・ **各方面への乗車も松江駅から始まる**傾向

2. 松江駅からの距離に応じて複数の「ゾーン」を設定

- ・ 松江駅から半径4キロメートル程度までを同一ゾーン（市内中心部と近郊部を囲む南北循環線を内包）とする

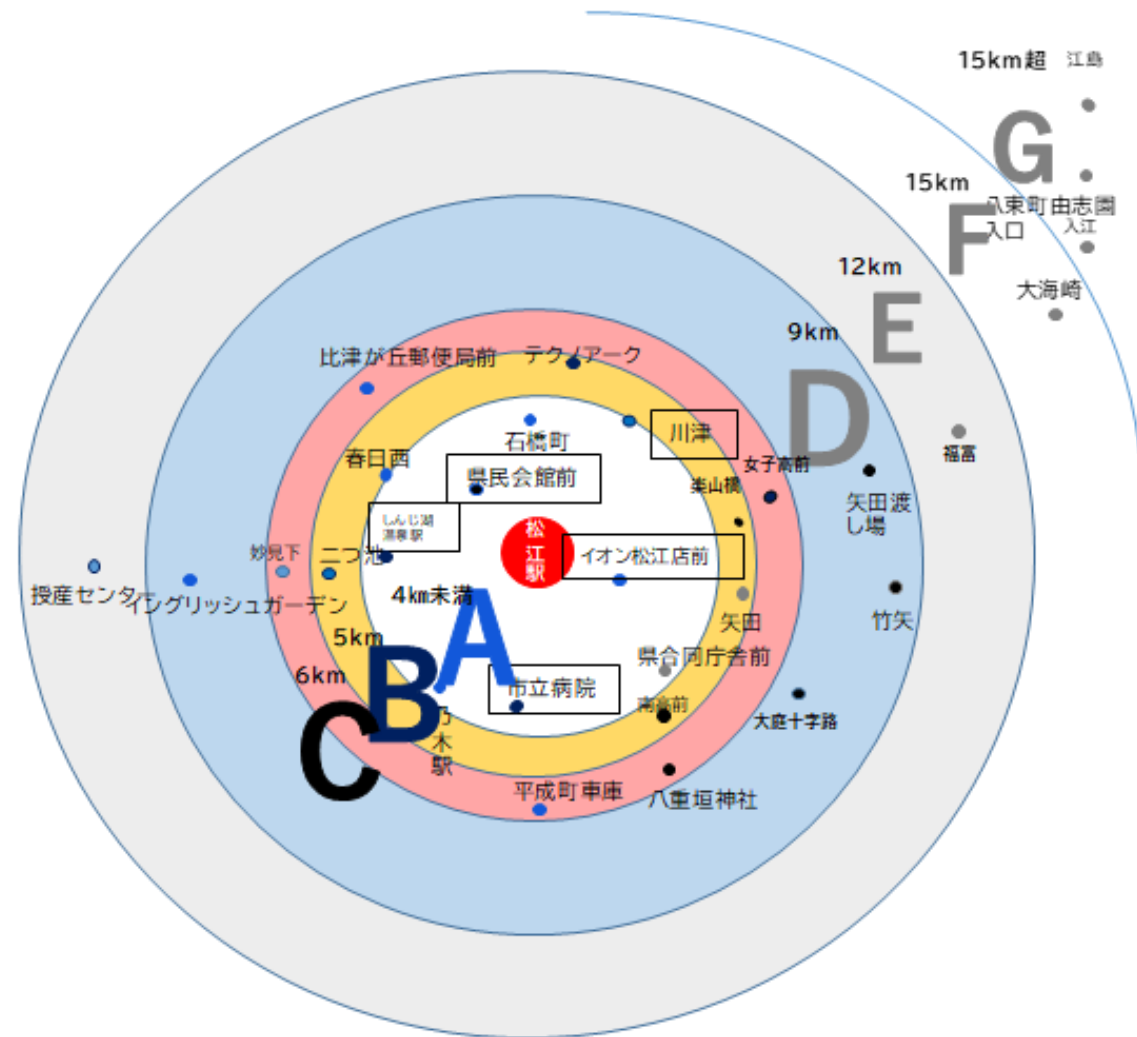
※交通局の路線バス利用者の8割強、一畑バスの路線バス利用者の5割弱がAゾーン内

- ・ 多くの利用者がAゾーン内での移動となるよう、利便性にも配慮



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】 ゾーン制運賃のイメージ



南北循環線の範囲内 … **Aゾーン** (半径約4km)

松江駅から4～5キロ… **Bゾーン**

// // 5～6キロ… **Cゾーン**

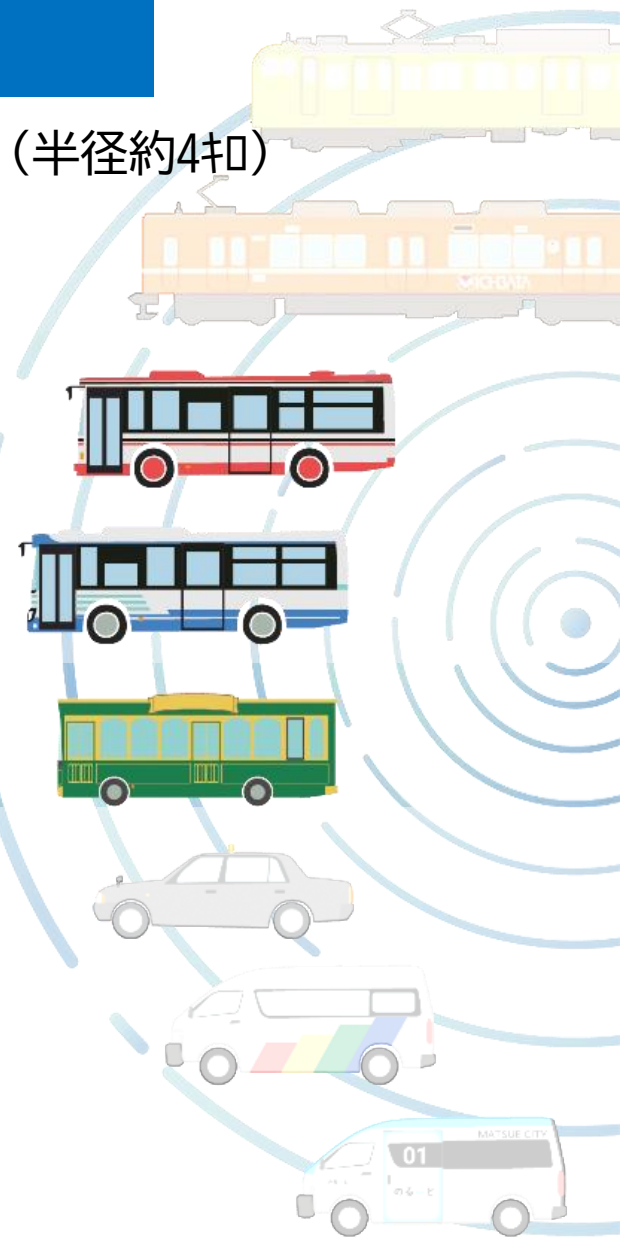
// // 6～9キロ… **Dゾーン**

// // 9～12キロ… **Eゾーン**

// // 12～15キロ… **Fゾーン**

// // 15キロ以上… **Gゾーン**

同一ゾーン内		均一運賃	
1 区間	またぎ	50円	加算
2 区間	//	100円	//
3 区間	//	200円	//
4 区間	//	300円	//
5 区間	//	400円	//
6 区間	//	500円	//



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】 ゾーン制運賃の導入効果

1. 利用者にとっての「わかりやすさ」の向上

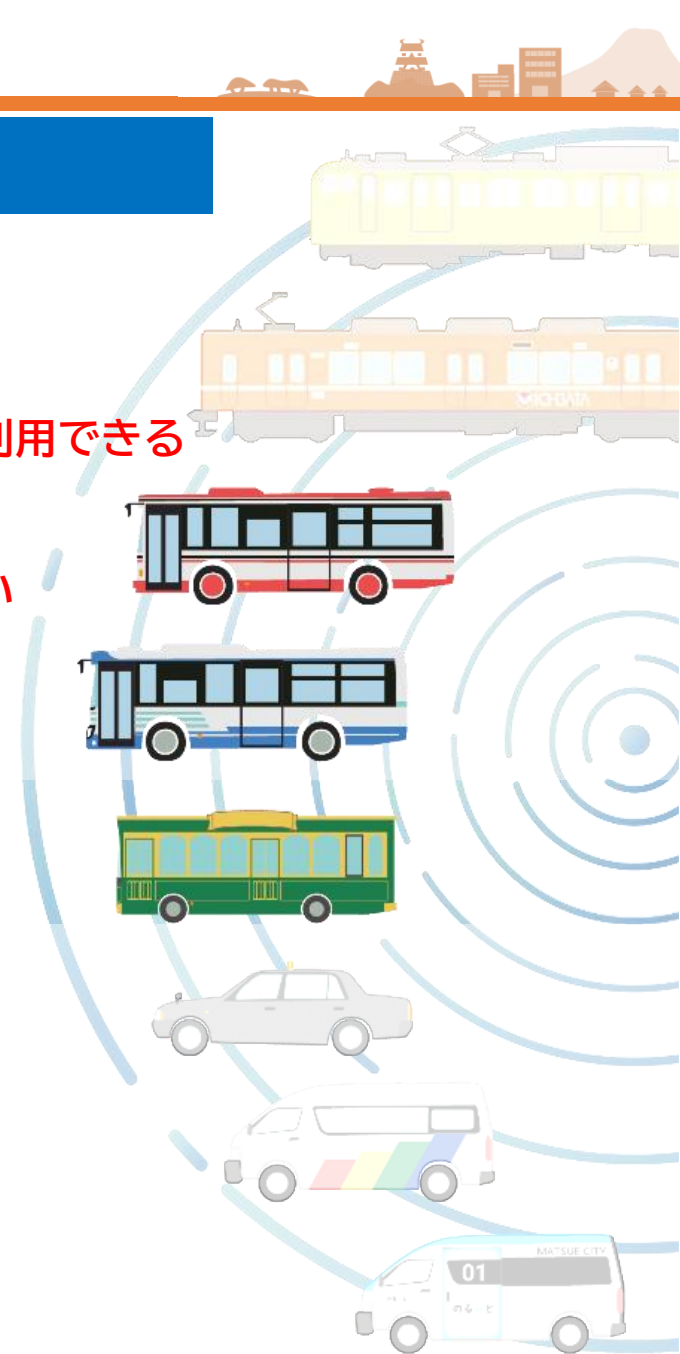
- ・循環系統と一般路線で**運賃が異なるケースがあったが、同一料金に設定することが可能に**
- ・同一ゾーン内は均一料金となるため、利用者は**運賃計算の手間が省け、より気軽にバスを利用できる**
- ・運賃が変わる頻度が減るため、**特に現金払いの方は手持ちの小銭を気にせずに乗車できる**
- ・不慣れな土地でバスを利用する**観光客にとってゾーン内は均一運賃となるため理解しやすい**

2. 事業者にとっての運用効率向上

- ・運賃設定・管理がしやすくなり、**運用の効率化が可能**
- ・定期券発行業務が容易になり、**窓口における職員の事務効率化が可能**

3. 運転士にとっての負担軽減と安全性等の向上

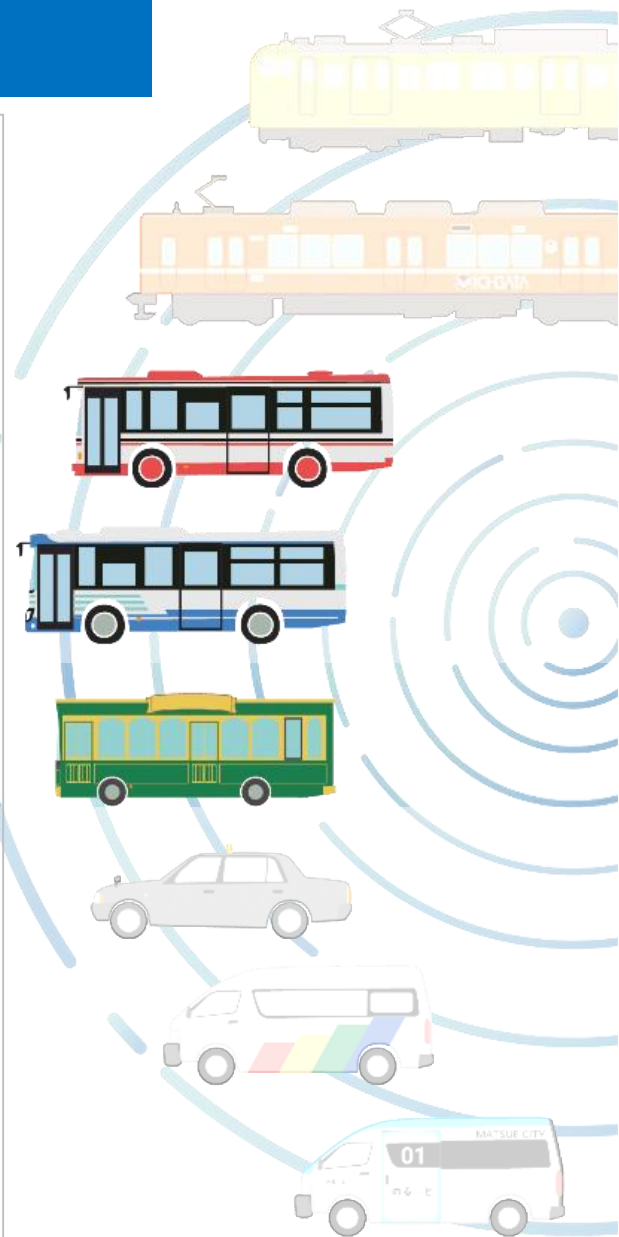
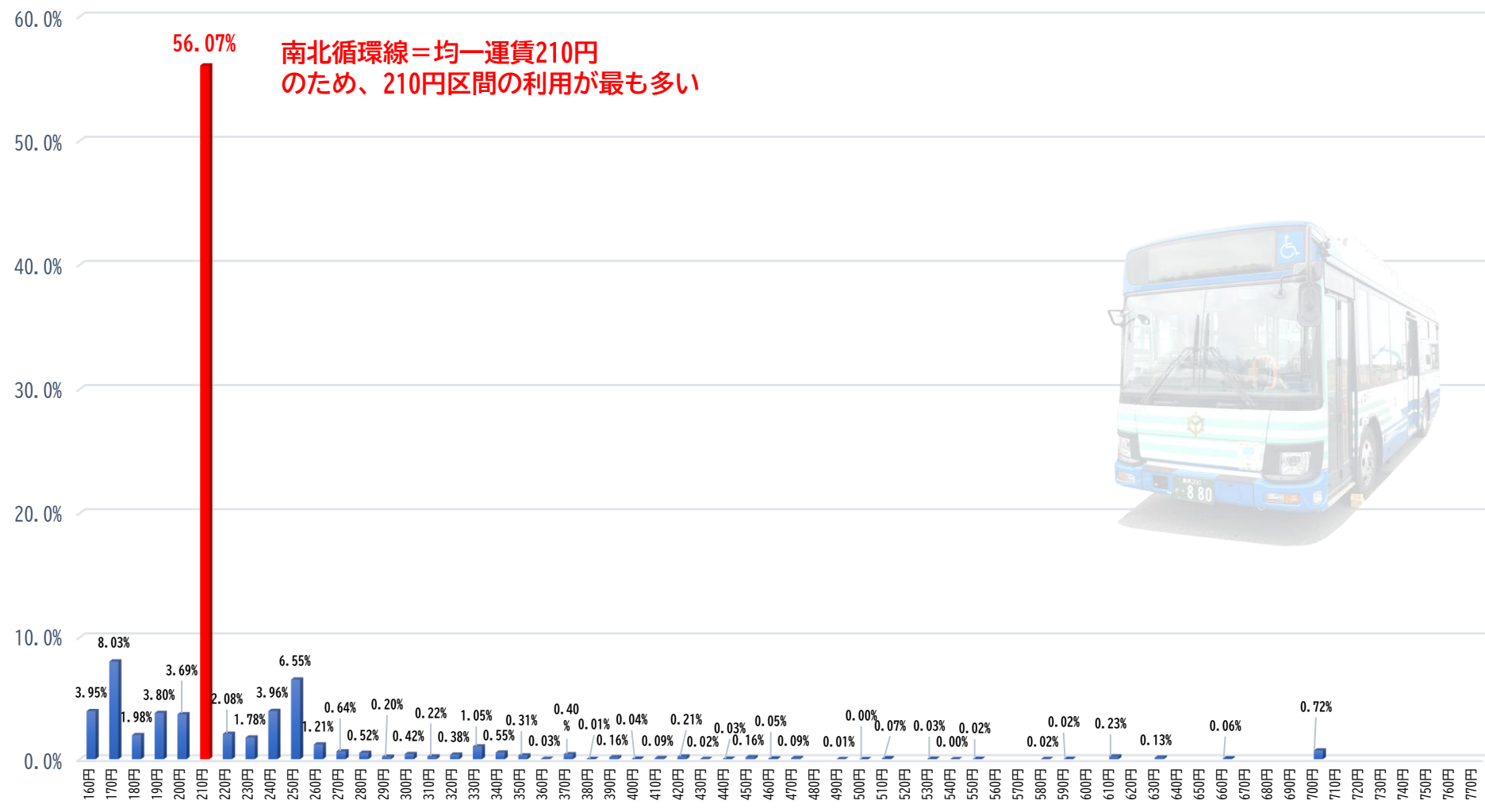
- ・運賃収受の際の確認がしやすくなり、**運転士の負担が軽減**
⇒これにより、**運転業務に集中できるようになり、安全性向上やバスの定時運行にも寄与**



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】交通局の運賃分布

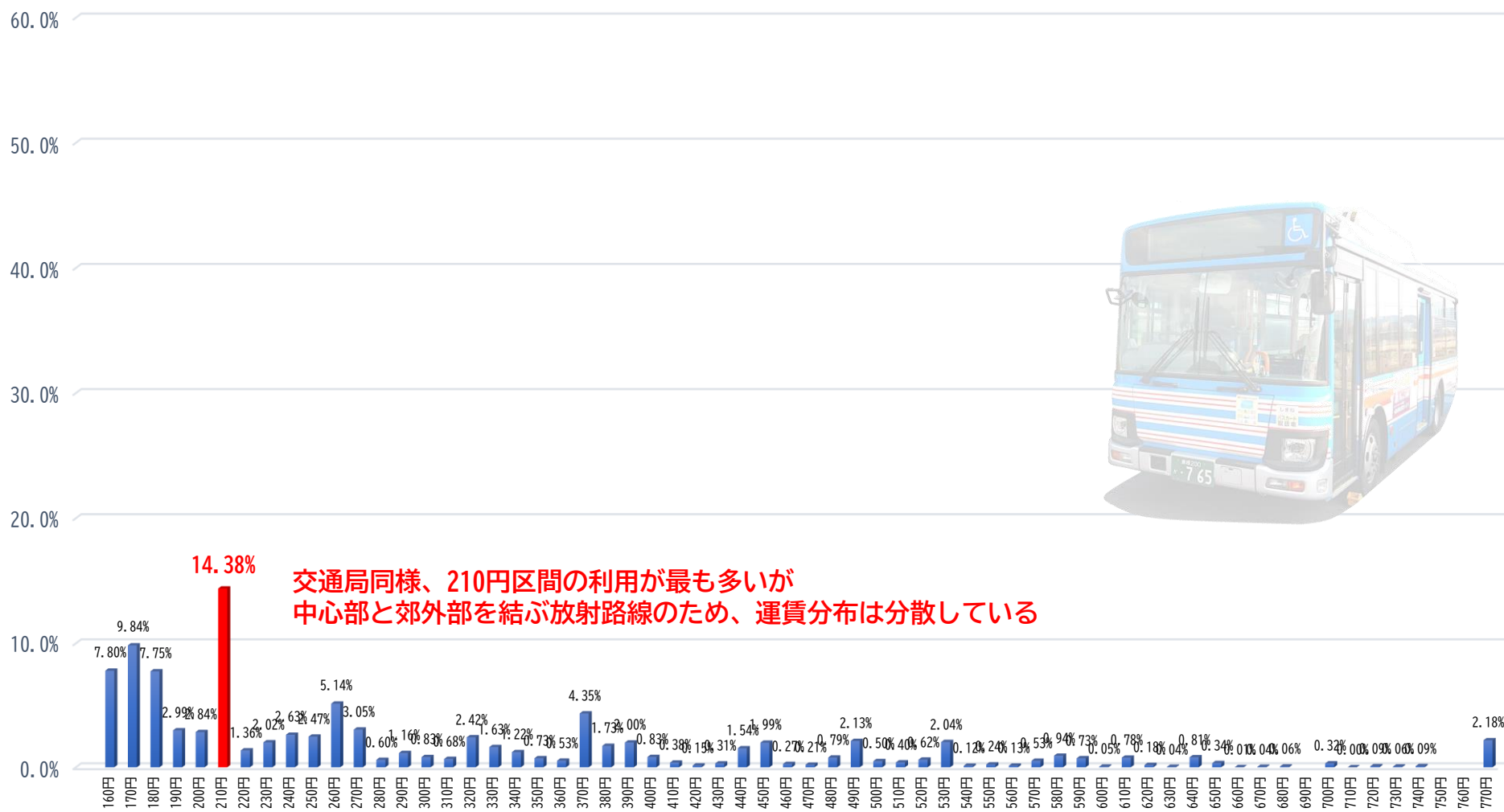
運賃別利用者割合（令和6年11月 大人）n=150,431



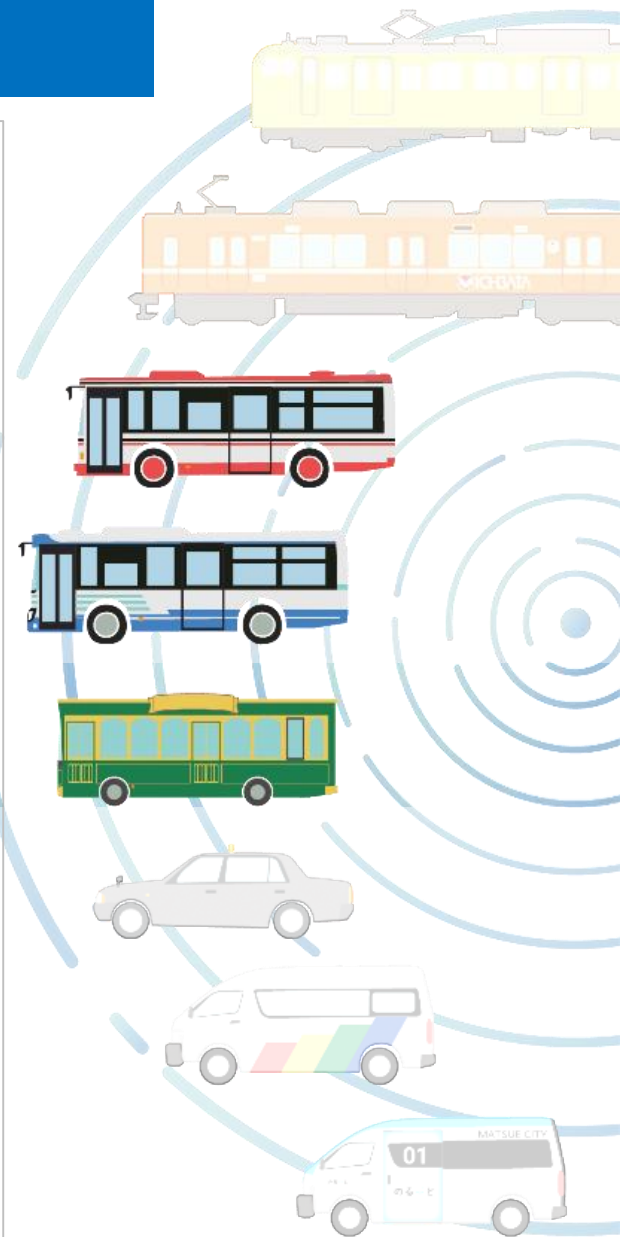
『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】一畑バスの運賃分布

運賃別利用割合（令和6年11月 大人） n=83,476



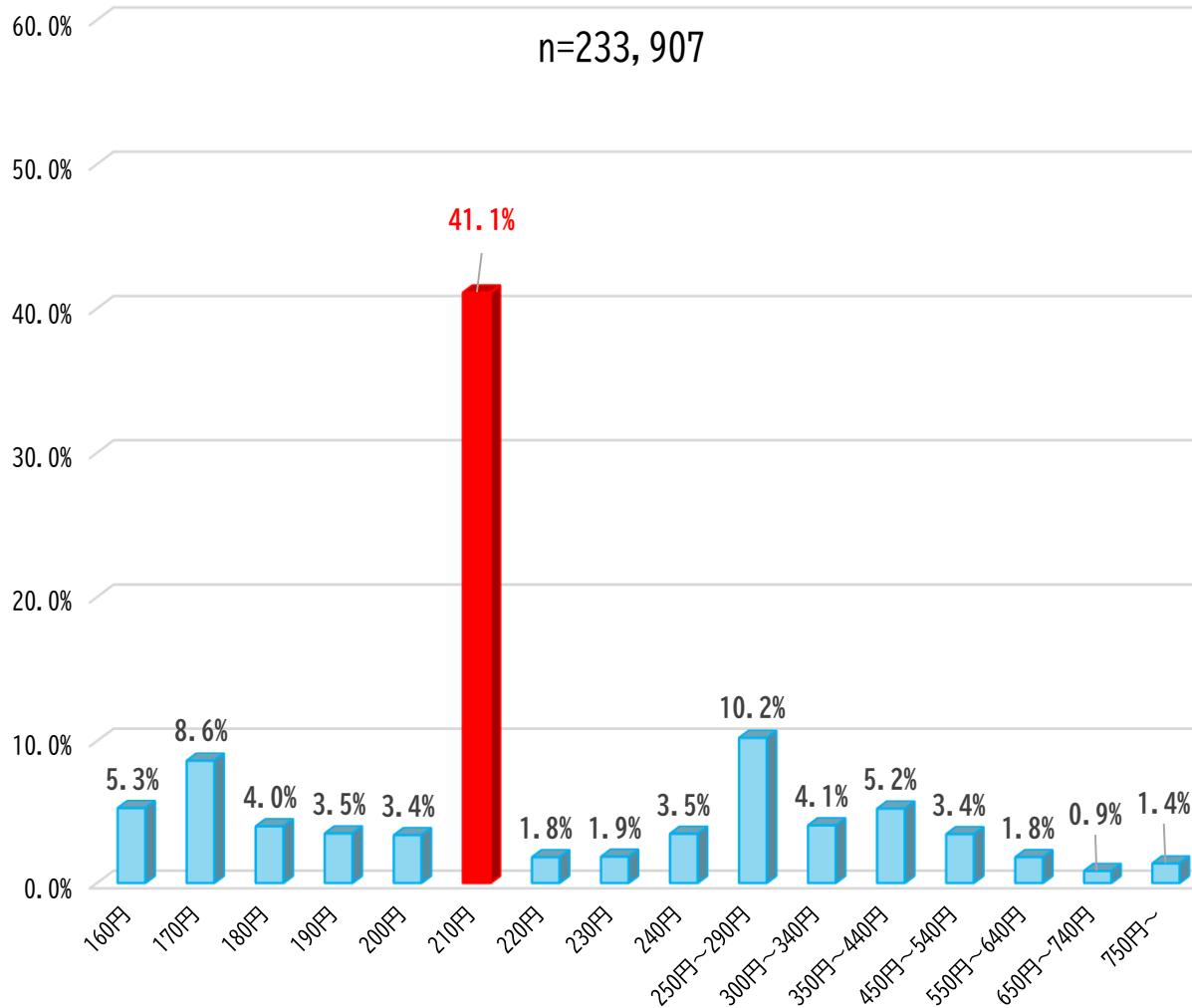
交通局同様、210円区間の利用が最も多いが
中心部と郊外部を結ぶ放射路線のため、運賃分布は分散している



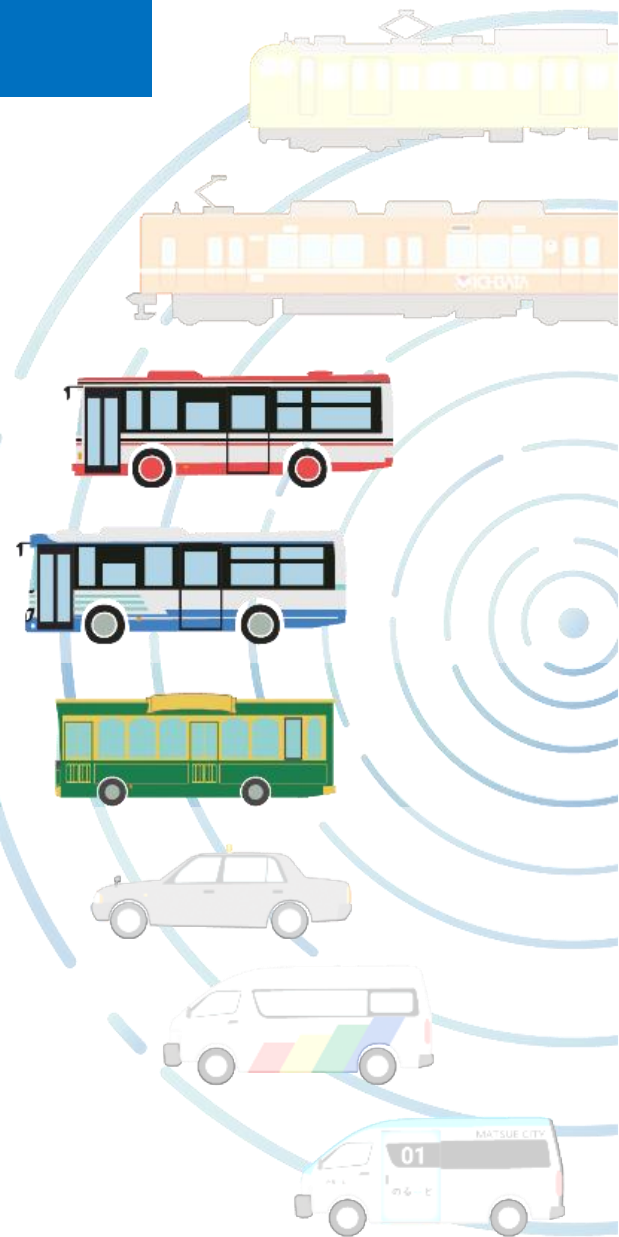
『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】 2社局を合算した運賃分布

2社局を合算した運賃分布(%) ～令和6年11月～



運賃	交通局	一畑バス	割合
160円	3.9%	7.7%	5.3%
170円	8.0%	9.7%	8.6%
180円	2.0%	7.6%	4.0%
190円	3.8%	2.9%	3.5%
200円	3.7%	2.8%	3.4%
210円	56.1%	14.1%	41.1%
220円	2.1%	1.3%	1.8%
230円	1.8%	2.0%	1.9%
240円	4.0%	2.6%	3.5%
250円～290円	9.1%	12.2%	10.2%
300円～340円	2.6%	6.7%	4.1%
350円～440円	1.3%	12.3%	5.2%
450円～540円	0.4%	8.9%	3.4%
550円～640円	0.4%	4.4%	1.8%
650円～740円	0.8%	1.0%	0.9%
750円～	0.0%	3.9%	1.4%



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について



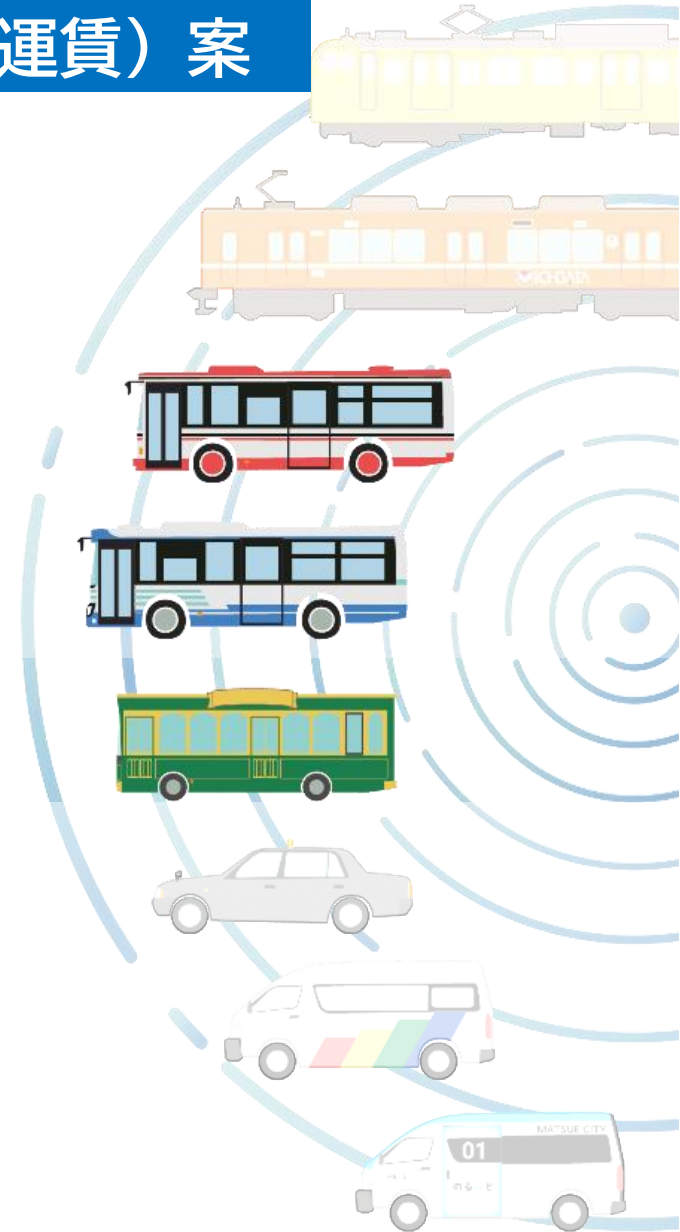
■ゾーン制運賃の考え方 —同一ゾーンの運賃設定（＝初乗り運賃）案

【案１】

- ・安全で持続可能な運行を行うため、**今後の支出増（人件費、物価高）を含んで見込む**

【案２】

- ・**現状の改善に主眼**をおき、**今後の支出増（人件費、物価高）は公費**で賄う

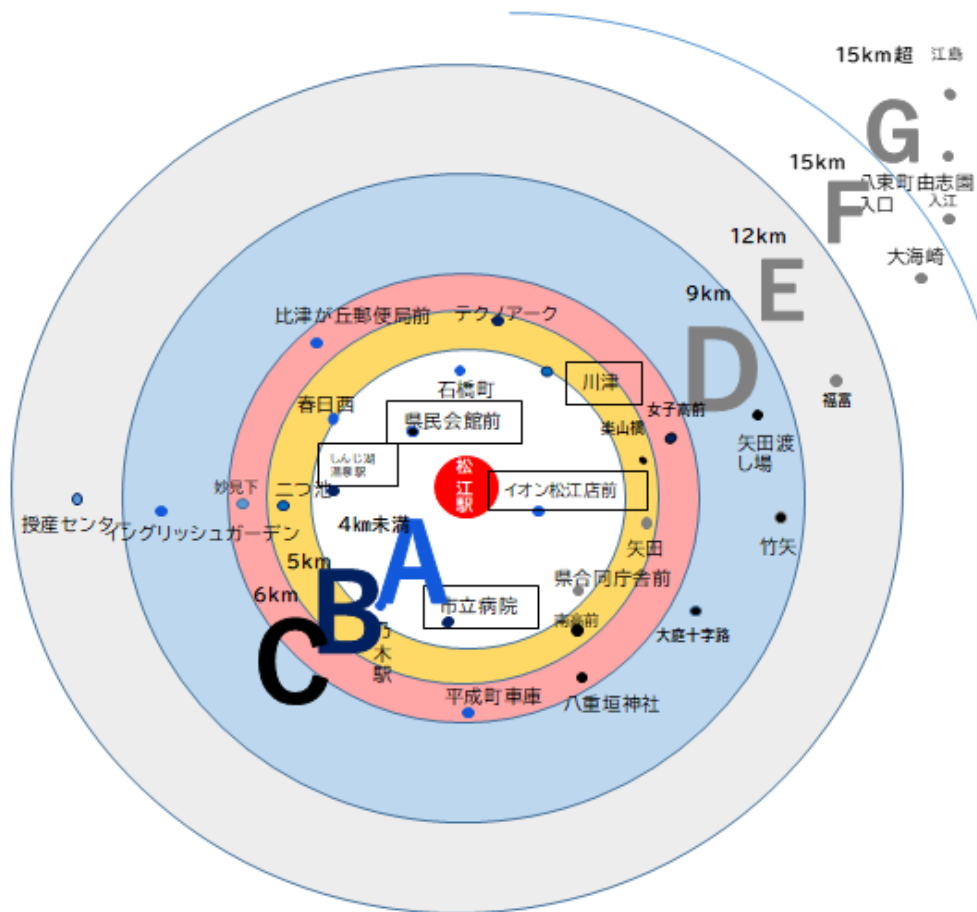


『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

■ゾーン制運賃シミュレーション①

【案1】
今後の支出増（人件費、物価高）を含んで見込んだ場合

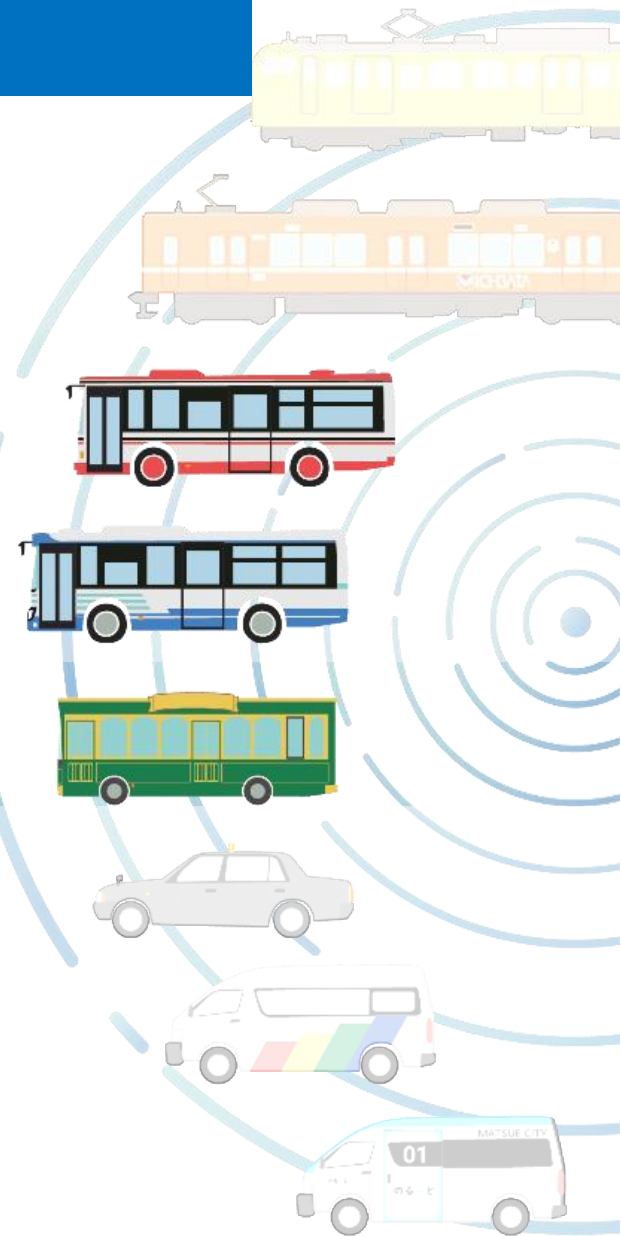
初乗り300円



乗車区間ごとの運賃(初乗り300円)							
	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	Eゾーン	Fゾーン	Gゾーン
	300円	350円	400円	500円	600円	700円	800円
ゾーン内	300円	300円	300円	300円	300円	300円	300円
ゾーン跨ぎ	500円					350円	
	350円	600円					
	400円				350円		
	700円						
	800円						

(参考) 運賃現改比較

松江駅ー県民会館前	300円 (現行比+130円)
松江駅ー川津	300円 (現行比 + 90円)
松江駅ー松江しんじ湖温泉駅	300円 (現行比 + 90円)
松江駅ー竹矢	500円 (現行比+170円)
松江駅ー江島	800円 (現行比+100円)

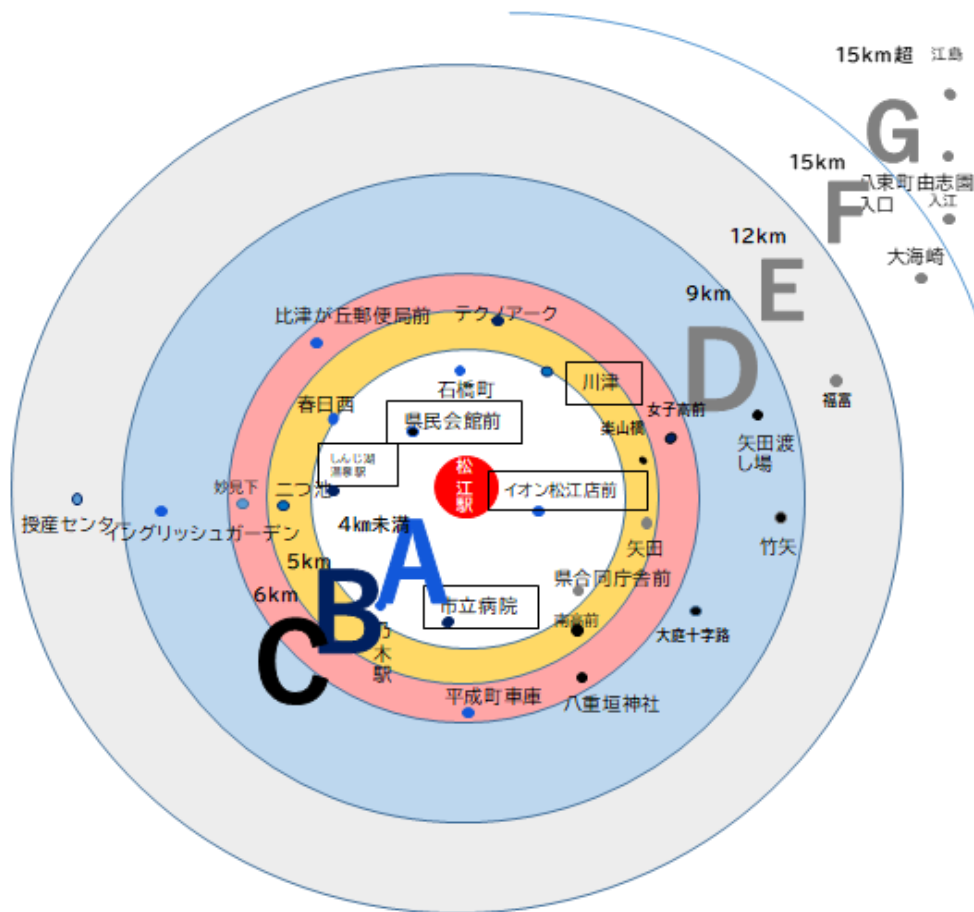


『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

■ゾーン制運賃シミュレーション②

【案2】
現状の改善に主眼をおいた場合

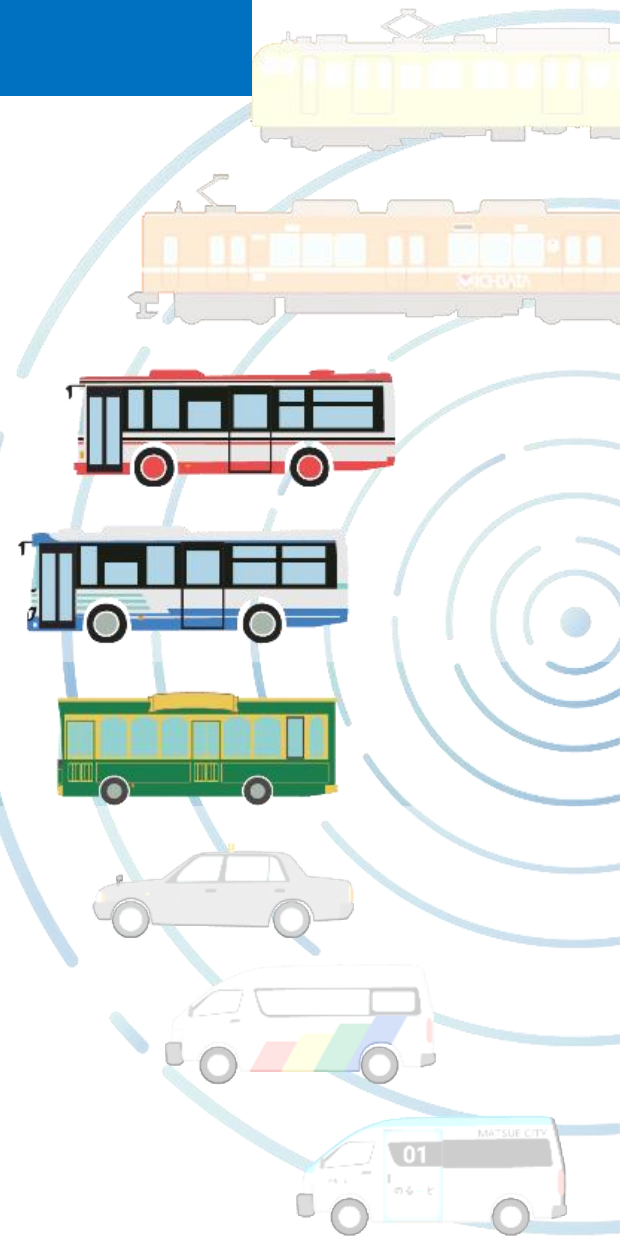
初乗り250円



乗車区間ごとの運賃(初乗り250円)						
Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	Eゾーン	Fゾーン	Gゾーン
250円	300円	350円	450円	550円	650円	750円
ゾーン内	250円	250円	250円	250円	250円	250円
ゾーン跨ぎ	450円					300円
	300円	550円				
	350円			300円		
	650円					
	750円					

(参考) 運賃現改比較

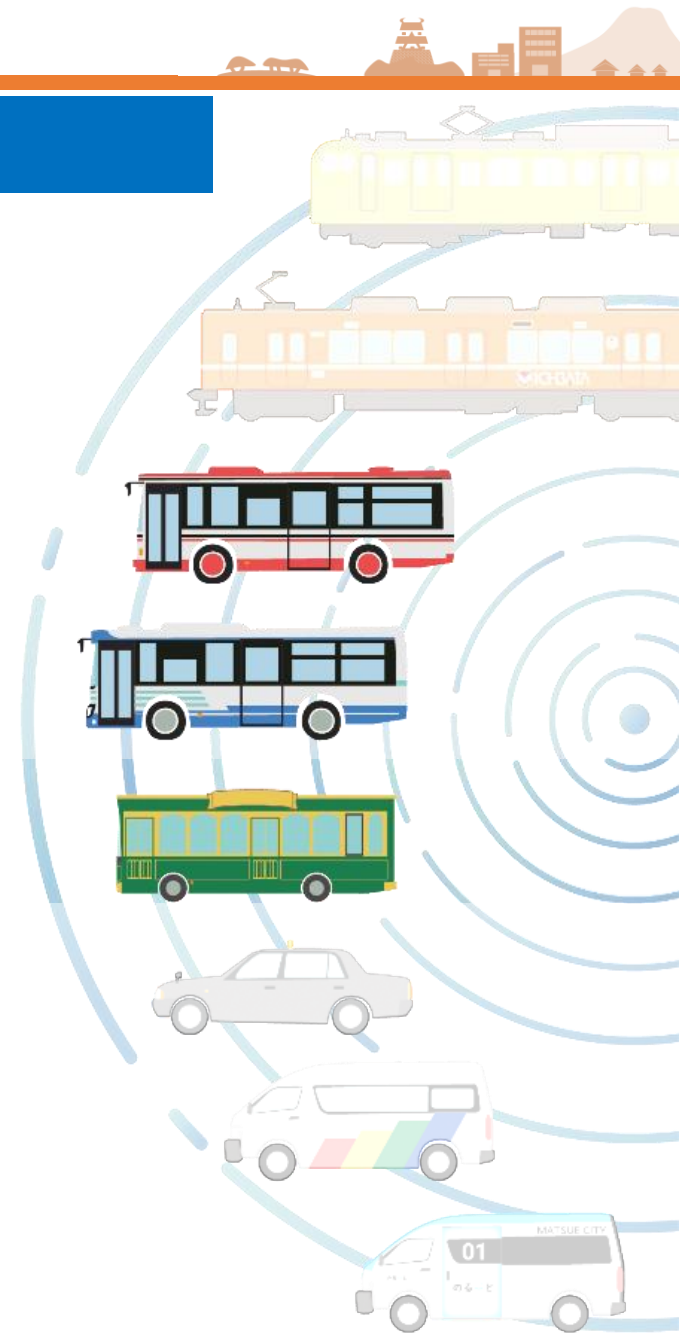
松江駅ー県民会館前	250円 (現行比 +80円)
松江駅ー川津	250円 (現行比 +40円)
松江駅ー松江しんじ湖温泉駅	250円 (現行比 +40円)
松江駅ー竹矢	450円 (現行比 +120円)
松江駅ー江島	750円 (現行比 +50円)



『運賃改定』による運行体制の確保・強化について

【参考】他公営バスの運賃改定状況（令和5～6年度）

都市名	旧運賃	新運賃	
	制度	年月日	制度
徳島市	最低130円 均一制210円	2024年6月3日	均一制250円
伊丹市	均一制210円	2024年11月29日	均一制230円
鹿児島市	最低120円 1区 190円 2区 220円 3区 250円	2024年6月3日	均一制230円
八戸市	最低170円上限320円 3.1km以下 170円 3.1～4.4km 220円 4.5～5.8km 270円 5.9km以上 320円 協議運賃以外の路線	2024年9月5日	最低190円上限370円 3.1km以下 190円 3.1～4.4km 250円 4.5～5.8km 310円 5.9km以上 370円 協議運賃以外の路線
神戸市	最低170円 均一制210円	2025年7月3日	最低190円 均一制230円
松江市	最低160円 均一制210円 等	未定	対キロ区間制（上限認可）は廃止 地帯制（7ゾーン） Aゾーン 250円or300円 ～ Gゾーン 750円or800円



『サービス向上施策』による利便性向上

■具体的な施策案

・交通局・一畑バス「通学フリー共通定期」

- ＊金額式定期券より安価で、2社局の路線バスが使える
通学フリー定期券を販売
(市は子育て支援策として、バス事業者の損分支援を検討)



◀現行の交通局チラシ

・バス定期券のWEB購入システム

- ＊定期券をWEBでも購入できるようになり、利便性が向上
- ＊バス事業者の窓口負担の軽減 等



第1弾に向けた今後のスケジュール（案）

7月28日（月） 松江市公共交通利用促進市民会議「公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム」にて説明

9月末 地域公共交通利便増進実施計画素案作成（以降、市民会議にて説明及び意見募集開始）
共同運行（共同経営）計画素案作成（以降、市民会議にて説明及び意見募集開始）

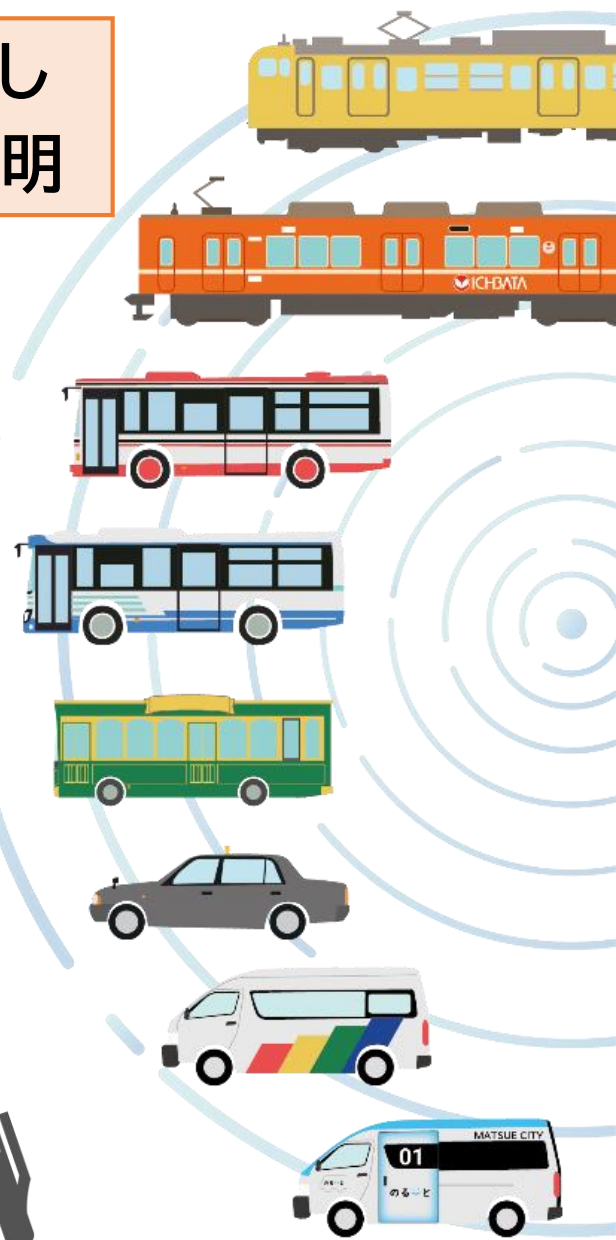
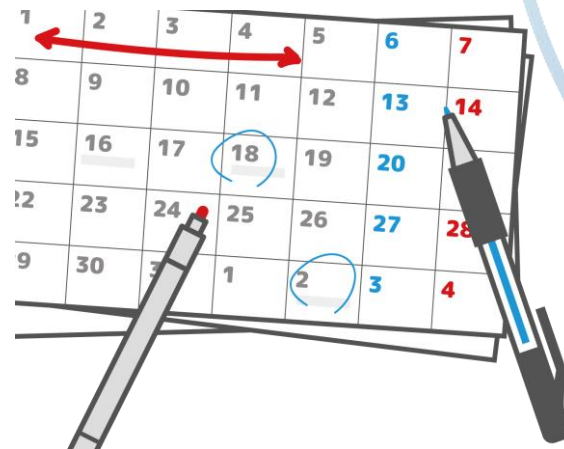
11月 運賃協議会
市民会議にて「地域公共交通利便増進実施計画」等の承認、国土交通省への許認可申請

2月 運賃届出等

3月中旬 国土交通省の許認可に基づき新運賃による定期券販売開始

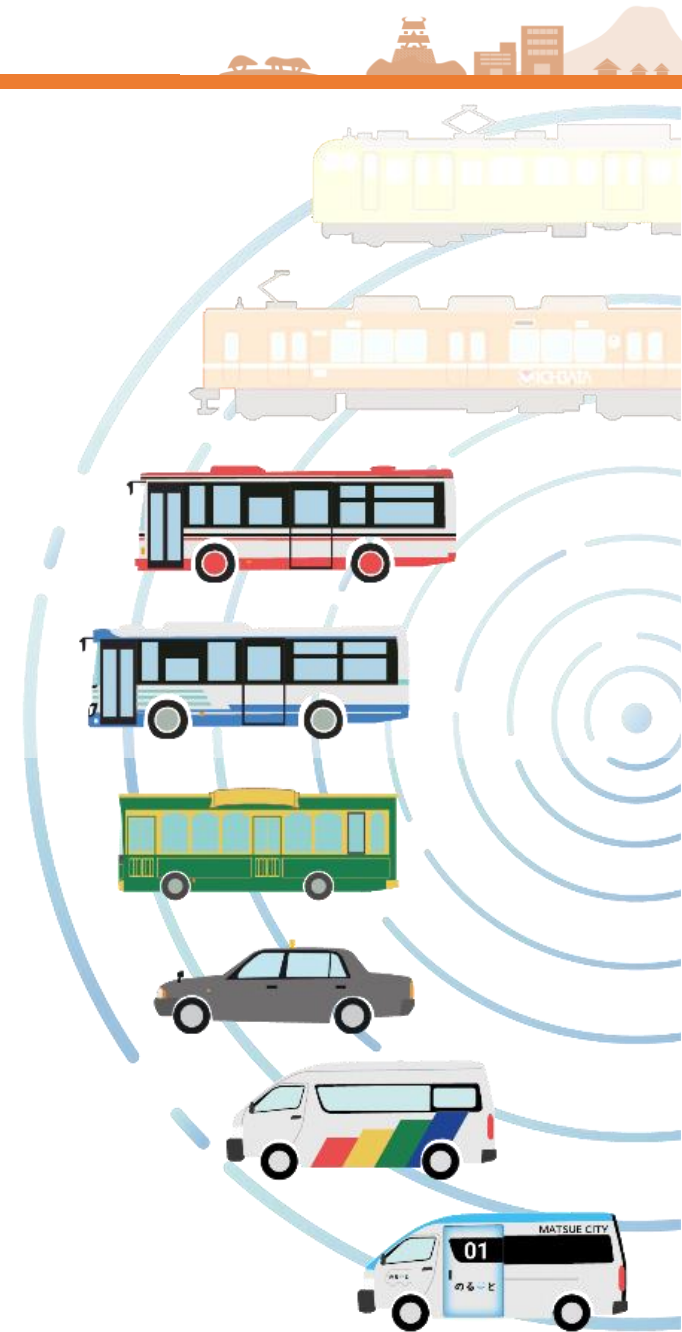
4月1日 新運賃・新ダイヤでの運行スタート

※交通局は上記のほかに条例等の改正がある



3. ■ その他

—自動運転とライドシェア—





DX・GXによる持続可能な公共交通基盤の構築

～自動運転実証事業費～
(総合交通体系推進事業費)



事業費：136万円

本市とソフトバンクとの連携により、総務省による自動運転バス実証事業を行う。自動運転バスに関する市民理解が深まるよう普及啓発を図る。

○自動運転バス導入のねらい

① 将来的な運転士不足対策

② おでかけ需要の創出

③ まちの魅力向上 (DX・GX)

○自動運転バス実証事業の概要

総務省「地域社会DX推進パッケージ事業（自動運転レベル4検証タイプ）」の実証団体に選定

- ・ 実証団体（コンソーシアム）：7団体
ソフトバンク、先進モビリティ、沖電気工業、日本信号、一畑バス、松江市交通局、松江市(協力機関)
- ・ 総務省実証団体（自治体）：全国で10団体
- ・ 実証実験・試乗会：10月～12月予定
- ・ 実施予定場所：JR松江駅～テクノアークしまね

○本市独自の取組み

- ・ 自動運転バスのイメージ動画等制作 136万円

本市自動運転バス導入のユニークネス

Point
1

中心市街地を通る
幹線道路を走行

Point
2

冬季の降雪・積雪を
クリアする運行形態

Point
3

既存バス路線の自動
運転化をめざす



<自動運転バスイメージ>

(まちづくり部交通政策課)

「日本版ライドシェア」



○令和6年度に日本版ライドシェア実証事業の状況

- ・ 松江一畑交通、水都タクシーの2社が事業を活用。採用人数5名、運行実績34件（2/18～3/31）
- ・ 利用者にとっては待ち時間の短縮につながり、事業者にとって経営上の負担感はあるものの、運転手の見極めや技能習得の点で利点があり、職員採用の間口拡大にもつながる可能性もあり。

○ライドシェアの取組みを通じた運転手確保に対する支援

ライドシェアタクシー運転手確保対策支援事業 【事業費：180万円】

【対象事業者】

市内のタクシー運行事業者

※ライドシェアタクシーの運行許可を取得しているもの

【支給要件】

令和7年4月1日以降、ライドシェアタクシーに乗務する運転手を1年以上継続して雇用すること。

【補助額】

新規雇用者 1名あたり上限20万円を補助する。

なお、雇用したライドシェアドライバーが正規ドライバーとなった場合、「タクシー人材確保対策支援事業」補助金の併給も可とする。※県運転手育成支援事業対象外事業者に限る。

日本版ライドシェア （令和6年3月創設）

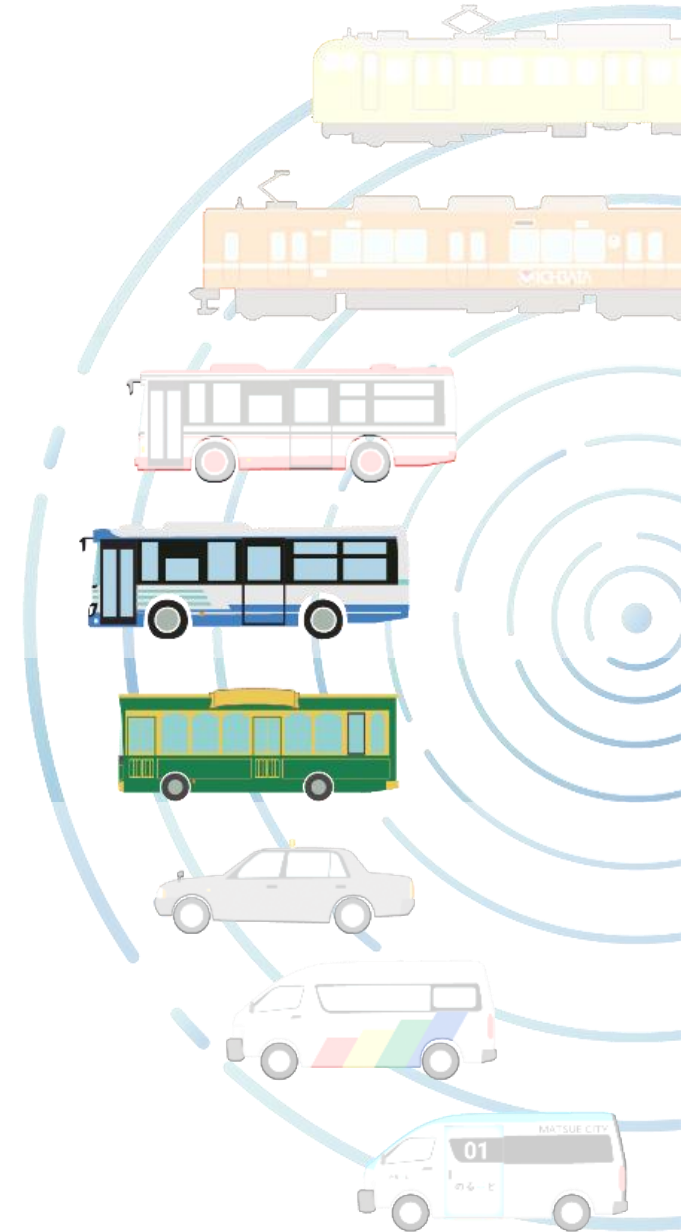
- 一般ドライバーがタクシー事業者の管理のもと乗客を有償で運ぶ仕組み。
- 松江市では3事業者が許可を取得し平日午前中に運行。利便性向上や運転手の育成・確保につながっている。



【R7年2月18日
ライドシェア出発式】

4. お知らせ

—交通局より—



『ぐるっと松江レイクライン』運行開始30周年記念キャンペーン



ICOCA

ICOCAチャージ分から運賃支払をされたお客様を対象に

市営バスに乗って**お得にポイ活**しよう！

WESTER ポイント

10倍獲得キャンペーン



キャンペーン実施期間

を実施します！

令和7年8月1日～令和7年8月31日

市営バスの全路線が対象です！

平日9:00～16:00および土日祝はすべての時間帯運行分



『ぐるっと松江レイクライン』運行開始30周年記念キャンペーン



注意事項

- ①WESTERポイントを獲得するには、**事前登録**が必要です。
- ②WESTERの登録はICOCAエリア内の駅の**自動券売機**または**web**にて利用登録が可能です。

P WESTER ポイントとは… JR西日本グループ共通ポイントサービスです。

この**夏**は

市営バスに乗って**お得にポイ活**しよう！



皆様のご乗車を
心よりお待ちしております！



『小泉八雲とセツが出会ったまち松江』のPR企画について

趣 旨

連続テレビ小説「ばけばけ」が放送開始となることを受けて、**バス停標識に「小泉八雲・セツ夫妻」のデザイン**を施し、市民や松江に訪れた方々に広くPRします。

設置場所

レイクライン路線周辺バス停 26箇所

- *バス停標識に「あげ、そげ、ばけ」ラッピングを施します。
- *設置に当たっては、市内バス停のクリーンアップに取り組む、「NPO法人プロジェクトゆうあい」と連携し、実施します。

実施時期

令和7年8月（準備が整い次第、速やかに実施）

【お問い合わせ先】

松江市交通局 運輸企画課

☎0852-60-1111



◀ホームページはコチラ

