

松江市地域公共交通計画 新旧対照表

変更箇所	変更後	変更前																										
計画書 p. 26	<div>第 1 章 現状と課題</div> <div>2. 公共交通の減少</div> <div>TOPIC 2024 年問題</div> <div>表：運転手不足を起因とする市内の減便・路線廃止状況</div> <table><tr><th>事業者</th><th>廃止・ 減便時期</th><th>対象路線</th></tr><tr><td rowspan="2">一畑バス</td><td>R5. 8. 14</td><td>八雲線、玉造線、<b>恵曇線</b>、<b>高専線</b>、万原線、大東線</td></tr><tr><td>R6. 9. 30</td><td>御津線、大東線、荒島線</td></tr><tr><td rowspan="2">松江市交通局</td><td>R5. 10. 1</td><td>病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線</td></tr><tr><td>R6. 4. 1</td><td>全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減</td></tr></table>	事業者	廃止・ 減便時期	対象路線	一畑バス	R5. 8. 14	八雲線、玉造線、 <b>恵曇線</b> 、 <b>高専線</b> 、万原線、大東線	R6. 9. 30	御津線、大東線、荒島線	松江市交通局	R5. 10. 1	病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線	R6. 4. 1	全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減	<div>第 1 章 現状と課題</div> <div>2. 公共交通の減少</div> <div>TOPIC 2024 年問題</div> <div>表：運転手不足を起因とする市内の減便・路線廃止状況</div> <table><tr><th>事業者</th><th>廃止・ 減便時期</th><th>対象路線</th></tr><tr><td rowspan="2">一畑バス</td><td>R5. 8. 14</td><td>八雲線、玉造線、恵曇・ <b>高専線</b>、万原線、大東線</td></tr><tr><td>R6. 9. 30</td><td>御津線、大東線、荒島線</td></tr><tr><td rowspan="2">松江市交通局</td><td>R5. 10. 1</td><td>病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線</td></tr><tr><td>R6. 4. 1</td><td>全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減</td></tr></table>	事業者	廃止・ 減便時期	対象路線	一畑バス	R5. 8. 14	八雲線、玉造線、恵曇・ <b>高専線</b> 、万原線、大東線	R6. 9. 30	御津線、大東線、荒島線	松江市交通局	R5. 10. 1	病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線	R6. 4. 1	全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減
事業者	廃止・ 減便時期	対象路線																										
一畑バス	R5. 8. 14	八雲線、玉造線、 <b>恵曇線</b> 、 <b>高専線</b> 、万原線、大東線																										
	R6. 9. 30	御津線、大東線、荒島線																										
松江市交通局	R5. 10. 1	病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線																										
	R6. 4. 1	全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減																										
事業者	廃止・ 減便時期	対象路線																										
一畑バス	R5. 8. 14	八雲線、玉造線、恵曇・ <b>高専線</b> 、万原線、大東線																										
	R6. 9. 30	御津線、大東線、荒島線																										
松江市交通局	R5. 10. 1	病院線、川津線、 レイクライン、八重垣線																										
	R6. 4. 1	全体で平日は 70 便減、 土日祝日は 26 便減																										
計画書 p. 35	<div>第 2 章 基本戦略</div> <div>3. 計画に位置付ける公共交通</div> <div>公共交通の拠点と交通結節点の位置付け</div> <table><tr><th>分類</th><th>位置付け</th><th>該当する場所</th></tr><tr><td>主要 交通結節点</td><td>交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所</td><td>松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）</td></tr><tr><td>交通結節点</td><td>鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所</td><td>乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） <b>県民会館前バス停</b>、川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス 停、恵曇連絡所バス停、鹿島支所、<b>マリンプラザ島根</b>、美保関ター ミナル、八束町中央バス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バ ス・松江市コミュニティバス）</td></tr><tr><td>地域拠点</td><td>旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア</td><td>鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺</td></tr></table>	分類	位置付け	該当する場所	主要 交通結節点	交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所	松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）	交通結節点	鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所	乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） <b>県民会館前バス停</b> 、川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス 停、恵曇連絡所バス停、鹿島支所、 <b>マリンプラザ島根</b> 、美保関ター ミナル、八束町中央バス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バ ス・松江市コミュニティバス）	地域拠点	旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア	鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺	<div>第 2 章 基本戦略</div> <div>3. 計画に位置付ける公共交通</div> <div>公共交通の拠点と交通結節点の位置付け</div> <table><tr><th>分類</th><th>位置付け</th><th>該当する場所</th></tr><tr><td>主要 交通結節点</td><td>交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所</td><td>松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）</td></tr><tr><td>交通結節点</td><td>鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所</td><td>乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） 川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス停、恵曇連絡所バス 停、鹿島支所、<b>マリンプラザ島根</b>、美保関ターミナル、八束町中央バ ス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バス・松江市コミュニ ティバス）</td></tr><tr><td>地域拠点</td><td>旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア</td><td>鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺</td></tr></table>	分類	位置付け	該当する場所	主要 交通結節点	交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所	松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）	交通結節点	鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所	乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） 川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス停、恵曇連絡所バス 停、鹿島支所、 <b>マリンプラザ島根</b> 、美保関ターミナル、八束町中央バ ス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バス・松江市コミュニ ティバス）	地域拠点	旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア	鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺		
分類	位置付け	該当する場所																										
主要 交通結節点	交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所	松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）																										
交通結節点	鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所	乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） <b>県民会館前バス停</b> 、川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス 停、恵曇連絡所バス停、鹿島支所、 <b>マリンプラザ島根</b> 、美保関ター ミナル、八束町中央バス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バ ス・松江市コミュニティバス）																										
地域拠点	旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア	鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺																										
分類	位置付け	該当する場所																										
主要 交通結節点	交通結節点のうち、鉄道と 結節し、複数の路線バスの 系統が乗り入れている箇所	松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）																										
交通結節点	鉄道、路線バス、コミュニ ティバスなど複数の移動 サービスの接続が行われる 乗り換え地点で、待合環境 が整備されている箇所	乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） 川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス停、恵曇連絡所バス 停、鹿島支所、 <b>マリンプラザ島根</b> 、美保関ターミナル、八束町中央バ ス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バス・松江市コミュニ ティバス）																										
地域拠点	旧松江市以外の 7 地域にお ける生活サービス機能など の中核となるエリア	鹿島、島根、美保関、八束、宍道、玉湯、八雲、東出雲の 各地域の支所周辺																										

変更箇所

計画書  
p. 38

変更後

第2章 基本戦略

3. 計画に位置付ける公共交通

⑤地域公共交通確保維持事業の補助対象路線

計画期間中において、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助対象となる見込みの路線は次の通りです。

これらの路線は、本市の市街地中心部と地域拠点を連絡し、通勤・通学、買い物、通院など日常生活における行動だけでなく、観光・ビジネスなどの様々な目的での移動を担う路線であるため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）を活用して運行を維持します。

路線名	起終点	区分	実施主体	補助活用	運行の態様
大東線※	一畑バス本社～大東駅	道路運送法第4条の許可（乗合）	一畑バス	地域間幹線系統補助	路線定期運行
マリンプラザ線※	一畑バス本社～マリンプラザ前				
御津線※	一畑バス本社～御津				
玉造線	一畑バス本社～玉造温泉				
万原線	一畑バス本社～美保関ターミナル				
恵曇線	一畑バス本社～恵曇				

※は令和6年9月までの補助対象

計画期間中に、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダ系統）の補助対象となる見込みの路線は次の通りです。

これらの路線は、地域の拠点である支所や公民館周辺の交通結節点と居住地を連絡する、地域の移動手段としての役割を担う路線であるため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助を活用して運行を行います。

路線名	起終点	区分	実施主体	補助活用	運行の態様
雲南市民バス・大東松江乃木線	大東駅前～乃木駅	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）	雲南市	地域内フィーダー系統補助	路線定期運行
御津コミュニティバス	県民会館前～御津	道路運送法第4条の許可（乗合）	運行委託先		

変更前

第2章 基本戦略

3. 計画に位置付ける公共交通

⑤地域公共交通確保維持事業の補助対象路線

令和6年度（バス補助年度：令和5年10月～令和6年9月）において、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助対象となる見込みの路線は次の通りです。

路線名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
大東線	一畑バス本社～大東駅	道路運送法第4条の許可（乗合）	路線定期運行	一畑バス	地域間幹線系統補助
マリンプラザ線	一畑バス本社～マリンプラザ前				
御津線	一畑バス本社～御津				
玉造線	一畑バス本社～玉造温泉				
万原線	一畑バス本社～美保関ターミナル				

また、令和7年度（バス補助年度：令和6年10月～令和7年9月）以降において、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助の活用を検討する路線は次の通りです。

路線名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
玉造線	一畑バス本社～玉造温泉	道路運送法第4条の許可（乗合）	路線定期運行	一畑バス	地域間幹線系統補助
万原線	一畑バス本社～美保関ターミナル				
恵曇線	一畑バス本社～恵曇				

また、令和7年度（バス補助年度：令和6年10月～令和7年9月）以降において、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助の活用を検討する路線は次の通りです。

路線名・系統名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
雲南市民バス・大東松江乃木線	大東駅前～乃木駅	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）	路線定期運行	雲南市	地域内フィーダー系統補助
御津コミュニティバス	県民会館前～御津	道路運送法第4条の許可（乗合）	路線定期運行	あいかタクシー	地域内フィーダー系統補助

変更箇所	変更後	変更前
計画書 pp. 42-54	<div>第3章 施策・事業</div> <div><div>施策2 幹線の維持・確保</div><div><div>事業のねらい</div><div>市民のほか観光客などの来訪者が、市街地や市街地中心部と地域拠点との間を公共交通で便利に移動できるよう、市内の交通ネットワークの軸となる「幹線」の維持・確保を図ります。</div><div><div>11</div><div>17</div></div></div><div><div>■ 幹線の維持・確保</div><div><div>利便増進事業</div></div><div>市街地中心部の路線バス重複区間における運行便数の調整</div><div>市街地中心部における路線バスの複数の系統が重複する区間（川津～古志原など）について、次便までの待ち時間ができるだけ均等になるよう、運行便数の調整を行います。</div></div><div>※以下の■事業も同様に「利便増進事業」に位置付け</div><div><div>基本戦略①</div><div><div>施策2</div><div><div>■幹線の維持・確保</div><div>■乗り継ぎ利便性の確保</div></div></div><div><div>施策3</div><div><div>■市街地以外の移動サービスの確保</div><div>■他分野や市民との連携による移動サービスの確保</div></div></div><div><div>施策4</div><div><div>■市街地中心部の回遊性向上や、郊外住宅地の移動利便性向上に資する新たなモビリティの導入</div></div></div><div><div>施策5</div><div><div>■路線バスの運賃制度の見直し</div><div>■複数の交通サービスに関わる運賃体系の検討</div><div>■運賃割引制度の導入・運用</div></div></div><div><div>基本戦略②</div><div><div>施策1</div><div><div>■わかりやすく使いやすい交通案内・乗り継ぎ情報の提供</div></div></div><div><div>基本戦略③</div><div><div>施策1</div><div><div>■交通結節点における機能整備・向上</div></div></div><div><div>施策2</div><div><div>■待合環境・走行環境の充実・改善</div><div>■案内表示の改善</div><div>■決済手段の多様化</div><div>■バリアフリー化の推進</div><div>■車両などの設備更新</div></div></div></div></div><div><div>第3章 施策・事業</div><div><div>施策2 幹線の維持・確保</div><div><div>事業のねらい</div><div>市民のほか観光客などの来訪者が、市街地や市街地中心部と地域拠点との間を公共交通で便利に移動できるよう、市内の交通ネットワークの軸となる「幹線」の維持・確保を図ります。</div><div><div>11</div><div>17</div></div></div><div><div>■ 幹線の維持・確保</div><div><div></div></div><div>市街地中心部の路線バス重複区間における運行便数の調整</div><div>市街地中心部における路線バスの複数の系統が重複する区間（川津～古志原など）について、次便までの待ち時間ができるだけ均等になるよう、運行便数の調整を行います。</div></div></div></div></div></div>	

変更箇所	変更後	変更前
計画書 p. 44	<p>第3章 施策・事業</p> <div> <p><b>施策4</b> 新たなモビリティや技術の導入・検討</p> <p>事業のねらい 利用者一人ひとりの移動ニーズに効率的に対応するためには、AI や自動運転などの新技術を活用して、最適な移動サービスと組み合わせる必要があります。このため、新たなモビリティ運行や自動運転の導入の検討に取り組みます。</p> <p>9 自動運転サービス 11 自動運転サービス</p> <p>■ 自動運転の導入検討</p> <p>自動運転移動サービスについて、市内交通事業者や関係行政機関と連携し、実証実験に取り組み、検証を重ねながら早期の社会実装をめざします。</p> </div>	<p>第3章 施策・事業</p> <div> <p><b>施策4</b> 新たなモビリティや技術の導入・検討</p> <p>事業のねらい 利用者一人ひとりの移動ニーズに効率的に対応するためには、AI や自動運転などの新技術を活用して、最適な移動サービスと組み合わせる必要があります。このため、新たなモビリティ運行や自動運転の導入の検討に取り組みます。</p> <p>9 自動運転サービス 11 自動運転サービス</p> <p>■ 自動運転の導入検討</p> <p>自動運転の導入に向け、技術動向や関連法の整備状況、他市町村における導入事例の情報収集・整理を行い、導入に向けた問題点や課題を整理します。</p> </div>
計画書 p. 45	<p>第3章 施策・事業</p> <div> <p><b>施策5</b> 旅客需要を創出する運賃体系の整備</p> <p>事業のねらい 利用者の利便性を高めるとともに、普段は公共交通を利用しない人のお出かけ需要を創出し、まちのにぎわいや市民の健康増進につなげるため、運賃体系をわかりやすく使いやすくします。</p> <p>11 市街地ゾーン均一運賃 17 対キロ区間運賃</p> <p>■ 路線バスの運賃制度の見直し <b>利便増進事業</b></p> <p>わかりやすくシンプルな運賃体系となるよう、現行の運賃制度（対キロ区間制・均一制）の採算性を検証したうえで、<b>市街地ゾーン均一運賃、対キロ区間運賃</b>の導入を行います。</p> <p> <b>市街地ゾーン均一運賃、対キロ区間運賃</b> 市街地ゾーン均一運賃は、松江駅を中心とする市街地ゾーンを設定し、そのゾーン内の運賃を均一とするもの、対キロ区間運賃は、乗車距離で運賃が変動するもので、運賃区界となるバス停を越えるなど、一定距離ごとに運賃が上がる運賃制度をいいます。</p> </div>	<p>第3章 施策・事業</p> <div> <p><b>施策5</b> 旅客需要を創出する運賃体系の整備</p> <p>事業のねらい 利用者の利便性を高めるとともに、普段は公共交通を利用しない人のお出かけ需要を創出し、まちのにぎわいや市民の健康増進につなげるため、運賃体系をわかりやすく使いやすくします。</p> <p>11 市街地ゾーン均一運賃 17 対キロ区間運賃</p> <p>■ 路線バスの運賃制度の見直し</p> <p>わかりやすくシンプルな運賃体系となるよう、現行の運賃制度（対キロ区間制・均一制）の採算性を検証したうえで、<b>ゾーン制（地帯制）</b>の導入に向けた検討を行います。</p> <p> <b>ゾーン制（地帯制）運賃</b> 路線網を複数のゾーン（地帯）で区切り、それをまたぐことで運賃が加算される運賃制度のことをいいます。</p> </div>



変更箇所	変更後	変更前																																																																																																
計画書 p. 62	<div>第 4 章 計画の目標と達成状況の評価</div> <div>1. 計画の目標と評価指標</div> <div>目標 1 公共交通の持続性を向上する</div> <table><tr><td>目標 1</td><td colspan="3">公共交通の持続性を向上する</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>R1 年度</td><td>R3 年度</td></tr><tr><td>74%</td><td>67%</td><td>74%以上</td><td>路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が84%、令和3年度が76%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が74%、令和3年度が67%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>H30 年度</td><td>R4 年度</td></tr><tr><td>2,163 円/人</td><td>4,237 円/人</td><td>4,000 円/人以内</td><td>人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出 ※算出期間は、松江市交通局は 4 月～3 月、一畑バスは 10 月～9 月</td></tr></table>	目標 1	公共交通の持続性を向上する			評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。				評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	R1 年度	R3 年度	74%	67%	74%以上	路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が84%、令和3年度が76%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が74%、令和3年度が67%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。	算出方法		路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く		評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。				評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	H30 年度	R4 年度	2,163 円/人	4,237 円/人	4,000 円/人以内	人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。	算出方法		（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出 ※算出期間は、松江市交通局は 4 月～3 月、一畑バスは 10 月～9 月		<div>第 4 章 計画の目標と達成状況の評価</div> <div>1. 計画の目標と評価指標</div> <div>目標 1 公共交通の持続性を向上する</div> <table><tr><td>目標 1</td><td colspan="3">公共交通の持続性を向上する</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>R1 年度</td><td>R3 年度</td></tr><tr><td>78%</td><td>76%</td><td>78%以上</td><td>路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が88%、令和3年度が86%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が78%、令和3年度が76%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>H30 年度</td><td>R4 年度</td></tr><tr><td>1,724 円/人</td><td>3,947 円/人</td><td>4,000 円/人以内</td><td>人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出</td></tr></table>	目標 1	公共交通の持続性を向上する			評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。				評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	R1 年度	R3 年度	78%	76%	78%以上	路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が88%、令和3年度が86%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が78%、令和3年度が76%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。	算出方法		路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く		評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。				評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	H30 年度	R4 年度	1,724 円/人	3,947 円/人	4,000 円/人以内	人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。	算出方法		（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出	
目標 1	公共交通の持続性を向上する																																																																																																	
評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。																																																																																																		
評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																																																																
現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																																																															
R1 年度	R3 年度																																																																																																	
74%	67%	74%以上	路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が84%、令和3年度が76%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が74%、令和3年度が67%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。																																																																																															
算出方法		路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く																																																																																																
評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。																																																																																																		
評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																																																																
現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																																																															
H30 年度	R4 年度																																																																																																	
2,163 円/人	4,237 円/人	4,000 円/人以内	人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。																																																																																															
算出方法		（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出 ※算出期間は、松江市交通局は 4 月～3 月、一畑バスは 10 月～9 月																																																																																																
目標 1	公共交通の持続性を向上する																																																																																																	
評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) データに基づきサービスの見直しを継続的にを行い、利用促進や新たな需要開拓により、公共交通の持続性を高めていく必要があるため、路線バスとコミュニティバス・AI デマンドバスの収支率を評価指標とする。																																																																																																		
評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																																																																
現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																																																															
R1 年度	R3 年度																																																																																																	
78%	76%	78%以上	路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が88%、令和3年度が86%である。また、コミュニティバスの収支率は令和元年度が13%、令和3年度が10%で、路線バスとコミュニティバスを合算すると令和元年度が78%、令和3年度が76%となる。 収支率の低い路線・地域について運行内容の改善を行い、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、令和元年度の実績値以上を目標とする。																																																																																															
算出方法		路線バスは、補助を受けている事業者（松江市交通局※と一畑バス）の経常費用と経常収入、コミュニティバス・AI デマンドバスは運賃収入と事業費計を用いて算出 ※松江市交通局は、レイクラインを含み貸切は除く																																																																																																
評価指標② 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額 (選定理由) 人口減少が見込まれる中、公共交通の運行の維持に必要な額を市民一人あたりの負担額として設定する。																																																																																																		
評価対象		路線バス（一畑バス・松江市交通局）・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																																																																
現状値 ※路線バスはバス補助年度、コミュニティバスは年度		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																																																															
H30 年度	R4 年度																																																																																																	
1,724 円/人	3,947 円/人	4,000 円/人以内	人口減少が見込まれる中、公共交通のサービス水準が現状と変わらない場合は、一人あたりの公的資金投入額は増加すると見込まれる。適材適所の交通サービスにより効率化を図るとともに、利用促進や新たな需要開拓を行うことで、一人あたりの公的資金投入額の増加を抑制することを目標とする。																																																																																															
算出方法		（路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額の合計額）÷各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口により算出																																																																																																

変更箇所	変更後	変更前																																																				
p. 63	<div>第 4 章 計画の目標と達成状況の評価</div> <div>1. 計画の目標と評価指標</div> <div>目標 2 市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する</div> <table><tr><td>目標 2</td><td colspan="3">市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>H30 年度</td><td>R4 年度</td></tr><tr><td>7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む</td><td>6,589 千人</td><td>7,868 千人以上</td><td>利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.19 倍）を目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">各年度の利用者数の合算値</td></tr></table>	目標 2	市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する			評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。				評価対象		鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	H30 年度	R4 年度	7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む	6,589 千人	7,868 千人以上	利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.19 倍）を目標とする。	算出方法		各年度の利用者数の合算値		<div>第 4 章 計画の目標と達成状況の評価</div> <div>1. 計画の目標と評価指標</div> <div>目標 2 市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する</div> <table><tr><td>目標 2</td><td colspan="3">市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する</td></tr><tr><td colspan="4">評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">評価対象</td><td colspan="2">鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス</td></tr><tr><td colspan="2">現状値</td><td>R10 年度 目標値 (毎年度検証)</td><td rowspan="2">目標値の考え方</td></tr><tr><td>H30 年度</td><td>R4 年度</td></tr><tr><td>7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む</td><td>6,688 千人</td><td>7,868 千人以上</td><td>利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.18 倍）を目標とする。</td></tr><tr><td colspan="2">算出方法</td><td colspan="2">各年度の利用者数の合算値</td></tr></table>	目標 2	市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する			評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。				評価対象		鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス		現状値		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	H30 年度	R4 年度	7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む	6,688 千人	7,868 千人以上	利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.18 倍）を目標とする。	算出方法		各年度の利用者数の合算値	
目標 2	市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する																																																					
評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。																																																						
評価対象		鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																				
現状値		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																			
H30 年度	R4 年度																																																					
7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む	6,589 千人	7,868 千人以上	利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.19 倍）を目標とする。																																																			
算出方法		各年度の利用者数の合算値																																																				
目標 2	市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する																																																					
評価指標① 公共交通の利用者数 (選定理由) 市民の日常生活を支えることができるよう、公共交通サービスをわかりやすく・使いやすく改善し、利便性を高めて利用者数の回復を図るため、公共交通の利用者数を評価指標とする。																																																						
評価対象		鉄道・路線バス・コミュニティバス・AI デマンドバス																																																				
現状値		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方																																																			
H30 年度	R4 年度																																																					
7,868 千人 ※日ノ丸バスを含む	6,688 千人	7,868 千人以上	利用促進や新たな需要開拓により、平成 30 年度の実績を上回ること（令和 4 年度の 1.18 倍）を目標とする。																																																			
算出方法		各年度の利用者数の合算値																																																				
p. 71	<div>裏表紙 奥付</div> <div>松江市地域公共交通計画 発行・松江市交通政策課 (松江市公共交通利用促進市民会議事務局) 〒690-8540 松江市末次町 86 番地 電子メール kotsu@city.matsue.lg.jp</div> <div>令和 6 年 3 月策定 令和 6 年 6 月改定 令和 7 年 12 月改定</div>	<div>裏表紙 奥付</div> <div>松江市地域公共交通計画 発行・松江市交通政策課 (松江市公共交通利用促進市民会議事務局) 〒690-8540 松江市末次町 86 番地 電子メール kotsu@city.matsue.lg.jp</div>																																																				