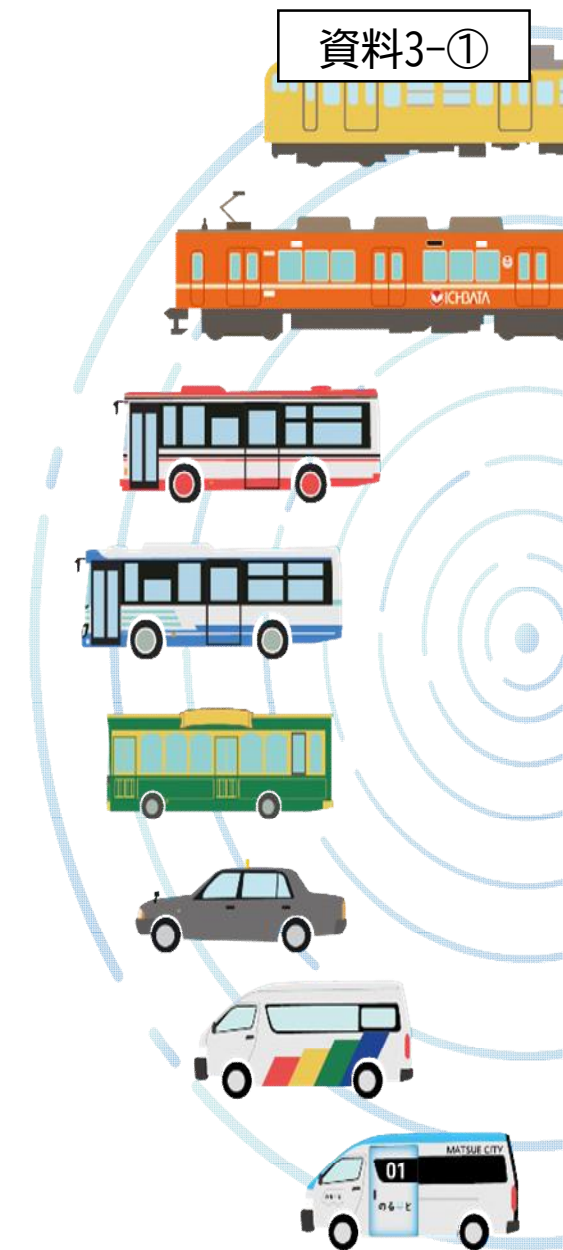


資料3-①

「松江市地域公共交通利便増進実施計画」 (案)

松江市公共交通利用促進市民会議
(事務局:松江市交通政策課)



第1章 計画概要

⇒計画書 P.1～2参照

■計画の目的

松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」（令和4年3月策定）では、将来にわたって生活に必要なサービスを維持し、本市全体を持続可能なまちとするため、市域内のバランスの取れた発展と、市街地や集落などの既存コミュニティを公共交通などで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成をめざしています。

「松江市地域公共交通利便増進実施計画」は、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）（令和6年3月策定）」に定める施策・事業について、具体的な事業内容を定めるものです。

■計画の位置づけ

本計画は「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」に定める4つの基本戦略と施策のうち、具体的な取組内容を定める実施計画として位置づけます。

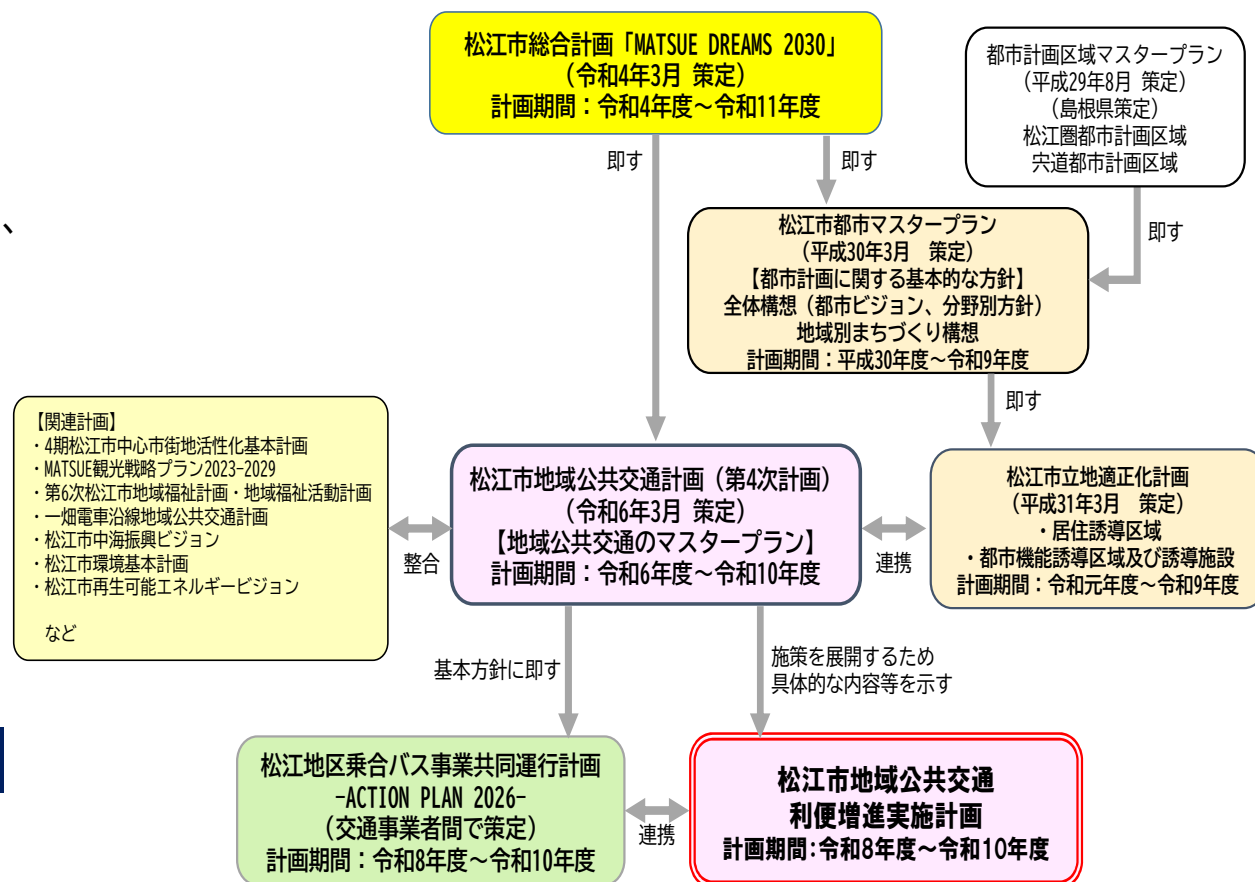
本計画は交通事業者が策定する「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」と連携して進めるものです。

■実施区域

松江市全域

■実施予定期間

令和8年4月から令和11年3月までの3年間



2-1 事業の方向性

利便増進事業の全体像

本計画に定める松江市地域公共交通利便増進事業は、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」に定めた37の事業のうち、15の事業を対象として、「事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編」「事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業」「事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善」に分類し、重点的に事業を進めます。

地域公共交通利便増進事業 3つの分類

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

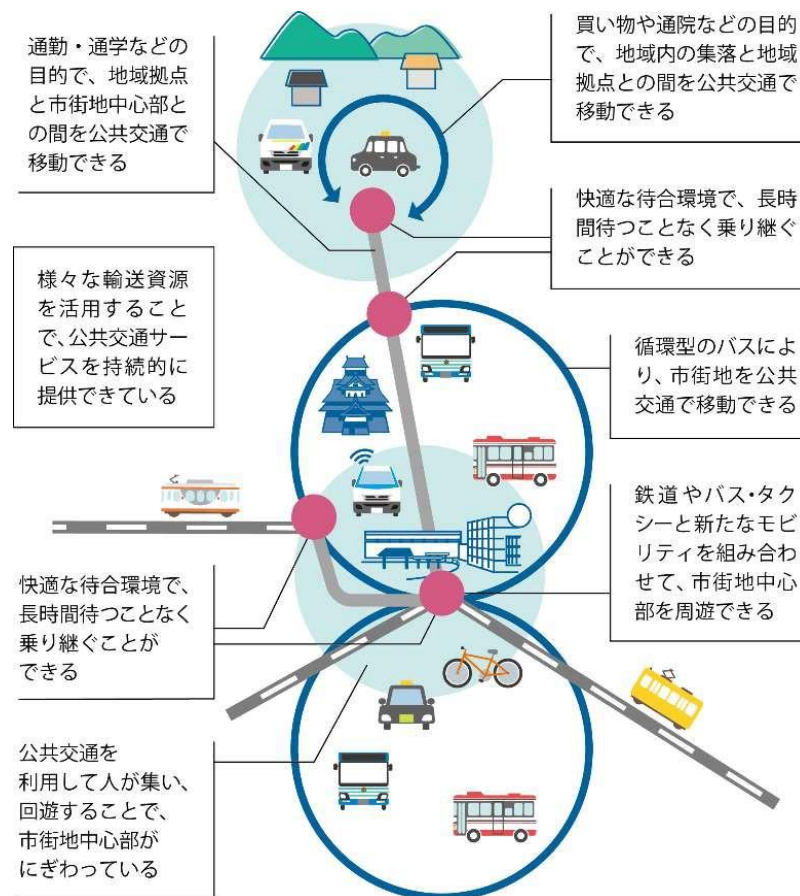
- 市内の交通ネットワークの軸となる「幹線」の維持・確保のため、**路線バスの再編**を行います。
- 支線においては、利用状況に応じて路線の再編のほか、**コミュニティバスへの転換**を行います。

事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

- 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**を行います。
- 中心市街地における路線バスの複数の系統が重複する区間について、**等間隔ダイヤでの運行**を行います。

事業Ⅲ：路線再編と併せて実施する利用環境の改善

- 快適な環境でバスを待つことができるよう、バス停の利用状況に応じて、**上屋・ベンチなどの整備・更新**を行います。



「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」より

2-1 事業の方向性

※「松江地域乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」に詳述

事業	概要	具体的取組
事業Ⅰ 幹線・支線の維持・ 確保に資する路線再 編	I-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実	川津バス停を拠点としたハブ&スポーク型の機能充実
	I-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編 ※	松江市交通局と一畑バスの共同運行
	I-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境の整備	交通結節点における乗り継ぎ環境の整備
	I-④ 路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更	「マリンプラザ線（一畑バス）」を「島根コミュニティバス」へ置き換え 「御津コミュニティバス」を県民会館前まで延伸
	I-⑤ コミュニティバスの需要に応じた運行形態の変更	「東出雲コミュニティバス」での定時定路線+デマンドによる複合型運行
事業Ⅱ 運賃及び運行時刻の 設定など、運送条件 の改善を図る事業	Ⅱ-① 市街地ゾーン均一運賃の導入 ※	市街地ゾーン均一運賃の導入
	Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整 ※	川津～鼻曲間での等間隔ダイヤの導入
	Ⅱ-③ 路線バスにおける通学フリー共通定期の導入・運用	通学フリー共通定期の導入
事業Ⅲ 路線再編または運送 条件の改善と併せて 実施する利用環境の 改善	Ⅲ-① バス停上屋の機能向上	バス停上屋等の機能向上



2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒計画書 P.8～9参照

事業Ⅰ-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実

■ 川津バス停を拠点としたハブ&スポーク型の機能充実

「川津バス停」は、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」で複数の移動サービスの接続が行われる乗り換え地点である「**交通結節点**」に位置付けています。周辺には、国立大学法人島根大学をはじめ、スーパーやドラッグストアなどの商業施設、医療機関などが立地しています。また、自転車で20分圏内に3校の高等学校が立地しており、地域住民の生活交通における要所となっています。

「川津バス停」を“乗継拠点（ハブ）”とした**ハブ&スポーク※型の機能充実**を図ります。

川津バス停に停車する路線

【現状】

路線名	事業者
川津線	交通局
北循環線（内回り）	交通局
マリンプラザ線	一畑
本庄・持田	コミバス



【令和8年4月～】

路線名	事業者
川津線	共同運行
八雲線【系統変更】	共同運行
北循環線（内回り）	交通局
平成テクノ線（1便のみ）	交通局
万原線【系統変更】	一畑
島根【路線延長】	コミバス
本庄・持田	コミバス

※川津線、八雲線、万原線は、川津からJR松江駅まで20分間隔で**等間隔運行**を行う

※ハブ&スポーク…複数の路線が集まる中心となる地点に乗り継ぎ拠点「ハブ」を設け合流し、そこから各生活拠点へ放射状に延びる路線「スポーク」を運行することで効率化を図るネットワーク

実施主体	交通事業者 松江市 市民・関係団体
実施期間	令和8年度4月から

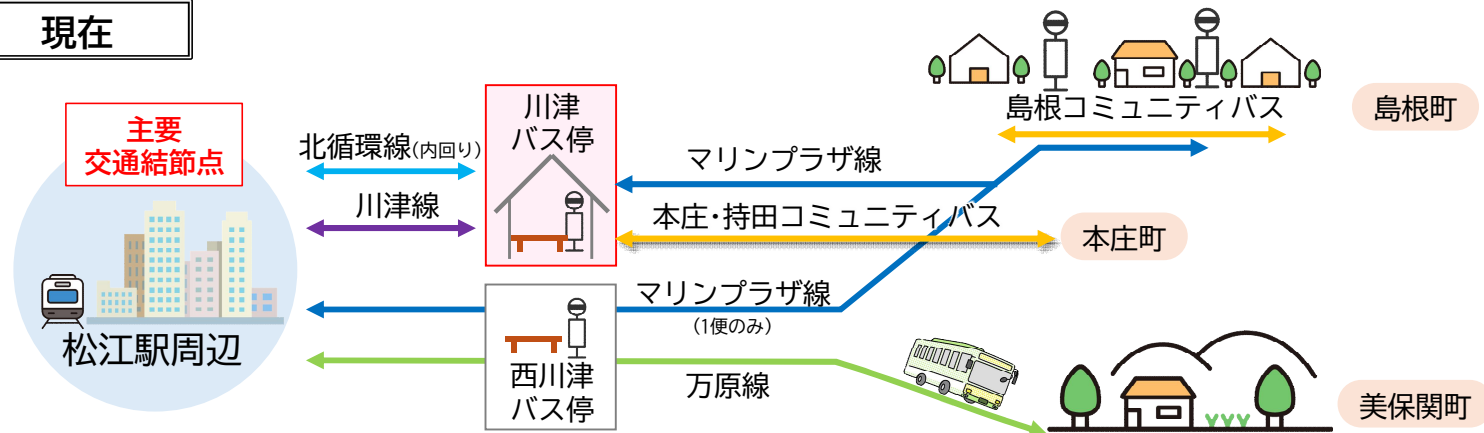


2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

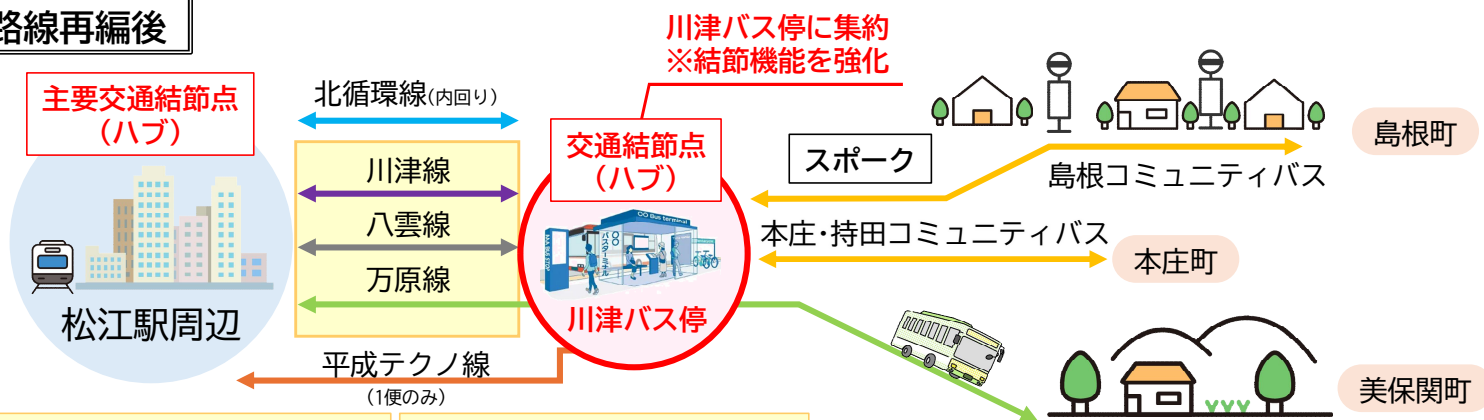
⇒計画書 P.8～9参照

事業Ⅰ-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実

現在



路線再編後



川津線・八雲線で共同運行

→八雲線の一部系統の起終点を川津バス停に変更
→川津線と八雲線を松江市交通局と一畑バスで共同運行

川津～松江駅等で等間隔運行

→八雲線、川津線、万原線を対象に、は9時から16時までの間で20分間隔の等間隔ダイヤを導入



2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

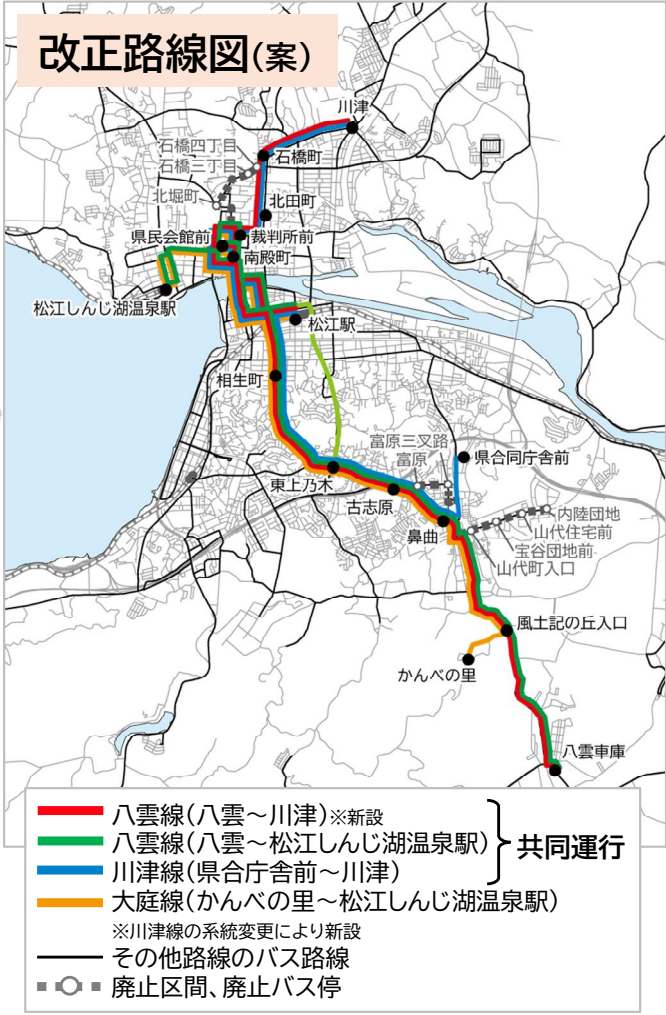
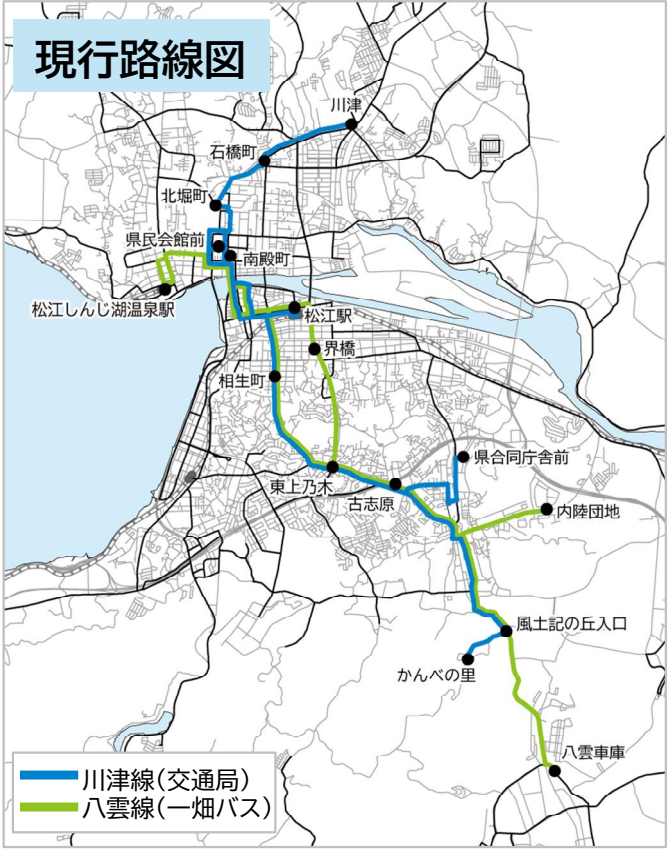
⇒計画書 P.10～13参照

事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編 ※「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」の実施事業

■ 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編

松江市交通局と一畑バスの共同運行により、川津～鼻曲間で等間隔ダイヤを導入することに関連し、川津線と八雲線の発着地及び経由地を一部変更するとともに、新設路線として大庭線を松江市交通局が運行します。

実施主体	交通事業者 松江市
実施期間	令和8年4月から





2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒計画書 P.14～15参照

事業Ⅰ-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境の整備

■「川津バス停」の待合環境整備

「川津バス停」は、郊外部（島根町・美保関町）と中心市街地（JR松江駅方面）、さらに複数路線（北循環線、川津線など）を結ぶ、より重要な拠点となります。

今後、見込まれる乗り継ぎ需要に対応するため、待合環境の充実を図ります。



待合所

駐輪場

待合環境の整備計画

- ・ 既存の待合所・トイレの更新
- ・ 駐輪場の更新
- ・ デジタルサイネージでバス運行状況を表示

社会資本整備総合交付金の活用を予定

イメージ



「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」より

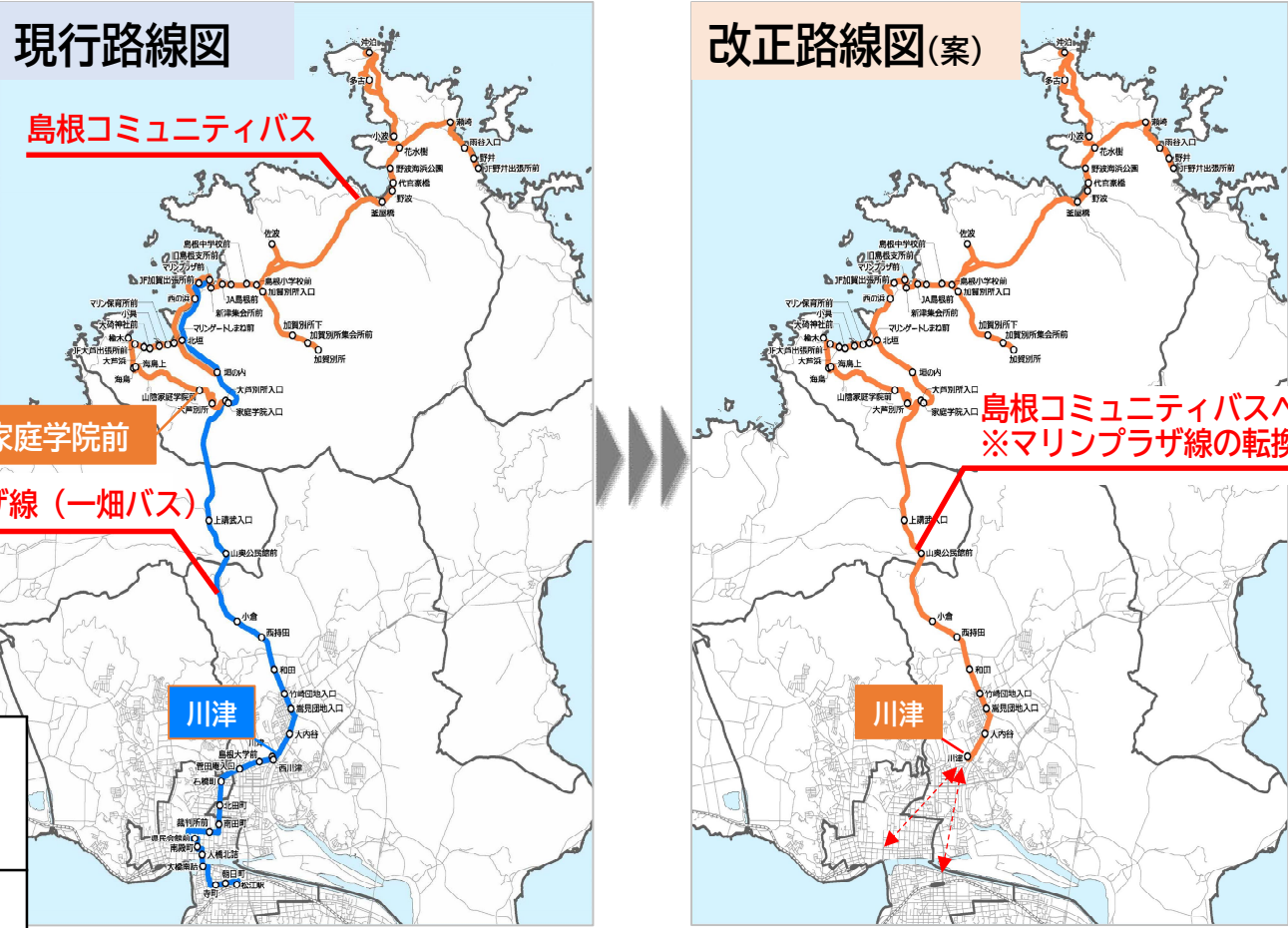
実施主体	交通事業者 松江市
実施期間	令和8～9年度

2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

事業Ⅰ-④ 路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更

■「マリンプラザ線（一畑バス）」を「島根コミュニティバス」へ置き換え

一畑バスが運行するマリンプラザ線を既存の島根コミュニティバスに置き換え、市内を運行する複数のバス路線が経由する川津バス停まで運行することで、運行の効率化と利便性の向上を図ります。



実施主体	交通事業者 松江市 市民・関係団体
実施期間	令和8年4月から



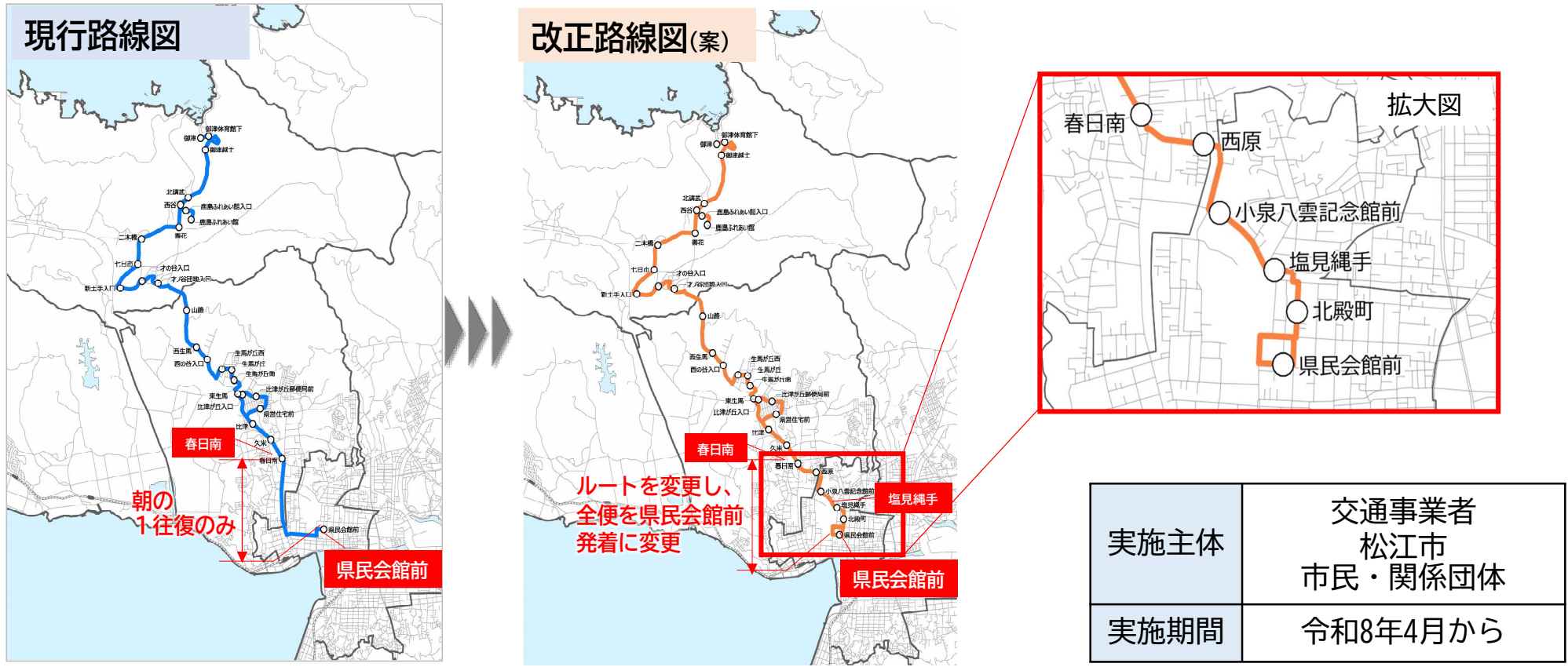
2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒計画書 P.22～23参照

事業Ⅰ-④ 路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更

■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸

市内を走行する多くの路線が経由する「県民会館前バス停」を発着する運行に変更し、また、路線バスでは走行しづらい市街地の狭隘なルートを行することで、利便性向上と運行の効率化を図ります。





2-2 事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

→計画書 P.24～32参照

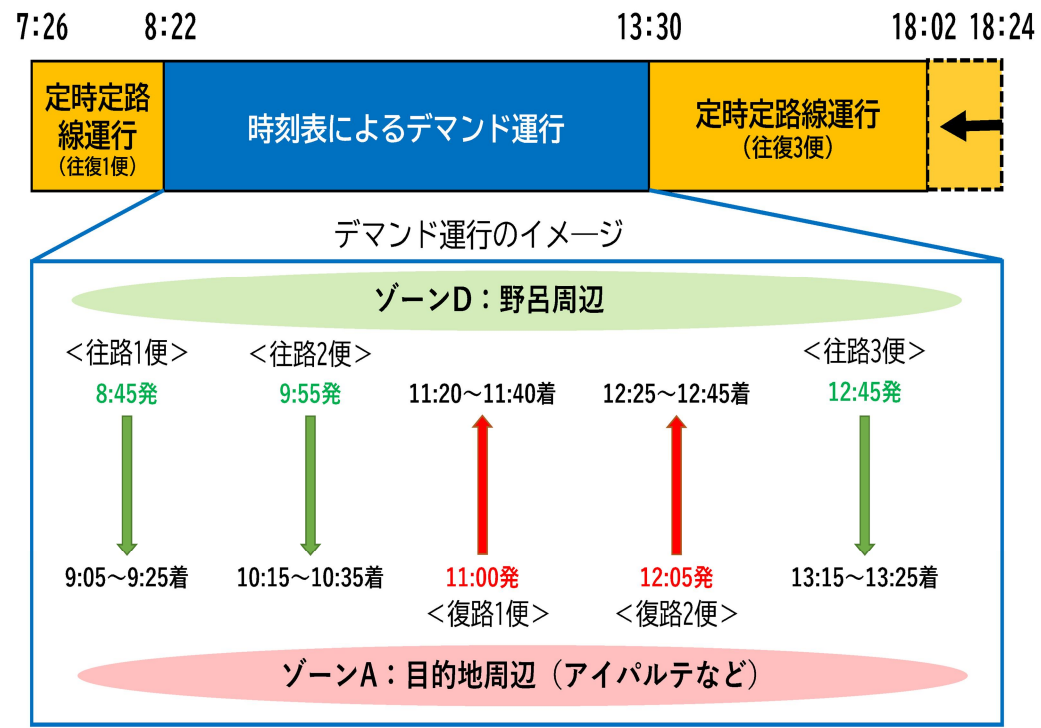
事業Ⅰ-⑤ コミュニティバスの需要に応じた運行形態の変更

■「東出雲コミュニティバス」での定時定路線+デマンドによる複合型運行

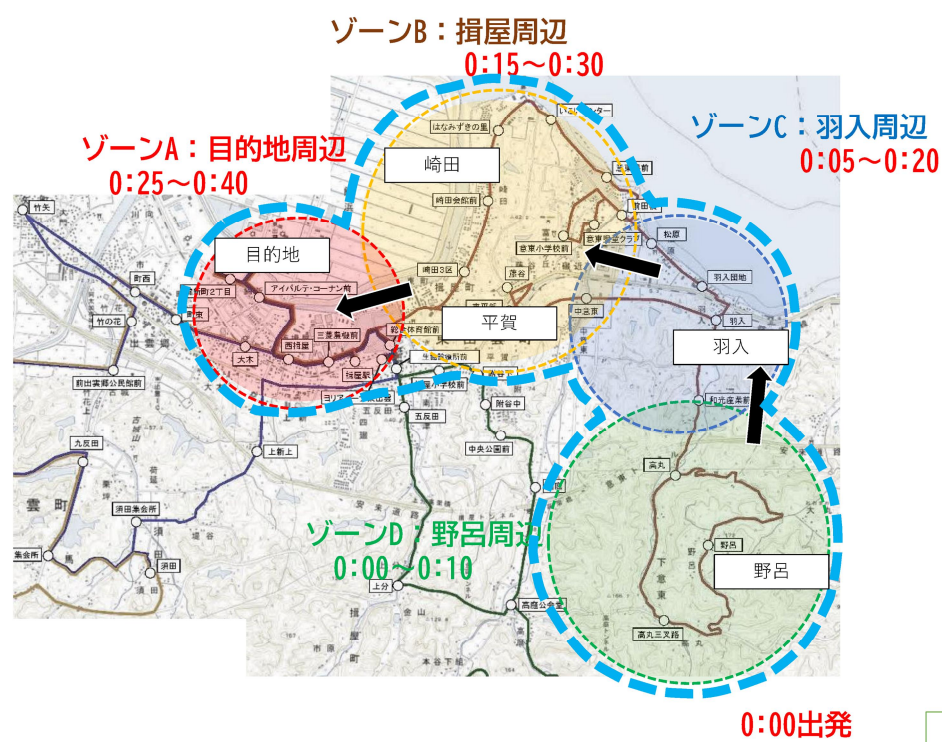
東出雲コミュニティバスは、出雲郷線、上意東線、下意東線、八雲線の4路線で定時定路線運行を行っていますが、上意東線と下意東線の2路線において、地域からの要望を踏まえ、運行エリアの拡大を図るため、定時定路線とデマンドのハイブリッド運行に変更します。

実施主体	交通事業者 松江市 市民・関係団体
実施期間	令和8年4月から

運行イメージ（下意東線）



デマンド運行区域（下意東線）





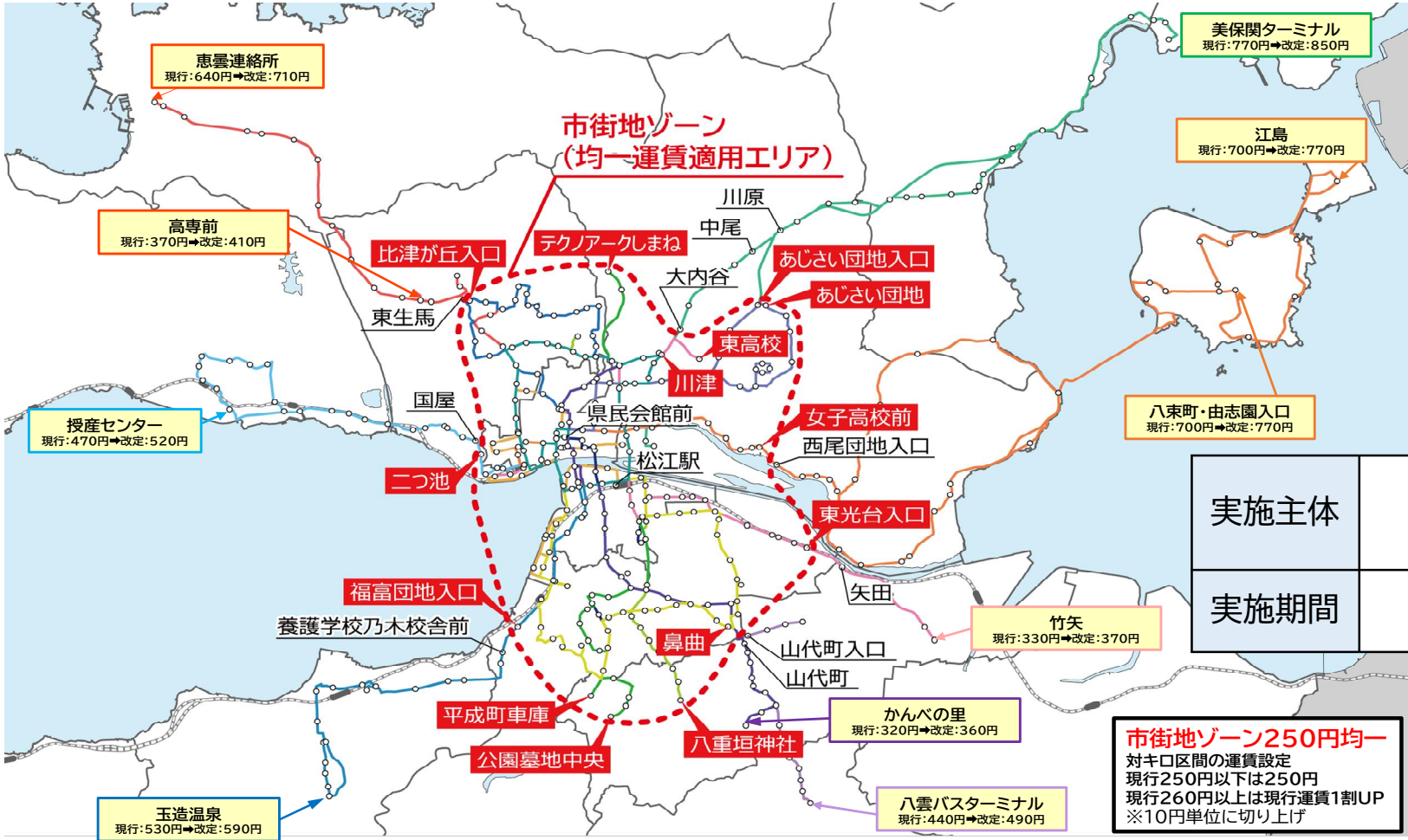
2-3 事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

⇒計画書 P.33参照

事業Ⅱ-① 市街地ゾーン均一運賃の導入 ※「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」の実施事業

■市街地ゾーン均一運賃の導入

JR松江駅を中心とした市街地ゾーンと設定し、ゾーン内は250円の均一運賃とするわかりやすい運賃体系とします。



実施主体	交通事業者 松江市
実施期間	令和8年4月から



2-3 事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

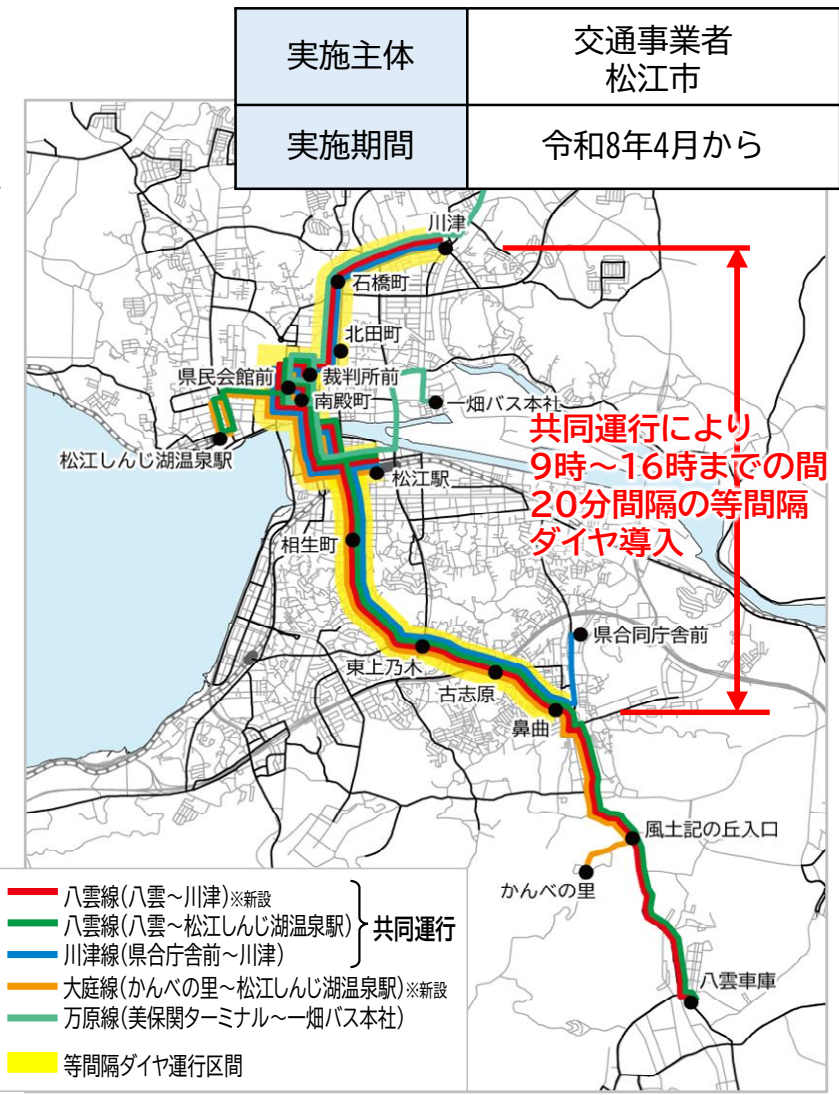
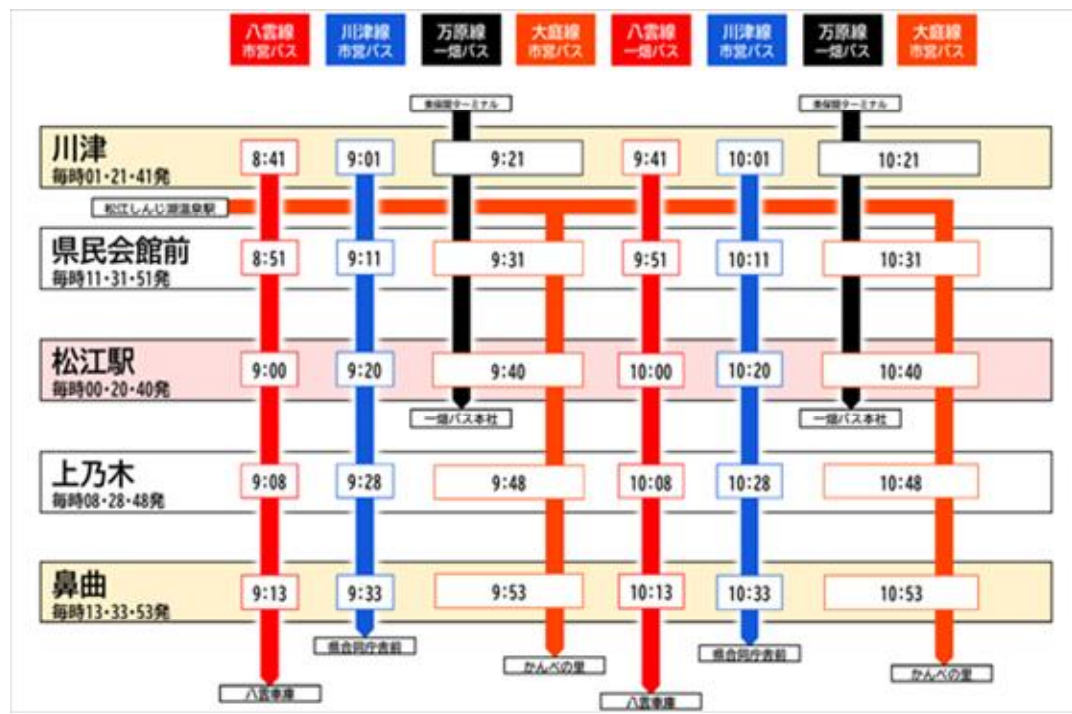
⇒計画書 P.34～39参照

事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整 ※「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」の実施事業

■川津～鼻曲間での等間隔ダイヤの導入

松江市交通局と一畑バスの共同運行により、川津～鼻曲間で9時～16時の時間帯で等間隔ダイヤを導入します。

このほか、松江駅出発時刻の調整やバス停間の所要時分を実際の所要時間に統一させるなど、定時性の向上や利用者目線での利便性向上を図り、松江市交通局と一畑バスの路線バスを区別なく利用できる環境を整えます。





2-3 事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

⇒計画書 P.40参照

事業Ⅱ-③ 路線バスにおける通学フリー共通定期の導入・運用

■ 通学フリー共通定期の導入

松江市交通局と一畑バスの路線バスを相互に利用できる「通学フリー共通定期」を販売し、通学費用の負担軽減や公共交通の利用促進を図ります。

相互に利用できることで、特定のバス事業者に集中していた利用者が分散し、快適な利用環境の実現に繋がることも期待されます。

項目	現状の通学定期		新たに導入する 通学フリー共通定期
	金額式定期 (通学)	のりほSP	
利用可能なバス	松江市交通局・ 一畑バス	松江市交通局	松江市交通局・ 一畑バス
利用者負担額	利用区間運賃に 応じた金額	月額5,000円 (定額・販売額)	7,000円 (定額・販売額)
行政負担額	—	—	金額式定期（通学） との差額
	※「松江市学生通学支援補助金」として、他の公共交通機関を含めた通学定期券の合算で月額1万円を超えた額		

実施主体	交通事業者 松江市
実施期間	令和8年4月から



2-4 事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善

⇒計画書 P.41～42参照

事業Ⅲ-① バス停上屋の機能向上

快適な環境でバスを待つことができるよう、上屋やベンチの整備・更新、多言語表示、時刻表や運行状況を表示できるデジタルサイネージの導入など、バス停の待合機能の向上を図ります。

対象は、事業Ⅰ-②または事業Ⅱ-①に関連する路線バスの運行経路上に設置されたバス停であり、上屋の老朽化の程度や利用者数等を踏まえ選定します。



社会資本整備総合交付金の活用を予定



例) 相生町入口バス停

実施主体	交通事業者 松江市 関係団体
実施期間	令和8～10年度

1) 地域公共交通の維持・確保の支援

公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も活用しながら、市が財政的な支援を行います。国や県に対して、交通事業者に対する支援制度の拡充や創設に向けた働きかけを行います。

2) 交通事業者が実施する共同運行に関連する事業への支援

松江市交通局と一畑バスが共同運行を行う路線において、共同運行路線であることを示す統一感のあるデザインのバス停ラッピングの実施など、バス停の利用環境を整備するための取組を支援します。

3) 路線再編事業に関する地元説明における連携

路線バスの再編やコミュニティバス等の運行にあたり、交通事業者やコミュニティバス運行地区の利用促進団体と連携のうえ、適宜説明します。

4) 運賃割引制度による支援

高齢者・障がい者割引制度を継続して実施します。

5) 利用促進・利用意識の醸成

松江市公共交通利用促進市民会議と連携し、企業・団体に対して時差出勤の普及を促進し、朝のピーク時間帯の需要の平準化を図るほか、通勤者や通学者を対象としたモビリティ・マネジメントに取り組むなど、公共交通の利用促進と利用意識の醸成を図ります。

事業Ⅰ-③：交通結節点における乗り継ぎ環境の整備

■ 川津バス停の待合環境整備			
対象年度	事業費(千円)	調達主体・補助金	金額(千円)
R8年度設計	10,000	松江市	5,000
		社会資本整備総合交付金(基幹事業)	5,000
R9年度施工	109,000	松江市	54,500
		社会資本整備総合交付金(基幹事業)	54,500

事業Ⅰ-④：路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更

■「マリンプラザ線(一畑バス)」を「島根コミュニティバス」へ置き換え			
対象年度項目	事業費(千円)	調達主体・補助金等	金額(千円)
R8年度運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236
R9年度運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236
R10年度運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236

※金額は現時点での見込み額であり、今後の詳細検討の過程で精査します。

事業Ⅰ-④：路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更

■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸			
対象年度 項目	事業費 (千円)	調達主体 ・補助金等	金額(千円)
R8年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	5,671
R9年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	5,671
R10年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	5,671

事業Ⅰ-⑤：コミュニティバスの需要に応じた運行形態の変更

■「東出雲コミュニティバス」での定時定路線+デマンドによる複合型運行			
対象年度 項目	事業費(千 円)	調達主体 ・補助金等	金額(千円)
R8年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829
R9年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829
R10年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829

※金額は現時点での見込み額であり、今後の詳細検討の過程で精査します。

事業Ⅱ-③：路線バスにおける 通学フリー共通定期の導入・運用

■通学フリー共通定期の導入

金額式定期（通学）の販売額のうち、利用者負担額（月額定額7,000円）を差し引いた額を松江市から運行事業者への補助として負担

事業Ⅲ-①：バス停上屋等の機能向上

■バス停上屋の機能向上 各年度設計・施工4箇所

対象年度	事業費(千円)	調達主体・補助金	金額(千円)
R8年度	24,000	松江市	12,000
		社会資本整備総合交付金（基幹事業）	12,000
R9年度	25,000	松江市	12,500
		社会資本整備総合交付金（基幹事業）	12,500
R10年度	26,000	松江市	13,000
		社会資本整備総合交付金（基幹事業）	13,000

※金額は現時点での見込み額であり、今後の詳細検討の過程で精査します。



⇒計画書 P.47参照

【利便増進事業】		松江市地域公共交通計画(第4次計画)に位置づける目標・評価指標							
		【目標1】		【目標2】		【目標3】		【目標4】	
		公共交通の持続性を向上する		市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する		公共交通を利用して出かけたいとなる環境をつくる		市民会議を中心として、公共交通の利用促進と計画の進行管理を行う	
		評価指標①	評価指標②	評価指標①	評価指標②	評価指標①	評価指標②	評価指標①	評価指標②
		公共交通の収支率	公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額	公共交通の利用者数	市民の路線バスに対する総合的な満足度	公共交通による外出頻度(1年間にバスを一度も利用しなかった人の割合)	主要交通結節点と主な観光資源の最寄りのバス停の乗降者数	市民会議が主体となった利用促進・啓発活動の実施回数	市民会議の開催回数
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編	事業Ⅰ-① 幹線・支線路線の再編/ ハブ＆スポーク型の機能充実	○	○	○	○	○	○	□	□
	事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る 路線再編※	●	●	○	○	○	○	□	□
	事業Ⅰ-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境 の整備	○	○	○	●	○	-	□	□
	事業Ⅰ-④ 路線バスからコミュニティバスへ の転換・区域変更	●	●	●	-	○	●	□	□
	事業Ⅰ-⑤ コミュニティバスの需要に応じた 運行形態の変更	○	○	●	-	○	-	□	□
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業	事業Ⅱ-① 市街地ゾーン均一運賃の導入※	●	●	●	●	●	●	□	□
	事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入 及びダイヤ調整※	●	●	○	●	○	○	□	□
	事業Ⅱ-③ 路線バスにおける 通学フリー共通定期の導入・運用	○	-	●	●	-	○	□	□
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善	事業Ⅲ-① バス停上屋等の機能向上	○	○	○	●	-	○	□	□

●：効果の発現が期待される事業
○：間接的に効果の発現に寄与する事業
□：事業を進めるため実施するもの

※松江地区乗合バス事業共同運行計画
-ACTION PLAN 2026-での実施事業



1) 事業の目標・効果（定量的な効果）

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				
松江市地域公共交通計画（第4次計画） における目標値		現況値		目標値
評価対象	路線バス、 コミュニティバス (AIデマンドバス含む)	R1年度	R3年度	R10年度
		74%	67%	74%以上
■利便増進事業により期待される効果				
<p>事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編</p> <p>・路線バスからコミュニティバスへの置き換えや重複区間の解消、等間隔ダイヤの導入に伴う路線再編により、利便性は維持したまま運行経費を削減し、収支率の改善が期待されます。</p> <p>事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業</p> <p>・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスによる共同運行計画によりダイヤ調整や運賃制度の見直し等を行い、利便性の向上とともに収益性が高まることが期待されます。</p> <p>事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善</p> <p>・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、利用者数の維持・増加と運行の効率化が図られ、収益性の向上と経費削減に貢献します。</p>				



1) 事業の目標・効果（定量的な効果）

目標1		公共交通の持続性を向上する		
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				
松江市地域公共交通計画（第4次計画） における目標値		現況値		目標値
評価対象	路線バス、 コミュニティバス (AIデマンドバス含む)	H30年度	R4年度	R10年度
		2,163円/人	4,237円/人	4,000円/人以内
■利便増進事業により期待される効果				
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編				
・路線バスからコミュニティバスへの置き換えや重複区間の解消、等間隔ダイヤの導入に伴う路線再編により、運行距離が削減され 運行の効率化を実現 し、公共交通の運行維持に必要となる公的資金投入額の増加抑制が期待されます。				
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業				
・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスの共同運行計画によりダイヤ調整や運賃制度の見直し等を行い、 利便性の向上とともに収益性が高まる ことで公的資金投入額を抑制し、将来に向けて持続可能性を強化します。				
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善				
・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、 利便性の維持と運行の効率化を実現 し、公的資金投入額の抑制に貢献します。				



1) 事業の目標・効果（定量的な効果）

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				
松江市地域公共交通計画（第4次計画） における目標値		現況値		目標値
評価対象	鉄道、路線バス、 コミュニティバス (AIデマンドバス含む)	H30年度	R4年度	R10年度
		7,868千人	6,589千人	7,868千人以上
■利便増進事業により期待される効果				
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編				
・路線バスとコミュニティバスにおいて、市民の日常生活を支え、移動ニーズに合った路線再編により、利用者数の増加が期待されます。				
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業				
・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスによる共同運行計画により、わかりやすい運賃体系として市街地ゾーン均一運賃の導入等の利便性の向上により、利用者数の維持・増加が期待されます。				
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善				
・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、利用者数の維持・増加に貢献します。				



2) 事業の効果（利便性の向上及びその他見込まれる効果）

⇒計画書 P.51参照

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② 市民の路線バスに対する総合的満足度	
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 <ul style="list-style-type: none">・交通結節点の乗り継ぎ環境整備により、利用環境や利便性が向上することで、路線バスの満足度が向上	
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業 <ul style="list-style-type: none">・わかりやすい運賃体系により、気軽に利用できる環境の改善・等間隔ダイヤでの運行により、平均待ち時間の短縮や心理的な安心感の向上など路線バスに対する満足度が向上	
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none">・バス停上屋等の更新により、安心して利用できる環境に改善し、路線バスの利用満足度が向上	

目標3	公共交通を利用してお出かけしたくなる環境をつくる
評価指標① 公共交通による外出頻度（1年間にバスを一度も利用しなかった人の割合）	
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 <ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスの路線再編により、自宅から公共交通を利用してお出かけしたくなる環境づくりを実現	
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業 <ul style="list-style-type: none">・わかりやすい運賃体系により、気軽に利用できる環境の改善	

評価指標② 主要交通結節点と主な観光資源の最寄りのバス停の乗降者数	
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 <ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスや路線バスの再編により、主要交通結節点等の利便性が向上することで乗降者数が増加	
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業 <ul style="list-style-type: none">・等間隔ダイヤでの運行により、主要交通結節点である松江駅等の利便性向上が図られ乗降者数が増加	
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none">・バス停上屋等の更新やバス停での案内充実など、利用環境の底上げにより、評価対象バス停の乗降者数の増加に期待	



3) 利便増進事業と関連する目標・評価指標

⇒計画書 P.51～52参照

目標4 市民会議を中心として、公共交通の利用促進と計画の進行管理を行う

評価指標① 市民会議が主体となった利用促進・啓発活動の実施回数

■利便増進事業との関係

- ・利用促進・啓発活動を実施することで、利便増進事業及び地域公共交通計画で位置づける全ての施策・事業を効果的に進める

評価指標② 市民会議の開催回数

■利便増進事業との関係

- ・市民会議を定期的に開催し、利便増進事業及び地域公共交通計画で位置づける施策の進行管理を行う

第6章 今後の検討課題等

今後、関係者との具体的な検討・協議を行い、調整が調い次第、本計画に記載し、改定版として、変更認定申請を行います。

⇒計画書 P.53参照

■事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒路線再編に伴う乗り継ぎ環境の整備、交通結節点の充実化に向けた検討

■事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

⇒乗り継ぎ割引の適用検討

■事業Ⅲ：路線再編と併せて実施する利用環境の改善

⇒コミュニティバスへの交通系ICカード導入検討