

「松江市地域公共交通利便増進実施計画素案」に対する意見募集（パブリックコメント）の結果及び意見に対する市の考え方について

1. 意見募集の結果について

開催・調査期間	令和7年10月6日（月）～令和7年11月4日（火）
資料公開場所	市ホームページ、本庁・支所行政資料コーナー、交通政策課
意見提出者数	8
意見等項目数	16

2. ご意見・ご質問の概要と市の考え方について

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
1	○全般 国道432号線のバス停増設のお願い 国道432号線、上口バス停から古志原バス停の区間距離が長過ぎるため、ウェルネス古志原5丁目店前北側及び、光泉寺前それぞれにバス停の増設をお願いしたい。	バス停の新規設置にあたっては、事業者の意向のもと、バス停付近の地権者等のご理解を得たうえで警察署へ交通安全上の意見照会を実施し、道路管理者の許可を経て、運輸支局に届出を行うことで設置することができます。 いただいたご意見を交通事業者に共有します。
2	○全般 バス停について 各バス停に屋根と椅子の設置をお願いしたい。	快適な環境でバスを待つことができるよう、バス停の利用状況や周辺環境（雨風をしのぐ施設があるかどうかなど）に応じて、日よけや雨よけにもなる上屋やベンチの整備・更新を行うこととしています。 対象は、本利便増進実施計画に定める、市街地ゾーン均一運賃を導入したエリア内に設置されたバス停であり、老朽化の程度や利用者数等を踏まえ選定することとしています。
3	○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入 市街地250円均一運賃は現行の労務費・保険料・整備費・賃金コストの水準下では確実に赤字となる政策運賃であり、民間の自立運行と両立しないため、均一1,500円で自立運行を可能にするか、均一250円を維持するなら、必要収入から運賃収入を差し引いた差額を補填することを条文化すべき。	このたびの「市街地ゾーン均一運賃の導入」は、松江市交通局と一畑バスの運賃を共通化し、わかりやすい運賃体系として導入するものです。 運賃単価については、住民代表、交通事業者、学識経験者などで構成される、松江市公共交通利用促進市民会議やその部会である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で検討を重ね、持続可能な公共交通サービスの提供と、生活交通としての適切な単価（改定率）を勘案し、設定しております。 また、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、財政支援を行うとともに、引き続き、利用促進施策に注力してまいります。

4	<p>○評価指標2 公共交通に対する市民一人あたりの公的投入額 松江市交通局、一畑バスに対する公的資金投入額を減らしてはいけない。</p>	<p>本市利便増進実施計画に掲載の事業を実施することで、利便性の向上による利用者数の増加や運行の効率化による収支の改善及び交通事業者への公的資金投入額の改善が期待されるものであり、当該指標により事業の成果を検証することとしています。</p> <p>なお、交通事業者に対する公的資金の投入にあっては、本市財政面とのバランスも考慮する必要があります。「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」に基づき、令和4年度現状値：4,237円／人に対し、令和10年度目標値：4,000円／人以内としています。</p>
5	<p>○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入 運賃はもっと値上げすべき。またインフレ率や物価上昇率、賃上げ率と連動して柔軟に運賃を設定できるように定例運賃協議会を開催することを本計画に追記すべき。</p>	<p>このたびの「市街地ゾーン均一運賃の導入」は、松江市交通局と一畑バスの運賃を共通化し、わかりやすい運賃体系として導入するものです。</p> <p>運賃単価については、住民代表、交通事業者、学識経験者などで構成される、松江市公共交通利用促進市民会議やその部会である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で検討を重ね、持続可能な公共交通サービスの提供と、生活交通としての適切な単価（改定率）を勘案し、設定しております。</p> <p>なお、運賃を頻繁に改定することは市民の混乱を招く恐れがあることから、定例運賃協議会の開催は考えておりません。</p>
6	<p>○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入 柔軟な運賃設定ができるよう「松江市乗合旅客自動車運送条例」の運賃に関する条項は同施行規定に委任すべき。</p>	<p>地方自治法第225条では、地方公共団体は行政財産の使用又は公の施設の利用につき利用料を徴収することができる規定があり、同法第228条では、使用料に関する事項については、条例で定めなければならないと定められております。</p> <p>第225条の「公の施設」には、「自動車運送事業」も含まれており、使用料（売賃）を徴収する場合は、第228条の規定により条例で定める必要がございます。</p>
7	<p>○利便増進事業の全体像（共同運行にかかるサービス施策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラインカラーやバス停ナンバリング導入</li> <li>・バスナビリニューアル</li> <li>・ウェブサイトでの運行、運休情報内容の共通化、ポータルサイトの新設</li> <li>・共同運行に伴う問い合わせ窓口のワンストップ化</li> <li>・各種割引サービスの統一、共通化</li> <li>・バス停の再整備に伴う設置位置の見直し</li> <li>・制服、バスの外観を統一化</li> <li>・3セク化など（採用、教育の共同化）で経営部門の重複・差異</li> </ul>	<p>共同運行を契機に、子育て支援や公共交通の利用促進の観点から、市営バスと一畑バスの両方で使える「通学フリー共通定期」の導入を計画に盛り込みます。</p> <p>また、共同運行に関連する事業として、交通事業者が実施する共通時刻表の作成や共同運行経路にあるバス停の共通ラッピング等への支援についても、地方自治体の支援として加えています。</p> <p>引き続き、いただいたご意見を参考に、各種サービス施策の充実を図ってまいります。</p>

	を解消	
8	○運賃割引制度による支援 高齢者、障がい者等が利用する際、最大限ご配慮をお願いしたい。	本市では、70 歳以上の市民の方が路線バスを乗車する際、乗車運賃から 100 円割引となる、「高齢者優待 IC0CA」や障がい者手帳をお持ちの方が路線バスを無料で乗車できる「障がい者等優待 IC0CA」を発行しています。本事業を運賃改定後も継続実施してまいります。
9	○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入 定率割引を導入すべき。広島市で行われているような定率割引（10%）や乗継割引を併せて導入した方がよい。	IC カードを利用した場合に限り、南北循環線を 1 時間以内に乗り継いだ時の 100 円引きや 1 時間以内に市内路線バスを乗り継いだ時の 20 円引きといった乗継割引を継続実施してまいります。 今後、バス路線の再編にあっては、乗り継ぎ環境の整備を行ったうえで、乗り継ぎを要する交通体系へと変更していくことから、併せて、負担軽減のために乗り継ぎ割引の拡充についても検討してまいります。
10	○今後の検討課題等 ・路線バスの再編について、その時のご時勢に応じた柔軟で機動的な臨機応変をお願いします。 ・乗継環境の整備、乗継割引の適用を検討いただきたい。	路線バスの再編については、交通事業者に共有します。 乗継割引について、IC カードを利用した場合に限り、南北循環線を 1 時間以内に乗り継いだ時の 100 円引きや 1 時間以内に市内路線バスを乗り継いだ時の 20 円引きといった乗継割引を継続実施してまいります。 今後、バス路線の再編にあっては、乗り継ぎ環境の整備を行ったうえで、乗り継ぎを要する交通体系へと変更していくことから、併せて、負担軽減のために乗り継ぎ割引の拡充についても検討してまいります。
11	○利便増進事業の全体像 ・電源立地地域対策交付金の活用による、路線バスの購入、更新、整備をお願いしたい。 ・複数の運行事業者が重複する路線の解消による効率化について、ニーズにあったきめ細かい運行にしてほしい。 ・八束線（上宇部尾系統）について、バス停「上組」を発着、通過する路線バスの路線、系統を現行より増やして増便してほしい。	路線バス車両の購入、更新にあたっては、交通事業者が年次計画により順次行っています。その際、市から財政支援を行っているところですが、電源立地地域対策交付金などを活用しながら、計画的に実施してまいります。 複数の運行事業者が重複する「川津－松江駅」「松江駅－鼻曲」の区間では、等間隔ダイヤを導入することで、利用者の利便性と運行の効率化を図ることとしています。引き続き、市民の皆様のニーズを踏まえ、利便性向上に向けた施策に取り組んでまいります。 なお、八束線につきましては、交通事業者に共有します。
12	○事業実施に必要な資金の額・調達方法 国に対して、必要となる制度改正や新たな支援策等について、様々な機会を活用して要望してほしい。	乗り継ぎ環境の整備やバス停上屋の機能向上にかかる国の補助制度の活用に向け、国に対して、働きかけてまいります。

13	<p>○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入</p> <p>物価上昇に伴う運行経費や人経費の上昇また、運転士の人員確保や処遇改善のためには、250 円の運賃化は妥当だと考えるが、激変緩和措置が必要だと感じる。</p> <p>高齢者や学生を対象とした乗り放題パスなど、高齢者や子育て世代への配慮があってもよい。</p>	<p>運賃単価については、住民代表、交通事業者、学識経験者などで構成される、松江市公共交通利用促進市民会議やその部会である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で検討を重ね、持続可能な公共交通サービスの提供と、生活交通としての適切な単価（改定率）を勘案し、設定しております。</p> <p>高齢者や子育て世代への配慮としまして、このたびの運賃改定に合わせ、大人一人に対して無料となる幼児人数を1人から3人に増やす予定です。</p> <p>また、交通局と一畑バスの両方で使用可能な通学フリー共通定期券の販売を計画しています。加えて、バスや鉄道等の公共交通機関の定期券を合算して月額1万円を超える金額に対する補助制度を設けており、継続実施してまいります。</p> <p>70 歳以上の市民の方が路線バスを乗車する際、乗車運賃から100 円割引となる、「高齢者優待 ICOCA」を継続実施してまいります。</p>
14	<p>○運賃改定について</p> <p>運賃の改定について、比較する資料がなかったため、美保関支所で確認をおこなった。わざわざ支所に出向かなければならないような状況はいかなものか。もう少し市民目線でコメントを求められたい。うがった見方をすれば市民がわからないうちに改定しまえといった考え方ではないかと思ってしまう。</p>	<p>運賃の改定にあたっては、道路運送法第9条第4項に定める、市町村又は都道府県、当該一般乗合旅客自動車運送事業者、地方運輸局、市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者で構成する「運賃協議会」で協議を行うこととされており、「松江市地域公共交通利便増進実施計画（素案）」のパブリックコメントと同時期に意見募集を行いました。その詳細資料は、市ホームページ、本庁・支所行政資料コーナー、交通政策課にて掲出しておりました。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、引き続き意見募集の周知等について適切に対応してまいります。</p>
15	<p>○事業Ⅱ-1 市街地ゾーン均一運賃の導入</p> <p>市街地ゾーンと対キロ区間運賃の導入の考え方に異論はないが、値上げ率が一律だと郊外になるほど負担が増える。今回に限らず、運賃改定の度に負担が増していくことになるため、郊外の利用者にとって負担増となるような不公平な改定にならないよう、距離による低減化を図るべき。</p>	<p>運賃単価については、住民代表、交通事業者、学識経験者などで構成される、松江市公共交通利用促進市民会議やその部会である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で検討を重ね、持続可能な公共交通サービスの提供と、生活交通としての適切な単価（改定率）を勘案し、設定しております。</p> <p>公共交通の利用促進と子育て世帯の負担軽減を目的に、交通局と一畑バスの両方で使用可能な定額の通学フリー共通定期券の販売を計画しており、移動距離が長く通常運賃が高くなるほど割引率が高くなっています。加えて、通学に利用するバスや鉄道などの公共交通機関の定期券を合算して月額1万円を超える金額に対する補助制度を設けており、継続実施してまいります。</p>

16	<p>○ダイヤ改定について（松江市交通局）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前々回のダイヤ改定で相生町方面の運行便がなくなり不便を感じている。</li> <li>・前回のダイヤ改定で市立病院行きの便が八重垣神社―淞北台に変わり、松江しんじ湖温泉に行かなくなり不便に感じている。</li> <li>・現在乗継で市立病院に行っているが、朝方3便は良いが、9時を過ぎると良い便がなく、病院の診療時間によっては困る。</li> <li>・八重垣神社までを市立病院までに延伸や楽山の時間帯を考えてもらいたい。</li> </ul>	<p>いただいた意見を交通事業者に共有します。</p> <p>なお、路線再編においては、八重垣線で市立病院を経由する運行経路を検討しております。</p>
----	--	--