

松江市 地域公共交通計画 2024・2028

MATSUE
CITY

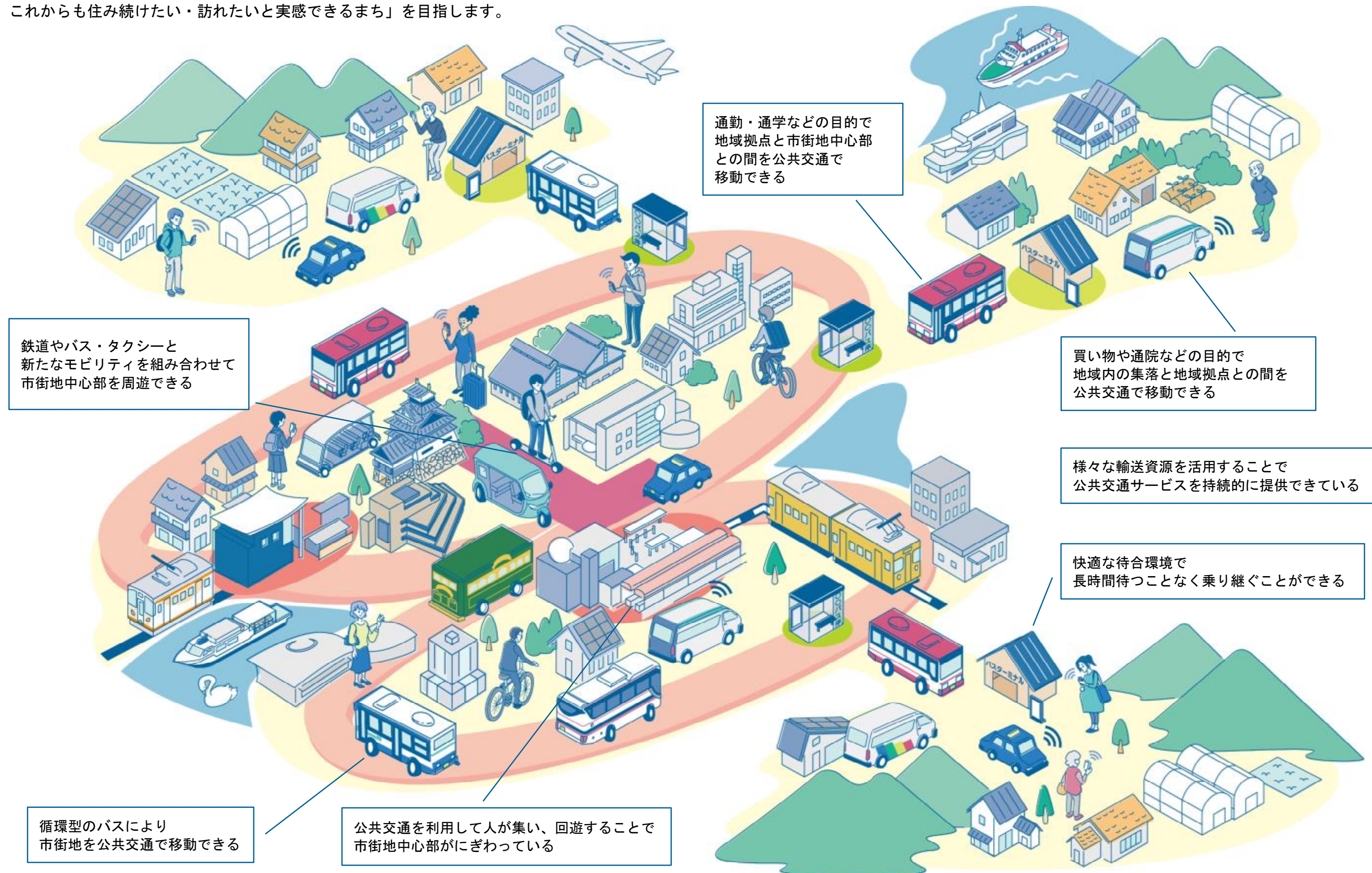


松江の公共交通が目指すもの（５年後の姿）	3
序章 計画の目的と位置づけ	11
1. 計画策定の背景・目的	12
2. 計画の基本的な方針	12
3. 計画の区域	12
4. 計画期間	13
5. 計画の位置付け	13
第1章 現状と課題	15
1. 地域の現状	16
2. 公共交通の現状	21
3. 上位・関連計画等における方向性	27
4. 第3次計画の評価・検証結果	30
5. 課題の整理	31
第2章 基本戦略	33
1. 基本戦略	34
2. 課題と基本戦略の関係	34
3. 計画に位置付ける公共交通	35
第3章 施策・事業	39
第4章 計画の目標と達成状況の評価	61
1. 計画の目標と評価指標	62
2. 計画の推進体制	65
3. 目標達成・施策実施状況のモニタリングの方法	65
松江の公共交通の未来予想図	66
付属資料	67



松江の公共交通が目指すもの（5年後の姿）

「公共交通を利用して、市内を安心・快適に移動することができ、これからも住み続けたい・訪れたいと実感できるまち」を目指します。



循環型のバス

路線バスを利用して
市街地中心部へ
気軽にお出かけ

松江駅を起終点とした
路線バスの市内循環線を、
一定間隔で運行します。

イメージ



- ① 市街地の南北を循環する「南北循環線」（松江市）
- ② 市街地の主な観光地を周遊する
「ぐるっと松江 レイクライン」（松江市）
- ③ 市街地を循環し、観光にも便利な周遊バス
「タウンズニーカー」（長野県松本市）
- ④ 市内の主要な観光地を巡る循環バス
「城下町金沢周遊バス」（石川県金沢市）

出典：金沢市観光公式サイト「金沢旅物語」

交通結節点

鉄道やバスの
待ち時間も快適に

イメージ

交通結節点や駅・主要バス停において、他の交通手段へ乗り継ぎしやすくします。
待ち時間を快適に過ごせるよう、待合環境を整備します。



- ① JR 松江駅バスターミナルと、令和2年3月に設置された路線バス案内表示モニター（松江市）
- ② 富山駅バスターミナルの各のりばに設置されているバス接近表示（富山県富山市）
- ③ バスや路面電車に加えて、シェアサイクルなどの様々な移動手段がシームレスにつながっている富山駅バスターミナル（富山県富山市）



- ①② 基幹路線と市街地近郊・郊外路線等との乗り継ぎ拠点として整備された「市役所前バスターミナル」(新潟県新潟市)
出典：新潟市 Web サイト
- ③ ①②と同じく整備された乗り継ぎ拠点で、隣接する商業施設から場所の提供を受け整備された待合室を有す「青山バス停（青山交通結節点）」(新潟県新潟市)
出典：新潟市 Web サイト
- ④ 観光拠点の機能の一部として整備された「奈良公園バスターミナル」(奈良県奈良市)
- ⑤ バス路線の再編と併せて整備された「田名バスターミナル」(神奈川県相模原市)

新たなモビリティ

公共交通と新たなモビリティを
組み合わせて
市内を自由に移動

AI デマンドバスのほか、
電動キックボードやトゥクトゥクなどの
小型モビリティ、
グリーンスローモビリティ、
自動運転の導入に取り組めます。

イメージ



- ① 令和4年8月に行われた
「電動キックボード」を観光客に貸し
出す
実証実験の様子
(松江市)
- ② 令和2年4月から有償運行を開始し
た、法吉団地周辺を運行するグリー
ンスローモビリティ 電動カート「Re×
hope」
(松江市)
- ③ 令和6年1月から3月まで実験的
に行われた、「トゥクトゥク (まつト
ウク)」の
運行の様子
(松江市)



- ① 令和5年に実証運行を行った、出雲大社・神門通りを走行するグリーンスローモビリティの様子
(島根県出雲市)
- ②③ 令和2年に公道での実用化としては初の取組として開始された、自動運転レベル2による路線バスの定常運行の様子
(茨城県境町)
- ④ 令和6年に実証実験を行った、自動運転レベル2によるグリーンスローモビリティの実証運行の様子
(岡山県備前市)



MaaS (Mobility as a Service)

デジタル技術を活用して
公共交通をわかりやすく
使いやすく

乗車券のデジタル対応や検索・予約・
決済等の一元化に取り組みます。
公共交通データの可視化や
オープンデータ化を推進し、
路線・時刻や運行状況などの情報を
スムーズに届けます。

イメージ



MaaS (Mobility as a Service : マース)

住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことを指します。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となります。


①



②



- ① MaaS による地域課題解決の概念図
出典：国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 Web サイト
- ② 旅の予約やチケットの利用をスマートフォンによってキャッシュレス、チケットレスで行うことができる「tobiwa by WESTER」アプリ画面
(西日本旅客鉄道(株))



序章

計画の目的と位置づけ

1. 計画策定の背景・目的

公共交通は、暮らしやすく魅力あふれるまちをつくり、人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を図るために必要な、まちづくりの土台となるサービスです。しかしながら、人口減少による移動需要の減退と、それに伴う交通事業者の収支悪化や運転手不足、さらには新型コロナウイルス感染症などの影響により、公共交通を取り巻く環境は大変厳しいものとなっています。本市においても、運転手不足による路線バスの減便や路線の縮小などが既に顕在化する中で、生産年齢人口の減少や運転手の高齢化、いわゆる「2024年問題」などを踏まえると、現在の状況を近い将来において大幅に改善することは困難と言わざるを得ません。

こうした中、令和4年度には「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」における提言に即して、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化再生法」といいます。）が改正され、地域の多様な関係者の「共創」により地域公共交通の「リ・デザイン」を進める取組が全国で広がりつつあります。

本市では、令和4年3月に策定した松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」において、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」の形成を目指しています。

本地域公共交通計画は、公共交通を取り巻く現状を踏まえつつ、本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」を具現化するうえで公共交通が果たすべき役割を明らかにし、本格的な人口減少社会においても持続可能な公共交通を形成するためのマスタープランとして策定するものです。

2. 計画の基本的な方針

本市では、「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に向け、平成18年に「松江市公共交通体系整備計画[第1次計画]」を策定し、自家用車利用から環境負荷の少ない公共交通への転換を促すため、市民が主体的・積極的に関わりをもつ「松江市公共交通利用促進市民会議」を設け、市民・民間企業・交通事業者・行政が協働して、環境負荷の低減と公共交通の利用促進に取り組んできました。

本計画は、平成23年3月に策定された「松江市地域公共交通総合連携計画（松江市公共交通体系整備計画[第2次計画]）」、平成29年3月に策定された「松江市地域公共交通網形成計画（松江市公共交通体系整備計画[第3次計画]）」に続く、第4次計画として策定するものです。

本計画の基本的な方針（基本理念）は、第3次計画までの計画に共通する基本理念「だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江」を踏まえて、次の通り設定します。

計画の基本的な方針（基本理念）

松江市民みんなでつくる だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江

3. 計画の区域

松江市全域とします。

4. 計画期間

令和 6 年 4 月から令和 11 年 3 月までの 5 年間とします。

5. 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づき、松江市総合計画、松江市都市マスタープラン、松江市立地適正化計画などの上位計画及びその他の関連計画との整合を図ったうえで策定します。

策定にあたっては、学識経験者、関係団体・機関、交通事業者等からなる「**松江市公共交通利用促進市民会議**」において、委員の皆さまから幅広いご意見をいただきました。

「松江市公共交通利用促進市民会議」について

松江市公共交通利用促進市民会議（以下、「市民会議」といいます。）は、「松江市公共交通体系整備計画」（第 1 次計画）に基づき、市民・民間企業・交通事業者・行政が協働して公共交通の利用促進を図りながら「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に必要な事項を協議することなどを目的として、平成 20 年に設置されました。

<委員>（令和 5 年 4 月 1 日現在）

- 学識経験者
- 関係団体・機関（松江市公民館長会、松江市町内会・自治会連合会、松江市高齢者クラブ連合会、松江市身障者福祉協会、松江市連合婦人会、松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会、松江商工会議所、連合島根東部地域協議会、島根県旅客自動車協会）
- 交通事業者（一畑バス株式会社、松江市交通局、有限会社生馬タクシー、有限会社鹿島タクシー、西日本旅客鉄道株式会社、一畑電車株式会社）
- 国土交通省中国運輸局島根運輸支局、松江警察署
- 松江市


市民会議のこれまでの取組

市民会議では、「松江市ノーマイカーウィーク」などの利用促進活動を中心として、これまで路線バスの運行効率化やサービス向上などに取り組んできました。その中でも全国的に稀有な取組として、「走行環境改善部会」の取組があります。これは、路線バスの運転手に対して走行環境の改善要望箇所などを調査し、部会メンバーが現地を確認したうえで、修繕の計画や方向性を確認するものです。

市民会議では、「**共創**」や**協働・連携**が叫ばれる今日より 10 年以上も前からこうした取組を実施しており、平成 22 年には日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）マネジメント賞、平成 28 年には第 8 回 EST 交通環境大賞優秀賞を受賞するなど、市民会議の取組は全国的にも高く評価されてきました。

写真：のーらいど（乗車体験乗り方教室）の様子
（令和 3 年 10 月）





第 1 章

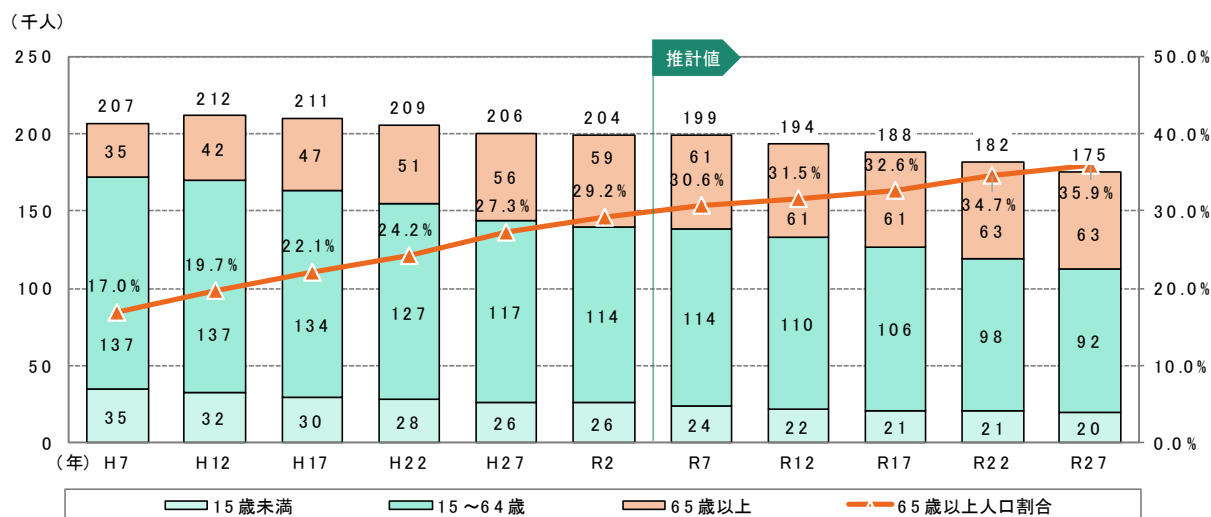
現状と課題

1. 地域の現状

1 人口の推移と将来推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、松江市の人口は令和27年に175千人まで減少する見込みとなっています。

グラフ：人口の推移と将来推計



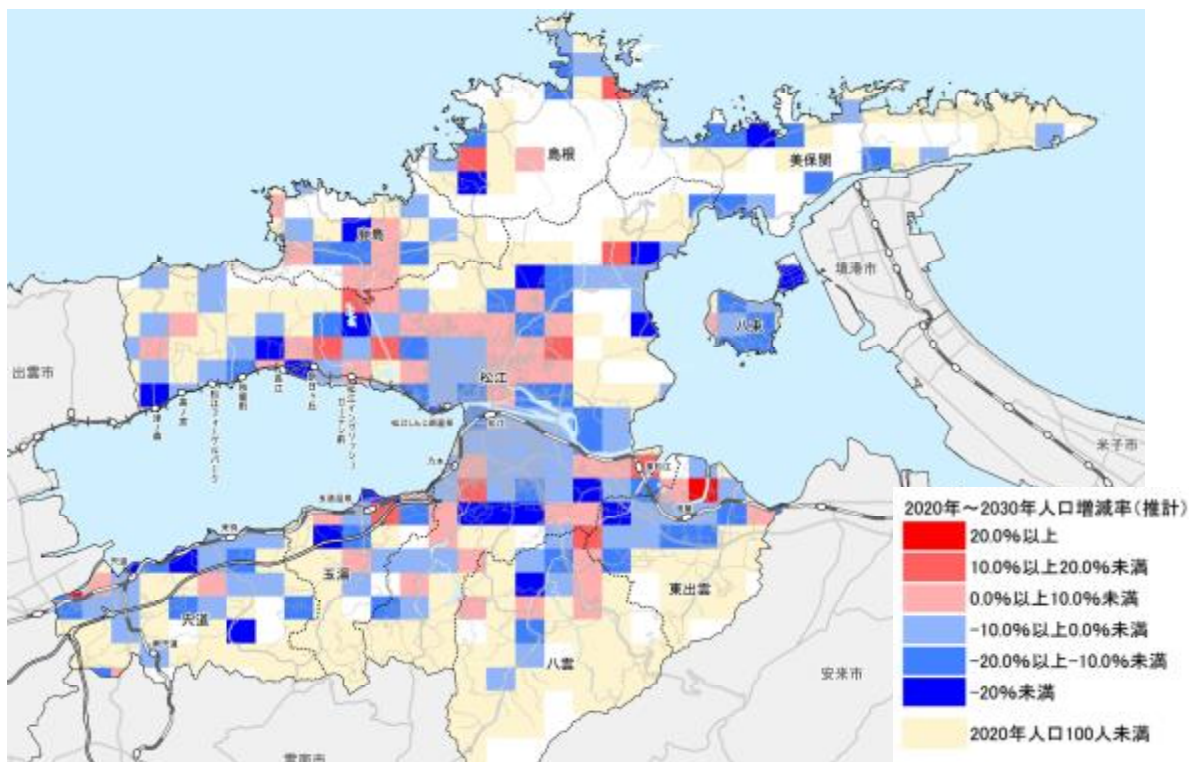
出典：R2年まで…国勢調査＜各年＞

R7年以降…日本の地域別将来推計人口・令和5(2023)年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

2 令和2年→令和12年の地域別のメッシュ人口増減率（推計）

本市全体の人口が減少する中、川津地域や、鹿島・穴道・玉湯・八雲・東出雲地域の中心部などでは、人口増加と一定の人口集積が見込まれます。

図：令和2年→令和12年の地域別のメッシュ人口増減率（推計）

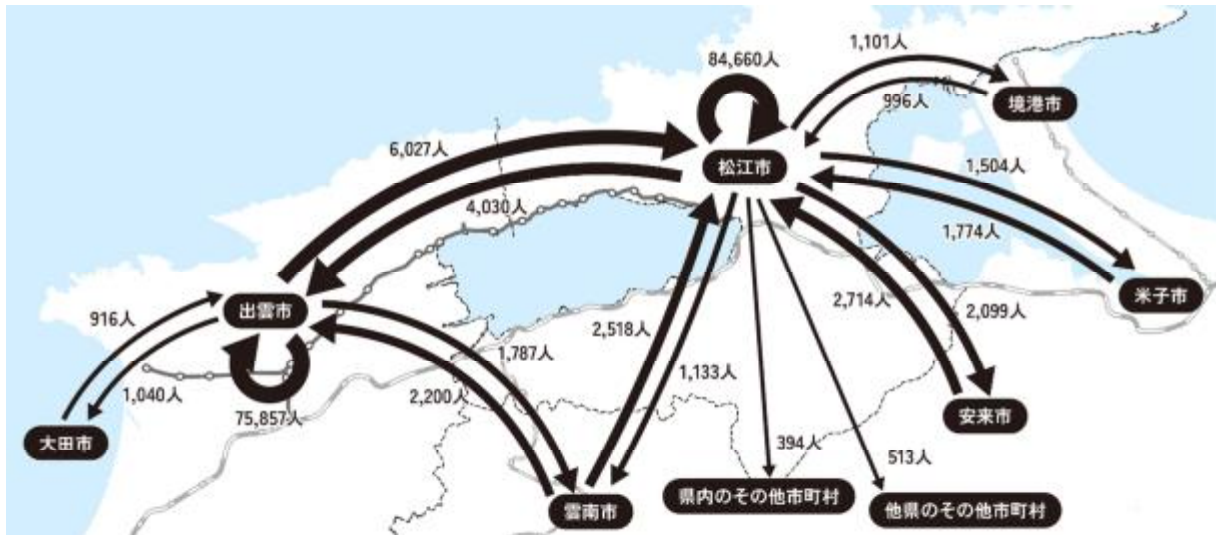


出典：国勢調査＜令和2年＞、国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口データ」＜令和12年＞

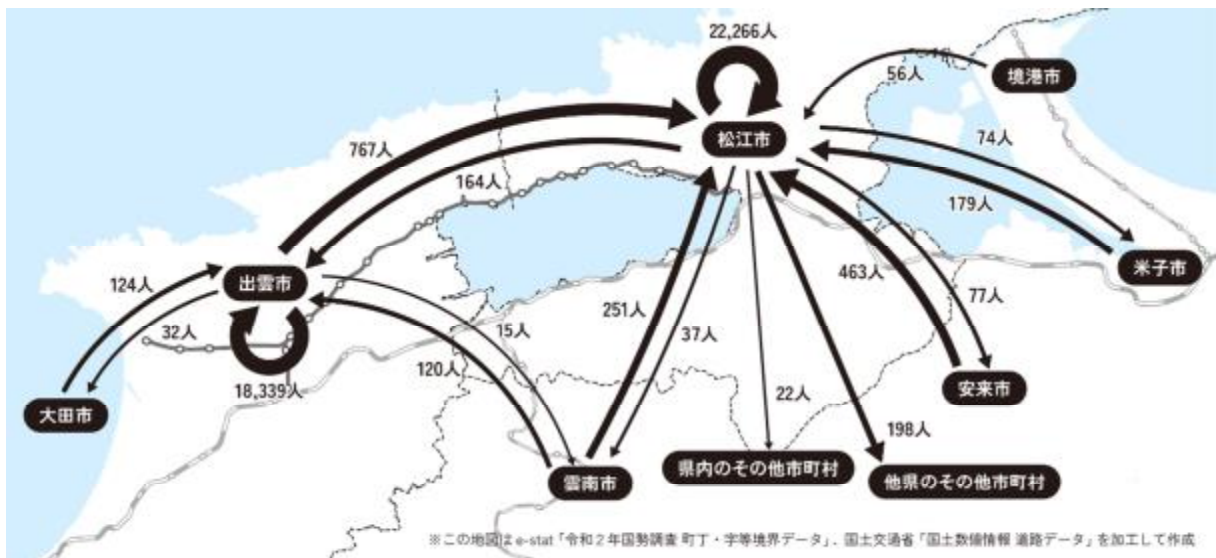
3 通勤・通学の目的地と移動手段

- 市外との往来は出雲市との間が活発ですが、通勤は安来市・境港市・米子市、通学は安来市との往来も多くなっています。
- 日常生活において自家用車への依存度が高い一方で、通勤・通学時の交通手段を島根県全体及び出雲市と比べると、自家用車の割合は低く、自転車の割合が高い傾向にあります。

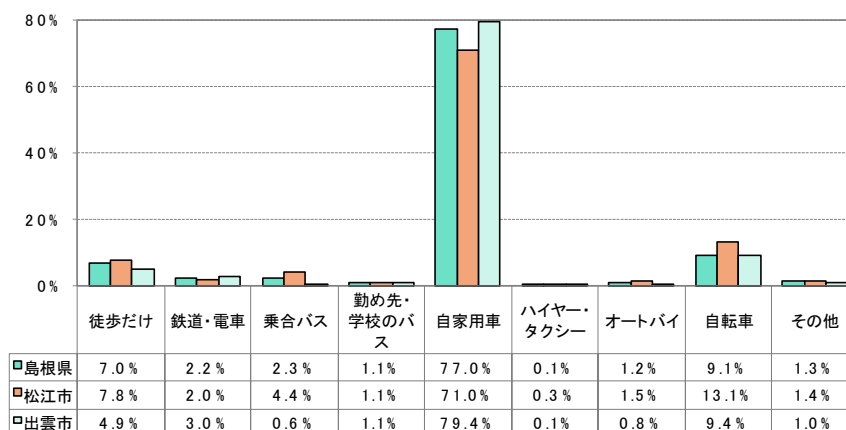
図：常住地による通勤流動



図：常住地による通学流動



グラフ：通勤・通学における利用交通手段

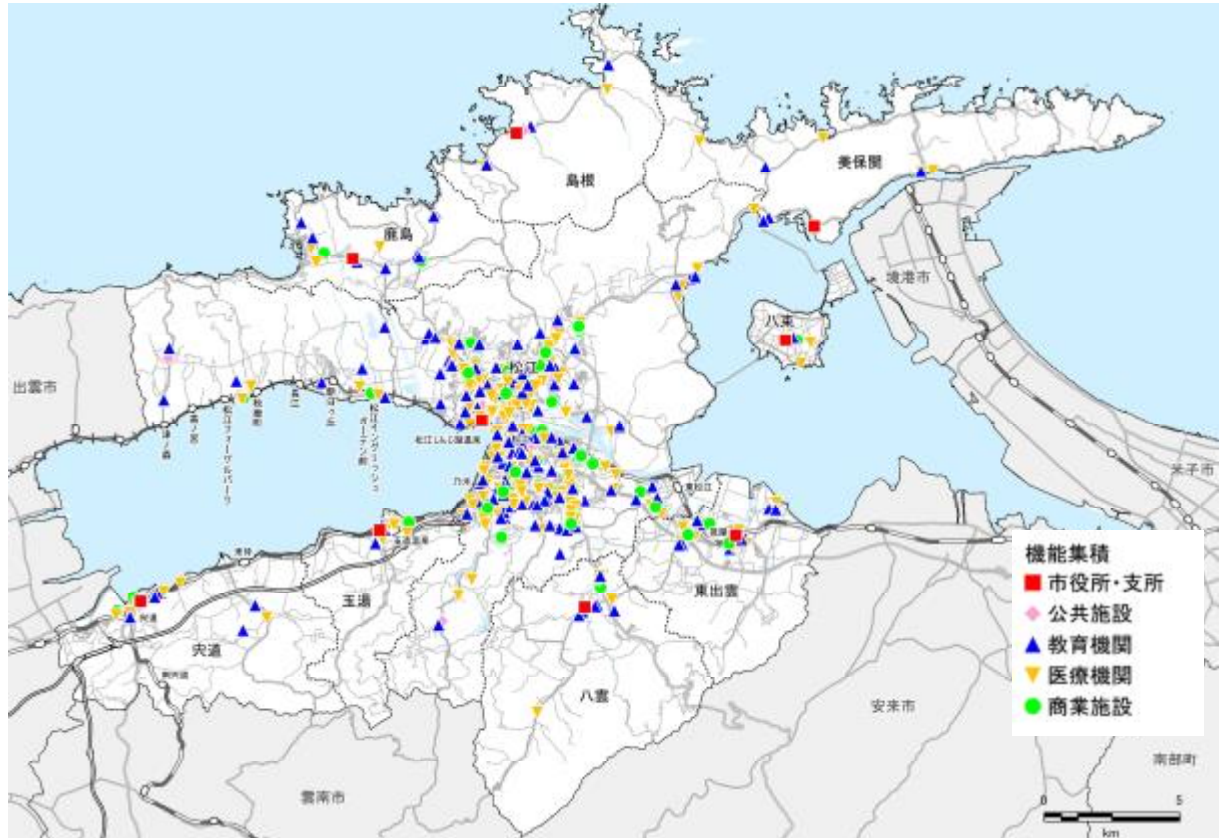


出典：国勢調査＜令和2年＞

4 買い物・通院などの移動の目的地（主なお出かけ先）の立地状況

- 買い物・通院などのお出かけ先の立地状況をみると、市街地中心部とその周辺部、ならびに鹿島・八束・宍道・玉湯・八雲・東出雲地域の中心部が主となっています。
- 島根・美保関地域は、医療機関や商業施設（スーパー等）の立地が他の地域に比べて少なくなっています。

図：買い物・通院などの移動の目的地（主なお出かけ先）の立地状況



出典：市役所・支所、公共施設… 松江市

教育機関… 松江市教育委員会・島根県教育委員会ほか

医療機関… 島根県医療政策課「県内の病院・診療所一覧」

https://www.pref.shimane.lg.jp/bousai_info/medical/iryo/byouin-shinryosho/＜令和5年11月1日閲覧＞

商業施設… 株式会社食品速報「日本スーパー名鑑」ほか＜令和5年11月1日時点＞

5 観光資源の立地状況と観光入込客数

- 観光入込客数は、コロナ禍の影響により令和2年以降大幅に減少しています。
- 特急「やくも」の新型車両導入、観光列車「あめつち」のJR木次線への乗り入れ、出雲縁結び空港の運用時間拡大等による、市外からの来訪者の増加が見込まれます。
- 市内の主な観光地を周遊する観光ループバス「ぐるっと松江レイクライン」の沿線にある市営くにびき駐車場と城山西駐車場では、自家用車からバスに乗り換えて観光する「パーク&ライド」が可能となっています。

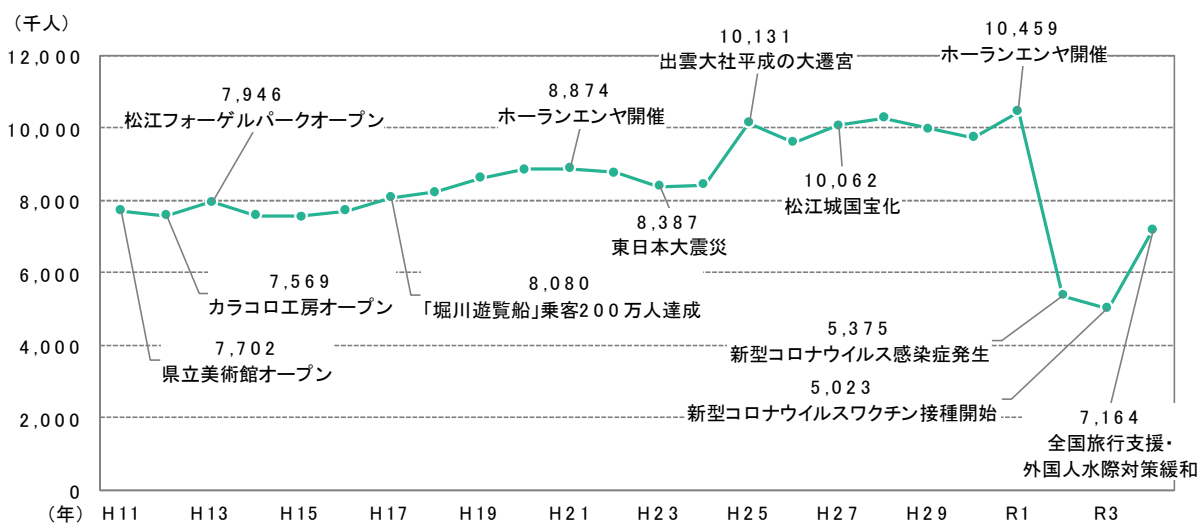
図：主な観光資源



観光資源の出典：令和4年島根県観光動態調査結果（令和4年の観光入込客数上位10位までを表示）

右上写真の出典：西日本旅客鉄道（株）Web サイト

グラフ：観光入込客数の推移

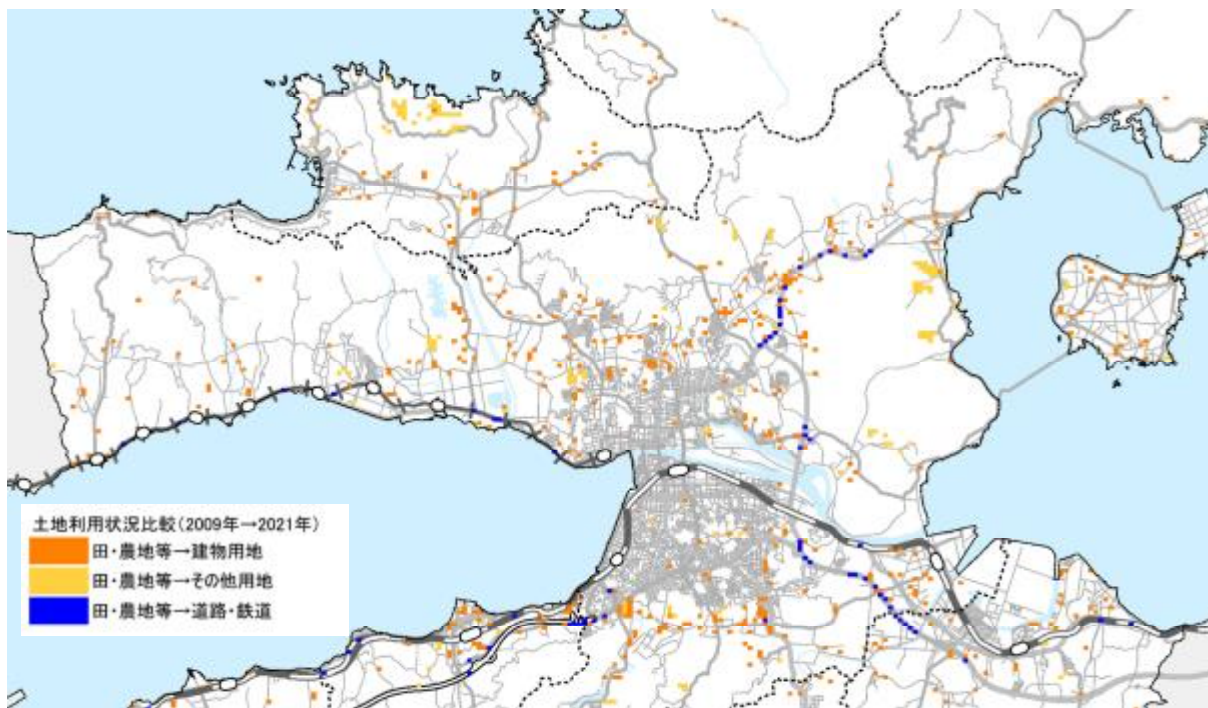


出典：松江市観光白書・MATSUE 観光戦略プラン 2023-2029

6 土地利用状況の変化

平成 21 年と令和 3 年における土地利用状況を比較すると、市街地中心部の周辺地域において、農地等から建物用地への転換が進行しています。

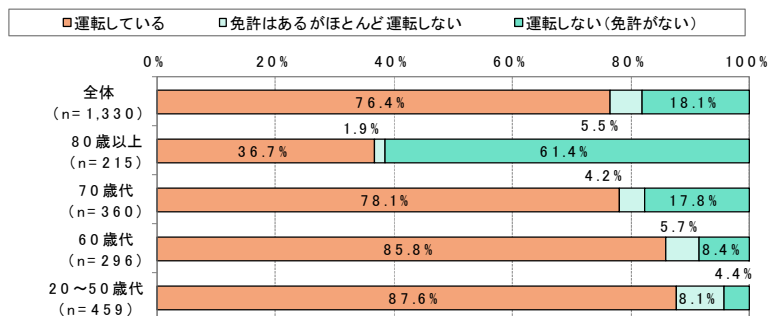
図：土地利用状況の変化（平成 21 年と令和 3 年の比較）



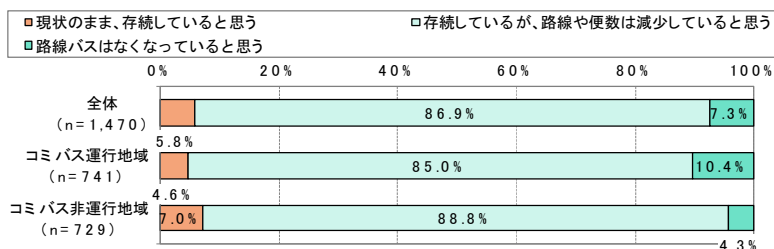
出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」各年

7 地域特性からみたその他の現状・問題点

- 計画策定にあたり令和 5 年 8 月に実施した市民アンケート調査結果によると、運転免許を持ち続ける高齢者が多くなっています。
- 同じく市民アンケート調査によると、市内路線バスをここ数年利用していない人の割合が前回調査（平成 28 年）の 47%から 61%に上昇し、「10 年後の市内路線バスは現状のまま存続していると思う」と考える人の割合が 37%から 6%へ大幅に低下しています。
- 平日朝の東出雲から JR 松江駅までの国道 9 号など、幹線道路を中心とした渋滞が日常的に発生しています。
- 令和 6 年 1 月の一畑百貨店閉店によって、JR 松江駅周辺の拠点機能の低下が懸念されます。



グラフ：
（上）年代別の運転状況
（下）10 年後の市内路線バスは現状のまま存続していると思うか



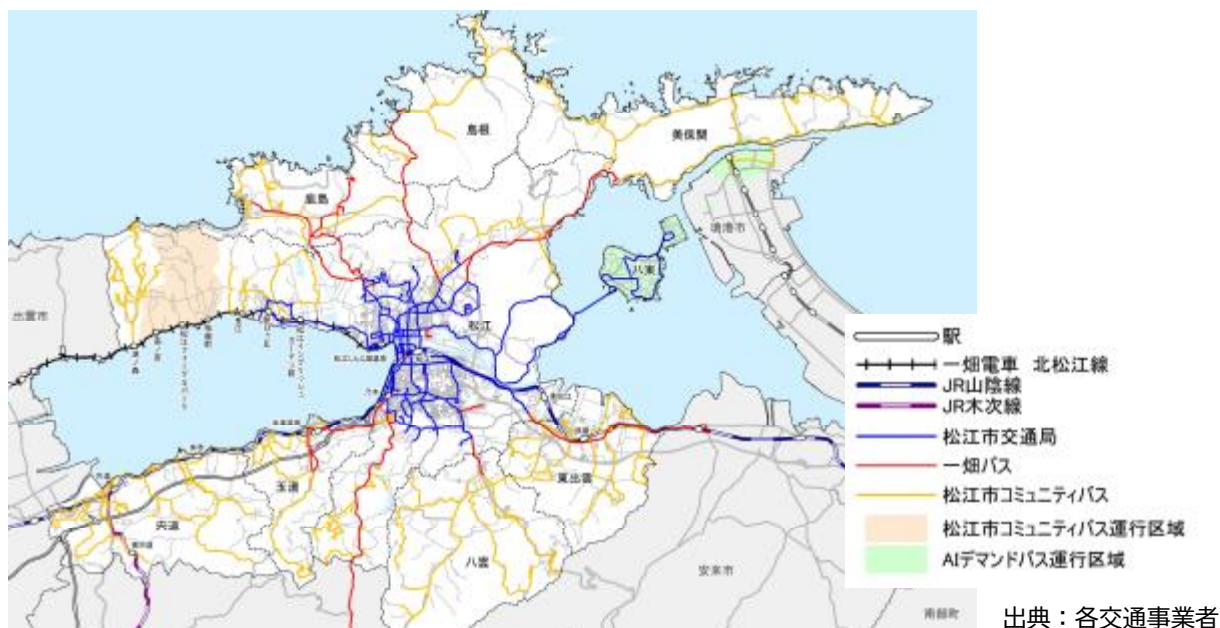
出典：市民アンケート調査（令和 5 年 8~9 月実施）

2. 公共交通の現状

1 公共交通網

公共交通網は、東西に延びる鉄道（JR 山陰本線・木次線、一畑電車北松江瀬）と、JR 松江駅を中心とした南北循環線や市街地中心部と近郊・郊外の生活拠点を結ぶ路線バス（一畑バス・松江市交通局）、市内の 13 地域において運行されているコミュニティバス（八東地域は AI デマンドバス）により構成されています。

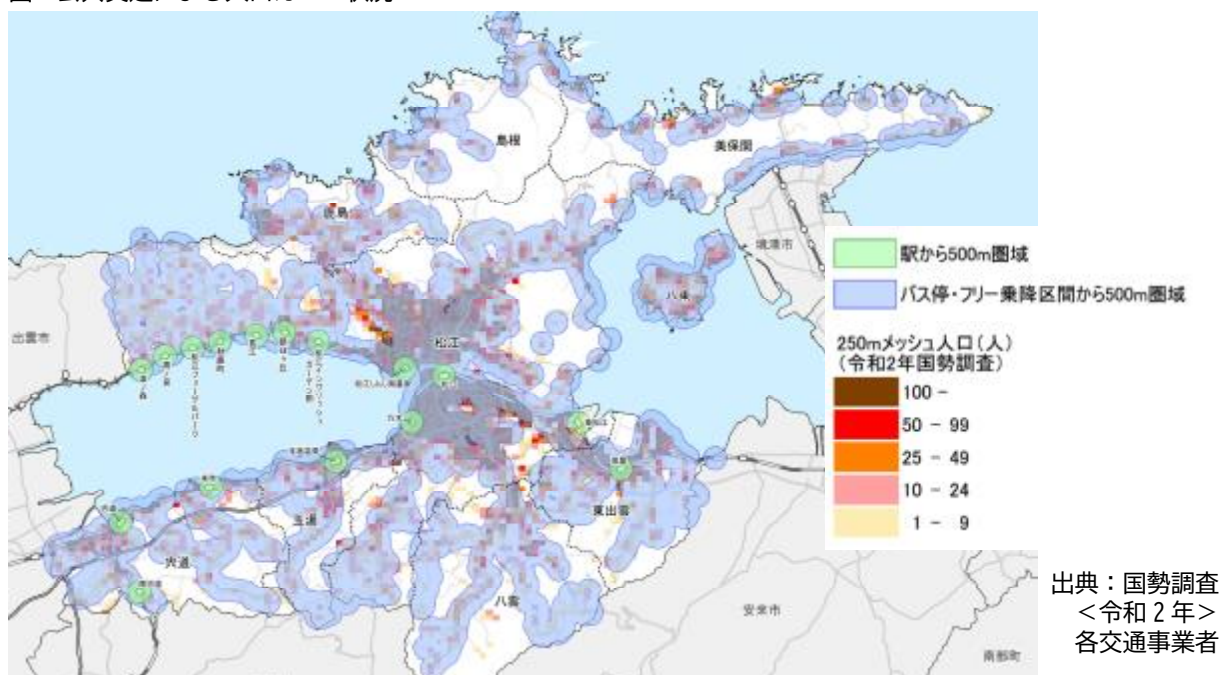
図：公共交通網



2 公共交通による人口カバー状況

市内の居住エリアは、鉄道・バスの路線網によって概ねカバーされていますが、郊外だけでなく市街地中心部やその周辺部においても、最寄りの駅・バス停まで距離のある地域（公共交通を利用しにくい地域）が存在します。

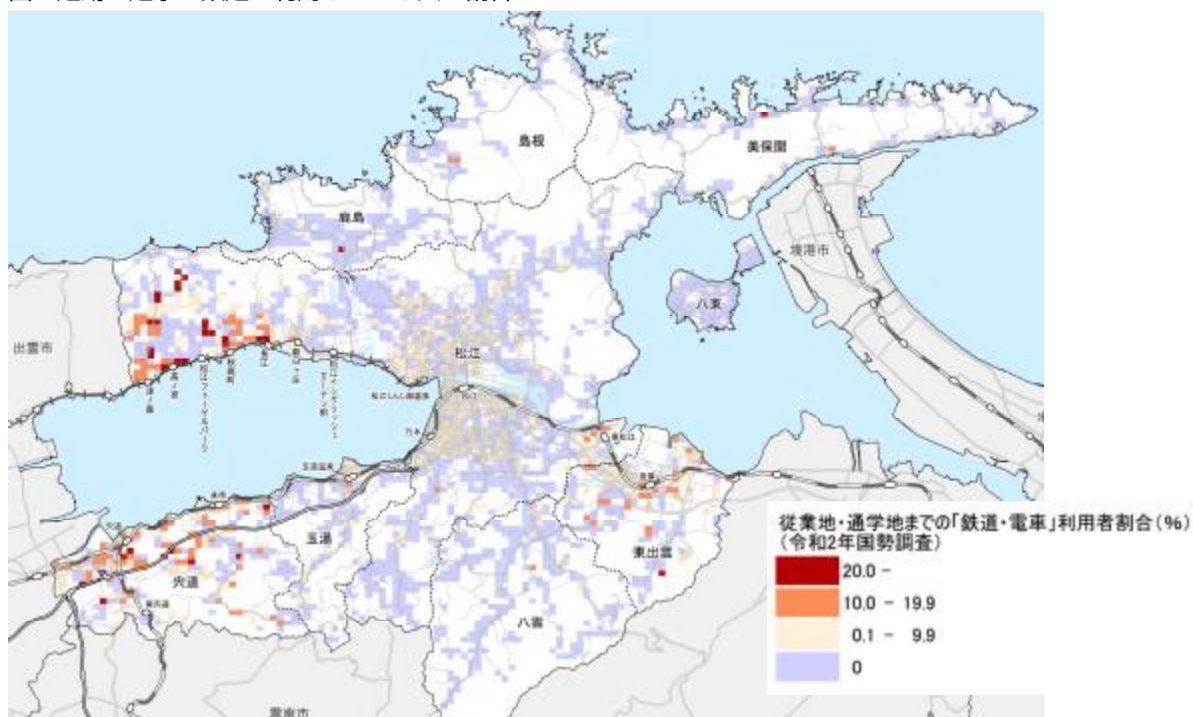
図：公共交通による人口カバー状況



3 通勤・通学に鉄道を利用している人の割合

一畑電車沿線の湖北地域や、JR 山陰本線沿線の宍道・東出雲地域では、他に比べて鉄道の利用率が高くなっています。

図：通勤・通学に鉄道を利用している人の割合

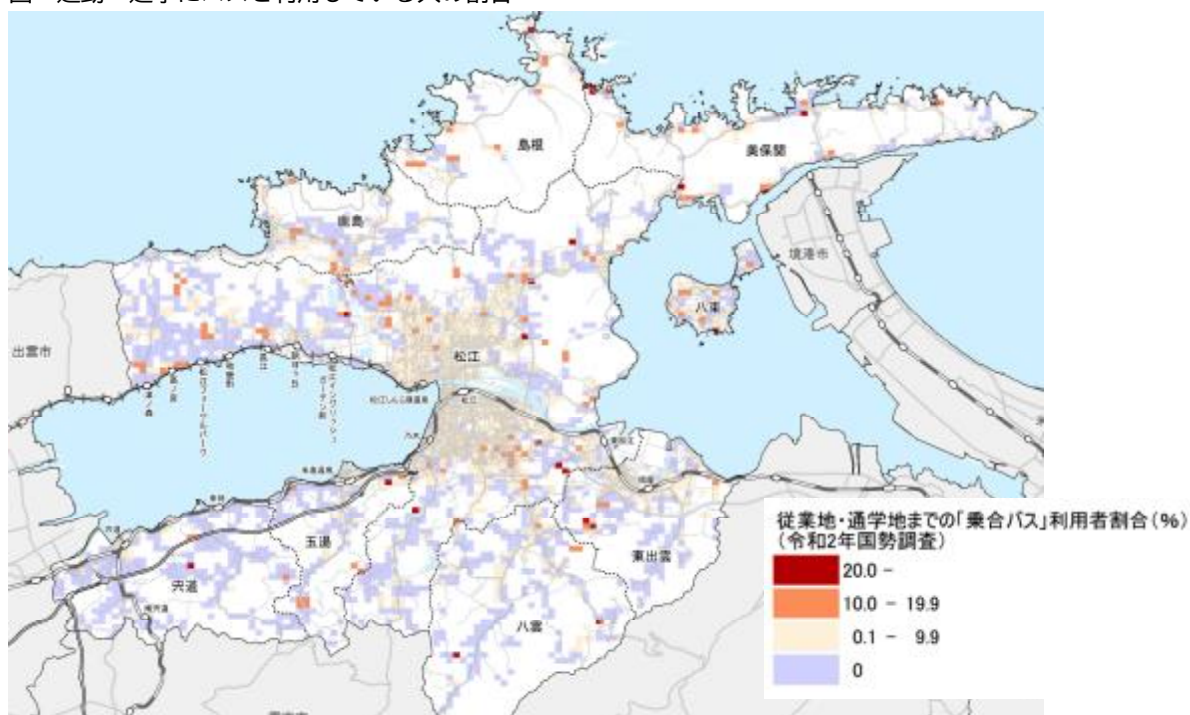


出典：国勢調査＜令和2年＞

4 通勤・通学にバスを利用している人の割合

一畑バス八雲線・恵曇線・美保関線の沿線や、湖北・島根・美保関・八束地域では、バスを利用している人の割合が高くなっています。

図：通勤・通学にバスを利用している人の割合

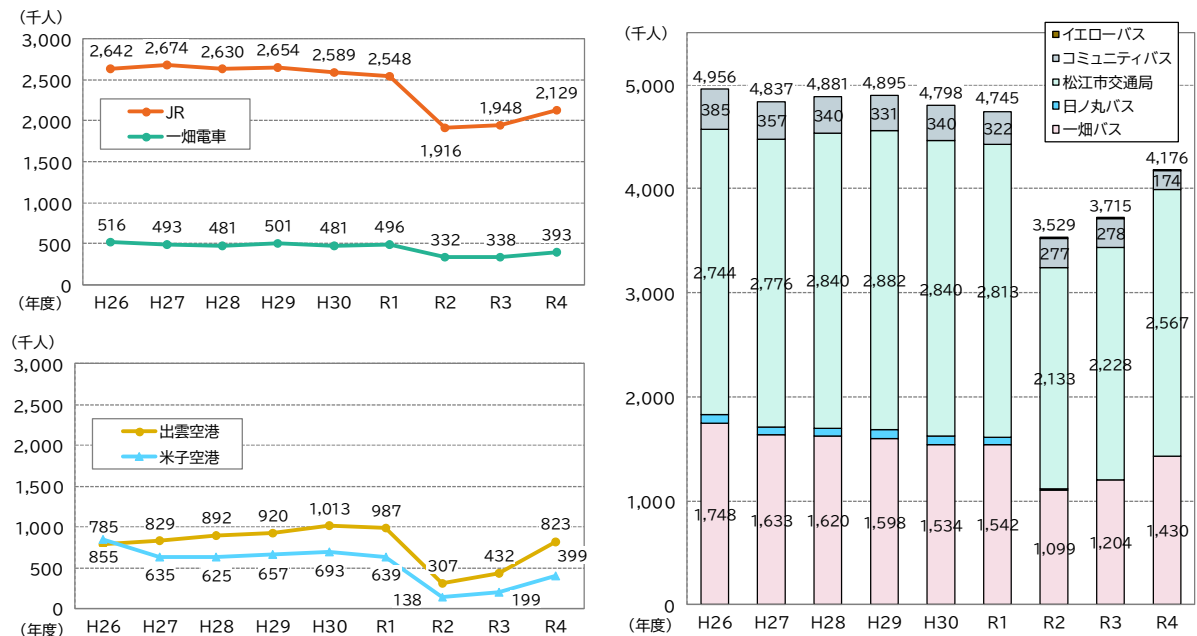


出典：国勢調査＜令和2年＞

5 公共交通の利用者数

- 新型コロナウイルス感染症の影響により激減した公共交通の利用者数は回復傾向にあります、コロナ禍以前の水準には戻っておりません。
- 令和4年度と平成30年度の利用者数を比較すると、鉄道（JR・一畑電車）と出雲空港は8割強、米子空港は6割弱、バスは9割弱の水準となっています。

グラフ：公共交通の利用者数（左上・鉄道、左下・空路、右・バス）

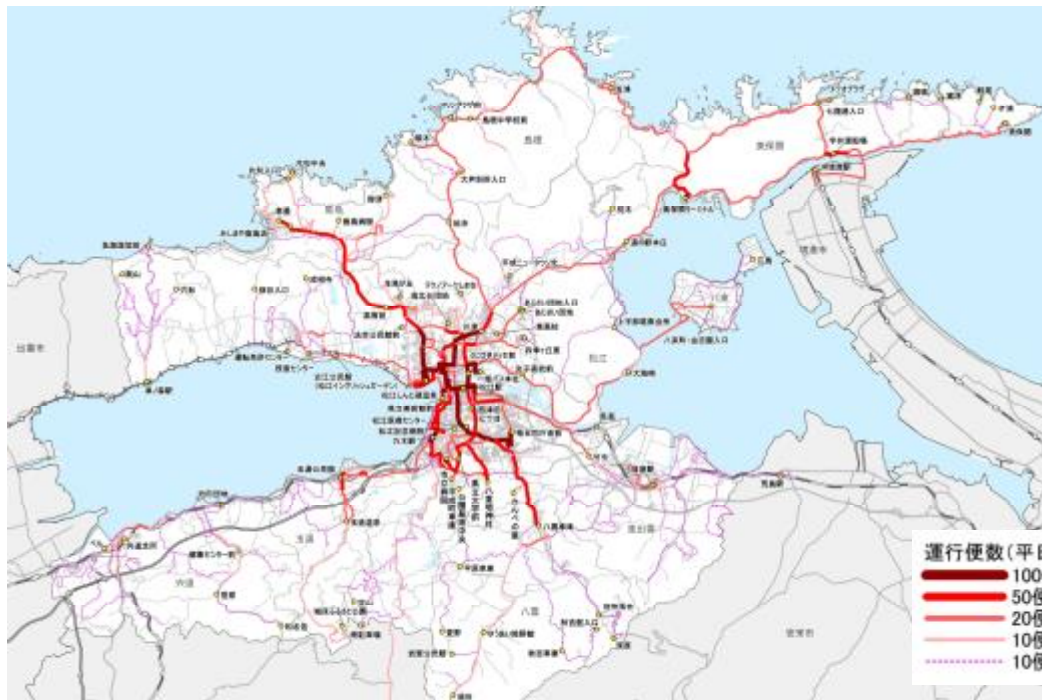


出典：各交通事業者

6 路線バスの運行系統

市街地中心部とその周辺部を主に運行する松江市交通局の路線は、10路線に対して系統数は100を超え、経路も複雑で、一部の便しか運行しない路線・区間も少なくない状況です。

図：バスの平日1日あたり運行便数



出典：各交通事業者

7 新たな移動サービスやキャッシュレス決済の導入状況

- 令和5年4月に八束地域全域・美保関町宇井地区の一部で運行を開始したAIデマンドバス「まつえのるーと」の利用者数（令和5年9月末までの実績）は、令和3年度まで運行していたコミュニティバスの利用者数の約1.7倍に増加しています。
- AIデマンドバスは利用者からは好評ですが、運行経費の増大や既存の交通事業者との共存が課題となっています。
- 法吉団地などにおけるグリーンスローモビリティの運行（令和2年4月～）、電動キックボードを観光客に貸し出す実証実験（令和4年8月）など、新たなモビリティの導入が進められています。
- 令和3年5月から路線バスに利用できるようになった交通系ICカード「ICOCA」の利用率は、令和5年6月の実績で約5割となっており、令和5年度中に障がい者優待ICOCAの導入が予定されています。

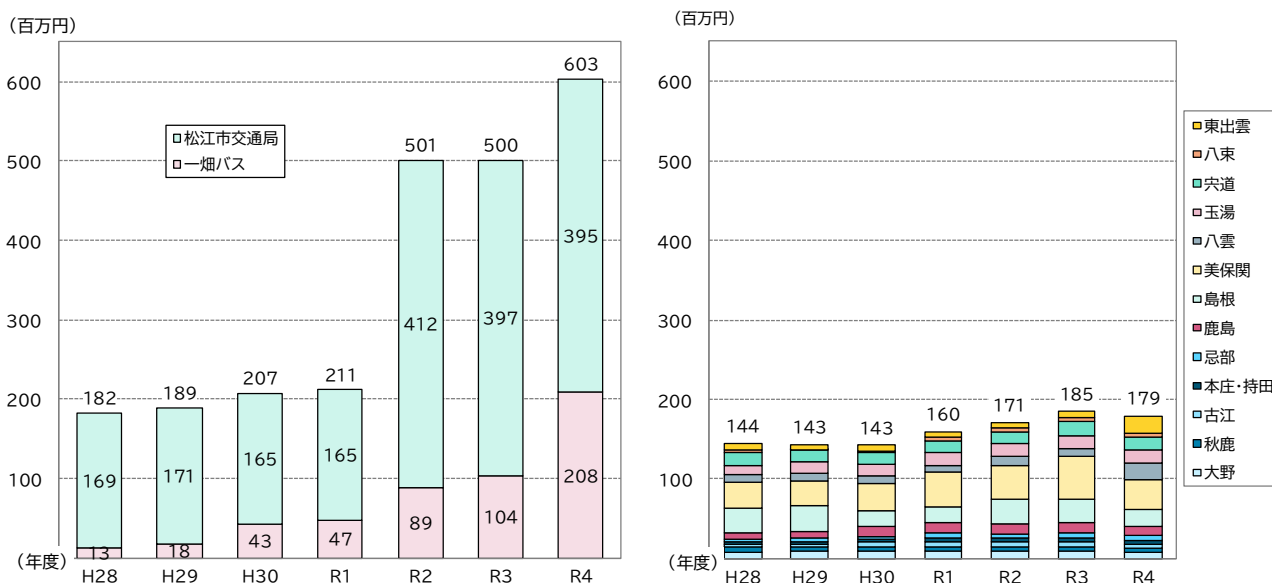


写真：AIデマンドバス「まつえのるーと」

8 公共交通への本市の資金投入額

- 路線バスやコミュニティバスなどの運行を維持するために公的資金が投入されています。
- 公共交通への本市の資金投入額はコロナ禍以降大幅に増加しており、令和4年度には一畑バスへ約2億円、松江市交通局へ約3億9千5百万円、コミュニティバスへ約1億8千万円のほか、一畑電車へ約8千万円を拠出しています。

グラフ：本市の資金投入額（左・路線バス、右・コミュニティバス）

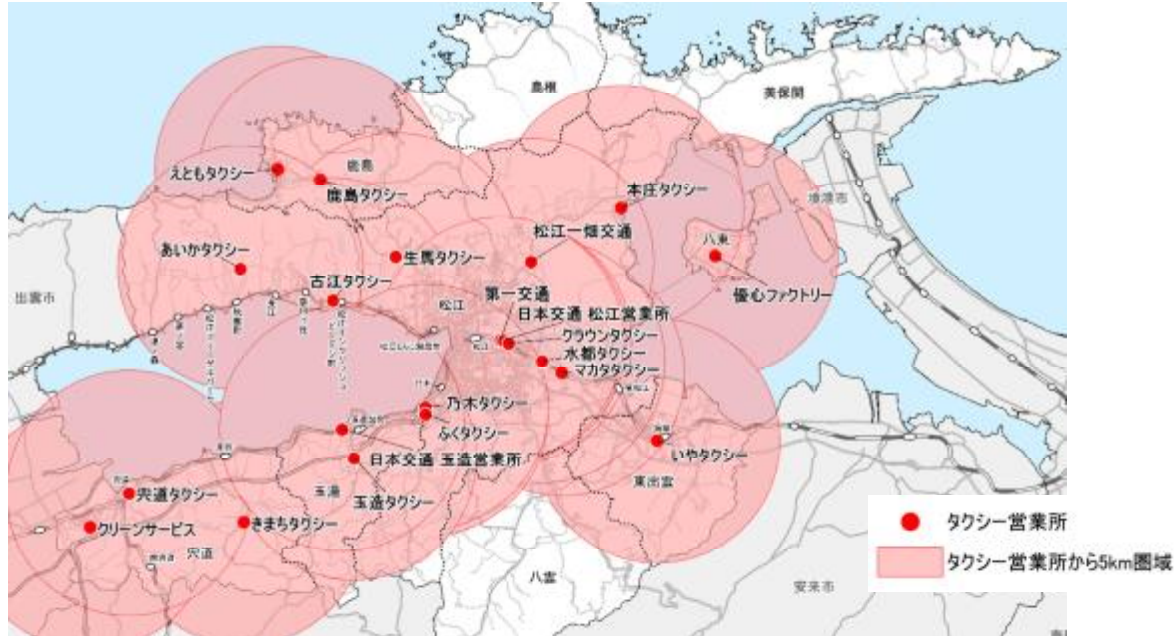


出典：松江市

9 鉄道・バス以外の移動サービス

- 島根・美保関・八雲地域にはタクシーの営業所がなく、タクシーを利用しにくい状況です。
- 古江・秋鹿、島根、美保関の各地域で本市の負担により運行されているスクールバスは、地域によって、路線バスと運行区間や時間帯の重複がみられます。

図：タクシー営業所の立地状況

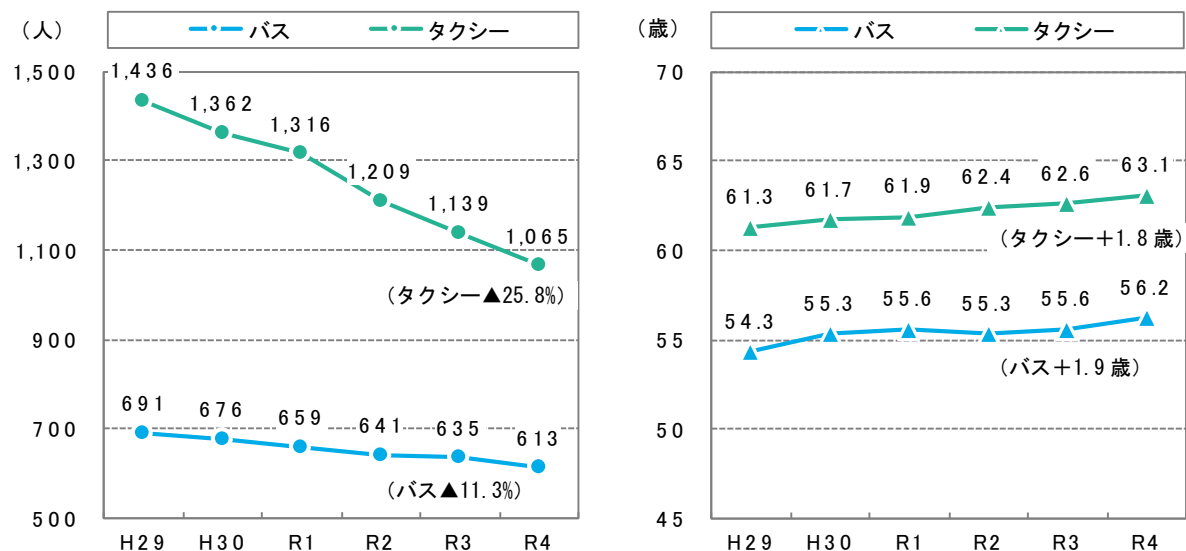


資料：各交通事業者

10 島根県内におけるバス・タクシーの運転手の状況と平均年齢の推移

- 運転手数はバス・タクシーのどちらも減少傾向で、特にタクシーが大幅に減少しています。
- 従業者の平均年齢（令和4年度実績）は、バス56.2歳、タクシー63.1歳と高く、どちらも上昇傾向にあります。
- 本計画の策定にあたり実施した交通事業者へのヒアリング調査によると、運転手だけでなく運行管理者や整備士・事務職も不足しています。

グラフ：島根県内全体のバス・タクシーの運転手の人数（左）と平均年齢（右）の推移



出典：中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム（第1回）資料
 ※島根県旅客自動車協会（会員の乗務員数）、各交通事業者への聞き取りによる

バス・タクシーの運転手不足

働く時間が不規則であることや、賃金水準が他の産業に比べて低いことなどを背景に、全国的にバスやタクシーの運転手が不足しています。島根県の調査によると、一畑バス（全社）では平成29年度と令和4年度の比較で運転手が123人から96人に減少するなど、本市においても運転手不足が顕在化しています。

また、路線バス運転手のなり手である大型二種免許の保有者数も減少しているうえに、運転手の高齢化が進んでおり、退職者を補充することができない状況にあります。

こうした状況を踏まえ、交通事業者では運転手の定年延長による退職者の抑制や、二種免許取得費の助成による人材の確保などが進められていますが、根本的な解決には至っていません。

写真：松江市内を運行する路線バス



2024 年問題

路線バスは、朝の通学・通勤時間帯や夜の下校・帰宅時間帯に需要が集中するため、運転手不足も相まって、運転手一人あたりの拘束時間は長くなりがちです。

こうした中、働き方改革の一環として、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示、いわゆる「改善基準告示」）が改正され、2024年（令和6年）年4月から運転手の拘束時間が短くなり、かつ一日の休息時間が長くなります。これによって、路線バスのダイヤにも次のような影響が出るのが予想されます。

- 利用の少ない路線の縮小や廃止
- 利用の少ない日中の時間帯の減便
- 夜間の減便や最終便の時刻繰り上げ

このことを「2024年問題」といいます。

表：運転手不足を起因とする市内の減便・路線廃止状況

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、恵曇線、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

表：バスの「改善基準告示」の改正による運転手の拘束時間・休息時間の変化

項目	現行	見直し後
1年の拘束時間	原則 3,380時間	原則 3,300時間
1日の休息時間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間を下限

本市における運転手不足の影響

令和5年以降、本市でも、運転手不足に起因する路線バスの減便や路線廃止、タクシーの減車や営業時間帯の縮小などが行われています。一畑バスは令和5年8月から、松江市交通局は同年10月から減便が実施されており、今後、さらなる路線の縮小も予定されています。

運転手をいかに確保するか、また、運転手不足という状況のもとで、いかにして持続可能な公共交通ネットワークを構築していくかが本市の大きな課題となっています。

3. 上位・関連計画等における方向性

1 松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」

松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」（令和４年３月策定）では、次の３点をすべての行政分野で推進することとしています。

- 人口減少対策の推進
- 文化力を生かしたまちづくり
- デジタル技術の活用（DX）

そのうえで、交通分野においては、「水上交通など『水の都・松江』を実感できる多様なアクティビティをつくる」ことが掲げられています。

また、市民が2030年に実感できる目標の一つとして「世界の水都 MATSUE が水辺と公共交通の概念を変えた」が、その背景の一つとして「路線バス、コミュニティバス、AI デマンドバスなどのきめ細かい役割分担によって、公共交通が使いやすくなった」が挙げられています。



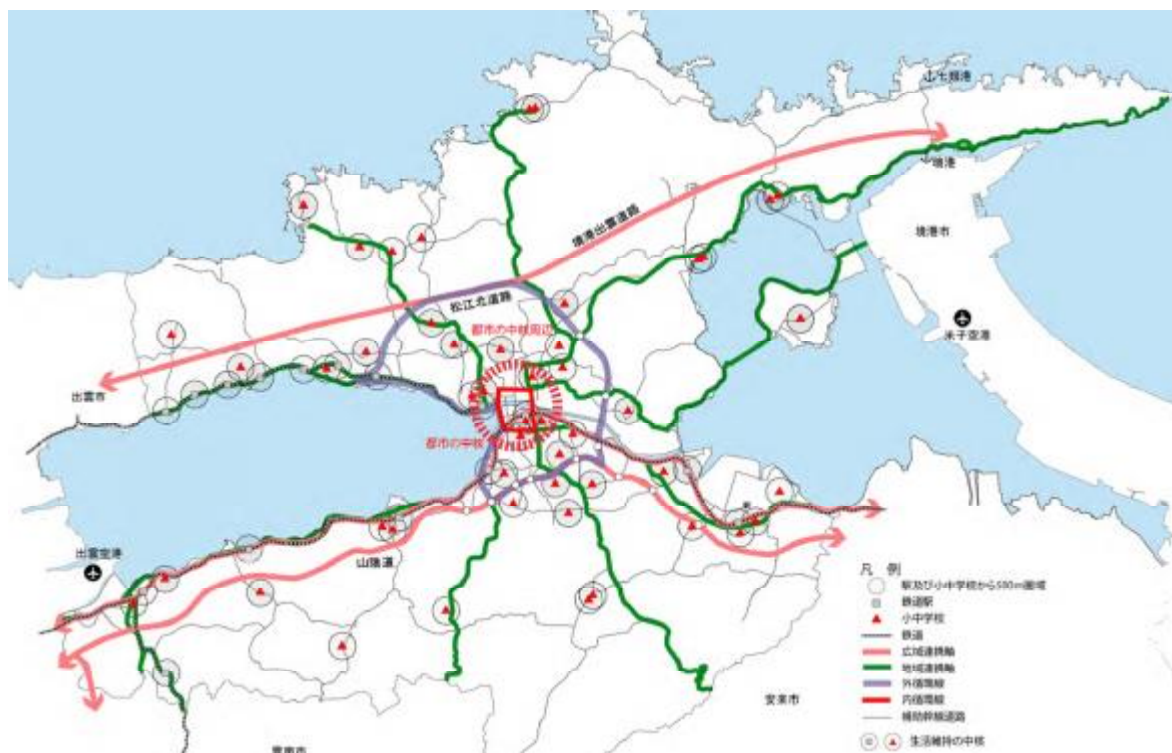
図：松江市総合計画における基本施策（公共交通に関連する部分を抜粋）

2 松江市都市マスタープラン・松江市立地適正化計画

「松江市都市マスタープラン」（平成 30 年 3 月策定）と「松江市立地適正化計画」（平成 31 年 3 月策定・令和 4 年 3 月改定）では、既存の鉄道や幹線のバス路線等の公共交通網を「まちの骨格」として位置付けており、土地利用と連携した持続可能な都市構造の形成を進めることとしています。

また、従来の「線引き制度」を用いない新たな土地利用制度の創設に向けた検討が進められており、令和7年度以降に都市マスタープランと立地適正化計画の改定が予定されています。

図：松江市都市マスタープラン・松江市立地適正化計画における将来都市構造図



市街地の空洞化による都市の魅力やにぎわいの低下

本市はこれまで、人口増加時代の要請に伴う宅地開発に対して一定の秩序を保ちながら、道路、下水道施設等の都市基盤整備を計画的に進めることで、市民生活の利便性向上に努めてきました。

しかしながら、本市の人口は平成12年をピークに減少に転じ、特に市街地中心部においては、空き家や空き地、駐車場といった低未利用地が増加する等様々な問題が顕在化してきました。今後こうした状況を放置すれば、市街地の空洞化がさらに進み、都市としての魅力やにぎわいが低下するとともに、生活サービスの縮小・撤退や公共交通の利便性の低下などを招き、市街地での生活機能が損なわれていくことが懸念されます。

コンパクト・プラス・ネットワーク

こうした状況は全国のほかの都市においても発生しており、人口減少と高齢化を背景とする都市の衰退に対して、国は、平成26年8月に都市再生特別措置法の改正を行い、医療・福祉施設、商業施設等の生活関連施設や住宅がまとまって立地するとともに、市民が公共交通によって市街地にアクセスできる都市構造「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を打ち出し、各自治体に「立地適正化計画」の策定を求めています。

本市においては、国の政策を踏まえたうえで、「松江市都市マスタープラン」（平成30年3月改定）において市域全体を対象として公共交通網を「まちの骨格」と位置付け、定住の促進や雇用の創出に資する土地利用の方針を示すとともに、本市の人口の約7割を占める市街地における土地利用の方針をより具体的に示すため、平成31年3月に「松江市立地適正化計画」を策定しました。

これを踏まえ、令和4年3月に策定した松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」において、「市域内のバランスのとれた発展」を実現するため、中心市街地と周辺部・旧町村部の市街地や集落など既存のコミュニティを、相互に交通ネットワークでつなぐ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を目指すこととしています。

図：コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築に際しては、住居、医療・福祉、商業施設などの生活サービス機能が立地する各地域の市街地や集落がまちづくりの核となることから、その機能の維持が重要となります。一方で、商店や診療所などの生活に必要なサービス機能が近くにないエリアについては、それらのサービス機能がある市街地や集落と円滑に接続することで、生活の利便性を確保することが必要です。

公共交通とまちづくり施策との連携

持続可能な都市を実現するためには、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえつつ、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設の機能を集積させ、沿線におけるおでかけ需要を創出することにより、都市全体の価値を高めていくことが重要です。

そのためには、都市機能へのアクセスを確保するための幹線、市街地における循環型の交通、幹線と連絡した支線などによるネットワークの形成とその改善や、運賃やダイヤなどサービス面の利便性向上、交通結節点の整備による乗り継ぎの円滑化、多様な交通サービスの導入、他分野との垣根を越えた連携と協働などを一体的に進めることが不可欠です。

なお、地域公共交通活性化再生法において、地域公共交通計画は都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。このため、本計画は、松江市都市マスタープラン及び松江市立地適正化計画に掲げる将来都市像や施策等との整合性に留意して策定します。

3 社会動向・政策動向

- 運転手を必要としない自動運転（0 から 5 までの 6 段階の定義におけるレベル 4）の実証が進められています。
- 利便性向上や運行効率化につながる新たなモビリティの開発・実装が行われています。
- 交通を地域の暮らしと一体として捉え、観光・教育・福祉・環境など関連分野も含めた複数の主体の連携（共創）による機能維持・強化を図る取組に対して、国の支援が行われています。
- 国による自治体支援策の拡充や、地域公共交通活性化再生法の改正施行（令和 5 年 10 月 1 日）に伴う社会資本整備総合交付金の活用、経営が厳しいローカル鉄道の再編に向けた協議会の設置などの動きがみられます。
- 2024 年問題やライドシェアの動向が注目されています。
- 燃料電池バスなど脱炭素化に向けた取組が全国各地で進められています。

写真：カーボンニュートラルに対応した電動推進機プロトタイプを搭載した堀川遊覧船



4. 第3次計画の評価・検証結果

第3次計画の評価・検証結果によると、「実車走行キロ」、「路線バスの利用者数」、及び「バスサービス全体の満足度」の3つの評価項目については、数値目標を下回る結果となりました。「路線バスの利用者数」の目標が達成できなかった主な理由としては、人口減少や新型コロナウイルス感染症による影響、路線バスの縮小や路線廃止などが背景にあると考えられます。

一方、コミュニティバスと路線バスの接続確保については継続的に実施されており、評価項目「市の中心部までの往復移動可能回数」は数値目標を達成しました。

表：第3次計画の評価・検証結果

評価項目	評価指標	計画時の 現状値 (H28)	数値目標	実際の数値 (R4、R5)	備考
路線バスの 維持	実車走行キロ (万km/年)	348	348	309	R4実績 一畑バス 1,451 千km 松江市交通局 1,636 千km
コミュニティ バスの維持	市の中心部まで の往復移動可能 回数	週2回以上	週2回以上	週2回以上	コミュニティバスの路線ごとに、 路線バスに乗り継いで市の中心部 まで移動できる回数を計測
路線バスの 利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	448	448	389	R4実績 一畑バス 1,429 千人 松江市交通局 2,458 千人
バスサービス 全体の満足度	バスサービスの 総合的な満足度 (%)	69	80	70	R5 市民アンケート調査結果 満足/(満足+不満) ※「どちらともいえない」を除いた割合

5. 課題の整理

本市の公共交通に関する課題は様々ですが、本計画の策定過程における調査・分析結果や、上位・関連計画における方向性、第3次計画における目標達成状況や施策の実施状況等を踏まえ、主なものとして次の通り整理します。

課題1 公共交通サービスを安全かつ安定的に供給できる仕組みづくり

公共交通サービスの担い手が不足しているとともに、高齢化が進行しています。このことによって、運転手不足を理由とした路線バスの減便や路線廃止が現実のものとなっており、このままの状況が続けば、公共交通サービスを安定的に提供できなくなる可能性があります。

また、公共交通の維持・確保にかかる本市の負担額は増加傾向にあり、今後の人口減少や担い手確保の現状を踏まえれば、その傾向はこれからも続くものと考えられます。

一方で、市内には鉄道やバスをはじめとする様々な輸送手段があります。公共交通を未来に残すために、それぞれの輸送手段の特性を踏まえ、本市の負担額の抑制を図りながら、公共交通サービスを安全かつ安定的に供給する仕組みを構築することが求められています。

課題2 市民の日常生活を支える公共交通サービスの確保

公共交通の主な利用者層は、市内外への通勤・通学や、高齢者や身体の不自由な方を中心とした通院や買い物、観光客など市外からの来訪者です。

通院や買い物など日常生活における移動の目的地は、市街地中心部や各地域の拠点周辺に概ね立地しており、居住地から各地域の拠点周辺への移動手段の確保が必要です。また、人口減少に伴って地域の拠点機能が低下したことなどにより、通院や買い物のために各地域から市街地へ出かけたというニーズもあります。

こうしたことから、市民が安心して生活できる環境を整えるため、通勤・通学や通院・買い物などの日常生活を支える公共交通サービスを確保することが必要です。

写真：JR 松江駅



課題3 公共交通を利用して出かけたくなる環境づくり

公共交通は本市のまちづくりの骨格として位置付けられていますが、市街地中心部における大型店舗の閉店などにより、JR 松江駅周辺を中心としたにぎわい機能が減退しつつあります。

公共交通は、市民だけでなく、観光客などの市外からの来訪者にも利用されます。普段は公共交通をあまり利用しない市民や、観光客などの市外からの来訪者にとって、公共交通を使いやすくするとともに、公共交通の便利さや利用方法をわかりやすく伝え、公共交通を利用する機会を増やしていくことが求められます。

「公共交通を利用して出かけてみよう」と思う人が増えることで、市街地中心部や地域の拠点を中心とした人の流れや回遊が生まれます。また、公共交通による外出の促進は、市民の健康増進や高齢者のフレイル予防につながることを期待されます。さらには、公共交通に乗り合わせて出かける人が増えることで、CO₂ 排出量削減による環境負荷低減といった効果も期待されます。

こうしたことから、まちの魅力度や市民生活の質の向上に向けて、公共交通を利用して出かけたくなる環境づくりが重要です。

課題4 市民会議を中心とした公共交通の利用促進と計画のマネジメント

本市では、市民・民間企業・交通事業者・行政の協働による「松江市公共交通利用促進市民会議」が主体となって、公共交通のサービス改善や利用促進などの取組が行われてきました。さらに、路線バスやコミュニティバスの利用促進協議会が各地域に設置されており、利用の促進や乗客のニーズ把握などの活動が行われています。


しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響等から、近年は十分に活動できない状況にあります。生活様式や価値観が多様化し、アフターコロナにおける「新しい生活様式」が定着しつつある現在、公共交通の利用促進に本腰を入れて取り組むことが必要です。

また、本市においても令和3年4月に交通系 IC カードが導入されるなど、公共交通に関する新たな技術開発やデータ活用などが全国で進められています。公共交通に関するデータを交通事業者や行政が活用して、公共交通の利便性や効率性を高めることが求められています。

これらを踏まえて、市民会議を中心に、市民・民間企業・交通事業者・行政が一丸となって公共交通の利用促進に取り組むとともに、本計画の進捗管理や運用のマネジメントを適切に行うことが必要となっています。

写真：松江市公共交通利用促進市民会議の様子（令和5年7月）





第 2 章

基本戦略

1. 基本戦略

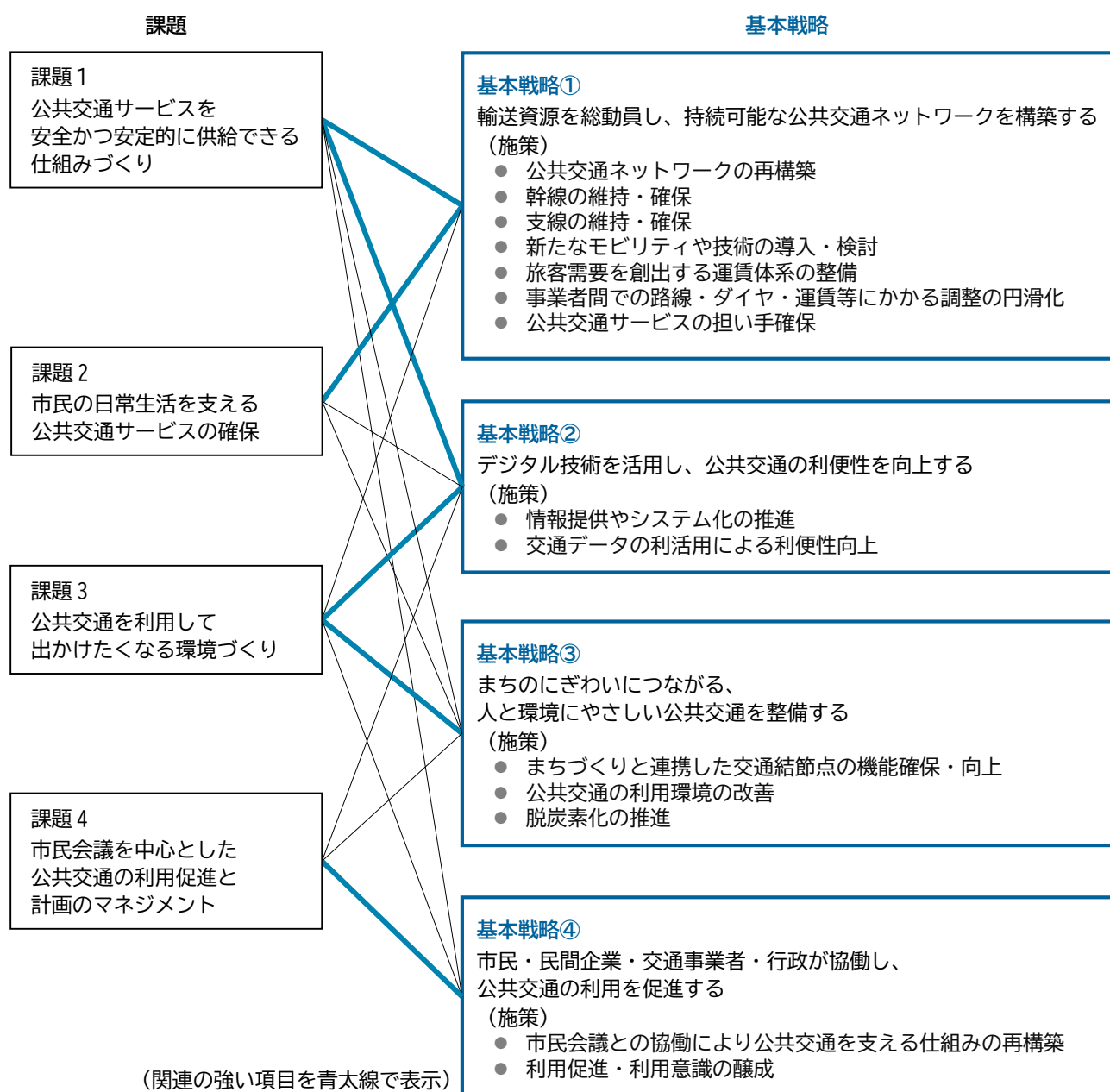
地域公共交通の再構築に向けて、次の①～④を基本戦略に定めて取り組むこととします。

基本戦略

- ① 輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する
- ② デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する
- ③ まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する
- ④ 市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する

2. 課題と基本戦略の関係

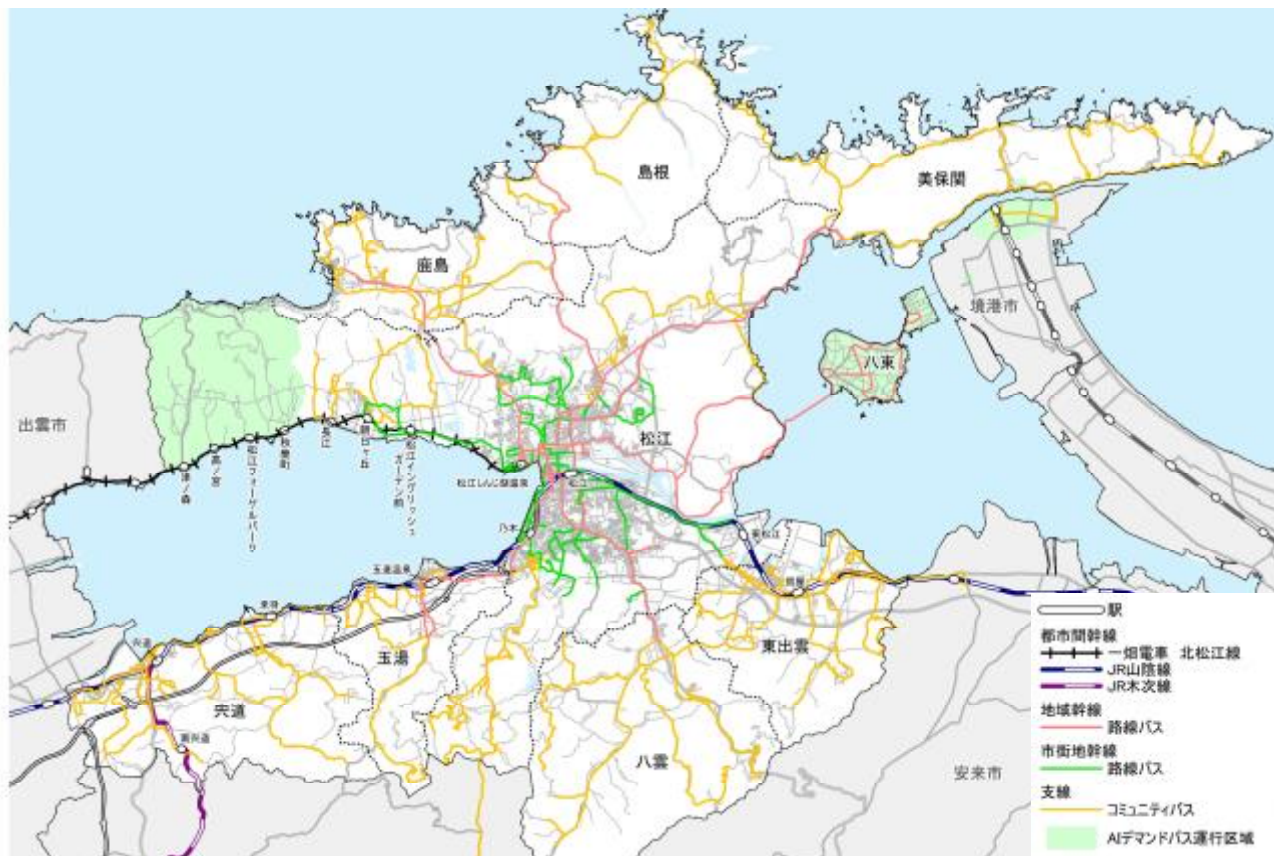
前章で整理した、本市公共交通の課題と基本戦略との関係は次の通りです。



3. 計画に位置付ける公共交通

上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、公共交通の拠点や交通結節点の位置付けと、それぞれの公共交通が果たすべき役割を次の通り定義します。

1 公共交通ネットワークの全体像



2 公共交通の拠点と交通結節点の位置付け

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、穴道駅、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） 県民会館前バス停、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、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、穴道、玉湯、八雲、東出雲の各地域の支所周辺

3 公共交通の機能分類

位置付け	路線・系統	役割	維持・確保策
都市間幹線	JR 山陰本線 一畑電車北松江線 高速乗合バス 航路 空港連絡バス・ 隠岐汽船連絡バス	都市の中核と市外との間の広域交通を担う。 通勤・通学、観光、ビジネスなど様々な移動ニーズに対応する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
市街地幹線	路線バス ※前ページの図中の緑色の線	JR 松江駅または松江しんじ湖温泉駅を発着地として、市街地における「生活維持の中核」との間を連絡する。 通勤・通学、通院、買い物を中心として、様々な移動ニーズに対応する。	
地域幹線	JR 山陰本線 一畑電車北松江線 路線バス ※前ページの図中の桃色の線	JR 松江駅または松江しんじ湖温泉駅を発着地として、地域拠点（各支所を中心とした「生活機能の中核」）及び隣接市の拠点との間を連絡する。 通勤・通学、通院、買い物を中心として、様々な移動ニーズに対応する。	
支線	コミュニティバス AI デマンドバス ※前ページの図中の黄色の線及び橙色・薄緑色の塗りつぶしの区域	市内の各地域を運行し、幹線や地域拠点に接続する。 通院、買い物、通学などの移動ニーズに対応するほか、幹線に接続することで広域の移動ニーズにも対応する。	交通事業者や地域と連携した利用促進などの取組により、一定以上の需要を確保する。 国の補助事業である、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助、車両購入費補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
個別輸送	タクシー	市内及び市外との間の個別輸送を担う。	交通事業者と連携した利活用策により、一定以上の需要を確保する。
補完交通	地域が主体となった交通手段	市内の各地域を運行し、幹線や地域拠点に接続する。 通院、買い物、通学などの移動ニーズに対応するほか、幹線に接続することで広域の移動ニーズにも対応する。	地域と連携した利用促進などの取組により、一定以上の需要を確保する。

4 地域公共交通確保維持事業の必要性

地域公共交通の維持に対する国の支援として、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、乗合バスの運行費等に対する交通事業者等への支援が行われています。

本市では、一部の路線においてこの補助事業を活用（または活用を検討）しています。補助事業の活用にあたり、事業の必要性を次の通り整理します。



地域公共交通確保維持事業

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行、バス車両の更新、市町村・NP0 当による車両購入等について、国が支援するものです。

① 地域間幹線系統補助

地域幹線（路線バス）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っています。起・終点である JR 松江駅・松江しんじ湖温泉駅並びに各地域の支所周辺のバスターミナル、経由地である川津（西川津）バス停などでは、他の公共交通機関や支線と連絡しており、本市の公共交通ネットワークを形成するうえで特に重要な役割を负っています。

一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業によって、安定的に運行を確保・維持する必要があります。

② 地域内フィーダー系統補助

支線に位置付けているコミュニティバス（AI デマンドバスを含む）は、市内の 13 地域において運行されており、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っています。また、市街地幹線や地域幹線への接続により、市街地中心部への広域移動も可能となっており、本市の公共交通ネットワークを形成するうえで欠くことのできない路線です。

一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により確保・維持する必要があります。

③ 車両購入費補助

地域幹線を運行するバス車両については、耐用年数を大きく上回るものも多くなっています。安全な輸送を確保するため、車両を購入する必要があります。

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		



第3章

施策・事業

3つのキーププロジェクト

本計画の達成に向けて優先的に推進する事業として、3つのキーププロジェクトを掲げます。

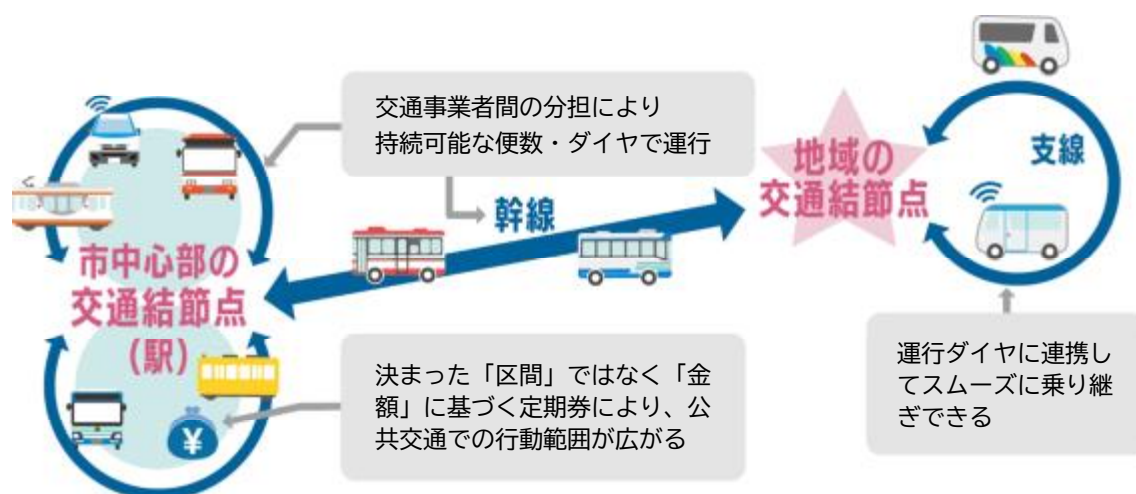
1 公共交通ネットワークの再構築

有識者による会議体を新たに設置し、具体的な路線再編（案）をとりまとめ、公共交通を再構築します。



2 事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化

独占禁止法の適用除外となる計画の策定や、地域公共交通計画に基づく利便増進実施計画の策定により、効率的な運行形態を構築します。



3 公共交通サービスの担い手確保

運転手不足に起因する路線の減便や路線廃止などに対応するための処遇改善を検討・実施します。



基本戦略 ①

輸送資源を総動員し、 持続可能な公共交通ネットワークを構築する

公共交通と様々な移動サービスを組み合わせて便利に移動できるようにします

施策 1

公共交通ネットワークの再構築

キーププロジェクト

事業の
ねらい

運転手不足等の状況にあっても市民の移動手段が確保できるよう、
持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。



■ 公共交通体系のあり方を検討する有識者会議の設置

交通事業者、本市、関係団体及び学識経験者などによる新たな会議体を設置し、**路線バスを中心とした公共交通のあり方全般に関する抜本的な検討**を行います。

■ 地域公共交通利便増進計画の策定検討

運行効率化や柔軟な運賃設定を実現するため、**地域公共交通利便増進計画の策定を検討**します。



地域公共交通利便増進実施計画

不便な路線・ダイヤの改善や画一的な運賃設定の見直し等が必要となる場合に、地域公共交通活性化再生法に基づき地方公共団体が策定する計画で、国による手続きのワンストップ化や、利用促進策への支援等のメリットがあります。

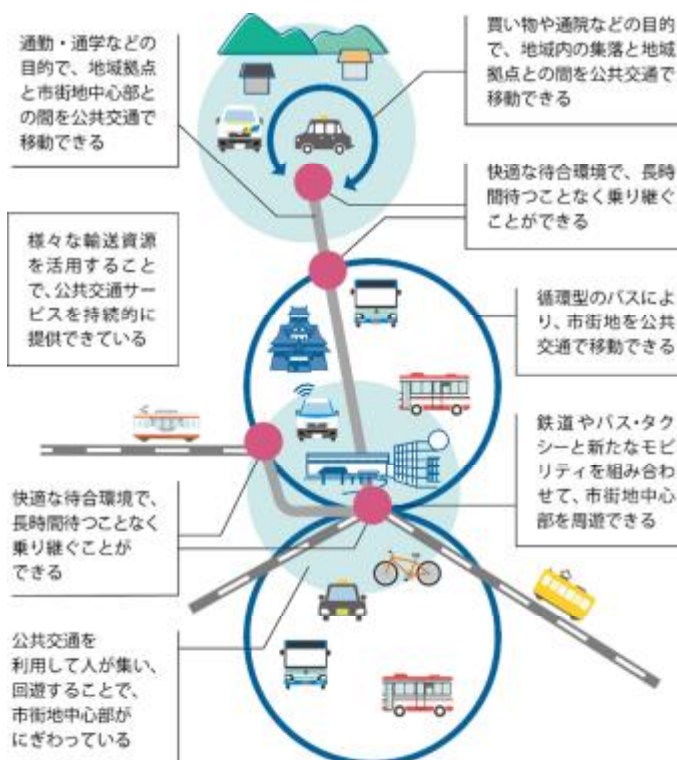
■ エリア一括協定運行事業の検討

地域の移動サービスを複数年にわたり安定的に確保するため、**エリア一括協定運行事業の実施を検討**します。



エリア一括協定運行事業

自治体と交通事業者との間で複数年かつエリア単位で黒字・赤字路線を一括運行する協定を締結することで、当該運行費用について複数年（最長5年）にわたり定額を国が支援するものです。



公共交通ネットワーク再構築のイメージ

実施主体

交通事業者、松江市、関係団体

実施スケジュール

令和6年に有識者会議を設置し、令和6年度中に検討結果をとりまとめ

施策 2

幹線の維持・確保

事業の
ねらい

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。



■ 幹線の維持・確保

利便増進事業

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

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。

市街地における路線バスの運行系統の見直し

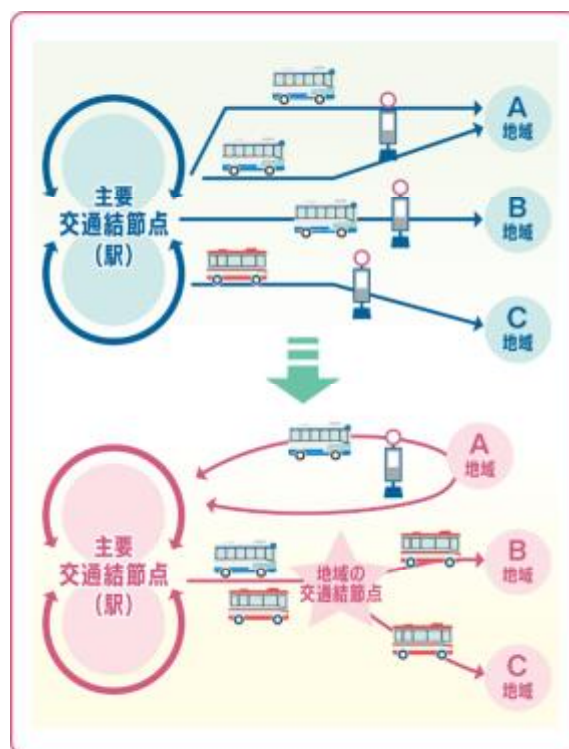
- 市街地における路線バスの複雑な系統を整理・統合し、わかりやすく効率的な経路・ダイヤで運行します。
- 市街地の道幅の狭い箇所や乗降が少ない区間を運行する系統を見直し、運行の効率化と定時性・安全性の向上を図ります。

市街地中心部と市外や地域拠点を結ぶ路線バスの再編

市街地中心部と市外や地域拠点を結ぶ系統のうち、**現行のサービス水準（便数、運行時間帯など）で運行を続けることが困難な系統**について、**運行区間の見直しやコミュニティバスへの転換**を図ります。

始発・終発時刻と運行時間帯の見直し

路線バスの始発・終発時刻と運行時間帯について、**通勤・通学時間帯における需要に見合う便数は確保したうえで、利用の少ない時間帯はダイヤの見直しによる効率化**を図ります。



運行系統の見直しのイメージ

■ 乗り継ぎ利便性の確保

利便増進事業

- 幹線の始発・終便や、通勤・通学など需要の多い時間帯を中心に、**幹線と幹線並びに幹線と支線を乗り継いで利用できるよう、接続を確保**します。
- 市街地中心部と市内外の航路や空路を接続する、**空港連絡バスや隠岐汽船連絡バスの運行を確保**します。

実施主体

交通事業者、松江市

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施

施策 3

支線の維持・確保

事業の
ねらい

市内のどこに住んでいても公共交通を利用して通学や通院・買い物などの日常的な用事が賄えるよう、地域における生活拠点や市街地中心部へ移動するための「支線」の維持・確保を図ります。



市街地以外の移動サービスの確保

利便増進事業

コミュニティバス・AI デマンドバスの運行

- 市街地以外の地域において、買い物や通院等の目的で地域の生活拠点（各地域の支所周辺）へ日常的に移動できるよう、コミュニティバスやAI デマンドバスを運行します。
- コミュニティバスやAI デマンドバスによる移動サービスの確保が困難な場合は、タクシーを活用した移動サービスの確保策も検討します。



AI デマンドバス

地域幹線の運行見直しに伴う運行区間の見直し

市街地中心部と市外や地域拠点を結ぶ路線（地域幹線）の運行区間を見直す場合、できる限り地域拠点から市街地の交通結節点や通院・買い物の目的地まで移動が確保されるよう、コミュニティバス・AI デマンドバスなどを運行します。

他分野や市民との連携による移動サービスの確保

利便増進事業

- 交通事業者による移動サービスの提供が困難な地域や時間帯において、スクールバス（混乗化、統合）など地域の輸送手段を活用した確保策を検討します。
- 交通事業者による移動サービスの提供が困難な地域や時間帯において、市民の要望に応じて、互助による移動手段の確保に向けた支援（運行体制の構築など）を行います。



互助による移動手段

地域内交通再編・導入に向けた指針の策定

運行形態やサービス内容の判断基準の明確化

一定のルールに基づいて地域にとって最適な移動サービスを導入できるよう、コミュニティバスやAI デマンドバスを導入する際の指針（地域の交通事業者による運行を第一とし、それが困難な場合は地域外の交通事業者等による運行を検討するなど）を作成します。

コミュニティバス継続運行基準の見直し

利用実態に応じた効率的な移動サービスが確保できるよう、コミュニティバスの継続運行基準（1便あたり利用者数など）の見直しを行います。

実施主体

交通事業者、松江市、市民・関係団体

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者（及び、必要に応じて市民・関係団体）と調整しながら実施

施策 4

新たなモビリティや技術の導入・検討

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ことが必要です。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。



■ 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

利便増進事業

AI デマンドバスなどによる乗合交通の運行

- 市街地中心部の回遊性向上に資するよう、**国宝松江城と JR 松江駅を結ぶ、いわゆる「L 字ライン」**などの観光・生活の移動需要が多いエリアにおいて、AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行を検討します。
- 高台や最寄りのバス停まで遠い郊外住宅地においても買い物や通院のニーズに対応できるよう、**郊外住宅地と最寄りのスーパーやバス停をむすぶ、AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行**を検討します。

市街地中心部におけるパーソナルモビリティやシェアモビリティの導入
公共交通と組み合わせて市街地中心部を自由に移動できるよう、**個人または少人数の移動需要に対応したモビリティ（電動キックボード※、超小型モビリティ、シェアサイクル、水上交通など）の導入**を検討します。



写真：水上交通導入調査事業の様子（令和 5 年 3 月）

※ 電動キックボードは道路交通法上の「車両」に該当します。電動キックボードのうち、大きさや最高速度等が一定の基準に該当するものは「特定小型原動機付自転車」に該当し、16 歳以上であれば運転免許不要で、ヘルメット着用が努力義務となる等のルールが適用されます。



グリーンスローモビリティ（左）と電動キックボード（右）

■ 自動運転の導入検討

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。**

実施主体

交通事業者、松江市、関係団体

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者及び関係団体と調整しながら実施

施策 5

旅客需要を創出する運賃体系の整備

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。



■ 路線バスの運賃制度の見直し

利便増進事業

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、**市街地ゾーン均一運賃**、**対キロ区間運賃の導入**を行います。



市街地ゾーン均一運賃、対キロ区間運賃

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。

■ 複数の交通サービスに関わる運賃体系の検討

利便増進事業

- 一定の期間や区域内で公共交通を定額で乗り放題とする運賃の導入を検討します。
- 観光客を対象としたフリー乗車券や、隣接自治体にまたがって利用できる**企画乗車券**などを運用・導入します。

■ 運賃割引制度の導入・運用

利便増進事業

路線バスへの金額式定期券の導入

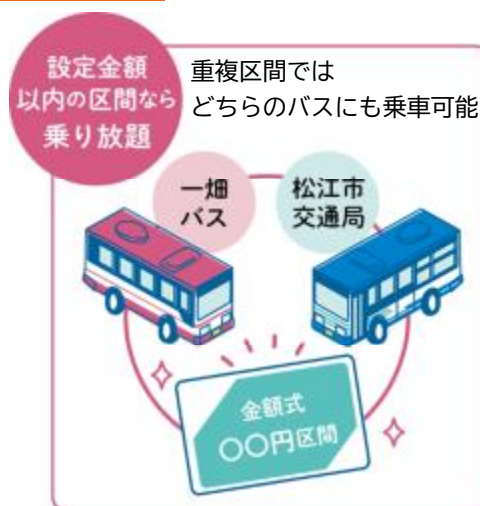
普段利用している以外の区間も公共交通を利用しておトクに移動できるよう、**路線バスに金額式定期券**を導入します。

路線バスの共通定期券と乗り継ぎ運賃割引の運用

- 同じ区間を走る便であれば運行事業者を問わず利用できるよう、**路線バスの共通定期券**を運用するとともに、**金額式定期券についても共通化を実現**します。
- 複数のバス路線をまたぐ利用者の負担軽減につながるよう、**南北循環線の乗り継ぎ割引**など**路線バスの乗り継ぎ運賃割引**を継続して実施します。

児童・生徒や高齢者・障がい者の運賃割引や運賃助成制度の継続実施

- 公共交通を利用して安心・安全に通学できるよう、**児童・生徒を対象とした通学費の助成制度**を継続して実施します。
- 高齢者や障がい者が公共交通を利用して外出できるよう、**高齢者・障がい者割引制度**を継続して実施します。



金額式定期券のイメージ

実施主体

交通事業者、松江市

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施

施策 6

事業者間での 路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化

キーププロジェクト

事業の
ねらい

国の支援スキームや補助制度を活用することで、複雑でわかりにくい運行系統の整理・統合や、一定間隔での運行による使いやすいダイヤの実現、定額制乗り放題等の柔軟な運賃設定を通じた利便性の向上と、運行の効率化に取り組みます。



■ 独占禁止法特例法に基づく事業者間連携の検討

交通事業者間での路線・ダイヤ・運賃等の調整の円滑化を図り、スピード感をもって公共交通ネットワークの再構築に取り組むため、**独占禁止法特例法に基づく事業者間の連携について検討**します。

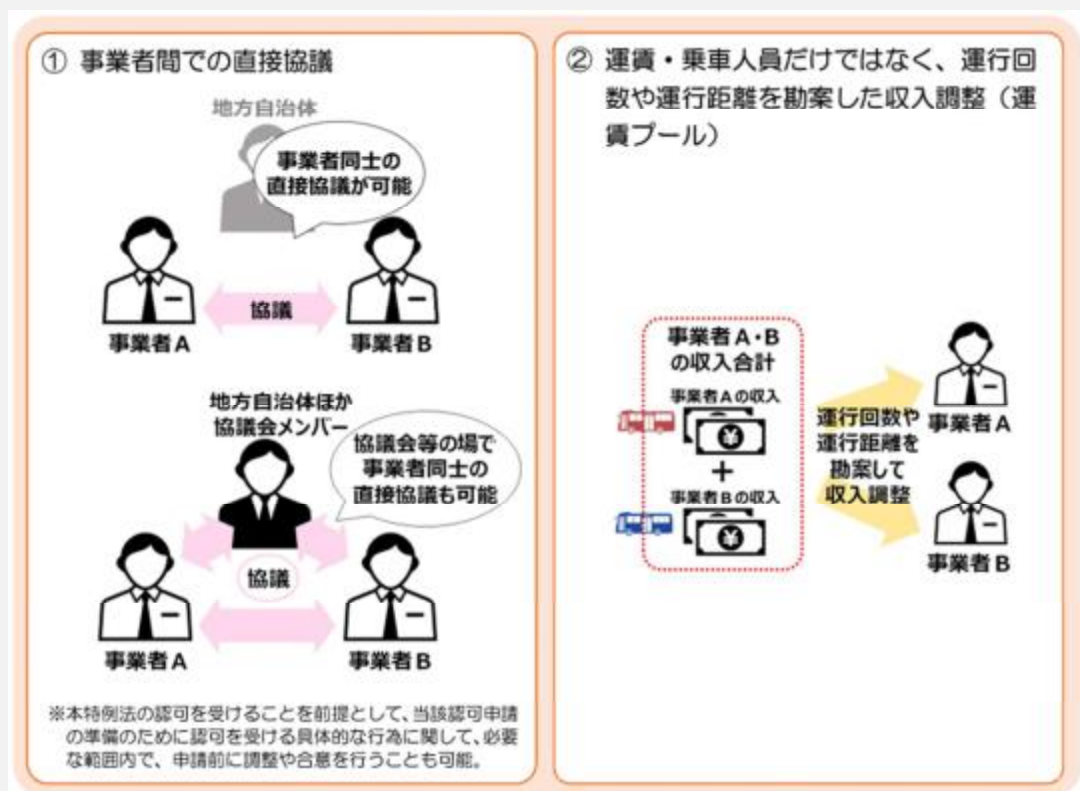


独占禁止法特例法により可能となる取組

従来より、路線・ダイヤ・運賃等の設定は、地方自治体を介して協議することで、独占禁止法上認められてきました。

同法特例法の活用により、①事業者間での直接協議、②運賃・乗車人員だけでなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）が可能となります。

図：独占禁止法特例法により可能となる取組



出典：「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」第3版（令和5年10月）国土交通省

実施主体

交通事業者、松江市

実施スケジュール

令和6年度以降、「有識者会議」において検討

施策 7

公共交通サービスの担い手確保

キーププロジェクト

事業の ねらい

運輸業は他の産業に比べて労働時間が長く、高齢化が進んでいる傾向にあって、担い手である運転手や整備員などが不足しており、人手不足に伴う減便や路線廃止といった事態が生じています。
このため、国・県のほか交通事業者や関係団体などと連携して、公共交通の担い手確保に積極的に取り組みます。



■ 担い手確保に向けた周知活動の実施

- 交通事業者の仕事の魅力を市民に広く知ってもらうことができるよう、**チラシ、ポスター、インターネット、車体広告などによる周知**を行います。
- 運輸業界全体の魅力を発信するため、**就職イベント・フェアへの参加・出展**や、**地元の教育機関と連携した担い手確保**に取り組みます。



写真：「あつまれ!! はたらくるま 2023」の様子（令和5年11月）

■ 公共交通サービスの安定供給に資する運行コスト削減や収益向上策の検討

タクシーの予約・配車の連携や夜間営業の分担

需要の集中する時間帯や夜間にタクシーを長時間待つことなく利用できるよう、**予約・配車における事業者相互間の連携や、夜間営業の分担**に取り組みます。

車両の空きスペースや運行の空き時間帯の活用

- 交通事業者の収益拡大による経営安定化を目的として、**車両の空きスペースや運行の空き時間帯を活用した宅配貨物・飲食物・地域産品などの輸送**を検討します。
- 移動に関連する市民の課題解決に資するよう、**旅客需要の少ない時間帯におけるタクシーの活用**を検討します。
- 輸送資源の効率的な運用に向け、**物流事業者との輸送・配送の共同化**を検討します。

■ 担い手確保のための交通事業者への支援

処遇改善や大型二種免許の取得等に向けた支援策の検討・実施

交通事業者における従業員の賃金水準引き上げや労働時間の短縮などの処遇改善、職場環境の改善、大型二種免許の取得に向けた支援策の実施について検討するとともに、国や県に対する**支援制度の創設や拡充の要望**に取り組みます。

交通事業者と連携した担い手確保策の検討

- **交通事業者の採用力強化に向けたセミナー**を開催します。
- 国の方針によって限定的に解禁されるライドシェアについて、**地元の交通事業者**に配慮しつつ**交通事業者によるサービス確保が困難な地域や時間帯における導入**に向けて検討します。

実施主体

交通事業者、松江市、市民・関係団体

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者及び市民・関係団体と調整しながら実施

基本 戦略

②

デジタル技術を活用し、 公共交通の利便性を向上する

デジタル技術の活用により、公共交通を使いやすく、わかりやすくします

施策 1

情報提供やシステム化の推進

事業の
ねらい

昨今のデジタル技術の飛躍的な発展やライフスタイルの変化を踏まえ、市民一人ひとりの暮らしを便利にし、それぞれのニーズに応じた最適なサービスを提供するため、公共交通サービスのデジタル化を図ります。



■ わかりやすく使いやすい交通案内・乗り継ぎ情報の提供

利便増進事業

運行経路や時刻、接近情報などの提供

- 利用者に運行経路や時刻、接近情報などをわかりやすく提供するため、**交通結節点等においてデジタルサイネージを整備・運用**します。
- バスの運行状況や接近情報をスマートフォンからいつでも入手できるよう、**バスロケーションシステム「まつえ・いずもバスナビ」**の運用を継続します。
- 交通結節点において、**時刻表や運行状況などを表示できる利便性が高い「スマートバス停」**の導入を検討します。



デジタルサイネージのイメージ



まつえ・いずもバスナビ

令和2年3月よりサービスを開始した、一畑バス・松江市交通局の運行情報をリアルタイムで確認できるWebサイトです。

スマートバス停

液晶ディスプレイや電子ペーパーなどを備えたバス停標柱で、時刻表や路線図に加え、運行状況などをリアルタイムに更新・表示できるものです。

交通結節点や車内におけるWi-Fi環境の整備
公共交通の待ち時間や乗車中の時間を快適に過ごすことができるよう、**Wi-Fiが利用できる拠点や車両の整備**を進めるとともに、**通信速度の高速化**を図ります。



写真：スマートバス停※の例（熊本県熊本市）
※画像は熊本市交通局（路面電車）の「スマート電停」

■ 利便性向上に資するシステムの構築

時刻や経路の検索、予約、決済等の一元化

観光客や市外からの来訪者が公共交通を利用して気軽に自由に移動できるよう、JR 西日本が提供する観光型 MaaS アプリ「tabiwa by WESTER」などと連携して、デジタルチケットの販売や検索・予約・決済等の一元化に取り組めます。



時刻や経路の検索、予約、決済等の一元化のイメージ

マイナンバーカードとの連携や混雑状況提供システムの導入検討

- 市民に限定した運賃割引などのサービスを柔軟に設定できるよう、マイナンバーカードとの連携について検討します。
- 混雑を事前に回避したり、空いている時間帯を選んで利用できるよう、鉄道や路線バスの混雑状況提供システムの導入を検討します。



マイナンバーカード連携のイメージ

実施主体

交通事業者、松江市

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施

施策 2

交通データの利活用による利便性向上

事業の
ねらい

様々な関係者がデータを用いてアプリやWeb サイトなどを構築でき、利用者へ情報がスムーズに届くことで利用促進につながるよう、交通事業者におけるデータの可視化やオープンデータ化を推進します。



交通系 IC カードデータの可視化・活用

- 利用実態をタイムリーに把握し路線の見直しに活用できるように、**交通系 IC カード**を活用した**路線バスの利用実態の見える化**に取り組みます。
- 交通系 IC カードのデータを、利用の多い／少ない区間、輸送効率の高い／低い区間などを分析し、路線バスのダイヤ編成、運賃体系の見直しなどに活用します。
- 日々の走行・利用実績データに基づいて利用実態に応じたダイヤ改善ができるよう、**走行データの蓄積**や、**路線バスの運行管理システムとバスの位置情報の連動化**に取り組みます。



データの可視化・活用のイメージ

- バス停時刻表の自動作成など、**データを活用した交通事業者の作業効率化**に取り組みます。

オープンデータ化の推進

- 利用者が様々なソフトウェアやアプリケーションで経路検索サービスや最新の運行情報などを入手できるように、**全バス路線について、GTFS-JP データの整備・運用を行うとともに、路線バスの GTFS-RT への対応を検討**します。
- 単独では整備や管理が困難な交通事業者に対して、**GTFS データの管理・更新体制の構築に向けた支援**を行います。



GTFS (General Transit Feed Specification)

経路検索や地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データフォーマットのことで、停留所名や位置、運賃、時刻などの静的情報 (GTFS-JP) と、運行状況や乗車人数等の動的情報 (GTFS-RT) の 2 種類があります。

定時性の確保

路線バスの定時運行のため、**PTPS の拡充検討と信号機等の設置・改善**を行います。



PTPS (Public Transportation Priority System: 公共車両優先システム)

バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時分を短縮する信号制御などを行うものです。市内の一部区間に設置されています。

実施主体

交通事業者、松江市

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施

まちのにぎわいにつながる、 人と環境にやさしい公共交通を整備する

公共交通を利用して人がまちに集うことで、にぎわいをつくります

施策 1

まちづくりと連携した交通結節点の機能確保・向上

事業の
ねらい

まちの魅力を高めるため、シームレスな乗り継ぎの実現や公共交通相互間の連携による一体的な運用を目指して、JR 松江駅をはじめとする交通結節点の機能強化や、自転車、新たなモビリティとの連携に取り組めます。



■ JR 松江駅のターミナル機能向上

JR 松江駅のターミナル再整備

- JR 松江駅の交通結節機能向上のため、**北口ロータリーの整備・機能拡充を検討**します。

JR 松江駅における交通案内の充実と安全対策

- 公共交通の時刻や経路を簡単に入手できるよう、デジタルサイネージの活用や松江国際観光案内所との連携により、**市民や観光客への公共交通案内の充実・強化**を図ります。
- 公共交通を安全に利用できるよう、**利用者の移動経路を踏まえた施設の再配置や、バス停や乗降場所の安全対策**を推進します。



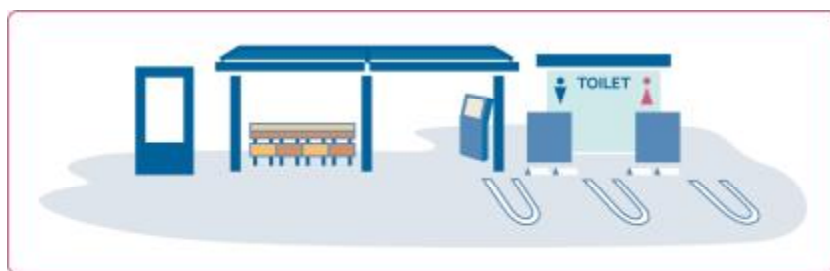
ターミナル機能向上のイメージ

■ 交通結節点における機能整備・向上

利便増進事業

乗り継ぎ拠点の整備

- 快適な環境で鉄道やバスを待つことができるよう、駅やバス停について、待合スペースの確保、屋根・ベンチ等の整備・更新を行います。
- 鉄道やバスと安全に乗り継ぐことができるよう、交通結節点におけるタクシー乗降場や駐輪場の整備を行います。
- 幹線と幹線、幹線と支線などの乗り継ぎ利便性向上のため、乗り継ぎ拠点の整備・機能向上を検討します。



乗り継ぎ拠点のイメージ

「パーク&ライド」の推進

自家用車と公共交通を組み合わせる利用できるよう、「パーク&ライド」のできる駐車場の整備・拡充を進めるとともに、公共・民間駐車場を活用した駐車場の確保策を検討します。

■ 自転車や新たなモビリティ等との連携強化

公共交通と組み合わせた移動利便性を高めるため、レンタサイクルの貸出・返却拠点の整備、シェアサイクル・カーシェアリングの導入支援に取り組みます。

実施主体

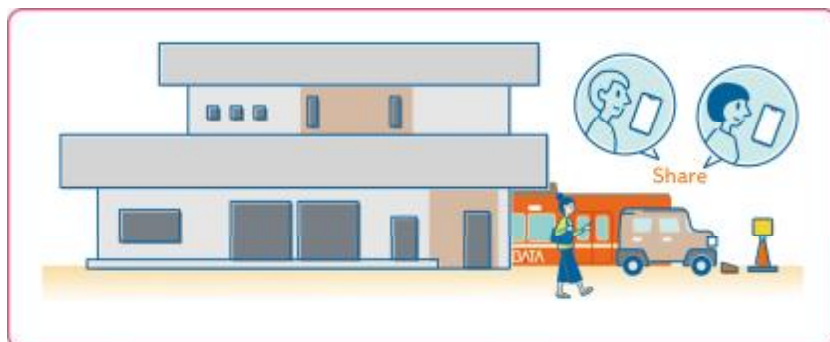
交通事業者、松江市

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施



シェアサイクルのイメージ



駅を拠点としたカーシェアリングのイメージ

施策 2

公共交通の利用環境の改善

事業の
ねらい

公共交通をだれもが使いやすいものにするため、待合・走行環境や案内表示の改善、決済手段の多様化、バリアフリー化の促進などに取り組みます。



■ 待合環境・走行環境の充実・改善

利便増進事業

- バスを安全かつ快適に待つことができるよう、屋根・ベンチ・照明・標識看板の整備を継続するとともに、地域と連携した待合スペースの確保やバス停の清掃管理に取り組みます。
- バスを安全に運行できるよう、バス走行レーンの整備・改善、バス専用・優先レーンの整備、バスベイやバス停周辺の歩道整備に取り組みます。
- 自宅から最寄りの駅やバス停まで安全に移動できるよう、駅・バス停周辺の安全対策に取り組みます。



バスベイ

バスの停留所等において、バスが駐停車しても他の交通に支障をきたさないよう、歩道に切り欠きが設けられた場所をいいます。

■ 案内表示の改善

利便増進事業

- 公共交通の時刻や経路などの情報を簡単に入手できるよう、交通結節点における交通案内サインの改善を図ります。
- 全ての人が安心して公共交通を利用できるよう、案内表示の多言語対応やユニバーサルデザインの導入を推進します。

■ 決済手段の多様化

利便増進事業

キャッシュレス決済未対応の路線や車両を対象に、利用者のニーズや特性を踏まえて、交通系ICカード、コード決済、クレカタッチ決済、デジタルチケットなどの導入を推進します。



コード決済

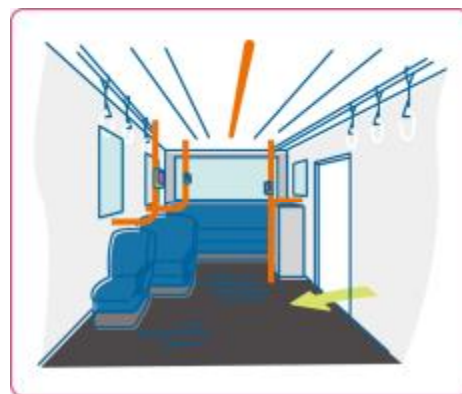
スマホアプリで支払う「スマホ決済」の1つの体系で、利用時にスマホアプリを立ち上げ、QRコードやバーコードで認証して支払う決済手段をいいます。

クレカタッチ決済

カードやスマートフォンを読取機（ICチップ情報の読み取り・認証・書き込みに対応する機器）にタッチすることで支払うサービスのことで、クレジットカード等に付随するiD、QUICPayに加えて、ビザ、マスターカードなどの国際ブランド運営会社によるVisaタッチ決済、Mastercardコンタクトレスなど様々な種類があります。

■ バリアフリー化の推進 利便増進事業

- 高齢者や障がい者が不便を感じることなく公共交通を利用できるよう、車いすスペースの設置や低床車両の導入など鉄道・バス車両のバリアフリー化や、段差の解消やスロープの設置など交通結節点におけるバリアフリー化を推進します。
- 高齢者や障がい者、ベビーカー利用の親子連れ、妊婦などだれもが利用しやすい公共交通となるよう、UD タクシー車両の導入を推進します。



車両のバリアフリー化のイメージ



UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）

足腰の不自由な高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、だれもが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」のことをいいます。

■ 車両などの設備更新 利便増進事業

公共交通を安全に利用できるよう、老朽化した車両などの設備更新を計画的に実施します。

■ 接遇・運転技能の向上

公共交通に対する信頼感や親近感を高めるため、運転手の接遇向上や運転技能の向上に取り組めます。

実施主体

交通事業者、松江市、関係団体

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者と調整しながら実施



運転手の接遇

施策 3

脱炭素化の推進

事業の
ねらい

公共交通の利用による安全・安心で快適な暮らしを実現するため、公共交通機関の脱炭素化を進め、カーボンニュートラル達成への寄与を目指します。



■ クリーンエネルギーの活用

再生可能エネルギーの普及

再生可能エネルギーの普及に向け、駅やバスの車庫などにおいて、**太陽光発電システムの導入・運用**を進めます。

環境にやさしい車両の導入

- 鉄道やバスの車両について、更新の際に**環境にやさしい車両への切り替えを推進**するとともに、**バス車両の充電施設等のインフラ整備を推進**します。
- バス車両を環境にやさしい車両へ切り替える際に、**EVバス（電気バス）**や**燃料電池バス**の導入を検討します。



写真：次世代バイオディーゼル燃料導入に向けた実証実験（山陰本線）に用いられた車両
出典：西日本旅客鉄道（株）ニュースリリース（令和4年8月24日）

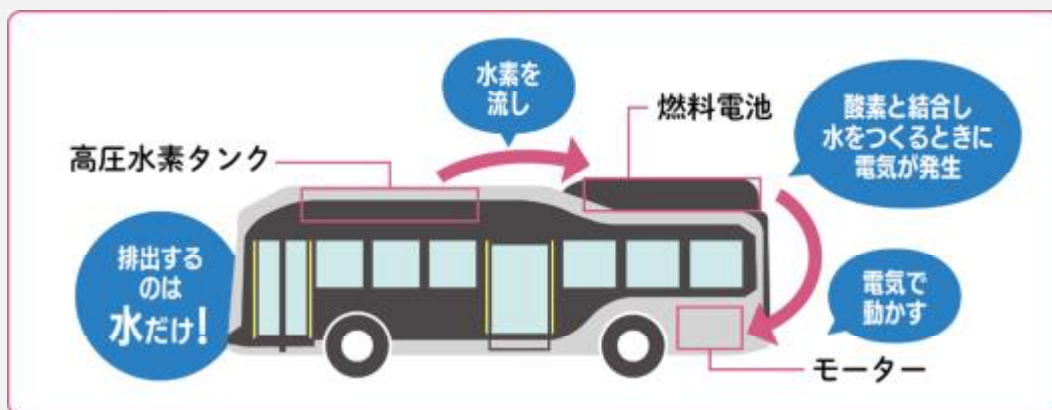


EVバス（電気バス）

電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことによって走行するバスのことをいいます。普通充電、急速充電するための充電施設で、車両に搭載する蓄電池へ充電します。走行時は二酸化炭素や有害ガスを排出しません。

燃料電池バス

水素を燃料とする燃料電池で発電した電力でモーターを回すことによって走行するバスのことをいいます。燃料電池は水素と酸素（空気）で発電を行うため、車両に水素を補給します。走行時に排出するものは水だけで、二酸化炭素や有害ガスを排出しません。



燃料電池バスの仕組み

■ 公共交通が環境にやさしいことの周知

本市の広報誌、バスの乗り方教室、「バスまつり」などにおいて、「鉄道やバスは環境負荷が小さく環境にやさしい乗り物であること」についての周知を図ります。

写真： 清掃収集車における次世代バイオディーゼル燃料の使用



出典：(株) ユーグレナ Web サイト

写真： 第12回バスまつりの様子(令和5年9月)



実施主体

交通事業者、松江市、関係団体

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者及び関係団体と調整しながら実施

基本戦略 ④

市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する

みんなで公共交通を支え、移動の選択肢として選んでもらえるようにします

施策 1

市民会議との協働により公共交通を支える仕組みの再構築

事業の
ねらい

市民・民間企業・交通事業者・行政が協働して公共交通の利用促進を図ることで、「松江市民みんなでつくる だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現を目指します。



■ 市民・民間企業・交通事業者・行政による協働

市民会議の運営

松江市公共交通利用促進市民会議を定期的に開催し、計画の目標や進捗状況のモニタリングのほか、利用促進活動の実施などを通して**市民会議の再活発化**を図ります。

地元組織（利用促進）の運営・活動支援

- 本市の広報誌やホームページなどを活用して、**市民に対して公共交通の役割や運行目的にかかる周知**を図ります。
- 路線バス利用促進協議会やコミュニティバス利用促進協議会など、**市民が主体となった公共交通の利用促進活動を支援**します。

写真：地域公共交通計画の策定に向け大野・秋鹿地区で開催したワークショップの様子（令和5年11月）



事業所や市民と連携した支援

- 市内の事業所などに対して、**駅・バス停や車両への広告掲出やイベントへの協賛などの働きかけ**を行います。
- 運行経費の削減や、車両の購入・ラッピングなどの財源として、**クラウドファンディングによる支援を検討**します。
- 利用者の意見や要望を把握するために、**バスのバスモニター制度の導入を検討**します。

■ 行政による支援

- 国・県・関係市町と連携して、**交通事業者に対して運行経費や車両購入などに関する必要な支援**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。

実施主体

交通事業者、松江市、松江市公共交通利用促進市民会議

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者及び松江市公共交通利用促進市民会議と調整しながら実施

施策 2 利用促進・利用意識の醸成

事業の
ねらい

公共交通を将来にわたり維持・確保していくためには、「何のために公共交通を守るのか」という目的意識と、「自分たちで守っていく」という責任感の醸成が必要です。このため、市民や関係団体などと連携して、公共交通の利用促進と利用意識の醸成を図ります。



■ 公共交通の利用促進

ノーマイカー運動の推進

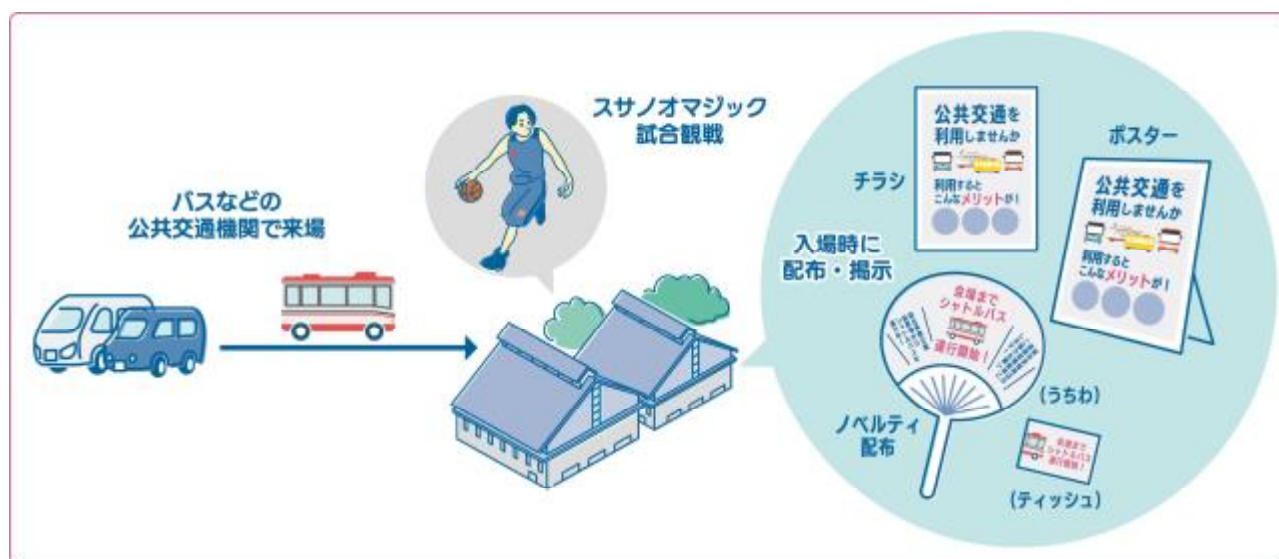
ノーマイカー運動の推進に向けて、過度な自家用車依存の生活を見直すきっかけづくりとなるイベントの企画・開催に取り組めます。

利用促進イベント・キャンペーンの開催

「バスまつり」のほか、環境や観光といった他分野と連携したイベントやキャンペーンなどを開催します。



写真：乃木公民館祭りとあわせて開催したバス乗り方教室の様子（令和4年10月）



利用促進キャンペーンの展開例

利用につながる魅力的な商品づくり

企画乗車券、回数券、移動の目的地（お出かけ先）と連携したクーポンなど、公共交通の利用につながる魅力的な商品づくりに取り組めます。

高齢者の運転免許自主返納の推進

路線・ダイヤの見直しや待合環境の充実などにより、運転免許証を返納した高齢者が、気軽に公共交通を利用できる環境をつくれます。



高齢者の運転免許自主返納の取組

■ 利用意識の醸成

利用者のマナー改善

交通事業者と連携した周知活動や学校と連携した呼びかけ活動などにより、**利用者のマナー改善**に取り組みます。

公共交通の乗り方教室の開催

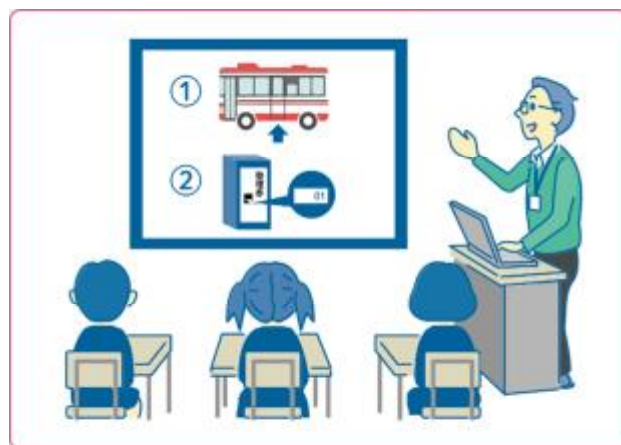
現在及び将来の主な利用者層である幼児・児童・生徒や高齢者、障がい者のほか、公共交通体系の見直しを行った地域などを対象として、**公共交通の乗り方教室**を開催します。



写真：小学生を対象としたバスの乗り方教室の様子（令和5年10月）

通勤者や通学者を対象としたモビリティ・マネジメント

- 行政職員や大規模事業所、事業所が集積するエリア（ソフトビジネスパーク等）の事業所と連携して、**通勤者を対象としたモビリティ・マネジメント**に取り組みます。
- 公共交通沿線の小学校・中学校・高校・高等専門学校・大学・専門学校と連携して、**通学者を対象としたモビリティ・マネジメント**に取り組みます。



通学者を対象としたモビリティ・マネジメントのイメージ
（バスの乗り方・運賃の支払い方法の説明）



モビリティ・マネジメント（Mobility Management, 略称 MM）


渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のことです。

実施主体

交通事業者、松江市、松江市公共交通利用促進市民会議

実施スケジュール

各年度を通じて、交通事業者及び松江市公共交通利用促進市民会議と調整しながら実施



第4章

計画の目標と達成状況の評価

1. 計画の目標と評価指標

計画の基本的な方針に即した目標を、次の通り設定します。

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	
評価指標② 市民の路線バスに対する総合的な満足度			
(選定理由)			
公共交通ネットワークの骨格を形成する路線バスが、市民の日常生活を支えるべく機能しているかどうかを把握するため、市民の路線バスに対する総合的な満足度を評価指標とする。			
評価対象		18 歳以上の市民約 4 千人 路線バスの総合的な満足度に「満足」「どちらかといえば満足」と回答した人の割合 (5 段階評価で質問し、「満足」と「どちらかといえば満足」を合算した回答数を、「満足」、「どちらかといえば満足」、「どちらかといえば不満」、「不満」を合算した回答数で割って算出)	
現状値		R10 年度 目標値 最終年度に検証	目標値の考え方
H28 年度	R5 年度		
69%	70%	70%以上	利用促進や新たな需要開拓により、令和 5 年度の現状値以上を目標とする。
把握方法		令和 10 年に市民アンケート調査を実施し把握	

目標 3		公共交通を利用して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） （選定理由） 公共交通サービスの利便性向上や移動の目的地と連携した利用促進策などにより、普段から公共交通を利用している人の利用増加や、利用していない人の新たな利用につながるよう、公共交通による外出の頻度を評価指標とする。			
評価対象	18 歳以上の市民約 4 千人 「過去 1 年間にバスを一度も利用しなかった人」の割合		
現状値		R10 年度 目標値 最終年度に検証	目標値の考え方
H28 年度	R5 年度		
49%	70%	49%以下	利用促進や新たな需要開拓により、平成 28 年度の水準以下とすることを目標とする。
把握方法	令和 10 年に市民アンケート調査を実施し把握		

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 (選定理由) 観光客など市外からの来訪者が市内の観光資源に公共交通で移動しやすく、周遊しやすくするために、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を評価指標とする。			
評価対象	JR 松江駅バス停、松江しんじ湖温泉・松江しんじ湖温泉駅バス停、県民会館前バス停、国宝松江城県庁前バス停		
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※		
—	約 4 千人/日	4 千 8 百人/日 以上	公共交通の利用者数の目標値にあわせ、令和 4 年度の現状値の 1.18 倍以上を目標とする。
把握方法	交通系 IC カードの利用実績データをもとに集計 現金など交通系 IC カード以外の利用もあるため、交通系 IC カードによる乗降者数を、決済件数に占める交通系 IC カードの割合で割り戻して算出 ※R4 年度の現状値は、R4 年 6 月の 2 週間における交通系 IC カード利用者数（約 2 千人/日）を、交通系 IC カードの利用率（50%とした）で割って算出		

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 (選定理由) 松江市公共交通利用促進市民会議が主体となって公共交通の利用促進や意識啓発に取り組むため、市民会議が主体となった利用促進・啓発活動の実施回数を評価指標とする。			
評価対象		松江市公共交通利用促進市民会議	
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 件	1 件	7 件以上	コロナ禍前の平成 30 年度の 7 件以上を目標とする。
把握方法		市民会議事務局において取組件数・内容を取りまとめ	
評価指標② 市民会議の開催回数 (選定理由) 松江市公共交通利用促進市民会議が主体となって計画の進行管理を行うため、市民会議の開催回数を評価指標とする。			
評価対象		松江市公共交通利用促進市民会議	
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		
3 回	1 回	3 回以上	施策・事業の実施状況の評価と目標の達成状況の評価（5 月）、取組内容の中間報告（10 月）、次年度の実施事業の検討（2 月）を 1 サイクルとして、少なくとも年 3 回以上の開催を目標とする。
把握方法		市民会議事務局においてとりまとめ	

2. 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、市民会議が主体となって行います。

3. 目標達成・施策実施状況のモニタリングの方法


計画の進行管理・評価・改善を図っていくために、市民会議において、定期的なモニタリングを実施します。

モニタリングは、事業の実施状況については毎年度実施することとし、計画の中の数値目標については、毎年度または計画期間終了年度（令和 10 年度）に市民アンケートを実施することにより検証します。

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
事業の実施	Do : 事業の実施											
	Act : 改善と反映											
	Plan : 次年度実施事業の検討											
	Check : 目標達成・事業実施状況の検証 (必要に応じて調査等を実施)											
松江市公共交通利用促進市民会議	● 施策・事業の実施状況の評価 目標の達成状況の評価						● 取組内容の中間報告				● 次年度の実施事業	

松江の公共交通の未来予想図





付属資料

1. 松江市公共交通利用促進市民会議設置要綱

(目的)

第1条 この要綱は、松江市公共交通利用促進市民会議の設置並びに任務及びこれを達成するため必要となる所掌事務を定めるとともに、その所掌事務を能率的に遂行するため必要な組織に関する事項を定めることを目的とする。

(設置)

第2条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づく協議会として、市に松江市公共交通利用促進市民会議（以下「市民会議」という。）を設置する。

(任務)

第3条 市民会議は、松江市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）に基づき、市民・企業・交通事業者・行政が協働して公共交通の利用促進を図りながら「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に必要な事項を協議するとともに、交通計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うことを任務とする。

(事務所)

第4条 市民会議は、事務所を島根県松江市末次町86番地に置く。

(事業)

第5条 市民会議は、第3条の任務を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 公共交通機関の利用促進に関すること。
- (2) 公共交通体系のあり方に関すること。
- (3) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (4) 交通計画に位置付けられた事業の実施及び実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 交通計画の進行管理に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、市民会議の目的を達成するために必要なこと。

(委員)

第6条 市民会議は、次の各号に掲げる者をもって構成する。

- (1) 学識経験者のうち市長が適当と認める者
- (2) 別表に掲げる構成団体に所属し、かつ、当該構成団体の長が指定する者

(任期)

第7条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とし、前任者が副会長又は監査委員である場合は、その役職を引き継ぐものとする。

2 委員は、辞任又は任期満了の後においても、後任者が就任するまでの間は、その職務を行わなければならない。

(会長及び副会長)

第8条 市民会議に、会長及び副会長を置く。

2 会長は、委員の互選によってこれを定める。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

4 会長は、市民会議を代表し、その会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第9条 市民会議の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 市民会議は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員は、市民会議の会議に出席できないときは、あらかじめその旨を届け出て、代理人を出席させることができる。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会長が会議に諮り非公開を決定したときは、この限りでない。

6 市民会議は、必要があると認めるときは、委員以外のものを会議に出席させ、意見を聴取し、資料の提出を求めることができる。

7 会議は、必要に応じ、書面により開催することができる。

(協議結果の尊重義務)

第10条 市民会議で協議が調った事項については、市民会議の構成員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(アドバイザー)

第11条 公共交通に関する専門的な助言を求めるため、市民会議にアドバイザーを置くことができる。

2 アドバイザーは、学識経験のある者から、会長が招聘する。

(事務局)

第12条 市民会議の業務を処理するため、市民会議に事務局を置く。

2 事務局は、松江市都市整備部に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局職員を置き、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第13条 市民会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第14条 市民会議に監査委員を2名置く。

2 監査委員は、会長及び副会長を除く委員の中から会長が指名する。

3 市民会議の出納監査は、監査委員によって行う。

4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(市民会議が解散した場合の措置)

第15条 市民会議が解散した場合には、市民会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この要綱に定めるもののほか、市民会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

別表(第6条関係)

構成団体
松江市公民館長会
松江市町内会・自治会連合会
松江市高齢者クラブ連合会
松江市身障者福祉協会
松江市連合婦人会
松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会
松江商工会議所
連合島根東部地域協議会
交通事業者（一般社団法人島根県旅客自動車協会から選出）
西日本旅客鉄道株式会社
一畑電車株式会社
国土交通省中国運輸局島根運輸支局
島根県松江警察署
松江市

2. 松江市公共交通利用促進市民会議構成団体

(令和5年4月1日現在)

No.	所属団体	氏名	役職
1【会長】	学識経験者	加藤 博和	国立米子工業高等専門学校 教授
2【副会長】	松江市公民館長会	三宅 克正	会長 【川津公民館長】
3	松江市町内会・自治会連合会	白石 照雄	常任理事 【城北地区町内会連合会 会長】
4	松江市高齢者クラブ連合会	松延 由子	常務理事
5	松江市身障者福祉協会	広野 正充	会長
6	松江市連合婦人会	万代 悦子	会長
7	松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会	長野 正夫	会長 【古江公民館長】
8	松江商工会議所	松浦 俊彦	専務理事
9【監事】	連合島根東部地域協議会	丸山 武	執行委員 【島根県交通運輸産業労働組合協議会事務局長】
10	交通事業者 (一般社団法人島根県旅客自動車協会から選出)	秦 日出海	専務理事
	一畑バス株式会社	吉田 伸司	代表取締役社長
	松江市交通局	須山 敏之	交通局長
	有限会社生馬タクシー	福田 宏二	代表取締役社長 【(一社) 島根県旅客自動車協会松江支部長】
	有限会社鹿島タクシー	物部 淳治	代表取締役社長 【(一社) 島根県旅客自動車協会八束支部長】
11	西日本旅客鉄道株式会社	森 雄二	山陰地域振興本部課長
12【監事】	一畑電車株式会社	野津 昌巳	総務部次長
13	国土交通省中国運輸局島根運輸支局	橋本 健司	首席運輸企画専門官
14	島根県松江警察署	松浦 利行	交通総務課長
15	松江市	井上 雅雄	都市整備部長

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

令和 6 年 3 月策定

令和 6 年 6 月改定

令和 7 年 12 月改定

[illegible]