

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

【中間とりまとめ（案）】



目次

- 1 プロジェクトチームの役割・モットー
 - 2 公共交通体系の整理にあたっての基本方針
 - 3 各公共交通の役割分担
 - 4 具体的な検討項目の進捗状況・今後の方針
 - 1) バス路線の再編【路線バスWG】
 - 2) 「共同経営計画」【路線バスWG】
 - 3) 「日本版ライドシェア」【タクシーWG】
 - 4) AI デマンドバス導入指針【タクシーWG】
 - 5) 新たなモビリティの導入【新しいモビリティWG】
 - ①グリーンスローモビリティ
 - ②自動運転
 - 6) コミュニティバスの在り方検討
- 5 財政負担の考え方



1 プロジェクトチームのモットー・目標

1) モットー

- ・チームモットー（5月29日 第1回PTで確認）

- ①：目的は市民生活の充実（通院・買い物・通学・出勤等）（公共交通はその手段）
- ②：利用者（高齢者・学生等）にとってわかりやすく使いやすい公共交通
- ③：計画づくりではなく、具体的なアクションを起こす
- ④：有識者・交通事業者・利用者・担い手・行政がチームとなって取り組む

2) 具体的な目標～実現したい像（Mission）～

- ・市内各地域において生活環境の充実を図り、将来にわたって快適に、安心して暮らせる地域社会を確保するために貢献できる「公共交通」体系を整理（＝「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現）

※市内各地域において一定の拠点を設定することを前提とする

2 公共交通体系の整理にあたっての基本方針

- ・バス路線再編の基本方針（8月1日 第2回PTで確認）

1) まちづくりの観点からのバス路線再編の基本方針

「松江市都市マスターPLAN(2018-2027)」に基づく方針

- 市域全体を対象に公共交通をまちの骨格と位置づけ
- 現行の公共交通網の維持を基本方針とする
- 特に本市総合計画に掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成にあたり重要となる「幹線路線」（周辺部と中心市街地を結ぶ「放射路線」及び市中心部を運行する「循環系統」）の維持を図る

2) 市民生活の充実を通じた公共交通で暮らしやすい未来の実現

- 通学・通院・買い物・出勤などの移動ニーズに応える
- おでかけ需要の喚起につながるまちづくりと公共交通



3 各公共交通の役割分担

- ・役割分担※第2回PT以降の意見を踏まえ一部加筆（8月1日 第2回PTで確認）

1) 路線バス（地域間輸送を行うコミュニティバスも含む）

- ・「まちの骨格」となる「幹線路線」を担う
- ・一定の輸送力が求められる路線を担う

2) 鉄道（JR・一畠電車）

- ・市内及び都市間交通として本市と市外を結ぶ「まちの骨格」を担う
- ・市中心部と現行路線バスの空白地である大野・秋鹿地区、宍道地区などを連絡
- ・一定の輸送量が求められる路線を担う

3) コミュニティバス（AIデマンドバス含む）

- ・郊外・近郊エリア内の生活サービス拠点への移動、「幹線路線」・鉄道への接続確保
- ・一定の輸送量に満たない路線

4) タクシー

- ・昼間時間帯のドア・ツー・ドアの機動的・個別的需要が特に求められる高齢者・障がい者などの生活ニーズ、急な外出ニーズに対応
- ・ターミナル駅からの利用、ホテルなどからの移動手段
- ・地域特性に応じた夜間・早朝などの移動ニーズに対応

5) 新しいモビリティ

①グリーンスローモビリティ

- ・路線バスの乗り入れが難しい集住地域での短距離輸送
- ・コミュニティバスを補完するかたちでの郊外・近郊エリア内の移動

②自動運転

- ・運転士不足対策、おでかけ需要の創出、新たなまちの魅力付加などの観点から導入に向けた問題点や課題を整理

競合・重複を解消し、共創・補完関係を構築



4 具体的な検討項目の進捗状況・今後の方針

1) バス路線の再編【路線バスWG】

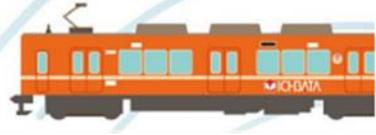
<現在の検討内容・今後の検討手法>

- ・ICカードの乗降データを分析し、市域内のバランスの取れた発展や市民の利便性確保の観点から、必要なバス路線とそのサービス内容を検討
※現在、市内の全高校生（18校：県立・市立・私立・高専）を対象に、通学実態に関するアンケート調査を実施中、結果を反映
- ・市内をまちづくりの観点（「都市マスタープラン」による16地域分類に基づく）から、①中心部、②郊外、③旧町・中山間地域にエリア分類
- ・特に維持を図るべき「幹線路線」を設定

«「幹線路線」定義（案）»

- 1) ①と③を結ぶ放射路線（乗客数の多寡によらず）※代替交通モードの有無は考慮
- 2) 南北循環線
- 3) ①、②のエリア内、①と②を結ぶ放射路線及び循環系統のうちおおむね輸送量15名以上の路線

分類エリア	該当地域【公民館区】	特記事項など
①中心部	(1)旧市街地域【城西、城北、城東、雜賀、朝日、白潟】	
②郊外	(2)津田・古志原地域【津田、古志原】 (3)川津・持田・朝酌地域【川津、持田、朝酌】 (4)法吉・生馬地域【法吉、生馬】 (5)湖東地域【竹矢、大庭】 (6)湖南地域【乃木、忌部】	
③-1 旧町・中山間地	(13)玉湯地域【玉湯】 (14)宍道地域【宍道】 (16)東出雲地域【東出雲】	・生活サービス機能あり ・並行鉄道路線あり ・高齢化率低い
③-2 旧町・中山間地	(7)湖北地域【古江、大野、秋鹿】 (8)本庄地域【本庄】 (9)鹿島地域【鹿島】 (12)八雲地域【八雲】 (15)八束地域【八束】	
③-3 旧町・中山間地	(10)島根地域【島根】 (11)美保関地域【美保関】	・生活サービス機能減少 ・並行鉄道路線なし ・高齢化率高い



- ・エリアごとのバス路線の①始発・終発時刻、②朝・夕の通勤・通学時間帯、③日中の便数、④適切な車両のサイズなどを設定し検証

【現 行】 (R6.10.1ダ~1ヤ)	①中心部	②郊外	③-1 旧町・中山間地			③-2 旧町・中山間地					③-3 旧町・中山間地		
			玉湯 南北循環線 (記載は北・内外) JRあり	宍道 なし JRあり	東出雲 イエローバス JRあり	湖北 朝日ヶ丘線 一畑電車あり	本庄 万原線 —	鹿島 恵曇線 —	八雲 八雲線 —	八束 八束線 —	島根 マリンプラザ線 —	美保関 万原線 —	
朝ピーク(本) 7時台			5.0	3.0	—	0.0	1.0	6.0	4.0	4.0	1.0	1.0	6.0
夜ピーク(本) 17時台			3.0	2.0	—	0.0	0.0	4.0	3.0	3.0	1.0	1.0	4.0
日中(本/h) 10~15時台			1.5	1.0	—	0.2	0.5	1.0	1.5	1.5	0.5	1.0	1.0
始発時間 (郊外→中心)			7:00	7:00	—	6:48	7:00	6:40	6:20	6:25	6:52	6:55	6:40
終発時間 (中心→郊外)			21:30	19:10	—	18:35	19:10	20:10	20:10	20:35	20:10	20:05	20:10



上記サービス水準を今後5年間を目途に維持・確保するために必要な対策を検討

«具体的な検討項目»

- ①中心部、②郊外エリアにおいて、利用実績などを踏まえ一定の輸送量に満たない路線・区間を、路線バスから他の交通モード（コミュニティバス・グリーンスローモビリティなど）へ転換
※大型車両の通行が難しいが、一定の需要が見込める小エリア間に路線を新設など
- ③→①の路線において、需要に応じた車両サイズへの見直し、他の交通モードへの転換
- ①のメイン交通結節点（松江駅・松江しんじ湖温泉駅・県民会館前）止まりに系統変更
- 南北循環線エリアの4隅に乗継拠点を設定（川津、春日、乃木、古志原）
- 一畑バスと市交通局の役割分担を検討
 - ・上記の検討に基づき設定する将来像について、運行にあたり必要な経費や運転士の人数を試算し、実現可能性を精査
 - ・なお、地域内交通については、コミュニティバスの再編とあわせて検討



2) 「共同経営計画」【路線バスWG】

- ・路線バスWGでは、「あたかも一社」という考え方に基づき路線整理、サービス内容の共通化について、一畠バス・市交通局と協議を進めている

※令和6年4月からは、両者による金額式・共通定期券を導入

- ・9月10日：両事業者による「共同運行」の可能性、「ゾーン制運賃」導入について中国運輸局協議を実施（以下 協議概要結果）

➢ 同一路線における2社による共同運行（共同点呼・運転士融通・車両融通）

→現行規定では実施は難しい

➢ 市内全域における2社による「ゾーン制運賃」導入について

→協議運賃による導入は可能

→一方、2社での導入ということであれば、運賃に関わることであり、手法によっては、「共同経営計画」の策定が必要との指摘あり

⇒今後、市内全域での2社による「ゾーン制運賃」導入を含む「共同経営計画」策定に向けた検討を進める

「松江市地域公共交通計画」該当箇所抜粋

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

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、ゾーン制（地帯制）の導入に向けた検討を行います。



ゾーン制（地帯制）運賃

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。

3) 「日本版ライドシェア」【タクシーWG】

- ・タクシーWGにおいて、タクシー業界の課題解決を議論
- ・喫緊の課題である運転士不足に対して、松江市として9月議会に「人材確保支援事業（新規採用1名あたり20万円を支援）」を提案
- ・また、11月23日には、大型バスの運転会を兼ねた運転士の就職フェアを、交通事業者・松江市・出雲市合同で開催予定（@平田自動車教習所）



- 今後、「日本版ライドシェア」の導入についても、タクシーWGにおいて、島根運輸支局も交えて検討を進める

※国土交通省が9月10日付で、これまで必須としていた配車アプリを使用しないケースも「日本版ライドシェア」の導入可能とする事務連絡を発出

4) AI デマンドバス導入指針【タクシーWG】

- 現在市内4地区でAIデマンドバスをコミュニティバスの代替交通として導入
 - 八束地区：令和5年4月1日～
 - 大野・秋鹿地区：令和6年4月1日～
 - 八雲・忌部地区：令和6年10月1日～
 - 宍道地区：令和6年10月1日～
- これまでの運行実績についての検証を行い、既存交通事業者との役割分担の明確化や、サービス水準・運賃の再構築などを含む「AIデマンドバス導入指針」を、年度末を目途に策定
- 策定にあたっては、本PTアドバイザー 松江高専 三谷准教授にデータ分析を依頼

5) 新たなモビリティの導入【新しいモビリティWG】

①グリーンスローモビリティ

- 法吉地区でグリーンスローモビリティを運行している社会福祉法人みずうみの協力のもと、市内他地区での横展開を検討中
- 今後、路線バスの乗り入れが難しい集住地域での短距離輸送として、コミュニティバスを補完するかたちでの郊外・近郊エリア内の「ちょっと移動」ニーズの充足を目指す
- 課題である運行主体となるプレイヤーの発掘にも努める

②自動運転

- 運転士不足対策、おでかけ需要の創出、新たなまちの魅力付加などの観点から導入に向けた問題点や課題を整理、関連する国の補助メニューの研究も進める

※岸田首相施政方針演説（令和6年1月）

「一般道での通年運行事業」を20か所以上に倍増し、全ての都道府県での計画・運行を目指す」

※デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和5年12月26日閣議決定）

「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2025年度を目指しに50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現し、全国に展開・実装する」



6) コミュニティバスの在り方検討

- 市内 11 地区においてコミュニティバスを運行（下表参照）
- 今後、住民ニーズを改めて確認したうえで、**路線の再編、乗合タクシーなどの新しいサービスなど、最適な交通モード・制度への転換も含めた再検討**を行う
- また、同一エリア内で**スクールバス**も運行している場合は、運転士不足・効率的な運行の観点から、「**混乗**」についての議論も進める

エリア	運行形態	運行事業者
大野・秋鹿	AI デマンドバス（4 条運行）	あいかタクシー
古江	定時定路線（4 条運行）	有限会社いやタクシー
本庄・持田	定時定路線（4 条運行）	日本交通株式会社
八雲・忌部	AI デマンドバス（4 条運行）	有限会社いやタクシー 日本交通株式会社
鹿島	定時定路線（4 条運行）	あいかタクシー
島根	定時定路線（4 条運行）	有限会社いやタクシー
美保関	定時定路線（79 条運行）	株式会社サンライズ美保関
玉湯	定時定路線（4 条運行）	有限会社クリーンサービス
宍道	AI デマンドバス（4 条運行）	有限会社クリーンサービス
八束	AI デマンドバス（4 条運行）	有限会社いやタクシー
東出雲	定時定路線（4 条運行）	有限会社いやタクシー



5 財政負担の考え方

- ・健康福祉部所管の高齢者・障がい者への運賃割引にかかる支出を含めた公共交通にかかる令和5年度の決算額は約12億円（令和4年度：14億円）
- ・主な内訳は、
 - ①市交通局への繰出金が約3.9億円（令和4年度：5.3億円）
 - ②一畠バス、イエローバスなど路線バス維持にかかる補助金が約2.0億円（令和4年度：2.1億円）
 - ③AIデマンドバスを含むコミュニティバスの運行経費が約2.5億円（令和4年度：2.3億円）
 - ④その他一畠電車への運行支援やJR、出雲・米子両空港の利用促進にかかる経費が約0.8億円（令和4年度：0.9億円）
 - ⑤高齢者・障がい者へのバス運賃割引にかかる補助金が約1.3億（令和4年度：1.2億円）
 - ⑥スクールバス・通園バスの運行経費が約1.4億円（令和4年度：1.2億円）
- ・コロナ禍の外出控えの影響が大きかった令和4年度決算に比べると総額で2億円程度の減額となっているが、コロナ禍前までは概ね10億円の支出であり、依然高止まり状況
- ・その理由としては、公共交通全般における利用者数の減（市内バス利用者 令和4年度：4,067,110名、令和元年度4,746,256名）に加え、深刻な運転士不足の影響を受け、路線バス事業者においては路線維持のために、収益源である高速バスや貸切バス業務を縮小したことによる経営構造の変化があると認識
- ・こうした傾向は今後も継続するとの前提のうえ、PTでの議論を踏まえ、
 - ①各公共交通の役割分担に基づいた効率的・持続可能な公共交通体系の整理
 - ②利用者の利便性向上やおでかけ需要の喚起につながる施策展開による利用促進
 - ③公共交通サービスの担い手確保
 - ④サービス内容に沿った運賃体系の見直し
 などを、利用者、交通事業者、運輸支局・島根県などの関係者の理解を得ながら進めしていく
- ・そのうえで、本市として、公共交通を本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを実現するうえでの重要な社会インフラと位置づけ、国・県の支援策も活用したうえで支える

