

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〕）

概要版

平成23年3月

松江市公共交通利用促進市民会議

松 江 市

～ 目 次 ～

1. 計画策定の背景と目的	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画策定の理念および視点	2
 2. 松江市の公共交通をとりまく課題と解決に向けた方向性	 3
 3. 松江市地域公共交通総合連携計画	 4
3-1. 地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する 基本的な方針	4
3-1-1. 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上	4
3-1-2. 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進と過度な自動車利用の抑制	4
3-1-3. 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進	5
3-1-4. 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政等の協働による計画の推進	5
3-2. 地域公共交通総合連携計画の区域	6
3-3. 地域公共交通総合連携計画の期間	6
3-4. 地域公共交通総合連携計画の目標	6
3-5. 目標を達成するために行う事業およびその実施主体（実施計画）	8
3-5-1. 実施計画	8
3-5-2. 重点推進事業	34
3-6. まちづくりの方向性と公共交通の役割（中長期的な視点に立って）	43
3-6-1. まちづくりの方向性	43
3-6-2. 公共交通によるまちの基軸形成	43
3-6-3. 今後の公共交通のあり方	43
3-6-4. 連携計画のPDCAサイクル	44

1. 計画策定の背景と目的

1-1. 計画策定の背景と目的

松江市の主な公共交通は、JR、一畑電車、一畑バス、日ノ丸バス、市営バスおよび郊外部のコミュニティバスで構成され、JR松江駅を中心にバスを主体とした公共交通ネットワークが形成されています。

松江市のバス交通は、昭和4年に市営バスが乗合交通として営業を開始して以来、今日まで市民の移動手段として重要な役割を担ってきました。昭和10年には一畑バスが営業を始め、バスの輸送人員は順調な伸びをみせ、昭和40年頃にピークを迎えました。

しかし、その後、急速なモータリゼーションの進展により、利用者数は減少の一途をたどり、バス事業は官民を問わず経営的に成り立たない状況に追い込まれています。また、平成14年に道路運送法が改正され、バス路線への参入・撤退が自由になったことも加わり、郊外の不採算路線を中心に路線の縮小や撤退が続き、このような状況がさらに利用者の減少を招くという悪循環に陥っています。

乗合バスは、市民生活に密着した公共交通手段であり、通勤や学生の通学、高齢者の日常の買い物・通院にとって欠かせないものです。さらに、観光の振興や中心市街地の活性化、地球規模で増大するCO₂の抑制、エネルギーの節約などの面でも重要な役割を担うものと期待されています。

このような状況の中、平成18年度に松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）が策定され、計画に基づき設置された「松江市公共交通利用促進市民会議」をマネジメント組織として、市民・企業・交通事業者・行政の協働により、運行の効率化、サービスの向上、利用促進等の取り組みが行われてきていますが、郊外路線を中心に利用者の減少に歯止めがかからない状況となっています。

本計画は、市民の重要な移動手段であるバス交通を持続可能な公共交通として存続させていくことを目的に、本市の公共交通をとりまく現況、市民のニーズならびに松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）に基づくこれまでの取り組み等を総合的にふまえ、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）として策定するものです。

1-2. 計画の位置づけ

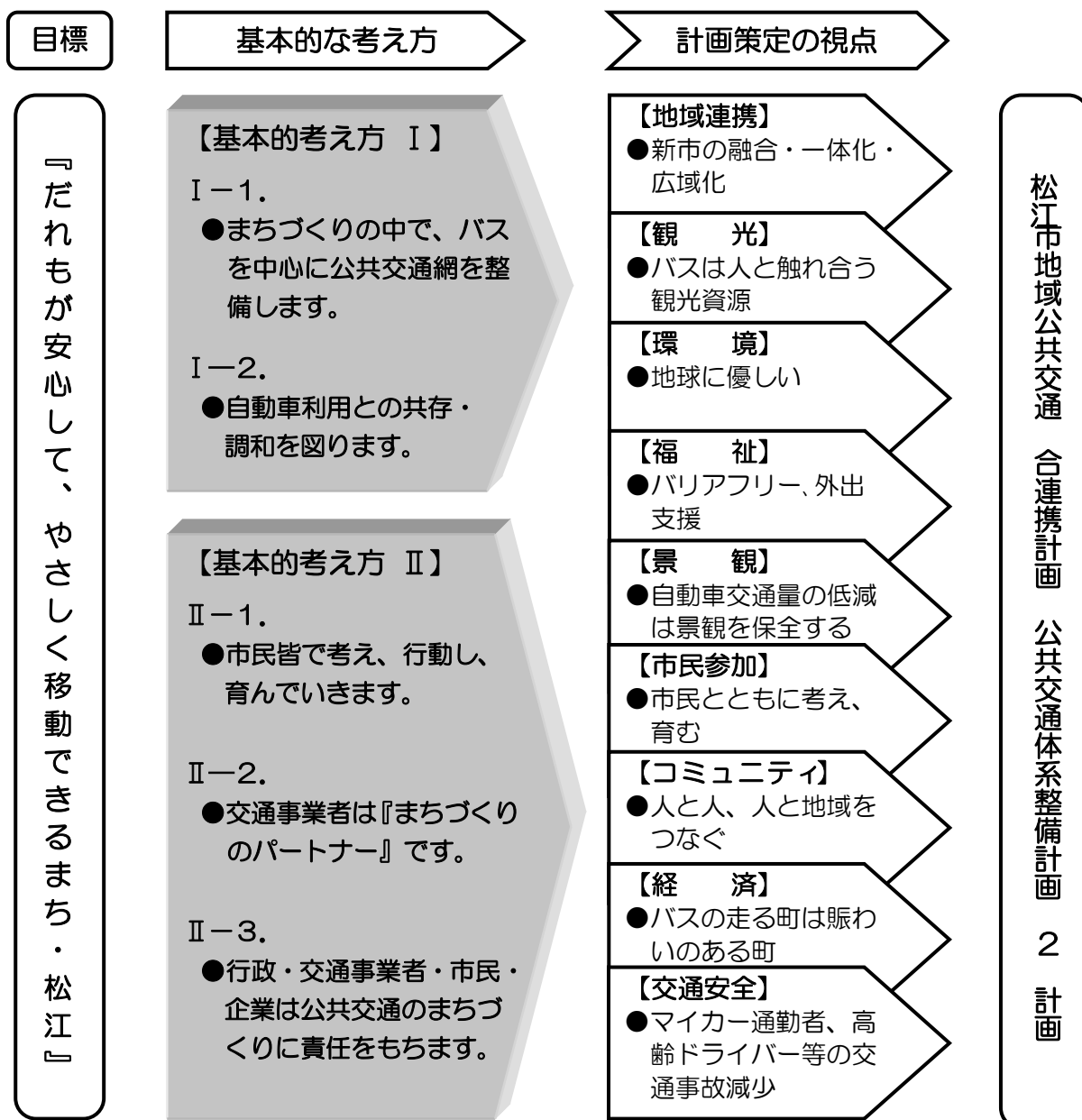
本計画は、松江市総合計画を上位計画とし、松江市の公共交通（バス）施策の基本となる計画として位置づけます。また、松江市都市計画マスタープラン等、公共交通（バス）施策に関連する各分野の諸計画との整合、長期的な視点に立ったまちづくりの方向性等に配慮しつつ展開していきます。

1-3. 計画策定の理念および視点

本計画における基本理念（目標）は『だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江』をつくることであり、将来の人口減少、少子・高齢化を見据えたうえで、基本的な考え方として以下を掲げます。

- I－1. まちづくりの中で、バスを中心に公共交通網を整備します。
- I－2. 自動車利用との共存・調和を図ります。
- II－1. 市民皆で考え、行動し、育んでいきます。
- II－2. 交通事業者はまちづくりのパートナーです。
- II－3. 行政・交通事業者・市民・企業は公共交通のまちづくりに責任をもちます。

また、整備計画は地域連携、観光、環境、福祉、景観、市民参加、コミュニティ、経済、交通安全など、まちづくりの視点を踏まえて策定します。



2. 松江市の公共交通をとりまく課題と解決に向けた方向性

松江市の公共交通をとりまく現状、市民アンケート調査・バス利用者意識調査・地域住民ワークショップ等から得られた市民ニーズ、第1次計画の進捗・達成状況等から、松江市の公共交通（バス）をとりまく課題およびその解決に向けた方向性を以下のとおり整理します。

【松江市の公共交通（バス）の現状・課題】

（１）公共交通をとりまく現状

- ・人口減少、少子高齢化が進展
- ・路線バス利用者は減少傾向が続く
- ・学生、高齢者の利用が大きく減少
- ・観光客の利用者の減少
- ・利用者の減少が路線・便数の減少につながり、それがさらなる利用者減少につながっている
- ・H19.4月の路線再編以降、路線・便数は維持されている
- ・コミュニティバスの利用者の減少

（２）市民のニーズ等

- ・路線、ルートに関する不満、改善要望が最も多い
- ・便数（平日・休日）や終バス時刻など、運行ダイヤに関する不満、改善要望が次いで多い
- ・高齢者に比べ若年層の不満度が高い
- ・運行サービス水準（運賃・便数）の格差から郊外地域の住民の不満が高い
- ・バス停や車両の環境改善を望む意見が高齢者を中心に多い
- ・情報不足や情報の分かりにくさがバス利用を阻害している
- ・施策やサービスに対する認知度は低い
- ・公共交通の必要性は多くの市民が認識している
- ・公共交通を支援する取り組みへの協力意向は高く、地域が主体となった利用促進の取り組みへ繋がる可能性も秘めている

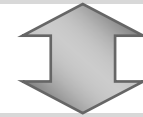
（３）第1次計画の進捗

- ・達成できたものもある中で、未達成の項目も数多く残存している
 - ・それぞれの施策項目に対し、達成状況に基づく評価を行い、今後につなげていく必要がある*
- * 項目毎の具体的な課題については次章で整理

【解決に向けた方向性】

①公共交通の現状利便性の維持・向上

- ・中心部と拠点を結ぶバス路線の維持
- ・公共交通空白地帯の解消
- ・現状利便性の維持・改善による「利用者減少～路線・便数減少～利用者減少」の悪循環からの脱却



②公共交通の利用促進の積極的な推進と過度な自動車利用の抑制

- ・「通勤者」「通学生」「高齢者」「観光客」を主なターゲットとした、多様な利用促進策の展開
- ・過度な自動車利用の抑制に向けた市民への意識啓発や社会実験の実施

③公共交通の利用環境の改善・整備の促進

- ・市民ニーズに即したバスの運行サービスの継続的な見直し
- ・待合い環境や車両のバリアフリー化など公共交通の利用環境の改善・整備
- ・公共交通を補完する手段としての自転車の活用の検討



④市民・企業・交通事業者・行政の協働

- ・市民・企業・交通事業者・行政の協働による公共交通（バス）維持への取り組み
- ・バス事業者の企業努力に加え、地域が主体となった利用促進の積極的な取り組み

3. 松江市地域公共交通総合連携計画

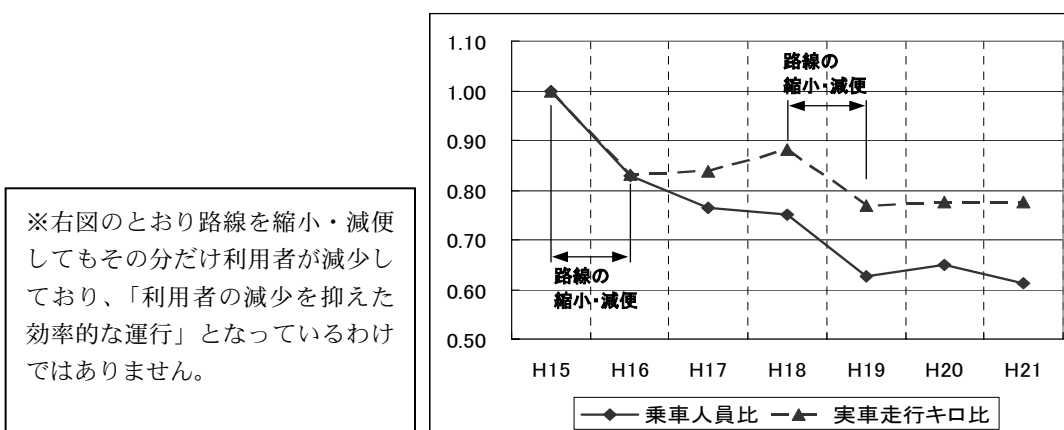
3-1. 地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

- ① 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上
- ② 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進および過度な自動車利用の抑制
- ③ 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進
- ④ 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政の協働による計画の推進

3-1-1. 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上

- ・本市は「拠点連携型都市構造」を指向しており、中心部と合併旧町村等の拠点を結ぶバス路線を維持していきます。公共交通空白地帯においても、市民生活に必要なコミュニティバス等の移動手段を確保します。
- ・モータリゼーションの進展により、バス交通は、利用者の減少～路線の縮小・減便～さらなる利用者減少という悪循環が続いています。この悪循環を止めるためにも現状の利便性を維持・改善し、利用促進を図って持続可能な公共交通となるよう努めていきます。

【近年の路線バスの乗車人員と実車走行キロの比率】



※H15を1.00とした場合の経年変化を表示

3-1-2. 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進と過度な自動車利用の抑制

- ・「通勤者」「通学生」「高齢者」「観光客」を主なターゲットとした公共交通（バス）の利用促進の取り組みを積極的に展開していきます。
- ・「通勤・通学」は頻度の多い基本的な交通移動です。「通勤」については行政職員の率先した取り組みを進めるとともに、企業（事業所）への利用促進を積極的に働きかけていきます。「通学」については将来の公共交通（バス）の利用促進にも繋がる重要な交通移動であることから、学校教育現場等への働きかけを促進していきます。
- ・また、今後人口の増加が見込まれる高齢者については、求められる運行サービス（便数、最終便の時間等）への対応も比較的容易で、公共交通（バス）利用の増加が期待できます。地元組織とともに高齢者団体等と連携して積極的な働きかけを行っていきます。
- ・一方、観光客については、自家用車利用の個人客が増加し、公共交通（バス）利用者が減少しています。公共交通（バス）の案内や情報提供を充実することにより利用促進を図っていきます。

- ・広報の徹底・情報提供の充実や多様な交通手段への誘導などにより「過度な自動車利用の抑制」の意識を啓発していきます。
- ・市の広報やMM（モビリティ・マネジメント）などによって、市民や企業の意識変革を促していきます。また、都市計画に基づいて都市の集約や交通規制（エリア進入禁止等）の社会実験を行い、自動車から多様な移動手段への誘導を図っていきます。

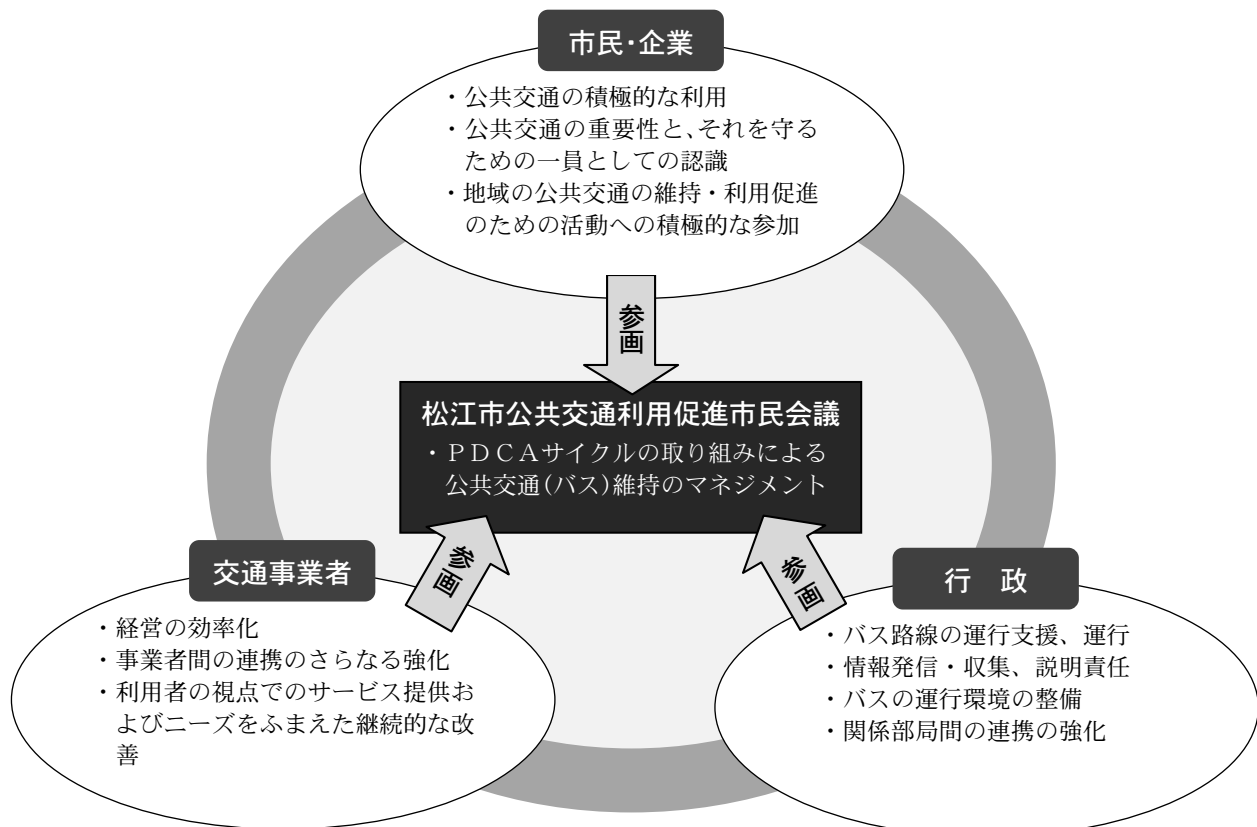
3-1-3. 公共交通（バス）や自転車等の利用環境の改善・整備の促進

- ・市民ニーズに即した「路線等のバス運行サービスの見直し」を検討し、公共交通（バス）の利便性を向上していきます。また、現在「公共交通軸」や「新しい交通システム」導入の検討が行われており、それらの検討結果を踏まえ、適宜見直していきます。
- ・近年、高齢者の人口増加に伴い、高齢運転者の加害者事故が急増しています。安全で利用しやすい交通手段への誘導を行うとともに、待合環境の改善や乗降のしやすさなど、公共交通（バス）利用環境の改善・整備を促進します。
- ・公共交通（バス）を補完する交通手段として、観光客や通勤・通学者のニーズを踏まえ、自転車の利用環境の改善・整備を行っていきます。

3-1-4. 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政等の協働による計画の推進

- ・公共交通（バス）のマネジメント組織である松江市公共交通利用促進市民会議を中心に、市民・企業・交通事業者・行政等の協働により、PDCAサイクルの取り組みによって公共交通（バス）を維持していきます。
- ・とくに利用促進にあたっては、バス事業者の企業努力はもとより、地域におけるきめ細かな活動の展開がより重要となってくるため、各地域において利用促進組織を設立し、地域の実情に応じた利用促進の取り組みを積極的に進めていきます。

【市民・企業・交通事業者・行政の協働による取り組み体制図】



3-2. 地域公共交通総合連携計画の区域

- ・計画の区域は松江市全域とします。

3-3. 地域公共交通総合連携計画の期間

- ・計画の期間は平成 23 年度から 27 年度までの 5 年間とします。

3-4. 地域公共交通総合連携計画の目標

- ・第 1 次計画においては、バス事業（経営・運行）が理想的な姿（財政支援がなくてもバス路線が維持できる状態）となることをめざし、PDCAサイクルの取り組みを行っていく中で、今後の 2 次、3 次計画において、数値データを蓄積し、財政支援なども含めて達成可能な現実的な目標値を設定して、バス交通を維持していく取り組みを行っていくこととしていました。
- ・本計画（第 2 次計画）では、これまで 3 ヶ年のバス事業の収支、利用促進策の効果、市民ニーズ調査などから、バス路線の持続可能性、実現可能性などを考慮して、下記のとおり計画の目標を設定します。

〔バス路線の維持〕

- 現状と同程度の交通移動の利便性の確保を目標とします。

路線バスについて

- ・平成 22 年 4 月現在のバスの利便性を確保（路線・便数を現状程度に維持）することを目
- 標とします。

コミュニティバス（郊外）について

- ・今後さらに高齢化が進み、車の運転ができない高齢者のみの世帯の増加も予想されます。生活に必要な移動手段の確保として、現状と同程度の利便性の確保をめざします。

〔路線バスの利用者数〕

- 路線バスの利用者数については、現状の乗車人員の確保を目標とします。
- ・人口減少や高齢者（世帯）の自家用車保有率の上昇などのため、このままでは 5 年後に約 10% のバス利用者の減少が予測される中で、現状程度の利用者数の確保をめざします。

〔バスサービス全体の満足度〕

- バスサービス全体の満足度については、市民の多くが概ね満足と感じる数値として、満足度 70% をめざします。

評価項目	評価指標	現状値	数値目標 (5年後：H28)	備考
路線バスの維持	実車走行キロ (万 km/年)	353	353	現状程度の利便性の確保を目標
路線バスの利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	394	394	松江市人口 H21：192,000 人 H27：188,000 人 (国勢調査ベースの推計)
	日平均乗車人数 (人/日)	10,800	10,800	
	市民 1 人あたり 年平均利用日数 (日/年)	10.2	10.5	往復利用
バスサービス全体の満足度	満足度 (%) (バスの総合評価)	60	70	・満足／(満足＋不満) ※どちらとも言えないを除いた割合

※現状値のデータ

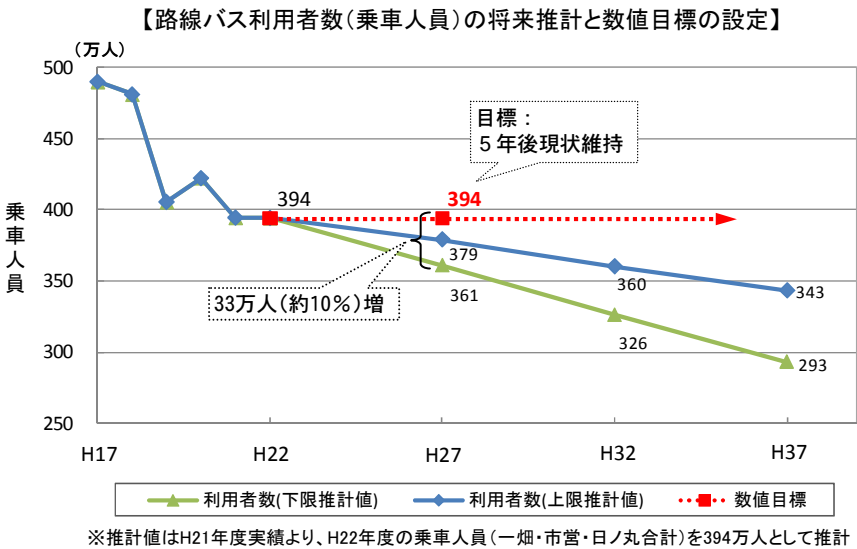
実車走行キロ：平成 21 年度実績（一畑バス、市営バス、日ノ丸バス）

乗車人数：平成 21 年度実績（一畑バス、市営バス、日ノ丸バス）

サービス満足度割合：平成 22 年度市民アンケート調査結果

※参考：路線バスの利用者数の数値目標の設定の考え方について

- 近年、松江市およびその周辺地域において、住民や企業(事業所)を対象としたMM事業による情報提供・啓発活動やノーマイカーウィークの取り組みが実施され、自動車交通の抑制や公共交通利用者の増加に一定の効果をあげており、これらの実績から目標値(5年後)を設定します。



- 下記の参考データから勘案すると、MMや利便性向上施策等の取り組みによって、概ね10%程度の利用者の増加が期待できます。
- すなわち、目標年度(平成27年度)までに、こうした取り組みを広範かつ積極的に拡大していくものとする、約10%の利用者の増加が見込まれることとなり、結果的に、この数値は人口減少や高齢者(世帯)の自家用車保有率の上昇などによる利用者数の減少数と同程度となることから、路線バスの利用者数については現状の乗車人員の確保を目標とするものとします。
- 近年の路線別の乗車人員の推移をみると、市街地・近郊路線は横ばいもしくは微増傾向で、郊外路線およびレイクラインが減少傾向であることから、目標達成のためには、とくに郊外路線および観光客の利用者数を確保することが重要となります。

参考データ①：MMによる公共交通(バス)利用の増加効果

MMの実施により公共交通の利用を増やした日数(対象者:地域住民のクルマ利用者)

地域及び交通モード		合計 (日/月)	最大値 (日/月)	対象者 (人)	全平均 (日/月)	全平均 (日/年)	変更人数 (人)	変更者平均 (日/月)
法 吉 湖 北 (一畑電車沿線)	路線バス	49	5	134	0.4	4.4	22	2.2
	一畑電車	90	10	171	0.5	6.3	44	2.0
	コミュニティバス	4	2	171	0.0	0.3	3	1.3
湖 北 (コミュニティバス沿線)	一畑電車	8	6	76	0.1	1.3	3	2.7
	コミュニティバス	7	5	76	0.1	1.1	2	3.5
平 田	一畑電車	77	10	209	0.4	4.4	39	2.0
	生活バス	11	2	209	0.1	0.6	8	1.4
大 社	一畑電車	15	5	199	0.1	0.9	8	0.6
	路線バス	41	25	199	0.2	2.5	8	3.1
		(特異値25日/月を除いた場合)			0.1	1.0	7	2.3

MMの効果

交通モード	地 域	MM効果	(数値目標では)	利用者の増加数	
路線バス	市街地	4日/年	2.0日/年を見込む	市街地の車所有者	2.0日/年×2×77千人＝ 31万回/年
	郊外部	1日/年	0.5日/年を見込む	郊外部の車所有者	0.5日/年×2×44千人＝ 4万回/年
コミュニティバス(参考)		1日/年		合 計	35万回/年

参考データ②：ノーマイカーウィーク運動による路線バス利用の変化

	通常時	ノーマイカーウィーク期間中	
	乗客数(人)	乗客数(人)	増加率
H21(一部路線)	2,682	2,934	9.4%
H22(多数路線)	12,640	14,880	17.7%

※H22は約18%の増加となっていますが、これは運賃を安価(一乗車100円)とした影響も大きいと考えられます。ノーマイカーデーが浸透するとともに、通勤以外にも働きかけてバス利用が増加したとしても10%程度の増加を見込むのが適当だと思われます

3-5. 目標を達成するために行う事業およびその実施主体（実施計画）

- ・ 本計画の策定基礎となる「松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）」に掲げられた各施策の中には、未だ道半ばで目標を達成できていないものが多数あります。
- ・ そのため、本計画の実施計画については、第1次計画の施策体系をもとに、進捗や市民ニーズ等をふまえた再構築を行い、各々の項目における評価を行ったうえで、実施方針、役割分担、実施スケジュール等を設定し、実施計画とします。そして、その中でも、より重点的に取り組むべき施策を選定し、「重点推進事業」として体系化します。

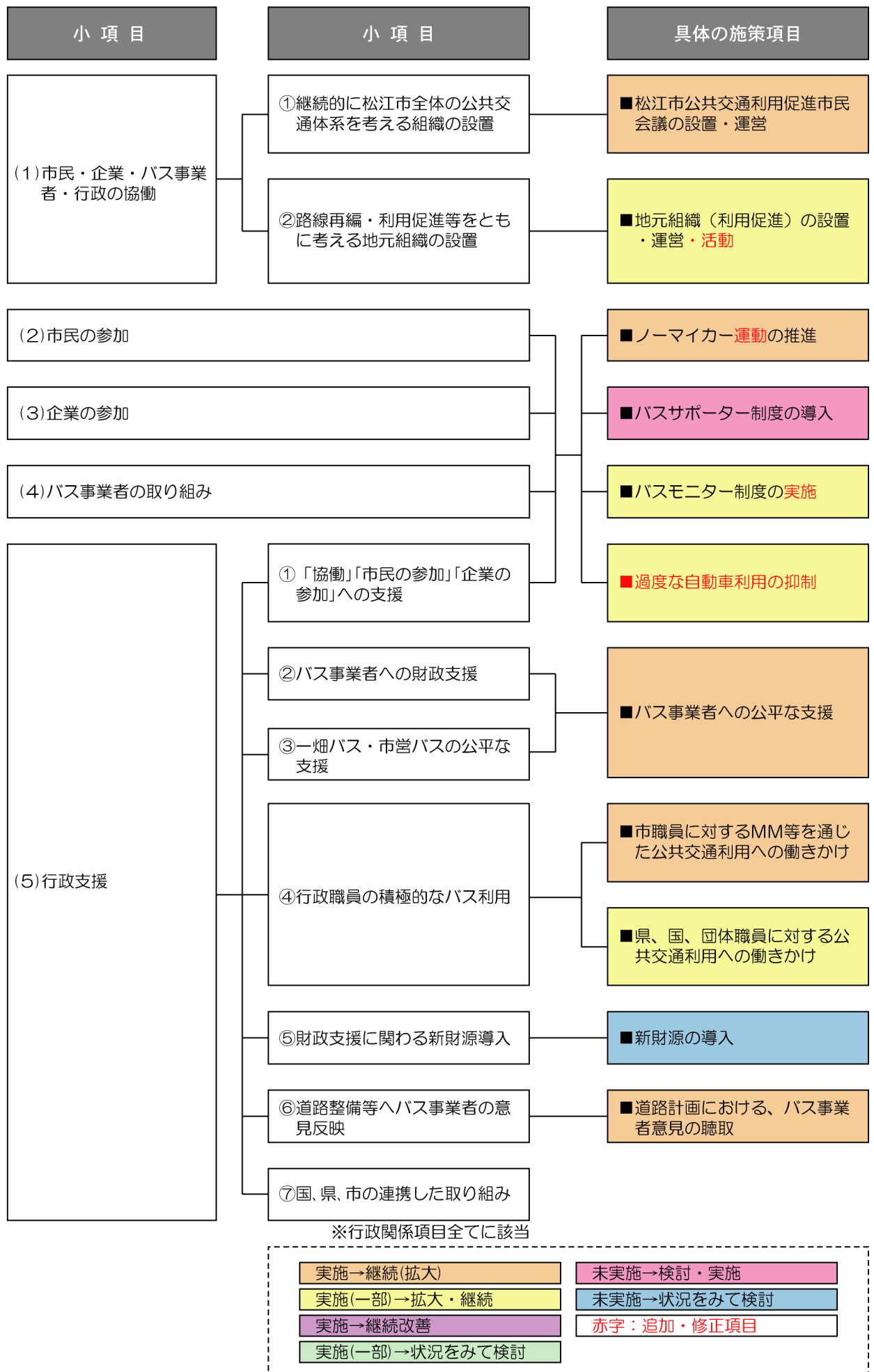
3-5-1. 実施計画

- ・ 第1次計画をふまえ、本計画の実施計画を以下のとおり再構築・体系化し、それぞれの施策項目について、現状・市民ニーズ等から課題の整理と今後の方向性の評価を行い、それをふまえて、実施方針、役割分担、数値目標、スケジュールを設定します。

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]）基本方針

大項目	中項目	小項目
Ⅰ 協 働	(1) 市民・企業・バス事業者・行政の協働	① 継続的に松江市全体の公共交通体系を考える組織の設置
		② 路線再編・利用促進等をともに考える地元組織の設置
	(2) 市民の参加	
	(3) 企業の参加	
	(4) バス事業者の取り組み	
	(5) 行政支援	① 「協働」「市民の参加」「企業の参加」への支援
		② バス事業者への財政支援
		③ 一畑バス・市営バスの公平な支援
		④ 行政職員の積極的なバス利用
		⑤ 財政支援に関わる新財源導入
		⑥ 道路整備等へバス事業者の意見反映
		⑦ 国、県、市の連携した取り組み
Ⅱ 路線見直し	(1) 交通空白地帯の解消	
	(2) 路線の見直し	① ニーズに応じた継続的な路線の見直し
	(3) ターミナル機能の充実	① JR松江駅ターミナル機能の充実
		② 乗継ターミナルの整備・充実
		③ JR、一畑電車等との連携強化
		④ タクシーとの連携
		⑤ 自転車との連携
Ⅲ ダイヤ見直し	(1) ダイヤの継続的な見直し	① ニーズに応じた継続的なダイヤの見直し
	(2) 定時性の確保	① 既存バス専用・優先レーンの規制の徹底
		② バス専用・優先レーンの新設
		③ 迷惑駐車を取り締まり
		④ バス優先信号の増設
		⑤ バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベ이의整備
Ⅳ 運賃見直し	(1) 路線バス運賃制度等の見直し	① 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実
		② エリア均一運賃と対キロ運賃の併用
		③ 一畑バス・市営バス共通定期券の導入
	(2) 割引制度、コミュニティバス運賃の統一	
	(3) 割引制度の見直し・充実	① 学生割引制度の導入
		② 乗継割引制度の充実
		③ 利用に応じた運賃割引制度の導入
	(4) 運賃支払いシステム（ＩＣカード）の導入の検討	
Ⅴ 利用促進	(1) 企業・住民等への働きかけ	① 企業等へのバス利用の働きかけ
		② 市民へのバス利用の働きかけ
	(2) 交通案内・情報提供の充実	① 交通案内の充実
		② 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成
		③ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実
		④ 路線・ダイヤ等の周知・広報の徹底
		⑤ 観光客への情報提供の充実
	(3) バス待合環境の充実	① バス停への上屋・ベンチの設置
	(4) 徒歩・自転車との連携強化	① バス停周辺の歩道整備
		② バス停付近の駐輪場整備
	(5) バリアフリー化の推進	
	(6) 環境対策	
	(7) 企画キップ等の取り組み	
	(8) イベント・キャンペーン等の開催	

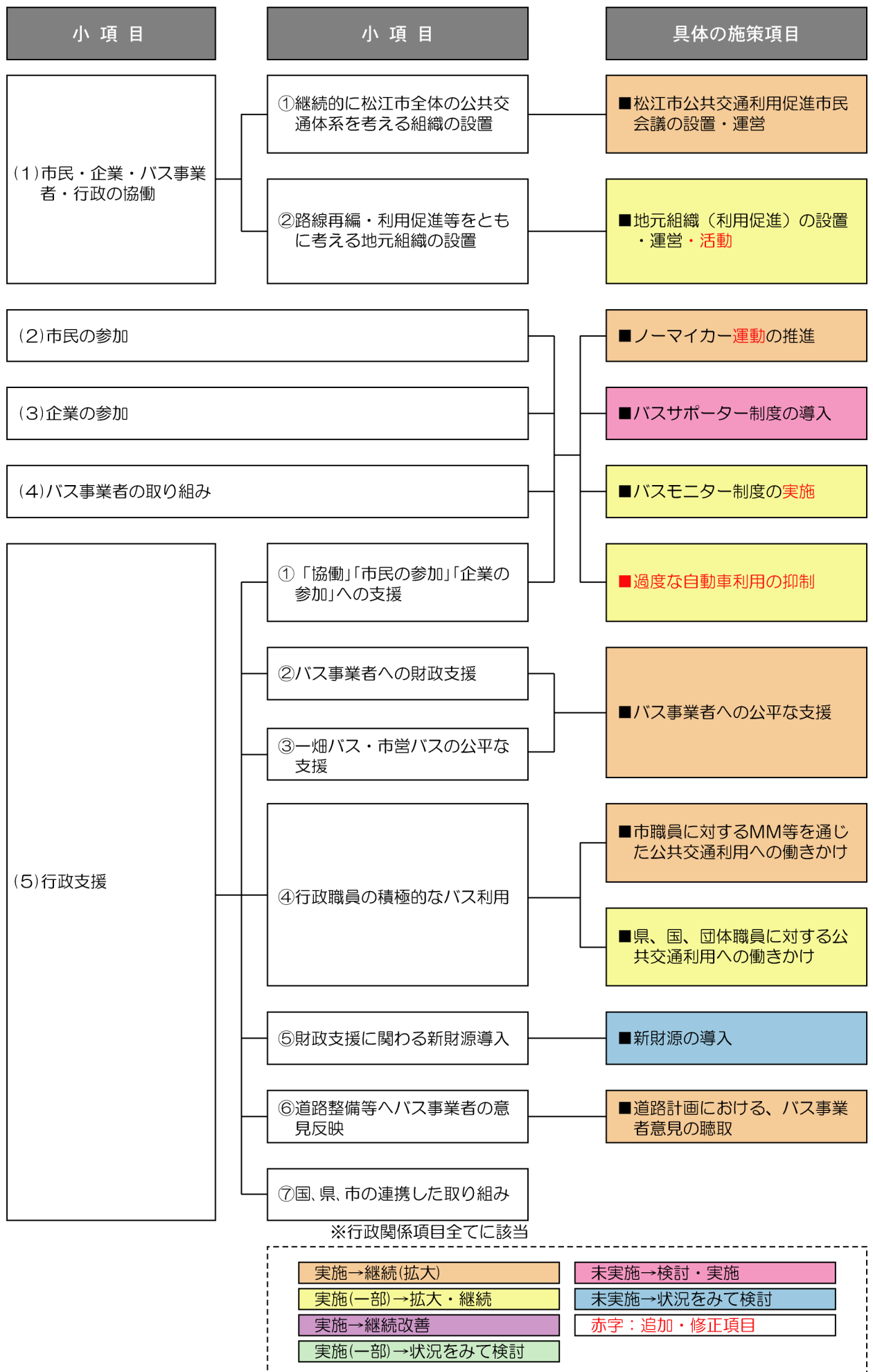
基本方針 大項目：Ⅰ 協 働



実施状況・現状 ～ 課題・評価

実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
・松江市公共交通利用促進市民会議を設置(H20)第1次計画の進捗管理(H20～今日) - H20:全体会2回,各部会計3回 H21:全体会2回,各部会計2回 ※市民会議の認知度:46%、支持率:56%(市民アンケート)	★市民会議の設置や趣旨は市民にも支持されており、今後は具体策を積極的に進めていくことが望まれる - 評価:実施→継続	
・路線バスの利用促進に関する地元組織の設立 - 法吉地区(H19)、古志原地区(H20)、川津地区(H21) ・コミバス運行地域は全ての地区で利用促進協議会を設置 ※地域の利用促進活動等に参加する:11%(市民アンケート)	★未設置地区(12地区)の地元組織の設置と各々の地区の積極的な活動の展開が望まれる ★公民館を中心とする地元組織は受け皿的機能が主であり、積極的な活動を展開するためにはボランティア・NPO等の支援が必要 - 評価:実施(一部)→拡大・継続	
・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」実施(H21・H22) - 参加事業所数:約100事業所、延べ約3,200人(H21・H22ともに)	★ノーマイカーウィーク参加者の拡大とノーマイカーデーの定着が求められる - 評価:実施→継続(拡大)	
・未検討 ※バスを支援する取り組みに協力する:49%(市民アンケート)	★多くの市民が参加できるサポーター制度の具体的検討と早急な導入が望まれる - 評価:未実施→検討・実施	【サポーター数】 2,500人 → 未実施 (目標) (H22)
・松江市交通局は実施中(H22)、一畑バスは未実施	★バス事業者間で連携した継続的な実施が望まれる - 評価:実施(一部)→拡大・継続	
・社会実験において中心市街地で部分的にエリア進入禁止を試行 ・事業所MM、住民MM等を通じて自動車利用の抑制、公共交通利用の促進の働きかけを実施	★自動車の抑制(交通規制)を進めるためには市民・企業・行政等が協働で地域社会全体の意識を醸成していくことが重要である - 評価:実施(一部)→拡大・継続	
・高齢者、障がい者割引制度の市内路線バス全体への適用(H19.4月～) ・一畑バスの利用者減少に伴う補助金(国・県補助)の減少分を市が補填 ※行政が公費で補助し赤字路線を維持する 支持:69%(市民アンケート) ※公費支出の認知度:市営バスへの補助金支出:43%、一畑バスへの補助金支出:40%、コミュニティバスの運行:47%(市民アンケート)	★公費支出に対する市民の認知度が低いため、今後さらに情報提供に努め、市民の理解を得ながら施策を展開していく必要がある ★来年度から国の補助制度が変更される。利用者の減少による赤字増加に対応した財政支援の方法(インセンティブを考慮)を検討しておくことが望まれる - 評価:実施→継続	
・一部職員のMM(H19)、全職員の公共交通通勤の社会実験(H20)、館内放送によるノーマイカーデーの普及啓発(H19～) ※公共交通通勤者 H19:59人(3.3%)→H20:65人(3.7%)→H21:88人(5.1%), H22:93人(5.4%)と増加(ノーマイカーデー参加率:約40%)	★公共交通通勤者は増加してきているが、目標値(10%)までには達していない - 評価:実施→継続(拡大)	【市職員バス利用率】 4.0%→10%→7.8% (H18)(目標)(H22) ※末次町庁舎職員
・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」を市・県・国・市民会議の共催で実施することにより、他の行政機関への利用促進を図っている	★市職員の公共交通通勤者は増加しているが、行政関係職員全体では減少している。これまでの取り組みの継続に加え、関連団体や教職員等への働きかけの拡大が望まれる - 評価:実施(一部)→拡大・継続	【行政職員全体(臨時・嘱託等含)バス利用率】 6.8%→10%→6.4% (H16)(目標)(H22)
・未検討	★今後の補助金制度やバス事業の経営状況等を注視しながら、必要に応じて検討していく必要がある - 評価:未実施→状況をみて検討	
・道路を計画する場合には、意見聴取するよう指導している	★今後も継続していく必要がある - 評価:実施→継続	

基本方針 大項目：Ⅰ 協 働

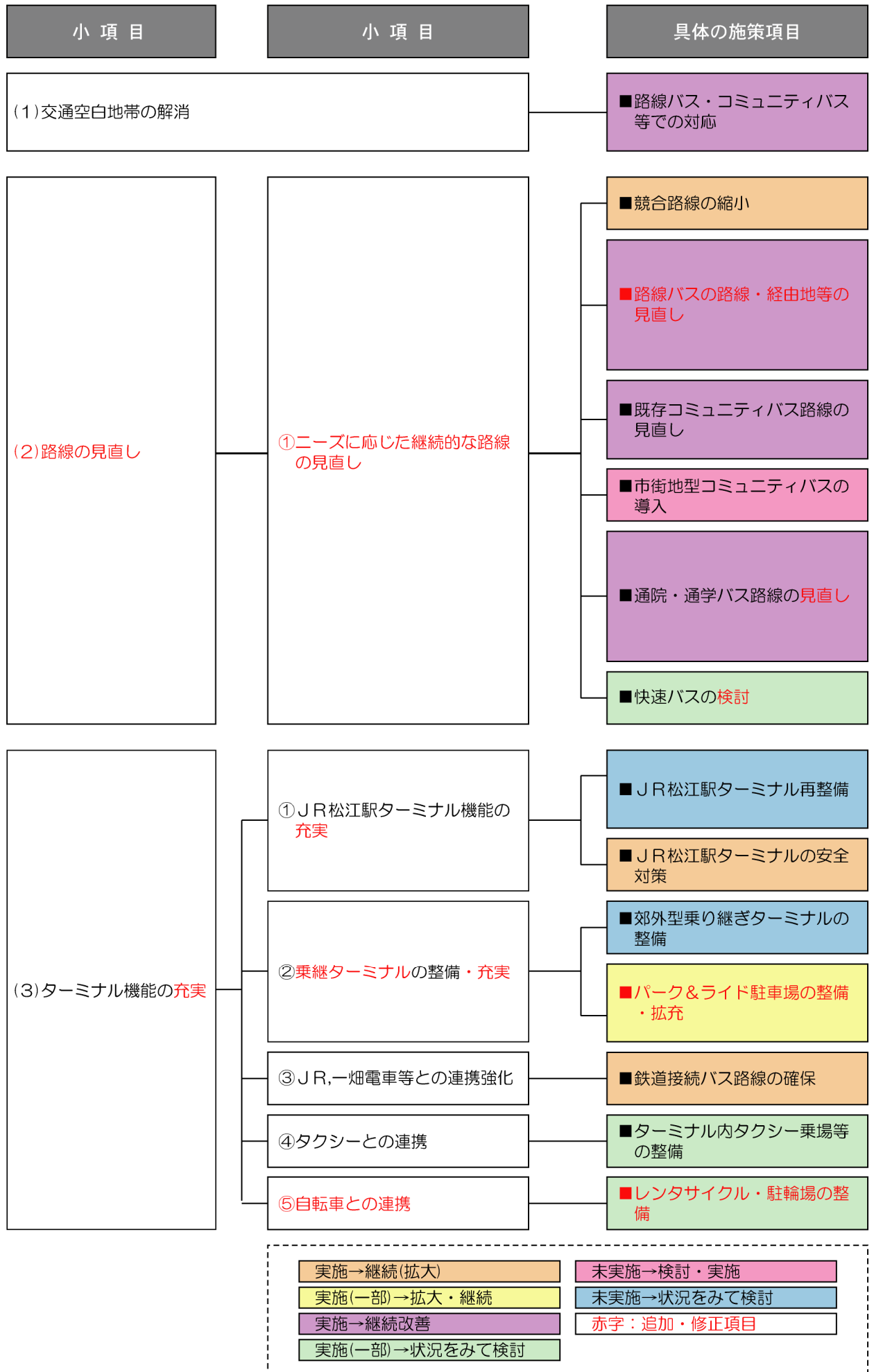


実施方針・役割分担・数値目標・スケジュール

実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・幅広い分野からの参画により、松江市全体の公共交通体系を継続的にマネジメントしていく ・日常生活に必要な移動手段である公共交通体系を整備・維持していく	◎	市民 企業 バス 行政	—			継続運営			
・路線再編、利用促進等をともに考える地元組織を全ての地域に設置する ・地域の実情に合った、日常生活に必要な移動交通手段を考えていくとともに公共交通の利用促進を図る	○	市民 行政	バス	全ての地域で利用促進を考える組織を設置		拡大・継続実施			
・ノーマイカーデー、ノーマイカーウィーク等、『ノーマイカー運動』の意識が定着するような施策を継続して検討・実施する	◎	企業 市民 行政	バス			継続実施			
・バスサポーター(応援団、ファンクラブ)を募り、バスの利用促進、運行の維持を支援する	○	市民 企業 バス 行政	—	バスサポーター組織の設立と活動の開始	設立	活動展開			
・必要に応じてバスモニターを募集し、バス利用者等の意見を収集して、運行サービスの改善等に繋げていく	◎	バス	市民 行政			拡大・継続実施			
・過度な自動車利用を控え、多様な移動手段への誘導を促す	△	行政 市民 企業	—			拡大・継続実施			
・公共交通を維持していくために必要な支援を行う ・公平な割引制度等について、検討し支援していく	◎	行政 市民	—			継続実施			
・市職員が率先した取り組みを行い、他の行政機関や市民・企業に拡大していく (通勤距離6km以内の市職員のマイカー通勤を制限)	◎	行政	バス	【市職員バス利用率】 4.0%→7.8%→15% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕 ※末次町庁舎職員		継続実施			
・市職員の取り組みをもとに、他の行政機関等に公共交通利用促進の働きかけを行っていく	◎	行政	バス	【行政職員全体(臨時・嘱託等含)バス利用率】 6.8%→6.4%→10% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕		拡大・継続実施			
・第2次計画の経過(バス利用者数や収支バランス等)をみて、必要に応じて新財源の導入を検討していく	△	行政 市民	—			状況をみて検討			
・道路の新設や改良の際には、必ずバス事業者の意見を聞き、計画に反映させるよう努める	◎	行政 バス	—			継続実施			

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

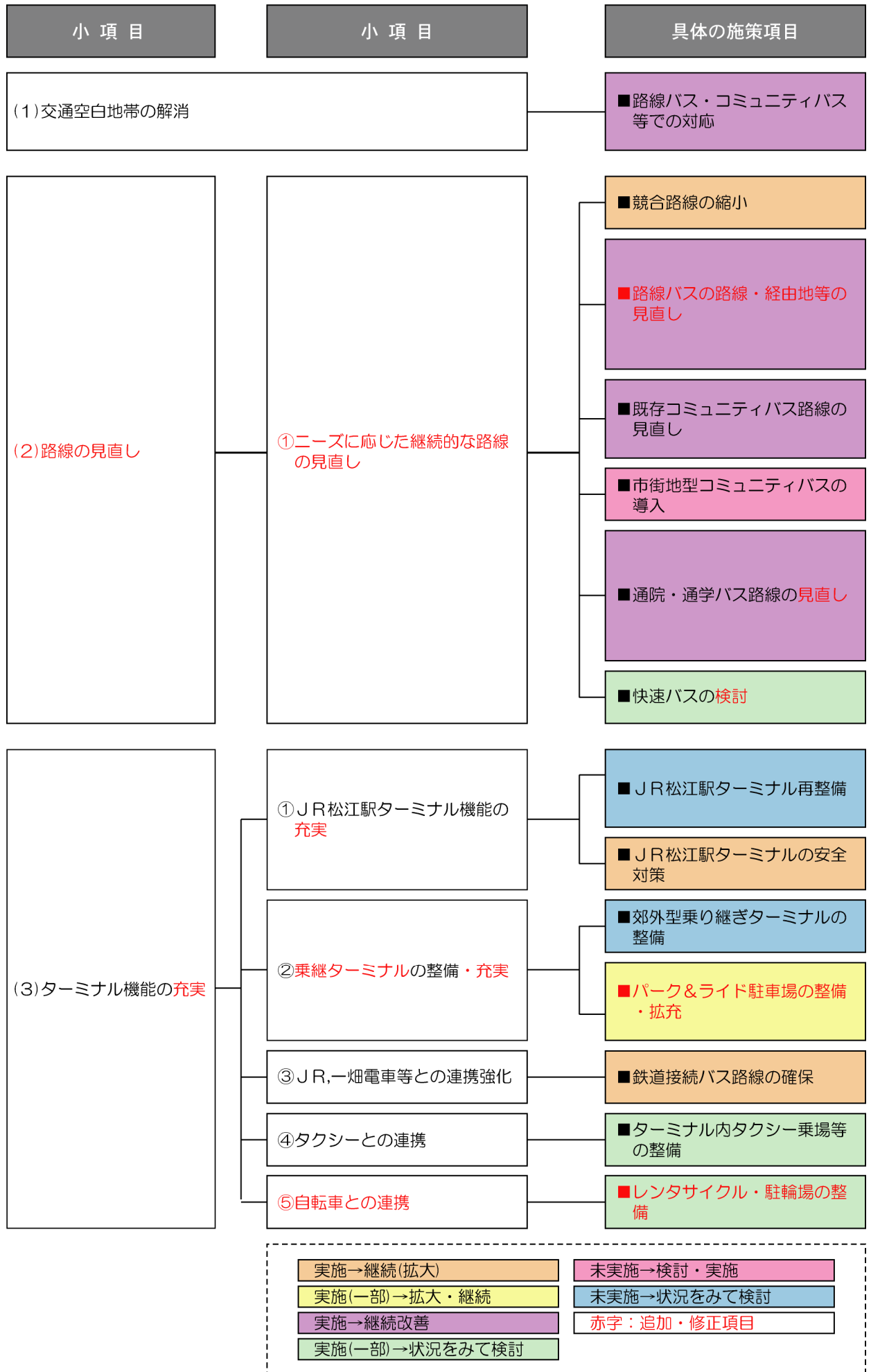
基本方針 大項目：Ⅱ 路線見直し



実施状況・現状 ～ 課題・評価

実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
・公共交通空白地帯は、郊外部の集落点在地域および市街地の新興住宅地等 ・市街地・周辺地域については未検討、郊外のコミュニティバス沿線地域では、利用促進協議会の場で見直しを図り、空白地帯の解消に努めている ※公共交通空白地域の生活移動手段を確保する=支持:84%(市民アンケート)	★郊外地域では利用者が減少傾向にあり、効率的な運行等が求められ、市街地では新興住宅団地等への対応が求められている - 評価：実施→継続改善	【公共交通等カバー率】 96% →98% →97% (H19) (目標) (H22)
・H19.4月の路線再編にて競合路線を縮小 ・主な競合路線：松江駅～県民会館前～松江しんじ湖温泉、松江駅～相生町～古志原、松江駅～竹矢	★今後も継続してバス事業者間での役割分担、競合路線の調整・縮小を実施していく必要がある - 評価：実施→継続	【満足割合】 ・バス停までの距離 77%→77% →76% (H16) (目標) (H22) ・運行の路線・ルート・経由地 41%→50% →42% (H16) (目標) (H22) *アンケート結果より
・H19.4月の路線再編にて、一畑バスは郊外路線、市営バスは市街地路線と役割を分担し、従来同様の利便性を確保しつつ、競合路線を縮小(効率性に配慮)する方向で路線再編を行った ※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用増加意向が高い項目：「路線・経由地」が1位、「バスとバスの乗換え」が2位(市民アンケート) ※自由意見「路線が分かりにくい」102件、「乗り換えが不便」73件、「目的地までの直通便」71件「バス停間隔の改善」60件(市民アンケート)	★今回の市民アンケートでは「新しい路線」や「バスとバスの乗換えの改善」「所要時間の短縮」に対する市民ニーズが高い結果となっている。今回の調査結果等をもとに路線の具体的な検討が求められる。 - 評価：実施→継続改善	
・各地域の利用促進協議会にて路線の見直しを検討・実施しているが、利用者が減少している地域もある ※地域を跨いだ運行路線がほしい、利用状況に応じて定時運行から予約制への変更の検討も必要(ワークショップ)	★利用者が減少する中で、コミュニティバスの効率的な運行等が求められる - 評価：実施→継続改善	
・未検討	★幹線道路から離れた住宅地や新興住宅団地等への対応が求められる - 評価：未実施→検討・実施	
・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・通院：病院線(松江駅～日赤～松江しんじ湖温泉)は維持・再編、八束町～市立病院を増便、竹矢～市立病院を新設 ※通院については、特に総合病院への移動ニーズが高い(市民アンケート) ・通学：東高校線・女子高線・高専行き・商業行きは現状維持 ※通学については、自転車通学者の多くが雨の日には「送迎」に変更(高校生MMアンケート)	★総合病院、学校の多くは中心部に位置しないため、路線が分かりにくく利便性を確保するのに工夫を要する - 評価：実施→継続改善	
・未検討 ※美保関線のみバイパス道路を利用して運行しているが利用者数は減少傾向である。所要時間の短縮は重要であるが一定の利用者の確保が前提となる	★郊外路線において、利用者の多い時間帯には急行便等の可能性についても検討していくことが求められる - 評価：実施(一部)→状況をみて検討	
・未検討 ※現時点で松江駅周辺の再整備計画等が無いため検討していない(中長期的取組)	★一般路線、長距離路線ともに北口ターミナルを利用しており、バス停車スペースの確保等ターミナルの拡大、南口ターミナルの活用等が望まれる。 - 評価：未実施→状況をみて検討	
・地下駐車場用信号機とバス用信号機の並列による誤認の危険性については、信号機をLED式とし一定の角度を超えると見えないよう改善 ・中央の島への横断歩道以外からの横断を防止する防護柵の設置を検討中	★安全対策については継続的に留意していく必要がある - 評価：実施→継続	
・未検討(中長期的取組)	★L R Tの導入可否、郊外部等からのバス需要などを踏まえ、検討していく必要がある - 評価：未実施→状況をみて検討	
・郊外の一部の鉄道駅にはパーク＆ライド駐車場が整備されている ・パーク＆ライドの社会実験を実施 ・県庁、みしまや川津店に臨時無料P & R駐車場を設置(H20) ・松江市一斉ノーマイカーウィークに併せ、市内各所に臨時無料P & R駐車場(駐輪場)を設置(H21:14箇所、H22:25箇所)	★鉄道駅ではニーズに合わせた駐車場スペースの拡大、パーク＆バスライドは、ターミナル(駐車場)の位置や導入可否の検討が必要 - また、所要時間の短縮、接続バスの利便性の確保等も課題となる - 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・H19.4月の路線再編において引き続きJ R・一畑電車と接続する路線を確保	★鉄道と接続するバス路線は継続的に維持していく必要がある - 評価：実施→継続	
・現状、主なターミナル(J R 松江駅、松江しんじ湖温泉駅)にはタクシー乗場が整備されている	★新たにターミナルを整備する場合にはタクシー乗場の整備を検討する - 評価：実施(一部)→状況をみて検討	
・現状、主なターミナル(J R 松江駅、松江しんじ湖温泉駅)にはレンタサイクルや駐輪場が設けられている ※市街地に便利なレンタサイクルが整備された場合の利用意向約3割(市民アンケート)	★利用しやすいレンタサイクルシステムの検討が必要 - 評価：実施(一部)→状況をみて検討	

基本方針 大項目：Ⅱ 路線見直し

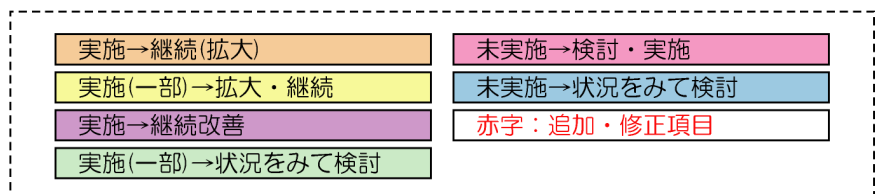
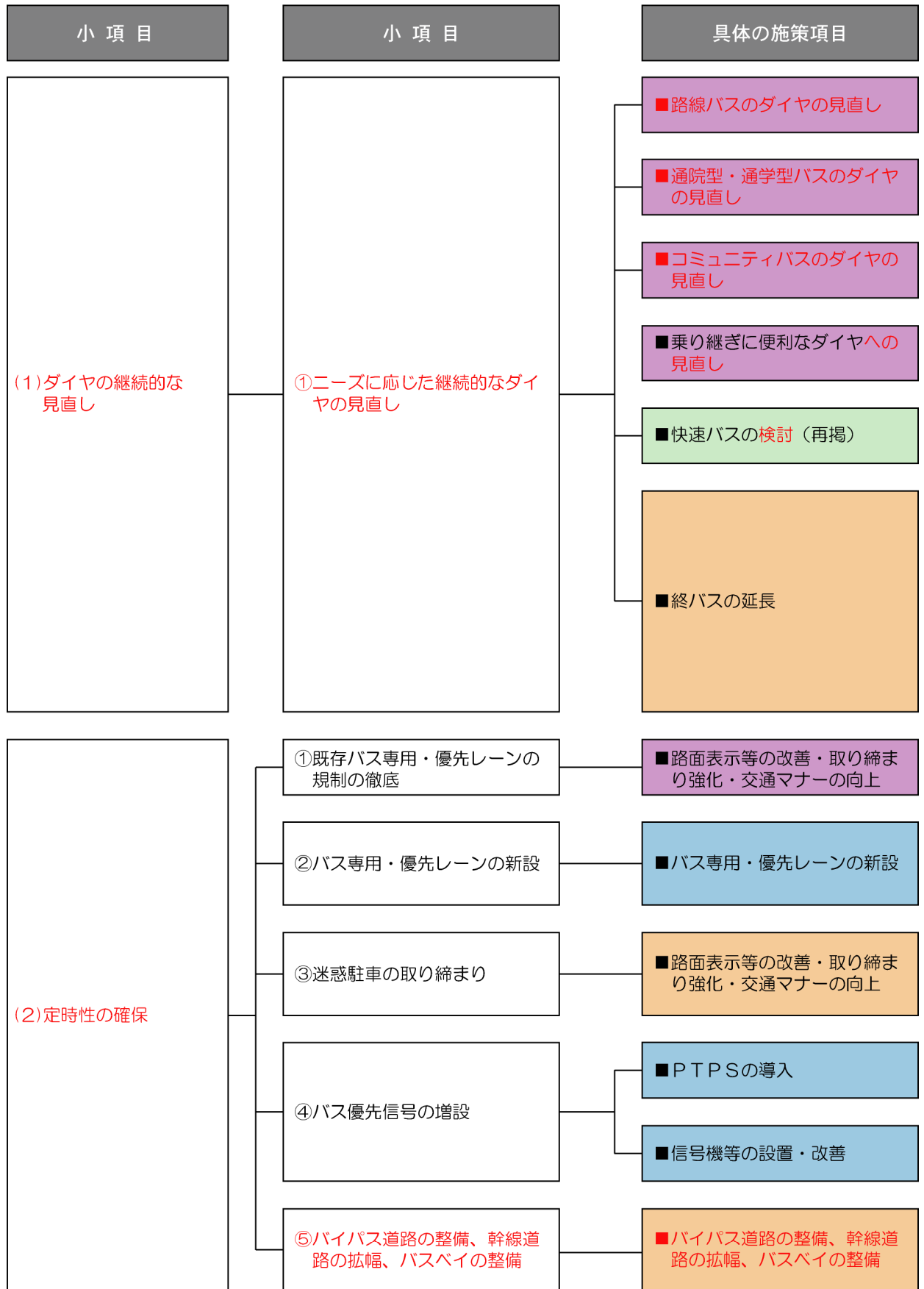


実施方針・役割分担・数値目標・スケジュール

実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・公共交通空白地域については路線の見直し、運行の工夫、タクシーチケットの配布なども含めて、継続的に検討していく ・福祉・教育関係の交通移動を含め、地域の交通資源の有効活用も考慮する	○	行政 バス 市民	—						
					継続改善				
・一畑バス、市営バス間で調整・連携を図り、競合する路線を縮小していく ・日ノ丸バスとも連携、調整を図っていく	○	バス	行政						
					継続実施				
・市民アンケートの結果等をもとに、既存の路線にとらわれず、ニーズの高いバス路線を具体的に検討し、路線の改善・再編に繋げる	○	行政 バス	市民	【満足割合】 ・バス停までの距離 77%→76%→77% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕 ・運行の路線・ルート・ 経由地 41%→42%→60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕					
					継続改善				
・コミュニティバスの路線については、各地域の利用促進協議会の中で継続的に見直しを行っていく ・利用者のニーズに応じて地域間を跨ぐ路線の開設や、必要に応じてデマンド型バスへの移行等についても検討を行っていく	◎	行政	市民						
					継続改善				
・地域の要望に応じ、路線バスでの対応も含めて、コミュニティバス等の導入を検討していく	○	行政 市民	—						
					検討→導入				
・通院、通学バスは、随時、需要に応じて路線を検討していく ・周辺地域からの直通路線についても需要に応じて整備していく	◎	行政 バス	—						
					継続改善				
・美保関線以外にも快速バスの効果が出ると思われる路線については、検討を行っていく ・現状路線の経路を見直すことにより、所要時間の短縮を図る	○	バス	行政						
					状況をみて検討				
・J R 松江駅は、最も重要な交通結節点であるとともに、広場としての役割、松江市の核施設としての役割があり、安全性やバス乗務員休憩所・バス停車スペースの確保、駅南口の利用等も含め、総合的に検討していく	△	行政	バス						
					状況をみて検討				
・わかりやすい交通誘導や安全性の確保については、必要に応じて適宜対策を検討・実施していく	◎	行政	バス						
					継続実施				
・効率化、利用促進、利便性の向上に繋がるよう検討していく ・L R T の導入の可否等を踏まえ、適宜検討していく	△	行政	バス						
					状況をみて検討				
・パーク＆ライド駐車場の整備を拡大していく	△	行政	バス						
					拡大・継続実施				
・J R、一畑電車と接続するバス路線を引き続き確保していく	◎	バス	行政						
					継続実施				
・タクシーと適切に接続させるため、新たなターミナルを整備する際にはタクシー乗場の整備を行う	△	行政	—						
					状況をみて検討・実施				
・バス交通を補完する移動手段として自転車の活用を検討していく ・ターミナルには駐輪場を整備するとともに、市街地における利用しやすいレンタサイクルシステムの検討を行う	○	行政	—						
					状況をみて検討・実施				

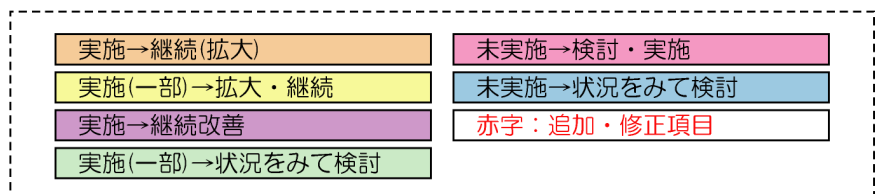
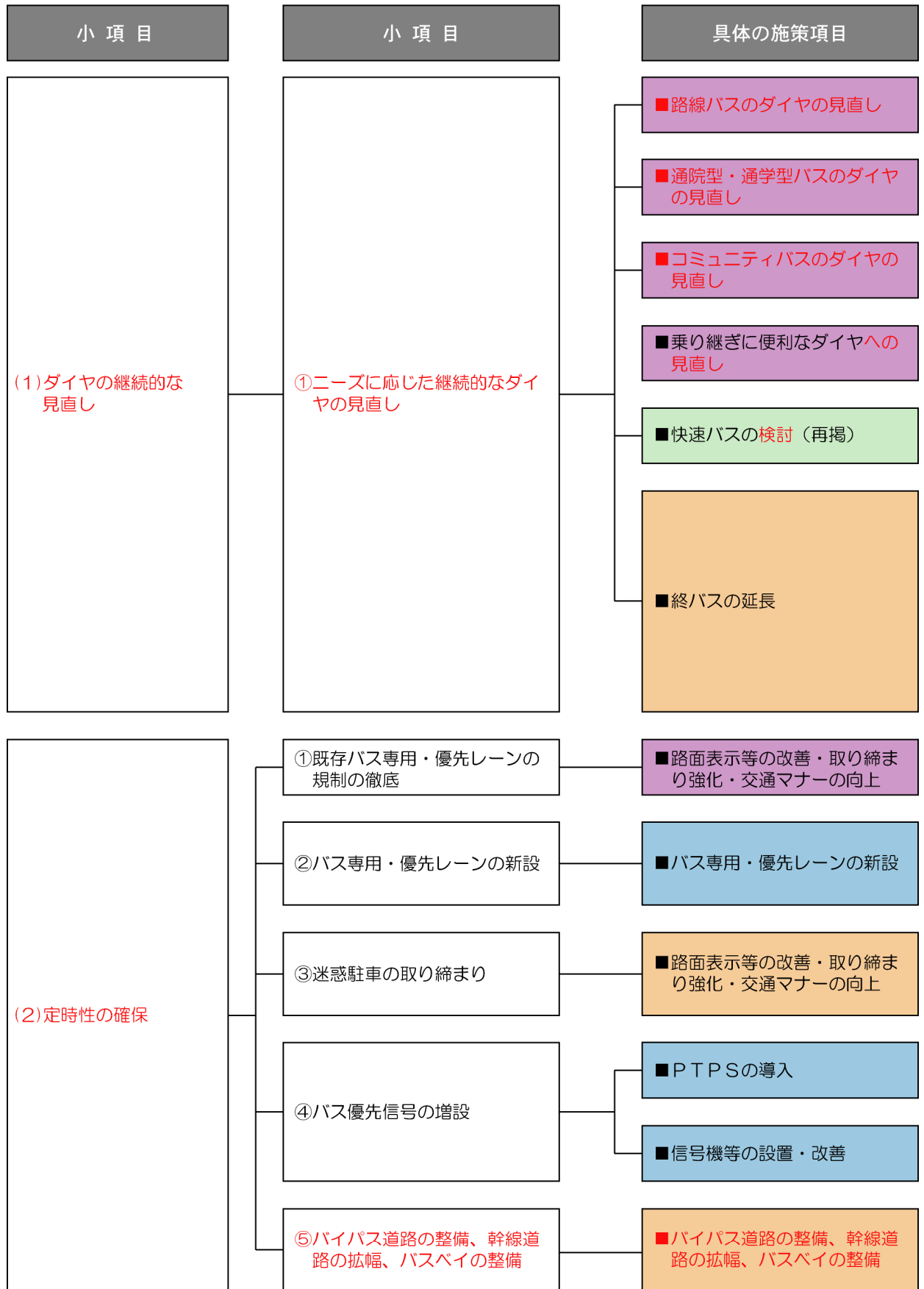
◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

基本方針 大項目：Ⅲ ダイヤ見直し



実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・路線再編後の競合区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間で調整することにより、乗り継ぎの待ち時間の平準化を図った ※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用増加意向が高い項目：「平日の便数」4位、「休日の便数」5位(市民アンケート) ※自由意見要望では「増便」が189件と最も多い(市民アンケート) ・レインバスとして、通学路線の雨の日の朝の便数を1便増便 ※認知度：14%、利用率：1%、効果があると思う：78%(市民アンケート) ※通学については、自転車通学者の多くが雨の日には「送迎」に変更(高校生MMアンケート)	・競合路線は等間隔ダイヤとなるよう事業者間の調整を継続していくことが重要である ・通学等においては自転車からの転換、特に雨の日のニーズが期待でき、レインバスとして増便を行っているが、こうしたきめ細かい対応を恒常的に行っていくことが求められる ・平日、休日の増便の要望が多く、また休日の便数は平日の2/3程度となっており市民の満足度が極めて低い ・ニーズの掘り起こし、増便、適切なダイヤを念頭に検討していくことが望まれる。 評価：実施→継続改善	【満足割合】 ・ 平日の便数 44%→50% →42% (H16) (目標) (H22) ・ 休日の便数 31%→50% →33% (H16) (目標) (H22) ・ 始発便の時間 62%→62% →61% (H16) (目標) (H22)
・ 未検討 ※美保関線のみバイパス道路を利用して運行しているが利用者数は減少傾向である。所要時間の短縮は重要であるが一定の利用者の確保が前提となる	★郊外路線において、利用者の多い時間帯には急行便等の可能性についても検討していくことが求められる 評価：実施(一部)→状況を見て検討	・ バスとバスの乗換え 31%→50% →33% (H16) (目標) (H22)
・ H20.4月、H22.4月のダイヤ改正にて実施 - 北循環線内回り：松江駅発22:10(松江駅着) - 南循環線内回り：松江駅発21:55(市立病院止) - 南循環線外回り：松江駅発22:08(県立短大前止) - 八重垣神社行き：松江駅発22:10(松山経由) - 平成町車庫行き：松江駅発23:00(古志原・山代・大庭経由、料金2倍) ※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意向が高い項目：「最終便の時間」3位(20歳代では1位)(市民アンケート) ※認知度：18%、利用率：3%、効果があると思う：78% ※自由意見要望 「最終便の延長」75件(市民アンケート) ※ほとんどの路線で「最終便を遅く」の割合が5割以上(バス利用者意識調査)	★最終便の延長は、常勤給与所得者(サラリーマン)からの要望が多い。 ★主要な市街地路線で終バスの延長を行っているが、認知度が低い。沿線事業所等に対して積極的な広報活動を行う必要がある。 評価：実施→継続(拡大)	・ バスと鉄道との乗換え 48%→50% →46% (H16) (目標) (H22) ・ 最終便の時間 31%→50% → 35% (H16) (目標) (H22) * アンケート結果より
・ 市民会議(走行環境改善部会)において走行環境改善要望調査を実施し、道路管理者等と協議し、改善を図っている ※自由意見要望 「定時性の確保」68件(市民アンケート)	★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続改善	
・ 現在の道路環境では優先・専用レーンの導入は困難 *定時性確保の観点からバス乗務員聴き取り調査を実施し、市民会議でスムーズな交通流を確保するための改善箇所を検討し、関係機関に協力を要請したが現状では難しいということで協力が得られなかった	★今後の状況変化をみて、対応していくことが望まれる 評価：未実施→状況を見て検討	
・ 交通取り締まりの実施 [反則告知件数] [放置車輛確認標章取付件数] - H19： 228件 1,297件 - H20： 336件 1,094件 - H21： 474件 1,281件	★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続	【満足割合】 ・ 定時性 70%→70% →74% (H16) (目標) (H22)
・ 現時点での導入は困難 *バス乗務員聴き取り調査を行い、スムーズな交通流を確保しつつ、PTPSやバス交通へ配慮した信号機の設置について検討したが、現状での導入は他の交通流の確保から難しいと判断している	★今後の状況変化をみて、対応していくことが望まれる 評価：未実施→状況を見て検討	* アンケート結果より
・ 継続的に実施中	★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続	

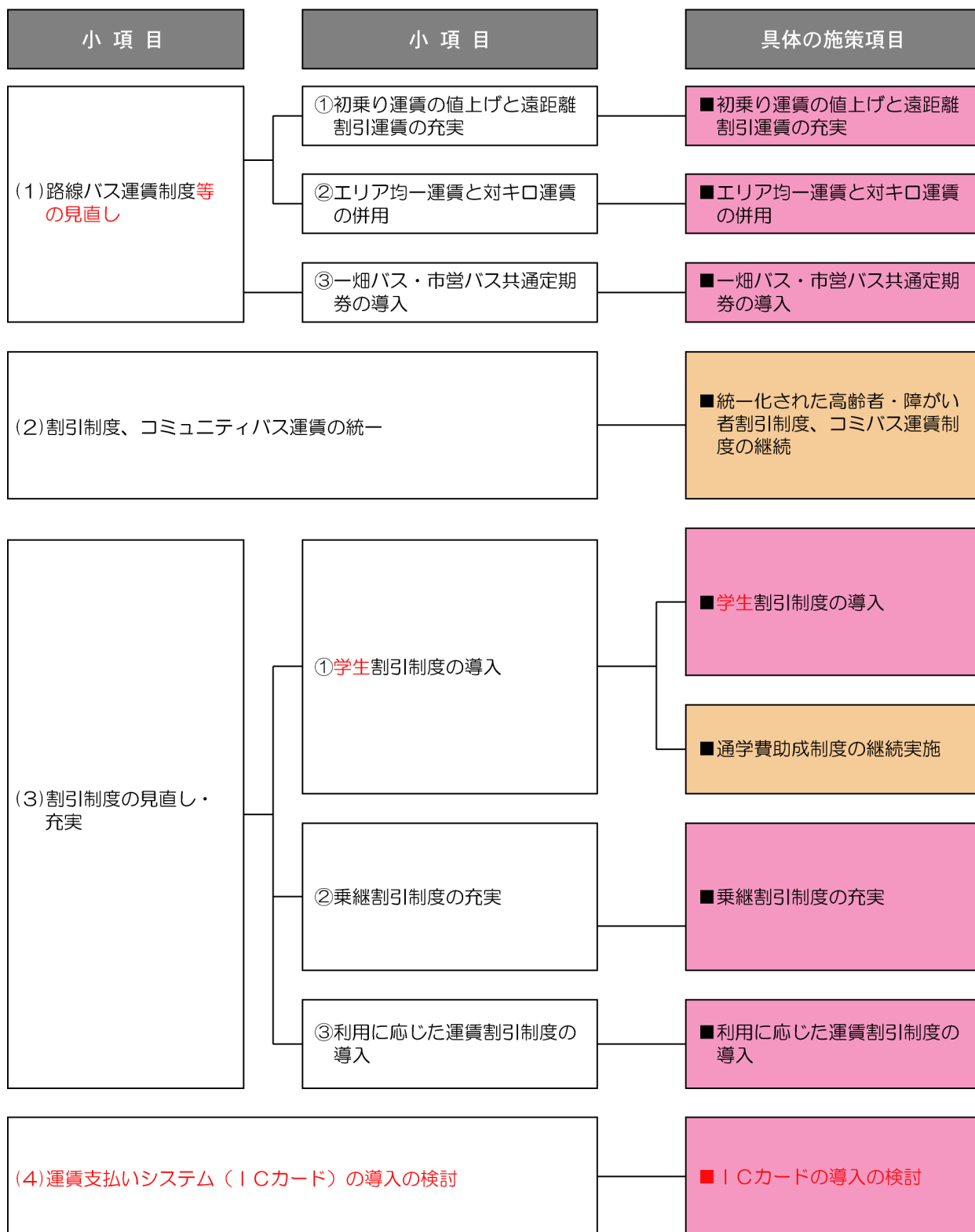
基本方針 大項目：Ⅲ ダイヤ見直し



実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・一畑バスと市営バスが競合する区間は、等間隔で効率的なダイヤとなるよう継続的に事業者間で便数やダイヤの調整を図る。 ・日ノ丸バスとも、連携、調整を図る ・朝夕の時間帯は現行程度の便数を確保するとともに、昼間の時間帯は現行程度を基本に利用実態に合わせて調整する ・土日祝日ダイヤについても、利用者のニーズに応じて、便数・ダイヤを検討していく ・通院や通学に利用される便は、随時、需要や状況に応じて便数・ダイヤを検討していく ・コミュニティバスのダイヤは、各地域の利用促進協議会の中で継続的に見直しを行っていく ・他社との乗り継ぎも考慮する	○	バス行政	市民	【満足割合】 ・平日の便数 44% → 42% → 60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕 ・休日の便数 31% → 33% → 60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕 ・始発便の時間 62% → 61% → 70% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕					
					継続改善				
・美保関線以外にも快速バスの効果が出るとされる路線については、検討を行っていく ・現状路線の経路を見直すことにより、所要時間の短縮を図る	○	バス	行政	・バスとバスの乗換え 31% → 33% → 60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕					
					状況をみて検討				
・利用者の需要に応じて市街地路線の終バス時刻の見直し(路線の追加や時刻の更なる繰り下げ)を行うとともに、郊外路線においても路線ごとの需要・ニーズに応じた終バス時刻の延長を検討・実施する	○	バス	行政	・バスと鉄道との乗換え 48% → 46% → 60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕 ・最終便の時間 31% → 35% → 60% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕					
					継続実施				
・交通の実態(交通量・渋滞長・渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく ・自動車のマナー向上についても、継続的に指導、啓発を行っていく	◎	行政	市民バス	【満足割合】 ・定時性 70% → 74% → 74% 〔H16〕〔H22〕〔H27〕					
					継続改善				
・交通全体がスムーズな流れとなるような視点からバス専用・優先レーンの新設について引き続き検討していく	○	行政	市民バス						
					状況をみて検討				
・交通の実態(不法駐車の実況、渋滞長・渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく ・自動車のマナー向上についても、継続的に指導、啓発を行っていく	◎	行政	市民企業バス						
					継続実施				
・PTPSの導入については、設置効果や影響を検討し、バス停の位置の変更も含めて検討していく(PTPSは、バス停位置が信号を通りすぎたところにある場合に有効) ・信号機等の設置・改善については、必要に応じて、継続的に設置・改善していく	△	行政	市民バス						
					状況をみて検討				
・道路整備・改善は計画に沿って継続的に整備を進めていく ・バスベ이의整備は、対応できるところから整備を進めていく ・既存バスベイについても設置基準に適合するよう、適宜改善していく	◎	行政	市民バス						
					継続実施				

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

基本方針 大項目：Ⅳ 運賃見直し



実施→継続(拡大)

実施(一部)→拡大・継続

実施→継続改善

実施(一部)→状況をみて検討

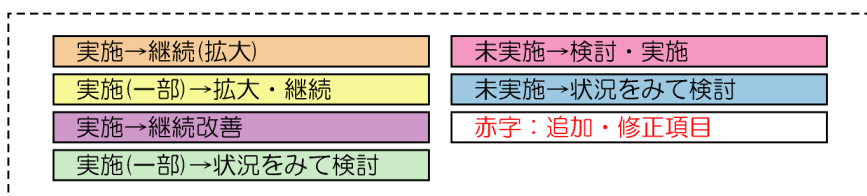
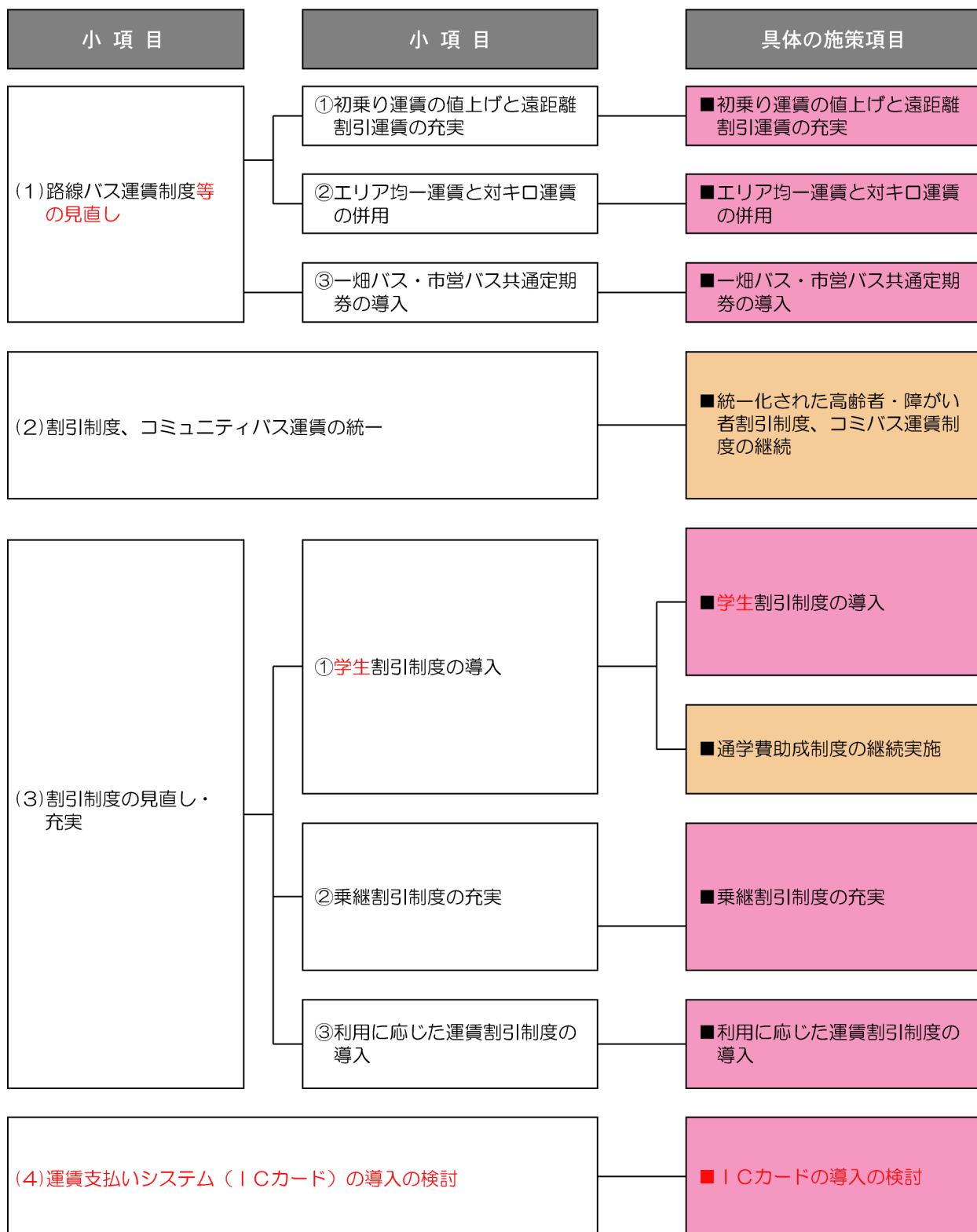
未実施→検討・実施

未実施→状況をみて検討

赤字：追加・修正項目

実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
・未検討 * 経営状況が厳しく、事業者の収益減となる可能性のある制度の導入は困難 ※「運賃」について、郊外の路線バス運行地域は市街地と比べて、相対的に満足度が低く、低廉化した場合の利用促進意向が高い(市民アンケート) ※路線距離が長く運賃が高い美保関線、鹿島線、八束線等の郊外路線の利用者で運賃が高いと評価する人の割合が高い(バス利用者意識調査)	★均一運賃と郊外部での運賃の低廉化の要望が多いが、現在の収支状況では導入が難しい。また国の補助を受けている路線での導入は認可されないと思われる。 導入する場合には市の財政負担が必要となる。 評価：未実施→検討・実施	
・未検討 * 事業者間の運賃の配分方法の問題があり、実施していない ※改善された場合のバス利用増加意向において5位(市民アンケート)	★一畑バスと市営バス間の調整が課題となっている 評価：未実施→検討・実施	
・高齢者割引は対象年齢を65歳から70歳に引き上げ、市内の全ての路線バスで適用できるようにし、運賃を一律100円引きに統一 ※制度の認知度:69%(70歳以上85%)、利用率:8%(70歳以上45%)、現行制度の支持率:60%(70歳以上71%)(市民アンケート) ・障がい者割引の対象者および割引額を統一 ・コミュニティバスの運賃を1乗車200円(小人100円)に統一	★高齢者割引制度は定着しつつあり、概ね支持されている ★これらの制度については、定期的に市民の意向を確認しながら実施していく必要がある 評価：実施→継続	
・未検討(中学生割引制度の導入) * 中学生が通学に路線バスを使用する頻度が極めて少ない ※学生にとって、相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意向が高い項目の1位は「運賃」(市民アンケート)	★高校生のバス利用の減少が著しい。中学生のときからバスに親しんでおくことが重要 ★学生は運賃の低廉化を最も重視。将来のバス利用を考慮して、定期券だけでなく、バスカードによる割引拡大等が求められる 評価：未実施→検討・実施	【満足割合】 ・バス運賃 59%→60% →58% (H16)(目標)(H22) ・バスとバスの乗換え 31%→50% →33% (H16)(目標)(H22)
・「松江市通学支援補助制度」を導入(H19.4月～、H21.9月～制度拡充)松江市在住の小中高校生の通学定期券の購入費が1ヶ月あたり1万円を超えた場合、超えた部分を市が全額補助 ※制度の認知度:30%、利用率:2%、現行制度支持率:61%(市民アンケート)	★この制度は概ね支持されているが、認知度が高いとはいえない。 評価：実施→継続	*アンケート結果より
・未実施 * 既存制度のみ継続(経営状況が厳しく現行制度以上の割引は困難) ※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意向が高い項目:「バスとバスの乗り継ぎ」2位[50歳以上および多くの郊外地域では1位](市民アンケート)	★バス路線はJR松江駅を中心とした放射状路線を基本としているため、中心部以外への移動は乗り継ぎが必要となる場合が多い。乗り継ぎの抵抗感を減少させる乗り継ぎ割引の拡大は利用促進・公平性の観点から極めて重要。 評価：未実施→検討・実施	
・未実施 * 経営状況が厳しく現行制度以上の割引制度の導入は困難	★バス利用頻度に応じてインセンティブを付加することは重要であるが、収益の減少に繋がる可能性があり、現状では導入が難しい 評価：未実施→検討・実施	
・未検討(追加項目)	★バスカード機器は更新時期を迎えており、導入に向けた検討が求められる ★ICカードは、地域の交通機関等の連携が必須でありまず枠組みづくりや導入可能性等の検討が必要となる 評価：未実施→検討・実施	

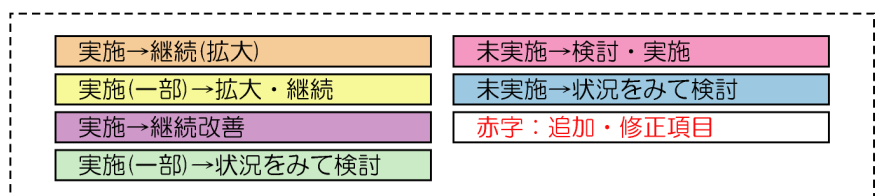
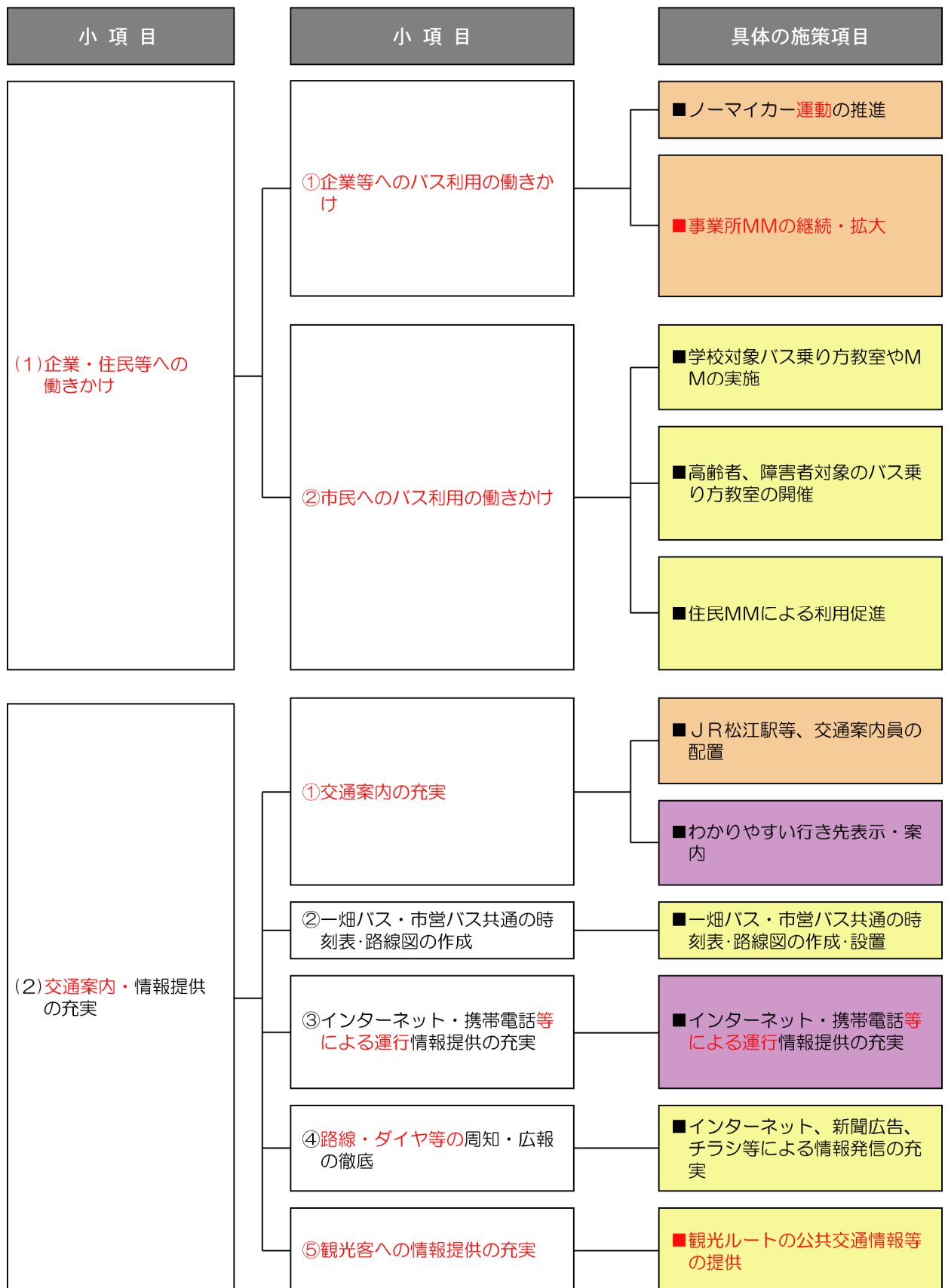
基本方針 大項目：Ⅳ 運賃見直し



実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・初乗り運賃を値上げして、均一運賃エリアを拡大し、遠距離低減率を拡大する方向で検討・実施する	○	バス	行政	【満足割合】 ・バス運賃 59%→58%→70% [H16] [H22] [H27] ・バスとバスの乗換え 31%→33%→60% [H16] [H22] [H27]					
					検討→実施				
・導入に向けて検討を行う。	○	バス	行政						
					検討→実施				
・全ての路線バスで統一された高齢者・障がい者割引制度について、市民の意向を確認しながら継続して実施する ・コミュニティバスの統一された現在の運賃体系を継続する	◎	行政	市民						
					継続実施				
・将来のバス需要の確保および自家用車による送迎を抑制しバス利用の増加を図るため、学生の運賃割引制度を検討・実施する	○	行政	市民	【満足割合】 ・バス運賃 59%→58%→70% [H16] [H22] [H27] ・バスとバスの乗換え 31%→33%→60% [H16] [H22] [H27]					
					検討→実施				
・通学定期について、一定額以上の負担に対して補助を行う通学費助成制度を継続して実施する	◎	行政	市民						
					継続実施				
・主要乗り継ぎターミナル（JR松江駅、県民会館前等）において、バスカードで乗り継ぐ利用者に対する運賃割引制度の充実を検討・実施する	○	バス	行政						
					検討→実施				
・利用頻度の高い人ほど割安になるような運賃割引制度の導入を検討する	○	バス	行政	【満足割合】 ・バス運賃 59%→58%→70% [H16] [H22] [H27] ・バスとバスの乗換え 31%→33%→60% [H16] [H22] [H27]					
					検討				
・バスカードシステムに変わる非接触型ICカードシステムの導入に向けた枠組みづくりと具体的な検討を行う	○	バス	行政	【満足割合】 ・バス運賃 59%→58%→70% [H16] [H22] [H27] ・バスとバスの乗換え 31%→33%→60% [H16] [H22] [H27]					
					検討				

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

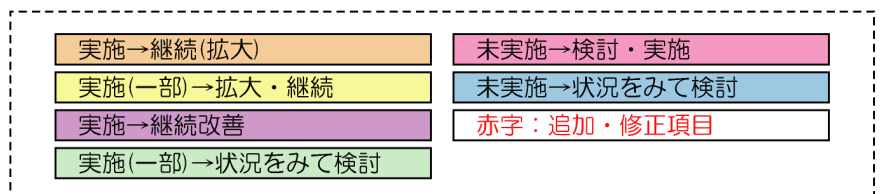
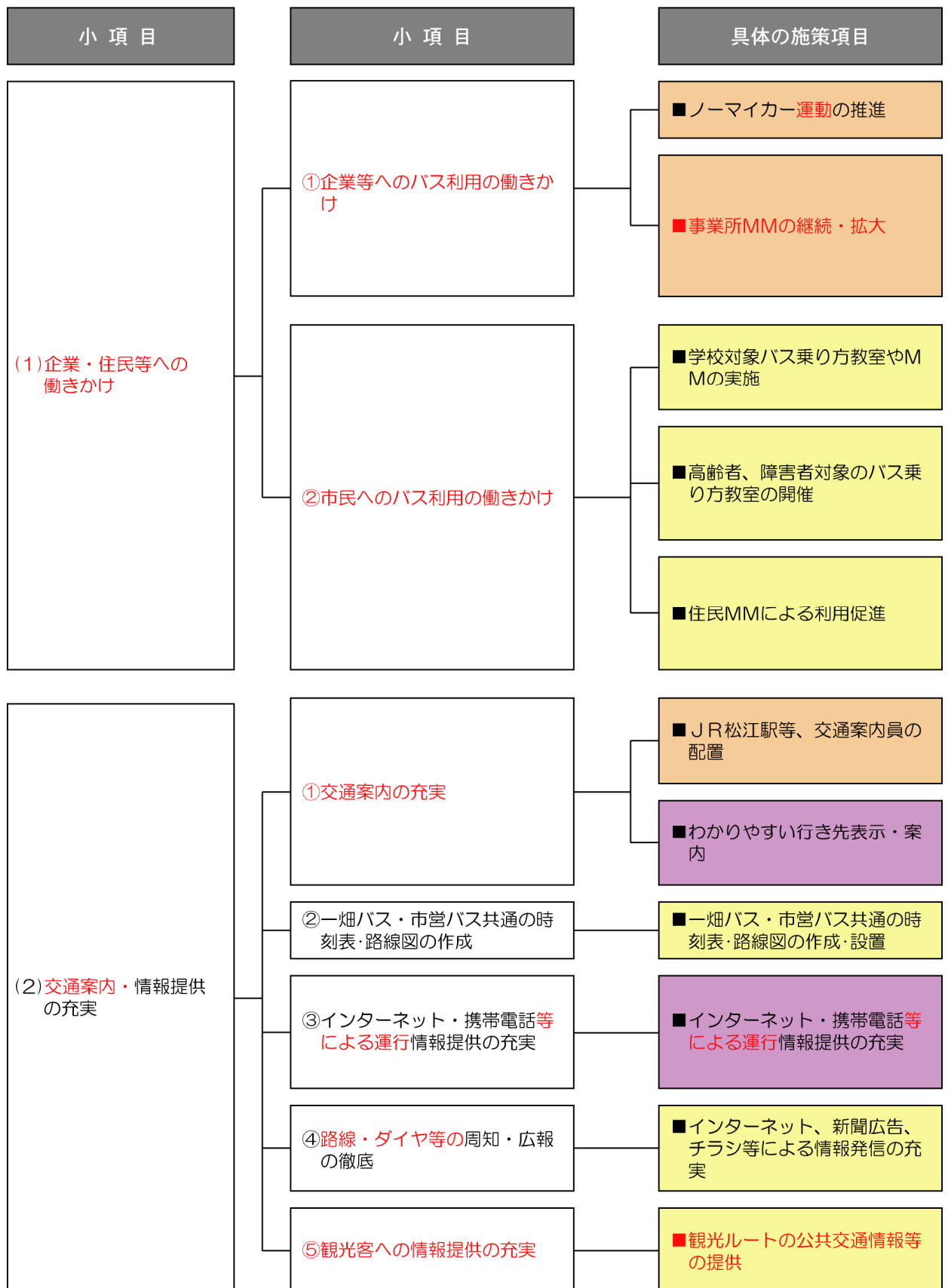
基本方針 大項目：Ⅴ 利用促進（その１）



実施状況・現状 ～ 課題・評価

実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」実施(H21・H22) 参加事業所数：約100事業所、延べ約3,200人(H21・H22ともに)	★ノーマイカーウィーク参加者の拡大とノーマイカーデ-の定着が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
・モデル事業所を選定し協力依頼[松江市交通安全対策会議](H19・H20) ・「通勤でまっエコ」運動を実施[松江国道事務所、島根運輸支局と協働](H20～) まっエコ宣言事業所数：68社(うちノーマイカーデ-宣言35社) ※自動車所有者のバス利用の理由 「職場の駐車場の問題」が約4割、その他「会社が自動車通勤禁止・通勤はバスにしている・仕事の移動・費用が安い」が約3割(バス利用者意識調査)	★事業所への公共交通利用を推進・持続させるためには、事業者や業界団体の社会貢献意識を高めるとともに、インセンティブの付与や啓発情報の提供が必要となる 評価：実施→継続(拡大)	
・各小学校へ「バスの乗り方教室」の開催希望を問い合わせ、希望のあった学校にて随時実施 H20：延べ7校で実施(対象者数計：755人) H21：延べ5校で実施(対象者数計：650人)	★将来のバスの利用促進、家族を単位とする地域への拡大、高校生のバス利用減少の抑制のため、小中学生を対象としたバスの乗り方教室やMMはきわめて重要 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・公民館を通じて地域住民に参加を募集し、公民館単位で随時実施 H20：4箇所で開催(対象者数計：105人) H21：1箇所で開催(対象者数計：15人) ※バスの乗り方に加え割引制度の使用方法が分からない高齢者もかなりいる(乗り方教室の開催)	★近年、運転免許保有の高齢者の加害者事故が急増、安全な移動手段への誘導が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・モデル地域等でのMMの実施(地元組織が設立された一部の地域で実施) H20：法吉地区(住民対象：900世帯) H21：古志原地区(1,455世帯) 高校2年生(11校2,116人) H22：川津地区(3,300世帯) ・「どこでもバスブック」を市で購入し、市外からの転入者に配布	★MMは一定の効果がある。効果的なMMの進め方、情報提供の方法等を研究して拡大していく必要がある 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・松江駅バスターミナルにバス案内人を配置し、市民や観光客へバス路線・乗り場、時刻等の情報提供を実施(H21～) ※よい：91%(ターミナル利用者調査) ※認知度：43%、利用率：14%、効果があると思う：86%(市民アンケート)	★バス案内人は利用頻度の少ない人や観光客に好評であり、今後も継続していくことが望まれる 評価：実施→継続	【満足割合】 ・バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ 51%→60% →58% (H16)(目標)(H22) *アンケート結果より
・バスの行先番号の表示の統一 一畑バス、市営バスともに行先番号を2桁番号で統一。行先が同じで経由地が違う系統が多い市営バスは経由地による枝番号を設定 ※内・外回りなど循環線の路線や表示の意味が分からない(ワークショップ)	★行先の番号表示は路線を特定する上では有効であるが、循環路線等で分かりにくいという意見がある 評価：実施→継続改善	
・松江駅北口の壁面に路線情報の一括案内板を作成・掲示(H20試行、H21実施) ・松江駅、県民会館前、島根大学前、古志原にて共通時刻表を作成・掲示	★主要バス停では共通時刻表が掲示されている。これらの取り組みをさらに進めていくことが求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・各バス事業者がそれぞれ自社ホームページにて、路線図・時刻表・運賃等の情報を掲示 ・インターネット及び携帯電話で運行中のバスの位置情報が確認できるシステム「ぐるっとバスナビ」を松江市・交通局・一畑バスが共同で運営(H21～)	★運行情報は各バス事業者のホームページに掲載されているが、様式が異なり分かりにくい、相互リンクが張られていない等の意見があり、共通化していくことが求められる 評価：実施→継続改善	
・必要に応じて情報提供を実施している	★全般的にバス施策・サービスに対する市民の認知度が低い。積極的な広報活動を通じて公共交通の問題を共有し、課題解決の意識を高めていくことが重要 評価：実施(一部)→拡大・継続	
・松江駅バスターミナルにバス案内人を配置し、観光客へバス路線・乗り場、時刻等の情報提供を実施(H21～) ・松江しんじ湖温泉駅に主要観光地方面別時刻表を作成・掲示(H20)	★高速道路の無料化社会実験等の影響で自家用車利用の観光客が増加し、公共交通(バス)利用者が減少しているため、観光客向けの情報提供の充実が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	

基本方針 大項目：Ⅴ 利用促進（その１）

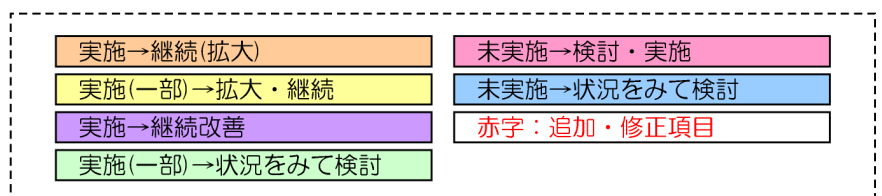
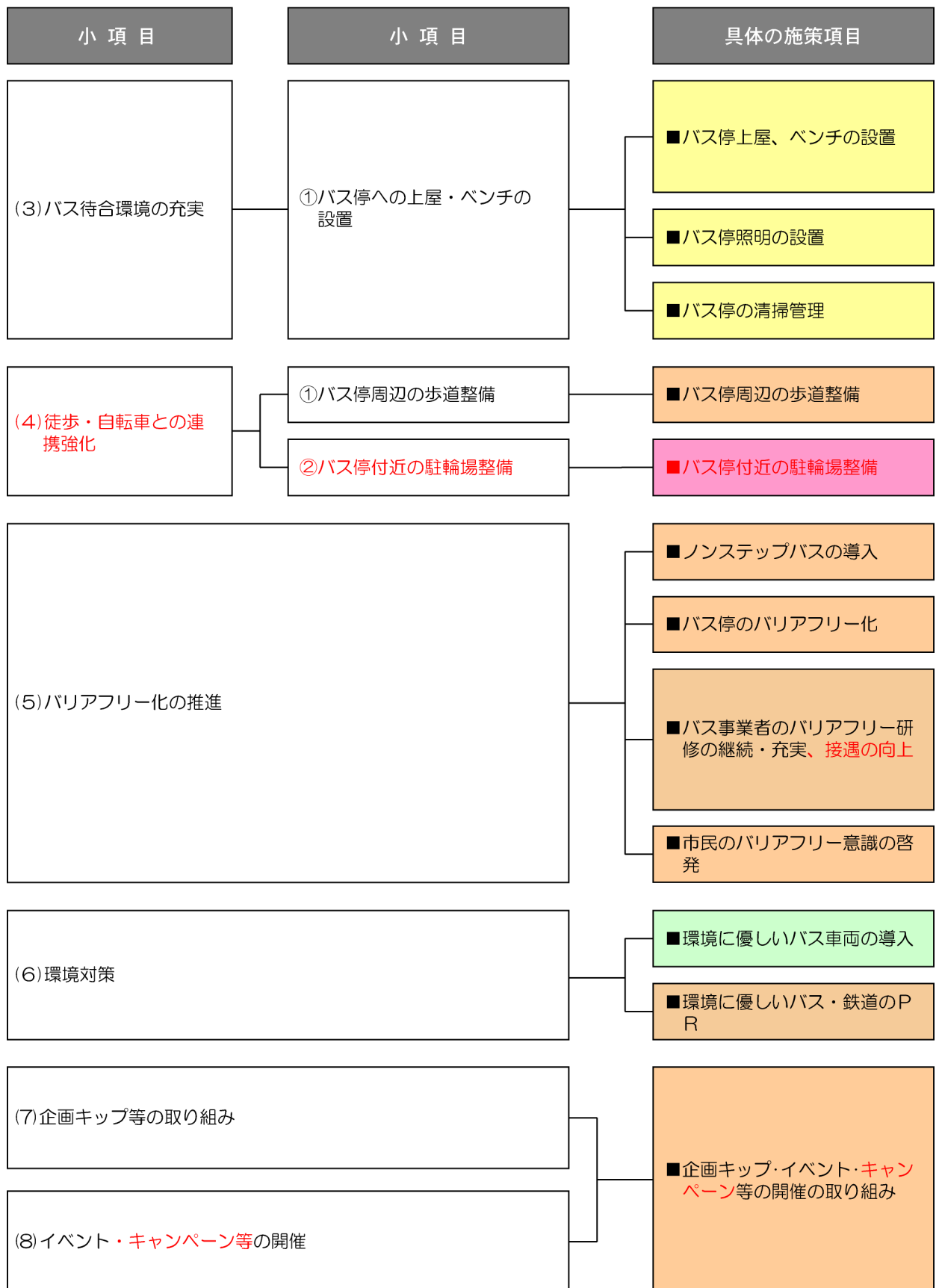


実施方針・役割分担・数値目標・スケジュール

実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・ノーマイカーデー、ノーマイカーウィーク等、『ノーマイカー運動』の意識が定着するような施策を継続して検討・実施する	◎	企業 市民 行政	バス		継続実施				
・環境保全や公共の視点で、公共交通(バス)の利用を奨励している企業に対して、表彰制度等の導入を実施・継続する ・環境や公共交通関連企業、ISO14001取得企業等を中心にMM等を通じた公共交通利用の働きかけを実施・継続する	◎	行政 バス 企業 市民	—		継続実施				
・学校教育の場でも、バスの乗り方教室やMMを計画的に実施していく	◎	バス 行政 市民	—		拡大・継続実施				
・乗り方教室の希望を募り、計画的に実施していく	◎	バス 行政 市民	—		拡大・継続実施				
・モデル地域を設定し、世帯に対するMMを実施 ・検証(社会実験)し、順次拡大させていく ・転入者対象のMMを引き続き実施していく	◎	行政 市民	—		拡大・継続実施				
・交通や観光等の案内員を養成して、主要ターミナルに配置し、公共交通の利用環境を整備していく	◎	行政	バス	【満足割合】 ・バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ 51%→58%→70% [H16] [H22] [H27]	継続実施				
・バス利用者の立場に立って、わかりやすい行き先表示・案内を行っていく	◎	バス	行政		継続改善				
・一畑バス、市営バス共通のわかりやすい時刻表、路線図を作成し、バス停、ターミナル等に設置する	◎	バス	行政		拡大・継続実施				
・一畑バス、市営バスで連携して、情報提供の充実を図る	◎	バス	行政		継続改善				
・インターネット、新聞広告、チラシ、市の広報等を通じて、路線再編、ダイヤ改正の周知・徹底を図る ・公共交通(バス)の実情を公開し、利用を促す広報活動を実施する ・市民会議のホームページを活用した情報発信を進めていく	◎	バス 行政 市民	—		拡大・継続実施				
・主要観光地への公共交通によるアクセス情報等の提供を充実させ、観光客の公共交通利用への誘導を図る	◎	バス 行政	—		拡大・継続実施				

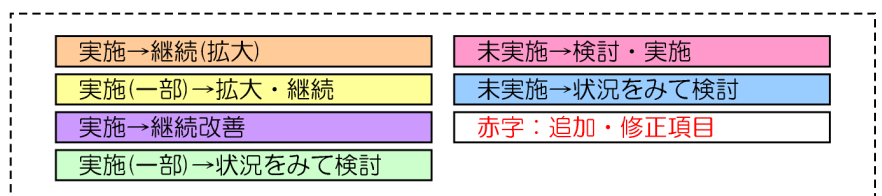
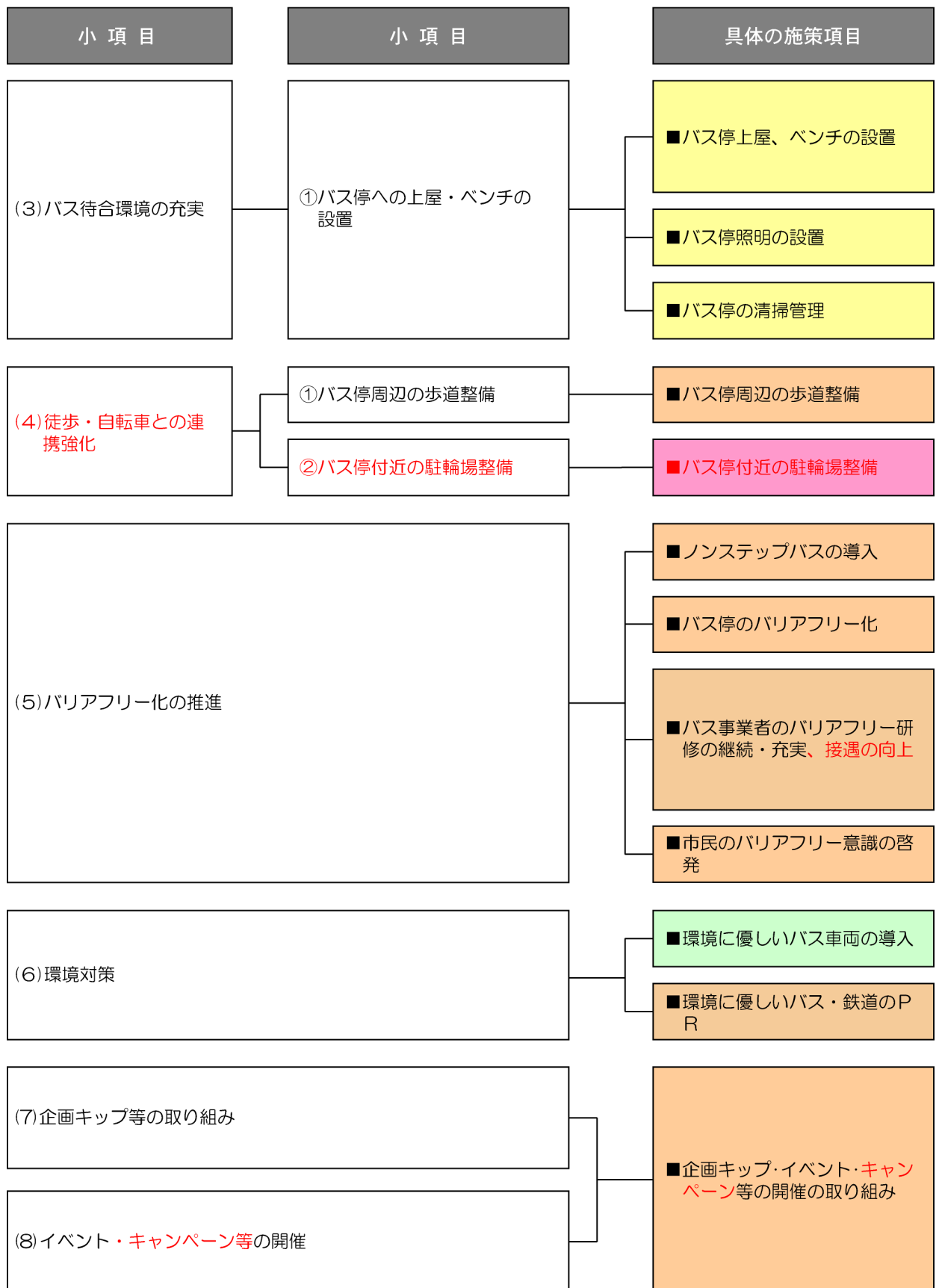
◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

基本方針 大項目：Ⅴ 利用促進（その２）



実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
- バス停環境の改善の実施 - H19：市設置1件(松江警察署前) 地元設置：上屋新設・改修計6件 - H20：市設置1件(高専前) 地元設置：上屋新設・改修計2件 - H21：市設置1件(田和山) 地元設置：上屋改修計3件 ※「バス停の待合環境」は、70歳以上で、相対的に満足度が低く利用増加意向が高い項目の2位となっている(市民アンケート)	★近年、運転免許保有の高齢者の加害者事故が急増、利用しやすい公共交通の待合環境の整備が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
防犯灯設置補助金(町内会・自治会等に対する補助金)制度で対応している	★継続した対応が望まれる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
利用促進組織が設立された地域の一部で、地域によるバス停の清掃管理が実施されている	★バス停の清掃管理については、地域の協力を頼らざるを得ない状況にある 評価：実施(一部)→拡大・継続	
道路管理者において改善を図っている	★高齢社会に対応したバリアフリー歩道の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
バス停近辺に駐輪場があるのは鉄道駅以外では川津、竹矢、玉造温泉、恵曇連絡所等、ごく限られたバス停のみである	★駐輪場のスペースの確保・維持管理等の課題がある 評価：未実施→検討・実施	
- ノンステップバスの導入状況(H22.5月現在:松江市内走行車両) - 市営バス：50台中22台(44%) 一畑バス：65台中 6台(9%) ※高床バスは高齢者の乗降が大変(市民アンケート、利用者調査、ワークショップ)	★高齢社会に対応した乗降しやすいバス車両の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
交通バリアフリー基本構想道路特定事業に基づく整備を進めている	★高齢社会に対応した乗降しやすいバス停の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
- 乗務員のバリアフリー研修の実施 - 中国運輸局島根運輸支局主催研修への参加(車椅子・視覚障がい体験) - 視覚障がい者による講話の実施 - プロジェクトゆうあい主催研修(松江市委託事業)への参加(車椅子体験) ※乗務員の接遇は概ね好評であるが、一方で対応が悪く「もう二度と乗らない」といった苦情も少なからずある(ワークショップ) ※自由意見：「運転手の接遇・運転の改善」114件(市民アンケート)	★接客対応は極めて重要であり、一部の悪評が全体に影響を及ぼしてしまう。乗務員全員の接遇意識の向上が不可欠である 評価：実施→継続(拡大)	
バスの乗り方教室等を通じて、バリアフリー意識やノーマライゼーションの理念を継続して啓発している	★高齢社会に向け、取り組みを継続していくことが求められる 評価：実施→継続(拡大)	
- 天然ガス車の導入状況 - 市営バス：8台 (H13, 14, 16, 17年度に各2台導入)	★天然ガス車両は燃料供給等の利便性に問題があり、導入が進んでいない 評価：実施(一部)→状況をみて検討	
松江市一斉ノーマイカーウィークやエコムートしまねの活動を通して、環境負荷の小さい公共交通の利用促進をPRしている	★地球環境の保全(CO2削減)については企業・市民の関心が高く、バスの利用促進にも繋がる。継続していくことが必要 評価：実施→継続(拡大)	
- 新たな定期券サービスの導入 - エリアフリー定期、松江だんだんバス、サマーキッズ定期(市営バス) - カンガルーバス(一畑バス) 「一畑バス・市営バス共通ファミリー定期制度」の導入 ※制度の認知度:13%、利用率:1%、効果があると思う:75%(市民アンケート) ・とってお得バスカード事業の展開 - H21：試行 → H22：本格実施(登録協賛店93店舗) ※事業の認知度:19%、利用率:2%、効果があると思う:65%(市民アンケート) ・スタンプラリーの実施 (H19・20・21：市営バス) ・バスまつりの開催 (H22：市営バス・一畑バス共催)	★利用者が増加している事例は、バス事業者自身が積極的に利用促進策を展開しているところだけである。今後とも積極的に連携した取り組みを行っていくことが重要である 評価：実施→継続(拡大)	

基本方針 大項目：Ⅴ 利用促進（その２）



実施方針・役割分担・数値目標・スケジュール

実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)				
		主体	支援		23	24	25	26	27
・バス停上屋、ベンチは地元と行政、バス事業者が連携して設置していく	◎	市民 行政 バス	—	【満足割合】 ・バス停の待合環境 44%→60% 〔H22〕〔H27〕					
・既存の防犯灯設置補助金制度での対応を継続していく	◎	市民 行政	バス						
・地元、バス事業者等の協働で管理していく ・利用者マナーの向上を図る	○	市民 バス	行政						
・乗降しやすいバス停への改善を継続的に進めていく	◎	行政	—						
・公共施設や商業施設等とも連携し、バス停付近に駐輪ができる環境整備を進めていく	○	行政	バス						
・バス車両更新の際には、可能な限りノンステップバスを導入する	◎	バス	行政	【満足割合】 ・バスの乗り降りのしやすさ 80%→80% 〔H22〕〔H27〕					
・計画に沿って継続的に整備を進めていく	◎	行政	—						
・乗務員のバリアフリー研修の継続・充実（サービスの向上含）については、バリアフリー研修を継続していく ・接遇サービスについては、特に留意し運転手教育に努めていく	◎	バス	—	【満足割合】 ・運転手の接遇・対応 85%→85% 〔H22〕〔H27〕					
・継続的に市民のバリアフリー意識の啓発を行っていく	◎	行政	バス						
・環境に優しいバス車両の導入を適宜検討していく	△	バス 行政	—						
・環境に優しいバス、鉄道のPRについては環境に優しい移動手段として、インターネット、市の広報等を通じてPRを行っていく	◎	行政 バス	—						
・市民や企業の参加を募り、バス事業者間で連携を取りながら積極的に実施していく ・「とってもお得バスカード事業」等の市民会議が主体となったキャンペーンの継続、拡大を図っていく	◎	バス 市民 企業 行政	—						

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

3-5-2. 重点推進事業

- ・計画の基本的な方針および目標をふまえ、以下の施策を重点推進事業として掲げ、その推進に取り組みます。
- ・バス交通に対する市民ニーズは現状利便性のさらなる向上を求めています、一方でバス事業者の経営改善等の取り組みはすでに限界に近い状況で行われており、また折からの財政難により行政による財政的支援も大きな増加が期待できない中、本計画においては、人口が減少する状況下においても利用促進を中心とした施策展開により現状利便性（路線・便数）を維持し、現状の利用者数の維持を図るという目標を掲げています。
- ・そのため、事業の選定にあたっては、まず利用促進に取り組んでいくための受け皿となるネットワークづくりを行うとともに市民全体への情報提供・意識啓発を図り、次に利用者のターゲットを定め、ターゲット別に利用促進を図る施策を体系化しました。

【重点推進事業一覧表】

テーマ	事業項目	事業内容	実施主体	スケジュール				
				H23	H24	H25	H26	H27
(1) バス利用 ネットワークの 形成と 情報提供	① バスサポーター制度の導入	バスサポーター組織の設立と活動の開始	市民会議 松江市 バス事業者	制度検討 組織設立	活動展開			
	② 地元組織(利用促進協議会)の設置・運営・活動	地域単位での利用促進組織の設立と活動の実施	市民会議・松江市・ バス事業者・各地域 の利用促進協議会	支援検討・組織設立・活動実施				
	③ インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実	ホームページ、新聞広告、チラシ等を利用した広報活動の展開	市民会議 松江市 バス事業者	効果的な情報発信の実施				
	④ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	分かりやすく入手しやすい運行情報の提供	バス事業者 松江市	改善検討・継続実施				
	⑤ ICカードの導入の検討	ICカードの導入に向けた検討	松江市 交通事業者 市民会議	導入に向けた検討				
(2) 通勤者・事業所 への 働きかけ・対応	① 行政職員の公共交通利用の促進	市職員の率先した公共交通利用の促進	松江市	市職員の率先した公共交通の利用				
		他の公的機関の職員の公共交通利用の促進	松江市	他の公的機関への取り組みの紹介・協力依頼				
	② ノーマイカー運動の推進	ノーマイカーデーの継続実施	市民会議 松江市 バス事業者	検討	継続実施			
		ノーマイカーウィークの継続実施	市民会議 松江市 バス事業者	継続実施				
	③ 事業所MMの継続・拡大	事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	市民会議 松江市 バス事業者	進め方検討・継続実施				
		公共交通利用奨励事業所への表彰・顕彰制度、インセンティブ等の導入	市民会議 バス事業者 松江市	検討	導入・実施			
	④ バス停付近の駐輪場の整備	バス停付近の駐輪場の整備	松江市	調査検討	随時実施			
(3) 学生への 働きかけ・対応	① 中高生を対象とした情報提供	高校通学を対象とした情報誌の作成・配布	市民会議 松江市 バス事業者	検討・作成・配布	継続実施			
	② 小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施	小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施	バス事業者 市民会議 松江市	継続実施(展開方法の検討)				
(4) 高齢者への 働きかけ・対応	① 高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施	高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施	市民会議・松江市・ バス事業者・各地域 の利用促進協議会	継続実施(展開方法の検討)				
	② 高齢者を対象とした情報提供の充実	高齢者に分かりやすい情報への改善と多様な提供手段の確保	市民会議・松江市・ バス事業者・各地域 の利用促進協議会	改善検討	実施			
	③ 住民MMの継続・拡大	地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	市民会議・松江市・ バス事業者・各地域 の利用促進協議会	改善検討・継続実施				
	④ バス待合環境の充実	バス停への上屋・ベンチの設置の促進	松江市・各地域の利用促進協議会・地元町内会・自治会等・バス事業者	継続実施				
	⑤ バス事業者のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上	乗務員のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上	バス事業者	継続実施				
(5) 観光客への 働きかけ・対応	① 観光客向けの情報提供の充実	観光客向けの時刻表の作成	松江市 バス事業者	作成配布	継続実施			
		JR松江駅へのバス案内人の配置	松江市	継続配置				
	② 観光ルートのバス停の改善	観光地にふさわしい、観光客に分かりやすいバス停への改善	松江市 バス事業者	改善検討	実施			

(1) バス利用ネットワークの形成と情報提供

バスの利用促進を図るためには、その取り組みの受け皿となるネットワーク構築と市民全体への情報提供、意識啓発が必要となることから、バスサポーター組織や地域ごとの利用促進協議会の設置、運営により利用促進の基盤づくりを行うとともに、インターネットや携帯電話等も含めた様々なメディアを活用した情報発信を行います。さらに、長期的な視点でのバス利用者の利便性向上をめざし、既存のバスカードシステムに代わる非接触型ＩＣカードシステムの導入に向けた検討を行います。

①バスサポーター制度の導入

●バスサポーター組織の設立と活動の開始

- ・多くの市民や企業が参加できるバスサポーター組織（バスのファンクラブ・応援団）を設立し、市民サポーターによるバスの利用促進、運行維持を支援する活動を開始します。
 - ・バスサポーター制度の導入に向けた具体的な制度の検討（要綱・募集方法・インセンティブ・イベント等）
 - ・バスサポーター組織の設立（立ち上げイベントの開催）サポーター募集、各種活動実施

実施主体 市民会議、松江市、バス事業者

実施時期 平成 23 年度：制度の検討・組織設立 平成 24 年度～活動展開

評価方法 サポーター組織の設立および登録者数

②地元組織（利用促進協議会）の設置・運営・活動

●地域単位での利用促進組織の設立と活動の実施

- ・地域ごとの実情に応じたきめ細かな利用促進活動を展開していくため、各地域において公民館を中心とした利用促進組織を設立し、利用促進の取り組みを行います。ただ、公民館中心の地元組織のみでの活動には限界があることから、協力して活動を行う支援組織の設立など、地元組織の設置、活動を支援する方策を検討、実施します。
 - ・地元組織の設立・活動を促すための方策（協力・支援組織の設立等）の検討、実施
 - ・地元組織の設立と活動の実施
 - ・活動実施のための財政支援の検討、実施

実施主体 市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会

実施時期 平成 23 年度：支援方策の検討、地元組織の設立 平成 23 年度～継続実施

評価方法 地元組織の設置数

③インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実

●ホームページ、新聞広告、チラシ等を利用した広報活動の展開

- ・ホームページや新聞広告、チラシ等様々なメディアを適切に組み合わせ、公共交通の現状や利用促進に関する情報発信を実施します。
 - ・様々なメディアを利用した効果的な情報発信の計画・実施
 - ・市民会議のホームページを利用した情報発信および意見収集

実施主体 市民会議、松江市、バス事業者

実施時期 平成 23 年度～実施

評価方法 市民会議ホームページのアクセス数

④インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実

● 分かりやすく入手しやすい運行情報の提供

- ・世代等に応じた様々な手法での運行情報の提供を行うことにより、全ての人が分かりやすく入手しやすい運行情報の提供を行います
 - ・バス事業者のインターネットホームページを利用した情報提供の継続、改善（事業者間の分かりやすい相互リンク、情報提供方法・操作方法等の共通化等）
 - ・インターネットおよび携帯電話を利用したバスロケーションシステム「ぐるっとバスなび」の周知（市報等によるPR、松江市・バス事業者ホームページからの分かりやすいリンク、各バス停へのQRコードの掲出）
 - ・バス停の時刻表の改善（文字の大きさ、行き先・経由地表示等）
 - ・時刻表の全戸配布
 - ・バス事業者の電話・FAXによる案内サービスの継続
 - ・松江市への転入者への情報提供

実施主体 バス事業者、松江市

実施時期 平成23年度～改善検討、継続実施

評価方法 ホームページ等を利用したアンケートによる満足度

⑤ＩＣカードの導入の検討

● ＩＣカードの導入に向けた検討

- ・既存のバスカードシステムが更新時期を迎えつつあることから、これに代わる運賃支払いシステムとして、宍道湖・中海圏域全体の公共交通機関との連携や、公共施設や商業施設における電子マネーとしての活用等も視野に入れながら、非接触型のＩＣカードシステムの導入に向けた検討を行います。
 - ・ＩＣカードの導入に向けた基本的な枠組みの検討
（導入地域・事業者・他地域のＩＣカード等との互換性、付加サービス機能・内容等）
 - ・導入地域自治体、事業者間のコンセンサスの形成

実施主体 松江市、交通事業者、市民会議

実施時期 平成23年度～導入に向けた検討

評価方法 検討実施の有無

(2) 通勤者・事業所への働きかけ・対応

行政職員の率先した取り組みを進めるとともに、事業所に対する働きかけを継続的に行い、通勤利用者の増加を図ります。また、バス交通を補完する手段として自転車の活用を図るため、バス停付近への駐輪場の整備を進めます。

①行政職員の公共交通利用の促進

●市職員の率先した公共交通利用の促進

- ・通勤距離 6km 以内の市職員についてはマイカー通勤を制限し、通勤における市職員の率先した公共交通の利用を促進します。
 - ・通勤距離 6km 以内の市職員のマイカー通勤の制限
 - ・庁内回覧、庁内放送等による通勤での公共交通利用の呼びかけ
 - ・市職員の通勤手段の調査、公表

実施主体 松江市

実施時期 平成 23 年度～実施

評価方法 市職員の通勤における公共交通利用者数、利用率

●他の公的機関の職員の公共交通利用の促進

- ・他の公的機関に対して、市職員の通勤における公共交通利用促進の取り組みを紹介し、通勤における公共交通利用への協力を依頼します。
 - ・他の公的機関への市の取り組みの紹介および協力依頼

実施主体 松江市

実施時期 平成 23 年度～実施

評価方法 他の公的機関職員の通勤における公共交通利用者数、利用率

②ノーマイカー運動の推進

●ノーマイカーデーの継続実施

- ・「ノーマイカーデー」の取り組みを継続して実施します。
 - ・ノーマイカーデーのあり方の検討（開催方法(開催日固定の妥当性等)、周知方法等)
 - ・市報記事、ポスター掲出、チラシ配布、市ホームページ等を利用した市民、事業所への周知
 - ・まつエコ宣言事業所、商工会議所会員事業所等への個別の情報提供

実施主体 市民会議、松江市、バス事業者

実施時期 平成 23 年度：継続実施（あり方の検討） 平成 24 年度～検討結果をふまえた実施

評価方法 まつエコ宣言にて「ノーマイカーデーの実施」を宣言した事業所数

● ノーマイカーウィークの継続実施

- ・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」の取り組みを継続して実施します。
 - ・市報記事、ポスター掲出、チラシ配布、市ホームページ等を利用した市民、事業所への周知
 - ・まつエコ宣言事業所、商工会議所会員事業所等への個別の情報提供
 - ・パーク&ライド、サイクル&ライド等の社会実験の実施

実施主体	市民会議、松江市、バス事業者
実施時期	平成 23 年度～継続実施
評価方法	ノーマイカーウィークの実施状況

③事業所MMの継続・拡大

● 事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

- ・環境や公共交通関連企業等を中心とした事業所を対象に、MMを通じた公共交通利用の働きかけを継続して実施します。
 - ・事業所への情報提供
 - ・公共交通への転換の可能性の高い事業所への訪問による説明および取り組みへの協力依頼
 - ※まつエコ運動やノーマイカーウィークと連動して実施
 - ※表彰、顕彰制度、インセンティブ制度とタイアップして展開

実施主体	市民会議、松江市、バス事業者
実施時期	平成 23 年度～継続実施
評価方法	MM実施事業所数、まつエコ宣言事業所数

● 公共交通利用奨励事業所への表彰・顕彰制度、インセンティブ等の導入

- ・公共交通の利用を奨励している事業所に対し表彰・顕彰を行う制度や公共交通利用への意欲を高めるインセンティブ（見返り）制度等を導入し、実施します。
 - ・公共交通利用奨励事業所に対する表彰、顕彰制度の導入、実施
 - ・公共交通利用奨励事業所に対するインセンティブ制度の導入、実施
 - 例：公共交通利用奨励事業所にバス車内の広告枠を提供

実施主体	市民会議、バス事業者、松江市
実施時期	平成 23 年度：制度の検討 平成 24 年度～導入・実施
評価方法	制度の導入、実施状況

④バス停付近の駐輪場の整備

●バス停付近の駐輪場の整備

- ・優先的に整備すべきバス停を選定し、公共施設や商業施設等とも連携しながらバス停付近に駐輪ができる環境を整備していきます。
- ・整備箇所の検討、選定、整備計画の作成
- ・駐輪場の整備（可能なところから随時）

実施主体 松江市

実施時期 平成 23 年度：整備箇所の検討・選定・整備計画作成 平成 24 年度～随時整備

評価方法 駐輪場の整備箇所数

（３）学生への働きかけ・対応

高校生の通学は、バス利用者の増加につながる大きな可能性をもっていることから、中高生を対象とした情報提供を行い、高校通学におけるバス利用の促進を図っていきます。

また、将来のバス利用の担い手である小学生に対し、バスについて学ぶ機会を設け、公共交通や将来の適切な自動車利用に対する意識形成を図ることで、将来のバス利用の促進につなげていきます。あわせて、学んだ子供たちの家庭における発言から家族における公共交通に対する意識変革を図り、家族単位でのバス利用につなげていきます。

①中高生を対象とした情報提供

●高校通学を対象とした情報誌の作成・配布

- ・バスの利用方法や各高校への通学路線・時刻表等の情報、さらに公共交通について考える機会となるような情報誌を作成し、卒業前の中学３年生および高校生に配布します。また、情報誌の作成を通じて、通学視点での路線・ダイヤの検証を行い、路線・ダイヤの改善につなげます。
- ・通学マップ・時刻表、利用方法等情報誌の作成・配布
- ・通学マップ・時刻表の作成による通学視点での路線、ダイヤの問題点の抽出、改善

実施主体 市民会議、松江市、バス事業者

実施時期 平成 23～24 年度：作成に向けた検討、作成、配布 平成 24 年度～継続実施

評価方法 情報誌の作成、配布数

②小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施

●小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施

- ・バスの乗り方や運賃の支払い方法（バスカードの使用方法）など、バス利用の基本的な知識を学ぶ、実車を使用した体験型の「バスの乗り方教室」を、各小学校単位で継続して実施します。
- ・校長会等での実施の呼びかけ
- ・乗り方教室の継続実施に併せ、公共交通と環境に関する学習機会の提供も検討
- ・バスまつり等のイベントにおける小学生を対象とした乗車体験や情報提供の実施

実施主体 バス事業者、市民会議、松江市

実施時期 平成 23 年度～継続実施（展開方法の検討）

評価方法 実施学校数、参加児童数

(4) 高齢者への働きかけ・対応

今後、さらなる増加が見込まれる高齢者の、マイカーから公共交通利用への適切な誘導を図るため、各地域を単位としたバスの乗り方教室やモビリティ・マネジメント等の実施等、積極的な働きかけを行います。あわせて、待合環境や乗車環境などの利用環境の改善・整備を促進することにより、高齢者をはじめ、だれもが安心して快適にバス利用ができる環境づくりを行います。

① 高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施

● 高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施

- ・ 高齢者を対象とした、バスの乗り方や運賃の支払い方法（バスカードの使用方法）など、バス利用の基本的な知識を学ぶ、実車を使用した体験型の「バスの乗り方教室」を、各地域（公民館）単位で継続して実施します。
- ・ 各地区の公民館、老人クラブ連合会等の行事・会合等で実施を呼びかけ
- ・ バスの乗車体験に併せ、参加者が必要とする路線やダイヤの情報（地域時刻表、マイ時刻表）や交通安全に関する情報等を提供

実施主体	市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会
実施時期	平成 23 年度～継続実施（展開方法の検討）
評価方法	実施団体数、参加者数

② 高齢者を対象とした情報提供の充実

● 高齢者に分かりやすい情報への改善と多様な提供手段の確保

- ・ 高齢者のバス利用の視点から、大きな文字で、分かりやすく、入手しやすい情報の提供を行います。
- ・ バス停の時刻表の改善（文字の大きさ、行き先・経由地表示等）（再掲）
- ・ 地域別の路線図、時刻表の作成および公民館、老人クラブ等を通じた配布

実施主体	市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会
実施時期	平成 23 年度：バス停時刻表改善策の検討、地域別路線図・時刻表作成 平成 24 年度～バス停改善実施、地域別路線図・時刻表配布
評価方法	バス停の改善箇所数、地域別路線図・時刻表の配布者数

③ 住民MMの継続・拡大

● 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

- ・ モデル地域を設定し、地域住民（世帯）を対象とするアンケート形式等のモビリティ・マネジメントを継続して実施します。
- ・ モビリティ・マネジメントの手法の改善検討
- ・ モデル地域を設定しアンケート形式等のモビリティ・マネジメントの実施

実施主体	市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会
実施時期	平成 23 年度：手法の改善検討～年度ごとにモデル地域を選定し毎年度実施
評価方法	モビリティ・マネジメントの参加数、公共交通利用者数

④バス待合環境の充実

●バス停への上屋・ベンチの設置の促進

- ・上屋の整備については、市単独での設置基準を満たすバス停においては、利用者数や利用実態、周辺の公共的施設の状況等を勘案し優先度の高いバス停から設置を進めます。また、設置基準未滿のバス停については、町内会・自治会等への補助制度の周知を徹底し、地元が主体となった整備を促進します。
- ・ベンチについても、道路管理者等との調整を図りながら市による設置を進めるとともに、地元町内会・自治会等による設置を促進します。
 - ・市単独での設置基準を満たすバス停への市による上屋の設置
 - ・設置基準未滿のバス停への上屋設置に関する町内会・自治会等への補助制度の案内
 - ・市および地元によるバス停へのベンチの設置

実施主体 松江市、各地域の利用促進協議会、地元町内会・自治会等、バス事業者

実施時期 平成 23 年度～継続実施

評価方法 バス停への上屋・ベンチの設置箇所数

⑤バス事業者のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上

●乗務員のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上

- ・乗務員の接客対応については、一部の悪評が全体に影響を及ぼしてしまう恐れがあることから、研修による乗務員教育等を継続的に実施するなど、特に留意しながら全体としての向上に努めます。
 - ・乗務員のバリアフリー研修、接遇研修等の継続実施

実施主体 バス事業者

実施時期 平成 23 年度～継続実施

評価方法 乗務員研修の実施回数・参加者数、バス事業者に寄せられた乗務員の接遇に関する意見の件数

(5) 観光客への働きかけ・対応

自家用車利用の観光客の増加に伴い、観光での公共交通（バス）の利用者が減少する中、観光客向けの時刻表の作成、バスターミナルでのバス案内人による情報提供の充実や、観光客に分かりやすいバス停への改善など、観光客の視点に立った利用環境の向上により、観光でのバスの利用促進を図っていきます。

①観光客向けの情報提供の充実

●観光客向けの時刻表の作成

- ・主要観光地の情報と公共交通による観光地までのアクセス方法を分かりやすく掲載した観光客向けの時刻表を作成し、バスターミナルや観光案内所等で配布するとともに、観光客が来訪前に閲覧することが予想される松江市や松江観光協会のホームページ等に掲載し、情報提供を行います。
- ・観光客向けの時刻表の作成、バスターミナル、観光案内所、主要観光地での配布
- ・観光客向けの時刻表を松江市、松江観光協会のホームページで掲載

実施主体 松江市、バス事業者

実施時期 平成 23 年度：時刻表作成、配布、ホームページ掲載、平成 24 年度～継続実施

評価方法 時刻表の作成・配布数、レイクラインの利用者数

●J R 松江駅へのバス案内人の配置

- ・J R 松江駅バスターミナルへ引き続きバス案内人を配置し、観光客を含めたバス利用者に路線や乗り場、時刻等の案内を行います。
- ・J R 松江駅バスターミナルでのバス案内人による案内の実施

実施主体 松江市

実施時期 平成 23 年度～バス案内人の継続配置

評価方法 バス案内人の利用者数

②観光ルートของバス停の改善

●観光地にふさわしい、観光客に分かりやすいバス停への改善

- ・レイクラインおよび観光地付近のバス停については、観光地にふさわしいデザインへの改善を行うとともに、バス停に観光地までのアクセス方法（ルートや所要時間）を掲出し、必要に応じて観光客に分かりやすい停留所名への変更等を行います。
- ・レイクラインおよび観光地付近のバス停のデザインの改善、観光地までのアクセス方法の掲出
- ・観光地付近のバス停の停留所名の検証および必要に応じて名称の変更

実施主体 松江市、バス事業者

実施時期 平成 23 年度～バス停への観光アクセス方法の掲出、停留所名の変更の検討

評価方法 バス停の改善箇所数

3-6. まちづくりの方向性と公共交通の役割（中長期的な視点に立って）

3-6-1. まちづくりの方向性

- ・本連携計画策定にあたっては、上位計画である松江市総合計画による「交通体系の整備」、松江市都市計画マスタープランによる「まちづくりの基本理念」を念頭におき、現状バス路線、便数の維持を図り市民の移動を確保するため、行政、バス事業者、市民、企業がそれぞれの役割において行動・協働することとしています。
- ・まちづくりの範囲については、平成 23 年度に東出雲町と合併することにより、山陰地方で最大の中核都市となることから、具体的には持続可能で魅力的な「まちのかたち」を示しながら、市民の理解を得つつ、高次都市機能を有する中心市街地、生活拠点機能を有する周辺拠点、更に宍道湖・中海及び隠岐圏域の広域都市間連携の拠点を、道路、交通、情報等によりネットワーク化し「拠点連携型都市構造」を基本に「まちのかたち」、基盤・器（うつわ）を整備していく必要があります。
- ・整備にあたっては、少子高齢化が進む本市においては、ユニバーサルデザインの理念に基づきあらゆるバリアの改善に向け関係者と連携し積極的に、また、主体的に取り組み「住みやすさ日本一の実現」を目指します。・本市は「拠点連携型都市構造」を指向しており、中心部と合併旧町村等の拠点を結ぶバス路線を維持していきます。公共交通空白地帯においても、市民生活に必要なコミュニティバス等の移動手段を確保します。

3-6-2. 公共交通によるまちの基軸形成

- ・「まちづくり」において、人とひと、人と地域を結ぶ公共交通のあり方について、中心市街地、周辺拠点、広域拠点を公共交通機関で接続し、拠点連携密度を高め、併せて中心市街地へ高いサービスレベルの L R T ・ B R T 等の次世代型交通システムの導入を検討し、総合交通体系の再構築を段階的に進めながら新たな都市軸を形成することにより、地域ごとの特性を生かしたまちづくりを進めていきます。

3-6-3. 今後の公共交通のあり方

- ・本市の主な公共交通は、J R、一畑電車、一畑バス、松江市交通局、日ノ丸バス、各タクシー事業者で構成され、市民の移動を支えています。すべてのモードにおいて利用者数は減少傾向にあり、公共交通の存続については各モードともに厳しい状況が続いています。
- ・公共交通を支えていくには、事業者の自助努力は無論のこと、市民が公共交通が持つ社会的責任について理解と関心を深め、直接的或いは間接的に関わりながら利用促進に努めていく必要があります。
- ・将来的には、今後の人口減少、少子高齢化、中心市街地の空洞化、過疎化の進行、環境問題など公共交通をとりまく様々な課題に対応するため、利用者の利便性を図りながら、各交通モードがシームレスで円滑に機能するよう運行のあり方を検討する必要があります。
- ・効率的な運行やサービス水準の向上により、潜在的な利用者の掘り起こしを行うことによってクルマからの転換を促し、全市を挙げて C O₂ 削減に寄与し、京都議定書の 6% 削減及び中期目標の 25% 削減の目標達成に資するため公共交通の利用促進を図ります。

3-6-4. 連携計画のPDCAサイクル

- ・本連携計画については、国の関係法令や国・県補助制度の動向、平成 23 年度策定松江市総合計画後期基本計画、東出雲町との合併による市域の拡大、また、平成 24 年度改定松江市都市計画マスタープラン等、国・県の動向、上位計画や市勢に変更が生じた時には逐次必要に応じて計画を見直していきます。
- ・計画の最終目標は「公共交通の維持」であり、第 1 次計画では「補助金の必要のない、バス路線の運行」、本 2 次計画では「路線・便数の維持」を目標に利用促進施策を各主体が共に協働しながら利用促進を図り、第 3 次計画へつなぐこととします。
- ・計画の進捗管理や見直しを行うにあたり市民ニーズや利用者数等、資料の蓄積を進め、路線や便数を改善し利用促進を図ることが必要です。

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〕）
－ 概要版 －

2011年（平成23年）3月

編集・発行 松江市公共交通利用促進市民会議・松江市

事務局 松江市 政策部 地域・交通政策課
〒690-8540
島根県松江市末次町86番地
TEL. (0852) 55-5661
E-mail : chiiki-kotsu@city.matsue.lg.jp