

課題の整理と基本的な方針について

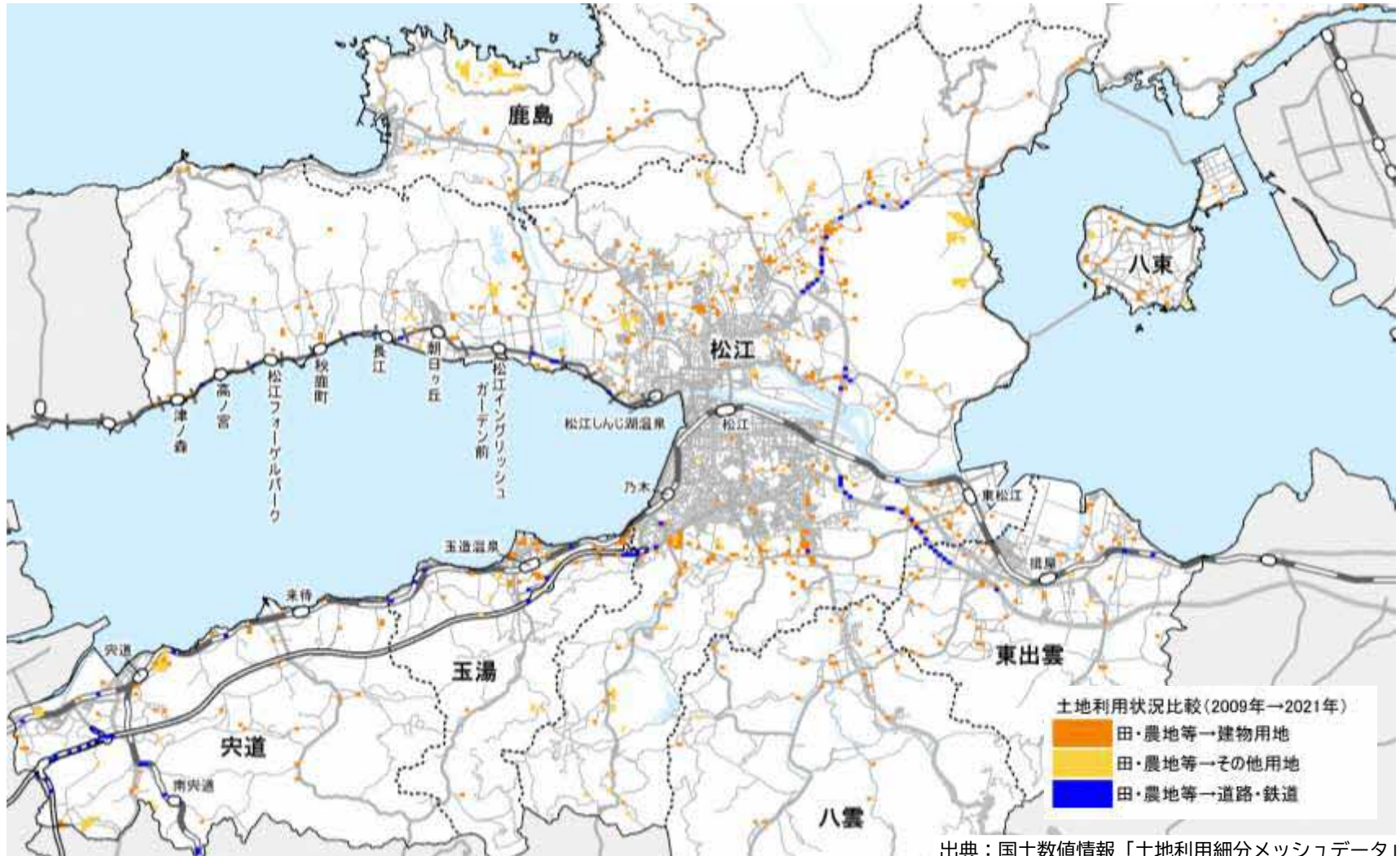
令和5年11月9日時点

1) 公共交通の現状・問題点

土地利用状況の変化

- 平成21年（2009年）と令和3年（2021年）における土地利用状況を比較すると、旧市街地の周辺部を中心に農地等から建物用地への転換が進んでおり、市街地の拡大がみられる

図：土地利用状況の変化（平成21年と令和3年の比較）

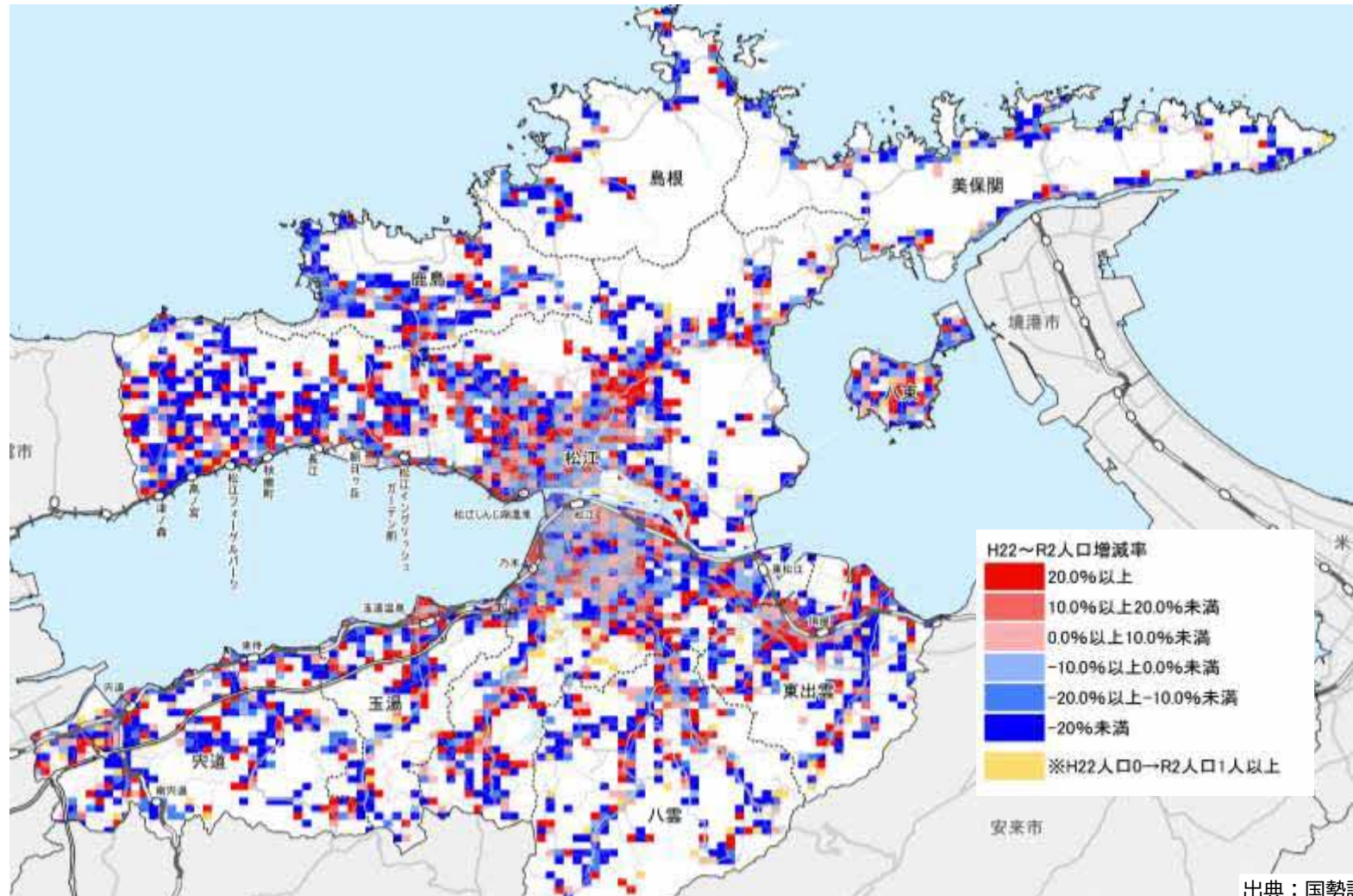


出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」各年

人口増減率

- 人口が減少している地区は、郊外だけでなく旧市街地にも広範にわたってみられる
- 川津・持田地域や東出雲地域など、まとまった人口増加がみられる地域もある

図：250mメッシュ人口増減率（平成22年と令和2年の比較）

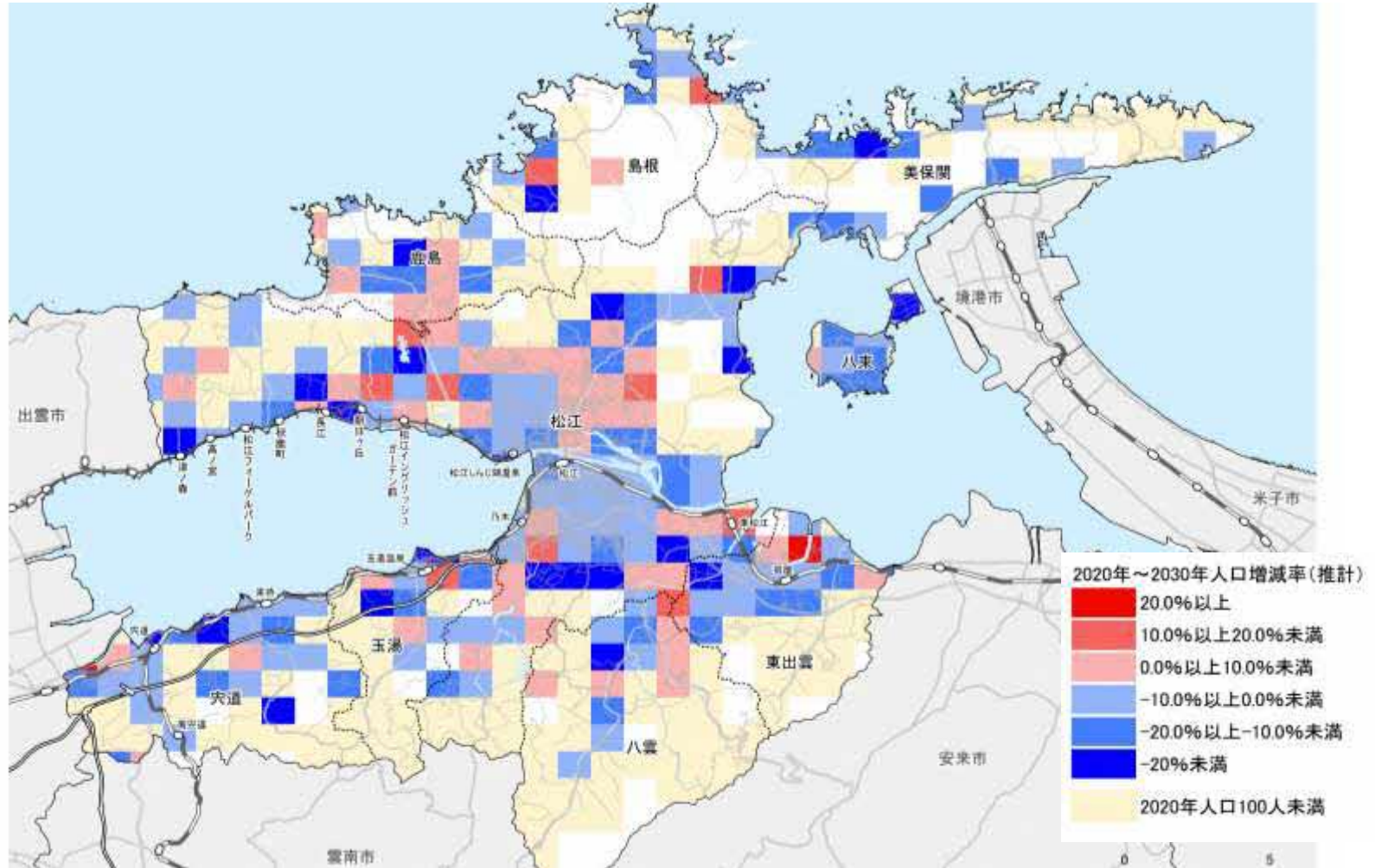


出典：国勢調査（各年）

令和2年→令和12年のメッシュ人口増減率(推計)

- 川津地域や、八雲・玉湯・宍道・鹿島・東出雲地域の中心部などでは、今後も人口増加と一定の人口集積が見込まれる

図：令和12年における将来人口メッシュ

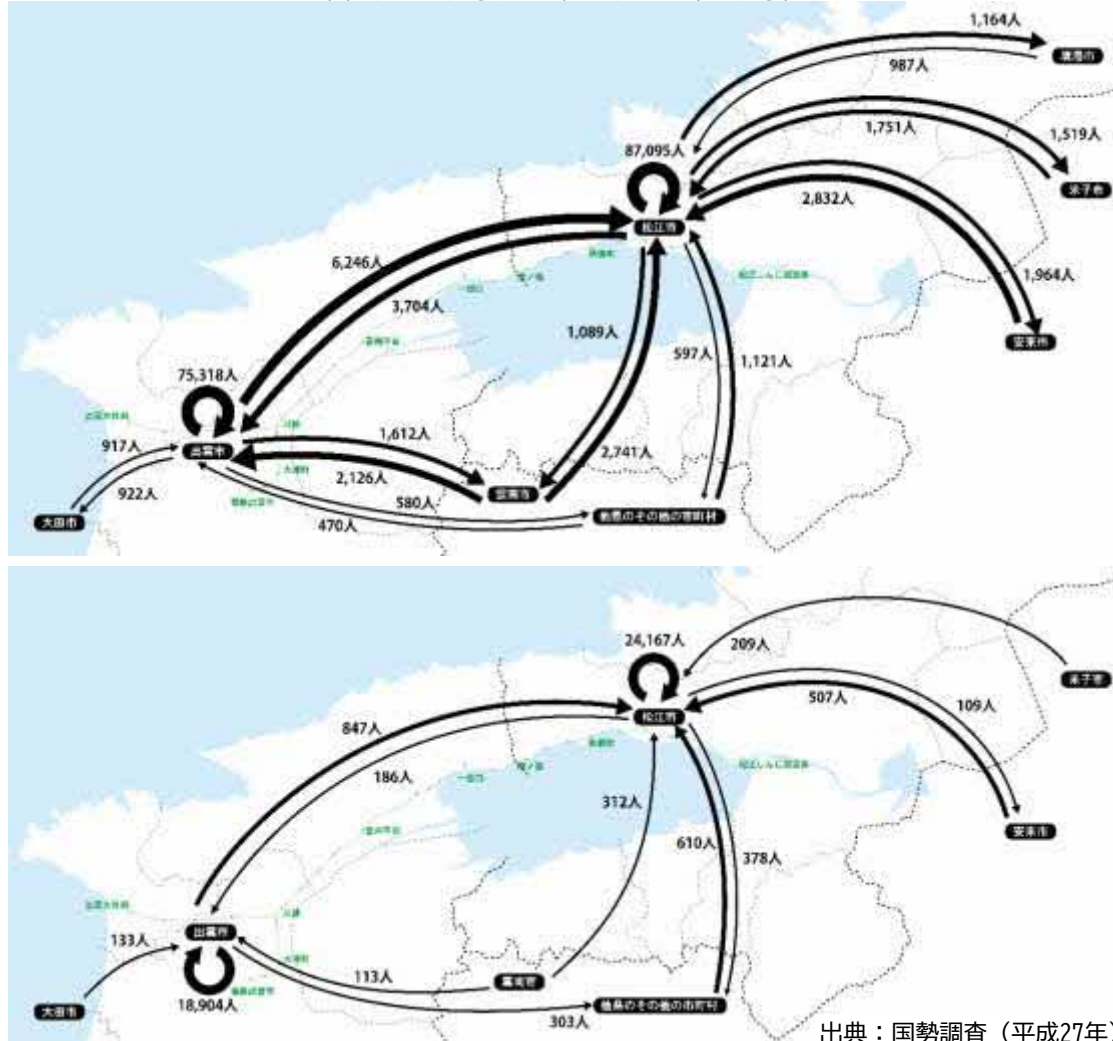


出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口データ」

通勤・通学流動と、通勤・通学時の利用交通手段

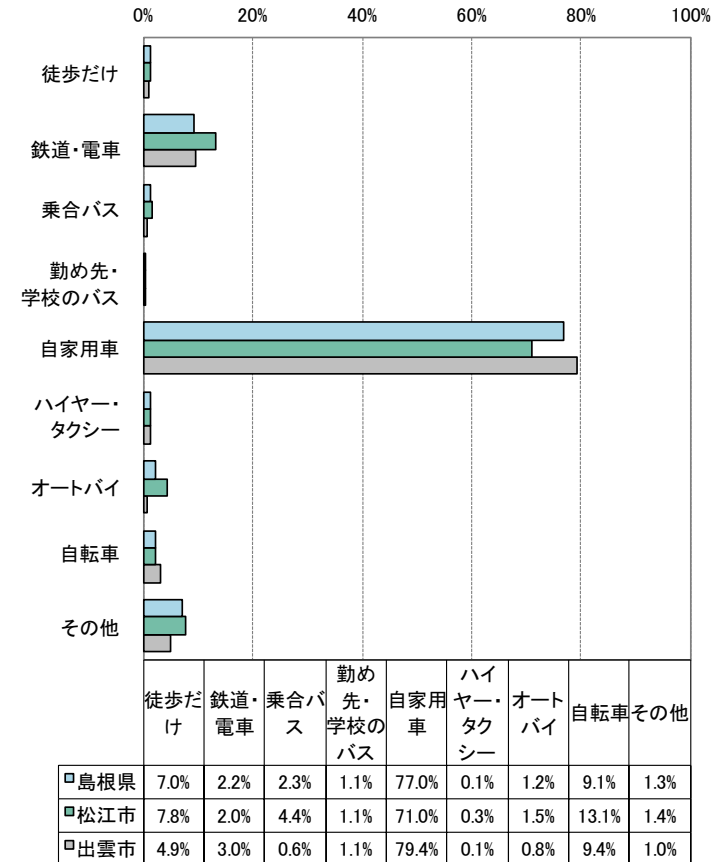
- 市外では出雲市との往来が主であるが、通勤は安来市・境港市・米子市、通学は安来市との往来も多い
- 島根県全体と出雲市に比べると、自家用車の利用割合が比較的低い一方で、自転車が高い

図：通勤・通学流動（上：通勤、下：通学）



出典：国勢調査（平成27年）

グラフ：通勤・通学時の利用交通手段

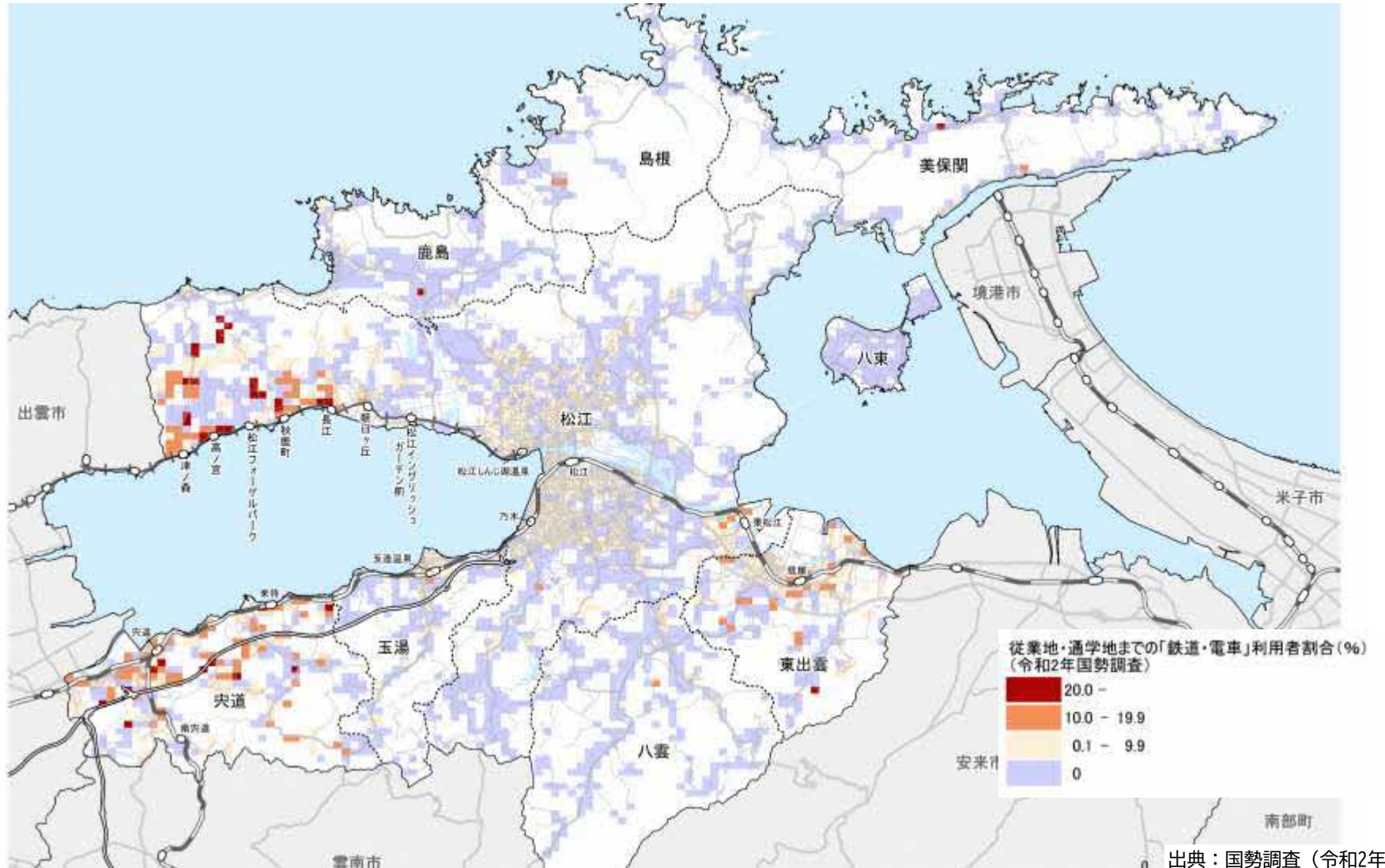


出典：国勢調査（令和2年）

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、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る

図：通勤・通学時の「鉄道・電車」の利用割合

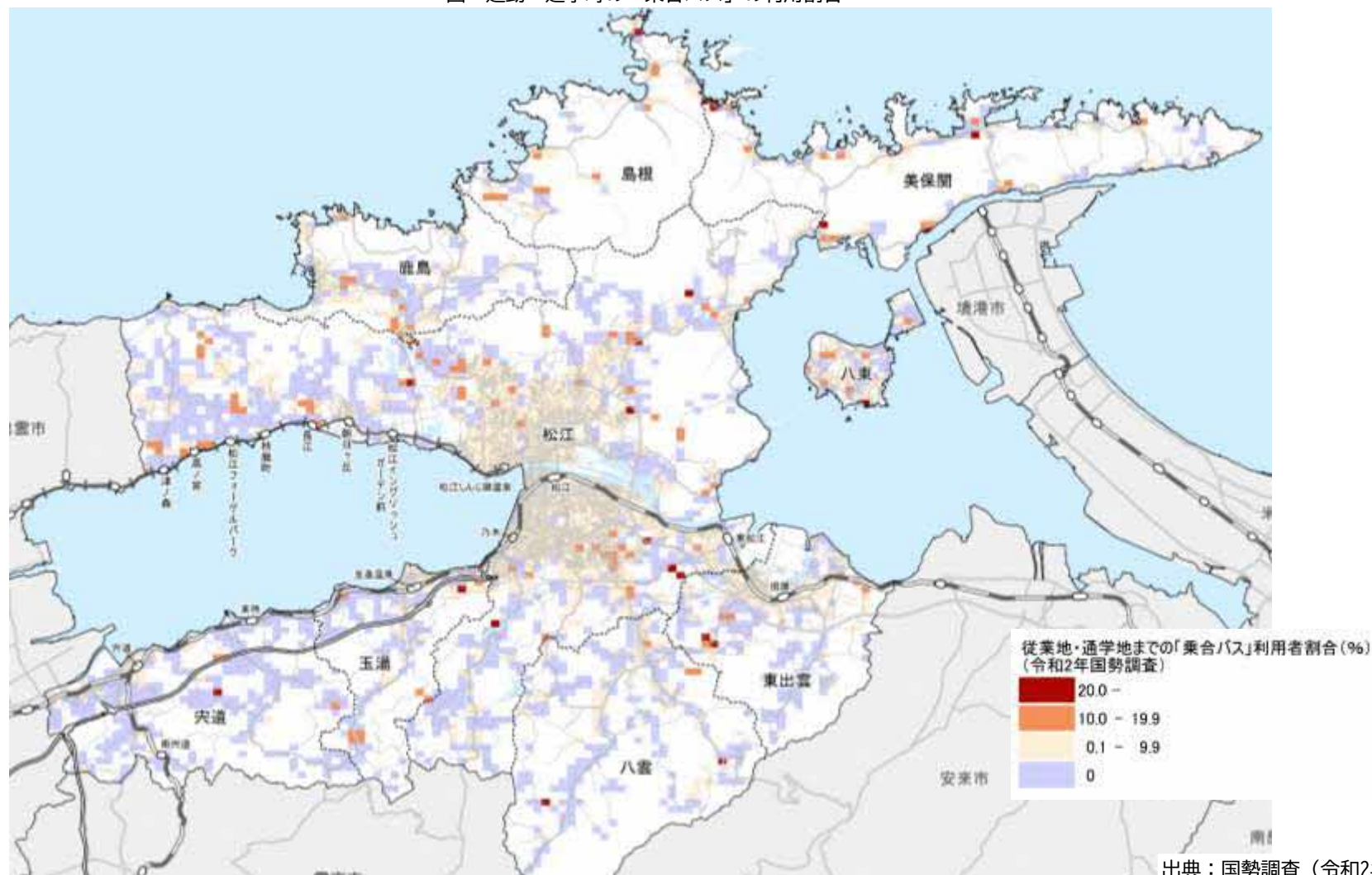


出典：国勢調査（令和2年）

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・八束・島根・美保関地域では、バスを利用している人の割合の高い地区が比較的多い

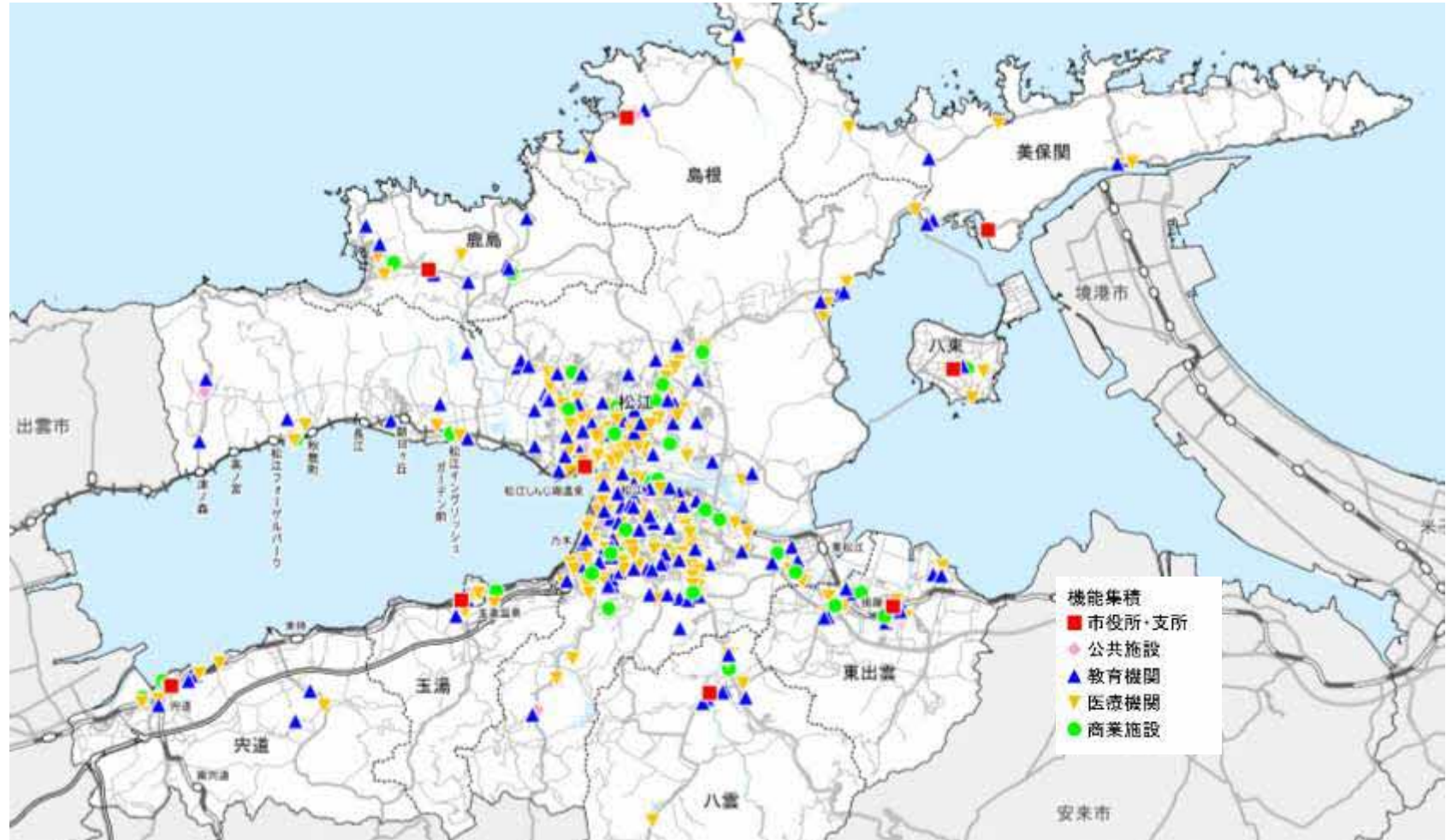
図：通勤・通学時の「乗合バス」の利用割合



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

- 主なお出かけ先は旧市街地とその周辺部、ならびに八雲・玉湯・宍道・八束・鹿島・東出雲地域の中心部を中心に集積している
- 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い

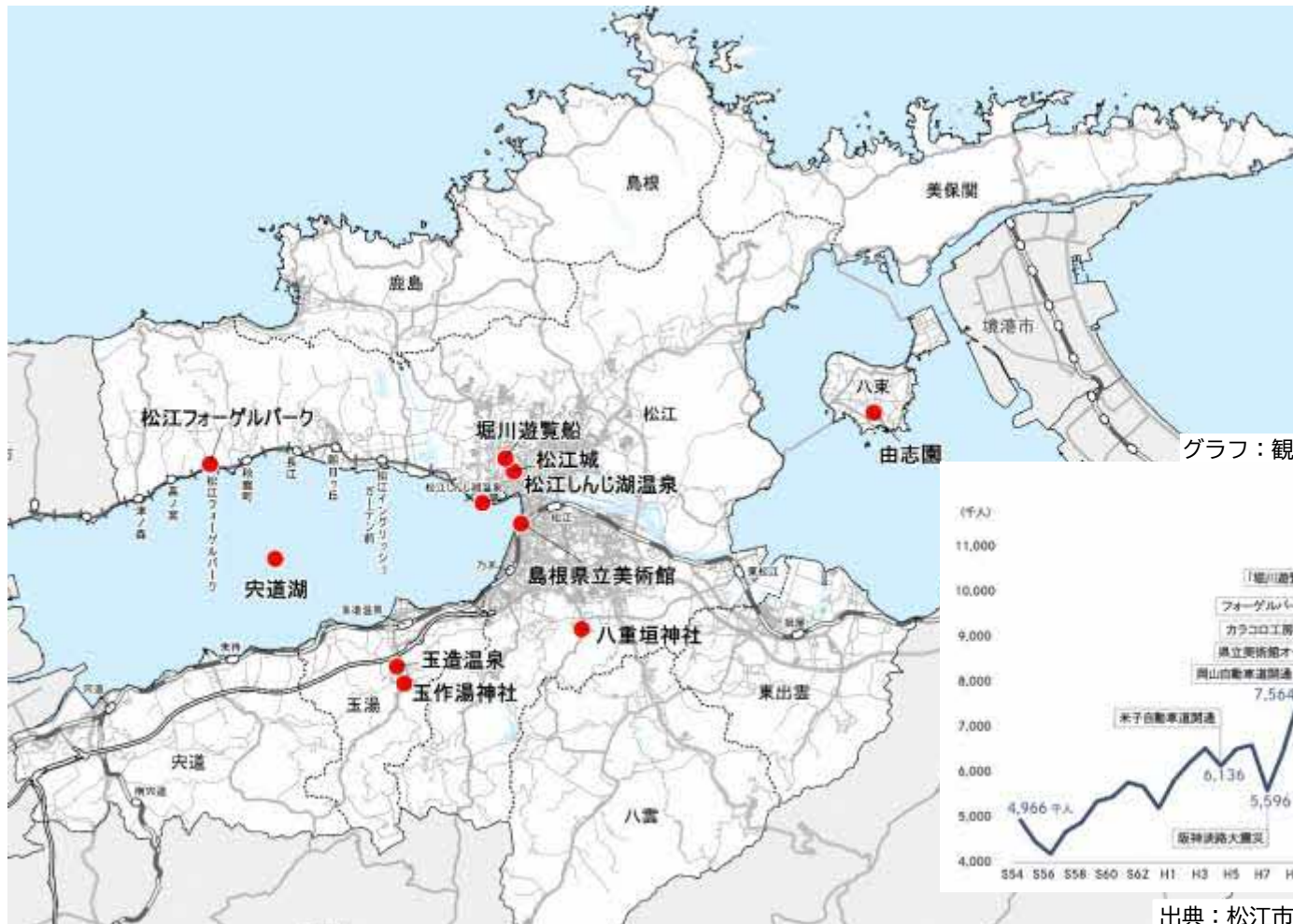
図：機能集積状況



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る
- レイクラインの沿線にある市営くにびき駐車場や城山西駐車場では、自家用車からバスに乗り換えて観光するパーク&ライドが可能である

図：主な観光資源



写真：市営くにびき駐車場



グラフ：観光入込客数の推移

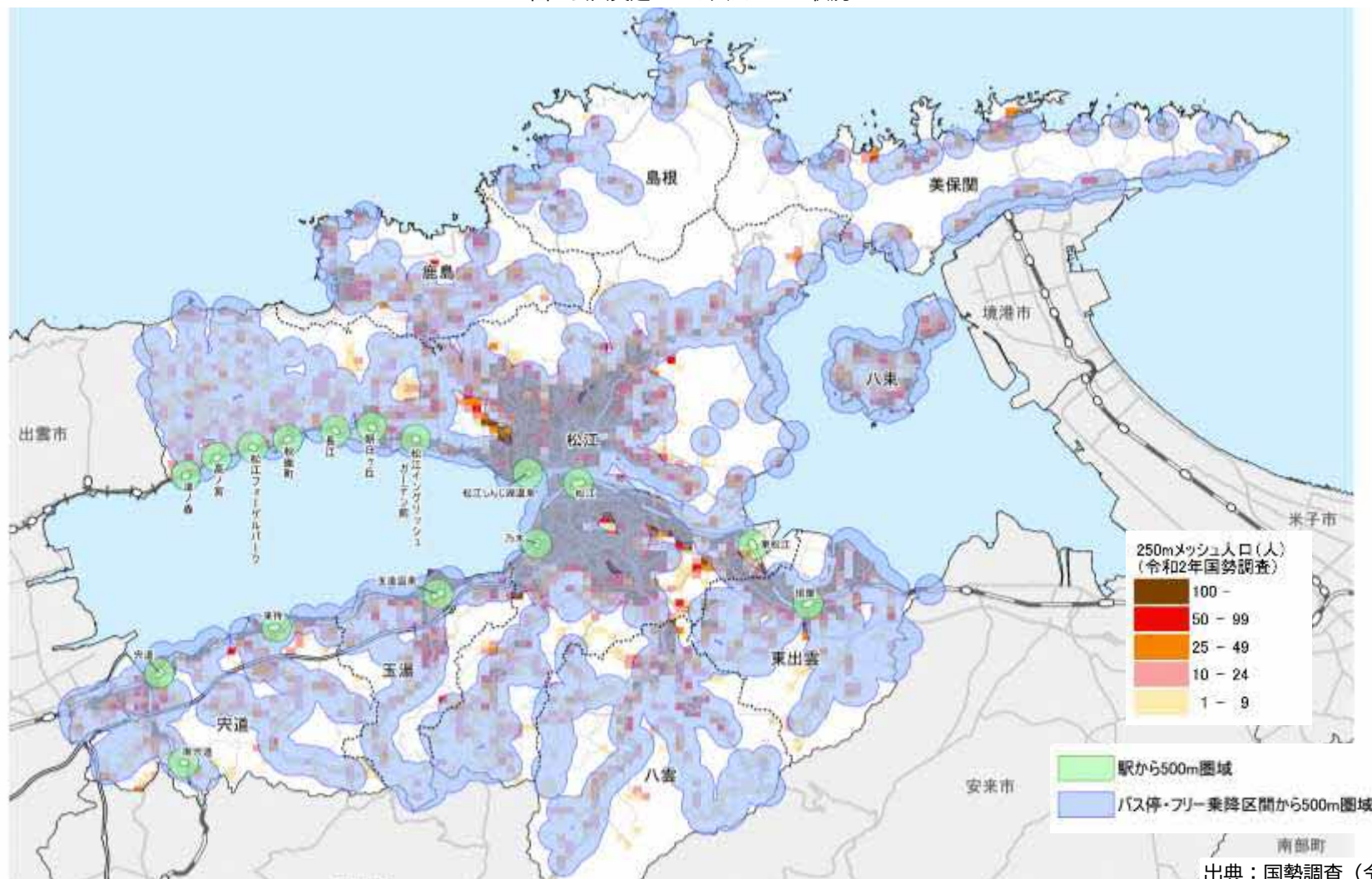


出典：松江市観光白書・MATSUE観光戦略プラン2023-2029

公共交通による人口カバー状況

- 鉄道・バスの路線網によって居住エリアは概ねカバーされてるが、郊外だけでなく、旧市街地やその周辺部においても最寄駅・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）がある

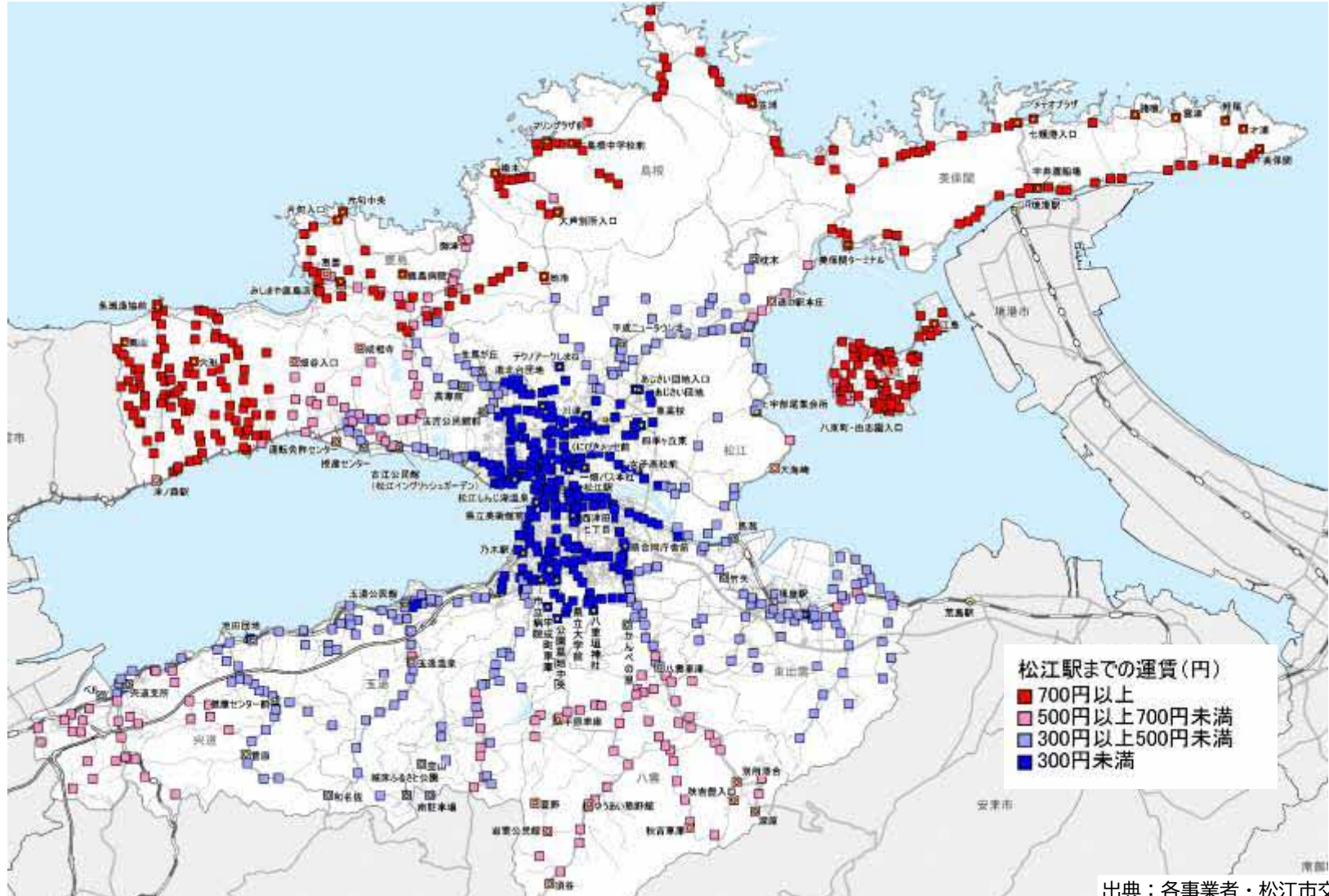
図：公共交通による人口カバー状況



JR松江駅まで公共交通を利用する場合の運賃

- 湖北・鹿島・島根・美保関地域は、東出雲・玉湯・宍道地域に比べてJR松江駅までの運賃負担が大きい

図：JR松江駅まで公共交通を利用する場合の運賃

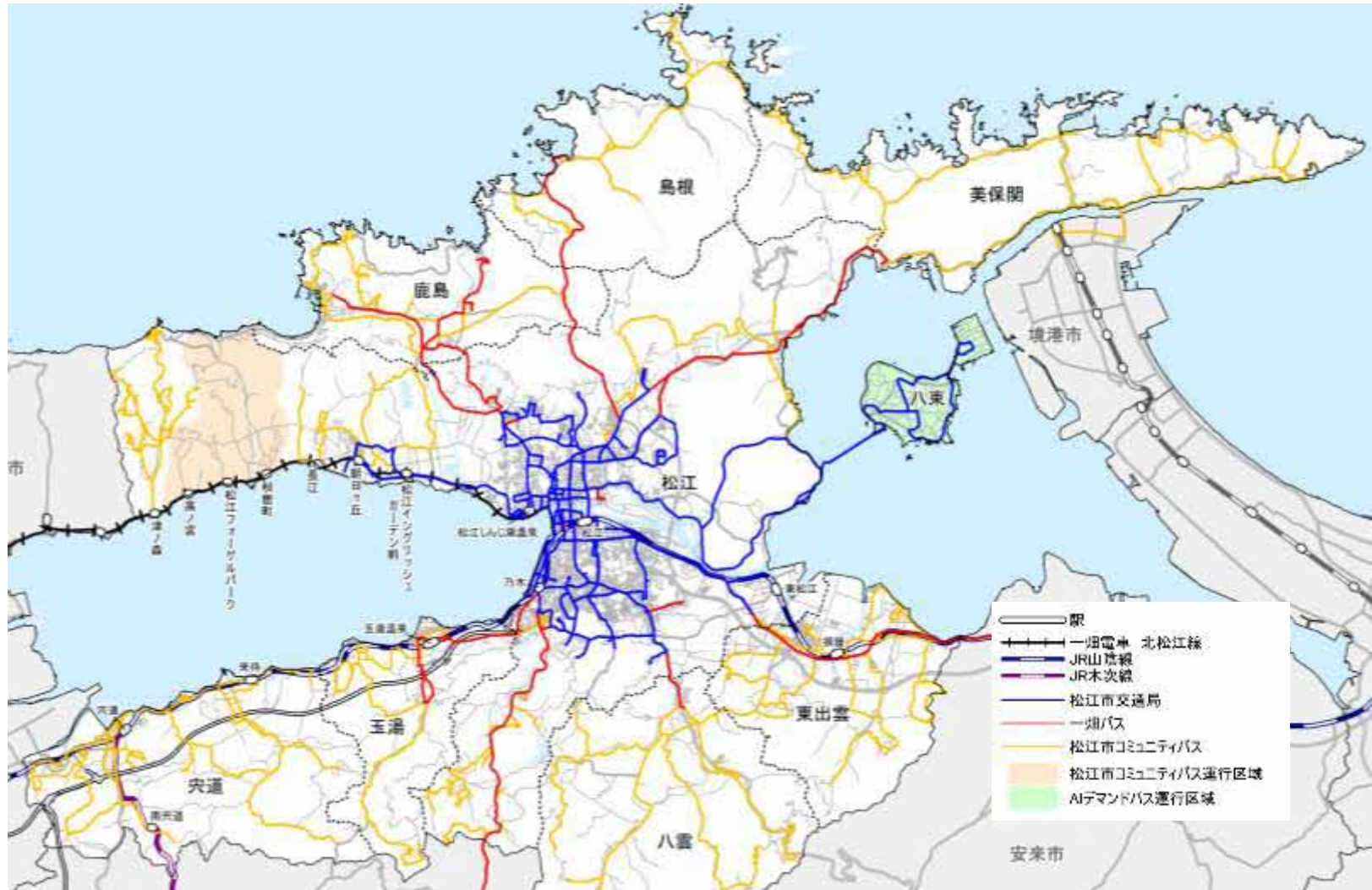


出典：各事業者・松江市交通政策課

路線バスの複雑な運行系統

- 旧市街地とその周辺部を主に運行する松江市交通局の路線は、10の路線に対し系統数が100以上と多く、経路も複雑で、一部の便しか運行しない区間が少なからずある

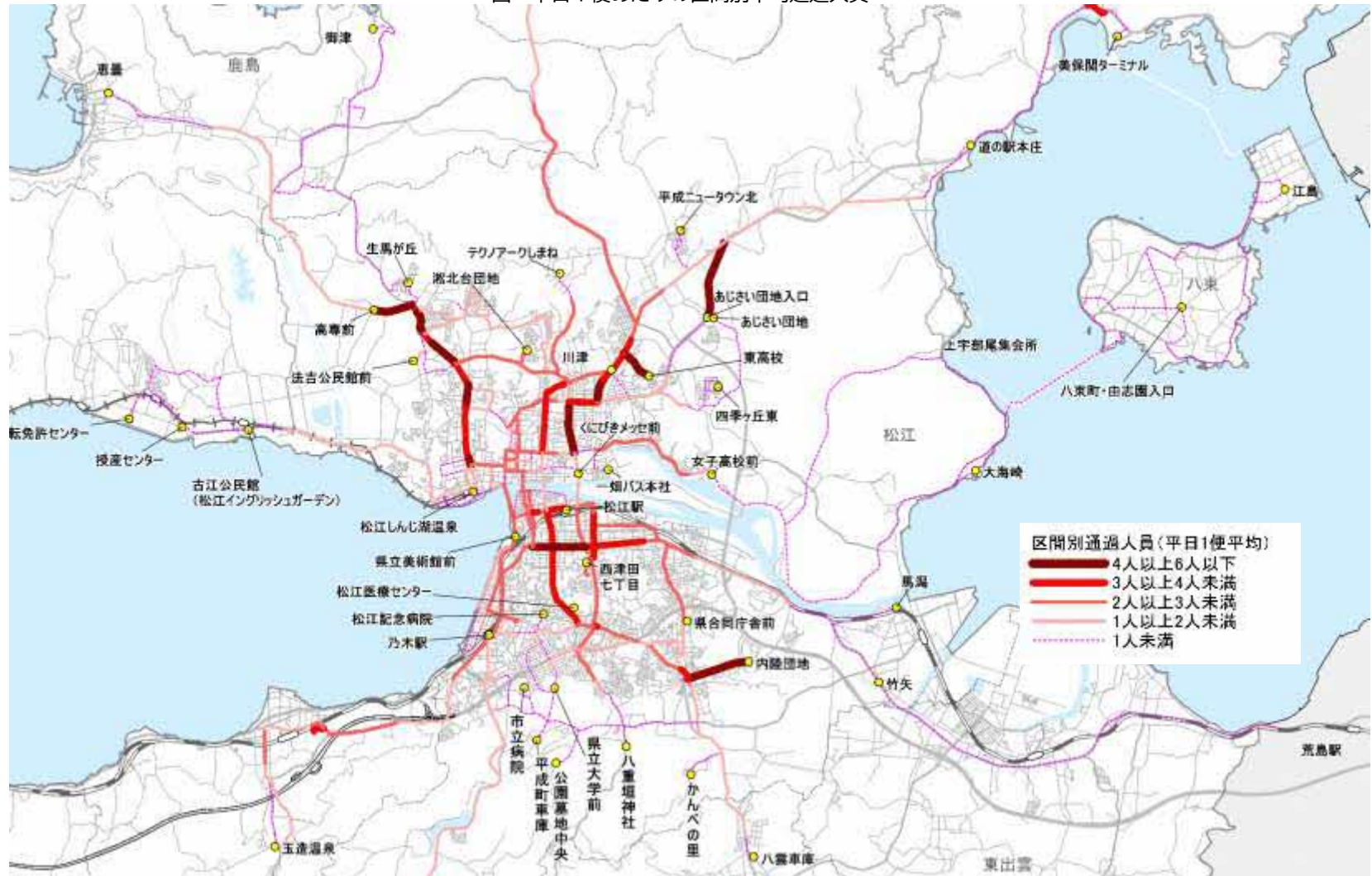
図：公共交通網



路線バスの運行区間における便数と利用者数のミスマッチ

- 路線バスの区間別平均通過人員（平日1便あたり平均）をみると、旧市街地とその周辺部においても運行便数に見合うほどの利用が無い区間（輸送効率の低い区間）が少なからずある

図：平日1便あたりの区間別平均通過人員

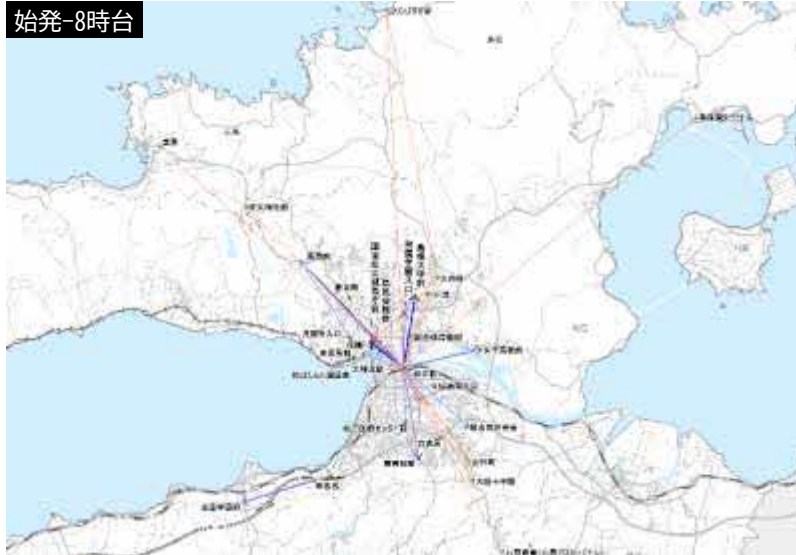


路線バスの利用が多い乗車・降車停留所の組み合わせ(平日の時間帯別OD)

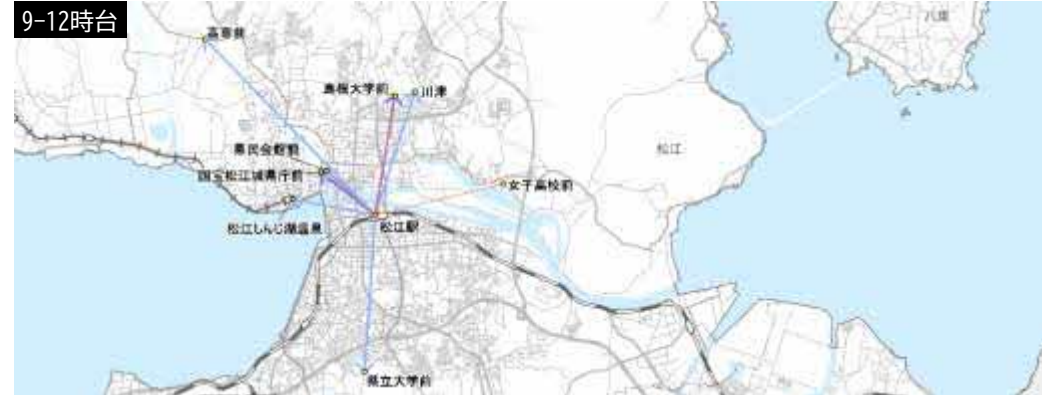
- 朝と夕方は松江駅と大学・高専・医療機関の最寄りのバス停との利用が多い
- 松江駅と国宝松江城県庁前・県民会館前・島根大学前・川津との間はまとまった利用が終日みられる
- 松江駅以外の停留所相互間と、松江駅をまたぐまとまった利用はみられない

図：平日の時間帯別OD

始発-8時台



9-12時台



13-16時台



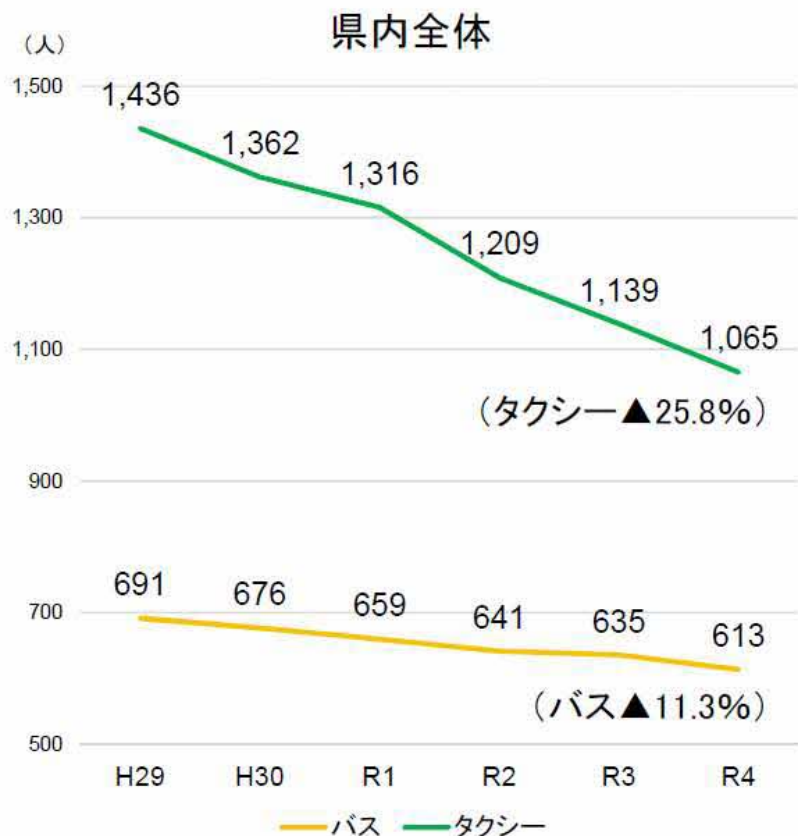
17時台以降



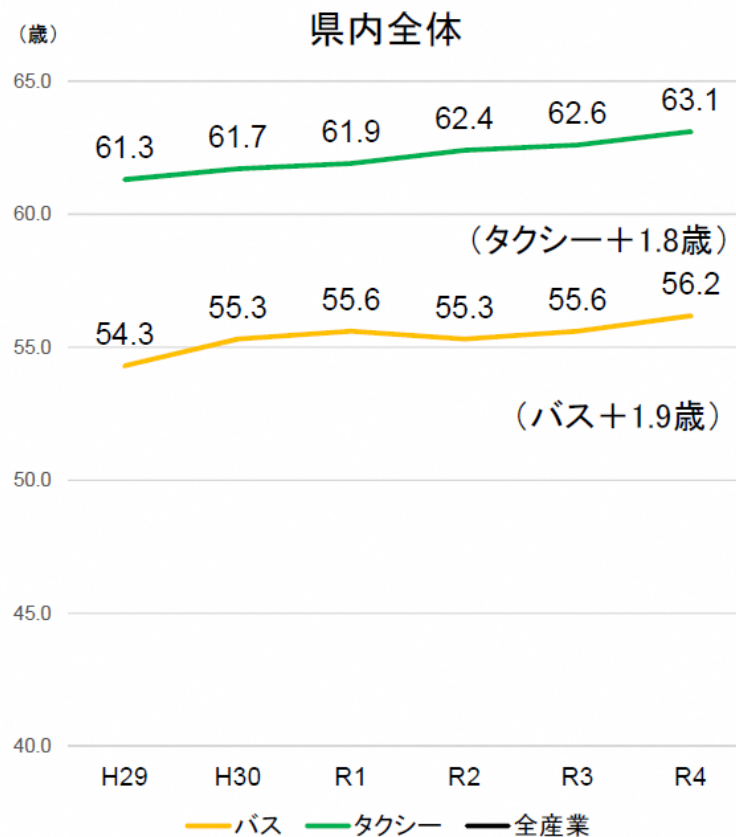
バス・タクシー事業者の運転手不足の状況と平均年齢の推移

- 乗務員数はバス・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
- 県内全体の従業者の平均年齢はバス・タクシーのどちらも高く、タクシーは60歳を超える
- 事業者ヒアリング結果によると、乗務員だけでなく運行管理者や整備士も不足

グラフ：県内のバス・タクシー事業者の乗務員数の推移



グラフ：県内のバス・タクシー事業者の平均年齢の推移



() は対H29の増減率

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）、各事業者への聞き取りによる

担い手不足を一因とした、県内の路線バスの廃止・減便の状況

- 一畑バスは本年8月から、松江市交通局は本年10月から減便を実施

表：県内の路線バスの廃止・減便の状況

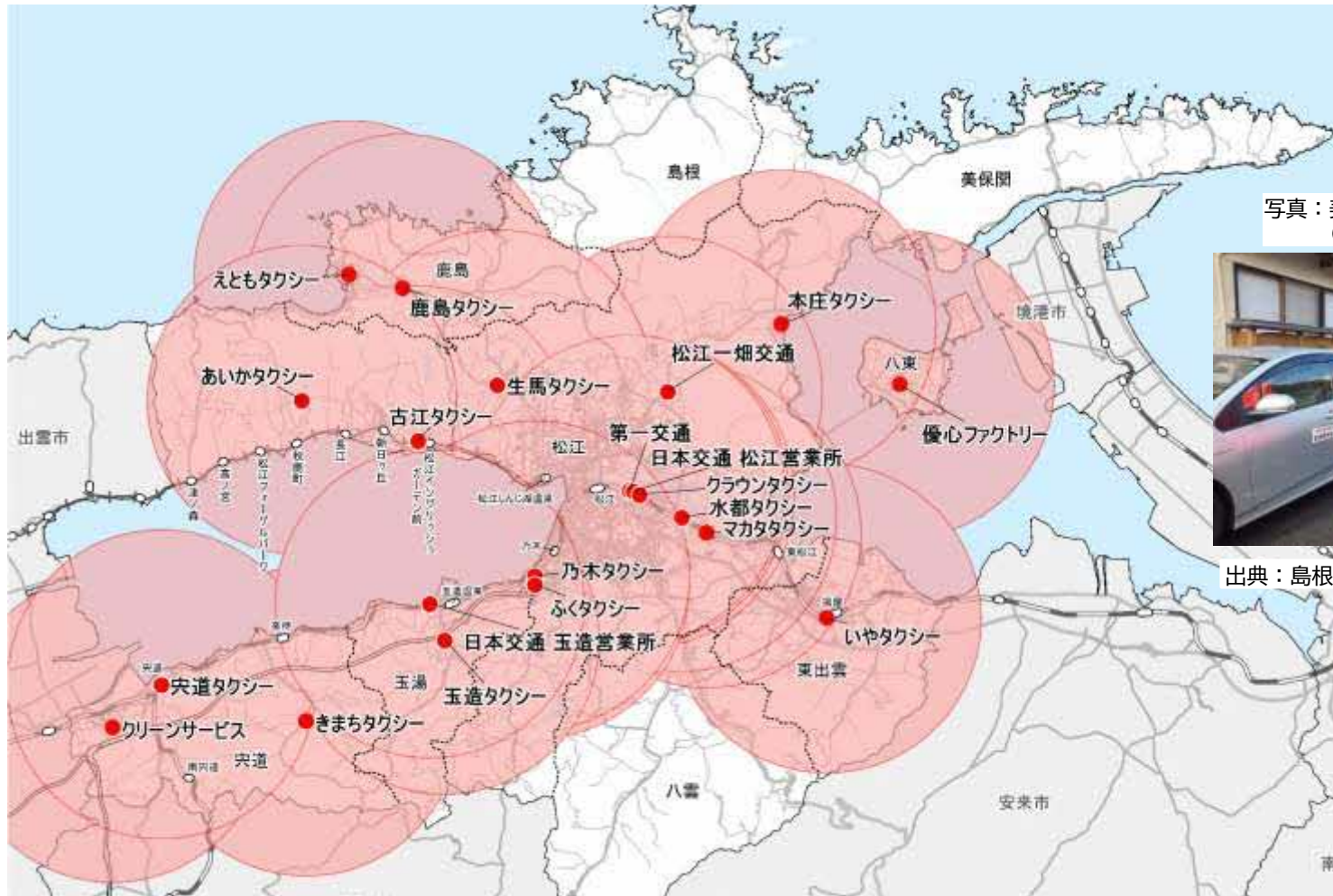
| 事業者 | 一畑バス | | 松江市交通局 | 石見交通 | 日ノ丸自動車 |
|---------------|---|--|--|---|---|
| エリア | 松江・雲南 | 出雲 | 松江 | 浜田・江津 | 松江・境港・米子 |
| 廃止・減便 予定時期 | R5.8.14～ 減便 | R5.10.1～ 減便 | R5.10.1～ 減便 | R6.4.1～ 廃止 | R5.1.5～ 廃止 |
| 対象路線 (便数) | <ul style="list-style-type: none"> ・八雲線（6便） ・玉造線（4便） ・恵曇・高専線（4便） ・万原線（4便） ・大東線（2便） | <ul style="list-style-type: none"> ・大社線（12便） ・日御碕線（2便） | 平日減便 <ul style="list-style-type: none"> ・病院線（2便） ・川津線（4便） ・レイクライン（10便） 土日祝日減便 <ul style="list-style-type: none"> ・八重垣線（8便） | <ul style="list-style-type: none"> ・有福線（16便） | <ul style="list-style-type: none"> ・隠岐汽船連絡バス |

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

タクシー営業所の立地状況

- 市域はタクシー営業所から5km圏域で概ねカバーされているが、八雲・島根・美保関地域には営業所が無くタクシーを利用しにくい
- タクシーの営業所が無い美保関地域の菅浦地区では、住民主体の移動サービスが行われている

図：タクシー営業所の立地状況



写真：美保関町菅浦地域の取組
(菅浦手助す一隊)



出典：島根県社会福祉協議会Webサイト

AIデマンドバスなどの新たな移動サービスの導入、キャッシュレス決済への対応

- 令和4年4月から八束地域で運行を開始した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
- 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活用したイベント開催（令和4年10月）など、新たなモビリティの導入が進む
- 令和3年5月から路線バスにも利用できるようになった交通系ICカードの利用率は約5割で、令和5年度中に障がい者等ICOCAの導入を予定

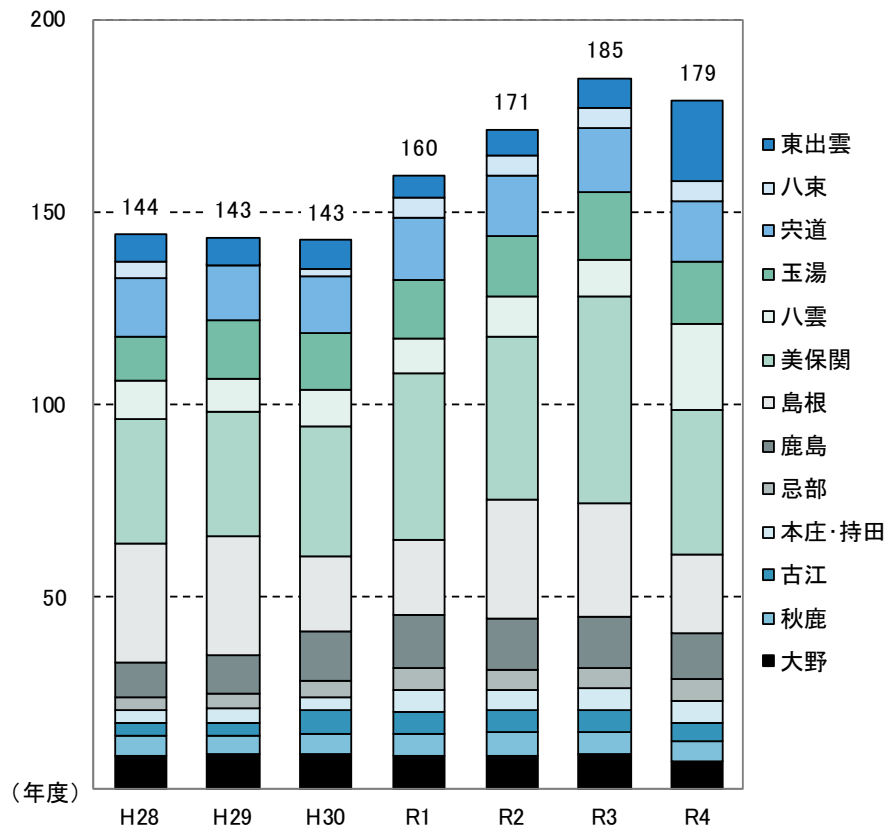
写真右上：法吉団地等を運行するグリーンスローモビリティ
写真右下：電動キックボードを活用したイベントの様子
写真左下：八束地域で運行する地域AIデマンドバス「まつえのるーと」



公共交通の維持・確保にかかる財政負担額

- 赤字路線バスの運行を維持するため、令和4年度には一畑バスへ約2億円、松江市交通局へ約3億9千5百万円の公費を投入
- コミュニティバスの運行に係る令和4年度の公費支出額は約1億8千万円で、近年増加傾向
- 古江・秋鹿、島根、美保関の各地域ではスクールバスを運行、路線バスと運行区間・時間帯が重なる地域もある

グラフ：コミュニティバスの運行に係る公費支出額の推移
(百万円)



出典：松江市交通政策課

写真：美保関地域を運行するコミュニティバス・スクールバス車両



上位・関連計画における公共交通の位置づけ

- 松江市総合計画（MATSUE DREAMS 2030）では、すべての行政分野で推進することとして「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）」の3点を掲げ、「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」ことがあげられている
- 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検討中で、令和7年度以降に都市計画マスタープランと立地適正化計画の改定を検討

図：松江市総合計画における公共交通に関連する基本施策（抜粋）



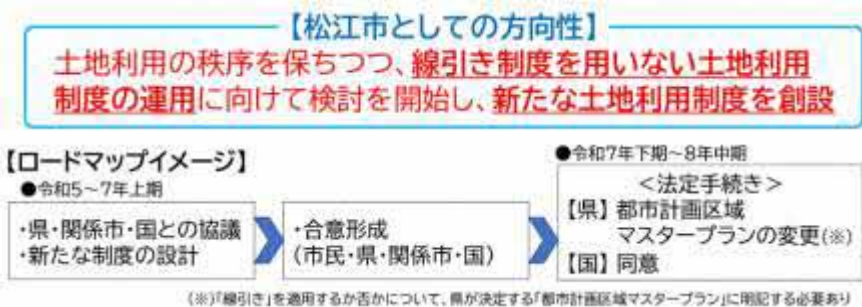
目標 中心市街地の水辺が利用しやすいと感じる市民の割合 **70%**

松江のチャレンジ

- 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（※）をつくります。
※アクティビティ：漁獲、活動、特産品、リゾート船などでのさまざまな遊びのこと。
- 穴道湖畔に、子どもも大人も安心して遊ぶことができる親水空間を整備します。
- 既存の公共交通を補完するAIデマンドバス（※）を導入し、だれもが利用しやすい交通ネットワークを整備します。
※AIデマンドバス：従来の定時定路線型バスではなく、利用者の予約に対しAI（人工知能）により最適な運行ルート、配車をリアルタイムで行うバスシステム。

IV ぞだいづくり
14 都市デザイン（水辺・公共）

図：土地利用の方向性



(1) 松江市の地域特性からみた現状・問題点

- 高齢になっても運転免許を持ち続ける高齢者が多く、主な交通手段は自家用車
- 日常生活圏は市内が主であるが、通勤・通学では出雲市のほか安来市・米子市・境港市への移動も多い
- 日常生活における自家用車への依存度が高いが、自転車も比較的利用されている
- 一畑百貨店の閉店によるJR松江駅周辺の拠点機能の低下
- 特急「やくも」の新型車両導入、「あめつち」の木次線乗り入れ、出雲縁結び空港の運用時間拡大等による来訪者の増加が見込まれる
- 観光入込客数はコロナ禍で減少したものの回復傾向



写真：特急「やくも」新型車両（273系特急形直流電車）の車両エクステリアデザイン



出典：JR西日本（ニュースリリース資料）

(2) 松江市の公共交通の現状・問題点

- 人口減少等により利用者が減少、現在は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準には回復せず
- 担い手不足が進行(運転手のほか整備士、運行管理者を含む)
- 担い手不足に起因する路線バスの減便・廃止により今後生じる可能性のある交通空白地への対応
- 一定規模の人口集積があるものの、公共交通サービスの利便性が低い地域(利用しにくい地域)の存在
- 高齢者の地域外・市外への通院・買物ニーズと、提供されている公共交通サービスのミスマッチ
- 市中心部における路線バスの旅客需要と運行区間・便数のミスマッチ
- 市中心部における路線バスの複雑な運行系統
- AIデマンドバスは利用者からは好評であるが、交通事業者は持続性や他地域への拡大を懸念
- 公共交通の利便性が低い地域における、住民主体による移動サービスの持続可能性
- 交通系ICカードの導入や企画乗車券のデジタルチケット化など、キャッシュレス決済への対応が進む
- 公共交通の維持・確保に係る財政負担の増大

図：令和5年11月から販売しているデジタルチケット
「松江・出雲旅PASS 2Days」

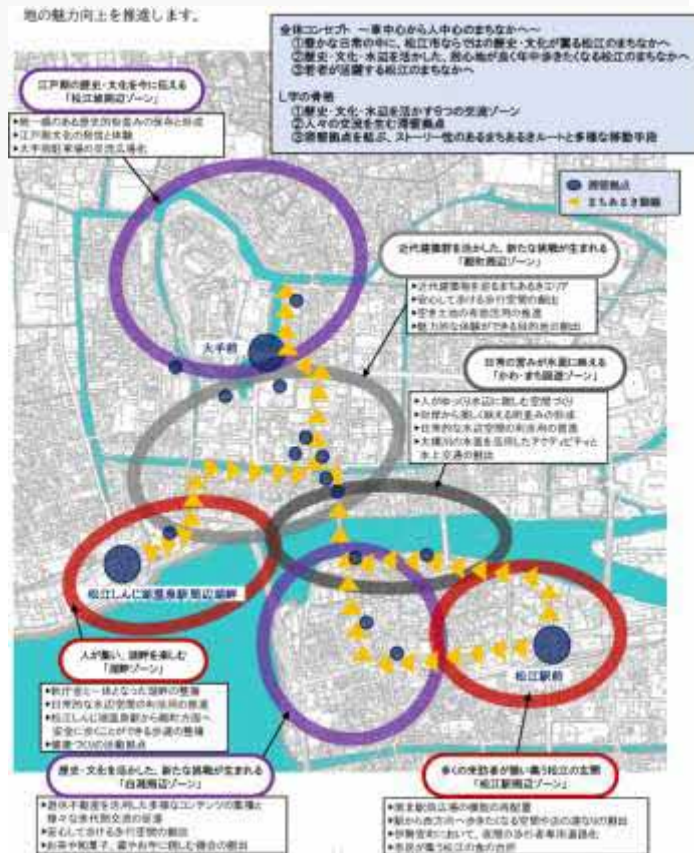
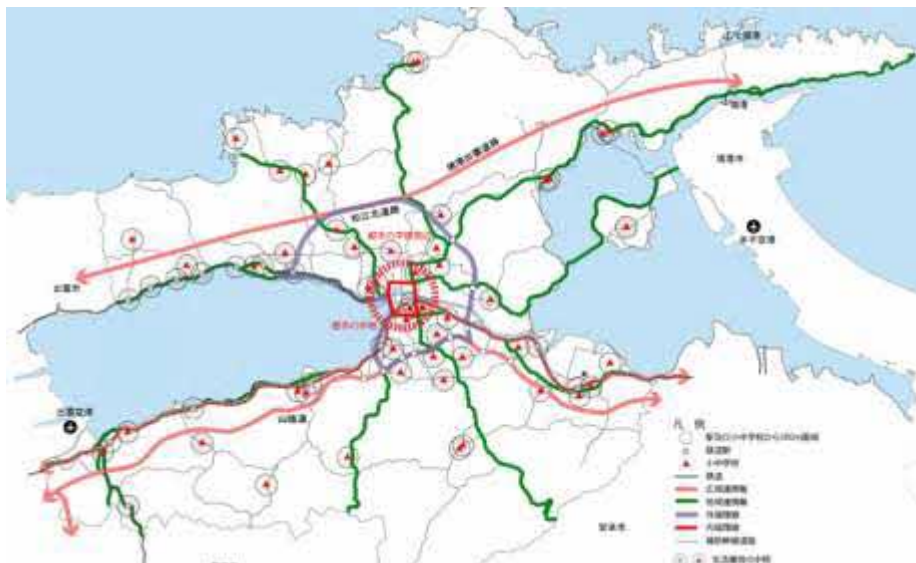


(3) 上位・関連計画における公共交通の位置づけや問題点

- 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づくり
- 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
- 利用者の利便性向上や交通事業者の生産性向上に向けたデジタル技術の活用
- 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検討中
- 都市計画マスタープランと立地適正化計画の改訂を予定
- スクールバスとの役割分担
- 福祉分野や環境分野における関連計画との整合

右図：中心市街地エリアビジョン（松江市総合計画・別冊p. 44）

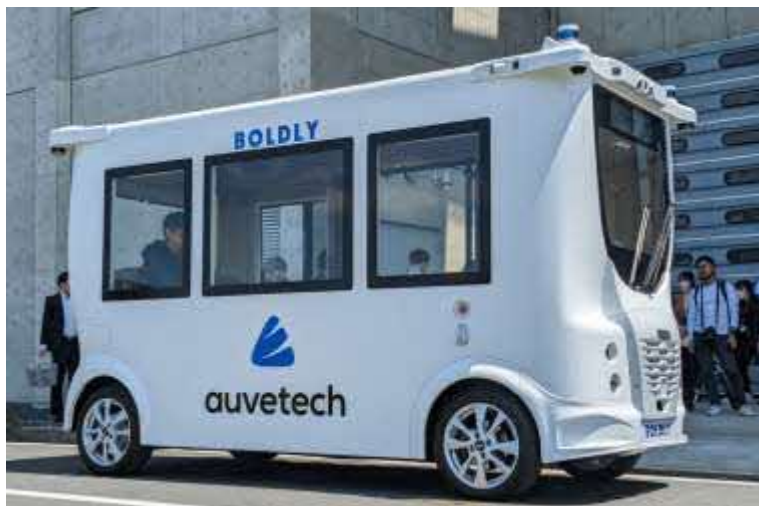
下図：松江市都市マスタープランに掲げる「将来都市構造」（＝将来のまちのかたち）



(4) 社会動向・政策動向

- 運転手を必要としない自動運転(レベル4)の実証
- 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
- 交通を地域の暮らしと一体として捉え、複数の主体の連携(共創)による維持・活性化の取組への国の支援
- 国による自治体支援策の拡充、改正地域公共交通活性化再生法の施行(令和5年10月1日)
(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)
- 2024年問題、ライドシェアの動向
- 燃料電池バスなど脱炭素化に向けた動き

写真：公道での自動運転レベル4の運行に使用される予定の車両
(エストニア製、茨城県境町)



出典：ソフトバンク株式会社Webサイト

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



出典：本田技研工業(株) Webサイト

2) 課題の整理と対応方針

課題の整理

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
2. 市民の日常生活を支える公共交通サービスの確保
3. 公共交通を利用してお出かけしたくなる環境づくり
4. 市民会議を中心とした公共交通の利用促進と計画の管理・マネジメント



基本的な方針(課題への対応方針)

- 持続可能な公共交通体系を構築するため、限りある輸送資源を効率的に活用した適材適所の交通サービスを提供する
- 市民の生活の質の向上と、まちの賑わいの創出のため、だれもが利用しやすい交通ネットワークを整備する

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

目標 公共交通の事業性・持続性を向上する

施策

- 需要に応じた運行効率化
- 担い手確保
- 公共交通のあり方検討会の創設
- 他の輸送資源(送迎バス、スクールバスなど)の活用
- デジタル技術の活用、オープンデータの活用
- 交通空白が生じた場合や、AIデマンドバス導入にあたっての対応指針の作成
- 車両・設備などの安全性向上、運行の安全確保
- 行政による支援

評価指標 公共交通の収支(収支率・収支差) ※標準指標
公共交通への公的資金投入額 ※標準指標 など

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

目標 市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する

施策

- 高齢者の通院や買い物手段の確保
- 通勤・通学手段の確保
- 買い物・通院など日常生活における目的地の立地状況や、地域の拠点機能に応じた路線・運行区域の見直し
- 交通結節点における待合環境の改善
- 新たなモビリティの活用・導入
- バリアフリー化の推進

評価指標 住民等の公共交通の利用者数 ※標準指標
利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度 など

課題3 公共交通を利用して出かけたくなる環境づくり

目標 公共交通を利用して出かけたくなる環境をつくる

施策

- 観光客など来訪者の周遊利便性の向上
- 公共交通を利用した社会参加や楽しみのための外出機会の創出
- お出かけ先や他分野やとの連携による公共交通の付加価値づくり

評価指標 各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数
高齢者の外出回数
移動の目的地の施設最寄りの駅・バス停の乗降者数 など

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管理・マネジメント

目標 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

施策

- 市民会議、住民・利用者、交通事業者、行政の連携による利用促進
- 公共交通利用を促す意識啓発
- 市民会議の活性化
- コミバス利用促進協議会の活性化
- 交通事業者相互間の連携による効率化・利便性向上策の検討

評価指標 市民会議の開催回数
利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度 など