

### 第3章 地方公共団体の支援の内容

- 1) 地域公共交通の維持・確保の支援
- 2) 交通事業者が実施する共同運行に関連する事業への支援
- 3) 路線再編事業に関する地元説明における連携
- 4) 運賃割引制度による支援
- 5) 利用促進・利用意識の醸成

### 第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

社会資本整備総合交付金（基幹事業）や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、実施します。

### 第5章 事業の目標・効果

本計画に基づき実施する利便増進事業による効果として、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」で位置づける目標及び評価指標との関連を下記に示します。

#### 1) 事業の目標・効果(定量的な効果)

松江市地域公共交通計画（第4次計画）に位置づける目標及び評価指標に対し利便増進事業を実施することにより、**公共交通の収支率、公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額、公共交通の利用者数**に効果発現が期待されます。社会資本整備総合交付金の活用を想定する事業における目標を評価指標（標準指標）に基づき、目標を設定します。

#### 2) 事業の効果（利便性の向上及びその他見込まれる効果）

松江市地域公共交通計画（第4次計画）に位置づける目標・評価指標のうち、標準指標以外においても、利便増進事業により、**市民の路線バスに対する総合的な満足度、公共交通による外出頻度、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**に効果発現が期待されます。

#### 3) 利便増進事業と関連する目標・評価指標

地域公共交通計画に位置づける目標・評価指標のうち、**市民会議が主体となった利用促進・啓発活動の実施回数、市民会議の開催回数**は、利便増進事業及び地域公共交通計画で位置づける全ての施策・事業を進めるために実施するものです。

▼ 利便増進事業による目標・効果と地域公共交通計画に位置づける目標・評価指標との関連

【利便増進事業】	松江市地域公共交通計画(第4次計画)に位置づける目標・評価指標							
	【目標1】公共交通の持続性を向上する		【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		【目標3】公共交通を利用して出かけたいくなる環境をつくる		【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 公共交通の収支率	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	評価指標① 公共交通の利用者数	評価指標② 市民の路線バスに対する総合的な満足度	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)	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	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	評価指標② 市民会議の開催回数
●:効果の発現が期待される事業 ○:間接的に効果の発現に寄与する事業 □:事業を進めるため実施するもの  ※松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-での実施事業								
事業Ⅰ:幹線・支線の維持・確保に資する路線再編								
事業Ⅰ-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実	○	○	○	○	○	○	□	□
事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編※	●	●	○	○	○	○	□	□
事業Ⅰ-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境の整備	○	○	○	●	○	-	□	□
事業Ⅰ-④ 路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更	●	●	●	-	○	●	□	□
事業Ⅰ-⑤ コミュニティバスの需要に応じた運行形態の変更	○	○	●	-	○	-	□	□
事業Ⅱ:運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業								
事業Ⅱ-① 市街地ゾーン均一運賃の導入※	●	●	●	●	●	●	□	□
事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整※	●	●	○	●	○	○	□	□
事業Ⅱ-③ 路線バスにおける通学フリー共通定期の導入・運用	○	-	●	●	-	-	□	□
事業Ⅲ:路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善								
事業Ⅲ-① バス停上屋等の機能向上	○	○	○	●	-	○	□	□

### 第6章 今後の検討課題等

「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」に記載する事業のうち、利便増進事業に位置づけたその他の事業については、今後、関係者との具体的な検討・協議を行い、調整が調い次第、本計画に記載し、改定版として、変更認定申請を行います。

**事業Ⅰ：**  
幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒路線再編に伴う乗り継ぎ環境の整備、交通結節点の充実化に向けた検討

**事業Ⅱ：**  
運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

⇒乗り継ぎ割引の適用検討

**事業Ⅲ：**  
路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善

⇒コミュニティバスへの交通系ICカード導入検討

### 第1章 計画概要

#### 計画の目的

「松江市地域公共交通利便増進実施計画」は、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）（令和6年3月策定）」に定める施策・事業について、具体的な事業内容を定めるものです。

#### 実施予定期間

令和8年4月～令和11年3月まで

#### 実施区域

松江市全域

### 第2章 事業の内容・事業主体

#### 事業の方向性

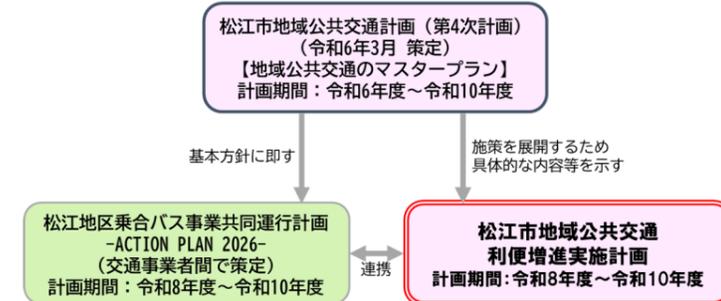
「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」

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**

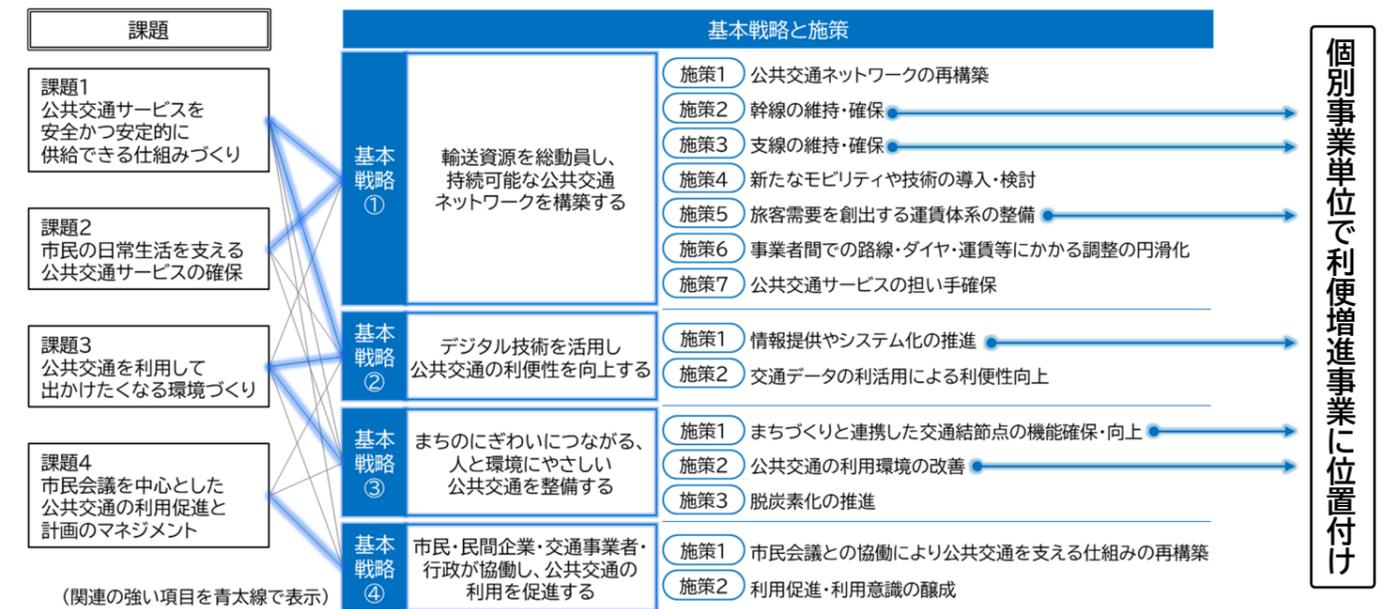
#### 計画の位置づけ

「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」に即すととも、交通事業者が策定する「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」と連携して進めるものです。



▲ 松江市地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

▼ 公共交通の課題と基本戦略との関係



「松江市地域公共交通利便増進実施計画」 ▼ 利便増進事業の分類

#### 事業Ⅰ

幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

- ・市内ネットワークの**幹線**を維持・確保する。
- ・**共同運行**で路線バスの運行を効率化する。
- ・生活拠点・中心市街地への**支線**を維持・確保する。

#### 事業Ⅱ

運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業

- ・**わかりやすくシンプルな運賃体系**に見直します。
- ・共同運行を行う区間においては、等間隔ダイヤでの運行などの**利便性を確保**します。

#### 事業Ⅲ

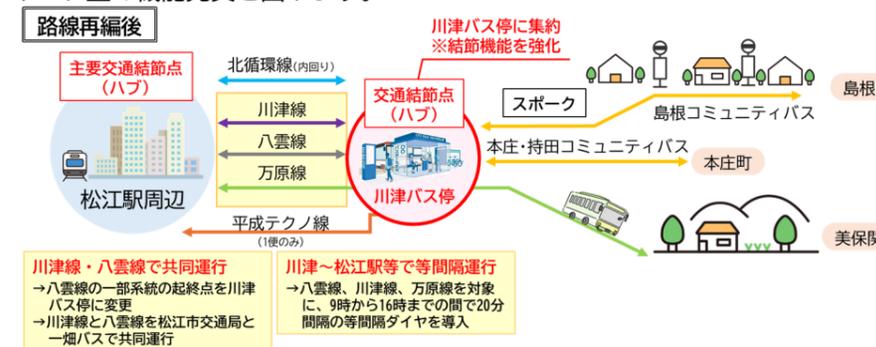
路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善

- ・快適な環境でバスを待つことができるよう、バス停の利用状況に応じて、上屋やベンチの整備や更新を行い、**待合環境を改善**します。

**事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編**

**事業Ⅰ-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実**

■川津バス停を拠点としたハブ&スポーク型の機能充実  
 「川津バス停」は、「松江市地域公共交通計画（第4次計画）」において、複数の移動サービスの接続が行われる乗り換え地点である「交通結節点」に位置付けており、「川津バス停」を「乗継拠点（ハブ）」としたハブ&スポーク型の機能充実を図ります。



▲川津バス停の交通結節点としての需要が高まる路線再編（令和8年度実施）内容

【実施主体】交通事業者、松江市、市民・関係団体  
 【実施期間】令和8年4月から

▼ 地域公共交通計画で位置付ける交通結節点  
 【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（該当する場所）  
 乃木駅、玉造温泉駅、宍道駅、揖屋駅、松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅、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

**事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編**

【実施主体】交通事業者、松江市 【実施期間】令和8年4月から  
 松江市交通局と一畑バスの共同運行により、川津～鼻曲間で等間隔ダイヤを導入することに関連し、川津線と八雲線の発着地及び経由地を一部変更するとともに、新設路線として大庭線を松江市交通局が運行します。

基本戦略① 施策2 幹線の維持・確保

**事業Ⅰ-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境の整備**

■「川津バス停」の待合環境整備  
 「川津バス停」は、ハブ&スポーク型による路線再編を進めるうえで、郊外部（島根町・美保関町）と中心市街地（JR松江駅方面）の交通結節点としての機能が上がるほか、複数のバス路線（北循環線、川津線など）を結び、より重要な拠点となります。これに伴い、待合所の上屋、トイレ、駐輪場を整備・更新し、待合環境の充実を図ります。

基本戦略② 施策1 情報提供やシステム化の推進  
 基本戦略③ 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  
 施策2 公共交通の利用環境の改善



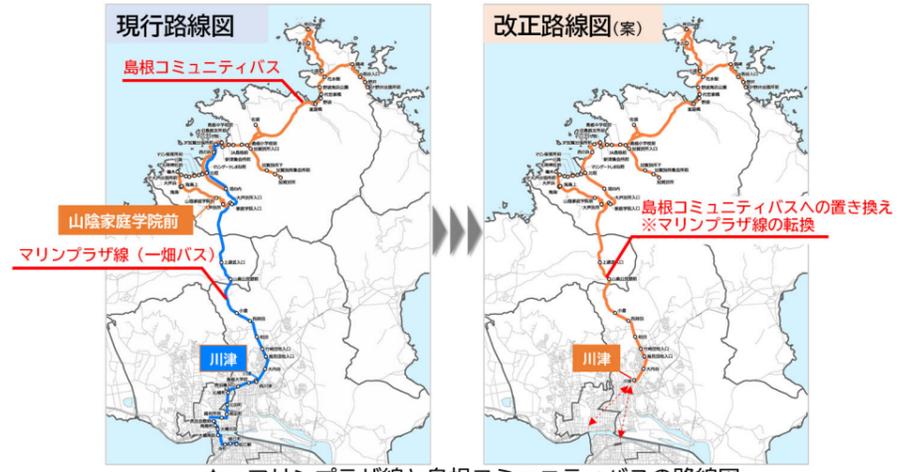
▲ 川津バス停の整備イメージ

**事業Ⅰ-④ 路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更**

【実施主体】交通事業者、松江市、市民・関係団体  
 【実施期間】令和8年4月から

■「マリンプラザ線（一畑バス）」を「島根コミュニティバス」へ置き換え  
 利用者低迷や運転士不足を背景に、現行の路線バスのサービス水準での運行が困難となったことから、「マリンプラザ線」を「島根コミュニティバス」へ置き換え運行します。島根コミュニティバスは、市内を運行する複数のバス路線が経由する川津バス停まで運行します。  
 ■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸  
 「御津コミュニティバス」は、「県民会館前バス停」を発着する運行に変更します。

基本戦略① 施策2 幹線の維持・確保  
 施策3 支線の維持・確保



▲ マリンプラザ線と島根コミュニティバスの路線図

**事業Ⅰ-⑤ コミュニティバスの需要に応じた運行形態の変更**

【実施主体】交通事業者、松江市、市民・関係団体【実施期間】令和8年4月から  
 東出雲コミュニティバスは、地域からの要望を踏まえ、運行エリアの拡大を図るため、現在の定時定路線運行から定時定路線+デマンドによる複合型運行に変更します。

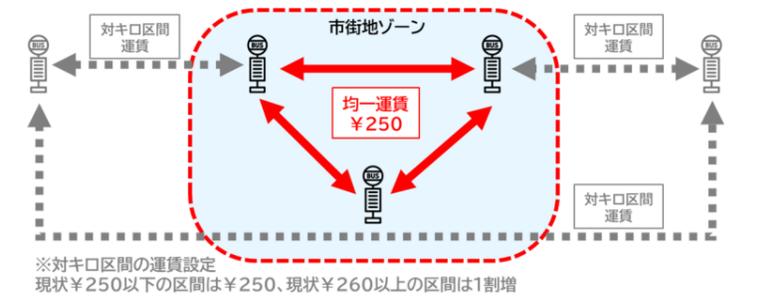
基本戦略① 施策3 支線の維持・確保

**事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定など、運送条件の改善を図る事業**

**事業Ⅱ-① 市街地ゾーン均一運賃の導入**

【実施主体】交通事業者、松江市 【実施期間】令和8年4月から  
 松江市交通局と一畑バスの運賃体系を共通化し、JR松江駅を中心とした市街地ゾーンと設定し、ゾーン内は250円の均一運賃とするわかりやすい運賃体系とします。

基本戦略① 施策5 旅客需要を創出する運賃体系の整備



▲ 市街地ゾーン均一運賃の導入イメージ

**事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整**

【実施主体】交通事業者、松江市 【実施期間】令和8年4月から  
 ■川津～鼻曲間での等間隔ダイヤの導入  
 松江市交通局と一畑バスの共同運行により、川津～鼻曲間で9時～16時の時間帯で等間隔ダイヤを導入します。また、松江市交通局と一畑バスでの時刻表の一元化や所要時間の統一により、利用者目線での利便性向上を図り、松江市交通局と一畑バスの路線バスを区別なく利用できる環境を整えます。

基本戦略① 施策2 幹線の維持・確保

**事業Ⅱ-③ 路線バスにおける通学フリー共通定期の導入・運用**

【実施主体】交通事業者、松江市 【実施期間】令和8年4月から  
 ■通学フリー共通定期の導入  
 松江市交通局と一畑バスの路線バスを相互に利用できる「通学フリー共通定期」を販売し、通学費用の負担軽減や公共交通の利用促進を図ります。

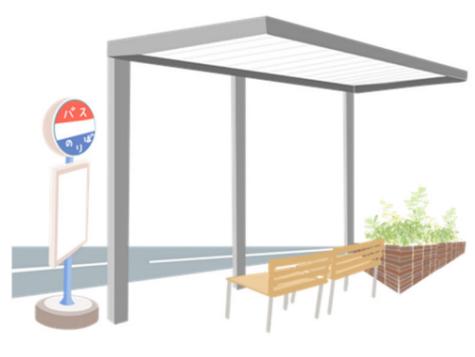
基本戦略① 施策5 旅客需要を創出する運賃体系の整備

**事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せて実施する利用環境の改善**

**事業Ⅲ-① バス停上屋等の機能向上**

【実施主体】交通事業者、松江市、関係団体 【実施期間】令和8年度から  
 バス停の利用状況や周辺環境に応じて、日除けや雨除けにもなる上屋やベンチの整備・更新、多言語表示、時刻表や運行状況を表示できるデジタルサイネージの導入など、バス停の待合機能の向上を図ります。対象バス停は、上屋の老朽化の程度や利用者数等を踏まえ選定します。

基本戦略③ 施策2 公共交通の利用環境の改善



▲ バス停上屋等の機能向上イメージ



▲ バス停上屋等の機能向上を行う対象バス停箇所図及び事業Ⅱ-①市街地ゾーン（均一運賃適用エリア）

※路線バスの各バス停の状況を踏まえ、本事業の対象とするバス停や更新年度、整備内容等を見直す場合があります。