第２章
基本戦略

1. 基本戦略

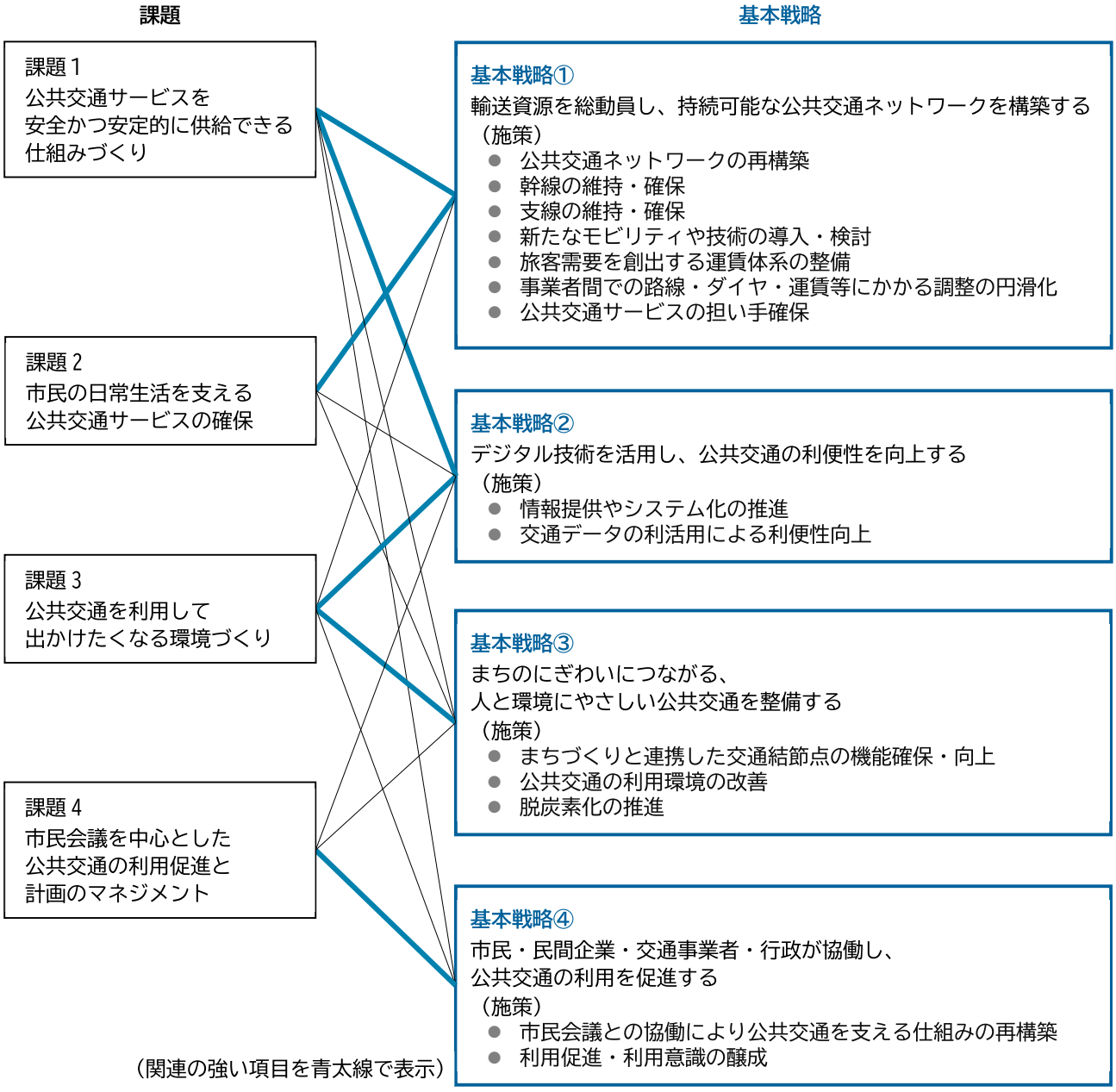
地域公共交通の再構築に向けて、次の①～④を基本戦略に定めて取り組むこととします。

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

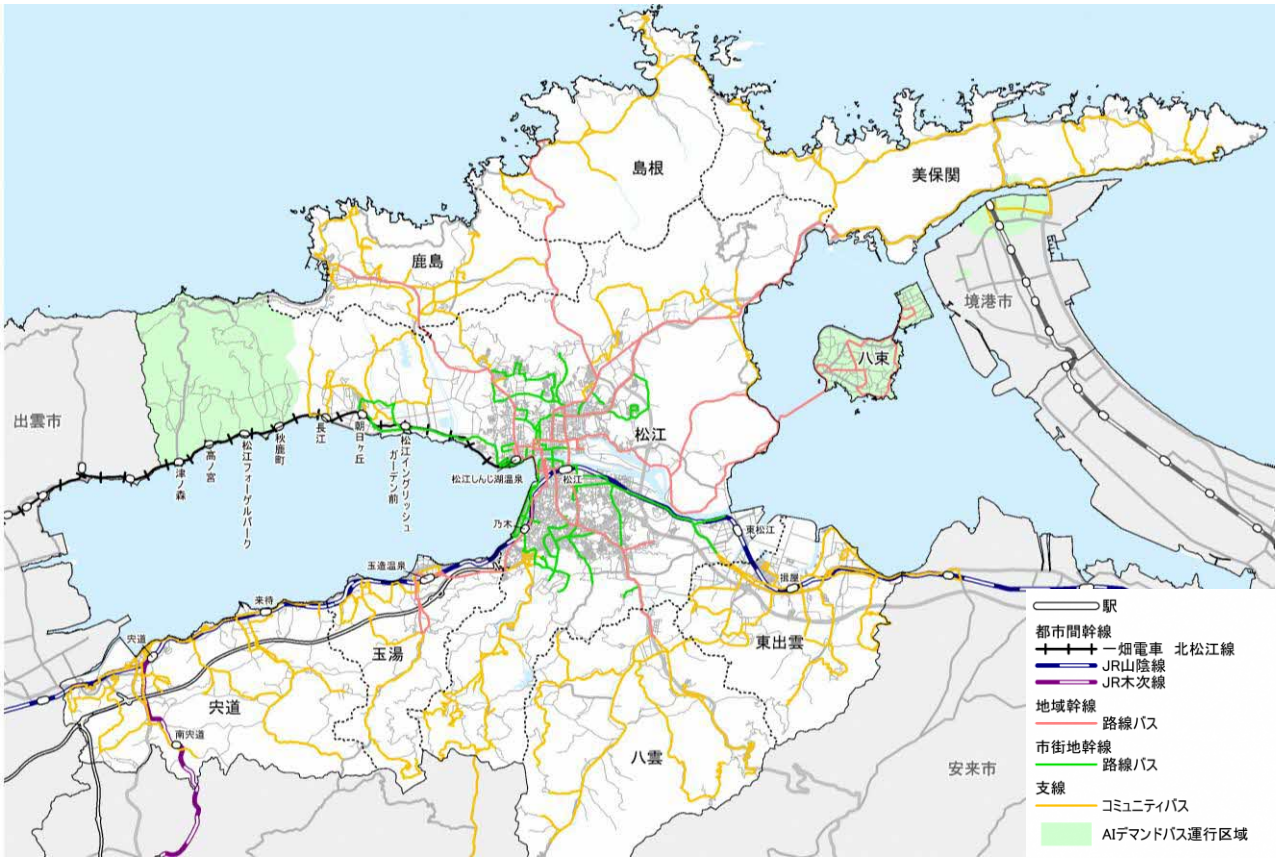
前章で整理した、本市公共交通の課題と基本戦略との関係は次の通りです。



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、宍道駅、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） 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、マリンプラザ島根、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、宍道、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

<table>
<tr><th>位置付け</th><th>路線･系統</th><th>役割</th><th>維持･確保策</th></tr>
<tr><td>都市間幹線</td><td>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</td><td>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。</td><td rowspan="2">交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。</td></tr>
<tr><td>市街地幹線</td><td>路線バス
※前ページの図中の緑色の線</td><td>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「生活維持の中枢」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。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">地域幹線</td><td>JR 山陰本線
一畑電車北松江線</td><td rowspan="2">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「生活機能の中枢」）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。</td><td rowspan="2">国の補助事業である、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助、車両購入費補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。</td></tr>
<tr><td>路線バス
※前ページの図中の桃色の線</td></tr>
<tr><td>支線</td><td>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</td><td>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。</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>個別輸送</td><td>タクシー</td><td>市内及び市外との間の個別輸送を担う。</td><td>交通事業者と連携したに利活用策により、一定以上の需要を確保する。</td></tr>
<tr><td>補完交通</td><td>地域が主体となった交通手段</td><td>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。</td><td>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。</td></tr>
</table>

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・NPO 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負っています。

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

令和 6 年度（バス補助年度：令和 5 年 10 月～令和 6 年 9 月）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。

路線名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
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）	路線定期運行	一畑バス	地域間幹線系統補助
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				

また、令和 7 年度（バス補助年度：令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月）以降において、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助の活用を検討する路線は次の通りです。

路線名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
玉造線	一畑バス本社～玉造温泉	道路運送法第 4 条の許可（乗合）	路線定期運行	一畑バス	地域間幹線系統補助
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				

また、令和 7 年度（バス補助年度：令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月）以降において、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助の活用を検討する路線は次の通りです。

路線名・系統名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
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）	路線定期運行	雲南市	地域内フィーダー系統補助
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）	路線定期運行	あいかタクシー	地域内フィーダー系統補助

第３章
施策・事業

3つのキープロジェクト

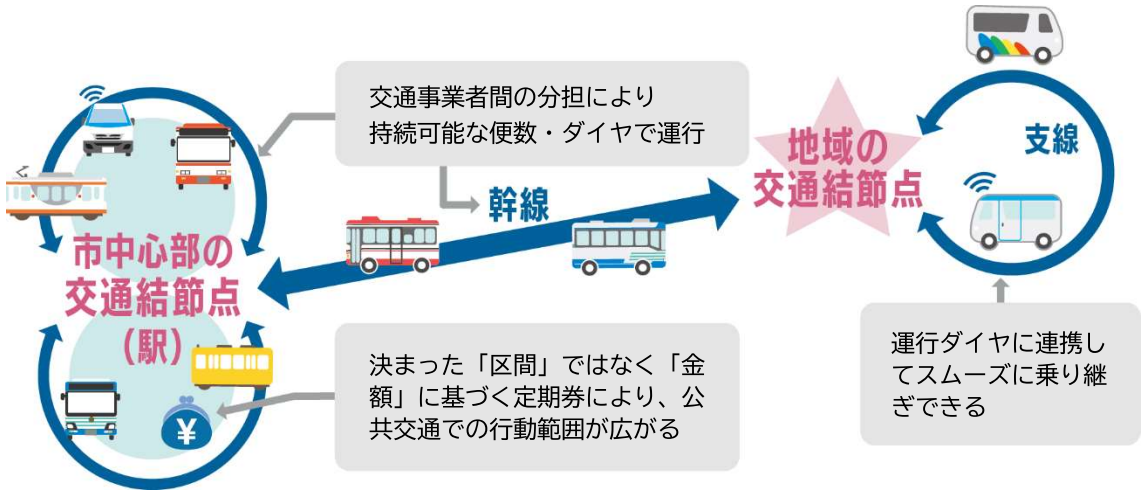
本計画の達成に向けて優先的に推進する事業として、3 つのキープロジェクトを掲げます。

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。

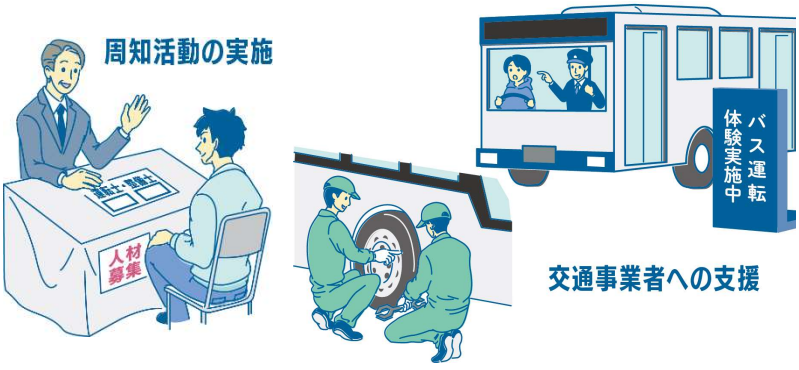
2 事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化

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

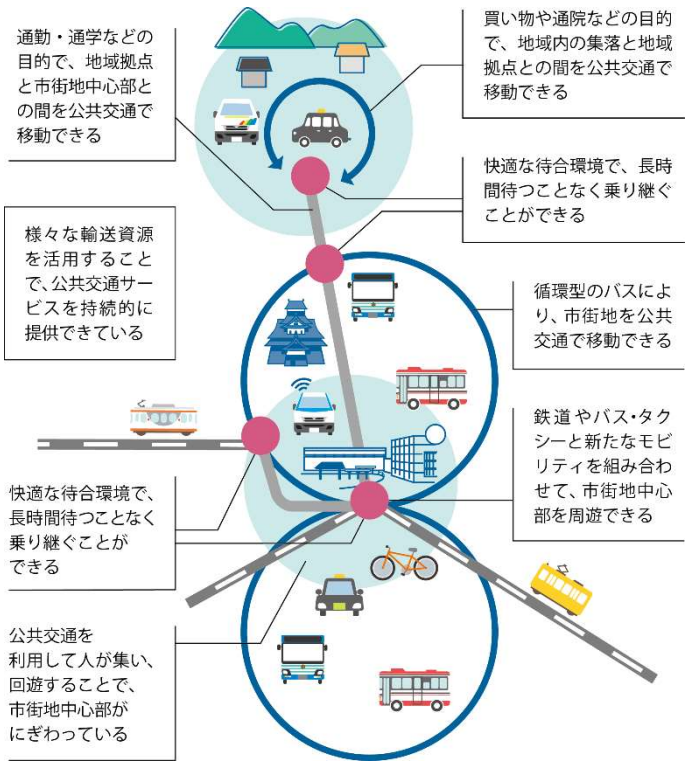
不便な路線・ダイヤの改善や画一的な運賃設定の見直し等が必要となる場合に、地域公共交通活性化再生法に基づき地方公共団体が策定する計画で、国による手続きのワンストップ化や、利用促進策への支援等のメリットがあります。

■ 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

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

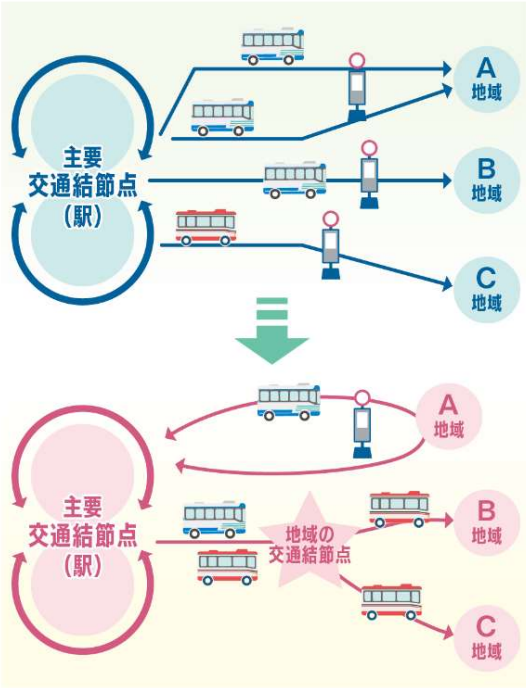
- 市街地における路線バスの複雑な系統を整理・統合し、わかりやすく効率的な経路・ダイヤで運行します。
- 市街地の道幅の狭い箇所や乗降が少ない区間を運行する系統を見直し、運行の効率化と定時性・安全性の向上を図ります。

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

- 幹線の始発・終発便や、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

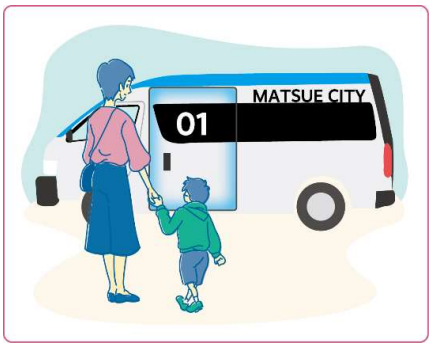
事業のねらい

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

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

- 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

AI デマンドバスなどによる乗合交通の運行

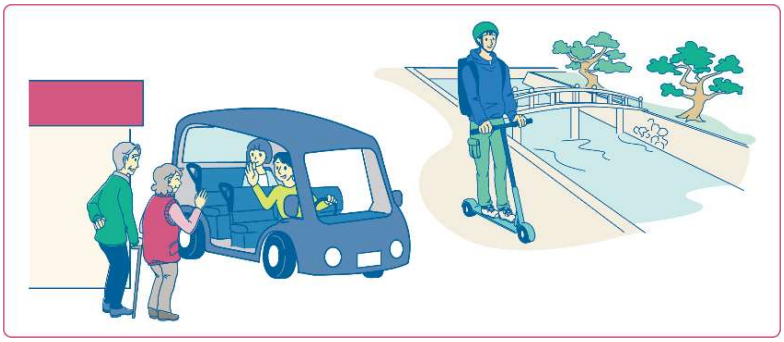
- 市街地中心部の回遊性向上に資するよう、国宝松江城と JR 松江駅を結ぶ、いわゆる「L 字ライン」などの観光・生活の移動需要が多いエリアにおいて、AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行を検討します。
- 高台や最寄りのバス停まで遠い郊外住宅地においても買い物や通院のニーズに対応できるよう、郊外住宅地と最寄りのスーパーやバス停をむすぶ、AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行を検討します。

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

自動運転の導入に向け、技術動向や関連法の整備状況、他市町村における導入事例の情報収集・整理を行い、導入に向けた問題点や課題を整理します。

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

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。

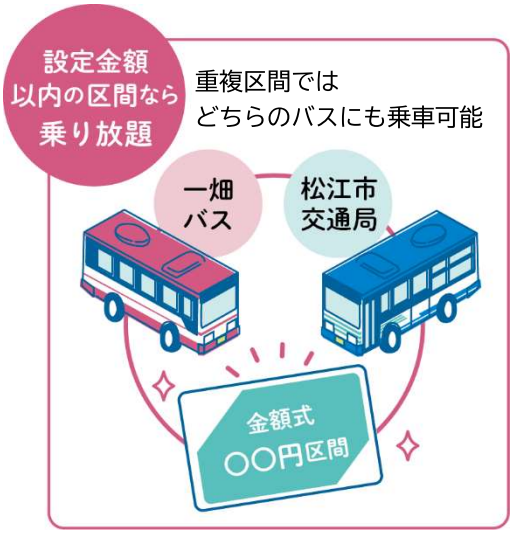
■ 複数の交通サービスに関わる運賃体系の検討

- 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

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。



金額式定期券のイメージ

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。

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

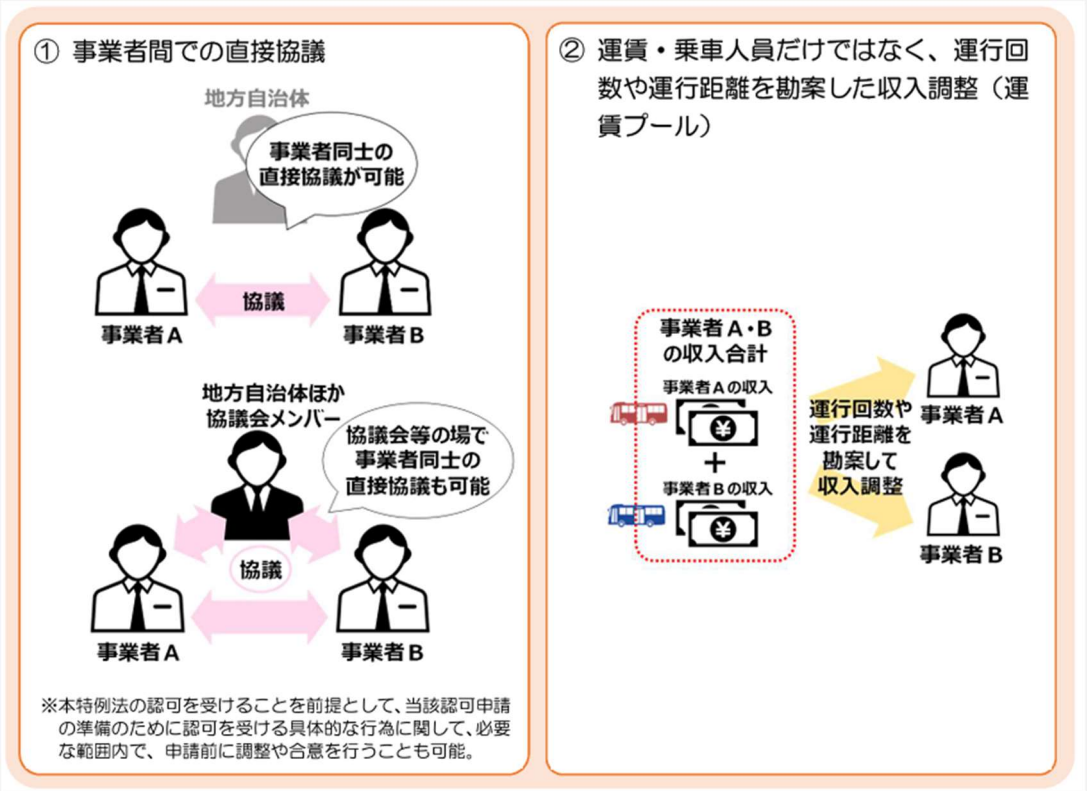
交通事業者間での路線・ダイヤ・運賃等の調整の円滑化を図り、スピード感をもって公共交通ネットワークの再構築に取り組むため、独占禁止法特例法に基づく事業者間の連携について検討します。

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・乗車人員だけではなく、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者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

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。

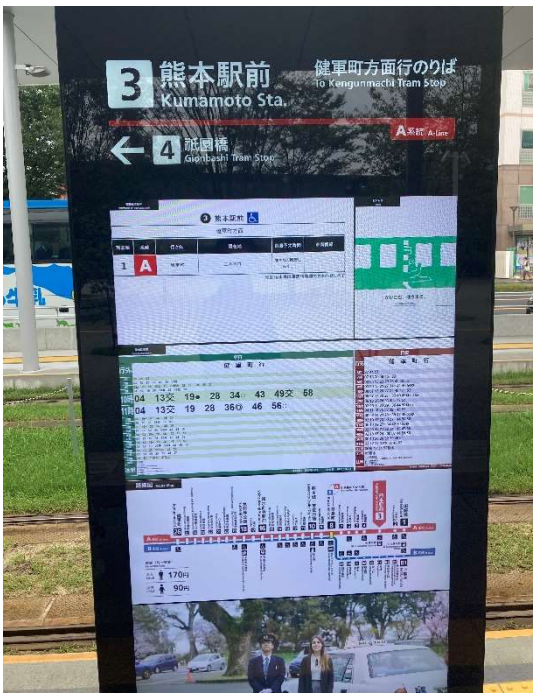
デジタルサイネージのイメージ

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。



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」

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。

■ 利便性向上に資するシステムの構築

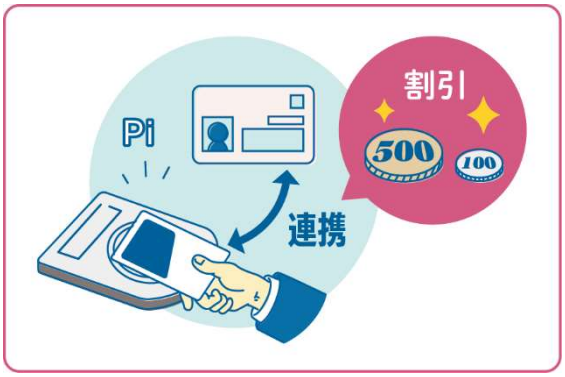
時刻や経路の検索、予約、決済等の一元化

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みます。

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

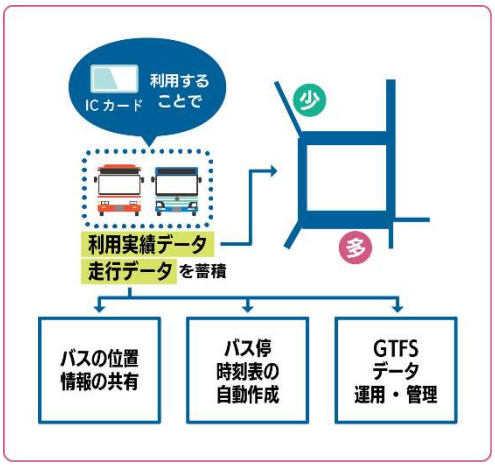
施策 2　交通データの利活用による利便性向上

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、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、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

基本戦略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

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みます。

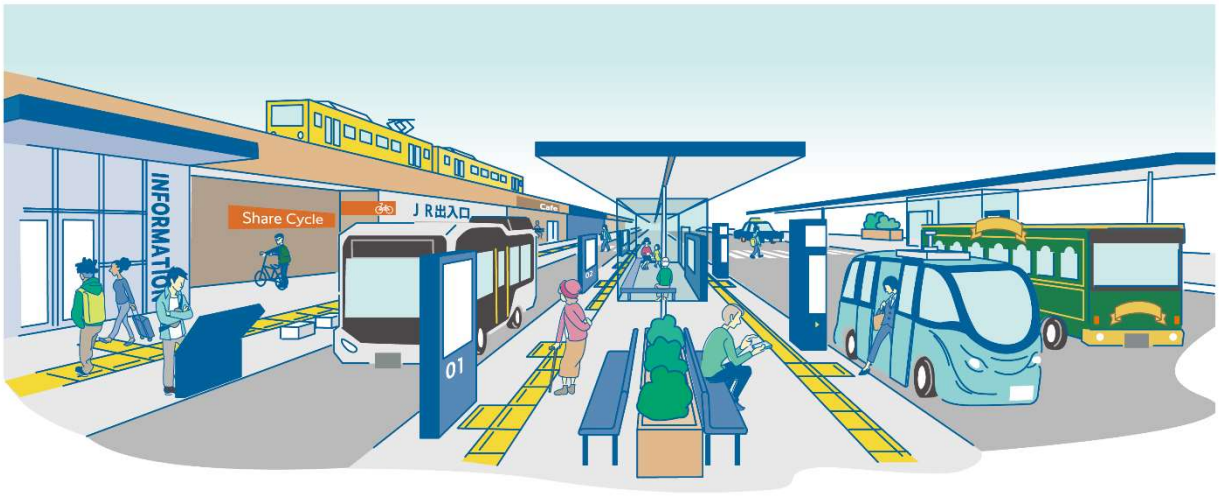
■ JR 松江駅のターミナル機能向上

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。

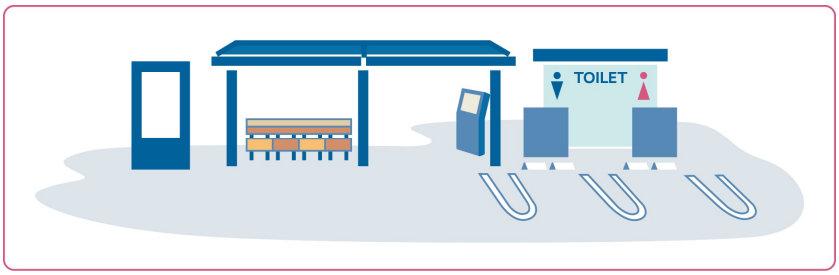


ターミナル機能向上のイメージ

■ 交通結節点における機能整備・向上

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て利用できるよう、「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

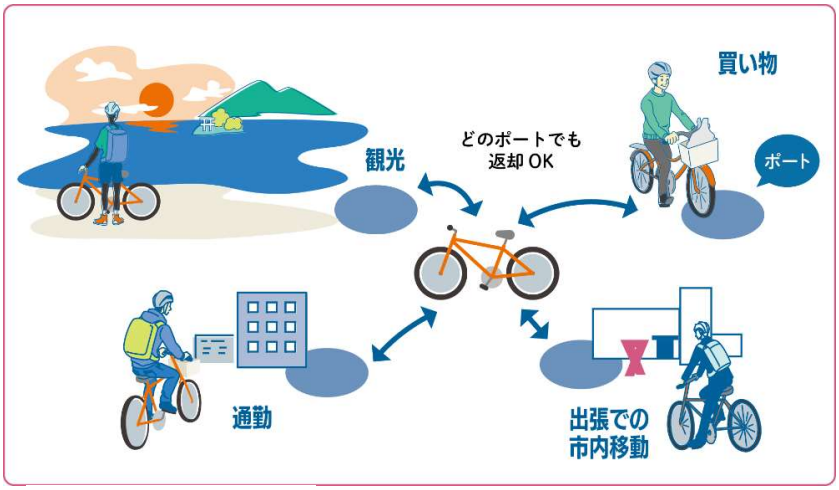
公共交通と組み合わせた移動利便性を高めるため、レンタサイクルの貸出・返却拠点の整備、シェアサイクル・カーシェアリングの導入支援に取り組みます。

実施主体

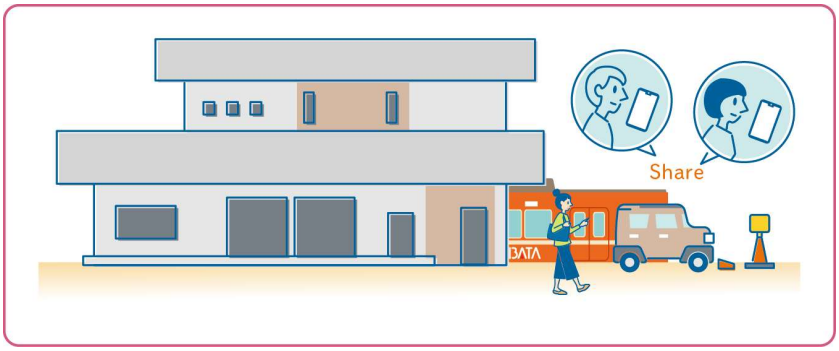
交通事業者、松江市

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

- 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

- 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

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

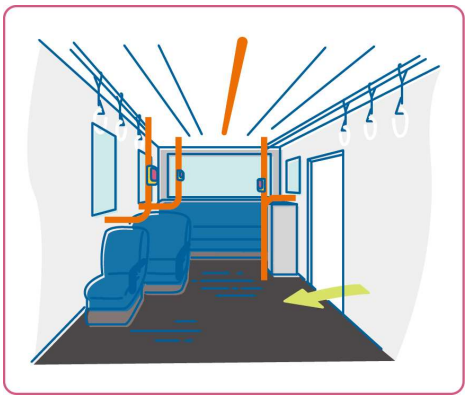
スマホアプリで支払う「スマホ決済」の１つの体系で、利用時にスマホアプリを立ち上げ、QR コードやバーコードで認証して支払う決済手段をいいます。

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

- 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

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みます。

運転手の接遇

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

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。

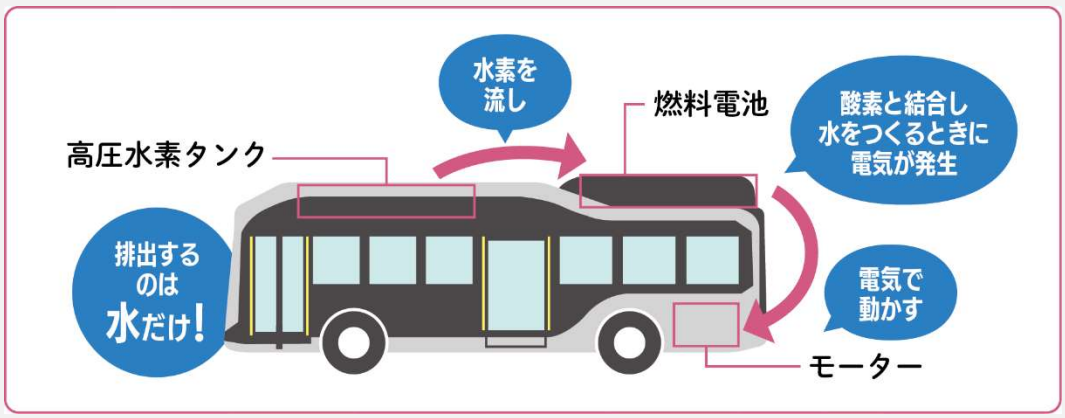
写真：次世代バイオディーゼル燃料導入に向けた実証実験（山陰本線）に用いられた車両
出典：西日本旅客鉄道（株）ニュースリリース（令和 4 年 8 月 24 日）

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

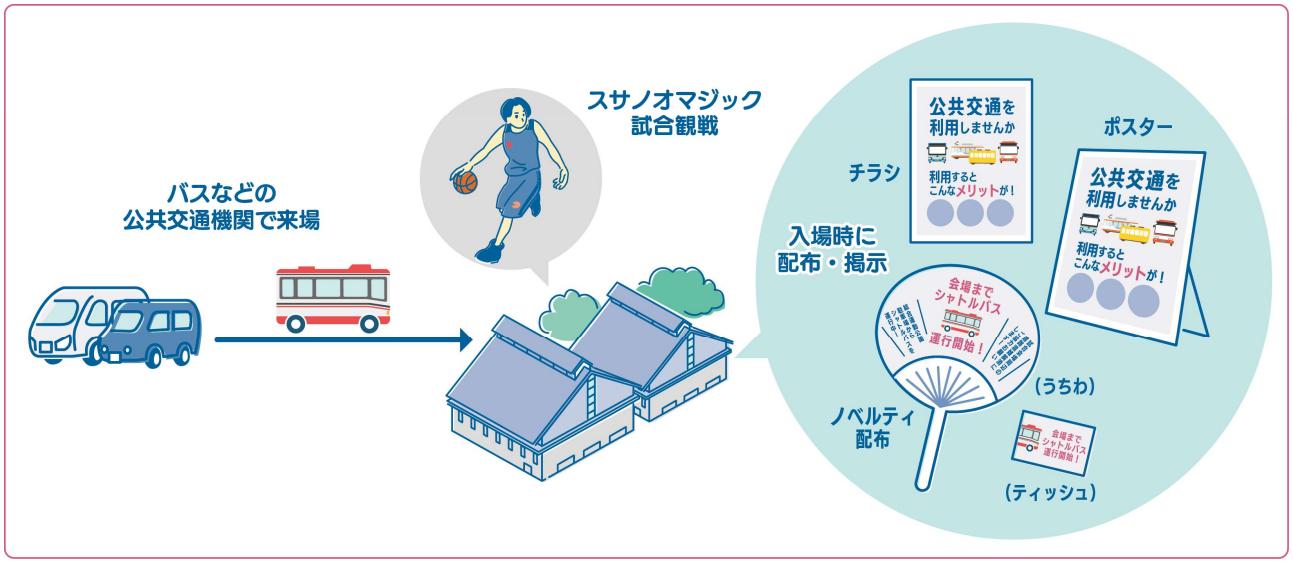
ノーマイカー運動の推進

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・開催に取り組みます。

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みます。

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ります。

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。

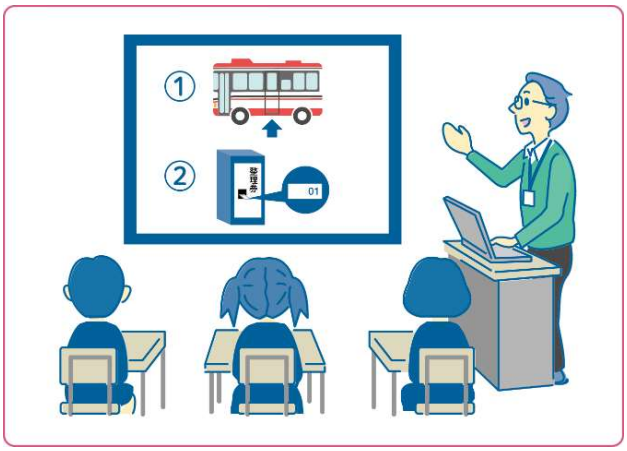
公共交通の乗り方教室の開催

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。

<table>
<tr><td>目標１</td><td colspan="4">公共交通の持続性を向上する</td></tr>
<tr><td colspan="5">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。</td></tr>
<tr><td>評価対象</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td colspan="2">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</td><td rowspan="2">R10 年度
目標値
（毎年度検証）</td><td rowspan="2" colspan="2">目標値の考え方</td></tr>
<tr><td>R1 年度</td><td>R3 年度</td></tr>
<tr><td>78%</td><td>76%</td><td>78%以上</td><td colspan="2">路線バスの経常収支率は、令和元年度（バス補助年度）が 88%、令和 3 年度が 86%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 78%、令和 3 年度が 76%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。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td colspan="5">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。</td></tr>
<tr><td>評価対象</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td colspan="2">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</td><td rowspan="2">R10 年度
目標値
（毎年度検証）</td><td rowspan="2" colspan="2">目標値の考え方</td></tr>
<tr><td>H30 年度</td><td>R4 年度</td></tr>
<tr><td>1,724 円/人</td><td>3,947 円/人</td><td>4,000 円/人
以内</td><td colspan="2">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。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="4">（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</td></tr>
</table>

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	6,688 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 1.18 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」「どちらかと言えば満足」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お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・内容をとりまとめ		

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		

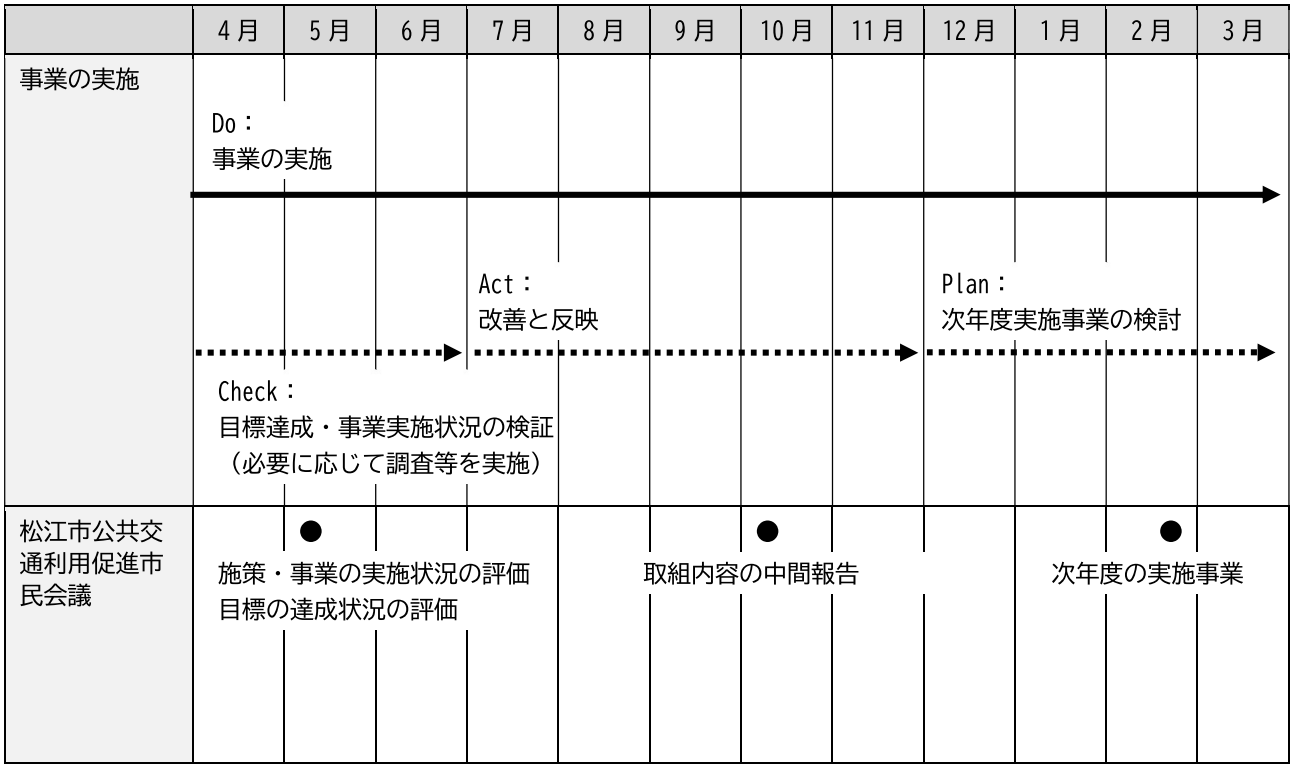
2. 計画の推進体制

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。



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」の実現に必要となる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。
⑴　公共交通機関の利用促進に関すること。
⑵　公共交通体系のあり方に関すること。
⑶　交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
⑷　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。
⑸　交通計画の進行管理に関すること。
⑹　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。
⑴　学識経験者のうち市長が適当と認める者
⑵　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

MATSUE CITY
2024-2028