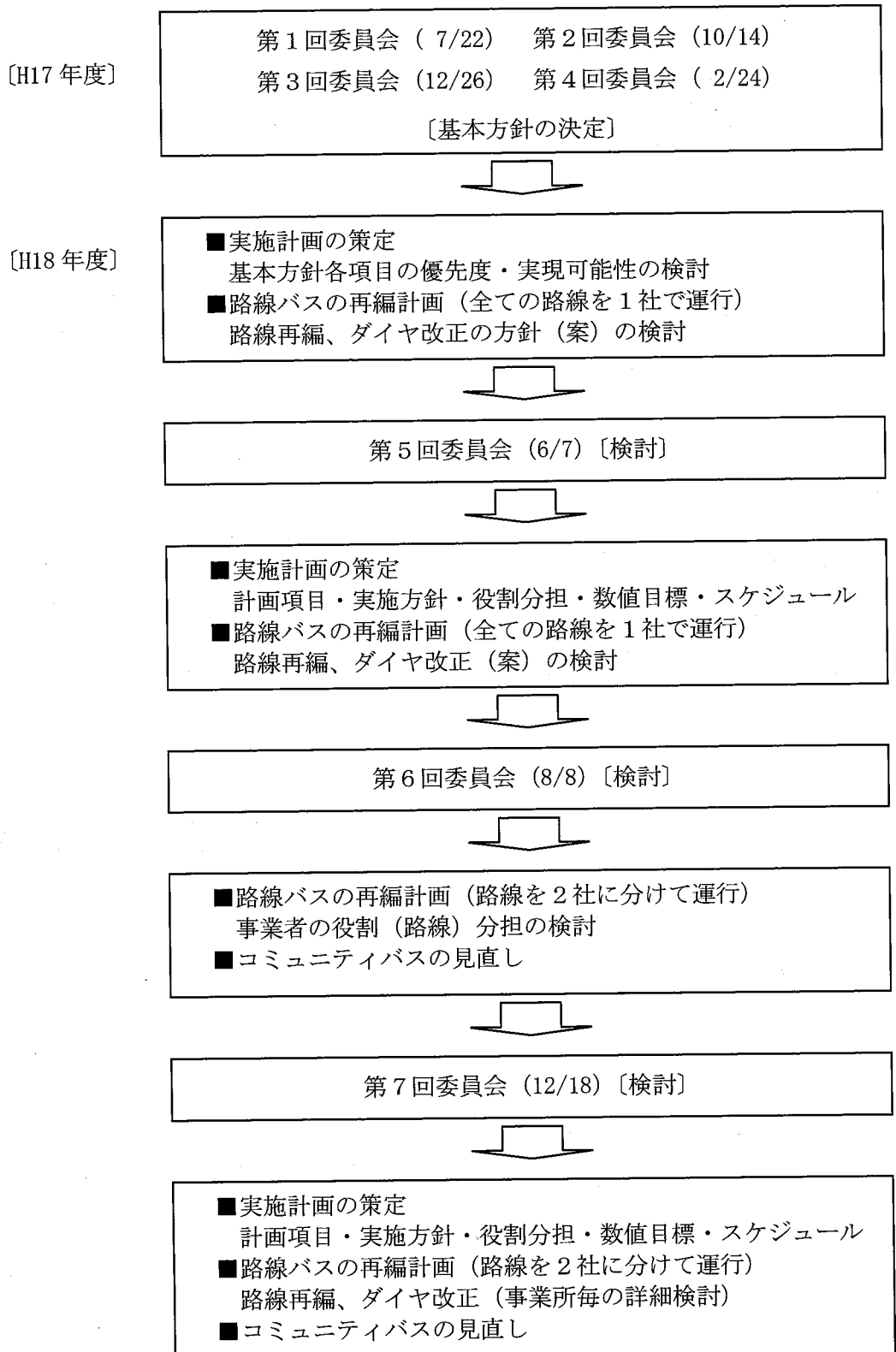


《 資 料 編 》

1. 実施計画の策定過程

1.1 策定フロー

平成 17 年度決定した基本方針を実現するための実施計画の策定は、下記の手順で行った。



■ 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュール

		公共交通体系整備計画 策定委員会 (事務局:政策企画課)	作業部会 (事務局:政策企画課)	路線バス分科会 (一畑バス・交通局)	コミュニティバス分科会 (政策企画課・各支所地域振興課)	市民・地域 (利用促進協議会)	松江市		
平成 17 年度	7月	●第1回委員会(7/22)						7月	平成 17 年度
	8月		●第1回作業部会(8/29)					8月	
	9月		《連携》 市民・バス事業者・行政					9月	
	10月	●第2回委員会(10/14) (現況調査、アンケート分析)						10月	
	11月							11月	
	12月	●第3回委員会(12/26) (基本方針(素案)の提案)	●第2回作業部会(12/16)			●利用促進協議会開催 (旧松江市。委員会検討状況報告)		12月	
	1月					●利用促進協議会立上げ準備 (旧八束郡)		1月	
	2月	●第4回委員会(2/24) (基本方針の決定)	●第3回作業部会(2/15)			●利用促進協議会設置 (旧八束郡。委員会検討状況報告)		2月	
	3月		作業部会での作業					3月	
平成 18 年度	4月		●第4回作業部会(4/27) ●第5回作業部会(5/25) 〔委員会に向けて作業内容確認〕 ・基本方針項目の優先度と実現可能性 ・路線再編、ダイヤ改正(路線バス)の経過報告	●方針を踏まえた基本作業 ・優先度、実現可能性の検討等 ●路線・ダイヤ等の見直し	●方針を踏まえた基本作業 ・優先度、実現可能性の検討等 ●コミュニティバスへの提案整理 ●路線・運賃等の見直し	●利用促進協議会開催 ・路線バスのダイヤ等への提案 ・コミュニティバスの路線・運賃・運行形態の見直し ・利用促進の取り組み	●方針を踏まえた作業 ・高齢者割引制度見直し ・障害者割引制度見直し ・高校生通学助成制度見直し	4月	平成 18 年度
	5月							5月	
	6月	●第5回委員会(6/7) ・基本方針項目の優先度と実現可能性の検討確認 ・路線再編、ダイヤ改正(路線バス)の経過報告		●方針を踏まえた詳細作業 ・優先度の高い項目の詳細作業 ・再編スケジュールの検討等 ●路線・ダイヤ等の見直し	●方針を踏まえた詳細作業 ・優先度の高い項目の詳細作業 ・再編スケジュールの検討等 ●路線・ダイヤ等の見直し			6月	
	7月							7月	
	8月	●第6回委員会(8/8) ・優先度の高い項目等の具体計画の検討・確認 ・路線再編、ダイヤ改正の確認(路線バス)	●第6回作業部会(8/1) 〔委員会に向けて作業内容確認〕 ・優先度の高い項目等の具体計画 ・路線再編、ダイヤ改正(路線バス)	●計画の修正 ・優先度の高い項目等の具体計画修正 ●路線再編、ダイヤ改正等の見直し ●路線認可申請準備	●計画の修正 ・優先度の高い項目等の具体計画修正 ●路線再編、ダイヤ改正等の見直し ●路線認可申請準備			8月	
	9月							9月	
	10月							10月	
	11月							11月	
	12月	●第7回委員会(12/18) ・4条路線バスの新路線の説明 ・コミュニティバスの取り組み状況の説明 ・公共交通体系整備計画の検討	●第7回作業部会(1/24) 〔委員会に向けて作業内容確認〕 ・公共交通体系整備計画の検討・確認	●路線バス変更手続き (島根運輸支局へ)				12月	
	1月							1月	
H19 H20 H21	2月	●第8回委員会(2/1) ・再編後の財政支援の枠組み及び利用者補助制度の検討・確認 ・4条新路線、新コミュニティバスダイヤ等の検討・確認 ・今後の取り組みの検討・確認 ・公共交通体系整備計画の検討・承認			●コミュニティバス変更手続き (島根運輸支局へ)			2月	H19 H20 H21
	3月							3月	
		●(仮称)松江市市民交通会議の設置・運営 ・計画の進行管理 ・地域間連携 ・将来の方向性検討 他		●再編第1弾 新バス路線(競合路線の縮小、等間隔ダイヤ) 優先度の高い項目 ●再編第2弾 ●再編第3弾	●優先度の高い項目 新コミュニティバス路線 (随時見直し) (随時見直し) (随時見直し)	●利用促進協議会の継続追加設置・運営 ・利用促進の取り組み ・路線等の見直し 他	●新高齢者割引制度 ●新障害者割引制度 ●新中高校生通学助成制度		

1.2 松江市公共交通体系整備計画の目標と基本方針の整理

○松江市公共交通体系整備計画の目標

「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」

○整備計画の目標を達成するため、5つの基本方針（上位項目）を設定した。

- | | |
|-----------|---------|
| I 協働 | IV 運賃改定 |
| II 路線再編 | V 利用促進 |
| III ダイヤ改正 | |

○上位（大）項目に連なる中小項目

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	①バスサポーター制度への参加 ②バスモニター制度への参加
	(3) 企業の参加	①バスサポーター制度への参加 ②通勤等への積極的なバス利用
	(4) バス事業者の取り組み	①「協働」への参加 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国・県・市の連携した取り組み ⑦道路整備等へバス事業者の意見反映
	(5) 行政支援	
II 路線再編	(1) 交通空白地帯の解消	
	(2) 競合路線の見直し	
	(3) 放射型バス路線中心の再編	①JR松江駅を中心とした再編
	(4) 環状型バス路線で補完	①放射型バス路線を結ぶ環状型バス路線の導入 ②病院等公共施設を結ぶ環状型バス路線の導入
	(5) コミュニティバスで補完	①既存コミュニティバス路線の再編 ②市街地型コミュニティバスの導入
	(6) 新規路線の導入	①通院・通学型バス路線の導入 ②快速バスの導入
	(7) ターミナル機能の再編	①JR松江駅ターミナル機能の強化 ②殿町再開発にあわせた県民会館ターミナル機能の再編 ③郊外型乗継ターミナルの整備
	(8) 鉄道・タクシーとの連携	①JR、一畑電鉄等との連携強化 ②タクシーとの連携
III ダイヤ改正	(1) 競合路線の見直し（再掲）	①過密ダイヤの解消 ②等間隔ダイヤの設定
	(2) 乗継に便利なダイヤ設定	
	(3) 快速バスの導入（再掲）	
	(4) 終バスの延長	
	(5) 定時性の確保 （交通規制・誘導）	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
	(6) 定時性の確保 （道路整備）	①バス専用・優先レーンの新設（再掲） ②バイパス道路の整備 ③幹線道路の拡幅 ④バスベ이의整備
IV 運賃改定	(1) 路線バスの運賃制度の統一	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
	(2) 一畑バス・市営バス共通定期券の導入	
	(3) 割引制度の見直し・充実	①高齢者割引制度の統一 ②障害者割引制度の統一 ③中高生割引制度の導入 ④乗継割引制度の充実 ⑤利用に応じた運賃割引制度の導入
	(4) コミュニティバスの運賃統一	①旧市町村単位で異なる運賃制度の統一
V 利用促進	(1) 情報提供の充実	①一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図作成 ②インターネット・携帯電話での情報提供充実 ③バスの乗り方教室などの開催 ④ダイヤ改正等の周知・広報の徹底
	(2) 定時制の確保（再掲）	
	(3) バス待合環境の充実	①バス停への上屋、ベンチの設置 ②郊外型乗継ターミナルの整備（再掲） ③バス停周辺の歩道整備
	(4) バリアフリー化の推進	①ノンステップバスの導入 ②バス停のバリアフリー化 ③わかりやすい行き先表示・案内 ④バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実 ⑤市民のバリアフリー意識の啓発
	(5) 環境対策	①環境に優しいバス車両の導入 ②環境に優しいバス・鉄道のPR
	(6) 企画キップ等の取り組み	
	(7) イベントの開催	

1.3 基本方針の優先度と実現可能性の検討

基本方針を実現するための、施策を想定し、基本方針の優先度と実現可能性について検討した。優先順位は実施計画のスケジュールに反映させ、実現可能性は実施方針やスケジュールを策定するための基礎資料とした。

1.3.1 検討内容

①優先度の評価

- ・基本方針の全ての項目について、優先度の評価項目を重要性、緊急性、拡大性として、それぞれの評価項目の視点で絶対評価した。(評価得点 ◎：2点、○：1点)
- ・各評価項目の得点を合計して、優先度のランクを付けた。(A：5点以上、B：4点、C：3点)

重要性	◎：重要度が特に高い(目的への貢献度が特に高い) ○：重要度が高い
緊急性	◎：直ぐに実施する必要がある ○：できるだけ早く実施すべき
拡大性	◎：効果あるいは影響が大きく拡大する ○：効果あるいは影響が拡大する
総合	◎：2点、○：1点として、重要性、緊急性、拡大性それぞれの評価得点を合計し、その得点によってランク付けを行う (Aランク：5点以上、Bランク：4点、Cランク：3点)

②実現可能性の評価

- ・基本方針の全ての項目について、実現の可能性を評価した。

◎：実現可能
○：条件により可能（条件がクリアされれば、実現可能）
△：継続検討・中長期的課題（現時点では実施できない今後の中長期的課題）

③実施計画スケジュールへの反映

- ・基本方針の優先度の評価は、基本的にはAランクの項目を優先し、次いでB、Cランクとした。
- ・実現性の評価によって、取り組みの内容を区分した。

◎：実現可能（実施を前提） → 表現：「実施 or 検討・実施等」
○：条件により可能（実施の条件を検討して、それがクリアできれば実施） → 表現「検討→実施」
△：継続検討・中長期的課題（中長期的な課題として、必要性実現性等を検討） → 表現「検討」

1.3.2 検討結果

大項目	中項目	小項目	優先度			実現性	実現の条件、中長期的課題 (実現性○or△の項目)
			重要性	緊急性	拡大性		
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	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②路線再編・利用促進等をともに考える地元組織の設置	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(2) 市民の参加	①バスサポーター制度への参加	B 4	○ 1	○ 1	◎ 2	◎
		②バスモニター制度への参加	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
	(3) 企業の参加	①バスサポーター制度への参加	B 4	○ 1	○ 1	◎ 2	○ ・企業のサポーター制度への参加、支援
		②通勤等への積極的なバス利用	B 4	○ 1	○ 1	◎ 2	○ ・企業のバス利用への支援
	(4) バス事業者の取り組み	①「協働」への参加	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		①「協働」「市民の参加」「企業の参加」への支援	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②バス事業者への財政支援	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		③一畑バス・市営バスの公平な支援	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		④行政職員の積極的なバス利用	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		⑤財政支援に関わる新財源導入	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	△ ・今後のバス利用状況や財政事情の推移をみながら必要性を含めた検討
		⑥国・県・市の連携した取り組み	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
II 路線再編	(1) 交通空白地帯の解消		A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
			A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(2) 競合路線の見直し		A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
			A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(3) 放射型バス路線中心の再編	①JR松江駅を中心とした再編	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
			A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
	(4) 環状型バス路線で補完	①放射型バス路線を結ぶ環状型バス路線の導入	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
		②病院等公共施設を結ぶ環状型バス路線の導入	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
	(5) コミュニティバスで補完	①既存コミュニティバス路線の再編	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
		②市街地型コミュニティバスの導入	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	○ ・導入の必要性、コミバス運行の検討
	(6) 新規路線の導入	①通院・通学型バス路線の導入	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
		②快速バスの導入	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
	(7) ターミナル機能の再編	①JR松江駅ターミナル機能の強化	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	△ ・ターミナル再編の必要性の確認と財源確保
		(JR松江駅ターミナル安全対策)	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
		②駅前再開発にあわせた県民会館ターミナル機能の再編	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	△ ・再開発計画の決定 (平成24年事業開始予定)
	(8) 鉄道・タクシーとの連携	③郊外型乗継ターミナルの整備	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	△ ・設置場所の検討、用地確保、財源確保
		①JR、一畑電車等との連携強化	A 5	◎ 2	◎ 2	○ 1	◎
		②タクシーとの連携	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	△ ・ターミナル整備に合わせて検討

《優先度》	【重要性】 ◎：重要度が特に高い(目的への貢献度が特に高い) ○：重要度が高い 【緊急性】 ◎：直ぐに実施する必要がある ○：できるだけ早く実施すべき	【拡大性】 ◎：効果あるいは影響が大きく拡大する ○：効果あるいは影響が拡大する 【総合】 重要性、緊急性、拡大性それぞれの評価得点を ◎：2点、○：1点とした場合の合計得点により評価 A：5点以上 B：4点 C：3点
	《実現性》 ◎：実現可能 ○：条件により可能(条件がクリアされれば、実現可能) △：継続検討・中長期的課題(現時点では実施できない今後の中長期的課題)	

大項目	中項目	小項目	優先度			実現性	実現の条件、中長期的課題 (実現性○or△の項目)
			重要性	緊急性	拡大性		
Ⅲ ダイヤ改正	(1) 競合路線の見直し(再掲)	①過密ダイヤの解消	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②等間隔ダイヤの設定	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(2) 乗継に便利なダイヤ設定		A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(3) 快速バスの導入(再掲)		C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
	(4) 終バスの延長		B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・需要の確認、採算性の検討
	(5) 定時性の確保(交通規制・誘導)	①既存バス専用・優先レーンの規制の徹底	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②バス専用・優先レーンの新設	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・有効性の確認、財源確保
		③迷惑駐車を取り締まり	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		④バス優先信号の増設	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・有効性の確認、財源確保
	(6) 定時性の確保(道路整備)	①バス専用・優先レーンの新設(再掲)	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・有効性の確認、財源確保
		②バイパス道路の整備	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	◎
		③幹線道路の拡幅	A 5	◎ 2	○ 1	◎ 2	◎
		④バスベ이의整備	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
Ⅳ 運賃改定	(1) 路線バスの運賃制度の統一	①初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	◎ ・運賃体系、採算性の検討
		②エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
	(2) 一畑バス・市バス共通定期券の導入		A 5	◎ 2	○ 1	◎ 2	○ ・バス事業者間の調整
	(3) 割引制度の見直し・充実	①高齢者割引制度の統一	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②障害者割引制度の統一	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		③中高生割引制度の導入	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		④乗継割引制度の充実	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・採算性の検討
		⑤利用に応じた運賃割引制度の導入	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	○ ・採算性の検討
	(4) コミュニティバスの運賃統一	①旧市町村単位で異なる運賃制度の統一	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
Ⅴ 利用促進	(1) 情報提供の充実	①一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図作成	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②インターネット・携帯電話での情報提供充実	A 5	○ 1	◎ 2	◎ 2	◎
		③バスの乗り方教室などの開催	B 4	○ 1	○ 1	◎ 2	◎
		④ダイヤ改正等の周知・広報の徹底	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(2) 定時性の確保(再掲)						
	(3) バス待合環境の充実	①バス停への上屋、ベンチの設置、	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	◎
		②郊外型乗継ターミナルの整備(再掲)	B 4	◎ 2	○ 1	○ 1	△ ・設置場所の検討、用地確保、財源確保
		③バス停周辺の歩道整備	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
	(4) バリアフリー化の推進	①ノンステップバスの導入	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		②バス停のバリアフリー化	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		③わかりやすい行き先表示・案内	A 6	◎ 2	◎ 2	◎ 2	◎
		④バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
		⑤市民のバリアフリー意識の啓発	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎
	(5) 環境対策	①環境に優しいバス車両の導入	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	○ ・運行維持経費、財源確保
		②環境に優しいバス・鉄道のPR	C 3	○ 1	○ 1	○ 1	◎

《優先度》

〔重要性〕
◎：重要度が特に高い(目的への貢献度が特に高い)
○：重要度が高い
〔緊急性〕
◎：直ぐに実施する必要がある
○：できるだけ早く実施すべき

〔拡大性〕

◎：効果あるいは影響が大きく拡大する
○：効果あるいは影響が拡大する

〔総合〕

重要性、緊急性、拡大性それぞれの評価得点を
◎：2点、○：1点とした場合の合計得点により評価
A：5点以上 B：4点 C：3点

《実現性》

◎：実現可能
○：条件により可能(条件がクリアされれば、実現可能)
△：継続検討・中長期的課題(現時点では実施できない今後の中長期的課題)

1.4 実施計画

1.4.1 施策項目（整備計画体系図）

基本方針を実現するため、それぞれの項目を実現させるための実施計画を策定した。その全体の体系は以下のとおりである。

基本方針		実施計画項目		
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	■(仮称) 市民交通会議の設置・運営	
		②路線再編・利用促進等をともに考える地元組織の設置	■利用促進協議会等地元組織の設置・運営	
	(2) 市民の参加	①バスサポーター制度への参加	■バスサポーター制度の導入	
		②バスモニター制度への参加	■バスモニター制度の導入	
	(3) 企業の参加	①バスサポーター制度への参加	■ノーマイカーデーの推進	
		②通勤等への積極的なバス利用	■バス利用の企業への働き掛け	
	(4) バス事業者の取り組み	①「協働」への参加	※多くの項目に関連	
		①「協働」「市民の参加」「企業の参加」への支援	※多くの項目に関連	
	(5) 行政支援	②バス事業者への財政支援	■バス事業者への公平な支援	
		③一畑バス・市営バスの公平な支援	■市職員に対するMM等を通じた公共交通利用への働き掛け	
④行政職員の積極的なバス利用		■県、国、団体職員に対する公共交通利用への働き掛け		
⑤財政支援に関わる新財源導入		■新財源の導入		
⑥国・県・市の連携した取り組み		※多くの項目に関連		
⑦道路整備等へバス事業者の意見反映		■道路計画における、バス事業者意見の聴取		
II 路 線 再 編	(1) 交通空白地帯の解消	■公共交通空白地帯の解消	全 般 路線バスでの対応 コミュニティバスでの対応	
	(2) 競合路線の見直し	■競合路線の縮小		
	(3) 放射型バス路線中心の再編	①J R松江駅を中心とした再編	■幹線路線・市街地近郊路線の再編	
	(4) 環状型バス路線で補充	①放射型バス路線を結び環状型バス路線の導入	■環状型路線の再編	
		②病院等公共施設を結ぶ環状型バス路線の導入	■既存コミュニティバス路線の見直し	
	(5) コミュニティバスで補充	①既存コミュニティバス路線の再編	■市街地型コミュニティバスの導入	
		②市街地型コミュニティバスの導入	■通院・通学型バス路線の導入	
	(6) 新規路線の導入	①通院・通学型バス路線の導入	全 般 通院バスの導入 通学バスの導入	
		②快速バスの導入	■快速バスの導入	
	(7) ターミナル機能の再編	①J R松江駅ターミナル機能の強化	■J R松江駅ターミナル再整備	
②駅前再開発にあわせた県民会館ターミナル機能の再編		■J R松江駅ターミナルの安全対策		
III ダ イ ヤ 改 正	(1) 競合路線の見直し（再掲）	③郊外型乗継ターミナルの整備	■郊外型乗継ターミナルの整備	
		④タクシーとの連携	■鉄道接続バス路線の確保	
	(2) 乗継に便利なダイヤ設定	①J R、一畑電車等との連携強化	■ターミナル内タクシー乗降等の整備	
		②タクシーとの連携	■過密ダイヤの解消と等間隔ダイヤへの改正	
	(3) 快速バスの導入（再掲）	①過密ダイヤの解消	全 般 幹線路線 市街地近郊路線 環状型路線 病院線 通学線	
		②等間隔ダイヤの設定	■乗継ぎに便利なダイヤ改正	
	(4) 終バスの延長	■快速バスの導入	■終バスの延長	
		■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	■バス専用・優先レーンの新設	
	(5) 定時性の確保（交通規制・誘導）	③迷惑駐車等の取り締まり	■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	
		④バス優先信号の増設	■PTPSの導入	
(6) 定時性の確保（道路整備）	①バス専用・優先レーンの新設（再掲）	■信号機等の設置・改善		
	②バイパス道路の整備	■バイパス道路の整備		
IV 運 賃 改 定	(1) 路線バスの運賃制度の統一	③幹線道路の拡幅	■幹線道路の拡幅	
		④バスベ이의整備	■バスベいの整備・改善	
	(2) 一畑バス・市営バス共通定期券の導入	①初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	■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	■エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	
	(3) 割引制度の見直し・充実	①高齢者割引制度の統一	■一畑バス・市営バス共通定期券の導入	
		②障害者割引制度の統一	■高齢者割引制度の統一	
	(4) コミュニティバスの運賃統一	③中高生割引制度の導入	■障害者割引制度の統一	
		④乗継割引制度の充実	■中学生割引制度の導入	
	V 利 用 促 進	(1) 情報提供の充実	⑤高校生割引制度の導入	■高校生割引制度の導入
			⑥乗継割引制度の充実	■乗継割引制度の充実
(2) 定時性の確保（再掲）		⑦利用に応じた運賃割引制度の導入	■利用に応じた運賃割引制度の導入	
		(3) バス待合環境の充実	①旧市町村単位で異なる運賃制度の統一	■コミュニティバス運賃制度の統一
②郊外型乗継ターミナルの整備（再掲）			■一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成、設置	
(4) バリアフリー化の推進		③バス停周辺の歩道整備	■インターネット・携帯電話での情報提供の充実	
		④ノンステップバスの導入	■学校対象バス乗り方教室やMMの実施	
(5) 環境対策		⑤バス停のバリアフリー化	■障害者、高齢者対象のバス乗り方教室の開催	
		⑥わかりやすい行き先表示・案内	■住民MMによる利用促進	
(6) 企画キップ等の取り組み		⑦バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実	■インターネット、新聞広告、チラシ等による広報	
	⑧市民のバリアフリー意識の啓発	■運転手のバリアフリー研修（サービスの向上含む）		
(7) イベントの開催	⑨環境に優しいバス車両の導入	■市民のバリアフリー意識の啓発		
	⑩環境に優しいバス・鉄道のPR	■環境に優しいバス車両の導入		

1.4.2 実施方針

各基本方針の現状や課題を整理して、施策を実施していく上での基本的な考え方を設定した。
基本方針の実現可能性の検討結果から以下の方針を設定した。

実施可能な施策 → 実施方針
条件により可能な施策 → 検討・実施の方針
継続的検討・中長期的課題 → 検討の方針

1.4.3 役割分担

施策毎に、市民・企業・バス事業者・行政のうち、だれが担当するのか、「主体」or「支援」を分けて役割分担を行った。

1.4.4 数値目標

一般に、数値目標は本来あるべき水準を設定する場合と、一定の努力によって達成可能な水準を設定する場合がある。現時点ではバスの利用者の実態や利用促進策の効果等の詳細なデータがないため、達成可能な目標の設定は困難である。

この第1次計画では、達成可能な数値目標ではなく、本来あるべき理想的な目標を“目指そう値”として設定し、今後2次、3次計画において、PDCAサイクルの取り組みを行っていく中で、数値データを蓄積し、財政支援なども含めて現実的な目標値を設定して、バス交通を維持していくものとする。

(1) 全体の評価項目・評価指標と数値目標

バス運行の効率化とバスサービスの向上などの利用促進策を行うことによってバス事業の赤字を解消し、財政支援がなくてもバス路線が維持できる状況になることが理想であり、評価項目、評価指標、数値目標（目指そう値）を下表のとおり設定した。

評価項目	評価指標	現状値	数値目標 (3年後:H21)	数値目標 (10年後:H28)	備 考
バス路線 の維持	実車走行キロ (万km/年)	370	310	310	再編計画路線の維持を 目標
利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	550	660	830	・H21:H16の1.2倍 ・H28:H16の1.5倍 (収支バランス均衡)
	日平均乗車人数 (人/日)	15,100	18,100	22,700	
バスサー ビス満足 度	バスサービス全 般の満足度(%)	54	60	70	・概ね納得できる数値 として70%を設定 ・満足/(満足+不満)

※現状値のデータ 実 車 走 行 キ ロ : 再編後 (H19 年度)
乗 車 人 数 : H17 年度実績
サービス満足度割合 : H16 年度アンケート結果

(2) 個別施策の評価項目・評価指標と数値目標

個別の施策については、全体目標と関連させ、基本方針の各項目を評価項目、バス利用率やバスサービスの満足度を評価指標として、数値目標を設定した。

なお、バスサービスの満足度については、現状の満足割合が 50%未満の項目については 50%、50～60%の項目については 60%、60%以上の項目については現状維持とした。

1.4.5 スケジュール

基本方針の優先度、実現可能性から以下を基本として、スケジュールを設定した。

スケジュールの基本的な考え方

優先度	実現性	検討・実施期間
A	◎	H18 年度より（検討・実施）
B	◎	H19 年度より（検討・実施）
C	◎	
A	○	H18 年度より（検討→実施）
B	○	H19 年度以降（検討→実施）
C	○	
B	△	H19 年度以降（検討）
C	△	

《優先度》

重要性、緊急性、拡大性の視点からランク付け

優先順位 A→B→C

《実現可能性》

◎：実現可能（実施を前提）

→ 表現：「実施 or 検討・実施等」

○：条件により可能（実施の条件を検討して、それがクリアできれば実施）

→ 表現「検討→実施」

△：継続検討・中長期的課題（中長期的な課題として、必要性実現性等を検討）

→ 表現「検討」

2. その他資料

2.1 4条バス路線再編の考え方と役割分担〔第7回委員会資料〕

現在の年間総走行キロ		重複路線解消など		再編後の年間総走行キロ	
360万キロ		▲ 50万キロ		310万キロ	

区 分	No.	路 線 名	路線再編の考え方	No.	路線名	新担当	備 考
一畑バス 160万*	1	美保関線	継続 現行	1	美保関線	一畑バス 140万*	サービスの向上 ① 等間隔ダイヤ ② 夜間便の導入 ③ 共通時刻表 ④ 共通路線図 ⑤ 高齢者割引制度の全市適用 ⑥ 障害者割引制度の全市適用 ⑦ 通学助成制度の創設 効率化の視点 ① 重複路線の解消 ② 運行間隔の調整 その他配慮した部分 ① 現在の運行系統の維持 ② 朝ラッシュ時の運行便数の維持
	2	恵曇線		2	恵曇線		
	3	マリンゲート線		3	マリンゲート線		
	4	御津線		4	御津線		
	5	八雲線		5	八雲線		
	6	大東線		6	大東線		
	7	玉湯線		7	玉湯線		
	8	生馬が丘線		8	生馬が丘線		
	9	高専線		9	高専線		
交通局 140万*	1	北循環線	継続 「レイクライン」とセットで「松江ウォーカー」を吸収 「一畑商業高校線」を吸収 現行	1	北循環線	交通局 150万*	
	2	南循環線		2	南循環線		
	3	合庁川津線		3	合庁川津線		
	4	八束線		4	八束線		
	5	女子高線		5	女子高線		
	6	平成車庫川津線	再編 「市立病院線」で吸収 「市立病院線」で吸収 「一畑病院線」を吸収し、再編して継続 「市立病院線」を延長して対応	6	市立病院線		
	7	平成車庫しんじ湖温泉駅		7	竹矢線		
	8	市立病院線		8	瀬北台団地線		
	9	あじさい線		9	八重垣線		
	10	竹矢線		10	北循環線・レイク		
	11	瀬北台団地線		11	市立病院線		
一畑バス 60万*	1	八重垣線	交通局 対応 新設「八重垣線」で運行 「北循環線」・「レイクライン」で吸収 「市立病院線」で吸収 「病院線・南循環線」で吸収 「竹矢線（竹矢～東高校新規格線）」で吸収 「合庁川津線」を延長して対応 新設「四季ヶ丘線」で運行 新設「テクノアーク線」で運行 既設「朝日が丘線」で運行 新設「法吉線」で運行	9	八重垣線	一畑バス 20万*	
	2	松江ウォーカー		(1)	北循環線・レイク		
	3	一畑病院線		(6)	市立病院線		
	4	商業高校線		(2, 6)	南循環線・市立病院線		
	5	東高校線		(7)	竹矢線（東高校線）		
	6	平成ニュータウン線		(3)	合庁川津線		
	7	四季ヶ丘線		10	四季ヶ丘線		
	8	テクノアーク線		11	テクノアーク線		
	9	朝日が丘線		10	朝日が丘線		
	10	法吉線（ループ）		11	法吉線		

2.2 割引制度検討資料

2.2.1 バス運賃各種割引制度の統一（案）について〔第8回委員会資料〕

☆19年4月より、バスの割引制度を市内全域で統一する。

<基本的な考え方（高齢者、通学生、障害者）>

1 制度の統一

- (1) 市内のどの路線バスにおいても同じ割引が受けられるようにする。
 - ・合併の調整項目→H19実施を目途に調整する。
 - ・松江市公共交通体系検討委員会の整備計画の中においても制度を統一することとしている。
- (2) コミュニティバスの料金を統一する。

2 高齢者割引制度を改める。

- (1) 対象市民の地域格差を解消。（交通局、一畑バス、日ノ丸バスの市内全路線に拡大）
- (2) 割引対象年齢の引き上げ（65才→70才）
 - ・高齢社会における高齢者の定義が65才→70才に変わりつつある。
 - ・全国の公営企業33団体のうち30団体が70歳以上を高齢者割引としており、65歳以上としている団体は、松江市以外には名古屋市と尼崎だけとなっている。
 - ・山陰地方の他都市では高齢者割引制度自体がない。
- (3) 割引額の見直し（一律140円引き→一律100円引き）
- (4) 対象年齢引き上げにより生じた財源は、子育て支援（通学費支援）に活用する。

3 新たに中・高校生への通学費支援制度を創設する。

- (1) 通学定期の割引（路線バス、コミュニティバス、JR、一畑電車）
 - ・中学生・高校生通学定期補助を全機関・全路線に適用する新制度を創設する。
 - ・遠距離通学者の保護者の負担を軽減。
 - ・コミュニティバスに通学定期を導入し、新制度を適用する。

4 障害者の自立と社会参加を支援する。

- (1) 障害者が施設を出て、地域で働き、暮らすための場をつくる（障害者自立支援法）ために、路線バスの料金を全額割引にする。
- (2) コミュニティバスの料金を半額割引とする。

5 現行制度と見直し案

1) 比較表

	高齢者割引		通学生定期割引		障害者割引	
	現行	見直し	現行	見直し	現行	見直し
方針	—	応分の負担を求める	—	少子化対策子育て支援		自立を支援する
対象地域	旧松江市 旧八束町	新市全域	旧鹿島町 旧八束町	新市全域	旧松江市 旧八束町	新市全域
対象者	65 歳以上	手帳所持者 70 歳以上	高校生	中学生 高校生	手帳所持者 (身体・知的・精神・被爆の手帳所持者)	同左
対象事業者	交通局 (旧松江:一畑も対象)	交通局 一畑バス 日ノ丸バス (一畑電車)	交通局 一畑バス (旧八束: J R も対象)	交通局 一畑バス 日ノ丸バス コミバス J R (一畑電車)	交通局 $1/2+1/2=0$ 一畑バス 日ノ丸バス $1/2$	交通局 一畑バス 日ノ丸バス $1/2+1/2=0$
割引内容	旧松江市 : 140 円引 旧八束町 : 200 円引	100 円引	鹿島町 9,000 円 / 月 超過額の $1/2$ 八束町 一律 3,000 円 / 月, J R は 700 円 / 月	10,000 円 / 月 超過額の $1/2$	旧松江市 : 無料 旧八束町 : 200 円引	無料

※通学生定期：一畑電車は沿線対策協議会で通学定期券に対し、割引制度を適用しているが、制度の見直しをかけており、その結果によっては、対象とする。

2.2.2 割引制度のあり方について〔第7回委員会資料〕

1 路線バスにおける現行割引制度について

	高齢者割引	通学割引	障害者割引
対象地域	旧松江・旧八束	旧鹿島・旧八束	旧松江・旧八束
対象者	65 歳以上	高校生	手帳所持者
バス会社	松江：交通局 (一畑) 八束：交通局	交通局 一畑バス	交通局
割引内容	松江：140 円引 八束：200 円引	鹿島：9,000 円/月超過額 の 1/2 八束：一律 3,000 円/月	松江：無料 八束：200 円引

2 制度の統一について

合併時の調整項目としている高齢者、障害者及び通学生のバス（路線バス、コミュニティバス）の運賃割引については、平成 19 年度に統一することとなっています。

また本委員会でも、新松江市の中で地域ごとにサービス水準が異なるので、統一しなければならないという方向性が基本方針で決定されています。

3 割引制度の見直しの考え方について

1) 社会情勢の変化

昭和 30 年当時、男性 63.60 歳、女性が 67.75 歳であった平均寿命が、平成 16 年には男性が 78.64 歳、女性が 85.59 歳まで伸びており、国民の平均寿命は 50 年間で 18 歳も伸びています。

また、平成 16 年 2 月に内閣府が 20 歳以上の方を対象に行った「年齢・加齢に対する考え方に関する意識調査」では、「高齢者は何歳から」との質問に、「70 歳以上」と答えた人の割合は、67.6%にのぼっています。さらに、こうした高齢社会を反映し、社会や地域での高齢者の活躍の場が増加しているということもあり、「高齢者」というイメージに関する国民の意識に大きな変化が生じてきていることがうかがえます。

一方で、昨年、明治 32 年から人口動態の統計を始めて以来、初めて出生数が死亡数を下回り、総人口が減少に転ずる人口減少社会が到来したところです。この少子化傾向が続くと、人口減少は加速度的に進行し、40 年後には総人口が 1 億人を割り込み、2100 年には、総人口は現在の半分以下になると見込まれています。

こうした急速な人口減少は、経済産業や社会保障の問題にとどまらず、国や社会の存立基盤に関わる問題といえ、誰もが安心して暮らせる活力ある社会を維持するためには、第 2 次ベビーブーム世代が 30 代であるこれからの 5 年間に速やかな子育て支援等の対応が必要とされています。

更に、障害者への支援は、厚生労働省が今年 10 月から施行した障害者自立支援法により、障害の有無にかかわらず国民が相互に人格と個性を尊重して安心して暮らせることのできる「地域社会づくり」を進めることとされており、障害者が自立して普通に暮らせるまちづくり、地域にすむ人が、障害の有無、老若男女を問わず、自然に交わり、支え合うまちづくりを目的に「自立と共生の」の地域づくりが必要となってきています。

こうした障害者の自立支援のためにも、移動の円滑化を図らねばならず、これは、ノンステップバスの導入等のハード整備に限らず、運賃割引などのソフト整備もしていかなければならないと考えられます。

このような状況下で、限られた財源をより効果的に使うように各種割引制度について見直しをする必要性が高まっています。

4 割引制度の方向性案について

1) 高齢者割引の見直し

新市全域の運賃割引制度を統一します。

対象者（年齢）及び割引額については、社会情勢や他都市の事例を踏まえ、年齢の引き上げ・割引額の減額の方向性で検討します。

2) 通学生割引の創設

高齢者割引制度の見直しにより生じた財源で、一部地域で行われていた高校生に対する通学補助制度を見直し、中学生も加えた新市全域の運賃割引（補助）制度を創設します。

割引（補助）額については、現行制度を踏まえ検討します。

3) 障害者割引の見直し

新市全域の運賃割引制度を統一します。

対象者及び割引額については、旧松江市の制度を前提に見直します。

2.3 財政支援の枠組み（平成 19 年度予算の考え方）〔第 8 回委員会資料〕

○基本的な考え方

- 現行路線の維持を基本とした効率的な運行の実現
- バス運賃割引制度の統一と子育て新支援制度の創設
- コミュニティバスの利用実態に合った効率的な運行の実現

○現在のバス運行事業にかかる年間経費（所要一般財源額）

【単位：千円】

項目		H17 決算	H18 予算	H18 決算見込み
①	一畑バス	19,890	19,047	32,825
②	交通局	210,235	222,438	222,438
③	レイクライン	47,611	35,811	35,811
④	コミュニティバス (スクールバス含む)	260,359	271,362	274,855
⑤	高齢者割引	123,504	123,977	123,977
⑥	通学生割引	3,024	3,655	3,300
⑦	障害者等割引	11,042	11,042	11,042
合計		675,665	687,332	704,248

☆平成 19 年度については、合計 7 億円を目安に現在予算編成作業中です

① バス事業者への対応

- 一畑バス ⇒ 郊外幹線については国県補助制度を基準とする財政支援の継続
 市街地の法吉線・朝日が丘線への新たな財政支援の実施
 バス運賃各種割引運賃制度の平等な適用
- 交 通 局 ⇒ 路線再編効果と経営努力により、現行の体制で新たに市街地線
 8 路線の運行を実施

② バス運賃割引制度の統一と子育て新支援制度の創設

- ・ 高齢者運賃制度の見直し
- ・ 高齢者割引制度の見直しにより生じる原資(約 1 千万円)で新たな子育て支援制度として通学費支援制度を創出
- ・ 障害者等割引は「自立と社会参加」の支援制度として、全市域に拡大

③ コミュニティバスの利用実態に合った効率的運行の実現

- ・ 合併時、異なっていた運行業者決定手法の統一
- ・ 各地域の利用促進協議会によるコミュニティバス路線・ダイヤの検討、利用促進

2.4 コミュニティバス

2.4.1 松江市コミュニティバス料金等の統一（案）について〔第8回委員会資料〕

○現在の旧市町村間で不揃いなコミュニティバス料金等を統一する。

- ・全ての地域の料金等を同一にする。
- ・平成19年度（平成19年4月1日）から実施する。

①料金は定額制とする。

- ・大人 200 円
- ・高齢者 200 円⇒鹿島（60 歳以上 100 円）、島根（70 歳以上 100 円）を廃止
- ・高校生以下 100 円⇒高校生・中学生料金を松江市、八束町に合わせる。
（他地域は 200 円）
- ・障害者等 100 円（障害者・療育・精神障害・原爆・戦傷病・児童福祉法）
- ・上記介護人 100 円

②回数券

- ・回数券を設定する。
- ・200 円券(100 円券)11 枚綴りを 2,000 円(1,000 円)とする。(プレミアム 1 割)
- ・どの地域でも使用できる共通回数券とする

③定期券

- ・各種定期券を設定する。
- ・種類及び計算方法を統一する。

◇主な定期券の種類と料金

通勤	1 ヶ月	7,200 円	200 円*2 回*30 日*0.6
	3 カ月	20,520 円	7,200 円（1 ヶ月定期）*3 月*0.95
	6 ヶ月	38,880 円	7,200 円（1 ヶ月定期）*6 月*0.9
通学（大学等）	1 ヶ月	6,000 円	200 円*2 回*30 日*0.5
	3 カ月	17,100 円	6,000 円（1 ヶ月定期）*3 月*0.95
	6 ヶ月	32,400 円	6,000 円（1 ヶ月定期）*6 月*0.9
通学（高校生以下）	1 ヶ月	3,600 円	100 円*2 回*30 日*0.6
	3 カ月	10,260 円	3,600 円（1 ヶ月定期）*3 月*0.95
	6 ヶ月	19,440 円	3,600 円（1 ヶ月定期）*6 月*0.9

*通学定期には学期別定期券及び片道定期券を設定する

2.4.2 コミュニティバスの取り組み状況について〔第7回委員会資料〕

(1) 取り組みの経過

- ・市内 12 地区で運行

⇒資料 3－3 参照：松江市コミュニティバス運行状況

- ・全地区に「利用促進協議会」を設置

⇒資料 3－4 参照：松江市コミュニティバス利用促進協議会開催状況について

- ・各地域での協議により、実態に合った運行路線・ダイヤの変更等の実施

*大野地区

H18.3.13 → バス 1 台を 2 台にし、空白地帯の 2 路線新設

H18.4.1 → フリー乗降の設定

H18.7.1 → 運行ダイヤの調整

*秋鹿地区

H17.8.1 → 運行ルート・ダイヤの改正、空白地帯への路線延長

H18.4.1 → フリー乗降の設定

*古江地区

H17.8.1 → 運行ルート・ダイヤの改正

H18.4.1 → フリー乗降の設定

*本庄・持田地区

H17.8.1 → 運行ルート・ダイヤの改正

H18.4.1 → フリー乗降の設定

*忌部地区

H17.8.1 → 運行ルート・ダイヤの改正

H18.4.1 → フリー乗降の設定

*美保関

H18.9.1 → 菅浦・稲積地区（空白地帯）への乗り入れ

*島根

H18.10.1 → 多古地域にフリー乗降区間を設定

- ・利用促進に向けた取り組み

*鹿島

・H18.9月・10月に利用促進月間を設定（チラシ全戸配布）しキャンペーンを実施

・利用促進協議会開催に合わせコミュニティバス路線試乗を実施

・今後に向けてバスの小型化の提言

*島根

・利用促進協議会開催に合わせコミュニティバス路線試乗の実施とバス停の現地点検

○今後の主な取り組み予定

①各地域コミュニティバス運賃制度の統一

②路線再編に合わせ、路線バスに接続するダイヤの改正

③利用促進の更なる推進

④地域の実情に合わせた路線・ダイヤの改正（随時）

(2) コミュニティバスの運行状況

【利用状況】 ……地区別 (単位：人)

区分		H16 (A)	H17 (B)	増減 (B)-(A)
松江地区	大野	15,042	13,083	△ 1,959
	秋鹿	3,602	4,733	1,131
	古江	1,212	1,863	651
	本庄・持田	1,320	2,138	818
	忌部	1,000	2,251	1,251
	小計	22,176	24,068	1,892
鹿島		15,028	14,590	△ 438
島根		74,698	82,472	7,774
美保関		227,966	214,458	△ 13,508
八雲		48,339	50,695	2,356
玉湯		13,371	14,081	710
宍道		29,813	27,095	△ 2,718
八束		742	4,462	3,720
合計		432,133	431,921	△ 212

【運行経費】 ……全体集計 (単位：千円)

区分		H16 (A)	H17 (B)	増減 (B)-(A)
歳出決算額		271,859	283,602	11,743
歳入決算額	総額	110,248	131,334	21,086
	内訳			
	運送収入	26,310	21,390	△ 4,920
	県バス交付金	26,895	20,339	△ 6,556
	電源立地交付金	57,043	51,500	△ 5,543
その他		0	38,105	38,105
差引充当一般財源		161,611	152,268	△ 9,343
21条運送収入 (歳出決算額に加算で経費総額となる)		10,064	11,420	1,356

○松江市コミュニティバス運行状況(1)

旧松江市5地区				鹿島町		
1 地域名	大野地区	古江地区	本庄・持田地区	忌部地区	集計	上瀬武線
2 系統名	第21条	第21条	第21条	第21条	第21条	第21条
3 道路運送法適用条項	補助	補助	補助	補助	補助	委託
4 委託・補助の別	松江一郷交通網 (観光バス・タクシー)	日本交通網 (観光バス・タクシー)	松江一郷交通網 (観光バス・タクシー)	日本交通網 (観光バス・タクシー)	日本交通網 (観光バス・タクシー)	委託
5 委託先または補助先	中野バス (28)	ジャンボタクシー (10)	ジャンボタクシー (10)	ジャンボタクシー (10)	中野バス (28)	中野バス (28)
6 運行車両 (運転手含む定員)	1	1	1	1	2	2
7 車両台数	1(0)	3(0)	2(0)	2(0)	1(0)	1(0)
8 運行ルート数(内循環線)	毎日	月～土	月～土	月～土	毎日	毎日
9 運行日						
料金	乳児	無料	無料	無料	無料(1歳未満)	
	幼児	無料	無料	無料	100円(1歳以上)	
	小学生	100円	100円	100円	100円	
	中学生	100円	100円	100円	200円	
	高校生	100円	100円	100円	200円	
	大人	200円	200円	200円	200円	
	高齢者	200円	200円	200円	100円(60歳以上)	
	障害者	100円	100円	100円	100円	
	その他					
	その他					
19 延べ乗数 (11往復＝2便)	12便 (休日10便)	14便	6便	6便	13便(休日12便)	18便(休日12便)
20 フリー乗降区間	H18/4/1より実施	H18/4/1より実施	H18/4/1より実施	H18/4/1より実施	有	有
21 1日当たり利用者数	71.5	15.4	6.1	6.9	7.3	27.9
22 1便当たり利用者数	3.2	1.0	0.5	0.9	1.6	2.2
23 年間合計利用者数	24,068	4,733	1,863	2,138	2,251	10,185
24 1日当たり利用者数	64.3	11.7	3.9	4.3	3.2	35.1
25 1便当たり利用者数	3.7	0.8	0.4	0.4	1.6	2.7
26 年間合計利用者数	22,176	3,802	1,212	1,320	1,000	10,874
27 歳出決算額(千円)	28,839	9,094	5,226	5,243	4,338	34,132
28 総額	20,000	3,657	3,168	3,482	2,697	31,500
29 繰入決算額(千円)	0	-	-	-	-	-
30 内訳バス交付金	0	-	-	-	-	-
31 内訳電源立地交付金	20,000	3,657	3,168	3,482	2,697	31,500
32 その他	0	-	-	-	-	-
33 差引充当一般財源(25-26)	8,839	2,078	2,058	1,781	1,641	2,632
34 21条運送収入 (歳出決算額に加工で経費総額となる)	4,163	2,324	319	366	434	1,099
35 歳出決算額(千円)	27,465	8,899	5,073	5,113	3,069	33,529
36 総額	25,443	8,747	4,668	4,815	2,561	31,600
37 繰入決算額(千円)	0	-	-	-	-	-
38 内訳バス交付金	0	-	-	-	-	-
39 内訳電源立地交付金	25,443	8,747	4,668	4,815	2,561	31,600
40 その他	0	-	-	-	-	-
41 差引充当一般財源(32-33)	2,042	152	405	298	508	1,929
42 21条運送収入 (歳出決算額に加工で経費総額となる)	3,218	2,010	220	212	197	1,225
43 補助金総額						
44 運行開始	平成16年4月	平成16年2月	平成16年2月	平成16年2月	平成16年3月	平成16年4月

○松江市コミュニティバス運行状況(2)

島根町									
1 地域名	系統名	乗計	沖泊～徳木線	沖泊～徳木中 学校	徳木～沖泊 (別所経由無)	野波～沖泊	野波～徳木 前	野波～徳木 前	野波～徳木 前
2	系統名								
3	道路運送法適用事項								
4	委託、補助の別								
5	委託先または補助先								
6	運行距離 (運転手含む定員)	451人乗(1台) 52人乗(1台) 54人乗(1台) 52人乗(1台) 3(予備)							
7	車両台数	14(0)							
8	運行ルート数(内循環線)								
9	運行日	毎日							
10	乳児								
11	幼児								
12	小学生								
13	中学生								
14	高校生								
15	大人								
16	高齢者								
17	障害者								
18	その他								
19	乗客乗数 (1往復2便)								
20	フリー乗降区間								
21	平日1便当たり利用者数	250.6	6.3	23.3	21.0	3.4	16.7	4.7	0.3
22	平日1便当たり利用者数		6.3	23.3	12.6	0.4	9.9	2.0	0.3
23	年間合計利用者数	82,472	1,567	5,753	7,680	1,251	6,086	1,708	71
24	平日1便当たり利用者数	204.7							
25	平日1便当たり利用者数	5.0							
26	年間合計利用者数	74,698							
27	乗客乗数(千円)	57,196	1,327	645	2,321	3,909	3,086	876	1,023
28	乗客乗数(千円)	30,410	686	454	1,217	2,050	1,619	460	537
29	乗客乗数(千円)		0						
30	乗客乗数(千円)	410		116					
31	乗客乗数(千円)	0							
32	乗客乗数(千円)	30,000	696	338	1,217	2,050	1,619	460	537
33	乗客乗数(千円)	26,786	631	191	1,104	1,859	1,467	416	486
34	乗客乗数(千円)	5,332	124	60	216	384	288	82	95
35	乗客乗数(千円)	56,982							
36	乗客乗数(千円)	6,140							
37	乗客乗数(千円)								
38	乗客乗数(千円)	6,140							
39	乗客乗数(千円)								
40	乗客乗数(千円)								
41	乗客乗数(千円)	50,442							
42	乗客乗数(千円)	5,492							
43	乗客乗数(千円)								
44	乗客乗数(千円)								

○松江市コミュニティバス運行状況(3)

[illegible]

○松江市コミュニティバス運行状況(4)

[illegible]

松江市コミュニティバス利用促進協議会の開催状況について（１）

	大野	秋鹿	古江	本庄・持田	忌部	鹿島	島根	美保関	八雲	玉湯	矢道	八東
平成16年度	8月	[意見交換会] H16.8.23 ・利用状況報告 ・今後の運行 ルート協議 ・利用促進に向けた地元組織について	[意見交換会] H16.8.24 ・利用状況報告 ・バス停設置 ・今後の運行 ルート協議 ・利用促進に向けた地元組織について	[意見交換会] H16.8.19 ・利用状況報告 ・バス停設置 ・今後の運行 ルート協議 ・利用促進に向けた地元組織について	[意見交換会] H16.8.25 ・利用状況報告 ・バス停設置 ・今後の運行 ルート協議 ・利用促進に向けた地元組織について	[意見交換会] H16.8.26 ・利用状況報告 ・バス停設置 ・今後の運行 ルート協議 ・利用促進に向けた地元組織について						
	9月											
	10月											
	11月											
	12月											
平成17年度	1月											
	2月			[第1回] H17.2.7 ・協議会設立 ・利用状況報告 ・運行上の課題と利用促進		[第1回] H17.2.22 ・利用状況報告 ・今後の運行 ルート協議						
	3月											
	4月											
	5月											
	6月					[第2回] H17.6.7 ・8/1の路線ダイヤ等変更確認						
	7月											
	8月											
	9月					[第3回] H17.9.30 ・運行状況について						
	10月											
	11月	[第1回] H17.11.28 ・利用状況報告 ・路線ダイヤ等の変更案 ・合併後のバス路線のあり方		[第2回] H17.11.30 ・利用状況報告 ・合併後のバス路線のあり方	[第1回] H17.11.29 ・利用状況報告 ・合併後のバス路線のあり方	[第4回] H17.11.24 ・利用状況報告 ・合併後のバス路線のあり方						
	12月		[第1回] H17.12.6 ・利用状況報告 ・路線ダイヤ等の変更案 ・合併後のバス路線のあり方									
	1月	[H17:第2回] H18.1.24 ・利用状況報告 ・路線ダイヤ等の変更案 ・意見交換				[H17:第1回] H18.1.30 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・意見交換	[H17:第1回] H18.1.23 ・利用促進協議会概要説明 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・バス利用概要		[H17:第1回] H18.1.31 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・バス利用概要 ・意見交換	[H17:第1回] H18.1.31 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・バス利用概要 ・意見交換	[H17:第1回] H18.1.26 ・規約の検討と承認 ・バス利用概要 ・意見交換	[H17:第1回] H18.1.27 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・バス利用概要 ・意見交換
	2月							[H17:第1回] H18.2.1 ・利用促進協議会概要説明 ・公共交通体系全体スケジュール ・規約の検討と承認 ・バス利用概要				
	3月											

松江市コミュニティバス利用促進協議会の開催状況について（２）

	大野	秋鹿	古江	本庄・持田	忌部	鹿島	島根	美保関	八雲	玉湯	穴道	八東
平成18年度	4月											
	5月	[H18:第1回] H17.5.12 ・利用状況報告 ・路線ダイヤ等の変更案 ・今後の運行、利用促進策						[H18:第1回] H18.5.19 ・音浦・稲積地区バス乗り入れ ・境水道渡船				
	6月				[H18:第1回] H18.6.5 ・運行会社の変更について ・利用者要望 ・利用状況報告				[H18:第1回] H18.6.12 ・松江市公共交通体系整備計画策定委員会の状況 ・前回議事内容の確認 ・コミュニティバスの状況 ・意見交換			
	7月					[H18:第1回] H18.7.11 ・H17コミュニティバス利用状況 ・松江市公共交通体系整備計画策定委員会の状況 ・利用促進に向けた意見交換	[H18:第1回] H18.7.7 ・バス停追加要望 ・松江市公共交通体系整備計画策定委員会の状況 ・意見交換					
	8月						[H18:第2回] H18.8.29 ・フリー乗降区間設定報告 ・バス路線追加要望 ・意見交換					
	9月					[H18:第2回] H18.9.19 ・H17運行実績 ・地域協議会及び自治連の意見 ・PTA関係提案 ・見直し改善(案)			[H18:第2回] H18.9.19 ・松江市公共交通体系整備計画策定委員会の状況 ・利用促進について ・意見交換		[H18:第1回] H18.9.1 ・松江市公共交通体系整備計画策定委員会の状況 ・前回議事内容の確認 ・コミュニティバスの状況 ・意見交換	
	10月							[H18:第3回] H18.10.30 ・境港へのバス運行について ・意見交換				
	11月					[H18:第3回] H18.11.27 ・ダイヤ案 ・路線案 ・バスの大きさについて						
	12月											[H18:第2回]…予定 H18.12.22 ・前回の議事確認 ・コミュニティバスの状況 ・フリー乗降区間について

2.5 環境行動計画モデル事業としての公共交通体系整備計画の取り組み〔第8回委員会資料〕

《 環境行動計画モデル事業の事業構想 》

1) テーマ	
【だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江の交通体系づくり】 松江市では、地球環境問題の深刻化、急速な高齢化の進展、公共交通事業への財政支援の増大など、社会経済状況の変化に対応するため、『だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江』という政策理念を掲げて、公共交通体系整備計画を策定した。 整備計画においては、自動車に過度に依存する交通体系を見直し、環境負荷の小さい持続可能な交通体系をつくるため、自動車利用の適正化を図るとともに、公共交通機関の効率化・利用促進を推進する施策を、市民（企業）・交通事業者・行政の「協働」で、継続的に展開していくこととしている。	
2) エリア	
島根県松江市全域	
3) - 1 目 標	3) - 2 環境改善効果を把握する方法
(1年目) - 公共交通機関利用者数の増加 (平成16年の1.05倍) - 自動車利用者数の減少 →運輸部門（自家用自動車）のCO2排出量を2%削減 H18.4 松江市 CO2 排出量 12.8万台(自家用車保有数)×2,887(kg-CO2/台)=369(千t-CO2/年) *2%=369×0.02=7.4(千t-CO2/年) 島根県地球温暖化対策計画より	(1年目) - 実績調査 - 現況調査 - アンケート調査 ↓ - 自動車交通量から公共交通への転換量によるCO2排出量の削減を把握 - 自動車交通の旅行速度の向上によるCO2排出量の削減量を把握
(2年目) - 公共交通機関利用者数の増加 (平成16年の1.1倍) - 自動車利用者数の減少 →運輸部門（自家用自動車）のCO2排出量を5%削減 H18.4 松江市 CO2 排出量 12.8万台(自家用車保有数)×2,887(kg-CO2/台)=369(千t-CO2/年) *5%=369×0.05=18.5(千t-CO2/年)	(2年目) 同 上
(3年目) - 公共交通機関利用者数の増加 (平成16年の1.2倍) - 自動車利用者数の減少 →運輸部門（自家用自動車）のCO2排出量を10%削減 H18.4 松江市 CO2 排出量 12.8万台(自家用車保有数)×2,887(kg-CO2/台)=369(千t-CO2/年) *10%=369×0.05=36.9(千t-CO2/年)	(3年目) 同 上

4) 施 策

(事業実施期間)

平成19年度～平成21年度の3年間

(エリア内で実施する事業の内容と事業主体)

○協働

- ・公共交通を維持するための全体組織(仮称市民交通会議)の設置 【松江市】【H19～H21】
- ・市民の声を反映させる地域組織(利用促進協議会)の設置 【松江市】【H19～H21】
(利用促進協議会:自治会・老人会・PTA等により構成、バス及び一畑電車の利用促進を図る。)
- ・バス事業者への支援 【松江市】【H19～H21】
- ・市職員に対する公共交通利用の働き掛け(バス・一畑電車) 【松江市】【H19～H21】
(H17.H18 中国地方整備局松江国道事務所と共同実施)
- ・行政職員全体に対する公共交通利用の働き掛け(バス・一畑電車) 【松江市】【H19～H21】
- ・バスサポーター制度の導入 【事業者】【H19～H21】
- ・バスモニター制度の導入 【事業者】【H19～H21】
- ・道路計画におけるバス事業者意見聴取の仕組みづくり 【松江市】【H19～H21】
- ・バスの乗降に配慮した歩道整備(大正町西津田線・大輪1号線) 【松江市】【H19】

○路線再編・ダイヤ改正

- ・競合路線の縮小 【事業者】【H19】
- ・ダイヤ改正(等間隔ダイヤ) 【事業者】【H19】
- ・コミュニティバス路線の見直し 【松江市】【H19～H21】【コミュニティバス路線】
- ・終バスの延長 【事業者】【H19～H21】【4条路線】
(道路運送法4条許可事業者の路線において、現在PM7～8時台の終バスをPM10時台に松江駅から各方面に向けて実験運行を行う。)
- ・通院バスの導入 【事業者・松江市】【H19～H21】
- ・J R 松江駅周辺の安全対策 【松江市】【H19～H21】【松江駅周辺】
(松江駅バスターミナル車両導線再編、バス乗降場再整備)

○運賃改定

- ・高齢者、障害者、中高生割引の統一 【松江市】【H19】
- ・コミュニティバス運賃体系の統一 【松江市】【H19】 【コミュニティバス路線】

○利用促進

- ・住民MM等による利用促進 【松江市】【H19～H21】【モデル地区】
(モデル地区で、世帯単位でのアンケート、個別情報提供等を行いマイカーからバス・一畑電車への転換を図る。)
- ・島根東部都市圏総合対策事業(TDMによる公共交通機関へ意識の転換啓発)【国土交通省・松江市】
- ・学校対象バスの乗り方教室やMMの実施 【松江市】【H19～H21】【モデル学校】
- ・障害者、高齢者対象のバスの乗り方教室の開催 【松江市・事業者】【H19～H21】
- ・J R 松江駅等、観光・交通案内員の配置 【松江市・事業者】【H19～H21】【松江駅】
- ・共通時刻表・路線図の作成 【事業者】【H19】
- ・インターネット・携帯電話での情報提供(ぐるっとバスナビ)の充実【国土交通省・松江市】【H19～H21】
- ・わかりやすい行き先案内 【事業者】【H19～H21】
- ・バス停上屋の設置(バス待合環境の充実) 【市民・松江市】【H19～H21】
- ・ベンチの整備、清掃管理 【市民・事業者】【H19～H21】

○自動車交通の旅行速度向上(CO2排出削減)

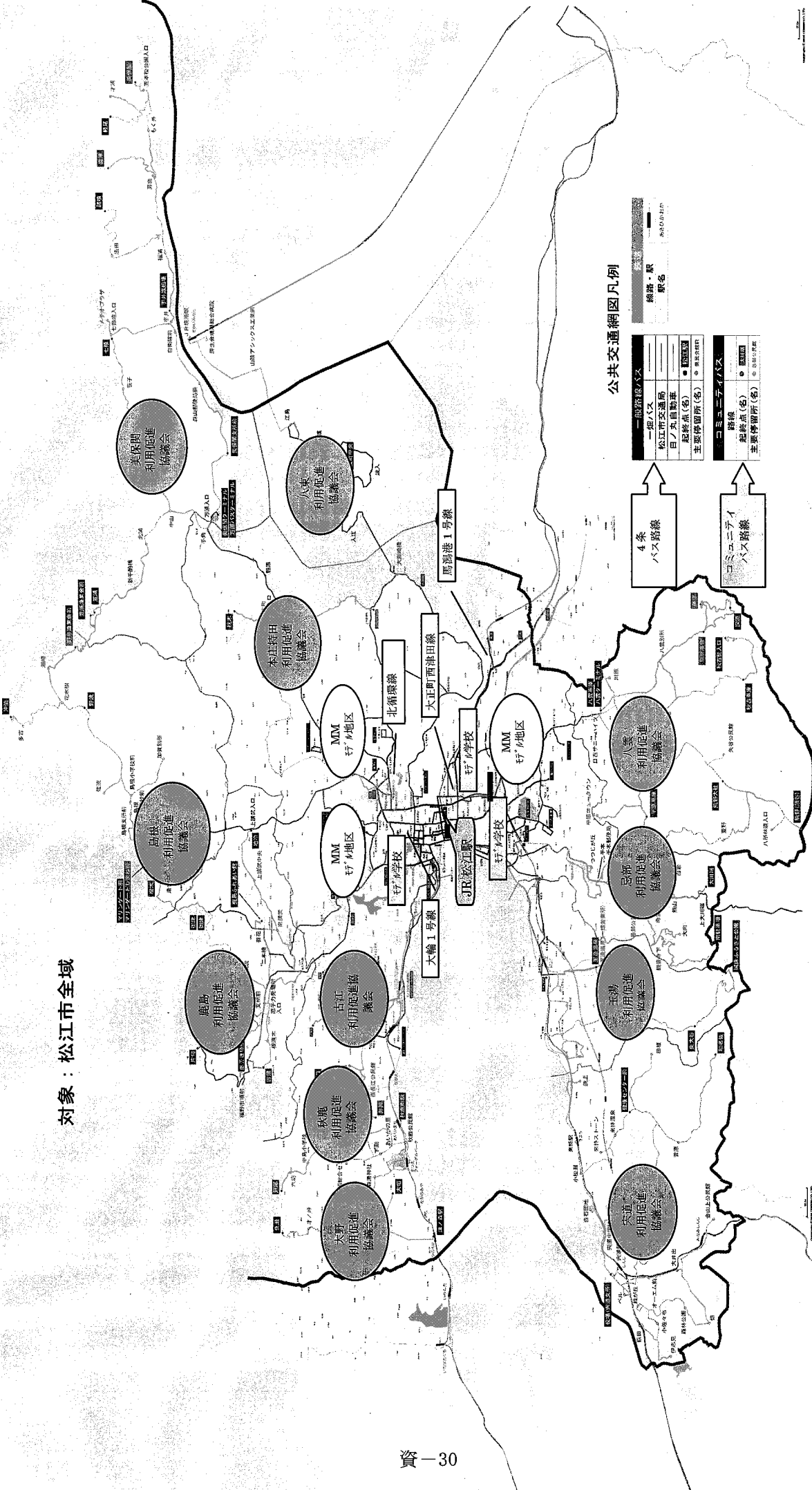
- ・馬潟港1号線整備事業(渋滞対策) 【松江市】【H19～H21】
- ・北循環線整備事業(交通円滑化) 【松江市】【H19～H21】

(国土交通省から支援を受けようとする内容)

- ・終バス延長実証実験運行事業 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】
- ・J R 松江駅周辺の安全対策事業 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】
- ・住民MM等による利用促進 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】
- ・TDMの実施 【道路調査費】
- ・インターネット・携帯電話での情報提供の充実 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】
- ・わかりやすい行き先案内 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】
- ・バス停上屋の設置 【自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業】

環境行動計画モデル事業の実施予定箇所図

対象：松江市全域



公共交通網図凡例

一般路線バス	
一畑バス	一畑バス
松江交通局	松江交通局
日ノ丸自動車	日ノ丸自動車
起終点(名)	起終点(名)
主要停留所(名)	主要停留所(名)
コミュニティバス	
路線	路線
起終点(名)	起終点(名)
主要停留所(名)	主要停留所(名)

4条
バス路線

コミュニティ
バス路線