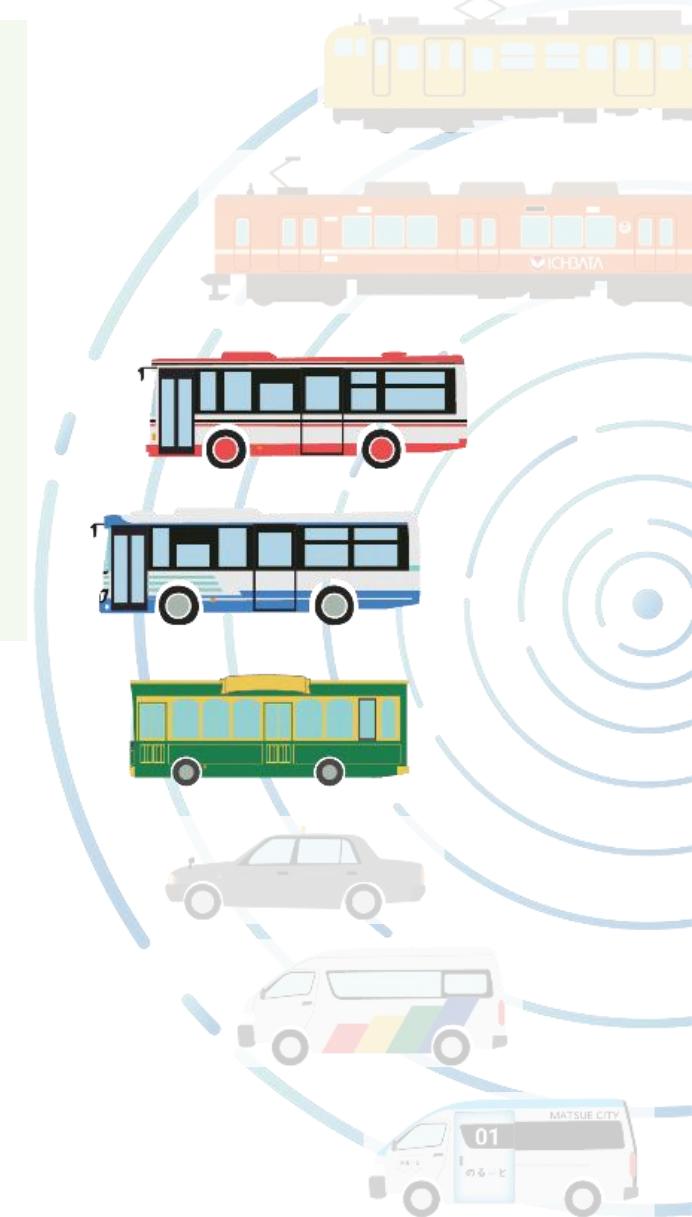


(仮称)
松江地区乗合バス事業共同運行計画
【概要版】

松江市交通局
一畑バス株式会社



1. 申請者

2. 対象区域・路線



1. 申請者

事業者	所在地	代表者氏名
松江市交通局	松江市平成町1751-21	松江市交通事業管理者 交通局長 小村 隆
一畠バス株式会社	松江市西川津町1656-1	代表取締役社長 吉田 伸司

2. 対象区域・路線

1) 対象区域

松江市全域

2) 対象路線

計画区域内に乗り入れる
申請者の路線バス17路線

表 対象路線一覧

No	路線名	運行事業者	備考
1	大庭線	松江市交通局	新設路線
2	川津線	松江市交通局・一畠バス株式会社	共同運行
3	八雲線	一畠バス株式会社・松江市交通局	共同運行
4	北循環線	松江市交通局	
5	南循環線	松江市交通局	
6	あじさいループ	松江市交通局	
7	竹矢線	松江市交通局	
8	八束線	松江市交通局	
9	平成線	松江市交通局	
10	八重垣線	松江市交通局	
11	病院循環線	松江市交通局	
12	朝日ヶ丘線	松江市交通局	
13	法吉ループ	松江市交通局	
14	万原線	一畠バス株式会社	
15	恵曇線	一畠バス株式会社	
16	玉造線	一畠バス株式会社	
17	レイクライン	松江市交通局	

3. 共同運行の内容

3-1. 共同運行

1) 実施概要

現在、松江市交通局が運行する川津線と一畠バスが運行する八雲線を、2社局で共同運行を行う。加えて、新たに大庭線を新設し、松江市交通局で運行を行う。

2) 実施内容

- 等間隔ダイヤの作成・運行
- ラッシュ時間帯の運行間隔の調整
- 時刻表の統合
- バス停間所要時分の統一

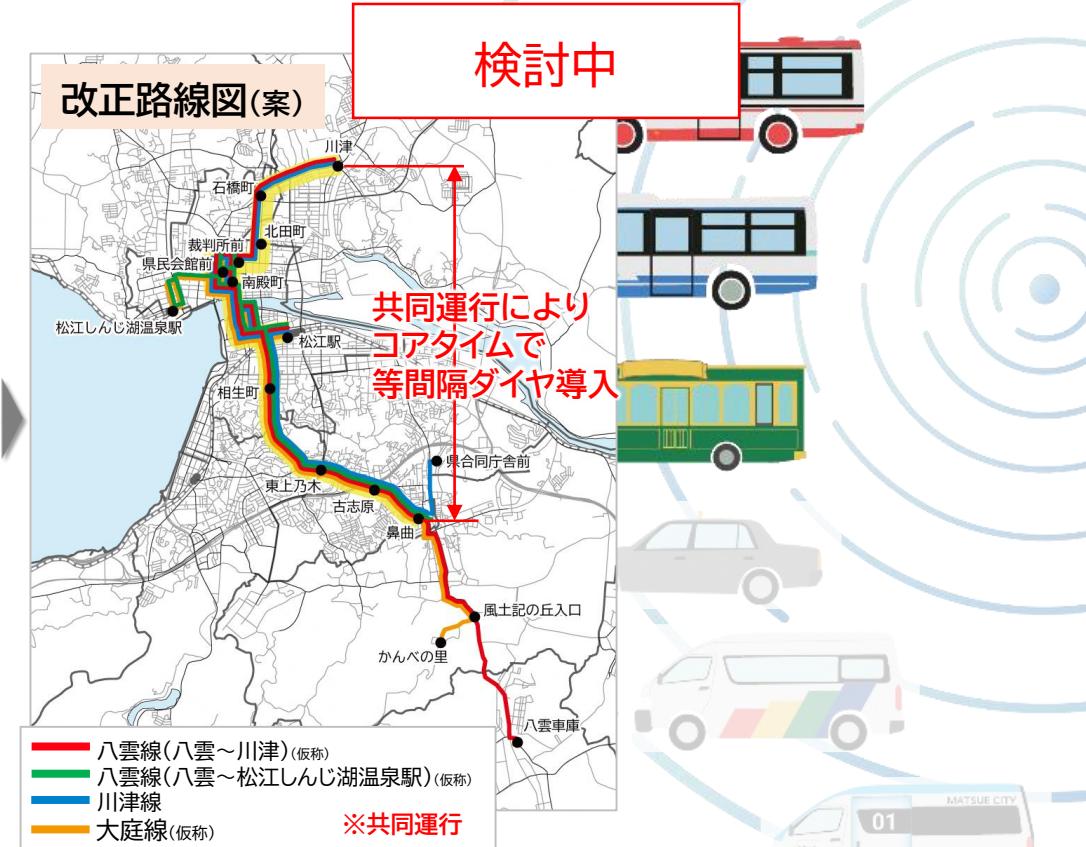
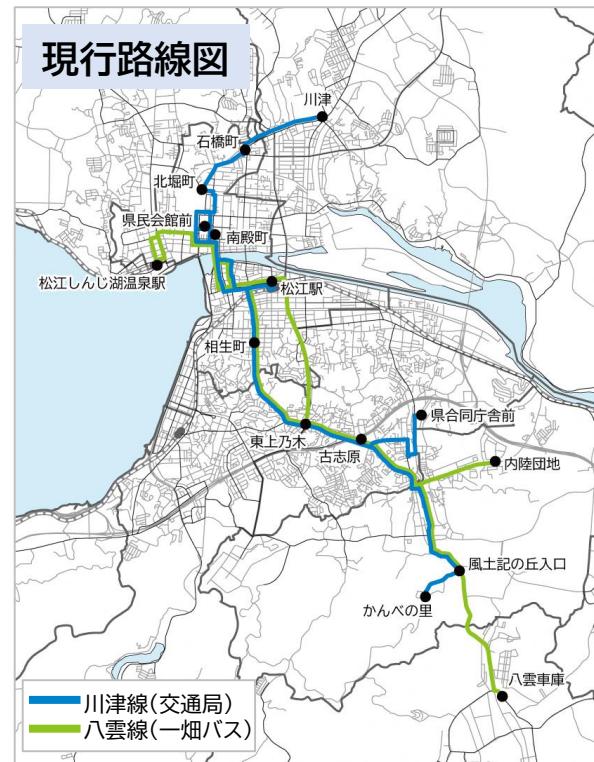


図 共同運行路線図

3. 共同運行の内容

3-2. 市街地ゾーン均一運賃+対キロ区間運賃の導入

1) 実施概要

昨今の物価高騰や運転士不足への対応を含め、路線バスの持続可能な運行を行うため、受益者負担の考えに基づき、運賃制度の見直しを行う。

実施にあたっては、わかりやすくシンプルな統一感のある運賃制度にするため、**市街地ゾーンは均一運賃とし、市街地ゾーン以外は従来通りの距離に応じて加算する対キロ区間運賃を適用する。**

2) 実施内容



※別添拡大図あり

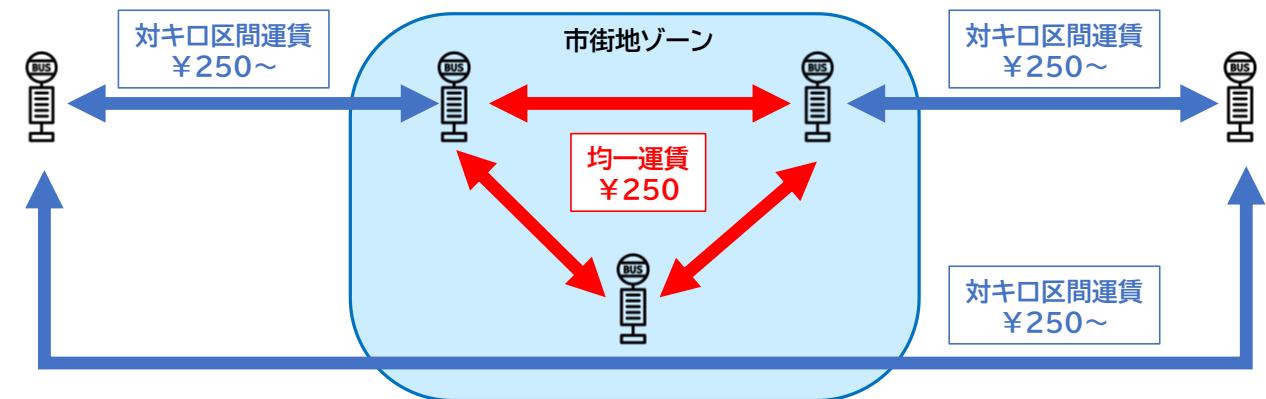
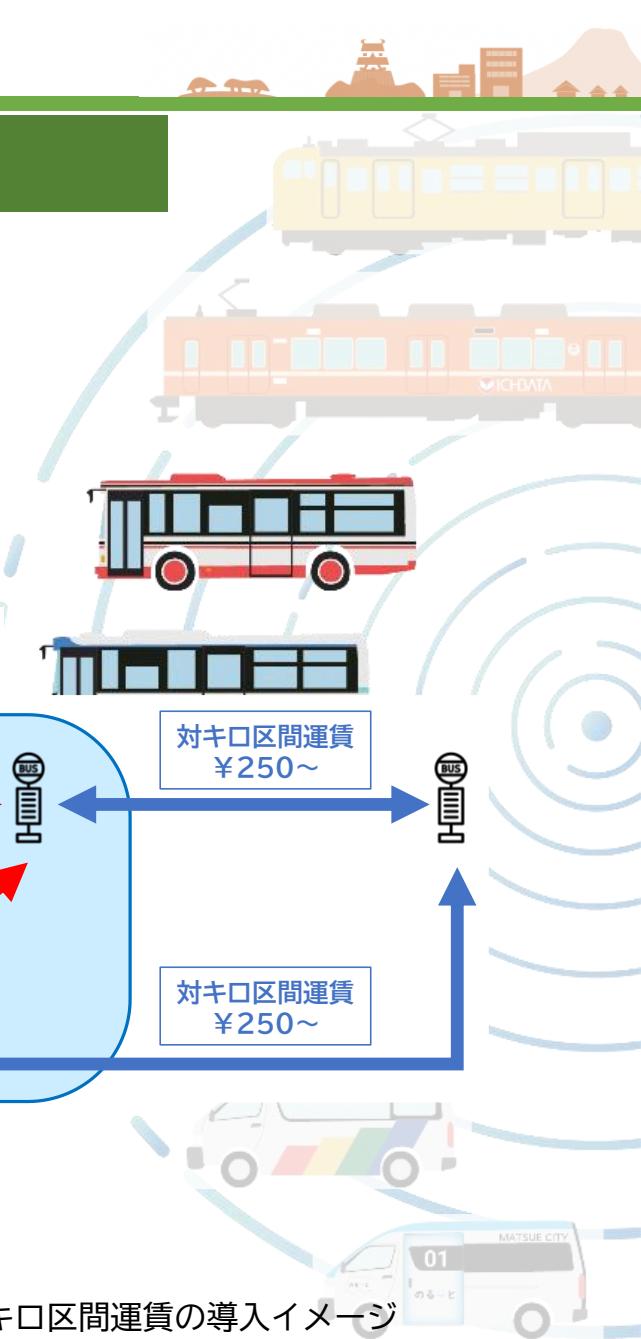


図 市街地ゾーン均一運賃+対キロ区間運賃の導入イメージ



4. 共同運行の目標

松江市における路線バス事業は、全国と同様、新型コロナウイルス感染症の影響や、バス運転者の改善基準告示改正への対応として、近年、運転士不足を原因とする路線廃止・減便を余儀なくされ、利用者に不便を強いいる状況が発生した。

本計画は、松江市交通局と一畠バスが**2社局で連携**し、競合する一部路線での共同運行、等間隔ダイヤ等の導入を通じて、**運転士及び車両の効率化を図**るとともに、感染症拡大などの**不測の事態**に対して柔軟な対応を可能とするため、**相互にフォローするバックアップ体制を充実**させるほか、**2社局の運行体制を強化**するため**運賃改定を実施**し、**安定的で持続可能な運行**を行うことを目的とする。

また、利用者の**利便性向上策**として、2社局でラッシュ時間帯の運行間隔調整、時刻表の統合、バス停間の所要時分の統一等に取組むほか、**松江市公共交通利用促進市民会議と連携**しながら、**利用促進策やサービス向上策**「（6.その他）参考」を合わせて実施することとし**「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**を目指す。



4. 共同運行の目標

1) 運賃施策による収益性の改善に係る目標

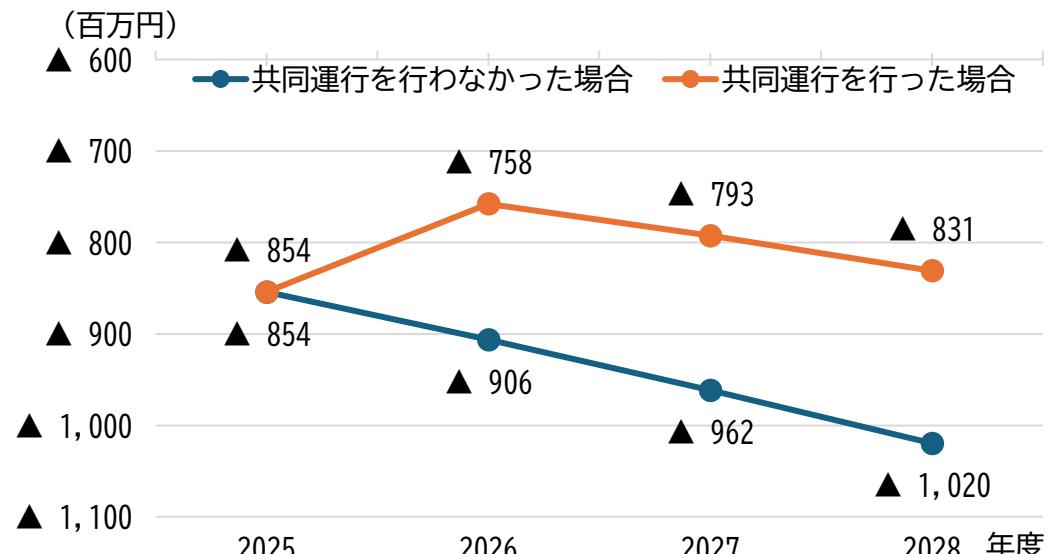


図 共同運行の対象となる路線バス（2社局合計）の収支シミュレーション

【共同運行を行わなかった場合】

収入：運賃改定及びサービス向上策による収益増を見込まない

*松江市の将来人口予測に比例して収入が減少すると仮定

支出：バス事業費用の変化率平均で推移（全国）

*輸送単価が過去5年間（2019～2023年度）の地域キロあたり標準経常費用（全国（各地域の平均値））の変化率の平均で推移すると仮定

*現時点では輸送キロを2024年度で固定

【共同運行を行った場合】

収入：運賃改定及びサービス向上策による収益増を見込む

*松江市の将来人口予測に比例して減少するが人口当たり利用回数がコロナ前水準まで回復すると仮定し、かつ運賃施策による增收率を加味

支出：バス事業費用の変化率平均で推移（全国）

*輸送単価が過去5年間（2019～2023年度）の地域キロあたり標準経常費用（全国（各地域の平均値））の変化率の平均で推移すると仮定

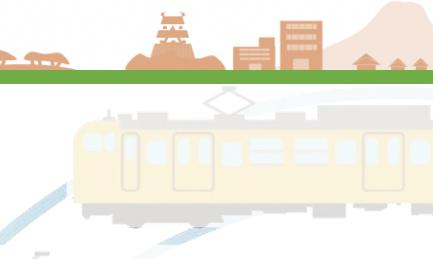
*現時点では輸送キロを2024年度で固定



4. 共同運行の目標

2) 基盤サービスの提供の維持に係る目標

対象路線に位置づける路線バスの維持を目標とする。

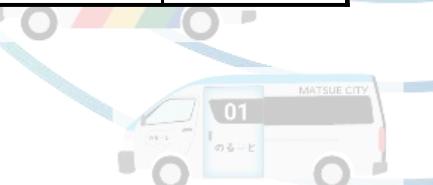


2025/9/5 現在

No.	運行会社	路線名	往復	起点	終点	平日運行本数・時刻			基準バス停運行間隔(平日9:00~16:00)			
						運行便数 (平日) (両方向)	始発	終発	古志原	松江駅	県民会館前	川津
1	松江市交通局	大庭線	往	かんべの里	松江しんじ湖温泉駅	9	9:18	17:18	60分	60分	60分	—
2			復	松江しんじ湖温泉駅	かんべの里	9	8:11	16:29	60分	60分	60分	—
3	松江市交通局	川津線	往	県合同庁舎前	川津	25	6:29	20:44	60分	60分	60分	60分
4	一畑バス		往	県合同庁舎前	川津	25	6:29	20:44	60分	60分	60分	60分
5	松江市交通局		復	川津	県合同庁舎前	25	6:56	21:01	60分	60分	60分	60分
6	一畑バス		往	八雲ターミナル	川津	25	8:36	14:36	120分	120分	120分	120分
7	松江市交通局		往	八雲ターミナル	川津	25	9:36	15:36	120分	120分	120分	120分
8	一畑バス		復	川津	八雲ターミナル	25	8:41	14:41	120分	120分	120分	120分
9	松江市交通局		復	川津	八雲ターミナル	25	9:41	15:41	120分	120分	120分	120分
10	一畑バス	万原線	往	一畑バス本社	美保関ターミナル	9	7:00	20:10	—	60分	60分	60分
11	一畑バス		復	美保関ターミナル	一畑バス本社	9	6:40	18:45	—	60分	60分	60分
12	一畑バス	万原線	往	一畑バス本社	美保関ターミナル	9	7:00	20:10	—	60分	60分	60分

↓↓No. 1~12のダイヤを調整して基盤的サービス提供の維持に係る目標↓↓

大庭線・川津線・八雲線(川津系統) 鼻曲-松江駅 間 / 川津線・万原線・八雲線(川津系統) 松江駅-川津間	20分	20分	20分	20分
--	-----	-----	-----	-----



5. 実施期間 6. その他

5. 実施期間 令和8年4月1日～令和11年3月31日

6. その他

1) 共同運行と併せて実施するその他の施策 (調整中)

①他の路線系統・ダイヤの見直し

松江市交通局と一畠バスの他路線・系統についても利便性を極力損なわないように工夫しながら、個々に路線系統・ダイヤ改正を行い、効率化を図る。

②通学フリー共通定期

松江市交通局と一畠バスの両方を利用できる通学フリー共通定期券を導入する。通学にかかる負担軽減と公共交通の利用促進を図る施策として、松江市からの支援を受けることで、利用者に安価で販売する。

③バス定期券のWEB購入システム

WEBでの定期券購入システムを導入することで、利用者の負担やバス事業者の窓口負担を軽減する。

④バス接近情報動的データ導入

路線バスのリアルタイムの運行情報を提供する。路線バスの運行情報として位置や遅延、運休などを情報提供することで、利用者の適切な移動手段の選択に繋がる。

その他、松江市公共交通利用促進市民会議と連携し、時差出勤の普及促進により、朝のピーク利用の平準化を図った後、ノーマイカー運動に積極的に取組むとともに、オフピーク時間帯の利用を促進することで収支改善に努める。



6. その他

2) 今後検討を進める施策

①乗り継ぎ拠点の整備

- ・路線バスの再編に伴い、幹線と幹線、幹線と支線との乗り継ぎの必要性が高まるため、乗り継ぎ拠点の整備を行う

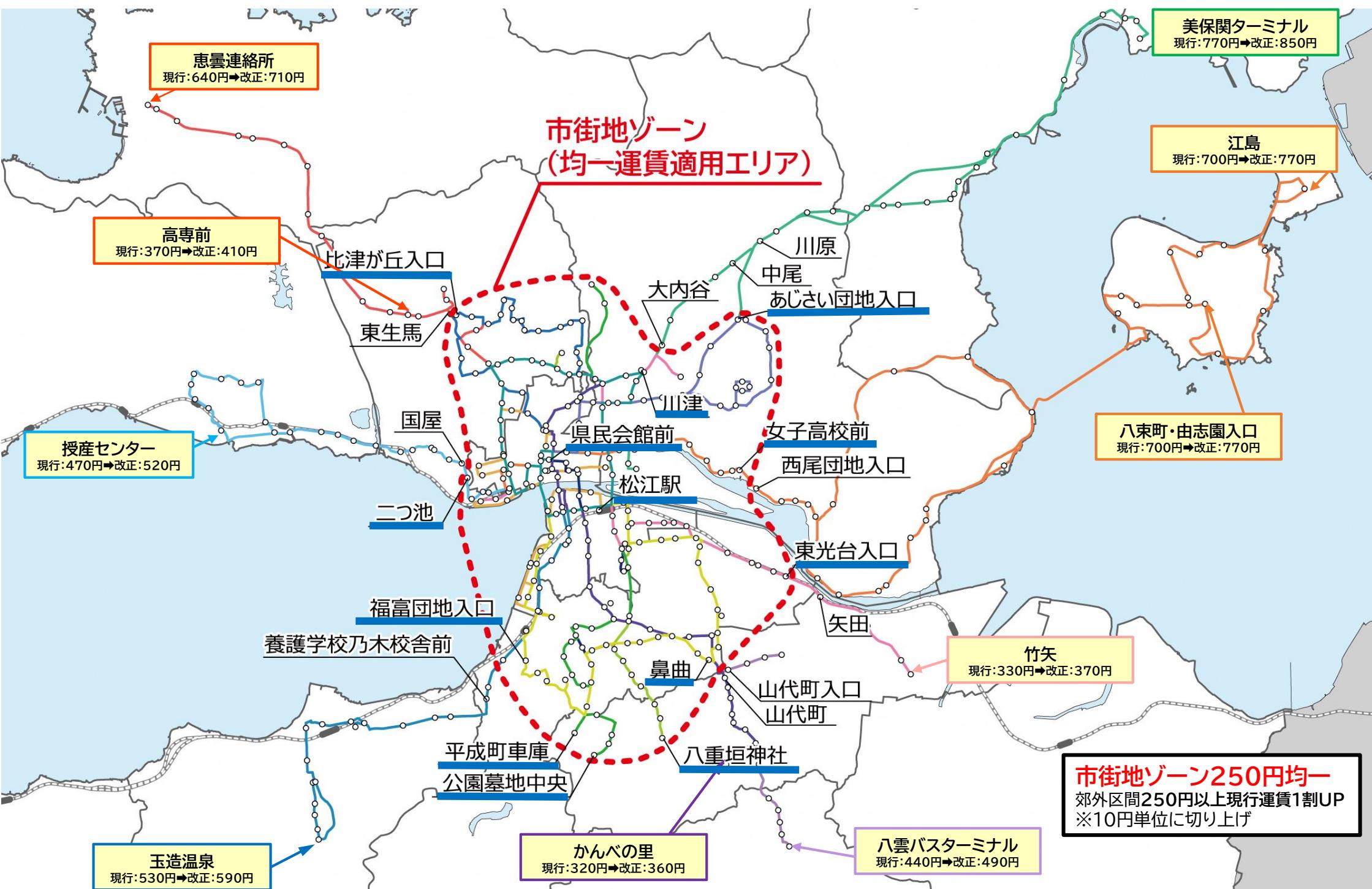
②使いやすい利用環境の整備

- ・乗り継ぎ拠点の待合環境の整備
- ・乗り継ぎ拠点でのデジタルサイネージによる案内

③乗り継ぎ割引拡充

- ・乗り継ぎによる運賃負担を軽減する乗り継ぎ割引拡充の検討





共同運行計画について

令和7年9月
公共交通で暮らしやすい未来を実現するPT
路線バスWG

○ 共同運行計画

1 計画策定のねらい

- ・近年実施された「路線廃止や減便に歯止め」をかけ、**安定的な運行・経営**を行うためには、**路線ダイヤなどの運行体制や運賃体系について2社局が連携**し、本市の路線バスを市民目線で「あたかも一社」で運行し効率化を図る必要
- ・**独占禁止法特例法**（令和2年11月27日施行）の活用により、**複数のバス事業者が運行計画や運賃体系について直接話し合うことが可能に**（活用しなければ不可）
⇒ 松江市長立会いの下、**令和6年12月、松江市交通局、一畠バス間で連携協定を締結**し、共同運行計画を策定することとなった

2 実現できるようになるサービス例

・運行路線の連携

⇒ 市交通局、一畠バスの役割分担による路線再編

・ダイヤ設定の調整

⇒ 等間隔ダイヤ、運行便数の調整 等

・運賃設定の連携

⇒ わかりやすく持続可能な運賃制度の導入

⇒ 2社共通サービス拡充（通学フリー共通定期、定期券WEB販売 等）

3 計画期間 令和8年4月1日～令和11年3月31日

4 計画書素案 別紙概要版のとおり

○ 運賃改定

1 運賃改定実施予定日

令和8年4月1日

2 背景

- ・運転士不足や国による労働時間規制強化（2024年問題）への対応のため、近年、全国同様、路線廃止・減便を実施。**運転士確保など運行体制強化が必要**
- ・人口減少やコロナ禍による移動需要の変化により、**路線バスの利用者が減少**。運送収益はコロナ禍前の水準まで回復していない
- ・燃料費・資材価格の高騰や人件費増により、**バスの運行にかかるコストが増傾向**
⇒ **こうした点を踏まえ、市営バス、一畠バスで運賃改定を行う予定**

3 趣旨

- ・**市民生活に欠かせない路線バスを持続可能な移動手段として確保**していくため、一定の受益者負担をお願いするもの

4 目的

- ・**運行体制の強化**（運転士等、担い手確保）
- ・**経営体制の強化**（増嵩する費用負担への対応）

5 実施内容

（1）松江市内路線バス（市営バス、一畑バス）の**運賃体系の共通化**

（2）運賃制度

ア 経緯

①松江駅を中心に市内全域を7つのゾーンに区切る考え方や運賃改定について、本年7月28日「**公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム**」（以下、PT）で説明し、意見を求めたところ「わかりやすい運賃体系である」「運賃改定は致し方ない」という好意的な意見が寄せられた

②その後、2社局各区間の利用状況の詳細データの集計結果を分析したところ、**一部区間で「利用が多く」「大幅な負担増」となる区間が一定数存在**することが明らかになった

（例）150円以上の増で、かつ一日当たり5名以上の区間

【一 畑】東川津～石橋町（C～A）	10. 4人/日 190円⇒350円 (84. 2%増)
【一 畑】高専前～県民会館前（D～A）	8. 6人/日 290円⇒450円 (55. 2%増)
【一 畑】佐太神社前～県民会館前（E～A）	6. 2人/日 400円⇒550円 (37. 5%増)
【一 畑】佐太神社前～久米（B～E）	5. 0人/日 300円⇒450円 (50. 0%増)
【一 畑】高専前～内中原小前（A～D）	6. 4人/日 270円⇒450円 (66. 7%増)
【一 畑】高専前～県民会館前（A～D）	8. 7人/日 290円⇒450円 (55. 2%増)
【一 畑】しんじ湖温泉駅～高専前（A～D）	12. 9人/日 270円⇒450円 (66. 7%増)
【交通局】イオン～竹矢（A～D）	7. 6人/日 300円⇒450円 (50. 0%増)

*令和7年4～5月平日利用者数（学休日を除く）

③運賃負担の公平性の観点から、路線バスWGにて再検討を開始

④再検討にあたり、PT委員からゾーンで区切るメリット（利用者にとっての分かりやすさ、事業者・運転士の負担軽減）に関して好意的な意見が寄せられたことを踏まえ、「**市街地ゾーン均一運賃+対キロ区間運賃**」としたい

イ 市街地ゾーン均一運賃+対キロ区間運賃

①概要

- ・**市街地ゾーン…250円均一運賃**（市街地ゾーンは松江駅から運賃250円区間内で設定）
- ・**対キロ区間 現状250円未満 ⇒ 250円 現状250円以上 ⇒ 1割増し**

②ゾーン図 別紙のとおり

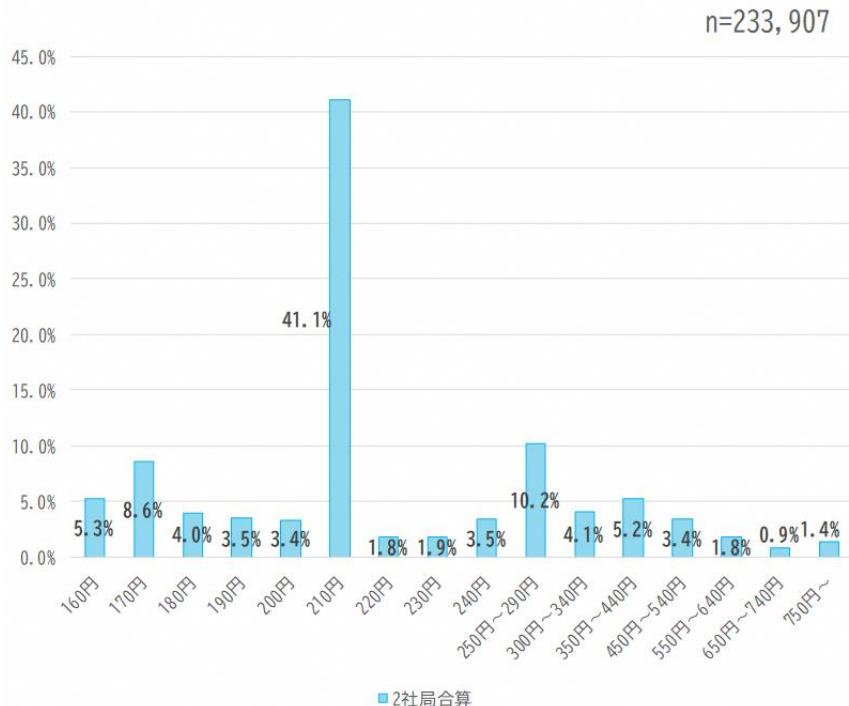
③考慮した点

- ・同一区間の運賃統一による不公平感の解消
 - ***一般路線と循環系統**（北循環線、病院循環線、あじさいループ、法吉ループ）
で同一区間の運賃が異なっていたため、これまで多くの苦情が寄せられてきた

- ・極端な運賃増とならないよう調整

* 初乗り運賃が160円から250円となり56.25%の負担増となるが、全区間でそれ以上の増とならないよう配慮（最も利用が多い運賃は210円で19%の負担増）

(例) 現行運賃区間別の負担割合 (市営バス、一畑バス合計 : 令和6年11月実績)



* 市街地ゾーン均一運賃と現行の「対キロ制運賃制」では、運賃の考え方自体が異なるため、今回の改定により一部区間では負担減となるケースもある

(例) 90円以上の減で、かつ一日当たり1名以上の区間 (4区間のみ)

【交通局】井手平～川津 5. 4人/日 340円⇒250円 (26. 5%減)

【交通局】井手平～島大前 4. 7人/日 340円⇒250円 (26. 5%減)

【交通局】県合庁前～川津 1. 2人/日 340円⇒250円 (26. 5%減)

【交通局】富原三叉路～川津 1. 5人/日 340円⇒250円 (26. 5%減)

* 令和7年4～5月平日利用者数 (学休日を除く)

○ その他、運賃改定と合わせて実施する施策

1 2社局による共同運行関係 (共同運行計画概要版 2ページ)

- ・八雲線、川津線の共同運行及び大庭線の新設
- ・等間隔ダイヤの作成・運行 (川津バス停～松江駅、松江駅～鼻曲バス停)
- ・ラッシュ時間帯の運行間隔の調整
- ・時刻表の統合
- ・バス停間所要時分の統一

* **共同運行路線以外の路線・系統**についても利便性を極力損なわないように工夫しながら、**個々に路線系統・ダイヤ改正を行い、効率化を図る**

2 サービス向上策（調整中） （共同運行計画概要版 7ページ）

・通学フリー共通定期 （積算中）

松江市交通局と一畠バスの両方を利用できる通学フリー共通定期券を導入する。
通学にかかる負担軽減と公共交通の利用促進を図る施策として松江市からの支援を受けることで利用者に安価で販売する

・バス定期券WEB購入システム （2社局事業費2,200万円 市予算額1,000万円）

WEBでの定期券購入システムを導入することで、利用者の負担やバス事業者の窓口負担を軽減する

・バス接近情報動的データ導入検討 （2社局事業費533万円 市9月補正額121万円）

路線バスのリアルタイムの運行情報を提供する。路線バスの運行情報として位置や遅延、運休など情報提供することで利用者の適切な移動手段の選択に繋がる

* その他、松江市公共交通利用促進市民会議と連携し、時差出勤の普及促進により、朝のピーク利用の平準化を図った後、ノーマイカー運動に積極的に取組むとともに、オフピーク時間帯の利用を促進することで収支改善に努める

○ 今後のスケジュール

9月24日 共同運行計画案について、市民会議にて説明

10月上旬 意見募集開始

11月 運賃協議会

12月 市民会議にて「共同運行計画」の説明及び「地域公共交通利便増進実施計画」等の承認、国土交通省への許認可申請

2月 運賃届出等

3月中旬 国土交通省の許認可に基づき新運賃による定期券販売開始

4月 1日 新ダイヤ、新運賃での運行スタート

* 市営バスについては、別途、条例改正が必要（11月議会提案予定）