松江市地域公共交通利便増進実施計画

令和８年１月

松　江　市

- 目 次 -

第１章　計画概要 1

1-1　計画の目的 1

1-2　計画の位置づけ 1

1-3　松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-について 2

1-4　実施区域 2

1-5　実施予定期間 2

第２章　事業の内容・実施主体 3

2-1　事業の方向性 3

2-2　事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 8

2-3　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 33

2-4　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 41

2-5　事業の実施主体と実施スケジュール 43

第３章　地方公共団体の支援の内容 44

第４章　事業実施に必要な資金の額・調達方法 45

第５章　事業の目標･効果 47

第６章　今後の検討課題等 53

第１章　計画概要

1-1　計画の目的

本市では、松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」（令和 4 年 3 月策定）において、将来にわたって生活に必要なサービスを維持し、本市全体を持続可能なまちとするため、市域内のバランスの取れた発展と、市街地や集落などの既存コミュニティを公共交通などで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成をめざしています。

令和 6 年 3 月には、これらのまちづくりの方針や公共交通を取り巻く現状を踏まえつつ、公共交通が果たすべき役割を明らかにし、本格的な人口減少社会においても持続可能な公共交通を形成するためのマスタープランとして「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」を策定しました。

「松江市地域公共交通利便増進実施計画（以下、「本計画」という。）」は、「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」に定める施策・事業について、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 27 条の 14 に基づき、具体的な事業内容を定めるものです。

1-2　計画の位置づけ

本計画は「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」に定める 4 つの基本戦略と施策のうち、「地域公共交通利便増進事業（以下、「利便増進事業」という。）」とした施策・事業について、具体的な取組内容を定める実施計画として位置づけます。

また、本計画は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。

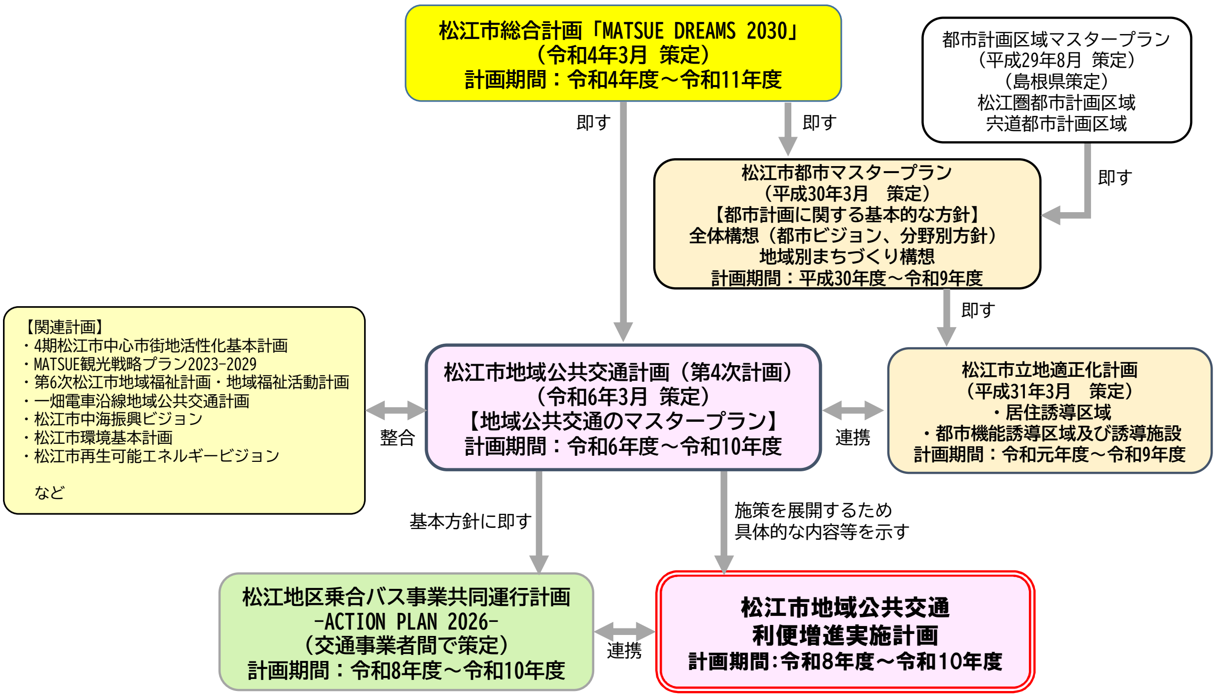


図　松江市地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

1-3　松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-について

松江市内の路線バスを運行する松江市交通局と一畑バスは、路線バス運行を安定的で持続可能なものとしていくことをめざし、協力体制を構築し、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画（独禁法特例法第 10 条に規定する計画）として、令和 8 年 4 月に「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」を策定します。

この「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」に基づき、競合する一部路線での共同運行や等間隔ダイヤの実施、松江市交通局と一畑バスの運賃体系の共通化と分かりやすくシンプルな「市街地ゾーン均一運賃＋対キロ区間運賃」を導入します。

1-4　実施区域

本計画の実施区域は、「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」の計画区域と同様に、松江市全域とします。

1-5　実施予定期間

本計画の期間は、令和 8 年 4 月からとし、「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」の計画期間と整合を図り、令和 11 年 3 月までの 3 年間とします。

表　計画の実施予定期間

計画名	計画期間					
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」	令和4年度～ ●	━	━	━	━	━→
松江市都市マスタープラン	平成30年度～ ●	━	━	━→		
松江市立地適正化計画	令和元年度～ ●	━	━	━→		
松江市地域公共交通計画（第4次計画）	令和6年度～ ●	━	━	━	━→	
【本計画】松江市地域公共交通利便増進実施計画			●━	━	━→	
松江地区乗合バス事業共同運行計画 -ACTION PLAN 2026-			●━	━	━→	

第２章　事業の内容・実施主体

2-1　事業の方向性

1）松江市地域公共交通計画（第４次計画）の基本的な方針と基本戦略

「松江市地域公共交通計画（第４次計画）」では、「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」を基本理念とし、「公共交通を利用して、市内を安心・快適に移動することができ、これからも住み続けたい・訪れたいと実感できるまち」をめざし、４つの基本戦略を定めています。

松江市地域公共交通計画（第４次計画）　2024＞2028

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

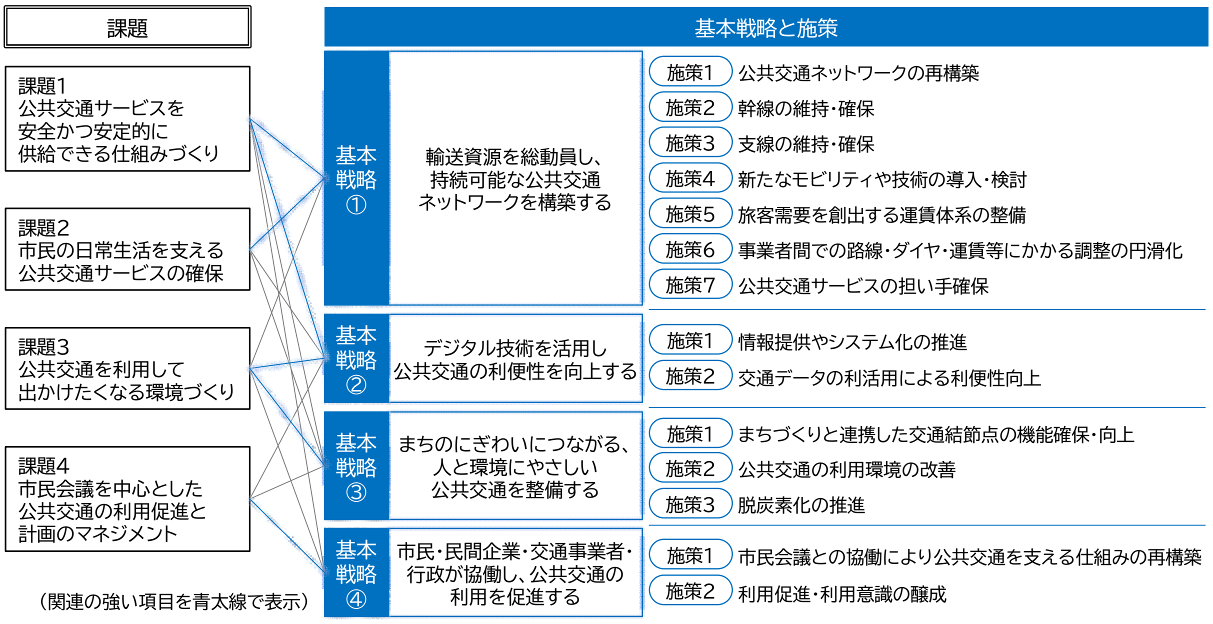


図　公共交通の課題と基本戦略との関係

2）地域公共交通計画（第 4 次計画）と利便増進実施計画の関連について

利便増進事業とは、地域公共交通計画に定める施策・取組について、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 2 条第 13 項：地域公共交通利便増進事業」に基づき、地域における公共交通ネットワークの再編を行う取組に加え、運賃・ダイヤ等の見直しも含め、利用者の利便の増進に資する取組を対象としている事業です。

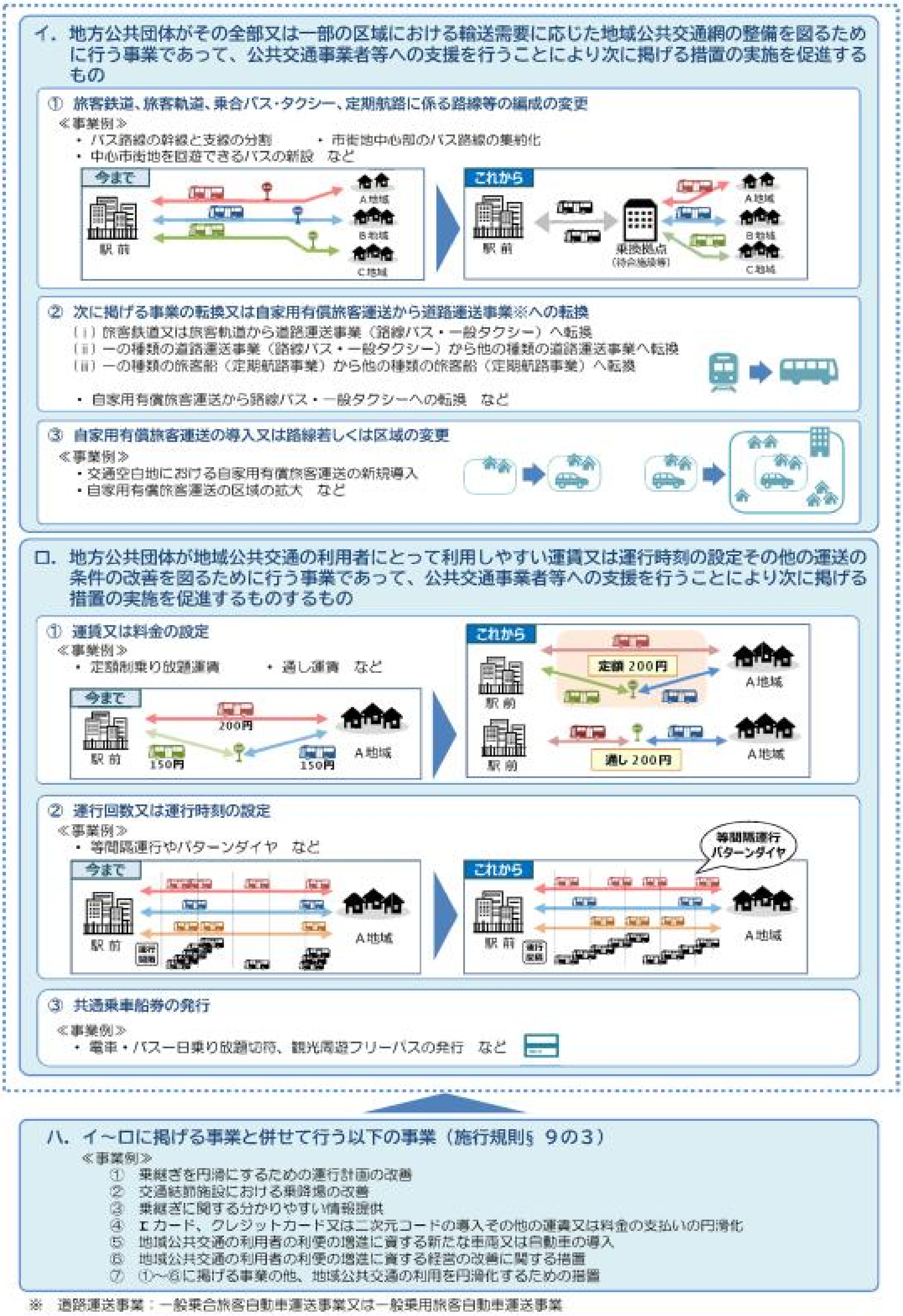


図　利便増進事業の内容として含まれ得る事業

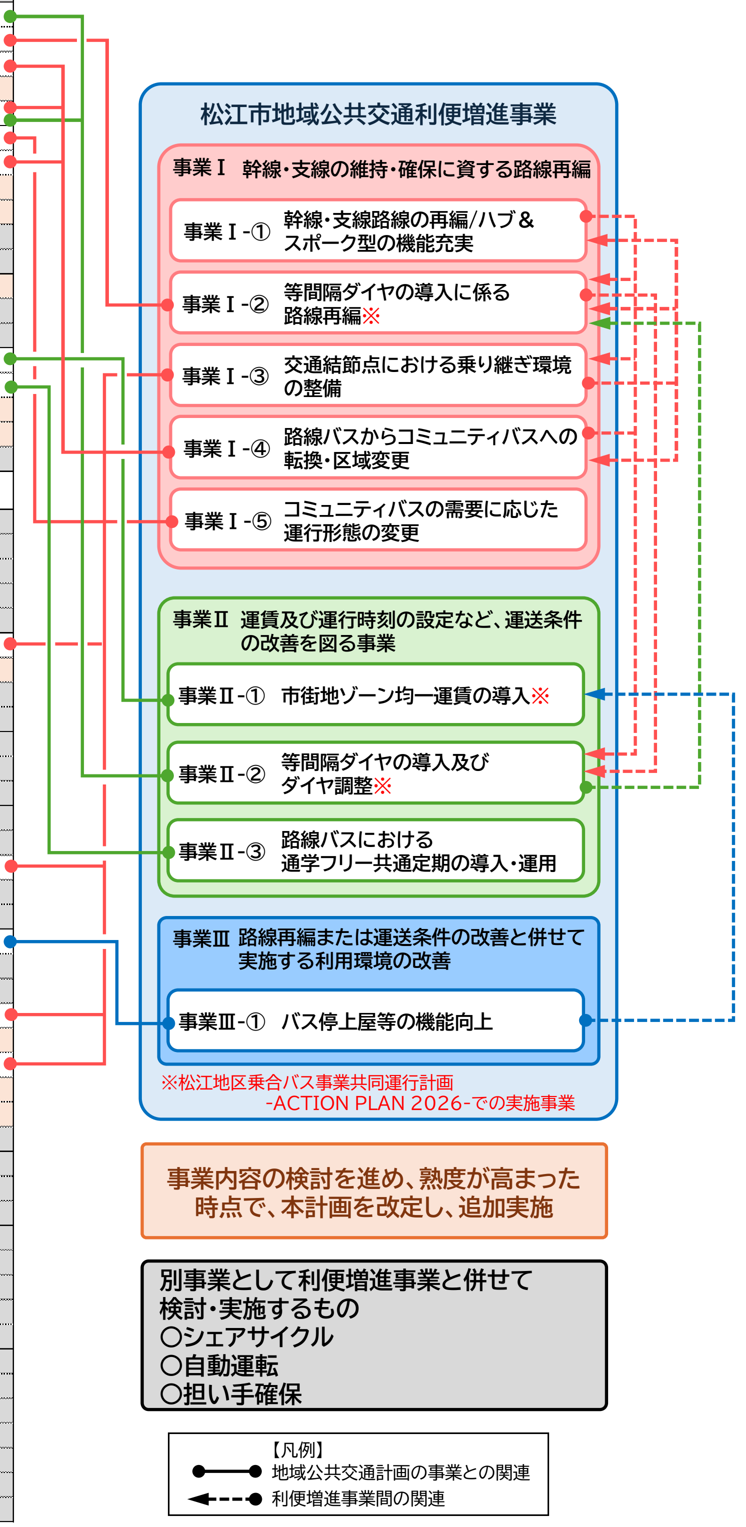
引用：地域交通計画等の作成と運用の手引き 第 4 版（令和 5 年 10 月）

3）利便増進事業の全体像

本計画に定める地域公共交通利便増進事業は、「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」に定めた 37 の事業のうち、15 の事業を対象として、「事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編」「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」に分類して、重点的に事業を進めます。

表　地域公共交通計画と利便増進事業の全体像

基本戦略、施策、事業			事業内容	利便増進事業種類	共同経営計画対象	事業分類
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	施策1 公共交通ネットワークの再構築	公共交通体系のあり方を検討する有識者会議の設置	公共交通のあり方全般に関する検討のための新たな会議体を設置	別事業	-	別事業
		地域公共交通利便増進計画の策定検討	地域公共交通利便増進計画の策定	計画策定に関する事項		
		エリア一括協定運行事業の検討	エリア一括協定運行事業の実施	別事業	-	別事業
	施策2 幹線の維持・確保	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	ロ	○	事業Ⅱ-②
			市街地における路線バスの運行系統の見直し	イ	○	事業Ⅰ-②
			市街地中心部と市外や地域拠点を結ぶ路線バスの再編	イ	-	事業Ⅰ-④
			始発・終発時刻と運行時間帯の見直し	ロ	-	計画改定により対応
		乗り継ぎ利便性の確保	乗継拠点での接続性の確保	ロ	-	事業Ⅰ-④、事業Ⅱ-②
	施策3 支線の維持・確保	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	イ	-	事業Ⅰ-⑤
			地域幹線の運行見直しに伴う運行区間の見直し	イ	-	事業Ⅰ-④
		他分野や市民との連携による移動サービスの確保	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の検討	イ	-	計画改定により対応
			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）	イ	-	計画改定により対応
		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	ロに関連	-	別事業
			コミュニティバス継続運行基準の見直し	ロに関連	-	別事業
	施策4 新たなモビリティや技術の導入・検討	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	イ	-	計画改定により対応
			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	別事業	-	別事業
		自動運転の導入検討	自動運転の導入に向けた問題点や課題の整理	別事業	-	別事業
	施策5 旅客需要を創出する運賃体系の整備	路線バスの運賃制度の見直し	ゾーン制（地帯制）の導入や均一制の拡大などの検討	ロ	○	事業Ⅱ-①
		複数の交通サービスに関わる運賃体系の検討	定額乗り放題券やフリー乗車券、企画乗車券などを運用・導入	ロ	○	事業Ⅱ-③
		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	ロ	実施中	改善を図る場合、計画改定により実施
			路線バスの共通定期券と乗り継ぎ運賃割引の運用	ロ	実施中	改善を図る場合、計画改定により実施
			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	別事業	-	別事業
	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	独占禁止法特例法に基づく事業者間連携の検討	バス事業者の連携協定、共同経営計画の策定	計画策定に関する事項		
	施策7 公共交通サービスの担い手確保	担い手確保に向けた周知活動の実施	運輸業界全体の魅力発信、担い手確保に向けた周知活動	別事業	-	別事業
		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	別事業	-	別事業
			車両の空きスペースや運行の空き時間帯の活用	別事業	-	別事業
		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	別事業	-	別事業
			交通事業者と連携した担い手確保策の検討	別事業	-	別事業
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	施策1 情報提供やシステム化の推進	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	ハ	-	事業Ⅰ-③
			交通結節点や車内における Wi-Fi 環境の整備	ハ	-	改善を図る場合、計画改定により実施
		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	別事業	-	別事業
			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	別事業	-	別事業
	施策2 交通データの利活用による利便性向上	交通系ICカードデータの可視化・活用	交通系ICカードを活用した路線バスの利用実態の分析、運行見直しに向けた作業効率化	別事業	-	別事業
		オープンデータ化の推進	GTFS-JPデータの整備・運用、路線バスのGTFS-RTへの対応検討	別事業	-	別事業
		定時性の確保	PTPSの拡充検討と信号機等の設置・改善	別事業	-	別事業
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	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	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	別事業	-	別事業
			JR 松江駅における交通案内の充実と安全対策	別事業	-	別事業
		交通結節点における機能整備・向上	乗り継ぎ拠点の整備	ハ	-	事業Ⅰ-③
			「パーク&ライド」の推進	別事業	-	別事業
		自転車や新たなモビリティ等との連携強化	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	別事業	-	別事業
	施策2 公共交通の利用環境の改善	待合環境・走行環境の充実・改善	待合スペースの確保や維持管理	ハ	-	事業Ⅲ-①
			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	別事業		別事業
			駅・バス停周辺の安全対策	別事業		別事業
		案内表示の改善	交通結節点における交通案内サインの改善、多言語対応及びユニバーサルデザインの導入推進	ハ	-	事業Ⅰ-③
		決済手段の多様化	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推進	ハ	-	計画改定により対応
		バリアフリー化の推進	鉄道・バス車両のバリアフリー化や、交通結節点におけるバリアフリー化	ハ	-	事業Ⅰ-③
			UDタクシー車両の導入推進	ハ	-	計画改定により対応
		車両などの設備更新	車両などの計画的な設備更新	ハ	-	計画改定により対応
		接遇・運転技能の向上	運転手の接遇向上や運転技能の向上	別事業	-	別事業
	施策3 脱炭素化の推進	クリーンエネルギーの活用	再生可能エネルギーの普及	別事業	-	別事業
			環境にやさしい車両の導入	別事業	-	別事業
		公共交通が環境にやさしいことの周知	「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	別事業	-	別事業
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	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	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	別事業	-	別事業
			地元組織（利用促進）の運営・活動支援	別事業	-	別事業
			事業所や市民と連携した支援	別事業	-	別事業
		行政による支援	国・県・関係市町と連携して運行経費や車両購入などに関する必要な支援	別事業	-	別事業
			国や県に対する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	別事業	-	別事業
	施策2 利用促進・利用意識の醸成	公共交通の利用促進	ノーマイカー運動の推進	別事業	-	別事業
			利用促進イベント・キャンペーンの開催	別事業	-	別事業
			利用につながる魅力的な商品づくり	別事業	-	別事業
			高齢者の運転免許自主返納の推進	別事業	-	別事業
		利用意識の醸成	利用者のマナー改善	別事業	-	別事業
			公共交通の乗り方教室の開催	別事業	-	別事業
			通勤者や通学者を対象としたモビリティ・マネジメント	別事業	-	別事業



4）利便増進事業の方向性

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

「松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）」で示す、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。

市街地中心部で松江市交通局と一畑バスの運行路線が重複する区間において、「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」により共同運行を行うことで、利用者の利便性を維持・向上させつつ、効率的な路線バスの運行を行います。また、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すことで、運行の定時性と安全性が向上します。

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、買い物などの日常生活で必要な移動ができるよう、地域における生活拠点や市街地中心部へアクセスするための「支線」の維持・確保を図ります。

路線バスで運行する市街地中心部と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、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の移動が確保されるよう、コミュニティバスに置き換えて運行します。

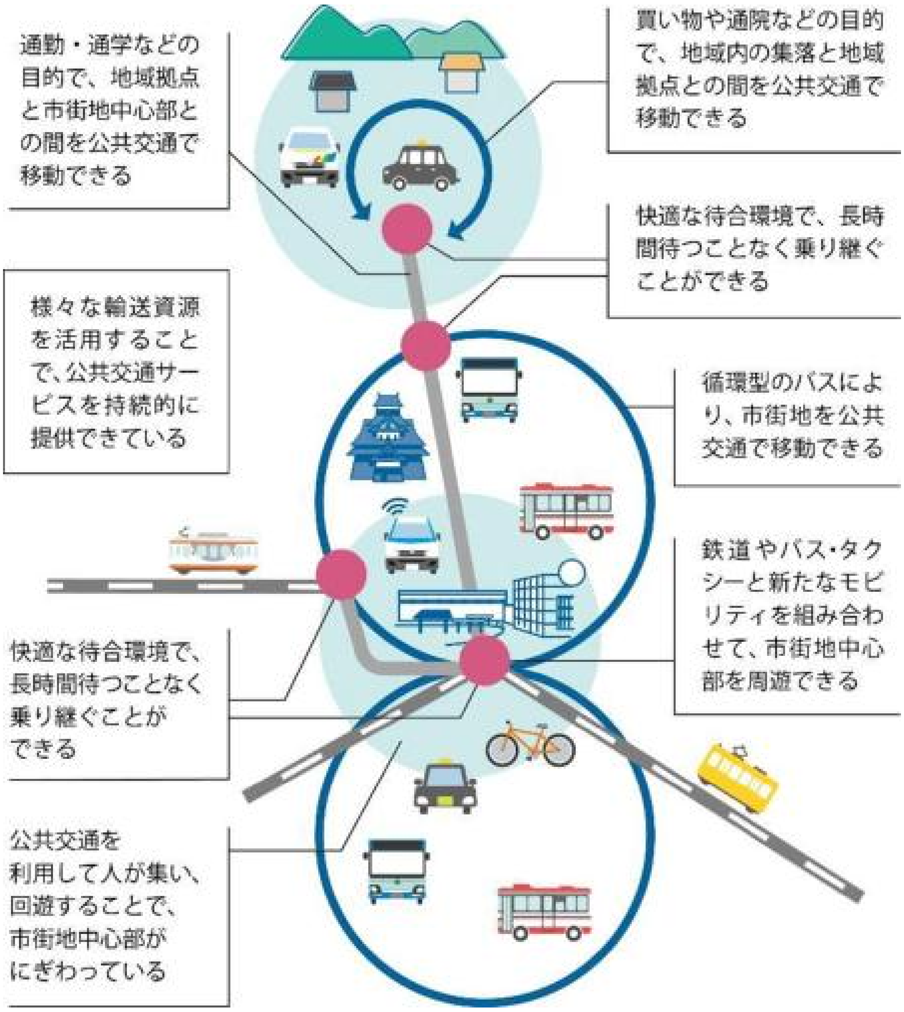


図　再編のイメージ

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

利用者の多い市街地では、わかりやすくシンプルな運賃体系とする運賃制度の見直しを行います。

共同運行を行う区間において、松江市交通局と一畑バスによる等間隔ダイヤでの運行、ラッシュ時間帯の運行間隔の調整、時刻表の一元化、バス停間所要時分の統一など、利用者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、既存のバス停の利用状況や周辺環境に応じて、上屋やベンチの整備・更新を行うほか、誰も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など、ユニバーサルデザインの導入を推進します。

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、交通系IC カード等の導入を推進します。

2-2　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）」で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」に位置づけられています。

周辺には、国立大学法人島根大学をはじめ、スーパーやドラッグストアなどの商業施設、医療機関などが立地しています。また、自転車で 20 分圏内に 3 校の高等学校が立地しており、地域住民の生活交通における要所となっています。

「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。

【交通結節点】（松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）での位置づけ）
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

（関連事業）※詳細は後述

事業Ⅰ-②　等間隔ダイヤの導入に係る路線再編

事業Ⅱ-②　等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整

川津バス停は、松江市交通局と一畑バスによる共同運行路線の起終点となるほか、等間隔運行ダイヤを導入する区間の起終点となり、等間隔運行を行う一畑バスが運行する万原線も乗り入れます。

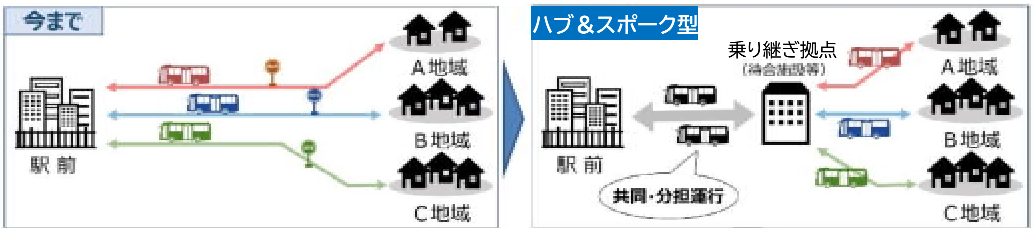
川津バス停から松江駅方面の運行では、松江市交通局と一畑バスの共同運行や等間隔ダイヤでの運行を行い、運行の効率化と利便性の向上を図ります。

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）

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（島根コミュニティバス）

一畑バスが運行するマリンプラザ線を島根コミュニティバスに置き換えることにより、島根コミュニティバスが新たに川津バス停に乗り入れます。

※「ハブ＆スポーク型」とは、複数の路線が集まる地点に乗り継ぎ拠点「ハブ」を設け結節し、そこから各生活拠点へ放射状に延びる路線「スポーク」を運行することで効率化を図るバス路線ネットワークで、複数の路線が重複して運行する乗り継ぎ拠点から駅前などの区間の路線を集約することで、運行効率化を図るもの。ただし、乗り継ぎ拠点での乗り継ぎが必要となることから、待合環境の充実やダイヤ調整等により利用者の利便性を高めることが重要となる。



出典：地域交通計画等の作成と運用の手引き 第 4 版（令和 5 年 10 月）に加筆

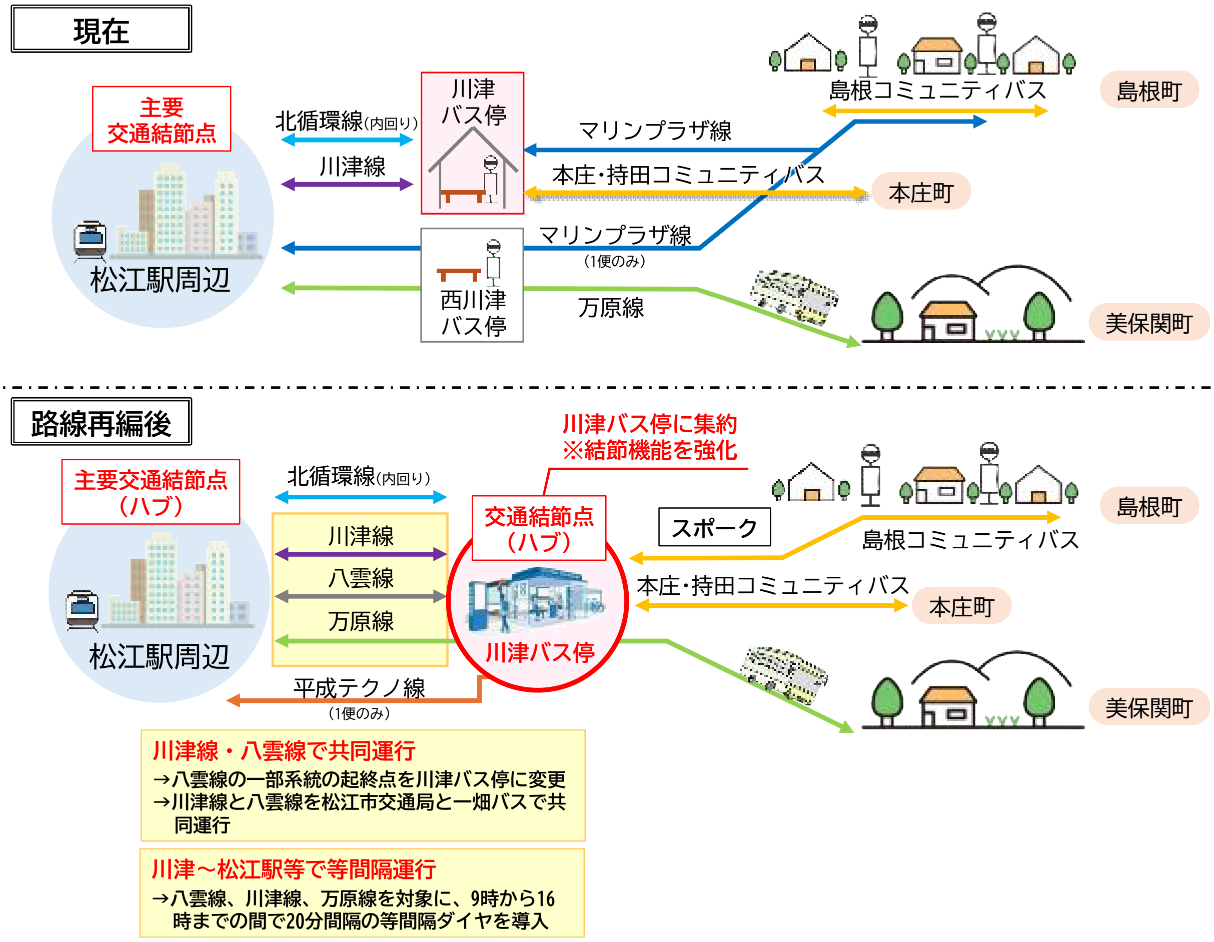


図　本事業の概要（ハブ＆スポーク型への第一弾と重複路線の解消）イメージ

※松江市地域公共交通計画（第４次計画）における基本戦略・施策との対応

事業Ⅰ-②　等間隔ダイヤの導入に係る路線再編

基本戦略①　施策２

※別添の「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」に詳述

事業Ⅱ-②の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。

また、山代町入口～内陸団地間は、運行便数が少なく利用者が限定的な区間となっており、多くの利用者の迂回感を解消するため経路短縮を行います。北堀町～石橋四丁目間は、朝ピーク時のバス車内での混雑が顕著であるものの、狭小区間があるため大型バスによる運行ができないことから、片側二車線の道路に経路を変更し大型バスを充てることで車内混雑の緩和に寄与します。

そのほか、等間隔ダイヤの導入に併せて、一畑バスが運行する万原線を川津バス停に乗り入れを行うことで、等間隔ダイヤ導入区間の起終点の整合を図り、川津バス停の結節機能を高めます。

（関連事業）

事業Ⅱ-②　等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整

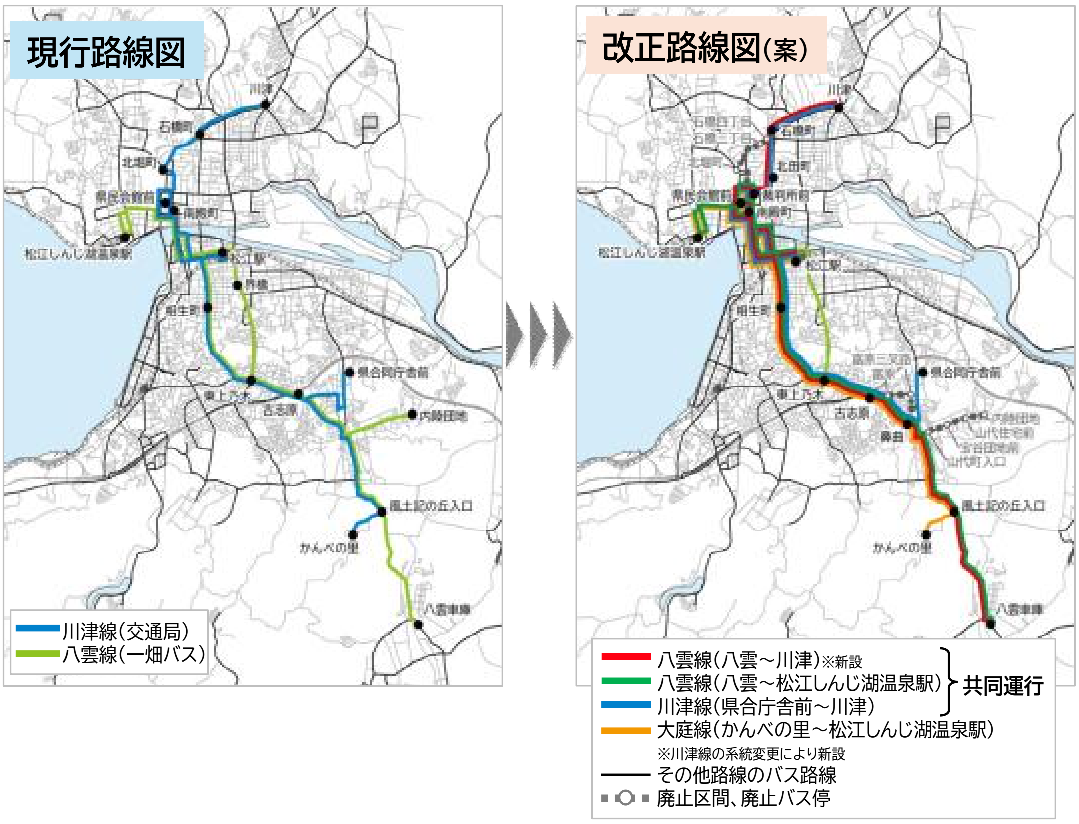


図　等間隔ダイヤ導入に係る路線再編

表　路線再編の内容

項目	内容
運行のねらい	・松江市交通局と一畑バスの共同運行により運行効率化を図るとともに、等間隔ダイヤでの運行により利用者の利便性を維持することを目的とします。
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行
実施時期	令和８年４月１日～

表　川津線（共同運行）の変更内容

<table>
<tr><th>項目</th><th>実施前</th><th colspan="2">実施後</th></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>松江市交通局</td><td>松江市交通局</td><td>一畑バス</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>川津線</td><td colspan="2">川津線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>3-2</td><td colspan="2">A-1</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>県合同庁舎前</td><td colspan="2">県合同庁舎前</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>相生町・松江駅・大橋・北堀町</td><td colspan="2">相生町・松江駅・大橋・南田町</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>川津</td><td colspan="2">川津</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>往路：9.7km
復路：9.8km</td><td colspan="2">9.8km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>往路：25（21）
復路：23（20）</td><td>往路：21（15）
復路：18（13）</td><td>往路：4（4）
復路：4（4）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>松江市交通局</td><td colspan="2">松江市交通局</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>川津線</td><td colspan="2">川津線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>3-1</td><td colspan="2">A-2</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>松江駅</td><td colspan="2">松江駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>大橋・北堀町</td><td colspan="2">大橋・南田町</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>川津</td><td colspan="2">川津</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>4.7km</td><td colspan="2">4.5km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>往路：1（0）
復路：-（-）</td><td colspan="2">往路：2（0）
復路：-（-）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>松江市交通局</td><td colspan="2" rowspan="8">大庭線として記載</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>川津線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>3-3</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>かんべの里</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>相生町・松江駅・大橋・北堀町</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>川津</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>往路：11.3km
復路：11.4km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>往路：5（5）
復路：5（5）</td></tr>
</table>

※便数（）内は土日祝

表　大庭線（松江市交通局）の内容

項目	実施前	実施後
運行主体	松江市交通局	松江市交通局
路線名	川津線	大庭線
系統番号	3-3	C-1
起点	かんべの里	かんべの里
主な経由地	相生町・松江駅・大橋・北堀町	相生町・松江駅・大橋・市役所前
終点	川津	松江しんじ湖温泉駅
キロ程	往路：11.3km 復路：11.4km	往路：10.1km 復路：9.7km
便数	往路：5（5） 復路：5（5）	往路：9（9） 復路：9（9）

※便数（）内は土日祝

表　八雲線（共同運行）の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	一畑バス	一畑バス
路線名	八雲線	八雲線
系統番号	6-9	B-1
起点	松江しんじ湖温泉駅	松江しんじ湖温泉駅
主な経由地	大橋・松江駅・相生町	大橋・松江駅・相生町
終点	八雲車庫	八雲車庫
キロ程	往路：11.2km 復路：11.6km	往路：11.2km 復路：11.6km
便数	往路：27（13） 復路：25（13）	往路：14（8） 復路：14（8）
運行主体	新設	松江市交通局 / 一畑バス
路線名		八雲線
系統番号		B-2
起点		川津
主な経由地		南田町・大橋・松江駅・相生町
終点		八雲車庫
キロ程		往路：11.5km 復路：11.1km
便数		往路：4（4） 復路：4（4） / 往路：4（4） 復路：4（4）
運行主体	一畑バス	一畑バス
路線名	八雲線	八雲線
系統番号	6-15	B-3
起点	松江しんじ湖温泉駅	松江しんじ湖温泉駅
主な経由地	大橋・松江駅・生協病院入口・桧山	大橋・松江駅・生協病院入口・桧山
終点	八雲車庫	八雲車庫
キロ程	往路：10.9km 復路：11.3km	往路：10.9km 復路：11.3km
便数	往路：1（1） 復路：2（0）	往路：1（0） 復路：1（1）
運行主体	一畑バス	廃止
路線名	八雲線	
系統番号	6-11	
起点	八雲車庫	
主な経由地	相生町・松江駅経由せず・大橋	
終点	松江しんじ湖温泉駅	
キロ程	11.0	
便数	往路：-（-） 復路：1（1）	
運行主体	一畑バス	廃止
路線名	八雲線	
系統番号	6-10	
起点	松江しんじ湖温泉駅	
主な経由地	大橋・松江駅・相生町・内陸団地	
終点	八雲車庫	
キロ程	往路：13.4km 復路：13.8km	
便数	往路：1（1） 復路：1（1）	

※便数（）内は土日祝

表　万原線の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	一畑バス	一畑バス
路線名	万原線	万原線
系統番号	15-1	D-1
起点	一畑バス本社	一畑バス本社
主な経由地	松江駅・大橋・南田町・西川津	松江駅・大橋・南田町・川津
終点	美保関ターミナル	美保関ターミナル
キロ程	往路：18.7km 復路：18.7km	往路：18.8km 復路：18.8km
便数	往路：16（7） 復路：15（8）	往路：19（13） 復路：18（13）
運行主体	一畑バス	一畑バス
路線名	万原線	万原線
系統番号	15-2	D-2
起点	美保関ターミナル	美保関ターミナル
主な経由地	（ノンストップ便）	ニュー学園台入口
終点	松江駅	松江駅
キロ程	15.4km	15.4km
便数	1（0）	1（0）
運行主体	一畑バス	廃止
路線名	万原線	
系統番号	15-3	
起点	一畑バス本社	
主な経由地	松江駅・大橋・南田町・西川津 ・道の駅本庄	
終点	美保関ターミナル	
キロ程	往路：18.8km 復路：18.8km	
便数	往路：4（4） 復路：4（3）	

※便数（）内は土日祝

基本戦略② 施策１
基本戦略③ 施策１ 施策２

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高まるほか、複数のバス路線（北循環線、川津線など）を結ぶ、より重要な拠点となります。

これに伴い増加が見込まれる乗り継ぎ需要に対応するため、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。

さらに、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、乗り継ぎ情報等の案内表示の充実や多言語対応、段差の解消やスロープの設置といったバリアフリー化を推進し、ユニバーサルデザインに配慮したバス停をめざします。

（関連事業）
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-④　路線バスからコミュニティバスへの転換・区域変更（島根コミュニティバス）

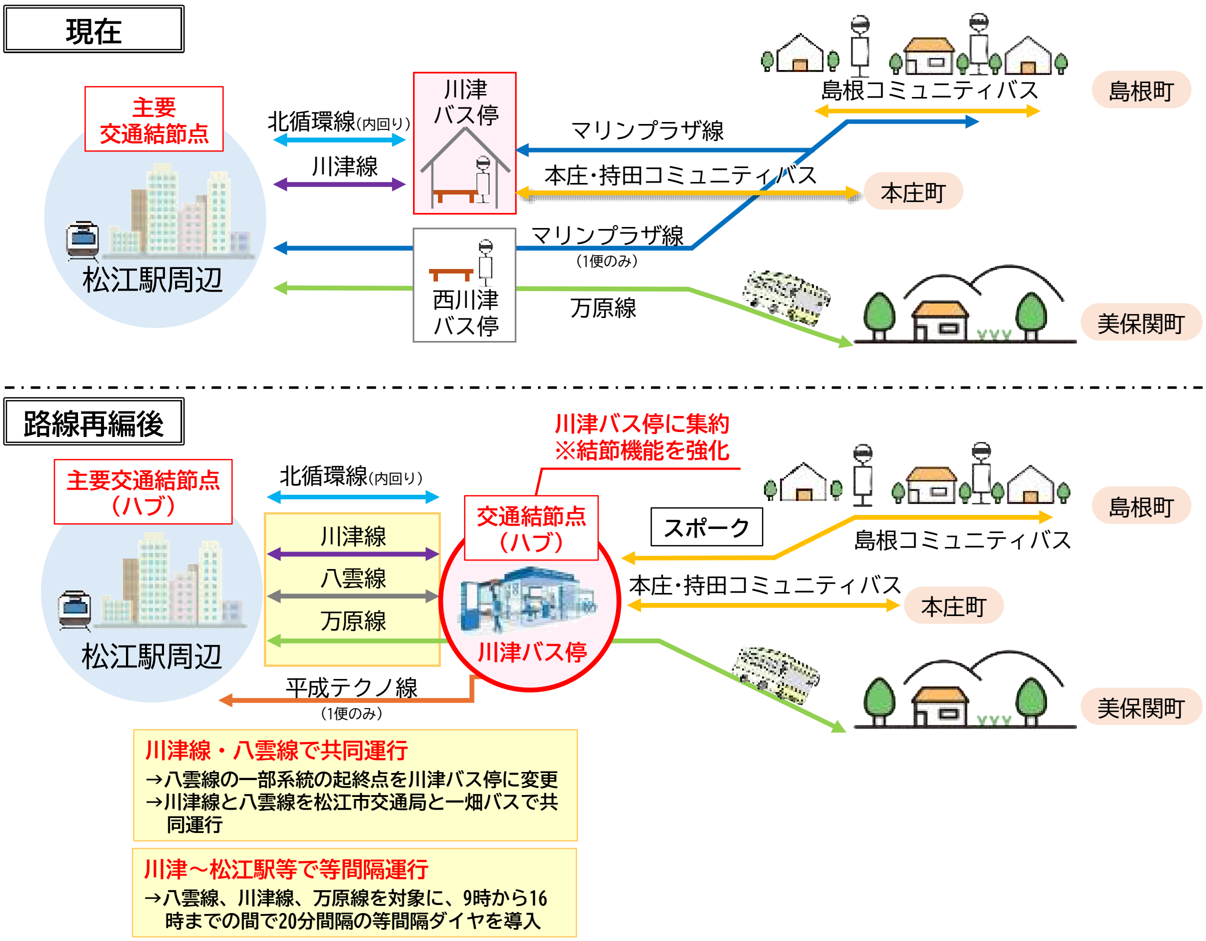


図　川津バス停の交通結節点としての需要が高まる路線再編（令和 8 年度実施）内容

図　現状の川津バス停

【川津バス停の概要】
・待合所：昭和 57 年、駐輪場：昭和 44 年に整備
・約 50 年経過しており、待合所、駐輪場ともに老朽化が進む
・駐輪場は満杯で、駐輪場外まで溢れている

【整備例】
・上屋撤去＋新設
・駐輪場撤去＋新設
・トイレ（洋式化）
・デジタルサイネージ
・ベンチ　ほか

図　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　基本戦略①　施策２　施策３

■「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

島根町は、小売店や医療機関が少なく、日常生活において市街地への移動が必要となっています。島根町と市街地をつなぐ路線として一畑バスが「マリンプラザ線」を運行していますが、島根町内を運行する「島根コミュニティバス」と一部区間が重複しています。

また、令和 6 年 10 月には、「マリンプラザ線」が利用者低迷や運転士不足を背景に運行区間の変更や減便となるなど、現行のサービス水準で運行を続けることが難しくなっています。

そこで、一畑バスが運行するマリンプラザ線を既存の島根コミュニティバスに置き換え、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することで、重複区間を解消し、運行の効率化と利便性の向上を図ります。

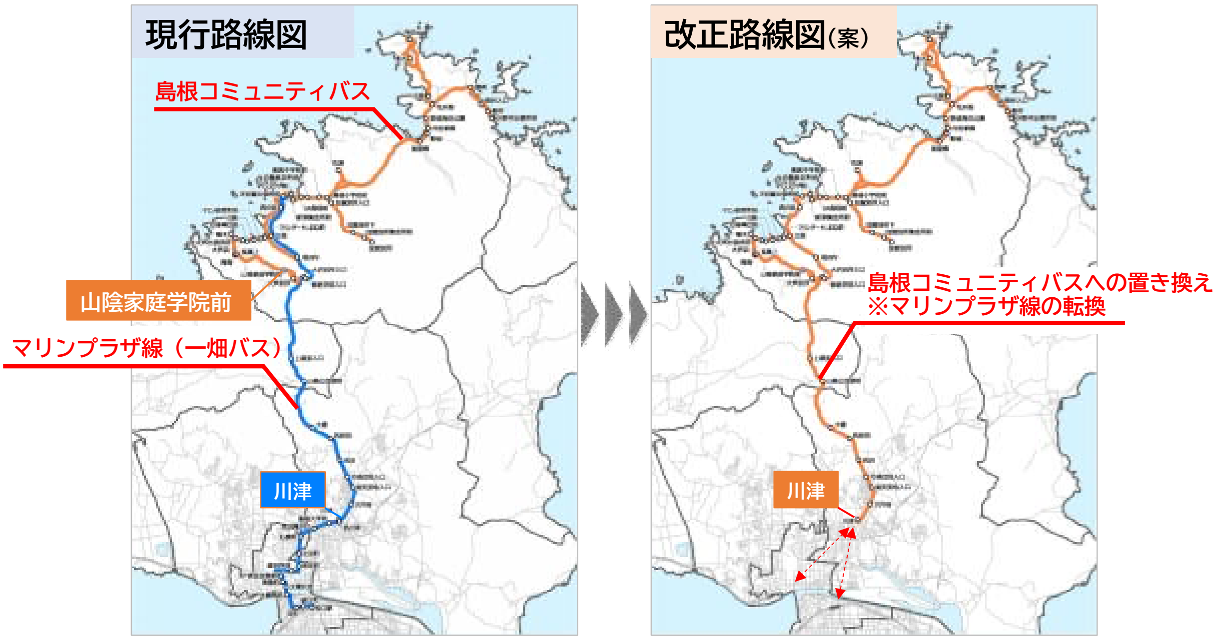


図　マリンプラザ線と島根コミュニティバスの路線図

表　島根コミュニティバスの運行方針

項目	内容
運行のねらい	・小売店や医療機関等が多く立地し、北循環線を含む路線バスが経由する川津バス停までの運行とし、他路線との乗り継ぎ利用を促します。
事業の種類	自家用有償旅客運送事業
運行の態様	路線定期運行
実施時期	令和 8 年 4 月 1 日～

表　マリンプラザ線（一畑バス）の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	一畑バス	廃止
路線名	マリンプラザ線	
系統番号	23-32	
起点	マリンプラザ前	
主な経由地	西持田・西川津	
終点	松江駅	
キロ程	15.7ｋｍ	
便数	往路：－（-） 復路：1（0）	
運行主体	一畑バス	廃止
路線名	マリンプラザ線	
系統番号	23-31	
起点	川津	
主な経由地	西持田	
終点	マリンプラザ前	
キロ程	往路：11.3ｋｍ 復路：11.4ｋｍ	
便数	往路：10（4） 復路： 9（6）	

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【野井線】の変更内容（1/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	野井線	野井線
系統番号	1	2
起点	JF 野井出張所	JF 野井出張所前
主な経由地	沖泊・野波海浜公園・佐波・加賀別所	沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・マリンプラザ前・ 垣の内・上講武入口・西持田
終点	マリンプラザ前	川津
キロ程	18.0 km	29.2km
便数	往路：1（1） 復路：3（0）	往路：1（0） 復路：1（2）
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	野井線	
系統番号	2	
起点	JF 野井出張所	
主な経由地	野波	
終点	マリンプラザ前	
キロ程	7.9 km	
便数	往路：1（0） 復路：1（0）	

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【野井線】の変更内容（2/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	野井線	
系統番号	3	
起点	JF 野井出張所	
主な経由地	沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・マリンプラザ前・楡木	
終点	大芦別所入口	
キロ程	24.6 km	
便数	往路：2（2） 復路：1（3）	
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	野井線	
系統番号	4	
起点	JF 野井出張所	
主な経由地	野波海浜公園・マリンプラザ前・楡木	
終点	大芦別所入口	
キロ程	14.5 km	
便数	往路：1（0） 復路：4（0）	
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	野井線	野井線
系統番号	5	6
起点	JF 野井出張所	JF 野井出張所前
主な経由地	野波海浜公園・佐波・加賀別所下・ 垣の内・楡木	野波海浜公園・佐波・加賀別所下・ 垣の内・楡木・大芦別所・ 上講武入口・西持田
終点	大芦別所入口	川津
キロ程	19.4 km	27.0km
便数	往路：1（0） 復路：-（-）	往路：0（1） 復路：-（-）
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	野井線	野井線
系統番号	6	4
起点	JF 野井出張所	JF 野井出張所前
主な経由地	沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・北垣	沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・垣の内・楡木・ 大芦別所・上講武入口・西持田
終点	垣の内	川津
キロ程	20.8 km	32.2km
便数	往路：3（1） 復路：3（1）	往路：1（1） 復路：0（0）
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	野井線	
系統番号	7	
起点	JF 野井出張所	
主な経由地	野波海浜公園・佐波・加賀別所下 ・マリンプラザ前	
終点	マリンゲートしまね前	
キロ程	20.0 km	
便数	往路：1（0） 復路：-（-）	

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【野井線】の変更内容（3/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		野井線
系統番号		1
起点		JF 野井出張所前
主な経由地		沖泊・野波海浜公園・ マリンプラザ前・垣の内・楡木・ 大芦別所・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		27.3km
便数		往路：2（0） 復路：2（0）
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		野井線
系統番号		3
起点		JF 野井出張所前
主な経由地		沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・マリンプラザ前・楡木・ 垣の内・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		30.2km
便数		往路：1（0） 復路：2（0）
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		野井線
系統番号		5
起点		JF 野井出張所前
主な経由地		沖泊・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・島根小学校・楡木・ 垣の内・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		30.2km
便数		往路：1（0） 復路：－（-）

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【沖泊線】の変更内容（1/2）

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		沖泊線
系統番号		1
起点		沖泊
主な経由地		野井・野波海浜公園・佐波・ 加賀別所下・マリンプラザ前・楡木・ 垣の内・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		30.2km
便数		往路：2（1） 復路：2（1）

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【沖泊線】の変更内容（2/2）

項目	実施前	実施後
運行主体		有限会社いやタクシー
路線名		沖泊線
系統番号		2
起点		沖泊
主な経由地	新設	野井・野波海浜公園・佐波・加賀別所下・マリンプラザ前・垣の内・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		29.2km
便数		往路：3（1） 復路：1（0）
運行主体		有限会社いやタクシー
路線名		沖泊線
系統番号		3
起点		沖泊
主な経由地	新設	野井・野波海浜公園・マリンプラザ前・垣の内・マリンゲート前・楡木・大芦別所・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		27.3km
便数		往路：1（0） 復路：0（1）
運行主体		有限会社いやタクシー
路線名		沖泊線
系統番号		4
起点		沖泊
主な経由地	新設	野井・野波海浜公園・佐波・加賀別所下・垣の内・マリンゲート前・楡木・大芦別所・上講武入口・西持田
終点		川津
キロ程		32.2km
便数		往路：0（1） 復路：2（1）
運行主体		有限会社いやタクシー
路線名		沖泊線
系統番号		5
起点		楡木
主な経由地	新設	マリンゲート前・垣の内・マリンプラザ前・加賀別所・佐波・野波海浜公園
終点		沖泊
キロ程		16.2km
便数		1（0）

※便数（）内は土日祝

表　島根コミュニティバス【島根小線】の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		島根小線
系統番号		1
起点		島根小学校
主な経由地		マリンプラザ・垣の内・マリンゲート・楡木・大芦別所・上講武・西持田
終点		川津
キロ程		15.2km
便数		0（1）
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		島根小線
系統番号		2
起点		垣の内
主な経由地		楡木・マリンゲート・マリンプラザ・加賀別所
終点		島根小学校
キロ程		10.3km
便数		0（1）

※便数（）内は土日祝

■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸

鹿島町御津を起点とする「御津コミュニティバス」は、令和 6 年 9 月まで一畑バスが運行していた路線の廃止に伴い、令和 6 年 10 月から運行しています。

現在、朝の 1 往復の県民会館前発着の便を除き、松江市交通局の北循環線や一畑バスの恵曇線が経由する「春日南バス停」を発着する運行になっていますが、市内を運行する多くの路線が経由する「県民会館前バス停」を発着する運行に変更し、乗り継ぎ等の利便性向上を図ります。

また、小型車両で運行するコミュニティバスの特性を活かし、路線バスでは走行しづらい市街地の狭隘なルートを運行することで経由するバス停が増え、利用者の利便性が向上します。

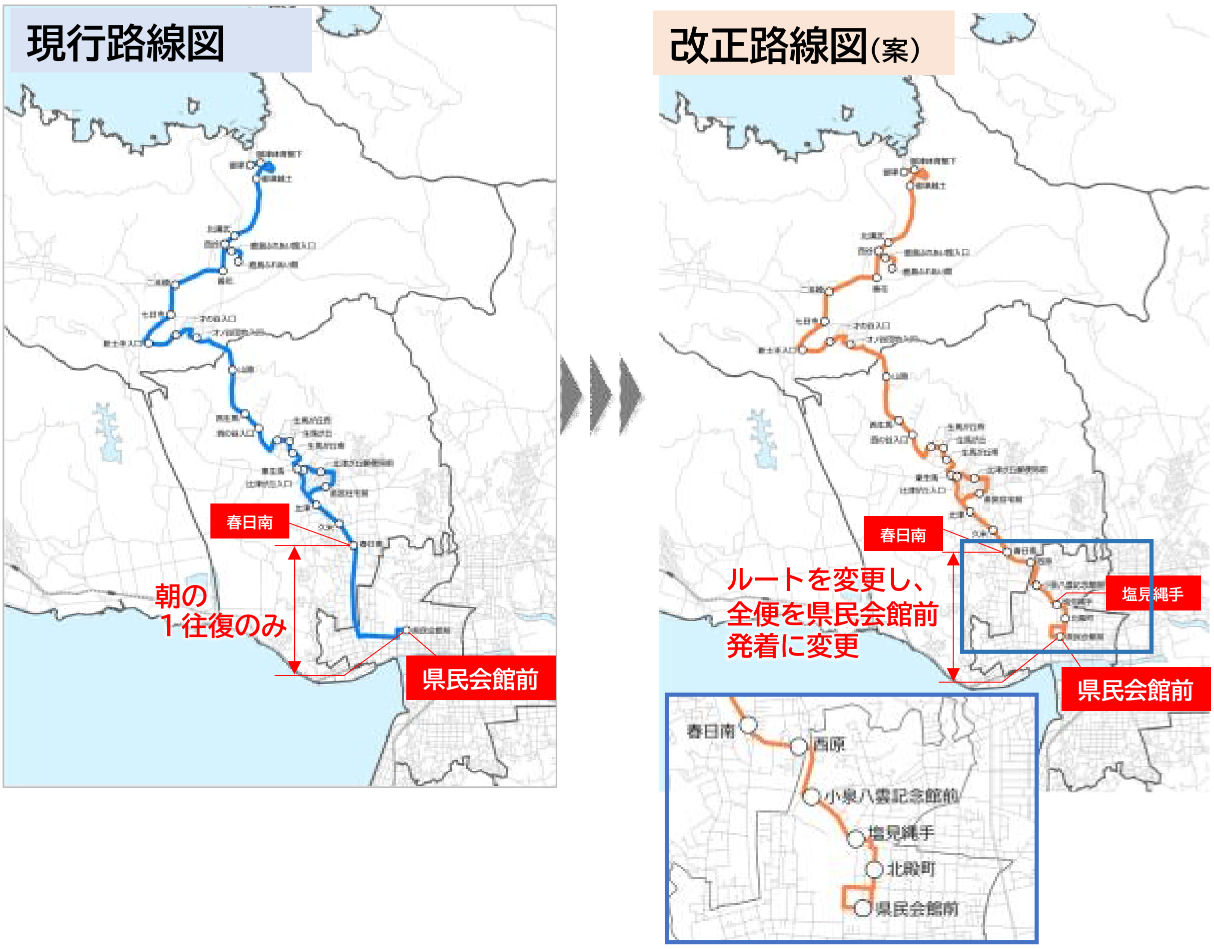


図　御津コミュニティバスの延伸

表　御津コミュニティバスの運行方針

項目	内容
運行のねらい	・生活移動の目的地が多く、市内各地への乗り継ぎが可能な「県民会館前」まで乗り入れを行うことで、主に鹿島町御津地域の生活移動の利便性を向上させます。
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行
実施時期	令和 8 年 4 月 1 日～

表　御津コミュニティバスの変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	あいかタクシー	あいかタクシー
路線名	御津線	御津・県民会館線
系統番号	1	3
起点	御津	御津
主な経由地	ふれあい館・才の谷入口・生馬が丘・比津が丘入口・春日南	才の谷入口・生馬が丘・比津が丘入口・春日南・西原
終点	県民会館前	県民会館前
キロ程	14.2km	13.3km
便数（便/日）	往路：1（1） 復路：1（1）	往路：0（0） 復路：1（1）
運行主体	あいかタクシー	あいかタクシー
路線名	御津コミュニティバス	御津・県民会館線
系統番号	2	1
起点	御津	御津
主な経由地	ふれあい館・才の谷入口・生馬が丘・比津が丘入口	ふれあい館・才の谷入口・生馬が丘・比津が丘入口・春日南・西原
終点	春日南	県民会館前
キロ程	12.5 km	13.9km
便数（便/日）	往路：3（2） 復路：5（3）	往路：4（4） 復路：6（5）
運行主体	あいかタクシー	あいかタクシー
路線名	御津コミュニティバス	御津・県民会館線
系統番号	3	2
起点	御津	御津
主な経由地	ふれあい館・才の谷入口・生馬が丘	ふれあい館・才の谷入口・生馬が丘・春日南・西原
終点	春日南	県民会館前
キロ程	11.2 km	13.3km
便数（便/日）	往路：4（3） 復路：2（2）	往路：3（1） 復路：2（1）

※便数（）内は土日祝

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　基本戦略①　施策３

■「東出雲コミュニティバス」での定時定路線＋デマンド※による複合型運行

東出雲コミュニティバスは、現在、出雲郷線、上意東線、下意東線、八雲線の 4 路線で定時定路線運行を行っていますが、地域からの要望を踏まえ、運行エリアの拡大を図るため、上意東線と下意東線の 2 路線において、定時定路線とデマンドのハイブリッド運行に変更します。

朝夕の通勤・通学時間帯は、従来通りの定時定路線で運行し、高齢者のお出かけ需要の高い午前中は、運行ダイヤを定めたうえで、指定するゾーン内から目的地間への移動を可能とするデマンド（予約型）運行を行います。当該地域のデマンド運行では、地域に精通したドライバーが対応することで、地域の道路状況等に応じた柔軟な対応を行います。

その他、出雲郷線は現行通り定時定路線運行を行い、八雲線は利用状況や利用者の意見を踏まえ廃止します。

※「デマンド運行」とは、利用者からの予約に応じて運行する効率的な公共交通サービス。
　市内では AI を用いたデマンド運行を行っている地域があるが、本地域では AI を用いない運行を採用。

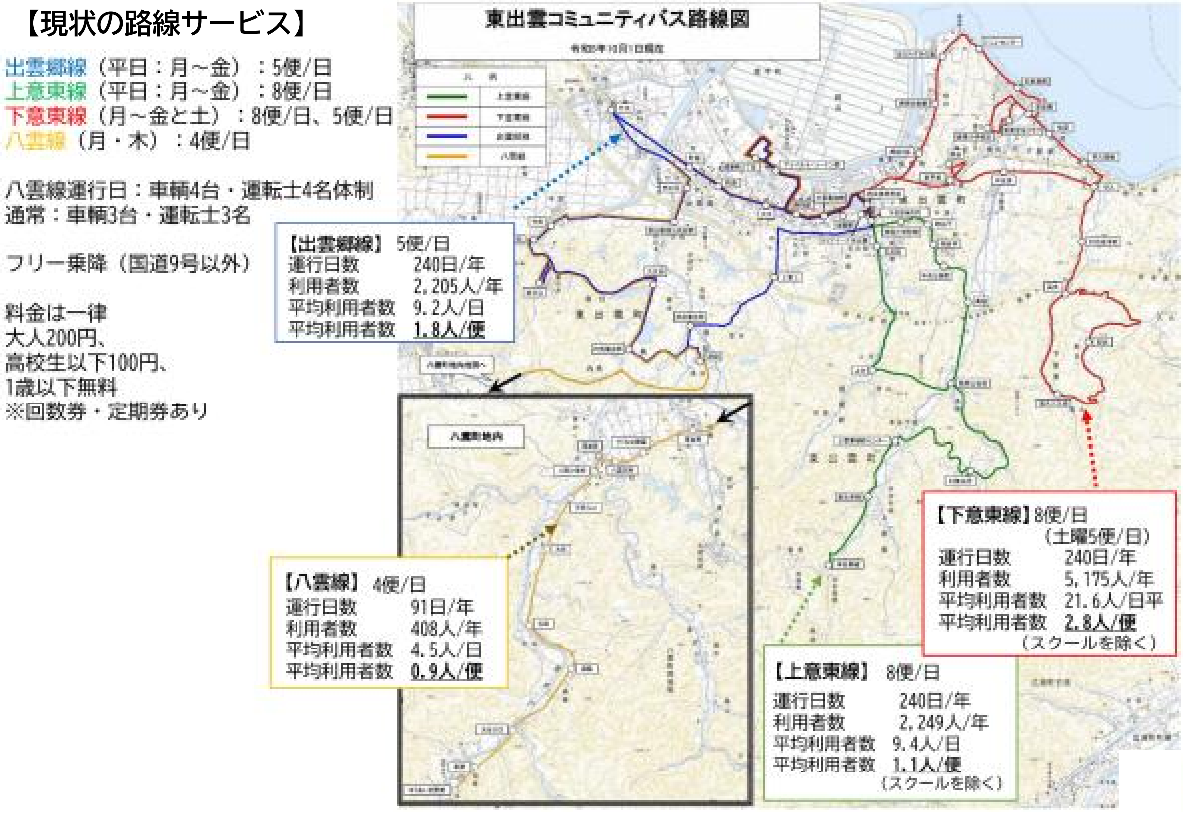
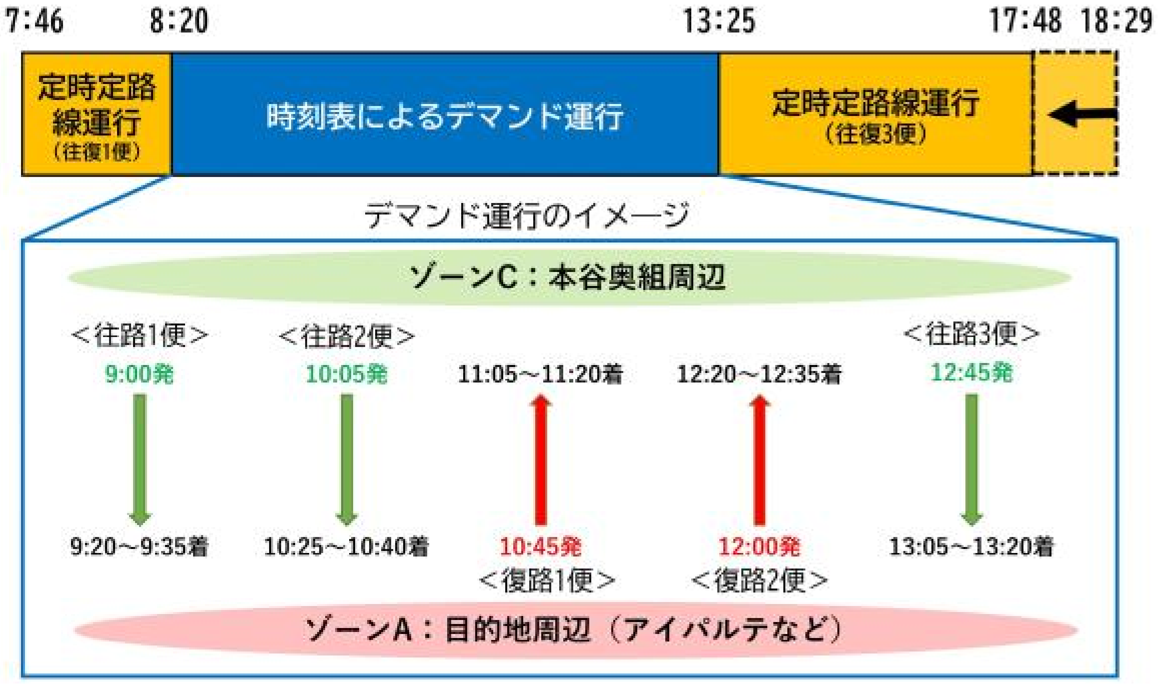


図　現在の東出雲コミュニティバスの運行サービス

表　東出雲コミュニティバスの運行方針

項目	内容
運行のねらい	・朝夕の通勤･通学利用を維持するとともに、高齢者等のお出かけ需要に合わせ、各地区から生活移動の目的地となる施設への移動を可能とすることで、特に高齢者の買い物利用の利便性を向上させます。
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行＋デマンド型運行
実施時期	令和 8 年 4 月 1 日～



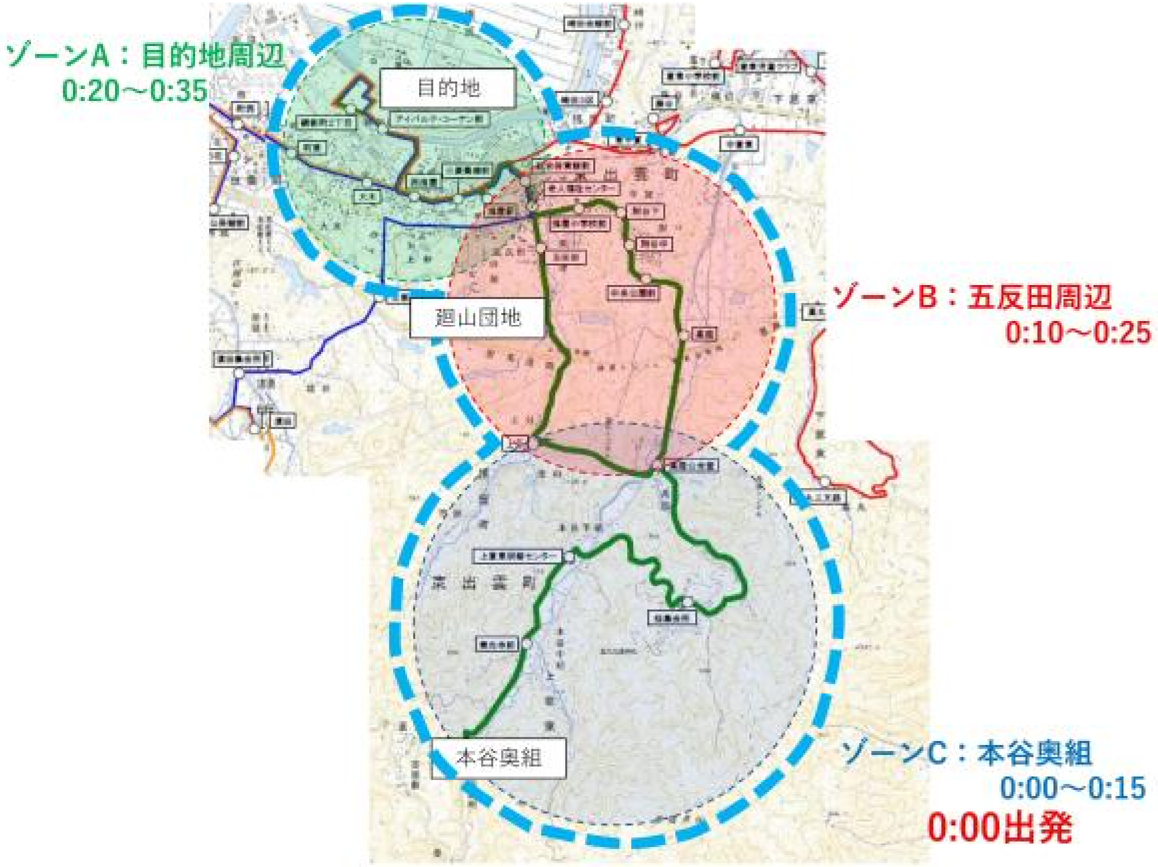


図　上意東線の定時定路線＋デマンド運行計画

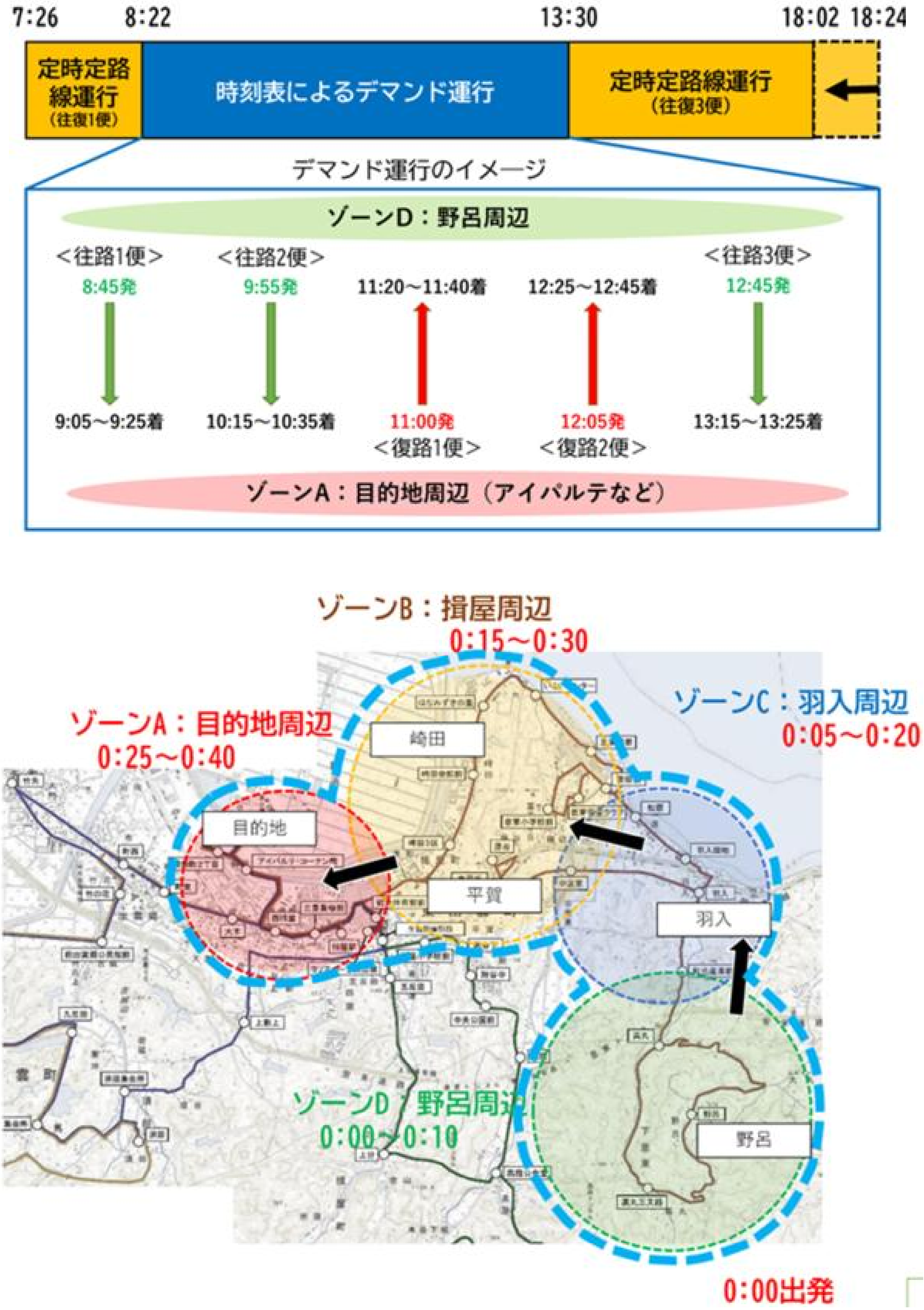


図　下意東線の定時定路線＋デマンド運行計画

【定時定路線運行の変更内容】

表　東出雲コミュニティバス【出雲郷線】の変更内容

<table>
<tr><th>項目</th><th>実施前</th><th>実施後</th></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td>有限会社いやタクシー</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>出雲郷線</td><td>出雲郷線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>2</td><td>1</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>錦新町２丁目・大木・竹矢・今宮・春日台・須田・ヨリアイーナ東出雲・揖屋駅・西揖屋</td><td>錦新町２丁目・大木・竹矢・今宮・春日台・須田・ヨリアイーナ東出雲・揖屋駅・西揖屋</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>21.0km</td><td>23.4km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>4（0）</td><td>5（0）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td rowspan="8">系統１に統合</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>出雲郷線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>1</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>錦新町２丁目・大木・竹矢・今宮・春日台・須田・ヨリアイーナ東出雲</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>17.2km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>1（0）</td></tr>
</table>

※便数（）内は土日祝

表　東出雲コミュニティバス【八雲線】の変更内容

<table>
<tr><th>項目</th><th>実施前</th><th>実施後</th></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td rowspan="8">廃止</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>八雲線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>1</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>錦新町２丁目・大木・今宮・春日台・須田・八雲支所</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>ゆうあい熊野館</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>20.6km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>2
（月曜日・木曜日のみ）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td rowspan="8">廃止</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>八雲線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>2</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>ゆうあい熊野館</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>八雲支所・須田・春日台・今宮・大木・錦新町２丁目</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>20.6km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>2
（月曜日・木曜日のみ）</td></tr>
</table>

表　東出雲コミュニティバス【上意恵線】の変更内容（1/2）

<table>
<tr><th>項目</th><th>実施前</th><th>実施後</th></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td>有限会社いやタクシー</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>上意東線</td><td>上意東線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>1</td><td>5</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>本谷奥組</td><td>本谷奥組</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>畑集会所・高庭・附谷中・
ヨイアリーナ東出雲・揖屋駅・
西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋</td><td>畑集会所・高庭・附谷中・
ヨリアイーナ東出雲・揖屋駅・
西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>12.5km</td><td>13.2km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>1（0）</td><td>1（0）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td rowspan="8">廃止</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>上意東線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>2</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>ヨリアイーナ東出雲・五反田
・畑集会所・本谷奥組・畑集会所
・高庭・ヨリアイーナ東出雲
・揖屋駅・西揖屋・錦新町２丁目・
西揖屋</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>21.3km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>2（0）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td>有限会社いやタクシー</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>上意東線</td><td>上意東線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>3</td><td>1</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>附谷中・高庭・本谷奥組・
畑集会所･本谷奥組･高庭･
五反田･ヨリアイーナ東出雲
・西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋</td><td>西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋・
揖屋駅・ヨリアイーナ東出雲・附谷中
・畑集会所･本谷奥組･高庭･
五反田･ヨリアイーナ東出雲</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>21.3km</td><td>22.3km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>往路：1（0）
復路：2（0）</td><td>1（0）</td></tr>
<tr><td>運行主体</td><td>有限会社いやタクシー</td><td>有限会社いやタクシー</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>上意東線</td><td>上意東線</td></tr>
<tr><td>系統番号</td><td>4</td><td>2</td></tr>
<tr><td>起点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>主な経由地</td><td>附谷中・高庭・本谷奥組・畑集会所
・五反田・ヨリアイーナ東出雲</td><td>ヨリアイーナ東出雲・附谷中・
畑集会所・本谷奥組・高庭公会堂
・五反田・ヨリアイーナ東出雲</td></tr>
<tr><td>終点</td><td>揖屋駅</td><td>揖屋駅</td></tr>
<tr><td>キロ程</td><td>17.5km</td><td>18.3km</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>2（0）</td><td>1（0）</td></tr>
</table>

※便数（）内は土日祝

表　東出雲コミュニティバス【上意恵線】の変更内容（2/2）

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		上意東線
系統番号		3
起点		揖屋駅
主な経由地		ヨリアイーナ東出雲・附谷中・畑集会所
終点		本谷奥組
キロ程		9.2km
便数		1（0）
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		上意東線
系統番号		4
起点		揖屋駅
主な経由地		ヨリアイーナ東出雲・五反田・畑集会所
終点		本谷奥組
キロ程		9.1km
便数		1（0）

※便数（）内は土日祝

表　東出雲コミュニティバス【下意恵線】の変更内容（1/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	下意東線	
系統番号	1	
起点	揖屋駅	
主な経由地	ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前・意東小学校前・羽入・野呂・羽入・中意東・藤谷・東平賀・ヨリアイーナ東出雲	
終点	揖屋駅	
キロ程	24.8 km	
便数	1（1）	
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	下意東線	
系統番号	2	
起点	揖屋駅	
主な経由地	西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋・・揖屋駅・ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前・意東小学校前・羽入・野呂・羽入・中意東・東平賀・ヨリアイーナ東出雲	
終点	揖屋駅	
キロ程	23.2 km	
便数	1（1）	

※便数（）内は土曜日（日祝運休）

表　東出雲コミュニティバス【下意恵線】の変更内容（2/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	下意東線	下意東線
系統番号	3	1
起点	揖屋駅	揖屋駅
主な経由地	西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋・・揖屋駅・ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前･意東小学校前・羽入・野呂・羽入・・中意東・東平賀・ヨリアイーナ東出雲	西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋・・揖屋駅・ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前･意東小学校前・羽入・野呂・中意東・東平賀・ヨリアイーナ東出雲
終点	揖屋駅	揖屋駅
キロ程	24.7 km	23.9km
便数	1（1）	1（1）
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	下意東線	下意東線
系統番号	4	3
起点	揖屋駅	揖屋駅
主な経由地	ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前・意東小学校前・羽入・野呂・羽入・中意東・藤谷・東平賀	ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前・意東小学校前・羽入・野呂・中意東・藤谷・東平賀・ヨリアイーナ東出雲
終点	揖屋駅	揖屋駅
キロ程	20.7 km	20.8km
便数	1（0）	1（0）
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	下意東線	下意東線
系統番号	5	4
起点	野呂	揖屋駅
主な経由地	羽入・意東小学校前・崎田会館前・ヨリアイーナ東出雲	ヨリアイーナ東出雲・東平賀・羽入
終点	揖屋駅	野呂
キロ程	11.0 km	8.1km
便数	1（0）	1（0）
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	下意東線	
系統番号	6	
起点	揖屋駅	
主な経由地	西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋・・ヨリアイーナ東出雲・東平賀・藤谷・中意東・羽入・意東小学校前・崎田会館前・西揖屋・錦新町２丁目・西揖屋	
終点	揖屋駅	
キロ程	23.1 km	
便数	1（1）	

※便数（）内は土曜日（日祝運休）

表　東出雲コミュニティバス【下意恵線】の変更内容（3/3）

項目	実施前	実施後
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	下意東線	
系統番号	6	
起点	揖屋駅	
主な経由地	西揖屋・錦新町2丁目・西揖屋・・ヨリアイーナ東出雲・東平賀・藤谷・中意東・羽入・意東小学校前・崎田会館前・西揖屋・錦新町2丁目・西揖屋	
終点	揖屋駅	
キロ程	23.1 km	
便数	1（1）	
運行主体	有限会社いやタクシー	有限会社いやタクシー
路線名	下意東線	下意東線
系統番号	7	2
起点	揖屋駅	揖屋駅
主な経由地	西揖屋・錦新町2丁目・西揖屋・・ヨリアイーナ東出雲・崎田会館・意東小学校前・羽入・中意東・東平賀・ヨリアイーナ東出雲	西揖屋・錦新町2丁目・西揖屋・・揖屋駅・ヨリアイーナ東出雲・崎田会館前・意東小学校前・羽入・中意東・東平賀・ヨリアイーナ東出雲
終点	揖屋駅	揖屋駅
キロ程	19.1 km	17.6km
便数	1（0）	1（0）
運行主体	有限会社いやタクシー	廃止
路線名	下意東線	
系統番号	8	
起点	揖屋駅	
主な経由地	ヨリアイーナ東出雲・東平賀・中意東・羽入・意東小学校前・崎田会館前・ヨリアイーナ東出雲・西揖屋・錦新町2丁目・西揖屋	
終点	揖屋駅	
キロ程	19.1 km	
便数	1（1）	
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		下意東線
系統番号		5
起点		野呂
主な経由地		羽入・意東小学校前・崎田会館前・ヨリアイーナ東出雲
終点		揖屋駅
キロ程		12.4km
便数		1（1）

※便数（）内は土曜日（日祝運休）

【デマンド運行の変更内容】

表　東出雲コミュニティバス【上意恵線･デマンド運行】の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		上意東線
系統番号		−
起点		本谷奥組
主な経由地		ゾーンC・ゾーンB・ゾーンA
終点		コスモス東出雲店・ アイパルテ/コーナン
キロ程		−
便数		往路：3（0） 復路：2（0）

※便数（）内は土日祝

表　東出雲コミュニティバス【下意恵線･デマンド運行】の変更内容

項目	実施前	実施後
運行主体	新設	有限会社いやタクシー
路線名		下意東線
系統番号		−
起点		野呂
主な経由地		ゾーンD・ゾーンC・ ゾーンB・ゾーンA
終点		コスモス東出雲店・ アイパルテ/コーナン
キロ程		−
便数		往路：3（3） 復路：2（2）

※便数（）内は土曜日（日祝運休）

2-3　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

基本戦略①　施策５

※別添の「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」に詳述

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。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しますが、市街地ゾーン均一運賃の導入に併せて、初乗り運賃を250円にするなどの改定を行います。

これらの運賃改定は、松江市交通局と一畑バスが運行する路線バスを持続的に確保していくために必要不可欠な事業です。

また、これまで松江市交通局と一畑バスがそれぞれで提供していた運賃割引サービスは見直し、共同で使える運賃割引サービスを提供します。加えて、利用者が窓口へ出向くことなく定期券購入が可能となるWEBでの定期券購入システムを導入するなど、利便性向上に努めます。

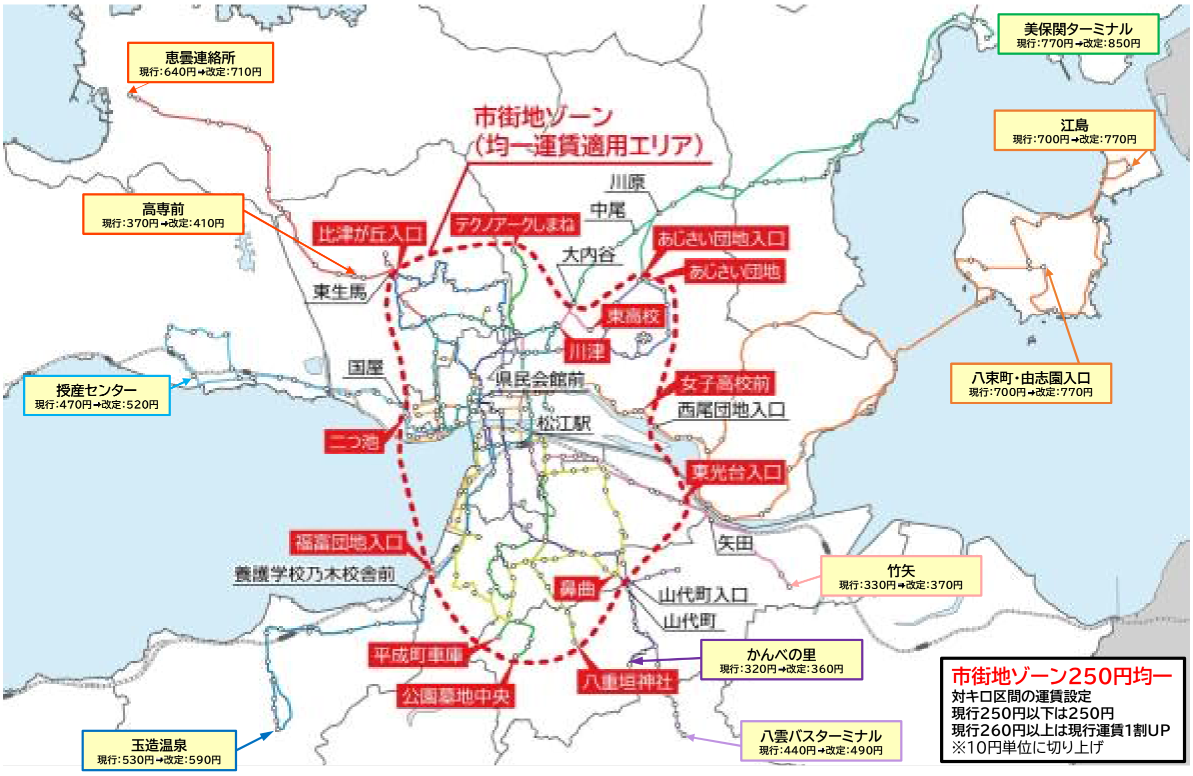


図　市街地ゾーン（均一運賃適用エリア）とその他の区間の運賃改定例

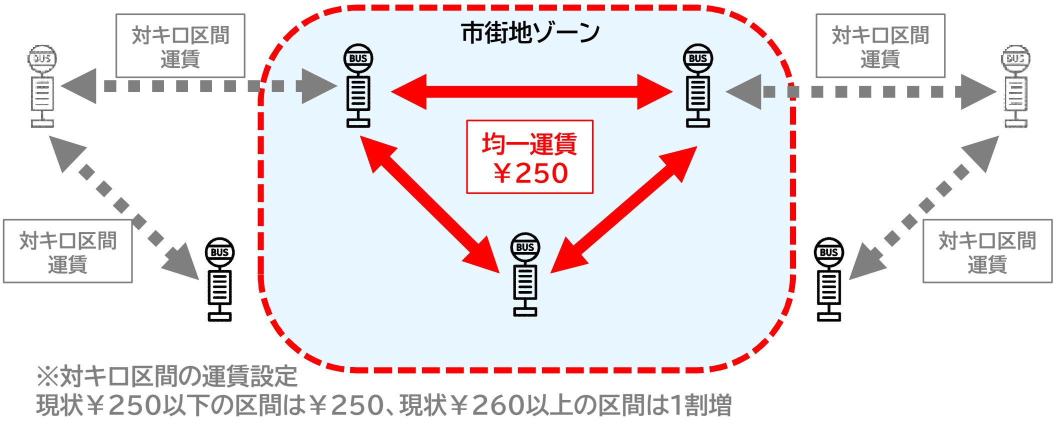


図　市街地ゾーン均一運賃の導入イメージ

事業Ⅱ-②　等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整

基本戦略①　施策２

※別添の「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」に詳述

■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が実施する共同運行により、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。対象とする路線は、前述の事業Ⅰ-②の通り、共同運行を行う八雲線と川津線のほか、一畑バスが運行する万原線、新設し松江市交通局が運行する大庭線です。

また、「松江地区乗合バス事業共同運行計画-ACTION PLAN 2026-」により、松江市交通局と一畑バスで時刻表の一元化を図るほか、松江駅出発時刻の調整やバス停間の所要時分を実際の所要時間に統一させることで定時性を向上させることなど、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。

（関連事業）

事業Ⅰ-②　等間隔ダイヤの導入に係る路線再編

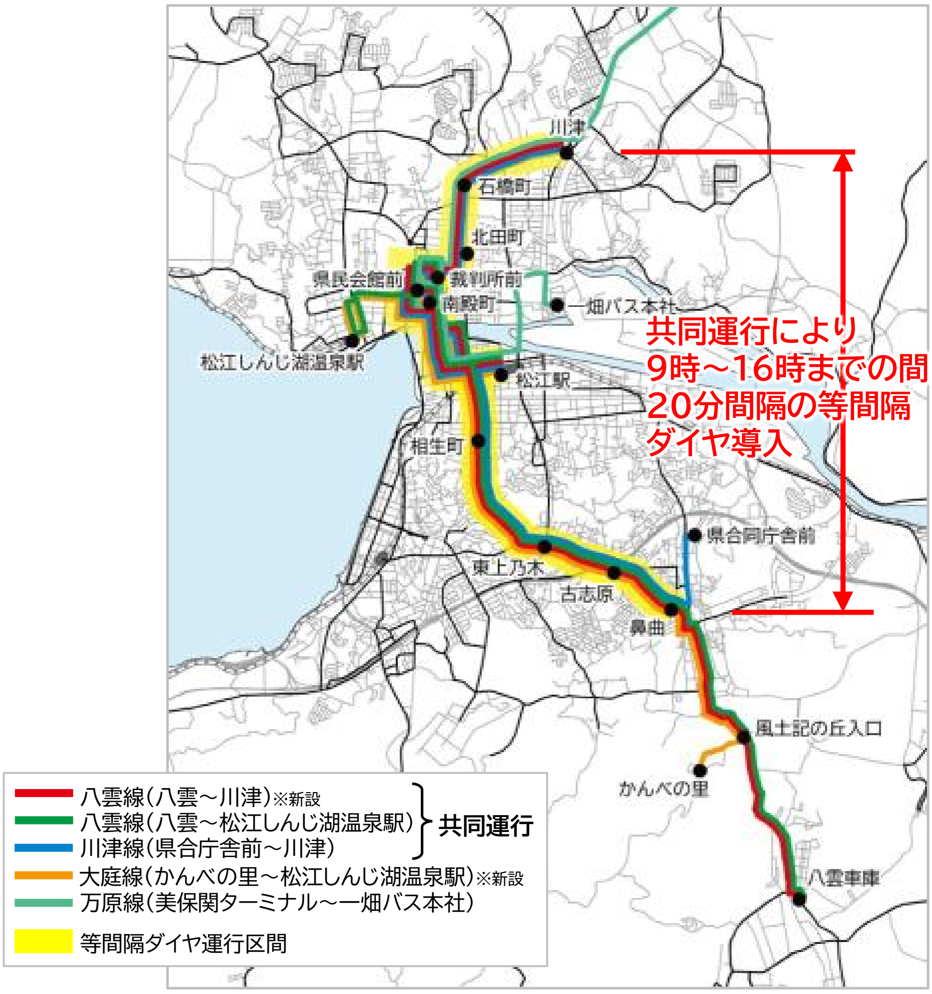


図　等間隔ダイヤ導入区間

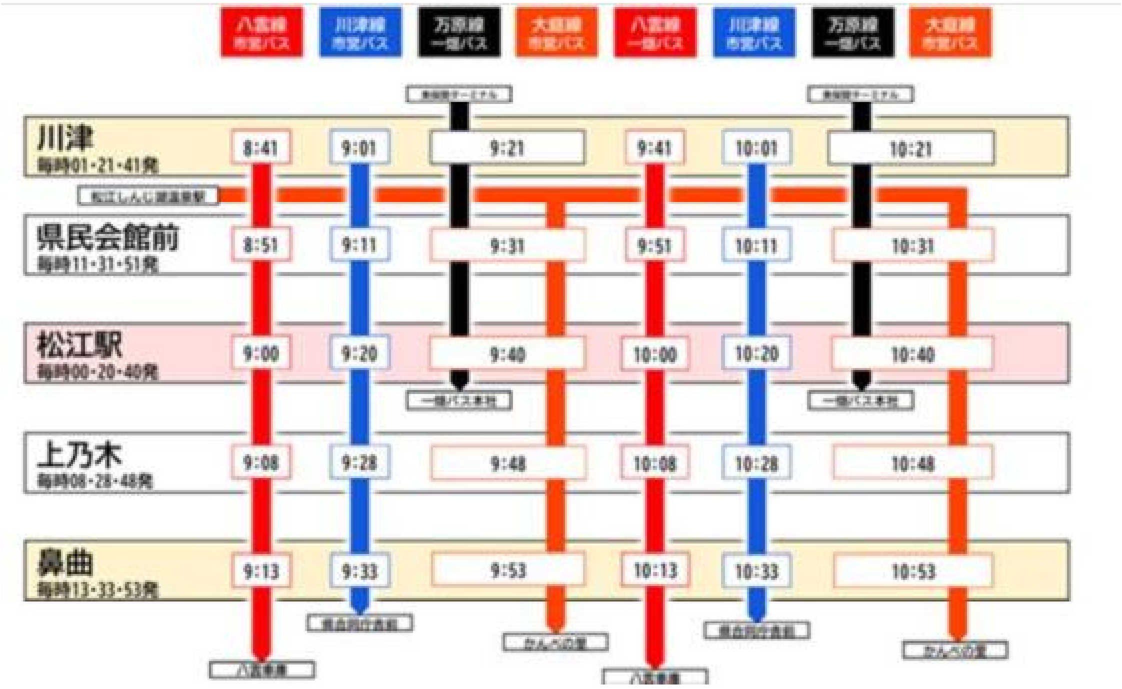


図　等間隔ダイヤのイメージ

表　等間隔ダイヤの運行便数及び運行時間

■川津（西川津）⇔松江駅

新旧	運行路線	運行会社	方面	運行パターン（9～16 時台）	
				平日	土日祝日
旧	川津線 万原線	松江市交通局 一畑バス	川津方面	19 便 最大待ち時間 40 分	19 便 最大待ち時間 40 分
			松江駅方面	19 便 最大待ち時間 40 分	17 便 最大待ち時間 40 分
新	川津線 万原線 八雲線	共同運行 一畑バス 松江市交通局	川津方面	22 便 最大待ち時間 20 分	22 便 最大待ち時間 20 分
			松江駅方面	23 便 最大待ち時間 20 分	23 便 最大待ち時間 20 分

■鼻曲⇔松江駅

新旧	運行路線	運行会社	方面	運行パターン（9～16 時台）	
				平日	土日祝日
旧	川津線 八雲線	松江市交通局 一畑バス	松江駅方面	18 便 最大待ち時間 40 分	10 便 最大待ち時間 66 分
			鼻曲方面	15 便 最大待ち時間 40 分	8 便 最大待ち時間 65 分
新	川津線 八雲線 大庭線	共同運行 共同運行 松江市交通局	松江駅方面	23 便 最大待ち時間 20 分	23 便 最大待ち時間 20 分
			鼻曲方面	22 便 最大待ち時間 20 分	22 便 最大待ち時間 20 分

【参考】等間隔ダイヤの時刻表（旧時刻表）（1/2）

■川津（西川津）⇒松江駅⇒鼻曲

	出発地	西川津	川津	県民会館前	松江駅	上乃木	鼻曲	終点
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	8:52	9:01	9:09	9:14	⇒八雲車庫
万原線	美保関ターミナル⇒	8:54	-	9:05	9:14	-	-	⇒一畑バス本社
川津線	川津	-	8:54	9:05	9:15	9:23	-	⇒県合同庁舎前
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	9:21	9:30	9:38	9:43	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	9:19	9:30	9:40	9:48	-	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	9:28	-	9:39	9:48	-	-	⇒一畑バス本社
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	9:51	10:00	10:08	10:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	9:59	10:10	10:20	10:28	-	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	10:14	-	10:25	10:34	-	-	⇒一畑バス本社
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	10:26	10:35	10:43	10:48	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	10:39	10:50	11:00	11:08	11:14	⇒かんべの里
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	11:11	11:20	11:28	11:33	⇒八雲車庫
万原線	美保関ターミナル⇒	11:13	-	11:24	11:33	-	-	⇒一畑バス本社
川津線	川津	-	11:19	11:30	11:40	11:48	-	⇒県合同庁舎前
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	11:46	11:55	-	12:07	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	11:59	12:10	12:20	12:28	-	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	12:13	-	12:24	12:33	-	-	⇒一畑バス本社
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	12:26	12:35	12:43	12:48	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	12:39	12:50	13:00	13:08	13:14	⇒かんべの里
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	13:11	13:20	13:28	13:33	⇒八雲車庫
万原線	美保関ターミナル⇒	13:14	-	13:25	13:34	-	-	⇒一畑バス本社
川津線	川津	-	13:19	13:30	13:40	13:48	-	⇒県合同庁舎前
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	13:46	13:55	14:03	14:08	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	13:59	14:10	14:20	14:28	-	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	14:13	-	14:24	14:33	-	-	⇒一畑バス本社
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	14:26	14:35	14:43	14:48	⇒八雲車庫
川津線	川津	-	14:39	14:50	15:00	15:08	15:14	⇒かんべの里
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	15:11	15:20	15:28	15:33	⇒八雲車庫
万原線	美保関ターミナル⇒	15:14	-	15:25	15:34	-	-	⇒一畑バス本社
川津線	川津	-	15:19	15:30	15:40	15:48	-	⇒県合同庁舎前
八雲線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	-	15:41	15:50	15:58	16:03	⇒八雲車庫

※運行ダイヤは、計画策定時の計画であり変更する場合があります。

【参考】等間隔ダイヤの時刻表（旧時刻表）(2/2)

■鼻曲⇒松江駅⇒川津（西川津）

	出発地	鼻曲	上乃木	松江駅	県民会館前	川津	西川津	終点
八雲線	八雲車庫⇒	8:55	9:00	9:08	9:17	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	8:56	9:10	9:21	9:33	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	9:10	-	9:22	9:31	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	9:14	9:25	9:34	9:46	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	9:25	9:30	9:38	9:47	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	9:45	9:54	-	10:04	⇒美保関ターミナル
川津線	かんべの里⇒	9:44	9:49	10:00	10:09	10:21	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	9:55	10:00	10:08	10:17	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	10:25	-	10:37	10:46	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	10:29	10:40	10:49	11:01	-	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	10:45	10:54	-	11:04	⇒美保関ターミナル
八雲線	八雲車庫⇒	10:55	11:00	11:08	11:17	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	11:09	11:20	11:29	11:41	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	11:30	11:35	11:43	11:52	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	11:45	11:54	-	12:04	⇒美保関ターミナル
川津線	かんべの里⇒	11:44	11:49	12:00	12:09	12:21	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	12:10	12:15	12:23	12:32	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	12:29	12:40	12:49	13:01	-	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	12:45	12:54	-	13:04	⇒美保関ターミナル
八雲線	八雲車庫⇒	12:50	12:55	13:03	13:12	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	13:09	13:20	13:29	13:41	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	13:30	13:35	13:43	13:52	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	13:45	13:54	-	14:04	⇒美保関ターミナル
川津線	かんべの里⇒	13:44	13:49	14:00	14:09	14:21	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	14:10	14:15	14:23	14:32	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	14:29	14:40	14:49	15:01	-	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	14:45	14:54	-	15:04	⇒美保関ターミナル
八雲線	八雲車庫⇒	14:50	14:55	15:03	15:12	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
川津線	県合同庁舎前⇒	-	15:09	15:20	15:29	15:41	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	15:30	15:35	15:43	15:52	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	15:45	15:54	-	16:04	⇒美保関ターミナル
川津線	かんべの里⇒	15:44	15:49	16:00	16:09	16:21	-	川津
八雲線	八雲車庫⇒	16:10	16:15	16:23	16:32	-	-	⇒松江しんじ湖温泉駅

※運行ダイヤは、計画策定時の計画であり変更する場合があります。

【参考】等間隔ダイヤの時刻表（新時刻表）（1/2）

■川津⇒松江駅⇒鼻曲

	出発地	川津	県民会館前	**松江駅**	上乃木	鼻曲	終点
八雲線	-	8:41	8:51	**9:00**	9:08	9:13	⇒八雲車庫
万原線	美保関ターミナル⇒	8:51	9:01	**9:10**	-	-	⇒一畑バス本社
川津線	川津	9:01	9:11	**9:20**	9:28	9:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	9:21	9:31	**9:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	9:31	**9:40**	9:48	9:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	9:41	9:51	**10:00**	10:08	10:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	10:01	10:11	**10:20**	10:28	10:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	10:21	10:31	**10:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	10:31	**10:40**	10:48	10:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	10:41	10:51	**11:00**	11:08	11:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	11:01	11:11	**11:20**	11:28	11:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	11:21	11:31	**11:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	11:31	**11:40**	11:48	11:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	11:41	11:51	**12:00**	12:08	12:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	12:01	12:11	**12:20**	12:28	12:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	12:21	12:31	**12:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	12:31	**12:40**	12:48	12:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	12:41	12:51	**13:00**	13:08	13:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	13:01	13:11	**13:20**	13:28	13:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	13:21	13:31	**13:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	13:31	**13:40**	13:48	13:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	13:41	13:51	**14:00**	14:08	14:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	14:01	14:11	**14:20**	14:28	14:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	14:21	14:31	**14:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	14:31	**14:40**	14:48	14:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	14:41	14:51	**15:00**	15:08	15:13	⇒八雲車庫
川津線	川津	15:01	15:11	**15:20**	15:28	15:33	⇒県合同庁舎前
万原線	美保関ターミナル⇒	15:21	15:31	**15:40**	-	-	⇒一畑バス本社
大庭線	松江しんじ湖温泉駅⇒	-	15:31	**15:40**	15:48	15:53	⇒かんべの里
八雲線	川津	15:41	15:51	**16:00**	16:08	16:13	⇒八雲車庫

※運行ダイヤは、計画策定時の計画であり変更する場合があります。

【参考】等間隔ダイヤの時刻表（新時刻表）(2/2)

■鼻曲⇒松江駅⇒川津

	出発地	鼻曲	上乃木	**松江駅**	県民会館前	川津	終点
八雲線	八雲車庫⇒	8:46	8:51	**9:00**	9:10	9:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	9:06	9:11	**9:20**	9:30	9:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**9:40**	9:50	10:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	9:26	9:31	**9:40**	9:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	9:46	9:51	**10:00**	10:10	10:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	10:06	10:11	**10:20**	10:30	10:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**10:40**	10:50	11:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	10:26	10:31	**10:40**	10:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	10:46	10:51	**11:00**	11:10	11:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	11:06	11:11	**11:20**	11:30	11:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**11:40**	11:50	12:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	11:26	11:31	**11:40**	11:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	11:46	11:51	**12:00**	12:10	12:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	12:06	12:11	**12:20**	12:30	12:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**12:40**	12:50	13:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	12:26	12:31	**12:40**	12:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	12:46	12:51	**13:00**	13:10	13:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	13:06	13:11	**13:20**	13:30	13:43	川津
八雲線	八雲車庫⇒	13:06	13:16	**13:30**	13:40	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**13:40**	13:50	14:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	13:26	13:31	**13:40**	13:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	13:46	13:51	**14:00**	14:10	14:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	14:06	14:11	**14:20**	14:30	14:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**14:40**	14:50	15:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	14:26	14:31	**14:40**	14:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	14:46	14:51	**15:00**	15:10	15:23	川津
川津線	県合同庁舎前⇒	15:06	15:11	**15:20**	15:30	15:43	川津
万原線	一畑バス本社⇒	-	-	**15:40**	15:50	16:02	⇒美保関ターミナル
大庭線	かんべの里⇒	15:26	15:31	**15:40**	15:50	-	⇒松江しんじ湖温泉駅
八雲線	八雲車庫⇒	15:46	15:51	**16:00**	16:10	16:23	川津

※運行ダイヤは、計画策定時の計画であり変更する場合があります。

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

基本戦略①　施策５

■ 通学フリー共通定期の導入

児童・生徒・学生の通学や部活動・塾等への移動にかかる費用負担を軽減し、利便性を高めることで、学びの機会を支えるとともに、公共交通の利用を促進するため、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」を新たに導入します。

「通学フリー共通定期」は、販売額を月額 7,000 円の定額とし、特に郊外部から市街地への通学で路線バスを利用する高校生の通学費用の負担軽減や公共交通の利用促進を図るものです。

なお、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「松江市学生通学支援補助金」は継続して実施します。

※「松江市学生通学支援補助金」は、次のすべてにあてはまる児童・生徒の保護者を対象に、定期券使用後に申請書等を提出することで、JR や一畑電車、松江市コミュニティバス等を含む公共交通機関の通学定期券の合算額で、月額 1 万円（片道定期券の場合 5 千円）を超えた額を補助する制度
○市内在住の小学生・中学生・高校生
○松江市・出雲市・安来市・雲南市・米子市・境港市のいずれかの学校に公共交通機関を利用して通学
○1 か月あたりの定期券購入費が 1 万円（片道定期券であれば 5 千円）を超える

表　現状の通学定期と通学フリー共通定期券の概要

<table>
<tr><th rowspan="2">項目</th><th colspan="2">現状の通学定期</th><th rowspan="2">新たに導入する
「通学フリー共通定期」</th></tr>
<tr><th>金額式定期（通学）</th><th>のりほ SP</th></tr>
<tr><td>利用可能なバス</td><td>松江市交通局・
一畑バス</td><td>松江市交通局</td><td>松江市交通局・
一畑バス</td></tr>
<tr><td>利用者負担額</td><td>利用区間運賃に
応じた金額</td><td>月額 5,000 円
（定額・販売額）</td><td>月額 7,000 円
（定額・販売額）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">行政負担額</td><td>－</td><td>－</td><td>金額式定期（通学）と
月額 7,000 円との差額</td></tr>
<tr><td colspan="3">※「松江市学生通学支援補助金」として、他の公共交通機関を含めた通学定期券の合算で月額 1 万円を超えた額</td></tr>
</table>

2-4　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

基本戦略③　施策２

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。

対象は、事業Ⅱ-①に関連する路線バスの運行経路上に設置されたバス停であり、上屋の老朽化の程度や利用者数等を踏まえ選定します。

（関連事業）
事業Ⅱ-①　市街地ゾーン均一運賃の導入

【令和 8 年度】　4 箇所更新				
バス停名	相生町入口バス停（北進）	相生町入口バス停（南進）	春日南バス停（北進）	南殿町バス停（南進）
整備年度	昭和 62 年度	昭和 62 年度	平成 11 年度	平成 13 年度
運行路線	・川津線 ・平成テクノ線 ・病院循環線 ・八雲線 ・大庭線	・川津線 ・平成テクノ線 ・病院循環線 ・八雲線 ・大庭線	・北循環線 ・法吉ループ ・恵曇線	・川津線 ・あじさいループ ・竹矢線 ・八束線 ・平成テクノ線 ・八重垣線 ・朝日が丘線 ・玉造線 ・恵曇線 ・八雲線 ・万原線 ・大庭線

【令和 9 年度】　4 箇所更新				
バス停名	菅田庵入口バス停（西進）	石橋町バス停（南進）	天神町中央バス停（西進）	附属学園入口バス停（北進）
整備年度	平成 7 年度	平成 7 年度	平成 18 年度	平成 10 年度
運行路線	・北循環線 ・川津線 ・竹矢線 ・平成テクノ線 ・八重垣線 ・法吉ループ ・万原線	・川津線 ・八雲線 ・八重垣線 ・法吉ループ ・万原線	・北循環線 ・南循環線 ・八束線 ・玉造線 ・レイクライン	・北循環線 ・竹矢線 ・あじさいループ ・平成テクノ線

【令和 10 年度】　4 箇所更新				
バス停名	富原東バス停（北進）	大界入口バス停（西進）	商業高校前バス停（西進）	学園通り中央バス停（南進）
整備年度	平成 13 年度	平成 12 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
運行路線	・南循環線 ・川津線	・北循環線 ・八重垣線 ・法吉ループ	・平成テクノ線	・北循環線

※運行路線は令和 8 年度の運行路線
※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。

図　バス停上屋等の機能向上を行う対象バス停箇所図

2-5　事業の実施主体と実施スケジュール

本計画の期間は、令和 8 年度～令和 10 年度の 3 年間であり、各事業の実施スケジュールは次の通りです。

なお、計画期間中においても、松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）で設定した計画の目標と評価指標等の達成状況についてモニタリング・評価を行い、事業の進捗や地域公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえて、必要に応じて適宜見直しを行います。

表　各事業の実施主体と実施スケジュール

計画期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
松江市地域公共交通計画(第4次計画)	計画期間（令和6年度～令和10年度）				次期計画策定
松江市地域公共交通利便増進実施計画	計画策定（令和6年度～令和7年度）		計画期間（令和8年度～令和10年度） 計画改定検討（令和8年度～令和9年度）		次期計画策定
松江地区乗合バス事業共同運行計画 -ACTION PLAN 2026-	計画策定（令和6年度～令和7年度）		計画期間（令和8年度～令和10年度） 計画改定検討（令和8年度～令和9年度）		次期計画策定

利便増進事業 ※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		実施主体	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
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	交通事業者、松江市、市民・関係団体	検討・調整		実施・継続運行	※必要に応じて改定	
	事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編※	交通事業者、松江市	検討・調整		実施・継続運行	※必要に応じて改定	
	事業Ⅰ-③ 交通結節点における乗り継ぎ環境の整備	交通事業者、松江市	検討・調整		設計・施工		※必要に応じて、追加実施
	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	交通事業者、松江市、市民・関係団体	検討・調整		実施・継続運行	※必要に応じて改定	
	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	交通事業者、松江市、市民・関係団体	検討・調整		実施・継続運行	※必要に応じて改定	
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※	交通事業者、松江市	検討・調整		実施・継続	※必要に応じて改定	
	事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整※	交通事業者、松江市	検討・調整		実施・継続	※必要に応じて改定	
	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	交通事業者、松江市	検討・調整		実施・継続	※必要に応じて改定	
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	交通事業者、松江市、関係団体	検討・調整		実施	実施	実施

その他の利便増進事業は、事業内容の検討を進め、熟度が高まった時点で本計画を改定し追加実施	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
		実施に向けた検討・調整・計画改定		熟度が高まってから実施	

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

地域住民の日常生活や観光客などの来訪者の回遊を支える移動手段を維持・確保するため、公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も活用しながら、市が財政的な支援を行います。

また、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。

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

松江市交通局と一畑バスが共同運行を行う路線のバス停において、共通時刻表を作成し掲出するとともに、共同運行路線であることを示す統一感のあるデザインのバス停ラッピングの実施など、バス停の利用環境を整備するための取組を支援します。

3）路線再編事業に関する地元説明における連携

地域公共交通体系全体を維持していくため、路線バスの再編やコミュニティバス等の公共交通体系を更新していくうえで、利用者となる地域の方々への周知を適切に実施する必要があります。交通事業者やコミュニティバス運行地区の利用促進団体とも連携のうえ、適宜説明します。

4）運賃割引制度による支援

高齢者や障がい者に対しても、公共交通を利用して外出できるよう、高齢者・障がい者割引を継続して実施します。

5）利用促進・利用意識の醸成

松江市公共交通利用促進市民会議と連携し、企業・団体に対して時差出勤の普及を促進し、朝のピーク時間帯の需要の平準化を図るほか、通勤者や通学者を対象としたモビリティ・マネジメントに取り組むなど、公共交通の利用促進と利用意識の醸成を図ります。

第４章　事業実施に必要な資金の額・調達方法

本計画に基づき実施する地域公共交通利便増進事業に関して、必要な資金の額及び調達方法を以下に示します。

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

対象年度	内容	事業費(千円)	調達主体・補助金	金額(千円)
令和 8 年度	設計	10,000	松江市	5,000
			社会資本整備総合交付金（基幹事業）	5,000
令和 9 年度	施工	109,000	松江市	54,500
			社会資本整備総合交付金（基幹事業）	54,500

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

■「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

対象年度 項目	事業費（千円）	調達主体・補助金等	金額(千円)
令和 8 年度 運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236
令和 9 年度 運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236
令和 10 年度 運行経費	48,974	運賃収入	11,738
		松江市	37,236

■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸

対象年度 項目	事業費（千円）	調達主体・補助金等	金額(千円)
令和 8 年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）	5,671
令和 9 年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）	5,671
令和 10 年度 運行経費	23,674	運賃収入	2,586
		松江市	15,417
		地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）	5,671

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

■「東出雲コミュニティバス」での定時定路線＋デマンドによる複合型運行			
対象年度 項目	**事業費（千円）**	**調達主体・補助金等**	**金額(千円)**
令和8年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829
令和9年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829
令和10年度 運行経費	29,581	運賃収入	1,752
		松江市	27,829

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

■　通学フリー共通定期の導入
金額式定期（通学）の販売額のうち、利用者負担額（月額定額7,000円）を差し引いた額を松江市から運行事業者への補助として負担

事業Ⅲ-①：バス停上屋等の機能向上

対象年度	内容	事業費(千円)	調達主体・補助金	金額(千円)
令和8年度	設計･施工 ×4箇所	24,000	松江市	12,000
			社会資本整備総合交付金 （基幹事業）	12,000
令和9年度	設計･施工 ×4箇所	25,000	松江市	12,500
			社会資本整備総合交付金 （基幹事業）	12,500
令和10年度	設計･施工 ×4箇所	26,000	松江市	13,000
			社会資本整備総合交付金 （基幹事業）	13,000

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以下に示します。

表　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							
●：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		【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お出かけした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
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	○	○	○	●	-	○	□	□

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、以下の効果発現が期待されます。また、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、以下の通り設定します。

目標 1	公共交通の持続性を向上する

評価指標①　公共交通の収支率

松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）における目標値		現況値		目標値
評価対象	路線バス、コミュニティバス（AI デマンドバス含む）	R1 年度	R3 年度	R10 年度
		74%	67%	74%以上

■利便増進事業により期待される効果

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

・路線バスからコミュニティバスへの置き換えや重複区間の解消、等間隔ダイヤの導入に伴う路線再編により、利便性は維持したまま運行経費を削減し、収支率の改善が期待されます。

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

・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスによる共同運行計画によりダイヤ調整や運賃制度の見直し等を行い、利便性の向上とともに収益性が高まることが期待されます。

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

・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、利用者数の維持･増加と運行の効率化が図られ、収益性の向上と経費削減に貢献します。

事業Ⅰ-③乗り継ぎ環境の整備に関連する事業による目標･効果

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
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(島根コミュニティバス)	5%	25%
	【対象路線】 島根コミュニティバス	【対象路線】 島根コミュニティバス

※マリンプラザ線（一畑バス）の収支率は 40%（R6 年度）であり、松江市内を運行する路線バスの中でも収支率が低い路線となっています。収支率の低い路線バスをコミュニティバスに置き換えることで、路線バス全体の収支率が改善することが見込まれます。

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
事業Ⅰ-②：等間隔ダイヤの導入に係る路線再編	89%	105%
	【対象路線】八雲線、川津線	【対象路線】八雲線（八雲～川津、八雲～松江しんじ湖温泉駅）、川津線、大庭線

※等間隔ダイヤの導入により、待ち時間の平準化を図り便数を削減することで、利便性を維持したまま運行の効率化を図り、収支率の改善が期待されます。

※本収支率は、運送収入は固定（運賃施策は考慮なし）、運送費は走行距離の変化率を乗じ、輸送費の年度間上昇率を加味して算出。評価時には、運賃施策による運賃改定率で割り戻して算出予定。

事業Ⅲ-①バス停上屋等の機能向上に関連する事業による目標･効果

【事業Ⅲ-①を併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
事業Ⅱ-①：市街地ゾーン均一運賃の導入	79%	83%
	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線、大庭線

※市街地ゾーン均一運賃の導入と併せて実施する運賃施策により、収益性の向上と収支率の改善が期待されます。

※本収支率は、運送収入は運賃施策による運賃改定率を乗じ、運送費は走行距離を固定し、輸送費上昇率を加味して算出。

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				
松江市地域公共交通計画（第4次計画）における目標値		現況値		目標値
評価対象	路線バス、コミュニティバス（AIデマンドバス含む）	H30年度	R4年度	R10年度
		2,163円/人	4,237円/人	4,000円/人以内

■<u>利便増進事業により期待される効果</u>

<u>事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編</u>

・路線バスからコミュニティバスへの置き換えや重複区間の解消、等間隔ダイヤの導入に伴う路線再編により、運行距離が削減され運行の効率化を実現し、公共交通の運行維持に必要となる公的資金投入額の増加抑制が期待されます。

<u>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</u>

・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスの共同運行計画によりダイヤ調整や運賃制度の見直し等を行い、利便性の向上とともに収益性が高まることで公的資金投入額を抑制し、将来に向けて持続可能性を強化します。

<u>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</u>

・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、利便性の維持と運行の効率化を実現し、公的資金投入額の抑制に貢献します。

<u>事業Ⅰ-③乗り継ぎ環境の整備に関連する事業による目標・効果</u>

※人口変動を見込まず公的資金投入額を計上

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6年度）	目標年（R10年度）
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(島根コミュニティバス)	**<u>54,700千円</u>**	**<u>35,900千円</u>**
	【対象路線】マリンプラザ線、島根コミュニティバス	【対象路線】島根コミュニティバス

※マリンプラザ線を島根コミュニティバスに置き換え運行するため、島根コミュニティバスの運行事業費は増加しますが、利用が低迷するマリンプラザ線への補助金負担が不要となるため、公的資金投入額は減少します。

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6年度）	目標年（R10年度）
事業Ⅰ-②：等間隔ダイヤの導入に係る路線再編	**<u>60,900千円</u>**	**<u>35,600千円</u>**
	【対象路線】八雲線、川津線	【対象路線】八雲線（八雲～川津、八雲～松江しんじ湖温泉駅)、川津線、大庭線

※等間隔ダイヤの導入により、待ち時間の平準化を図り便数を削減することで、利便性を維持したまま運行の効率化を図り、収支率の改善が期待されることに伴い、公的資金投入額を削減します。
※本公的資金投入額は、運送収入は固定（運賃施策は考慮なし)、運送費は走行距離の変化率を乗じ、輸送費上昇率を加味した収支差に対し、現状の対象路線の収支差に対する公的資金投入額の比率を乗じて算出。

<u>事業Ⅲ-①バス停上屋等の機能向上に関連する事業による目標・効果</u>

※人口変動を見込まず公的資金投入額を計上

【事業Ⅲ-①と併せて行う事業】	実施前（R6年度）	目標年（R10年度）
事業Ⅱ-①：市街地ゾーン均一運賃の導入	**<u>415,200千円</u>**	**<u>441,100千円</u>**
	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線、大庭線

※市街地ゾーン均一運賃の導入及び併せて実施する運賃施策により収支率が改善する一方で、運送費の上昇に伴い、公的資金投入額の増加が見込まれますが、運賃施策を実施することで増加額を抑制します。(運賃施策を実施しなかった場合の試算：505,700千円)
※本公的資金投入額は、運送収入は運賃施策による運賃改定率を乗じ、運送費は走行距離を固定し、輸送費上昇率を加味した収支差に対し、現状の対象路線の収支差に対する公的資金投入額の比率を乗じて算出。

※松江市交通局・コミュニティバスは4月～3月、一畑バスは10～9月で集計

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				
松江市地域公共交通計画（第 4 次計画）における目標値		現況値		目標値
評価対象	鉄道、路線バス、コミュニティバス（AI デマンドバス含む）	H30 年度	R4 年度	R10 年度
		7,868 千人	6,589 千人	7,868 千人以上

■利便増進事業により期待される効果

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

・路線バスとコミュニティバスにおいて、市民の日常生活を支え、移動ニーズに合った路線再編により、利用者数の増加が期待されます。

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

・路線バスにおいては、松江市交通局と一畑バスによる共同運行計画により、わかりやすい運賃体系として市街地ゾーン均一運賃の導入等の利便性の向上により、利用者数の維持・増加が期待されます。

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

・路線再編や運賃制度の見直し等と併せてバス停の利用環境を改善することで、利用者数の維持･増加に貢献します。

事業Ⅰ-③乗り継ぎ環境の整備に関連する事業による目標･効果

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
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(島根コミュニティバス)	93 千人	93 千人
	【対象路線】マリンプラザ線、島根コミュニティバス	【対象路線】島根コミュニティバス

※マリンプラザ線のコミュニティバスへの置き換えに伴い、川津バス停まで延伸することで、他の路線バスとの乗り継ぎ利用が便利になり、便数も微増して運行することから、利用者数の増加が期待します。

【事業Ⅰ-③と併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
事業Ⅰ-②：等間隔ダイヤの導入に係る路線再編	908 千人	908 千人
	【対象路線】八雲線、川津線	【対象路線】八雲線（八雲～川津、八雲～松江しんじ湖温泉駅)、川津線、大庭線

※等間隔ダイヤの導入により、対象区間において便数を削減するものの、待ち時間の平準化により利便性を維持することから、利用者数を現状のまま維持することを目標とします。

事業Ⅲ-①バス停上屋等の機能向上に関連する事業による目標･効果

【事業Ⅲ-①と併せて行う事業】	実施前（R6 年度）	目標年（R10 年度）
事業Ⅱ-①：市街地ゾーン均一運賃の導入	3,826 千人	3,873 千人
	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線	【対象路線】北循環線、南循環線、川津線、あじさいループ、竹矢線、八束線、平成テクノ線、八重垣線、病院循環線、朝日ヶ丘線、法吉ループ、レイクライン、万原線、八雲線、恵曇線、玉造線、大庭線

※市街地ゾーン均一運賃の導入と併せて実施する運賃施策により、利用者の負担額は増加しますが、わかりやすい運賃体系となるほか、通学フリー共通定期の導入、金額式共通定期券や高齢者等の割引制度の継続により、路線ごとの便あたりの利用率が維持されるものとし、再編に伴う運行便数に応じて微増することを目標とします。

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、以下の効果発現が期待されます。

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②　市民の路線バスに対する総合的な満足度	
■利便増進事業により期待される効果	
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 ・等間隔運行と併せて実施する路線バスの路線再編や、交通結節点の乗り継ぎ環境整備により、路線バスの利用環境や利便性が向上することから、路線バスに対する満足度の向上が期待されます。 **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** ・路線バス利用者の約8割を占める市街地ゾーン内で均一運賃とするわかりやすい運賃体系とすることで、利用者が安心して気軽に利用できる路線バスとなることが期待されます。 ・松江市交通局と一畑バスでの共同運行により実施する川津～鼻曲間の等間隔ダイヤでの運行では、待ち時間のばらつきが軽減され、平均待ち時間の短縮や心理的な安心感も高まるなど、路線バスに対する満足度の向上が期待されます。 **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** ・利用状況や設置環境に応じて進めるバス停上屋等の更新では、待合機能の更新のほか、多言語標記などの案内の充実を図り、安心して利用できる環境に改善していくことで、路線バスの利用満足度が向上することが期待されます。	

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）	
■利便増進事業により期待される効果	
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 ・コミュニティバスの路線再編は、市民の日常生活移動に合わせ、利用者の要望も踏まえ実施するもので、自宅から公共交通を利用してお出かけしたくなる環境づくりを実現することで、公共交通全般の利用促進につながることが期待されます。 **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** ・路線バス利用者の約8割を占める市街地ゾーン内で均一運賃とするわかりやすい運賃体系とし、金額式定期等も併せて利用されることで、利用するほどお得となり、気軽に外出したくなる環境となることが期待されます。	

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
■利便増進事業により期待される効果
事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編 ・コミュニティバスや松江市交通局と一畑バスによる共同運行や等間隔運行に併せて実施する路線再編により、主要交通結節点や主な観光資源最寄りのバス停等を含む区間での利便性が向上し、乗降者数の増加が期待されます。 **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** ・松江市交通局と一畑バスでの共同運行により実施する川津～鼻曲間の等間隔ダイヤでの運行では、主要交通結節点である松江駅を基準とするため、多くの利用者の利便性向上が図られ、乗降者数の増加も期待されます。 **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** ・主要交通結節点や主な観光資源の最寄りのバス停とは直接関連はしないものの、バス停上屋等の更新やバス停での案内充実など、利用環境の底上げにより、評価対象バス停の乗降者数の増加が期待されます。

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、目標 4 に位置づける評価指標については、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。

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	
■利便増進事業との関係 ・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・事業を効果的に進めるため、利用促進・啓発活動を実施します。	
評価指標②　市民会議の開催回数	
■利便増進事業との関係 ・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・事業の進行管理を行うため、市民会議を継続して開催します。	

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、変更認定申請を行うこととします。

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

松江しんじ湖温泉駅や県民会館・松江城周辺、川津地区など、現に複数の移動サービスの接続が行われ、乗降客数が多いエリアを中心に、まちづくりと連携した路線再編と交通結節機能の充実化に向けて検討します。

また、JR 松江駅前の再開発に向けた検討状況を踏まえながら、ターミナル再整備・機能拡充を検討します。

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

⇒乗り継ぎ環境の整備に係る乗り継ぎ割引の適用

幹線と幹線、幹線と支線との乗り継ぎを要する公共交通体系へと変更していくことから、乗り継ぎによる運賃負担を軽減するため、乗り継ぎ割引の適用を検討します。

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

⇒コミュニティバスへの交通系 IC カード導入

今後、更に進める路線再編においても、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎを容易にし、利便性を確保するうえで重要であることから、利用者ニーズと財政負担とのバランスを考慮しながら、コミュニティバスへの交通系 IC カードの導入を検討します。