



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。

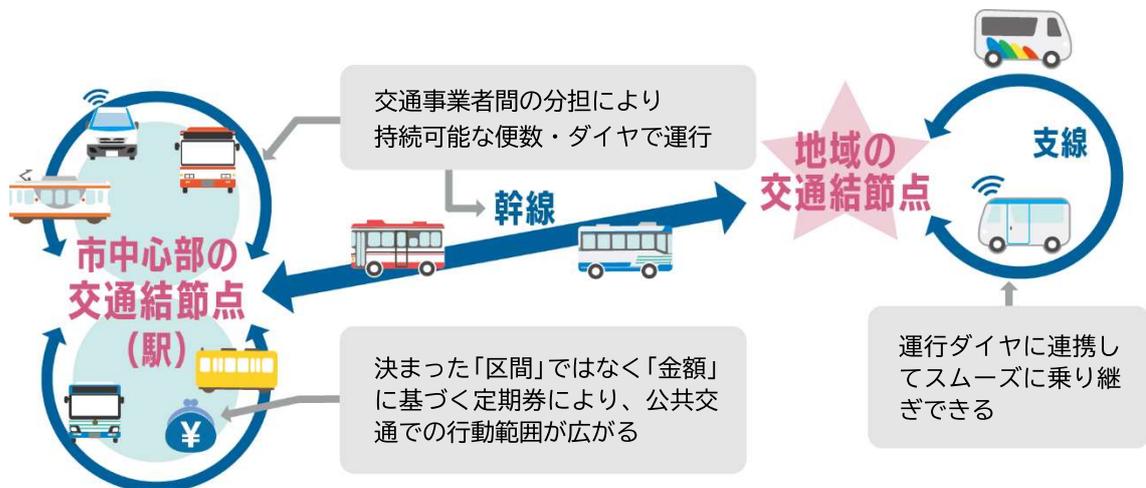
1 公共交通ネットワークの再構築

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、運転手の処遇改善を検討・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。

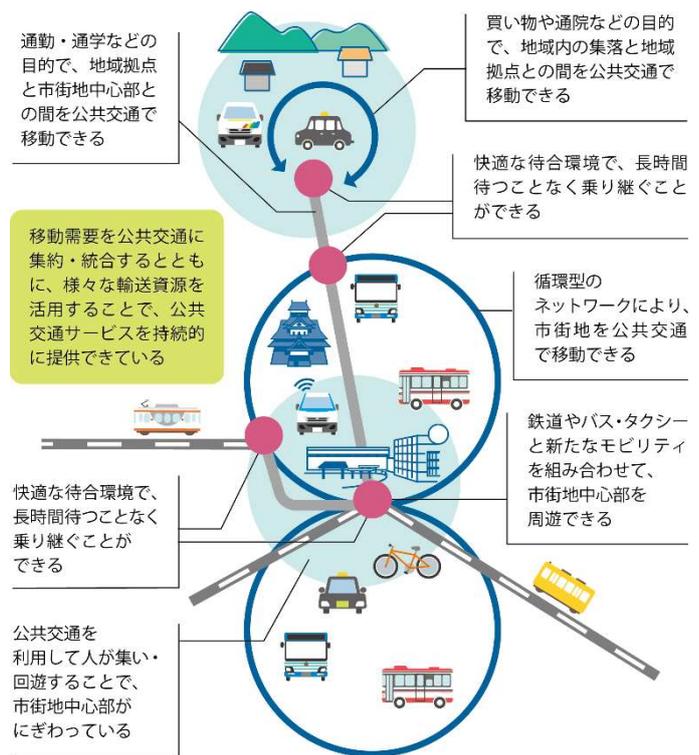
■ エリア一括協定運行事業の検討

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。



図：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を利用して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。

■ 乗り継ぎ利便性の確保

- 幹線の始発・終便や、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

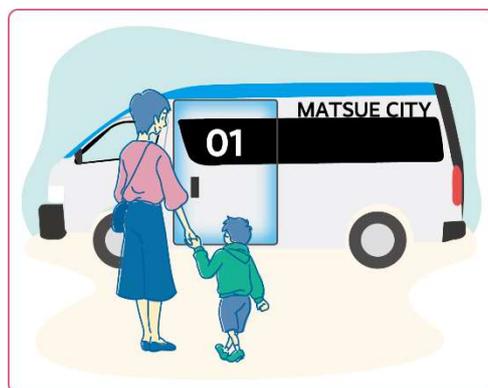
市内のどこに住んでいても公共交通を利用して通学や通院・買い物などの日常的な用事が賄えるよう、地域における生活拠点や市街地中心部へ移動するための「支線」の維持・確保を図ります。



■ 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、互助による移动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。**

■ 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、シェアサイクルなど）の導入を検討します。

グリーンスローモビリティ



電動キックボード

■ 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

写真：町中心部を定時運行する自動運転バス車両（出典：茨城県境町 Web サイト）



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新たなお出かけ需要を創出し、まちのにぎわいづくり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。

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（区間式）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

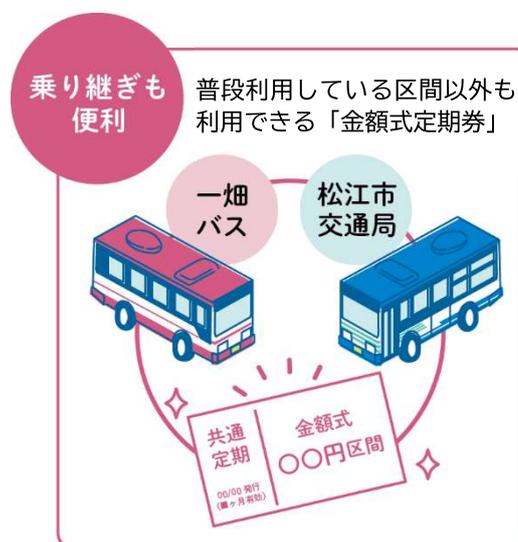
- 公共交通を利用して安心・安全に通学できるよう、**児童・生徒を対象とした通学費の助成制度を継続して実施**します。
- 高齢者や障がい者が公共交通を利用して外出できるよう、**高齢者・障がい者割引制度を継続して実施**します。

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システムの整理・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

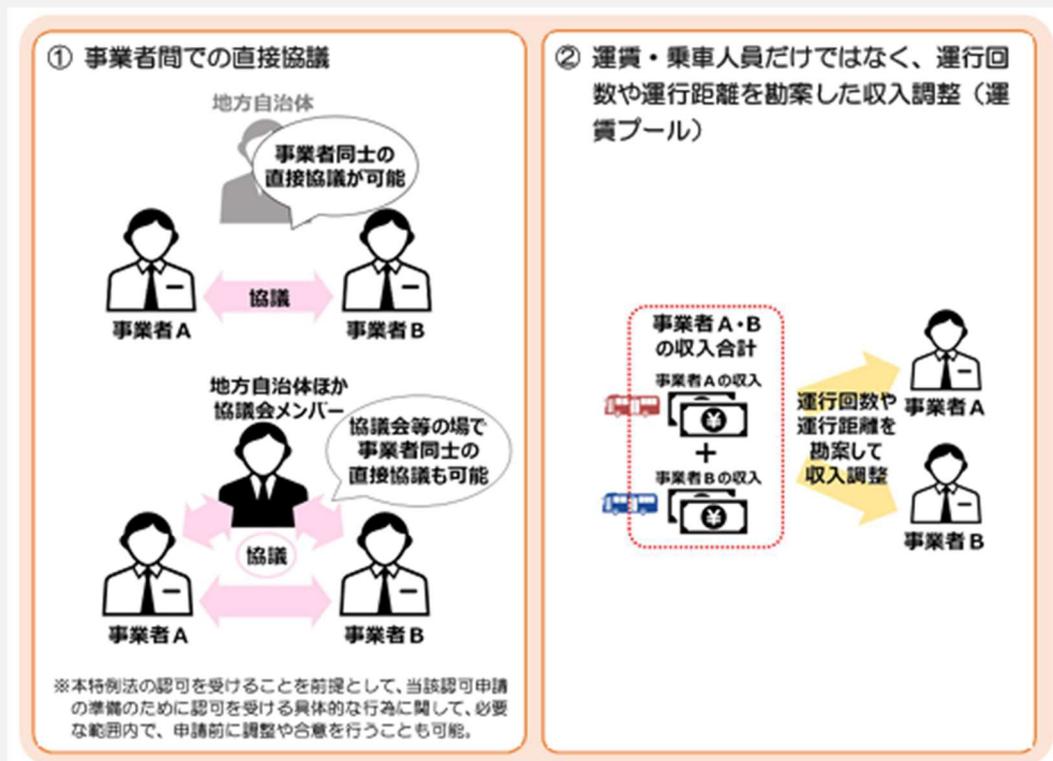
交通事業者間での路線・ダイヤ・運賃等の調整の円滑化を図り、スピード感をもって公共交通ネットワークの再構築に取り組むため、**独占禁止法特例法に基づく事業者間の連携について検討**します。



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。



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年度にかけて、「有識者会議」において検討

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、**担い手確保に向けた就職イベント・フェアへの参加や出展**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に向けた支援策の検討・実施

交通事業者の従業員の処遇改善や、大型二種免許の取得に向けた支援策の実施に向けた検討を行うとともに、**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

デジタル技術を活用して、 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に、**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。



写真：スマートバス停の例（熊本県熊本市）



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

バス停留所の時刻表交換を自動化し、バスの運行状況を表示できるのです。

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。

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。



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・安全運行の確保

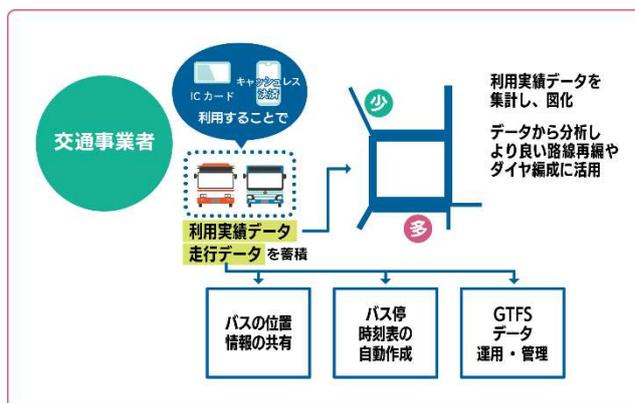
事業の
ねらい

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、その情報が利用者に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。
- 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。

■ 安全性と定時性の確保

- 安全に公共交通を利用できるよう、老朽化した車両などの設備更新を計画的に実施します。
- 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

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。



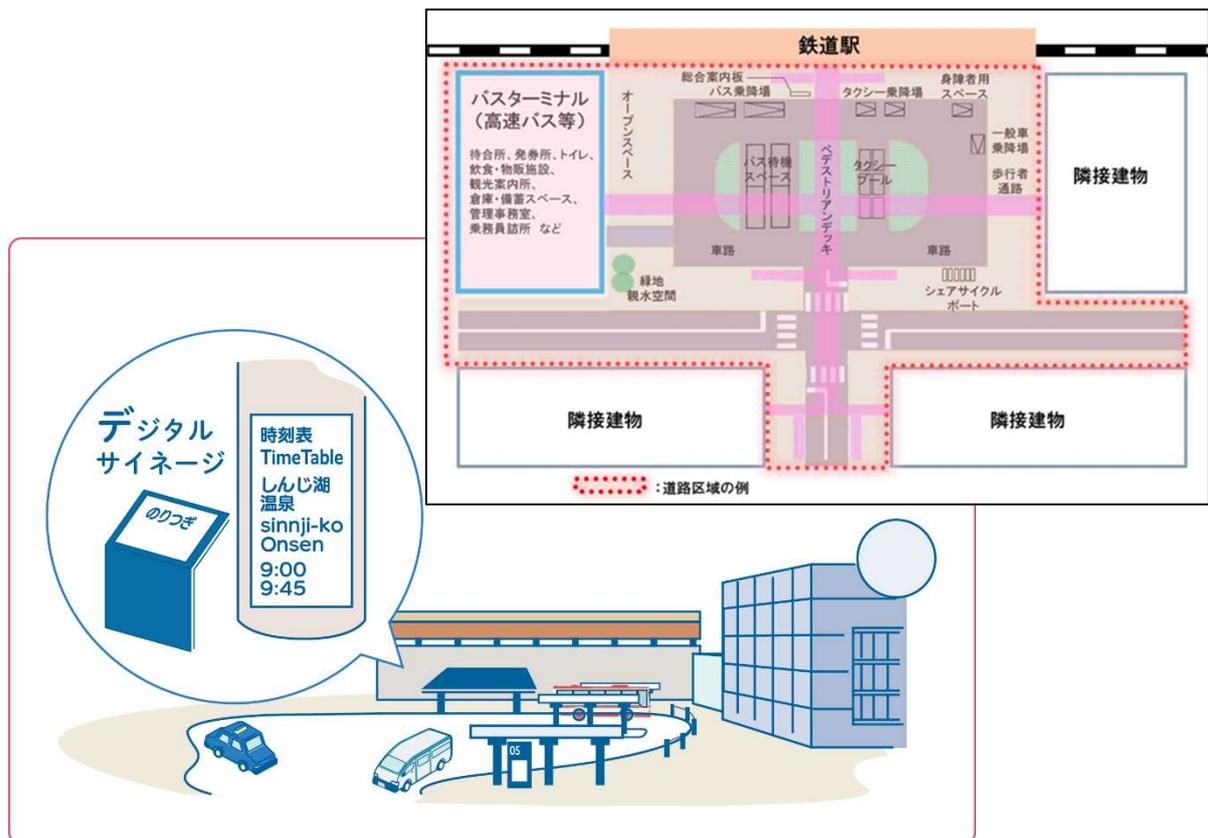
■ JR 松江駅のターミナル機能向上

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に、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に、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。



右上図：交通拠点に求められる機能の全体像（イメージ）

出典：「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）国土交通省道路局

■ 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。

快適な環境で待つことのできる
乗り継ぎ拠点を整備



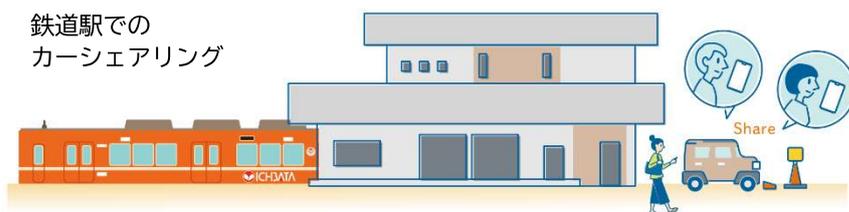
「パーク&ライド」の推進

自家用車と公共交通を組み合わせる利用できるよう、「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。

鉄道駅での
カーシェアリング

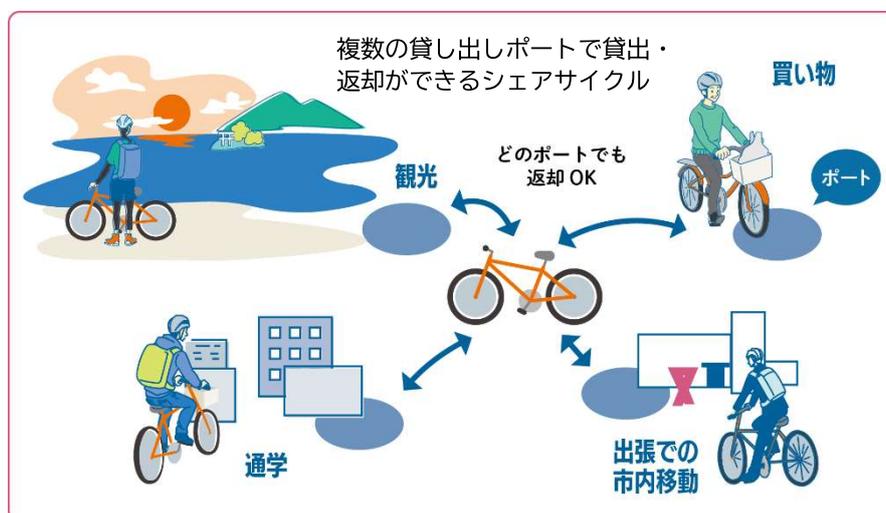


実施主体

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 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めます。



■ 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めます。
- 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めます。



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。
- 全ての人々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。



UD 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。

■ 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めます。

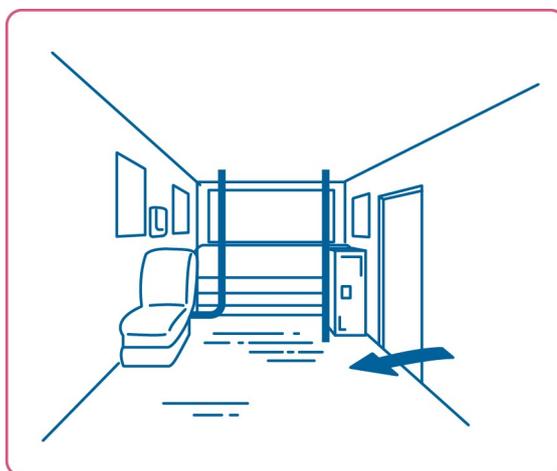
実施主体

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、交通事業者と調整しながら実施

駅・バス停や車両のバリアフリー対応・ユニバーサルデザイン化



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。

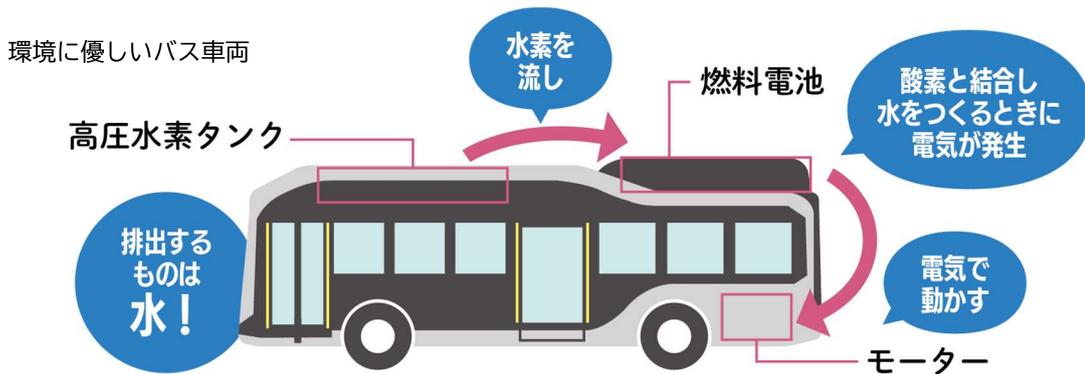
環境にやさしい車両の導入

- 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、燃料電池バスの導入を検討します。



燃料電池バス

水素と空気中の酸素との化学反応で発電した電気を動力として走るバスのことをいいます。二酸化炭素を排出しないため、環境性能に優れています。



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）Web サイト）

■ 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「サステオ」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

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、「松江市民みんなで作る 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で開催し、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って維持・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」という責任感を醸成する必要があります。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。

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

タクシー事業者による運賃割引制度などにより、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。

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）



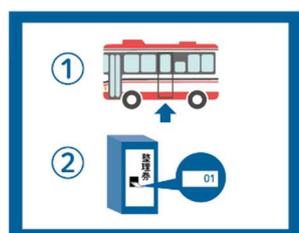
■ 利用意識の醸成

利用者のマナー改善

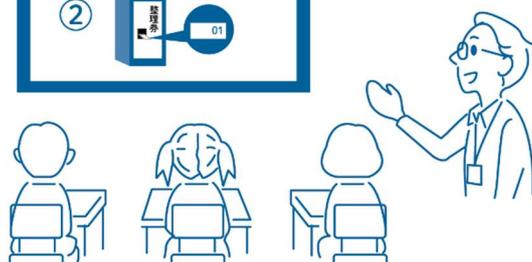
交通事業者と連携した周知活動や学校と連携した呼びかけ活動などにより、**利用者のマナー改善**に取り組みます。

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。



モビリティ・マネジメントによる
公共交通の利用に向けた意識や行動の自発的な転換



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**事業所の通勤者**を対象としたモビリティ・マネジメントに取り組みます。
- 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。



写真：バスの乗り方教室の様子（令和5年6月）



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。

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。

目標 1		公共交通の持続性を向上させる		
評価指標① 公共交通の収支率 (選定理由) 交通事業者と松江市が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、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。				
評価対象		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		
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		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	
R1 年度	R3 年度			
78%	76%	78%以上	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。	
把握方法		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)の経常費用に対する経常収入の割合 ※松江市交通局はレイクラインを含み貸切は除く コミュニティバス・AI デマンドバスは、運賃収入に対する事業費計の割合		
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。				
評価対象		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		
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		R10 年度 目標値 (毎年度検証)	目標値の考え方	
H30 年度	R4 年度			
1,724 円/人	3,947 円/人	4,000 円/人以内	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。	
把握方法		$\text{(路線バスの運行に係る市の補助額と、コミュニティバス・AI デマンドバスの運行に係る市の支出額)} \div \text{各年 9 月 30 日現在の住民基本台帳人口}$		

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られるよう、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を(令和 4 年度の 1.18 倍)を目標とする。
把握方法	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) 幹線ネットワーク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」「どちらかといえば満足」と回答した人の割合 (5 段階評価からで質問し、「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出かけ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

(選定理由) 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の実施などにより、普段から公共交通を利用している人の利用頻度の増加や、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 一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※		
一	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 (2,042 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、松江市公共交通利用促進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、松江市公共交通利用促進市民会議において、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。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施	Do : 事業の実施											
	Act : 改善と反映											
事業の実施	Plan : 次年度実施事業の検討											
	Check : 目標達成・事業実施状況の検証 (必要に応じて調査等を実施)											
松江市公共交通利用促進市民会議	●						●				●	
	施策・事業の実施状況の評価 目標の達成状況の評価				取組内容の中間報告				次年度の実施事業			

松江の公共交通の未来予想図





資料編

