

松江市 地域公共交通計画 2024 ▶ 2028

MATSUE
CITY



目次

松江の公共交通が目指すもの

序章 計画の目的と位置付け

1. 計画策定の背景と目的
2. 計画の基本的な方針
3. 計画の区域
4. 計画期間
5. 計画の位置付け

第1章 現状と課題

1. 地域の現状
2. 公共交通の現状
3. 上位・関連計画における方向性
4. 第3次計画の評価・検証結果
5. 課題の整理

第2章 基本戦略

1. 基本戦略
2. 課題と基本戦略の関係
3. 計画に位置付ける公共交通

第3章 施策・事業

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
2. 計画の推進体制
3. 目標達成・施策実施状況のモニタリングの方法

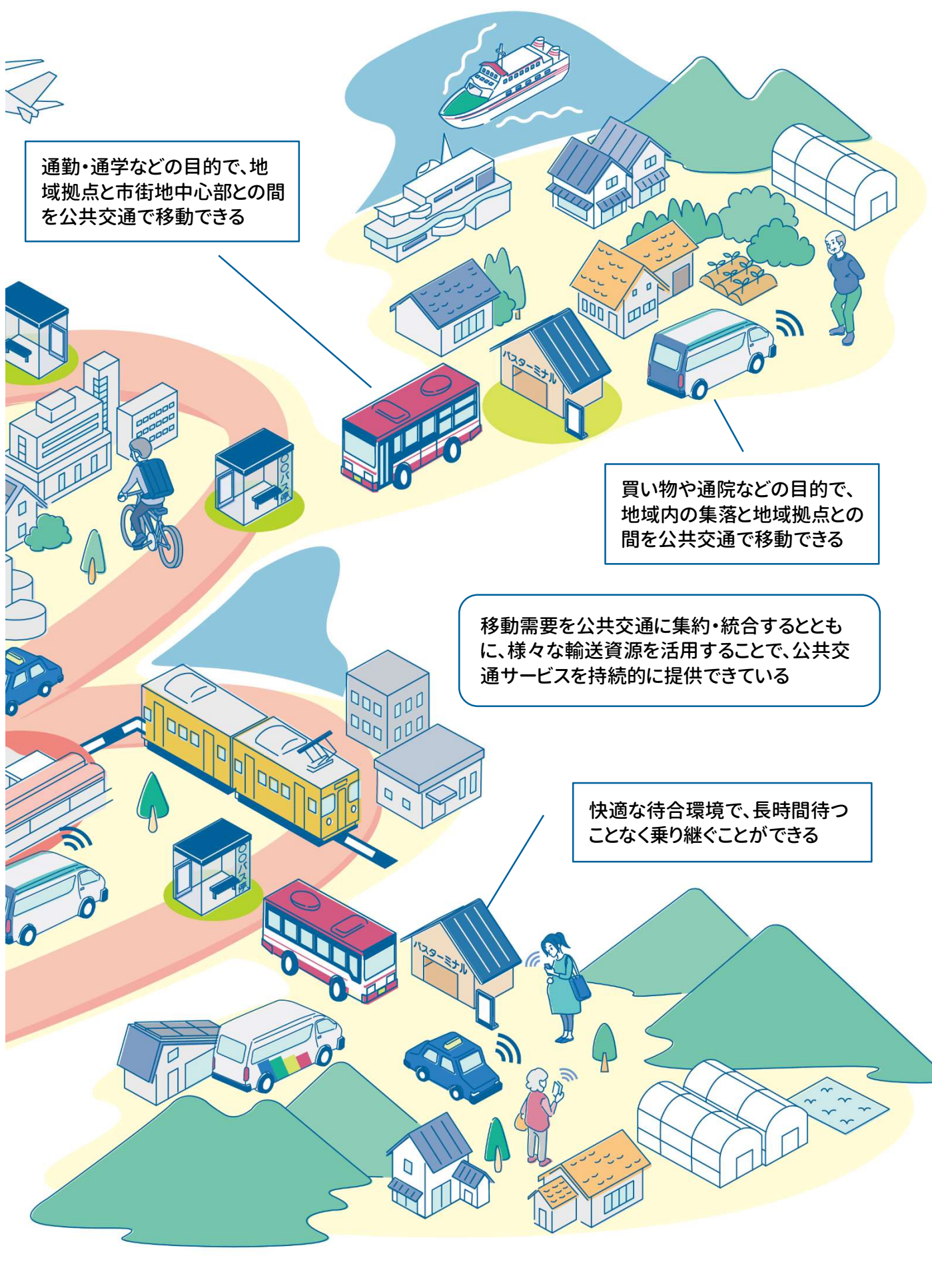
松江の公共交通の未来予想図

資料編

松江の公共交通が目指すもの（５年後の姿）

「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」を目指します。





通勤・通学などの目的で、地域拠点と市街地中心部との間を公共交通で移動できる

買い物や通院などの目的で、地域内の集落と地域拠点との間を公共交通で移動できる

移動需要を公共交通に集約・統合するとともに、様々な輸送資源を活用することで、公共交通サービスを持続的に提供できている

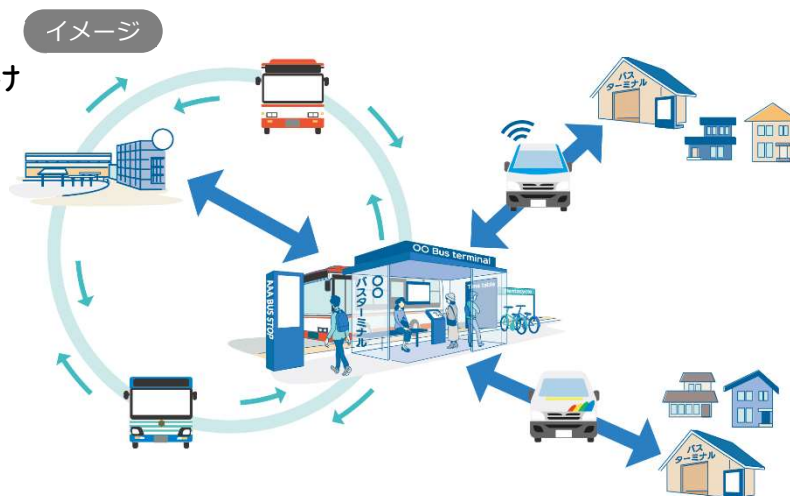
快適な待合環境で、長時間待つことなく乗り継ぐことができる

循環型ネットワーク

公共交通を利用して
市街地中心部へ気軽にお出かけ



松江駅を起終点とした路線バスの市内循環線を、一定間隔で運行します。



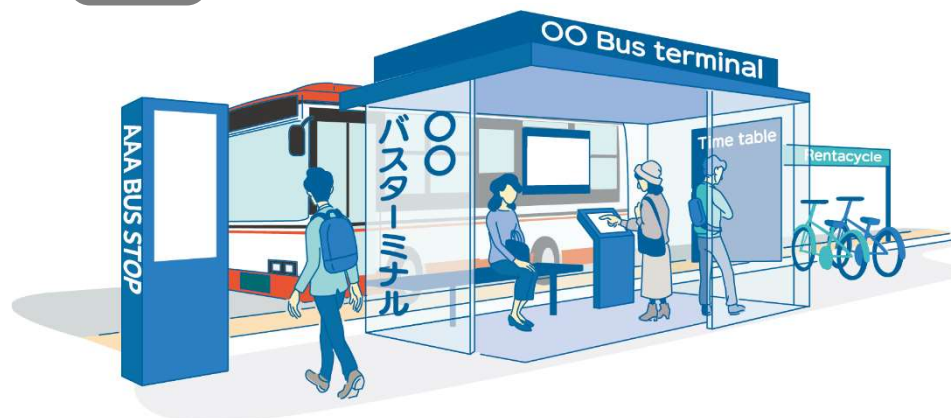
- 左上 まちなかループバス(熊本県熊本市)
- 右上 城下町金沢周遊バス(石川県金沢市)
出典:金沢市観光公式サイト「金沢旅物語」
- 左下 中心市街地を等間隔・高頻度で運行する路線
(本町ライン)や、循環バスの起終点となってい
る前橋駅バスターミナル(群馬県前橋市)
- 右下 松本周遊バス「タウンズニーカー」
(長野県松本市)

交通結節点

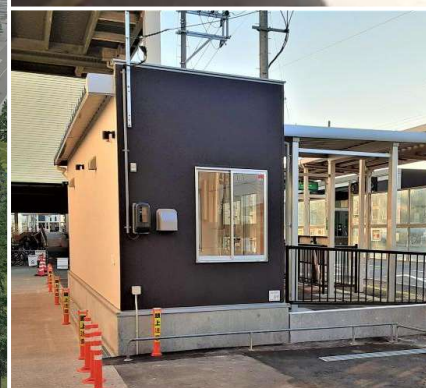
鉄道やバスの
待ち時間も快適に

イメージ

交通結節点や駅・主要バス停において、他の交通手段へ乗り継ぎしやすくします。
待ち時間を快適に過ごせるよう、待合環境を整備します。



- 左上 富山駅バスターミナル
バス乗り場とシェアサイクル貸し
出し場所の配置
(富山県富山市)
- 右上 富山駅バスターミナル
スマートバス停
(富山県富山市)
- 左下 富山駅バスターミナル
バス乗り場
(富山県富山市)



上段・中段右上

市役所前バスターミナル(新潟県新潟市)

出典:新潟市 Web サイト

中段右下

青山交通結節点(新潟県新潟市)

出典:新潟市 Web サイト

中段左

観光拠点の機能の一部として整備された奈良公園バスターミナル(奈良県奈良市)

下段

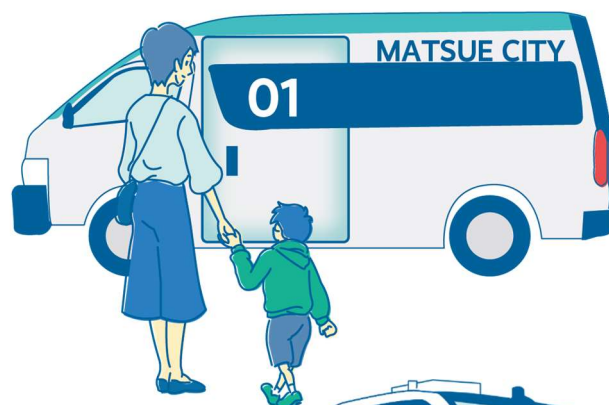
バス路線の再編と併せて整備された田名バスターミナル (神奈川県相模原市)



新たなモビリティ

公共交通と
新たなモビリティを
組み合わせて
市内を自由に移動

イメージ



AI デマンドバスのほか、
電動キックボードやトゥ
クトゥクなどの小型モビ
リティ、グリーンスロー
モビリティ、自動運転の
導入に取り組みます。



- 左上 電動キックボード貸出実証
実験
(松江市)
- 右上 「まつトゥク(トゥクトゥク)の
運行」
(松江市)
- 左下 出雲大社・神門通りを走行
するグリーンスローモビ
リティ
(島根県出雲市)



上段・中段

自動運転レベル 4 による公道走行
(茨城県境町)

下段

自動運転レベル 2 によるグリーンスロー
モビリティの実証運行
(岡山県備前市)

MaaS (Mobility as a Service)

デジタル技術を活用して
公共交通をわかりやすく、使いやすく



乗車券のデジタル対応や検索・予約・決済等の一元化に取り組みます。
データの可視化やオープンデータ化を進め、路線・時刻や運行状況などの情報をスムーズに届けます。

イメージ



MaaS (Mobility as a Service : マース)

住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となります。

図：MaaS による地域課題解決の概念図



画像：旅の予約やチケットの利用をスマートフォンでキャッシュレス、チケットレスで行うことができる「tabiwa by WESTER」アプリ画面
(西日本旅客鉄道(株))

出典：国土交通省総合政策局（公共交通・物流政策）モビリティサービス推進課 Web サイト



序章

計画の目的と位置付け

1. 計画策定の背景・目的

公共交通は、暮らしやすく魅力あふれるまちをつくり、人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を図るために必要な、まちづくりの土台となるサービスです。しかしながら、人口減少による移動需要の減退と、それに伴う交通事業者の収支悪化や運転手不足、さらには新型コロナウイルス感染症などの影響により、公共交通を取り巻く環境は大変厳しいものとなっています。本市においても、運転手不足による路線バスの減便や路線の縮小などが既に顕在化する中で、生産年齢人口の減少や運転手の高齢化、いわゆる「2024 年問題」などを踏まえると、現在の状況を近い将来において大幅に改善することは困難と言わざるを得ません。

こうした中、令和 4 年度には「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」における提言に即して、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化再生法」といいます。）が改正され、地域の多様な関係者の「共創」により地域公共交通の「リ・デザイン」を進める取組が全国で広がりつつあります。

本市では、令和 4 年 3 月に策定した松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」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」の形成を目指しています。

本地域公共交通計画は、公共交通を取り巻く現状を踏まえつつ、本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」を具現化するうえで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策定するものです。

なお、本地域公共交通計画は、学識経験者、関係団体・機関、交通事業者等からなる「**松江市公共交通利用促進市民会議**」（以下、「市民会議」といいます。）において、委員の皆さまから幅広いご意見をいただきながら策定しました。市民会議の概要は次の通りです。

「松江市公共交通利用促進市民会議」について

松江市公共交通利用促進市民会議は、「松江市公共交通体系整備計画」（第 1 次計画）に基づき、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りながら「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に必要な事項を協議することなどを目的として、平成 20 年に設置されました。市民会議では、「松江市ノーマイカーウィーク」などの利用促進活動を中心として、これまで、路線バスの運行効率化やサービス向上などに取り組んできました。

＜委員＞（令和 5 年 4 月 1 日現在）

- 学識経験者
- 関係団体・機関（松江市公民館長会、松江市町内会・自治会連合会、松江市高齢者クラブ連合会、松江市身障者福祉協会、松江市連合婦人会、松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会、松江商工会議所、連合島根東部地域協議会、島根県旅客自動車協会）
- 交通事業者（一畑バス株式会社、松江市交通局、有限会社生馬タクシー、有限会社鹿島タクシー、西日本旅客鉄道株式会社、一畑電車株式会社）
- 国土交通省中国運輸局島根運輸支局
- 松江警察署
- 松江市

2. 計画の基本的な方針

本市では、「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に向け、平成 18 年に「松江市公共交通体系整備計画[第 1 次計画]」を策定し、自家用車利用から環境負荷の少ない公共交通への転換を促すため、市民が主体的・積極的に関わりをもつ「松江市公共交通利用促進市民会議」を設け、市民・民間企業・交通事業者・行政が協働して、環境負荷の低減と公共交通の利用促進に取り組んできました。

本計画は、平成 23 年 3 月に策定された「松江市地域公共交通総合連携計画（松江市公共交通体系整備計画[第 2 次計画]）」、平成 29 年 3 月に策定された「松江市地域公共交通網形成計画（松江市公共交通体系整備計画[第 3 次計画]）」に続く、第 4 次計画として策定するものです。

本計画の基本的な方針（基本理念）は、第 3 次計画までの計画に共通する基本理念「だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江」を踏まえて、次の通り設定します。

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

3. 計画の区域

松江市全域とします。

4. 計画期間

令和 6 年 4 月から令和 11 年 3 月までの 5 年間とします。

5. 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づき、松江市総合計画、松江市都市マスタープラン、松江市立地適正化計画などの上位計画及びその他の関連計画との整合を図ったうえで策定します。



第1章

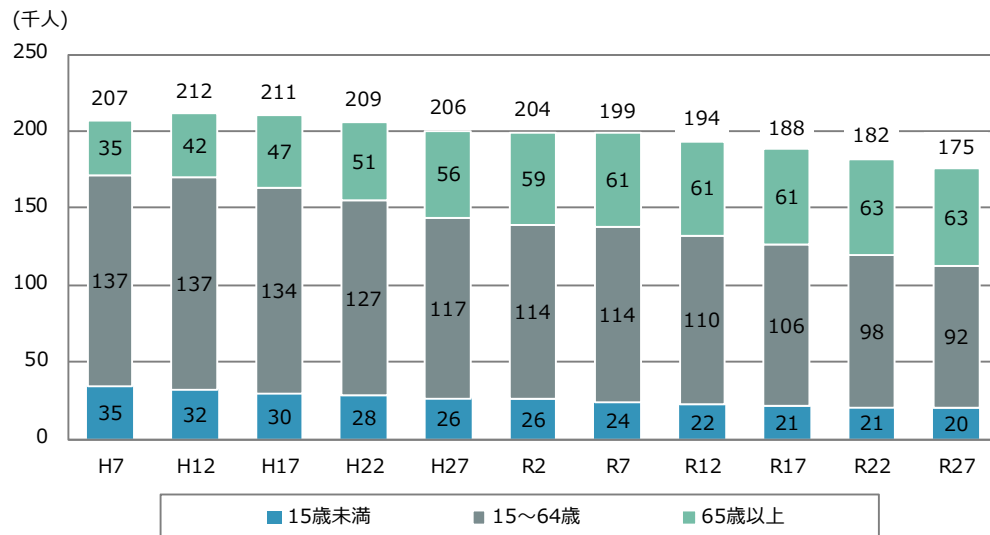
現状と課題

1. 地域の現状

1 人口の推移と将来推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、松江市の人口は令和27年に175千人まで減少する見込みとなっています。

図：人口の推移と将来推計



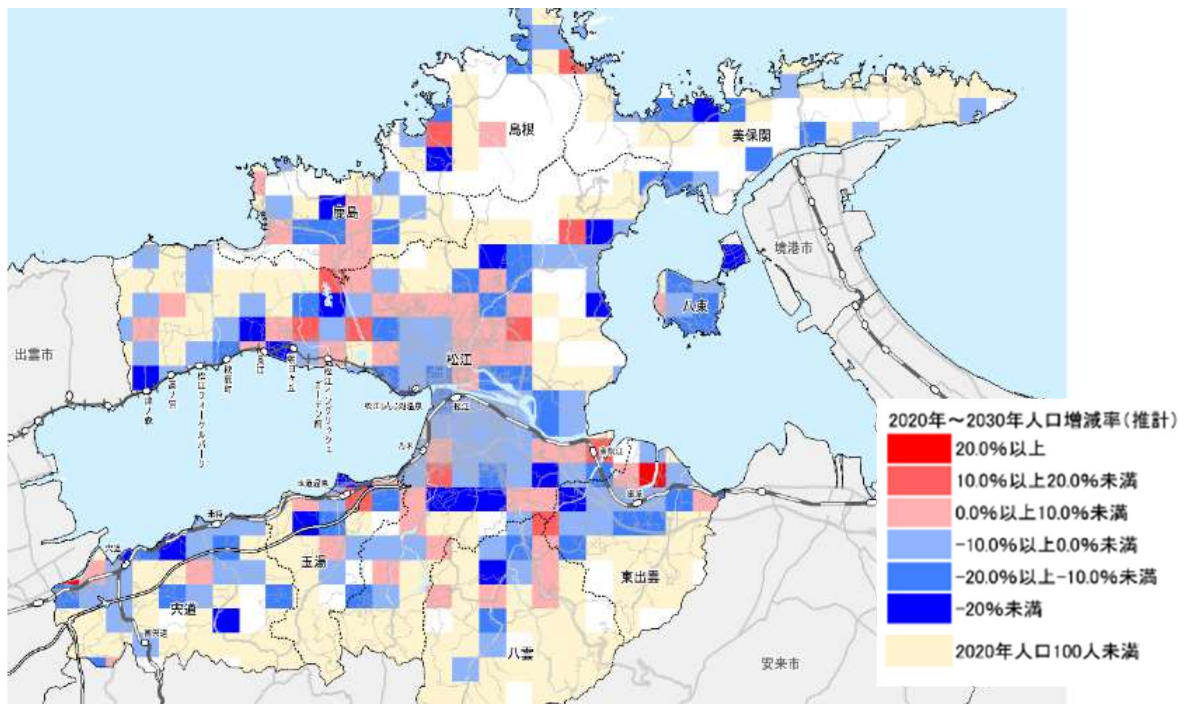
出典：R2年まで…国勢調査

R7年以降…日本の地域別将来推計人口・令和5(2023)年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

2 令和2年→令和12年の地域別のメッシュ人口増減率（推計）

本市の人口が減少する中、川津地域や、鹿島・宍道・玉湯・八雲・東出雲地域の中心部などで、人口増加と一定の人口集積が見込まれます。

図：令和2年→令和12年の地域別のメッシュ人口増減率（推計）

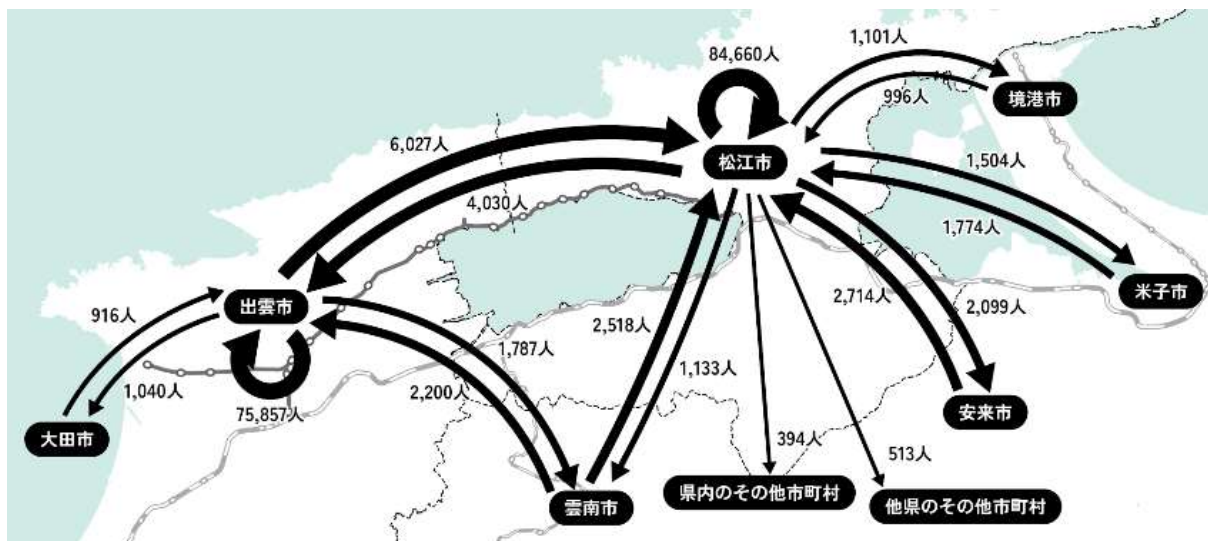


出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口データ」

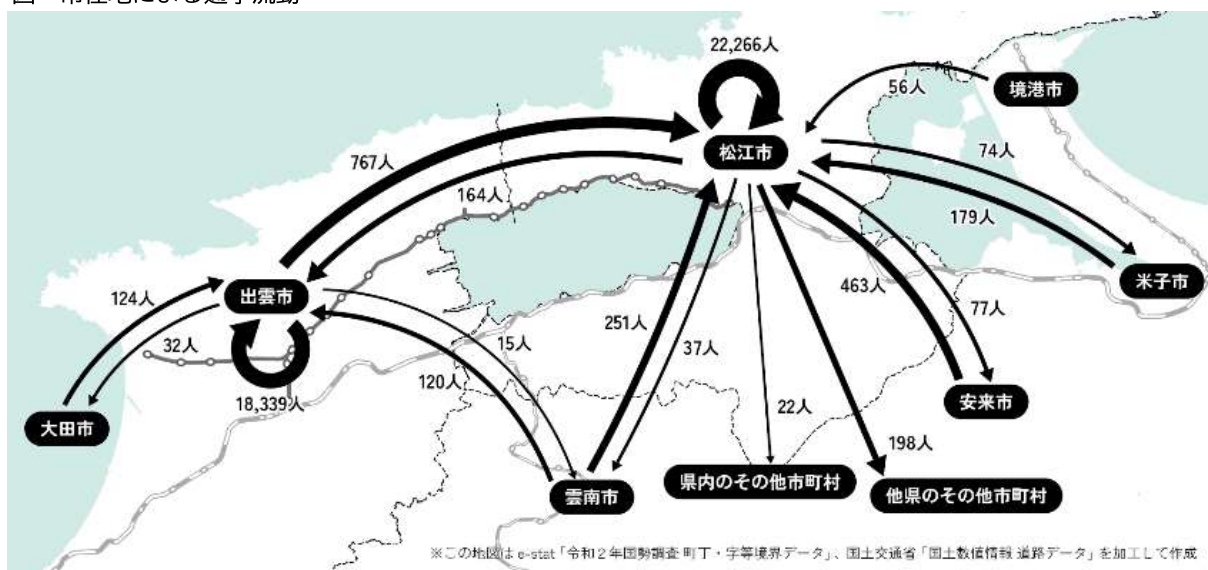
3 通勤・通学の目的地と移動手段

- 市外との往来は出雲市との間が活発ですが、通勤は安来市・境港市・米子市、通学は安来市との往来も多くなっています。
- 日常生活において自家用車への依存度が高い一方で、通勤・通学時の交通手段を島根県全体及び出雲市と比べると、自家用車の割合は低く、自転車の割合が高い傾向にあります。

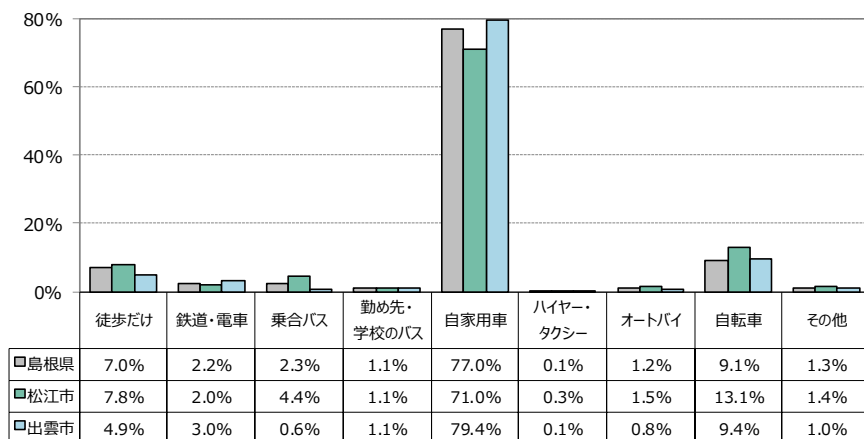
図：常住地による通勤流動



図：常住地による通学流動



グラフ：通勤・通学における利用交通手段

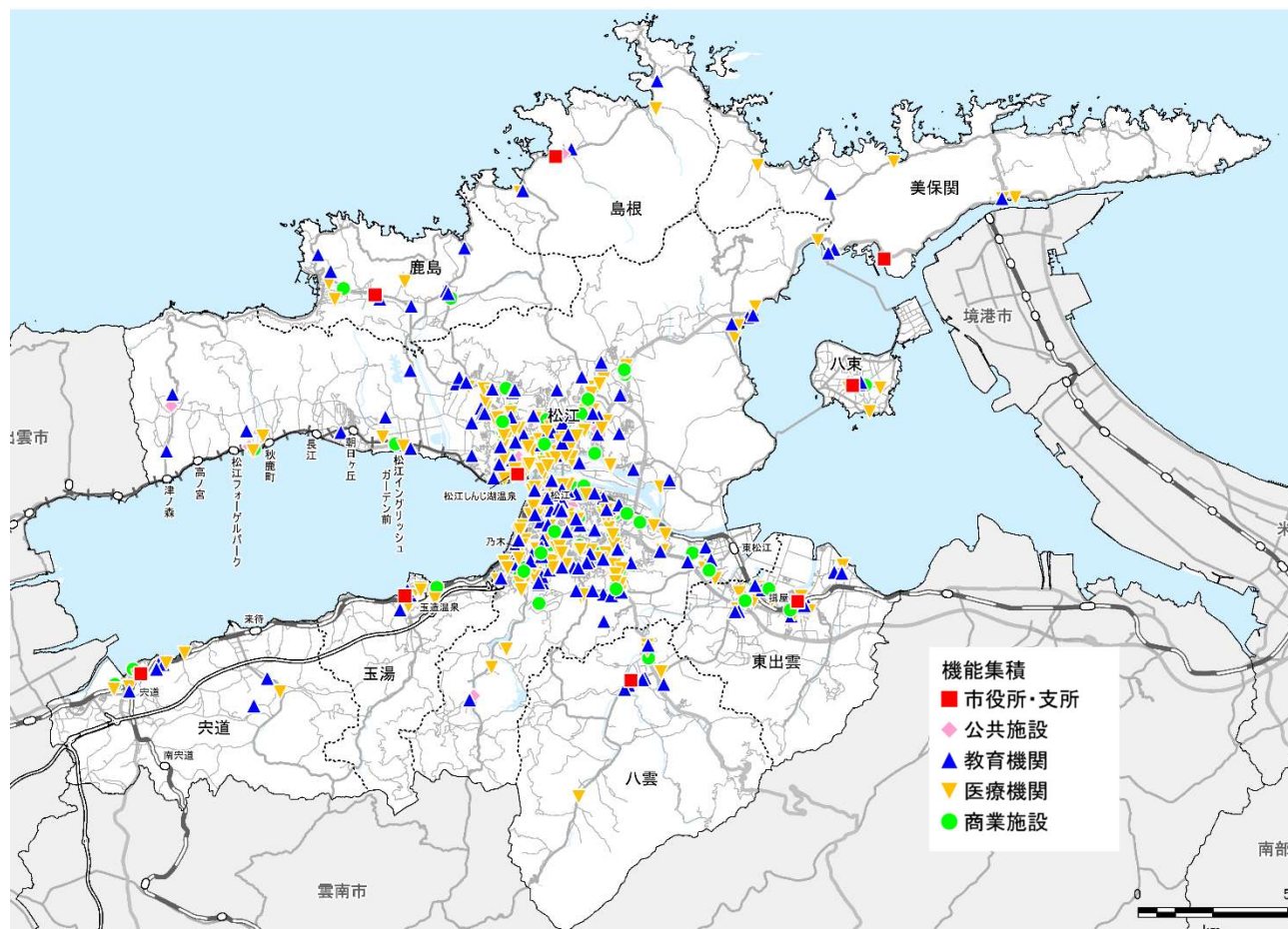


出典：国勢調査（令和2年）

4 買い物・通院などの移動の目的地（主なお出かけ先）の立地状況

- お出かけ先は、市街地中心部とその周辺部、ならびに鹿島・八束・宍道・玉湯・八雲・東出雲地域の中心部が主となっています。
- 島根・美保関地域は、医療機関や商業施設（スーパー等）の立地が他の地域に比べて少なくなっています。

図：買い物・通院などの移動の目的地（主なお出かけ先）の立地状況



出典：市役所・支所、公共施設…松江市
 教育機関…松江市教育委員会・島根県教育委員会ほか
 医療機関…島根県医療政策課「県内の病院・診療所一覧」
 (https://www.pref.shimane.lg.jp/bousai_info/medical/iryo/byouin-shinryosho/) 令和5年11月1日閲覧
 商業施設…株式会社食品速報「日本スーパー名鑑」ほか（令和5年11月1日時点）

5 観光資源の立地状況と観光入込客数

- 観光入込客数は、コロナ禍の影響により令和2年以降大幅に減少しています。
- 特急「やくも」の新型車両導入、観光列車「あめつち」のJR木次線への乗り入れ、出雲縁結び空港の運用時間拡大等による、市外からの来訪者の増加が見込まれます。
- 市内の主な観光地を周遊する観光ループバス「ぐるっと松江レイクライン」の沿線にある市営くにびき駐車場と城山西駐車場では、自家用車からバスに乗り換えて観光する「パーク&ライド」が可能となっています。

図：主な観光資源

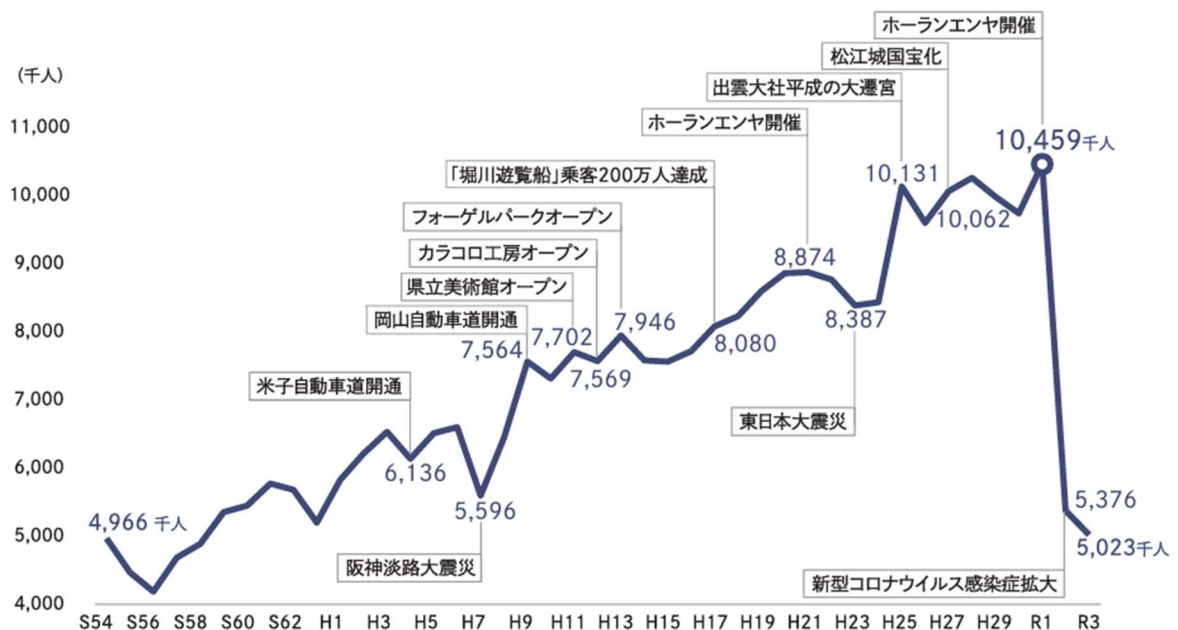


出典：松江市観光協会 Web サイト

写真：上・特急「やくも」新型車両（273系特急形直流電車、下・市営くにびき駐車場

出典：（上の写真）西日本旅客鉄道（株）Web サイト

グラフ：観光入込客数の推移



出典：松江市観光白書・MATSUE 観光戦略プラン 2023-2029

6 土地利用の状況

平成 21 年と令和 3 年における土地利用状況を比較すると、市街地中心部の周辺地域において、農地等から建物用地への転換が進行しています。

図：土地利用の状況

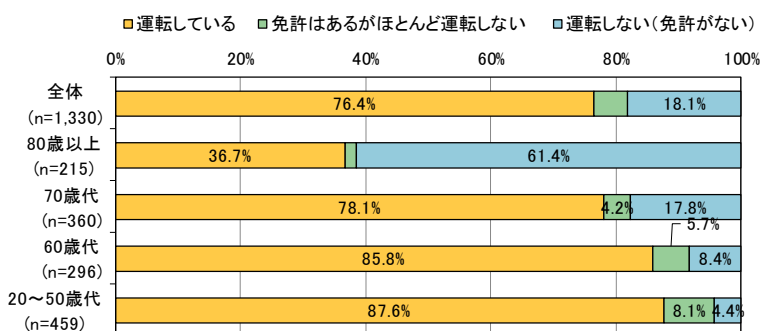


出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」各年

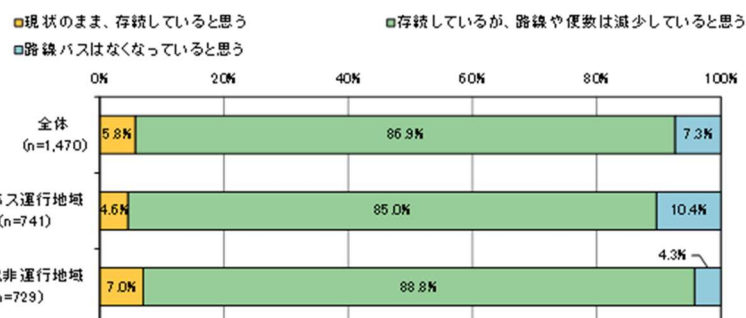
7 地域特性からみたその他の現状・問題点

- 計画策定にあたり令和 5 年 8 月に実施した市民アンケート調査結果によると、運転免許を持ち続ける高齢者が多く、主な交通手段は自家用車となっています。
- 同じく市民アンケート調査によると、市内路線バスをここ数年利用していない人の割合が前回調査(平成 28 年)の 47%から 61%に上昇し、「10 年後の市内路線バスは現状のまま存続していると思う」と考える人の割合が 37%から 6%へ大幅に低下しています。
- 平日朝の東出雲から JR 松江駅までの国道 9 号など、幹線道路を中心とした渋滞が日常的に発生しています。
- 令和 6 年 1 月の一畑百貨店閉店によって、JR 松江駅周辺の拠点機能の低下が懸念されます。

グラフ：年代別の運転状況



グラフ：10 年後の市内路線バスは現状のまま存続していると思う人の割合



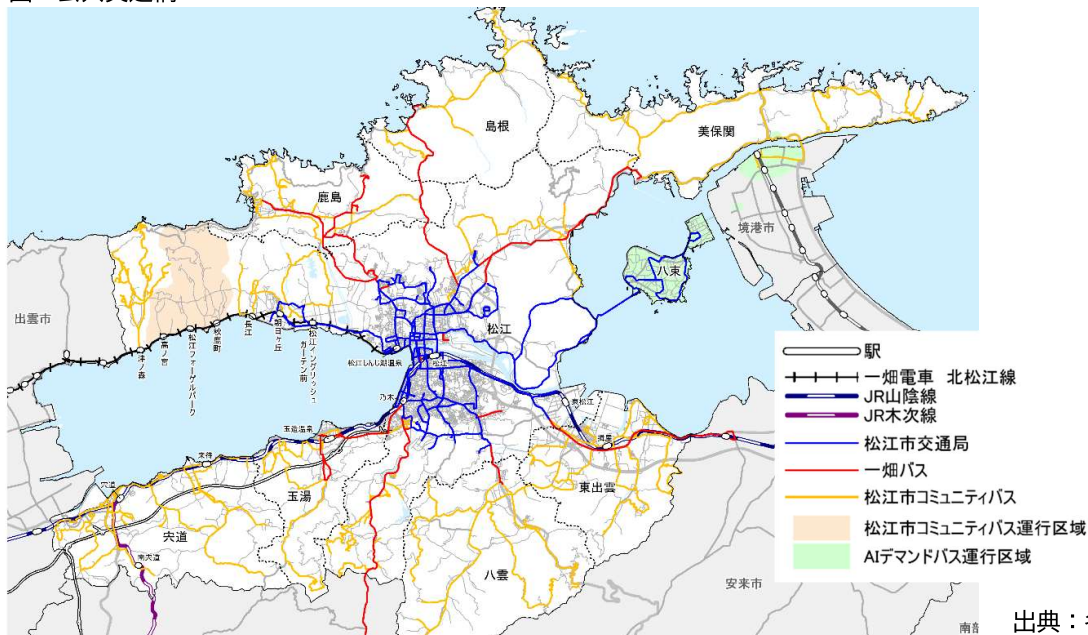
出典：市民アンケート調査（令和 5 年 8~9 月実施）

2. 公共交通の現状

1 公共交通網

公共交通網は、東西に延びる鉄道（JR 山陰本線・木次線、一畑電車北松江瀬）と、JR 松江駅を中心とした循環線や市街地中心部と近郊・郊外の生活拠点を結ぶ路線バス（一畑バス・松江市交通局）、市内の13地域において運行されているコミュニティバス（八東地域はAI デマンドバス）により構成されています。

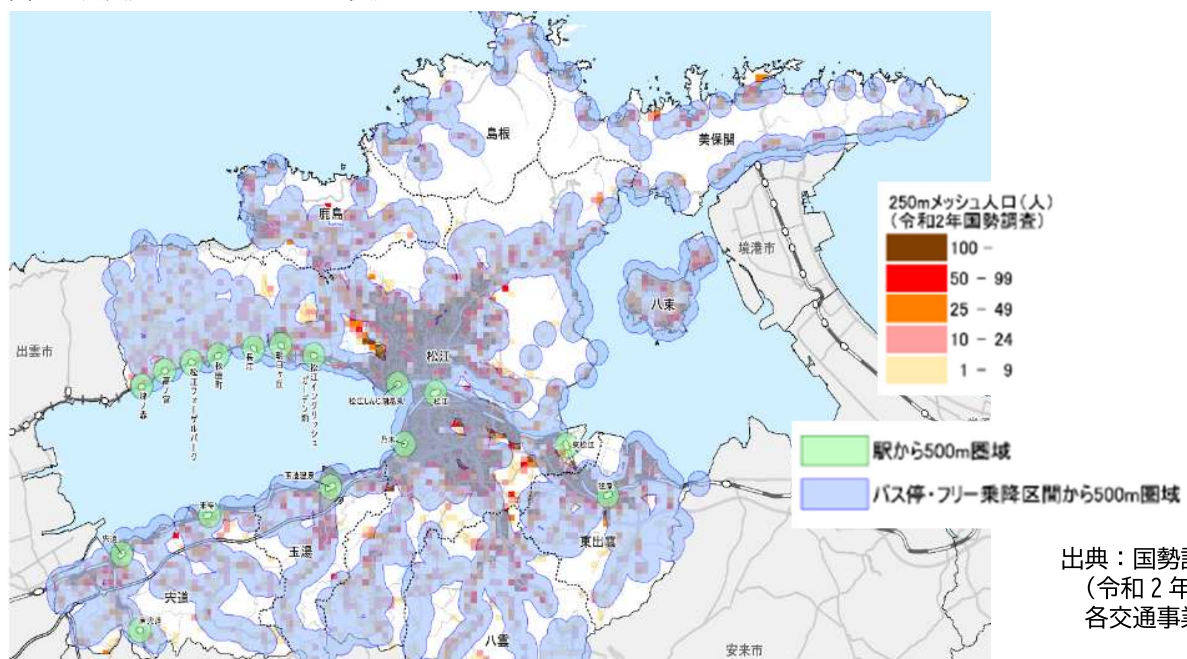
図：公共交通網



2 公共交通による人口カバー率

市内の居住エリアは、鉄道・バスの路線網によって概ねカバーされていますが、郊外だけでなく、市街地中心部やその周辺部においても、最寄りの駅・バス停まで距離のある（公共交通を利用しにくい）地域が存在します。

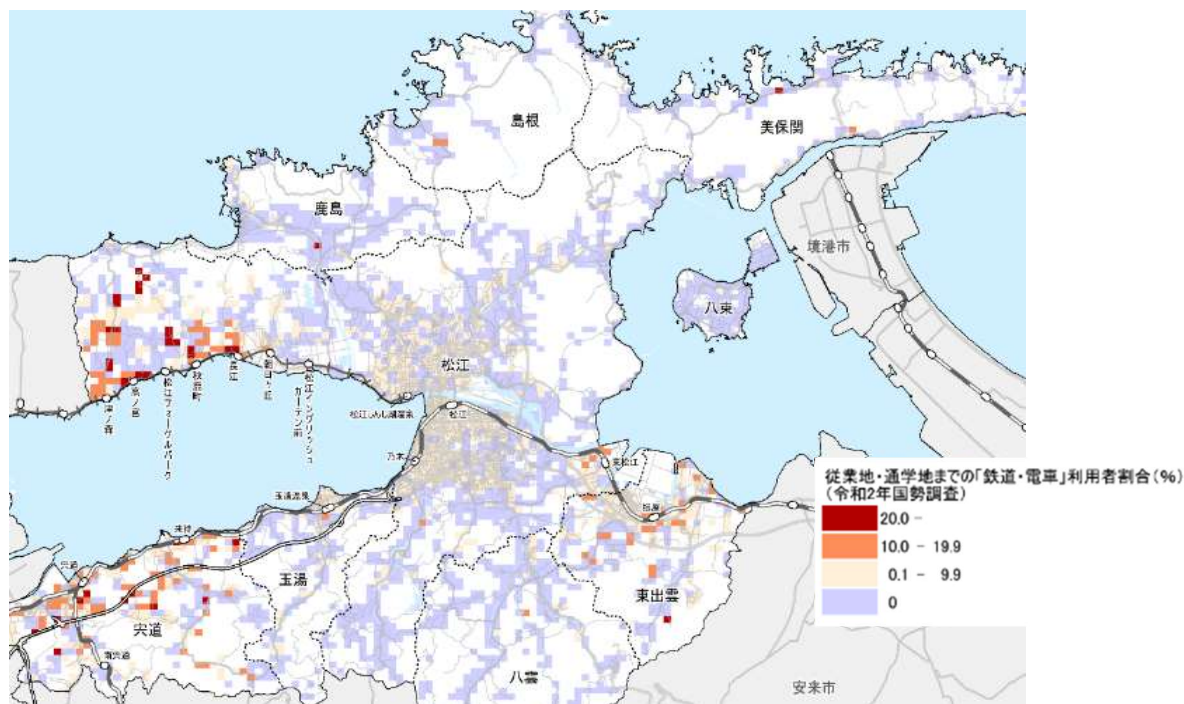
図：公共交通による人口カバー状況



3 通勤・通学に鉄道を利用している人の割合

一畑電車沿線の湖北地域や、JR 山陰本線沿線の宍道・東出雲地域では、他に比べて鉄道の利用率が高くなっています。

図：通勤・通学に鉄道を利用している人の割合

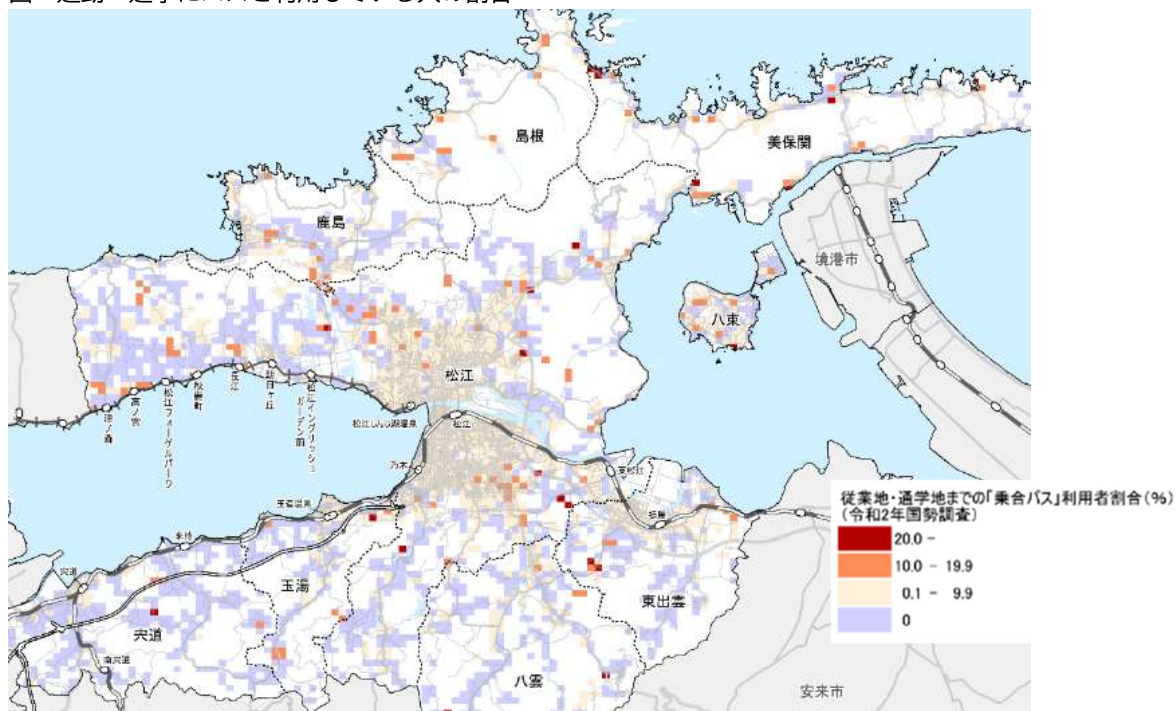


出典：国勢調査（令和2年）

4 通勤・通学にバスを利用している人の割合

一畑バス八雲線・恵曇線・美保関線の沿線や、湖北・島根・美保関・八束地域では、バスを利用している人の割合が高くなっています。

図：通勤・通学にバスを利用している人の割合

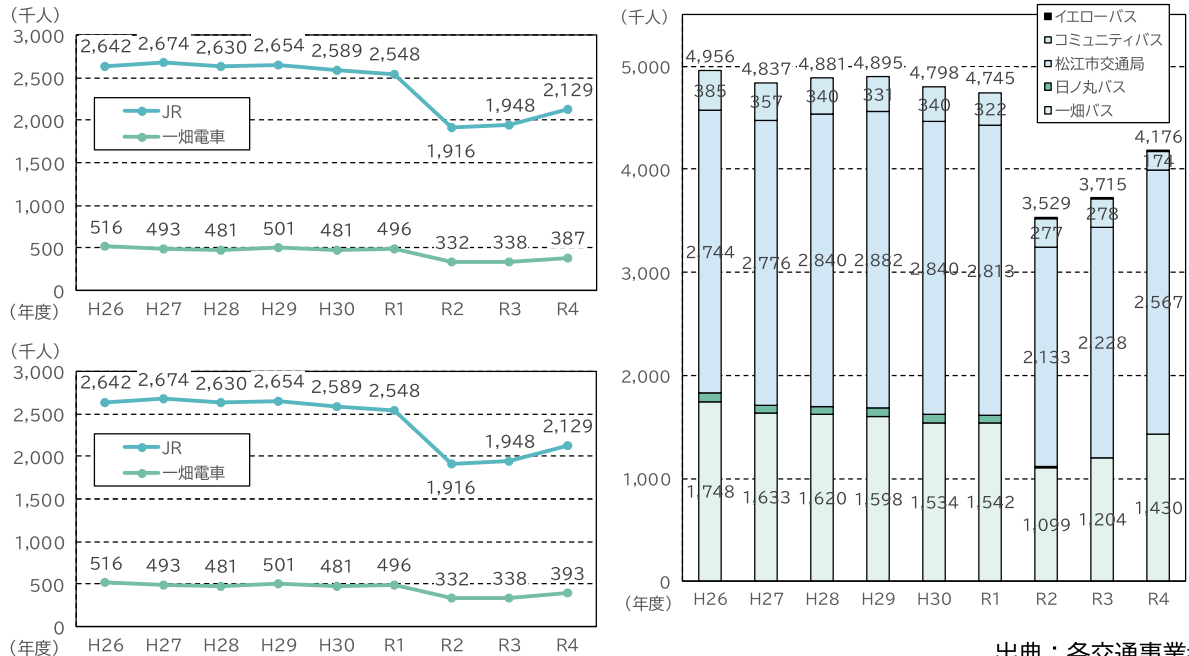


出典：国勢調査（令和2年）

5 公共交通の利用状況

- 新型コロナウイルス感染症の影響により激減した公共交通の利用者数は回復傾向にありますが、コロナ禍以前の水準には戻っておりません。
- 令和4年度と平成30年度の利用者数を比較すると、鉄道（JR・一畑電車）と出雲空港は8割強、バスは9割弱、米子空港は6割弱の水準となっています。

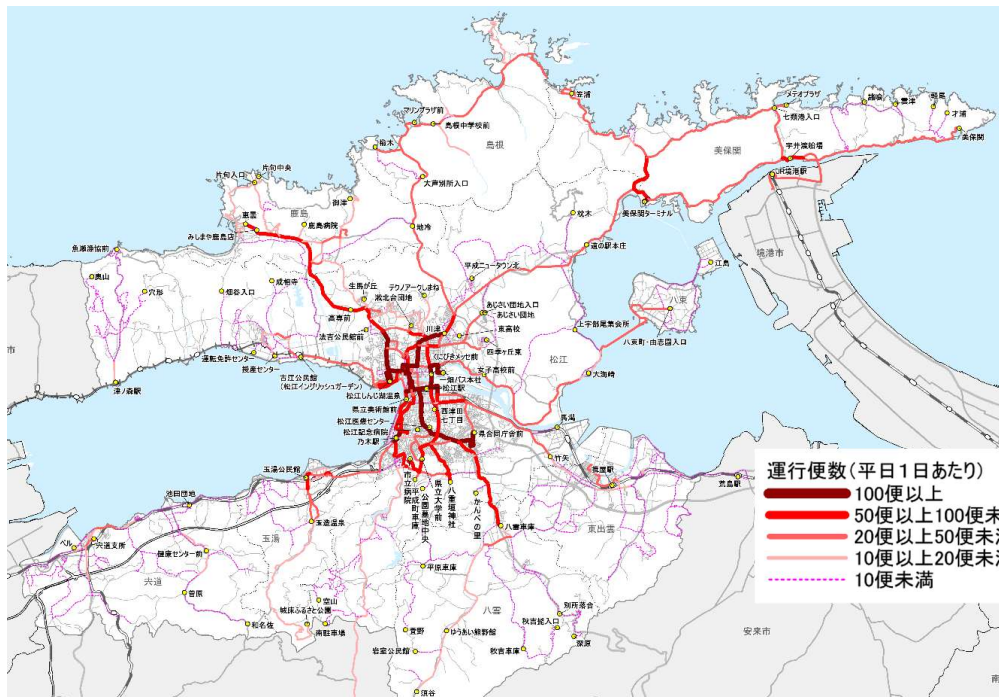
グラフ：公共交通の利用者数（左上・鉄道、左下・空港、右・バス）



6 路線バスの運行系統

市街地中心部とその周辺部を主に運行する松江市交通局の路線は、10路線に対して系統数は100を超え、経路も複雑で、一部の便しか運行しない路線・区間も少なくない状況です。

図：路線バスの平日1日あたり運行便数



7 新たな移動サービスやキャッシュレス決済の導入状況

- 令和5年4月に八束地域全域・美保関町宇井地区の一部で運行を開始したAIデマンドバス「まつえのるーと」の利用者数（令和5年9月末までの実績）は、令和3年度まで運行していたコミュニティバスの利用者数の約1.7倍に増加しています。
- AIデマンドバスは利用者からは好評ですが、運行経費の増大や既存の交通事業者との共存が課題となっています。
- 法吉団地などにおけるグリーンスローモビリティの運行（令和2年4月～）、電動キックボードを活用したイベント開催（令和4年10月）など、新たなモビリティの導入が進められています。
- 令和3年5月から路線バスに利用できるようになった交通系ICカード「ICOCA」の利用率は、令和5年6月の実績で約5割となっており、令和5年度中に障がい者優待ICOCAの導入が予定されています。

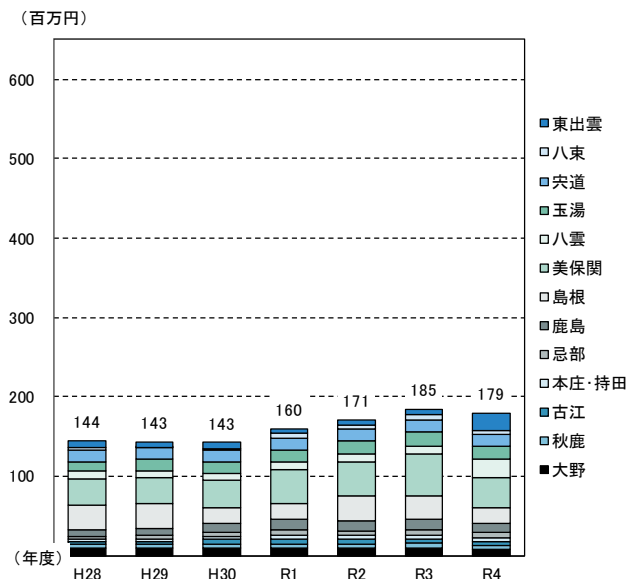
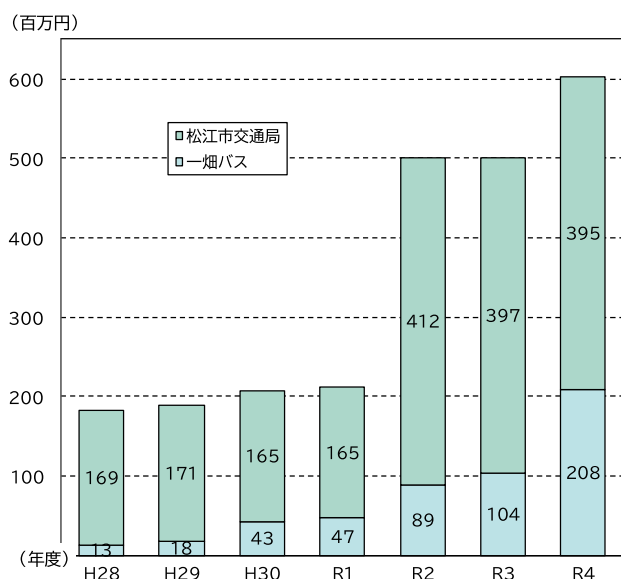


写真：AIデマンドバス「まつえのるーと」

8 公共交通への本市の資金投入額

- 路線バスやコミュニティバスなどの運行を維持するために公的資金が投入されています。
- 公共交通への本市の資金投入額はコロナ禍以降大幅に増加しており、令和4年度には一畑バスへ約2億円、松江市交通局へ約3億9千5百万円、コミュニティバスへ約1億8千万円、一畑電車に約8千万円を拠出しています。

グラフ：本市の資金投入額（左・路線バス、右・コミュニティバス）

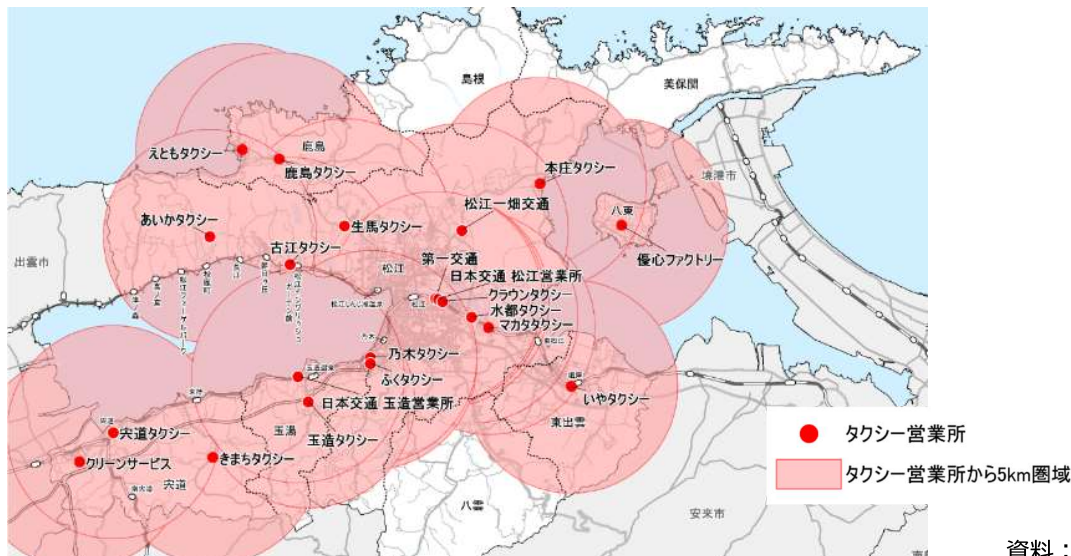


出典：松江市

9 鉄道・バス以外の移動サービス

- 島根・美保関・八雲地域にはタクシーの営業所がなく、タクシーを利用しにくい状況です。
- 古江・秋鹿、島根、美保関の各地域で本市の負担により運行されているスクールバスは、地域によって、路線バスと運行区間や時間帯の重複がみられます。

図：タクシー営業所の立地状況

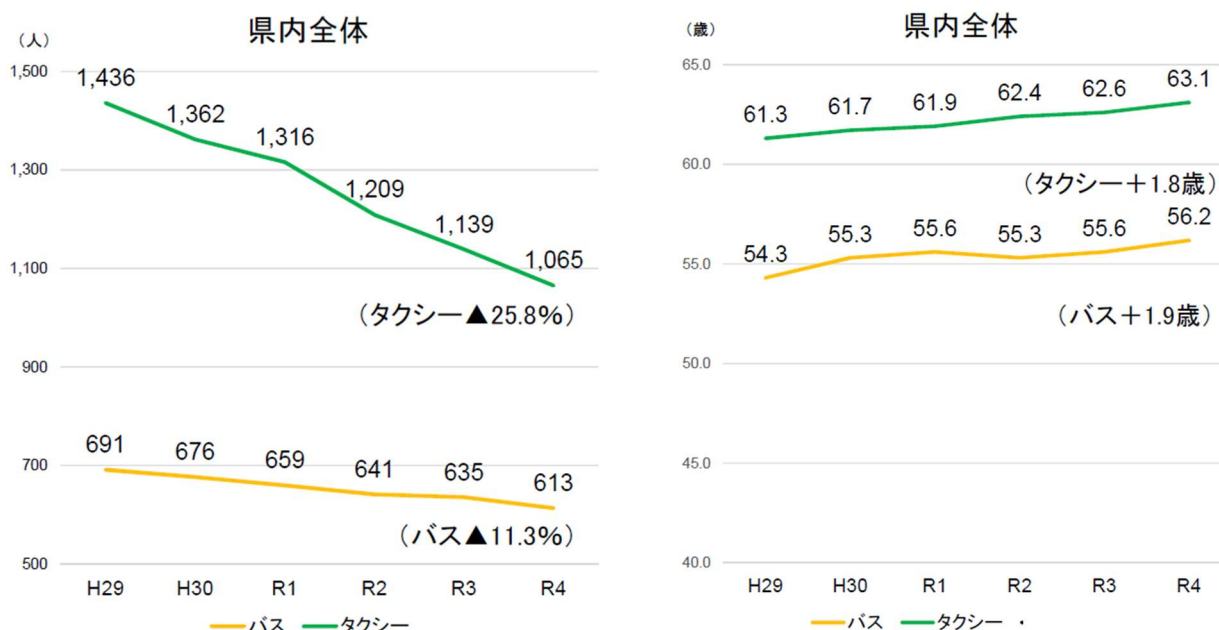


資料：各交通事業者

10 島根県内におけるバス・タクシーの運転手の状況と平均年齢の推移

- 運転手数はバス・タクシーのどちらも減少傾向で、特にタクシーが大幅に減少しています。
- 従業者の平均年齢（令和4年度実績）は、バス56.2歳、タクシー63.1歳と高く、どちらも上昇傾向にあります。
- 本計画の策定にあたり実施した交通事業者へのヒアリング調査によると、運転手だけでなく運行管理者や整備士・事務職も不足しています。

グラフ：バス・タクシーの運転手の状況と平均年齢の推移



出典：中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム（第1回）資料
 ※島根県旅客自動車協会（会員の乗務員数）、各交通事業者への聞き取りによる

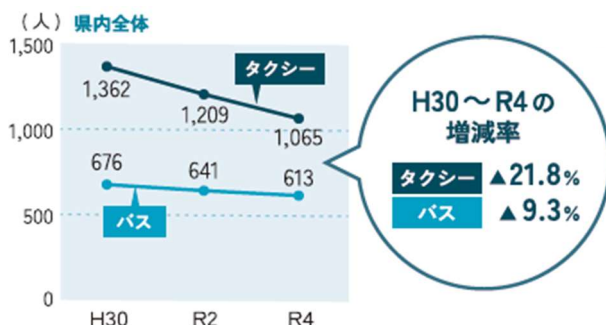
バスの運転手不足

働く時間が不規則であることや、賃金水準が他の産業に比べて低いことなどを背景に、全国的にバスの運転手が不足しています。島根県の調査によると、一畑バス（全社）では平成 29 年度と令和 4 年度の比較で運転手が 123 人から 96 人に減少するなど、本市においても運転手不足が顕在化しています。

また、路線バス運転手のなり手である大型二種免許の保有者数も減少しているうえに、運転手の高齢化が進んでおり、退職者を補充することができない状況にあります。

こうした状況を踏まえ、バス事業者では運転手の定年延長による退職者の抑制や、大型二種免許取得費の助成による新規人材の確保などの取組が進められていますが、根本的な解決には至っていません。

グラフ：島根県内の運転手数の推移



2024 年問題

路線バスは、朝の通学・通勤時間帯や、夜の下校・帰宅時間帯に需要が集中するため、運転手不足も相まって、運転手一人あたりの拘束時間は長くなりがちです。

こうした中、働き方改革の一環として、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示、いわゆる「改善基準告示」）が改正され、2024 年（令和 6 年）年 4 月から運転手の拘束時間が短くなり、かつ一日の休息時間が長くなります。これによって、路線バスのダイヤにも次のような影響が出ることが予想されます。

- 利用の少ない路線の短縮・減便・廃止
 - 利用の少ない日中の時間帯の減便
 - 夜間の減便や最終便の時刻繰り上げ
- このことを「2024 年問題」といいます。

表：運転手不足を起因とする市内の減便・路線廃止状況

事業者	廃止・減便時期	対象路線
一畑バス	R5. 8. 14	八雲線、玉造線、恵曇・高専線、万原線、大東線
	R6. 9. 30	御津線、大東線、荒島線
松江市交通局	R5. 10. 1	病院線、川津線、レイクライン、八重垣線
	R6. 4. 1	全体で平日は 70 便減、土日祝日は 26 便減

表：バスの「改善基準告示」の改正による運転手の拘束時間・休息時間の変化

	現行	見直し後
1 年の拘束時間	3,380 時間	原則 3,300 時間
1 日の休息時間	継続 8 時間	継続 11 時間を基本とし、9 時間下限

本市における運転手不足の影響

令和 5 年以降、本市でも、運転手不足に起因する路線バスの減便や路線廃止が行われています。一畑バスは令和 5 年 8 月から、松江市交通局は同年 10 月から減便が実施されており、今後、さらなる路線の縮小も予定されています。

運転手をいかに確保するか、また、運転手不足という状況のもとで、いかにして持続可能な公共交通ネットワークを構築していくかが大きな課題となっています。

3. 上位・関連計画等における方向性

1 松江市総合計画

松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」（令和4年3月策定）では、次の3点をすべての行政分野で推進することとしています。

- 人口減少対策の推進
- 文化力を生かしたまちづくり
- デジタル技術の活用（DX）

そのうえで、交通分野においては、「水上交通など『水之都・松江』を実感できる多様なアクティビティをつくる」ことが掲げられています。

また、市民が2030年に実感できる目標の一つとして「世界の水都MATSUEが水辺と公共交通の概念を変えた」が、その背景の一つとして「路線バス、コミュニティバス、AIデマンドバスなどのきめ細かい役割分担によって、公共交通が使いやすくなった」が挙げられています。



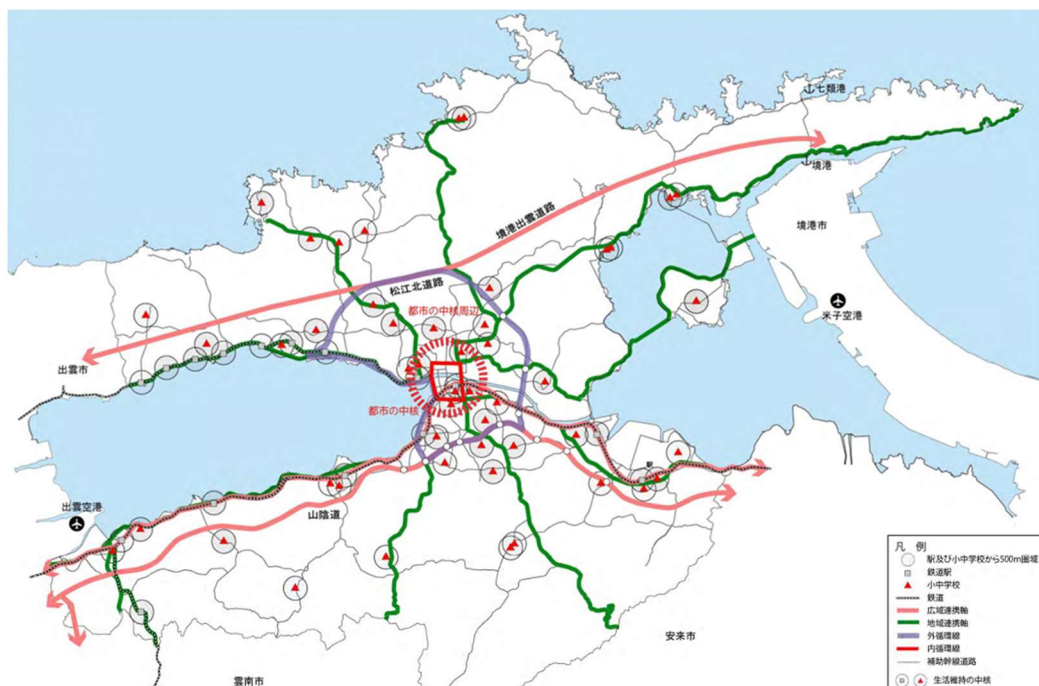
図：松江市総合計画における基本施策（公共交通に関連する部分を抜粋）

2 松江市都市マスタープラン・松江市立地適正化計画

「松江市都市マスタープラン」（平成30年3月策定）と「松江市立地適正化計画」（平成31年3月策定・令和4年3月改定）では、既存の鉄道や幹線のバス路線等の公共交通網を「まちの骨格」として位置付けており、土地利用と連携した持続可能な都市構造の形成を進めることとしています。

また、従来の「線引き制度」を用いない新たな土地利用制度の創設に向けた検討が進められており、令和7年度以降に都市マスタープランと立地適正化計画の改定が予定されています。

図：松江市都市マスタープラン・松江市立地適正化計画における将来都市構造図



市街地の空洞化による都市の魅力やにぎわいの低下

本市はこれまで、人口増加時代の要請に伴う宅地開発に対して一定の秩序を保ちながら、道路、下水道施設等の都市基盤整備を計画的に進めることで、市民生活の利便性向上に努めてきました。

しかしながら、本市の人口は平成 12 年をピークに減少に転じ、特に市街地中心部においては、空き家や空き地、駐車場といった低未利用地が増加する等様々な問題が顕在化してきました。今後こうした状況を放置すれば、市街地の空洞化がさらに進み、都市としての魅力やにぎわいが低下するとともに、生活サービスの縮小・撤退や公共交通の利便性の低下などを招き、市街地での生活機能が損なわれていくことが懸念されます。

コンパクト・プラス・ネットワーク

こうした状況は全国のほかの都市においても発生しており、人口減少と高齢化を背景とする都市の衰退に対して、国は、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法の改正を行い、医療・福祉施設、商業施設等の生活関連施設や住宅がまとまって立地するとともに、市民が公共交通によって市街地にアクセスできる都市構造「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を打ち出し、各自治体に「立地適正化計画」の策定を求めています。

本市においては、国の政策を踏まえたうえで、「松江市都市マスタープラン」（平成 30 年 3 月改定）において市域全体を対象として公共交通網を「まちの骨格」と位置付け、定住の促進や雇用の創出に資する土地利用の方針を示すとともに、本市の人口の約 7 割を占める市街地における土地利用の方針をより具体的に示すため、平成 31 年 3 月に「松江市立地適正化計画」を策定しました。

これを踏まえ、令和 4 年 3 月に策定した松江市総合計画「MATUE DREAMS 2030」において、「市内のバランスのとれた発展」を実現するため、中心市街地と周辺部・旧町村部の市街地や集落など既存のコミュニティを、相互に交通ネットワークでつなぐ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を目指すこととしています。

図：コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築に際しては、住居、医療・福祉、商業施設などの生活サービス機能が立地する各地域の市街地や集落がまちづくりの核となることから、その機能の維持が重要となります。一方で、商店や診療所などの生活に必要なサービス機能が近くにならないエリアについては、それらのサービス機能がある市街地や集落と円滑に接続することで、生活の利便性を確保することが必要です。

公共交通とまちづくり施策との連携

持続可能な都市を実現するためには、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえつつ、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設の機能を集積させ、沿線におけるおでかけ需要を創出することにより、都市全体の価値を高めていくことが重要です。

そのためには、都市機能へのアクセスを確保するための幹線、市街地における循環型の交通、幹線と連絡した支線などによるネットワークの形成とその改善や、運賃やダイヤなどサービス面の利便性向上、交通結節点の整備による乗り継ぎの円滑化、多様な交通サービスの導入、他分野との垣根を越えた連携と協働などを一体的に進めることが不可欠です。

なお、地域公共交通活性化・再生法において、地域公共交通計画は都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。このため、本計画は、松江市都市マスタープラン及び松江市立地適正化計画に掲げる将来都市像や施策等との整合性に留意して策定します。

3 社会動向・政策動向

- 運転手を必要としない自動運転（0 から 5 までの 6 段階の定義におけるレベル 4）の実証が進められています。
- 利便性向上や運行効率化につながる新たなモビリティの開発・実装が行われています。
- 交通を地域の暮らしと一体として捉え、観光・教育・福祉・環境など関連分野も含めた複数の主体の連携（共創）による機能維持・強化を図るため、国の支援が行われています。
- 国による自治体支援策の拡充や、地域公共交通活性化再生法の改正施行（令和 5 年 10 月 1 日）に伴う社会資本整備総合交付金の活用、経営が厳しいローカル鉄道の再編に向けた協議会の設置などの動きがみられます。
- 2024 年問題やライドシェアの動向が注目されています。
- 燃料電池バスなど脱炭素化に向けた取組が全国各地で進められています。

写真：カーボンニュートラルに対応した電動推進機プロトタイプを搭載した堀川遊覧船



4. 第3次計画の評価・検証結果

第3次計画の評価・検証結果によると、「実車走行キロ」、「路線バスの利用者数」、及び「バスサービス全体の満足度」の3つの評価項目については、数値目標を下回る結果となりました。「路線バスの利用者数」の目標が達成できなかった主な理由は、人口減少や新型コロナウイルス感染症による影響や、路線バスの縮小や路線廃止などが背景にあると考えられます。

一方、コミュニティバスと路線バスの接続確保については継続的に実施されており、評価項目「市の中心部までの往復移動可能回数」は数値目標を達成しました。

表：第3次計画の評価・検証結果

評価項目	評価指標	計画時の 現状値 (H28)	数値目標	実際の数値 (R4、R5)	備考
路線バスの 維持	実車走行キロ (万km/年)	348	348	309	R4実績 一畑バス 1,451 千km 松江市交通局 1,636 千km
コミュニティ バスの維持	市の中心部まで の往復移動可能 回数	週2回以上	週2回以上	週2回以上	コミュニティバスの路線ごとに、 路線バスに乗り継いで市の中心 部まで移動できる回数を計測
路線バスの 利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	448	448	389	R4実績 一畑バス 1,429 千人 松江市交通局 2,458 千人
バスサービス 全体の満足度	バスサービスの 総合的な満足度 (%)	69	80	70	R5 市民アンケート調査結果 満足/（満足＋不満） ※「どちらともいえない」を除い た割合

5. 課題の整理

本市の公共交通に関する課題は様々ですが、本計画の策定過程における調査・分析結果や、松江市地域公共交通網形成計画における目標達成状況や施策の実施状況、上位・関連計画における方向性等を踏まえ、主なものとして次の通り整理します。

課題1 公共交通サービスを安全かつ安定的に供給できる仕組みづくり

公共交通サービスの担い手が不足しているとともに、高齢化が進行しています。このことによって、運転手不足を理由とした路線バスの減便や路線廃止が現実のものとなっており、このままの状況が続けば、公共交通サービスを安定的に提供できなくなる可能性があります。

また、公共交通の維持・確保にかかる本市の負担額は増加傾向にあり、今後の人口減少や担い手確保の現状を踏まえれば、その傾向はこれからも続くものと考えられます。

一方で、市内には鉄道やバスをはじめとする様々な輸送手段があります。公共交通を未来に残すために、それぞれの輸送手段の特性を踏まえ、本市の負担額の抑制を図りながら、公共交通サービスを安全かつ安定的に供給する仕組みを構築することが求められています。

課題2 市民の日常生活を支える公共交通サービスの確保

公共交通の主な利用者層は、市内外への通勤・通学や、高齢者や身体の不自由な方を中心とした通院や買い物、観光客など市外からの来訪者です。

通院や買い物など日常生活における移動の目的地は、市街地中心部や各地域の拠点周辺に概ね立地しており、居住地から各地域の拠点周辺への移動手段の確保が必要です。また、人口減少に伴って地域の拠点機能が低下したことなどにより、通院や買物のために各地域から市街地へ出かけたというニーズもあります。

こうしたことから、市民が安心して生活できる環境を整えるため、通勤・通学や通院・買い物などの日常生活を支える公共交通サービスを確保することが必要です。



写真：JR 松江駅

課題3 公共交通を利用して出かけたくなる環境づくり

公共交通は本市のまちづくりの骨格として位置付けられていますが、市街地中心部における大型店舗の閉店などにより、JR 松江駅周辺を中心としたにぎわい機能が減退しつつあります。

公共交通は、市民だけでなく、観光客などの市外からの来訪者にも利用されます。普段は公共交通をあまり利用しない市民や、観光客などの市外からの来訪者にとって、公共交通を使いやすくするとともに、公共交通の便利さや利用方法をわかりやすく伝え、公共交通を利用する機会を増やしていくことが求められます。

「公共交通を利用して出かけてみよう」と思う人が増えることで、市街地中心部や地域の拠点を中心とした人の流れや回遊が生まれます。また、公共交通による外出の促進は、市民の健康増進や高齢者のフレイル予防につながることを期待されます。さらには、公共交通に乗り合わせて出かける人が増えることで、CO2 排出量削減による環境負荷低減といった効果も期待されます。

こうしたことから、まちの魅力度や市民生活の質の向上に向けて、公共交通を利用して出かけたくなる環境づくりが重要です。

課題4 市民会議を中心とした公共交通の利用促進と計画のマネジメント

本市では、市民・民間企業・交通事業者・行政の協働による「松江市公共交通利用促進市民会議」が主体となって、公共交通のサービス改善や利用促進などの取組が行われてきました。さらに、路線バスやコミュニティバスの利用促進協議会が各地域に設置されており、利用の促進や乗客のニーズ把握などの活動が行われています。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響等から、近年は十分に活動できない状況にあります。生活様式や価値観が多様化し、アフターコロナにおける「新しい生活様式」が定着しつつある現在、公共交通の利用促進に本腰を入れて取り組むことが必要です。

また、本市においても令和3年4月に交通系 IC カードが導入されるなど、公共交通に関する新たな技術開発やデータ活用などが全国で進められています。公共交通に関するデータを交通事業者や行政が活用して、公共交通の利便性や効率性を高めることが求められています。

これらを踏まえて、市民会議を中心に、市民・民間企業・交通事業者・行政が一丸となって公共交通の利用促進に取り組むとともに、本計画の進捗管理や運用のマネジメントを適切に行うことが必要となっています。

写真：松江市公共交通利用促進市民会議の様子（令和5年7月）





第 2 章 基本戦略

1. 基本戦略

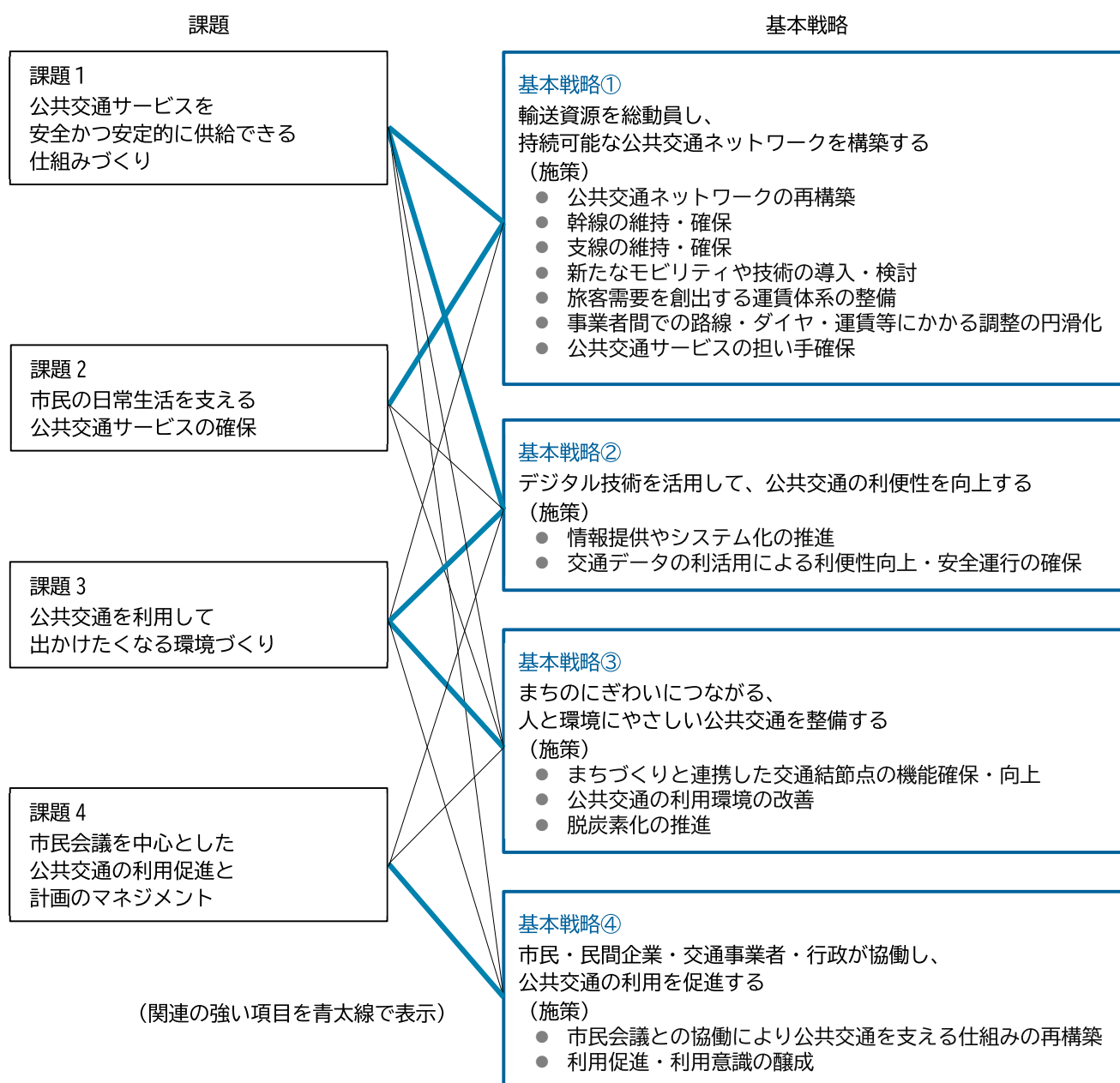
地域公共交通の再構築に向けて、次の①～④を基本戦略に定めて取り組むこととします。

基本戦略

- ① 輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する
- ② デジタル技術を活用して、公共交通の利便性を向上する
- ③ まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する
- ④ 市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する

2. 課題と基本戦略の関係

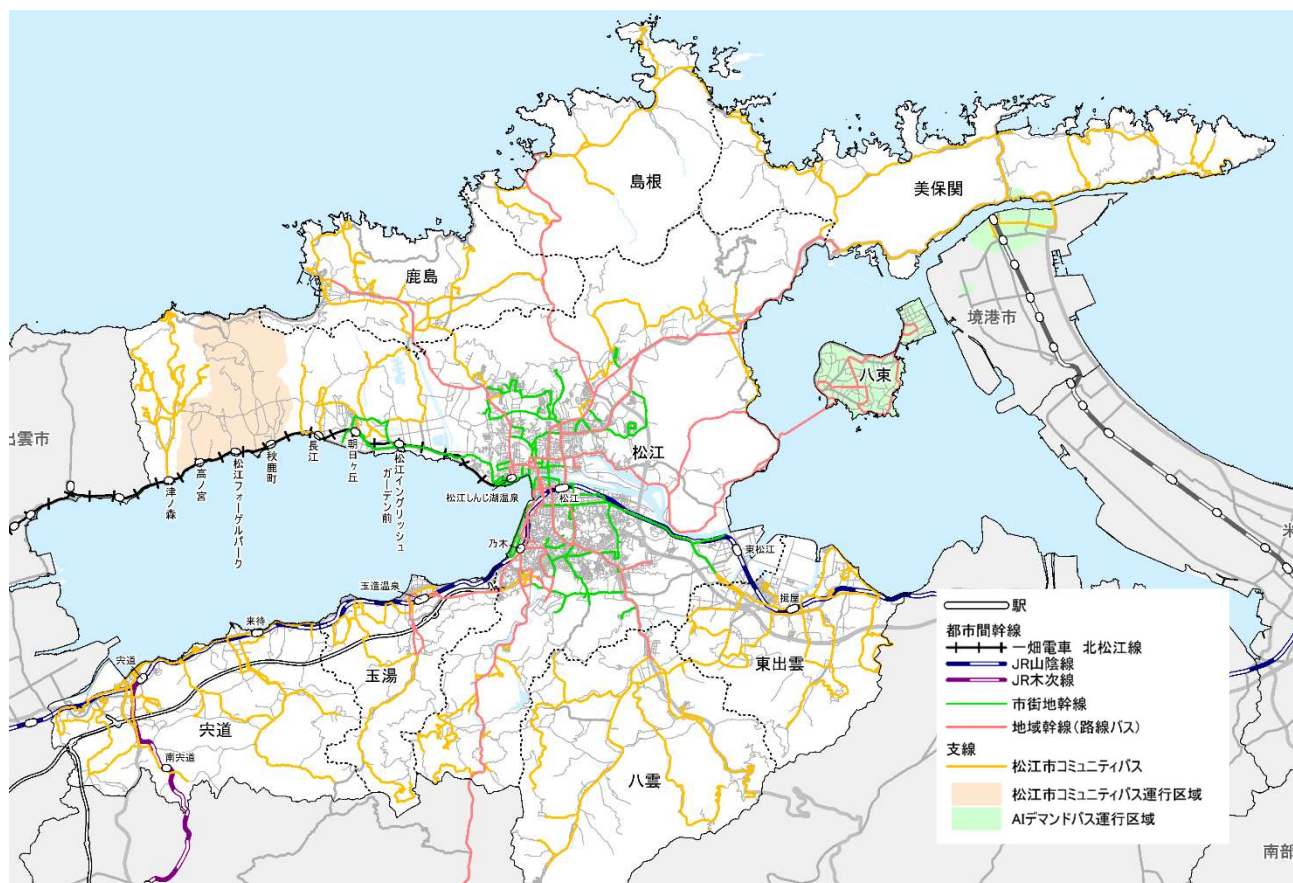
前章で整理した、本市公共交通の課題と基本戦略との関係は次の通りです。



3. 計画に位置付ける公共交通

上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、公共交通の拠点や交通結節点の位置付けと、それぞれの公共交通が果たすべき役割を次の通り定義します。

1 公共交通ネットワークの全体像



※本計画の策定時点における概要図であり、今後の路線再編により変更・修正する場合があります。

2 公共交通の拠点と交通結節点の位置付け

分類	位置付け	該当する場所
主要交通結節点	交通結節点のうち、鉄道と結節し、複数の路線バスの系統が乗り入れている箇所	松江駅（JR） 松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）
交通結節点	鉄道、路線バス、コミュニティバスなど複数の移動サービスの接続が行われる乗り換え地点で、待合環境が整備されている箇所	乃木駅、玉造温泉駅、穴道駅、揖屋駅（JR） 松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅（一畑電車） 川津バス停、市立病院バス停、本庄公民館バス停、恵曇連絡所バス停、鹿島支所、マリンプラザ島根、美保関ターミナル、八束町中央バス停、玉湯支所、八雲バスターミナル（路線バス・松江市コミュニティバス）
地域拠点	旧松江市以外の7地域における生活サービス機能などの中核となるエリア	鹿島、島根、美保関、八束、穴道、玉湯、八雲、東出雲の各地域の支所周辺

3 公共交通の機能分類

位置付け	路線・系統	役割	維持・確保策
都市間幹線	JR 山陰本線 一畑電車北松江線 高速乗合バス 航路 空港連絡バス・隠岐汽船 連絡バス	都市の中核と市外との間の広域交通を担う。 通勤・通学、観光、ビジネスなど 様々な移動ニーズに対応する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
市街地幹線	路線バス ※p. 33 の図中の緑色の線	JR 松江駅または松江しんじ湖温泉駅を発着地として、市街地における「生活維持の中核」との間を連絡する。 通勤・通学、通院、買い物を中心として、様々な移動ニーズに対応する。	
地域幹線	JR 山陰本線 一畑電車北松江線 路線バス ※p. 33 の図中の桃色の線	JR 松江駅または松江しんじ湖温泉駅を発着地として、地域拠点（各支所を中心とした「生活機能の中核」）及び隣接市の拠点との間を連絡する。 通勤・通学、通院、買い物を中心として、様々な移動ニーズに対応する。	
支線	コミュニティバス AI デマンドバス ※p. 33 の図中の黄色の線及び緑色の塗りつぶしの区域	市内の各地域を運行し、幹線や地域拠点に接続する。 通院、買い物、通学などの移動ニーズに対応するほか、幹線に接続することで広域の移動ニーズにも対応する。	交通事業者や地域と連携した利用促進などの取組により、一定以上の需要を確保する。 <u>国の補助事業である、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助、車両購入費補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。</u>
個別輸送	タクシー	市内及び市外との間の個別輸送を担う。	交通事業者と連携した利用促進策により、一定以上の需要を確保する。
補完交通	地域が主体となった交通手段	市内の各地域を運行し、幹線や地域拠点に接続する。 通院、買い物、通学などの移動ニーズに対応するほか、幹線に接続することで広域の移動ニーズにも対応する。	地域と連携した利用促進などの取組により、一定以上の需要を確保する。

4 地域公共交通確保維持事業の必要性

地域公共交通の維持に対する国の支援として、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、乗合バスの運行費等に対する交通事業者等への支援が行われています。

本市では、一部の路線においてこの補助事業を活用（または活用を検討）しています。補助事業の活用にあたり、事業の必要性を次の通り整理します。



地域公共交通確保維持事業

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行、バス車両の更新、市町村・NP0 当による車両購入等について、国が支援するものです。

① 地域間幹線系統補助

地域幹線（路線バス）は、本市の市街地中心部と地域拠点を連絡し、通勤・通学、買い物、通院など日常生活における行動だけでなく、観光・ビジネスなどの様々な目的での移動を担っています。起・終点である JR 松江駅・松江しんじ湖温泉駅並びに各地域の支所周辺のバスターミナル、経由地である川津（西川津）バス停などでは、他の公共交通機関や支線と連絡しており、本市の公共交通ネットワークを形成するうえで特に重要な役割を负っています。

一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業によって、安定的に運行を確保・維持する必要があります。

② 地域内フィーダー系統補助

支線に位置付けているコミュニティバス（AI デマンドバスを含む）は、市内の 13 地域において運行されており、地域の拠点である支所や公民館周辺の交通結節点と居住地を連絡する、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市街地幹線や地域幹線への接続により、市街地中心部への広域移動も可能となっており、本市の公共交通ネットワークを形成するうえで欠くことのできない路線です。

一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により確保・維持する必要があります。

③ 車両購入費補助

地域幹線を運行するバス車両については、耐用年数を大きく上回るものも多くなっています。安全な輸送を確保するため、車両を購入する必要があります。

5 地域公共交通確保維持事業の補助対象路線

令和6年度（バス補助年度：令和5年10月～令和6年9月）において、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助対象となる見込みの路線は次の通りです。

路線名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
大東線	一畑バス本社～大東駅	道路運送法第4条の許可（乗合）	路線定期運行	一畑バス	地域間幹線系統補助
マリンプラザ線	一畑バス本社～マリンプラザ前				
御津線	一畑バス本社～御津				
玉造線	一畑バス本社～玉造温泉				
万原線	一畑バス本社～美保関ターミナル				

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

系統・運行区域名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
一畑バス大東線の代替路線	未定	未定	未定	松江市	地域内フィーダー系統補助