

松江市地域公共交通利便増進実施計画 (素案)

令和7年 月

松 江 市

- 目 次 -

第1章 計画概要	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 実施区域	2
1-4 実施予定期間	2
1-5 （仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画について	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等の運送の条件の改善を図る事業	15
2-4 事業Ⅲ：路線再編と併せ実施する利用環境の改善	17
2-5 事業の実施主体と実施スケジュール	19
第3章 地方公共団体の支援の内容	20
第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	21
第5章 事業の効果	24
第6章 今後の検討課題等	28

第1章 計画概要

1-1 計画策定の目的

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」の形成を目指しています。

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」を令和6年3月に策定しました。

本計画は、「松江市地域公共交通計画」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、具体的な取組内容（地域公共交通利便増進事業）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」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に位置付けた施策・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で進められる「（仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画」と連携して進めるものです。

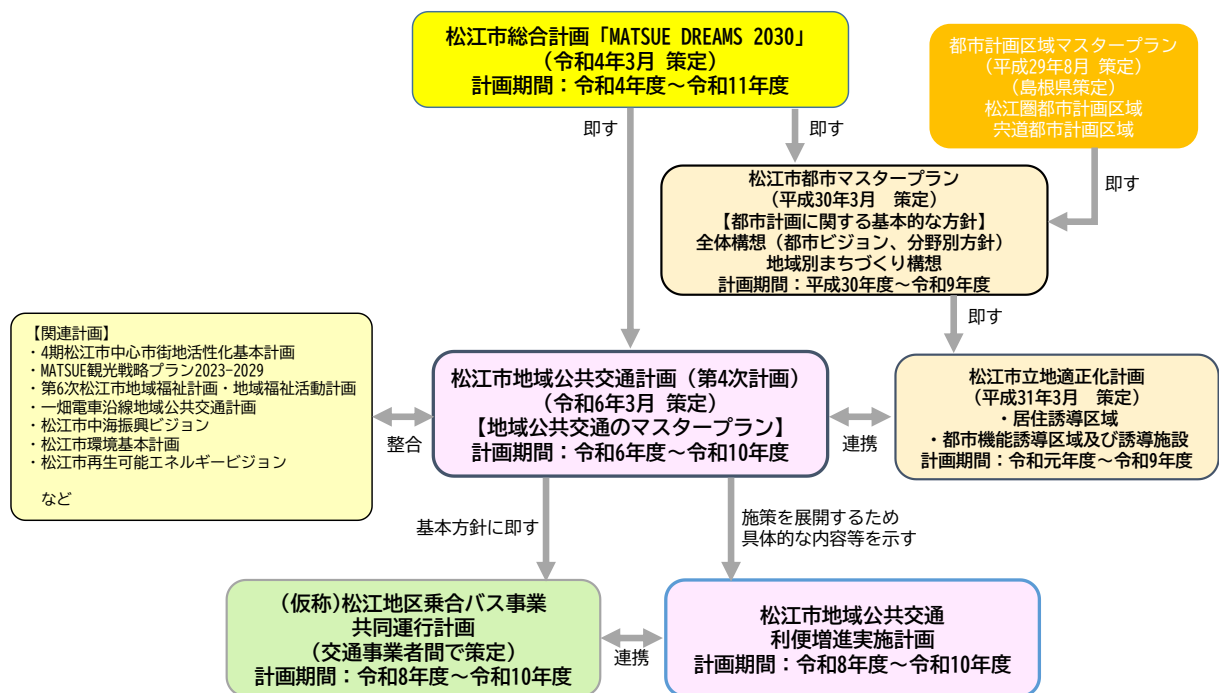


図 松江市地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

1-3 実施区域

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

1-4 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」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			●	→	→	→
（仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画			●	→	→	→

1-5 （仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画について

松江市内の路線バスを将来にわたり維持することを目的に、松江市交通局と一畑バスが協力体制を構築し、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）に取り組んでいます。

この「（仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画」により、深刻な運転士不足を原因とする減便を回避し、安定的な運行を確保していきます。さらに、松江市交通局と一畑バスの事業者間で運行路線やダイヤの調整、運賃の設定が可能となるため、重複区間での運行の効率化を図るとともに利用者にとって利便性の高いサービスの提供を可能とします。

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の基本的な方針と基本戦略

上位計画である「松江市地域公共交通計画」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」を目指しています。

「松江市地域公共交通計画」に定める4つの基本戦略と施策に基づき、利便性の向上と運行の効率化を行い、利用促進と路線バス事業の改善を図ります。

松江市地域公共交通計画 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

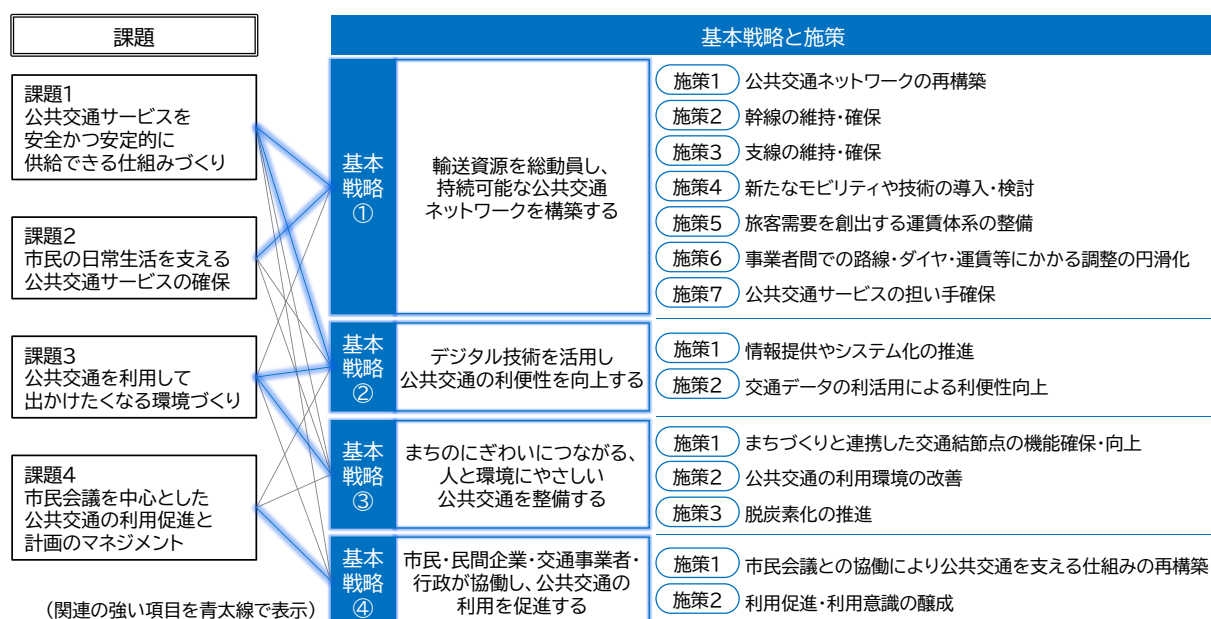


図 公共交通の課題と基本戦略との関係

2) 松江市地域公共交通計画と利便増進実施計画の関連について

本計画で定める利便増進事業は、「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」において、以下の事業が位置づけられています。イ・ロ・ハの分類に従って、本計画の事業区分を次頁に整理します。

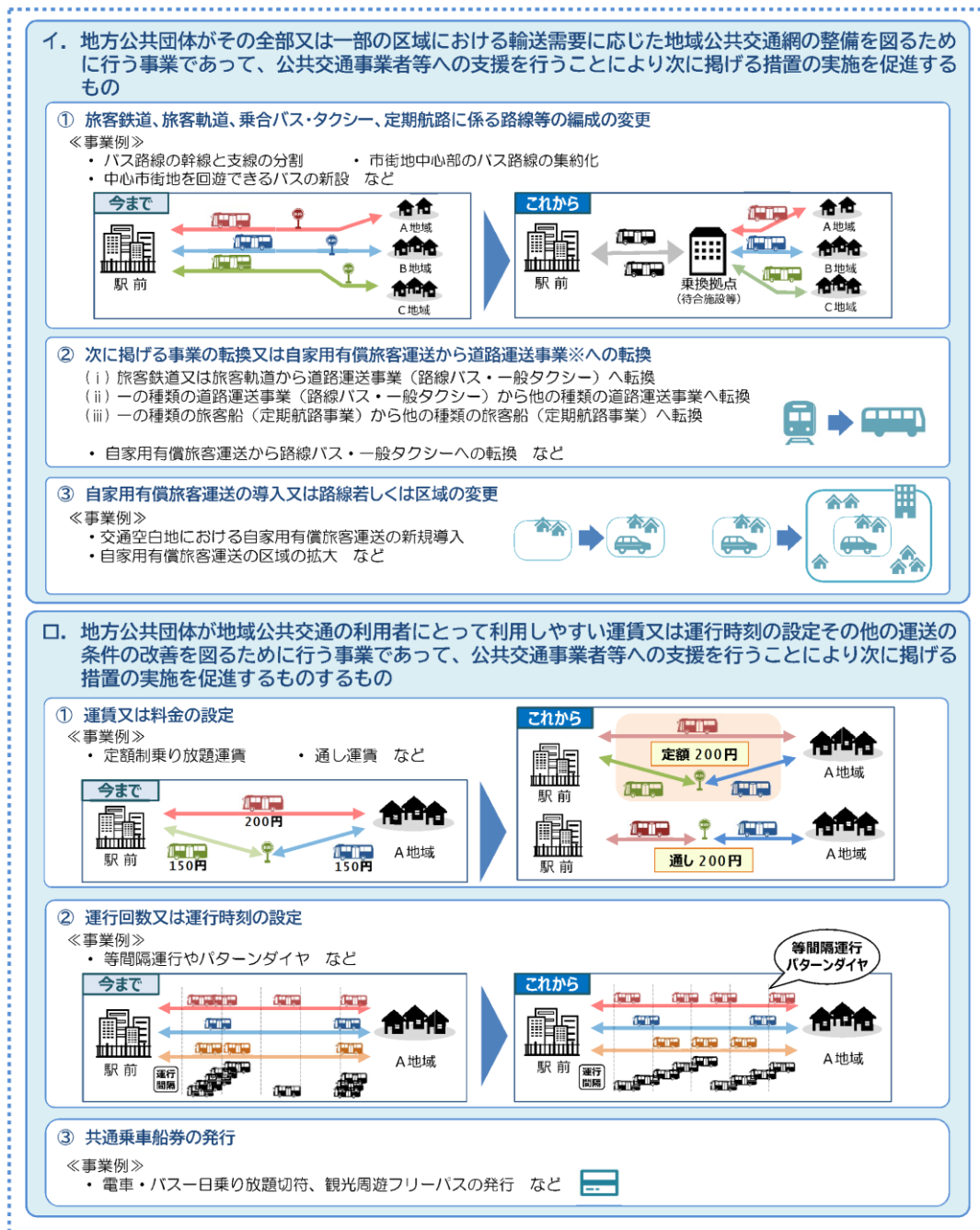


図 利便増進事業の内容として含まれ得る事業

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）

2) 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」に定めた 37 の事業のうち、16 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等の運送の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	□	○	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-①②			
			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-①			
			始発・終発時刻と運行時間帯の見直し	□	○	事業Ⅱ-②			
		乗り継ぎ利便性の確保	乗継拠点での接続性の確保	□	-	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-④			
			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-③			
		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	イ	-	事業Ⅰ-①			
	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	コミュニティバス継続運行基準の見直し	イ	-	事業Ⅰ-①			
			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			
		移動利便性向上に資する新たなモビリティの導入	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)運賃の導入	□	○		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	□	○	計画改定により対応		
	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	実施中	実施中	実施中			
			路線バスの共通定期券と乗り継ぎ運賃割引の運用	実施中	実施中	実施中			
	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	ハ	○	事業Ⅲ-①			
			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				
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	-	計画改定により対応			
		交通結節点や車内における Wi-Fi 環境の整備	交通結節点や車内における Wi-Fi 環境の整備	ハ	-	計画改定により対応			
		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				
	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			
	施策2 交通データの利活用による利便性向上	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	
		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-⑤			
		「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1 まちづくりと連携した交通結節点の機能確保・向上	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-②			
			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	-	計画改定により対応			
			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
			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	-	計画改定により対応			
		バリアフリー化の推進	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2 公共交通の利用環境の改善	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 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			
		行政による支援	事業所や市民と連携した支援	別事業	-	別事業			
			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			
		公共交通の利用促進	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			
	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				
	施策2 利用促進・利用意識の醸成	公共交通の利用促進	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			
			利用者のマナー改善	別事業	-	別事業			
		利用意識の醸成	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			

松江市地域公共交通利便増進事業

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 コミュニティバスの延伸
- 事業Ⅰ-④ コミュニティバスの定時定路線+AIによらないデマンド運行
- 事業Ⅰ-⑤ 乗り継ぎ環境の整備

事業Ⅱ 運賃及び運行時刻の設定等の運送の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Ⅲ 路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善

- 事業Ⅲ-① 共同運行による利便性向上※
- 事業Ⅲ-② バス停上屋の機能向上

※(仮称)松江地区乗合バス事業共同運行計画での実施事業

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

別事業として利便増進事業と併せて検討・実施するもの
○シェアサイクル
○自動運転
○担い手確保

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

市街地以外の地域においては、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を賄えるよう、地域における生活拠点や市街地中心部に移動するための「支線」の維持・確保を図ります。そのため、地域幹線の運行見直しやコミュニティバスへの転換を行います。更に、交通事業者による輸送サービスの提供が困難な地域や時間帯においては、スクールバス（混乗化）の活用や、互助による移動手段の確保に向けた支援を行います。

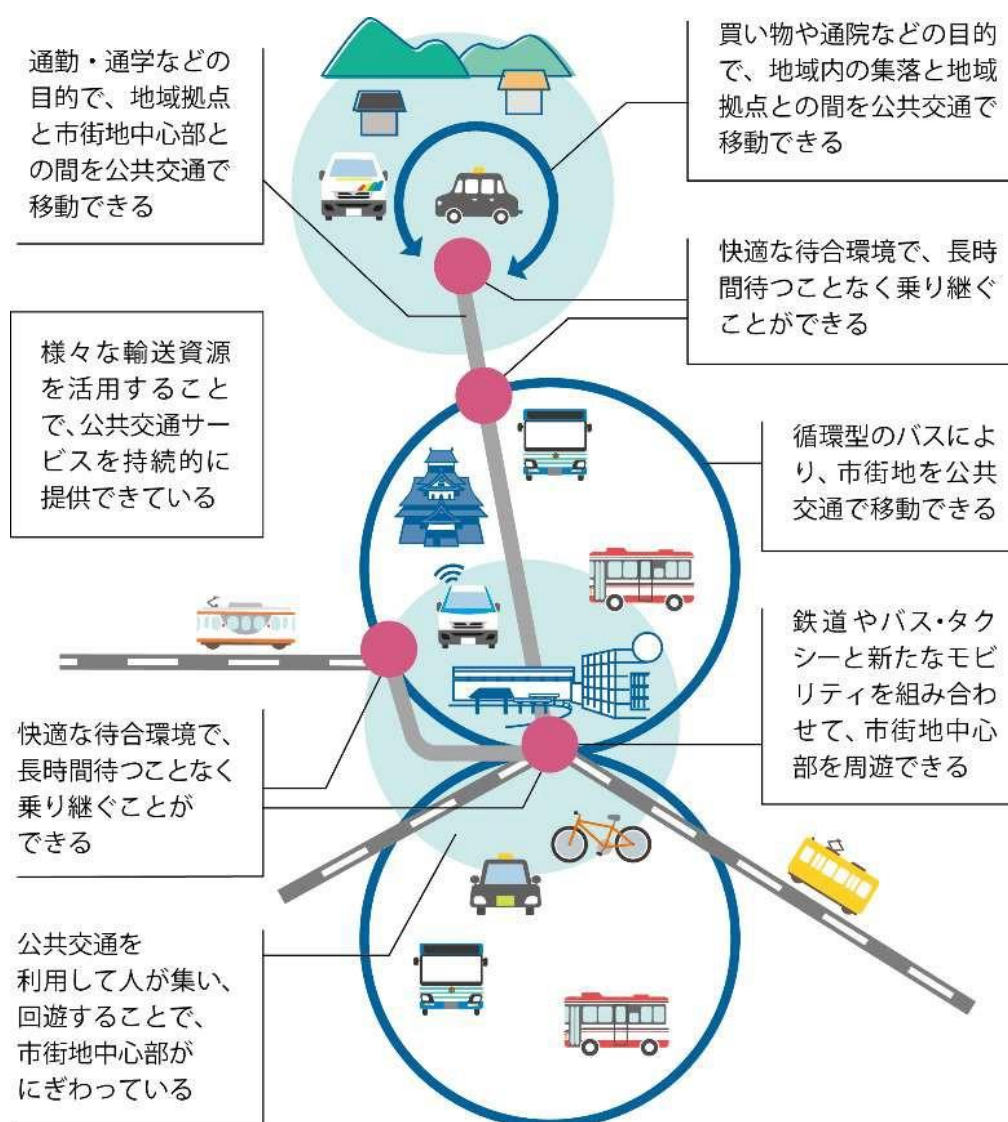


図 再編のイメージ

事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の条件の改善を図る事業

利用者の多い市街地において、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。

市街地中心部において路線バスを運行する、松江市交通局と一畑バスの複数路線が重複して運行する区間において、共同運行により運行ダイヤを等間隔とすることで、待ち時間の平準化を図ります。

事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ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、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やユニバーサルデザイン化を推進します。

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

■「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

島根地域は、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るなか、島根コミュニティバスの運行範囲は地域内に留まっています。

一方、一畑バスが運行するマリンプラザ線は、島根地域の一部と市街地を結ぶ路線ですが、近年利用が低迷しているほか、島根コミュニティバスの運行路線と一部重複しています。

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、運行することで、運行の効率化と利便性向上を図ります。

※ハブ&スポーク型は、複数の路線が集まる中心となる地点に乗り継ぎ拠点「ハブ」を設け合流し、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ネットワーク

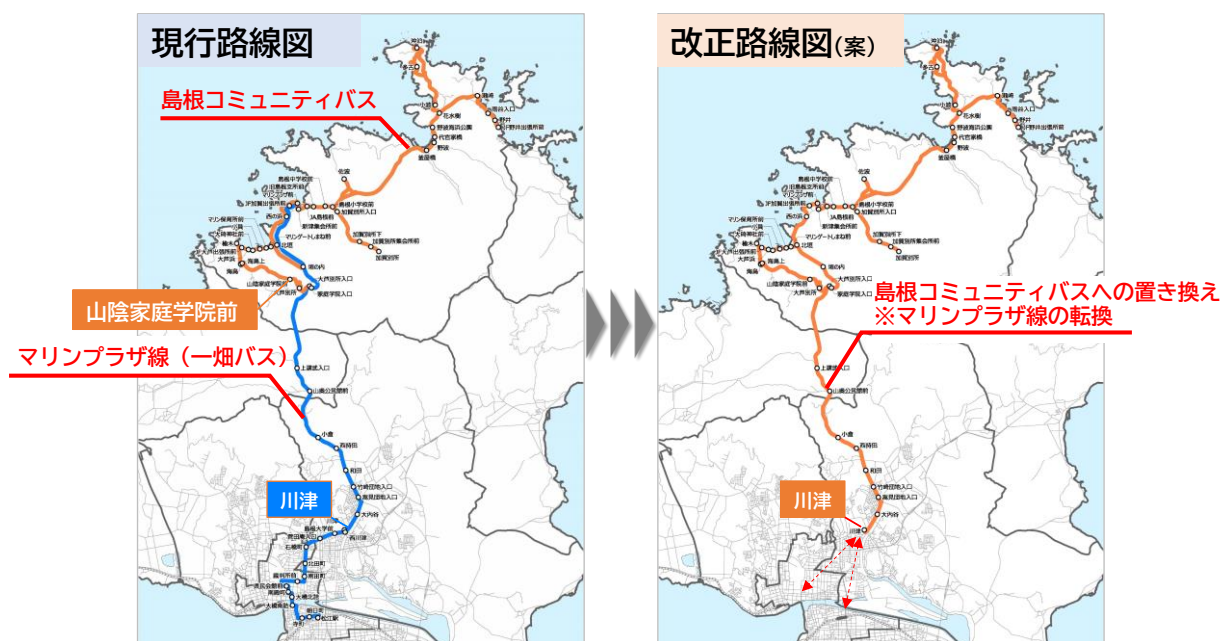


図 マリンプラザ線と島根コミュニティバスの路線図

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～

※具体的な運行内容は、現在検討中です

事業Ⅰ-② 等間隔ダイヤの導入に係る路線再編

※別添の「(仮称) 松江地区乗合バス事業共同運行計画」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。

これらの路線以外においても、松江市交通局と一畑バスでは運行の見直しを行います。

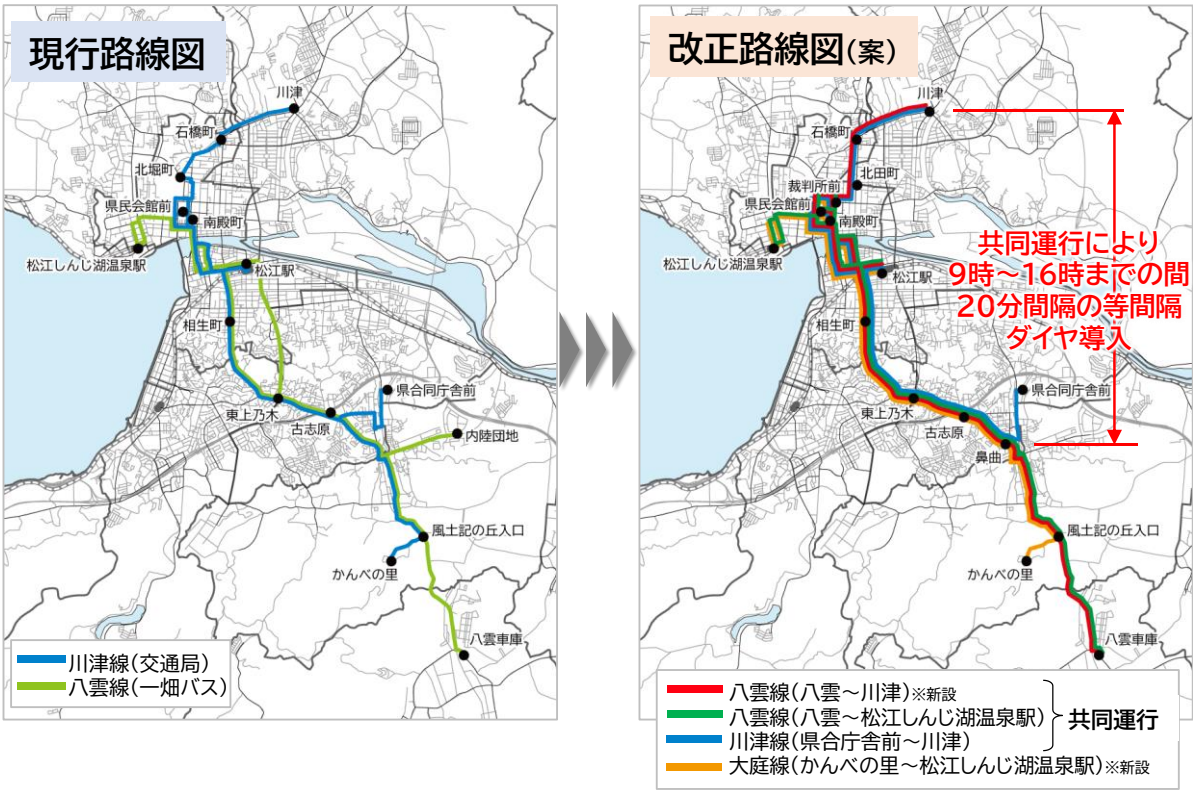


図 等間隔ダイヤ導入に係る路線再編

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～

※具体の運行内容は、現在検討中です

事業Ⅰ-③ コミュニティバスの延伸

■「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、春日南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」を発着する運行に変更し、利便性向上を図ります。

また、経由するルートは、小回りの利く小型車両で運行するコミュニティバスの特性を活かし、市街地で路線バスが運行しづらい狭隘なルートを運行することで、需要の拡大を図ります。

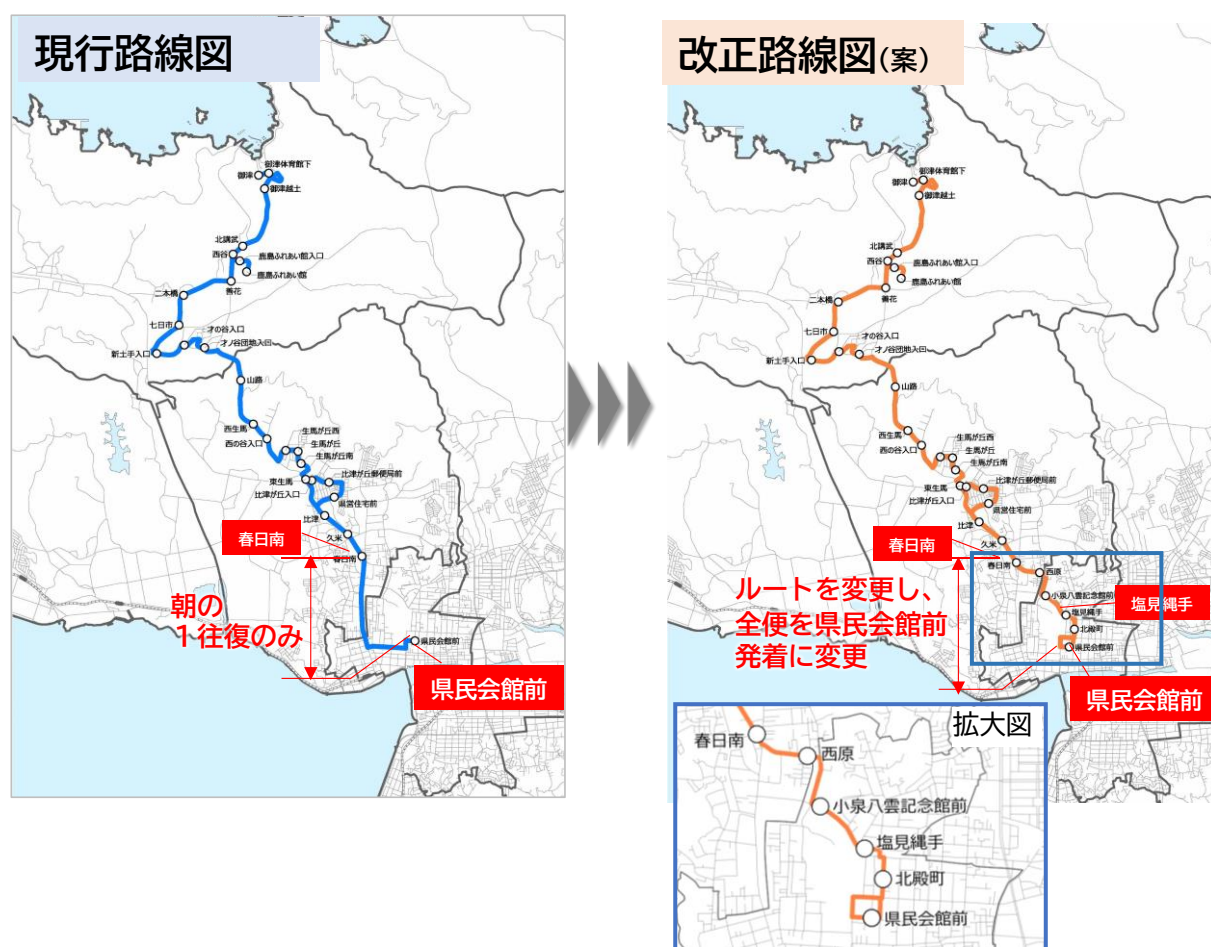


図 御津コミュニティバスの延伸

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～

※具体的な運行内容は、現在検討中です

事業Ⅰ-④ コミュニティバスの定時定路線+AI によらないデマンド運行

■「東出雲コミュニティバス」運行形態の変更

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、高齢者のおで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。

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。

【現状の路線サービス】

出雲郷線（平日：月～金）：5便/日
上意東線（平日：月～金）：8便/日
下意東線（月～金と土）：8便/日、5便/日
八雲線（月・木）：4便/日

八雲線運行日：車輛4台・運転士4名体制
通常：車輛3台・運転士3名

フリー乗降（国道9号以外）

料金は一律
大人200円、
高校生以下100円、
1歳以下無料
※回数券・定期券あり

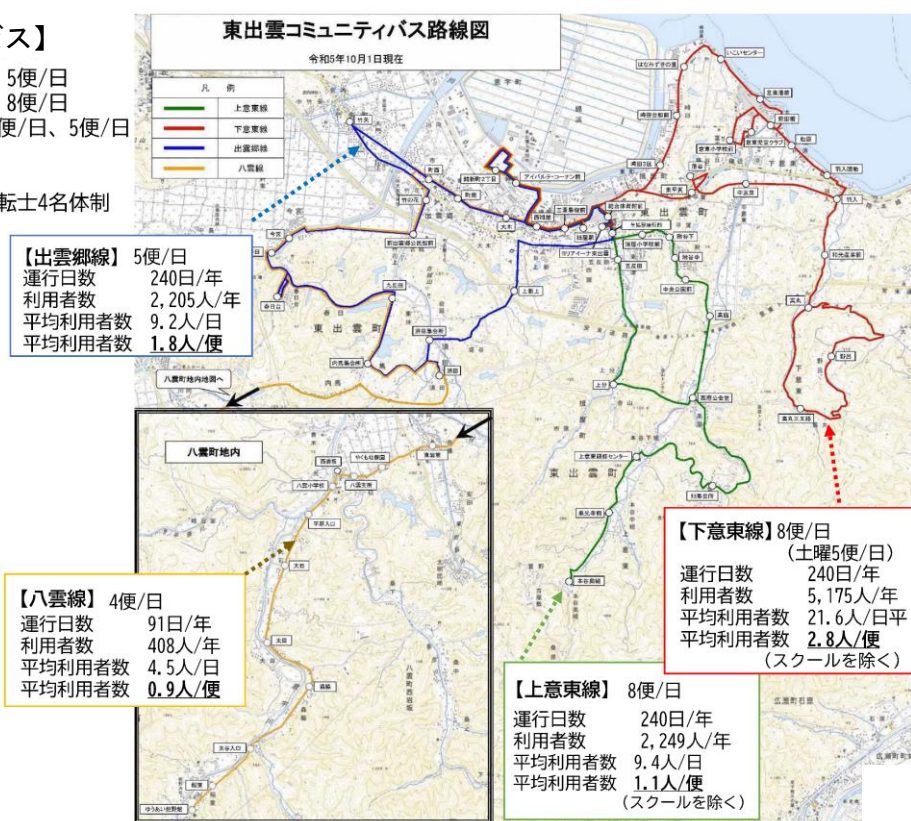


図 現在の東出雲コミュニティバスの運行サービス

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、高齢者等のおでかけ需要に合わせ、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～

※具体的な運行内容は、現在検討中です

7:46 8:20 13:25 17:48 18:29

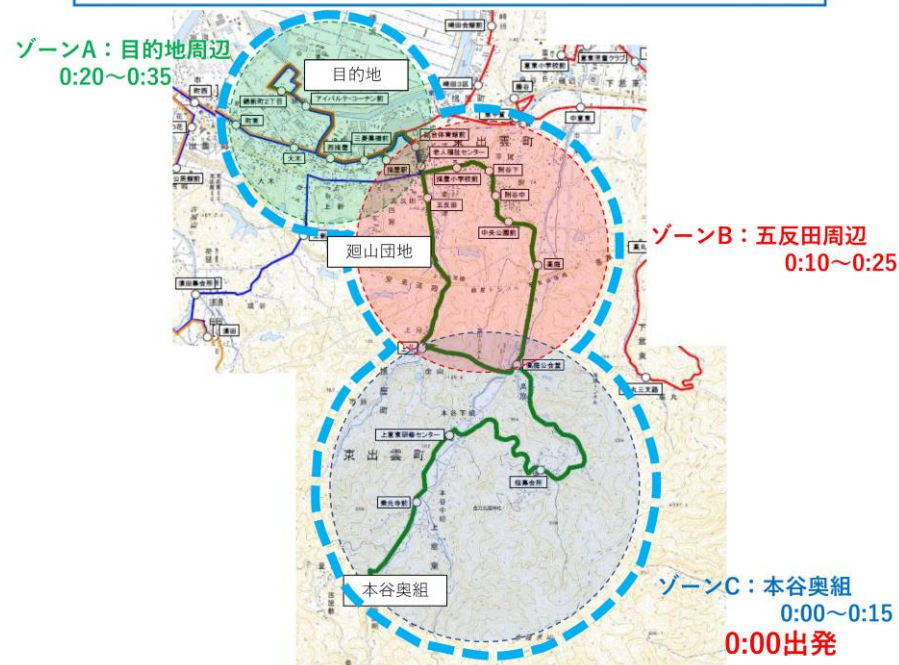


図 上意東線の定時定路線+デマンド運行計画

7:26 8:22 13:30 18:02 18:24

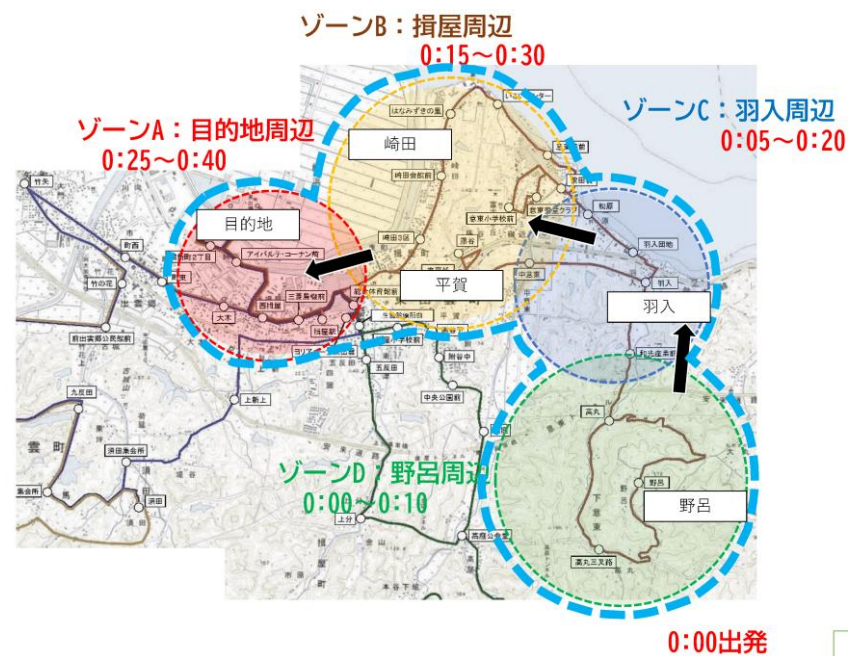
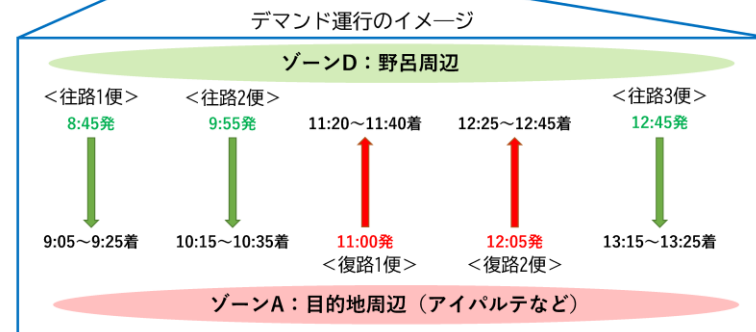


図 下意東線の定時定路線+デマンド運行計画

事業Ⅰ-⑤ 乗り継ぎ環境の整備

■「川津」バス停の待合環境整備

事業Ⅰ-①の「マリンプラザ線（一畑バス）」を「島根コミュニティバス」に置き換えることにより、新たに「川津」バス停での乗り継ぎが生じる路線が増えることから、「川津」バス停の待合所上屋、トイレ、駐輪場を整備することで、待合環境の充実を図ります。

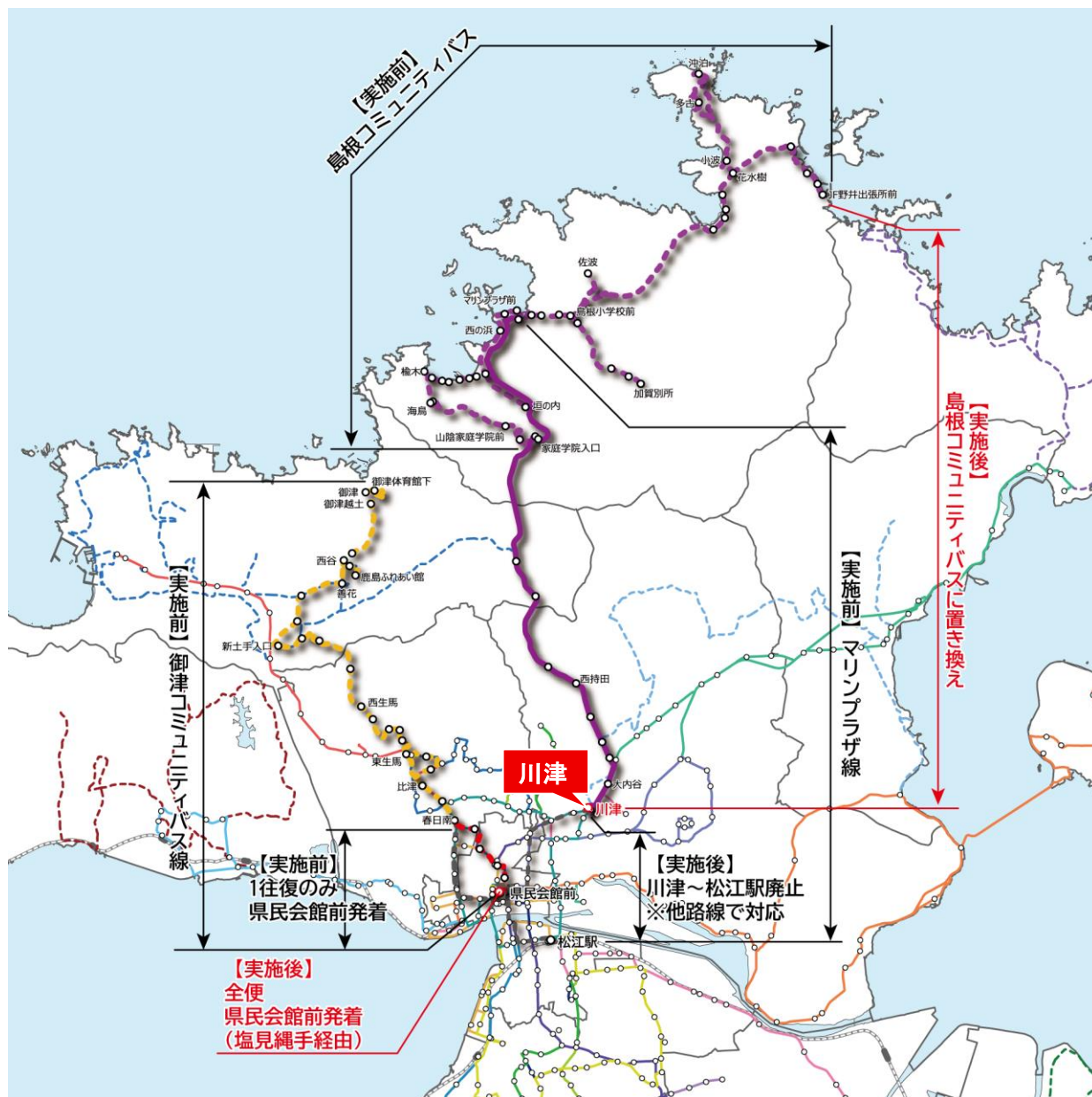


図 再編（令和 8 年度実施）内容と川津バス停の位置図



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

2-3 事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の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

新たに市街地ゾーンを設定し、ゾーン内は 250 円の均一運賃とする分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合わせ、初乗り運賃を 250 円にするなど改定を行います。



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

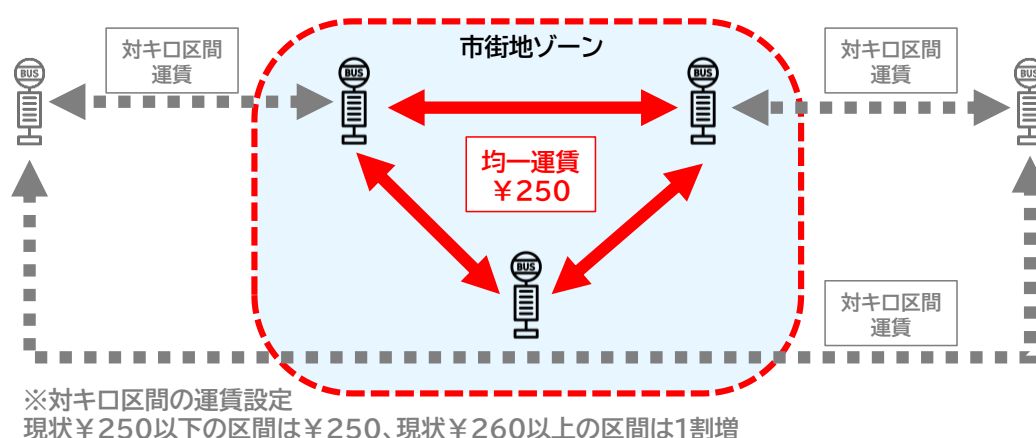


図 市街地ゾーン均一運賃の導入イメージ

事業Ⅱ-② 等間隔ダイヤの導入及びダイヤ調整

※詳細については、(仮称) 松江地区乗合バス事業共同運行計画にて検討中です

■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の共同運行により、川津～鼻曲間で9時～16時まで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。

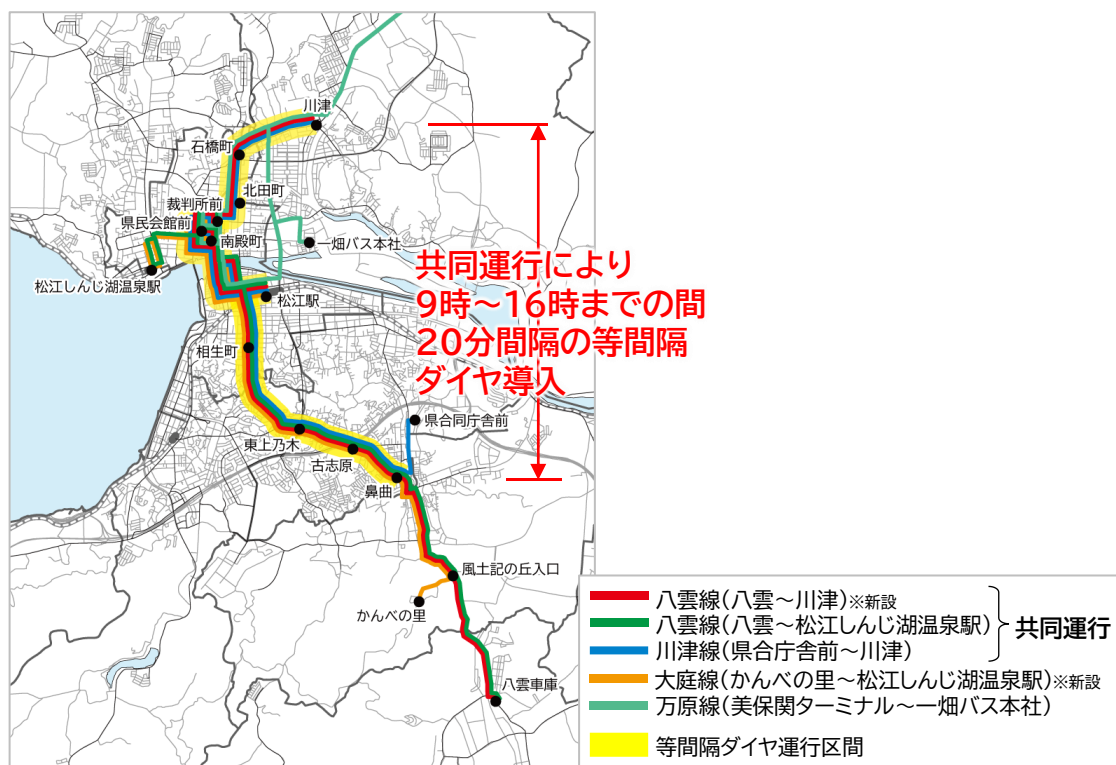


図 等間隔ダイヤ導入区間

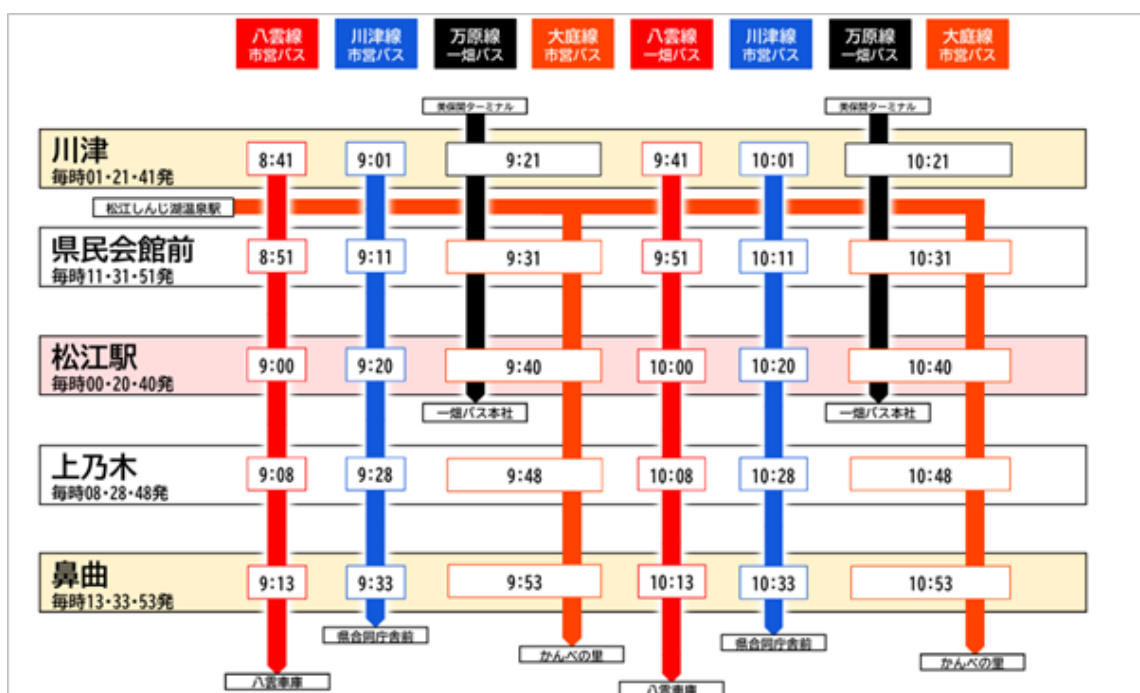


図 等間隔ダイヤのイメージ

2-4 事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善

事業Ⅲ-① 共同運行による利便性の向上

※別添の「(仮称) 松江地区乗合バス事業共同運行計画」に詳述

松江市交通局と一畑バスが重複して運行する区間において、共同運行を行うことで、等間隔ダイヤの導入、ラッシュ時間帯の運行間隔の調整、時刻表の統合、バス停間所要時分の統一等により、利便性向上を図ります。

事業Ⅲ-② バス停上屋の機能向上

快適な環境でバスを待つことができるよう、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、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Ⅰまたは事業Ⅱに関連する路線に設置されたバス停であって、老朽化の程度や利用者数等を踏まえ、選定します。

【令和8年度】 3箇所更新			
バス停名	相生町入口バス停 (南進)	相生町入口バス停 (北進)	春日南バス停 (北進)
運行路線	・川津線 ・平成テクノ線 ・病院循環線 ・八雲線	・川津線 ・平成テクノ線 ・病院循環線 ・八雲線	・北循環線 ・法吉ループ ・恵曇線

【令和9年度】 3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)	南殿町バス停 (南進)
運行路線	・北循環線 ・竹矢線 ・平成テクノ線 ・八重垣線 ・法吉ループ ・万原線	・川津線 ・法吉ループ線 ・万原線	・川津線 ・あじさいループ ・竹矢線 ・平成テクノ線 ・八重垣線 ・朝日が丘線 ・玉造線 ・八雲線

【令和10年度】 3箇所更新			
バス停名	富原東バス停 (北進)	附属学園入口バス停 (南進)	天神町中央バス停 (西進)
運行路線	・南循環線 ・川津線	・北循環線 ・あじさいループ ・平成テクノ線	・北循環線 ・南循環線 ・レイクライン

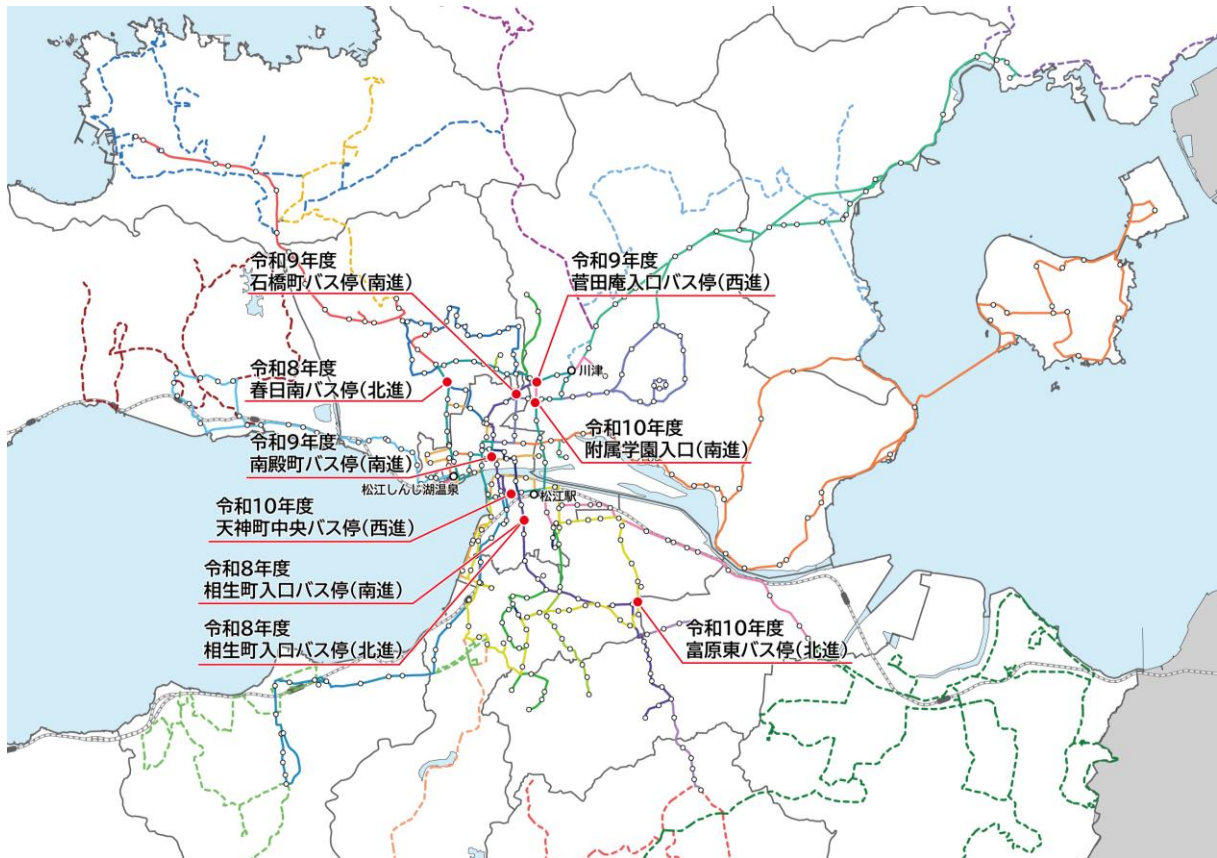


図 バス停上屋の機能向上を行う対象バス停箇所図

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とおりです。

なお、事業実施後においても、松江市地域公共交通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			計画期間						
			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	計画期間					
			計画改定検討				次期計画策定		
(仮称)松江地区乗合バス事業共同運行計画			計画策定	計画期間					
			計画改定検討				次期計画策定		
利便増進事業 ※(仮称)松江地区乗合バス事業共同運行計画での実施事業			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 コミュニティバスの延伸	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-④ コミュニティバスの定時定路線＋ AIIによらないデマンド運行	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 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Ⅱ：運賃 及び運行時刻 の設定等の運 送の条件の改 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Ⅲ：路線 再編または運 送条件の改善 と併せ実施す る利用環境の 改善	事業Ⅲ-① 共同運行による利便性向上※	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-② バス停上屋の機能向上	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				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

※具体の効果については、現在算出中です

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等の来訪者の回遊を支える移動手段を維持・確保するため、「松江市公共交通利用促進市民会議」と連携して「松江市地域公共交通計画」に基づく事業を計画的に進めるとともに、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) 再編事業に関する地元説明

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、デマンドバス等の公共交通体系を更新していく必要があるなか、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。コミュニティバス運行地区の利用促進団体や交通事業者とも連携のうえ、地元説明を実施します。

3) 乗り継ぎ環境の整備支援

公共交通ネットワークの再構築を進めるうえで、幹線及び支線の維持・確保する運行系統の見直しが必要であり、幹線と幹線、幹線と支線を結節させる乗り継ぎ環境が整ったバス停が重要な役割を果たします。利用者にとっても、利用しやすい待合環境や運行情報の提供などの整備費用の負担を検討します。

4) 運賃割引制度による支援

児童・生徒に対しては、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。また、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・障がい者割引制度を継続して実施します。

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-① 幹線・支線路線の再編/ハブ&スポーク型の機能充実

■「マリンプラザ線（一畑バス）」の「島根コミュニティバス」への置き換え				
実施年度 項目	事業費	調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額	
令和8年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		
令和9年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		
令和10年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		

事業Ⅰ-③ コミュニティバスの延伸

■「御津コミュニティバス」の県民会館前までの延伸				
実施年度 項目	事業費	調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額	
令和8年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		
令和9年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		
令和10年度 運行経費		運賃収入		
		市負担		
		地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）		

事業Ⅰ-④ コミュニティバスの定時定路線+AIによらないデマンド運行

■「東出雲コミュニティバス」運行形態の変更				
実施年度 項目	事業費	調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額	
令和 8 年度 運行経費	■■■■■	運賃収入	■■■■■	
		市負担	■■■■■	
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	■■■■■	
令和 9 年度 運行経費	■■■■■	運賃収入	■■■■■	
		市負担	■■■■■	
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	■■■■■	
令和 10 年度 運行経費	■■■■■	運賃収入	■■■■■	
		市負担	■■■■■	
		地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	■■■■■	

事業Ⅰ-⑤ 乗り継ぎ環境の整備

1) 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	■■■■■	松江市	■■■■■
			社会資本整備総合交付金 (基幹事業)	■■■■■
令和 9 年度	施工	■■■■■	松江市	■■■■■
			社会資本整備総合交付金 (基幹事業)	■■■■■

事業Ⅲ-② バス停上屋の機能向上

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 ×3箇所	■	松江市	■
			社会資本整備総合交付金 (基幹事業)	■
令和9年度	設計・施工 ×3箇所	■	松江市	■
			社会資本整備総合交付金 (基幹事業)	■
令和10年度	設計・施工 ×3箇所	■	松江市	■
			社会資本整備総合交付金 (基幹事業)	■

第5章 事業の効果

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」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効果・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に位置づける目標・評価指標							
		【目標1】		【目標2】		【目標3】		【目標4】	
		公共交通の持続性を向上する		市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する		公共交通を利用して出かけたいとする環境をつくる		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	評価指標②	評価指標①	評価指標②	評価指標①	評価指標②	評価指標①	評価指標②
		公共交通の収支率	公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額	公共交通の利用者数	市民の路線バスに対する総合的な満足度	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)	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	市民会議が主体となった利用促進・啓発活動の実施回数	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 コミュニティバスの延伸	●	●	●	●	●	●	□	□
	事業Ⅰ-④ コミュニティバスの定時定路線+ AIによらないデマンド運行	●	●	●	●	●	-	□	□
	事業Ⅰ-⑤ 乗り継ぎ拠点の整備	-	-	○	●	-	●	□	□
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の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Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善	事業Ⅲ-① 共同運行による利便性向上※	●	●	-	●	-	○	□	□
	事業Ⅲ-② バス停上屋の更新	-	-	○	●	-	○	□	□

●：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

※(仮称)松江地区乗合バス事業共同運行計画での実施事業

1) 事業の効果（定性的な効果）

松江市地域公共交通計画に位置づける評価指標の目標値について、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 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
		78%	76%	78%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				
・路線バス及びコミュニティバスの運行内容の変更や、等間隔ダイヤの導入による運行の効率化などにより、路線バスにおける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等の運送の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を高め、収支率の改善が期待されます。				
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善				
・路線再編と併せて実施する利便性の向上や利用環境の改善により、新たな需要開拓を行い、収益性を高めます。				

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
		1,724 円/人	3,947 円/人	4,000 円/人以内
■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				
・公共交通の運行の維持に必要となる公的資金投入額の増加を抑制し、公共交通のサービス水準を維持するため、路線バス及びコミュニティバスの運行効率化を図ります。				
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の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を増やす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。				
事業Ⅲ：路線再編または運送条件の改善と併せ実施する利用環境の改善				
・路線再編と併せて実施する利便性の向上や利用環境の改善により、新たな需要開拓を行い、収益を増やし、公的資金投入額の抑制を図ります。				

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① 公共交通の利用者数				
松江市地域公共交通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	6,688 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				
・コミュニティバスの路線再編では、市民の日常生活を支え、移動ニーズに合った運行見直しを行うことで、利用者の増を目指します。				
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の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を図り、新たな需要の拡大、利用者数の増を目指します。				

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Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の条件の改善を図る事業 ・市街地ゾーン均一運賃の導入では、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は、利用者が安心して気軽に利用できる環境の改善につながります。 ・松江市交通局と一畑バスでの共同運行により、利用の多い川津～鼻曲間で等間隔ダイヤでの運行することで、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実施する利用環境の改善 ・利用状況や設置環境に応じ進めるバス停上屋の更新では、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の向上を図ります。				

目標 3	公共交通を利用して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、利用者要望も踏まえ実施するもので、公共交通を利用して出かけしたくなる環境づくりに貢献します。	
事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の条件の改善を図る事業 ・市街地ゾーン均一運賃の導入では、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により、利用者が安心して気軽に利用でき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 ・路線バス・コミュニティバスの再編と併せて実施する乗り継ぎ環境の整備により、お出かけしやすい環境が実現し、主要交通結節点や主な観光資源最寄りのバス停等で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等の運送の条件の改善を図る事業 ・路線バスにおいて、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～鼻曲間で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や松江しんじ湖温泉駅等を基準とするため、これらの地点で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 ・利便増進事業の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 ・利便増進事業の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。	

今後の検討課題等

「松江市地域公共交通計画」に記載する事業のうち、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連して実施する事業を以下に示します。

なお、「松江市地域公共交通計画」において、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。

以下の事業を実施することを想定しています。

事業Ⅰ：幹線・支線の維持・確保に資する路線再編

⇒路線バスの再編

⇒乗り継ぎ環境の整備、交通結節点の充実化

事業Ⅱ：運賃及び運行時刻の設定等の運送の条件の改善を図る事業

⇒乗り継ぎ環境整備に係る乗り継ぎ割引の適用検討

乗り継ぎ環境の整備と併せて、路線バスの再編に伴い、幹線と幹線、幹線と支線との乗り継ぎ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

現在、コミュニティバスには、交通系 IC カードは導入されておらず、運賃収受は現金、回数券、定期券で行っています。一方で、路線バスでは全路線で交通系 IC カードを導入し、利用率は約 8 割であり、利用が定着しているほか、乗り継ぎ割引等の適用などの対応が容易となっています。

コミュニティバスにも、交通系 IC カードを導入することで、路線バスとの乗り継ぎが容易となり、今後、更に進める路線再編においても、利便性を確保するうえで重要となることを踏まえ、導入に向けて取り組みます。

⇒バス停上屋の機能向上（継続実施）