

# 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23年3月

松江市公共交通利用促進市民会議

松 江 市



## はじめに

松江市では、平成 19 年に「松江市公共交通体系整備計画」（以下「第 1 次計画」という。）を策定し、松江市の公共交通（バス交通）を支えるのは、市民（企業を含む）・バス事業者・行政の三者の責任であるとの意思表示のもと、市民アンケートにもとづくダイヤの改正や遠距離通学者への補助制度の拡充、商店とタイアップした割引企画、ノーマイカーウィークの実施など、事業者・行政の協力のもと数々の住民ニーズを積極的に取り入れてきました。また、住民サイドにおいても公民館単位での利用促進協議会を設立し、地域独自の時刻表の作成やバスを使ったまち歩きツアーの企画など、利用促進に向けた協働作業が少しずつ進んできています。

しかしながら、こうした努力にもかかわらず、利用者の減少には歯止めがかかっていないのが実態です。そこで、今回の「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〕）」では、平成 16 年 3 月に松江市交通体系検討委員会から提言がなされた、松江市における交通の基本的あり方である、人々の移動手段の確保は健康で文化的な暮らし（企業活動から人々の日常生活や生きがい作りなどを含む）を支えるベースであるとの認識のもと、将来の少子高齢化と人口減少社会が到来しても現在と同水準の利便性を確保することを目標に、各種施策の見直しを行い重点推進事業を絞り込みました。

重点推進事業を選ぶにあたっては、事業者・行政のさらなる努力はもちろんのこと、第 1 次計画で顕著な実績を上げた、公民館単位での取り組みや、ノーマイカーウィークで実施した企業別モビリティ・マネジメントなど、一般市民・企業向け情報提供と意識啓発に力点を置くことと、それをサポートする市民組織（公共交通市民サポーター〔仮称〕）を立ち上げることに重点を置きました。また、働きかけを行うターゲットを定め、それぞれに対し効果的な利用促進策とサポート方法を提案する予定です。こうすることで直接公共交通の利用促進を図る狙いと、直接ではないが間接的にでも公共交通をサポートできる社会環境を醸成できると考えたからです。公共交通を利用している人も、そして今は利用していないがいつかは利用する人も含め、全員が公共交通のサポーターである松江市を目指しこの第 2 次計画を進めていきます。

最後に、1 万人市民アンケートにご協力いただいた皆様、公共交通利用促進市民会議の皆様、そしてこの計画作りにご協力いただいた方々すべての皆様に感謝いたします。

平成 23 年 3 月

松江市公共交通利用促進市民会議

会 長 飯 野 公 央



## ～ 目 次 ～

<b>1. 計画策定の背景と目的</b>	<b>1</b>
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画策定の理念および視点	2
<b>2. 松江市の概況と公共交通の現況</b>	<b>3</b>
2-1. 松江市の概況	3
2-1-1. 松江市の概要	3
2-1-2. 人 口	3
2-2. 公共交通網	8
2-3. 路線バス	10
2-3-1. 運行および利用の状況	10
2-3-2. 事業収支および公費負担状況	16
2-4. コミュニティバス	17
2-4-1. 運行および利用の状況	17
2-4-2. 事業収支および公費負担状況	17
2-5. バスの需要と事業収支の将来予測	19
<b>3. 各種調査からみる市民ニーズ等の整理</b>	<b>21</b>
3-1. 市民アンケート調査	21
3-1-1. 調査の概要	21
3-1-2. 調査の結果	21
3-1-3. 調査結果のまとめ	35
3-2. バスターミナル・路線別バス利用者意識調査	37
3-2-1. 調査の概要	37
3-2-2. バスターミナル利用者調査の結果	37
3-2-3. 路線別バス利用者調査の結果	39
3-2-4. 調査結果のまとめ	44
3-3. 地域住民ワークショップ	45
3-3-1. ワークショップ開催の概要	45
3-3-2. ワークショップで出された意見の整理	46
3-3-3. ワークショップ結果のまとめ	52
<b>4. 第1次計画の進捗・達成状況の整理</b>	<b>55</b>
4-1. 全体目標および現時点での状況について	55
4-1-1. 第1次計画における全体目標	55
4-1-2. 平成21年度における「めざそう値」と実際の数値の比較	56
4-2. 実施計画およびその進捗・達成状況について	56
<b>5. 現状・課題と解決に向けた方向性</b>	<b>65</b>

## 6. 松江市地域公共交通総合連携計画 66

6-1. 地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する 基本的な方針.....	66
6-1-1. 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上.....	66
6-1-2. 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進と過度な自動車利用の抑制.....	66
6-1-3. 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進.....	67
6-1-4. 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政等の協働による計画の推進.....	67
6-2. 地域公共交通総合連携計画の区域.....	68
6-3. 地域公共交通総合連携計画の期間.....	68
6-4. 地域公共交通総合連携計画の目標.....	68
6-5. 目標を達成するために行う事業およびその実施主体(実施計画).....	70
6-5-1. 基本方針～施策項目の設定.....	70
6-5-2. 各施策項目の評価～実施方針、役割分担、数値目標、スケジュールの設定.....	74
6-5-3. 重点推進事業.....	87
6-6. まちづくりの方向性と公共交通の役割(中長期的な視点に立って).....	96
6-6-1. まちづくりの方向性.....	96
6-6-2. 公共交通によるまちの基軸形成.....	96
6-6-3. 今後の公共交通のあり方.....	96
6-6-4. 連携計画のPDCAサイクル.....	97

## ■ 参考資料 99

参考資料 1. 非接触型ICカードシステムの導入に向けた検討資料.....	100
参考資料 2. バス停付近の駐輪場整備に向けた検討資料.....	111
参考資料 3. 松江市公共交通利用促進市民会議に関する資料.....	115

# 1. 計画策定の背景と目的

## 1-1. 計画策定の背景と目的

松江市の主な公共交通は、JR、一畑電車、一畑バス、日ノ丸バス、市営バスおよび郊外部のコミュニティバスで構成され、JR松江駅を中心にバスを主体とした公共交通ネットワークが形成されています。

松江市のバス交通は、昭和4年に市営バスが乗合交通として営業を開始して以来、今日まで市民の移動手段として重要な役割を担ってきました。昭和10年には一畑バスが営業を始め、バスの輸送人員は順調な伸びをみせ、昭和40年頃にピークを迎えました。

しかし、その後、急速なモータリゼーションの進展により、利用者数は減少の一途をたどり、バス事業は官民を問わず経営的に成り立たない状況に追い込まれています。また、平成14年に道路運送法が改正され、バス路線への参入・撤退が自由になったことも加わり、郊外の不採算路線を中心に路線の縮小や撤退が続き、このような状況がさらに利用者の減少を招くという悪循環に陥っています。

乗合バスは、市民生活に密着した公共交通手段であり、通勤や学生の通学、高齢者の日常の買い物・通院にとって欠かせないものです。さらに、観光の振興や中心市街地の活性化、地球規模で増大するCO<sub>2</sub>の抑制、エネルギーの節約などの面でも重要な役割を担うものと期待されています。

このような状況の中、平成18年度に松江市公共交通体系整備計画(第1次計画)が策定され、計画に基づき設置された「松江市公共交通利用促進市民会議」をマネジメント組織として、市民・企業・交通事業者・行政の協働により、運行の効率化、サービスの向上、利用促進等の取り組みが行われてきていますが、郊外路線を中心に利用者の減少に歯止めがかからない状況となっています。

本計画は、市民の重要な移動手段であるバス交通を持続可能な公共交通として存続させていくことを目的に、本市の公共交通をとりまく現況、市民のニーズならびに松江市公共交通体系整備計画(第1次計画)に基づくこれまでの取り組み等を総合的にふまえ、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)として策定するものです。

## 1-2. 計画の位置づけ

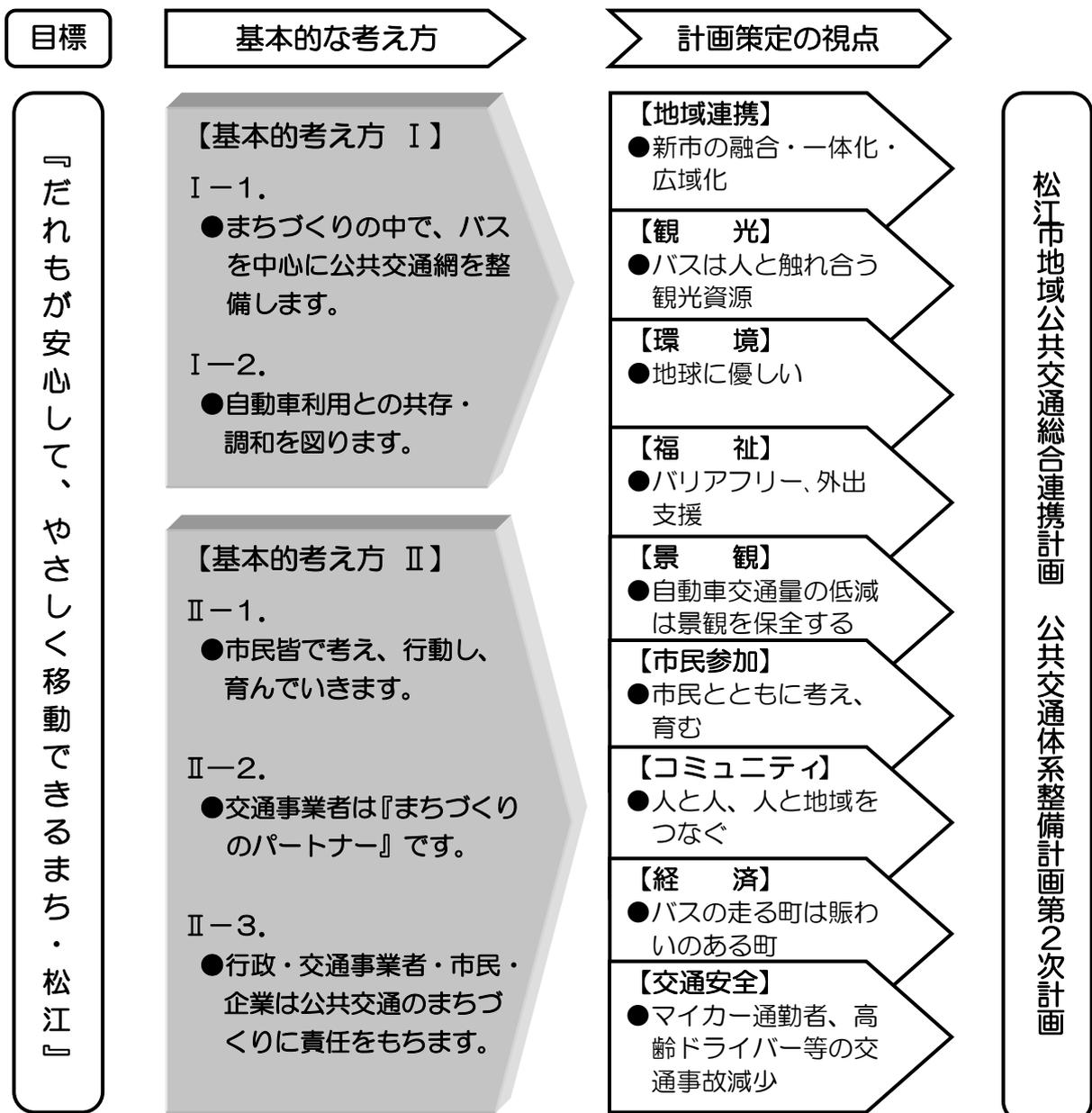
本計画は、松江市総合計画を上位計画とし、松江市の公共交通(バス)施策の基本となる計画として位置づけます。また、松江市都市計画マスタープラン等、公共交通(バス)施策に関連する各分野の諸計画との整合、長期的な視点に立ったまちづくりの方向性等に配慮しつつ展開していきます。

### 1-3. 計画策定の理念および視点

本計画における基本理念（目標）は『だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江』をつくることであり、将来の人口減少、少子・高齢化を見据えたうえで、基本的な考え方として以下を掲げます。

- I-1. まちづくりの中で、バスを中心に公共交通網を整備します。
- I-2. 自動車利用との共存・調和を図ります。
- II-1. 市民皆で考え、行動し、育んでいきます。
- II-2. 交通事業者はまちづくりのパートナーです。
- II-3. 行政・交通事業者・市民・企業は公共交通のまちづくりに責任をもちます。

また、整備計画は地域連携、観光、環境、福祉、景観、市民参加、コミュニティ、経済、交通安全など、まちづくりの視点を踏まえて策定します。



## 2. 松江市の概況と公共交通の現況

### 2-1. 松江市の概況

#### 2-1-1. 松江市の概要

- ・松江市は、島根県の東部に位置し、東は東出雲町、安来市、南は雲南市、西は斐川町、出雲市に接しています。
- ・現在の松江市は、平成17年3月に松江市、鹿島町、島根町、美保関町、八雲村、玉湯町、宍道町、八束町の1市6町1村が合併して形成されました。

#### 2-1-2. 人口

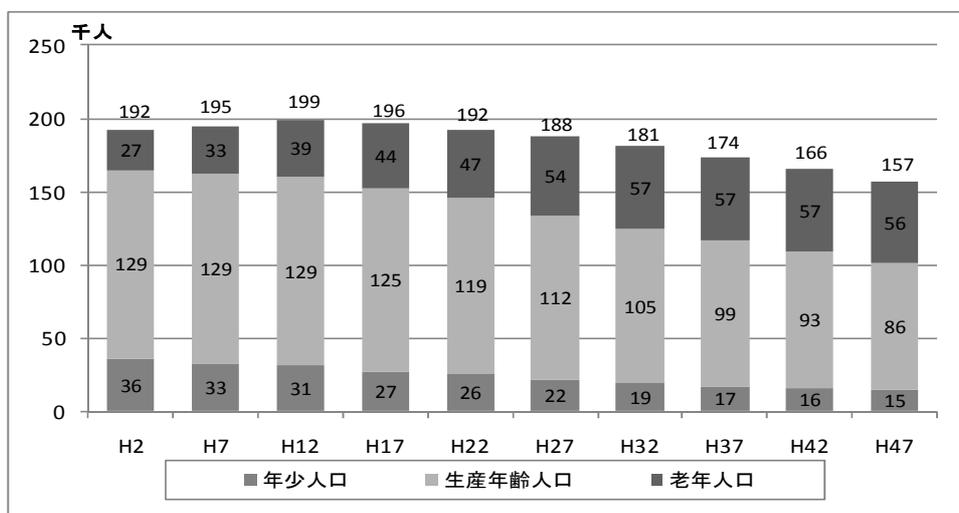
##### (1) 居住人口

- ・松江市の人口は、192,333人（住民基本台帳人口：平成22年9月30日）で、平成12年からの10年間で約7,000人減少しています。
- ・人口の推移を地域別にみると、島根半島部の鹿島町、島根町、美保関町において減少率が高い一方で、八雲町、玉湯町、宍道町の人口は微増しています。
- ・居住人口は旧松江市の中心市街地およびその周辺地域に集中しています。
- ・また、旧各町村の中心部にも一定の人口の集中地域が点在しています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の平成20年の人口推計によれば、松江市の人口は、今後減少を続け、10年後の平成32年には約181千人、20年後の平成42年には約166千人になると予測されています。

##### (2) 高齢化の状況

- ・松江市の高齢化率は年々高くなってきており、平成22年現在で24.5%となっています。
- ・この傾向は今後も続くと予測されており、10年後の平成32年には31.4%、20年後の平成42年には34.4%と3人に1人が65歳以上の高齢者となることが予測されています。
- ・高齢者の居住人口が多いのは、中心市街地の城北・城東・白潟・朝日・雑賀地区や、人口の多い乃木・古志原・津田地区であり、一方で、島根半島の日本海沿岸地区においても高齢者の多い集落が点在しています。

【松江市の人口推移と将来予測】



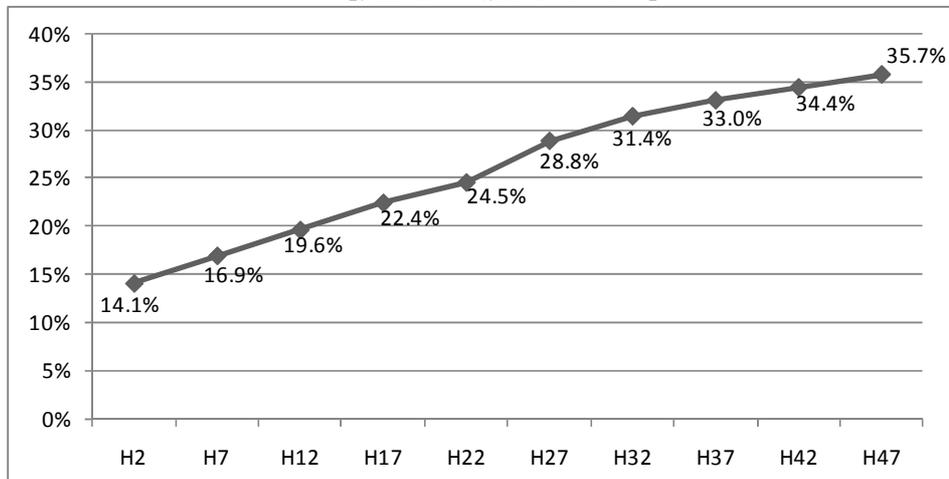
資料 H2～H7：国勢調査、H22：住民基本台帳(H22.9.30現在)  
H27～H47：市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)(国立社会保障・人口問題研究所)

【地域別の人口の推移】

		H12 人口	H17 人口	H22 人口	H17-22 増減数	H17-22 増減率
松江市計	15歳未満	30,476	27,182	26,219	-963	-3.5%
	15～64歳	129,364	124,793	118,922	-5,871	-4.7%
	65歳以上	39,263	43,849	47,192	3,343	7.6%
	合計	199,103	195,824	192,333	-3,491	-1.8%
旧松江市	15歳未満	24,089	21,640	21,074	-566	-2.6%
	15～64歳	100,825	97,753	92,832	-4,921	-5.0%
	65歳以上	27,516	31,214	33,863	2,649	8.5%
	合計	152,430	150,607	147,769	-2,838	-1.9%
鹿島町	15歳未満	1,195	904	838	-66	-7.3%
	15～64歳	5,131	4,763	4,448	-315	-6.6%
	65歳以上	2,088	2,324	2,293	-31	-1.3%
	合計	8,414	7,991	7,579	-412	-5.2%
島根町	15歳未満	556	444	366	-78	-17.6%
	15～64歳	2,540	2,343	2,184	-159	-6.8%
	65歳以上	1,351	1,387	1,389	2	0.1%
	合計	4,447	4,174	3,939	-235	-5.6%
美保関町	15歳未満	838	659	517	-142	-21.5%
	15～64歳	4,008	3,559	3,290	-269	-7.6%
	65歳以上	1,935	2,062	2,216	154	7.5%
	合計	6,781	6,280	6,023	-257	-4.1%
八雲町	15歳未満	1,090	984	932	-52	-5.3%
	15～64歳	4,352	4,408	4,442	34	0.8%
	65歳以上	1,402	1,507	1,665	158	10.5%
	合計	6,844	6,899	7,039	140	2.0%
玉湯町	15歳未満	787	750	786	36	4.8%
	15～64歳	4,014	3,976	3,842	-134	-3.4%
	65歳以上	1,313	1,478	1,721	243	16.4%
	合計	6,114	6,204	6,349	145	2.3%
宍道町	15歳未満	1,297	1,263	1,238	-25	-2.0%
	15～64歳	5,774	5,491	5,394	-97	-1.8%
	65歳以上	2,418	2,595	2,757	162	6.2%
	合計	9,489	9,349	9,389	40	0.4%
八束町	15歳未満	624	538	468	-70	-13.0%
	15～64歳	2,720	2,500	2,490	-10	-0.4%
	65歳以上	1,240	1,282	1,288	6	0.5%
	合計	4,584	4,320	4,246	-74	-1.7%

資料 H12～H17：国勢調査、H22：住民基本台帳(H22. 9. 30現在)

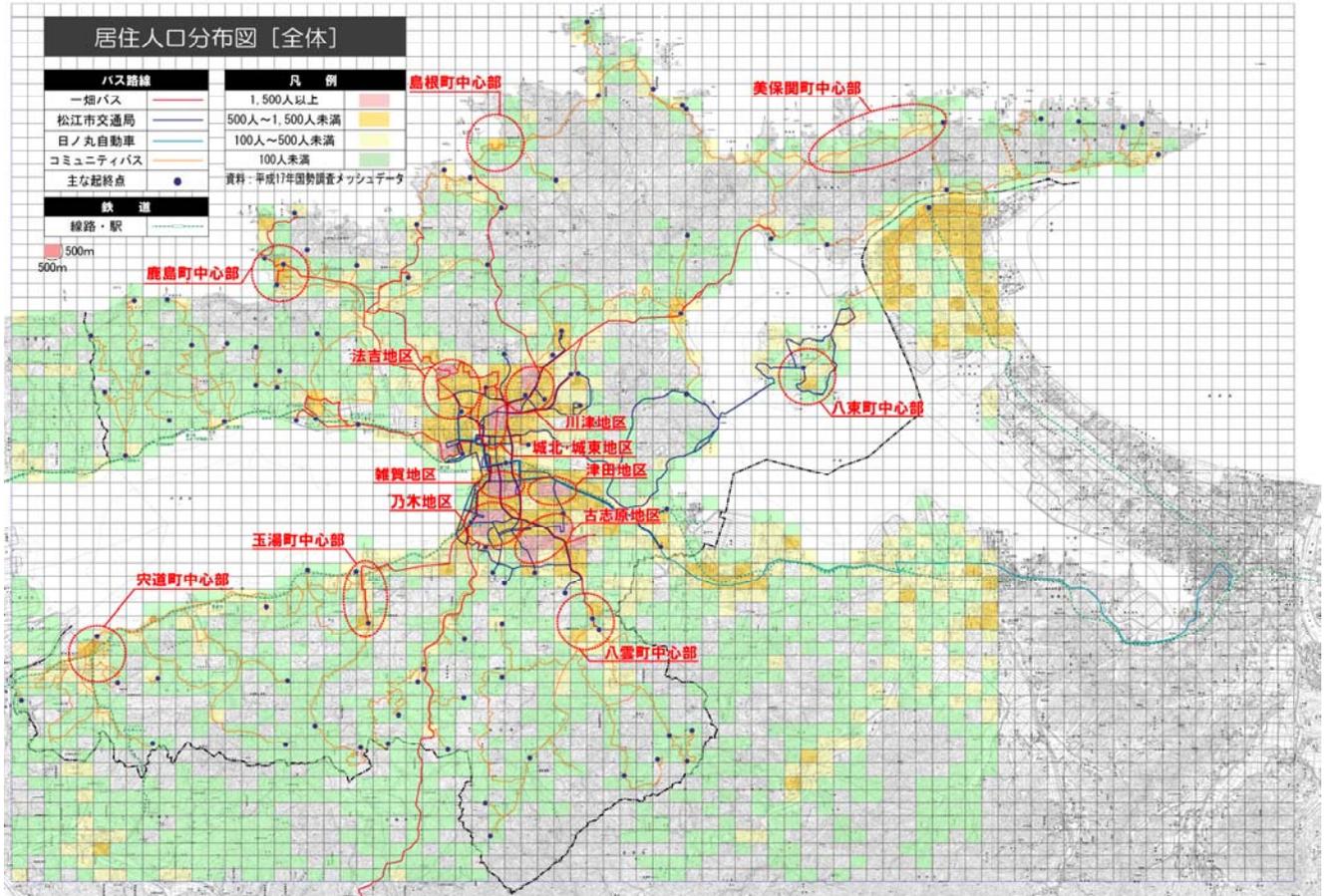
【高齢化率の推移と将来予測】



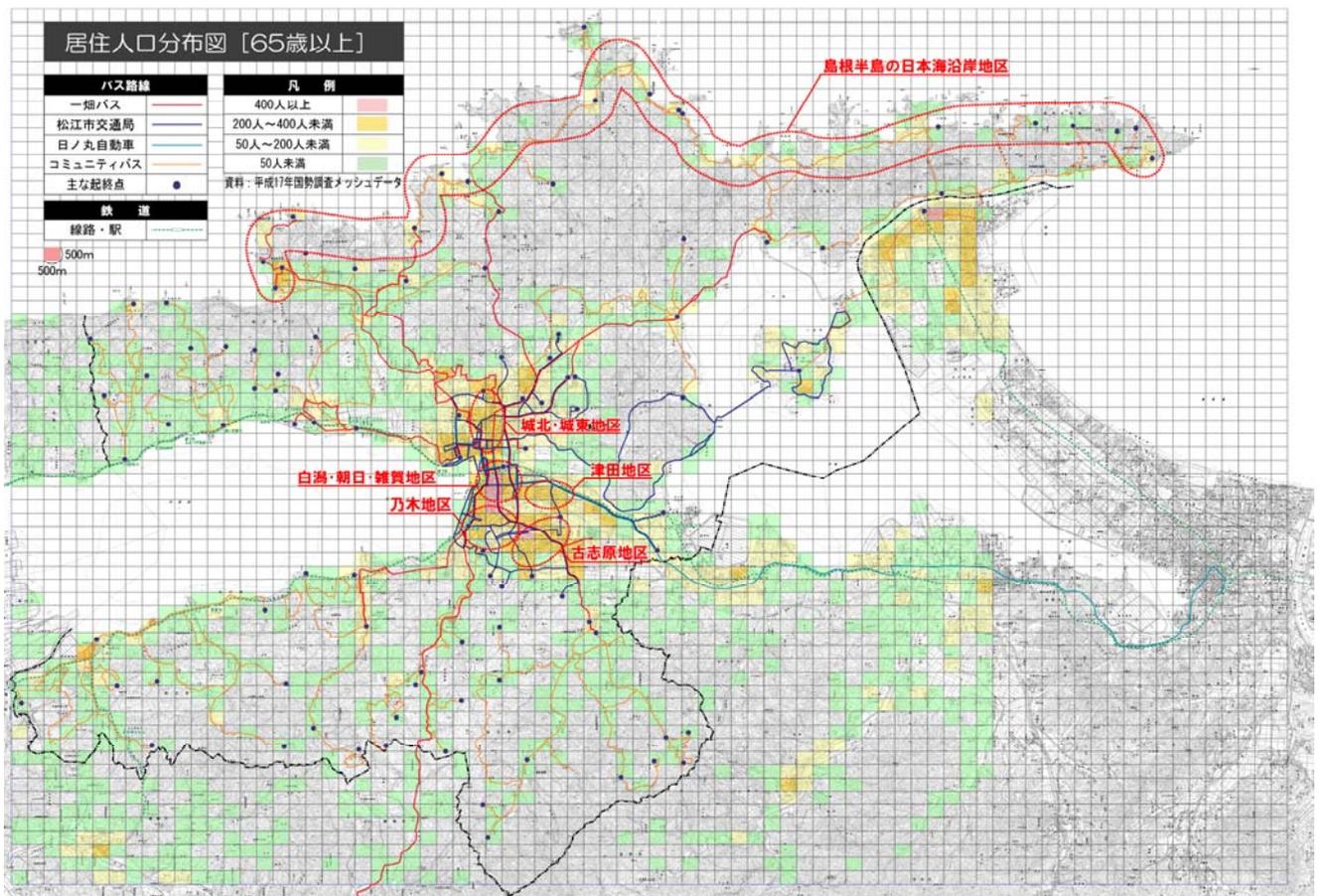
資料 H 2～H 7：国勢調査、H22：住民基本台帳(H22. 9. 30現在)

H27～H47：市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)(国立社会保障・人口問題研究所)

【居住人口の分布状況（全体）】



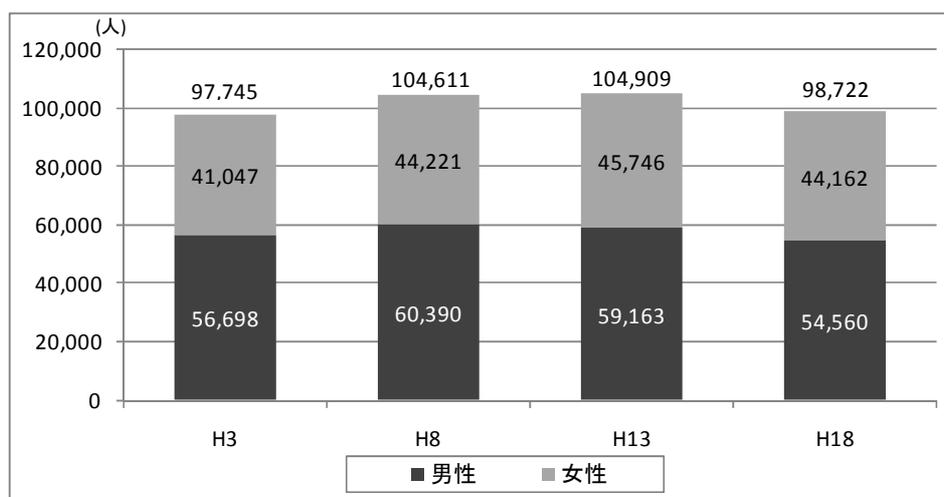
【居住人口の分布状況（65歳以上）】



### (3) 従業者の状況

- ・ 松江市の従業者数は約 10 万人となっています。
- ・ 平成 13 年～18 年の 5 年間で約 6 千人減少しており、特に男性が多く減少しています。
- ・ 地域別にみると、全ての地域において減少していますが、特に島根町、八雲村、八束町で減少率が高くなっています。
- ・ 事業所数も、全ての地域において減少しています。
- ・ 従業者は、大きな事業所や公共機関が集中する中心市街地に多く分布しています。
- ・ 郊外型の開発が進む川津地区や乃木地区、また、企業団地（卸団地・クリアヒル・内陸工業団地・ソフトビジネスパーク等）にも従業者が多く分布しています。
- ・ さらに郊外部では、島根原子力発電所、玉造温泉等で部分的に多い箇所が点在しています。

【従業者数の推移（男女別）】



【従業者数の推移（地域別）】

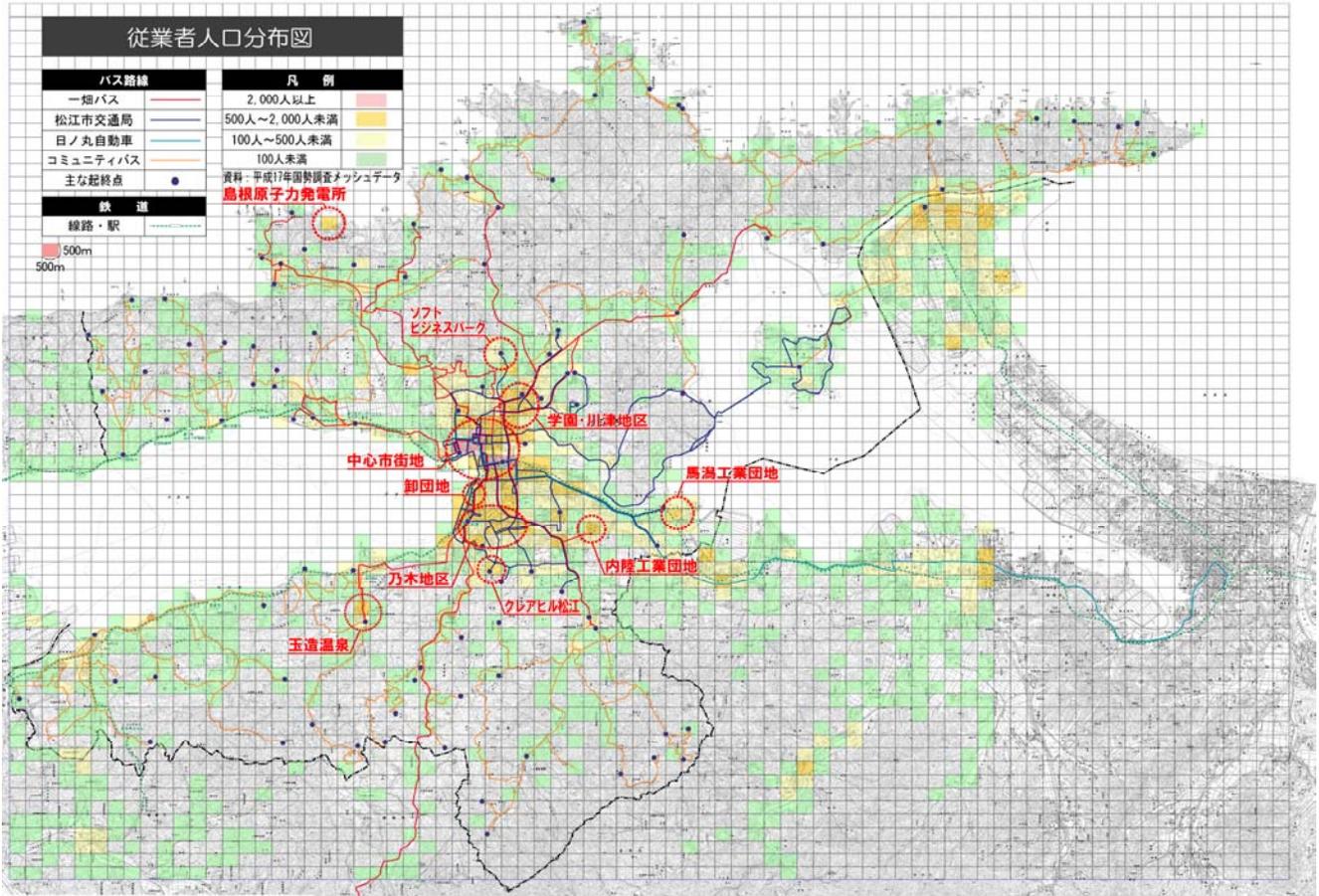
	H3 従業者数	H8 従業者数	H13 従業者数	H18 従業者数	H13-18 増減数	H13-18 増減率
松江市計	97,745	104,611	104,909	98,722	-6,187	-5.9%
旧松江市	81,248	87,896	89,403	84,681	-4,722	-5.3%
鹿島町	3,160	3,053	2,872	2,739	-133	-4.6%
島根町	1,335	1,325	1,123	892	-231	-20.6%
美保関町	2,002	1,913	1,628	1,435	-193	-11.9%
八雲町	1,132	1,368	1,309	1,073	-236	-18.0%
玉湯町	3,333	3,532	3,269	3,147	-122	-3.7%
宍道町	4,523	4,412	4,096	3,717	-379	-9.3%
八束町	1,012	1,112	1,209	1,038	-171	-14.1%

【事業所数の推移（地域別）】

	H3	H8	H13	H18	H13-18	H13-18
松江市計	11,895	11,869	11,296	10,778	-518	-4.6%
旧松江市	9,523	9,583	9,146	8,876	-270	-3.0%
鹿島町	440	400	382	327	-55	-14.4%
島根町	263	242	220	203	-17	-7.7%
美保関町	430	405	354	305	-49	-13.8%
八雲町	182	194	196	175	-21	-10.7%
玉湯町	336	347	331	292	-39	-11.8%
宍道町	528	506	495	454	-41	-8.3%
八束町	193	192	172	146	-26	-15.1%

資料：事業所統計

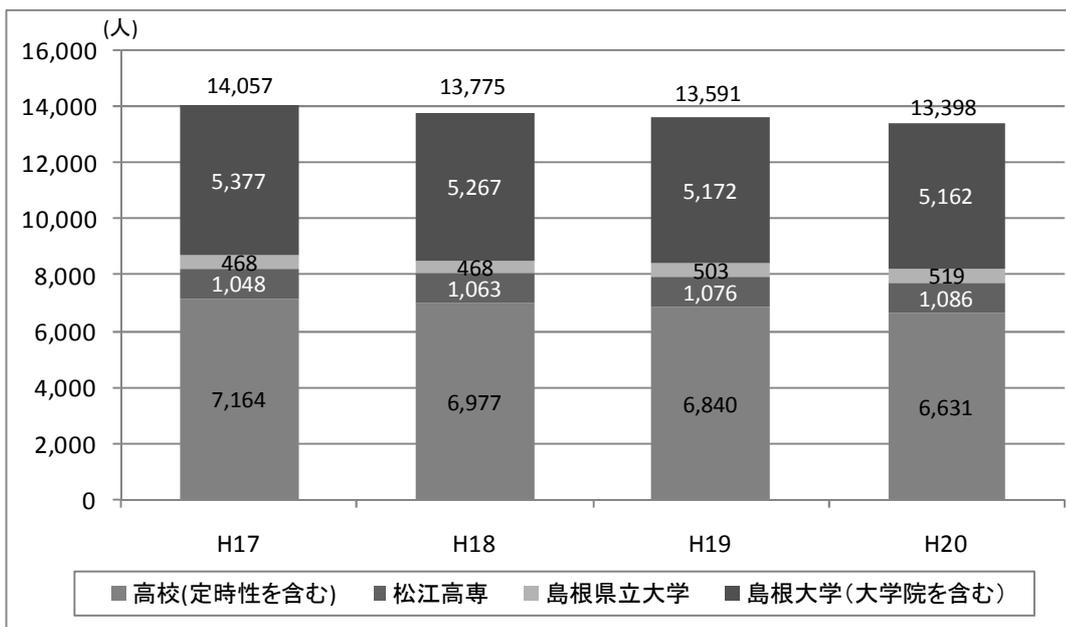
【従業者人口の分布状況】



(4) 就学者の状況

- ・松江市内の高校、高専、短大、大学に通う学生数は、平成20年現在で約13,400人となっており、高校生、大学生の学生数が減少傾向にあります。

【高校・高専・短大・大学の学生数の推移】

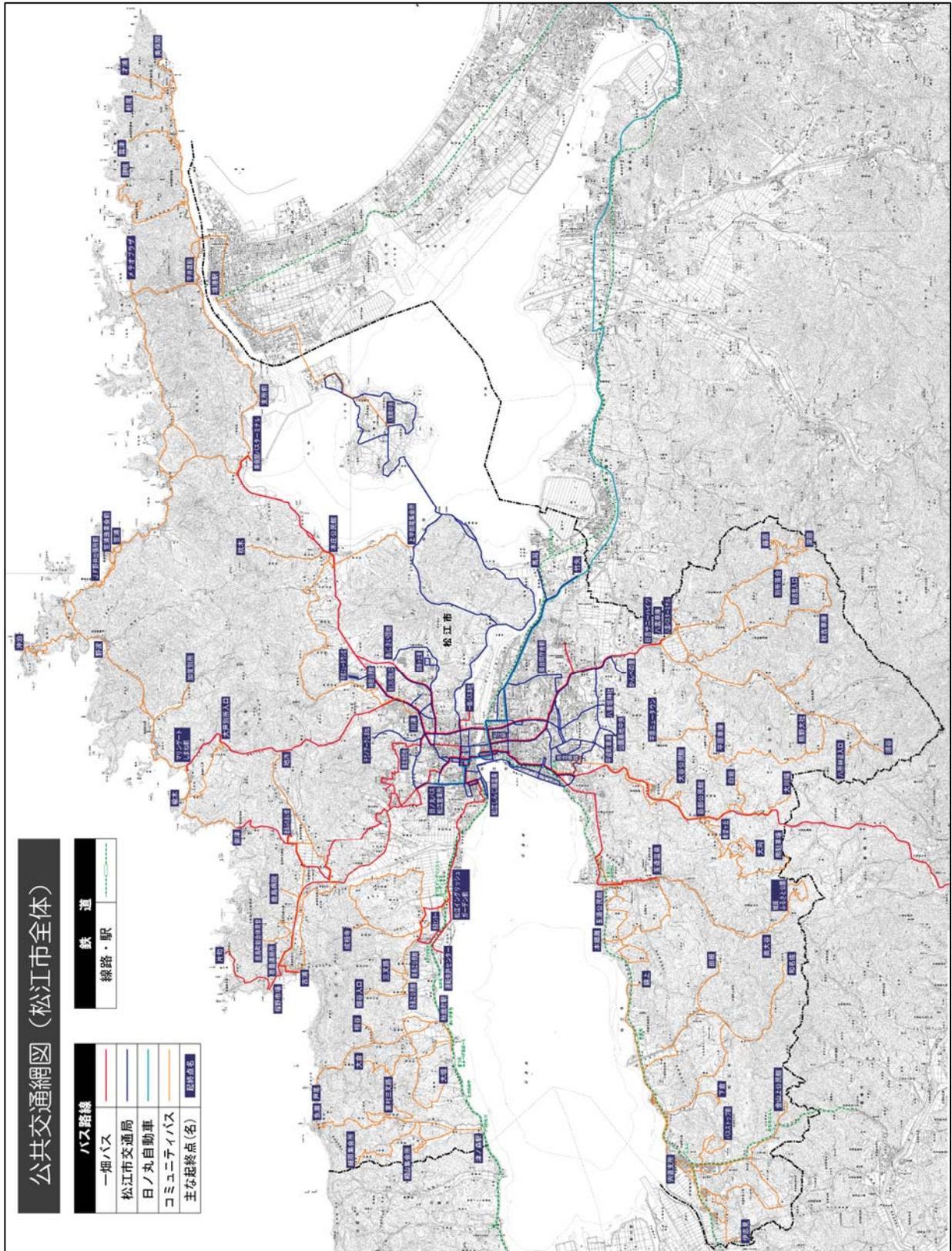


資料：学校基本調査、松江工業高等専門学校、島根県立大学短期大学部、島根大学

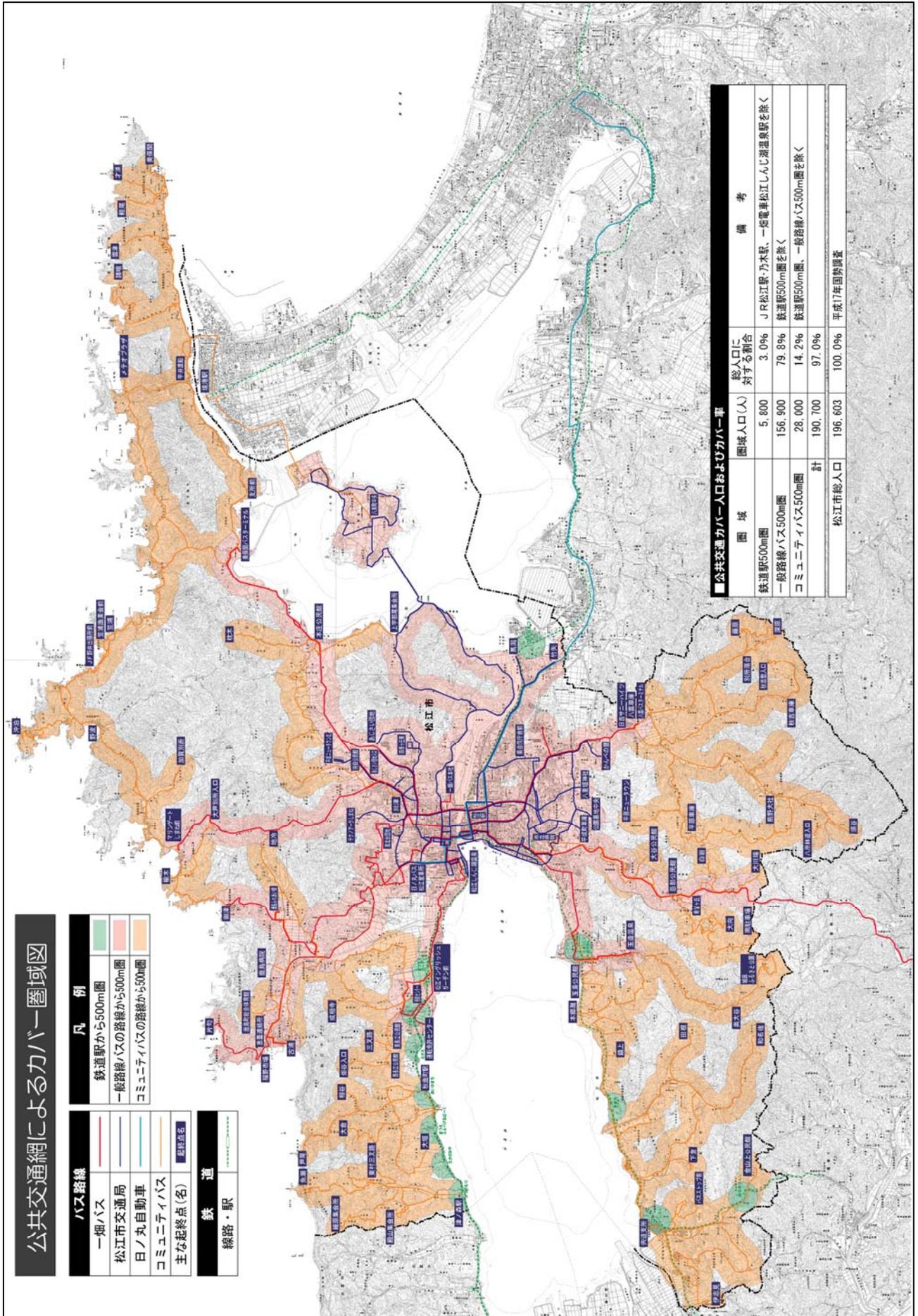
## 2-2. 公共交通網

- ・松江市の公共交通はバス（路線バス・コミュニティバス）と鉄道（JR、一畑電車）により構成されています。
- ・宍道湖、中海の南岸沿いにJR、宍道湖の北岸沿いに一畑電車が走り、JR松江駅を中心に市街地および近郊地域においては路線バスが、また、郊外地域においてはコミュニティバスが運行され、これらの組み合わせにより、人が住んでいる地域は概ね公共交通網によりカバーされています。

【松江市の公共交通網】



【松江市の公共交通網によるカバー圏】



## 2-3. 路線バス

### 2-3-1. 運行および利用の状況

#### (1) バス路線網

- バス路線網は、松江駅を中心に橋北と橋南の市街地内をそれぞれ循環する路線（市営バス）、市街地中心部と近郊地域、あるいは市街地中心部を挟んで近郊地域同士を結ぶ路線（市営バス、一部一畑バス）、そして、市街地中心部と郊外の生活拠点を結ぶ路線（一畑バス、一部市営バス）により構成されています。
- また、JRに併走する形で、日ノ丸バスが国道9号で米子駅までを結んでいます。
- 市街地および近郊地域においては、以前は、市営バスと一畑バスが競合する区間が多くありましたが、平成19年2月に策定された「松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）」に基づき、平成19年4月に路線の再編がなされ、基本的には市街地および市街地と近郊地域を結ぶ路線は市営バスが、市街地と郊外の生活拠点を結ぶ路線は一畑バスがそれぞれ受け持つ形で役割分担を行うことにより、運行の合理化と競合区間の縮小を図っています。
- さらに、再編後も競合する路線については、できるだけ等間隔の運行となるよう、事業者間によるダイヤ調整が行われています。

【平成19年4月の市営バス・一畑バスの路線再編の概要】

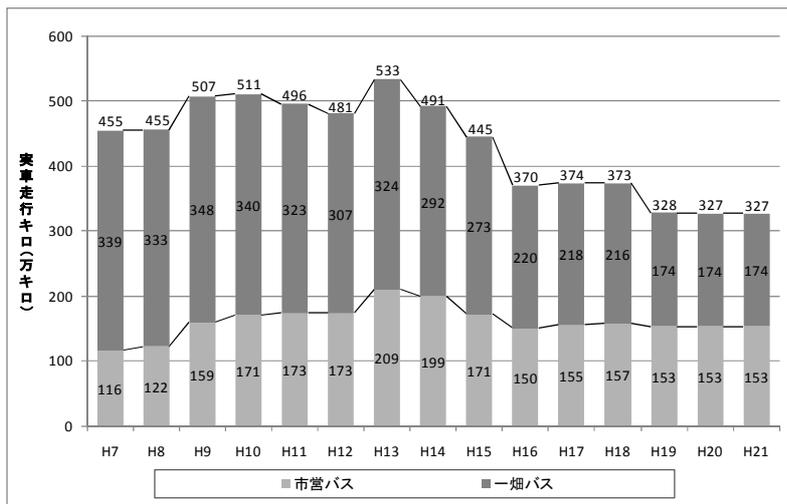
～H18年3月 年間走行キロ: 373万*		路線再編 -----重複(競合)路線の解消、一部減便など-----		H19年4月～ 年間走行キロ: 327万*	
事業者	路線名	再編の考え方		事業者	路線名
一畑バス 161万*	美保関線	継続	継続(一部減便)	一畑バス 159万*	美保関線
	恵曇線				恵曇線
	マリンゲート線				マリンゲート線
	御津線				御津線
	八雲線				八雲線
	大東線				大東線
	玉湯線				玉湯線
	生馬が丘線				生馬が丘線
	高専線				高専線
	交通局 157万*				北循環線
レイクライン		「北循環線」とセットで「まつえウォーカー」を吸収	レイクライン		
南循環線		「南循環線の商業高校発便」を「病院・車庫－大海崎・八東線」に振り替え	南循環線		
合庁～川津線		「平成ニュータウン線」を吸収して再編	合庁～川津線		
八東線		「商業高校線」「南循環線の商業高校発便」を吸収、「女子高線」を統合して再編	病院・車庫－大海崎・八東線		
女子高線		(病院・車庫－大海崎・八東線へ統合)	病院・車庫－あじさい線		
平成車庫川津線		「市立病院線」の一部を吸収して再編	病院・車庫－温泉・福祉・ソフビ線		
市立病院線		「テクノアーク線」の一部と「一畑病院線」を吸収して再編	竹矢－温泉・福祉・四季ヶ丘線		
温泉線		(「病院・車庫－温泉・福祉・ソフビ線」「竹矢－温泉・福祉・四季ヶ丘線」に吸収)	八重垣－温泉・浜北台・ソフビ線		
竹矢線		「四季ヶ丘線」「東高校線」を吸収して再編			
浜北台線	(「八重垣－温泉・浜北台・ソフビ線」に吸収)				
一畑バス 廃止届出 路線 55万*	八重垣線	再編	「浜北台線」と「テクノアーク線」の一部を吸収して新規に路線を開設	一畑バス 15万*	朝日ヶ丘線
	まつえウォーカー		(「北循環線」「レイクライン」で吸収)		法吉ループ線
	一畑病院線		(「病院・車庫－温泉・福祉・ソフビ線」で吸収)		
	商業高校線		(「病院・車庫－大海崎・八東線」で吸収)		
	東高校線		(「竹矢－温泉・福祉・四季ヶ丘線」で吸収)		
	平成ニュータウン線		(「合庁～川津線」で吸収)		
	四季ヶ丘線		(「竹矢－温泉・福祉・四季ヶ丘線」で吸収)		
	テクノアーク線		(「病院・車庫－温泉・福祉・ソフビ線」「八重垣－温泉・浜北台・ソフビ線」で吸収)		
朝日ヶ丘線	一畑バス対応	市からの補助(単独補助)を受け運行			
法吉ループ線	一畑バス対応	市からの補助(単独補助)を受け運行			



## (2) 実車走行キロ

- 平成7年以降の実車走行キロをみると、平成13年までは、一畑バスは減少しているものの市営バスが増加していたため、全体としてはあまり変わらない状況でしたが、それ以降は市営バスも減少に転じ、全体として大きく減少しています。
- 平成19年4月の路線再編以降は、大きな変更がなされていないため、市営バス、一畑バスともに実車走行キロは横ばいとなっています。

【実車走行キロの推移】

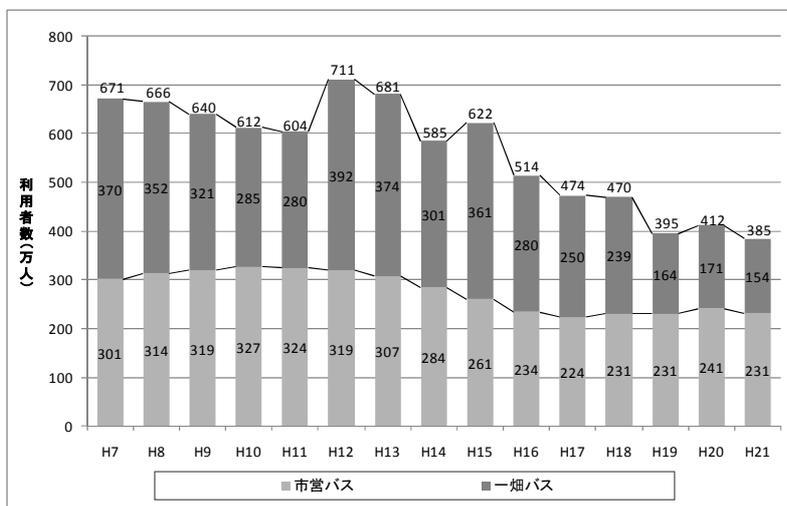


資料：松江市交通局、一畑バス

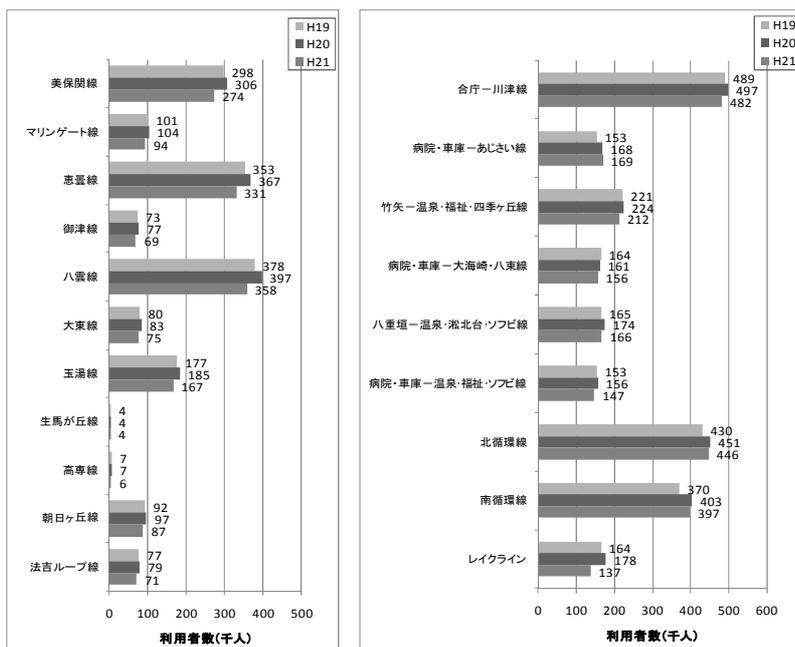
## (3) バス利用者数

- 平成13年以降、実車走行キロの減少に呼応する形で、利用者数も減少しています。
- 平成19年4月の路線再編後の3年間をみると、平成20年度には増加したものの、翌21年度には再び減少に転じ、市営バスと一畑バスを合わせ約385万人となっています。
- バス事業者毎に路線別の利用者数をみると、市街地と郊外の拠点を結ぶ一畑バスにおいては、全ての路線で利用者が減少しており、特に美保関線、恵曇線、八雲線の利用者数が大きく減っています。
- 一方、市営バスにおいては、市街地を循環する南北循環線は増加傾向、市街地近郊を結ぶ路線は総じて横ばい、八東、竹矢など郊外と市街地中心部を結ぶ路線が一畑バス同様に減少傾向にあります。また、主要観光地を周遊するレイクラインの利用者数が平成21年度に大きく落ち込んでいます。これは高速道路のETC割引制度の導入により観光客の来訪手段が自家用車にシフトした影響と思われます。
- 現在、法吉・古志原・川津の3地区において、地域での路線バスの利用促進を進めていくための協議会が設置されています。

【バス利用者数の推移】



【路線別利用者数の推移】



資料：松江市交通局、一畑バス

※参考：地域が主体となった利用促進 ～法吉地区の取り組みについて～

- ・法吉地区においては、地域における路線バス利用促進組織として、「バス利用促進委員会」を設置し、地域の視点からさまざまな利用促進の取り組みを行っています。

【会報による情報提供】

法吉地区まちづくり推進協議会  
『バス利用促進委員会』会報 No.15

★ 昨年度は法吉地区の路線バスの利用者数も、減少傾向。  
バスの利用促進に向け、地域のバス路線を守りたいと思います！  
《法吉地区バス（法吉地区内循環線）1年度あたり平日乗降客数の変化》

区間	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
4.3 3.1人乗	3.2	3.1	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3
3.2 2.1人乗	2.2	2.1	2.0	1.9	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3
2.1 1.0人乗	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2
1.0 0人乗	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

【利用客数の動向】  
○注 標準 平成21年度の法吉地区内1便あたりの平日バス利用客数は、3.9人/便と平成20年度と比べて0.2人/便 減少。  
○注意 昨年度は、他の地域を運行する一部バス利用客数が増え込んでいます。法吉地区の路線バスは、利用客の減少により赤字が増える傾向にあります。この傾向が続けば、将来的にはバス路線を維持することが難しくなってきます。

★ 今年度の法吉地区の利用促進活動予定

- ① 情報提供（広報活動等）  
バスの乗り方教室、利用促進、利用促進の取り組みの紹介
- ② 高齢者向け「バスの乗り方教室」の開催
- ③ 高齢者アンケート「乗降状況について」の実施
- ④ バスを利用したウォーキング活動（3年連続実施も予定しています。）
- ⑤ 広報活動（発行）  
バス利用促進の改善案（バス停乗降の促進）  
バス乗り場への植栽活動などの働きかけ（マイバス乗降の促進）

★ 昨年度の活動：バス停ベンチの設置  
バス利用促進委員会では、バスの利用環境の改善などの活動を行っています。昨年度は、春日南と法吉団地東のバス停にベンチを設置しました。

とってもの情報！カード配布 実施中  
「もっぴの贈り物」  
「新しい乗り方」  
「バス利用促進委員会」

★ 今年度の活動  
北信地域の内・外回りが分かりにくいという意見を  
応え、バス停に行き先表示マークを設置しました。

【バスの乗り方教室等の開催】



【地区独自の路線図や時刻表を作成し配布】

法吉公民館バス路線図

★ 今年度の活動  
北信地域の内・外回りが分かりにくいという意見を  
応え、バス停に行き先表示マークを設置しました。

北信地域内回り（市営）バス時刻表

バス路線	北信地域	春日南	法吉	法吉団地東	法吉団地西	法吉団地南	法吉団地北	法吉団地東	法吉団地西	法吉団地南	法吉団地北
北信地域	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
春日南	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
法吉	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
法吉団地東	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
法吉団地西	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
法吉団地南	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30
法吉団地北	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30

【地域の主催行事の賞品をバスカードに！】

「時代」を感じる光景  
写真コンテスト  
作品募集

地区民それぞれが地区の歴史をあらためて学び、その貴重さを物たりするきっかけとして、また、春祭りにあわせてお年寄りの愛、命をお預かりしているお年寄りの健康・生活用具等を通して時代の流れ、寄り添いを感じ、それを絵に写し込めたいという思いを込めて企画しました。

＜応募方法・締切日＞  
2.5サイズの大きさにプリントし、2010年5月31日までに法吉公民館の写真コンテスト係に持参または、郵送して下さい。（一人複数でも可）  
写真の裏に、住所・氏名・電話番号・撮影場所を必ずお書きください。

＜賞品・抽選＞  
法吉地区まちづくり推進協議会より行う。  
【最優秀賞】1点（5000円のバスカード）  
【優秀賞】1点（3000円） 【佳作賞】2点（1000円）を頒布します。  
入賞者には賞状が送られますが、結果は「法吉公民館」で知らせます。応募作品は法吉公民館で展示します。入賞者の作品は必ずしも、賞状、住所（氏名）を必ずお書きください。

＜作品の選定＞  
作品の選定は希望される場合は選定に必要な書類を添付し、法吉公民館に提出していただきます。なお、抽選については抽選を受け付けません。

問い合わせ、作品送付先  
〒690-0863 松江市北區 法吉公民館内  
「写真コンテスト」係  
電話 21-4986  
主催：はつきり推進協議会 共催：法吉公民館 法吉公民館協議会 法吉公民館

【上屋やベンチを設置してバス停の環境を向上】

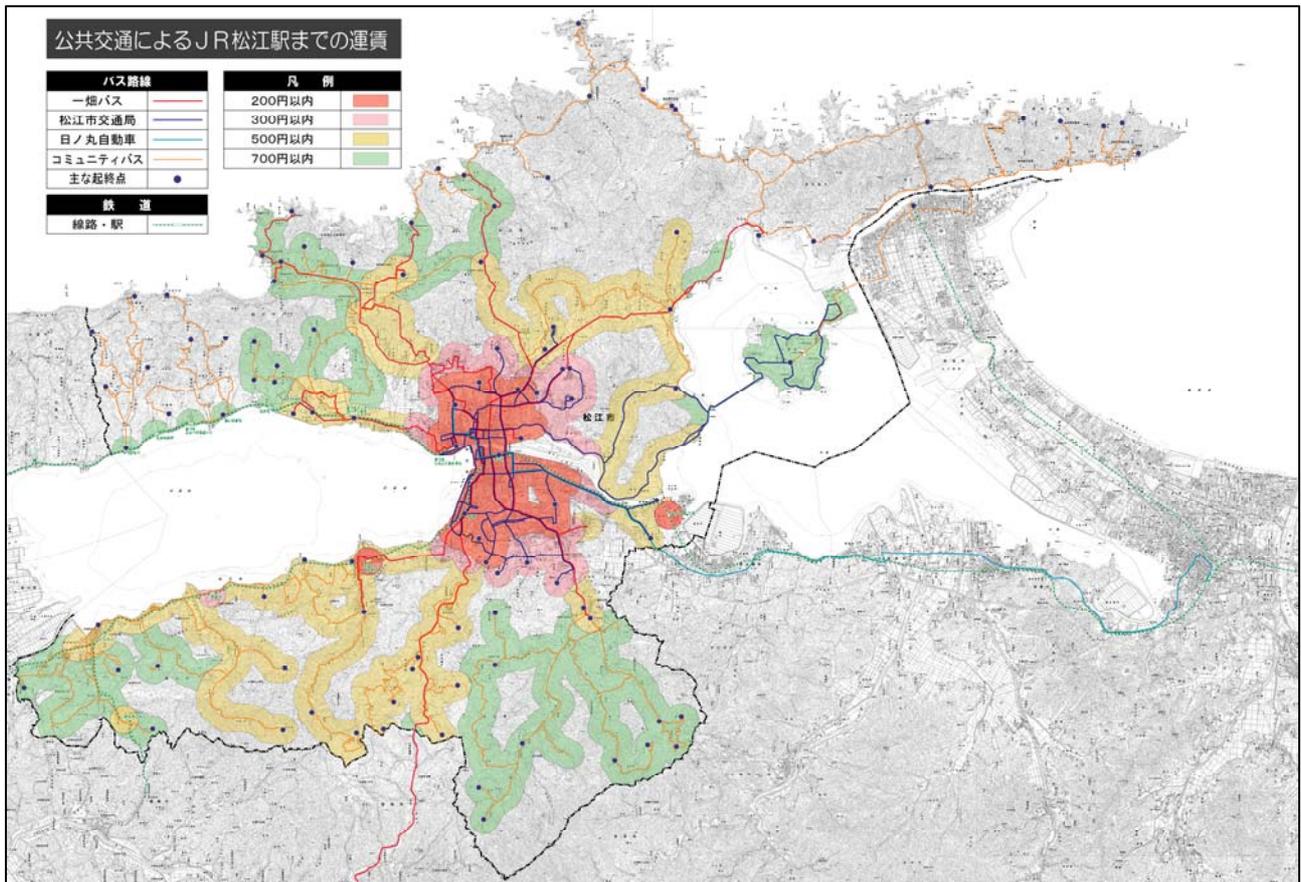


地域の写真コンテストの賞品はバスカード！

#### (4)運賃

- ・松江駅までの運賃をみると、南北循環線の内側の地域が概ね 200 円以内で、それを超える近郊地域も概ね 300 円以内で行くことができます。
- ・大野・秋鹿地区、島根町、美保関町の大部分は 700 円を超える地域となっています。
- ・鹿島・古江方面、八束・朝酌方面、八雲町、忌部地区、玉湯町、宍道町からは 700 円以内で行くことができる地域となっており、特に J R が利用できる玉湯町、宍道町は 500 円以内の範囲が多く、橋北地区の郊外部に比べ割安感があります。
- ・高齢者割引は、以前はバス事業者によって異なる制度でしたが、平成 19 年 4 月より 70 歳以上の高齢者を一律 100 円引きとする制度に統一し、年間約 65 万人（延べ人数）の人が利用しています。

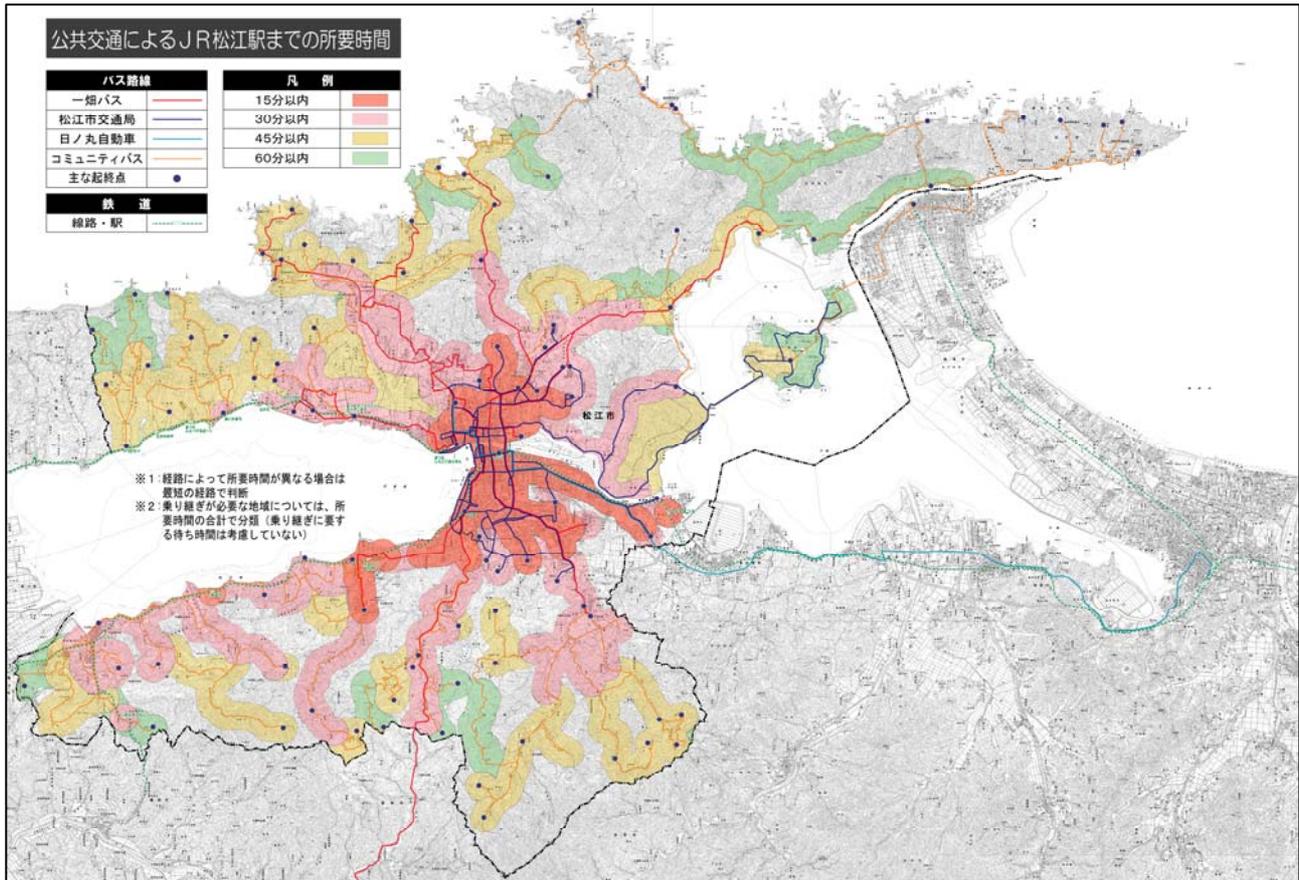
【公共交通による J R 松江駅までの運賃分布図】



#### (5)所要時間

- ・松江駅までの所要時間をみると、南北循環線の内側の地域は概ね 15 分以内で行くことができます。
- ・大野・秋鹿地区、鹿島町、八雲町、玉湯町、宍道町の各地域は概ね 45 分以内の範囲にあり、特に、玉湯町、宍道町は J R が利用できるため、概ね 30 分以内の範囲に含まれる地域が多くなっています。
- ・島根町、美保関町、八束町は 45 分以上かかる範囲が広がっており、特に、島根町、美保関町の島根半島北端、東端部においては、1 時間以上かかる状況となっています。

【公共交通によるJR松江駅までの所要時間分布図】



(6) 乗り換え

- ・一畑バス、市営バスともに自社バス間、JR、一畑電車との乗り継ぎ接続をできるだけ考慮したダイヤとしています。
- ・また、鹿島町、島根町、美保関町、八雲町においてはコミュニティバスと路線バスとの接続が考慮されています。

## 2-3-2. 事業収支および公費負担状況

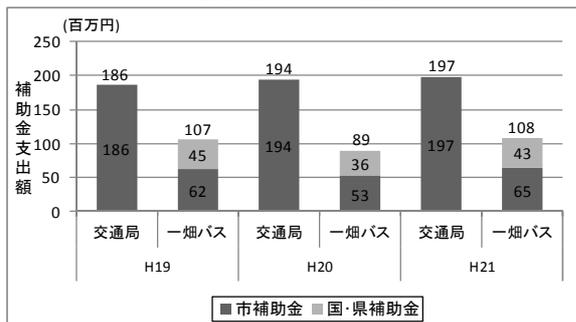
- ・一畑バス、市営バスともに、ほぼ全ての路線で赤字となっています。
- ・一畑バスは、高速バス（長距離バス）事業の利益、国・県・市からの赤字路線運行補助金（平成21年度：約1億800万円）、経費節減等で、市営バスも同様に、松江市からの運行補助金（平成21年度：約1億9,700万円）、経費節減等で運行を維持しています。
- ・近年の一畑バス、市営バスの運送単価をみると、どちらの事業者も経営努力等により単価が下がってきています。

【路線別バス事業の収支状況（平成21年度）】

事業者名	路線名	実車走行 キロ (km)	運送費 (千円)	運賃収入 (千円)	運賃収入 割合 (%)	収支 (千円)	利用者数 (人)	運賃単価 (円/人)	当該年度 運行補助金 (千円)	
		A	B=運送単 価×A	C	C/B	D=C-B		F=C/E	国・県	市町村
一畑バス (運送単価) 317.60円/km	美保関線	307,311	97,602	81,115	83.1	▲16,487	274,037	296.00	8,510	851
	マリンゲート線	136,947	43,494	26,234	60.3	▲17,260	93,613	280.24	7,686	7,174
	恵曇線	344,531	109,423	85,142	77.8	▲24,281	330,888	257.31	2,421	10,510
	御津線	119,946	38,095	19,707	51.7	▲18,388	69,374	284.07	7,875	4,331
	八雲線	290,787	92,354	70,894	76.8	▲21,460	358,362	197.83		947
	大東線	163,609	51,962	25,991	50.0	▲25,971	75,476	344.36	7,708	2,055
	玉湯線	212,913	67,621	40,798	60.3	▲26,823	166,696	244.74	9,277	6,209
	生馬が丘線	4,228	1,343	701	52.2	▲642	3,651	192.00		
	高専線	2,965	942	1,052	111.7	110	5,672	185.47		
	朝日ヶ丘線	84,613	26,873	12,802	47.6	▲14,071	87,474	146.35		16,440
	法吉ループ線	68,823	21,858	7,513	34.4	▲14,345	70,593	106.43		16,271
	一畑バス計	1,736,673	551,567	371,949	67.4	▲179,618	1,535,836	242.18	43,477	64,788
松江市 交通局 (運送単価) 389.11円/km	合庁-川津線	255,211	99,305	75,978	76.5	▲23,327	481,576	157.77		
	病院・車庫-あじさい線	132,000	51,363	27,221	53.0	▲24,142	169,425	160.67		
	竹矢-温泉・福祉・四季ヶ丘線	132,333	51,492	36,373	70.6	▲15,119	211,903	171.65		
	病院・車庫-大海崎・八束線	220,723	85,886	33,442	38.9	▲52,444	155,845	214.59		
	八重垣-温泉・凧北台・ソフビ線	97,720	38,024	26,749	70.4	▲11,275	166,330	160.82		
	病院・車庫-温泉・福祉・ソフビ線	119,623	46,547	22,510	48.4	▲24,037	146,868	153.27		
	北循環線	207,241	80,640	68,487	84.9	▲12,153	446,457	153.40		
	南循環線	245,727	95,615	61,786	64.6	▲33,829	396,740	155.73		
	レイクライン	118,818	46,233	35,670	77.2	▲10,563	136,565	261.19		32,123
松江市交通局計	1,529,396	595,103	388,216	65.2	▲206,887	2,311,709	167.93		197,121	
総計	3,266,069	1,146,670	760,165	66.3	▲386,505	3,847,545	197.57	43,477	261,909	

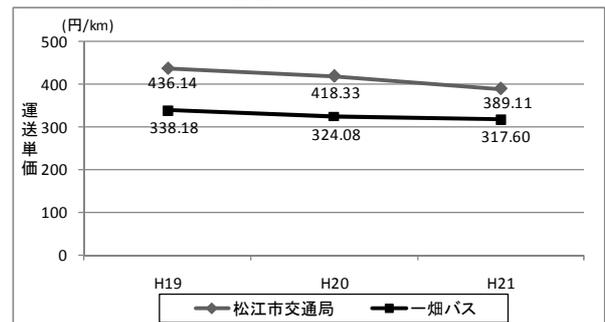
資料：一畑バス、松江市交通局

【運行補助金額の推移】



資料：一畑バス、松江市交通局

【運送単価の推移】



資料：一畑バス、松江市交通局

## 2-4. コミュニティバス

### 2-4-1. 運行および利用の状況

#### (1) 運行状況

- ・コミュニティバスは、もともと公共交通のなかった地域や路線バスが廃止された地域において住民の移動手段を確保するために松江市が運行しているバスで、市内 12 地区において、それぞれ民間委託により運行しています。
- ・運行車両は、定員 10 人乗りのジャンボタクシーもしくはマイクロバスが使用されており、一部の地域では中型バスを使用しています。
- ・運行日は、平日および土曜日はほとんどの地区で運行していますが、日曜日および祝日は運休となる地区が多くなっています。また、一部の地区では曜日別に路線を変えて運行している地区もあります。
- ・運行便数は、路線バスの廃止に伴う代替バスの性格をもつ地域ではある程度の便数が確保されていますが、もともと公共交通がなかった地域においては、全般的に便数が少ない状況にあります。
- ・運賃は均一運賃で、大人が 1 乗車あたり 200 円、高校生以下の小人が 100 円、小学校就学前の幼児が大人 1 人に対して 1 人まで無料（2 人目からは 100 円）、1 歳未満の乳児は無料となっています。また、割引運賃については、障がい者等に対する割引制度はありますが、高齢者を対象とした割引制度はありません。

#### (2) 利用者数

- ・コミュニティバスの利用者数は減少傾向にあり、平成 21 年度の年間利用者数は約 437 千人となっています。
- ・1 便あたり利用者数を地区別にみると、美保関が突出して高くなっていますが、これは、スクールバスを兼ねていることによるものです。過去 3 年間の推移をみると、全般的に減少傾向にありますが、古江、八束などは路線・ダイヤを見直したことによって、若干増加に転じている状況となっています。
- ・全ての地区において、利用促進に向けて意見交換を行う「利用促進協議会」を設置しており、利用状況の報告や、路線・ダイヤの変更について定期的に話し合いが行われています。

### 2-4-2. 事業収支および公費負担状況

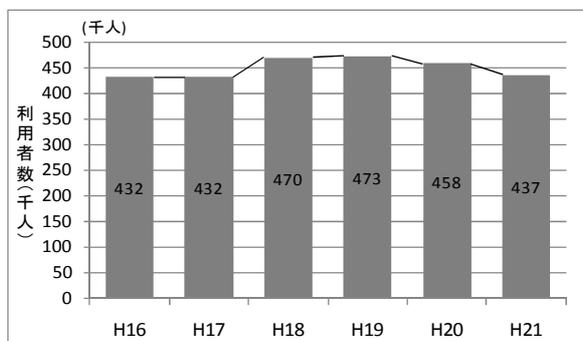
- ・コミュニティバスは、交通空白地域における公共交通の確保という公益的な性格を持つことから、全ての地区において運営収支は赤字となっており、平成 21 年度における一般財源からの充当額は 2 億円を超えています。
- ・松江市では、厳しい財政事情の中で利用者数が減少している状況をふまえ、平成 22 年度より「1 便あたり平均利用者数が 2 人以上」という継続運行基準を設定し、現在、各地区のコミュニティバスの運行に関する検証を実施しています。

【コミュニティバスの現況（平成21年度）】

地区名	運行状況		利用者数		収支状況(千円)				
	路線数	年間 運行便数	年間 利用者数	1便あたり 平均 乗車人数	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	県交付金 (千円)	その他 収入 (千円)	一般財源 充当額 (千円)
大野	3	9,033	10,408	1.15	13,500	1,340	0	0	12,160
秋鹿	3	4,556	5,762	1.26	4,254	858	0	0	3,396
古江	2	2,910	3,581	1.23	4,423	497	0	0	3,926
本庄・持田	2	1,746	4,653	2.66	4,257	784	0	0	3,473
忌部	2	1,746	4,324	2.48	4,376	669	0	0	3,707
鹿島	2	10,173	9,294	0.91	12,724	1,183	0	0	11,541
島根	4	11,422	46,238	4.05	31,583	3,809	0	0	27,774
美保関	10	39,298	275,409	7.01	120,134	14,976	4,302	1,520	99,336
八雲	4	14,986	39,808	2.66	27,408	2,949	1,177	871	22,411
玉湯	3	5,412	10,720	1.98	12,870	1,766	0	0	11,104
宍道	3	6,814	21,483	3.15	15,060	3,362	5,026	17	6,655
八束	1	2,376	4,972	2.09	3,913	882	738	2,038	255
計	39	110,472	436,652	3.95	254,502	33,075	11,243	4,446	205,738

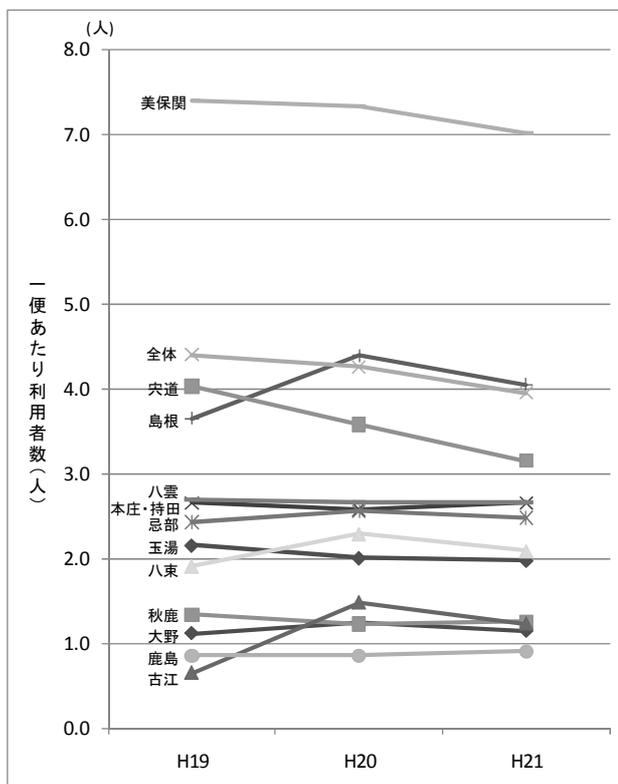
資料：松江市

【コミュニティバス利用者数の推移】



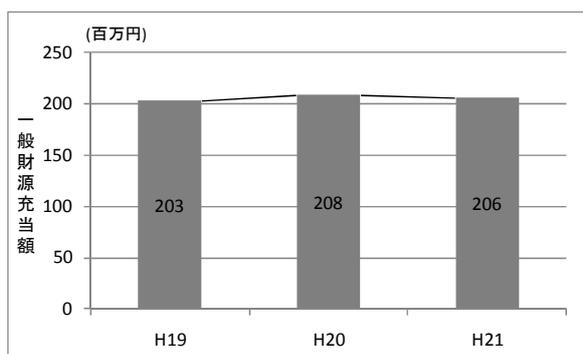
資料：松江市

【コミュニティバス1便あたり利用者数の推移】



資料：松江市

【コミュニティバス運行への一般財源充当額の推移】



資料：松江市

## 2-5. バスの需要と事業収支の将来予測

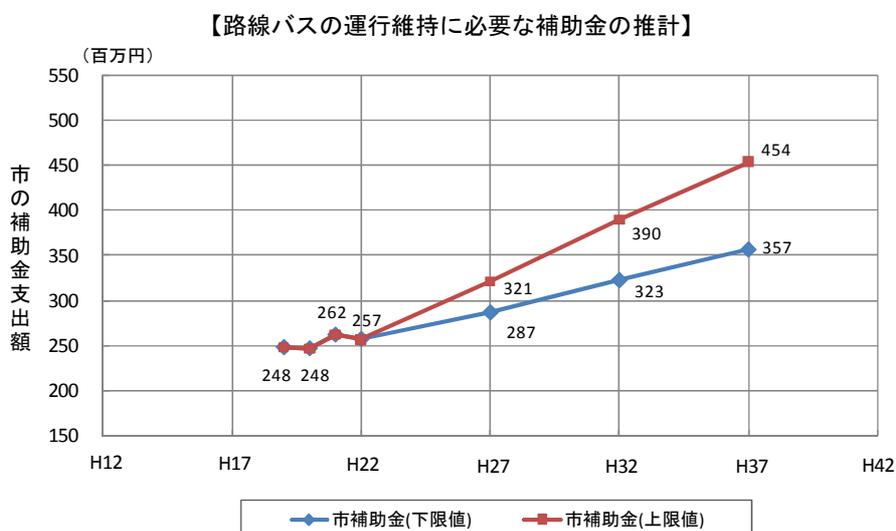
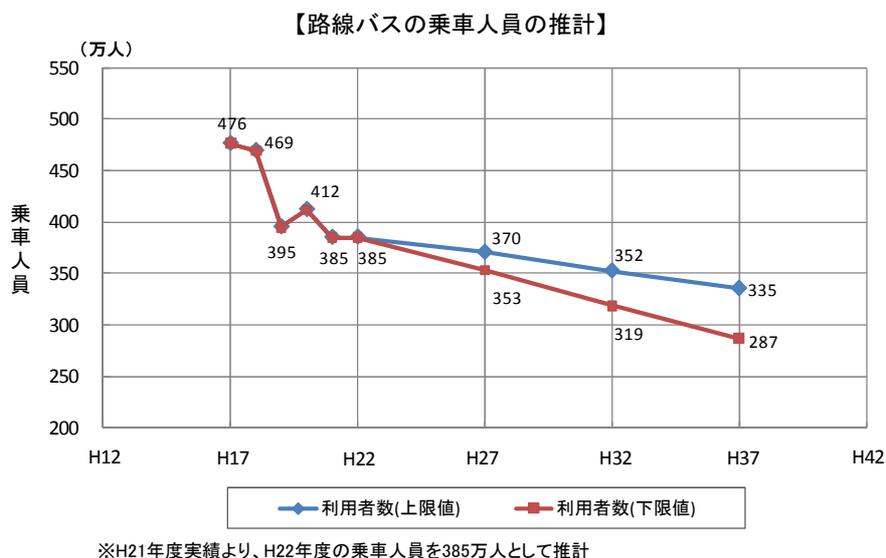
今後、人口減少や高齢者の自動車の保有率の上昇などにより、バス利用者はさらに減少することが予想されます。

ここでは、路線バス（一畑バスおよび市営バス）・コミュニティバスそれぞれに、今後のバス利用者数の予測と、現状の運行サービスを維持する場合に必要な市の支出額の推計結果を示します。

バス利用者数（乗車人員）の推計にあたっては、人口の減少および自動車保有率の上昇が現状のすう勢で推移するものとして推計した結果を「上限値」とし、それに加え、送迎等の増加等によりバス離れがさらに進むことを考慮して推計した結果を「下限値」として推計を行っています。

### (1) 路線バス

- ・現在約 385 万人である乗車人員は、5 年後の平成 27 年には 370～353 万人（現在より 15～32 万人減少）、10 年後の平成 32 年には 352～319 万人（現在より 33～66 万人減少）になると推計され、現状の運行サービスを維持するために必要な市の支出（補助金）額は、5 年後で 287～321 百万円（現在より 30～64 百万円増加）、10 年後で 323～390 百万円（現在より 66～133 百万円増加）になると推計されます。

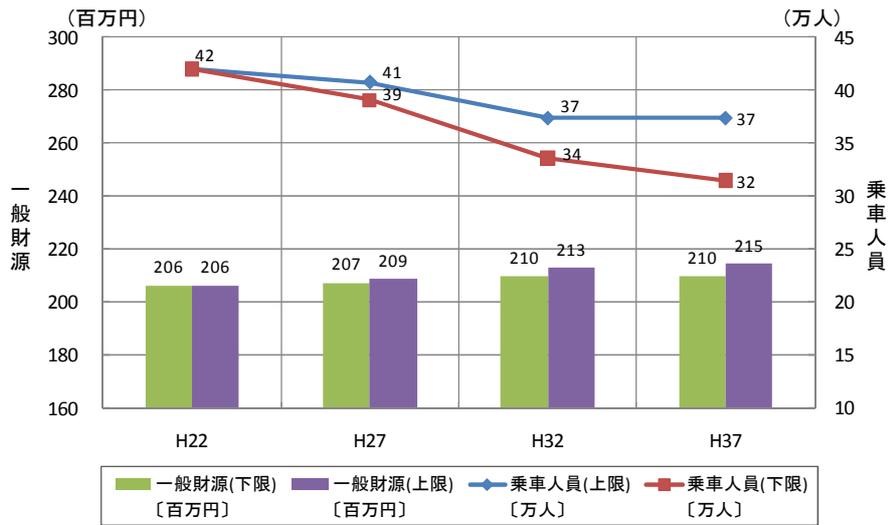


※この試算は、現行路線を維持した場合の将来のバス利用者減少に伴う市の補助金額を推計したものである。(国・県の補助金額は変化しない場合)  
 ※現行の国の補助制度では、平均乗車密度が5人以下になると、国・県の補助金が減少する(補助路線の多くは、既に平均乗車密度が5人以下)。  
 ※来年度、補助制度が改正されるが、現時点ではその具体は不明。

## (2) コミュニティバス

- ・現在約 42 万人である乗車人員は、5 年後の平成 27 年には 41～39 万人（現在より 1～3 万人減少）、10 年後の平成 32 年には 37～34 万人（現在より 5～8 万人減少）になると推計されます。
- ・コミュニティバスは、運行費用に占める運賃収入の割合が小さい（約 13%）ため、現状の運行サービスを維持するために必要な市の支出額は、5 年後 で 207～209 百万円（現在より約 1～3 百万円増加）、10 年後 で 210～213 百万円（現在より約 4～7 百万円増加）と、路線バスに比べ、そこまで大きな変化はないものと推計されます。

【コミュニティバスの乗車人員および運行維持に必要な市の支出額の推計】



※H21年度実績より、H22年度の乗車人員を42万人として推計

### 3. 各種調査からみる市民ニーズ等の整理

#### 3-1. 市民アンケート調査

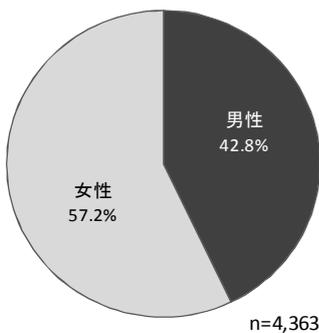
##### 3-1-1. 調査の概要

- ・市民のバスの利用実態や満足度、ニーズや今後の公共交通のあり方等を把握するため、10,000人を対象にアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下の通りです。
  - ・調査期間：平成22年9月13日発送～9月24日〆切
  - ・母集団：松江市の住民基本台帳記載の15歳以上の市民（中学生を除く）
  - ・対象者：10,000人
  - ・抽出方法：層化無作為抽出（地域別に母集団人口比で配分）
  - ・調査方法：郵送による配布・回収
  - ・発送・回収状況
    - 有効配布数：9,937人（宛先不明等：63人）
    - 有効回答数：4,407人（有効回答率：44.3%）

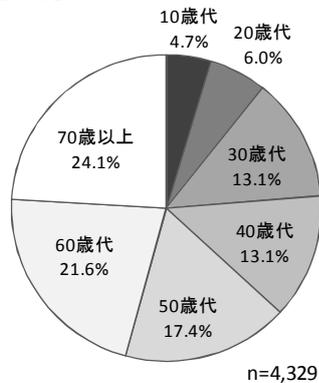
##### 3-1-2. 調査の結果

###### (1) 回答者の属性

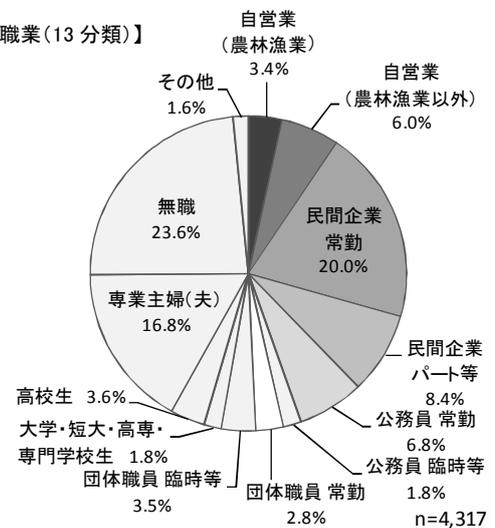
【性別】



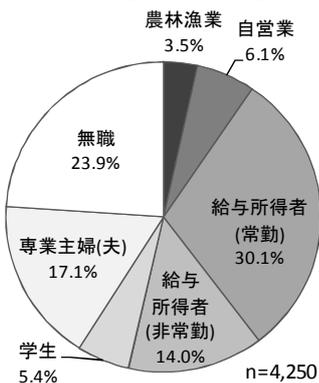
【年齢】



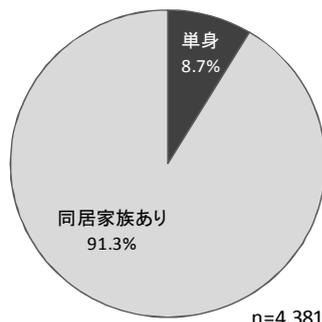
【職業(13分類)】



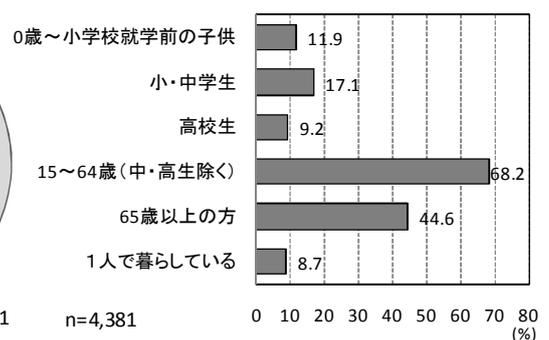
【職業(その他を除き7分類)】



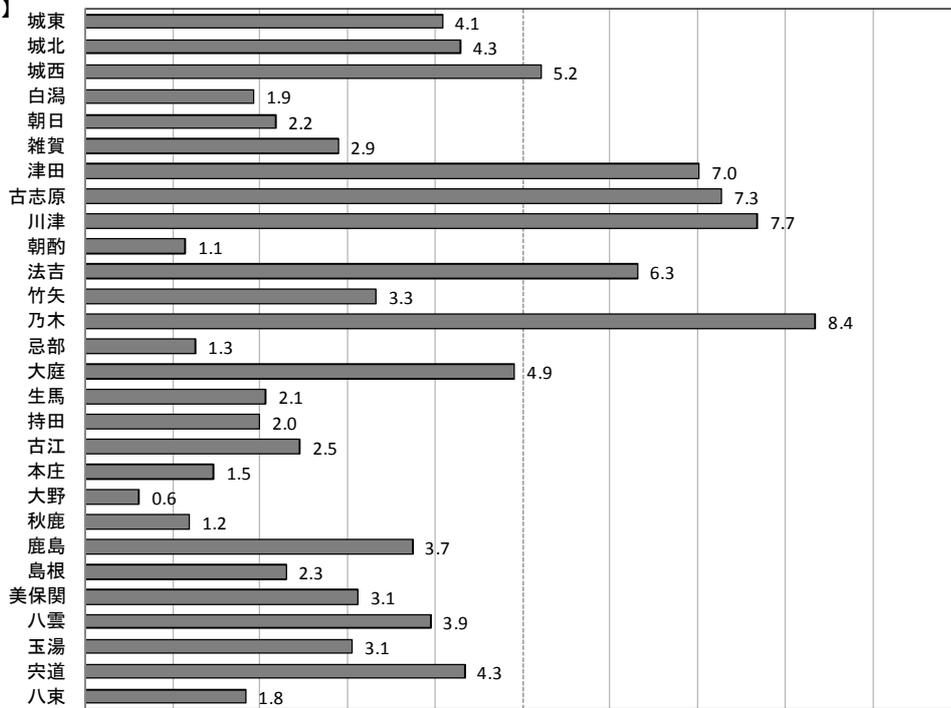
【同居家族の有無】



【同居の家族(複数回答)】

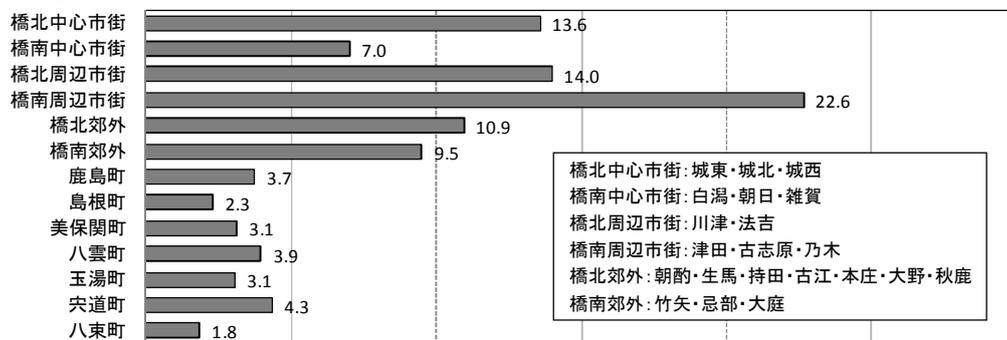


【居住地(28区分)】



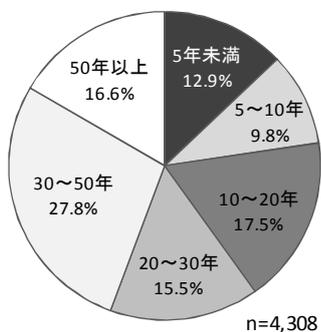
n=4,358

【居住地(13区分)】



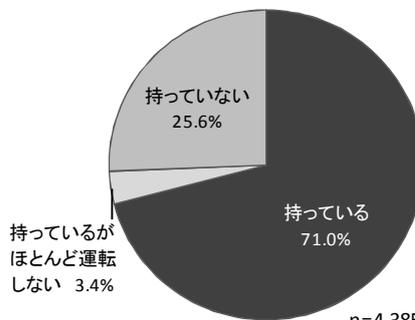
n=4,358

【現在お住まいの地区での通算居住年数】



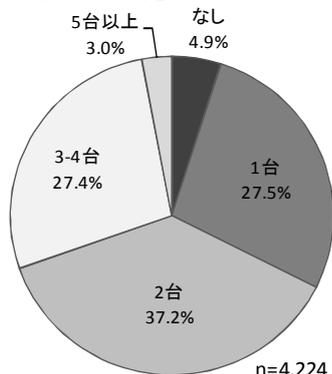
n=4,308

【自動車運転免許の保有の有無】



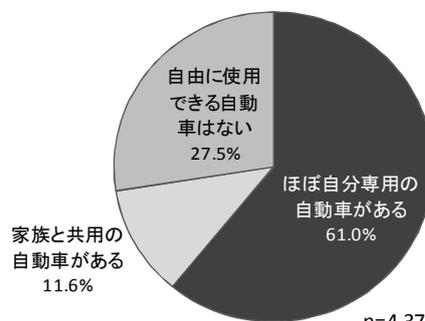
n=4,385

【家族全員での自動車保有台数】



n=4,224

【自由に使用できる自動車の有無】

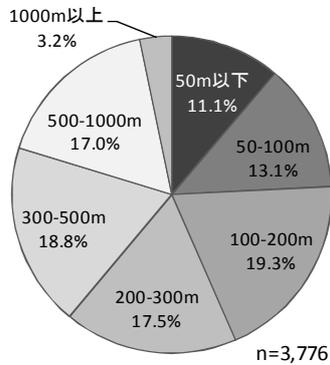


n=4,377

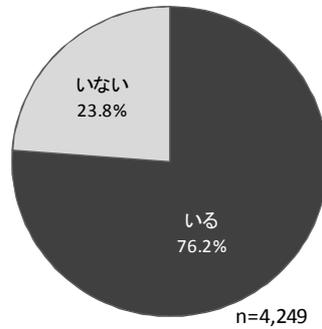
## (2) 普段の交通行動などについて

- ・最寄りのバス停までの距離は、500mまでの人が8割を占めています。
- ・普段送迎を頼める人の有無については、約4分の3の人がいると回答しています。
- ・外出の手段は、自動車(自ら運転)が67.1%と最も多く、バスは12.8%と低い状況となっています。

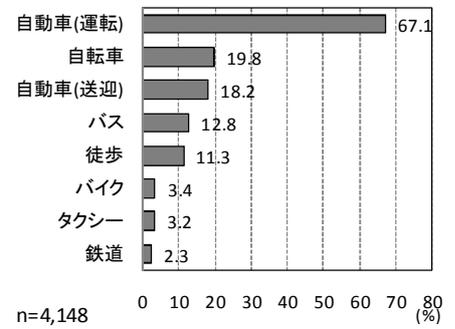
【最寄りのバス停までの距離】



【普段送迎を頼める人の有無】

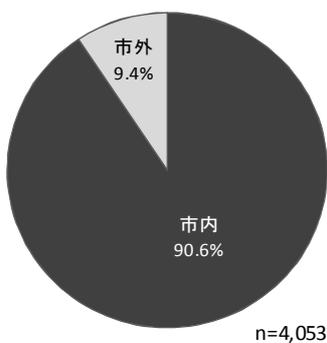


【外出する際の手段】



- ・外出の目的地として多いところ（最も多い外出先として回答があった町名）は市内、市外でみると市内が9割となっています。
- ・最も多い外出先として50人以上の回答があったところをみると、都市機能の集積する市の中心部をはじめ、商業施設、医療機関が立地する町が多くなっています。
- ・郊外部では宍道、鹿島、玉湯、八雲の各町が挙がっており、また、市外では出雲市が最も多く、境港市、東出雲町、米子市と続いています。
- ・最も多い外出先まで現在利用している交通手段と時間と費用があまり変わらずにバスで行けた場合のバスの利用意向を聞いたところ、「利用はむずかしい」が約半数で最も多く、「たまに利用する」が約3割、「頻繁に利用する」が約1割となっています。

【最も多い外出先(市内/市外)】



【最も多い外出先(回答者数50人以上)】

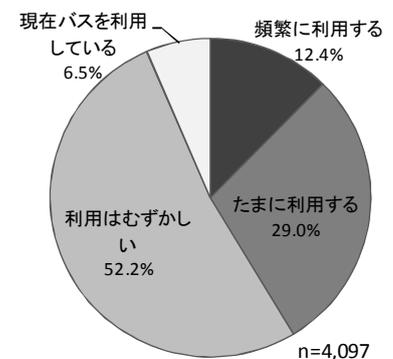
〔市内〕

町丁名	回答者数	割合
東朝日	268	7.1%
西川津	221	5.8%
朝日	203	5.4%
黒田	134	3.5%
殿	123	3.3%
東津田	105	2.8%
宍道	104	2.7%
母衣	97	2.6%
田和山	94	2.5%
春日	72	1.9%
鹿島	71	1.9%
玉湯	69	1.8%
乃白	62	1.6%
学園2丁目	59	1.6%
山代	54	1.4%
八雲	54	1.4%
末次	50	1.3%

〔市外〕

町丁名	回答者数	割合
出雲市	89	2.4%
境港市	74	2.0%
東出雲町	57	1.5%
米子市	56	1.5%

【最も多い外出先まで、現在利用している交通手段と時間や費用があまり変わらずにバスで行けたとしたら、バスをどの程度利用するか】



### (3)バス交通に対する満足度について

- ・満足度が比較的高い項目は、「バス停までの距離」「定時性」「バスの乗り降りのしやすさ」「運転手の接遇・対応」「バスの乗り心地・快適さ」となっており、不満の割合が高い項目は、「平日の便数」「休日の便数」「最終便の時間」といった運行ダイヤの利便性に関するものとなっています。
- ・平成16年度に実施したアンケート調査と満足度を比較すると、全般的に大きな変化はありませんが、「バスに対する総合評価」「バス路線や時刻表のわかりやすさ」「最終便の時間」の満足度が幾分上昇し、「運賃」「平日の便数」については幾分低下しています。
- ・主要項目について属性別にみると、以下のような傾向がみられます。

#### 〔バスに対する総合評価〕

- ・高齢者の満足度は比較的高い一方で、20～40代の満足度が低い
- ・常勤給与所得者（サラリーマン）の満足度が低い
- ・バスをよく利用する人の満足度が高く、また前回調査時よりも上昇している
- ・市街地～近郊部では満足度が高い地域が多く、郊外部では満足度が低い地域が多い

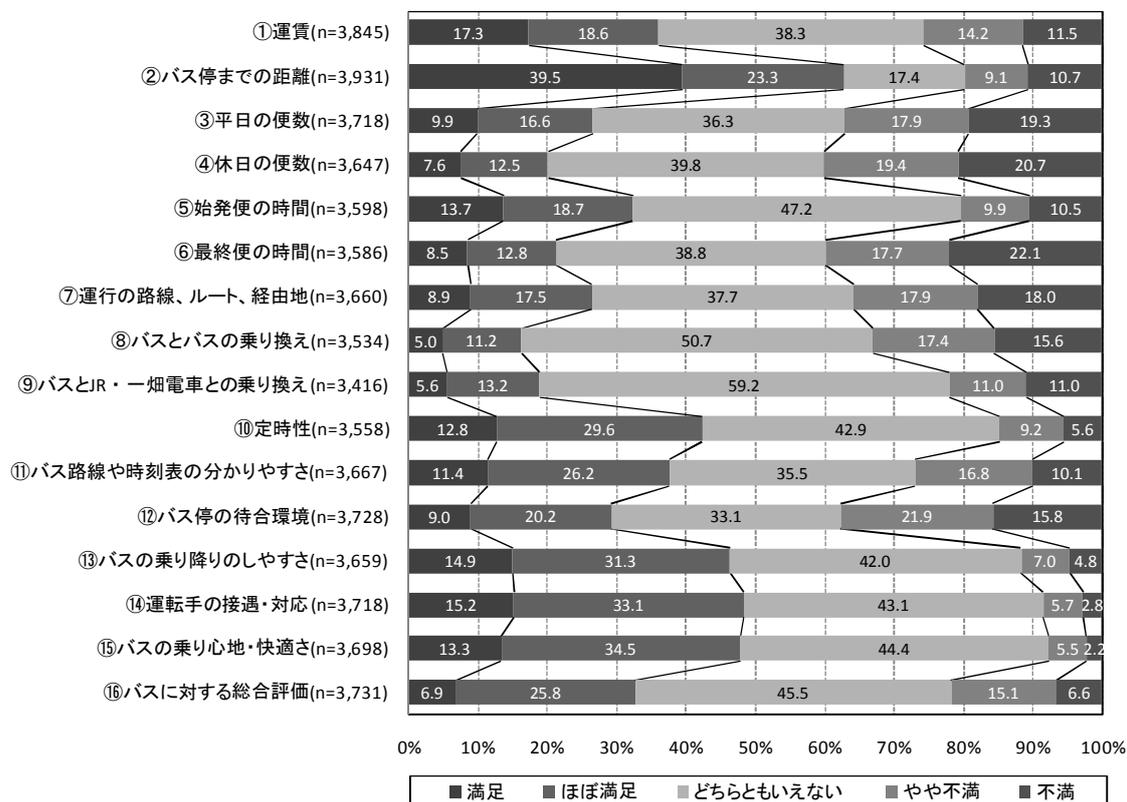
#### 〔運賃〕

- ・高齢者の満足度は比較的高い一方で、10代（学生等）の満足度が低い
- ・バスをよく利用する人の満足度が高く、また前回調査時よりも上昇している
- ・郊外地域の満足度が低い。市街地～近郊部の満足度は比較的高いが、中心市街地の満足度が前回調査時よりも低下している

#### 〔平日の便数〕

- ・高齢者の満足度は比較的高い一方で、20代の満足度が低い
- ・バスをよく利用する人の満足度が高く、また前回調査時よりも上昇している
- ・旧松江市郊外での満足度が低く、低下傾向にある
- ・橋北の市街地～近郊部の満足度が低下傾向にある

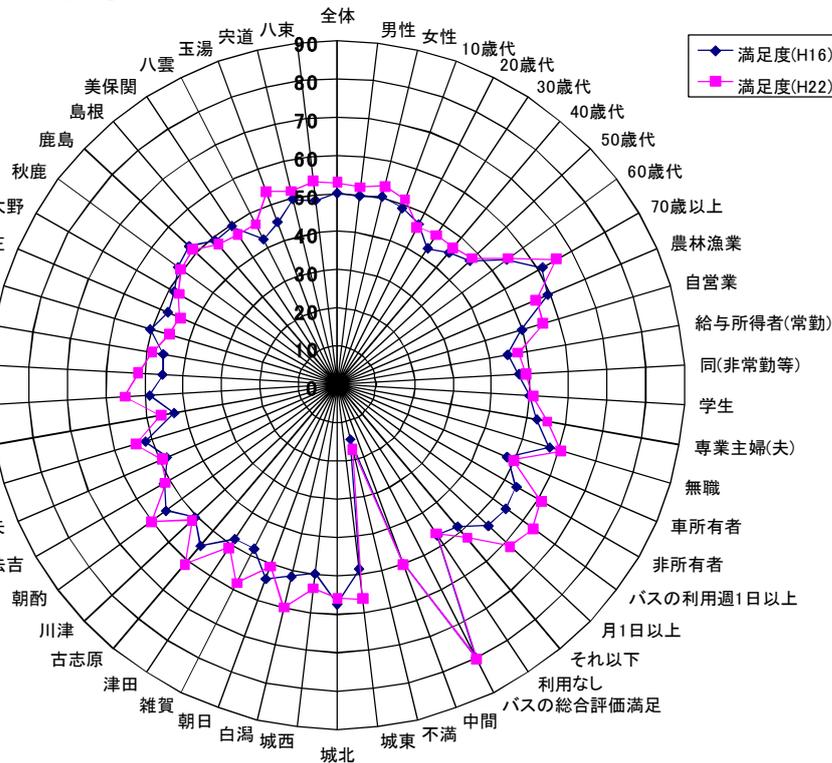
#### 【バスに対する満足度】



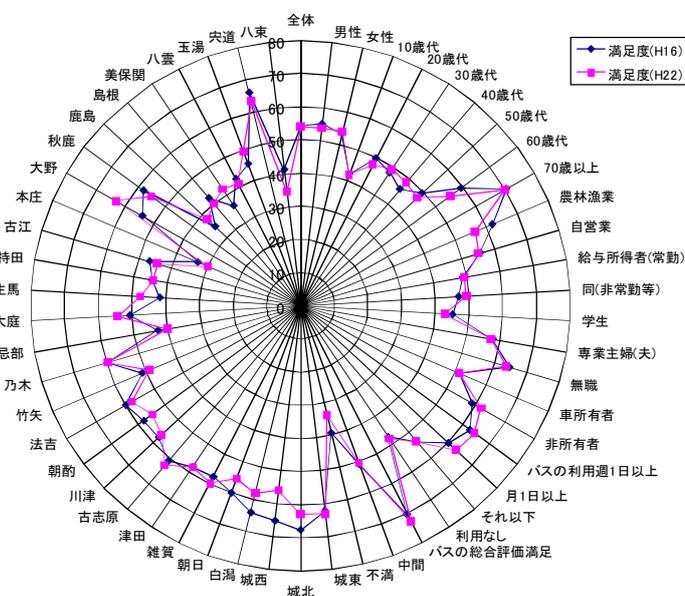
## 〔満足度の数値化による、主要項目の属性別比較〕

※数値化：各属性別に、「満足」を100点、「どちらかといえば満足」を75点、「どちらともいえない」を50点、「どちらかといえば満足していない」を25点、「満足していない」を0点とした場合の平均点を算定して評価

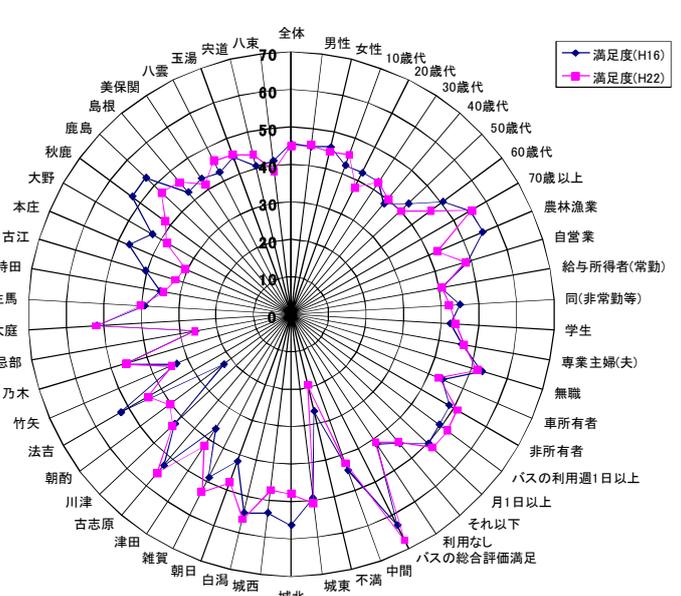
【バスに対する総合評価】



【運賃】



【平日の便数】

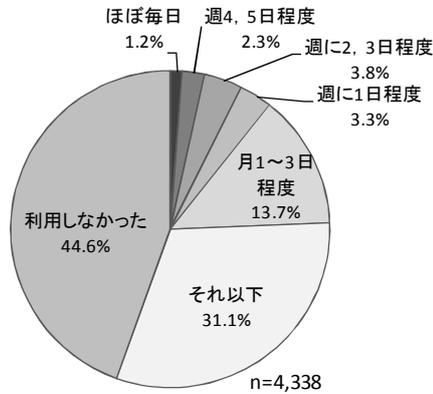


(4)バスの利用状況について

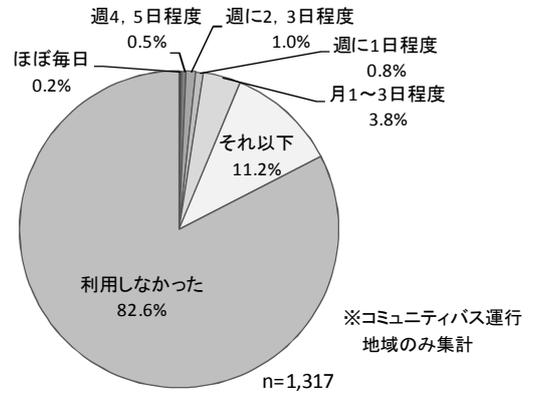
①過去1年間のバスの利用頻度

- ・路線バスの利用頻度は「利用しなかった」が44.6%と最も多く、以下、「月1日以下」31.1%、「月1～3日」13.7%と続いており、週1日以上利用している人の割合は約10%となっています。
- ・コミュニティバス運行地域での利用頻度は「利用しなかった」が82.6%を占め、「月1日以下」が11.2%、「月1～3日」が3.8%と続いており、週1日以上利用している人の割合は2.5%とわずかです。

【路線バスの過去1年間の利用頻度】

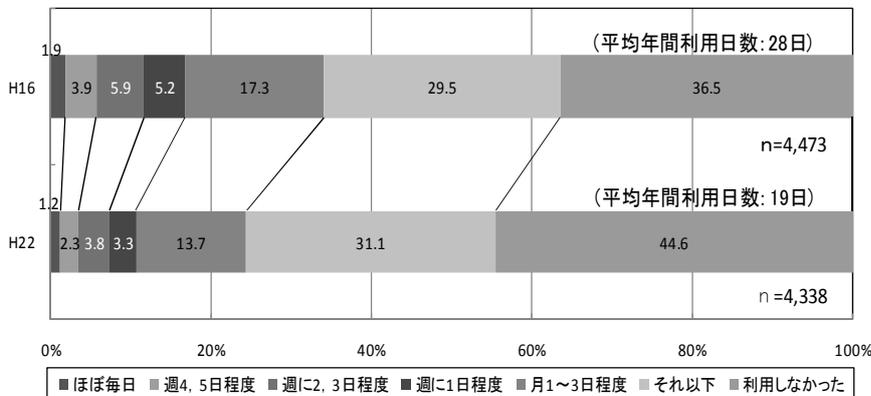


【コミュニティバスの過去1年間の利用頻度】

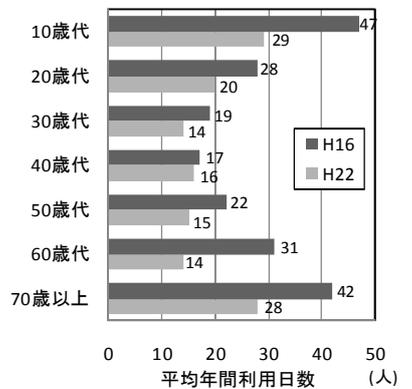


- ・路線バスの利用頻度から換算した平均年間利用日数は19日となり、平成16年度の調査時に比べ約7割と、かなり低下しています。また、「バスを利用しなかった」人の割合も36.5%から44.6%へと8ポイント増加しています。
- ・利用の減少は特に学生と高齢者で顕著になっています。
- ・平成16、19年度の路線の廃止、減便により実車走行キロが約8割程度になったことも利用減少の要因のひとつになっていると考えられます。

【路線バスの過去1年間の利用頻度の比較】



【年代別平均年間利用日数の比較】

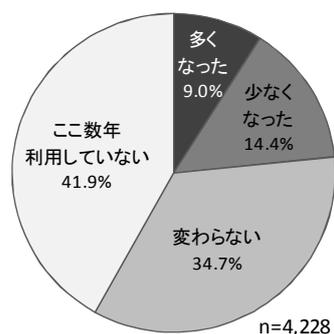


※平均年間利用日数とは、「ほぼ毎日」を6日/週、「週4,5日程度」を4日/週、「週2,3日程度」を2日/週、「月1～3日」を2日/月、「それ以下」を4日/年とした場合の年間換算値

## ②ここ数年間のバス利用頻度の変化

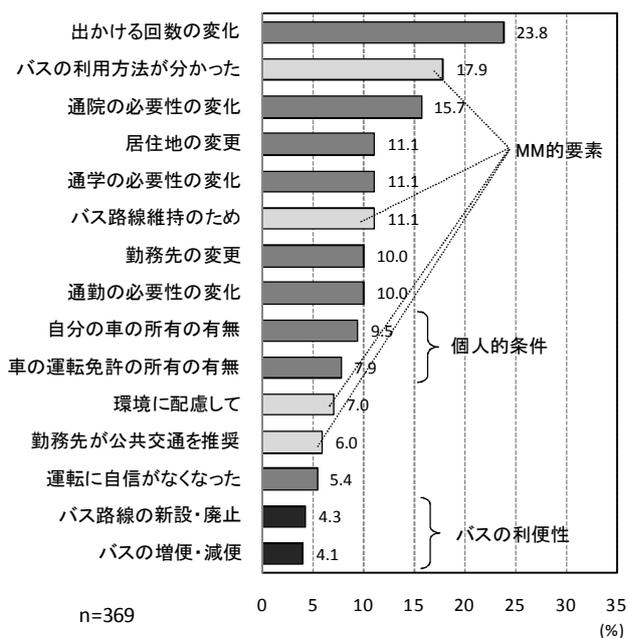
- ・「増加」が9.0%、「減少」が14.4%、「変わらない」と「利用していない」の合計が76.6%と、大きくは変わっていませんが、減少と増加の差の約5%程度が減少していると思われます。

【ここ数年間のバスの利用頻度の変化】

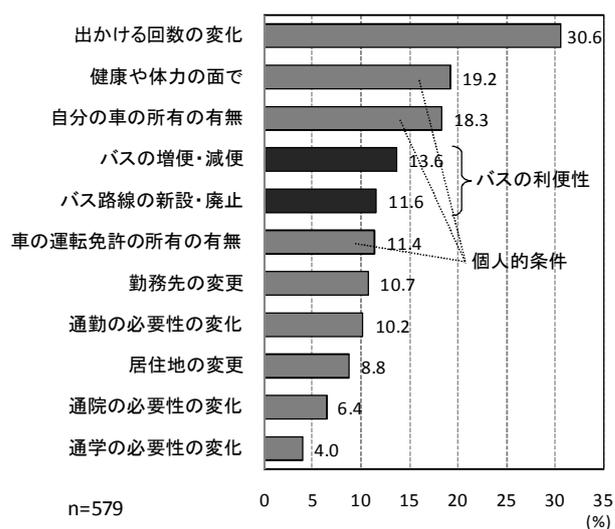


- ・利用頻度の変化の理由は、増加、減少ともに「出かける回数の変化」が最も多くなっており、移動の必要性や要件、バスの利便性などの外的条件、個人的条件などが組み合わさっています。
- ・増加した理由においては、「バスの利用方法が分かってきた(17.9%)」「バス路線の維持のためバスを利用しようと思うようになった(11.1%)」といったモビリティ・マネジメント的な要素をもつ理由も高くなっています。
- ・今後、バスの利用促進を図っていくためには、「減少」の要因を抑制し、「増加」の要因を助長することが求められます。

【バスの利用頻度が増加した理由(複数回答)】



【バスの利用頻度が減少した理由(複数回答)】

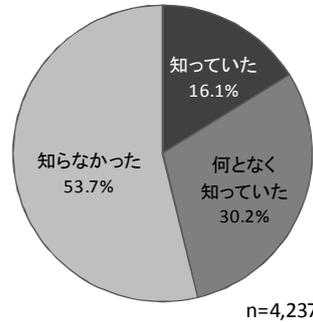


(5)バス交通の施策やサービスについて

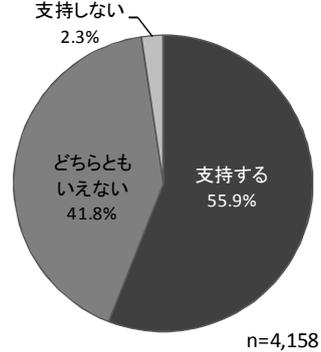
①松江市公共交通利用促進市民会議の取り組みについて

- ・市民会議による取り組みを「知っていた」人は16.1%で、「何となく知っていた」の30.2%をあわせ、概ね半数の人が認知していると回答しています。
- ・支持の意向については、「支持する」が55.9%、「どちらともいえない」が41.8%となっており、「支持しない」と回答した人はわずかとなっています。

【市民会議の取り組みの認知度】



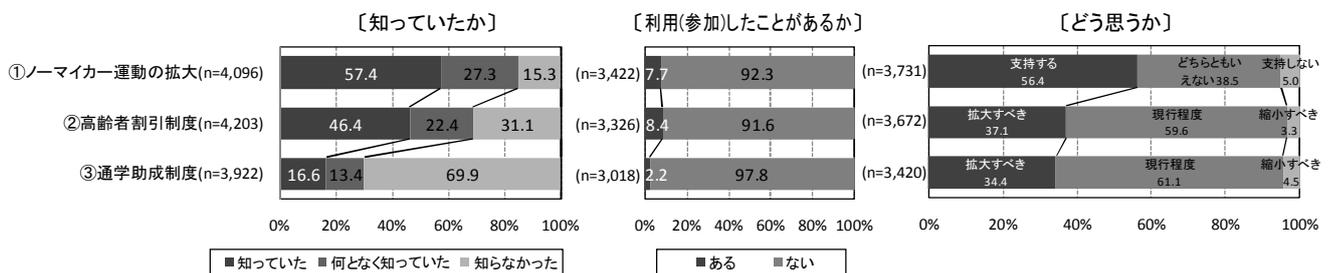
【市民会議の取り組みへの支持意向】



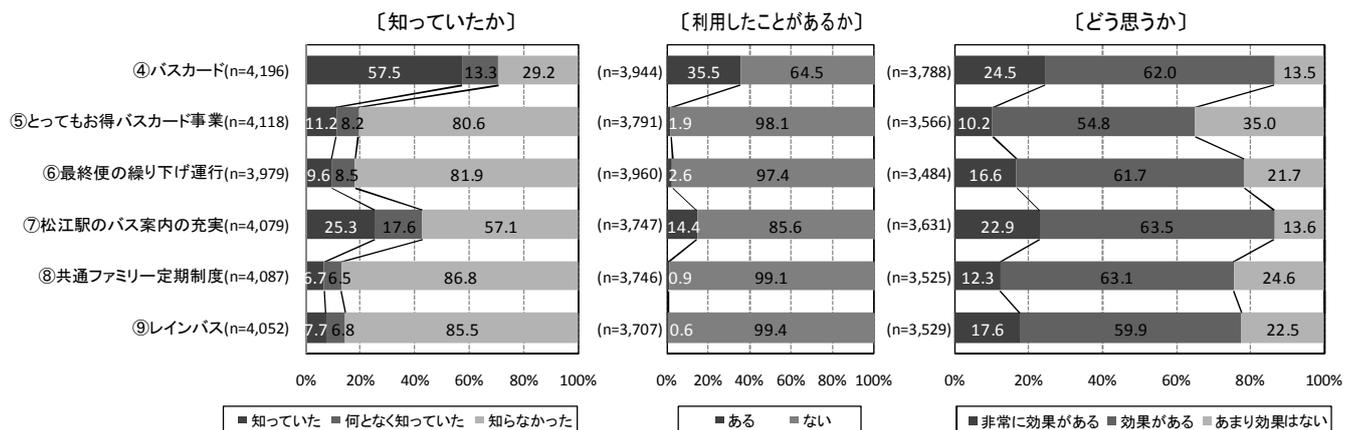
②バス施策・バスサービスに対する認知度・意識等

- ・「ノーマイカー運動」「高齢者割引制度」「バスカード」「松江駅の案内の充実」の認知度は比較的高くなっていますが、それ以外のものは認知度が低く、利用率についても、バスカードと駅の案内以外はいずれも1割以下と低い状況となっています。
- ・高齢者割引と通学助成の各制度については、ともに約6割の人が「現行程度」としており、「拡大すべき」とした人の割合もともに全体の3分の1程度となっています。
- ・利用促進効果が高いと思うバスサービスについては、「バスカード」がもっとも高く、「松江駅の案内の充実」「レインバス」「最終便の繰り下げ」と続いています。

【バス施策に対する認知度・利用(参加)経験・意識】



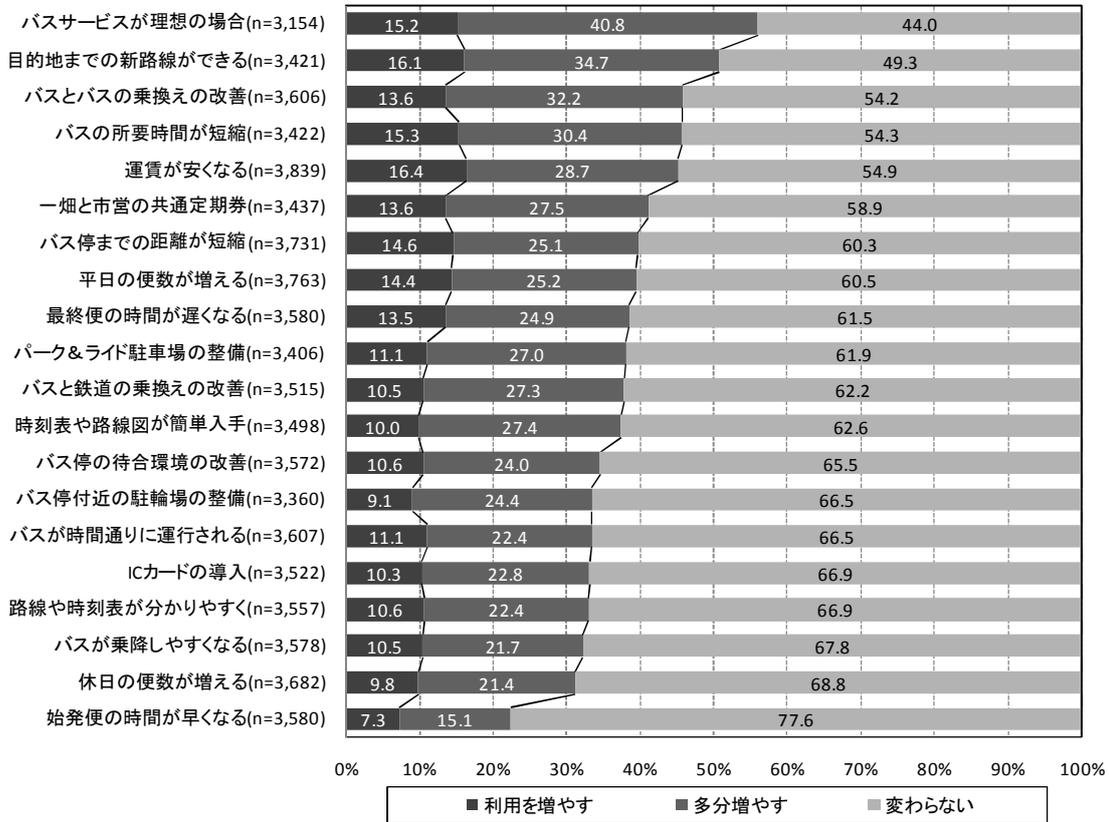
【バスサービスに対する認知度・利用経験・意識】



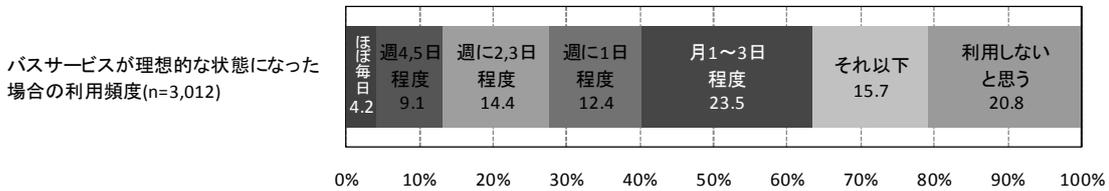
### ③バスサービスが向上した場合のバス利用増加の意向

- ・「バスサービスが理想の場合」に「利用を増やす」「多分増やす」と回答した人は合わせて56%であり、潜在的なバス需要は比較的高いと考えられます。
- ・「利用を増やす」と「多分増やす」を合わせた割合が最も高いのは「目的地までの新路線ができる」の50.8%で、以下、「バスとバスの乗り換えの改善」「バスの所要時間が短縮」「運賃が安くなる」「一畑と市営の共通定期券」が40%以上となっています。

【バスサービスが向上した場合のバス利用増加の意向】



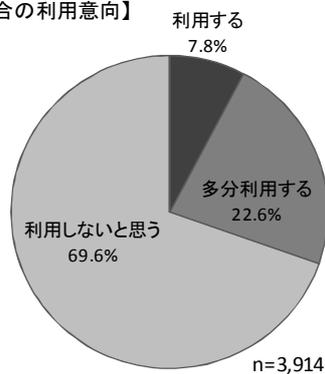
【バスサービスが理想的な状態になった場合、どのくらいバスを利用するか】



### ④レンタサイクル(貸し自転車)について

- ・市街地内の公共交通を補完するため、各所にレンタサイクルの貸出・返却施設が多数できて、どこでも自由に借用・返却できるようになった場合の、レンタサイクルの利用意向を聞いたところ、「利用する」が7.8%、「多分利用する」が22.6%と約3割の人が利用する意向を示しています。

【市街地内に便利なレンタサイクルがあった場合の利用意向】

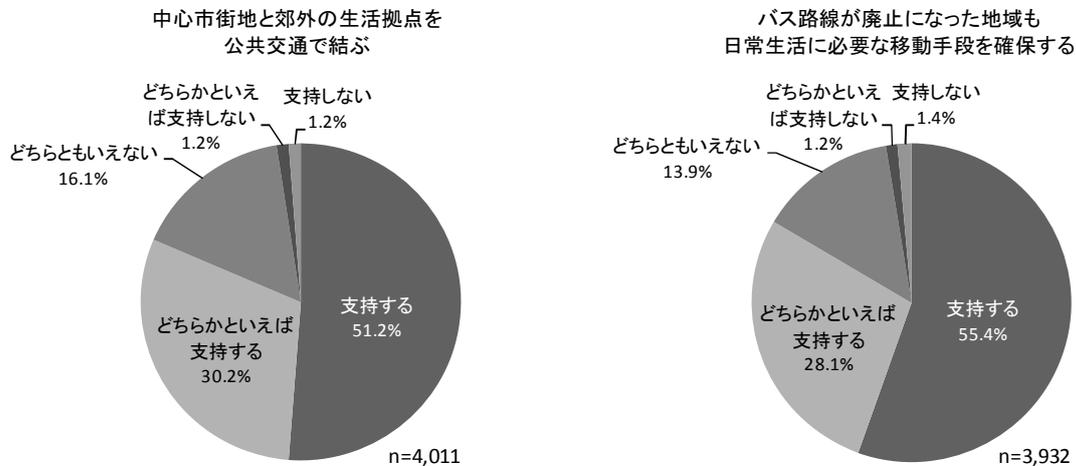


## (6) 松江市の公共交通のあり方について

### ① 公共交通のあり方についての意識

- ・「中心市街地と郊外の生活拠点を公共交通で結ぶ」「バス路線が廃止になった地域についても日常生活に必要な移動手段を確保する」とともに、「支持する」とした人が半数を超え、「どちらかといえば支持する」を合わせると約8割の人が支持の意向を示しています。

【松江市の公共交通のあり方に対する意識】



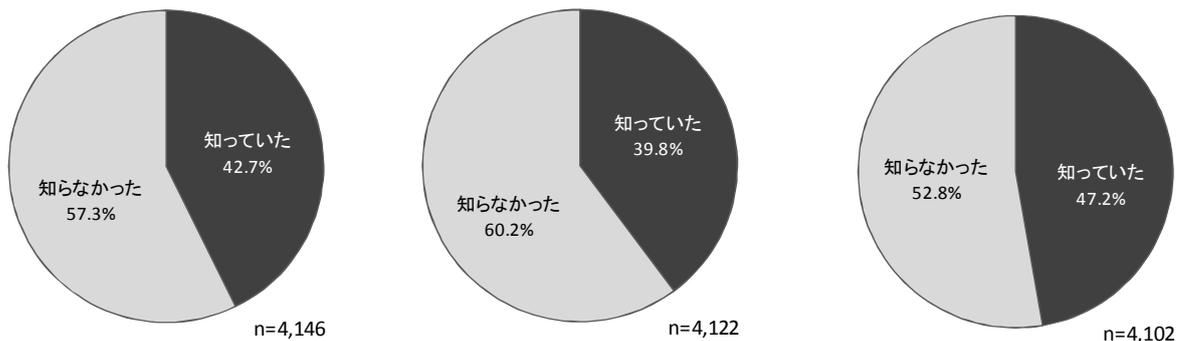
### ② バスに対する公費支出の認知度

- ・市営バス、一畑バスの赤字路線の運行を維持するために公費から補助金を支出していることを「知っていた」人はそれぞれ約4割、公費を投入して郊外部などでコミュニティバスを運行していることを「知っていた」人は約5割でした。

【市営バスへの運行補助金の支出】

【一畑バスへの運行補助金の支出】

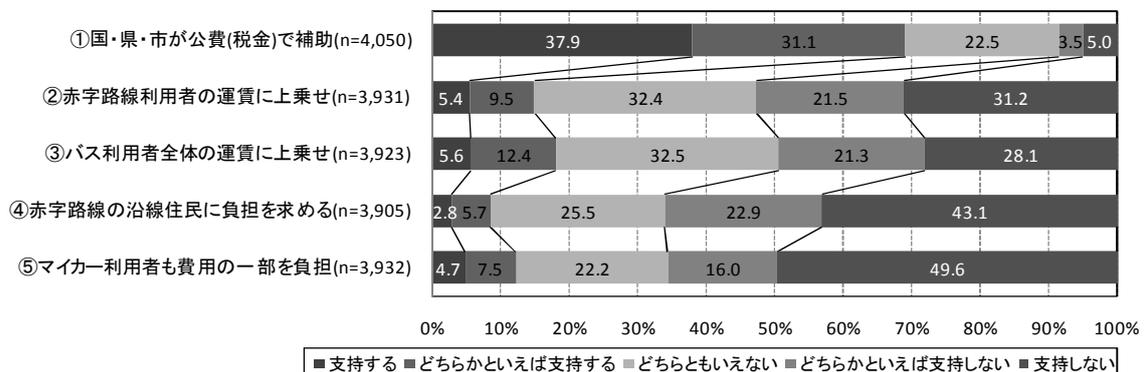
【郊外部などでのコミュニティバスの運行】



### ③ 赤字路線を維持するための方法

- ・赤字バス路線を維持するための方法としては、各種受益者負担よりも公費（税金）での補助を支持する回答が特になくなっていきます。

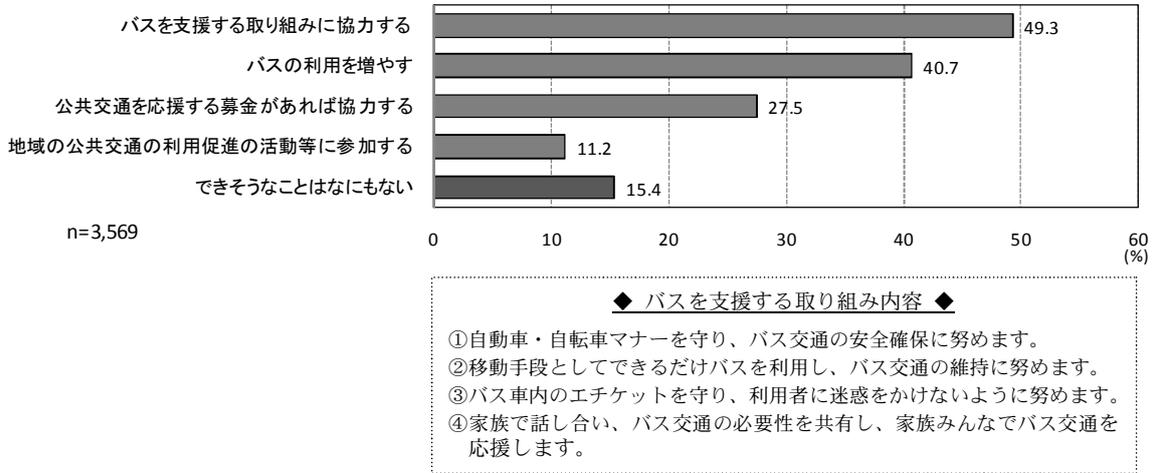
【赤字路線を維持するための方法に対する意識】



#### ④よりよいバス交通のために協力ができそうなこと

- ・「バスを支援する取り組みに協力する」と回答した人が49.3%で最も多く、以下、「バスの利用を増やす」40.7%、「募金があれば協力する」27.5%と続いています。「できそうなことはなにもない」と回答した人は15.4%となっています。

【よりよいバス交通のために協力ができそうなこと(複数回答)】

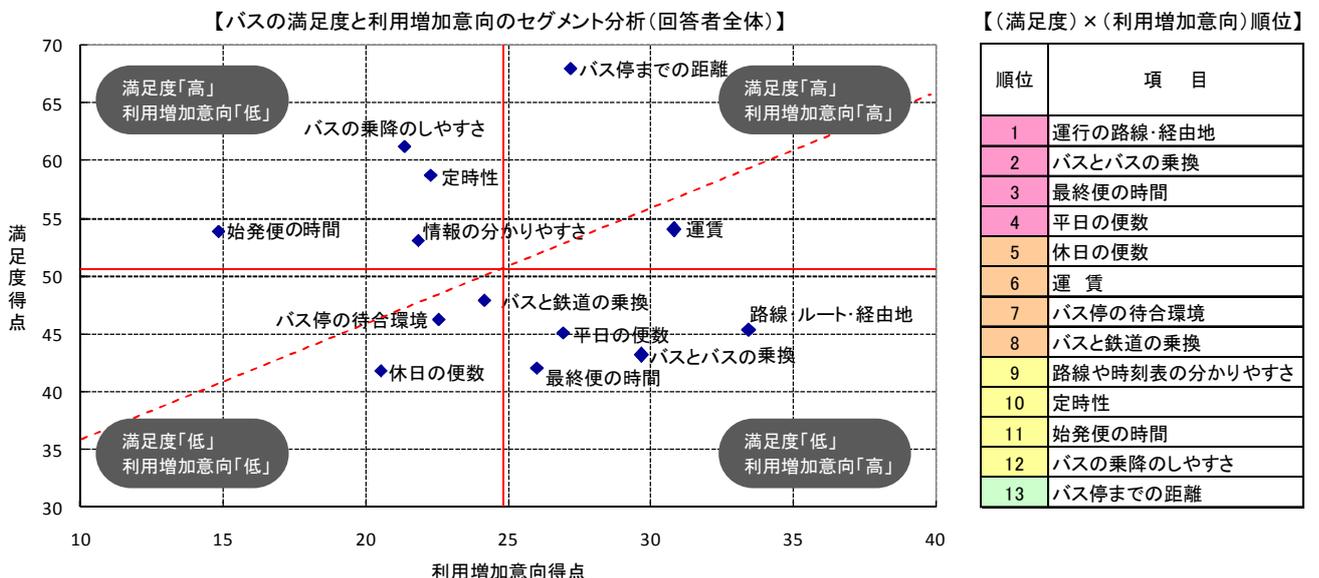


#### (7)バス交通の「満足度」とバスサービス向上による「利用増加意向」のセグメント分析

- ・ニーズ分析のひとつとして、バス交通の「満足度」の各項目とバスサービス向上による「利用増加意向」の各項目をそれぞれ得点化し、「満足度」が低く「利用を増加する意向」が高いものから順位付けを行った結果を以下に示します。

##### 【回答者全体】

- ・「運行の路線・経由地」が1位となっており、以下、「バスとバスの乗り換え」、「最終便の時間」、「平日の便数」、「休日の便数」と運行路線およびダイヤに関する項目が上位を占めています。



### 〔バスの総合評価別・利用頻度別〕

- ・バスの総合評価別にみると、全体の順位との大きな差はみられませんが、「満足・ほぼ満足」している人において、全体では7位の「バス停の待合環境」が3位と高くなっています。また、バスに「不満・やや不満」としている人では、全体では4位の「平日の便数」が2位となっています。
- ・バスの利用頻度別にみると、週1日以上利用している人では「バス停の待合環境」が、月1回以上利用している人では「最終便の時間」が、それぞれ全体と比べて高い順位となっています。

【(満足度)×(利用増加意向)順位 〔バスの総合評価別・利用頻度別〕】

	回答者全体 順位	「バスの総合評価」 の回答別順位		「バスの利用頻度」 の回答別順位			
		不満+ やや不満	満足+ ほぼ満足	週1日以上 利用	月1日以上 利用	それ以下	利用なし
運行の路線・経由地	1	1	2	1	2	1	2
バスとバスの乗換	2	4	1	2	3	3	1
最終便の時間	3	3	4	6	1	2	4
平日の便数	4	2	8	3	4	4	3
休日の便数	5	5	7	4	5	5	7
運賃	6	6	6	7	6	6	5
バス停の待合環境	7	8	3	5	7	8	8
バスと鉄道の乗換	8	7	5	8	8	7	6
路線や時刻表のわかりやすさ	9	9	9	10	10	9	9
定時性	10	10	10	9	9	11	12
始発便の時間	11	11	13	13	13	10	11
バスの乗降のしやすさ	12	13	11	12	12	12	10
バス停までの距離	13	12	12	11	11	13	13

### 〔年代別〕

- ・10歳代では「運賃」、20歳代では「最終便の時間」が1位になっている一方で、50歳代以上では「バスとバスの乗り換え」が1位となっています。
- ・また、70歳以上では、全体では7位の「バス停の待合環境」が2位となっているほか、「バスの乗降のしやすさ」「路線や時刻の分かりやすさ」といった環境整備に関する項目も全体と比べて高くなっています。

【(満足度)×(利用増加意向)順位 〔年代別〕】

	回答者全体 順位	年代別順位						
		10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
運行の路線・経由地	1	2	2	1	1	2	2	3
バスとバスの乗換	2	3	3	3	3	1	1	1
最終便の時間	3	6	1	2	2	3	5	9
平日の便数	4	4	6	4	4	4	3	4
休日の便数	5	5	4	5	6	7	4	5
運賃	6	1	5	6	5	6	8	10
バス停の待合環境	7	7	7	8	8	8	7	2
バスと鉄道の乗換	8	8	8	7	7	5	6	6
路線や時刻表のわかりやすさ	9	10	10	9	9	9	9	8
定時性	10	9	11	10	10	10	10	11
始発便の時間	11	11	9	11	11	11	11	13
バスの乗降のしやすさ	12	13	13	13	13	12	12	7
バス停までの距離	13	12	12	12	12	13	13	12

〔地域別〕

- ・市街地では、「バス停の待合環境」「路線や時刻表の分かりやすさ」が全体と比べ順位が高くなっています。個別の地域では、白潟、朝日で「運賃」が高くなっています。
- ・市街地近郊地域では、「バス停の待合環境」が全体と比べ順位が高くなっています。個別の地域では、竹矢で「平日の便数」、法吉で「休日の便数」、大庭で「運賃」が高くなっています。
- ・郊外地域では、「運賃」「平日の便数」「始発・最終便の時間」の順位が高くなっています。また、郊外路線は高床バスでの運行が多いことから「バスの乗降のしやすさ」の順位も全体と比べ高い傾向にあります。個別の地域をみると、J R・一畑電車の沿線地域である玉湯、宍道、古江、秋鹿、大野の各地域で「バスと鉄道の乗換」、八束、持田、生馬では「バス停までの距離」の順位が高くなっています。

【(満足度)×(利用増加意向)順位〔地域別〕】

	回答者全体 順位	地域別(市街地)順位					
		城東	城北	城西	白潟	朝日	雑賀
運行の路線・経由地	1	1	1	1	1	2	1
バスとバスの乗換	2	3	2	3	2	1	2
最終便の時間	3	4	4	2	8	6	9
平日の便数	4	6	3	4	7	3	5
休日の便数	5	5	7	5	6	7	3
運賃	6	8	9	7	4	4	7
バス停の待合環境	7	9	5	6	3	9	4
バスと鉄道の乗換	8	7	6	9	10	5	8
路線や時刻表のわかりやすさ	9	2	8	8	5	8	6
定時性	10	10	10	10	9	10	12
始発便の時間	11	11	11	11	12	12	13
バスの乗降のしやすさ	12	13	12	13	11	11	10
バス停までの距離	13	12	13	12	13	13	11

	回答者全体 順位	地域別(近郊)順位						
		川津	法吉	津田	古志原	乃木	大庭	竹矢
運行の路線・経由地	1	2	1	1	2	1	2	3
バスとバスの乗換	2	4	4	2	1	3	4	2
最終便の時間	3	1	3	4	3	2	5	4
平日の便数	4	3	5	3	6	4	6	1
休日の便数	5	6	2	6	5	6	8	5
運賃	6	8	9	10	8	9	3	6
バス停の待合環境	7	5	6	5	4	5	1	8
バスと鉄道の乗換	8	7	7	7	7	7	7	7
路線や時刻表のわかりやすさ	9	9	8	8	9	8	9	9
定時性	10	10	10	11	11	10	10	11
始発便の時間	11	11	11	12	12	11	13	12
バスの乗降のしやすさ	12	13	12	13	13	12	12	13
バス停までの距離	13	12	13	9	10	13	11	10

	回答者全体 順位	地域別(郊外:旧松江市)順位							
		本庄	朝酌	持田	生馬	古江	秋鹿	大野	忌部
運行の路線・経由地	1	7	5	4	1	6	5	5	7
バスとバスの乗換	2	1	4	6	4	5	1	3	4
最終便の時間	3	8	1	1	2	3	4	2	2
平日の便数	4	3	2	2	5	1	2	4	1
休日の便数	5	6	3	5	3	4	6	6	5
運賃	6	2	7	3	6	8	8	10	3
バス停の待合環境	7	5	8	7	8	7	7	11	6
バスと鉄道の乗換	8	4	6	9	7	2	3	1	8
路線や時刻表のわかりやすさ	9	12	12	10	11	11	10	9	11
定時性	10	10	11	11	13	12	13	8	12
始発便の時間	11	13	9	12	10	9	9	7	9
バスの乗降のしやすさ	12	9	10	13	12	10	12	13	10
バス停までの距離	13	11	13	8	9	13	11	12	13

	回答者全体 順位	地域別(郊外:旧町村)順位						
		鹿島	島根	美保関	八雲	玉湯	宍道	八束
運行の路線・経由地	1	3	3	3	3	3	1	7
バスとバスの乗換	2	4	1	1	2	1	2	3
最終便の時間	3	2	8	5	4	4	6	4
平日の便数	4	5	6	4	5	6	4	2
休日の便数	5	6	4	7	6	7	5	6
運賃	6	1	2	2	1	5	11	1
バス停の待合環境	7	8	9	8	8	8	7	9
バスと鉄道の乗換	8	7	5	6	7	2	3	8
路線や時刻表のわかりやすさ	9	9	10	12	9	9	9	11
定時性	10	11	11	11	13	12	8	12
始発便の時間	11	12	12	10	11	10	10	13
バスの乗降のしやすさ	12	10	7	9	12	13	12	10
バス停までの距離	13	13	13	13	10	11	13	5

## (8)自由意見

- ・最も多かったのは「増便」に関する意見で、そのほか、「最終便の延長」や「定時性の確保」などダイヤに関する意見、「乗り換えの不便さの改善」や「目的地までの直通便」といった乗り換えに関する意見、「バスの小型化（乗車人数に見合った車両での運行）」や「路線が分かりにくい」といった意見が多く出されています。

【自由意見の類型化】

内 容	件数
・乗り換えなどに関するもの	314
乗り換えが不便、乗り換えの改善	73
目的地までの直通便	71
時間がかかる（車に比べて待ち時間や乗っている時間が長い）	44
路線を増やす（全般・旧町村部と市内・旧町村間等）	35
ルートの見直し（迂回路が多い・県民会館・松江駅）	28
乗り換えなしで病院へ行ける路線の充実	15
郊外の高台団地等への路線充実・団地内への乗り入れ	13
学校までの路線の充実	12
レインバスの路線を増やす・増便	10
（その他の意見）	13
②運賃・割引制度に関するもの	144
運賃が高い、運賃を安く	47
バスカードに関する要望（販売所拡充・高額カード復活・付加額のアップ等）	24
ICカード・ポイント制の導入	19
その他の割引制度	12
均一運賃の導入・拡大	11
市バスと一畑バスの運賃・定期券・割引制度共通化	10
乗り継ぎ割引の拡大・利用方法の周知	10
高齢者割引の充実	3
中心部と郊外の運賃格差の是正	3
高齢者割引の縮小	2
中高生の学割運賃の導入	2
定期券の割引率のアップ	1
③ダイヤ・便数に関するもの	426
増便	189
最終便の延長、深夜便の運行	75
定時性の確保	68
他交通機関との接続	32
休日の増便	25
同一方面行きの運行間隔・便数の調整	19
早朝の増便	18
④バス停設備・車両設備に関するもの	190
車両の小型化（乗車人数に見合った車両）	110
バス停の改善（屋根やベンチの設置等）	42
乗降の段差がつかない、ノンステップバスの導入	20
車内の改善（座席の数や向き・バスカードリーダー・両替機等）	12
（その他の意見）	6
⑤バス停間隔・位置、乗降方法に関するもの	78
バス停間隔の改善	60
フリー乗降区間の導入・拡大	18
⑥案内表示・情報提供に関するもの	206
路線が分かりにくい	73
路線・乗り方・運賃等のPR不足	33
配布物（時刻表・路線図）の充実・配布	32
南北循環線が分かりにくい（行き先・所要時間の表示）	29
バス停（ターミナル含む）での時刻・経路・電光表示等の改善・充実	16
ネットや携帯での時刻表・路線図・運行情報の提供・HPの充実	16
（その他の意見）	7
⑦接客・運転技術に関するもの	128
乗務員の接遇向上	114
運転が荒い	14
⑧その他の意見・要望	314
コミバスに関する要望（路線拡充・増便・路線バスとの接続向上等）	48
公務員が率先して公共交通を利用すべき	35
バス専用・優先レーンの設置	19
公費での補助金支出は反対・不支持	19
乗客のマナーが悪い、マナーの向上	17
パーク&バスライドの導入	14
タクシーチケット等の補助制度の導入	13
LRT・路面電車は不要・整備反対	13
レンタサイクル・バス停への駐輪場の整備	11
（その他の意見）	125
⑨抽象的な意見・要望、感想等	790
抽象的な要望・感想（バスは必要・車が運転できなくなったら使う・協力できることがあればする等）	394
車のほうが便利（子供・老人・仕事）	222
バスは不便（子供や老人がいる・時間帯）	134
アンケートに関すること（設問に関すること等）	40

### 3-1-3. 調査結果のまとめ

#### (1) バスの利用状況

- ・過去1年間の路線バスの利用頻度は「利用しなかった」が44.6%と最も多く、「月1日以下」が31.1%、「月1～3日」13.7%と続き、週1日以上利用した人の割合は約10%となっています。
- ・過去1年間のコミュニティバスの利用頻度は「利用しなかった」が82.6%を占め、「月1日以下」が11.2%、「月1～3日」が3.8%と続いており、週1日以上利用した人の割合は2.5%とわずかです。
- ・路線バスの利用頻度から換算した平均年間利用日数は19日で、平成16年度の調査時の約7割とかなり低下しています。利用の減少は特に学生と高齢者で顕著となっています。
- ・利用頻度の変化の理由は増加、減少ともに様々な要素が組み合わさっていますが、増加した理由においては、「バスの利用方法が分かってきた(17.9%)」「バス路線の維持のためバスを利用しようと思うようになった(11.1%)」といったモビリティ・マネジメント的な要素をもつ理由も高くなっています。

- ・路線バスの過去1年間の利用頻度は、週1日以上が約1割、月1日以上が1割強、それ以下が約3割で、約45%の人は利用していない。
- ・コミュニティバスは8割以上が過去1年間に利用していない。月1日以下の頻度で利用する人が約1割で、それ以上の頻度の利用者はごくわずか。
- ・バス利用は平成16年度調査時の約7割。特に学生と高齢者の減少が著しい。
- ・利用増加の理由では「バスの利用方法が分かってきた」等のMM的要素をもつ理由が高い

#### (2) バス交通の施策やサービス

- ・松江市公共交通利用促進市民会議による取り組みを「知っていた」「何となく知っていた」人は5割弱で、その取り組みを「支持する」人は5割強、「どちらともいえない」が4割強となっており、「支持しない」と回答した人はわずかです。
- ・施策、サービスでは「ノーマイカー運動」「高齢者割引制度」「バスカード」「松江駅の案内の充実」の認知度は比較的高くなっていますが、それ以外のものは認知度が低く、利用率についても、バスカードと駅の案内以外はいずれも1割以下と低い状況となっています。
- ・高齢者割引と通学助成の各制度については、ともに約6割の人が「現行程度」としており、「拡大すべき」とした人の割合もともに全体の3分の1程度となっています。

- ・市民会議の取り組みの認知度は5割弱。支持率は5割強で「どちらともいえない」を含めると9割を超える。
- ・バス施策、サービスの認知度および利用経験は「ノーマイカー運動」「高齢者割引」「バスカード」「松江駅の案内の充実」以外は低い。
- ・高齢者割引、通学助成は、「現行程度」が約6割、「拡大すべき」が全体の約3分の1。

#### (3) バスに対する満足度およびサービス向上による利用増加の意向

- ・満足度が比較的高い項目は、「バス停までの距離」「定時性」「バスの乗り降りのしやすさ」「運転手の接遇・対応」「バスの乗り心地・快適さ」で、一方、不満の割合が高い項目は、「平日の便数」「休日の便数」「最終便の時間」といった運行ダイヤの利便性に関するものとなっています。
- ・高齢者の満足度は比較的高い一方で、10～20歳代の若年層の満足度が低くなっています。
- ・市街地・近郊地域に比べ、郊外地域での満足度が低い傾向にあります。
- ・サービスの向上による利用増加の意向が高い項目は、「目的地までの新路線ができる」「バスとバスの乗り換えの改善」「所要時間の短縮」「運賃が安くなる」「一畑と市営の共通定期券」とな

っています。

- ・満足度と利用増加の意向の各項目を得点化し、満足度が低く利用を増加する意向が高いものから順位付けを行ったところ、最も高かったのは「運行の路線・経由地」であり、以下、「バスとバスの乗り換え」「最終便の時間」「平日の便数」「休日の便数」「運賃」と続いています。

- ・「平日の便数」「休日の便数」「最終便の時間」等の運行ダイヤに関する項目で不満の割合が高い。
- ・高齢者の満足度が比較的高い一方で、若年層の満足度が低くなっている。
- ・郊外地域での満足度が低い。
- ・満足度が低く、サービス向上による利用増加の意向が高い項目は「運行の路線・経由地」「バスとバスの乗り換え」「最終便の時間」「平日・休日の便数」「運賃」。

#### (4)松江市の公共交通のあり方

- ・「中心市街地と郊外の生活拠点を公共交通で結ぶ」「バス路線が廃止になった地域についても日常生活に必要な移動手段を確保する」とともに、「支持する」が半数を超え、「どちらかといえば支持する」を合わせると約8割の人が支持の意向を示しています。
- ・市営バス、一畑バスに対して公費から補助金を支出していることを「知っていた」人はそれぞれ約4割、公費を投入して郊外部などでコミュニティバスを運行していることを「知っていた」人は約5割となっています。
- ・赤字バス路線を維持するための方法では、受益者による負担よりも公費（税金）での補助を支持する回答が特に多くなっています。
- ・よりよいバス交通のために協力できそうなこととしては、「バスを支援する取り組みに協力する」と回答した人が49.3%と最も多く、以下、「バスの利用を増やす」40.7%、「募金があれば協力する」27.5%と続いています。「できそうなことはなにもない」と回答した人は15.4%となっています。

- ・多くの市民は公共交通の必要性を認識している。
- ・バス事業者への公費による補助金支出の認知度は約4割、公費投入によるコミュニティバスの運行の認知度は約5割。
- ・赤字路線の維持方法は受益者負担よりも公費での補助を支持する回答が圧倒的に多い。
- ・よりよいバス交通のために協力できることとして約半数が「バスを支援する取り組みに協力する」と回答。「できそうなことはなにもない」とした人は全体の約15%。

## 3-2. バスターミナル・路線別バス利用者意識調査

### 3-2-1. 調査の概要

・バスを日常的に利用している人の意識やニーズを把握するため、ヒアリング調査を実施しました。調査の概要は以下の通りです。

- ・調査期間：平成22年10月下旬～12月下旬
- ・調査方法：JR松江駅、県民会館前、松江しんじ湖温泉駅の各バスターミナルにて、バス利用者へ直接聞き取り もしくは 調査票への記入
- ・回答者数：バスターミナル利用者調査

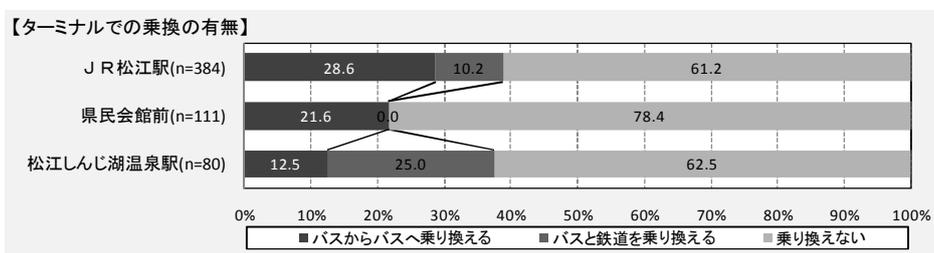
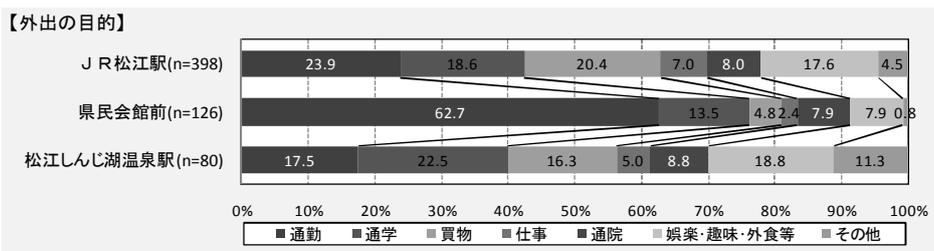
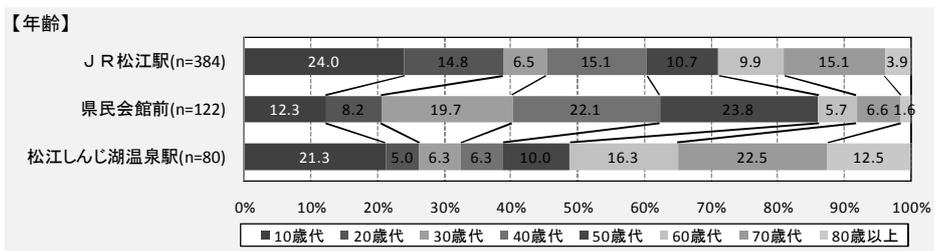
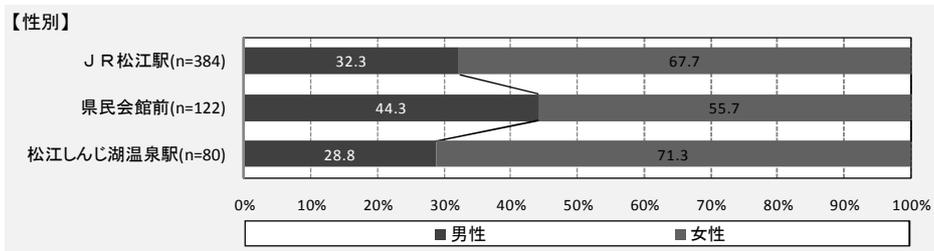
- 1) JR松江駅バスターミナル利用者 : 384人
- 2) 県民会館前バスターミナル利用者 : 122人
- 3) 松江しんじ湖温泉駅バスターミナル利用者 : 80人

#### 路線別バス利用者調査

- 1) 北循環線 : 59人
- 2) 南循環線 : 52人
- 3) 合庁川津線 : 60人
- 4) 美保関線 : 53人
- 5) マリンゲート線 : 18人
- 6) 鹿島線 : 78人
- 7) 八雲線 : 54人
- 8) 玉造線 : 46人
- 9) 八束線 : 31人
- 10) 竹矢線 : 31人

### 3-2-2. バスターミナル利用者調査の結果

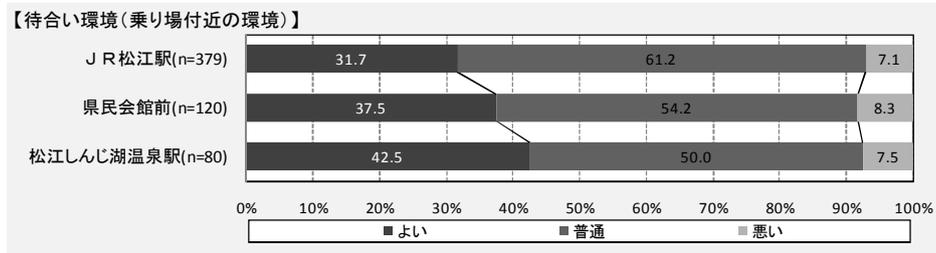
#### (1) 回答者の属性



## (2)バスターミナルの評価および意見

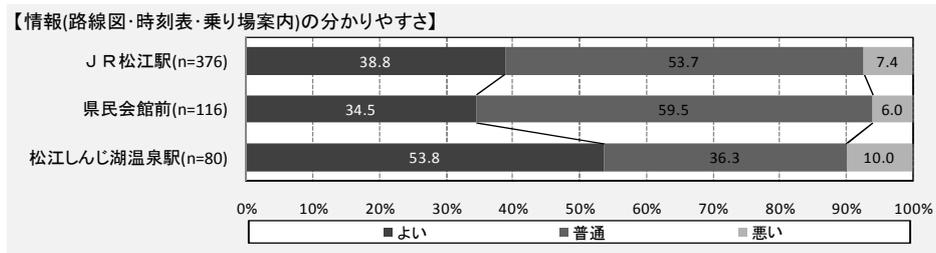
### ①バスターミナルの待合い環境

- 各バスターミナルともに、「よい」と「普通」を合わせると9割以上となっており、利用者の評価は比較的高い状況となっています。
- 問題点、改善要望としては、JR松江駅で、「風雨対策（雨や風を遮る仕切りの設置等）」「ベンチの増設」「4～6番乗り場の雨漏りの修繕」、松江しんじ湖温泉駅で、「風雨対策（屋根の拡張、雨や風を遮る仕切りの設置等）」「ベンチの改善（奥行きが狭く座りづらい）」「照明の設置（夜間が暗く危険）」といった意見が多く出されました。県民会館前については、特に目立った意見はありませんでした。



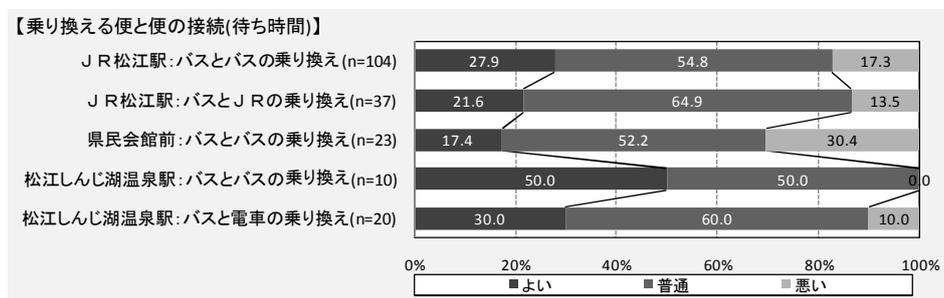
### ②情報(路線図・時刻表・乗り場案内)の分かりやすさ

- 各バスターミナルともに、「よい」と「普通」を合わせると9割以上となっており、評価は高い状況となっています。
- 問題点・改善要望としては、各ターミナル共通の意見として「路線図の改善（どのバスに乗ればいいのかもう少しわかりやすくできないか）」「時刻表の文字を高齢者向けにもう少し大きくしてほしい」といった意見がありました。また、JR松江駅では「総合案内板が乗り場と離れていて使いづらい」といった意見がありました。



### ③乗り換える便と便の接続(待ち時間)

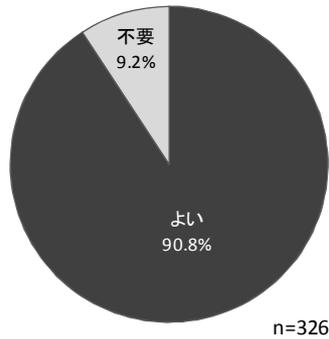
- 乗り換えの接続についても、比較的评价は高い状況です。
- バスとバスの乗り換え環境を「悪い」とした人の理由としては、「片方の便が遅れることによって乗り継ぐ便に乗れない」「乗り継ぐ便の便数が少ないため待ち時間が長くなる」といった「定時性」や「そもそもの便数」といった要因からくるものが多くみられました。



#### ④バス案内人の配置（JR松江駅）

- ・バス案内人を配置していることについても9割以上の利用者が「よい」としており、評価は高くなっています。

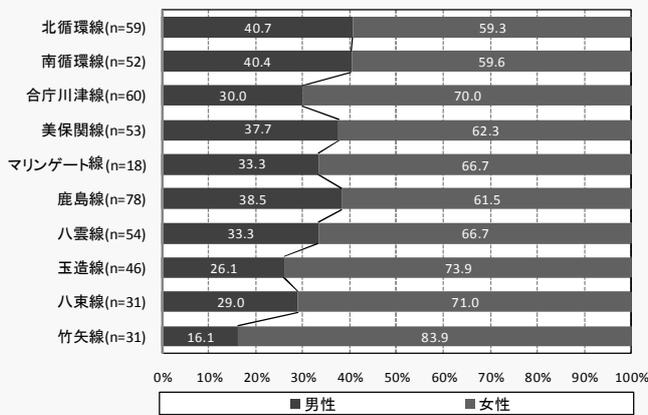
【バス案内人を配置していること(JR松江駅)】



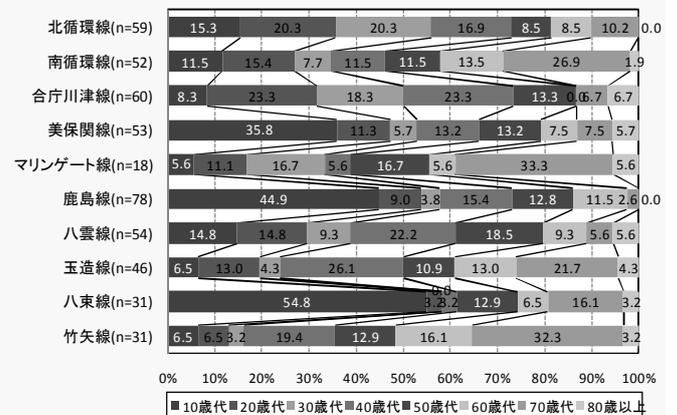
### 3-2-3. 路線別バス利用者調査の結果

#### (1) 回答者の属性

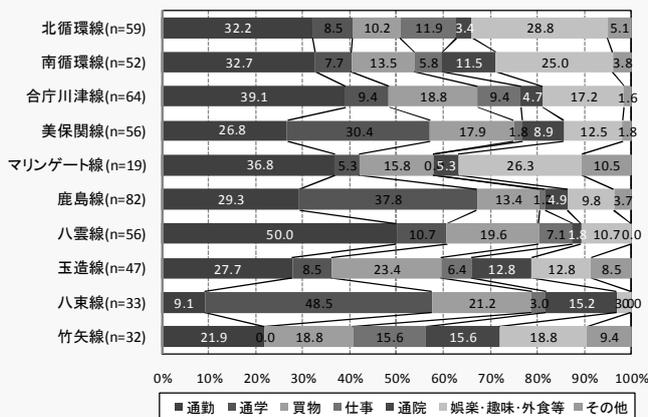
【性別】



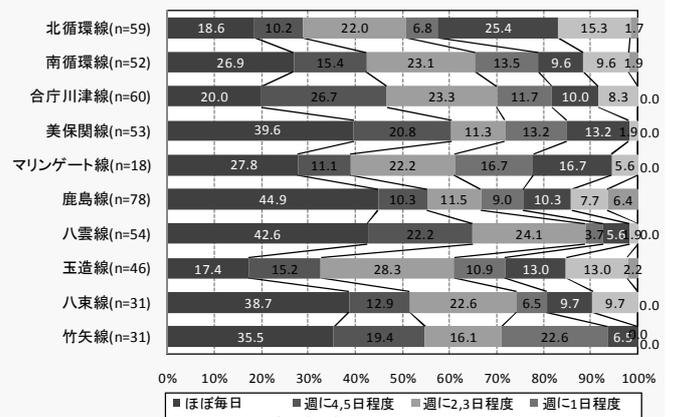
【年齢】



【外出の目的(複数回答:総回答数を母数に割合を算出)】



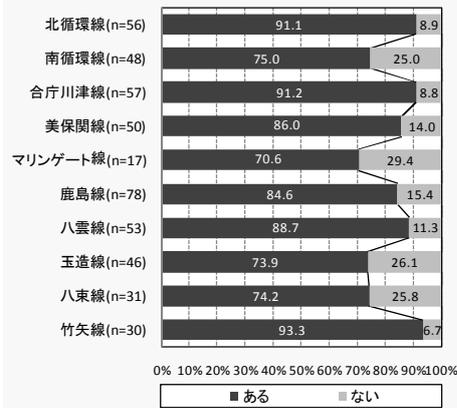
【路線の利用頻度】



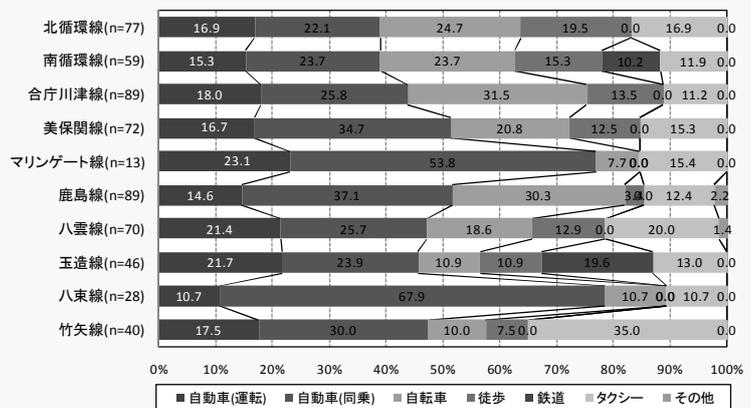
## (2)バス以外に使える目的地までの交通手段

- ・バス以外の交通手段を持っていない人は高齢者に多く、南循環線、マリンゲート線、玉造線、八東線ではバス以外の手段はないとした回答者が25%以上となっています。
- ・バス以外に使える手段としては、全般的に「自動車（同乗）」「自転車」の割合が高く、「自動車（運転）」についても、各路線ともに1~2割程度の人が持っている状況です。
- ・自ら運転できる自動車があるのに、バスを利用している人の大部分は通勤での利用となっており、理由として最も多かったのは「職場に駐車場がない・駐車場を借りるとお金がかかる（33件）」で、そのほか、「マイカー通勤が禁止されている（7件）」「飲酒をするため（7件）」「通勤にはバスのほうが便利（6件）」「仕事上の移動のため（6件）」「家族が車を使用しているため（5件）」といった理由が挙げられています。

【目的地までのバス以外の交通手段の有無】



【目的地までの代替手段(複数回答:手段がある人の総回答数を母数に割合を算出)】

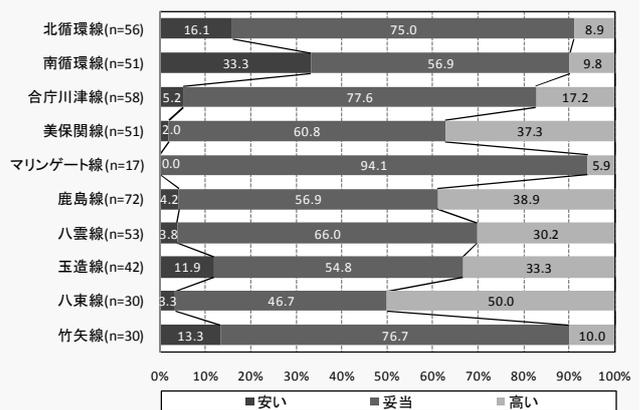


## (3)バス路線の評価および意見

### ①運賃

- ・市街地路線である北・南循環線、合庁川津線では「安い」「妥当」の割合が高いのに対し、路線距離が長く、運賃が高い美保関線、鹿島線、八東線では「高い」の割合が高くなっています。
- ・美保関線では「300~600円程度だとよい(実際は松江駅~美保関ターミナル間で730円)」、八東線では「300~500円程度だとよい(実際は松江駅~八東町中央間で660円)」といった意見がありました。

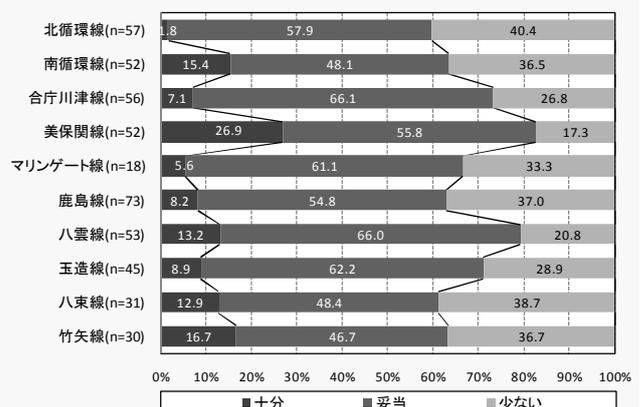
【運賃】



### ②平日の便数

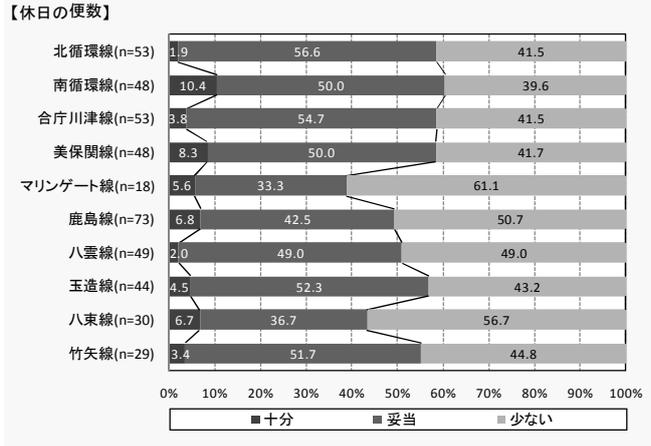
- ・路線によって若干の差があるが、概ね2割~4割の利用者が「少ない」と感じています。
- ・北・南循環線、合庁川津線では、「20~30分間隔であるとよい」、その他の路線では「30分~1時間間隔であるとよい」という意見が多くみられました。

【平日の便数】



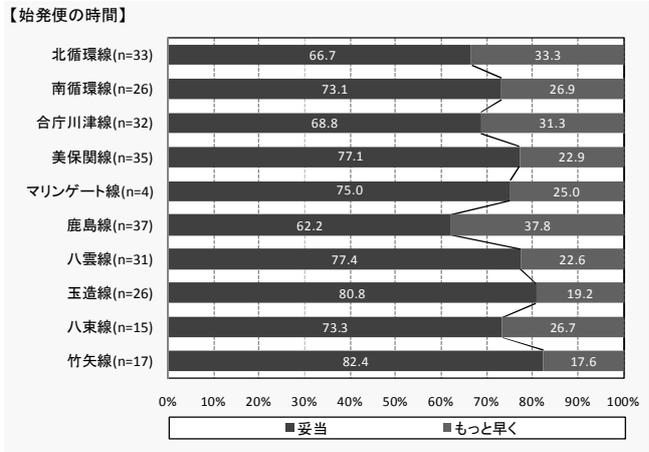
### ③ 休日の便数

- ・ 休日は運休となる便が多いことから、各路線ともに、平日に比べ「少ない」の割合が高くなっており、特に、日中の運行間隔が約2時間に1便となるマリゲート線と八束線では「少ない」と評価した人の割合が5割を超えています。
- ・ 各路線とも、「休日も平日並みの便数で運行してほしい」もしくは「平日並みとまではいわないが間引く便数をもう少し減らしてほしい」という意見が多くみられました。
- ・ 休日に仕事で通勤する人は朝晩の便が間引かれることに、買い物や娯楽等で利用する人は日中の便が間引かれることに不便を感じています。



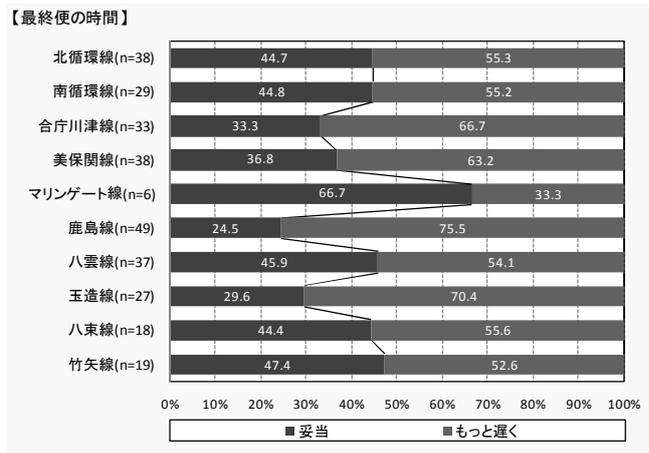
### ④ 始発便の時間

- ・ 鹿島線、北循環線、合庁川津線で「もっと早く」とした人が3割を超えています。
- ・ 鹿島線では今よりも約30分早い6時半前後に、また美保関・川津方面、八束・大海崎方面からは7時前後に松江駅に到着する始発便があるとよいという意見がありました。
- ・ 合庁川津線、美保関線、八雲線では、休日も平日同様の始発便がほしいという意見がありました。



### ⑤ 最終便の時間

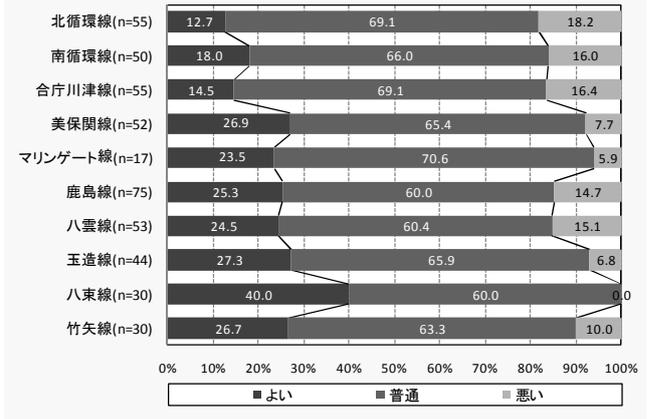
- ・ ほとんどの路線で「もっと遅く」とした人が半数を超え、特に、鹿島線、玉造線、では7割を超えています。
- ・ 各路線ともに、現在の最終便の時刻よりも概ね1~2時間程度遅い便を希望する意見が多くみられます。  
 北・南循環線：23時台  
 合庁川津・鹿島・八雲・竹矢線：22~23時  
 美保関線・八束線：21~22時  
 マリゲート線・玉造線：20~21時
- ・ 北・南循環線、合庁川津線、八雲線では「休日の最終便も平日並みにしてほしい」という意見がありました。



## ⑥ 定時性

- 各路線ともに「よい」と「普通」を合わせた割合は8割を超えていますが、定時性が確保され満足しているというより、バスの特性上、特に雨の日などに遅れるのはある意味仕方がないという意見が多くみられました。
- 北・南循環線、合庁川津線といった市街地路線で遅れが目立つ傾向にあり、バスが遅れることにより、ダイヤ上では乗り継ぎが可能なバス同士、もしくはJRとの乗り継ぎができないことがあるという指摘もありました。

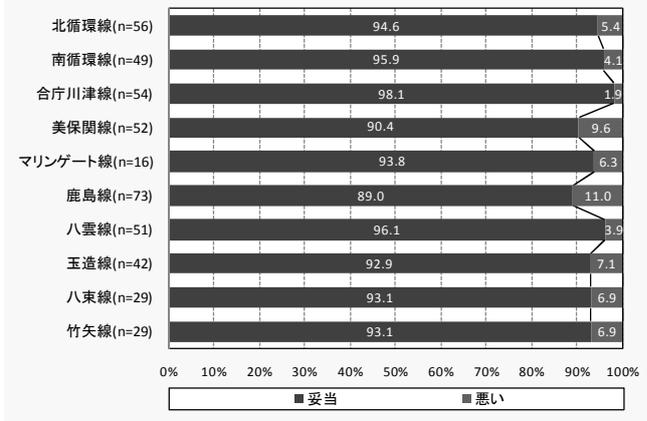
【定時性(時間通りの運行)】



## ⑦ 運行ルート

- 各路線ともに「妥当」が9割を超えており、運行ルートに対する不満は少ない状況です。
- 美保関線では、朝夕の時間帯にはくびき道路経由の便がほしいという意見がありました。
- 合庁川津線の平成ニュータウン発着便を増やしてほしい、もしくは美保関線の一部を平成ニュータウン経由にしてほしいといった平成ニュータウンへのルートに対する意見も比較的多くありました。

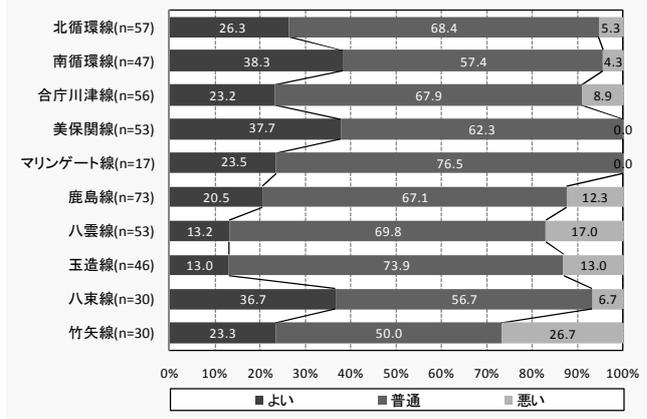
【運行ルート(経路・経由地)】



## ⑧ バス停の環境

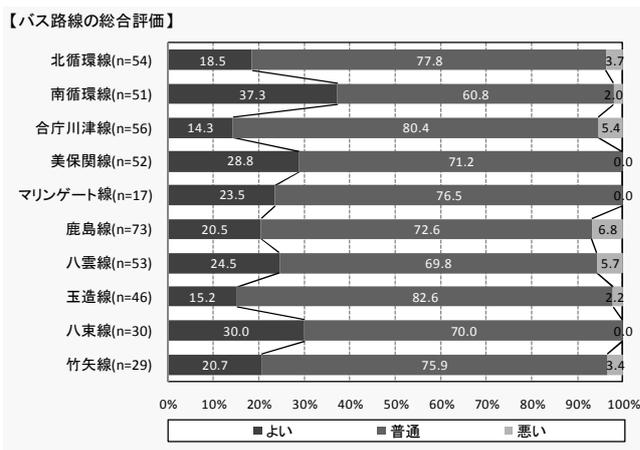
- ほとんどの路線で「よい」と「普通」を合わせた割合が8割を超えているが、竹矢線では「悪い」の割合が他の路線に比べ高くなっている。
- 全般的に屋根やベンチのないバス停が多いことから、屋根やベンチを設置してほしいという意見が多くみられました。

【バス停の環境(屋根やベンチ)】



### ⑨バス路線の総合評価

- ・バス路線としての総合評価は、各路線とも「普通」が7～8割を占め、「よい」と合わせると9割以上となっています。
- ・バスを日常的に利用している人は、個別の項目についての問題点や課題はあるものの、それらのある程度受け入れ、現在のバス路線の状況に自分を合わせてバスを利用している人が多いと考えられます。



### ⑩バス利用者を増やすための改善点やアイデア

- ・バスの利用者を増やすための改善点やアイデアとして出された意見を項目別に整理すると以下の通りとなります。
- ・利用者としての個人的な要望も含め「運賃の低廉化」「便数の増加」といった意見が多く出されています。

【バス利用者を増やすための改善点やアイデア】

※( )内の数字は回答者の人数

運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃を下げる (12)</li> <li>・雨の日は運賃を下げる</li> <li>・運賃を100円にする</li> <li>・運賃体系を見直す</li> <li>・運賃を定額にする (2)</li> <li>・ノーマイカーウィークの1乗車100円の期間を増やす (4)</li> </ul>
割引制度等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ割引を北・南循環線だけでなく他の路線にも拡大する (2)</li> <li>・高齢者割引をさらに充実させる</li> <li>・バスカードにポイントを付けて割引を行う</li> <li>・松江だんだんバスなどの割引制度を共通化する</li> <li>・どのバス事業者のバスでも乗れる共通定期券を発行する (2)</li> </ul>
路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな路線をつくる (2)</li> <li>・現在の路線を見直す (2)</li> <li>・昔のようにフリー乗車区間を増やす</li> </ul>
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数を増やす (10)</li> <li>・最終便の時間をもっと遅くする (5)</li> <li>・JRとの接続を向上させる (4)</li> <li>・一畑電車との接続を向上させる</li> <li>・高速バスとの接続を向上させる</li> <li>・バス同士の乗り継ぎの連絡体制をつくる</li> <li>・渋滞を考慮したダイヤにして定時性を確保する</li> <li>・とにかく時間通りに運行する</li> <li>・市営バスと一畑バスの運行間隔をもう少し調整する</li> </ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車人数に見合った大きさのバスで運行 (バスの小型化)</li> <li>・乗車人数に見合った大きさのバスで運行 (朝のラッシュ時は大型で運行)</li> <li>・ノンステップバスを増やす (2)</li> <li>・座席数の多いバスを増やす</li> </ul>
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスと一畑バスを合体させたWEBサイトをつくり、路線や時刻表などの情報を提供する</li> <li>・バスマップ等により、バスの便利さをもっとPRする</li> <li>・路線情報はバス停の名称に併せて周辺の施設等の情報も併せて提供し、目的地を分かりやすくする</li> <li>・バス停の時刻表は時間がただ羅列されていて分かりづらいので、1時間毎に切れ目を入れるか太線で区切ることによって見やすくする</li> </ul>
イベント・キャンペーン等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノーマイカーウィークのイベントを増やす (2)</li> <li>・駅周辺などでイベントが開催されればバス利用が増えるのではないかと</li> <li>・様々なキャンペーンを行う</li> </ul>
接遇・対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運転手の接遇・対応の向上を図る (2)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市職員が率先してバスを利用してPRする</li> </ul>

### 3-2-4. 調査結果のまとめ

#### (1) バスターミナルの評価および改善要望等

- ・「待合い環境」、「情報の分かりやすさ」については、全てのバスターミナルで9割以上の人が、「乗り換える便と便の接続」についても7割以上の人が「よい」もしくは「普通」と回答しており、評価は高い状況にあります。
- ・「乗り換える便と便の接続」で「悪い」と回答した人の理由は、「定時性（片方の便が遅れて乗り継げない）」や「そもそも便数が少ない」といったものが多く、乗り継ぎダイヤに関しての意見はあまりみられませんでした。
- ・個別の問題点や改善点としては、以下の内容について多くの意見が出されています。

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 3バスターミナル共通           <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線図の改善（どのバスに乗ればいいのかもう少し分かりやすくできないか）</li> <li>・時刻表の改善（時刻表の文字を高齢者向けにもう少し大きくしてほしい）</li> </ul> </li> <li>● JR松江駅           <ul style="list-style-type: none"> <li>・風雨対策（雨や風を遮る仕切りの設置等）</li> <li>・ベンチの増設</li> <li>・4～6番乗り場の雨漏りの修繕</li> <li>・総合案内板が乗り場と離れていて使いづらい</li> </ul> </li> <li>● 松江しんじ湖温泉駅           <ul style="list-style-type: none"> <li>・風雨対策（屋根拡張、雨や風を遮る仕切りの設置等）</li> <li>・ベンチの改善（奥行きが狭く座りづらい）</li> <li>・乗り場への照明の設置（夜間が暗く危険）</li> </ul> </li> </ul>
--

#### (2) バス路線の評価および改善要望等

- ・「平日の便数」、「休日の便数」、「始発便の時間」、「最終便の時間」の4項目については、路線を問わず評価が若干低い状況にあり、特に「最終便をもっと遅く」「休日も平日並みの便数がほしい」といった意見が多く出されています。
- ・「運賃」については、路線延長が長く運賃が高い美保関線、鹿島線、八束線で、「定時性」については市街地内を運行する北・南循環線、合庁川津線でそれぞれ評価が低くなっています。
- ・「運行ルート」「バス停の環境」についての評価は比較的高く、「路線の総合評価」についても「よい」と「普通」を合わせた割合は全ての路線で9割を超えています。ただ、これはバス路線に満足しているというよりも、個別の問題点や課題はあるものの、それらのある程度受け入れ、現在のバス路線の状況に自分を合わせて上手にバスを利用しているといった状況が調査の実施を通じて感じられました。
- ・路線別の主な問題点や改善点を以下に整理します。

問題点・改善要望	北循環線	南循環線	合庁川津線	美保関線	トマリ ライン ゲート	鹿島線	八雲線	玉造線	八束線	竹矢線
運賃を安く				●		●			●	
平日の便数：20～30分間隔で運行	●	●	●							
平日の便数：30～1時間間隔で運行				●	●	●	●	●	●	●
休日も平日並みの便数を確保	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
始発便を30分程度早く			●	●		●			●	
休日も平日並みの始発便を運行			●	●			●			
最終便を23時台まで運行	●	●								
最終便を22～23時頃まで運行			●			●	●			●
最終便を21～22時頃まで運行				●					●	
最終便を20～21時頃まで運行					●			●		
休日も平日並みの最終便を運行	●	●	●				●			

●：該当項目

### 3-3. 地域住民ワークショップ

#### 3-3-1. ワークショップ開催の概要

- ・地域における意識の醸成・高揚および協働のための人材を育成することを目的に、市域を3つのグループに分け、それぞれの地域住民によるワークショップを開催し、現在のバス交通の課題を整理するとともに、バスの利用を促進するためのアイデア等について検討を行いました。

【ワークショップの開催概要】

地区	市街地・近郊地域	郊外路線沿線地域	コミュニティバス運行地域
日時	平成22年11月27日(土) 14:00~16:30	平成22年11月20日(土) 14:00~16:30	平成22年12月11日(土) 14:00~16:30
会場	松江市役所 防災センター	松江市役所 第二常任委員会室	松江市役所 第二常任委員会室
対象地域	(1班)城東・川津・城北 (2班)法吉・城西 (3班)白濁・雑賀・乃木 (4班)朝日・津田・古志原	(1班)大庭・忌部・玉湯 (2班)生馬・鹿島・古江 (3班)持田・本庄・島根・美保関 (4班)朝酌・八束・竹矢	(1班)大野・秋鹿・古江 (2班)持田・本庄・八束 (3班)鹿島・島根・美保関 (4班)忌部・八雲・玉湯・宍道
参加者 ※地域住民は各公民館に対し2名ずつの参加を依頼	・地域住民 : 18名 ・市民会議委員 : 6名 ・松江高専学生 : 3名 ・事務局 : 5名 ・コンサルタント : 4名	・地域住民 : 25名 ・市民会議委員 : 7名 ・事務局 : 5名 ・コンサルタント : 4名	・地域住民 : 23名 ・市民会議委員 : 3名 ・松江高専学生 : 3名 ・事務局 : 6名 ・コンサルタント : 6名
内容	<p>①バス交通をとりまく現況説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの現状</li> <li>・市民会議、バス事業者、行政による利用促進の取り組みの紹介</li> <li>・地域での利用促進の取り組みの紹介(法吉地区)</li> </ul> <p>②ワークショップ</p> <p>〔テーマ①〕：バス交通の問題点を考えよう！ 〔テーマ②〕：バスの利用を増やすためのアイデアを考えよう！</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4班に分かれ各班で検討</li> <li>・班ごとに代表者が成果を発表</li> <li>・全体で結果を整理、総括</li> </ul>		<p>①コミュニティバスをとりまく現況説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの現状</li> <li>・市としての今後の考え方(検証の実施について)</li> </ul> <p>②ワークショップ</p> <p>〔テーマ〕コミュニティバスがより利用しやすくなるためにどうすればよいか考えよう！</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4班に分かれ各班で検討</li> <li>・班ごとに代表者が成果発表</li> <li>・全体で結果を整理、総括</li> </ul>
当日の様子	<p>■地域での取り組みの紹介</p>  <p>■成果発表の様子</p>  <p>■班別にまとめられた成果</p> 	<p>■班別検討作業の様子</p>  <p>■成果発表の様子</p>  <p>■班別にまとめられた成果</p> 	<p>■班別検討作業の様子</p>  <p>■成果発表の様子</p>  <p>■班別にまとめられた成果</p> 

### 3-3-2. ワークショップで出された意見の整理

#### (1)市街地・近郊地域ワークショップ

【市街地・近郊地域ワークショップで出された意見の整理（（ ）内の数字は意見の数）】

		〔問題点・課題〕				〔利用促進のアイデア〕		
路線	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地に行くのに遠回りになることがある(3)</li> <li>・乗り継ぎが必要となる路線が多い(2)</li> <li>・路線が少ない</li> <li>・一畑バスで松江駅・メッセ行きがやたらと多い有効に運行する方法はないか</li> <li>・橋北～橋南間の直通路線がほしい</li> <li>・松江しんじ湖温泉と鹿島町方面を結ぶ便がない</li> <li>・墓地公園へのアクセスが悪い(法吉)</li> <li>・市役所へのアクセスが不便(法吉)</li> <li>・福祉センターへのアクセスが不便(城西)</li> <li>・市立病院へのアクセスが不便(雑賀)</li> <li>・川津から高専に直接行ける便がない</li> <li>・東光台は高台団地にも関わるバスが運行されておらず住民は移動に困っている</li> <li>・バス路線のない所に住宅地が造成されている</li> <li>・家からバス停までの距離が遠い</li> </ul>	➔	路線	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の見直しを行う(4)</li> <li>・買い物専用バスの運行(2)</li> <li>・公共交通へのアクセスを便利にする</li> <li>・公民館まで行けるバス路線</li> <li>・市立病院行きの直行便がほしい(白湯)</li> <li>・県立美術館に行ける路線がほしい(城西)</li> <li>・レイクラインは回数を少なめするか、バス路線に入れるべき</li> <li>・南北循環線を合体させて8の字に運行する</li> <li>・各種施設を経由する路線</li> <li>・支線と支線を結ぶ路線ができると、今までにない路線ができて利用者の選択肢が広がる</li> <li>・温泉地めぐりバス路線がほしい。松江温泉→多久の湯→玉造ゆ～ゆ→来待→斐川など</li> <li>・市街地や近郊地域へのコミバス導入による生活支援の充実(2)</li> </ul>		
		便数				<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数が少ない(9)</li> <li>・土日は特に便数が少ない(4)</li> </ul>	便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数を増やす(4)</li> <li>・利用が少ない地域は減便する</li> <li>・通勤時間帯(朝夕)と昼間時間帯でバス便数を変えてはどうか</li> <li>・イベント等の臨時ダイヤの設定</li> </ul>
		ダイヤ				<ul style="list-style-type: none"> <li>・最終便が早い(7)</li> <li>・20時～21時の便を増やしてほしい</li> <li>・通勤、通学の時間帯に利用できる便が少ない</li> <li>・一畑バスと市営バスとの時間調整ができないか</li> <li>・乗り継ぎの時間が長い</li> <li>・松江駅での列車との接続が良くない</li> </ul>	ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各方面への最終便をもう少し遅くする(22～23時位)</li> <li>・JR、電車との乗り継ぎ調整</li> </ul>
		所要時間				<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋北から橋南への移動に時間がかかりすぎる。</li> <li>・城西から市立病院まで時間がかかりすぎる</li> </ul>	定時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間通りにバスが来ない(遅れて来る)(4)</li> <li>・駅等では料金を払う人が多く、発車するのに時間がかかる。</li> </ul>
運賃	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高い(5)</li> <li>・乗り換えると料金が高くなる(2)</li> <li>・料金(段階運賃)の差が大きい</li> <li>・ノーマイカーウィークでも料金は100円にする必要はない。人数が増えても売り上げは少ない</li> </ul>	➔	運賃	運賃制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ割引を拡大する(2)</li> <li>・路線バスとコミュニティバスを乗り継ぐ場合の運賃を安くする</li> <li>・分かりやすい運賃制度にする</li> <li>・バスカードを割り引きして買える方法も必要</li> <li>・学割制度が必要</li> <li>・サラリーマン割引は考えられないか</li> </ul>		
		その他				<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカードを導入(3)</li> <li>・料金は現状が精一杯。いつも利用する人はバスカードか定期券を</li> </ul>		
利用促進	情報不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方やどのバスに乗っていいのかよく分からない(6)</li> <li>・時刻表が分かりにくい(2)</li> <li>・路線が分かりにくい(2)</li> <li>・乗り慣れていないので、バスに乗るのに不安がある(2)</li> <li>・乗車したバス停から目的地までの運賃が分からない(2)</li> <li>・行き先までの所要時間が分からない(2)</li> <li>・バスカードの利用方法が分からない(2)</li> <li>・とつてもお得バスカード事業のPRが足りない(2)</li> <li>・運賃表が読みづらい</li> <li>・観光客がバスを利用する際に、どれに乗ったらいいのかが分かりづらい</li> <li>・循環線が分からない(北・南・内回り・外回りなどの意味)</li> <li>・天神市(25日)であることを知らせる路線が変わったこと</li> </ul>	➔	利用促進	情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表の文字を大きくする(2)</li> <li>・時刻表にバスに関する特典等も掲載する</li> <li>・市営バスと一畑バスの共同時刻表をつくる</li> <li>・市営バスと一畑バスの共同ホームページをつくる</li> <li>・バスブック(時刻表)の配布</li> <li>・新しい事業を市民に知らせる工夫を</li> <li>・バスカードをもっとPRする</li> <li>・中学生に対してバス情報を提供することより、高校生になってからのバス利用の促進を図る</li> <li>・ノーマイカーデーのPR</li> <li>・経由地を大きく表示する</li> <li>・観光客用にバスの中で下車案内のアナウンスが不案内な市内バスには乗りにくい</li> <li>・バス利用促進の広報を出す</li> <li>・バスまつりで宣伝する</li> <li>・地域ごとバス交通についての状況を説明する機会を作る</li> <li>・地域での取り組みは大切だと思いが、乗車が増えることは期待できない。ただ環境を作ることはできる</li> </ul>		

〔問題点・課題〕

利用促進	バス停の環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に屋根がなく雨が降ると濡れる(2)</li> <li>・構造に問題のあるバス停がある(2)</li> <li>・バス停にベンチがなく、立って待つのは大変(2)</li> </ul>
	車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップが高いバスは高齢者にとっては乗り降りが大変(4)</li> <li>・バスは酔いやすい(排気ガスの臭い)</li> <li>・バスが老朽化して魅力がない。</li> <li>・車体広告が多すぎるバスはどこかのバスなのか迷う</li> <li>・バスに傘が設置されていて助かっている</li> </ul>
	運転手の待遇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部の運転手の待遇・対応に問題がある(3)</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とてもお得バスカード事業の協賛店に飲食店がほとんどない</li> <li>・乗車している人が少ないバスを見ると淋しい気持ちになる</li> </ul>

〔利用促進のアイディア〕

利用促進	バス停の環境改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停まで自転車やバイクで行けるよう、バス停近くに駐輪場を作る(3)</li> <li>・バス停の時刻表を分かりやすくする(2)</li> <li>・バス停にベンチを設置する(2)</li> <li>・バス停に屋根を設置する</li> <li>・バス停を綺麗にする</li> <li>・地域住民が自分の地域のバス停を快適にするためにお金を集める</li> <li>・パークアンドライドを徹底する</li> <li>・バスの接近表示システムをさらに充実させる</li> </ul>
	車両の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車人数に合わせてバスを小型化する(8)</li> <li>・バスの外観をバスに乗りたくないようなデザインや、松江の風情にあったデザインにする(3)</li> <li>・車内にシーズンに合わせた飾り付けをする</li> <li>・バスに自転車が乗せられるようにする</li> <li>・バス内でインターネット、パソコンが使えたり、音楽が聞けたりするようにする</li> <li>・バスの乗り心地を改善する</li> <li>・自家用車の運転手がバスの運行に配慮する</li> </ul>
	接遇向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスに案内や高齢者等の乗車のサポートをするガイドをつける(ボランティア募集、シルバー活用等)(5)</li> <li>・運転手の方の接遇・マナーの向上を図る(4)~</li> </ul>
	イベントキャンペーン・特典	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用に対してポイントを付与し、ポイントに応じて特典が受けられるようにする(3)</li> <li>・店がバス利用者に対してサービスを行う(2)</li> <li>・バス通勤者の多い事業所の表彰をしたり、マイカー通勤からバス通勤に転換した人の人数等により特典を与えたりする(2)</li> <li>・バスカード協賛店に飲食店を増やす</li> <li>・土日祝日など親子でバスを使って松江を楽しむ企画でもあれば。全線100円とか</li> <li>・豪華景品が当たるスタンプラリーを行う</li> <li>・バスを利用する学生に対して学費の減免を行う</li> <li>・各公民館区でバス利用促進の競争を行い、促進率により特典を与える</li> </ul>
	市民会議での取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスサポーター制度をつくり、サポーターを募集する(2)</li> <li>・市民会議でもっと地域組織を支援する体制をつくる</li> </ul>
	地域における取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域イベントでバスを利用する。バスを利用した地域イベントを企画する(8)</li> <li>・高齢者や小学生を対象としたバスの乗り方教室を開催する(6)</li> <li>・自治会でバスカードを買って各世帯に配る。地区行事などでバスカードを配る(2)</li> <li>・公民館だよりで利用を呼びかける。バスのPRをする</li> <li>・地域版時刻表をつくって配る</li> <li>・自治会、町内会単位でバス利用を呼びかける</li> </ul>
	個人での取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民一人ひとりが自分のこととしてバス利用促進に取り組む(2)</li> <li>・公共施設に行くときにはバスを利用する</li> <li>・できる範囲でバスを利用するようにする</li> <li>・月1回のバス利用を心がける</li> <li>・車利用の方が月に数回バスを利用されると様々な問題の解決のヒントになるのでは</li> <li>・まわりの人にもバス利用を勧める</li> <li>・地域の利用促進組織に参加する</li> </ul>

その他	車のほうが便利	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車に比べバスは時間がかかる(4)</li> <li>・自家用車のほうが便利(3)</li> <li>・バスは自家用車のように自由自在に移動できず不便(3)</li> <li>・荷物が多くなるとバスでは大変(2)</li> <li>・バスの運賃が高く自家用車のほうが安く感じる</li> <li>・ちょうど都合の良い時間にバスがない</li> <li>・2~3箇所の用事があるときバスでは移動に不便</li> <li>・バスに乗るのは面倒</li> <li>・バス停まで歩くのが面倒</li> <li>・雨の日はバスは人が多すぎて乗る気がしない</li> </ul>
-----	---------	---

その他	車からの転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地での駐車場の増加を抑制する(2)</li> <li>・バスの優先レーンを増やす(2)</li> <li>・85歳以上の人には運転免許の自主返納を勧める</li> <li>・一定年齢以上の人に特典付きバスカードを販売し購入を促進</li> <li>・マイカー所有者への利用促進を図る</li> </ul>
-----	--------	--

## (2) 郊外路線沿線地域ワークショップ

### 【郊外路線沿線地域ワークショップで出された意見の整理 (( )内の数字は意見の数)】

#### 〔問題点・課題〕

路線	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経由地が多いため目的地まで時間がかかる(3)</li> <li>・追加・再開してもらいたい路線がある(3)</li> <li>・地区内を周回する便が朝夕1便のみ(八東)(2)</li> <li>・旧市内には路線が多いが、旧郡部には少ない(2)</li> <li>・バス路線の無い地域があり不便(2)</li> <li>・目的地に最短で行くことができない(2)</li> <li>・市役所までの直行便がない(玉湯)</li> <li>・高校、短大方面に行く便がない(大庭)</li> <li>・路線(経路)の検討が必要</li> <li>・県庁前と県民会館を両方通るのは無駄</li> <li>・生活圏と路線が合っていない(美保関の商圏は境港)</li> </ul>
	乗り継ぎ	・目的地へ行くのに乗り継ぎが必要で不便(5)
	バス停	・家からバス停までの距離が遠い(6)

#### 〔利用促進のアイデア〕

路線	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経路の検討により利便性向上を図る(2)</li> <li>・郊外部(旧町村)～市中心部への直行便を増やす</li> <li>・大循環線の発想も必要</li> <li>・路線バスの時間に合わせコミバスの時間を組む</li> <li>・1時間に1本の路線は間にコミバスを走らせる</li> <li>・松江～出雲方面の国道9号に路線バスを運行</li> <li>・中海大橋を経由するルートを作る(東高、女子高は特に便利)</li> <li>・松江駅以外にも拠点を数ヶ所つくる</li> <li>・フリー乗車ができる区間を設ける</li> <li>・コミバスを充実させる</li> <li>・予約制のバスを運行する</li> <li>・コミバスだけでなく、街中の路線も曜日別運行にし、通院などの利用者に行動を合わせてもらう</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数を増やす</li> <li>・土日休日の減便を行わないでほしい</li> <li>・美保関バスターミナル～本庄間はデマンド形式とする</li> </ul>

ダイヤ	便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数が少なく不便、利用したい時に便がない(16)</li> <li>・休日は特に便数が少ない(2)</li> <li>・旧市内は便数が多く、旧郡部は少ない</li> </ul>
	ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最終便が早い(8)</li> <li>・始発便が遅い</li> <li>・折り返し運行のため時間が限られる</li> <li>・高齢者に対応しているダイヤではない</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車とバスの接続が悪い(3)</li> <li>・バスとバスの接続が悪い(2)</li> <li>・路線バスとコミバスの接続が悪い(2)</li> </ul>
	定時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスが時間通りに到着しない(3)</li> <li>・バスが早発することがある</li> <li>・バスが来たのか来ていないのか分からない</li> </ul>

ダイヤ	便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数を増やす</li> <li>・土日休日の減便を行わないでほしい</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・美保関バスターミナル～本庄間はデマンド形式とする</li> </ul>

運賃	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高い(7)</li> <li>・距離で運賃が決められているため、同じ市民でありながら運賃が高く不公平感がある</li> <li>・運賃が突然高くなり不公平感がある</li> <li>・遠距離のバス運賃をもう少し安くできないか</li> <li>・乗り継いだ場合のバス料金が高くなる</li> <li>・運賃が高くて通学に利用できない</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃を安くする(5)</li> <li>・運賃体系を見直す(均一料金化等)(2)</li> <li>・高齢者割引を見直す(対象年齢、額から率へ、定期制度の統一等)(3)</li> <li>・子供の付き添い料金を無料にする(2)</li> <li>・市立病院利用者への割引制度を導入(2)</li> <li>・乗り継ぎ割引を拡大する</li> <li>・利用回数による割引制度を導入</li> <li>・小学生以下を無料にして将来の利用者を増やす</li> <li>・1日フリー乗車券(500円)を導入</li> <li>・大学生向けフリーバス(4年間で4万円位)導入</li> <li>・レンタサイクルと定期券のタイアップ</li> </ul>

運賃	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高い(7)</li> <li>・距離で運賃が決められているため、同じ市民でありながら運賃が高く不公平感がある</li> <li>・運賃が突然高くなり不公平感がある</li> <li>・遠距離のバス運賃をもう少し安くできないか</li> <li>・乗り継いだ場合のバス料金が高くなる</li> <li>・運賃が高くて通学に利用できない</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃を安くする(5)</li> <li>・運賃体系を見直す(均一料金化等)(2)</li> <li>・高齢者割引を見直す(対象年齢、額から率へ、定期制度の統一等)(3)</li> <li>・子供の付き添い料金を無料にする(2)</li> <li>・市立病院利用者への割引制度を導入(2)</li> <li>・乗り継ぎ割引を拡大する</li> <li>・利用回数による割引制度を導入</li> <li>・小学生以下を無料にして将来の利用者を増やす</li> <li>・1日フリー乗車券(500円)を導入</li> <li>・大学生向けフリーバス(4年間で4万円位)導入</li> <li>・レンタサイクルと定期券のタイアップ</li> </ul>

利用促進	情報不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線、ルートが分からない(6)</li> <li>・目的地までの運賃が分からない(4)</li> <li>・バス停における情報提供が不十分(3)</li> <li>・バス車内の運賃表が見つからない(2)</li> <li>・バスの運行時刻が分からない(2)</li> <li>・乗り慣れない人は分からないことが多い(2)</li> <li>・各種割引制度を知らない人が多い(3)</li> <li>・ノーマイカーウィークを知らなかった</li> <li>・バスカードの料金がいくらなのか分からない</li> <li>・ノンステップバスがいつ来るのか分からない</li> <li>・休日ダイヤの情報提供が不十分</li> <li>・バスの乗車券の確認方法の検討</li> </ul>
	バス停の環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に屋根やベンチがない。</li> </ul>

利用促進	情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停における情報を分かりやすくする(路線、経由地、時刻表、運賃、位置情報、文字の大きさ、市営一畑共同時刻表等)(12)</li> <li>・バス車内の情報掲示の改善(路線・運賃)(2)</li> <li>・インターネット、携帯端末での情報提供の充実(路線、停留所、時刻表等を分かりやすく)(2)</li> <li>・各種割引制度の周知、情報提供の充実(2)</li> <li>・市報等による情報提供、時刻表の全戸配布</li> <li>・公民館等を通じてバスサービスの情報提供(2)</li> <li>・旅行者に優しいバス案内、情報提供が必要</li> <li>・バスブックの周知、徹底(情報伝達)</li> <li>・モビリティ・マネジメントの推進</li> <li>・他地区(雲南市)へ松江市の取り組みを知らせる</li> </ul>
	バス停の環境改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に屋根がありベンチのある待合所を整備する(5)</li> <li>・バスの停留所の距離間隔を短くして停留所を増やしてはどうか(2)</li> <li>・通学利用のあるバス停に照明を設置する</li> <li>・バス停に駐輪場を設置する</li> <li>・バス停の整備または店舗等への協力依頼</li> <li>・停留所の整備とメンテナンスを行う</li> </ul>

〔問題点・課題〕

利用促進	車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・座席が狭く、座り心地がよくない(2)</li> <li>・一畑バスのステップが高いバスは乗降がしにくい</li> <li>・日除けカーテンを下ろすのがやりにくい</li> <li>・バスの中が殺風景、かわいくない</li> </ul>
	運転手の 接遇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・接遇、対応に問題のある運転手がいる(8)</li> </ul>
	運賃支払 方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスカードを知らない人がいる</li> <li>・バスカードの特典(1割増し、乗り継ぎ割引等)を知らない人が多い</li> <li>・バスは料金の支払いが面倒(3)</li> </ul>

〔利用促進のアイデア〕

利用促進	車両の 改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの小型化、朝夕の通勤・通学の時間帯だけ従来の大きなバスを運行(8)</li> <li>・自転車や老人用手押車等も積み込めるように工夫する(3)</li> <li>・弱者に対するバリアフリーの徹底(2)</li> <li>・バスの中に荷物置き場があると良い</li> <li>・日除けカーテンは横方向に開閉するものにする</li> <li>・バスの中に子供達が描いた絵や古都松江の写真等を飾ってみてはどうか</li> <li>・バスの車内の臭いもアロマ効果のある香りにしてくれると酔いにくくなるかな</li> </ul>
	接遇向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の接遇の向上を図る</li> <li>・イケメンバスガイドの導入</li> </ul>
	運賃支払 方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスカードのメリットを増やす(ポイント、割引など)(4)</li> <li>・料金をスムーズに支払える方法の導入(おさいふケータイ、クレジットカード、ICカード等)(3)</li> <li>・両替しなくても自動でお釣りが出る料金箱を設置</li> <li>・1万円位のバスカードを発行してほしい</li> <li>・バスカードの自動販売機を増やす</li> <li>・定期券やバスカードがネットで購入できるように</li> </ul>
	地域にお ける取り 組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用を絡めた地域イベント、地域行事・会合等を開催する(5)</li> <li>・地域でのイベントの景品にバスカードをあてる</li> <li>・乗り方教室等によるバスの乗り方の普及</li> <li>・ノーマイカーウィークを一律ではなく、地域のイベントなどに合わせる</li> <li>・バス利用月間の設定</li> <li>・少々停留所が遠くても歩くことを進める運動</li> <li>・定期バス路線まで小型車で送迎する</li> </ul>
個人での 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベントや飲み会の時はできるだけバスを利用する(2)</li> <li>・高校生の雨の日の送迎をやめる</li> <li>・駐車場のない店で飲み会を開く</li> <li>・バスに乗るように心がける</li> </ul>	

その他	車のほうが便利	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停から目的地まで歩かなければならない(6)</li> <li>・自家用車に比べバスは時間がかかる(4)</li> <li>・バスは時間に拘束される(3)</li> <li>・バスは自分で行き先を自由に選択できない</li> <li>・2~3箇所の用事があるときバスでは移動に不便</li> <li>・バスは荷物が多い時に大変</li> <li>・バス代よりもガソリン代のほうが安い</li> <li>・バスはなんとなくわずらわしい</li> <li>・バスの中で知っている人に会うのが嫌だ</li> <li>・各会社などにおいて、駐車場が用意されている</li> <li>・通勤手当などが充実していない会社が多い</li> <li>・高齢者のマイカー年齢が高くなっている</li> </ul>
-----	---------	--

その他	車からの 転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公用車を使わずバスを利用する(2)</li> <li>・公共交通通勤者が半数を超える企業の法人税を軽減する</li> <li>・パーク&amp;ライド駐車場を準備する</li> <li>・買い物をした荷物の配達システムをつくる</li> <li>・飲食店と提携し夜間便を創設し、経費の一部を飲食店が負担する</li> <li>・高齢者への優遇をより厚くしてマイカーからの転換を図る</li> <li>・高齢者に車の危険性と免許返納制度を伝える</li> </ul>
-----	------------	--

### (3) コミュニティバス運行地域ワークショップ

【コミュニティバス運行地域ワークショップで出された意見の整理（（ ）内の数字は意見の数）】

〔問題点・課題および利用を増やすためのアイデア〕

路線	路線の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区を跨いで運行してほしい(8)</li> <li>・運行していない地域の解消(6)</li> <li>・各地を経由するので時間がかかる(3)</li> <li>・目的地で停まらない(2)</li> <li>・路線の延長をしてほしい(2)</li> <li>・路線バスとコミバスの競合の解消(2)</li> <li>・路線がなくなり不便になった</li> <li>・買い物バスを運行する</li> <li>・美保関～境港～八束の観光ルートの側面を持たせた路線の見直し</li> <li>・日本海側の釣り場や観光スポットへのシーズン限定運行</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地へ行くのに乗り継ぎが必要なため不便(4)</li> </ul>
	バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの距離が遠い、バス停を増やしてほしい(7)</li> <li>・フリー乗車区間を拡大する(5)</li> <li>・地域の拠点施設前にバス停がない</li> </ul>

ダイヤ	ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の下校時間に合わせたダイヤを設定する(5)</li> <li>・往復の利用を考慮したダイヤを設定する(4)</li> <li>・病院への行き帰りを考慮したダイヤを設定する(2)</li> <li>・通院と買い物と一緒にこなせるようなダイヤを設定する(2)</li> <li>・個別のダイヤに関する改善要望(2)</li> <li>・最終便を遅くする(2)</li> <li>・通学を考慮したダイヤを設定する(2)</li> <li>・通学・通勤に利用するには始発が遅く間に合わない(2)</li> <li>・通学は保護者が送迎している(2)</li> <li>・通学・通勤の帰りにちょうど良い便がない</li> <li>・通学・通勤に利用するには時間がかかりすぎる</li> <li>・大野小への通学にコミバスを認める</li> <li>・買い物に合わせたダイヤを設定する</li> <li>・利用状況に応じて曜日別運行の検討も必要</li> <li>・土曜日は運休してもよい</li> <li>・日曜日でも運行すべき</li> </ul>
	便数が少ない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数が少ない、増便してほしい(4)</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの連携を強化する</li> <li>・JRとの接続をよくする</li> </ul>
	時間がかかる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地まで時間がかかる(2)</li> </ul>
	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時運行ではなく予約制にしてはどうか(4)</li> <li>・事前予約で家の前まで来てほしい</li> <li>・赤字が大きければタクシー券配布などの方法も考えるべき</li> </ul>

運賃	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高い(2)</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車の乗り継ぎ割引を行う(3)</li> <li>・コミバスと路線バス</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江医療専門学校生徒向けに、学校前の急な坂を登る便を安価な100円などで行う(大野)</li> </ul>

利用促進	情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤやルートなどが分からない・分かりにくい(5)</li> <li>・PR不足、市報や公民館だより等でもっとPRする(4)</li> <li>・コミバスに愛称やキャラクターをつける(3)</li> <li>・時刻表が分かりにくい(2)</li> <li>・乗り継ぎの情報や仕方が分からない(2)</li> <li>・バス停名が地名では分かりにくい、分かりやすい名前にする(2)</li> <li>・コミバスの意義を住民がきちんと理解していない(2)</li> <li>・コミュニティバスという名前が浸透していない</li> <li>・観光客に対して利用をPRする</li> </ul>
	バス停の環境改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に屋根・ベンチ・トイレ等を整備する(4)</li> <li>・バス停に駐輪場を設ける</li> </ul>
	車両の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両のバリアフリー化をする(3)</li> <li>・バスを小型化し便数を増やす(2)</li> </ul>
	営業努力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委託事業者が利用促進のための営業努力をする(3)</li> <li>・運転手の対応・接遇はよい(2)</li> <li>・委託業者が変わるたびにサービス水準が変わる</li> </ul>
特典	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店とタイアップしコミバス利用で運賃の半額補助を行う</li> <li>・コミバスを利用したら何か特典が付くようにしてはどうか</li> <li>・免許返上者に手厚い補助を行う</li> <li>・コミバス利用者の荷物の宅配サービスを行う</li> <li>・バスカード化・ICカード化を図り、ポイント付加等のサービスを行う</li> </ul>	

〔問題点・課題および利用を増やすためのアイデア〕

利用促進	地域における取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミバスを利用できるように地域行事を開催する(5)</li> <li>・地域行事に合わせて臨時便を運行する(4)</li> <li>・地域行事に合わせてルートやダイヤを考える(2)</li> <li>・地域行事で利用した場合割引を行う(2)</li> <li>・地域行事の際に利用を呼びかける</li> <li>・常に話題に出すことで利用促進を図る</li> <li>・タクシーを使うくらいなら安いコミバスに乗るよう呼びかける</li> <li>・皆で誘い合って利用する</li> <li>・路線存続のために皆ができる限り利用する</li> <li>・コミバスを絡めたイベント実施する</li> <li>・地域間交流でコミバスを利用する</li> <li>・地域で利用に関する話し合いの場を設ける</li> <li>・実際に利用している人に要望を聞く</li> <li>・コミバスの乗り方教室を開催する</li> <li>・コミバスに乗ろうとしている人を自家用車に同乗させない</li> <li>・利用したことがない人を対象に無料試乗を行い、利用者を掘り起こす</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスに混乗できるようにする</li> </ul>
その他	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・独居高齢者の生活支援と結びつけて考える</li> <li>・ガソリン税を上げてバス経費に充てる</li> <li>・将来を見据えた計画をたてる必要がある</li> </ul>

### 3-3-3. ワークショップ結果のまとめ

#### (1) 路線バス

- ・現在のバスに対する問題点としては、路線、便数、ダイヤ、運賃に関する意見が非常に多く出されました。また、情報不足やバス停の待合環境、車両や運転手の接遇に問題があるといった意見も多数挙げられました。
- ・利用促進のアイデアについては、上記の問題点を解決するための方策として、路線の見直しや増便、ダイヤや運賃制度の見直し、情報提供の充実やバス停環境・車両の改善等を図るといった意見が多く出されましたが、それに加えて、地域が主体となって利用促進の取り組みを進めていく必要性やそれに関するアイデアについての意見も多く挙げられました。

#### 【路線バスに対する意見の総括】

- ・目的地までの適切な路線がなかったり、経由地が多く時間がかかることから路線を見直し利便性の向上を図る
- ・便数が少ないため（特に郊外路線と休日全般）、増便や休日の便数の確保を図る
- ・最終便の繰り下げ運行を行う
- ・バスとバス、バスと鉄道の接続の改善を図る
- ・運賃が全般的に高く、また市街地と郊外での差が大きく不公平感があるため、均一料金制の導入や乗り継ぎ割引の充実など運賃体系の見直しを行う
- ・路線や時刻表などの情報不足や情報の分かりにくさがバスの利用を阻害していることから、情報提供の充実・強化を図る
- ・運賃の支払いの煩わしさを解消するため、バスカードの一層の普及を図るとともにICカード等の導入を検討する
- ・屋根やベンチの設置などバス停の待合環境や、乗車人数に合わせたバスの小型化やノンステップバスの導入など車両の改善を図る
- ・運転手の接遇の向上を図る
- ・バスの利用を絡めた地域行事の開催や、高齢者や小学生を対象としたバスの乗り方教室の実施、自治会・町内会単位でのバス利用の呼びかけなど、地域を挙げて利用の促進を図る

#### (2) コミュニティバス

- ・未運行地域への路線拡大や地区を跨いだ運行を求める意見が多く出されましたが、増便を求める意見の一方で、利用状況によっては定時運行から予約制のデマンド型運行にしてはどうかといった意見も出されています。
- ・学生の通学や高齢者の通院・買い物での利用が多いこと、また、路線バスや鉄道を乗り継いでの利用が多いことから、そうした利用者の行動を考慮したダイヤにするとともに、路線バスや鉄道との連携の強化を求める意見も多く挙げられました。
- ・利用促進においては、情報提供を充実させるとともに、地域をあげて利用促進を図ることで地域の大切な足であるコミバスをなくさないようにすべきという意見が多数挙げられました。

#### 【コミュニティバスに対する意見の総括】

- ・未運行地域への路線拡大、地区を跨いだ路線の運行、便数が少ない路線の増便
- ・利用状況に応じて定時運行から予約制への変更の検討
- ・学生の通学、高齢者の通院・買い物を考慮したダイヤの設定、見直し
- ・路線バスやJR・一畑電車との連携の強化（接続向上・乗り継ぎ割引等）
- ・路線や時刻表などが分かりづらく、また周知されていないため、情報提供の充実を図る
- ・屋根やベンチの設置など、バス停の待合環境の改善を図る
- ・コミバスの利用を絡めた地域行事の開催や利用の呼びかけ、PRなど地域を挙げて利用を促進する

## (参考) 松江市公共交通利用促進市民会議による総括ワークショップの実施

- ・ 3回の地域住民ワークショップの開催後、その結果を総括し、本計画の策定に向けた方向性を検討するため、松江市公共交通利用促進市民会議による総括ワークショップを実施しました。以下にその結果をまとめ、今後、市民からいただいた意見について、さらに研究を進めます。

### ■実施の概要

- ・ 開催日時：平成23年1月8日（土）14:00～16:30
- ・ 会場：松江市役所 第二常任委員会室
- ・ 参加者：市民会議委員11名、事務局4名、コンサルタント4名
- ・ 内容

#### ①全3回の地域住民ワークショップの結果報告

- ・ 郊外路線沿線地域ワークショップ
- ・ 市街地・近郊市域ワークショップ
- ・ コミュニティバス運行地域ワークショップ
- ・ 全体のまとめ

#### ②総括ワークショップ

〔テーマ〕 地域住民ワークショップの結果をふまえた、重要度が高いと思う項目の抽出、市民会議としての今後の取り組みの検討

- ・ 2班に分かれ各班で検討
- ・ 班ごとに代表者が成果を発表
- ・ 全体で結果を整理・総括



班別検討作業の様子



浅田副会長による発表



飯野会長による発表、総括



班別にまとめられた  
検討成果



## ■結果のまとめ ～重要度が高いと思う項目・アイデア等～

### 路線バス

#### 【路線】

- ・バス路線の見直し(5)
- ・希望、利用状況をふまえた路線の見直し
- ・市立病院へのアクセス向上(2)
- ・大型商業施設を経由する買物循環バスの運行
- ・島大～松江駅～サティ～田和山～市立病院～短大を結ぶ路線の運行
- ・郊外路線でのフリー乗降区間の拡大
- ・神社・仏閣をめぐる観光路線の運行
- ・橋北～橋南間の直通路線(2)
- ・北循環線と南循環線の結合(8の字運行)(2)
- ・公共施設へのアクセス向上
- ・新興住宅地への路線の充実
- ・通学路線の充実
- ・松江～境港間の直通便の運行
- ・定期観光バスの復活

#### 【ダイヤ】

- ・最終便が早い、最終便の延長(7)
- ・北循環線、南循環線の増便
- ・定時性の確保(3)
- ・等間隔ダイヤの設定
- ・昼間時間帯のダイヤ見直し
- ・便数が少ない、便数を増やす(3)
- ・土日の便数の確保
- ・バス優先レーンの拡充(3)
- ・一畑バスと市営バスのダイヤ調整
- ・利用が少ない路線を減便し夜間便にまわす

#### 【運賃】

- ・運賃が高い、運賃を安く(4)
- ・運賃体系の見直し(均一制など分かりやすく)(3)
- ・乗り継ぎ運賃割引の拡充(5)
- ・一畑バスと市営バスの共通定期の導入
- ・通勤者割引、サラリーマン割引の導入(2)
- ・学生割引の導入
- ・I Cカードの導入(宍道湖・中海圏域で)(3)
- ・郊外地域は特に運賃が高い、運賃を安く(5)
- ・循環線の運賃を1回100円に(バスカードのみ)
- ・1日フリー乗車券の導入(3)
- ・パーク&ライド割引の導入
- ・通勤定期への補助制度の導入
- ・小学生の休日運賃無料化
- ・I Cカード導入による乗り継ぎ割引等の拡充(3)

#### 【利用促進】

##### 〔バスサポーター制度〕

- ・バスサポーター制度の創設(2)
- ・バスサポート協賛企業を募集
- ・路線ごとにバスサポーターを募集
- ・乗客サポートボランティアを募集(2)

##### 〔地域での利用促進組織〕

- ・各地域での利用促進組織の立ち上げ

##### 〔バスの乗り方教室〕

- ・高齢者を対象としたバスの乗り方教室の充実
- ・小学生を対象としたバスの乗り方教室の充実(2)
- ・各地域や事業所でのバスの乗り方教室の開催

##### 〔車両の工夫等〕

- ・電気バスの導入(2)
- ・2階建てバスの導入
- ・自転車が持ち込めるよう車両を改造
- ・事業者がバスポデーに工夫をして利用促進

##### 〔待合い環境の改善〕

- ・バス停への屋根、ベンチの設置(3)
- ・バス停付近への駐輪場の設置
- ・地元で管理する場合屋根、ベンチの補助を増額
- ・バス停の環境美化

##### 〔情報提供の充実〕

- ・路線・ダイヤ・利用方法等を知らない人が多い→情報提供の充実(7)
- ・携帯電話を利用した情報提供の充実
- ・バスロケーションシステム(現在位置情報)の充実(2)
- ・時刻表の改善(文字を大きく・分かりやすく)(2)
- ・時刻表の全戸配布(または市報利用)
- ・地域ごとの時刻表・路線図の作成・配布(2)
- ・時刻表の共同時刻表の作成
- ・マイ時刻表作成システムの開発
- ・一畑バスと市営バスの共同ホームページの作成
- ・中学生への情報提供の充実
- ・観光客への情報提供の充実
- ・観光案内も含めたバス案内人の設置

##### 〔接遇の向上〕

- ・運転手の接遇の向上(2)
- ・運転手の営業意識の徹底

##### 〔その他〕

- ・バスまつりなどイベントの開催
- ・子育て支援と連携した利用促進施策の展開
- ・バス利用転換企業に排出権上のメリットを付与

### コミュニティバス

#### 【路線】

- ・路線の見直し、地区を跨いだ路線の運行
- ・フリー乗降区間の拡大(3)

#### 【ダイヤ・運行形態】

- ・曜日別運行として運行に体を合わせてもらう
- ・地域の実情に応じてデマンド型運行を検討(3)
- ・通勤と買物が一緒にこなせる往復ダイヤの設定
- ・運行委託の方法の見直し

#### 【他の交通機関との接続・連携】

- ・他の交通機関との接続の充実
- ・他の交通機関との乗り継ぎ割引の導入

#### 【利用促進】

- ・コミバスのPR不足、地元への情報提供の拡充
- ・一畑・市営・コミバスの共同時刻表の作成

## 4. 第1次計画の進捗・達成状況の整理

### 4-1. 全体目標および現時点での状況について

#### 4-1-1. 第1次計画における全体目標

- ・松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）では、策定段階においてバス利用者の詳細データや利用促進対策の効果測定データが収集されておらず、数値データに基づく目標の設定が困難であったことから、目標の設定にあたっては、達成可能な数値目標ではなく、本来あるべき理想的な目標を“めざそう値”として設定し、2次、3次と続く計画の見直しにおいて、PDCAサイクルの取り組みを行っていく中で、数値データを蓄積し、財政支援なども含めて現実的な目標値を設定して、バス交通を維持していく取り組みを行っていくこととしています。
- ・すなわち、バス運行の効率化とバスサービスの向上などの利用促進策を行うことによってバス事業の赤字を解消し、財政支援が無くてもバス路線が維持できる状況になることを理想的な目標として以下のとおり全体目標を設定しています

#### 【第1次計画における評価項目・評価指標・数値目標（めざそう値）】

##### ○バス路線の維持

- ・平成19年4月の再編路線を維持することを目標とする

##### ○利用者数

- ・平成28年度（10年後）には収支バランスの均衡をめざす（利用者数：H16の1.5倍）
- ・平成21年度（3年後）の利用者数を平成16年度の1.2倍とすることを目標とする

##### ○バスサービスの満足度

- ・平成28年度（10年後）には、概ね満足している数値として70%を設定する
- ・平成21年度（3年後）には、満足度60%とすることを目標とする

評価項目	評価指標	現状値 (H16)	数値目標 (H21)	数値目標 (H28)	備考
バス路線の維持	実車走行キロ (万 km/年)	370	310	310	・再編計画路線の維持を目標
利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	550	660	830	・H21：H16の1.2倍 ・H28：H16の1.5倍 (収支バランス均衡)
	日平均乗車人数 (人/日)	15,100	18,100	22,700	
	市民1人あたり 月平均利用回数 (回/月)	1.2	1.4	1.8	往復利用
バスサービス満足度	バスサービス全般の満足度(%)	54	60	70	・満足／(満足＋不満) ※どちらとも言えないを除いた割合

実車走行キロ：一畑バス、市営バスの合計

利用者数：一畑バス、市営バス、コミュニティバスの合計

サービス満足度割合：アンケート調査による満足度割合

#### 4-1-2. 平成 21 年度における「めざそう値」と実際の数値の比較

- ・平成 21 年度における、それぞれの評価指標の数値は、以下のとおりとなっています。

##### 【第 1 次計画における平成 21 年度の数値目標（めざそう値）と実際の数値との比較】

###### ○バス路線の維持

- ・平成 19 年 4 月の路線再編後の路線が維持されています。

###### ○利用者数

- ・平成 19 年 4 月の路線再編による実車走行キロの減少に伴い、乗車人数は減少しており、年間乗車人数は 428 万人となっています。

###### ○バスサービスの満足度

- ・平成 22 年市民アンケートの結果では満足度 60%という結果が出ています。

評価項目	評価指標	現状値 (H16)	数値目標 (H21)	実際の数値 (H21)
バス路線の維持	実車走行キロ (万 km/年)	370	310	327
利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	550	660	428
	日平均乗車人数 (人/日)	15,100	18,100	11,700
	市民 1 人あたり 月平均利用回数 (回/月)	1.2	1.4	0.9
バスサービス満足度	バスサービス全般の満足度 (%)	54	60	60

実車走行キロ：一畑バス、市営バスの合計

利用者数：一畑バス、市営バス、コミュニティバスの合計

サービス満足度割合：アンケート調査による満足度割合

## 4-2. 実施計画およびその進捗・達成状況について

- ・第 1 次計画では、基本方針として 5 つの大項目（協働、路線再編、ダイヤ改正、運賃改定、利用促進）とそれに連なる中小項目を設定したうえで、各施策を体系化し実施計画としています。
- ・それぞれの施策については、計画に基づき平成 20 年 7 月に設置された、市民・企業・交通事業者・行政の協働によるマネジメント組織「松江市公共交通利用促進市民会議」が継続的に進捗管理を行うとともに、以下の施策等については、市民会議が中心となって展開しています。
  - ・路線バスの利用促進に関する地元組織の設立・活動への支援（平成 20 年度～）
  - ・通勤でまつエコ運動（平成 20 年度～）
  - ・松江市一斉ノーマイカーウィーク（平成 21 年度～）
  - ・バスの走行環境改善要望調査および関係機関への働きかけ（平成 20 年度～）
  - ・とってお得バスカード事業（平成 21 年度～） など

（こうした取り組みを多様な主体と協力しながら進めてきたことが評価され、平成 22 年度には一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議<sup>\*</sup>の J COMM マネジメント賞を受賞しました。）
- ・次ページ以降に、市民会議の取り組みを含め、第 1 次計画の内容および現時点での進捗・達成状況等を整理します。

<sup>\*</sup>一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議（J COMM 法人）は、適切な形のモビリティ・マネジメントが日本国内において効果的に広範に推進されていくことを支援することを目的に、日本モビリティ・マネジメント会議（J COMM）の持続的な開催・運営を主たる事業として展開している法人です。（J COMM ホームページより引用）

【第1次計画実施計画進捗状況一覧表】■基本方針大項目：「協働」

中項目	小項目	優先度	主体	支援	施策項目	実施方針	実施	計画決定後の状況	数値目標	達成状況
(1) 市民・企業・バス運行・行政の協働	① 継続的に松江市全体の公共交通体系を考える組織の設置	A	市民行政 バス企業	-	■(仮称)市民交通会議の設置・運営	・継続的に松江市全体の公共交通体系を考える組織を設置する ・日常生活に必要な移動手段である公共交通体系を整備・維持していく	実施	・H20：松江市公共交通利用市民会議を設置(会期開催状況) H20：全体会2回 各部会計3回 H21：全体会2回 各部会計2回 ・路線再編・利用促進に関する地元組織の設立 ・法吉地区(H19)、古志地区(H20)、川津地区(H21) ・コミバス運行区域においては、全ての地区で利用促進協議会を設置済	サポーター数 2,500人 (週1回以上利用する人の1割)	(未実施)
		A	市民行政	バス	■利用促進協議会等地元組織の設置運営	・路線再編・利用促進等にも考える地元組織を全ての地区に設置する ・地域の実情に合った、「日常生活に必要な移動手段を考えていく」とともに公共交通の利用促進を図る	一部実施	・モテリ地域MMにおいて、サポーターとしての取り組み提案(多くの住民が支持)		
(2) 市民の参加	① ハスサポーターへの参加	B	市民企業 バス行政	市民企業行政	■バスサポーター制度の導入	・バスサポーター(仮称)の育成、運行の維持を支援する	実施に向け検討中			
		C	バス	市民行政	■バスモニター制度の導入	・一部バス、市営バスともにモニターを募り、バス利用者の意見を収集して、運行サービスの改善等に繋げていく	一部実施	・H22松江市交通局にて実施中 ・一部バスは未実施		
(3) 企業の参加	① ハスサポーターへの参加	B	バス	市民行政	■バスモニター制度の導入		△			
		B	企業市民行政	バス	■ノーマイカーターの推進	・『ノーマイカーター』の意識が固定化するような施策を検討・実施する	実施	・松江市交通安全対策協議会モテリ事業所を運営し協力依頼(H19・H20) ・松江国庫事務所と協力し「通勤でまっエゴ」運動を実施(H20～) ・まっエゴ宣言事業所数：68社(うちノーマイカーター宣言35社) ・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」を実施(H21・H22) 参加事業所数：H21：約100事業所、延べ約3,200人 H22：約100事業所、延べ約3,200人(約8割の事業所がH21からの継続参加)		
(4) ハス事業者の取り組み	① 「協働」への参加	A	行政	-	■バス利用の企業への働きかけ	・環境保全や公共の観点で、公共交通バスの利用を奨励している企業に対して、表彰制度等の導入を検討・実施する ・表彰や公共交通関連企業、ISO14001取得企業等を中心にMM等を通じて公共交通利用の働きかけを実施する	一部実施	・松江国庫事務所と協力し「通勤でまっエゴ」運動を実施(H20～) まっエゴ宣言事業所数：68社(うちノーマイカーター宣言35社)		
		A	行政市民	-	■バス事業者への公平な支援	・公共交通を維持していくための必要な支援を行う ・高齢者、障害者割引等について、どの市内路線バスも同様に受けられる制度とする	実施	・高齢者、障害者割引額の統一(H19.4月～) ・高齢者割引は対象年齢を65歳から70歳とし、料金を一律100円引きに統一 ・障害者割引も対象者及び割引額を統一		
(5) 行政支援	④ ハス利用	A	行政	バス	■市議員に対するMM等を通じた公共交通利用への働きかけ	・市議員に対してMM(モビリティ・マネジメント)の推進をもち、公共交通の利用を促していく ・水曜日、日曜、祝日、11月の「ノーマイカーター」の意識が固定化するような施策を検討・実施する	実施	・一部議員に対してMMの実施(H19) ・全議員を対象とした公共交通を利用した通勤社会実験の準備(H20) ・能の取組による「市議員の公共交通利用人数」【市議員のノーマイカーター参加率】(企業名を含む) H19：59人(3.3%) H20：65人(3.7%) H21：88人(5.1%) H22：93人(5.4%)	市議員バス利用率 4.0%→10% (2.5倍)	市議員バス利用率 7.8% (H22) ※未実施市議員
		A	行政	バス	■県、国、団体議員に対する公共交通利用への働きかけ	・市MM(モテリ事業)結果をもち、他の行政機関等に公共交通利用促進の働きかけを行っていく	実施	・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」を市・県・国・市民会議の共催で実施することに より、他の行政機関への利用促進を図った。	市議員バス利用率 4.0%→10% (2.5倍)	行政職員全体(臨時・嘱託・アルバイト含) 6.8%→10% [1.5倍]
(6) 国、県、市の連携し た取り組み	⑤ 財政支援に関わる新 財源導入	B	行政市民	-	■新財源の導入	・第1次計画の経過(バス利用者数や収支バランス等)をみて、新財源の導入も含め、将来の公共交通のあり方を検討していく	未検討	・利用促進やバス事業者の自助努力による収支改善が第一であるため、財源の確保を行う段階ではないと判断している。		
		B	行政	バス	■道路整備等へバス事業者の意見反映	・道路の新設や改良の届出には、必ずバス事業者の意見を聞き、計画に反映させるよう努める	実施	・随時実施		
(7) 国、県、市の連携し た取り組み	⑥ 国、県、市の連携し た取り組み	A	-	-	※行政関係項目全てに該当		実施	・随時実施		

【第1次計画実施計画進捗状況一覧表】■基本方針大項目：II 路線再編

中項目	小項目	優先度	主体	支援	実施方針	未検討	計画策定後の進捗状況	数値目標	達成状況
(1) 交通空白地域の解消	A	行政 バス 市民	-	■全般	・公共交通空白地域については路線の見直し、新規路線の導入、タフター子ファットの配布なども含めて、継続的に検討していく	×	(既存路線の利用促進の取り組みを行う中で、現時点での新規路線等の拡充は困難)	公共交通等 カバ一率 97%	公共交通等 カバ一率 97%
				■路線バスの対応	・現状路線の維持を基本に、空白地域への新規路線導入については需要や採算等を踏まえ検討する	未検討	(既存路線の利用促進の取り組みを行う中で、現時点での新規路線等の拡充は困難)	X	(H22現在路線 H17圏内人口)
				■コミュニティバスでの対応	・旧松江市路線は随時見直しを行っており、今後も整備をみながら見直ししていく ・旧町内路線は利用促進協議会の中で見直ししていく ・市街地や市街地周辺地域についても必要に応じて導入を検討していく	一部実施	・各地域の利用促進協議会にて路線の見直し、新設等を実施 ・市街地、市街地周辺地域についての導入は未検討・未実施	96%→98% (種4%の1/2)	
(2) 幹線路線の見直し	A	バス	行政	■幹線路線の縮小	・一畑バス、市営バス間で調整・連携を図り、統合する路線を少なくする ・日ノ丸バスとも連携、調整を図る	○	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・一畑バス、市営バス間の移管による幹線路線の縮小 (移管路線) まつろりカー(廃止)、八重垣線、病院線、四季ヶ丘線、テクノアーク線、平成ニュータウン線、商業高校線 ※再編後の主な統合区間 (基本的に市営の市街地路線と一畑・日ノ丸の基幹路線の市街地部に収められん) ・松江駅一帯(市営/一畑/日ノ丸) ・県民会館前-松江しんじ湖温泉(市営/一畑) ・石橋駅一帯(市営/一畑) ・松江駅一帯(市営/一畑) ・松江駅-竹矢(市営/日ノ丸)	バス停までの距離 (満足割合) 76% (H22アンケート)	バス停までの距離 (満足割合) 77%→77%
				■環状型路線の再編	・現状と同様、松江駅を中心とした路線とする ・環状型でわかりにくくなっている路線を、松江駅を中心としたシンプル路線に再編する(等間隔ダイヤとするため、北からは松江駅止め、南からはしんじ湖温泉止めを基本とする)	実施	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・※郊外拠点と中心部を結ぶ一畑バスの路線については、松江駅・松江しんじ湖温泉を中心とした放射型路線となるが、市街地間を結ぶ市営バスについては、橋北・橋南を跨ぎ、多様な地帯間を結ぶ路線のニーズがあることから、同一系統で複数の運行区間があり、分りづらい部分がある。	運行の路線・ ルート・経由地 (満足割合) 42% (H22アンケート)	運行の路線・ ルート・経由地 (満足割合) 41%→50% (H22アンケート)
(3) 放射型バス路線中心の再編	A	バス	行政	■放射型バス路線(幹線及び市街地近郊路線)でカバーできない地域については、環状型路線でカバーする	・旧松江市路線は随時見直しを行っており、今後も整備をみながら見直ししていく ・旧町内路線は利用促進協議会の中で見直ししていく	○	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・※北側環状線は県民会館を經由する路線に再度変更。 便は県民会館を經由しない時間帯は、市民からの要望によりH20.4月から昼間の便は県民会館を經由する路線に再度変更。		
				■環状型路線の再編	・地域の要望に即し、路線バスでの対応も含めて、コミュニティバスの導入を検討していく	未検討	・各地域の利用促進協議会にて路線の見直し、新設等を実施	○	
(4) 環状型バス路線で補充	A	バス	行政	■既存コミュニティバス路線の見直し	・旧松江市路線は随時見直しを行っており、今後も整備をみながら見直ししていく ・旧町内路線は利用促進協議会の中で見直ししていく	○	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施		
				■市街地型コミュニティバスの導入	・地域の要望に即し、路線バスでの対応も含めて、コミュニティバスの導入を検討していく	未検討	・各地域の利用促進協議会にて路線の見直し、新設等を実施	○	
(5) コミュニティバスで補充	C	行政 市民	-	■全般	・現状の利用者の利便性を踏まえないよう考慮する	×	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施		
				■通院バスの導入	・通院バスは現状路線を基本とし、随時、需要に即して路線を検討していく ・周辺地域から直連の通院バス路線についても需要に即して整備していく	○	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ※一畑バスの病院線(松江駅~日赤~松江しんじ湖温泉)は市営バスに移管・再編 ※八重垣~市立病院を結ぶ路線を再編 ※竹矢~市立病院を結ぶ路線を新設		
(6) 新規路線の導入	A	行政 バス	-	■通院バスの導入	・通院バスは現状路線を基本とし、随時、需要に即して路線を検討していく ・周辺地域から直連の通院バス路線についても需要に即して整備していく	○	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ※北側環状線は一畑バスから市営バスに移管し現状維持 ※女子高線は市営バスで現状維持 ※高専行きは一畑バス、商業線、高専線で現状維持 ※商業行きは一畑バスから市営バスに移管し現状維持(現状利便性維持)		
				■快速バスの導入	・県営、女子高、高専行きは存続させる ・商業行きは他の学校と同様の路線バスで対応する(現状の利便性を維持)	未検討	(参考) 美保間線ノンストップ便の利用実績 H18: 9,083人(路線計335,803人: 56便) H19: 8,689人(路線計298,073人: 52便) H20: 8,018人(路線計306,181人: 52便) H21: 6,767人(路線計274,037人: 52便)		

(7) ターミナル機能の再編	① JR松江駅ターミナル機能の強化	C	行政	バス	■ JR松江駅ターミナル再整備	・ JR松江駅は、最も重要な交通結節点であるとともに、広域としての役割、松江市の核施設としての役割があり、安全性やバス運転手休憩所・バス停車スペースの確保、駅南口の利用等も含め、総合的に検討していく	未検討 ×	(現時点で松江駅周辺の再整備計画等が無いため検討ができない)
					■ JR松江駅ターミナルの安全対策	・ わかりやすい交通誘導や安全性の確保については、早急に対策を検討・実施する ・ 今後、再開発計画を踏まえて検討していく	一部実施 △	・ 地下駐車場用信号機とバス用信号機が並列していることによる誤配の危険性については、信号機をLED式とし、一定の角度を捉えると見えないよう改善 ・ 9番のりば（普通バス・連絡バスのりば）の上層を整理し、待合設備を改善 ・ 4～6番のり（中央の島）への側断歩道以外からの横断を防止するため、防護柵の設置を検討中
(8) 鉄道・タクシーとの連携	① JR一畑電車等との連携強化	A	バス行政	-	■ 県民会館前ターミナル機能の再編	・ 効率的、利用促進、利便性の向上に繋がるよう検討していく ・ 候補地を選定し、用地を確保して、モデル事業から実施していく ・ ハーク＆ライド機能にも配慮する	未検討 ×	（現時点で県民会館前ターミナルの再整備計画等が無いため検討ができない）
					■ 郊外型乗り継ぎターミナルの整備	・ ハーク＆ライドの社会実験を実施 ・ 低就業地域づくり面的対策推進事業（環境省事業：H20） ・ 県合同庁舎、みしまや川津店に臨時無料ハーク＆ライド駐車場を設置 ・ 松江市一斉ニューマイカーウィーク H21：市内14箇所に臨時無料ハーク＆ライド駐車場（駐輪場）を設置 H22：上記14箇所での設備に加え、新幹11箇所に体験モニターを実施。 さらに松江駅にてサイクル＆ライド体験モニターを実施	一部検討 △	
	② タクシーとの連携	C	行政	-	■ 鉄道接続バス路線の確保	・ JR、一畑電車と接続するバス路線を確保する	実施 ○	（現時点で各ターミナルの再整備計画等が無いため検討ができない）
					■ ターミナル内タクシー乗場等の整備	・ タクシーや自転車と適切に接続させるため、ターミナルにはタクシー乗場や駐輪場整備の検討も行う	未検討 ×	

【第1次計画実施計画進捗状況一覧表】 ■基本方針大項目：Ⅲ ダイヤ改正

中項目	小項目	優先度	主体	支援	施策項目	実施方針	計画策定後の進捗状況	数値目標	達成状況
(1) 幹線路線の員直し(再掲)	① 通勤ダイヤの解消 ② 等間隔ダイヤの設定	A	バス	行政	■全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線は便数やダイヤ間隔を調整し、効率的なダイヤに改正する</li> <li>・日ノ丸バスとも、連携、調整を図る</li> <li>・朝夕の通勤、通学時間帯は需要と供給のバランスを考慮、現状のダイヤを基本とする</li> <li>・明らかに過密であると思われる部分については、調整する</li> <li>・バス事業者間で相互調整し、等間隔となるよう配慮する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線再編後の幹線区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間で調整                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・松江駅一大学・川津(合庁川津線/真保間・マリノアゲート線)</li> <li>・松江駅一古志頭・風土記の丘入口(合庁川津線/八雲線)</li> <li>・松江駅一竹矢(竹矢線/日ノ丸米子線)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の便数(満足割合) 44%→50% (H22アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の便数(満足割合) 42% (H22アンケート)</li> </ul>
						<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕時間帯：現行程度の便数を確保する</li> <li>・昼間時間帯：現行程度を基本に利用実態に合わせて調整する(10～15時)</li> <li>・土日祝日：現行と同様、朝夕を中心に間引く(平日の2/3程度の便数)</li> <li>・幹線路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕時間帯、昼間時間帯ともに再編前の便数を概ね確保                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>【減便となった路線及び便数】</li> <li>・美保間線：56便→52便(4便減)</li> <li>・八雲線：83便→81便(2便減)</li> </ul> </li> <li>・土日祝日の便数も再編前を概ね確保</li> <li>・路線再編後の幹線区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間で調整(再掲)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の便数(満足割合) 31%→50%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の便数(満足割合) 33% (H22アンケート)</li> </ul>
						<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕時間帯：現行程度の便数を確保する</li> <li>・昼間時間帯：幹線と合わせて15～30分間隔(乗降人員に依りし)の等間隔ダイヤとする(10～15時)</li> <li>・土日祝日：現行と同様、朝夕を中心に間引く(平日の2/3程度の便数)</li> <li>■市街地近郊路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・法吉ループ線を除き、朝夕時間帯、昼間時間帯ともに再編前の便数を概ね確保</li> <li>・土日祝日の便数も法吉ループ線を除き、再編前を概ね確保</li> <li>【法吉ループ線の減便状況】</li> <li>・平日……再編前：右回り13便、左回り7便、双方合わせて20便を運休</li> <li>・再編後：右回り8便、左回り7便、双方合わせて15便を運休</li> <li>・土日祝……再編前：双方合わせて計13便を運休</li> <li>・再編後：双方合わせて計14便を運休</li> <li>・路線再編後の幹線区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間で調整(再掲)</li> <li>・レインバスの運行(H22.4月～)</li> <li>・翌日の臨海運量が70%以上の場合、松江駅発7:56～相生駅、高松駅前経由平政町車庫行きは始発車を1便増便して運行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>始発車の時間(満足割合) 61% (H22アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>始発車の時間(満足割合) 61% (H22アンケート)</li> </ul>
						<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕時間帯：現行程度の便数を確保する</li> <li>・昼間時間帯：30分程度に1便を基本とする(10～15時)</li> <li>・土日祝日：現行と同様、朝夕を中心に間引く(平日の2/3程度の便数)</li> <li>■環状型路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.4月(以降)の路線再編、ダイヤ改正にて実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝の時間帯は、南備線、北備線ともに各方向2～3便減少</li> <li>・昼間の時間帯は、南備線、北備線ともに各方向35分間隔で運行</li> <li>・夕方以降は、南備線、北備線ともに各方向2便増加(最終便の繰り下げ)</li> <li>・土日祝日は、改正前と概ね同様に朝夕時間帯の便を間引いて運行</li> <li>【南北備線間のダイヤ改正後の比較】</li> <li>・北備線                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>平日：改正前：62便、23分間隔→現行：49便、35分間隔</li> <li>土日祝：改正前：朝夕計14便運休→現行：朝夕計10便運休</li> </ul> </li> <li>・南備線                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>平日：改正前：65便、24分間隔→現行：50便、35分間隔</li> <li>土日祝：改正前：朝夕計13便運休→現行：朝夕計11便運休</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとバスの乗り換え(満足割合) 31%→50%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとバスの乗り換え(満足割合) 33% (H22アンケート)</li> </ul>

<p>(5) 定時性の確保 (交通規制・誘導)</p>	① 既存バス専用・優先レーンの規制の徹底	A	行政	市民 バス	<p>■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上</p> <p>■バス専用・優先レーンの新設</p>	<p>・交通の実態(交通量・渋滞量・渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく</p> <p>・自動車の交通マナー向上についても、継続的に指導、啓蒙を行っていく</p>	<p>・市民会議(走行環境改善部会)において、走行環境改善要望調査を実施し、道路管理者等と協議し、改善措置を図っている。</p>	<p>実施</p> <p>○</p>	<p>・市民会議(走行環境改善部会)において、走行環境改善要望調査を実施し、道路管理者等と協議し、改善措置を図っている。</p>	<p>定時性 (満足割合) 74% (H22アンケート)</p>		
	② バス専用・優先レーンの新設	B	行政	市民 バス	<p>■バス専用・優先レーンの新設</p>	<p>・定時性の確保については、交通全体の流れをよくすることが重要であり、スムーズな交通流となるようバス専用・優先レーンの新設も含めて検討していく</p>	<p>※定時性の確保の観点から乗務員働き取りの調査を実施し、スムーズな交通流を確保するための改善箇所を市民会議で検討し、関係機関に協力を要請したが、現在の道路環境では専用レーン等の導入は難しいとの回答であった。</p>	<p>検討の上 未実施</p> <p>□</p>	<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>			
	③ 迷惑駐車を取りしまり	A	行政	市民 企業 バス	<p>■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上</p>	<p>・交通の実態(不法駐車の状態、渋滞量、渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく。</p> <p>・自動車の交通マナー向上についても、継続的に指導、啓蒙を行っていく</p>	<p>・交通取り締まりの実施 [区別告知件数] [放置車確認取付件数] H19: 228件 1,297件 H20: 336件 1,094件 H21: 474件 1,281件</p>	<p>実施</p> <p>○</p>			<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>	
	④ バス優先信号の増設	B	行政	市民 バス	<p>■PTPSの導入</p>	<p>・PTPSの導入については、設置効果や影響を検討し、バス停の位置の変更も含めて検討していく(PTPSは、バス停位置が信号を通りすぎたところにある場合に有効)</p>	<p>※定時性の確保の観点から乗務員働き取りの調査を実施し、スムーズな交通流を確保しつつ、PTPSやバス交通へ配慮した信号機の設置について検討したが、現状での導入は他の交通流の確保から困難であると判断。</p>	<p>検討の上 未実施</p> <p>□</p>				<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>
	① バス専用・優先レーンの新設(再掲)					<p>・信号機等の設置・改善については、必要に応じて、継続的に設置・改善していく</p>		<p>実施</p> <p>○</p>				
② ハイバス道路の整備	C	行政	市民 バス	<p>■ハイバス道路の整備</p>	<p>・計画に沿って継続的に整備を進めていく</p>	<p>・継続的に実施中</p>	<p>実施</p> <p>○</p>	<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>				
③ 幹線道路の拡幅	A	行政	市民	<p>■幹線道路の拡幅</p>	<p>・計画に沿って継続的に整備を進めていく</p>	<p>・継続的に実施中</p>	<p>実施</p> <p>○</p>		<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>			
④ バスベイの整備	C	行政	バス 市民	<p>■バスベイの整備・改善</p>	<p>・バスベイの整備は、対応できることから整備を進めていく</p> <p>・既存バスベイは、設置基準に適合するよう、適宜改善していく</p>	<p>・継続的に実施中</p>	<p>実施</p> <p>○</p>			<p>定時性 (満足割合) 70%~70%</p>		
(6) 定時性の確保 (道路整備)												

【第1次計画実施計画進捗状況一覧表】 ■基本方針大項目：Ⅳ 運賃改定

中項目	小項目	優先度	主体	支援	施策項目	実施方針	計画決定後の進捗状況	数値目標	達成状況
(1) 路線バス運賃の運賃制度の統一	① 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	B	バス	行政 市民	■初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	・初乗り運賃を値上げて、均一運賃エリアを拡大し、遠距離低減率を拡大する方向で検討・実施する	未検討 X		
	② エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	C	バス	行政 市民	■エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	・初乗り運賃を値上げて、均一運賃エリアを拡大し、遠距離低減率を拡大する方向で検討・実施する	未検討 X		
(2) 一畑バス・市営バス共通定期券の導入		A	バス	行政 市民	■一畑バス・市営バス共通定期券の導入	・導入に向けて、検討・実施する	未検討 X		
	① 高齢者割引制度の統一	A	行政 バス	市民 バス	■高齢者割引制度の統一	・どの市が路線バスでも、同じ割引が受けられる制度に統一する	実施 O	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者割引制度の統一（H19.4月～） <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者割引は対象年齢が65歳から70歳とし、料金を一律100円引きに統一</li> <li>利用実績：H19：延680,214回、補助額計67,509,350円</li> <li>H20：延607,703回、補助額計66,546,450円</li> <li>H21：延645,963回、補助額計64,204,200円</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス運賃（満足割合）58%</li> <li>（H22アンケート）</li> </ul>
(3) 割引制度の見直し・充実	② 障害者割引制度の統一	A	行政 バス	市民 バス	■障害者割引制度の統一	・どの市が路線バスでも、同じ割引が受けられる制度に統一する	実施 O	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害者割引制度の統一（H19.4月～） <ul style="list-style-type: none"> <li>・障害者割引の対象者及び割引額を統一</li> <li>利用実績：H19：延528,448回、補助額計74,528,108円</li> <li>H20：延575,232回、補助額計87,590,360円</li> <li>H21：延592,325回、補助額計91,874,170円</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとバスの乗り換え（満足割合）33%</li> <li>（H22アンケート）</li> </ul>
	③ 中高生割引制度の導入	A	行政 バス	市民 バス	■中高生割引制度の導入	・中学生割引制度を検討していく	未検討 X		<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとバスの乗り換え（満足割合）31%</li> <li>→50%</li> </ul>
(4) コミュニティバスの運賃統一	④ 乗継割引制度の充実	B	バス	行政	■乗継割引制度の充実	・主要乗り継ぎターミナル（Jバス松江駅、県民会館前）において、バスカード利用者に対して定額の割引引きを行う	実施 O	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「松江市通学支援補助制度」を導入（H19.4月～、H21.9月～制度拡充） <ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市在住の小中高生が通学定期券の購入費が1ヶ月あたり1万円を超えた場合、超えた部分を市が全額補助（H21.8月までは「超えた部分の1/2」を補助、H21.9月以降「超えた部分の全額補助」に拡大）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとバスの乗り換え（満足割合）31%</li> <li>→50%</li> </ul>
	⑤ 利用に応じた運賃割引制度の導入	B	バス	行政	■利用に応じた運賃割引制度の導入	・利用頻度の高い入ほど割安になるような運賃割引制度の充実を検討・実施していく	未検討 X		<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存制度のみ継続（※経営状況が厳しく現行制度以上の割引制度の導入は困難なため）</li> <li>・現行制度 <ul style="list-style-type: none"> <li>①：1時間以内は、路線バスを乗り継いで、バスカードで運賃を支払われる場合、乗り継いだバスの運賃を20円引き。</li> <li>②：南北循環線を乗り継ぐ場合、乗り継いだバスの運賃を半額とする。</li> </ul> </li> </ul>
	① 旧市町村単位で異なる運賃制度の統一	A	行政 バス	行政	■コミュニティバス運賃制度の統一	・コミュニティバスの運賃体系を統一する	実施 O	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの運賃体系の統一（H19.4月～）</li> <li>・運賃を1乗車200円（Jバス100円）に統一</li> </ul>	

【第1次計画実施計画進捗状況一覧表】■基本方針大項目：V 利用促進

中項目	小項目	優先度	主体	交差	実施項目	実施方針	計画策定後の進捗状況	数値目標	達成状況
(1) 情報提供の充実	① 一般バス・市営バス共通の時刻表、路線図作成	A	バス	行政	■一般バス・市営バス共通の時刻表、路線図の作成・設置	・一般バス、市営バス共通のわかりやすい時刻表、路線図を作成し、バス停、ターミナル等に設置する	・松江駅入口壁面（ガラス面）に、路線情報の一括案内版を作成・表示（H20年度実行、H21年度本格実施） ・松江駅、県民会館前、島根大学前、古高前にて共通時刻表を作成・表示	バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ（満足割合）58% (H22アンケート)	バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ（満足割合）51%~60%
		A	バス	行政	■インターネット・携帯電話での情報提供の充実	・一般バス、市営バスで連携して、情報提供の充実を図る	・各バス事業者がそれぞれ自社ホームページにて、路線図、時刻表、運賃等の情報を提示 ・インターネット及び携帯電話で現在運行しているバスの位置情報が入り込めるロケーションマップ「くくるっとバスなび」を松江市・交通局・一般バスが共同で開発、運営（H21年度～）		
	B	バス 行政	市民	行政	■学校対象バス乗り方教室やMMの実施	・学校教員の場でも、バスの乗り方教室やMMを計画的に実施していく	・各小中学校「バスの乗り方教室」の開催希望を問い合わせ、希望のあった学校にて随時実施 H20年度：延べ7校で実施（対象者数計：755人） H21年度：延べ5校で実施（対象者数計：650人）		
	B	バス 行政	市民	行政	■障がい者、高齢者対象のバス乗り方教室の開催	・乗り方教室の希望を募り、計画的に実施していく	・公民館を通じて地域住民に対し参加費を無料、公民館単位で随時実施 H20年度：4箇所で開催（対象者数計：105人） H21年度：1箇所で開催（対象者数計：15人）		
(2) 定時性の確保（再掲）	④ ダイヤ改正等の周知・広報の徹底	B	バス 行政	-	■JR松江駅等、交通案内員の配置	・交通や観光等の案内員を養成して、主要ターミナルに配置し、公共交通の利用環境を整備していく	・松江駅バスターミナルにバス案内員を配置し、市民や観光客へバス路線・乗り場、時刻等の情報提供を実施（H21年度～）		
		A	バス 行政	-	■インターネット、新聞広告、チラシ等による広報	・インターネット、新聞広告、チラシ、市の広報等を通じて、路線再編、ダイヤ改正の周知・徹底を図る ・公共交通（バス）の実情を公開し、利用を促進する広報活動を実施する	・必要に応じて情報提供を行っている		
	B	市民 行政 バス	-	■バス停上屋、ベンチの設置	・バス停上屋、ベンチは地元と行政、バス事業者が連携して設置していく ・既存の防犯灯道路灯設置事業を継続していく	・バス停上屋の改善の準備 H19年度：市設置1件（松江警察署前） 地元設置：上層新設、改修計6件 H20年度：市設置1件（松島前） 地元設置：上層新設、改修計2件 H21年度：市設置1件（田和山） 地元設置：上層改修計3件			
	B	バス 行政	-	■バス停の清掃管理	・地元、バス事業者等の協働で管理していく ・利用者の向上を図る				
(3) バス待合環境の充実	② 郊外型乗継ターミナルの整備（再掲）	B	バス 行政	-	■バス停周辺の歩道整備	・計画に沿って継続的に整備を進めていく			
		A	バス 行政	-	■バス停周辺の歩道整備				

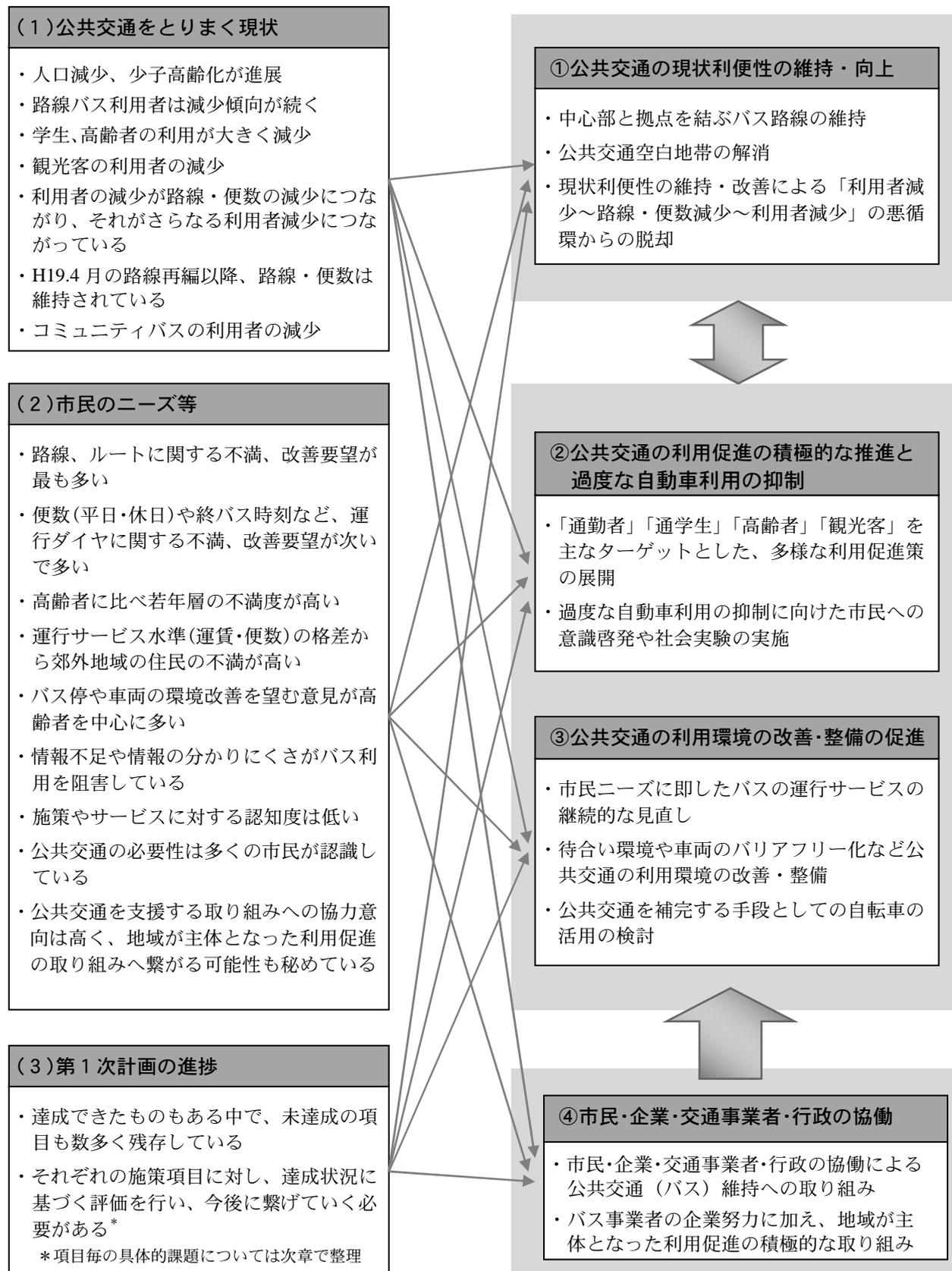


## 5. 現状・課題と解決に向けた方向性

ここまで述べてきた現状および市民意向等をふまえ、松江市の公共交通（バス）をとりまく課題およびその解決に向けた方向性を整理します。

### 【松江市の公共交通(バス)の現状・課題】

### 【解決に向けた方向性】



## 6. 松江市地域公共交通総合連携計画

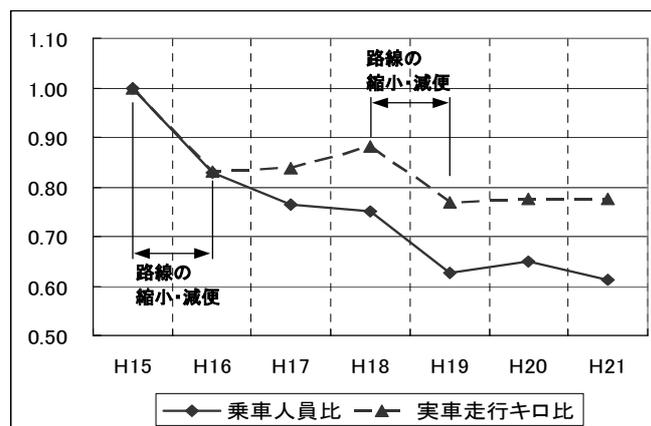
### 6-1. 地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

- ① 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上
- ② 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進および過度な自動車利用の抑制
- ③ 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進
- ④ 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政の協働による計画の推進

#### 6-1-1. 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上

- ・本市は「拠点連携型都市構造」を指向しており、中心部と合併旧町村等の拠点を結ぶバス路線を維持していきます。公共交通空白地帯においても、市民生活に必要なコミュニティバス等の移動手段を確保します。
- ・モータリゼーションの進展により、バス交通は、利用者の減少～路線の縮小・減便～さらなる利用者減少という悪循環が続いています。この悪循環を止めるためにも現状の利便性を維持・改善し、利用促進を図って持続可能な公共交通となるよう努めていきます。

【近年の路線バスの乗車人員と実車走行キロの比率】



※右図のとおり路線を縮小・減便してもその分だけ利用者が減少しており、「利用者の減少を抑えた効率的な運行」となっているわけではありません。

※H15を1.00とした場合の経年変化を表示

#### 6-1-2. 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進と過度な自動車利用の抑制

- ・「通勤者」「通学生」「高齢者」「観光客」を主なターゲットとした公共交通(バス)の利用促進の取り組みを積極的に展開していきます。
- ・「通勤・通学」は頻度の多い基本的な交通移動です。「通勤」については行政職員の率先した取り組みを進めるとともに、企業(事業所)への利用促進を積極的に働きかけていきます。「通学」については将来の公共交通(バス)の利用促進にも繋がる重要な交通移動であることから、学校教育現場等への働きかけを促進していきます。
- ・また、今後人口の増加が見込まれる高齢者については、求められる運行サービス(便数、最終便の時間等)への対応も比較的容易で、公共交通(バス)利用の増加が期待できます。地元組織とともに高齢者団体等と連携して積極的な働きかけを行っていきます。
- ・一方、観光客については、自家用車利用の個人客が増加し、公共交通(バス)利用者が減少しています。公共交通(バス)の案内や情報提供を充実することにより利用促進を図っていきます。

- ・ 広報の徹底・情報提供の充実や多様な交通手段への誘導などにより「過度な自動車利用の抑制」の意識を啓発していきます。
- ・ 市の広報やMM（モビリティ・マネジメント）などによって、市民や企業の意識変革を促していきます。また、都市計画に基づいて都市の集約や交通規制（エリア進入禁止等）の社会実験を行い、自動車から多様な移動手段への誘導を図っていきます。

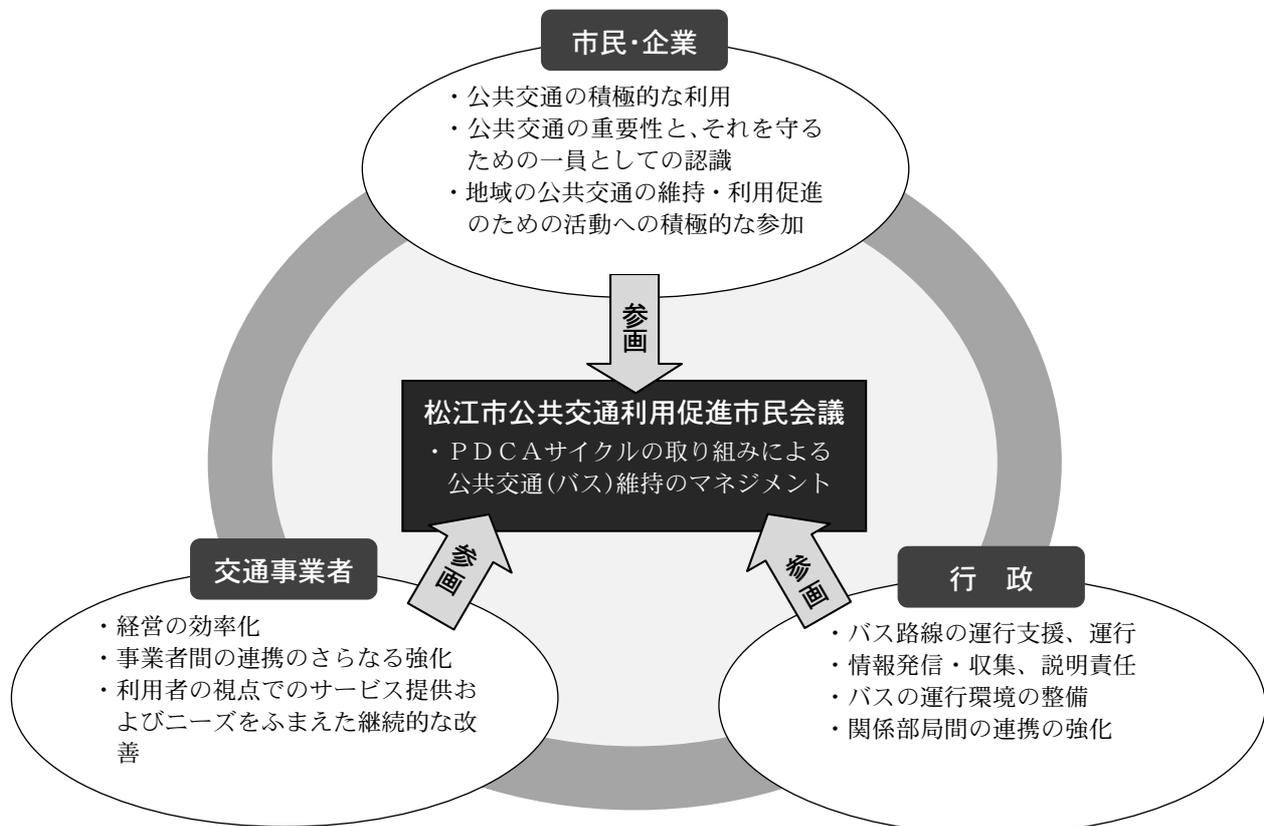
### 6-1-3. 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進

- ・ 市民ニーズに即した「路線等のバス運行サービスの見直し」を検討し、公共交通（バス）の利便性を向上していきます。また、現在「公共交通軸」や「新しい交通システム」導入の検討が行われており、それらの検討結果を踏まえ、適宜見直していきます。
- ・ 近年、高齢者の人口増加に伴い、高齢運転者の加害者事故が急増しています。安全で利用しやすい交通手段への誘導を行うとともに、待合環境の改善や乗降のしやすさなど、公共交通（バス）利用環境の改善・整備を促進します。
- ・ 公共交通（バス）を補完する交通手段として、観光客や通勤・通学者のニーズを踏まえ、自転車の利用環境の改善・整備を行っていきます。

### 6-1-4. 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政等の協働による計画の推進

- ・ 公共交通（バス）のマネジメント組織である松江市公共交通利用促進市民会議を中心に、市民・企業・交通事業者・行政等の協働により、PDCAサイクルの取り組みによって公共交通（バス）を維持していきます。
- ・ とくに利用促進にあたっては、バス事業者の企業努力はもとより、地域におけるきめ細かな活動の展開がより重要となってくるため、各地域において利用促進組織を設立し、地域の実情に応じた利用促進の取り組みを積極的に進めていきます。

【市民・企業・交通事業者・行政の協働による取り組み体制図】



## 6-2. 地域公共交通総合連携計画の区域

- ・計画の区域は松江市全域とします。

## 6-3. 地域公共交通総合連携計画の期間

- ・計画の期間は平成 23 年度から 27 年度までの 5 年間とします。

## 6-4. 地域公共交通総合連携計画の目標

- ・第 1 次計画においては、バス事業（経営・運行）が理想的な姿（財政支援がなくてもバス路線が維持できる状態）となることをめざし、PDCAサイクルの取り組みを行って行く中で、今後の 2 次、3 次計画において、数値データを蓄積し、財政支援なども含めて達成可能な現実的な目標値を設定して、バス交通を維持して行く取り組みを行って行くこととしていました。
- ・本計画（第 2 次計画）では、これまで 3 ヶ年のバス事業の収支、利用促進策の効果、市民ニーズ調査などから、バス路線の持続可能性、実現可能性などを考慮して、下記のとおり計画の目標を設定します。

### 〔バス路線の維持〕

- 現状と同程度の交通移動の利便性の確保を目標とします。

#### 路線バスについて

- ・平成 22 年 4 月現在のバスの利便性を確保（路線・便数を現状程度に維持）することを目標とします。

#### コミュニティバス（郊外）について

- ・今後さらに高齢化が進み、車の運転ができない高齢者のみの世帯の増加も予想されます。生活に必要な移動手段の確保として、現状と同程度の利便性の確保をめざします。

### 〔路線バスの利用者数〕

- 路線バスの利用者数については、現状の乗車人員の確保を目標とします。
  - ・人口減少や高齢者（世帯）の自家用車保有率の上昇などのため、このままでは 5 年後に約 10% のバス利用者の減少が予測される中で、現状程度の利用者数の確保をめざします。

### 〔バスサービス全体の満足度〕

- バスサービス全体の満足度については、市民の多くが概ね満足と感じる数値として、満足度 70% をめざします。

評価項目	評価指標	現状値	数値目標 (5年後：H28)	備考
路線バスの維持	実車走行キロ (万 km/年)	353	353	現状程度の利便性の確保を目標
路線バスの利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	394	394	松江市人口 H21：192,000 人 H27：188,000 人 (国勢調査ベースの推計)
	日平均乗車人数 (人/日)	10,800	10,800	
	市民 1 人あたり 年平均利用日数 (日/年)	10.2	10.5	往復利用
バスサービス全体の満足度	満足度 (%) (バスの総合評価)	60	70	・満足 / (満足 + 不満) ※どちらとも言えないを除いた割合

※現状値のデータ

実車走行キロ：平成 21 年度実績（一畑バス、市営バス、日ノ丸バス）

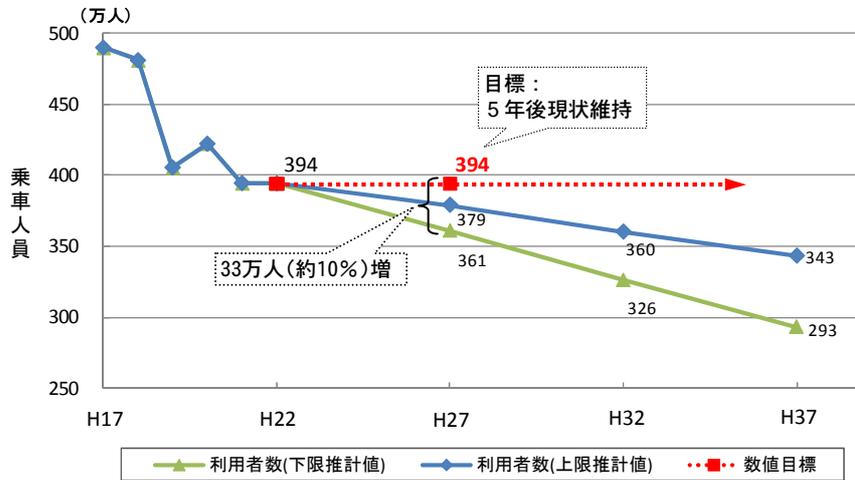
乗車人数：平成 21 年度実績（一畑バス、市営バス、日ノ丸バス）

サービス満足度割合：平成 22 年度市民アンケート調査結果

※参考：路線バスの利用者数の数値目標の設定の考え方について

- 近年、松江市およびその周辺地域において、住民や企業(事業所)を対象としたMM事業による情報提供・啓発活動やノーマイカーウィークの取り組みが実施され、自動車交通の抑制や公共交通利用者の増加に一定の効果をあげており、これらの実績から目標値(5年後)を設定します。

【路線バス利用者数(乗車人員)の将来推計と数値目標の設定】



※推計値はH21年度実績より、H22年度の乗車人員(一畑・市営・日ノ丸合計)を394万人として推計

- 下記の参考データから勘案すると、MMや利便性向上施策等の取り組みによって、概ね10%程度の利用者の増加が期待できます。
- すなわち、目標年度(平成27年度)までに、こうした取り組みを広範かつ積極的に拡大していくものとする、約10%の利用者の増加が見込まれることとなり、結果的に、この数値は人口減少や高齢者(世帯)の自家用車保有率の上昇などによる利用者数の減少数と同程度となることから、路線バスの利用者数については現状の乗車人員の確保を目標とするものとします。
- 近年の路線別の乗車人員の推移をみると、市街地・近郊路線は横ばいもしくは微増傾向で、郊外路線およびレイクラインが減少傾向であることから、目標達成のためには、とくに郊外路線および観光客の利用者数を確保することが重要となります。

参考データ①：MMによる公共交通(バス)利用の増加効果

MMの実施により公共交通の利用を増やした日数(対象者:地域住民のクルマ利用者)

地域及び交通モード		合計(日/月)	最大値(日/月)	対象者(人)	全平均(日/月)	全平均(日/年)	変更人数(人)	変更者平均(日/月)
法吉	路線バス	49	5	134	0.4	4.4	22	2.2
	一畑電車	90	10	171	0.5	6.3	44	2.0
湖北(一畑電車沿線)	コミュニティバス	4	2	171	0.0	0.3	3	1.3
	一畑電車	8	6	76	0.1	1.3	3	2.7
湖北(コミュニティバス沿線)	コミュニティバス	7	5	76	0.1	1.1	2	3.5
	一畑電車	77	10	209	0.4	4.4	39	2.0
平田	生活バス	11	2	209	0.1	0.6	8	1.4
	一畑電車	15	5	199	0.1	0.9	8	0.6
大社	路線バス	41	25	199	0.2	2.5	8	3.1
		(特異値25日/月を除いた場合)		0.1	1.0	7	2.3	

MMの効果

交通モード	地域	MM効果	(数値目標では)	利用者の増加数	
路線バス	市街地	4日/年	2.0日/年を見込む	市街地の車所有者	2.0日/年×2×77千人= 31万回/年
	郊外部	1日/年	0.5日/年を見込む	郊外部の車所有者	0.5日/年×2×44千人= 4万回/年
コミュニティバス(参考)		1日/年		合計	35万回/年

参考データ②：ノーマイカーウィーク運動による路線バス利用の変化

	通常時	ノーマイカーウィーク期間中	
	乗客数(人)	乗客数(人)	増加率
H21(一部路線)	2,682	2,934	9.4%
H22(多数路線)	12,640	14,880	17.7%

※H22は約18%の増加となっていますが、これは運賃を安価(一乗車100円)とした影響も大きいと考えられます。ノーマイカーデーが浸透するとともに、通勤以外にも働きかけてバス利用が増加したとしても10%程度の増加を見込むのが適当だと思われます

## 6-5. 目標を達成するために行う事業およびその実施主体（実施計画）

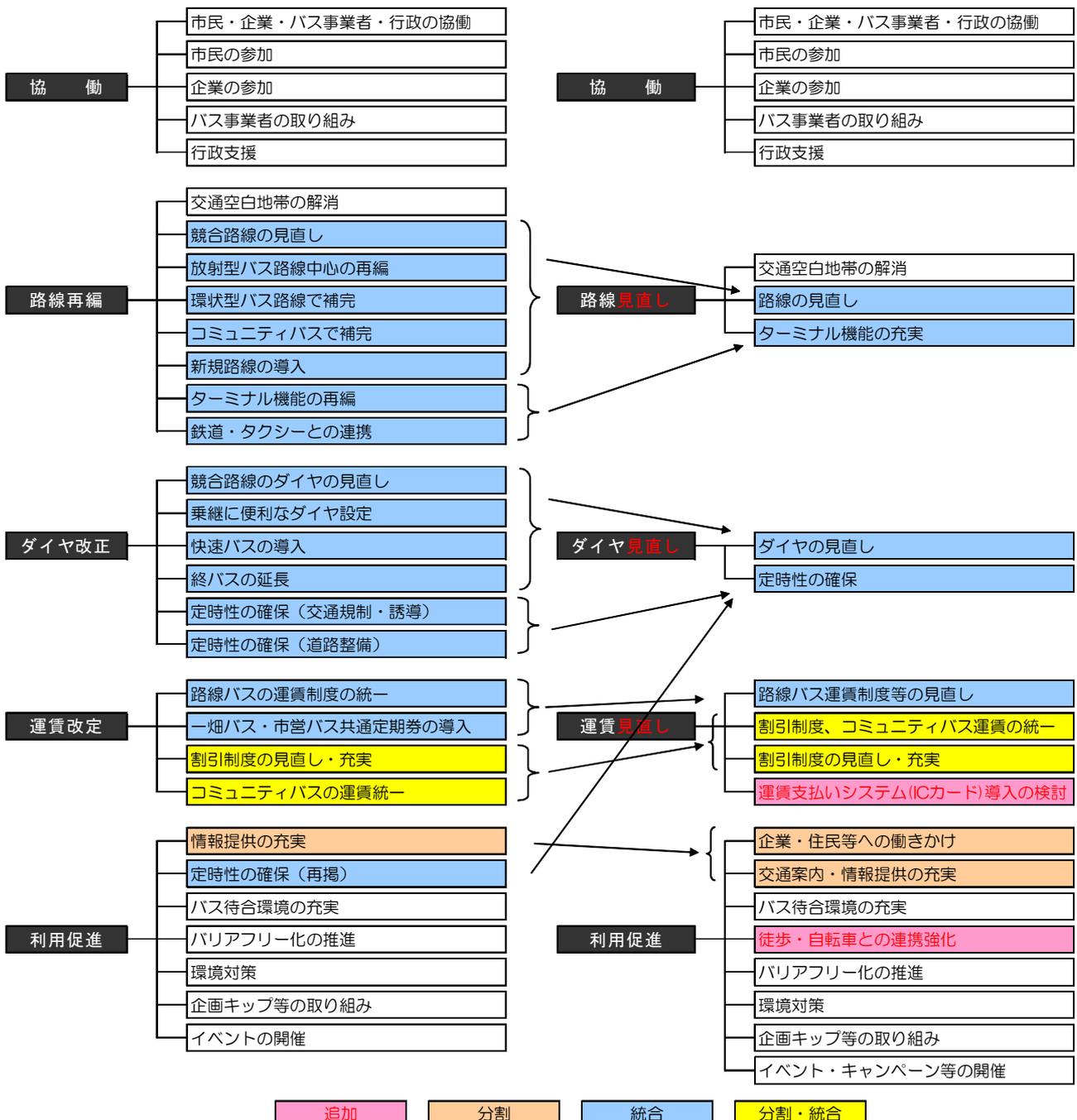
- ・本計画の策定基礎となる「松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）」に掲げられた各施策の中には、第4章で整理したとおり、未だ道半ばで目標を達成できていないものが多数あります。
- ・そのため、本計画の実施計画については、第1次計画の施策体系をもとに、進捗や市民ニーズ等をふまえた再構築を行い、各々の項目における評価を行ったうえで、実施方針、役割分担、実施スケジュール等を設定し、実施計画とします。そして、その中でも、より重点的に取り組むべき施策を選定し、「重点推進事業」として体系化します。

### 6-5-1. 基本方針～施策項目の設定

- ・本計画の実施計画（目標を達成するために行う事業）の策定にあたり、まず、第1次計画の進捗および現在の状況等を勘案し、以下のとおり基本方針（大・中項目）を再構築します。

【第1次計画における基本方針(大・中項目)】

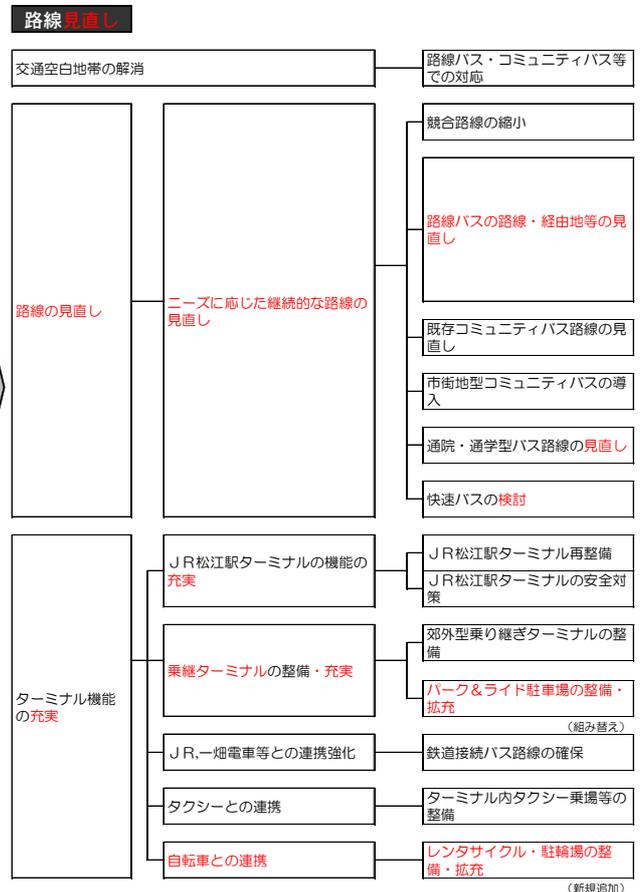
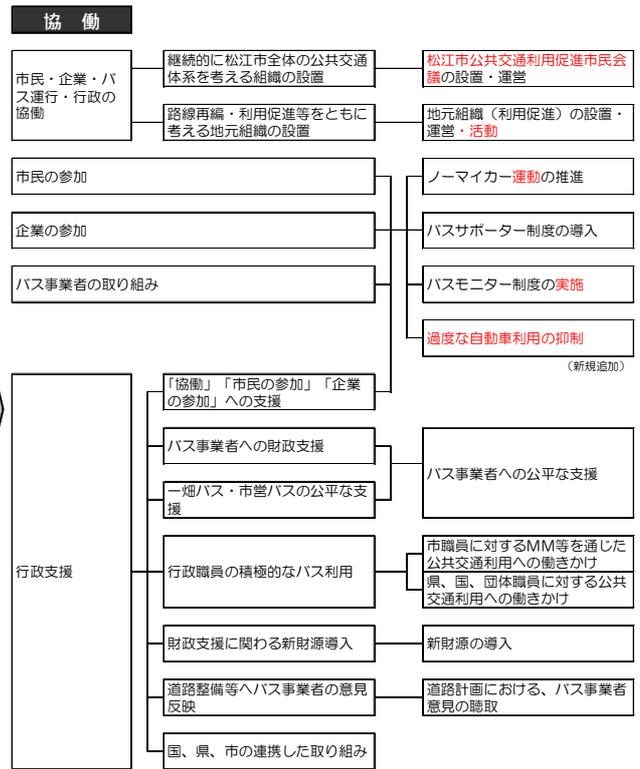
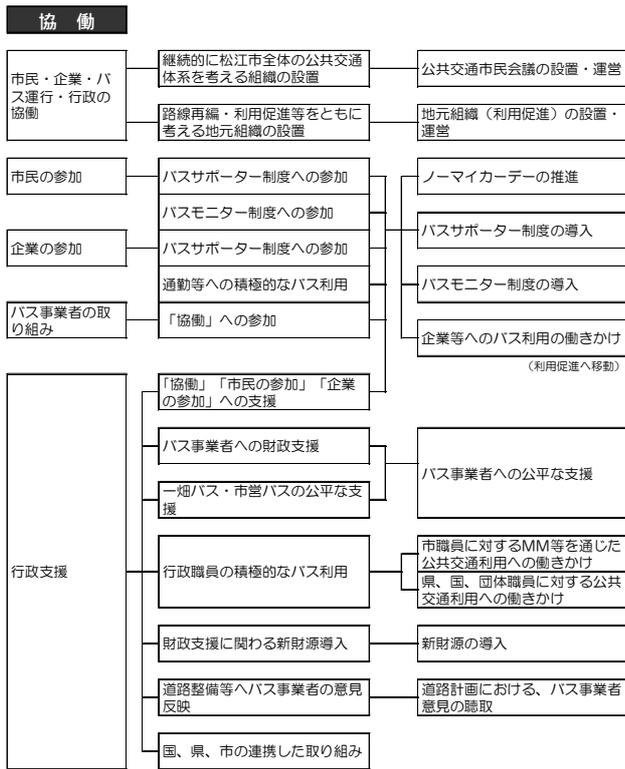
【本計画における基本方針(大・中項目)】



・次に、基本方針中項目以下の小項目および施策項目を以下のとおり再構築します。

【第1次計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】

【本計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】



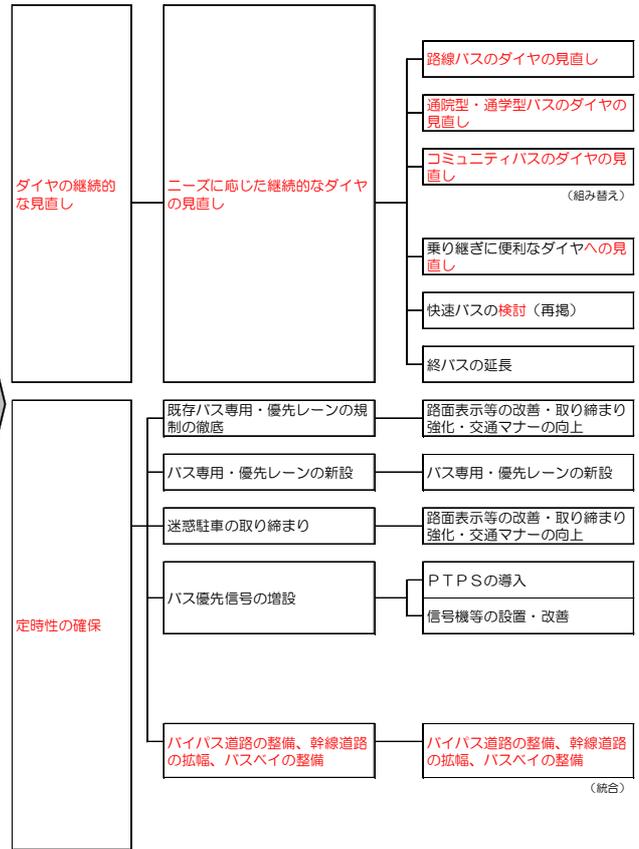
【第1次計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】

ダイヤ改正



【本計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】

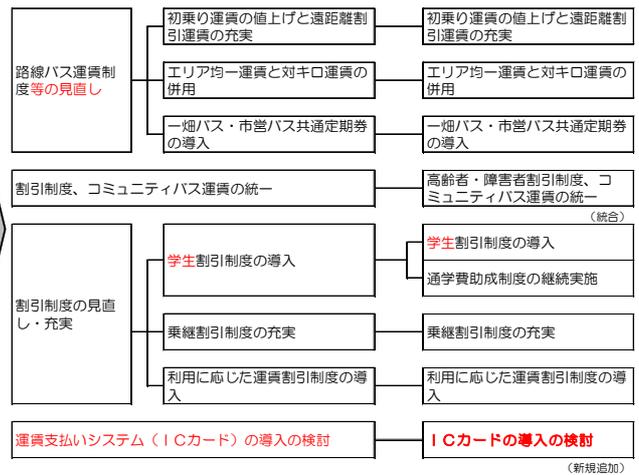
ダイヤ見直し



運賃改定

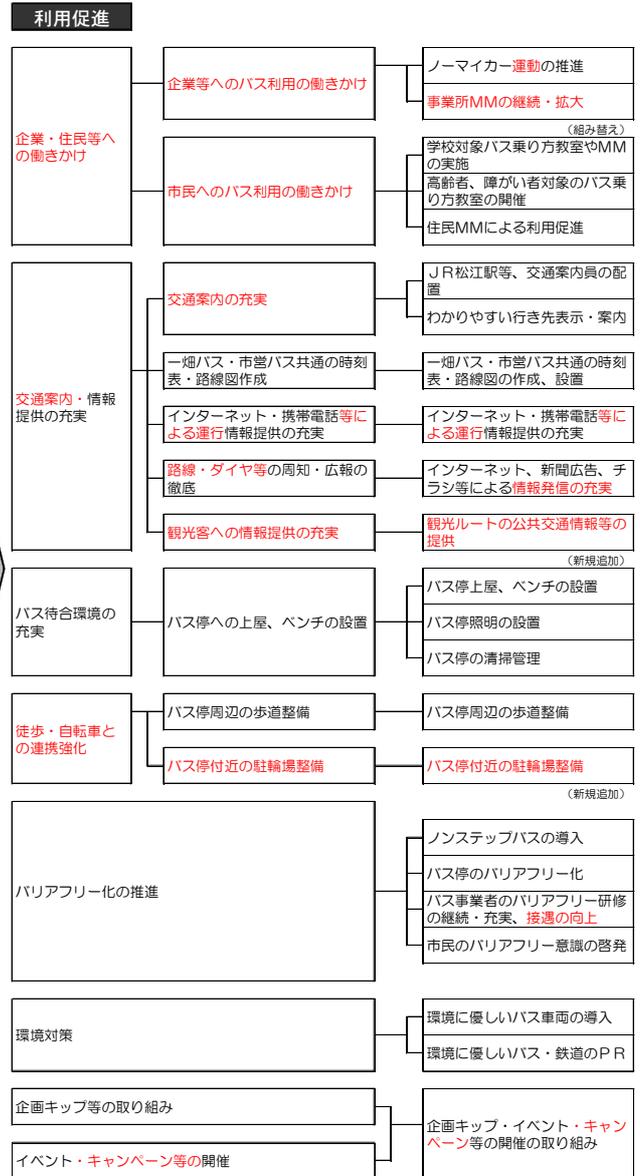
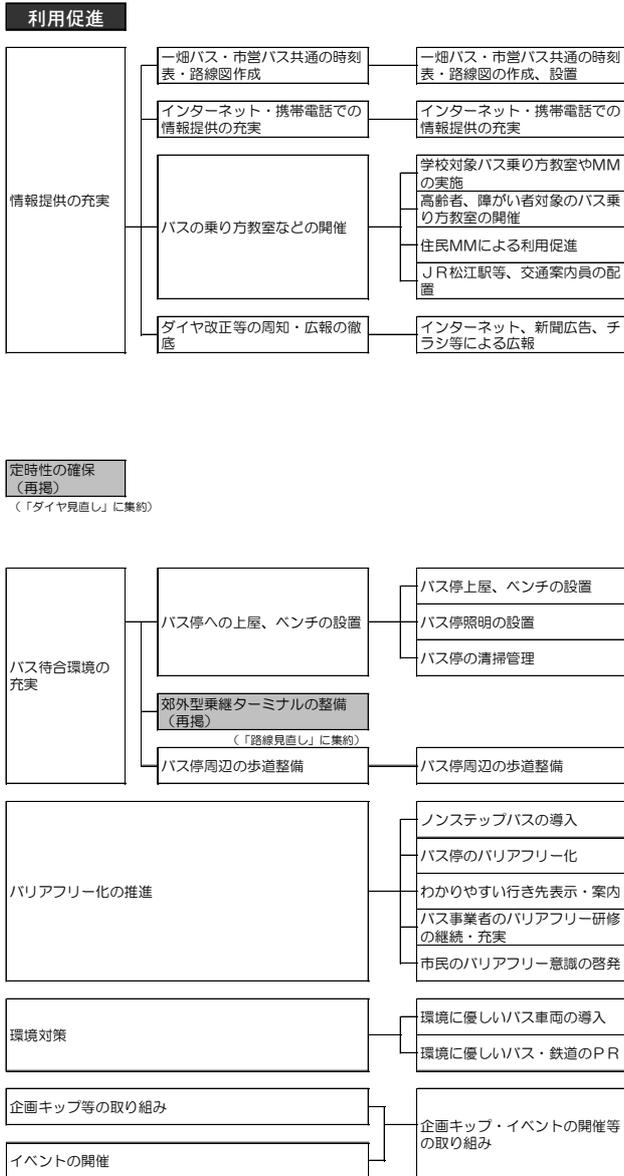


運賃見直し



【第1次計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】

【本計画における基本方針(中・小項目)～施策項目】



#### 6-5-2. 各施策項目の評価～実施方針・役割分担・数値目標・スケジュールの設定

- ・体系化した各施策項目について、それぞれ現状・市民ニーズ等から課題の整理と今後の方向性の評価を行い、それをふまえて、実施方針、役割分担、数値目標、スケジュールを設定します。

小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(1)市民・企業・バス事業者・行政の協働	①継続的に松江市全体の公共交通体系を考える組織の設置	■松江市公共交通利用促進市民会議の設置・運営	・松江市公共交通利用促進市民会議を設置(H20) 第1次計画の進捗管理(H20～今日) H20:全体会2回,各部会計3回 H21:全体会2回,各部会計2回 ※市民会議の認知度:46%、支持率:56%(市民アンケート)	★市民会議の設置や趣旨は市民にも支持されており、今後は具体策を積極的に進めていくことが望まれる 評価:実施→継続	
	②路線再編・利用促進等とともに考える地元組織の設置	■地元組織(利用促進)の設置・運営・活動	・路線バスの利用促進に関する地元組織の設立 法吉地区(H19)、古志原地区(H20)、川津地区(H21) ・コミバス運行地域は全ての地区で利用促進協議会を設置 ※地域の利用促進活動等に参加する:11%(市民アンケート)	★未設置地区(12地区)の地元組織の設置と各々の地区の積極的な活動の展開が望まれる ★公民館を中心とする地元組織は受け皿的機能が主であり、積極的な活動を展開するためにはボランティア・NPO等の支援が必要 評価:実施(一部)→拡大・継続	
(2)市民の参加		■ノーマイカー運動の推進	・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」実施(H21・H22) 参加事業所数:約100事業所、延べ約3,200人(H21・H22ともに)	★ノーマイカーウィーク参加者の拡大とノーマイカーデ-の定着が求められる 評価:実施→継続(拡大)	
(3)企業の参加		■バスサポーター制度の導入	・未検討 ※バスを支援する取り組みに協力する:49%(市民アンケート)	★多くの市民が参加できるサポーター制度の具体的検討と早急な導入が望まれる 評価:未実施→検討・実施	【サポーター数】 2,500人 → 未実施(H22)(目標)
(4)バス事業者の取り組み		■バスモニター制度の実施	・松江市交通局は実施中(H22)、一畑バスは未実施	★バス事業者間で連携した継続的な実施が望まれる 評価:実施(一部)→拡大・継続	
(5)行政支援	①「協働」「市民の参加」「企業の参加」への支援	■過度な自動車利用の抑制	・社会実験において中心市街地で部分的にエリア進入禁止を試行 ・事業所MM、住民MM等を通じて自動車利用の抑制、公共交通利用の促進の働きかけを実施	★自動車の抑制(交通規制)を進めるためには市民・企業・行政等が協働で地域社会全体の意識を醸成していくことが重要である 評価:実施(一部)→拡大・継続	
	②バス事業者への財政支援	■バス事業者への公平な支援	・高齢者、障がい者割引制度の市内路線バス全体への適用(H19.4月～) ・一畑バスの利用者減少に伴う補助金(国・県補助)の減少分を市が補填 ※行政が公費で補助し赤字路線を維持する 支持:69%(市民アンケート) ※公費支出の認知度:市営バスへの補助金支出:43%、一畑バスへの補助金支出:40%、コミュニティバスの運行:47%(市民アンケート)	★公費支出に対する市民の認知度が低いため、今後さらに情報提供に努め、市民の理解を得ながら施策を展開していく必要がある ★来年度から国の補助制度が変更される。利用者の減少による赤字増加に対応した財政支援の方法(インセンティブを考慮)を検討しておくことが望まれる 評価:実施→継続	
	③一畑バス・市営バスの公平な支援				
	④行政職員の積極的なバス利用	■市職員に対するMM等を通じた公共交通利用への働きかけ	・一部職員のMM(H19)、全職員の公共交通通勤の社会実験(H20)、館内放送によるノーマイカーデ-の普及啓発(H19～) ※公共交通通勤者 H19:59人(3.3%)→H20:65人(3.7%)→H21:88人(5.1%),H22:93人(5.4%)と増加(ノーマイカーデ-参加率:約40%)	★公共交通通勤者は増加してきているが、目標値(10%)までには達していない 評価:実施→継続(拡大)	【市職員バス利用率】 4.0%→10%→7.8%(H18)(目標)(H22) ※未次町庁舎職員
		■県、国、団体職員に対する公共交通利用への働きかけ	・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」を市・県・国・市民会議の共催で実施することにより、他の行政機関への利用促進を図っている	★市職員の公共交通通勤者は増加しているが、行政関係職員全体では減少している。これまでの取り組みの継続に加え、関連団体や教職員等への働きかけの拡大が望まれる 評価:実施(一部)→拡大・継続	【行政職員全体(臨時・嘱託等含)バス利用率】 6.8%→10%→6.4%(H16)(目標)(H22)
	⑤財政支援に関わる新財源導入	■新財源の導入	・未検討	★今後の補助金制度やバス事業の経営状況等を注視しながら、必要に応じて検討していく必要がある 評価:未実施→状況をみて検討	
	⑥道路整備等へバス事業者の意見反映	■道路計画における、バス事業者意見の聴取	・道路を計画する場合には、意見聴取するよう指導している	★今後も継続していく必要がある 評価:実施→継続	
⑦国、県、市の連携した取り組み					

※行政関係項目全てに該当

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字:追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

基本方針 大項目：I 協働

実施方針・役割分担・数値目標・スケジュール

小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール (年度)								
					主体	支援		23	24	25	26	27				
(1)市民・企業・バス事業者・行政の協働	①継続的に松江市全体の公共交通体系を考える組織の設置	■松江市公共交通利用促進市民会議の設置・運営	・幅広い分野からの参画により、松江市全体の公共交通体系を継続的にマネジメントしていく ・日常生活に必要な移動手段である公共交通体系を整備・維持していく	◎	市民 企業 バス 行政	-										
	②路線再編・利用促進等とともに考える地元組織の設置	■地元組織（利用促進）の設置・運営・活動	・路線再編、利用促進等とともに考える地元組織を全ての地域に設置する ・地域の実情に合った、日常生活に必要な移動交通手段を考えていくとともに公共交通の利用促進を図る	○	市民 行政	バス	全ての地域で利用促進を 考える組織を設置									
(2)市民の参加		■ノーマイカー運動の推進	・ノーマイカーデー、ノーマイカーウィーク等、『ノーマイカー運動』の意識が定着するような施策を継続して検討・実施する	◎	企業 市民 行政	バス										
(3)企業の参加		■バスサポーター制度の導入	・バスサポーター(応援団、ファンクラブ)を募り、バスの利用促進、運行の維持を支援する	○	市民 企業 バス 行政	-	バスサポーター組織の設 立と活動の開始									
(4)バス事業者の取り組み		■バスモニター制度の実施	・必要に応じてバスモニターを募集し、バス利用者等の意見を収集して、運行サービスの改善等に繋げていく	◎	バス	市民 行政										
(5)行政支援	①「協働」「市民の参加」「企業の参加」への支援	■過度な自動車利用の抑制	・過度な自動車利用を控え、多様な移動手段への誘導を促す	△	行政 市民 企業	-										
	②バス事業者への財政支援	■バス事業者への公平な支援	・公共交通を維持していくために必要な支援を行う ・公平な割引制度等について、検討し支援していく	◎	行政 市民	-										
	③一畑バス・市営バスの公平な支援															
	④行政職員の積極的なバス利用	■市職員に対するMM等を通じた公共交通利用への働きかけ	・市職員が率先した取り組みを行い、他の行政機関や市民・企業に拡大していく (通勤距離6km以内の市職員のマイカー通勤を制限)	◎	行政	バス	【市職員バス利用率】 4.0%→7.8%→15% [H16] [H22] [H27] ※末次町庁舎職員									
		■県、国、団体職員に対する公共交通利用への働きかけ	・市職員の取り組みをもとに、他の行政機関等に公共交通利用促進の働きかけを行っていく	◎	行政	バス	【行政職員全体(臨時・嘱託等含)バス利用率】 6.8%→6.4%→10% [H16] [H22] [H27]									
	⑤財政支援に関わる新財源導入	■新財源の導入	・第2次計画の経過(バス利用者数や収支バランス等)をみて、必要に応じて新財源の導入を検討していく	△	行政 市民	-										
	⑥道路整備等へバス事業者の意見反映	■道路計画における、バス事業者意見の聴取	・道路の新設や改良の際には、必ずバス事業者の意見を聞き、計画に反映させるよう努める	◎	行政 バス	-										
⑦国、県、市の連携した取り組み																

※行政関係項目全てに該当

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(1)交通空白地帯の解消		■路線バス・コミュニティバス等での対応	・公共交通空白地帯は、郊外部の集落点在地域および市街地の新興住宅地等 ・市街地・周辺地域については未検討、郊外のコミュニティバス沿線地域では、利用促進協議会の場で見直しを図り、空白地帯の解消に努めている ※公共交通空白地域の生活移動手段を確保する=支持:84%(市民アンケート)	★郊外地域では利用者が減少傾向にあり、効率的な運行等が求められ、市街地では新興住宅団地等への対応が求められている 評価：実施→継続改善	【公共交通等カバー率】 96% →98% →97% (H19) (目標) (H22)
(2)路線の見直し	①ニーズに応じた継続的な路線の見直し	■競合路線の縮小	・H19.4月の路線再編にて競合路線を縮小 ・主な競合路線：松江駅ー県民会館前ー松江しんじ湖温泉、松江駅ー相生町ー古志原、松江駅ー竹矢)	★今後も継続してバス事業者間での役割分担、競合路線の調整・縮小を実施していく必要がある 評価：実施→継続	【満足割合】 ・バス停までの距離 77%→77% →76% (H16) (目標) (H22) ・運行の路線・ルート・経由地 41%→50% →42% (H16) (目標) (H22) *アンケート結果より
		■路線バスの路線・経由地等の見直し	・H19.4月の路線再編にて、一畑バスは郊外路線、市営バスは市街地路線と役割を分担し、従来同様の利便性を確保しつつ、競合路線を縮小(効率性に配慮)する方向で路線再編を行った ※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用増加意欲が高い項目：「路線・経由地」が1位、「バスとバスの乗換え」が2位(市民アンケート) ※自由意見 「路線が分かりにくい」102件、「乗り換えが不便」73件、「目的地までの直通便」71件「バス停間隔の改善」60件(市民アンケート)	★今回の市民アンケートでは「新しい路線」や「バスとバスの乗換えの改善」「所要時間の短縮」に対する市民ニーズが高い結果となっている。今回の調査結果等をもとに路線の具体的な検討が求められる。 評価：実施→継続改善	
		■既存コミュニティバス路線の見直し	・各地域の利用促進協議会にて路線の見直しを検討・実施しているが、利用者が減少している地域もある ※地域を跨いだ運行路線がほしい、利用状況に応じて定時運行から予約制への変更の検討も必要(ワークショップ)	★利用者が減少する中で、コミュニティバスの効率的な運行等が求められる 評価：実施→継続改善	
		■市街地型コミュニティバスの導入	・未検討	★幹線道路から離れた住宅地や新興住宅団地等への対応が求められる 評価：未実施→検討・実施	
		■通院・通学バス路線の見直し	・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施 ・通院：病院線(松江駅ー日赤ー松江しんじ湖温泉)は維持・再編、八束町ー市立病院を増便、竹矢ー市立病院を新設 ※通院については、特に総合病院への移動ニーズが高い(市民アンケート) ・通学：東高校線・女子高線・高専行き・商業行きは現状維持 ※通学については、自転車通学者の多くが雨の日には「送迎」に変更(高校生MMアンケート)	★総合病院、学校の多くは中心部に位置しないため、路線が分かりにくく利便性を確保するのに工夫を要する 評価：実施→継続改善	
		■快速バスの検討	・未検討 ※美保関線のみバイパス道路を利用して運行しているが利用者数は減少傾向である。所要時間の短縮は重要であるが一定の利用者の確保が前提となる	★郊外路線において、利用者の多い時間帯には急行便等の可能性についても検討していくことが求められる 評価：実施(一部)→状況をみて検討	
(3)ターミナル機能の充実	①JR松江駅ターミナル機能の充実	■JR松江駅ターミナル再整備	・未検討 ※現時点で松江駅周辺の再整備計画等が無いため検討していない(中長期的取組)	★一般路線、長距離路線とともに北口ターミナルを利用しており、バス停車スペースの確保等ターミナルの拡大、南口ターミナルの活用等が望まれる。 評価：未実施→状況をみて検討	
		■JR松江駅ターミナルの安全対策	・地下駐車場用信号機とバス用信号機の並列による誤認の危険性については、信号機をLED式とし一定の角度を超えると見えにくいよう改善 ・中央の島への横断歩道以外からの横断を防止する防護柵の設置を検討中	★安全対策については継続的に留意していく必要がある 評価：実施→継続	
	②乗継ターミナルの整備・充実	■郊外型乗り継ぎターミナルの整備	・未検討(中長期的取組)	★LRTの導入可否、郊外部等からのバス需要などを踏まえ、検討していく必要がある 評価：未実施→状況をみて検討	
		■パーク&ライド駐車場の整備・拡充	・郊外の一部の鉄道駅にはパーク&ライド駐車場が整備されている ・パーク&ライドの社会実験を実施 ・県庁、みしまや川津店に臨時無料P&R駐車場を設置(H20) ・松江市一斉ノーマイカーウィークに併せ、市内各所に臨時無料P&R駐車場(駐輪場)を設置(H21:14箇所、H22:25箇所)	★鉄道駅ではニーズに合わせた駐車場スペースの拡大、パーク&バスライドは、ターミナル(駐車場)の位置や導入可否の検討が必要 また、所要時間の短縮、接続バスの利便性の確保等も課題となる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
	③JR、一畑電車等との連携強化	■鉄道接続バス路線の確保	・H19.4月の路線再編において引き続きJR・一畑電車と接続する路線を確保	★鉄道と接続するバス路線は継続的に維持していく必要がある 評価：実施→継続	
④タクシーとの連携	■ターミナル内タクシー乗場等の整備	・現状、主なターミナル(JR松江駅、松江しんじ湖温泉駅)にはタクシー乗場が整備されている	★新たにターミナルを整備する場合にはタクシー乗場の整備を検討する 評価：実施(一部)→状況をみて検討		
⑤自転車との連携	■レンタサイクル・駐輪場の整備	・現状、主なターミナル(JR松江駅、松江しんじ湖温泉駅)にはレンタサイクルや駐輪場が設けられている ※市街地に便利なレンタサイクルが整備された場合の利用意向約3割(市民アンケート)	★利用しやすいレンタサイクルシステムの検討が必要 評価：実施(一部)→状況をみて検討		

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)					
					主体	支援		23	24	25	26	27	
(1)交通空白地帯の解消		■路線バス・コミュニティバス等での対応	・公共交通空白地域については路線の見直し、運行の工夫、タクシーチケットの配布なども含めて、継続的に検討していく ・福祉・教育関係の交通移動を含め、地域の交通資源の有効活用も考慮する	○	行政 バス 市民	-		継続改善					
(2)路線の見直し	①ニーズに応じた継続的な路線の見直し	■競合路線の縮小	・一畑バス、市営バス間で調整・連携を図り、競合する路線を縮小していく ・日ノ丸バスとも連携、調整を図っていく	○	バス 行政		【満足割合】 ・バス停までの距離 77%→76%→77% [H16] [H22] [H27] ・運行の路線・ルート・経由地 41%→42%→60% [H16] [H22] [H27]	継続実施					
		■路線バスの路線・経由地等の見直し	・市民アンケートの結果等をもとに、既存の路線にとらわれず、ニーズの高いバス路線を具体的に検討し、路線の改善・再編に繋げる	○	行政 バス 市民			継続改善					
		■既存コミュニティバス路線の見直し	・コミュニティバスの路線については、各地域の利用促進協議会の中で継続的に見直しを行っていく ・利用者のニーズに応じて地域間を跨ぐ路線の開設や、必要に応じてデマンド型バスへの移行等についても検討を行っていく	◎	行政 市民			継続改善					
		■市街地型コミュニティバスの導入	・地域の要望に応じ、路線バスでの対応も含めて、コミュニティバス等の導入を検討していく	○	行政 市民			検討→導入					
		■通院・通学バス路線の見直し	・通院、通学バスは、随時、需要に応じて路線を検討していく ・周辺地域からの直通路線についても需要に応じて整備していく	◎	行政 バス			継続改善					
		■快速バスの検討	・美保関線以外にも快速バスの効果が出ると思われる路線については、検討を行っていく ・現状路線の経路を見直すことにより、所要時間の短縮を図る	○	バス 行政			状況をみて検討					
(3)ターミナル機能の充実	①JR松江駅ターミナル機能の充実	■JR松江駅ターミナル再整備	・JR松江駅は、最も重要な交通結節点であるとともに、広場としての役割、松江市の核施設としての役割があり、安全性やバス乗務員休憩所・バス停車スペースの確保、駅南口の利用等も含め、総合的に検討していく	△	行政 バス		状況をみて検討						
		■JR松江駅ターミナルの安全対策	・わかりやすい交通誘導や安全性の確保については、必要に応じて適宜対策を検討・実施していく	◎	行政 バス		継続実施						
	②乗継ターミナルの整備・充実	■郊外型乗り継ぎターミナルの整備	・効率化、利用促進、利便性の向上に繋がるよう検討していく ・LRTの導入の可否等を踏まえ、適宜検討していく	△	行政 バス		状況をみて検討						
		■パーク&ライド駐車場の整備・拡充	・パーク&ライド駐車場の整備を拡大していく	△	行政 バス		拡大・継続実施						
	③JR、一畑電車等との連携強化	■鉄道接続バス路線の確保	・JR、一畑電車と接続するバス路線を引き続き確保していく	◎	バス 行政		継続実施						
	④タクシーとの連携	■ターミナル内タクシー乗場等の整備	・タクシーと適切に接続させるため、新たなターミナルを整備する際にはタクシー乗場の整備を行う	△	行政		状況をみて検討・実施						
	⑤自転車との連携	■レンタサイクル・駐輪場の整備	・バス交通を補完する移動手段として自転車の活用を検討していく ・ターミナルには駐輪場を整備するとともに、市街地における利用しやすいレンタサイクルシステムの検討を行う	○	行政		状況をみて検討・実施						

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(1)ダイヤの継続的な見直し	①ニーズに応じた継続的なダイヤの見直し	■路線バスのダイヤの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.4月の路線再編、ダイヤ改正にて実施</li> <li>・路線再編後の競合区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間で調整することにより、乗り継ぎの待ち時間の平準化を図った</li> <li>※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用増加意欲が高い項目：「平日の便数」4位、「休日の便数」5位(市民アンケート)</li> <li>※自由意見要望では「増便」が189件と最も多い(市民アンケート)</li> <li>・レインバスとして、通学路線の雨の日の朝の便数を1便増便</li> <li>※認知度：14%、利用率：1%、効果があると思う：78%(市民アンケート)</li> <li>※通学については、自転車通学者の多くが雨の日には「送迎」に変更(高校生MMアンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・競合路線は等間隔ダイヤとなるよう事業者間の調整を継続していくことが重要である</li> <li>・通学等においては自転車からの転換、特に雨の日のニーズが期待でき、レインバスとして増便を行っているが、こうしたきめ細かい対応を恒常的にやっていくことが求められる</li> <li>・平日、休日の増便の要望が多く、また休日の便数は平日の2/3程度となっており市民の満足度が極めて低い</li> <li>・ニーズの掘り起こし、増便、適切なダイヤを念頭に検討していくことが望まれる。</li> </ul> 評価：実施→継続改善	【満足割合】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の便数 44%→50% →42% (H16) (目標) (H22)</li> <li>・休日の便数 31%→50% →33% (H16) (目標) (H22)</li> <li>・始発便の時間 62%→62% →61% (H16) (目標) (H22)</li> <li>・バスとバスの乗換え 31%→50% →33% (H16) (目標) (H22)</li> <li>・バスと鉄道との乗換え 48%→50% →46% (H16) (目標) (H22)</li> <li>・最終便の時間 31%→50% →35% (H16) (目標) (H22)</li> </ul> *アンケート結果より
		■通院型・通学型バスのダイヤの見直し			
		■コミュニティバスのダイヤの見直し			
		■乗り継ぎに便利なダイヤへの見直し			
		■快速バスの検討(再掲)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未検討</li> <li>※美保関線のみバイパス道路を利用して運行しているが利用者数は減少傾向である。所要時間の短縮は重要であるが一定の利用者の確保が前提となる</li> </ul> ★郊外路線において、利用者の多い時間帯には急行便等の可能性についても検討していくことが求められる 評価：実施(一部)→状況をみて検討		
■終バスの延長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H20.4月、H22.4月のダイヤ改正にて実施</li> <li>北循環線内回り：松江駅発22:10(松江駅着)</li> <li>南循環線内回り：松江駅発21:55(市立病院止)</li> <li>南循環線外回り：松江駅発22:08(県立短大前止)</li> <li>八重垣神社行き：松江駅発22:10(松山経由)</li> <li>平成町車庫行き：松江駅発23:00(古志原・山代・大庭経由、料金2倍)</li> <li>※相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意欲が高い項目：「最終便の時間」3位〔20歳代では1位〕(市民アンケート)</li> <li>※認知度：18%、利用率：3%、効果があると思う：78%</li> <li>※自由意見要望「最終便の延長」75件(市民アンケート)</li> <li>※ほとんどの路線で「最終便を遅く」の割合が5割以上(バス利用者意識調査)</li> </ul> ★最終便の延長は、常勤給与所得者(サラリーマン)からの要望が多い。 ★主要な市街地路線で終バスの延長を行っているが、認知度が低い。沿線事業所等に対して積極的な広報活動を行う必要がある。 評価：実施→継続(拡大)				
(2)定時性の確保	①既存バス専用・優先レーンの規制の徹底	■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民会議(走行環境改善部会)において走行環境改善要望調査を実施し、道路管理者等と協議し、改善を図っている</li> <li>※自由意見要望「定時性の確保」68件(市民アンケート)</li> </ul> ★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続改善	【満足割合】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性 70%→70% →74% (H16) (目標) (H22)</li> </ul> *アンケート結果より	
	②バス専用・優先レーンの新設	■バス専用・優先レーンの新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の道路環境では優先・専用レーンの導入は困難</li> <li>*定時性確保の観点からバス乗務員聴き取り調査を実施し、市民会議でスムーズな交通流を確保するための改善箇所を検討し、関係機関に協力を要請したが現状では難しいということで協力が得られなかった</li> </ul> ★今後の状況変化をみて、対応していくことが望まれる 評価：未実施→状況をみて検討		
	③迷惑駐車を取り締まり	■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通取り締まりの実施</li> </ul> [反則告知件数] [放置車輛確認標章取付件数] H19： 228件 1,297件 H20： 336件 1,094件 H21： 474件 1,281件		★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続
	④バス優先信号の増設	■PTPSの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点での導入は困難</li> <li>*バス乗務員聴き取り調査を行い、スムーズな交通流を確保しつつ、PTPSやバス交通へ配慮した信号機の設置について検討したが、現状での導入は他の交通流の確保から難しいと判断している</li> </ul> ★今後の状況変化をみて、対応していくことが望まれる 評価：未実施→状況をみて検討		
		■信号機等の設置・改善			
⑤バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベ이의整備	■バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベ이의整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的に実施中</li> </ul> ★継続した対応が望まれる 評価：実施→継続			

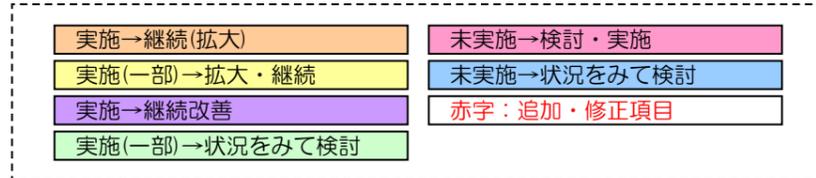
実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)						
					主体	支援		23	24	25	26	27		
(1)ダイヤの継続的な見直し	①ニーズに応じた継続的なダイヤの見直し	■路線バスのダイヤの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>一畑バスと市営バスが競合する区間は、等間隔で効率的なダイヤとなるよう継続的に事業者間で便数やダイヤの調整を図る。</li> <li>日ノ丸バスとも、連携、調整を図る</li> <li>朝夕の時間帯は現行程度の便数を確保するとともに、昼間の時間帯は現行程度を基本に利用実態に合わせて調整する</li> <li>土日祝日ダイヤについても、利用者のニーズに応じて、便数・ダイヤを検討していく</li> <li>通院や通学に利用される便は、随時、需要や状況に応じて便数・ダイヤを検討していく</li> <li>コミュニティバスのダイヤは、各地域の利用促進協議会の中で継続的に見直しを行っていく</li> <li>他社との乗り継ぎも考慮する</li> </ul>	○	バス	行政	市民	【満足割合】	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の便数 44% → 42% → 60% [H16] [H22] [H27]</li> <li>休日の便数 31% → 33% → 60% [H16] [H22] [H27]</li> <li>始発便の時間 62% → 61% → 70% [H16] [H22] [H27]</li> </ul>					
		■通院型・通学型バスのダイヤの見直し												
		■コミュニティバスのダイヤの見直し												
		■乗り継ぎに便利なダイヤへの見直し												
		■快速バスの検討(再掲)	<ul style="list-style-type: none"> <li>美保関線以外にも快速バスの効果が出ると思われる路線については、検討を行っていく</li> <li>現状路線の経路を見直すことにより、所要時間の短縮を図る</li> </ul>	○	バス	行政								
■終バスの延長	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の需要に応じて市街地路線の終バス時刻の見直し(路線の追加や時刻の更なる繰り下げ)を行うとともに、郊外路線においても路線ごとの需要・ニーズに応じた終バス時刻の延長を検討・実施する</li> </ul>	○	バス	行政										
(2)定時性の確保	①既存バス専用・優先レーンの規制の徹底	■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の実態(交通量・渋滞長・渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく</li> <li>自動車のマナー向上についても、継続的に指導、啓発を行っていく</li> </ul>	◎	行政		市民バス	【満足割合】	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性 70% → 74% → 74% [H16] [H22] [H27]</li> </ul>					
	②バス専用・優先レーンの新設	■バス専用・優先レーンの新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通全体がスムーズな流れとなるような視点からバス専用・優先レーンの新設について引き続き検討していく</li> </ul>	○	行政		市民バス							
	③迷惑駐車を取り締まり	■路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の実態(不法駐車の状態、渋滞長・渋滞時間等)を踏まえ、継続的に改善していく</li> <li>自動車のマナー向上についても、継続的に指導、啓発を行っていく</li> </ul>	◎	行政		市民企業バス							
	④バス優先信号の増設	■PTPSの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>PTPSの導入については、設置効果や影響を検討し、バス停の位置の変更も含めて検討していく(PTPSは、バス停位置が信号を通りすぎたところにある場合に有効)</li> <li>信号機等の設置・改善については、必要に応じて、継続的に設置・改善していく</li> </ul>	△	行政	市民バス								
		■信号機等の設置・改善												
⑤バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベいの整備	■バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベいの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備・改善は計画に沿って継続的に整備を進めていく</li> <li>バスベいの整備は、対応できるところから整備を進めていく</li> <li>既存バスベいについても設置基準に適合するよう、適宜改善していく</li> </ul>	◎	行政		市民バス								

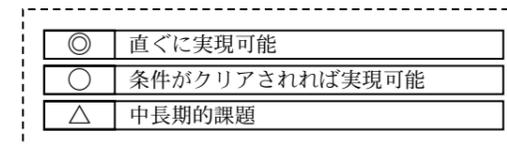
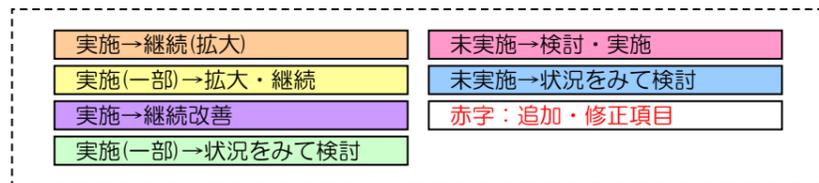
実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(1) 路線バス運賃制度等の見直し	① 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	■ 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	・未検討 * 経営状況が厳しく、事業者の収益減となる可能性のある制度の導入は困難 ※「運賃」について、郊外の路線バス運行地域は市街地と比べて、相対的に満足度が低く、低廉化した場合の利用促進意向が高い(市民アンケート) ※路線距離が長く運賃が高い美保関線、鹿島線、八束線等の郊外路線の利用者で運賃が高いと評価する人の割合が高い(バス利用者意識調査)	★ 均一運賃と郊外部での運賃の低廉化の要望が多いが、現在の収支状況では導入が難しい。また国の補助を受けている路線での導入は認可されないと思われる。 導入する場合には市の財政負担が必要となる。 評価：未実施→検討・実施	
	② エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	■ エリア均一運賃と対キロ運賃の併用			
	③ 一畑バス・市営バス共通定期券の導入	■ 一畑バス・市営バス共通定期券の導入	・未検討 * 事業者間の運賃の配分方法の問題があり、実施していない ※改善された場合のバス利用増加意向において5位(市民アンケート)	★ 一畑バスと市営バス間の調整が課題となっている 評価：未実施→検討・実施	
(2) 割引制度、コミュニティバス運賃の統一		■ 統一化された高齢者・障がい者割引制度、コミバス運賃制度の継続	・高齢者割引は対象年齢を65歳から70歳に引き上げ、市内の全ての路線バスで適用できるようにし、運賃を一律100円引きに統一 ※制度の認知度：69% (70歳以上85%)、利用率：8% (70歳以上45%)、現行制度の支持率：60% (70歳以上71%) (市民アンケート) ・障がい者割引の対象者および割引額を統一 ・コミュニティバスの運賃を1乗車200円(小人100円)に統一	★ 高齢者割引制度は定着しつつあり、概ね支持されている ★ これらの制度については、定期的に市民の意向を確認しながら実施していく必要がある 評価：実施→継続	【満足割合】
(3) 割引制度の見直し・充実	① 学生割引制度の導入	■ 学生割引制度の導入	・未検討(中学生割引制度の導入) * 中学生が通学に路線バスを使用する頻度が極めて少ない ※ 学生にとって、相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意向が高い項目の1位は「運賃」(市民アンケート)	★ 高校生のバス利用の減少が著しい。中学生のときからバスに親しんでおくことが重要 ★ 学生は運賃の低廉化を最も重視。将来のバス利用を考慮して、定期券だけでなく、バスカードによる割引拡大等が求められる 評価：未実施→検討・実施	・バス運賃 59%→60%→58% (H16)(目標)(H22)  ・バスとバスの乗換え 31%→50%→33% (H16)(目標)(H22)  * アンケート結果より
		■ 通学費助成制度の継続実施	・「松江市通学支援補助制度」を導入(H19.4月～、H21.9月～制度拡充)松江市在住の小中高校生の通学定期券の購入費が1ヶ月あたり1万円を超えた場合、超えた部分を市が全額補助 ※ 制度の認知度：30%、利用率：2%、現行制度支持率：61% (市民アンケート)	★ この制度は概ね支持されているが、認知度が高いとはいえない。 評価：実施→継続	
	② 乗継割引制度の充実	■ 乗継割引制度の充実	・未実施 * 既存制度のみ継続(経営状況が厳しく現行制度以上の割引は困難) ※ 相対的に満足度が低く、改善した場合の利用促進意向が高い項目：「バスとバスの乗り継ぎ」2位[50歳以上および多くの郊外地域では1位](市民アンケート)	★ バス路線はJR松江駅を中心とした放射状路線を基本としているため、中心部以外への移動は乗り継ぎが必要となる場合が多い。乗り継ぎの抵抗感を減少させる乗り継ぎ割引の拡大は利用促進・公平性の観点から極めて重要。 評価：未実施→検討・実施	
	③ 利用に応じた運賃割引制度の導入	■ 利用に応じた運賃割引制度の導入	・未実施 * 経営状況が厳しく現行制度以上の割引制度の導入は困難	★ バス利用頻度に応じてインセンティブを付加することは重要であるが、収益の減少に繋がる可能性があり、現状では導入が難しい 評価：未実施→検討・実施	
(4) 運賃支払いシステム(ICカード)の導入の検討		■ ICカードの導入の検討	・未検討(追加項目)	★ バスカード機器は更新時期を迎えており、導入に向けた検討が求められる ★ ICカードは、地域の交通機関等の連携が必須でありまず枠組みづくりや導入可能性等の検討が必要となる 評価：未実施→検討・実施	



小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)							
					主体	支援		23	24	25	26	27			
(1)路線バス運賃制度等の見直し	①初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	■初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実	・初乗り運賃を値上げして、均一運賃エリアを拡大し、遠距離低減率を拡大する方向で検討・実施する	○	バス行政	市民									
	②エリア均一運賃と対キロ運賃の併用	■エリア均一運賃と対キロ運賃の併用													
	③一畑バス・市営バス共通定期券の導入	■一畑バス・市営バス共通定期券の導入	・導入に向けて検討を行う。	○	バス	行政 市民									
(2)割引制度、コミュニティバス運賃の統一		■統一化された高齢者・障がい者割引制度、コミバス運賃制度の継続	・全ての路線バスで統一された高齢者・障がい者割引制度について、市民の意向を確認しながら継続して実施する ・コミュニティバスの統一された現在の運賃体系を継続する	◎	行政	市民 バス									
(3)割引制度の見直し・充実	①学生割引制度の導入	■学生割引制度の導入	・将来のバス需要の確保および自家用車による送迎を抑制し、バス利用の増加を図るため、学生の運賃割引制度を検討・実施する	○	行政	市民 バス	【満足割合】 ・バス運賃 59%→58%→70% [H16] [H22] [H27] ・バスとバスの乗換え 31%→33%→60% [H16] [H22] [H27]								
		■通学費助成制度の継続実施	・通学定期について、一定額以上の負担に対して補助を行う通学費助成制度を継続して実施する	◎	行政	市民 バス									
	②乗継割引制度の充実	■乗継割引制度の充実	・主要乗り継ぎターミナル（JR松江駅、県民会館前等）において、バスカードで乗り継ぐ利用者に対する運賃割引制度の充実を検討・実施する	○	バス	行政									
	③利用に応じた運賃割引制度の導入	■利用に応じた運賃割引制度の導入	・利用頻度の高い人ほど割安になるような運賃割引制度の導入を検討する	○	バス	行政									
(4)運賃支払いシステム（ICカード）の導入の検討		■ICカードの導入の検討	・バスカードシステムに変わる非接触型ICカードシステムの導入に向けた枠組みづくりと具体的な検討を行う	○	バス行政	市民 企業									



小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(1) 企業・住民等への働きかけ	① 企業等へのバス利用の働きかけ	■ ノーマイカー運動の推進	・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」実施(H21・H22) 参加事業所数：約100事業所、延べ約3,200人(H21・H22ともに)	★ノーマイカーウィーク参加者の拡大とノーマイカーデーの定着が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
		■ 事業所MMの継続・拡大	・モデル事業所を選定し協力依頼[松江市交通安全対策会議](H19・H20) ・「通勤でまっエコ」運動を実施[松江国道事務所、島根運輸支局と協働](H20～) まっエコ宣言事業所数：68社(うちノーマイカーデー宣言35社) ※自動車所有者のバス利用の理由 「職場の駐車場の問題」が約4割、その他「会社が自動車通勤禁止・通勤はバスにしている・仕事の移動・費用が安い」が約3割(バス利用者意識調査)	★事業所への公共交通利用を推進・持続させるためには、事業者や業界団体の社会貢献意識を高めるとともに、インセンティブの付与や啓発情報の提供が必要となる 評価：実施→継続(拡大)	
	② 市民へのバス利用の働きかけ	■ 学校対象バス乗り方教室やMMの実施	・各小学校へ「バスの乗り方教室」の開催希望を問い合わせ、希望のあった学校にて随時実施 H20：延べ7校で実施(対象者数計：755人) H21：延べ5校で実施(対象者数計：650人)	★将来のバスの利用促進、家族を単位とする地域への拡大、高校生のバス利用減少の抑制のため、小中学生を対象としたバスの乗り方教室やMMはきわめて重要 評価：実施(一部)→拡大・継続	
		■ 高齢者、障害者対象のバス乗り方教室の開催	・公民館を通じて地域住民に参加を募集し、公民館単位で随時実施 H20：4箇所で開催(対象者数計：105人) H21：1箇所で開催(対象者数計：15人) ※バスの乗り方に加え割引制度の使用方法が分からない高齢者もかなりいる(乗り方教室の開催)	★近年、運転免許保有の高齢者の加害者事故が急増、安全な移動手段への誘導が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
		■ 住民MMによる利用促進	・モデル地域等でのMMの実施(地元組織が設立された一部の地域で実施) H20：法吉地区(住民対象：900世帯) H21：古志原地区(1,455世帯) 高校2年生(11校2,116人) H22：川津地区(3,300世帯) ・「どこでもバスブック」を市で購入し、市外からの転入者に配布	★MMは一定の効果がある。効果的なMMの進め方、情報提供の方法等を研究して拡大していく必要がある 評価：実施(一部)→拡大・継続	
(2) 交通案内・情報提供の充実	① 交通案内の充実	■ JR松江駅等、交通案内員の配置	・松江駅バスターミナルにバス案内人を配置し、市民や観光客へバス路線・乗り場、時刻等の情報提供を実施(H21～) ※よい：91%(ターミナル利用者調査) ※認知度：43%、利用率：14%、効果があると思う：86%(市民アンケート)	★バス案内人は利用頻度の少ない人や観光客に好評であり、今後も継続していくことが望まれる 評価：実施→継続	
		■ わかりやすい行き先表示・案内	・バスの行先番号の表示の統一 一畑バス、市営バスともに行先番号を2桁番号で統一。行先が同じで経路が違う系統が多い市営バスは経路地による枝番号を設定 ※内・外回りなど循環線の路線や表示の意味が分からない(ワークショップ)	★行先の番号表示は路線を特定する上では有効であるが、循環路線等で分かりにくいという意見がある 評価：実施→継続改善	【満足割合】
	② 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成	■ 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成・設置	・松江駅北口の壁面に路線情報の一括案内板を作成・掲示(H20試行、H21実施) ・松江駅、県民会館前、島根大学前、古志原にて共通時刻表を作成・掲示	★主要バス停では共通時刻表が掲示されている。これらの取り組みをさらに進めていくことが求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	・バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ 51%→60%→58%(H16)(目標)(H22)
	③ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	■ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	・各バス事業者がそれぞれ自社ホームページにて、路線図・時刻表・運賃等の情報を掲示 ・インターネット及び携帯電話で運行中のバスの位置情報が確認できるシステム「ぐるっとバスナビ」を松江市・交通局・一畑バスが共同で運営(H21～)	★運行情報は各バス事業者のホームページに掲載されているが、様式が異なり分かりにくい、相互リンクが張られていない等の意見があり、共通化していくことが求められる 評価：実施→継続改善	*アンケート結果より
	④ 路線・ダイヤ等の周知・広報の徹底	■ インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実	・必要に応じて情報提供を実施している	★全般的にバス施策・サービスに対する市民の認知度が低い。積極的な広報活動を通じて公共交通の問題を共有し、課題解決の意識を高めていくことが重要 評価：実施(一部)→拡大・継続	
	⑤ 観光客への情報提供の充実	■ 観光ルートへの公共交通情報等の提供	・松江駅バスターミナルにバス案内人を配置し、観光客へバス路線・乗り場、時刻等の情報提供を実施(H21～) ・松江しんじ湖温泉駅に主要観光地方面別時刻表を作成・掲示(H20)	★高速道路の無料化社会実験等の影響で自家用車利用の観光客が増加し、公共交通(バス)利用者が減少しているため、観光客向けの情報提供の充実が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)					
					主体	支援		23	24	25	26	27	
(1) 企業・住民等への働きかけ	① 企業等へのバス利用の働きかけ	■ ノーマイカー運動の推進	・ノーマイカーデー、ノーマイカーウィーク等、『ノーマイカー運動』の意識が定着するような施策を継続して検討・実施する	◎	企業 市民 行政	バス		継続実施					
		■ 事業所MMの継続・拡大	・環境保全や公共の視点で、公共交通(バス)の利用を奨励している企業に対して、表彰制度等の導入を実施・継続する ・環境や公共交通関連企業、ISO14001取得企業等を中心にMM等を通じた公共交通利用の働きかけを実施・継続する	◎	行政 バス 企業 市民	-		継続実施					
	② 市民へのバス利用の働きかけ	■ 学校対象バス乗り方教室やMMの実施	・学校教育の場でも、バスの乗り方教室やMMを計画的に実施していく	◎	バス 行政 市民	-		拡大・継続実施					
		■ 高齢者、障害者対象のバス乗り方教室の開催	・乗り方教室の希望を募り、計画的に実施していく	◎	バス 行政 市民	-		拡大・継続実施					
		■ 住民MMによる利用促進	・モデル地域を設定し、世帯に対するMMを実施・検証(社会実験)し、順次拡大させていく ・転入者対象のMMを引き続き実施していく	◎	行政 市民	-		拡大・継続実施					
		① 交通案内の充実	■ JR松江駅等、交通案内員の配置	・交通や観光等の案内員を養成して、主要ターミナルに配置し、公共交通の利用環境を整備していく	◎	行政	バス	【満足割合】 ・バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ 51%→58%→70% [H16] [H22] [H27]	継続実施				
② 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成	■ わかりやすい行き先表示・案内	・バス利用者の立場に立って、わかりやすい行き先表示・案内を行っていく	◎	バス	行政	継続改善							
	■ 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成・設置	・一畑バス、市営バス共通のわかりやすい時刻表、路線図を作成し、バス停、ターミナル等に設置する	◎	バス	行政	拡大・継続実施							
③ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	■ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	・一畑バス、市営バスで連携して、情報提供の充実を図る	◎	バス	行政	継続改善							
④ 路線・ダイヤ等の周知・広報の徹底	■ インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実	・インターネット、新聞広告、チラシ、市の広報等を通じて、路線再編、ダイヤ改正の周知・徹底を図る ・公共交通(バス)の実情を公開し、利用を促す広報活動を実施する ・市民会議のホームページを活用した情報発信を進めていく	◎	バス 行政 市民	-	拡大・継続実施							
⑤ 観光客への情報提供の充実	■ 観光ルートへの公共交通情報等の提供	・主要観光地への公共交通によるアクセス情報等の提供を充実させ、観光客の公共交通利用への誘導を図る	◎	バス 行政	-	拡大・継続実施							

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

小項目	小項目	具体の施策項目	実施状況・現状	課題・評価	(目標達成状況)
(3)バス待合環境の充実	①バス停への上屋・ベンチの設置	■バス停上屋、ベンチの設置	・バス停環境の改善の実施 H19：市設置1件(松江警察署前) 地元設置：上屋新設・改修計6件 H20：市設置1件(高専前) 地元設置：上屋新設・改修計2件 H21：市設置1件(田和山) 地元設置：上屋改修計3件 ※「バス停の待合環境」は、70歳以上で、相対的に満足度が低く利用増加意向が高い項目の2位となっている(市民アンケート)	★近年、運転免許保有の高齢者の加害者事故が急増、利用しやすい公共交通の待合環境の整備が求められる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
		■バス停照明の設置	・防犯灯設置補助金(町内会・自治会等に対する補助金)制度で対応している	★継続した対応が望まれる 評価：実施(一部)→拡大・継続	
		■バス停の清掃管理	・利用促進組織が設立された地域の一部で、地域によるバス停の清掃管理が実施されている	★バス停の清掃管理については、地域の協力を頼らざるを得ない状況にある 評価：実施(一部)→拡大・継続	
(4)徒歩・自転車との連携強化	①バス停周辺の歩道整備	■バス停周辺の歩道整備	・道路管理者において改善を図っている	★高齢社会に対応したバリアフリー歩道の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
	②バス停付近の駐輪場整備	■バス停付近の駐輪場整備	・バス停近辺に駐輪場があるのは鉄道駅以外では川津、竹矢、玉造温泉、恵曇連絡所等、ごく限られたバス停のみである	★駐輪場のスペースの確保・維持管理等の課題がある 評価：未実施→検討・実施	
(5)バリアフリー化の推進		■ノンステップバスの導入	・ノンステップバスの導入状況(H22.5月現在:松江市内走行車両) 市営バス：50台中22台(44%) 一畑バス：65台中 6台(9%) ※高床バスは高齢者の乗降が大変(市民アンケート、利用者調査、ワークショップ)	★高齢社会に対応した乗降しやすいバス車両の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
		■バス停のバリアフリー化	・交通バリアフリー基本構想道路特定事業に基づく整備を進めている	★高齢社会に対応した乗降しやすいバス停の整備が求められる 評価：実施→継続(拡大)	
		■バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実、接遇の向上	・乗務員のバリアフリー研修の実施 ・中国運輸局島根運輸支局主催研修への参加(車椅子・視覚障がい体験) ・視覚障がい者による講話の実施 ・プロジェクトゆうあい主催研修(松江市委託事業)への参加(車椅子体験) ※乗務員の接遇は概ね好評であるが、一方で対応が悪く「もう二度と乗らない」といった苦情も少なからずある(ワークショップ) ※自由意見：「運転手の接遇・運転の改善」114件(市民アンケート)	★接客対応は極めて重要であり、一部の悪評が全体に影響を及ぼしてしまう。乗務員全員の接遇意識の向上が不可欠である 評価：実施→継続(拡大)	
		■市民のバリアフリー意識の啓発	・バスの乗り方教室等を通じて、バリアフリー意識やノーマライゼーションの理念を継続して啓発している	★高齢社会に向け、取り組みを継続していくことが求められる 評価：実施→継続(拡大)	
(6)環境対策		■環境に優しいバス車両の導入	・天然ガス車の導入状況 市営バス：8台 (H13, 14, 16, 17年度に各2台導入)	★天然ガス車両は燃料供給等の利便性に問題があり、導入が進んでいない 評価：実施(一部)→状況をみて検討	
		■環境に優しいバス・鉄道のPR	・松江市一斉ノーマイカーウィークやエコ通勤しまねの活動を通して、環境負荷の小さい公共交通の利用促進をPRしている	★地球環境の保全(CO2削減)については企業・市民の関心が高く、バスの利用促進にも繋がる。継続していくことが必要 評価：実施→継続(拡大)	
(7)企画キップ等の取り組み		■企画キップ・イベント・キャンペーン等の開催の取り組み	・新たな定期券サービスの導入 エリアフリー定期、松江だんだんバス、サマーキッズ定期(市営バス)カンガルーバス(一畑バス) ・「一畑バス・市営バス共通ファミリー定期制度」の導入 ※制度の認知度:13%、利用率:1%、効果があると思う:75%(市民アンケート) ・とってお得バスカード事業の展開 H21：試行 → H22：本格実施(登録協賛店93店舗) ※事業の認知度:19%、利用率:2%、効果があると思う:65%(市民アンケート) ・スタンプラリーの実施(H19・20・21：市営バス) ・バスまつりの開催(H22：市営バス・一畑バス共催)	★利用者が増加している事例は、バス事業者自身が積極的に利用促進策を展開しているところだけである。今後とも積極的に連携した取り組みを行っていくことが重要である 評価：実施→継続(拡大)	
(8)イベント・キャンペーン等の開催					

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

小項目	小項目	具体の施策項目	実施方針	実現性	役割分担		数値目標 (目指そう値)	スケジュール(年度)						
					主体	支援		23	24	25	26	27		
(3)バス待合環境の充実	①バス停への上屋・ベンチの設置	■バス停上屋、ベンチの設置	・バス停上屋、ベンチは地元と行政、バス事業者が連携して設置していく	◎	市民 行政	バス	【満足割合】 ・バス停の待合環境 44%→60% [H22] [H27]							
		■バス停照明の設置	・既存の防犯灯設置補助金制度での対応を継続していく	◎	市民 行政	バス								
		■バス停の清掃管理	・地元、バス事業者等の協働で管理していく ・利用者マナーの向上を図る	○	市民 バス	行政								
(4)徒歩・自転車との連携強化	①バス停周辺の歩道整備	■バス停周辺の歩道整備	・乗降しやすいバス停への改善を継続的に進めていく	◎	行政	-								
	②バス停付近の駐輪場整備	■バス停付近の駐輪場整備	・公共施設や商業施設等とも連携し、バス停付近に駐輪ができる環境整備を進めていく	○	行政	バス								
(5)バリアフリー化の推進		■ノンステップバスの導入	・バス車両更新の際には、可能な限りノンステップバスを導入する	◎	バス	行政	【満足割合】 ・バスの乗り降りのしやすさ 80%→80% [H22] [H27]							
		■バス停のバリアフリー化	・計画に沿って継続的に整備を進めていく	◎	行政	-								
		■バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実、接遇の向上	・乗務員のバリアフリー研修の継続・充実(サービスの向上含)については、バリアフリー研修を継続していく ・接遇サービスについては、特に留意し乗務員教育に努めていく	◎	バス	-	【満足割合】 ・運転手の接遇・対応 85%→85% [H22] [H27]							
		■市民のバリアフリー意識の啓発	・継続的に市民のバリアフリー意識の啓発を行っていく	◎	行政	バス								
(6)環境対策		■環境に優しいバス車両の導入	・環境に優しいバス車両の導入を適宜検討していく	△	バス 行政	-								
		■環境に優しいバス・鉄道のPR	・環境に優しいバス、鉄道のPRについては環境に優しい移動手段として、インターネット、市の広報等を通じてPRを行っていく	◎	行政 バス	-								
(7)企画キップ等の取り組み		■企画キップ・イベント・キャンペーン等の開催の取り組み	・市民や企業の参加を募り、バス事業者間で連携を取りながら積極的に実施していく ・「とっともお得バスカード事業」等の市民会議が主体となったキャンペーンの継続、拡大を図っていく	◎	バス 市民 企業 行政	-								
(8)イベント・キャンペーン等の開催														

実施→継続(拡大)	未実施→検討・実施
実施(一部)→拡大・継続	未実施→状況をみて検討
実施→継続改善	赤字：追加・修正項目
実施(一部)→状況をみて検討	

◎	直ぐに実現可能
○	条件がクリアされれば実現可能
△	中長期的課題

6-5-3. 重点推進事業

- ・計画の基本的な方針および目標をふまえ、以下の施策を重点推進事業として掲げ、その推進に取り組みます。
- ・バス交通に対する市民ニーズは現状利便性のさらなる向上を求めています、一方でバス事業者の経営改善等の取り組みはすでに限界に近い状況で行われており、また折からの財政難により行政による財政的支援も大きな増加が期待できない中、本計画においては、人口が減少する状況下においても利用促進を中心とした施策展開により現状利便性（路線・便数）を維持し、現状の利用者数の維持を図るという目標を掲げています。
- ・そのため、事業の選定にあたっては、まず利用促進に取り組んでいくための受け皿となるネットワークづくりを行うとともに市民全体への情報提供・意識啓発を図り、次に利用者のターゲットを定め、ターゲット別に利用促進を図る施策を体系化しました。

【重点推進事業一覧表】

テーマ	事業項目	事業内容	実施主体	スケジュール					
				H23	H24	H25	H26	H27	
(1) バス利用ネットワークの形成と情報提供	① バスサポーター制度の導入	バスサポーター組織の設立と活動の開始	市民会議 松江市 バス事業者	制度検討 組織設立	活動展開				
	② 地元組織(利用促進協議会)の設置・運営・活動	地域単位での利用促進組織の設立と活動の実施	市民会議・松江市・バス事業者・各地域の利用促進協議会	支援検討・組織設立・活動実施					
	③ インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実	ホームページ、新聞広告、チラシ等を利用した広報活動の展開	市民会議 松江市 バス事業者	効果的な情報発信の実施					
	④ インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実	分かりやすく入手しやすい運行情報の提供	バス事業者 松江市	改善検討・継続実施					
	⑤ ICカードの導入の検討	ICカードの導入に向けた検討	松江市 交通事業者 市民会議	導入に向けた検討					
(2) 通勤者・事業所への働きかけ・対応	① 行政職員の公共交通利用の促進	市職員の率先した公共交通利用の促進	松江市	市職員の率先した公共交通の利用					
		他の公的機関の職員の公共交通利用の促進	松江市	他の公的機関への取り組みの紹介・協力依頼					
	② ノーマイカー運動の推進	ノーマイカーデーの継続実施	市民会議 松江市 バス事業者	検討	継続実施				
		ノーマイカーウィークの継続実施	市民会議 松江市 バス事業者	継続実施					
	③ 事業所MMの継続・拡大	事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	市民会議 松江市 バス事業者	進め方検討・継続実施					
		公共交通利用奨励事業所への表彰・顕彰制度、インセンティブ等の導入	市民会議 バス事業者 松江市	検討	導入・実施				
④ バス停付近の駐輪場の整備	バス停付近の駐輪場の整備	松江市	調査検討	随時実施					
(3) 学生への働きかけ・対応	① 中高生を対象とした情報提供	高校通学を対象とした情報誌の作成・配布	市民会議 松江市 バス事業者	検討・作成・配布	継続実施				
	② 小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施	小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施	バス事業者 市民会議 松江市	継続実施(展開方法の検討)					
(4) 高齢者への働きかけ・対応	① 高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施	高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施	市民会議・松江市・バス事業者・各地域の利用促進協議会	継続実施(展開方法の検討)					
	② 高齢者を対象とした情報提供の充実	高齢者に分かりやすい情報への改善と多様な提供手段の確保	市民会議・松江市・バス事業者・各地域の利用促進協議会	改善検討	実施				
	③ 住民MMの継続・拡大	地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	市民会議・松江市・バス事業者・各地域の利用促進協議会	改善検討・継続実施					
	④ バス待合環境の充実	バス停への上屋・ベンチの設置の促進	松江市・各地域の利用促進協議会・地元町内会・自治会等・バス事業者	継続実施					
	⑤ バス事業者のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上	乗務員のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上	バス事業者	継続実施					
(5) 観光客への働きかけ・対応	① 観光客向けの情報提供の充実	観光客向けの時刻表の作成	松江市 バス事業者	作成配布	継続実施				
		JR松江駅へのバス案内人の配置	松江市	継続配置					
	② 観光ルートへのバス停の改善	観光地にふさわしい、観光客に分かりやすいバス停への改善	松江市 バス事業者	改善検討	実施				

## (1) バス利用ネットワークの形成と情報提供

バスの利用促進を図るためには、その取り組みの受け皿となるネットワーク構築と市民全体への情報提供、意識啓発が必要となることから、バスサポーター組織や地域ごとの利用促進協議会の設置、運営により利用促進の基盤づくりを行うとともに、インターネットや携帯電話等も含めた様々なメディアを活用した情報発信を行います。さらに、長期的な視点でのバス利用者の利便性向上をめざし、既存のバスカードシステムに代わる非接触型ICカードシステムの導入に向けた検討を行います。

### ①バスサポーター制度の導入

#### ●バスサポーター組織の設立と活動の開始

- ・多くの市民や企業が参加できるバスサポーター組織（バスのファンクラブ・応援団）を設立し、市民サポーターによるバスの利用促進、運行維持を支援する活動を開始します。
  - ・バスサポーター制度の導入に向けた具体的な制度の検討（要綱・募集方法・インセンティブ・イベント等）
  - ・バスサポーター組織の設立（立ち上げイベントの開催）サポーター募集、各種活動実施

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度：制度の検討・組織設立 平成 24 年度～活動展開

**評価方法** サポーター組織の設立および登録者数

### ②地元組織（利用促進協議会）の設置・運営・活動

#### ●地域単位での利用促進組織の設立と活動の実施

- ・地域ごとの実情に応じたきめ細かな利用促進活動を展開していくため、各地域において公民館を中心とした利用促進組織を設立し、利用促進の取り組みを行います。ただ、公民館中心の地元組織のみでの活動には限界があることから、協力して活動を行う支援組織の設立など、地元組織の設置、活動を支援する方策を検討、実施します。
  - ・地元組織の設立・活動を促すための方策（協力・支援組織の設立等）の検討、実施
  - ・地元組織の設立と活動の実施
  - ・活動実施のための財政支援の検討、実施

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会

**実施時期** 平成 23 年度：支援方策の検討、地元組織の設立 平成 23 年度～継続実施

**評価方法** 地元組織の設置数

### ③インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実

#### ●ホームページ、新聞広告、チラシ等を利用した広報活動の展開

- ・ホームページや新聞広告、チラシ等様々なメディアを適切に組み合わせ、公共交通の現状や利用促進に関する情報発信を実施します。
  - ・様々なメディアを利用した効果的な情報発信の計画・実施
  - ・市民会議のホームページを利用した情報発信および意見収集

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度～実施

**評価方法** 市民会議ホームページのアクセス数

#### ④インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実

##### ● 分かりやすく入手しやすい運行情報の提供

- ・世代等に応じた様々な手法での運行情報の提供を行うことにより、全ての人が分かりやすく入手しやすい運行情報の提供を行います
  - ・バス事業者のインターネットホームページを利用した情報提供の継続、改善（事業者間の分かりやすい相互リンク、情報提供方法・操作方法等の共通化等）
  - ・インターネットおよび携帯電話を利用したバスロケーションシステム「ぐるっとバスなび」の周知（市報等によるPR、松江市・バス事業者ホームページからの分かりやすいリンク、各バス停へのQRコードの掲出）
  - ・バス停の時刻表の改善（文字の大きさ、行き先・経由地表示等）
  - ・時刻表の全戸配布
  - ・バス事業者の電話・FAXによる案内サービスの継続
  - ・松江市への転入者への情報提供

**実施主体** バス事業者、松江市

**実施時期** 平成23年度～改善検討、継続実施

**評価方法** ホームページ等を利用したアンケートによる満足度

#### ⑤ICカードの導入の検討

##### ● ICカードの導入に向けた検討

- ・既存のバスカードシステムが更新時期を迎えつつあることから、これに代わる運賃支払いシステムとして、宍道湖・中海圏域全体の公共交通機関との連携や、公共施設や商業施設における電子マネーとしての活用等も視野に入れながら、非接触型のICカードシステムの導入に向けた検討を行います。
  - ・ICカードの導入に向けた基本的な枠組みの検討  
（導入地域・事業者・他地域のICカード等との互換性、付加サービス機能・内容等）
  - ・導入地域自治体、事業者間のコンセンサスの形成

**実施主体** 松江市、交通事業者、市民会議

**実施時期** 平成23年度～導入に向けた検討

**評価方法** 検討実施の有無

## (2) 通勤者・事業所への働きかけ・対応

行政職員の率先した取り組みを進めるとともに、事業所に対する働きかけを継続的に行い、通勤利用者の増加を図ります。また、バス交通を補完する手段として自転車の活用を図るため、バス停付近への駐輪場の整備を進めます。

### ①行政職員の公共交通利用の促進

#### ●市職員の率先した公共交通利用の促進

- ・通勤距離 6km 以内の市職員についてはマイカー通勤を制限し、通勤における市職員の率先した公共交通の利用を促進します。
  - ・通勤距離 6km 以内の市職員のマイカー通勤の制限
  - ・庁内回覧、庁内放送等による通勤での公共交通利用の呼びかけ
  - ・市職員の通勤手段の調査、公表

**実施主体** 松江市

**実施時期** 平成 23 年度～実施

**評価方法** 市職員の通勤における公共交通利用者数、利用率

#### ●他の公的機関の職員の公共交通利用の促進

- ・他の公的機関に対して、市職員の通勤における公共交通利用促進の取り組みを紹介し、通勤における公共交通利用への協力を依頼します。
  - ・他の公的機関への市の取り組みの紹介および協力依頼

**実施主体** 松江市

**実施時期** 平成 23 年度～実施

**評価方法** 他の公的機関職員の通勤における公共交通利用者数、利用率

### ②ノーマイカー運動の推進

#### ●ノーマイカーデーの継続実施

- ・「ノーマイカーデー」の取り組みを継続して実施します。
  - ・ノーマイカーデーのあり方の検討（開催方法(開催日固定の妥当性等)、周知方法等)
  - ・市報記事、ポスター掲出、チラシ配布、市ホームページ等を利用した市民、事業所への周知
  - ・まつエコ宣言事業所、商工会議所会員事業所等への個別の情報提供

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度：継続実施（あり方の検討） 平成 24 年度～検討結果をふまえた実施

**評価方法** まつエコ宣言にて「ノーマイカーデーの実施」を宣言した事業所数

● ノーマイカーウィークの継続実施

- ・「松江市一斉ノーマイカーウィーク」の取り組みを継続して実施します。
  - ・市報記事、ポスター掲出、チラシ配布、市ホームページ等を利用した市民、事業所への周知
  - ・まつエコ宣言事業所、商工会議所会員事業所等への個別の情報提供
  - ・パーク&ライド、サイクル&ライド等の社会実験の実施

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者  
**実施時期** 平成 23 年度～継続実施  
**評価方法** ノーマイカーウィークの実施状況

③事業所MMの継続・拡大

● 事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

- ・環境や公共交通関連企業等を中心とした事業所を対象に、MMを通じた公共交通利用の働きかけを継続して実施します。
  - ・事業所への情報提供
  - ・公共交通への転換の可能性の高い事業所への訪問による説明および取り組みへの協力依頼
    - ※まつエコ運動やノーマイカーウィークと連動して実施
    - ※表彰、顕彰制度、インセンティブ制度とタイアップして展開

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者  
**実施時期** 平成 23 年度～継続実施  
**評価方法** MM実施事業所数、まつエコ宣言事業所数

● 公共交通利用奨励事業所への表彰・顕彰制度、インセンティブ等の導入

- ・公共交通の利用を奨励している事業所に対し表彰・顕彰を行う制度や公共交通利用への意欲を高めるインセンティブ（見返り）制度等を導入し、実施します。
  - ・公共交通利用奨励事業所に対する表彰、顕彰制度の導入、実施
  - ・公共交通利用奨励事業所に対するインセンティブ制度の導入、実施
    - 例：公共交通利用奨励事業所にバス車内の広告枠を提供

**実施主体** 市民会議、バス事業者、松江市  
**実施時期** 平成 23 年度：制度の検討 平成 24 年度～導入・実施  
**評価方法** 制度の導入、実施状況

#### ④バス停付近の駐輪場の整備

##### ●バス停付近の駐輪場の整備

- ・優先的に整備すべきバス停を選定し、公共施設や商業施設等とも連携しながらバス停付近に駐輪ができる環境を整備していきます。
- ・整備箇所の検討、選定、整備計画の作成
- ・駐輪場の整備（可能なところから随時）

**実施主体** 松江市

**実施時期** 平成 23 年度：整備箇所の検討・選定・整備計画作成 平成 24 年度～随時整備

**評価方法** 駐輪場の整備箇所数

#### (3) 学生への働きかけ・対応

高校生の通学は、バス利用者の増加につながる大きな可能性をもっていることから、中高生を対象とした情報提供を行い、高校通学におけるバス利用の促進を図っていきます。

また、将来のバス利用の担い手である小学生に対し、バスについて学ぶ機会を設け、公共交通や将来の適切な自動車利用に対する意識形成を図ることで、将来のバス利用の促進につなげていきます。あわせて、学んだ子供たちの家庭における発言から家族における公共交通に対する意識変革を図り、家族単位でのバス利用につなげていきます。

#### ①中高生を対象とした情報提供

##### ●高校通学を対象とした情報誌の作成・配布

- ・バスの利用方法や各高校への通学路線・時刻表等の情報、さらに公共交通について考える機会となるような情報誌を作成し、卒業前の中学 3 年生および高校生に配布します。また、情報誌の作成を通じて、通学視点での路線・ダイヤの検証を行い、路線・ダイヤの改善につなげます。
- ・通学マップ・時刻表、利用方法等情報誌の作成・配布
- ・通学マップ・時刻表の作成による通学視点での路線、ダイヤの問題点の抽出、改善

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23～24 年度：作成に向けた検討、作成、配布 平成 24 年度～継続実施

**評価方法** 情報誌の作成、配布数

#### ②小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施

##### ●小学生を対象としたバスの乗り方教室等の実施

- ・バスの乗り方や運賃の支払い方法（バスカードの使用法）など、バス利用の基本的な知識を学ぶ、実車を使用した体験型の「バスの乗り方教室」を、各小学校単位で継続して実施します。
- ・校長会等での実施の呼びかけ
- ・乗り方教室の継続実施に併せ、公共交通と環境に関する学習機会の提供も検討
- ・バスまつり等のイベントにおける小学生を対象とした乗車体験や情報提供の実施

**実施主体** バス事業者、市民会議、松江市

**実施時期** 平成 23 年度～継続実施（展開方法の検討）

**評価方法** 実施学校数、参加児童数

#### (4) 高齢者への働きかけ・対応

今後、さらなる増加が見込まれる高齢者の、マイカーから公共交通利用への適切な誘導を図るため、各地域を単位としたバスの乗り方教室やモビリティ・マネジメント等の実施等、積極的な働きかけを行います。あわせて、待合環境や乗車環境などの利用環境の改善・整備を促進することにより、高齢者をはじめ、だれもが安心して快適にバス利用ができる環境づくりを行います。

##### ①高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施

###### ● 高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の実施

- ・高齢者を対象とした、バスの乗り方や運賃の支払い方法（バスカードの使用方法）など、バス利用の基本的な知識を学ぶ、実車を使用した体験型の「バスの乗り方教室」を、各地域（公民館）単位で継続して実施します。
- ・各地区の公民館、老人クラブ連合会等の行事・会合等で実施を呼びかけ
- ・バスの乗車体験に併せ、参加者が必要とする路線やダイヤの情報（地域時刻表、マイ時刻表）や交通安全に関する情報等を提供

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会

**実施時期** 平成 23 年度～継続実施（展開方法の検討）

**評価方法** 実施団体数、参加者数

##### ②高齢者を対象とした情報提供の充実

###### ● 高齢者に分かりやすい情報への改善と多様な提供手段の確保

- ・高齢者のバス利用の視点から、大きな文字で、分かりやすく、入手しやすい情報の提供を行います。
- ・バス停の時刻表の改善（文字の大きさ、行き先・経由地表示等）（再掲）
- ・地域別の路線図、時刻表の作成および公民館、老人クラブ等を通じた配布

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会

**実施時期** 平成 23 年度：バス停時刻表改善策の検討、地域別路線図・時刻表作成  
平成 24 年度～バス停改善実施、地域別路線図・時刻表配布

**評価方法** バス停の改善箇所数、地域別路線図・時刻表の配布者数

##### ③住民MMの継続・拡大

###### ● 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

- ・モデル地域を設定し、地域住民（世帯）を対象とするアンケート形式等のモビリティ・マネジメントを継続して実施します。
- ・モビリティ・マネジメントの手法の改善検討
- ・モデル地域を設定しアンケート形式等のモビリティ・マネジメントの実施

**実施主体** 市民会議、松江市、バス事業者、各地域の利用促進協議会

**実施時期** 平成 23 年度：手法の改善検討～年度ごとにモデル地域を選定し毎年度実施

**評価方法** モビリティ・マネジメントの参加数、公共交通利用者数

#### ④バス待合環境の充実

##### ●バス停への上屋・ベンチの設置の促進

- ・上屋の整備については、市単独での設置基準を満たすバス停においては、利用者数や利用実態、周辺の公共的施設の状況等を勘案し優先度の高いバス停から設置を進めます。また、設置基準未滿のバス停については、町内会・自治会等への補助制度の周知を徹底し、地元が主体となった整備を促進します。
- ・ベンチについても、道路管理者等との調整を図りながら市による設置を進めるとともに、地元町内会・自治会等による設置を促進します。
  - ・市単独での設置基準を満たすバス停への市による上屋の設置
  - ・設置基準未滿のバス停への上屋設置に関する町内会・自治会等への補助制度の案内
  - ・市および地元によるバス停へのベンチの設置

**実施主体** 松江市、各地域の利用促進協議会、地元町内会・自治会等、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度～継続実施

**評価方法** バス停への上屋・ベンチの設置箇所数

#### ⑤バス事業者のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上

##### ●乗務員のバリアフリー研修等の継続・充実、接遇の向上

- ・乗務員の接客対応については、一部の悪評が全体に影響を及ぼしてしまう恐れがあることから、研修による乗務員教育等を継続的に実施するなど、特に留意しながら全体としての向上に努めます。
  - ・乗務員のバリアフリー研修、接遇研修等の継続実施

**実施主体** バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度～継続実施

**評価方法** 乗務員研修の実施回数・参加者数、バス事業者に寄せられた乗務員の接遇に関する意見の件数

## (5) 観光客への働きかけ・対応

自家用車利用の観光客の増加に伴い、観光での公共交通（バス）の利用者が減少する中、観光客向けの時刻表の作成、バスターミナルでのバス案内人による情報提供の充実や、観光客に分かりやすいバス停への改善など、観光客の視点に立った利用環境の向上により、観光でのバスの利用促進を図っていきます。

### ①観光客向けの情報提供の充実

#### ●観光客向けの時刻表の作成

- ・主要観光地の情報と公共交通による観光地までのアクセス方法を分かりやすく掲載した観光客向けの時刻表を作成し、バスターミナルや観光案内所等で配布するとともに、観光客が来訪前に閲覧することが予想される松江市や松江観光協会のホームページ等に掲載し、情報提供を行います。
  - ・観光客向けの時刻表の作成、バスターミナル、観光案内所、主要観光地での配布
  - ・観光客向けの時刻表を松江市、松江観光協会のホームページで掲載

**実施主体** 松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度：時刻表作成、配布、ホームページ掲載、平成 24 年度～継続実施

**評価方法** 時刻表の作成・配布数、レイクラインの利用者数

#### ●J R 松江駅へのバス案内人の配置

- ・J R 松江駅バスターミナルへ引き続きバス案内人を配置し、観光客を含めたバス利用者に路線や乗り場、時刻等の案内を行います。
  - ・J R 松江駅バスターミナルでのバス案内人による案内の実施

**実施主体** 松江市

**実施時期** 平成 23 年度～バス案内人の継続配置

**評価方法** バス案内人の利用者数

### ②観光ルートのバス停の改善

#### ●観光地にふさわしい、観光客に分かりやすいバス停への改善

- ・レイクラインおよび観光地付近のバス停については、観光地にふさわしいデザインへの改善を行うとともに、バス停に観光地までのアクセス方法（ルートや所要時間）を掲出し、必要に応じて観光客に分かりやすい停留所名への変更等を行います。
  - ・レイクラインおよび観光地付近のバス停のデザインの改善、観光地までのアクセス方法の掲出
  - ・観光地付近のバス停の停留所名の検証および必要に応じて名称の変更

**実施主体** 松江市、バス事業者

**実施時期** 平成 23 年度～バス停への観光アクセス方法の掲出、停留所名の変更の検討

**評価方法** バス停の改善箇所数

## 6-6. まちづくりの方向性と公共交通の役割（中長期的な視点に立って）

### 6-6-1. まちづくりの方向性

- ・本連携計画策定にあたっては、上位計画である松江市総合計画による「交通体系の整備」、松江市都市計画マスタープランによる「まちづくりの基本理念」を念頭におき、現状バス路線、便数の維持を図り市民の移動を確保するため、行政、バス事業者、市民、企業がそれぞれの役割において行動・協働することとしています。
- ・まちづくりの範囲については、平成23年度に東出雲町と合併することにより、山陰地方で最大の中核都市となることから、具体的には持続可能で魅力的な「まちのかたち」を示しながら、市民の理解を得つつ、高次都市機能を有する中心市街地、生活拠点機能を有する周辺拠点、更に宍道湖・中海及び隠岐圏域の広域都市間連携の拠点を、道路、交通、情報等によりネットワーク化し「拠点連携型都市構造」を基本に「まちのかたち」、基盤・器（うつわ）を整備していく必要があります。
- ・整備にあたっては、少子高齢化が進む本市においては、ユニバーサルデザインの理念に基づきあらゆるバリアの改善に向け関係者と連携し積極的に、また、主体的に取り組み「住みやすさ日本一の実現」を目指します。・本市は「拠点連携型都市構造」を指向しており、中心部と合併旧町村等の拠点を結ぶバス路線を維持していきます。公共交通空白地帯においても、市民生活に必要なコミュニティバス等の移動手段を確保します。

### 6-6-2. 公共交通によるまちの基軸形成

- ・「まちづくり」において、人とひと、人と地域を結ぶ公共交通のあり方について、中心市街地、周辺拠点、広域拠点を公共交通機関で接続し、拠点連携密度を高め、併せて中心市街地へ高いサービスレベルのLRT・BRT等の次世代型交通システムの導入を検討し、総合交通体系の再構築を段階的に進めながら新たな都市軸を形成することにより、地域ごとの特性を生かしたまちづくりを進めていきます。

### 6-6-3. 今後の公共交通のあり方

- ・本市の主な公共交通は、JR、一畑電車、一畑バス、松江市交通局、日ノ丸バス、各タクシー事業者で構成され、市民の移動を支えています。すべてのモードにおいて利用者数は減少傾向にあり、公共交通の存続については各モードともに厳しい状況が続いています。
- ・公共交通を支えていくには、事業者の自助努力は無論のこと、市民が公共交通が持つ社会的責任について理解と関心を深め、直接的或いは間接的に関わりながら利用促進に努めていく必要があります。
- ・将来的には、今後の人口減少、少子高齢化、中心市街地の空洞化、過疎化の進行、環境問題など公共交通をとりまく様々な課題に対応するため、利用者の利便性を図りながら、各交通モードがシームレスで円滑に機能するよう運行のあり方を検討する必要があります。
- ・効率的な運行やサービス水準の向上により、潜在的な利用者の掘り起こしを行うことによってクルマからの転換を促し、全市を挙げてCO<sub>2</sub>削減に寄与し、京都議定書の6%削減及び中期目標の25%削減の目標達成に資するため公共交通の利用促進を図ります。

#### 6-6-4. 連携計画のPDCAサイクル

- ・本連携計画については、国の関係法令や国・県補助制度の動向、平成23年度策定松江市総合計画後期基本計画、東出雲町との合併による市域の拡大、また、平成24年度改定松江市都市計画マスタープラン等、国・県の動向、上位計画や市勢に変更が生じた時には逐次必要に応じて計画を見直していきます。
- ・計画の最終目標は「公共交通の維持」であり、第1次計画では「補助金の必要のない、バス路線の運行」、本2次計画では「路線・便数の維持」を目標に利用促進施策を各主体が共に協働しながら利用促進を図り、第3次計画へつなぐこととします。
- ・計画の進捗管理や見直しを行うにあたり市民ニーズや利用者数等、資料の蓄積を進め、路線や便数を改善し利用促進を図ることが必要です。



## 參考資料

## 参考資料1：非接触型ICカードシステムの導入に向けた検討資料

### (1) 松江市（および周辺地域）の公共交通機関におけるカードシステムの導入状況

- ・松江市および周辺地域の公共交通機関におけるカードシステムの導入状況は、以下のとおりとなっています。

路線バス：一畑バス、松江市交通局、日ノ丸バス（松江線のみ）で相互に使用できる、磁気式プリペイドカード「共通バスカード」システムを導入

※導入後、相当年数が経過しており、機器の更新時期が近づいている。

（米子市およびその周辺地域で路線展開をしている日ノ丸バス、日本交通は、日ノ丸バス松江線を除き未導入）

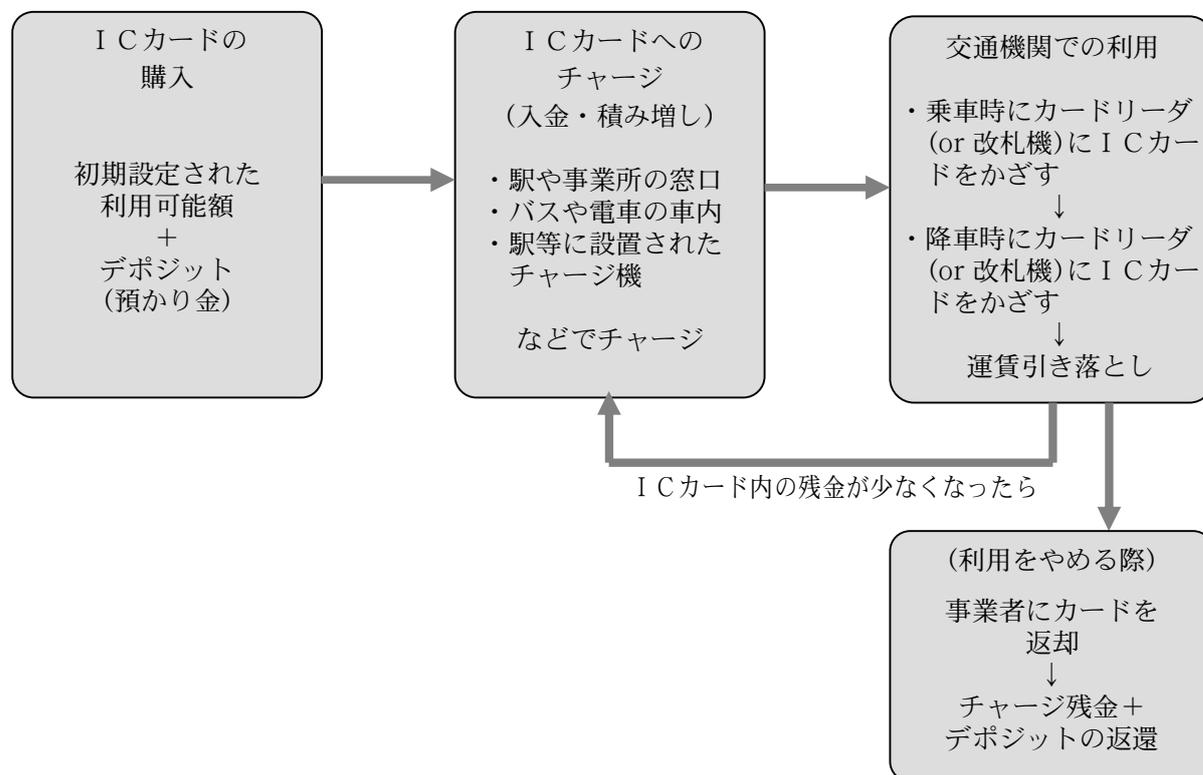
コミバス：未導入

一畑電車：未導入

J R：J R西日本としてIC乗車カード「ICOCA」を導入しているが、J R西日本の路線で現在利用できるのは、京阪神エリア、岡山・広島地区のみで、山陰地区への導入の予定は未定となっている。

### (2) 一般的な交通系ICカードシステム（ストアードフェア(SF)型）のしくみ（利用の流れ）

- ・現在、国内の交通系ICカードのシステムは、ほとんどがストアードフェア（SF）と呼ばれる、ICカードにあらかじめチャージ（入金）をした上で、乗車時に改札（あるいは車内のカードリーダー）にカードをかざして情報をカードに書き込み、降車する際に再度カードをかざすことで乗車記録から該当運賃を算出して、カードより引き落とすシステムとなっています。



### (3) ICカードシステム導入による効果

- ・ ICカードシステムの導入により、小銭を用意することなく1枚のカードで複数の交通機関をシームレスに乗降できるといった利用者側のメリットに加え、運賃収受の省力化、確実性の向上や、詳細な乗降データが記録できることによる、利用者のニーズに合った運行計画の作成や運行管理が実施できるなど、事業者側のメリットも期待でき、さらには、環境面や地域活性化といった社会的なメリットを生み出す可能性も持っています。

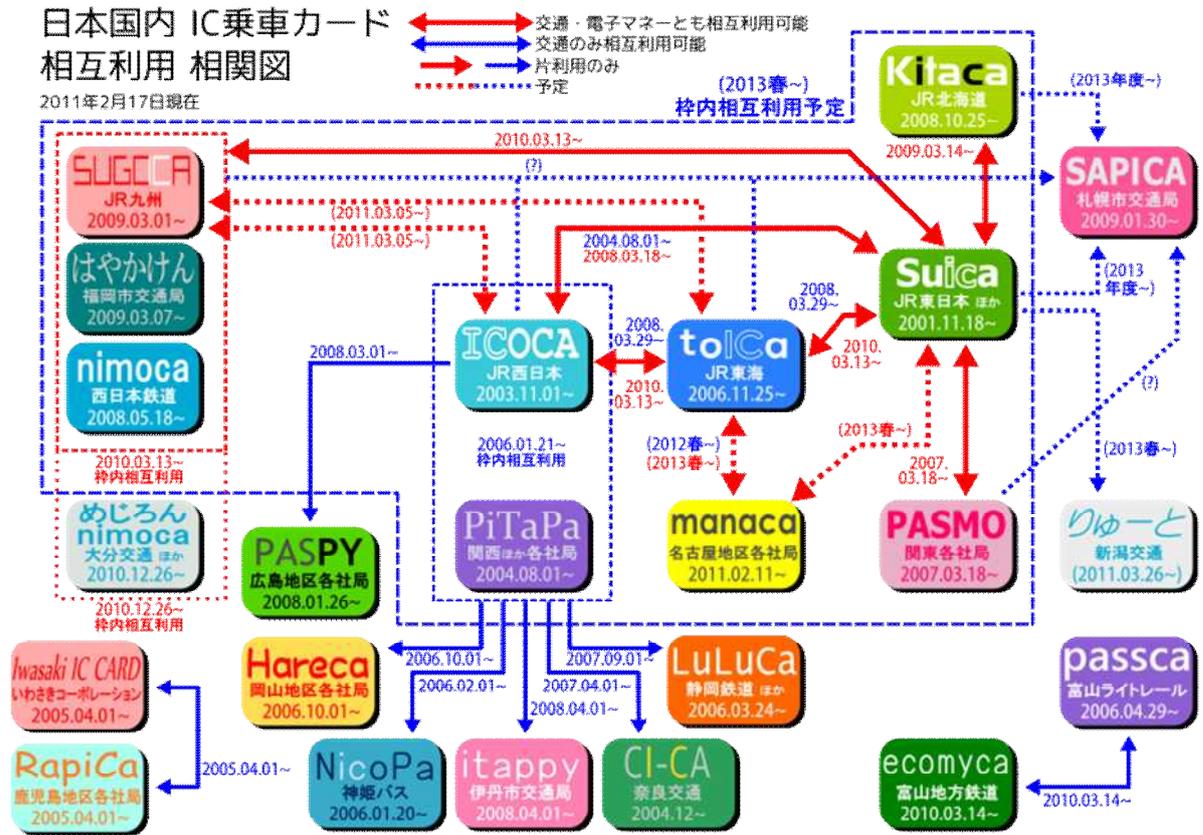
	ICカード化のメリット	共通化のメリット	デメリット
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小銭を用意することなく、迅速な乗降、改札通過が可能</li> <li>・ きめ細かい運賃割引など多様なサービスの享受</li> <li>・ 電子マネーやポイントシステムとの連携による利便性の更なる向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小銭を用意することなく、1枚のカードでシームレスに各種公共交通機関の利用が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ カードデビット（預かり金）が必要</li> <li>・ 事前にチャージ（カードへの入金）が必要</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集金等の経費節減や事故防止</li> <li>・ 乗客の乗降データ取得による、よりの確な運行計画の作成や運行管理の実施</li> <li>・ 柔軟な運賃制度（割引制度）への対応が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗継割引等を行うことが容易（複数事業者間の割引・精算の簡易化）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 導入コスト、ランニングコストの負担</li> <li>・ 磁気カード導入事業者は一定期間併行運用が必要</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資源の有効利用の促進（ICカードは繰返し利用が可能でさらに切符・整理券が不要となる）</li> <li>・ バスの停車時間の短縮による渋滞の緩和、環境負荷の低減</li> <li>・ 電子マネーやポイント制度の導入による地域活性化の効果</li> </ul>		

(4) ICカードシステムの導入状況

	カード名	事業者・地区等	交通モード
北海道	ドゥカード	道北バス	バス
	バスカード	北海道北見バス	バス
	K i t a c a (キタカ)	J R 北海道 (札幌地区)	鉄軌道
	S A P I C A (サピカ)	札幌市交通局 (地下鉄)	鉄軌道
東北	S u i c a (スイカ)	J R 東日本 (仙台地区) 仙台空港鉄道	複合
	バスICカード	福島交通 (郡山・須賀川地区)	バス
関東・甲信越	S u i c a (スイカ)	J R 東日本 (首都圏・新潟地区) 東京モノレール・東京臨海高速鉄道 ほか	複合
	P A S M O (パスモ)	パスモ加盟事業者 (東京都交通局ほか 101 事業者)	複合
	せたまる	東京急行電鉄世田谷線	鉄軌道
	ICバスカード	関東鉄道バス (取手営業所管内)	バス
	でんてつハイカード	日立電鉄交通サービス	複合
	バスICカード	山梨交通グループ各社	バス
	りゅーと	新潟交通	バス
東海・北陸	T O I C A (トイカ)	J R 東海 (名古屋地区・静岡地区)	鉄軌道
	m a n a c a (マナカ)	名古屋鉄道・名鉄バス・名古屋市交通局・名古屋臨海高速鉄道・名古屋ガイドウェイバス・豊橋鉄道	複合
	P i T a P a (ピタパ)	スルッとKANSAI加盟事業者	複合
	S u i c a (スイカ)	J R 東日本 (東海道線熱海駅、伊東線)・伊豆急行	複合
	L u L u C a (ルルカ)	静岡鉄道・しずてつジャストライン	複合
	P A S M O (パスモ)	富士急静岡バス・富士急シティバス・伊豆急行	複合
	ナイスパス	遠州鉄道	複合
	a y u c a (アユカ)	岐阜乗合自動車	バス
	I C a (アイカ)	北陸鉄道グループ	バス
	p a s s c a (パスカ)	富山ライトレール	複合
	e c o m y c a (えこまいか)	富山地方鉄道富山市内軌道線	複合
近畿	I C O C A (イコカ)	J R 西日本 (アーバンネットワーク圏内)	鉄軌道
	P i T a P a (ピタパ)	スルッとKANSAI加盟事業者	複合
	C I - C A (シーカ)	奈良交通	バス
	N i c o P a (ニコパ)	神姫バス	バス
	i t a p p y (イタッピー)	伊丹市交通局	バス
中国	I C O C A (イコカ)	J R 西日本 (岡山・広島地区)	鉄軌道
	P A S P Y (パスピー)	広島電鉄ほか 19 事業者	複合
	H a r e c a (ハレカ)	岡山電気軌道・両備ホールディングス・下津井電鉄・中鉄バス	複合
	スカイレールICカード	スカイレールサービス	鉄軌道
	P i T a P a (ピタパ)	スルッとKANSAI加盟事業者	複合
四国	I r u c a (イルカ)	高松琴平電気鉄道・ことでんバス・徳島西部交通	複合
	ICい〜カード	伊予鉄道・石崎汽船・中島汽船	複合
	ですか	高知県交通・土佐電気鉄道	複合
九州	ひまわりバスカード	北九州市交通局	バス
	長崎スマートカード	長崎県内の路面電車・バスの一部	複合
	宮交バスカ	宮崎交通	バス
	R a p i c a (ラピカ)	鹿児島市交通局・南国交通・J R 九州バス (鹿児島地区)	バス
	いわさきICカード	鹿児島交通・いわさきバスネットワーク	バス
	n i m o c a (ニモカ)	西日本鉄道	複合
	めじろんn i m o c a	大分交通・大分バス・亀の井バス	バス
	S U G O C A (スゴカ)	J R 九州 (福岡県及び周辺地区のJ R 主要路線)	鉄軌道
はやかけん	福岡市交通局	鉄軌道	

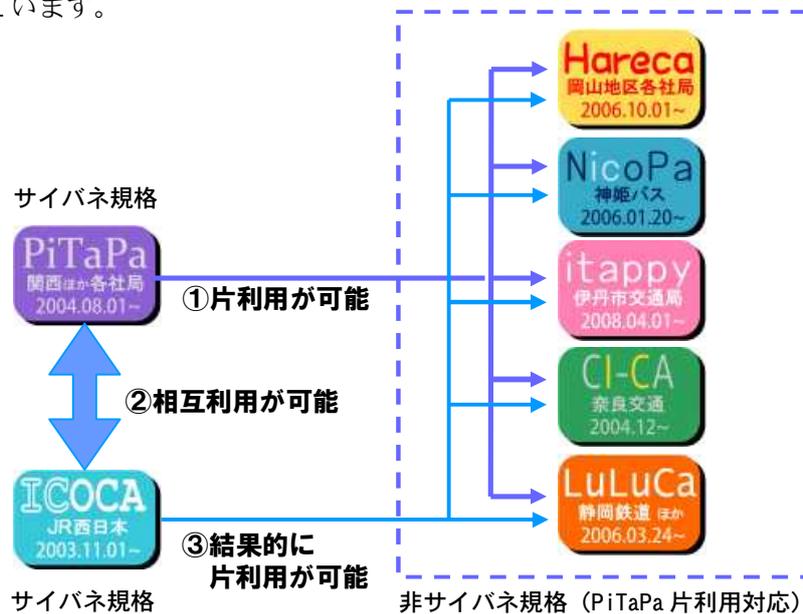
(5) ICカードの相互利用関係

- 交通系ICカードの相互利用、片利用は、事実上の標準となっているJR東日本の「Suica」を中心に、サイバネ規格（後述）同士の共通化が進んでいます。



出典：ウィキペディア

- 異なるICカード間での相互利用（片利用）を実現するためには、原則としてサイバネ規格への準拠が必要となりますが、岡山エリアのHarecaや奈良交通のCI-CAなどは非サイバネ規格のカードシステムでありながら、当該カードシステムと同時にサイバネ規格のPiTaPaにも参加し、PiTaPaの片利用ができるようシステムを構築しており、PiTaPaがICOCAと相互利用を実現していることから、結果的にICOCAの片利用ができる状況となっています。



(6) 他地域での事例

【事例①：PASPY（広島地区）】

カード名称	PASPY（パスピー）
（名称の由来）	PASS（乗車券）+HAPPY（幸せ）、SPEEDY（早さ）
導入の経緯	磁気式カード（広島地区共通カード）システムの老朽化、更新時期の接近
導入年月日	平成20年1月26日
導入事業者	PASPY運営協議会加盟事業者：10社（各社がそれぞれカードを発行） 広島電鉄、広島バス、広島交通、芸陽バス、備北交通、中国JRバス、呉市交通局、鞆鉄道、広島高速交通（アストラムライン）、中国バス PASPY利用可能事業者：9社（カードの利用に対応しているがカードの発行はできない） HD西広島、井笠鉄道、広交観光、第一タクシー、宮島松大汽船、JR西日本宮島フェリー、広島観光開発（宮島ロープウェイ）、石見交通
交通モード	路面電車、路線バス、アストラムライン、船舶、ロープウェイ
カードタイプ	Cタイプ（Felica）
カード規格	サイバネ規格準拠
他カードとの相互利用	ICOCAと片利用 ・ICOCAはPASPY圏内で利用可能（割引は不適用）、逆は不可
カード発行数	599,376枚（平成22年9月30日現在）
運賃等支払機能	プリペイド方式によるSF機能 ・初回購入額：デポジット500円+SF1,500円=2,000円 ・チャージ上限額：20,000円 定期券機能 ・カード発行事業者ごとに、PASPY利用可能区間のみ
運賃割引制度	PASPY割引 ・乗車毎に運賃に対し最大10%を割引（運賃額の端数は10円単位へ切上げ） 乗継割引 ・バスとバス、広電電車とバス、アストラムラインとフィーダーバスを1時間以内に乗り継いだ場合、乗り継ぎ先の運賃を20円割引 電車乗換制度 ・指定乗換電停で30分以内に乗換前の電車と行き先が異なる電車への乗り換えが可能
カード種別	①無記名式PASPY ・無記名式の持参人有効のカード。各事業者の取扱窓口に加え、電車・バス車内でも発売。各社の取扱窓口で「お客様登録」をすると記名式カードとなる。 ②記名式PASPY ・購入時または購入後に氏名、生年月日など「お客様登録」をしたカードで紛失時にカードの利用停止と再発行が可能。各事業者の取扱窓口のみで発売。 ③こどもPASPY ・小学生以下を対象とした記名式PASPYで、有効期限は12歳の誕生日経過後の3月末まで。期限経過後には記名式PASPYへの切り換えが可能。各事業者の取扱窓口のみで発売。 ④割引PASPY ・療育手帳、身体障害者手帳、保健福祉手帳を持つ人を対象とした記名式カード。子供用も発売。各事業者の取扱窓口のみで発売。 ※①②のカードでも乗務員の操作により③④の割引を受けることは可能。 ⑤PASPY定期券 ・②③④のカードに定期券機能をつけたカード。PASPY利用可能区間のみ発売が可能で、区間外を含む場合は従来の紙の定期券となる。

チャージ環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業者の取扱窓口</li> <li>自動チャージ機（カード販売場所に設置）</li> <li>電車車内（カードリーダー）</li> <li>バス車内（バス車載機）</li> <li>広島銀行及び広島県内4信金のPASPY取扱路線沿線のATM（現金に加えキャッシュカードからもチャージが可能。全国初の機能）</li> </ul>
電子マネー・ID機能等	なし



乗車時用  
カードリーダー

自動チャージ機



PASPY運営協議会加盟の各事業者がそれぞれにカードを発行  
★前受金はカード発行事業者が管理



出典：PASPY運営協議会、PASPYホームページ

【事例②：I r u C a（香川県高松市：高松琴平電鉄・ことでんバス）】

カード名称	I r u C a（イルカ）																																													
（名称の由来）	ことでんマスコットキャラクター「イルカのこちゃん」にちなんで																																													
導入の経緯	民事再生法に基づく再生計画における合理化の一環として導入																																													
導入年月日	平成17年2月2日																																													
導入事業者	高松琴平電気鉄道株式会社 ことでんバス株式会社																																													
交通モード	電車、路線バス																																													
カードタイプ	Cタイプ（F e l i C a）																																													
カード規格	サイバネ規格準拠																																													
他カードとの相互利用	現時点では導入予定なし																																													
カード発行数	約18万枚（平成22年6月30日現在）																																													
運賃等支払機能	プリペイド方式によるS F機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>・初回購入額：デポジット500円+S F1,500円=2,000円</li> <li>・チャージ上限額：20,000円</li> </ul> 定期券機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>・電車のみ（バスは従来の紙の定期券を使用）</li> </ul>																																													
運賃割引制度	回数割引 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用開始日から1ヶ月間の利用回数に応じた1乗車あたりの運賃を割引</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用回数</th> <th>1～10回</th> <th>11～30回</th> <th>31～40回</th> <th>41～50回</th> <th>50回以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">電車</td> <td>フリー</td> <td>5%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>25%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>スクール</td> <td>5%</td> <td>15%</td> <td>25%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>シニア</td> <td>5%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">バス</td> <td>フリー</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>スール</td> <td>15%</td> <td>25%</td> <td>30%</td> <td>40%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>シニア</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> <td>45%</td> <td>55%</td> </tr> </tbody> </table> 電車&バス乗継割引 <ul style="list-style-type: none"> <li>・フリー、スクール、シニアのカードで、電車とバスを同日中に乗り継いだ場合、乗り継ぎ先の運賃を20円割引</li> </ul>		利用回数	1～10回	11～30回	31～40回	41～50回	50回以上	電車	フリー	5%	10%	20%	25%	30%	スクール	5%	15%	25%	30%	35%	シニア	5%	20%	30%	35%	40%	バス	フリー	10%	15%	20%	30%	40%	スール	15%	25%	30%	40%	50%	シニア	15%	30%	35%	45%	55%
	利用回数	1～10回	11～30回	31～40回	41～50回	50回以上																																								
電車	フリー	5%	10%	20%	25%	30%																																								
	スクール	5%	15%	25%	30%	35%																																								
	シニア	5%	20%	30%	35%	40%																																								
バス	フリー	10%	15%	20%	30%	40%																																								
	スール	15%	25%	30%	40%	50%																																								
	シニア	15%	30%	35%	45%	55%																																								
カード種別	①フリーI r u C a（記名式・無記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・記名式はI r u C a窓口（主要駅、バス案内所に設置）で販売。購入申込を必要としない無記名式はバス車内でも販売。</li> </ul> ②スクールI r u C a（記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・中学・高校・大学・専門学校生を対象としたカード。購入後は年1回、年度末までに更新手続きが必要。対象外となる際には無料でフリーI r u C aに変更可能。I r u C a窓口で販売。</li> </ul> ③シニアI r u C a（記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・満65歳以上の方を対象としたカード。購入後は年1回、誕生日までに更新手続きが必要。I r u C a窓口で販売。</li> </ul> ④キッズI r u C a（記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生を対象としたカード。購入後は年1回、年度末までに更新手続きが必要。対象外となる際には無料でスクールI r u C aに変更可能。I r u C a窓口で販売。</li> </ul> ⑤グリーンI r u C a（記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者手帳・療育手帳・被爆者手帳の交付を受けた方を対象としたカード。購入後は6ヶ月毎に更新手続きが必要。I r u C a窓口で販売。</li> </ul> ⑥I r u C a定期券（記名式） <ul style="list-style-type: none"> <li>・電車のみ対応。バスは従来の紙の定期券となる。</li> </ul>																																													

<p>チャージ環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I r u C a 窓口</li> <li>・ 電車車内（車掌端末）</li> <li>・ まちなか自動チャージ機（商店街や銀行のATMコーナーに設置）</li> <li>・ 自動チャージ機（主要駅に設置）</li> <li>・ バス車内（バス車載機）</li> </ul>
<p>電子マネー・ ID機能等</p>	<p>電子マネー機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高松中央商店街をはじめとする I r u C a 加盟店での買い物</li> <li>・ 駅のコインロッカー ・ 駅や街なかの自動販売機 ・ 一部の有料駐車場</li> <li>・ 公共施設の利用料 （市役所での証明手数料、公園入園料、体育館使用料、美術館入館料、温浴施設利用料、レンタサイクル利用料 等）</li> <li>・ フェリー、高速バスのチケット購入</li> </ul> <p>【ポイントサービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記施設等での電子マネー利用100円につき、1ポイント（1円相当）のポイントを付与。（1ヶ月分をまとめて翌月5日に加算。加算されたポイントは I r u C a 窓口にてチャージ可能）</li> <li>・ 期間限定でポイント上乘せキャンペーン等も実施</li> <li>・ 一部施設及び運賃支払いはポイント対象外</li> </ul> <p>ID機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 香川大学の職員証、学生証に採用 （大学構内の入退室の認証や授業の出席管理等に活用）</li> <li>・ 高松市役所の職員証に採用</li> <li>・ 医療機関での本人認証（診察券）や支払い（実証実験段階）</li> </ul>



バス車載のカードリーダー



自動チャージ機



主要3駅の自動改札機



I r u C a 対応自動販売機



その他の駅の簡易改札機



店頭設置の電子マネーカードリーダー

出典：ことでんグループホームページ、ウィキペディア

## (7) ICカード導入に向けて検討すべき事項の整理

### ①検討の視点

#### 視点[1]：導入範囲・事業者

##### ★どの範囲（事業者）を対象としたシステムとするか

- ・ICカードシステムの導入には多額な費用を要するため、スケールメリットおよび圏域全体としての一体的な発展、利便性の向上等を考慮すると、松江市単独ではなく、中海・宍道湖圏域での導入が求められる。

#### 視点[2]：他カードとの互換性

##### ★既存の他のICカードシステムとの互換性（相互利用・片利用）をどこまで確保すべきか（確保できるようにしておくべきか）

##### ①ICOCAとの互換性をどうするか？

- ・時期は未定だが、山陰地区のJR線にもいずれは導入されると考えられる  
→相互利用？ 片利用？

##### ②他地域のICカードとの互換性をどうするか？

- ・他地域からの来訪者の利用を想定すると…片利用（他地域カードが本圏域で利用可能）  
→対象地域は？
- ・地域住民の他地域での利用を想定すると…相互利用（本圏域カードが他地域で利用可能）  
→対象地域は？



#### 視点[3]：付加機能

##### ★IC乗車カードとしての機能に加え、独自機能（サービス）として何をどの程度付加するか（付加できるようにしておくべきか）

- |          |  |                         |
|----------|--|-------------------------|
| ①電子マネー機能 | — 物販（商業施設・自動販売機等）<br>— 公共施設の利用料金等の支払い<br>— 観光地や観光施設の入場料の支払い<br>— 駐車場・駐輪場・レンタカー・レンタバイク等の支払い<br>— SF以外の交通機関の運賃支払い（タクシー・船等） | } ポイントサービス等の機能の有無       |
| ②IDカード機能 | — 行政機関や民間企業の職員証・社員証<br>— 学校の学生証<br>— 病院の診察券  | } ID機能のみ<br>or<br>データ蓄積 |

## ②カードタイプおよびカード規格

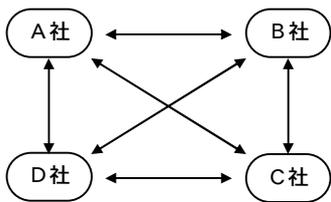
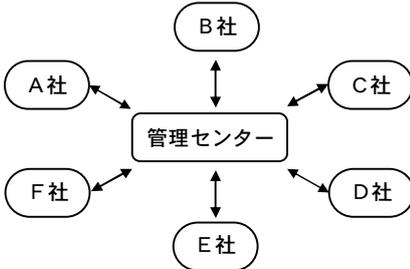
### ■カードタイプ比較表

	ISO14443		FeliCa
	タイプA	タイプB	タイプC
開発メーカー	フィリップス	モトローラ	ソニー
特徴	・世界で最も利用されている	・メモリ容量が大きく多目的カードに適している	・通信速度が速く、処理速度を求められる用途に適している ・日本で最も普及している
国内での採用例	・ICテレホンカード (2006年3月販売終了) ・taspo	・住民基本台帳カード ・運転免許証 ・パスポート	・国内の大多数の交通系カード (Suica、PASMO、ICOCA等) ・国内の大多数の流通系カード (Edy、WAON、nanaco等)
国内での交通系ICカード実績	・ごくわずか	・ごくわずか	・大多数
交通系ICカード間での相互利用	・独自規格となるため不可能	・独自規格となるため不可能	・サイバネ規格に準拠した場合技術的に可能

### ■カード規格（サイバネ規格とは？）

サイバネ規格：日本鉄道サイバネティクス協議会が策定した鉄道業者の共通仕様で、カード自体の規格や通信速度や距離などのインターフェースの基準が定められており、カードタイプとしてこの規格に準拠できるのはFeliCaのみである。  
JR等の他地域のカードとの相互利用を行うには、この規格に準拠したシステムとする必要がある。

## ③運営方式

	相互決済方式（PASPYなど）	センター管理方式（PASMO、PiTaPaなど）
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業者がそれぞれカードを発行し、データ処理を行う方式</li> <li>情報やお金のやり取り、精算は各事業所間で個別にやり取りが必要となる</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報やお金を管理する組織（管理センター）を設立し、管理運営を行う方式</li> <li>情報やお金のやり取り、精算は、各事業所－センター間で行うこととなる</li> </ul> 
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象となる事業者数や路線の規模が小さく、相互利用のボリュームが少ない場合、大きなコスト負担がかからず導入が可能。</li> <li>チャージされた前受金は各カード発行事業者が管理（キャッシュフローとして活用可能）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの事業者が参加し、相互利用が見込まれる場合、センターに管理を集中させることで事務作業の軽減を図ることが可能。</li> <li>チャージされた前受金は管理センターが管理</li> </ul>

#### ④導入ケースの比較検討

互換性		ケース① 他地域カードと【相互利用】	ケース② 他地域カードの【片利用】	ケース③ 互換性を考慮しない【独自仕様】
カードタイプ		F e l i C a	F e l i C a	F e l i C a or タイプA or タイプB
カード規格		サイバネ規格に準拠	サイバネ規格に準拠	独自規格でOK
相互利用	地域住民	○本圏域のバス・一畑電車がカード1枚で利用可能 ○他地域の交通機関も本圏域カードで利用可能	○本圏域のバス・一畑電車がカード1枚で利用可能 ×他地域の交通機関は本圏域のカードでは利用不可能	○本圏域のバス・一畑電車がカード1枚で利用可能 ×他地域の交通機関は本圏域のカードでは利用不可能
	他地域住民	○他地域カードで本圏域のバス・一畑電車が利用可能	○他地域カードで本圏域のバス・一畑電車が利用可能	×他地域カードでは本圏域のバス・一畑電車が利用不可能
提供できるサービス内容の柔軟性		・相互利用を可能とするために、他地域カードの仕様にあわせなければならず、相手カードの仕様上、独自サービスの提供ができない可能性が高い。	・相手カードの片利用を可能とするために、仕様をあわせなければならぬ部分が発生するが、本圏域カードの相手先での利用を担保しないため、ある程度、本圏域における独自サービスの構築が可能。ただし、相手カードには当該サービスは摘要されない。	・独自仕様でシステムを構築するため、本圏域独自のサービスの提供が可能。
想定されるシステムの規模		・相互利用を可能とするために、他地域カードの仕様にあわせなければならず、相手カードの仕様によっては大規模なシステム開発が必要となる可能性が高い。 ・相手カードとの精算システム、ネットワークの構築が必要。 ・相手カード側においてもシステムの改変が必要となる	・相手カードの片利用を可能とするために、相手カードの利用を識別するシステム、ネットワークの構築が必要となる。	・独自仕様でシステムを構築するため、提供サービスの内容にあわせてシステムを構築できるため、システムをコンパクトにすることが可能。
導入概算事業費		約8億円	約7億円	約6億円

※導入概算事業費は松江市、出雲市、安来市、米子市、境港市、東出雲町の路線バス、安来市、境港市のコミュニティバス、空港・港湾への連絡バス、一畑電車、隠岐汽船での導入を想定して算出。ただし、金額は機器費および開発費のみの超概算の目安であり、仕様や規模により変動します。

## 参考資料 2 : バス停付近の駐輪場整備に向けた検討資料

### (1) バス停付近への駐輪場の整備状況

- ・現在、バス停およびその近辺にバス利用者が利用できる駐輪場が整備されているところは以下のとおりとなっています。

バス停名	運行路線バス事業者	設置・管理者	乗車人数	降車人数
J R 松江駅	市営・一畑・日ノ丸	松江市	2,900	2,563
松江しんじ湖温泉駅	市営・一畑	松江市	291	270
川津（西川津）	市営・一畑	松江市交通局	192	188
乃木駅前（乃木駅）	市営・一畑	松江市	109	129
平成町車庫	市営	松江市交通局	86	13
八束町中央	市営	松江市	85	36
恵曇連絡所	一畑	一畑バス	51	57
八雲車庫	一畑	松江市	50	52
玉造温泉	一畑	一畑バス	46	41
竹矢	市営・日ノ丸	松江市交通局	41	19
武内神社前	市営・日ノ丸	松江国道事務所	12	8

※乗車人数、降車人数はH22.11.4(木)の市営バス、一畑バスの実測値の合計（日ノ丸バスは含まない）

※川津（西川津）の乗車・降車人数は川津バス停と西川津バス停の人数の合計

※乃木駅前（乃木駅）の乗車・降車人数は乃木駅前バス停(市営)と乃木駅バス停(一畑)の人数の合計



竹 矢



武内神社前



八雲車庫



玉造温泉

## (2) 駐輪場整備に向けた現況の整理

- ・今後の駐輪場の整備に向け、ここでは、「自宅から最寄りのバス停までの端末移動手段」としての自転車活用の視点から、以下のフローにより候補となりうるバス停の抽出とそれらのバス停の現況の整理を行います。

### 【駐輪場整備に向けた現況の整理フロー】

#### ①：整備候補地となりうるバス停の抽出

- ・平日の乗車人数が 30 人以上<sup>\*</sup>のバス停を対象に、以下の基準にあてはまるバス停を除外することにより、残ったバス停を駐輪場の整備候補として抽出を行います。

※乗車人数は H22. 11. 4(木)の市営バス、一畑バスの実測値の合計を使用

#### 〔除外するバス停〕

- 既に駐輪環境が整備されているバス停  
(自転車で移動可能な近隣のバス停に整備されている場合も含まれます)
- 中心市街地内のバス停  
(中心市街地＝中心市街地活性化基本計画における対象範囲とします)
- 主としてバスを利用した移動の「目的地」として利用されている以下の施設等の直近のバス停  
・学校 ・病院 ・官公庁 ・観光地、観光施設
- 路線バスの起終点等で、他モード(コミバス等)との乗り継ぎ利用が主体のバス停



#### ②：整備箇所選定に向けた抽出バス停の現況の整理

- ・①で抽出された各バス停について、今後整備箇所を選定する際の基礎情報として、以下の視点で現況を整理します。

- 乗車人数  
・平日の乗車人数が 50 人以上のバス停に○印
- 交通結節点  
・複数路線が結節する等、利便性の高いバス停に○印
- 住宅地の分布  
・周辺に一定規模の住宅地、集落が形成されているバス停に○印
- 公共用地の有無  
・バス停付近に駐輪場が設置できる可能性がある公共用地がある場合○印
- 備考  
・公共用地がある場合はその状況を、また、ない場合、近隣に公共施設や商業施設等、多数の市民が利用する施設等の有無を参考として記載

【駐輪場整備に向けた現況整理一覧表】

バス停名	乗車人数	降車人数	①整備候補地となりうるバス停の抽出 (●に該当するバス停を対象外とする)							②整備箇所選定に向けた抽出バス停の現況の整理 (該当するものに○)					備考
			既設 (駐輪環境あり)	市街地	学校	病院	官庁	観光	乗継点	結果	乗車人数	結節点	住宅地	設置できる可能性のある公地	
松江駅	2,900	2,563	●	●					(対象外)						
県民会館前	759	591		●		●			(対象外)						
松江しんじ湖温泉駅	291	270	●	●					(対象外)						
市立病院	210	146				●			(対象外)						
山代町	134	133							【抽出】	○		○			(近隣に商業施設あり)
寺町	131	138		●					(対象外)						
古志原郵便局前	123	84							【抽出】	○		○			(近隣に商業施設あり)
川津	112	110	●						(対象外)						
島根大学前	109	120	●(川津)		●				(対象外)						
古志原	99	113							【抽出】	○	○	○	○		県道敷地に設置できる可能性のあるスペースあり
美保関ターミナル	95	117						●	(対象外)						
サティ前	94	93		●					(対象外)						
久米	92	56							【抽出】	○	△	○			(近隣に金融機関・商業施設あり)
大橋北詰	91	153		●					(対象外)						
大橋南詰	88	139		●					(対象外)						
石橋町	88	114							【抽出】	○	○	○			
平成町車庫	86	13	●						(対象外)						
八束町中央	85	36	●						(対象外)						
井手平	82	72							【抽出】	○		○			
県合同庁舎前	82	49					●		(対象外)						
西川津	80	78	●(川津)						(対象外)						
春日南	78	74							【抽出】	○	○	○			(近隣に商業施設あり)
大内谷	77	64							【抽出】	○		○			(近隣に金融機関あり)
松江医療センター前	76	76			●	●			(対象外)						
菅田庵入口	76	59							【抽出】	○		○			(近隣に商業施設あり)
南高校前	72	62			●				(対象外)						
上乃木	72	53							【抽出】	○	○	○	○		県道敷地に設置できる可能性のあるスペースあり
南殿町	70	8		●					(対象外)						
小泉八雲記念館前	69	47		●	●			●	(対象外)						
床几山入口	65	81			●				(対象外)						
乃木駅	65	69	●						(対象外)						
福祉センター前	64	56		●					(対象外)						
八重垣神社	63	61						●	(対象外)						
天神町	62	44		●					(対象外)						
高専前	61	60			●				(対象外)						
県庁前	60	208		●					(対象外)						
女子高校前	60	45			●				(対象外)						
附属小学校前	59	112			●				(対象外)						
総合体育館前	54	70							【抽出】	○		○			近隣に公共施設あり
相生町	52	53							【抽出】	○		○			近隣に公共施設あり
恵曇連絡所	51	57	●						(対象外)						
八雲車庫	50	52	●						(対象外)						
玉造温泉	46	41	●					●	(対象外)						
乃木駅前	44	60	●						(対象外)						
八重垣団地入口	44	29							【抽出】			○	△		駅方面行きバス停の待合小屋の横にスペース(所有不明)
富原三叉路	43	23							【抽出】			○			
東上乃木	42	51							【抽出】		○	○			(近隣に商業施設あり)
竹矢	41	19	●						(対象外)						
津田小学校入口	39	35							【抽出】	○		○			(近隣に金融機関・商業施設あり)
相生町入口	38	56		●					(対象外)						
北公園	38	31		●					(対象外)						
西原	38	31							【抽出】			○	△		駅方面行きバス停東側の北田川沿いにスペース(所有不明)
日吉[八雲線]	37	39	●(八雲車庫)						(対象外)			○			
八雲台入口	37	38							【抽出】			○			
マリンゲートしまね	36	49						●	(対象外)						
矢田[竹矢線]	36	33							【抽出】			○			(近隣に商業施設あり)
厚生年金病院	36	32				●			(対象外)						
北堀町(市営バス)	35	30		●					(対象外)						
東川津	34	16							【抽出】			○			(近隣に商業施設あり)

バス停名	乗車人数	降車人数	①整備候補地となりうるバス停の抽出 (●に該当するバス停を対象外とする)							②整備箇所選定に向けた抽出バス停の現況の整理 (該当するものに○)					備考
			既設 (駐輪環境あり)	市街地	学校	病院	官庁	観光	乗継点	結果	乗車人数	結節点	住宅地	設置できる可能性のある公地	
上口	33	22							【抽出】			○			
養護学校前	33	22				●			(対象外)						
国際交流会館前	32	16							【抽出】			○		(近隣に公共施設、公園あり)	
市役所前	31	44		●			●		(対象外)						
温泉ゆ〜ゆ前	31	19						●	(対象外)						
北山団地入口	30	34							【抽出】			○			
大庭十字路	29	32							【抽出】			○			
東生馬	29	26							【抽出】			○			
東光台入口	28	14							【抽出】			○			
北殿町	27	46		●					(対象外)						
田和山	27	33							【抽出】					(近隣に商業施設あり)	
鼻曲	27	27							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
作橋	26	37		●					(対象外)						
岡住宅入口	26	23							【抽出】			○			
北田町	26	22							【抽出】			○			
内中原小学校前	26	18		●					(対象外)						
県立短大前	26	15			●				(対象外)						
堂形入口	26	8		●					(対象外)						
裁判所前	25	57		●		●			(対象外)						
佐太神社前	25	37							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
松江市役所玉湯支所入口	25	28					●		(対象外)						
やそり橋	25	10							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
黒田町	24	30							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
武代	24	30							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
上谷	24	22							【抽出】			○			
ゴルフ場入口	24	22							【抽出】			○			
玉湯小学校前	24	8							【抽出】			○			
旭の森	23	13							【抽出】			○			
学園通り北	23	7	●(川津)						(対象外)						
運動公園入口	22	14							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
津田小学校前	21	35							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
持田	21	22							【抽出】			○			
日赤病院前	21	19		●		●			(対象外)						
盲学校入口	21	19			●				(対象外)						
手結	21	15							【抽出】			○			
天神町中央	20	45		●					(対象外)						
県立美術館前	20	42		●					(対象外)						
県庁南入口	20	23		●		●			(対象外)						
城東保育所入口	20	23							【抽出】			○		(近隣に商業施設あり)	
宮の丁	20	6		●					(対象外)						

## 参考資料 3 : 松江市公共交通利用促進市民会議に関する資料

### (1) 松江市公共交通利用促進市民会議設置要綱

#### 松江市公共交通利用促進市民会議設置要綱

(目的)

**第1条** 松江市公共交通利用促進市民会議（以下「市民会議」という。）は、松江市公共交通体系整備計画（以下「整備計画」という。）に基づき、市民・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ため、また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

**第2条** 市民会議は、事務所を島根県松江市末次町86番地に置く。

(協議事項及び事業)

**第3条** 市民会議は、第1条の目的を達成するため、次の協議事項及び事業を行う。

- (1) 公共交通機関の利用促進に関すること。
- (2) 整備計画の進行管理に関すること。
- (3) 公共交通体系のあり方に関すること。
- (4) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (5) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 整備計画及び連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (7) 前6号に掲げるもののほか、市民会議の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

**第4条** 市民会議は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

**第5条** 市民会議に会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 会長は、市民会議を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、委員の中から会長が指名することとし、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(市民会議の委員)

**第6条** 市民会議の委員は、別表の者をもって充て、市長が委嘱する。

2 前項の委員について、市民会議の会議に出席できないときは、あらかじめその旨を届け出て、代理人を出席させることができる。

(任期)

**第7条** 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。

2 委員は、辞任又は任期満了の後においても、後任者が就任するまでの間は、その職務を行わなければならない。

(会議)

**第8条** 市民会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 市民会議は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 市民会議は、必要があると認めるときは、委員以外のものを会議に出席させ、会議に参画させることができる。

4 前3項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

**第9条** 市民会議で協議が調った事項については、市民会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(専門部会)

**第10条** 第3条各号に掲げる事項について、専門的な調査、検討を行うため、市民会議に専門部会を置く。

2 専門部会は、市民会議に属し、市民会議の指示を受け必要な作業を行う。

3 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(アドバイザー)

**第11条** 公共交通に関する専門的な助言を求めるため、市民会議にアドバイザーを置くことができる。

2 アドバイザーは、学識経験のある者から、会長が招聘する。

(幹事会)

**第12条** 市民会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、市民会議に幹事会を置く。

2 幹事会の委員は、会長、副会長、及び各部会長とする。

(事務局)

**第13条** 市民会議の業務を処理するために、市民会議に事務局を置く。

2 事務局は、松江市政策部地域・交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

**第14条** 市民会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

**第15条** 市民会議に監査委員を2名置く。

2 監査委員は、委員の中から会長が指名する。

3 市民会議の出納監査は、監査委員によって行う。

4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(市民会議が解散した場合の措置)

**第16条** 市民会議が解散した場合には、市民会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(委任)

**第17条** この要綱に定めるもののほか、市民会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

## 附 則

この要綱は、平成22年2月15日から施行する。

## 附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。ただし、第7条第1項の規定は平成22年3月31日から施行する。

別表(第6条関係)

所 属
市民（一般公募）
松江市公民館長会からの選出者
松江市町内会・自治会連合会からの選出者
松江市老人クラブ連合会からの選出者
松江市身障者福祉協会からの選出者
松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会からの選出者
法吉地区まちづくり推進協議会バス利用促進委員会からの選出者
松江商工会議所からの選出者
連合島根松江隠岐地域協議会からの選出者
学識経験者
（社）島根県旅客自動車協会からの選出者
一畑バス株式会社からの選出者
松江市交通局からの選出者
国土交通省中国運輸局島根運輸支局からの選出者
島根県地域振興部交通対策課からの選出者
島根県松江県土整備事務所からの選出者
島根県松江警察署からの選出者

(2) 松江市公共交通利用促進市民会議委員名簿

区分	所属	役職	氏名
市民 (8名)	市民（一般公募）		小柳榛二
	市民（一般公募）		山田沙季
	松江市公民館長会	法吉公民館長	渡部浪子
	松江市町内会・自治会連合会	理事	中島勇夫
	松江市老人クラブ連合会	女性委員長	米田喬子
	松江市身障者福祉協会	事務局長	剛谷 昭
	松江市コミュニティバス利用促進協議会 連絡会	会長	石倉知樹
	法吉地区まちづくり推進協議会	監事	松浦ぎん子
経済・労働 (2名)	松江商工会議所	女性会副会長	吉村智子
	連合島根松江隠岐地域協議会	議長	村上正人
専門家 (2名)	島根大学法文学部法経学科	准教授	飯野公央
	松江工業高等専門学校 環境・建設工学科	教授	淺田純作
バス事業者 (3名)	島根県旅客自動車協会	専務理事	板垣良典
	一畑バス株式会社	営業部長	吉田伸司
	松江市交通局	次長	安田憲司
行政 (3名)	国交省中国運輸局島根運輸支局	首席運輸企画専門官	橋本孝之
	松江県土整備事務所	維持第一グループ課長	糸賀 誠
	松江警察署	交通第一課長	伊藤益彦

(3) 松江市公共交通利用促進市民会議開催状況（本計画策定関係分）

年度	回	開催日	内容（本計画策定に関するものを記載）
平成21年度	第2回	平成22年2月15日(月) 14:00～16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市公共交通体系整備計画の第2次計画策定について</li> <li>・地域公共交通活性化・再生総合事業について</li> <li>・法定協議会の設置について</li> <li>・平成22年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請について</li> </ul>
平成22年度	第1回	平成22年6月3日(木) 10:00～12:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年度事業計画について</li> <li>・松江市公共交通体系整備計画の進捗状況について</li> <li>・平成22年度松江市公共交通利用促進市民会議予算について</li> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画策定業務の発注方法について</li> </ul>
	第2回	平成22年8月24日(火) 14:00～16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画策定調査業務企画提案書競技結果について</li> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画策定調査業務の進め方について</li> <li>・市民アンケート調査の素案について</li> </ul>
	第3回	平成22年12月16日(木) 14:00～16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市公共交通体系整備計画（第1次計画）の検証について</li> <li>・市民アンケート調査結果（速報）について</li> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画策定について <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的な考え方</li> <li>・基本項目について</li> <li>・今後のスケジュール</li> </ul> </li> </ul>
	第4回	平成23年1月8日(土) 14:00～16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民ワークショップの結果のまとめ <ul style="list-style-type: none"> <li>・3回の地域住民ワークショップの結果報告</li> <li>・ワークショップ形式による結果の総括</li> </ul> </li> </ul>
	第5回	平成23年1月27日(木) 15:00～17:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画（素案）について</li> <li>・パブリックコメントの実施について</li> </ul>
	第6回	平成23年3月14日(月) 14:00～16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントの実施結果について</li> <li>・松江市地域公共交通総合連携計画（案）について</li> </ul>



**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〕)**

2011年(平成23年)3月

編集・発行 松江市公共交通利用促進市民会議・松江市

事務局 松江市 政策部 地域・交通政策課  
〒690-8540  
島根県松江市末次町86番地  
TEL. (0852) 55-5661  
E-mail : chiiki-kotsu@city.matsue.lg.jp