

**（仮称）松江地区乗合バス事業共同運行計画
（素案）**

令和7年10月

**松江市交通局
一畑バス株式会社**

- 目 次 -

1. 申請者	1
2. 対象区域・路線	1
3. 共同運行の内容	1
4. 共同運行の目標	7
5. 実施期間	9
6. その他	9

1. 申請者

事業者	所在地	代表者氏名
松江市交通局	松江市平成町 1751-21	松江市交通事業管理者 交通局長 小村 隆
一畑バス株式会社	松江市西川津町 1656-1	代表取締役社長 吉田 伸司

2. 対象区域・路線

1) 対象区域

松江市全域

2) 対象路線

計画区域内に乗り入れる申請者の路線バス 17 路線

No	路線名	運行事業者	備考
1	川津線	松江市交通局・一畑バス株式会社	共同運行、等間隔ダイヤ
2	八雲線	一畑バス株式会社・松江市交通局	共同運行、等間隔ダイヤ
3	大庭線	松江市交通局	等間隔ダイヤ（新設路線）
4	万原線	一畑バス株式会社	等間隔ダイヤ
5	北循環線	松江市交通局	
6	南循環線	松江市交通局	
7	あじさいループ	松江市交通局	
8	竹矢線	松江市交通局	
9	八束線	松江市交通局	
10	平成線	松江市交通局	
11	八重垣線	松江市交通局	
12	病院循環線	松江市交通局	
13	朝日ヶ丘線	松江市交通局	
14	法吉ループ	松江市交通局	
15	恵曇線	一畑バス株式会社	
16	玉造線	一畑バス株式会社	
17	レイクライン	松江市交通局	

3. 共同運行の内容

松江市における路線バス事業は、全国傾向と同様に新型コロナウイルス感染症の影響や、バス運転者の改善基準告示の改正に伴う運転士不足により、路線廃止・減便を余儀なくされ、利用者に不便を強いる状況が発生した。

本計画は、松江市交通局と一畑バスが連携し、競合する一部路線での共同運行、等間隔ダイヤ等の導入を通じて、利便性を損なうことなく運転士及び車両の効率化を図るとともに、感染症拡大などの不測の事態に対して柔軟な対応を可能とするために、相互にフォローするバックアップ体制を充実させるほか、運賃改定を行うことで、2 社局の路線バス運行を安定的で持続可能なものとしていくことを目的とする。

また、松江市公共交通利用促進市民会議と連携しながら、利用促進策やサービス向上策「(6.その他) 参照」を合わせて実施することとし「松江市民みんなでつくる だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現を目指す。

3-1. 共同運行

1) 実施概要

松江市交通局と一畑バスは、利用者数も運行便数も多い競合路線を共同運行することで、利用者の利便性を維持・向上させつつ、効率的な路線バスの運行を行う

また、利用者の利便性を確保するための施策として、等間隔ダイヤでの運行、ラッシュ時間帯の運行間隔の調整、2 社局共通の時刻表作成、バス停間所要時分の統一を行う。

2) 実施内容

①一部路線の共同運行

松江市交通局が運行する川津線と一畑バスが運行する八雲線を対象に共同運行を行い、加えて松江市交通局として、大庭線を新設し運行を行う。

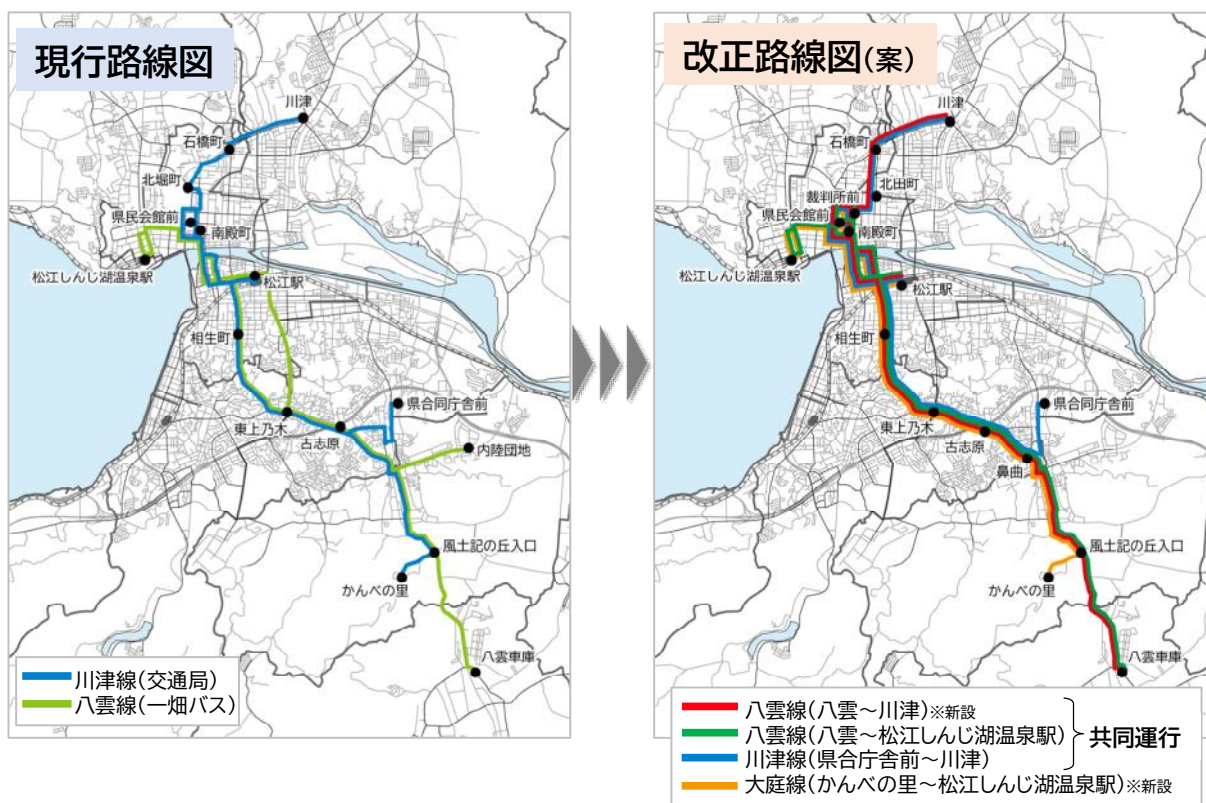


図 共同運行路線図

②等間隔ダイヤの作成・運行

共同運行を行う2路線と松江市交通局が運行する大庭線、一畑バスが運行する万原線において、川津～鼻曲間で9時～16時までの間を20分間隔で運行する等間隔ダイヤを導入する。

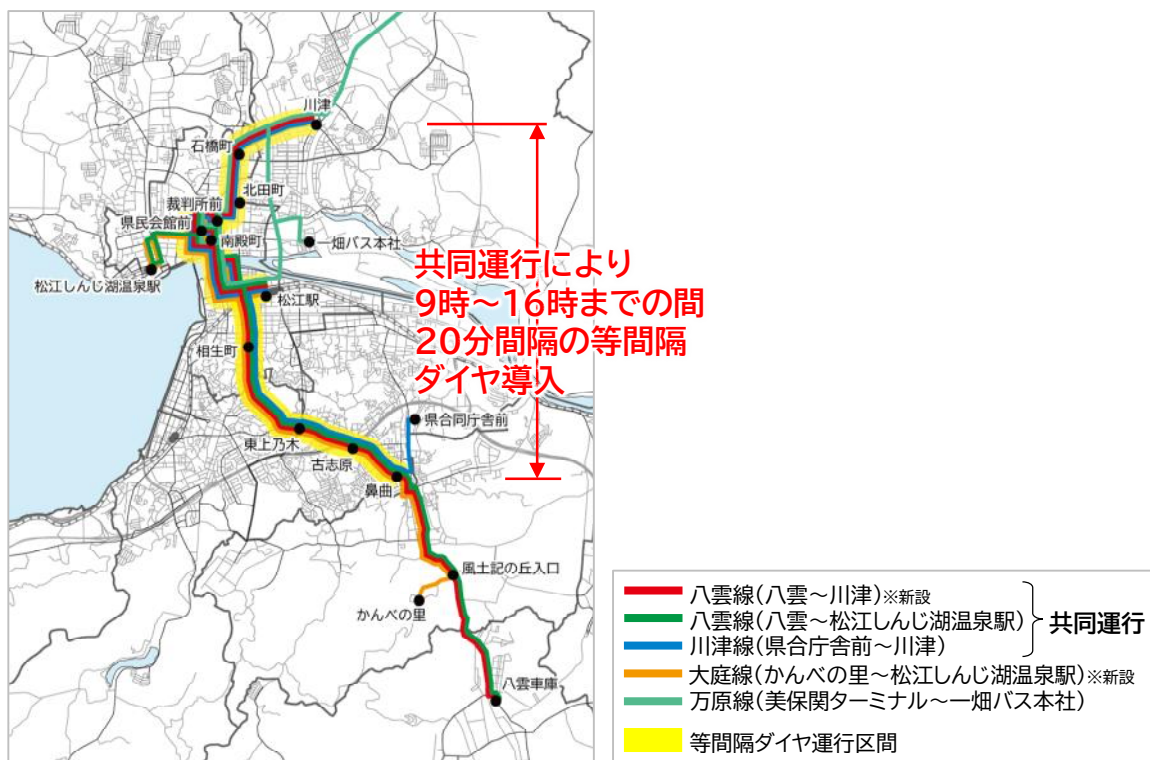


図 等間隔ダイヤ導入区間

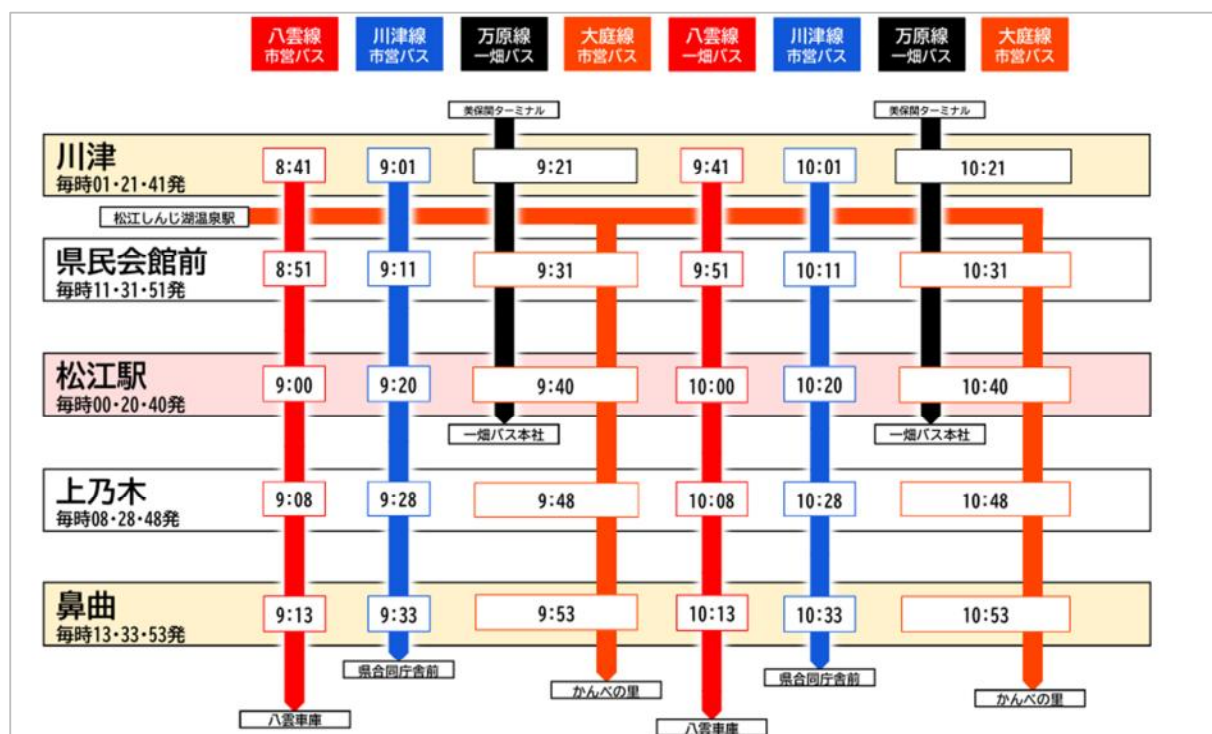


図 等間隔ダイヤイメージ (例：川津⇒鼻曲方面)

等間隔ダイヤ導入区間については、以下の施策も行う

③ラッシュ時間帯の運行間隔の調整

朝のラッシュ時間帯の運行間隔についても調整し、利便性向上に努める。

④2 社局共通の時刻表作成

2 社局共通の時刻表を作成し、各社ホームページや印刷物のほか、該当バス停に掲示する。

⑤バス停間所要時分の統一

バス停間所要時分を統一し、定時性向上を図る。

3-2. 市街地ゾーン均一運賃＋対キロ区間運賃の導入

1) 実施概要

路線バスの安定的な運行・経営を行うため、運転士確保・定着に積極的に取組む等「運行体制・経営体制の強化」が求められており、全国的に運賃改定が行われているが、松江市内の路線バスは、平成8年6月を最後に約30年間、消費税改定以外の運賃改定を行っていない。

2社局は、市民生活に欠かせない路線バスを持続可能な移動手段として確保するため、運賃改定を実施することとする。また、2社局の運賃体系を共通化し、わかりやすくシンプルな「市街地ゾーン均一運賃＋対キロ区間運賃」を導入し、一定の利便性と公平性を確保するとともに、共通金額式定期などの運賃施策を継続的に実施し、収益の改善と利便性の向上を図る。

2) 実施内容

対象路線は、前述の通り計画区域内に乗り入れる2社局の路線バス17路線とし、下図に示す市街地ゾーンでは「250円均一運賃」、市街地ゾーン以外は乗車距離に応じて運賃が変化する「対キロ区間運賃」を適用する。また対キロ区間運賃は初乗り運賃を250円とし、現行運賃が260円以上の区間は1割増とする。



図 市街地ゾーン（均一運賃適用エリア） ※次頁拡大図参照

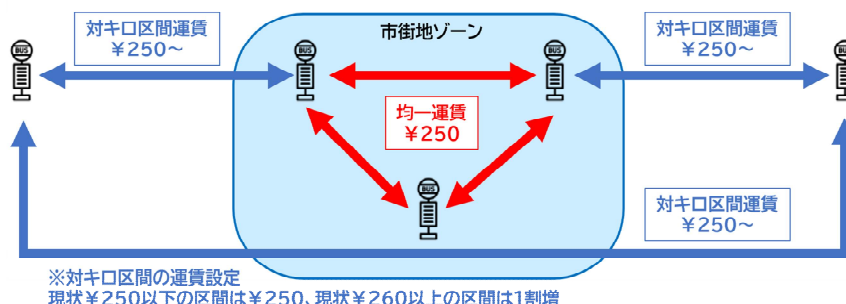
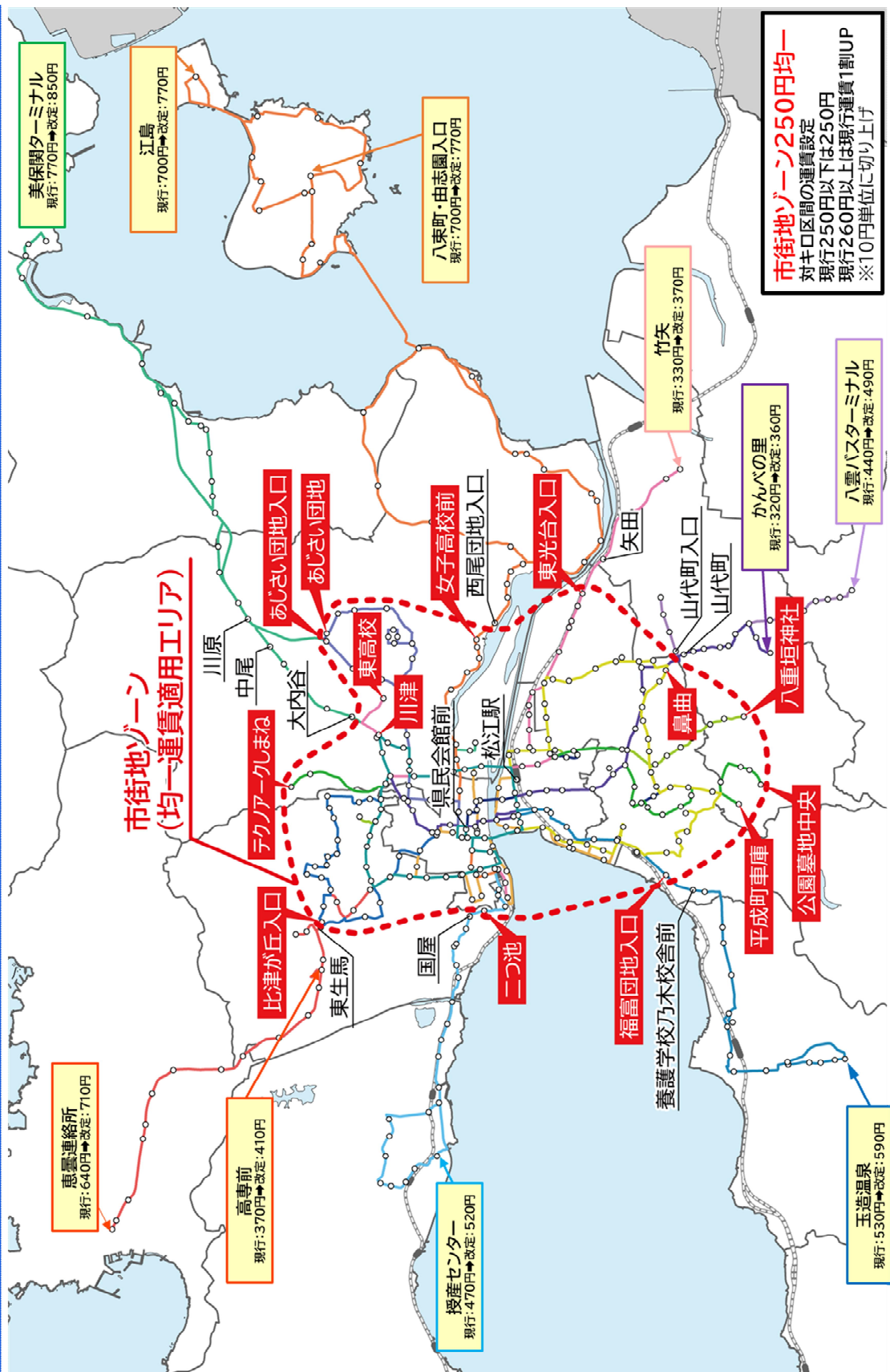


図 市街地ゾーン均一運賃＋対キロ区間運賃の導入イメージ

運賃改定イメージ(金額は、松江駅からそれぞれの停留所間の運賃現改比較)



4. 共同運行の目標

1) 運賃施策による収益性の改善に係る目標

運賃施策を伴う共同運行を行わなかった場合、2 社局合計の 2028 年度の収支は、現状（2025 年度）より悪化することが見込まれるなか、運賃施策及び共同運行を行うことで、運賃収入の増加、利用者数の回復、運行経費の削減を図り、対象路線の運行維持を目指す。

共同運行を行うことにより 2028 年度時点で約 1.9 億円の収支改善を見込み、計画期間における効果は総額 506 百万円と試算している。

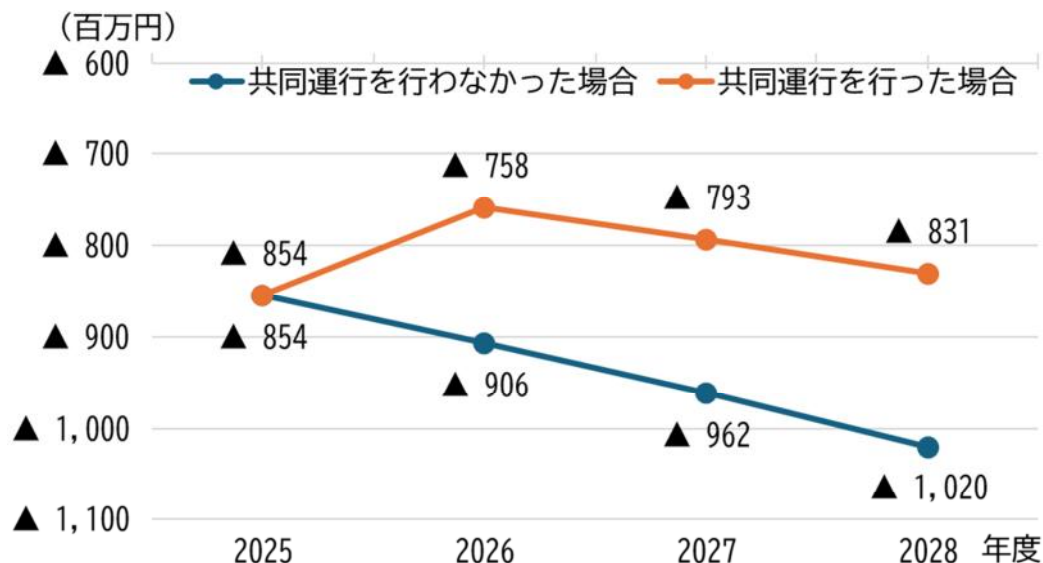


図 共同運行の対象となる路線バス（2 社局合計）の収支シミュレーション

【共同運行を行わなかった場合】

収入：運賃施策及びサービス向上策による収益増を見込まない

※松江市の将来人口予測に比例して収入が減少すると仮定

支出：バス事業費用の変化率の平均で推移（全国）

※輸送単価が過去 5 年間(2019～2023 年度)の地域キロあたり標準経常費用(全国(各地域の平均値))の変化率の平均で推移すると仮定

※現時点では輸送キロを 2024 年度で固定

【共同運行を行った場合】

収入：運賃施策及びサービス向上策による収益増を見込む

※松江市の将来人口予測に比例して減少するが、各種施策の実施により、人口当たり利用回数がコロナ前の水準まで回復すると仮定し、かつ運賃施策による増収率を加味

支出：バス事業費用の変化率平均で推移（全国）

※輸送単価が過去 5 年間(2019～2023 年度)の地域キロあたり標準経常費用(全国(各地域の平均値))の変化率の平均で推移すると仮定

※現時点では輸送キロを 2024 年度で固定

2) 基盤サービスの提供の維持に係る目標

共同運行を実施する対象路線において、路線バスの維持を目標とする。

表 共同運行路線における目標

2023/10/1 現在

No.	運行会社	路線名	往復	起点	終点	平日運行本数・時刻			基準バス停運行間隔(平日9:00~16:00)			
						運行便数(平日)	始発	終発	古志原	松江駅	県民会館前	川津
1	松江市交通局	大庭線	往	かんべの里	松江しんじ湖温泉駅	9	9:18	17:18	60分	60分	60分	—
2			復	松江しんじ湖温泉駅	かんべの里	9	8:11	16:29	60分	60分	60分	—
3	松江市交通局	川津線	往	県合同庁舎前	川津	23	6:29	20:44	60分	60分	60分	60分
4	一畑バス					4	10:03	16:03				
5	松江市交通局		復	川津	県合同庁舎前	18	6:56	21:01	60分	60分	60分	60分
6	一畑バス					4	9:01	15:01				
7	松江市交通局	八雲線 (川津系統)	往	八雲ターミナル	川津	4	9:36	15:36	60分	60分	60分	60分
8	一畑バス					4	8:36	14:36				
9	松江市交通局		復	川津	八雲ターミナル	4	8:41	14:41	60分	60分	60分	60分
10	一畑バス					4	9:41	15:41				
11	一畑バス	万原線	往	一畑バス本社	美保関ターミナル	19	7:00	20:10	—	60分	60分	60分
12			復	美保関ターミナル	一畑バス本社	19	6:40	18:55	—	60分	60分	60分

↓↓No. 1~12のダイヤを組み合わせた基盤的サービス提供の維持に係る目標↓↓

大庭線・川津線・八雲線(川津系統) 鼻曲ー松江駅 間	20分	20分	20分	20分
川津線・万原線・八雲線(川津系統) 松江駅ー川津間	20分	20分	20分	20分

5. 実施期間

令和8年4月1日～令和11年3月31日

6. その他

1) 共同運行と併せて実施するその他の施策

①他の路線系統・ダイヤの見直し

松江市交通局と一畑バスは、共同運行路線以外の路線・系統についても、利用実態を分析し、利便性を極力確保した上で、個々にダイヤ改正を行い、運行の効率化を図る。

②通学フリー共通定期

松江市交通局と一畑バスの路線バスを相互に利用できる通学フリー共通定期券を導入する。この定期券は、通学費の負担軽減と公共交通の利用促進を目的とし、松江市から支援を受け、利用者には安価で販売する。

③バス定期券のWEB購入システム

WEBでの定期券購入システムを導入することで、利用者の利便性向上やバス事業者の窓口負担を軽減する。

④バス近接情報動的データ導入

利用者に対し、路線バスのリアルタイム運行情報（位置、遅延等）を提供する。利用者は路線バスの運行状況の把握が可能となり、移動手段として路線バスを選択しやすいものとしていく。

⑤その他

松江市公共交通利用促進市民会議と連携し、市民に対して時差出勤の普及を促進し、朝のピークの需要の平準化を図る。併せて、市民にノーマイカー運動を積極的に推奨し、オフピーク時間帯の公共交通利用を促進する。これらの施策により、2社局の収益改善に繋げ、持続可能な路線バスの維持を図る。

2) 今後検討を進める施策

①乗り継ぎ拠点の整備

現在、松江市公共交通利用促進市民会議の中で議論が進んでいる「公共交通体系の再構築」により、バス路線網は、幹線と幹線、幹線と支線との乗り継ぎの必要性が高まるため、検討を進める。

②使いやすい利用環境の整備

乗り継ぎ拠点の整備にあわせて、待合環境はもとより、デジタルサイネージによる案内など情報提供の整備・充実に向けた検討を進める。

③乗り継ぎ割引拡充

乗り継ぎによる負担を軽減するため、乗り継ぎ割引拡充を検討する。