

(仮称) 松江地区乗合バス事業共同運行計画に関する意見募集（パブリックコメント）の結果及び意見に対する回答について

松江市交通局  
一畑バス株式会社

1. 意見募集の結果について

開催・調査期間	令和7年10月6日（月）～令和7年11月4日（火）
資料公開場所	一畑バス・市交通局ホームページ、本庁・支所行政資料コーナー
意見提出者数	7
意見等項目数	18

2. ご意見・ご質問の概要と回答について

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
1	○ 計画全般に関すること 今後も時刻表ダイヤ、路線再編をその時のご時勢に応じて、合わせて適宜改正、見直し頂きますよう要望します	今後も必要に応じ、路線ダイヤの見直しを図ってまいります。
2	○ 路線系統に関すること 川津線が北堀町経由から北田町経由に変わることにより、北殿町～石橋四丁目のバス停利用者は最寄りのバス停が遠くなり不便を強いられる。八重垣線を北堀町経由にする等の工夫により同区間のバス停の利用者に配慮されたい	令和8年4月に予定している路線・ダイヤ改定の際に、八重垣線を北堀町経由とすべく調整しております。
3	○ 運行ダイヤに関すること 川津線について、早朝の便と夜間の便は松江しんじ湖温泉駅経由にすべき	いただいたご意見は松江市交通局と一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます。
4	○ 運行ダイヤに関すること 最終便を21時台に設定すべき	バス運転士の労働時間や拘束時間に関する基準の改正、いわゆる「2024年問題」に対応するため、運転士の勤務シフトの見直しを既に実施しています。 その一環として、最終便の繰り上げ運行を含むダイヤ改正を近年行ったところであり、現行ではご指摘の最終便21時設定を直ちに実施することが困難な状況です。 いただいたご意見は、今後の運行計画の参考とさせていただきます。

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
5	<p>○ 運行ダイヤに関すること</p> <p>川津～鼻曲の区間で20分等間隔ダイヤとする場合、県民会館前～松江駅の区間で、万原線と大庭線が並走することになる。</p> <p>県民会館前～鼻曲の区間で20分等間隔ダイヤとし、万原線(美保関発)を5分繰り上げる方が、県民会館前→松江駅の区間の利用者の利便性が高まり、万原線から大庭線への乗り継ぎも可能となるのでより良いと考える(逆に、万原線(美保関行)は5分繰り下げ、大庭線から乗り継げるようにする)</p>	<p>いただいたご意見は松江市交通局と一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>○ 運賃全般及び運賃協議会に関すること</p> <p>運賃はもっと値上げすべき。またインフレ率や賃上げ率と連動して柔軟に運賃を設定できるように定例運賃協議会を開催することを本計画に追記すべき</p>	<p>いただいたご意見は松江市交通局と一畑バス、松江市で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>○ 運賃全般に関すること</p> <p>松江駅から県民会館前は、現在片道170円であるが、いきなり80円上がる。他地域を見ても段階的に値上げするのではなく、一度に80円上がるのは異例である。</p> <p>広島市内の市電やバスも初乗り180円であったものが現在240円であるので、最終的に松江市のバスがその程度に値上げすることには正当性があるが、一度に60円上げたわけではなく、長い期間、2～3回に分けて徐々に値上げしている</p>	<p>松江市内の路線バスでは、消費税率改定に伴うものを除き、平成8年6月以降運賃改定を行っておりません。</p> <p>このことが今回の運賃改定により大幅な値上げ区間が生じた要因の一つと認識しています。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の運賃改定を検討するうえで、参考とさせていただきます。</p>
8	<p>○ 運賃全般に関すること</p> <p>初乗り運賃が160円から250円へ56%もの急激な値上げとなっており、利用者への影響が大きすぎる。</p> <p>循環線やレイクラインの運賃が210円から250円へ19%の値上げとなっており、利用者の多い路線の運賃だけに影響は大きい。</p> <p>広島市のように、段階的に市街地エリアの均一運賃を値上げし、均一運賃エリアを広げていくことはできないのか</p>	<p>今回の運賃改定では、路線バスの安定的な運行・経営を行うため、収益改善を図ることを目的の一つとしており、お示ししている初乗り250円となる運賃設定が必要と考えております。</p>
9	<p>○ 市街地ゾーンに関すること</p> <p>市街地ゾーンの設定基準が不明確</p>	<p>本計画で定める「市街地ゾーン」は、本市のバス交通の中心であるJR松江駅を発着地とする区間で、現在のバス運賃が250円以内の範囲をもって「市街地ゾーン」として設定しており、都市計画法に基づく市街化区域とは異なります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の計画策定や制度設計の参考とさせていただきます。</p>

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
10	○ 対キロ運賃の統一に関すること 一畑バス、市営バスともに約1割の値上げとなっているが、対キロの運賃は現状では一畑バスの方が高い。両社で統一する必要はないのか	今回の運賃改定では、市街地ゾーンの内外、外々で乗降される場合、2社局いずれであっても、現運賃250円以下の場合は250円、現運賃260円以上の場合は1割の負担増をお願いすることとしております。 いただいたご意見は松江市と松江市交通局、一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます。
11	○ 定期券及び企画乗車券に関すること 通学フリー定期だけでなく、松江だんだんパスやカンガルーパス、松江乗手形も2社局共通化すべき	いただいたご意見は松江市交通局と一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます。
12	○ 定期券に関すること 通学フリー共通定期券は導入すべきではない。交通局の通学フリー定期券も廃止して、共通金額式の通学定期券に一本化すればよい	通学フリー共通定期については、通学費の負担及び公共交通の利用促進を図る目的で、松江市が導入を検討しているものです。 いただいたご意見は松江市と松江市交通局、一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます。
13	○ 通学フリー共通定期に関すること 現在は初乗り160円区間の1ヶ月通学定期券5,760円より少し安い5,000円で販売している。最も運賃の高い八束町ー松江駅(700円区間)だと1ヶ月通学定期券21,600円なので、本来の通学定期券を販売した場合と比べて、運賃収入が大きく減少する。交通局は、のりほSPやだんだんパスによる運賃収入の減少分をバス車両の購入補助という形で補填してもらっていると認識しているが、一畑バスと相互に利用できるようにする場合、一畑バスへの運賃収入の補填も必要と考える。 初乗りが250円となった場合、250円区間の1ヶ月通学定期券は9,000円なので、通学フリー定期(のりほSP)の値段は8,000円～9,000円程度が妥当と考える。ただし、5,000円から6～8割の値上げとなるため、影響は大きい	通学フリー共通定期については、公共交通の利用促進及び子育て世帯の通学費負担軽減を図る目的で、松江市が導入を検討しているものです。 いただいたご意見は松江市と松江市交通局、一畑バスで共有し、今後の参考とさせていただきます
14	○ だんだんパスに関すること のりほSPと1ヶ月だんだんパスが同額で、だんだんパスはレイクラインにも乗れる。だんだんパスは3ヶ月、6ヶ月はさらに割引がある。 高齢者割引+定期券という感じで、二重割引という印象を受けている。過剰なサービスなのではないか？ 通学フリー定期(のりほSP)と同様、本来の通学定期券を販売した場合と比べて、運賃収入が大きく減少する。廃止も検討してはどうか	松江市交通局のみで利用できるだんだんパスについては、廃止を含め見直しを検討してまいります。

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
15	○ 割引に関すること 100円につき1ポイント還元は低い、値上げを緩和する割引制度を導入すべき	今回の運賃改定は、路線バスの運行体制と経営体制を強化し、安定的で持続可能な運行を実現するための収益改善を目的の一つとしています。 そのため、現時点では割引制度の拡充は困難でございますが、いただいたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。
16	○ 割引運賃に関すること 運賃改定について 定率割引を導入すべきである	今回の運賃改定は、路線バスの安定的な運行・経営を行うため、収益改善を図ることを目的の一つとしており、割引制度拡充の考えはございませんが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
17	○ 割引運賃に関すること 日常生活にバスが必要不可欠な高齢者、障がい者等が利用している。乗り継ぎ割引拡充など積極的に導入、適用をして欲しい	今回の運賃改定は、路線バスの安定的な運行・経営を行うため、収益改善を図ることを目的の一つとしており、割引制度拡充の考えはございませんが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
18	○ 松江市乗合旅客自動車運送条例に関すること 柔軟かつ継続的な運賃改定を実施するため、「松江市乗合旅客自動車運送条例」を改正すべき。同条例は民間バス事業者にとっても有害であるから、交通局と一畑バスが共同で同条例改正に取り組む旨、記載して欲しい	松江市交通局は地方公営企業であり、地方自治法に基づき、運賃については条例で定める必要があります。 ご理解の程よろしく申し上げます。