

松江地区乗合バス事業共同運行計画 ACTION PLAN 2026

—独占禁止法特例法に定める共同経営計画—

令和8年4月

松江市交通局
一畑バス株式会社

- 目次 -

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1. 申請者 | 1 |
| 2. 計画区域及び対象路線 | 1 |
| 1) 計画区域 | 1 |
| 2) 対象路線 | 1 |
| 3. 本計画で実施する行為の内容 | 2 |
| 3-1. 共同運行及び等間隔ダイヤの導入 | 2 |
| 1) 実施概要 | 2 |
| 2) 実施内容 | 2 |
| 3-2. 市街地ゾーン均一運賃+対キロ区間運賃の導入 | 5 |
| 1) 実施概要 | 5 |
| 2) 実施内容 | 5 |
| 4. 本計画で実施する行為の目標 | 8 |
| 1) 運賃施策による収益性の改善に係る目標 | 8 |
| 2) 共同運行及び等間隔ダイヤの導入による収益性の改善に係る目標 .. | 9 |
| 3) 人員数・車両数の改善に係る目標 | 10 |
| 4) 基盤サービスの提供の維持に係る目標 | 11 |
| 5. 実施期間 | 14 |
| 6. その他 | 14 |
| 1) 余剰の充当 | 14 |
| 2) 本計画の行為と併せて実施するその他の施策 | 14 |
| 3) 今後検討を進める施策 | 15 |

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 吉田 伸司 |

2. 計画区域及び対象路線

1) 計画区域

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 路線を対象とする。

| 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、運賃施策 |
| 2 | 八雲線 | 松江市交通局・一畑バス株式会社 | 共同運行、等間隔ダイヤ、運賃施策 |
| 3 | 大庭線 | 松江市交通局 | 等間隔ダイヤ、運賃施策 |
| 4 | 万原線 | 一畑バス株式会社 | 等間隔ダイヤ、運賃施策 |
| 5 | 北循環線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 6 | 南循環線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 7 | あじさいループ | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 8 | 竹矢線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 9 | 八束線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 10 | 平成テクノ線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 11 | 八重垣線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 12 | 病院循環線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 13 | 朝日ヶ丘線 | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 14 | 法吉ループ | 松江市交通局 | 運賃施策 |
| 15 | 恵曇線 | 一畑バス株式会社 | 運賃施策 |
| 16 | 玉造線 | 一畑バス株式会社 | 運賃施策 |
| 17 | レイクライン | 松江市交通局 | 運賃施策 |

3. 本計画で実施する行為の内容

松江市における路線バス事業は、全国的な傾向と同様に、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よる運転士不足により、昨今、路線廃止や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、等間隔ダイヤの導入などを通じて、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構築させるほか、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指す。

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」を併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. 共同運行及び等間隔ダイヤの導入

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区間を含む路線で共同運行を行うことで、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社局での時刻表の一元化、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う。また、当該路線を含め実施する等間隔ダイヤの導入に伴い、松江市交通局では、従来、川津線の一部として運行していた系統を路線に格上げしたうえで、大庭線として新設し、運行を行う。

共同運行を行う川津線、八雲線については、朝ピーク時の車内混雑緩和を実現するため大型車両を充てることができるよう、経路変更を行うこととしており、一部区間及びバス停の廃止が生じることとなる。このうち、八雲線「山代町入口～内陸団地」は、運行便数が少なく利用も限定的であるうえ、他の利用者にとっては迂回を強いる形となり、不必要に所要時間を増やす原因となっていたため、当該便を廃止し、多くの利用者の利便性を高めることを目指す。また、道路幅員が狭小な川津線「北堀町～石橋四丁目」は中型バスを使用する他の路線で運行することとする。

また、八雲線の松江駅～桧山～東上乃木の区間を運行する系統は、便数の増減はあるものの現状通り運行を継続する。

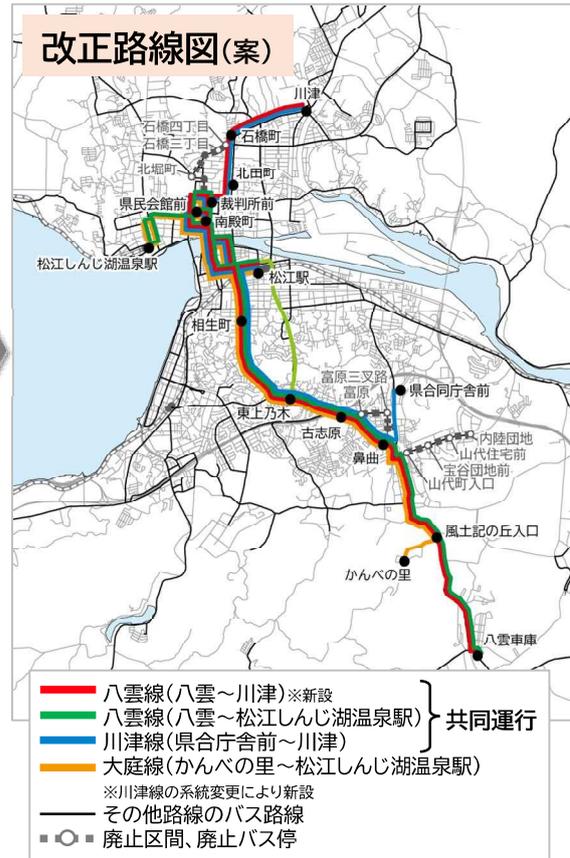


図 共同運行路線図

②等間隔ダイヤの作成・運行

2社局で共同運行を行う2路線に加え、松江市交通局が新設し運行する大庭線、一畑バスが運行する万原線の4路線を対象に、川津—松江駅間、松江駅—鼻曲間において9時～16時までの時間帯を20分間隔で運行する等間隔ダイヤを導入する。等間隔ダイヤを導入することで、利用者に分かりやすい時刻設定(パターンダイヤ)、待ち時間の平準化を図り、利用者の

利便性が向上することを期待する。

等間隔ダイヤの導入にあたり、松江市交通局が運用する川津バス停に、一畑バスが運行する万原線も乗り入れを行う。川津バス停においては、松江市利便増進実施計画において待合環境整備を進めることとしており、結節点として運用面、利用面の両面での機能向上を行うこととしている。

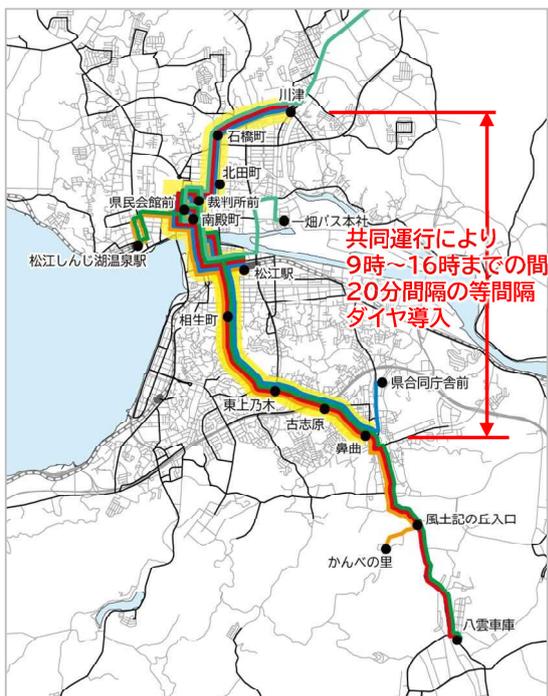


図 等間隔ダイヤ導入区間

③共同運行及び等間隔ダイヤの導入と併せて実施する取り組み

■2社局での時刻表の一元化

2社局の運行路線において、時刻表の一元化を図り、当該バス停に掲示するほか、各社ホームページや印刷物による情報提供を行う。

これまでは、各社がそれぞれ時刻表を作成していたことで、同じ目的地へのバス利用において時刻表が複数ある状況となり、不慣れなお客様にはわかりにくい状況になっていたが、一元化した時刻表により、利用者に分かりやすく安心して利用できる環境を構築する。

また、バス停の時刻表が共通化されることにより、2社局がそれぞれ貼り付ける作業を行う必要がなくなり、ダイヤ改正等の作業効率化も図る。

【現在：各社がそれぞれ作成・貼り付け】

【再編後：2社局の情報を一元化】

図 バス停に掲示する時刻表のイメージ

■ラッシュ時間帯の運行間隔の調整

松江駅バスターミナルからの発車時間を2社局で調整することで、同一のりばからの同発を防ぎ、構内でのバスの錯綜を削減し安全運行に努める。また、2社局での朝ラッシュ時間帯の運行間隔を調整することで、一部のバスに利用者が集中することを抑制し、バス車内での混雑緩和・平準化により、利用者の乗車環境の向上が期待される。

再編前

再編後

車内混雑を平準化

図 ラッシュ時の運行間隔調整のイメージ

■バス停間所要時分の統一

現在、松江市交通局と一畑バスが競合して運行する区間において、バス停間所要時分に差異が生じている。上記の「2 社局での時刻表の一元化」及び「ラッシュ時間帯の運行間隔の調整」を実施するため、より実態に即した所要時間に設定することで定時性の向上を図るため、2 社局間でのバス停間所要時分の統一を図る。

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・定着に積極的に取り組むなど「運行体制・経営体制の強化」が求められており、全国的には運賃改定が実施されるなか松江市内の路線バスは、平成8年6月を最後に約30年間、消費税率改定以外で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。また、2 社局の運賃体系を共通化し、分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、金額式共通 IC 定期券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

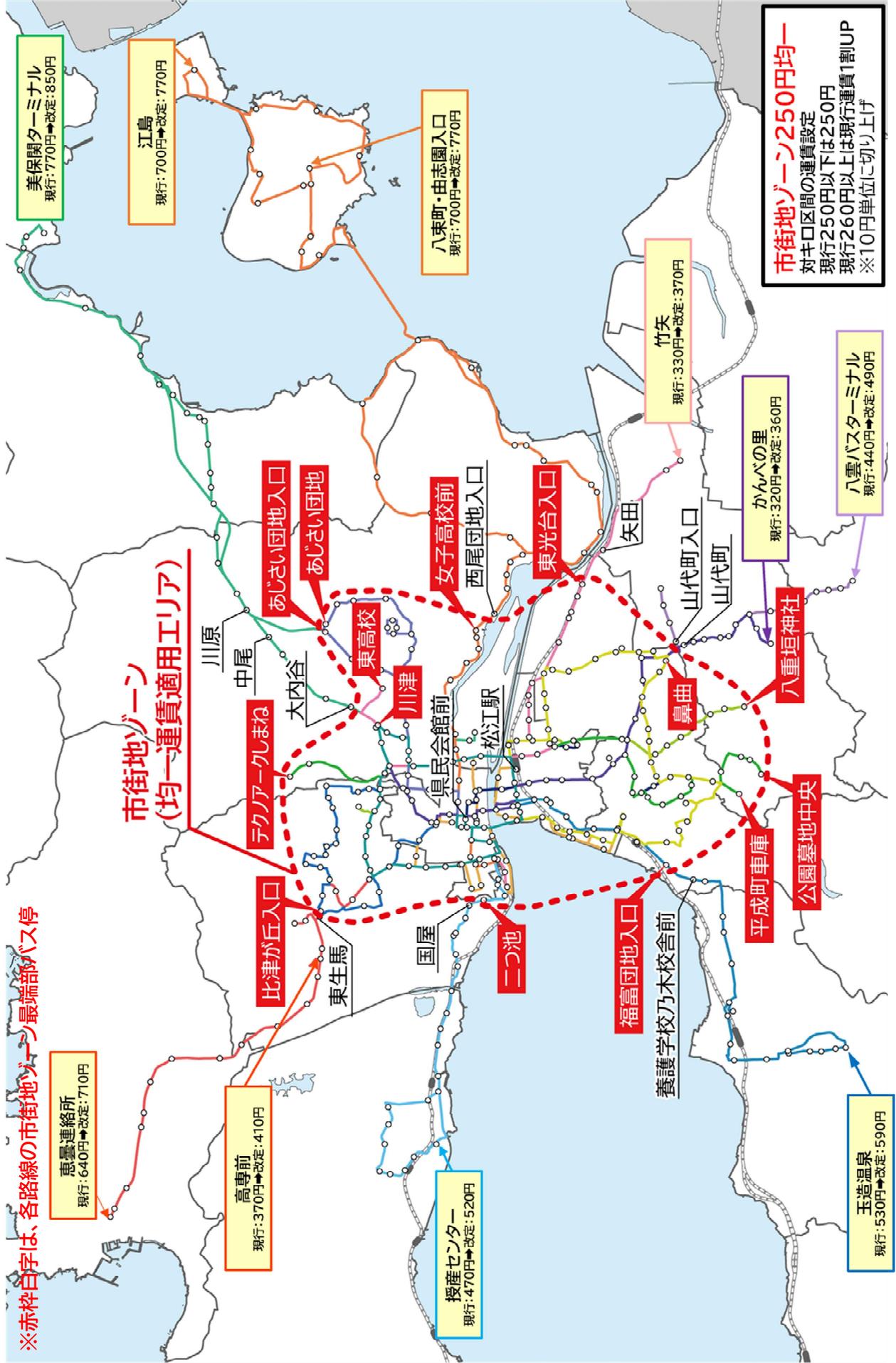
対象路線は、前述の通り計画区域内に乗り入れる2 社局の路線バス17 路線とする。下図の通り、市街地ゾーン内で乗車と降車が完結する場合は「250 円均一運賃」、市街地ゾーンの内外、外と外の移動では乗車距離に応じて運賃が変化する「対キロ区間運賃」を適用する。また対キロ区間運賃は初乗り運賃を250 円とし、現行運賃が260 円以上の区間は1 割増とする。



図 市街地ゾーン（均一運賃適用エリア） ※7頁拡大図参照

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)

※赤枠白字は、各路線の市街地ゾーン最端部バス停



市街地ゾーン250円均一
 対キロ区間の運賃設定
 現行250円以下は250円
 現行260円以上は現行運賃1割UP
 ※10円単位に切り上げ

4. 本計画で実施する行為の目標

1) 運賃施策による収益性の改善に係る目標

2 社局で運賃施策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が、運賃改定を含む運賃施策を実施することにより、対象路線の維持を目指す。

運賃施策による目標としては、計画最終年の 2028 年度時点で約 1 億 9 千万円の収支改善を見込み、計画期間 3 年間の収支改善効果は総額 5 億 600 万円と試算している。

※本収益性の算出は、運賃施策の実施によるものであり、共同運行を含む輸送キロの変化は見込まない。

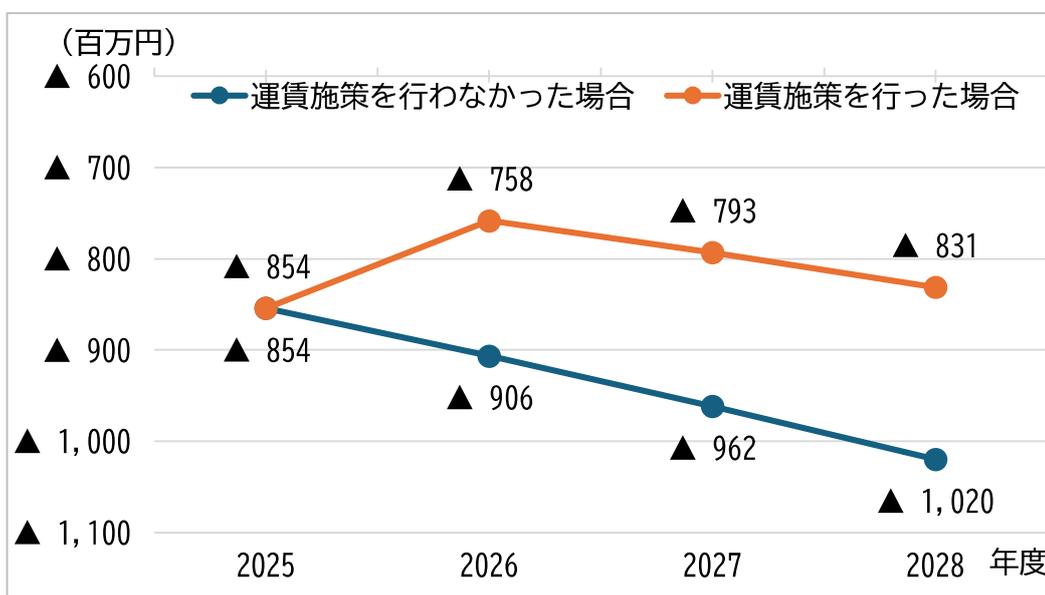


図 2 社局で実施する運賃施策による収支シミュレーション

【運賃施策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

※輸送キロは 2024 年度で固定

【運賃施策を行った場合】

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、人口あ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

※輸送キロは 2024 年度で固定

2) 共同運行及び等間隔ダイヤによる収益性の改善に係る目標

2 社局で共同運行を行う川津線と八雲線及び、2 社局で連携して等間隔ダイヤでの運行を行う大庭線と万原線における収益性は、2026 年度に約 540 万円のマイナス、2026 年度～2028 年度の 3 年間の計画期間の累計で約 1,680 万円のマイナスとなる見込みである。

表 共同運行による収益性の改善に係る目標

| 区分 | 事業者 | 年間運行便数 (便) | 年間走行キ ロ (km) | 収支実績 (千円) | 収益性見込み (千円) | 収益性見込み(千円) | | |
|-----------------------|--------|---------------|-----------------|--------------|----------------|------------|-----------|-----------|
| | | | | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 |
| 共同運行を行 わなかった 場合 | 松江市交通局 | 20,575 | 205,119 | ▲ 84,350 | ▲ 72,620 | ▲ 76,927 | ▲ 81,360 | ▲ 85,922 |
| | 一畑バス | 30,250 | 436,264 | ▲ 65,347 | ▲ 61,577 | ▲ 68,003 | ▲ 74,617 | ▲ 81,424 |
| | 計 | 50,825 | 641,383 | ▲ 149,697 | ▲ 134,198 | ▲ 144,930 | ▲ 155,977 | ▲ 167,345 |
| 共同運行を行 った場合 | 松江市交通局 | 23,140 | 233,440 | | | ▲ 89,089 | ▲ 94,134 | ▲ 99,326 |
| | 一畑バス | 27,660 | 406,365 | | | ▲ 61,277 | ▲ 67,438 | ▲ 73,778 |
| | 計 | 50,800 | 639,805 | | | ▲ 150,367 | ▲ 161,572 | ▲ 173,104 |
| 差し引き | 松江市交通局 | 2,565 | 28,322 | | | ▲ 12,162 | ▲ 12,774 | ▲ 13,404 |
| | 一畑バス | ▲ 2,590 | ▲ 29,900 | | | 6,726 | 7,179 | 7,646 |
| | 計 | ▲ 25 | ▲ 1,578 | | | ▲ 5,436 | ▲ 5,595 | ▲ 5,758 |

【共同運行を行わなかった場合】

収入：2024 年度の収入が継続すると仮定

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

※輸送キロは 2024 年度で固定

【共同運行を行った場合】

収入：2024 年度の路線別収入が継続すると仮定し、共同運行実施後の路線別の走行キロの割合で案分

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

※輸送キロは共同運行実施後の年間走行キロを採用

一方で、前述の運賃施策による効果も合わせた収益性では、2026 年度に約 3,630 万円のプラス、2026 年度～2028 年度の 3 年間の計画期間の累計で約 1 億 850 万円のプラス改善効果を見込んでいる。

表 共同運行及び運賃施策による収益性の改善に係る目標

| 区分 | 事業者 | 年間運行便数 (便) | 年間走行キ ロ (km) | 収支実績 (千円) | 収益性見込み (千円) | 収益性見込み(千円) | | |
|---------------------------------|--------|---------------|-----------------|--------------|----------------|------------|-----------|-----------|
| | | | | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 |
| 共同運行及び 運賃施策を行 わなかった 場合 | 松江市交通局 | 20,575 | 205,119 | ▲ 84,350 | ▲ 72,620 | ▲ 76,927 | ▲ 81,360 | ▲ 85,922 |
| | 一畑バス | 30,250 | 436,264 | ▲ 65,347 | ▲ 61,577 | ▲ 68,003 | ▲ 74,617 | ▲ 81,424 |
| | 計 | 50,825 | 641,383 | ▲ 149,697 | ▲ 134,198 | ▲ 144,930 | ▲ 155,977 | ▲ 167,345 |
| 共同運行及び 運賃施策を行 った場合 | 松江市交通局 | 23,140 | 233,440 | | | ▲ 72,967 | ▲ 78,012 | ▲ 83,204 |
| | 一畑バス | 27,660 | 406,365 | | | ▲ 35,633 | ▲ 41,793 | ▲ 48,134 |
| | 計 | 50,800 | 639,805 | | | ▲ 108,600 | ▲ 119,805 | ▲ 131,337 |
| 差し引き | 松江市交通局 | 2,565 | 28,322 | | | 3,960 | 3,348 | 2,718 |
| | 一畑バス | ▲ 2,590 | ▲ 29,900 | | | 32,370 | 32,824 | 33,290 |
| | 計 | ▲ 25 | ▲ 1,578 | | | 36,330 | 36,172 | 36,008 |

【共同運行及び運賃施策を行った場合】

収入：共同運行による収益性の改善見込みに対し、運賃施策による増加率を見込む

3) 人員数・車両数の改善に係る目標

2 社局での共同運行や等間隔ダイヤにより、利用者の利便性を維持したうえで運行の効率化を図るとともに、特に平日の人員数の削減を図る。

表 人員数の改善に係る目標

単位：人

| 運行日 | 会社別 | 共同運行を行わなかった場合 | | | 共同運行を行った場合 | | | 差 |
|------|------|---------------|---------|---------|------------|---------|---------|----|
| | | 2026 年度 | 2027 年度 | 2028 年度 | 2026 年度 | 2027 年度 | 2028 年度 | |
| 平日 | 交通局 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | +1 |
| | 一畑バス | 13 | 13 | 13 | 11 | 11 | 11 | ▲2 |
| | 計 | 20 | 20 | 20 | 19 | 19 | 19 | ▲1 |
| 学休平日 | 交通局 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | +1 |
| | 一畑バス | 13 | 13 | 13 | 11 | 11 | 11 | ▲2 |
| | 計 | 20 | 20 | 20 | 19 | 19 | 19 | ▲1 |
| 土日祝 | 交通局 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | ±0 |
| | 一畑バス | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | +1 |
| | 計 | 13 | 13 | 13 | 14 | 14 | 14 | +1 |

表 車両の改善に係る目標

単位：台

| 運行日 | 会社別 | 共同運行を行わなかった場合 | | | 共同運行を行った場合 | | | 差 |
|------|------|---------------|---------|---------|------------|---------|---------|----|
| | | 2026 年度 | 2027 年度 | 2028 年度 | 2026 年度 | 2027 年度 | 2028 年度 | |
| 平日 | 交通局 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | +1 |
| | 一畑バス | 16 | 16 | 16 | 17 | 17 | 17 | +1 |
| | 計 | 24 | 24 | 24 | 26 | 26 | 26 | +2 |
| 学休平日 | 交通局 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | +1 |
| | 一畑バス | 16 | 16 | 16 | 17 | 17 | 17 | +1 |
| | 計 | 24 | 24 | 24 | 26 | 26 | 26 | +2 |
| 土日祝 | 交通局 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 6 | ▲1 |
| | 一畑バス | 6 | 6 | 6 | 10 | 10 | 10 | +4 |
| | 計 | 13 | 13 | 13 | 16 | 16 | 16 | +3 |

※本算出は、共同運行及び等間隔ダイヤを行う川津線（新設する大庭線を含む）、八雲線、万原線を対象とした効果による目標。

※人員数・車両数については、運行ダイヤを最大限効率的に運用した場合の数値であり、実際は、他の路線の運行と共通して運用する場合があることやその他の要因によって人員数が変動するため、2 社局の実際の運用数とは一致しない。（上記は目安となる換算値）

※人員数については、8 時間を基準として換算した。

※運賃施策による人員数及び車両数の改善効果は見込めないため、本目標は定めない。

4) 基盤サービスの提供の維持に係る目標

共同運行及び等間隔ダイヤ、運賃施策を実施する対象路線において、以下に示す通り路線バスの運行維持を目標とする。

表 基盤サービスの提供の維持に係る目標

| 運行会社 | 路線名 | 運行区分 | 運行便数 | | 始終発時刻 | | | | 運行間隔(平日10時～15時台) | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------|------|------|----|-------|-------|------|-------|------------------|-----------|------|------|------|------|--|--|
| | | | 上り | 下り | 上り | | 下り | | 基準バス停 | | 平均 | | 最大 | | | |
| | | | | | 始発 | 終発 | 始発 | 終発 | 上り | 下り | 上り | 下り | 上り | 下り | | |
| ■共同運行・等間隔運行・運賃施策対象路線 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松江市交通局 | 川津線 | 平日 | 24 | 18 | 6:25 | 20:44 | 6:56 | 20:51 | 松江駅 | 松江駅 | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 24 | 18 | 6:25 | 20:44 | 6:56 | 20:51 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 15 | 13 | 6:58 | 20:44 | 7:16 | 20:51 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| 一畑バス | | 平日 | 4 | 4 | 10:03 | 16:03 | 9:01 | 15:01 | 松江市交通局と合算して上段に計上 | | | | | | | |
| | | 学休平日 | 4 | 4 | 10:03 | 16:03 | 9:01 | 15:01 | | | | | | | | |
| | | 土日祝 | 4 | 4 | 10:03 | 16:03 | 9:01 | 15:01 | | | | | | | | |
| 松江市交通局 | 八雲線 | 平日 | 4 | 4 | 8:41 | 14:41 | 9:36 | 15:36 | 松江駅 | 松江駅 | 50分 | 50分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 4 | 4 | 8:41 | 14:41 | 9:36 | 15:36 | | | 50分 | 50分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 4 | 4 | 8:41 | 14:41 | 9:36 | 15:36 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| 一畑バス | | 平日 | 19 | 19 | 7:15 | 20:35 | 6:27 | 18:56 | 松江市交通局と合算して上段に計上 | | | | | | | |
| | | 学休平日 | 19 | 19 | 7:15 | 20:35 | 6:27 | 18:56 | | | | | | | | |
| | | 土日祝 | 12 | 13 | 8:02 | 19:35 | 7:11 | 18:56 | | | | | | | | |
| ■等間隔運行・運賃施策対象路線 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松江市交通局 | 大庭線 | 平日 | 9 | 9 | 9:18 | 17:18 | 8:06 | 16:29 | 松江駅 | 松江駅 | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 9 | 9 | 9:18 | 17:18 | 8:06 | 16:29 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 9 | 9 | 9:18 | 17:18 | 8:06 | 16:29 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| 一畑バス | 万原線 | 平日 | 19 | 19 | 7:00 | 20:10 | 6:40 | 18:55 | 松江駅 | 松江駅 | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 19 | 19 | 7:00 | 20:10 | 6:40 | 18:55 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 13 | 13 | 7:35 | 19:00 | 7:15 | 17:55 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| ■運賃施策対象路線 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松江市交通局 | 北循環線 | 平日 | 22 | 22 | 7:00 | 21:25 | 7:05 | 21:10 | 松江駅 | 松江駅 | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 学休平日 | 22 | 22 | 7:00 | 21:25 | 7:05 | 21:10 | | | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 土日祝 | 20 | 19 | 7:30 | 20:30 | 7:55 | 20:10 | | | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| 松江市交通局 | 南循環線 | 平日 | 21 | 22 | 6:41 | 19:50 | 6:51 | 20:31 | 松江駅 | 松江駅 | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 学休平日 | 21 | 22 | 6:41 | 19:50 | 6:51 | 20:31 | | | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 土日祝 | 17 | 20 | 7:38 | 18:18 | 7:24 | 20:06 | | | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| 松江市交通局 | あじさいループ | 平日 | 7 | 7 | 7:05 | 18:35 | 7:20 | 19:35 | 松江駅 | 松江駅 | 120分 | 120分 | 120分 | 120分 | | |
| | | 学休平日 | 7 | 7 | 7:05 | 18:35 | 7:20 | 19:35 | | | 120分 | 120分 | 120分 | 120分 | | |
| | | 土日祝 | 6 | 6 | 8:30 | 18:35 | 7:20 | 17:45 | | | 120分 | 120分 | 120分 | 120分 | | |
| 松江市交通局 | 竹矢線 | 平日 | 20 | 16 | 6:34 | 19:24 | 7:20 | 20:15 | 津田小学校入口 | 津田小学校入口 | 51分 | 53分 | 70分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 18 | 16 | 6:34 | 19:24 | 7:20 | 20:15 | | | 51分 | 53分 | 70分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 12 | 11 | 7:08 | 18:26 | 8:11 | 19:25 | | | 51分 | 53分 | 70分 | 60分 | | |
| 松江市交通局 | 八束線 | 平日 | 14 | 16 | 7:00 | 20:10 | 6:52 | 19:05 | 女子高校前 | 女子高校前 | 84分 | 120分 | 120分 | 120分 | | |
| | | 学休平日 | 14 | 15 | 7:00 | 20:10 | 6:52 | 19:05 | | | 84分 | 120分 | 120分 | 120分 | | |
| | | 土日祝 | 8 | 8 | 8:00 | 19:00 | 6:52 | 19:05 | | | 125分 | 120分 | 130分 | 120分 | | |
| 松江市交通局 | 平成テクノ線 | 平日 | 18 | 23 | 6:49 | 19:04 | 7:26 | 20:00 | 桧山 | 桧山 | 50分 | 40分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 18 | 23 | 6:49 | 19:04 | 7:26 | 20:00 | | | 50分 | 40分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 12 | 16 | 7:17 | 18:04 | 7:26 | 18:56 | | | 65分 | 50分 | 120分 | 120分 | | |
| 松江市交通局 | 八重垣線 | 平日 | 20 | 19 | 6:40 | 19:30 | 7:26 | 20:18 | 桧山 | 桧山 | 38分 | 39分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 学休平日 | 20 | 19 | 6:40 | 19:30 | 7:26 | 20:18 | | | 38分 | 39分 | 60分 | 60分 | | |
| | | 土日祝 | 13 | 13 | 6:40 | 18:32 | 7:26 | 19:33 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| 松江市交通局 | 病院循環線 | 平日 | 10 | - | 7:35 | 18:40 | - | - | 桧山 | 桧山 | 120分 | - | 120分 | - | | |
| | | 学休平日 | 10 | - | 7:35 | 18:40 | - | - | | | 120分 | - | 120分 | - | | |
| | | 土日祝 | 0 | - | - | - | - | - | | | - | - | - | - | | |
| 松江市交通局 | 朝日ヶ丘線 | 平日 | 8 | 7 | 7:10 | 19:10 | 7:00 | 17:30 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江しんじ湖温泉駅 | 120分 | 128分 | 120分 | 135分 | | |
| | | 学休平日 | 8 | 7 | 7:10 | 19:10 | 7:00 | 17:30 | | | 120分 | 128分 | 120分 | 135分 | | |
| | | 土日祝 | 6 | 6 | 7:58 | 18:20 | 8:00 | 17:30 | | | 120分 | 128分 | 120分 | 135分 | | |
| 松江市交通局 | 法吉ループ | 平日 | 5 | 5 | 7:10 | 19:40 | 8:35 | 18:35 | 法吉 | 法吉 | 120分 | 240分 | 120分 | 240分 | | |
| | | 学休平日 | 5 | 5 | 7:10 | 19:40 | 8:35 | 18:35 | | | 120分 | 240分 | 120分 | 240分 | | |
| | | 土日祝 | 3 | 4 | 9:10 | 13:35 | 8:35 | 16:35 | | | 120分 | 240分 | 120分 | 240分 | | |
| 一畑バス | 恵曇線 | 平日 | 25 | 23 | 6:40 | 20:10 | 6:20 | 19:00 | 松江駅 | 松江駅 | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 学休平日 | 25 | 23 | 6:40 | 20:10 | 6:20 | 19:00 | | | 40分 | 40分 | 40分 | 40分 | | |
| | | 土日祝 | 13 | 13 | 7:30 | 19:20 | 7:00 | 18:40 | | | 60分 | 60分 | 60分 | 60分 | | |
| 一畑バス | 玉造線 | 平日 | 17 | 17 | 6:50 | 19:20 | 6:47 | 19:27 | 乃木駅 | 乃木駅 | 67分 | 69分 | 95分 | 95分 | | |
| | | 学休平日 | 17 | 17 | 6:50 | 19:20 | 6:47 | 19:27 | | | 67分 | 69分 | 95分 | 95分 | | |
| | | 土日祝 | 13 | 13 | 7:27 | 18:54 | 7:16 | 18:32 | | | 67分 | 69分 | 95分 | 95分 | | |
| 松江市交通局 | ぐるっと松江レクライン® | 平日 | 20 | - | 9:00 | 18:40 | - | - | 松江駅 | 松江駅 | 30分 | - | 30分 | - | | |
| | | 学休平日 | 20 | - | 9:00 | 18:40 | - | - | | | 30分 | - | 30分 | - | | |
| | | 土日祝 | 20 | - | 9:00 | 18:40 | - | - | | | 30分 | - | 30分 | - | | |

※上り……各社が往路として設定する系統。循環系統の場合は、「内回り」「右回り」

下り……各社が復路として設定する系統。循環系統の場合は、「外回り」「左回り」

※病院循環線とぐるっと松江レクラインは、片回りのみのため、上りのみ設定

※ぐるっと松江レクラインは、月により運行本数が異なるため、最大運行月分を記載

(参考) 共同運行及び等間隔ダイヤ実施路線の新旧時刻表イメージ

表 再編前後の時刻表イメージ (例: 相生町/北進—松江駅方面 10時台—15時台)

【平日/再編前】18便 最大間隔32分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|-----------|----------|----------|
| 10:03 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 28分 |
| 10:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 8分 |
| 11:03 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 11:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 7分 |
| 11:38 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 11:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 12:18 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 12:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 12:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 13:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 13:38 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 13:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 14:18 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 14:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 14:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 15:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 15:38 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 15:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 13分 |

【平日/再編後】18便 最大間隔20分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|-----------|----------|----------|
| 10:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 10:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 10:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |

【土日祝/再編前】16便 最大間隔40分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|-----------|----------|----------|
| 10:03 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 28分 |
| 10:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 8分 |
| 11:03 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 7分 |
| 11:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 33分 |
| 11:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 11:58 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 12:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 40分 |
| 12:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 7分 |
| 13:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 33分 |
| 13:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 13:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 13分 |
| 14:31 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 40分 |
| 14:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 7分 |
| 15:11 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 33分 |
| 15:51 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 27分 |
| 15:58 | 一畑 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 13分 |

【土日祝/再編後】18便 最大間隔20分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|-----------|----------|----------|
| 10:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 10:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 10:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 11:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 12:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 13:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:13 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 14:53 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:13 | 一畑 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:33 | 市営 | 松江しんじ湖温泉駅 | 松江駅・県民会館 | 20分 |
| 15:53 | 市営 | 島根大学・川津 | 松江駅・県民会館 | 20分 |

表 再編前後の時刻表イメージ（例：島根大学前／南進—松江駅方面 10時台—15時台）

【全日／再編前】15便 最大間隔40分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|---------|----------|----------|
| 10:15 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 24分 |
| 10:39 | 市営 | かんべの里 | 県民会館・松江駅 | 5分 |
| 11:14 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 15分 |
| 11:19 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 4分 |
| 11:59 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 15分 |
| 12:14 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 25分 |
| 12:39 | 市営 | かんべの里 | 県民会館・松江駅 | 36分 |
| 13:15 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 4分 |
| 13:19 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 40分 |
| 13:59 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 15分 |
| 14:14 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 25分 |
| 14:39 | 市営 | かんべの里 | 県民会館・松江駅 | 36分 |
| 15:15 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 4分 |
| 15:19 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 30分 |
| 15:49 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | |

【全日／再編後】18便 最大間隔20分

| 時刻 | 運行 | 行先 | 経由 | 運行 間隔 |
|-------|----|-----------|----------|----------|
| 10:01 | 一畑 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 10:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 10:41 | 市営 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 11:01 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 11:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 11:41 | 一畑 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 12:01 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 12:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 12:41 | 市営 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 13:01 | 市営 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 13:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 13:41 | 一畑 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 14:01 | 一畑 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 14:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 14:41 | 市営 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 15:01 | 一畑 | 県合同庁舎 | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 15:21 | 一畑 | 松江駅・メッセ | 県民会館・松江駅 | 20分 |
| 15:41 | 一畑 | 八雲バスターミナル | 県民会館・松江駅 | 20分 |

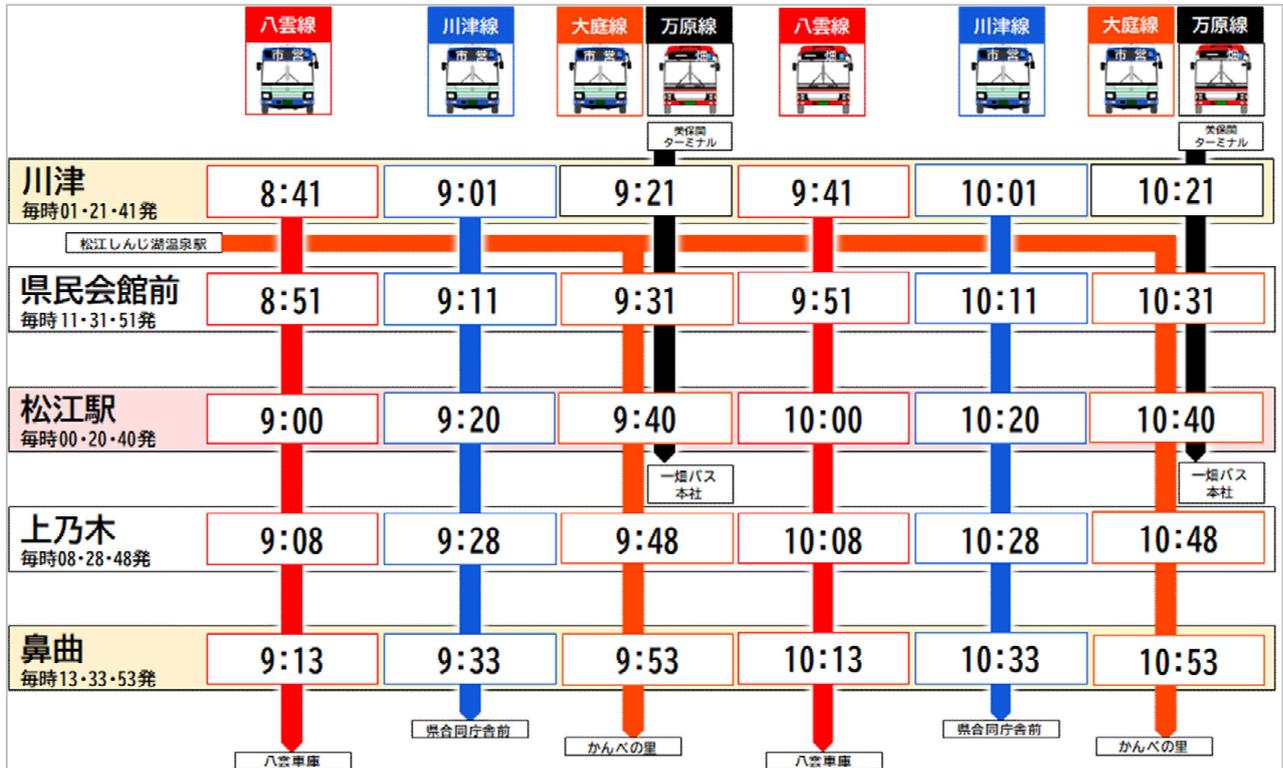


図 等間隔ダイヤイメージ（例：川津⇒鼻曲方面）

5. 実施期間

令和8年4月1日～令和11年3月31日までの3年間

6. その他

1) 余剰の充当（安定的な運行の実現と運転士等の労働環境の改善）

本計画の実施により生じる余剰（人員、車両）を他路線への充当や、予備人員・予備車両として確保することで、路線の維持を含め、持続的かつ安定的な運行の実現につなげる。

運転士不足が年々深刻化するなか、2社局での共同運行に取り組むことで、これまでであれば、不測の事態が発生した場合にやむを得ず欠便となっていた事象に対し、予備人員・予備車両を充てることや、2社局でフォローするバックアップ体制を構築し連携することで、欠便を出すことなく安定的な運行、持続的な運行を行い、利用者の路線バスへの信頼感、安心感を醸成する。

そのほか、本計画の実施により捻出した余剰は、サービス維持を目的とした運転士の労働環境の改善にも活用し、運転士の確保や離職防止を図り、運転士不足を起因としたバスサービスの縮小回避を目指す。

2) 本計画による行為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

インターネットで定期券購入が可能となるシステムを導入することで、利用者は窓口へ出向くことなく購入が可能となり利便性が高まるほか、バス事業者の窓口スタッフの負担の軽減、人員削減にもつながる。

④バス近接情報動的データ導入

現在、2社局において、GTFS-JPに対応した運行に関する静的データをオープンデータとして公開しているが、バス近接情報動的データ（GTFS-RT）を導入することで、路線バスのリアルタイム運行情報（位置、遅延、運休など）を利用者に提供する。これにより、本市への来訪者を含め閲覧者の多いGoogle Mapなどの地図提供サイトや経路検索情報提供サイトに、現在の時刻、ルート検索機能に加え、路線バスの遅延などリアルタイムな情報を提供できるようになり、利用者の路線バス運行に対する安心感、信頼感の向上につながり、利用者の増加が期待できる。

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、朝のピーク時間帯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、持続的に路線バスを運行できる体制の確立を図る。

3) 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の情報提供の整備・充実に向けた検討・整備を進める。待ち時間が分かることで、バス利用時の安心感・信頼感の向上につながり、利用者数の増加が期待できる。

③乗り継ぎ割引の拡充

乗り継ぎによる負担を軽減するため、乗り継ぎ割引の拡充を検討する。路線再編や運賃改定の実施により生じる利用者の負担感を軽減するとともに、バス利用離れにつながらないよう、適切な乗り継ぎ割引拡充策を検討する。

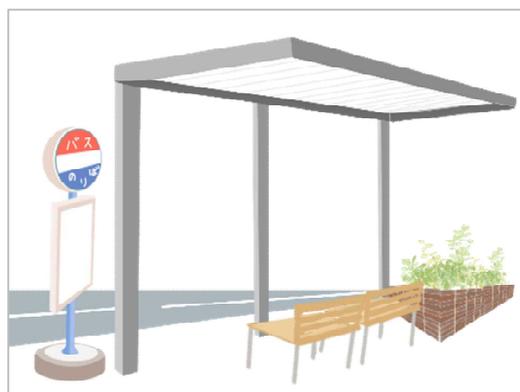


図 使いやすい利用環境イメージ