

第2期

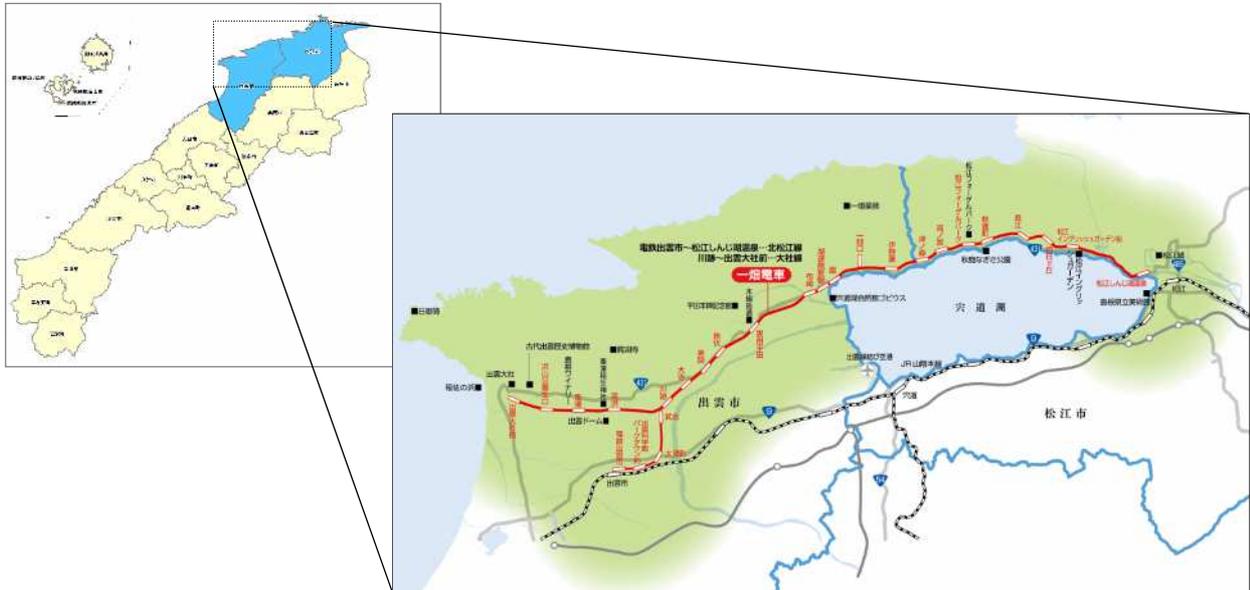
一畑電車沿線地域公共交通計画
(資料編)

1. 位置・地勢

(1) 位置

一畑電車沿線地域（図表 1 の緑色の部分）は、島根県の東部に位置し、北に日本海、南に中国山地を臨み、宍道湖を囲むように位置している。

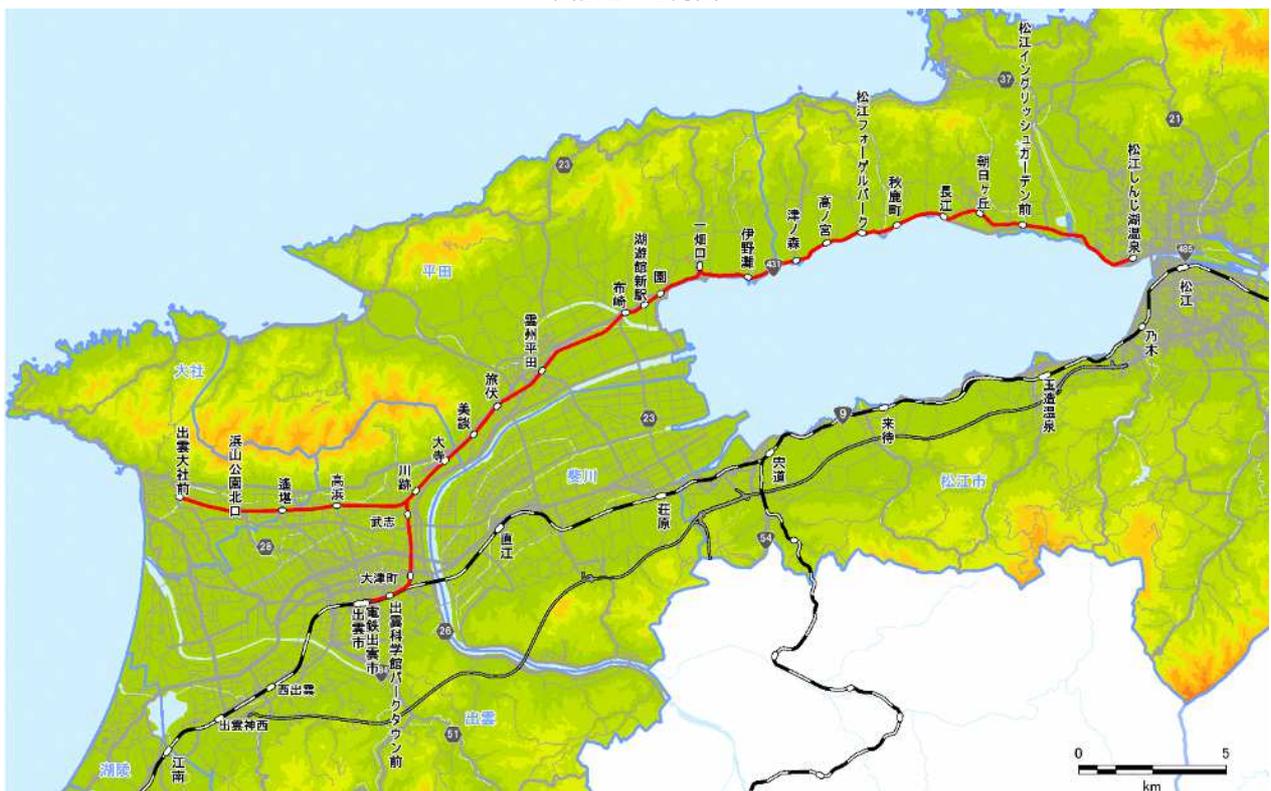
図表 1 位置図



(2) 地勢

- 沿線地域には標高の高い山々が少なく、概ね起伏の少ない平坦地が連なっている。
- 松江しんじ湖温泉駅、電鉄出雲市駅、雲州平田駅及び出雲大社前駅の各駅の周辺には市街地が形成されているが、それ以外の大部分はのどかな田園地帯となっている。

図表 2 地勢図



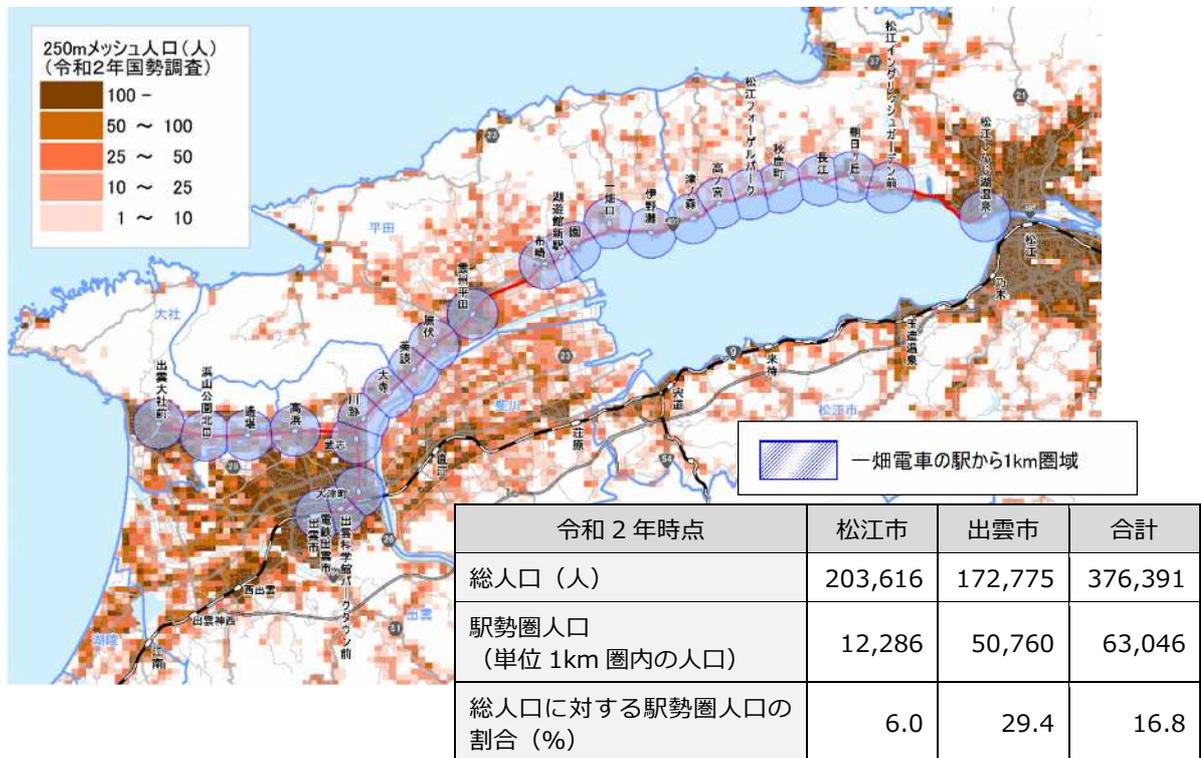
2. 社会・経済状況

(1) 人口動態

① 人口分布

一畑電車の駅を中心とした半径 1km 圏内の人口（駅勢圏人口）は令和 2 年時点で約 63 千人であり、松江市と出雲市の総人口（合計）の 17%を占めている。

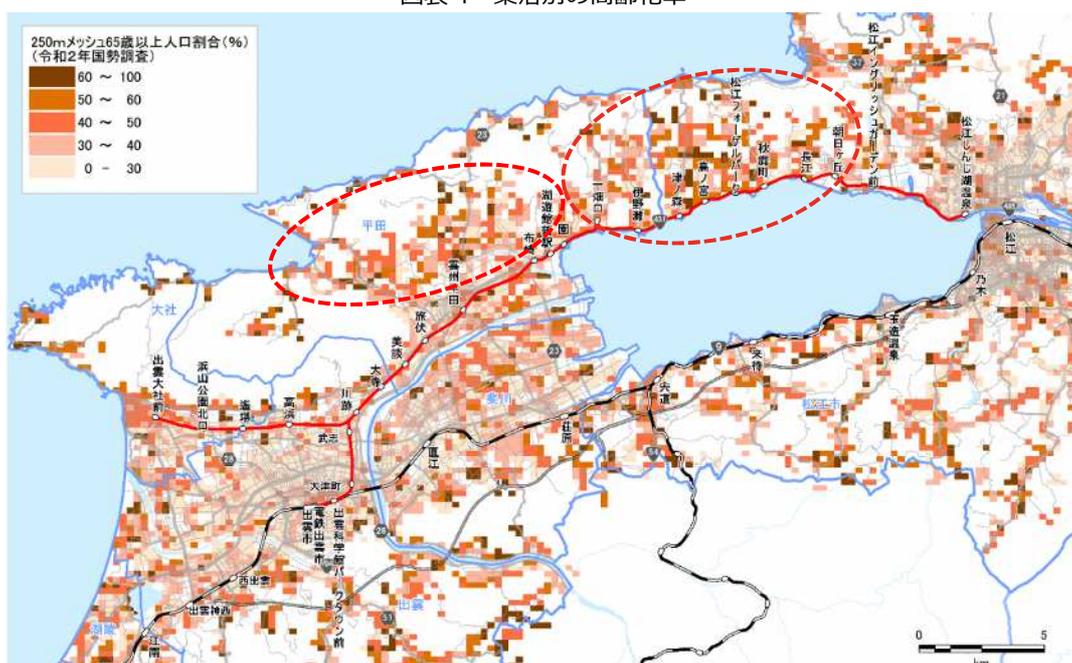
図表 3 人口分布と駅勢圏人口



資料：国勢調査（令和 2 年）

湖北地域と平田地域は、高齢化率（65 歳以上の人口割合）が高くなっている。

図表 4 集落別の高齢化率



資料：国勢調査（令和 2 年）

② 地域別の人口

図表 5 松江市と出雲市の人口

		H22年 (人)	H27年 (人)	R2年 (人)	H27-R2 増減数(人)	H27-R2 増減率
松江市	旧松江市	150,815	149,918	148,631	▲1,287	▲1.4%
	旧八束郡	57,798	56,312	54,985	▲1,327	▲4.9%
	小計	208,613	206,230	203,616	▲2,614	▲2.4%
出雲市	旧出雲市	89,020	92,074	94,985	2,911	6.7%
	旧平田市	26,908	25,294	23,625	▲1,669	▲12.2%
	旧大社町	14,916	14,342	13,916	▲426	▲6.7%
	大社町以外の旧簸川郡	40,641	40,228	40,249	21	▲1.0%
	小計	171,485	171,938	172,775	837	0.8%
合計		380,098	378,168	376,391	▲1,777	▲1.0%

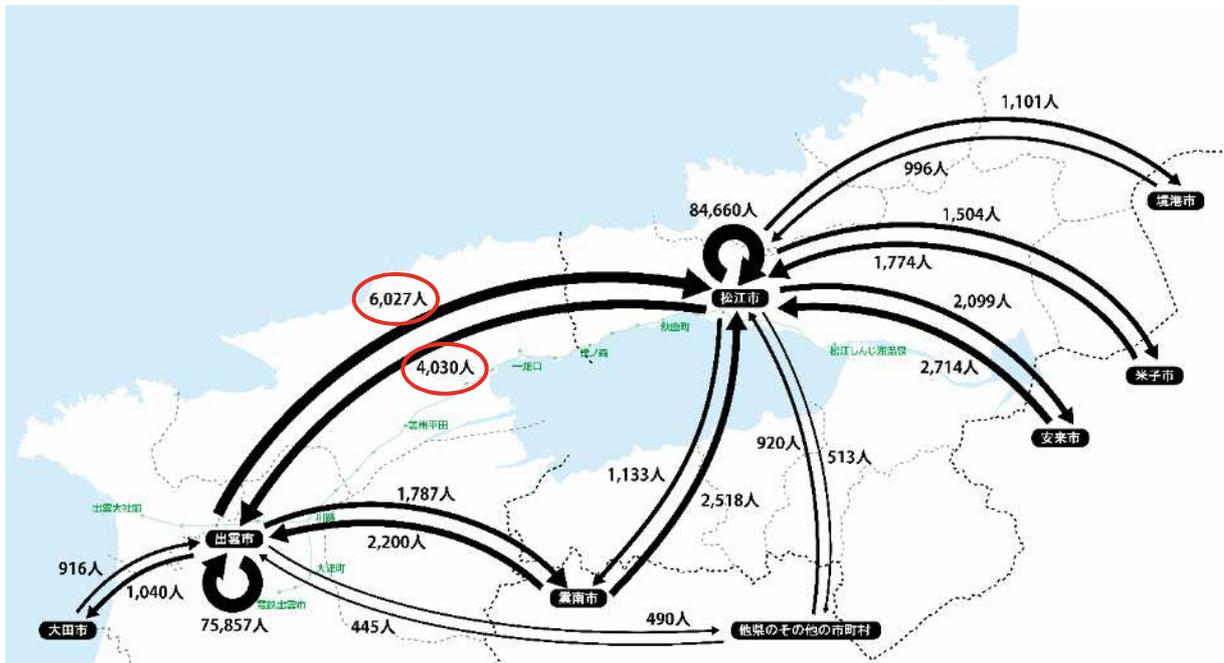
資料：国勢調査（各年）

(2) 通勤・通学における人の動き

① 通勤流動

松江市と出雲市間の通勤における人の動き（通勤流動）、出雲市から松江市に向かって約 6 千人、松江市から出雲市方面に向かって約 4 千人となっている。

図表 6 通勤流動

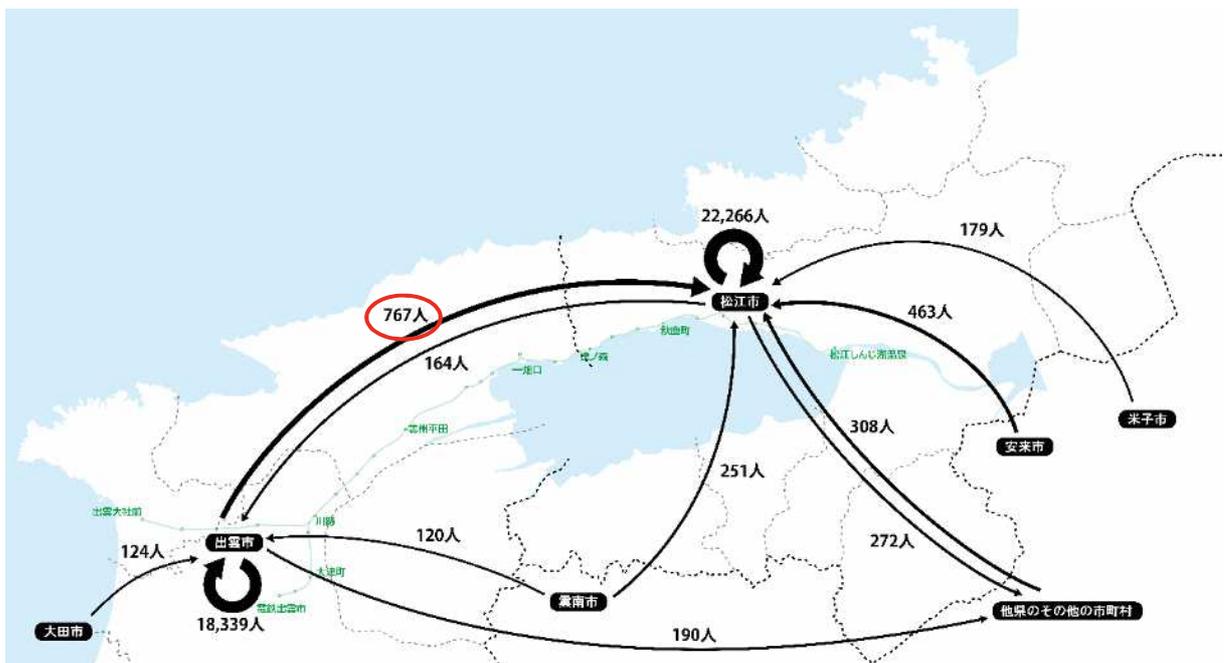


資料：国勢調査（令和 2 年）

② 通学流動

松江市と出雲市間の通学における人の動き（通学流動）は、通勤と同じく出雲市から松江市への流動が多くなっている。

図表 7 通学流動

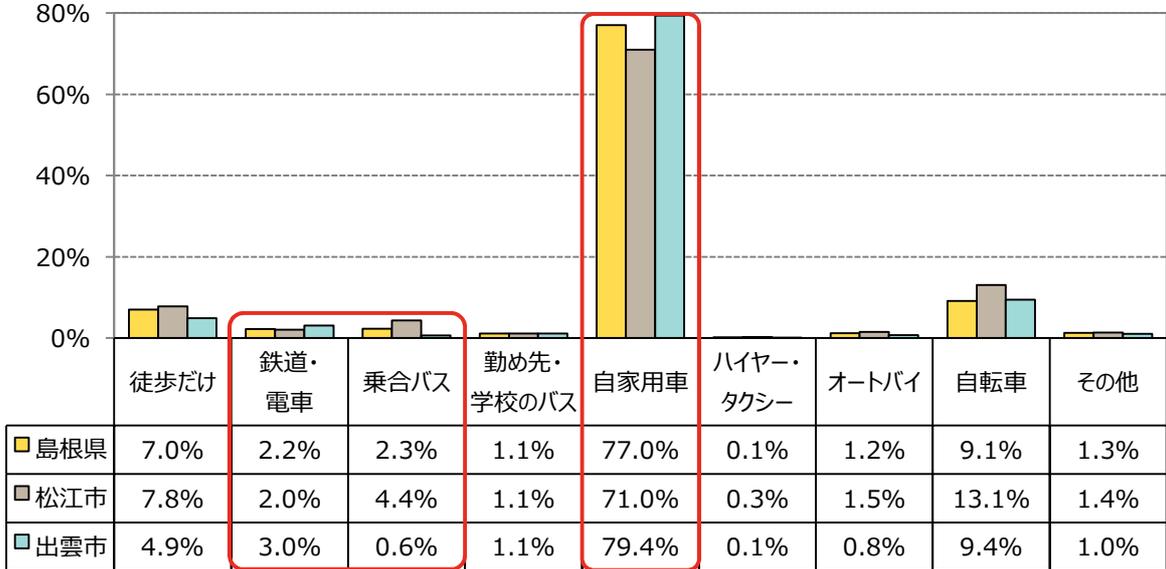


資料：国勢調査（令和 2 年）

③ 通勤・通学における利用交通手段

- 通勤・通学時の利用交通手段は、松江市・出雲市ともに「自家用車」が7～8割を占めている。
- 「鉄道・電車」と「乗合バス」はいずれも5%未満である。松江市では「乗合バス」、出雲市では「鉄道・電車」が県全体の値よりも高くなっている。

図表 8 通勤・通学における利用交通手段

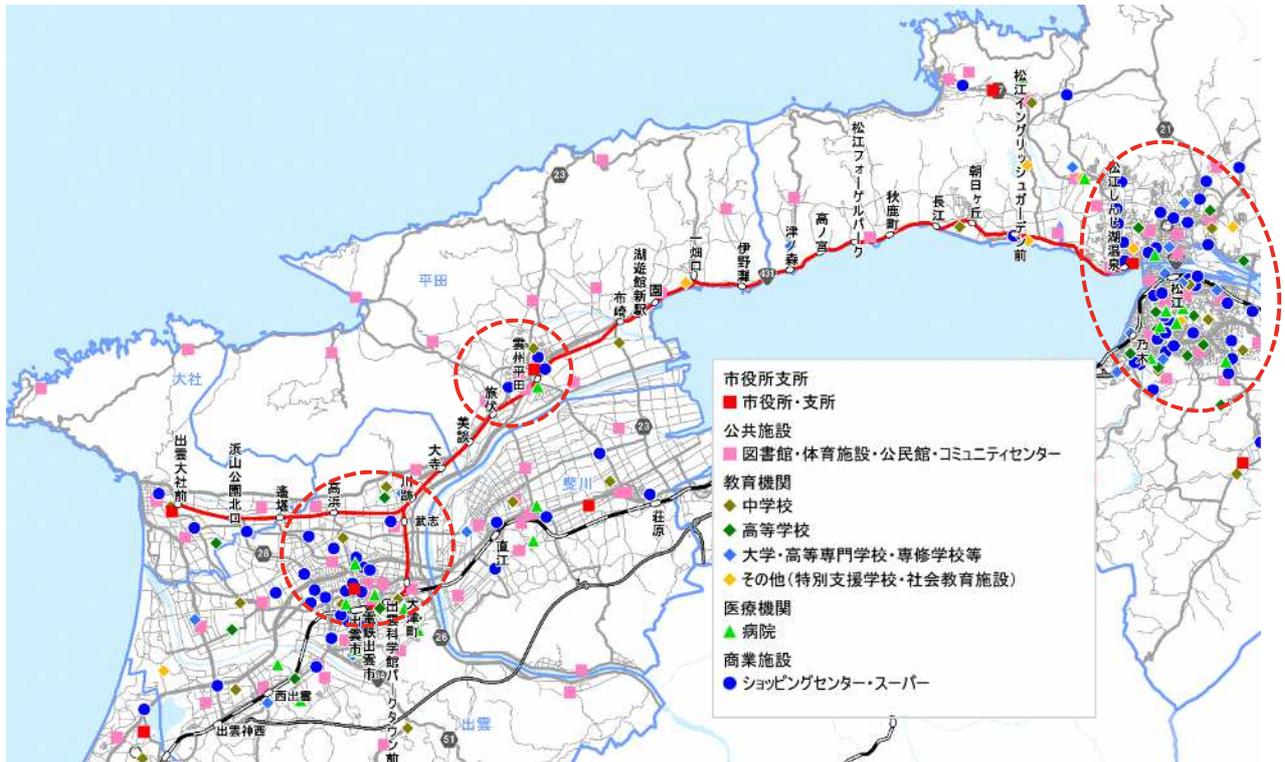


資料：国勢調査（令和2年）

(3) 日常生活における移動の目的地の立地状況

松江しんじ湖温泉駅、雲州平田駅及び電鉄出雲市駅の周辺に公共施設や教育機関などが集積している。

図表 9 移動の目的地の立地状況

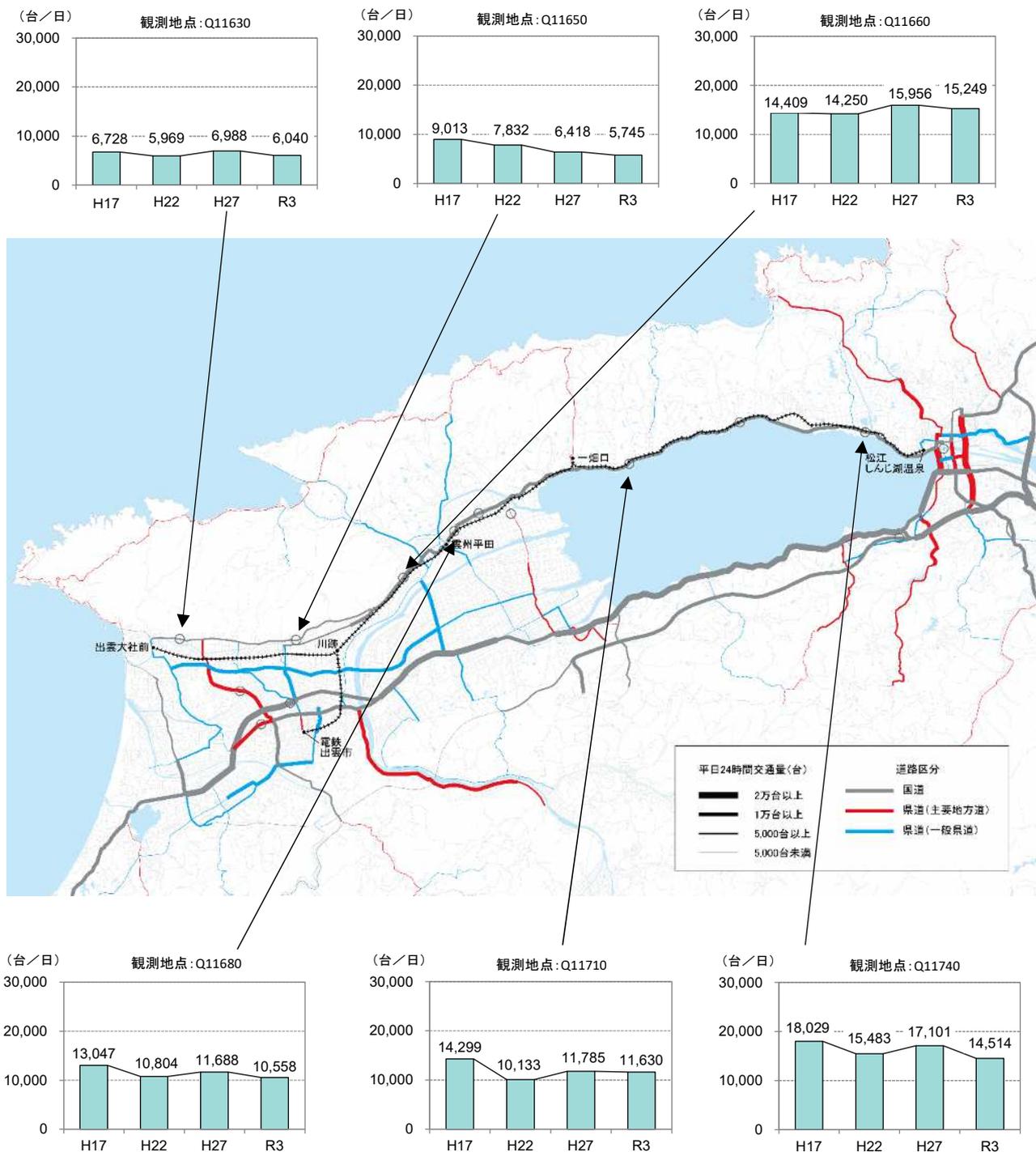


(4) 一畑電車と並行する幹線道路の交通量

① 沿線の主要地点における自動車交通量

- 国道 431 号の主要地点における自動車交通量（平日 24 時間交通量）*を平成 27 年と令和 3 年で比較すると、全ての地点において減少している。

図表 10 主要地点における自動車交通量



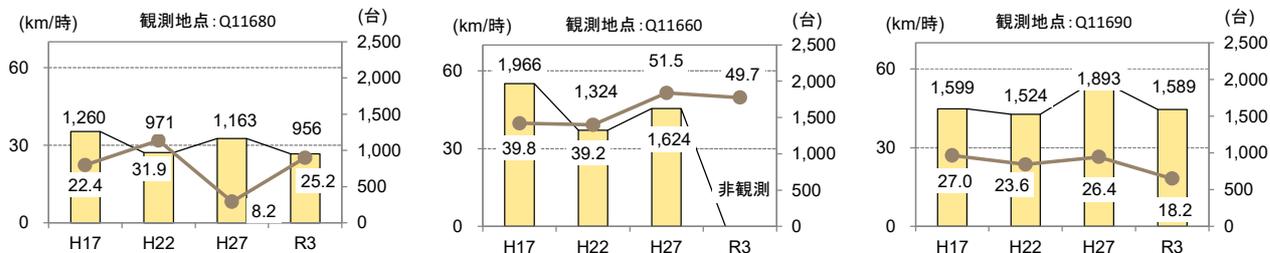
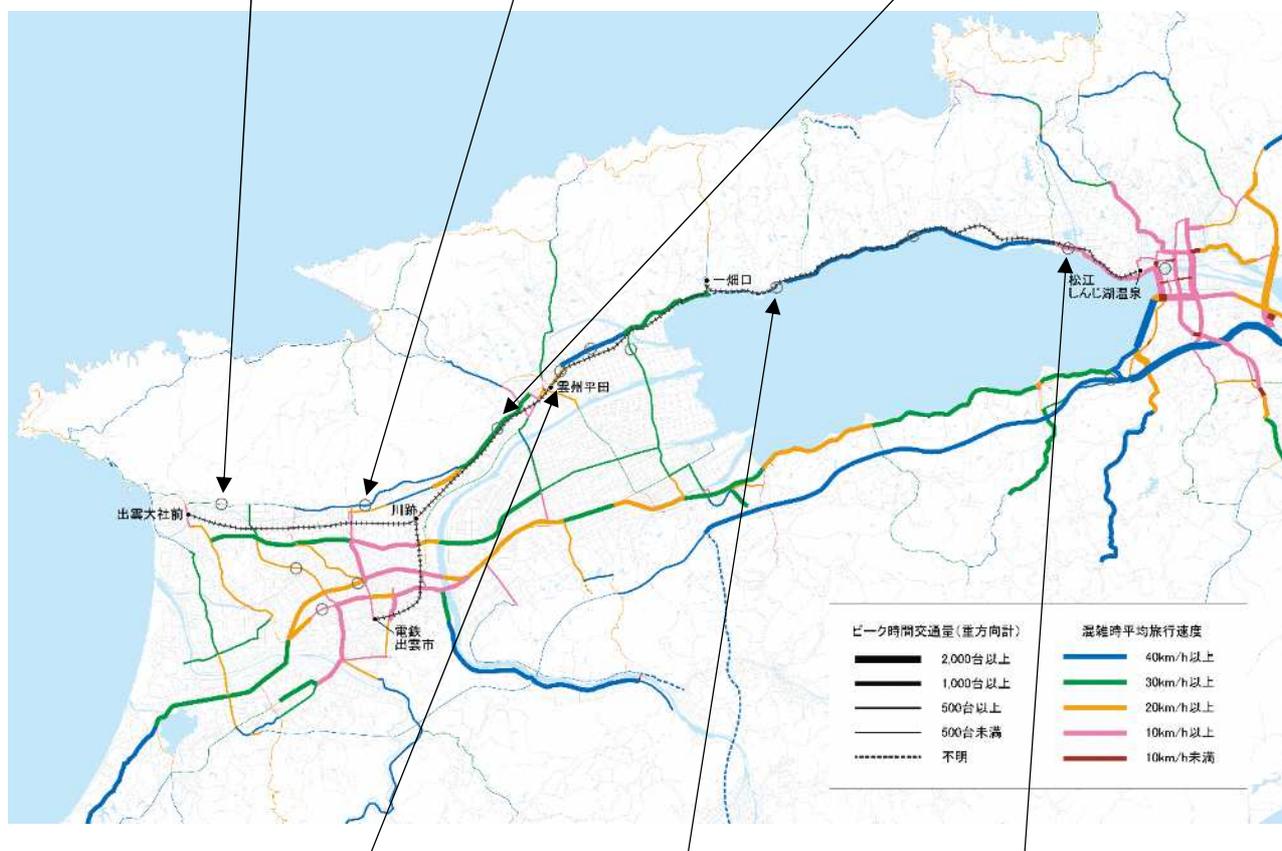
* 観測地点が 12 時間交通量調査地点である場合は、24 時間交通量に換算・推定した値を用いている。

資料：島根県道路交通センサス（平成 17 年、平成 22 年、平成 27 年、令和 3 年）

② 主要地点におけるピーク時間交通量と混雑時平均旅行速度

- 主要地点における交通量が最大の時間帯の交通量（ピーク時間交通量）を平成 27 年と令和 3 年で比較すると、全ての地点において減少しているが、特に出雲大社前駅東側の地点では 20%以上減少している。
- 交通量の多い朝夕の平均旅行速度（混雑時平均旅行速度*）を平成 27 年と令和 3 年で比較すると、雲州平田駅の東側の地点で大きく上昇しているが、それ以外の地点では減少している。

図表 11 主要地点における混雑時平均旅行速度とピーク時間交通量



* 混雑時平均旅行速度は、上り・下りのいずれか低い方の値を記載している。

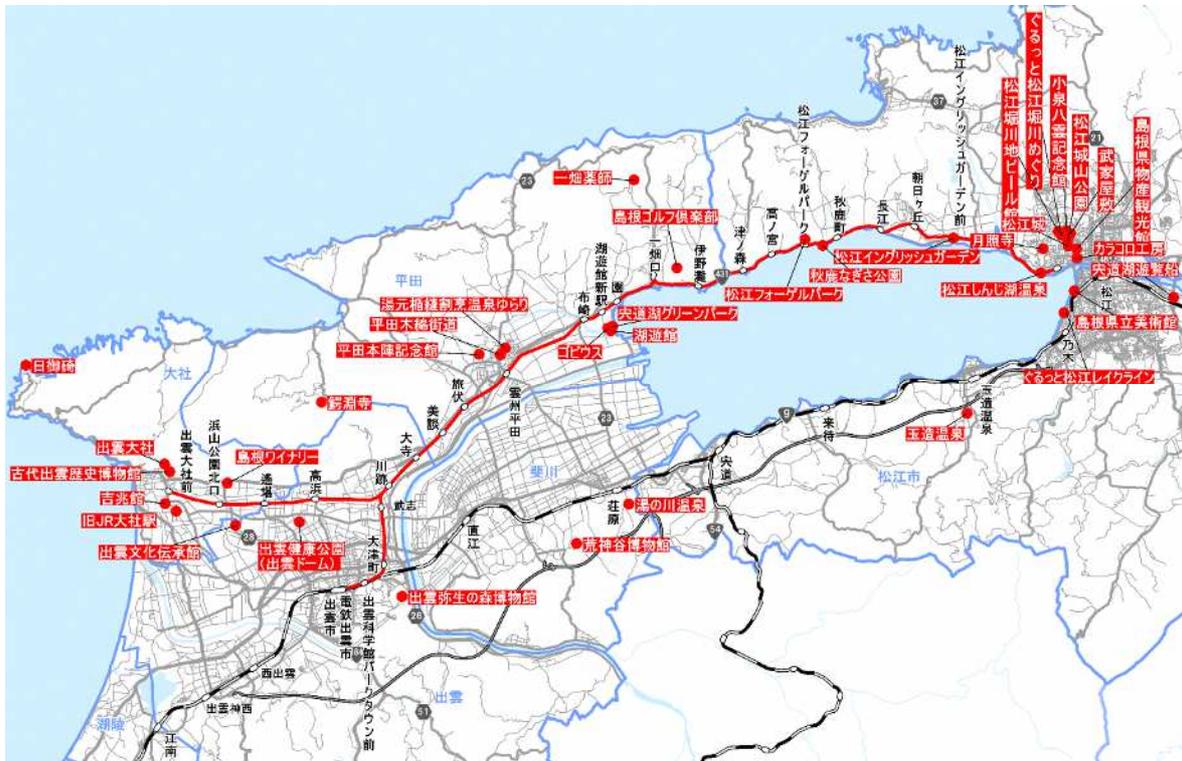
資料：島根県道路交通センサス（平成 17 年、平成 22 年、平成 27 年、令和 3 年）

(5) 観光資源と観光客の動向

① 観光資源の立地状況

沿線地域は出雲大社のほか、国宝松江城、日御碕及び一畑薬師といった多くの観光資源が立地している。

図表 12 観光資源の分布



② 一畑電車に関する地域資源

国の登録有形文化財に指定されている出雲大社前駅駅舎や布崎変電所、大社線が粟津稲生神社の参道を横切る風景など、魅力ある観光資源が存在している。

図表 13 一畑電車に関する地域資源



(左上) 出雲大社前駅、(右上) 布崎変電所、
(左下) 粟津稲生神社の参道を横切る大社線、(右下) 映画「Railways」ロケ地と案内看板

③ 外国人観光客数

- 令和 5 年における松江市と出雲市の外国人宿泊延べ数は約 50 千人で、平成 30 年に比べて 38.8%減少している。

図表 14 外国人宿泊客延べ数

	H30 年 (千人)	R5 年 (千人)	増減率
松江市	75,351	43,586	▲42.2%
出雲市	7,875	7,348	▲6.7%
合計	83,226	50,934	▲38.8%

資料：島根県観光動態調査、観光庁「訪日外国人消費動向調査」

- 令和 5 年における外国人観光客の都道府県別訪問率をみると、中国 5 県の中で最も低くなっている。

図表 15 外国人観光客の都道府県別訪問率

(単位：%)

	H30 年	R5 年
北海道	7.9	6.1
東京都	45.6	52.9
京都府	25.8	29.8
大阪府	36.6	39.6
鳥取県	0.4	0.3
島根県	0.2	0.2
岡山県	1.0	1.0
広島県	2.9	4.3
山口県	0.9	0.6
福岡県	10.4	12.2
沖縄県	6.8	3.9

資料：島根県観光動態調査、観光庁「訪日外国人消費動向調査」

3. 一畑電車の運行状況

(1) 停車本数・駅間所要時分

北松江線・駅名	距離 (km)	運行本数				優等列車の停車		所要時分(分)		
		平日		休日		特急	急行	普通	特急	急行
		松江方面	出雲方面	松江方面	出雲方面					
電鉄出雲市	—	22	—	10	—	○	○	—	—	45
出雲科学館パークタウン前	0.8	20	23	10	19			2	↓	↓
大津町	2.0	22	24	10	19	○	○	4	3	41
武志	4.1	20	23	10	19			7	↓	↓
川跡	4.9	25	24	18	19	○	○	8	6	37
大寺	6.4	22	24	18	19			12	↓	↓
美談	7.7	22	24	18	19			15	↓	↓
旅伏	9.0	22	24	18	19			17	↓	↓
雲州平田	10.9	23	25	18	19	○	○	20	13	32
布崎	14.5	22	22	18	18		○	24	↓	27
湖遊館新駅	15.2	22	21	18	18			26	↓	↓
園	15.9	22	21	18	18			28	↓	↓
一畑口	17.5	23	22	18	18	○	○	31	21	23
伊野灘	19.4	22	21	18	18			34	↓	↓
津ノ森	21.2	22	22	18	18		○	37	↓	18
高ノ宮	22.5	22	21	18	18			39	↓	↓
松江フォーゲルパーク	23.8	22	21	18	18			42	↓	↓
秋鹿町	25.0	22	22	18	18		○	44	↓	12
長江	26.7	22	21	18	18			47	↓	↓
朝日ヶ丘	28.0	22	22	18	18		○	49	↓	8
松江イングリッシュガーデン前	29.6	22	22	18	18		○	52	↓	5
松江しんじ湖温泉	33.9	—	22	—	18	○	○	57	40	—
大社線・駅名	距離 (km)	運行本数				優等列車の停車		所要時分(分)		
		平日		休日		特急	急行	普通	特急	急行
		大社方面	川跡方面	大社方面	川跡方面					
(川跡)	—	24	—	19	—	○	○	—	—	—
高浜	2.8	22	22	18	18			3	↓	↓
遙堪	4.8	22	22	18	18			6	↓	↓
浜山公園北口	6.4	24	23	18	18		○	9	↓	6
出雲大社前	8.3	—	23	—	18	○	○	11	8	9

(2) 駅施設の状況

駅名	有人／無人	自動券売機	定期券販売	トイレ *2	待合室 *1	昇降設備 構内通路	付帯設備					駐車場・駐輪場					
							売店	自動販売機	コインロッカー	AED	無料Wi-Fi	駅前広場 *3	タクシー常駐	駐車場	駐車場台数(台)	パーク&ライド	レンタサイクル
電鉄出雲市	終日有人	○	○	外(車・ベ)	○	EV1基		○	○	○	○	○	○	敷地外(有料)	23	○	○
出雲科学館 パークタウン前	終日無人			外	なし												○
大津町	水曜日7-9時を除き無人	○	○	外(車・ベ)	○	自動遮断機					○		○		41		○
武志	終日無人				○												○
川跡	終日有人 *4	○	○	外(車)	○	自動遮断機		○			○		○		41		○
大寺	終日無人				○												○
美談	終日無人				○												○
旅伏	終日無人			外(車)	○						停車・転回可		○				○
雲州平田	終日有人	○	○	外(車)	○	(地下通路)		○	○	○	○	○	○	○	50	○	○
布崎	終日無人			前	○						停車・転回可		○				○
湖遊館新駅	終日無人			外	○								○				○
園	終日無人				○												○
一畑口	終日無人	○	○	前・外	○			○			○		○	10			○
伊野灘	終日無人				○												
津ノ森	終日無人			外(車)	○	自動遮断機					○		○		11		○
高ノ宮	終日無人				○												○
松江フォーゲル パーク	終日無人				○						○		敷地外(有料)				
秋鹿町	終日無人			外(車)	○	自動遮断機					○		○	9			○
長江	終日無人			外	○												○
朝日ヶ丘	終日無人			外	○								○				○
松江イングリッシュ ガーデン前	終日無人			外	○	自動警報機					○		敷地外	5			○
松江しんじ湖温泉	終日有人	○	○	外(車・オ・ベ)	○			○	○	○	○	○	○	○	30		○
高浜	終日無人				○												○
遙槇	終日無人				○												
浜山公園北口	終日無人			前(車)	○												○
出雲大社前	終日有人 *5	○	○	外(車・オ)	○			○	○	○	○	○	○	○	15		○

*1 屋根があり、扉で密閉できる空間を指す(出雲科学館パークタウン前駅は、風除けのできるスペースと椅子のみ)

*2 前:改札前、外:改札外、車:車いす対応、オ:オストメイト、ベ:ベビーベッド

*3 自動車の転回および一時駐車と、バスやタクシーが一時停車できるスペースを指す

*4 有人時間帯は平日7:20-18:46と休日8:33-18:19、早朝・夜間は無人

*5 有人時間帯は平日7:34-18:34と休日8:50-18:04、早朝・夜間は無人

(3) 一畑電車と JR 山陰本線のサービス水準

- 松江市・出雲市の間をほぼ同じ距離で結んでいる一畑電車と JR 山陰本線のサービス水準は、以下のとおりである。

図表 16 一畑電車と JR 山陰本線のサービス水準（令和 7 年 3 月 1 日時点）

項目		一畑電車	JR 山陰本線
比較区間		松江しんじ湖温泉～電鉄出雲市	松江～出雲市
駅間距離（営業キロ）		33.9km	32.7km
平日 運行 本数	終日（上下計）	43 本（特急 1 本、急行 1 本）	40 本【40 本】
	朝ピーク時間帯 ^{*1}	7 本（特急 1 本）	6 本【3 本】
	夕ピーク時間帯 ^{*2}	7 本（急行 1 本）	4 本【5 本】
表定 速度	朝ピーク（JR 特急除く）	33.6km/h	47.0km/h
	夕ピーク（JR 特急除く）	36.3km/h	42.9km/h
	終日（JR 特急除く）	34.7km/h	46.1km/h
	終日（全列車）	34.7km/h	57.3km/h
駅間の最短所要時間		普通 57 分、急行 45 分、特急 40 分	普通 35 分、特急 22 分
普通運賃（大人）		770 円	590 円（自由席特急料金 760 円、指定席特急料金 1,290 円 ^{*3} ）
通勤 6 ヶ月定期		130,250 円	85,540 円
通学 6 ヶ月定期（JR は高校生）		66,260 円	43,240 円
始発時刻 ^{*4}	松江→出雲方面	6:26	5:52 ※特急除く
	出雲→松江方面	6:09	6:03 ※特急除く
終発時刻 ^{*4}	松江→出雲方面	22:12	23:11 ※特急除く
	出雲→松江方面	21:42 ※雲州平田止 22:55	22:34 ※特急除く
備考		（ ）内は料金不要の特急・急行 で内数	【 】内は有料特急で外数

*1 朝ピーク時間帯は、出雲方面から松江しんじ湖温泉駅または松江駅に、松江方面から電鉄出雲市駅または出雲市駅に、それぞれ 7 時から 9 時まででに到着する列車の（上下計）の本数

*2 夕ピーク時間帯は、朝ピーク時間帯と同様に、18 時から 20 時まででに到着する列車の（上下計）の本数

*3 通常期の指定席特急料金

*4 JR の始発時刻及び終発時刻は、有料特急以外の列車

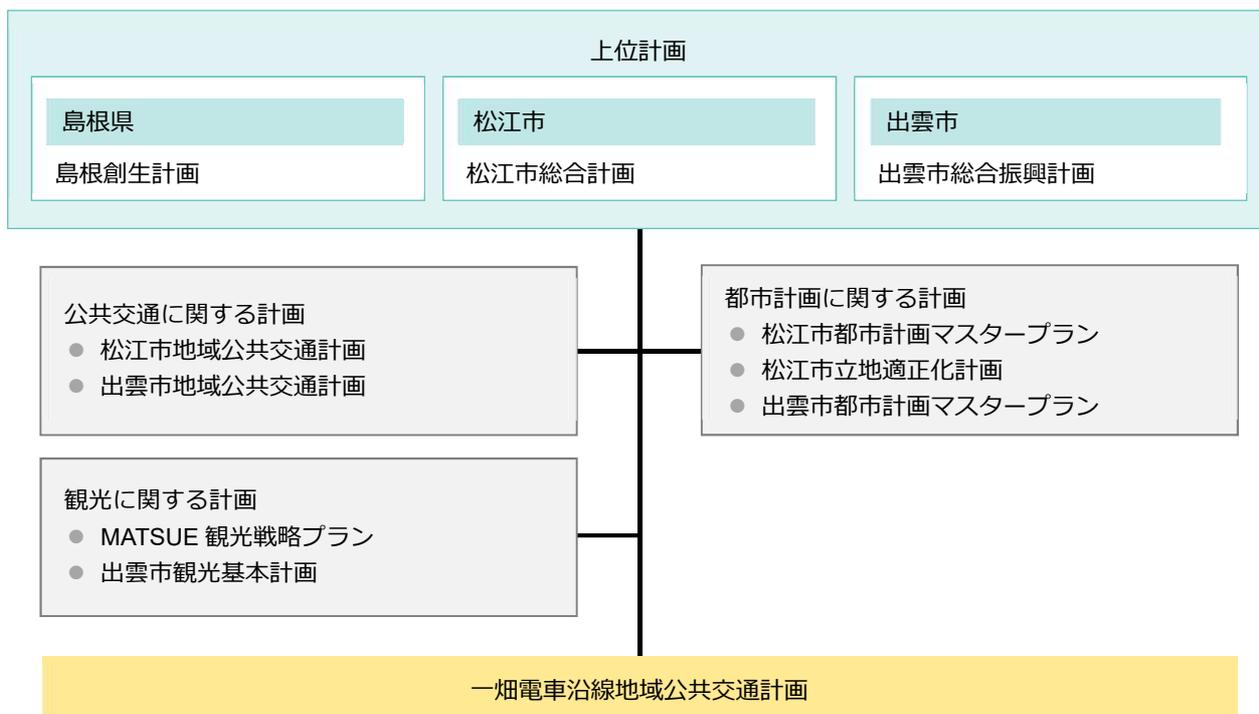
4. 上位・関連計画における公共交通に関する目標・施策

(1) 上位・関連計画の一覧

対象地域における上位計画及び関連計画について、計画の方針や目標、公共交通の位置づけ、公共交通に関する施策・事業の概要等について整理した。

上位・関連計画の一覧は次のとおりである。

図表 17 上位・関連計画の一覧



(2) 上位計画

上位計画における計画の方針や目標と、公共交通に関する施策・事業の概要は次のとおりである。

① 第2期島根創生計画

策定年月：令和7年3月（計画期間：令和7～11年度）

公共交通に関連する箇所：第3編VII-1「生活基盤の確保」―「地域生活交通の確保」

目的	通勤、通学、通院、買い物など、県民の日常生活を支える鉄道や路線バスなどの地域の交通手段を確保します。	
取組の方向	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情に応じて、最適な交通手段への転換を図ることなどにより、地域生活交通が確保されるよう市町村と連携して取り組みます。 ● 住み慣れた地域で、安心して住み続けることができるよう、市町村及び交通事業者と連携し、地域生活交通の担い手の確保と利用促進に向けた取組を進めます。 ● 一畑電車については、沿線2市や事業者と連携して、安全確保と利用促進の取組を進め、宍道湖北岸の公共交通の確保を図ります。 ● JR路線については、沿線自治体をはじめ関係者と緊密に連携し、県内各路線の利用促進に向けた取組を進めます。 ● 隠岐航路における運賃の低廉化や、船舶の運航経費等に対する支援を行うほか、運航事業者による積極的なサービス向上の取組を促進します。 	
K P I の名称と 目標値 (令和11年度)	① 年間利用者数（県内JR各駅の年間乗車人員の合計） 【当該年度4月～3月】	5,313千人
	② 一畑電車の年間利用客数【当該年度4月～3月】	140万人
	③ 地域の実情に応じた生活交通の確保に向けた実行計画を策定する市町村数【当該年度3月時点】	19市町村
	④ 隠岐航路利用者数【当該年度4月～3月】	39.8万人
	⑤ 隠岐航路全体の就航率（就航便数／計画便数） 【当該年度4月～3月】	94.8%

② 松江市総合計画(MATSUE DREAMS 2030)

策定年月：令和3年3月（計画期間：令和4～11年度）

公共交通に関連する箇所：基本目標「どだいづくり」「なかまづくり」

都市デザイン (水辺・公共交通)	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を補完する新たな交通手段の導入
都市デザイン (まちなみ・公園)	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を補完する新たな交通手段の導入
広域連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線ネットワーク整備推進活動 ● 航空路線の充実 ● 圏域内公共交通の利便性向上

③ 出雲市総合振興計画「出雲神話 2030」

策定年月：令和 4 年 9 月（計画期間：令和 4～11 年度）

公共交通に関連する箇所：

- ・基本方針 3「ともに結ぶ」 施策 10「ヒト、モノ、コトを短時間でつなぐ」
施策 11「あのまち・このまち 出雲と結ぶ」
- ・基本方針 4「ともに支える」 施策 20「出雲のインフラを支え『安心』を支える」

国内外を結ぶ出雲 縁結び空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民、県民への路線 PR の強化 ● 国内定期路線の増便、ダイヤ改正の要望活動の実施 ● 出雲空港周辺対策協議会との積極的な協議による連携強化 等
線路がつなぐ旅と 暮らし	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の生活基盤を守るため、沿線自治体等と連携し、利用促進事業や使いやすいダイヤ・路線の確保に向けた取組強化 ● 早期の新幹線整備実現に向け、関係自治体等との連携強化と、地域全体の機運醸成の促進
広域連携でスケール メリットを最大限に発揮	<ul style="list-style-type: none"> ● 未来をひらく交通ネットワークの形成（「8の字ルート」等の早期完成・重要港湾境港の利便性向上・新幹線ネットワークの整備・航空路線の充実） ● 圏域内公共交通の利便性向上
みんなのための 地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 4 年度に策定する「出雲市地域公共交通計画」の推進による、市民ニーズに対応したサービスの提供と持続可能な公共交通網の構築 ● 一畑電車沿線地域対策協議会が策定した「一畑電車支援計画」及び一畑電車活性化協議会が策定した「一畑電車沿線地域公共交通計画」に基づく、支援の継続と利用者数回復に向けた取組の推進

(3) 関連計画の概要

① 松江市地域公共交通計画

策定年月：令和6年3月（計画期間：令和6～10年度）

ア. 計画の方針・目標等

基本理念	松江市民みんなでつくる だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江		
基本戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する ● デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する ● まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する ● 市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する 		
評価項目	公共交通の持続性を向上する	公共交通の収支率	78%以上
		公共交通に対する市民一人あたりの公的資金投入額	4,000 円/人以内
	市民の日常生活を支える公共交通サービスを確保する	公共交通の利用者数	7,868 千人以上
		市民の路線バスに対する総合的な満足度	70%以上
	公共交通を利用して出かけたいくなる環境をつくる	1年間にバスを一度も利用しなかった人の割合	49%以下
		主要交通結節点と主な観光資源の最寄りのバス停の乗降者数	4千8百人/日以上
	市民会議を中心として、公共交通の利用促進と計画の進行管理を行う	市民会議を主体となった利用促進・啓発活動の実施回数	7件以上
		市民会議の開催回数	3回以上

イ. 事業の概要

基本戦略	施策
輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通ネットワークの再構築 ● 幹線の維持・確保 ● 支線の維持・確保 ● 新たなモビリティや技術の導入・検討 ● 旅客需要を創出する運賃体系の整備 ● 事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化 ● 公共交通サービスの担い手確保
デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報提供やシステム化の推進 ● 交通データの利活用による利便性向上
まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりと連携した交通結節点の機能確保・向上 ● 公共交通の利用環境の改善 ● 脱炭素化の推進
市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民会議との協働により公共交通を支える仕組みの再構築 ● 利用促進・利用意識の醸成

② 出雲市地域公共交通計画

策定年月：令和 5 年 1 月（計画期間：令和 5～9 年度）

ア. 計画の方針・目標等

基本理念	みんなにやさしく ひと・まち・くらしを結び 未来につなぐ公共交通	
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の使いやすいまち ● 車を運転しない人も生活しやすいまち ● 持続可能な公共交通サービスのあるまち ● 新しい公共交通にチャレンジするまち 	
評価項目	公共交通の市民 1 人あたりの年間利用回数	2.37 回/人・年 以上
	JR の 1 日平均利用者数	3,840 人/日
	一畑電車の年間輸送人員	150 万人/年
	公共交通機関（バス）の利用しやすさの市民満足度	23.3%
	公共交通による人口カバー率	78.2%
	わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化の実施状況	3 件以上
	公共交通の公的資金の投入額	260 百万円/年
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	30.4%
スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築状況	10 路線以上	

イ. 事業の概要

基本目標	施策
公共交通の使いやすいまち	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域と地域をつなぐネットワークの強化（幹線・支線の明確化と確保・維持、幹線・支線の見直し基準の設定、鉄道の利用促進強化） ● 中心市街地形成エリアの利便性向上 ● 高齢者が利用しやすい新たな地域内交通の導入 ● 交通結節点や主要施設等の待合環境の整備
車を運転しない人も生活しやすいまち	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化 ● 通勤・通学のしやすい環境づくり ● 利用者への支援
持続可能な公共交通サービスのあるまち	<ul style="list-style-type: none"> ● ターゲットに即したモビリティ・マネジメントの推進 ● 中山間地域のまちづくりと連携した取組の推進 ● 公共交通の担い手不足への対応
新しい公共交通にチャレンジするまち	<ul style="list-style-type: none"> ● スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築 ● 公共交通車両の脱炭素化 ● 公共交通によるおもてなし

③ 松江市都市マスタープラン

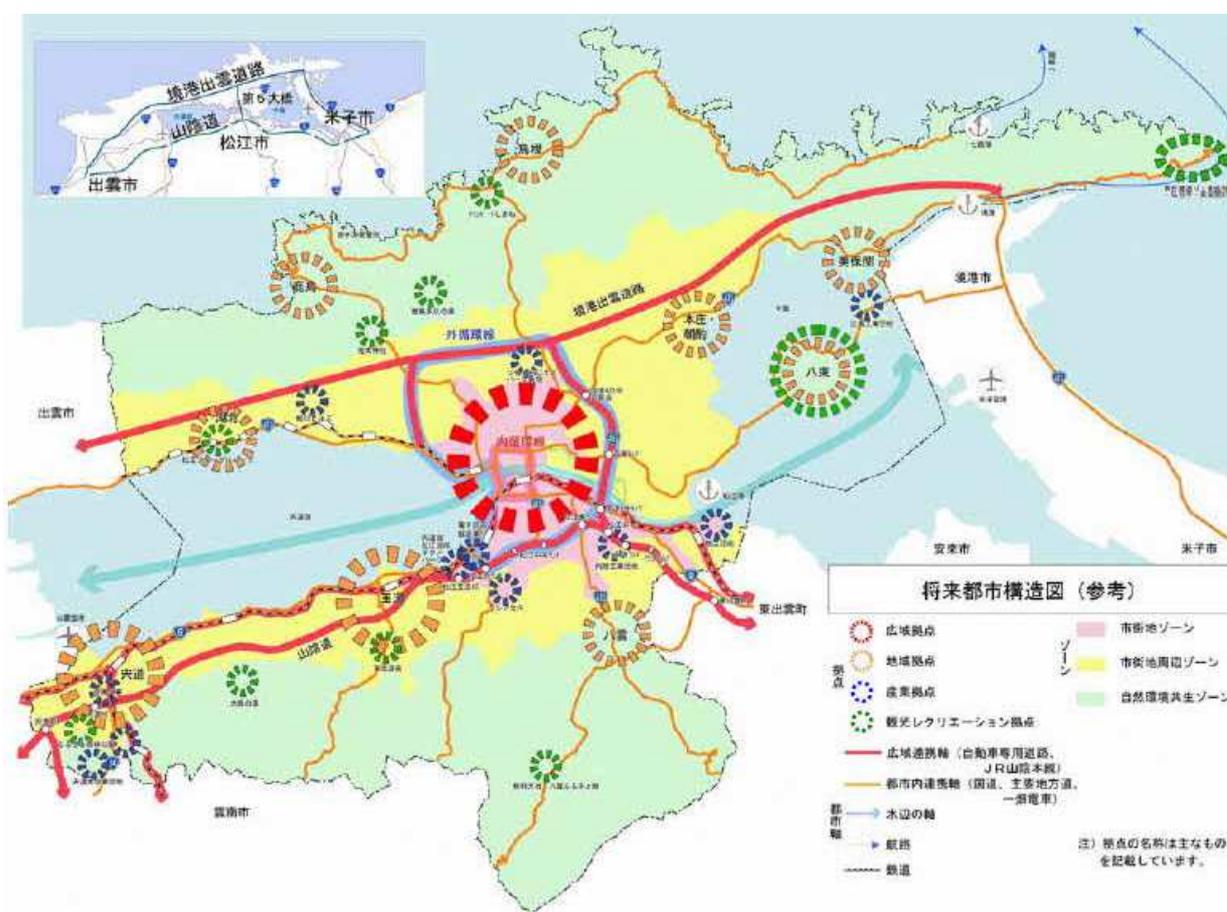
策定年月：平成 30 年 3 月（計画期間：平成 30 年度～令和 9 年度）

ア. 計画の方針・目標等

まちづくりの 基本理念	定住と交流による活力あるまちづくり ～豊かな自然や水辺を大切にした歴史まちづくりの推進～
将来像実現への 都市整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然と歴史・文化を大切にするまちづくり（環境形成） ● 誰もが安心して安全に生活できるまちづくり（安全形成） ● 計画的な土地利用による秩序あるまちづくり（土地利用） ● 交流と連携による利便性・機能性の高いまちづくり（施設整備） ● 都市機能の集積と利用による活力あるまちづくり（拠点形成）

イ. 将来都市構造図

図表 18 将来都市構造図（松江市都市計画マスタープラン）



ゾーン	まとまりある土地利用の範囲
拠点	都市の発展を牽引する都市機能の集積拠点
都市軸	都市全体は地域の連携を強化する軸

ウ. 公共交通に関する施策・事業の概要

第2章 都市ビジョン「3.まちづくりの基本方針」では、公共交通の整備とアクセス手段の確保について掲げられている。

<p>まちの骨格となる公共交通の整備とアクセス手段の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道や主要バス路線といった公共交通の幹線の利便性を高め、まちの骨格となる移動網を整備するとともに、住民が通学や通勤、通院のための移動がしやすいよう、持続可能な公共交通を確保します。 ● 居住者が各集落から生活サービス機能を利用しやすいように、コミュニティバスなどの多様な移動手段を確保します。 ● 公共交通を利用しにくい高台や丘陵部の住宅地では、各地域の実情に応じた交通環境について、住民と共に考え、構築を図っていきます。
----------------------------------	---

第3章 分野別のまちづくり方針「2.都市施設」2) 公共交通では、「住民生活の利便性を確保すること」「新たなサービスの導入の検討」が掲げられている。

<p>利便性の向上・確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市の中核及びその周辺を循環する路線や、中心部から各地域へ張り巡らされた幹線となるバス路線の利便性向上（ICカードの導入や携帯端末や路上表示器の活用による、リアルタイムでの運行情報の提供を可能とする新たなバス運行情報提供システムの導入の検討） ● 幹線道路から離れた高台や郊外の住宅地、集落地域等での、自治会やNPOによる輸送も含めた、地域が主体となった新たな交通手段の導入やタクシーの活用等を検討 ● コミュニティバスの利便性確保のため、地域の実情にあった運行ルートやダイヤを継続的に見直しつつ、必要に応じて運行形態や運行体制の変更も含めた検討も行う
<p>航空路、鉄道、航路等の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 出雲空港、米子空港を利用する来訪者の増加を図るための航空路線の維持・拡大 ● JR 西日本の、「山陰新幹線」「中国横断新幹線」の整備推進や、JR 伯備線における車両の近代化、高速化等による、利便性、快適性の向上促進 ● <u>一畑電車への支援を通じ、広域移動の充実を図るとともに、通勤利用の促進を図れるよう、利便性、快適性の向上を促進</u> ● 隠岐諸島と松江市の結び付きを強める隠岐航路における、関係機関との連携、航路の確保 ● 交流人口の拡大に資する水上交通など多様な移動手段の導入を検討
<p>モビリティ・マネジメントの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカーウィークの実施など、モビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利用促進、自動車交通量及び温室効果ガスの削減を図る

④ 松江市立地適正化計画

策定年月：平成 31 年 3 月（計画期間：令和元～9 年度）

ア. 計画の方針・目標等

まちづくりの 基本理念	定住と交流による活力あるまちづくり ～豊かな自然や水辺を大切にした歴史まちづくりの推進～
まちづくりの 基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ● まちの骨格となる公共交通の整備とアクセス手段の確保 ● まちづくりに不可欠な幹線道路の整備 ● 多世代が居住する循環型の地域を形成するための土地利用の推進 ● 若者に魅力ある雇用の創出のための土地利用の推進 ● 誰もが安全・安心に暮らせるまちの形成 ● 訪れる人との交流を促進するまちの形成

イ. 公共交通に関する施策・事業の概要

立地適正化計画の第 6 章公共交通において、人口減少、少子高齢化社会を迎え、過度なクルマ依存の生活を見直し、公共交通や自転車などを中心に移動できるよう、「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」の実現が掲げられている。

幹線となるバス路 線網の維持と確保	<ul style="list-style-type: none"> ● J R 松江駅周辺の再整備の検討（再掲） ● 高台住宅地等における地域が主体となった新たな交通手段の導入の検討
路線バスの 利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● I C カードの導入の検討 ● バス運行情報提供システム導入の検討 ● バス停周辺の歩道整備 ● バス停付近の駐輪場整備 ● 70 歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成
鉄道等の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点における、J R、一畑電車とバスとの接続の確保 ● 商業、観光施設と連携した企画乗車券の販売や、割引制度の導入
モビリティ・マネ ジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカーウィークの実施等、モビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利用促進

公共交通に関する目標として、路線バス年間利用者数と鉄道駅別の 1 日あたりの乗降客数を目標項目に設定し、以下の目標値が示されている。

目標項目		基準値	目標値（2027 年度）
路線バス年間利用者数 ※1		448 万人/年（2015 年度）	448 万人/年
鉄道駅別 の 1 日 あたりの 乗降客数 ※2	松江駅（J R 山陰本線）	8,956 人/日（2016 年度）	8,956 人/日
	乃木駅（J R 山陰本線）	1,748 人/日（2016 年度）	1,748 人/日
	松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）	1,821 人/日（2016 年度）	1,821 人/日

※1：松江市地域公共交通網形成計画（平成 29（2017）年 3 月策定）における基準値と 2021 年度の目標値を引用

※2：各鉄道事業者の提供資料に基づく国土数値情報「駅別乗降客数」

⑥ **MATSUE 観光戦略プラン アクションプラン**

策定年月：令和 5 年 2 月（計画期間：令和 5～11 年度）

公共交通に関連する箇所：Ⅲ基本戦略—基本戦略 1—魅力ある観光素材の磨き上げ

アクションプラン	一畑電車を活用した観光客来訪促進
目的	一畑電車を観光資源として活用することで、観光客の来訪者の増加を目指す。
事業概要	地域の基幹交通である一畑電車を魅力ある観光資源として活用し、国内・海外からの観光客の来訪を促進する。
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者にとってわかりやすいパターンダイヤでの運行 ● イベント列車など魅力ある車両の運行 ● 多言語化対応の車両の導入

⑦ **出雲市観光基本計画**

策定年月：令和 7 年 3 月（計画期間：令和 7～11 年度）

公共交通に関連する箇所：Ⅲ目指す将来像と戦略—2.将来像の実現に向けた戦略—「戦略 B 観光まちづくり戦略」

主要施策	B-3 受け入れ基盤の充実
施策概要	<p>②公共交通等の利便性向上と活用促進</p> <p>一畑電車の観光資源としての活用と利用促進</p>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑電車を観光資源として活用して、観光客の来訪を促進します。 ● 鉄道事業者等と連携し、パターンダイヤでの運行、多言語化対応の車両の導入による利用環境の向上、イベント列車など魅力ある車両の運行を実施します。

