

名古屋大学大学院環境学研究科附属
交通・都市国際研究センター
/EST普及推進フォーラム「ラウンドテーブル2 (07/02/14)」
地方都市においてEST対応型
公共交通体系をいかにつくりあげるか？




人と環境にやさしい「持続可能な」交通のかたちと明らかにし、
実現のための「現場で役立つソリューション」を提案する！

Think Globally! 一所懸命
Act Locally!
適材適所
Nagoya Univ. HAYASHI, KATO, & ALPHOKIN Lab.
名古屋大学大学院環境学研究科
(公共交通プロデューサー)
加藤 博和

ESTとは何か？

-京都議定書目標達成は、あくまで最初の一里塚-

- 交通に伴う様々な環境負荷を減らし、持続可能な社会を築く一助となること(OECDが提唱)
- 環境負荷にはいろいろあるが、最も問題なのはCO₂(ほかには自動車技術向上等でカタがつく見込み)
 - 放っておけば、2100年には全球平均気温が現在より2.4-6.4℃上昇
 - 3℃以上上昇の場合、地球環境に深刻なダメージが懸念
 - それを防ぐためには、日本の交通部門CO₂排出量を2050年頃までに1990年比60-80%削減する必要
 - 自動車技術向上だけでは追いつかないと予測
- では、何が必要か？
 - 技術向上だけで補えない部分を、交通活動の変更でカバーする
 - その有力な手段が「公共交通利用促進」

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 1

「使いやすい乗合交通とまちづくり」への転換がEST実現の第一歩

- 自由に動きたい。でもクルマを使いすぎるとダメ...
 - MMが有効なのは、既存の公共交通が有効活用されない場合。
 - しかし、日本の地方都市の大半は、公共交通が根本的に貧弱なので、使いようがない。使っても環境改善効果が少ないし、取り組みも持続しない。
 - 環境にやさしく、便利に動ける「自家用車に代わる」新しい魅力的な移動手段をつくり出すこそ根本的。
 - その主要キヤストは「乗合交通」しかない！
- ただし、乗合交通が機能するためには、乗り合う機会が増加するような空間構造やライフスタイルがその地域で成立することが必要
 - まちづくりとの連動...当然、長い時間がかかる

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 2

人と地球にやさしいまちを支える公共交通

ドイツ・カールスルーエ市中心部



ヨーロッパのトレンド:
クルマに頼りすぎないこと
で市街地の「にぎわい」を復活する目的
(LRTが求心力を生む)
環境意識も後に加わる

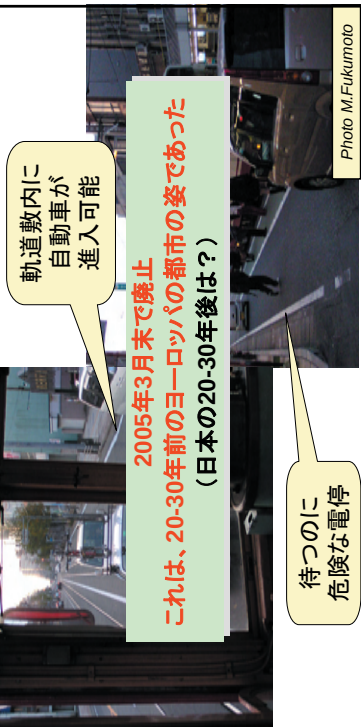
トランジットモール

- 郊外鉄道～都心の路面電車が直通: “seamless”(継目のない)
- 公共交通利便性が得られることを前提としたまちづくり: “TOD” (Transit Oriented Development: 公共交通指向型開発)

→ まちづくりや福祉に役立つ公共交通機関は「エレベーター」「エスカレーター」のような存在

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 3

ところが、日本は・・・
-日本最悪の路面電車・・・故：名古屋鉄道岐阜市内線-



軌道敷内に
自動車が入
入可能

2005年3月末で廃止
これは、20-30年前のヨーロッパの都市の姿であった
(日本の20-30年後は?)

待つのに
危険な電停

Photo M.Fukumoto

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 4

「地域公共交通」衰退の理由の整理
-時代から取り残された公共交通-

- ・路線網：「マネジメント力」の欠如
 - 旧運輸省の許認可と地域独占事業者の運営による内部補助スキームが生んだ、住民と自治体のモラルハザード
- ・路線：基本コンテンツに関する「技術革新」の欠如
 - 基本コンテンツ・・・系統・ダイヤ・乗降施設・車両
 - 何十年もほとんど変化なし。バスとタクシーの垣根(運賃は基本コンテンツに応じて分かりやすく設定すべきもの)
- ・業務：客商売(「サービス業」というスタンスの欠如)
 - 「公共交通」というレッテル。「輸送」という”乗せてやる”発想
 - 前時代的なPR方法と接客
- ・産業：「需要創出」への取り組みの欠如
 - ライフスタイルを創造したクルマ、乗り遅れた公共交通
 - 「交通は派生需要」という発想が公共交通の進歩を止めた

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 5

日本の公共交通利用促進を巡る状況

- ・ モータリゼーション依存型で進展する都市域のスプロール的拡大とそれに伴うライフスタイル変化に公共交通が全く対抗(対応)できていない
- ・ LRT、DMV、コミュニティバス、DRTといった新モードがもてはやされる一方、既存モード(鉄道、路線バス、タクシ-)はあまり省みられていない
- ・ 何も変えなくとも、意識啓発だけで利用転換が図られることを期待するきらい
- ・ 公共交通衰退を人のせいにすることが多い
→ 自らの根本的な体質改善に手を付けず、新しいものを出せばよいという発想ではダメ(特効薬なんかない!!)

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 6

EST推進のポイントは
「基幹公共交通の充実」

- ・ 自動車ではマネできない高速性と定時性、そしておトク感をいかに出すか？
 - 郊外の無料P&R。待たずに乗れ、専用レーンで信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ乗アクセス。
 - これをどう実装するかに注力し、そのための手段は何でも動員することが必要。(何か特効薬があるというわけではない。総合力の勝負)
- ・ 基幹公共交通路線の充実は「ESTの基幹」でもある。
 - 公共交通は「ザル」なので、すべてをすくうのはムリ。(コミュニティバスやDRTはここを動員しているため、利便性も効率性も低くカバーする需要も小さく、環境改善効果も期待できない)
 - ある区間を徹底的に便利にし、そこに大きな流れをつくり出す。そのインパクトが住民の意識を変え、ライフスタイルや立地選択を長期的に変える原動力になる(ex. 富山ライトレール)。
 - 方法は、都市構造によってLRTかBRTか。日本では直行性が担保できるBRTが有効である場合が多い(GWBやDMVは亜種)。(市街地の範囲が不明瞭な日本の都市では、中途半端な軌道系交通は多くの人に乗り継ぎを強要することになり、自動車どころかバスにも勝てない)
 - 既存の鉄道・路面電車を活用する場合、多くは、軌道と駅施設を徹底的に改良しないと話にならない(ex. 三岐鉄道北勢線)。

名古屋大学 加藤博和 07/02/14 7

基幹公共交通を生み出す 地域公共交通再編戦略をどう進めるか？

競争力の高い基幹路線をつくり出すためには、地域の公共交通網を根本的に再編することが求められる。

基幹路線と支線とのメリハリをどうつけるか？

直行させるか？ させないとすれば結節をどう担保するか？
(結節点整備、運賃・ダイヤのシームレス配慮)

基幹路線をいかに(相対的に)便利にするか？ (高速性・定時性・低廉性と自動車抑制策)それを実現する運営形態とは？

基幹路線に乘客を集めつつ、地域の一体感を醸成できるような支線をどう「つくり」「守り」「育てる」か？
(地域参画型の導入、少量乗合輸送手段・車両の開発)

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

8

EST実現の主戦場は「現場」にある

- ・「地域公共交通の活性化及び再生活に関する法律」による、基幹モード・結節点整備の支援
 - ・改正道路運送法による、支線・端末モード整備の支援
- 自治体・地域の主導的参画による公共交通網再編を軸としたESD推進が可能に
- 今後は、地球温暖化対策を追い風に、財源も充実していくであらう
- 少子高齢化・人口減少・経済成熟時代では市街地コンパクト化は必然。それを支えうるエンジンとなりうるのはクルマでなく公共交通
- 「公共交通とまちづくり」がより高いQOLを地域に実現するソリューションは示せるか？
- 地域・利用者の当事者意識、事業者の商品企画・サービス力、そして自治体のビジョンとコーディネート力が問われる
- ヒューロンカは掃いて捨てるほどいる。
現場で活躍できる「仕事人」を求む！

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

9

基幹公共交通を生み出す

地域公共交通再編戦略をどう進めるか？

競争力の高い基幹路線をつくり出すためには、

地域の公共交通網を根本的に再編することが求められる

基幹路線と支線とのメリハリをどうつけるか？

直行させるか？ させないとすれば結節をどう担保するか？
(結節点整備、運賃・ダイヤのシームレス配慮)

基幹路線をいかに(相対的に)便利にするか? (高速性・定時性・低廉性と自動車抑制策)それを実現する運営形態とは?

基幹路線に乘客を集めつつ、地域の一体感を醸成できるような支線をどう「つくり」「守り」「育てる」か？
(地域参画型の導入、少量乗合輸送手段・車両の開発)

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

8

Think Globally! 一所懸命
 教材通所 Act Locally!
 Nagoya Univ. JAXSH KATO, I. AIPSON LAB.

名古屋大学大学院環境学研究所 附属
 交通・都市国際研究センター

加藤 博和

検索

”Think Globally, Act Locally”

地球環境負荷を削減できる交通システムの実現方策を研究しながら
 地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

「南線」処理を「敗戦」処理に終わらせないために・・・

「理想のニュータウン」桃花台（愛知県小牧市）で
 新交通システム「ピーチライナー」2006.10.1廃線後の
 公共交通ソリューションに、関係者の皆様と取り組んでいます

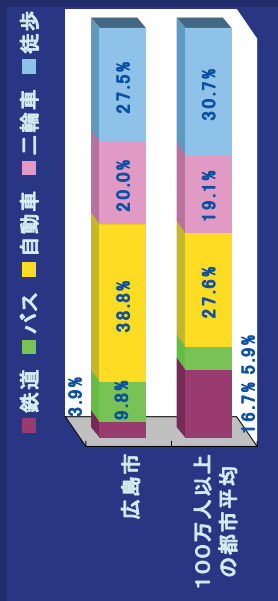
広島のLRTプロジェクト

平成19年2月14日

広島市道路交通局都市交通部

黒瀬 比呂志

日常的な交通のマイカー依存の是正



都市規模別の交通手段構成

資料) 全国PT調査(1987年)

交通分野における環境負荷の低減



広島市の「環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業」

「ひと」・「環境」にやさしく、
活力ある交通体系づくり

公共交通

- 路面電車のLRT化
- 交通結節点の改善
- 交通施設等のバリアフリー化
- 環境にやさしい公共交通の導入
- バスサービス維持
- 運行情報提供システム等の充実

交通需要マネジメント

- マイカー乗るまあでの推進
- モビリティ・マネジメントの推進
- パーク&ライドの推進
- 路上荷捌きの自粛
- 時差通勤の推進

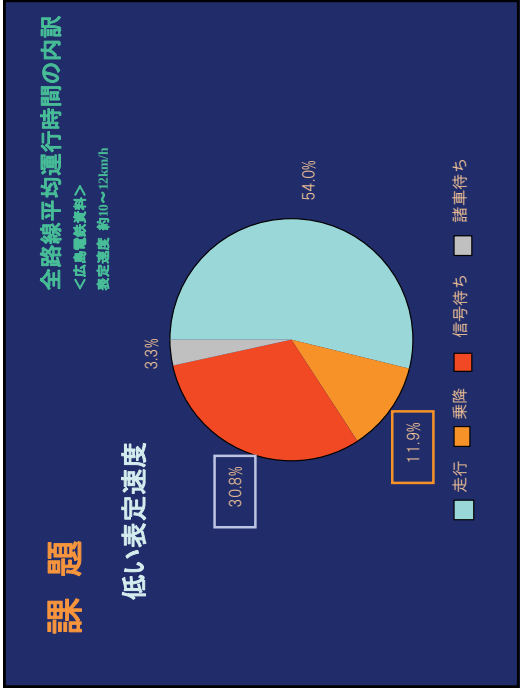
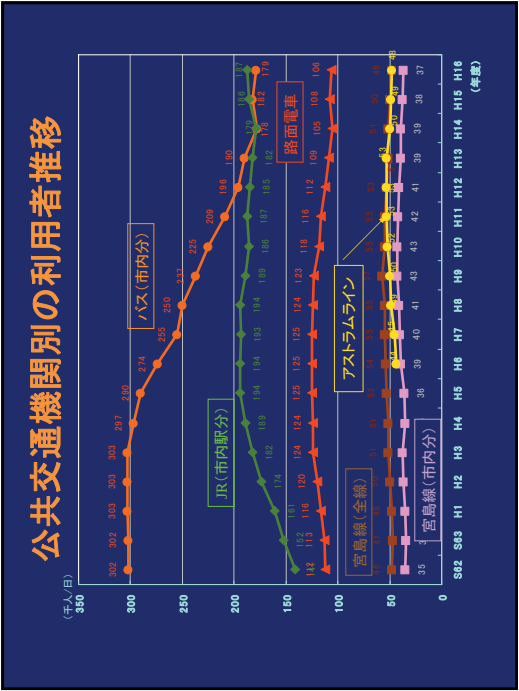
目標

CO₂排出量を
2,010t-CO₂削減
(平成18年度、平成19年度の合計)

道路

- 自動車専用道路の整備
- 国道の整備
- 都心を通過する自動車交通の排除

眠る部さう！



電停施設の改良（原爆ドーム前電停）



<平成18年度>

幅員 2.0m(有効1.7m)

スロープ(5%)、点字ブロック、
接近表示、パイプベンチ など

交通結節点の改善（横川駅）



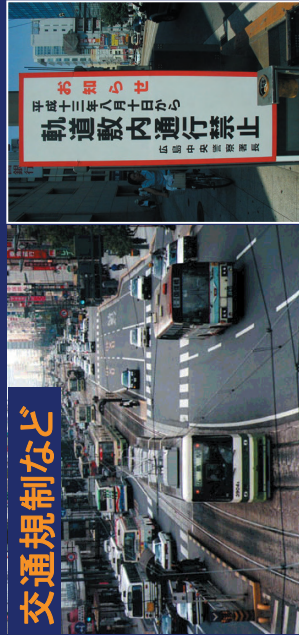
駅前広場の整備
バス停の集約 など

大屋根の設置

従前のルート

平成15年3月 電停移設、同4月 路面電車都心便復活
事業費 約30億円(交通結節点改善事業分のみ)
乗り換え距離(JR～路面電車)が約140m短縮

交通規制など



軌道敷内通行禁止(昭和46年～)

※ 平成13年から全線実施

電車優先信号(昭和49年～)

現在 2交差点,3区間で実施

その他の事業

- 軌道舗装の改良
- 変電所の整備
- 運賃割引の拡大
- 生きた交通博物館推進事業との連携
- 電車祭りなどのイベント



今後の検討施策

- ロケーションシステムの実証実験

- ICカードの導入

- 電車優先信号の拡大

- 新規路線の整備

- 電停の統廃合

- 広告付電停上屋の整備

- 信用乗車方式の導入



遠州鉄道株式会社

浜松市・遠州鉄道の
オムニバスタウンの取り組みと現状・課題

平成19年2月14日

Document ID: 001-006
Prepared by: Strategic Planning Committee

遠州鉄道株式会社 運輸事業部

Page: 001

遠州鉄道株式会社

遠州鉄道の概要

■ 遠州鉄道株式会社

昭和18年創立
資本金38億円
従業員数1,444人

Document ID: 001-006
Prepared by: Strategic Planning Committee

遠州鉄道株式会社 運輸事業部

Page: 002

遠州鉄道株式会社

オムニバスタウン指定までの経緯

・オムニバスタウン主要施策

平成9年12月よりオムニバスタウン事業として、多くの施策を実施しました。

オムニバスタウンの指定までの経緯

●S61年に市営バス路線を民間移管
●市民・事業者・行政でバスを考える協議会設置
●S61からバス交通支援施策を継続的に実施
(通気バスカード・バスロケーション等)

➡

●市民・事業者・行政の協働体制が確立
●以前からバス施策に取り組み続けてきた実績

➡

H9.1.2.25 オムニバスタウン指定
(運輸庁・国土交通省 (旧運輸省・建設省))

Document ID: 001-006
Prepared by: Strategic Planning Committee

遠州鉄道株式会社 運輸事業部

Page: 003

遠州鉄道株式会社

オムニバスタウンの取り組み

項目

内容

1. バス運行事業の改善施策

①中心市街地活性化策
・駅前通り、田中中央通りのトラジストモール化
・バス専用レーン
・バス専用信号機
・バス専用レーン(優先) レーンの確保
②交通環境マネジメント (TDM)
・歩行者の歩行時間
・歩行者の歩行速度
・歩行者の歩行回数
・歩行者の歩行回数による歩行回数

2. バスの運行時間の改善

①主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
②主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
③主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
④主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑤主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑥主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑦主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑧主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑨主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑩主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)

3. バスの運行時間の改善

①主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
②主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
③主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
④主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑤主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑥主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑦主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑧主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑨主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑩主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)

4. バスの運行時間の改善

①主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
②主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
③主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
④主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑤主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑥主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑦主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑧主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑨主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)
⑩主要幹線路線の改善 (公営バス、私営バス)

Document ID: 001-006
Prepared by: Strategic Planning Committee

遠州鉄道株式会社 運輸事業部

Page: 004

264

中心市街地活性化策 都心循環バスの運行



■浜松市循環まちバス「く・る・る」
愛称を「く・る・る」と名づけた都心循環バスは、26人乗りの小型コミュニティバスで、通常のバスでは入れない狭い通りも運行することができ、中心市街地の来街者の回遊性向上や回遊地区の拡大を目指しています。



ICカード「ナイスバス」の実績



発行枚数と内訳

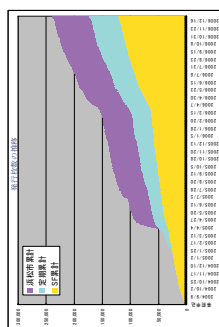
累積発行枚数	222,519
SF（金額）券	97,594
定期券	60,221
浜松市カード	64,704

券種別の割合

一般	45%
学生	30%
小児	5%
高齢者	19%
障害者	2%

ナイスバス利用者の割合（1日あたり）

利用場所	利用人数	利用率
バス	56,980	71%
電車	18,313	70%



ICカード「ナイスバス」の導入



■全国初の鉄道・バスの共通ICカードを平成14年から導入しました。「ナイスバス」と名づけたこのカードにより、スムーズな乗降が可能になり、乗車スピードが20%アップしました。

■平成16年の本格導入から1年で13万枚（現在は22万枚）を発行し、定期券機能やエコポイント制度の導入など先進的な取り組みを行っています。
※エコポイント制度とは、公共交通機関の利用を通じて環境保護に貢献した結果として、利用実績に応じたポイント還元制度です。（100円で1ポイント）

■さらに、浜松市と連携し、高齢者・障害者向けのカードを発行しています。自治体と連携したICカードは全国初となります。



環境問題への取り組み

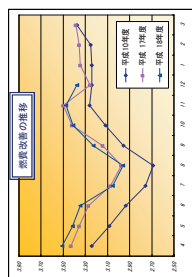


■アイドリングストップ運動の実施

・オムニバスを含む平成8年度以降の新車はすべてアイドリングストップ機能を搭載。
・それ以外のバスもすべて20秒以上停車が予測された場合はエンジン停止を行います。
☆アイドリング時はエンジン音がとまり、車内が静まり返るため、自動的に音楽を流すシステムを構築し、好評を頂いています。

■エコドライブ運動

アイドリングストップを含め、急加速・急減速を抑えるエコドライブ運動を全社で実施し、二酸化炭素の削減のみならず、燃料である軽油の消費量を抑える運動を実施しました。
エコドライブの指導・表彰など、乗務員の啓蒙に努め、結果、燃費向上率 約1.0%を達成し、急加速・急減速のない利用客に優しい運転を実現しています。



■一部区間の降車階段運行方式の採用

乗客の少ない区間において、車内に乗客がいる場合だけ一部区間を降車階段で運行する方式を事前に届出、平成18年6月より採用し、高乗客燃料費削減や環境対策に努めています。

これまで苦労したこと

■路線の維持

- ・オムニバスタウン事業継続中に、旅客の減少に歯止めがからず、やむを得ず16年3月末で不採算路線の一部を廃止（浜松市内で1路線、3区間）いたしました。
- ・市や自治会と1年以上協議した結果、地元から強い存続要望が出ていた路線について、地元が収束金の一部を負担することで市も補助し、コンペにより存続した路線もあります。

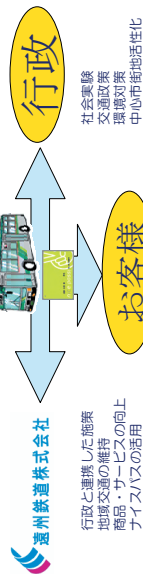
存続路線の概要

- ①地元が収束金の5%負担、残りを市が負担、当社にも努力義務あり
- ②9人乗りのジャンボタクシーに切替え
- ③ルートを見直し（狭路区間乗り入れ）1日3便を7便に増便（平日のみ運行）
- ④区間内200円の定額運賃（子供は半額）
- ⑤車両に愛称をつけ、地元小学生在がデザインした絵をラッピング

遠鉄バスの今後

■今後

- バスを活用した街づくり、環境対策、交通政策、利便性向上策を行政と一体となって推進し、できる限り地域交通を維持していきます。
- ・バスの必要性（交通弱者の移動手段、二酸化炭素排出量がマイカーの3分の1程度で環境に優しい等）を地域住民などに訴え、バスに乗り続けていただく運動を推進する。
- ・バス専用・優先レーン、パーク＆バスライドなどにより利用促進、転機促進を図る。
- ・コミュニティバス（市町村運営の自主運行バス）と連携を強化し、ネットワーク化を推進する。
- お客様のニーズを的確に捉え、商品・サービスのためめ向上を継続して実施し、お客様満足度の更なる向上を図っていきます。
- ICカード「ナイスバス」の活用を力を入れ、特に高齢者の利用促進を図ります。

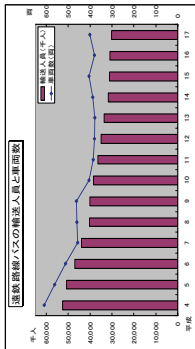


遠鉄バスの現状と課題

- 利用客数の推移
4～5年前までは毎年4～5%くらい減少していたのが、ここ最近では2～3%程度の減少幅になってきており、下げ止まり感があります。浜松市の中心部の傾向としては、百貨店撤退（平成13年11月秋期）・郊外への大型SC出店に伴い、買物客・通勤客ともに減少傾向にありましたが、最近ではべんから駅1のオープンなどもあり、鉄道・バスとも前年並みの利用となっています。

■課題

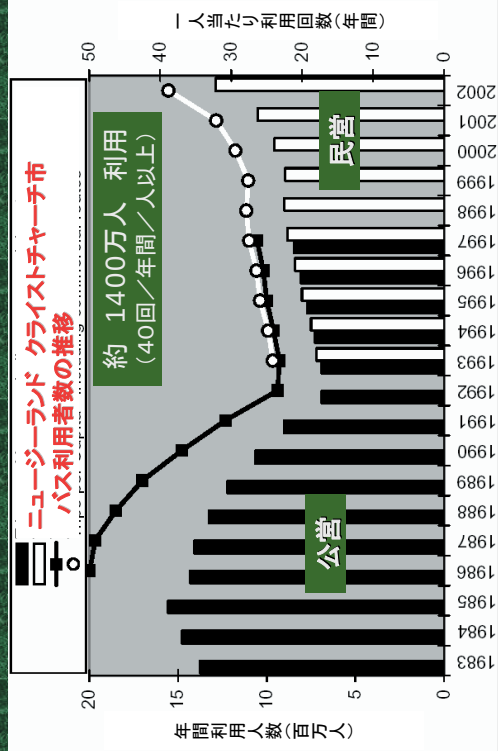
お客様の減少傾向に下げ止まり感はありませんが、依然として1～2%程度少しており、前年を維持することが課題です。
特に郊外で利用人数が減少しており、地域交通を維持していくことが課題です。直近の課題として施設面格の高騰による燃料費の増加に対する対策を講じる必要があります。



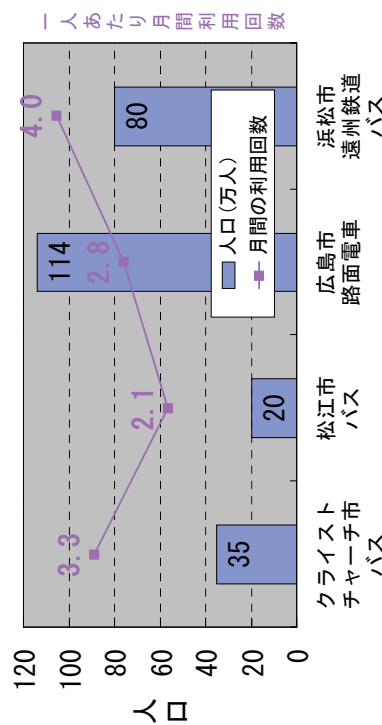
地方部の都市におけるMM もっと良いイメージを

(株)日本能率協会総合研究所
社会環境研究本部 平石 浩之
2007年2月14日

目指したいのは V字回復？



日本の都市のレベルは？



我がまちの 公共交通や徒歩、自転車の移動しやすさ？

1. 非常に悪い
2. 悪い
3. どちらでも無い
4. 良好
5. 非常に良好

隠れたMM成功の条件？

メダマとなる 公共交通 サービス改善	地域に密着 したマスコミ の存在	誰もが知る 中核事業所 が先導	汗かきの 存在
松山市 伊予鉄 運賃値下げ ICカード化 サービス向上	福山市 FMふくやま BEST運動	宇治市 任天堂 門真市 松下	LRTやバスを 支援する民間 組織

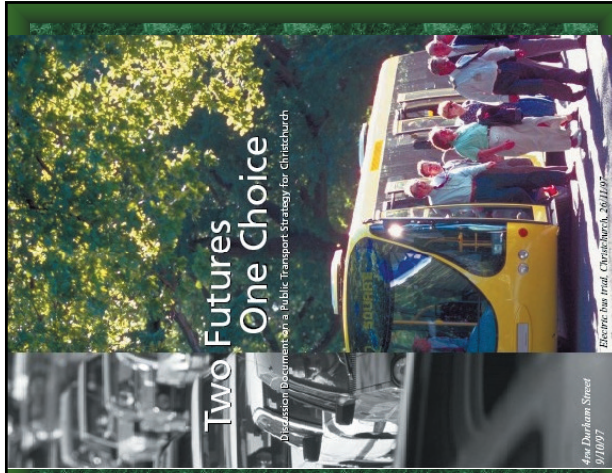


JIMAR 平石

イメージの改善

- クルマ
暗色
- バス
彩度高い色
緑豊かな背景

JIMAR 平石



身近な場面 知っている人が登場

Walk to School Day – October 2002



バスは楽しいを強調



MM着手の基本条件 揃ってます？

- 路線図(系統別の色分け)
小学5年生が、行動プランで理解できるレベル
- 清潔感のある車内 or
設備古さを補ってあまるスタッフの「おもてなし」力
- 料金が単純 対距離料金は合理的ではありませんが
- 一日の生活に連動 どんな生活場面で？
- 多世代を同時に攻略 これからの課題

JMAR 平石

メディアとの連携も出来れば

公共交通 レベル 地域密着 マスコミ媒体	路面電車or バス多頻度 10分に1本	バス 30分1本	バス低頻度 60分に 1本より少ない
	ミニコミ誌 ・秦野市 ・相模原市 ・宇治市	・福山市	・江別市？ ・帯広市？
ラジオ	・松山市 ・八戸市 ・松江市		
テレビ/CATV			

JMAR 平石

松江市環境行動計画モデル事業



島根県松江市

松江市環境行動計画モデル事業

導入までの経緯

松江市オムニバスタウン計画の策定

- 平成8年6月「松江市総合交通体系検討委員会」設置
 - 交通渋滞緩和対策 ○公共交通活性化対策
 - 既存交通ネットワーク改善対策 の3部会で審議
 平成9年2月 提言書をまとめる。
- ↓
- 平成9年4月「松江市総合交通体系整備指針」策定
 - テーマ：住む人・訪れる人によさしい交通体系の実現
- ↓
- 平成10年2月松江市オムニバスタウン計画策定
 - *整備指針のアクションプラン*
 - ①バス走行環境の改善
 - ②バス交通円滑化のための交通施設等の整備
 - ③バス利便性の向上
 - ④バスの社会的意義の意識高揚
- ↓
- 平成11年2月19日オムニバスタウンの指定を受ける。

松江市オムニバスタウン計画

(平成10年度～14年度)

1. バス走行環境の改善
 - ①公共車両優先システム(PTPS)の導入
2. バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善
3. バスの利便性の向上
 - ①バスロケーションシステムの導入
 - ②ノンステップバス車両の導入
4. バスの社会的意義の認識の高揚

松江市公共交通体系整備計画の策定

平成17年3月31日に8市町村が合併し、「新松江市」が誕生した。合併協議の過程において、バスを中心とした交通ネットワークの構築が大きなテーマとして掲げられてきた。
新市となり、当面は運行の交通システムを継続させることとするが、新市まちづくり計画における融合・一体化を図る12のプロジェクトの中でも緊急な課題として「広域市民バス」が位置付けられており、現在「松江市公共交通体系整備計画策定委員会」を設置し検討を行っている。

委員会 ①人数：26名
②構成：市民9名（うち公署2名）・議会1名・経済、労働3名・専門家4名
バス関係者3名・行政機関6名
③事務局：市長室政策企画課

経過

○平成15年度…「今後の松江市の交通体系のあり方」についての調査
（松江市交通体系検討委員会）⇨旧松江市・市民・労働関係者・バス事業者・行政機関などからなる委員会から旧松江市へ今後の交通体系のあり方について調査を受けた。
・整備目標：「自動車利用の抑制と歩行者と公共交通優先のまちづくり」
・重点施策：①中心市街地の交通環境改善（交通規制等）②バス路線再編と利用促進
③コミュニティバスの運行 ④中長期的な道路整備のあり方
⑤新たな交通システム導入の可能性

松江市環境行動計画モデル事業構想

《テーマ》

だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江の交通体系づくり
松江市では、地球環境問題の深刻化、急速な高齢化の進展、公共交通事業への財政支援の増大など、社会経済状況の変化に対応するため、『たれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江』という政策理念を掲げて、公共交通体系整備計画を策定した。

整備計画においては、自動車に過度に依存する交通体系を見直し、環境負荷の小さい持続可能な交通体系をつくるため、自動車利用の適正化を図るとともに、公共交通機関の効率化・利用促進を推進する施策を、市民（企業）・交通事業者・行政の「協働」で、継続的に展開していくこととしている。

《事業実施期間》

平成19年度～平成21年度までの3年間

○平成16年度…「バスを中心とした公共交通体系整備に向けた検討課題」

（松江市公共交通体系研究会）⇨旧松江・八束8市町村
◆平成15年度の調査の②③を踏まえ課題の整理を行うために研究会を設置、各所予定市民10,000人アンケート調査を実施し、各所後のバスを中心とした公共交通体系整備に向けた検討課題の報告・検討課題：①公共交通優先のまちづくり ②バスの利用促進 ③バス路線の再編
④運賃体系の見直し ⑤バス路線の維持

○平成17年度～平成18年度…「バスを中心とした公共交通体系整備計画の策定」

（松江市公共交通体系整備計画策定委員会）⇨新松江市
◆平成18年度に整理された検討課題を踏まえ、委員会において次の事項を中心に基本方針を定める。
①バス路線再編のあり方 ②運賃のあり方 ③交通空白地帯・不便地帯の取り扱い
④行政支援のあり方 …等
◆基本方針に基づいて、バス路線再編計画等具体的な公共交通体系整備計画を策定する。



☆平成19年度～
松江市公共交通体系整備計画の実施

松江市の主な施策 （協働）

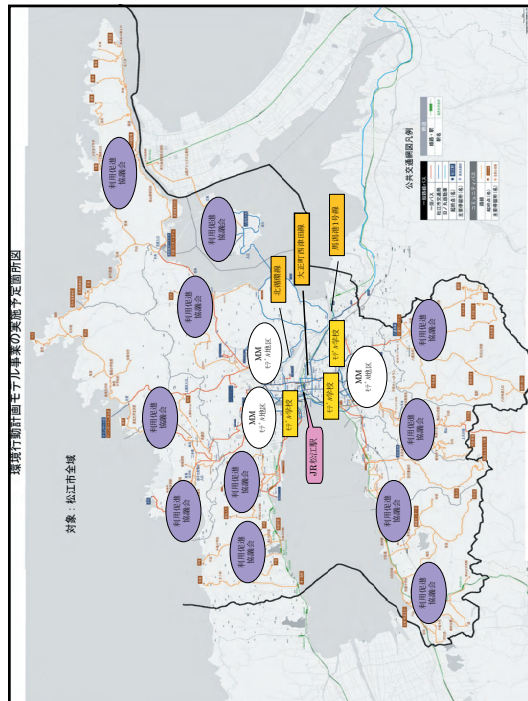
- ・公共交通を維持するための全体組織（仮称市民交通会議）の設置
- ・市民の声を反映させる地域組織（利用促進協議会）の設置
（利用促進協議会：自治会・老人会・PTA等により構成、バス及び一畑電車の利用促進を図る。）
- ・バス事業者への支援
- ・市職員に対する公共交通利用の働き掛け（バス・一畑電車）
（H17.H18中国地方整備局松江国道事務所と共同実施）
- ・行政職員全体に対する公共交通利用の働き掛け（バス・一畑電車）
- ・バスサポート制度の導入
- ・バスモニター制度の導入
- ・道路計画におけるバス事業者意見聴取の仕組みづくり
- ・バスの乗降に配慮した歩道整備（大正町西津田線・大輪1号線）

松江市の主な施策
(路線再編・ダイヤ改正)

- ・競合路線の縮小
 - ・ダイヤ改正（等間隔ダイヤ）
 - ・コミュニティバス路線の見直し
 - ・終バスの延長
- （道運送法4条許可事業者の路線において、現在PM7～8時台の終バスをPM10時台に松江駅から各方面に向けて実験運行を行う。
- ・通院バスの導入
 - ・JR松江駅周辺の安全対策
 - （松江駅）「カミガキ車道」導線再編、バス乗降場再整備）

松江市の主な施策 (利用促進)

- ・住民MM等による利用促進【江戸地区】
（江戸地区で、世帯単位でのアンケート、個別情報提供等を行い
ていくから）
- ・島根県東部都市圏総合対策事業
（TDMによる公共交通機関へ意識の転換啓発）
- ・学校対象バスの乗り方教室やMMの実施【江戸・学校】
- ・庁舎若く、高齢者対象のバスの乗り方教室の開催
- ・J・R松江駅等、観光・交通系内員の配置【松江駅】
- ・共通時刻表・路線図の作成
- ・インターネット・携帯電話での情報提供（ぐるっとバス）の充実
- ・わかりやすい行き先案内
- ・バス停上屋の設置（バス待合環境の充実）
- ・バンの整備、清掃管理



松江市の主な施策
(運賃改定)

- ・高齢者、障害者、中高生割引の統一
- ・コミュニティバス運賃体系の統一

(自動車交通の旅行速度向上(CO2排出削減))

- ・馬淵港1号線整備事業（渋滞対策）
- ・北循環線整備事業（交通円滑化）