

南部地域新総合公共交通計画（案）の市民政策コメントの結果

1. 市民政策コメントの実施概要

	内容等
意見の募集期間	・平成24年2月8日（水）～平成24年2月28日（火）
意見の提出方法	・郵送、FAX、電子メール（宛先：鳥取市都市整備部交通政策室） ・持参（場所：鳥取市都市整備部交通政策室、各総合支所産業建設課）
計画書（案）の配布方法	・鳥取市ホームページからのダウンロード ・以下の場所での配布 都市整備部交通政策室（市役所本庁舎2階）、市役所本庁舎1階 総合案内所 市役所駅南庁舎1階 総合案内、各総合支所産業建設課、各地区公民館（河原・用瀬・佐治地域のみ）
広報の取り組み	・報道機関への資料提供、鳥取市報（2月号）、鳥取市HP（2月8日～28日）、 ・鳥取市政情報番組いなばぴょんぴょんネットへの出演（2月18日～19日）
意見提出件数	・ 19件 （提出方法：電子メール4件、来庁2件、郵便1件、FAX1件、電話10件、文書1件）

2. 南部地域新総合公共交通計画（案）に対する意見と市の考え方

【目次】

1) 全体的な感想について.....	2
2) 運行計画に対する意見.....	2
①事業運営のあり方について.....	2
②ダイヤ・ルートについて.....	3
③乗り継ぎ拠点の名称・バス停の環境整備について.....	8
④運賃・定期券等について.....	9
3) 利用促進策の推進について.....	10
①計画を進める上での具体的な利用促進策の提案等について.....	10
②バスアテンダントについて.....	12
4) 実証運行の評価について.....	12
5) ICカード整備の推進、市内中心部の運行サービスの充実に対する意見.....	13

1) 全体的な感想について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<ul style="list-style-type: none"> 「鳥取市バス路線網再編実施計画」公表から1年が経ち、いよいよ具体的に動き出す事を嬉しく思う。本計画案に記された事業が成功する事を期待している。 	⇒今後においては、運行内容の周知を図るとともに、多くの市民の皆様にご利用を促進策の推進に取り組んでまいります。	・計画を着実にすすめていきたいと考えます。
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は「乗合交通」という認識もと、まず公務員の方々に公共交通の利用を実行していただきたい。公務員の方もそれぞれの地域の人であるし、まずは”隼より始めよ”。赤字減少、環境もよくなって一挙両得と考える。 	⇒公共交通の維持確保には、市民の皆様にご利用していただくことが必要です。本市では、実証運行に合わせて公共交通の利用促進活動を推進してまいります。これにあたっては、まず市役所が「エコ通勤」に取り組むとともに、その活動を市内企業に紹介し、「エコ通勤」への参画を呼び掛ける等、各種取り組みを通して市民の皆様と共に「地域で公共交通を守る取り組み」を進めていきたいと考えています。	・計画を着実にすすめていきたいと考えます。
<ul style="list-style-type: none"> バスは大事だが乗り合えるようにすることが大切 	⇒公共交通は乗合交通であるという認識のもと、持続可能な仕組みを構築していくとともに、多くの皆様にご利用いただけるよう利用促進策を推進してまいります。	・計画を着実にすすめていきたいと考えます。

2) 運行計画に対する意見

①事業運営のあり方について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<ul style="list-style-type: none"> 本計画案の基となる「鳥取市バス路線網再編実施計画」では、「南部地域公共交通事業者組合」の設立が盛り込まれていましたが、本計画案では触れられていません。様々なバス事業者・タクシー事業者が運行に参画する本計画案では、事業者間の連携の為に最低限必要な施策と考えます。 	⇒事業者間の連携については、現在調整中です。	・今後取り組む中で参考とします

<ul style="list-style-type: none"> 試案大変研究して良く出来ていると思うので少し具案を申し上げる。近い将来、幹線は過疎化になり業者等は撤退する。バス会社に依存するより朝・夕の人数が多い時は、市の車両を動かし（経費が少なくてすむ）、中間の便は乗合タクシーで運行する。八頭町の例をみると、大きなバス（白ナンバー）を運行している模様で、バスの運転は町の職員かパートを雇い本線を運行し、支線は小さな車両を運行している。青ナンバーでの必要性はないと思う。バス会社は他の地域でも撤退をちらつかせ補助等を無心するよう見受けられる。いずれ将来同じことを繰り返すならば、そのような策に早いうちから市の主導型で実施したら良いと思う。経費削減第一である。 	<p>⇒南部地域における路線再編においては、需要に見合った車両サイズでの運行を行うこととしています。幹線においては「路線バス」を基本とし、支線においては、通学時間等の特に利用の多い時間帯を除いては「乗合タクシー」を導入します。</p> <p>運行主体につきましても、「バス事業者」「タクシー事業者」「NPO法人」「市」等、地域の実情・特性に応じて効率的で持続可能な運行形態を目指しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画を着実にすすめていきたいと考えます。
--	---	--

②ダイヤ・ルートについて

	提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">幹線・支線 共通事項</p>	<p>◆ バスのダイヤ設定について</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状でも、どの路線もあまり余裕がないために、少しでも乗降客が多かったり、道が少し渋滞したりするとすぐに遅れてしまう。特に今回はバス間の乗り継ぎがあるために、バスが遅れたために乗り継ぎができないことも考えられる。そこで、バスのダイヤに少し余裕を持たせて、早く着いたら少し時間調整をする、というようなことにしてはどうか。 	<p>⇒検討中のダイヤは、小中学生の登下校に利用する便の確保、支線と幹線間との乗り継ぎ、JR との乗り継ぎを最大限考慮した計画としています。また、少ない車両数で効率的な運行を行うため、時間調整が難しい状況となっています。</p> <p>実証運行の結果も踏まえて、さらなる運行ダイヤ等の見直しを行いたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行の結果を踏まえて、対応を検討します。

<p>◆ 直通便の設定について</p> <ul style="list-style-type: none"> 北村発6:30－鳥取駅着7:10の便は、利用者が多く、河原リバー前で幹線バスに乗り換えることは非常に不便です。現状通り鳥取駅までの直通便を望みます。 CO₂汚染を理由に車の免許を取得せず、移動には一貫して公共の乗り物を利用してきた。そのため、不便は覚悟しているが3月になるとバスの便数が減るのではないかと毎年ドキドキしている。最近、佐治線のコースが変わって曳田を経由することになり喜んでいただけ、今回の計画では、便数は激減(佐治線＋西郷線からすれば)、更に乗り合いタクシーに乗り換えというストレスも加わっている。 用瀬(10:15)－鳥取駅(11:00)の便について、曳田を経由してほしい。西郷線からの接続便の到着は10:05から12:30まであいている。11:00前後に1便あるとうれしい。鳥取発19:00、19:30の幹線について、曳田経由を要望。鳥取－用瀬の普通便で朝、昼の鳥取行、夕方用の瀬行の何便かを曳田経由にして欲しい。 佐治線の乗継は嫌なので、直通便を通してほしい。 乗り換えとなると冬は寒いし夏は暑い 	<p>⇒現在のバス路線は、鳥取駅から各地域の谷筋に向けて放射状に運行しています。そのため、幹線区間では運行本数が多い割に、重複運行で利便性の低いダイヤとなっています。一方、支線区間である各谷筋では、長大路線であるがゆえに、各地域のニーズに沿った運行ができないなどの問題があります。 そのため、国道53号線を運行する「幹線」と各地域の生活拠点と各集落とを結ぶ「支線」に再編し、非効率な交通体系の改善を目指しています。 支線においては、持続可能な運行とするため、車両1台の運行を基本としており、鳥取駅までの直通便は車両運用の点からも本実証運行においては、予定していません。 今後、直通便の設定については、実証運行の結果を踏まえて検討していきたいと考えます。</p> <p>⇒乗継抵抗を出来るだけ緩和するため、乗継ぎ拠点には待合施設を整備するとともに、待ち時間の少ない運行ダイヤの設定を考えています。また、冬場などは支線のバスの車内で待てるよう、運行事業者と協議していきたいと考えています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 一部対応は難しいと考えます。 実証運行の結果を踏まえて、対応を検討します。 今後取り組みの中で参考とします。
--	--	--

幹線バス	<p>◆運行間隔について</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学などの時間帯以外は、30分間隔程度でよい。 	⇒幹線において、通勤・通学時間帯以外は、30～60分に一本間隔での運行を予定しています。	・既に計画に盛り込んでいます。
	<p>◆夜間の運行便の設定について</p> <ul style="list-style-type: none"> 21時以降の便は、1時間間隔で、週数便でよいから最終23時発が設定できないか。 	⇒夜間の運行便については、バス事業者の運行管理等の課題から、本実証運行においての対応が困難な状況です。今後、他事業において夜間における公共交通の在り方について、調査・研究を行う予定としています。	・今後取り組む中で参考とします。
	<p>◆JR鳥取駅での乗継について</p> <ul style="list-style-type: none"> JR鳥取駅発着と連携したバスの運行(幹線・支線)を望む。現状の朝の例として・・・「北村発6:30～鳥取駅着7:10のバスを利用し、JR乗車。鳥取駅発7:25～鳥取大学前駅着7:33」となっているため、利便性が非常に良い。しかし、帰宅時間帯の一例は・・・JR鳥取大学前駅発13:03～鳥取駅着13:14では西郷線鳥取駅発13:15に間に合わず、佐治線13:30を利用して河原町総合支所前で降車。自家用車で迎えまたは徒歩にて帰宅することになる。また、JR鳥取大学前駅発18:24～鳥取駅着18:32では西郷線鳥取駅発18:20間に合わず、智頭線18:50を利用して河原町総合支所前で降車。自家用車での迎えが必要になる。幹線～河原発着時の全てに支線が必要とは思わないが、JRの発着にあわせた幹線、支線の流れであってほしい。 	⇒検討中のダイヤは、小中学生の登下校に利用する便の確保、各支線と幹線との乗り継ぎを最大限考慮した計画となっています。JR(因美線)との接続については考慮していますが、鳥取駅での乗継については、支線との接続や通学便、車両運用等の関係上、接続出来ないケースも想定されます。実証運行の結果も踏まえて、運行ダイヤの見直しを検討したいと考えています。	・実証運行の結果を踏まえて、対応を検討します。

支線 共通事項	<p>◆ ドア・ツー・ドアサービスの推進について</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両が小型化するなら、バス停を村の中まで移動してほしい。今はバス停が遠いため、一番利用すると思われる高齢者が利用していない。例えば、帰りは買物の荷物があることなどを考えると、使いたくても使えないのが現状。 	<p>⇒計画では、運行ダイヤを定め、支線から幹線に乗り継ぐ運行形態を基本としているため、現状のバス停での乗降を基本としています。なお、路線上であれば、バス停でなくても乗降できるフリー乗降区間の設定を検討したいと思います。今後、実証運行の結果を踏まえ、例えば、予約に応じてダイヤ・ルートに柔軟に対応出来る、地域内移動に特化した運行形態についても地域の皆様との意見交換会を通じて検討していきたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後取り組む中で参考とします。
佐治線	<p>◆ 学校統合への対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状としては良いが、平成25年4月1日より佐治中学校と用瀬中学校は統合する。その際に佐治に下校するバスが少ないので、増やしてほしい。具体的には、18:15まで部活があるので、18:25～35くらいのバスが必要と考える。 	<p>⇒本計画の幹線・支線における運行方針の一つとして「通学便は現在のサービスを継続する」としています。学校統合に際しましても、継続して学校の通学便の確保を図ってまいります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後の取り組みに反映したいと考えます。
	<p>◆ 津野・津無の運行形態の周知等について</p> <ul style="list-style-type: none"> 津野・津無のデマンド型乗合タクシーについて、津無の人が診療所にいけるように用瀬発で朝1便増やしてほしい。 佐治の津野・津無ルートが分かりにくい。 	<p>⇒予約型(デマンド)の津野・津無 8:30 発用瀬行きについては、診療所への経路を予定しています。なお、予約型(デマンド)乗合タクシーのご利用方法について、今後、広報に努めるとともに、必要に応じて地域への説明会の開催を行いたいと考えています。</p> <p>⇒デマンド型乗合タクシーの運行方法については、広報に努めるとともに、必要に応じて地域への説明も行いたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既に計画に盛り込んでいます。
	<p>◆ ダイヤについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 16:30～18:00の間に一本運行してほしい。 幹線用瀬17:50着の便で、支線用瀬発17:50にも乗りたい。接続してほしい。 	<p>⇒支線においては、持続可能な運行を行うため、車両1台の運行を基本としています。16:30～18:30 の時間帯の佐治線の増便については、学校の下校便の確保のため用瀬発 16:25、17:55 の便を運行することとしており、増便が困難な状況です。</p> <p>⇒佐治線 用瀬発 17:50→17:55 に修正しました。(市民政策コメント前に、修正しています)。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実施困難と考えます。 既に計画に盛り込んでいます。

	<ul style="list-style-type: none"> 佐治線 用瀬着7:59について、7:55用瀬発の幹線にも乗りたい。 最終便は1時間も運行するのか？(運行時間が長すぎではないか。) 	<p>⇒佐治線 用瀬着 7:59→7:50 に修正しました。なお、乗継便はバス事業者の運行管理の都合上、用瀬発 8:05 に修正しています。(市民政策コメント前に修正しています)</p> <p>⇒最終便はデマンド(予約型)運行を予定しています。予約のあった所を順番に回る運行とするため、時間に余裕をもった設定しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既に計画に盛り込んでいます。 既に計画に盛り込んでいます。
西郷線	<p>◆ 学校要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> 15:49河原発、14:39河原発、12:45河原発の便は、児童の安全性を考慮して、神馬→北村行きに修正してほしい。(農協前のバス停は狭く危険) 14:39河原発の便は、(子供が下校に利用するため)路線バスにしてほしい。 	<p>⇒神馬→北村のルートに修正しました(市民政策コメント前に、修正しています)。</p> <p>⇒路線バスに修正しました。(市民政策コメント前に修正しています)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既に計画に盛り込んでいます。 既に計画に盛り込んでいます。
	<p>◆ ダイヤについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 北村(13:05)－河原口(13:38)の便について、北村の出発を早めて、幹線の河原13:34発に接続してほしい。駅着が12:30から15:58まではあまりにあきすぎている。 河原口での幹線への接続便が18:45から21:00までないのは不便。幹線の河原着19:09、19:39接続便がそれぞれほしい。 河原口着7:01の便について、幹線への乗り継ぎが7:21というのは、待ち時間が長すぎる。 	<p>⇒西郷線 河原着 13:38→13:30 に修正しました。(市民政策コメントに修正しています)</p> <p>⇒(市民政策コメント前に、一部ダイヤを修正しています)。 支線においては、持続可能な運行とするため、車両1台の運行を基本としています。そのため、幹線の河原口着 18:45 への接続に伴い、幹線便 河原着 19:09 への接続は、車両運用の点で困難な状況です。同様に、19:39 への接続も困難な状況となっています。</p> <p>⇒ダイヤ上では 7:05 分の便に乗り継ぐことが可能ですが、渋滞等を考慮して 7:21 の乗継案内をさせていただいております。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既に計画に盛り込んでいます。 実施困難と考えます。 既に計画に盛り込んでいます。

	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取駅着9:05の次が10:05では間があきすぎる。”スーパーはくと”にものれるように9:30駅着となるようにしてほしい。従って、西郷線の北村発8:47の便も、修正した幹線に接続するように早くしてほしい。 	⇒幹線は、鳥取駅着が9:00、9:25、10:05で概ね30分間隔の運行に変更しています(市民政策コメント前に、修正しています)。なお、支線は利用者の多い朝夕を除いては、持続可能な運行とするため、車両1台での運行を基本としており、増便が困難な状況です。ダイヤ変更については、実証運行の結果をふまえて検討していきます。	・一部対応は難しいと判断します。
江波赤波線	<ul style="list-style-type: none"> 江波発の始発時間では、現行通勤列車(因幡社駅発7:16、用瀬駅発7:23、鷹狩駅発7:26)に間に合わないため、間に合うような設定ができないか。 	⇒支線においては、1台の車両を基本とした持続可能な運行を行うこととしています。始発便は、学校の始業時間に合わせた運行としておりダイヤ調整が困難です。	・実施困難と考えます。

③乗り継ぎ拠点の名称・バス停の環境整備について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
◆ サブ拠点の利用方法 <ul style="list-style-type: none"> サブ拠点の記載があるが、快速便は停車するか。 	⇒停車いたします。計画書を修正します。	・計画書に反映します。
◆ 乗継拠点の周知について <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点について、「鳥取南」では位置が分かりにくいので、たとえば「神戸入口」など、分かりやすい名称に変更してほしい。 「吉成南」はどこのバス停のことかわかりにくい。 	⇒実際のバス停名については、事業者と協議のうえ分かりやすい標記に変更したいと考えています。本計画では、鳥取南(神戸入口)、吉成南(下叶)の標記に変更します。	・今後取り組む中で参考とします。
◆ バス停環境の充実について <ul style="list-style-type: none"> 今まで利用したバス停の中には、バスの時刻表の一部がはがれていたり、時刻表が無くなってしまったりしている所があった。利用者のモラルの問題ではあるが、このような場合には早急に対応していただけたらと思う。 	⇒時刻表の掲示等を含めたバス停の環境改善は、バス利用者へ分かりやすく情報提供を行ううえで重要な施策と考えています。現在の管理は、バス事業者において実施されているため、事業者にお伝えするとともに、改善に向けた事業者と協議を行いたいと思います。	・今後取り組む中で参考とします。

④運賃・定期券等について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<p>◆ 運賃全般について</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧市街では、100円バスが広く利用されお年よりの外出に大いに役立っている。100円バスにも補助金が使われているが、外出のお陰でお年寄りが元気になり、医療費は減っているのではないか。 支線に乗り換えて長く乗れば乗るほど料金は高くなる。長く乗る人ほど料金を安くするというのはどうか？これなら不便であっても不便を享受できるのではないか。 	<p>⇒本年4月から高齢者向け(65歳以上)定期券の助成率を現行の2割から3割に引き上げて、高齢者の閉じこもり予防、社会参加の支援、バス利用の促進を図りたいと考えています。</p> <p>運賃については、「幹線」は利用者の増加が図られない場合、収支の悪化が懸念されるため、現在の料金を基本とした計画としています。「支線」は均一200円運賃として地域内移動をしやすくすることとしています。また、乗継割引の設定を行い、可能な限り、現在の料金より高くないよう調整しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後取り組む中で参考とします。 実施困難と考えます。
<p>◆ 幹線運賃について</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線について、運賃の上限は便数を減らすことでワンコイン(500円)までの設定ができないか。 	<p>⇒幹線料金の値下げについては、利用者の増加が図られない場合、収支の悪化が懸念されるため、現在の料金を基本とした計画としています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実施困難と考えます。
<p>◆ 支線運賃について</p> <ul style="list-style-type: none"> 佐治線で加瀬木(佐治橋)から鷹狩まで利用しているが、今は運賃が460円。乗換えで高くなるのではないか？現状通りにしてほしい。 	<p>⇒運賃は、「幹線」は現状の運賃を基本とし、支線は均一200円運賃として地域内移動をしやすくすることとしています。また、乗継割引の設定を行い、可能な限り、現在の料金より高くないよう調整しています。</p> <p>また、本年4月から高齢者定期の割引率を2割から3割とし外出機会の拡大を図りたいと考えています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 一部対応は難しいと考えます。
<p>◆ 定期券の共通利用について</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、高齢者向けに日ノ丸自動車・日本交通の両社から乗り放題定期券が発売されており、この4月より鳥取市がその購入に3割の助成を行う予定との内容が発表されました。大変良い試みであると思います。しかし、この定期券は「路線バス全線」で原則使用可となっていますが、鳥取市100円循環バス「くる 	<p>⇒定期券等の各路線における相互利用については、各運行主体において利用が可能となるよう協議・調整を行いたいと考えています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後取り組む中で参考とします。

<p>梨」や市町村運営のコミュニティバス等 は使用不可など制限が設けられていま す。本計画案では、日ノ丸自動車の他 にも様々な事業者が運行に加わる予定 ですが、例えばタクシー事業者が運行 する路線は、日ノ丸自動車の乗り放題 定期券使用不可と言う事例は避けて欲 しく思います。少なくとも、本計画案に 基づいて運行される路線は、幹線支線 問わず日ノ丸自動車関連の乗り放題定 期券が使用可能となるよう、検討をお願 いします。</p> <p>(関連)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在日ノ丸自動車・日本交通の県内一 般路線バスや鳥取市100円循環バス「く る梨」、「ループ麒麟獅子」等が3日間 乗り放題の「鳥取藩のりあいばす乗り放 題手形」が発売されています。これにつ いても、本計画案に基づいて運行され る路線では使用可能となるよう、検討を お願いします。 		
---	--	--

3) 利用促進策の推進について

①計画を進める上での具体的な利用促進策の提案等について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<p>◆ 観光と連携した土日ダイヤの設定と利用促進策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 鳥取のバスは通学や通院での利用が多いためか、土休日は平日に比べて極端に本数が減る路線が多い。たしかに休日にバスに乗っても、ほとんどお客さんがいない状態なので、やむを得ないのかもしれない。しかし、休日に公共交通を使って観光スポットに行こうとしても、バスの本数が非常に少なくて不便な思いをしたことも多々ある。そこで、今回の実証実験の中でも、積極的に公共交通で観光スポットに行けるような取組を提案する。具体的には、①西郷線を 	<p>⇒土日ダイヤについては、費用対効果を検証し、需要に見合った運行を基本として検討したいと考えます。</p> <p>また、公共交通の観光との連携については、需要も考慮しつつ、各主体との協議を行い推進していきたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後取り組む中で参考とします。

<p>行楽シーズンの休日には北村から三滝溪まで延長運転する(比較的道幅が広いので、特に乗合タクシーであれば十分に通れる)②西郷線のバスを湯谷温泉(湯谷荘)の前を経由するようにする③津野・津無線について、佐治アストロパークの利用客を想定して休日便も設定する。これらについては、ただ単に路線を設定するだけではなく、十分なPRが必要と思われる。さらに例えば②③についてはバス利用者には入場料の割引をするなど、お得感が出せたら良いのではないか(無料施設であっても、例えばバス利用者には、道の駅かわはらのお買い物割引券などが貰えるなど)。</p>		
<p>◆ 利用促進策の提案について</p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば神戸市では「エコファミリー制度」として、特定の土日には地下鉄やバスの子ども運賃が、大人1人につき2人分まで無料になるという制度がある。また、神奈川と静岡で路線バスに乗った時、特定の日にはどこまで乗っても運賃が100円になるということがあった。このような制度を使って、少しでもバス利用のハードルを下げるということも必要ではないか。 	<p>⇒利用促進策に検討にあたり、参考とさせていただきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後取り組む中で参考とします。 ・一部対応は難しいと判断します。
<p>◆ バスラッピングについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 来年度予算(案)では、支線用の小型バス購入費用が計上されています。市販のマイクロバスまたはワゴン車が購入されるものと思われますが、その車両の純生カラー(白色・シルバーなど)のままだと、福祉施設や学校の送迎車と誤解される恐れがあります。支線用車両には、「誰でも乗れる交通機関」とアピールするラッピングや塗装を施して頂きたいと思います。また、現在公共交通利用促進の一環として、キャラクター「ノルデ(仮称)」の募集が検討されていますが、このキャラクターを鳥取市の公共交 	<p>⇒ご指摘のとおり、バスラッピングは、車両の識別のみならず、地域の皆さまに愛着をもっていただくうえでも重要と考えます。また、キャラクターの活用についても利用促進においても効果的と考えますので、今後取り組む中で参考とさせていただきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後取り組む中で参考とします。

<p>通シンボルとして、幹線・支線用の全ての車両・バス停にアクセントとして描く事も提案します。</p>		
<p>◆ 利用促進の広報にあたっての注意事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MMの表現は分かりにくい。 バス補助の周知を行うべき チラシには、バスの補助金について明記しないと、バスの有難味がわからない。毎回、お金のことを載せるべき。 	<p>⇒事業を進めていく際には、わかりやすい表現について検討します。計画書には、凡例を追記します。</p> <p>⇒公共交通の維持・確保には、地域の皆様にご利用いただき守っていただくことが必要です。今後においても、実施する施策を適宜広報することとしていますが、補助金等のコストについても情報を提供し、地域との協働により公共交通を創っていきたいと考えています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後取り組む中で参考とします。 ・今後取り組む中で参考とします。

②バスアテンダントについて

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<ul style="list-style-type: none"> バスアテンダントには介護福祉士などの有資格者を採用してほしい。 高齢者だけでなく、県外から訪れる観光客の為に、この試みは大変良いと思います。アテンダントを雇用するのは、鳥取市なのかバス事業者なのかは本計画案で言及されていませんが、一過性の事業とせず継続して頂きたいと思います。 	<p>⇒本計画では、幹線と支線間において乗り継ぎが発生します。そのため「乗降介助」や「乗り継ぎ案内」を行うバスアテンダントの配置は、乗継抵抗の緩和策として重要です。また、ご指摘のとおり、観光施策との連携等により、バスの魅力向上においても有効と考えます。いただいたご意見は、今後、具体的に検討する中で参考としたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後取り組む中で参考とします。

4) 実証運行の評価について

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<ul style="list-style-type: none"> 平成24年10月から実証運行するとあるが、いつまで行った上で検証するか。また、検証結果によっては廃止することもあり得るのか。 	<p>⇒平成24年10月から、1年間を実証運行期間と予定しています。評価については、利用者、地域の皆さまのご意見、利用状況・収支状況などを踏まえ、総合的な観点から、便数、ダイヤの見直しを行っていきたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の結果を踏まえて、対応を検討します。

5) ICカード整備の推進、市内中心部の運行サービスの充実に対する意見

提出いただいた意見の概要	意見に対する市の考え方	意見の扱い
<p>◆ ICカード整備の推進について</p> <ul style="list-style-type: none"> 2月に公表された来年度予算(案)では、ICカードの採用を検討する費用が計上されていますが、是非とも採用を前提に進めて頂きたいと思っております。幹線・支線の連携の為にも有効と考えます。 	<p>⇒ICカードシステムに関しては、初期費用・ランニングコスト・利用者の利便性・地域活性化策の活用などを考慮し、鳥取市に最適なシステムを導入する必要があります。今後においても、導入にむけて、更なる調査・研究に努めてまいります。</p>	<p>・今後取り組む中で参考とします。</p>
<p>◆ 市内中心部の運行サービスの充実について</p> <ul style="list-style-type: none"> 便数を減らすことで旧市内の100円巡回バスを増やすことはできないか。例えば、鳥取駅～国道53号叶～マルイ～大覚寺～雲山～鳥取駅などの新規ルートを検討ができないか。 	<p>⇒幹線における運行便数の設定は、通勤・通学時間帯のダイヤを15分間隔とする等、実験的に運行サービスを向上させ公共交通の利用促進を行うこととしています。今後、実証運行の結果を検証し、サービスの見直しを行います。また、市内中心部の運行を円滑にする路線再編についても検討を行いたいと考えています。</p>	<p>・今後取り組む中で参考とします。</p>

