

鳥取県東部地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントの実施結果について

交通政策課

1 パブリックコメントの実施方法

意見募集期間 平成29年2月24日（金）～同年3月15日（水）まで

周知方法等 ・ホームページへの掲載

・県庁県民課、各総合事務所地域振興局、日野振興局、東部・八頭庁舎及び
県立図書館並びに市町村役場窓口等における概要チラシの配架

2 受付意見数

63件（10人）

3 主な意見及びその対応方針

意 見	対応方針
自転車活用推進法が H28 年 12 月に成立されたが、自転車の活用と合わせた計画にならないか。バスや鉄道に自転車を載せて利便性を高めるとか。	「交通結節点から観光地までの移動手段の確保」において記載しています。ニーズがあれば、観光だけでなく日常の移動にも利用できる方法を検討します。
自家用車依存の生活からの転換をいかに図るかが問題。自家用車の利用抑制策を打たなければ公共交通機関利用の働きかけだけでは不十分。特に市街地中心部へのマイカー乗り入れ抑制策を並行すべき。自動車の社会的費用をマイカー利用者に負担してもらうべき。	政策的な取組については、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会や「交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換の場」等において議論します。
マイカー通勤を利用した生徒の通学送迎などを抑制させるため、交通事業者が学校や企業とタイアップすることはできないか。（バス会社と協定を結ぶなど）	「公共交通を利用した通勤の推進」及び「児童・生徒を対象とした公共交通利用の働きかけ」において交通事業者とともに取り組みます。
行政は交通弱者の移動手段を確保する必要がある。若桜鉄道とは少し異なるが、バスに公有民営方式を導入できないか。大分県中津市では行っている。	「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」において、必要に応じて検討します。
住民組織による運行を進めることはできないか。	「NPO 法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討」に記載しています。
率先利用を推奨するため、サポーターズクラブを設け割引制度などと連携させてはどうか。	「住民が主体となった活動組織の育成」において、組織の設立・育成を図ります。
山間地を対象に、タクシーを活用して荷物を末端の集落へ配達する社会実験のようなものができるか。タクシー事業者に物流の一部を担ってもらうのではなく日本郵政などにタクシーの機能を付加する方法も考えられる。（ヨーロッパの「ポストバス」等）	「貨客混載の導入検討」の記載内容に「物流事業者等との連携」を追加しました。
今後、県東部のバス路線が大幅に再編される際に、対象となりうる近郊路線の見直しの方向性を次のように考えている。 ・鳥取駅から岩坪に行くバス路線について、新円通寺橋～鳥取南～岩坪という系統も新設して買い物・レジャーなども踏まえた新たなニーズの創出を図る。 ・店舗が連なっている「湖山街道」を通るバスの運行本数を土日祝日の日中に増便する	鳥取市内で完結する路線については、本計画では「支線」として位置付けています。「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」において地域の特性や住民のニーズ等を踏まえ検討します。

<p>公共交通に対して住民が利用者の立場で求めるものは、①速く②楽に③自分の好きな時間にではないかと思っている。自家用車より多少運賃がかかっても高速で移動できること、運行が高速かつ多頻度で、交通結節点で自由度の高い自転車などに乗り継げることが計画に沿う移動方法の一例となると思う。</p>	<p>高速化や多頻度運行及び乗り継ぎ改善については、「市町間バス路線(幹線)の機能向上」、「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」及び「交通結節点における乗り継ぎの改善」等において検討・実施します。</p>
<p>計画では、住民に公共交通を「維持」するための行動を期待した記述も若干あるように見えるが、全ての住民が行儀良くその希望に沿う訳ではないと思う。公共交通を使用しない理由をより掘り下げて考察して述べる構成であるほうが現実に即すと思う。</p>	<p>住民アンケート調査によると、公共交通のサービス内容に関する項目として公共交通を利用しない理由は「家族等が自動車で送迎してくれる」、「乗りたい時間の運行がない」が多くなっています。利便性の向上と併せて公共交通の利用を積極的に働きかけていきます。</p>
<p>公共交通は、「速さ」(速達性)を満たすある程度の長距離で、かつ渋滞に影響されず自分が自由に移動できる自転車などに接続することが重要と考える。具体策をより詳しく提案してほしい。</p>	<p>「幹線機能の向上」、「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」、「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」、「ドアツードア型移動サービスの提供」において幹線(鉄道、市町間バス路線)の機能向上と併せて地域特性に応じた移動手段の確保に取り組みます。</p>
<p>バスや鉄道のダイヤを変更することにより、バス・鉄道事業者の利益が増減する場合、それをどう扱うのか。郡部の町営バスについては示されているものの民間バス事業者についての対応方針がやや不明なように感じる。</p>	<p>「交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換」の場等を活用し、調整を図ります。</p>
<p>公共交通の形態を変えたとして、その効果にニーズを意識しながら、それに訴えかけるように示すようにしてほしい。ルート設定やバス停設定では、等時間マップ、時間×人口の公益性指標のようなものを評価軸にした計画決定の過程を示してほしい。</p>	<p>関係市町の広報紙等を活用して、計画の進捗や目標の達成状況を住民に積極的に周知します。</p>
<p>評価目標としては、実施した対策の数や場所や時間短縮、収支改善の効果等が重要だと思うが、さらに言うと住民・利用者の満足度を測ることができる指標があるといい。</p>	<p>計画の最終年度(平成33年度)に実施する予定のアンケート調査等において把握します。</p>
<p>通学に便利な公共交通として、次のようなものがあるとよい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通と教育施設(特に大学など)を近接させ大学への通学・通勤に公共交通を使ってもらう ・鳥取大学、鳥取環境大学への快速バス路線を設定する ・自転車専用道の整備 ・朝夕に多頻度、昼は低頻度の運行(例えば、7～9時まででは15分毎、日中は2時間毎など) ・学生の利用するバス路線への商業集積や、バス乗車による飲食店割引 ・運賃の低廉化、ポイント制の導入 ・運営形態の見直し(初期投資をバス事業者に負担させて、営業的に成り立つのかどうか) 	<p>提案内容は「幹線機能の向上」、「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」、「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」、「ドアツードア型移動サービスの提供」及び「交通結節点における乗り継ぎの改善」、「駅やバス停等の利用環境の改善」、「交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進」の実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>
<p>アンケートから短絡的に路線設定が導かれないうより広く開発地域と全体の利益にかなうものにしてほしい。</p>	<p>住民の移動ニーズへの対応にあたっては、路線や時刻の見直しだけでなくまちづくりと連携した取組と併せて検討します。</p>

<p>速さと快適さの向上については、時間と利用者を絞って対策をするのが効果的である(ついでに安価になればなお良い)。朝夕に集中的にバスを走らせ渋滞を避けることができるBRT方式の導入が良いと思う。また、スクールバスについては、少し遠くからでも親が安心して送り出せるという安心感を与えられるという点と運行事業者にとって安定的な収益の確保ができるという点で良い対策だと思う。</p>	<p>「幹線機能の向上」、「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」、「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」、「ドアツードア型移動サービスの提供」において幹線(鉄道、市町間バス路線)の機能向上と併せて地域特性に応じた移手段の確保に取り組みます。</p>
<p>鳥取道と国道482号を縦横の軸とし、路線改良や乗り継ぎ拠点の整備をすることで、若桜鉄道などの幹線の機能を高めることができる。また、隣接する兵庫県や岡山県の自治体から鳥取市中心部へ早く楽に(なるべく安価に)到達できる手段を提供できないか。鳥取道の沿道で大学に近く商工業の集積がある拠点に乗降場所を設け他の交通手段に乗り継ぐことができればよい。高速バスとJR因美線や若桜鉄道のように高速で移動できる交通手段相互間の乗換ができるようになれば便利である。</p>	<p>「幹線機能の向上」及び事業「交通結節点における乗り継ぎの改善」、「駅やバス停等の利用環境の改善」の実施に当たっての参考とさせていただきます。</p> <p>また、「観光二次交通の充実」の一つ目の実施項目を「公共交通による観光地への移動利便性向上」とし、高速乗合バス等の一次交通と観光二次交通の接続改善について追記しました。</p>
<p>幹線高速鉄道の連携により兵庫県及び岡山県の北部から鳥取市中心部へ1時間圏内で移動できるようになるとよい。また、高等教育の分野でも交流を広げ山陰両県が一体となって取り組むことで公共交通の利用機会も増える。広域連携については種々の労力がかかることとは思うが、対策を取り始め先々に繋がることを願う。</p>	<p>公共交通に関する県をまたぐ広域連携については、第2次鳥取・因幡定住自立圏共生ビジョン等の広域計画を踏まえつつ、関係自治体や交通事業者、関係団体、自治体の関係部局等とともに検討していきます。</p>
<p>車社会になれた県民は、意識として公共交通に対する理解度が非常に低いように思える。</p>	<p>公共交通の利便性向上に加えて、公共交通に対する理解度を高めることが重要と考えています。このため「自家用車からの転換等による公共交通の利用促進」を基本方針の一つとして掲げています。</p>
<p>化石燃料使用による大気汚染と地球温暖化、交通事故率の高さ、渋滞発生といった車社会のリスクに対応するため、鉄道の利便性を高めることが重要である。具体的には、次の方法が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複線電化(複線化は段階的、部分的を含む)による増発 ・車両の軽量化(電車化により可能) ・JR因美線の線形改良、部分的バイパス化 	<p>ご提案いただいた内容については、実現可能性や費用対効果について関係する交通事業者とともに十分に検討する必要があります。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
<p>鉄道の利便性を高めるための方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドと自転車車両に乗せること 	<p>「駅やバス停等の利用環境の改善」の実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>
<p>鳥取駅から国立公園鳥取砂丘までLRT(路面電車)を整備する。あわせて砂丘道路を撤去し、砂丘と多鯨ヶ池の一体化を図りながらLRT、歩行者、自転車要のみの高架橋を設ける。車の乗り入れを禁止し、湯山地区に大駐車場を設けるなどする。LRT自体が観光資源となるほか、鳥取市内循環バス(くる梨)との接続を図る。</p>	<p>ご提案いただいた内容については、実現可能性や費用対効果について関係する交通事業者とともに十分に検討する必要があります。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
<p>若桜鉄道について、観光路線の要素を持たせながら住民の足としての復権を図ることが重要である。</p>	<p>若桜鉄道の利便性向上策として「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」において「列車の行き違いによる輸送サービスの改善」と「車両の観光車両への改修」を掲げています。</p>

<p>若桜鉄道は、ガタゴトと走るのも魅力の一つだが、線路改良、車両の軽量化、駅の設置などにより住民の足としてどうあるべきか住民と共に考えることが重要である。そのためにも駅と集落との間の移動手段の確保、駅への店舗併設、車両への自転車持ち込み、通勤利用を増やすための補助策の検討などに取り組んでほしい。</p>	<p>若桜鉄道とバスとの接続改善、駅の拠点機能の向上、利用促進等については「交通結節点における乗り継ぎの改善」、「駅やバス停等の利用環境の改善」等において検討・実施します。</p>
<p>若桜鉄道における観光客の利用促進について次の方法が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の内外装に工夫を凝らす、自転車の持ち込み、イベント列車の運行、パーク&ライドの推進 ・郡家駅から若桜駅間を桜並木として整備し、住民とともに維持管理 ・沿線農家との連携を深め、桜苗木を育生してもらう 	<p>ご提案いただいた観光路線的な施策については「若桜鉄道(幹線)の輸送改善」での「車両の観光車両への改修」のほか、「公共交通に関する議論や活動の場づくり」での「住民が主体となった活動組織の育成」の一環として沿線住民と連携した活動を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
<p>鉄道の利便性向上や利用促進にあたり、必ず問題となるのが財源である。既成の制度に惑わされることなく積極的に国に働きかける気概を持って県の発展に寄与してほしい。</p>	<p>本計画に掲げる事業のうち国の補助事業の対象となる事業については、地域公共交通再編事業及び鉄道事業再構築事業の活用を予定しています。今後も事業実施に当たっての財源確保に努めます。</p>
<p>大型のバスを走らせていても一人や二人が乗っていても採算が合わない。乗降客数に合ったバスの大きさ(定員)にすべきである。時間帯によってもバスの定員が多いものや少ないものに臨機応変に変更できる様にすべきである。</p>	<p>バス車両の小型化については「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」に「車両の小型化等による輸送効率改善の検討」を記載しています。</p>
<p>フリーバスとして、どこでも乗降できる様にすべきだ。最寄りのバス停が集落から離れていて高齢者がしんどいのでバス停を集落の近くに移動してもらいたい。</p>	<p>フリーバスの導入については「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」に「高齢者の通院・買い物に合わせた運行」を追記します。 バス停の集落の近くへの移動については「ドアツードア型移動サービスの提供」において検討・実施します。</p>
<p>都市部と比べると運賃が高いため、都市部に住んでいてバスを利用していた人は不満を持っているであろう。運賃が安くなれば利用者が増え、バス事業者も増益となるはずである。</p>	<p>運賃の低廉化については「交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進」に「運賃負担の軽減化の検討」を記載しています。</p>
<p>各地域から主な総合病院にバスで行くことができるようにすべきである。例えば、JRとの乗り継ぎ時間を短縮することで智頭町や若桜町から県立中央病院行きのバスで通院できるようにしてほしい。</p>	<p>「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」での「高齢者の通院・買い物に合わせた運行」において住民や来院者のニーズを踏まえ検討します。</p>
<p>運転免許返納により困っている中山間地域の住民は、車に乗れなくなったら生活できなくなる。乗合タクシーの時間を決めて発車させたり小型バスを走らせたりして利用しやすいダイヤで運行すべきである。</p>	<p>「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」及び「ドアツードア型移動サービスの提供」に記載しています。</p>
<p>高校生は列車通学が多いので、列車が到着したらすぐにバスに乗れる様に各駅との乗り継ぎの改善をすべきである。また、部活動の終了時刻に合わせて平日の遅い時間帯や土日祝日にバスを走らせるべきである。</p>	<p>「住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供」に「児童・生徒の通学や部活動に合わせた運行」を記載しています。</p>
<p>列車の発着に合わせてバスの運行時刻や車両の大きさも合わせるべきである。乗り継ぎの改善をしっかりとってもらいたい。</p>	<p>乗り継ぎの改善については「交通結節点における乗り継ぎの改善」に記載しています。再編実施計画の策定のための調査の中で検討します。</p>

<p>待合環境も時刻表と併せた観光情報の提供をしていくべきだ。JRの駅舎をバスの待ち合いスペースとして提供してもらいたい。バスの幹線と支線の接続改善と支線の充実をしてもらいたい。</p>	<p>待合環境の改善、観光情報の提供については、それぞれ「駅やバス停の利用環境改善」、「観光客に対する情報発信」に記載しています。</p>
<p>民間事業者による運行では採算が合わない中山間地域においては、小型車両の導入が必然的である。集落間を結ぶ公共通体系としてバンタイプの乗合タクシー導入し、バスが走行していない路線の補助として走行させるべきである。</p>	<p>小型バスの運行やドアツードア型移動サービスの提供にあたっての具体策については、関係市町や交通事業者と調整しながら検討・実施します。</p>
<p>鳥取市には循環バスが走っていて100円でどこでも乗り降りできるが、同じ距離であっても路線バスしか走っていない地域では2倍以上の運賃がかかる。鉄道も同様である。時間、距離に応じて適正な運賃にしてもらいたい。運賃が高いとどうしても自動車に乗ってしまい公共交通の利用が減る悪循環に陥ってしまう。</p>	<p>運賃負担の公平化については「交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進」に「運賃負担の軽減化の検討」を記載しています。</p>
<p>運行時刻や運行間隔についても運賃と同様のことが言える。公共交通は、公共施設やスーパー、金融機関などの生活に密接な関係施設に立ち寄ることが大前提である。</p>	<p>運行間隔や運行時間については、当該路線の役割(幹線・支線等)に応じたサービス水準を確保することとしています。幹線の見直し後の運行計画や接続改善策等については、再編実施計画策定のための調査の中で検討します。</p>
<p>岩美駅から県立中央病院経由イオン鳥取北店行きのバス路線などがあれば、利用する人がいると思う。現在の経路にこだわる必要はなく青谷駅からイオン鳥取北店・県立中央病院経由鳥取行きがあっても良いはずである。</p>	<p>バスの運行経路については、利用者や住民のニーズのほか、まちづくりの方向性等を踏まえ検討します。</p>
<p>鳥取市中心部から郊外への店舗を通る路線を充実すれば、自家用車からバスに乗られる方が多くなるであろう。鳥取市の郊外や鳥取駅南地区の商業地へ行くバスの本数が少ない。また、鳥取駅の南北を行き来するバスの便が少ない。住民の相互交流のためにも路線の開設が必要である。</p>	<p>幹線の見直し後の運行計画や接続改善策等については、再編実施計画策定のための調査の中で検討します。鳥取市内で完結する路線の見直しについては、鳥取市生活交通会議において市が主体となって検討します。</p>
<p>JR山陰本線にも行き違い施設を整備してもらいたい。東浜駅については、駅舎の改修してほしい。山陰海岸ジオライナーなどにより観光客を誘致し、鳥取駅以東の乗客を増やしてもらいたい。</p>	<p>JR山陰本線への行き違い施設の整備については、実現可能性や費用対効果について関係する交通事業者とともに十分に検討する必要があります。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。 東浜駅周辺における駅舎の改築等の環境整備については「観光二次交通の充実」に記載しています。観光客の誘致については、二次交通の充実に加え観光地への移動手段や地域の魅力に関する情報提供や観光案内のサービス強化に取り組みます。</p>
<p>JR因美線は、バスとの競合をうまく考えて鉄道とバスとの両立が出来るようにしてもらいたい。快速列車も走らせるべきである。今までの考えにとらわれずに両県で知恵を出して、新規の事業、路線に挑戦してもらいたい。</p>	<p>JR因美線については、再編実施計画策定のための調査の中で、並行・接続するバス路線と組み合わせた利便性向上策(運行本数や運行時間帯の確保、運行間隔の調整等)を検討します。</p>
<p>高速乗合バスについては、広域の公共交通として広く住民にPRし乗ってもらうべきである。県外からの移住・定住を促進するためにも、列車の本数、バスの路線整備・維持をしっかりやってもらいたい。</p>	<p>「公共交通の実態やサービス内容の周知」及び「観光客に対する情報発信」に記載しています。</p>

<p>バス、タクシーの乗務員の交通マナーが非常に悪い。信号無視、スピード違反をよく目にする。禁煙タクシーと言っているがタクシー乗り場が非常に汚いのも、誰も乗らない原因の一因になっている。おもてなしの心が全くない。UDタクシーの運転も雑である。利用しやすい環境を作っても運転手がこれでは何にもならない。どういう研修をしているのか見てみたい。</p>	<p>接遇向上については「接遇やマナー向上」の「交通サービス従事者の接遇向上」において事業者とともに取り組んでいきます。</p>
<p>「ノーマイカー運動」という言葉を聞かないので、市報や県政だよりの活用やポスターの掲出などにより環境に優しい公共交通機関を利用しましょうと積極的に呼び掛けるべきである。</p>	<p>ノーマイカー運動については「公共交通利用の意識付け・動機付け」に「公共交通を利用した通勤の促進」を記載しています。</p>
<p>若桜鉄道の行き違い施設整備については賛成である。因幡船岡駅にも行き違い施設を設備できれば、河原ICに近く、近くにJAの遊休地もある事から交通アクセス整備が期待できると思われる。</p>	<p>若桜鉄道若桜線における列車の行き違い施設の整備にあたっては、バスとの乗り継ぎ改善や駅の拠点性向上といった交通結節機能の強化策について沿線自治体や若桜鉄道(株)とともに検討していきます。</p>
<p>若桜駅や道の駅に高速乗合バスを乗り入れることで、利便性の向上を検討してはどうか。また、現在、道路上にバス停がある鳥取～大阪間の高速乗合バスのバス停を道の駅内に移設することができれば、待ち合わせ・待機場所として有効活用が図れるとともに道の駅の利用促進にもつながる。</p>	<p>「観光二次交通の充実」の一つ目の実施項目を「公共交通による観光地への移動利便性向上」とし、高速乗合バス等の一次交通と観光二次交通の接続改善について追記しました。</p>
<p>八頭町の web サイトで公開している「若桜鉄道・日本交通バス共通時刻表」のようなものを鉄道とバスが並行して走っている他の地域でも作成し、相乗効果を図ってはどうか。</p>	<p>「公共交通の実態やサービス内容等の周知」の「公共交通マップや時刻表の作成・周知」において、検討・実施します。</p>
<p>鉄道駅からバスやタクシー、自転車などとの連携した政策は国土交通省の指針でもあり、補助金を活用しながら推進していくべきではないか。</p>	<p>本計画に掲げる事業のうち国の補助事業の対象となる事業については、地域公共交通再編事業及び鉄道事業再構築事業の活用を予定しています。今後も事業実施に当たっての財源確保に努めます。</p>
<p>格安の公共交通共通定期券・共通一日券(東部・中部・西部エリア別・全県)を導入してはどうか。</p>	<p>ご提案いただいた内容については「公共交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進」の「運賃負担の軽減化の検討」において検討します。</p>
<p>公共交通の沿線に乗り換え用無料駐車場を整備してはどうか。</p>	<p>ご提案いただいた内容については「駅やバス停等の利用環境の改善」及び再編実施計画策定のための調査の中で検討します。</p>
<p>集客の拠点となる交通結節点において軽トラ市などのイベントを開催してはどうか。</p>	<p>ご提案いただいた内容については「観光客に対する情報発信」において検討します。</p>
<p>自動運転技術の導入に向けた支援や戦略特区化を推進してはどうか。 鳥取市中心部において日中の一般車両乗り入れ禁止エリアを導入することでまちを活性化するとともに高頻度の循環バスの運行と無料駐車場の整備を行ってはどうか。</p>	<p>鳥取県東部地域公共交通活性化協議会や交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換における議論の参考とさせていただきます。</p>
<p>地方交通の維持・地域の活性化・交通弱者対策・免許返納促進のためには、現在のバラバラの運賃の各交通機関を出来るだけ格安にひとつにまとめることは絶対に必要と考える。また、運行時刻や便数も連携のとれたものにしなければならない。</p>	<p>鳥取県東部地域公共交通活性化協議会や交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換における議論の参考とさせていただきます。</p>

<p>自動運転技術の導入にあたり一番重要なのは、ハッキングで乗っ取られないシステムにすることである。八頭町に対しては、県も積極的な支援をするべきである。全国に先がける自動運転交通の先進地域になることを期待する。</p>	<p>自動運転技術の活用に向けた研究にあたっては、八頭町及び関係する交通事業者等と連携して研究・事業化に取り組みます。</p>
<p>若桜鉄道について、SLをいかに飽きさせずに運行しながら客単価を高めて収益に貢献させる案として、JR各線に乗り入れて近県を周遊するツアーレインの運行を提案したい。実現に当たっての一番の問題は、他社線乗り入れの協力を得ることであるが期待したい。</p>	<p>交通事業者の相互連携による旅客誘致は重要な取組の一つであると考えています。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
<p>現在、交通系ICカード(ICOCA、PiTaPa等)が順次導入されておりますが、東部地域においては現時点では一部のバス車両にのみに導入されており、鉄道等その他の交通機関では導入されていない。そのため、計画案にもあるとおり鉄道・一般路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーにおいても導入が必要であると考えます。</p>	<p>交通系ICカードの導入検討にあたっては、関係する交通事業者と調整しながら必要な機能や導入・運営コスト等の検討を進めます。</p>
<p>鉄道は3事業者による4路線が運行されているが、公共交通ネットワークを形成する上で、新たに明治線(鳥取市東品治町～鳥取市河内)の1路線を建設する必要があると考える。これは、同区間を運行するバス路線が、毎年3月の鳥取マラソンの影響で迂回運行を強いられるため、ある地区では6～7時間もバスが運行されず交通が寸断され、苦情が多く発生しているためである。先般の豪雪の際も運休が発生した。このことから鉄道建設の必要性が高いと考えられる。</p>	<p>ご提案いただいた内容については、実際の旅客需要や住民・観光客の潜在的なニーズ、費用対効果等について関係する交通事業者とともに十分に検討する必要があります。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
<p>路線バスの黒字運行の3路線(砂丘線・市内良田線・市内上原線)については、砂丘線は観光利用者が増加、他の2路線は通勤・通学利用者が増加し混雑が著しいことから、少なくとも最低5～10分間隔に増便する必要がある。</p>	<p>ご提案いただいた内容については、実際の旅客需要や住民・観光客の潜在的なニーズ、費用対効果、実現可能性等について関係する交通事業者とともに十分に検討する必要があります。いただいた意見は、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>

