

鳥取県西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28年2月26日（金）～同年3月16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

31件（8人）

3 主な意見及びその対応方針

意見	対応方針
パークアンドライドを整備、もしくは自転車などの置き場整備に関する記述を行ってはどうか。	使いやすい公共交通環境の整備の中の文章で対応します。
広告・協賛等で県内バス・鉄道の時刻表を配布（特に飲食店、酒屋）してはどうか。	わかりやすい情報提供による利用促進の中の文章で対応します。
ゴージャスに見えるデザインを採用してはどうか。	再編実施計画の策定のための検討の中で、具体的な検討を行います。
宣伝を郊外店やロードサイドで行うこと。（普段車しか使わない人を転換）	わかりやすい情報提供による利用促進において、「わかりやすい情報提供に務める」旨を追記します。
鉄道とバスのルートと連絡を最適化することを前提に、公共交通の需要喚起のための施策（具体的には、主要路線（又はエリア）の便数増と運賃低廉化・定額化の「社会実験」）が必要であるように思います。	社会実験については、再編実施計画において検討する。具体的なルート・ダイヤについては、再編実施計画において検討します。
希望を言えば、「県内エリア全路線定期券」が月額3000円（！）で発売されれば、普段バスに乗らない人でも相当数の人が購入すると思う。	網形成計画においては、将来の方向性などについて記載することとしており、具体的な内容は、今後、再編実施計画等で検討することとなる。いただいた意見は貴重な意見として検討の参考にします。
「バスネット」をさらに発展させて、バスや電車の遅延などもリアルタイムで反映して乗換案内をしてくれるスマホアプリなどがあると、大変便利かと思えます。（大都市圏では既にありますが、地方でこそ必要だと思えます。）	わかりやすい情報提供による利用促進の中の文章で追記します。（バスネットやバスロケーションシステムの活用により分かりやすい情報提供に努める旨を記載）
広域公共交通のあり方について、現在のバス会社2社では、輸送力が不足するおそれがあることから、以前に県内から撤退したバス会社2社の参入により、4社以上とすることが適当と考えます。	必要な輸送力については、今後作成する再編実施計画の中で検討していきます。（計画案の記述は基本方針の中に「必要な輸送力」について記述）
乗りたくなるような公共交通へ転換するための工夫について低床バス車両については、全面的に賛成します。	低床バス車両の導入を推進していきます。

I Cカード導入については、全面的に賛成します。	I Cカード導入については、引き続き検討します。
路線やバス停等の情報が行き渡っていないと感じる。	総合時刻表の作成などを計画しています。
利用者ニーズの中心は高齢者などの交通弱者で良いが、非利用者が利用するには、具体的な企画が必要に感じる。 ・飲酒を行う場合の交通手段（繁華街への移動手段としてのPR） ・循環バス利用でのスタンプラリー ・商業施設とタイアップした割引き etc	再編実施計画の策定のための検討の中で、具体的な検討を行います。
降車時の現金での支払いが両替などが煩わしい。	I Cカードの導入について研究を行います。
インバウンドへの対応を行うべき。	多言語化を推進することとしています。
利用者・非利用者の意見を集める仕組みが必要。	一体的な協議の場づくりのなかで意見を聞き取り今後の事業に反映させていきます。
検討会議への参加者を増やして欲しい。	一体的な協議の場づくりのなかで意見を聞き取り今後の事業に反映させていきます。
商業施設については、高齢の買い物客が多いことから、現在のような端ではなく、駐車場内の便利な場所にバス結節点を整備すること。	再編実施計画の策定のための検討の中で、具体的な位置や構造を計画していきます。
伯耆大山駅の結節点とするにあたっては、タクシーとの配置の整理及びバス待機場所の確保を図ること。	再編実施計画の策定のための検討の中で、具体的な位置や構造を計画していきます。
循環線の設定に当たっては、右回り、左回りの双方向運行し利便性を高めること。	目標1 広域移動の充実と効率化②広域環状線の設定において、右回り、左回りを記載します。
東部線（下市行き）については、商業施設での結節を検討すること。	東部線については、広域環状線との接続を密にすることが重要と考えるが、具体的な接続位置等は、再編実施計画策定において検討します。
現在の境線河崎口駅へは、道路幅が狭くてバスが入れないので、バスが出入り可能な道路環境の整備を図ること。	J R境線と路線バスの結節点について、再編実施計画検討・策定において検討します。
新たに設ける拠点については、乗継客が風雨・雪にさらされないような待合室を整備し、トイレの利用環境も整備すること。	拠点の具体的な整備内容については今後検討していきます。
事業主体が、自治体、交通事業者とされているが、運行維持の実態に鑑み、整備・充実は、自治体が事業主体とすること。	鉄道、バス、その他の公共交通が結節する拠点については、国補助を最大限に活用しながら、各事業者と自治体が共同して整備すべきであるため、自治体と交通事業者を事業主体としています。
大山が西部地域最大の観光地であるにも関わらず、観光路線としては、現行夏期シーズンの大山る一ふバス及び上記生活路線に限られていることから、今後増大すると予想される外国人を含む観光客の利便が図られるよう、大山線を観光路線として位置付けること。	現在の本宮・大山線は、広域幹線以外の広域バス路線として位置づけており、米子市街地から主要観光地「大山」に直結する観光路線として活用を検討していきます。

<p>公共交通機関の活性化にあたっては、JRとの連携も重要であり、米子駅はもちろん、それ以外の駅との連携も検討すべきであると考えます。</p>	<p>JRとの連携は重要であると考えており、鉄道と二次交通との接続の向上を図るなどの計画をしていきます。</p>
<p>アンケート調査による既存のニーズだけではなく、「まちづくり」の視点も併せ、交通政策とまちづくり政策の連携により、あるべき姿を描いて頂きたいと思えます。</p>	<p>網形成計画はまちづくりと連携し、単独市町村の計画だけでなく、西部地域を一体的に扱う計画を再構築することとしています。</p>
<p>バスマップを市内各所(公共施設、商業施設、観光施設、病院等)へ広く設置すること。</p>	<p>網形成計画は方向性を示すものとしており、方向性としては「わかりやすい情報提供による利用促進」として記載しています。なお、具体的な内容は再編実施計画の作成において検討していきます。(バスネット、バスロケに加えてバスマップや時刻表の掲示等わかりやすい情報提供に務める旨を追記)</p>
<p>各バス停の掲示(時刻表など)を拡大するなど、掲示情報の見やすさを改善すること。</p>	
<p>バス車内の掲示情報を整理し、必要情報(路線ルートなど)を掲示すること。</p>	
<p>バス車内や、路線上の各施設での配布及び配布物の備置。</p>	
<p>バスの行き先施設(商業施設など)との連携(割引クーポン、施設の広告への掲載など)を各施設と共同で行うこと。</p>	<p>網形成計画は方向性を示すものとしており、方向性としては「使いやすい公共交通環境の整備」として記載しています。なお、具体的な内容は再編実施計画の作成において検討していきます。(また、地域と連携した割引制度についても検討していく。を追記)</p>
<p>イベントと連動した利用促進(イベント内・媒体での宣伝と、イベント開催に合わせたバス料金割引等)。</p>	
<p>バス利用促進の日(無料、割引等)を定期的に設ける。</p>	
<p>継続利用によるメリットの充実(ポイントシステム等)</p>	
<p>各種施策に多業種の視点を取り入れ、多様なアイデアと事業者との連携を促進するために、地域の経済団体からの会議への参加などにより、提案などを広く取り入れることで、地域全体で公共交通の活性化に取り組む仕組みとして頂きたいと思えます。</p>	<p>網形成計画は方向性を示すものとしており、方向性としては「持続可能な仕組みによる公共交通の維持・存続」として記載しています。なお、具体的な内容は再編実施計画の作成において検討していきます。</p>
<p>米子市においては広域循環線の設定や米子東部の各路線の統合(水浜線が無くなっている。)やJR境線と境線、内浜線、三柳・富益線との接続強化で、いわゆる400m(公共交通までの距離)のカバー率は米子市では改善するのか。</p>	<p>広域循環線、路線統合、接続強化ではカバー率は改善しません。バス停の増設や路線の延長あるいは乗合タクシーの導入やタクシー補助の充実などで改善を目指します。水浜線については乗換により接続する計画です。図面上に記載します。</p>
<p>新しい路線変更の取組みは悪くないが、もう抜本的に市内は自治体と民間の共同運行でだんだんバスに変換して走らせる考えを持たないといけないのではないかと考える。</p>	<p>再編実施計画の策定のための検討の中で、具体的な検討を行います。</p>