

「鳥取市１００円循環バス『くる梨』」に関する
広報モニターアンケート調査結果

- １ 調査の概要・・・・・・・・・・・・ １
- ２ 回答者について・・・・・・・・・・・・ ２～３
- ３ アンケート調査結果・・・・・・・・・・・・ ４～１７

令和７年１０月
鳥取市都市整備部交通政策課

1 調査の概要

(1) 調査の目的

中心市街地を運行している１００円循環バス「くる梨」ですが、バス運転手不足や人件費・物価高騰などの影響を受け、運行計画の合理化が必要となっています。

できる限りくる梨の利便性を確保しつつ、持続可能な運行計画への見直しとするため、アンケート調査を実施しました。

(2) 調査方法

① 調査対象

令和７年度鳥取市広報モニター ８７人

② 調査方法

インターネット上に設置したアンケートに回答

(3) 調査期間

令和７年９月１７日（水）～９月２３日（火）

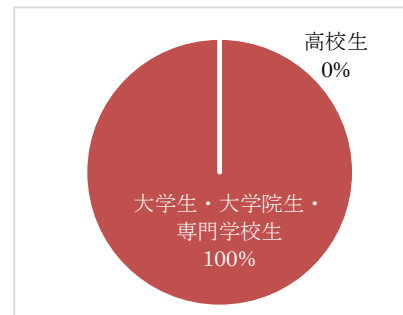
(4) 回答者数

６０人（６９．０％）

2 回答者について

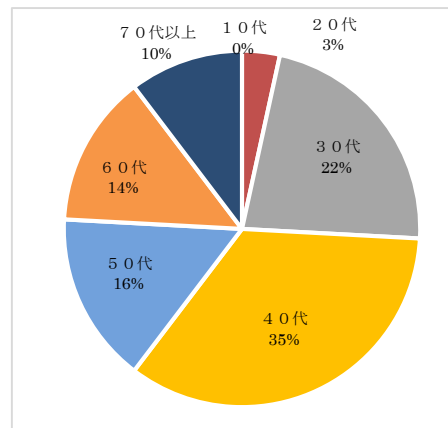
学生の方は該当するものを選択してください。

	回答者数	回答者割合
高校生	0	0.0%
大学生・大学院生 ・専門学校生	2	100.0%
合計	2	100%



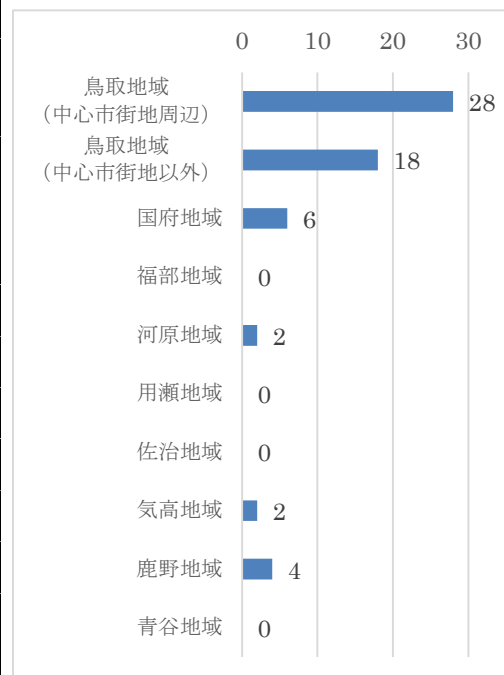
学生でない方は年代を教えてください。

	回答者数	回答者割合
10代	0	0.0%
20代	2	3.4%
30代	13	22.4%
40代	20	34.5%
50代	9	15.5%
60代	8	13.8%
70代以上	6	10.3%
合計	58	100%



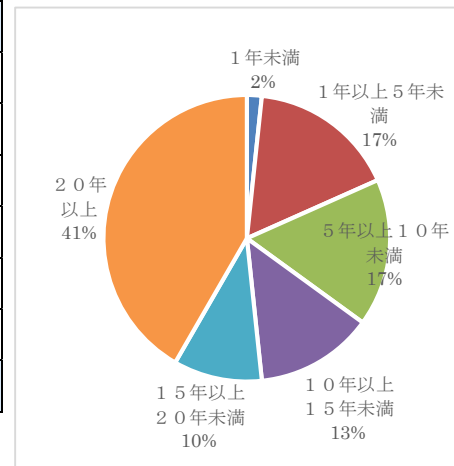
居住地域について教えてください。

	回答者数	回答者割合
鳥取地域 (中心市街地周辺)	28	46.7%
鳥取地域 (中心市街地以外)	18	30.0%
国府地域	6	10.0%
福部地域	0	0.0%
河原地域	2	3.3%
用瀬地域	0	0.0%
佐治地域	0	0.0%
気高地域	2	3.3%
鹿野地域	4	6.7%
青谷地域	0	0.0%
合計	60	100%



居住地の居住年数について教えてください。

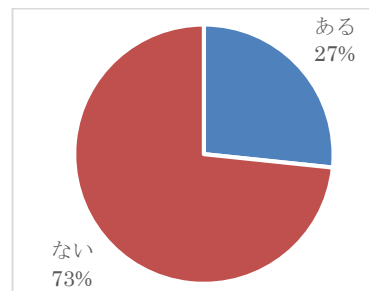
	回答者数	回答者割合
1 年未満	1	1.7%
1 年以上 5 年未満	10	16.7%
5 年以上 1 0 年未満	10	16.7%
1 0 年以上 1 5 年未満	8	13.3%
1 5 年以上 2 0 年未満	6	10.0%
2 0 年以上	25	41.7%
合計	60	100%



3 アンケート調査結果

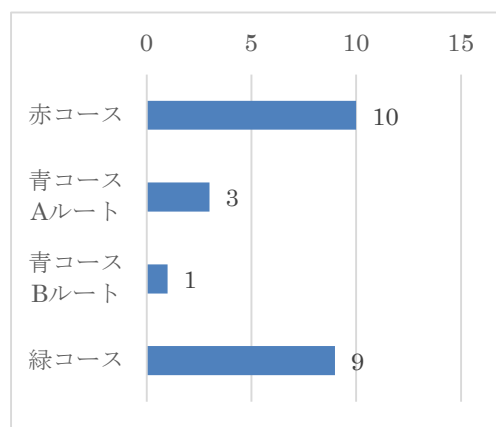
問1 この1年間、鳥取市100円 循環バス「くる梨」を利用したことがありますか。

	件数	%
ある	16	26.7%
ない	44	73.3%
合計	60	100%



問2 よく利用するコースをお答えください。

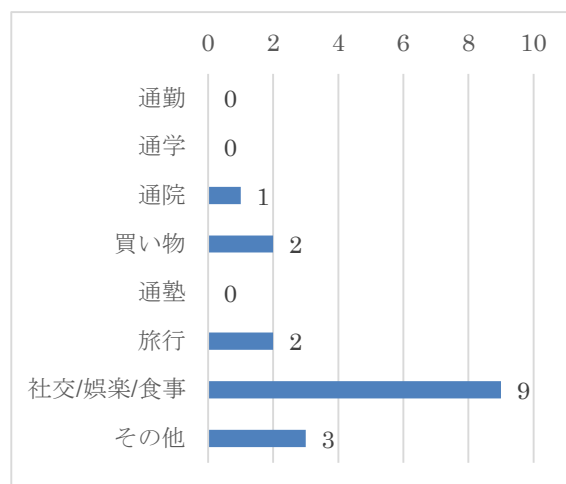
	件数	%
赤コース	10	58.8%
青コース Aルート (城北高校・富桑体育館経由)	3	17.6%
青コース Bルート (梶川通・聖神社北門経由)	1	5.9%
緑コース	9	52.9%
合計	23	



17

問3 くる梨の利用目的をお答えください。

	件数	%
通勤	0	0.0%
通学	0	0.0%
通院	1	5.9%
買い物	2	11.8%
通塾	0	0.0%
旅行	2	11.8%
社交/娯楽/食事	9	52.9%
その他	3	17.6%
合計	17	100%



問3 その他意見

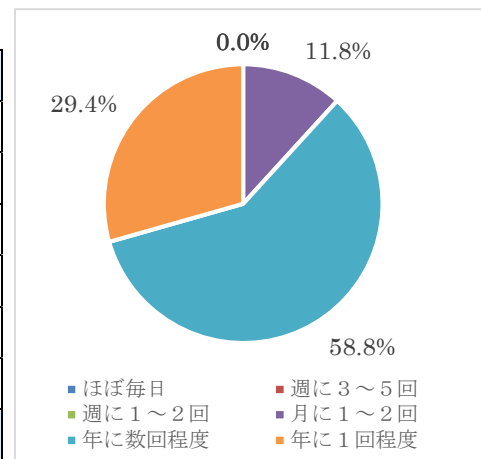
冬場、積雪が深い場合に利用。役所での手続きや図書館へ本返却などで。

学校体験の時に使用

子どもがバスに乗りたいというから

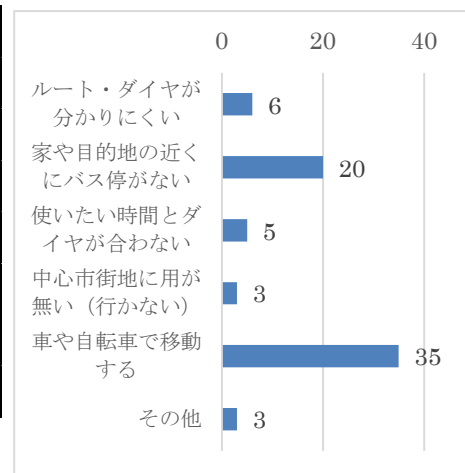
問4 くる梨を利用する頻度をお答えください。

	件数	%
ほぼ毎日	0	0.0%
週に3～5回	0	0.0%
週に1～2回	0	0.0%
月に1～2回	2	11.8%
年に数回程度	10	58.8%
年に1回程度	5	29.4%
合計	17	100%



問5 くる梨を利用したことがない理由は何ですか。

	件数	%
ルート・ダイヤが分かりにくい	6	13.3%
家や目的地の近くにバス停がない	20	44.4%
使いたい時間とダイヤが合わない	5	11.1%
中心市街地に用が無い(行かない)	3	6.7%
車や自転車で移動する	35	77.8%
その他	3	6.7%
合計	72	



45

問5 その他意見

健康維持のため市街地には徒歩が多いです。バスを使うときは面影循環を利用します。

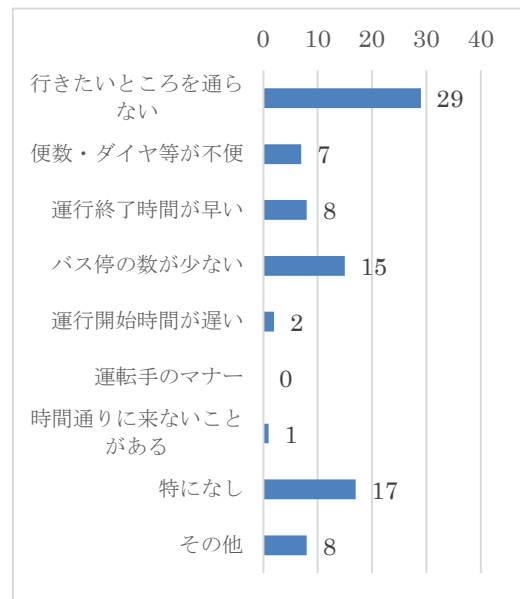
広範囲なら乗る

通勤に使おうとしたら、駅で止まってくれないので断念。一旦市内を回ってから「駅」とのこと。その間20分はかかるので間に合わない。

問6 くる梨の運行に課題があるとすれば、次のどれですか。

	件数	%
行きたいところを通らない	29	48.3%
便数・ダイヤなどが不便	7	11.7%
運行終了時間が早い	8	13.3%
バス停の数が少ない	15	25.0%
運行開始時間が遅い	2	3.3%
運転手のマナー	0	0.0%
時間通りに来ないことがある	1	1.7%
特になし	17	28.3%
その他	8	13.3%
合計	87	

60

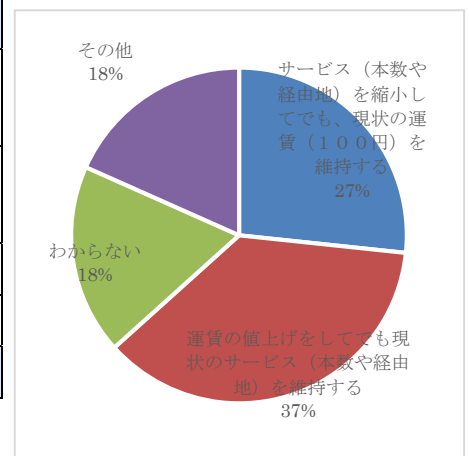


問6 その他意見

鳥取市全域を網羅してほしい。河原は車以外は不便。高齢時には不安。
存在があまり知られていない
ルートマップを見ても一見わかりにくい。
通学時間に学校近辺にバスが通って欲しい。
地元民なのにそもそもどこを通るか知らない
岩倉なら、便数が多いが国府は少ないので車になる。駅で一旦止まってほしい。
駅南の方にも広げて欲しい(例えば市民体育館)
ドライバーに愛想がない人が多い

問7 運賃に対してあなたのお考えに最も近いものはどれですか。

	件数	%
サービス（本数や経由地）を縮小してでも、現状の運賃（100円）を維持する	16	26.7%
運賃の値上げをしてでも現状のサービス（本数や経由地）を維持する	22	36.7%
わからない	11	18.3%
その他	11	18.3%
合計	60	100%

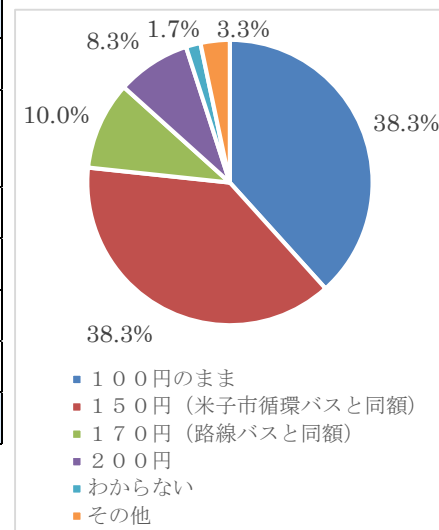


問7 その他意見

年間8000万円を補填しているのであれば、民間バス回数券購入の補助に充てては？ 補填金を月で割れば、1か月あたり670万円。損益分岐点を計算していれば、このような状況は継続されていないはず。
利用が少ないのならば、くる梨をやめて、他の路線バスの料金を下げる。広範囲に走るバスの方が利用しやすい。
経費を精査し、より合理的な提案をする
初乗り運賃を路線バス運賃を踏まえ改定する。
多額の公費がかからないように、縮小する、値上げする。
他の地域のループバスと足並み揃えていいのでは
そもそも現行の本数や経由地が住民のニーズに合っているか検証する
公費を使わない範囲で運用すべき
駅まで行きたいことはよくあるが、便数が少ないのと、先ほどの問題があるので利用に困る。
他の自治体でも100円バスが行われて来たがもう少し負担を求めてもいいと思う。
三色から一色に減らし統合して、本数も減らし、値上げしない

問8 “利用する視点” から、運賃はいくらが妥当と思いますか。

	件数	%
100円のまま	23	38.3%
150円（米子市循環バスと同額）	23	38.3%
170円（路線バスと同額）	6	10.0%
200円	5	8.3%
わからない	1	1.7%
その他	2	3.3%
合計	60	100%

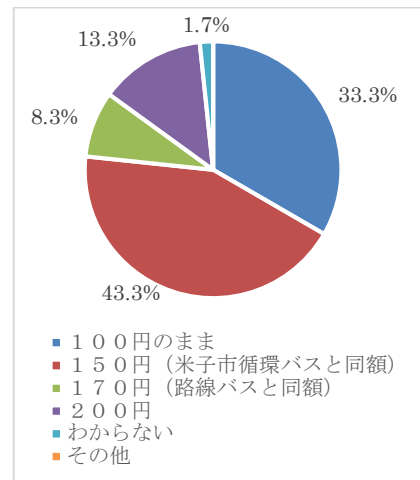


問8 その他意見

個人的には米子市と同じかなと思いますが、普段、利用している人に直接アンケートをとるのが良い
100円に価値があります。値上げしたら、民間バスとの差別化にならない。

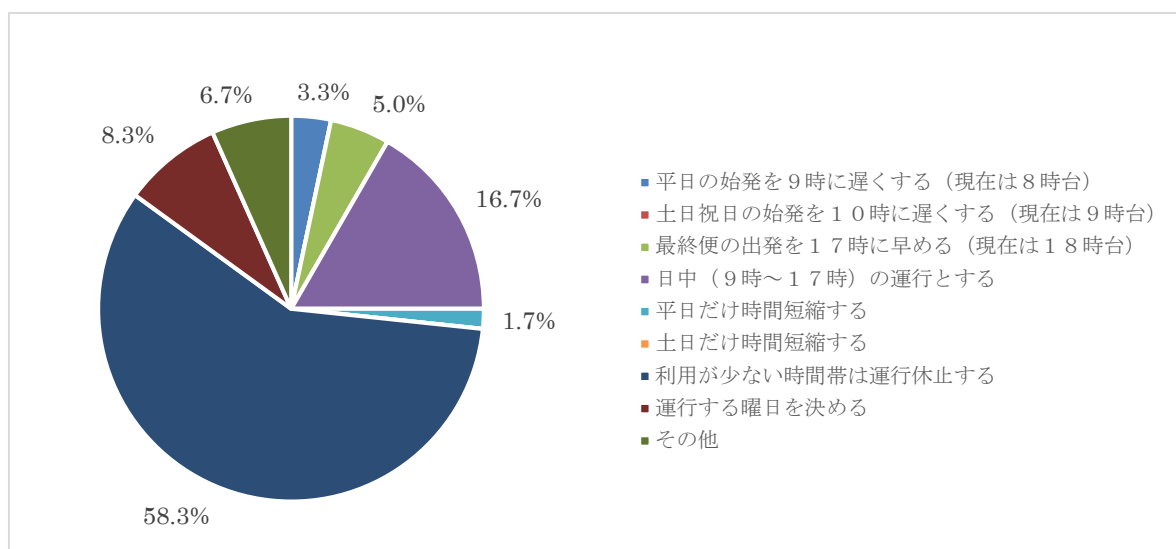
問9 “納税する立場”としては、運賃はいくらが妥当と思いますか。

	件数	%
100円のまま	20	33.3%
150円（米子市循環バスと同額）	26	43.3%
170円（路線バスと同額）	5	8.3%
200円	8	13.3%
わからない	1	1.7%
その他	0	0.0%
合計	60	100%



問10 仮に運行時間の短縮が必要だとしたら、あなたの考え方に近いものは次のうちどれですか。

	件数	%
平日の始発を9時に遅くする（現在は8時台）	2	3.3%
土日祝日の始発を10時に遅くする（現在は9時台）	0	0.0%
最終便の出発を17時に早める（現在は18時台）	3	5.0%
日中（9時～17時）の運行とする	10	16.7%
平日だけ時間短縮する	1	1.7%
土日だけ時間短縮する	0	0.0%
利用が少ない時間帯は運行休止する	35	58.3%
運行する曜日を定める	5	8.3%
その他	4	6.7%
合計	60	100%

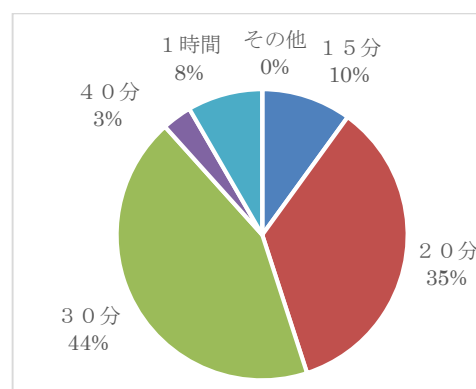


問１０ その他意見

ＡＩがあるから人口動態を分析させては？１回の運行で、多くの乗客が利用する時間帯は？
運転手の拘束時間が長いうえ、間の抜けの時間がある。就業条件も理由でなり手が無い。
これではますます利用者が減ることにならないか。現状を維持するか、むしろ利用の多い時間帯は間隔を狭めることも考えるべきだ。
時間短縮ではなく、色の統一や本数を減らし、経由地の見直し

問１１ くる梨は現在、２０分間隔で運行していますが、運行間隔は何分までなら待つことができそうですか。

	件数	%
１５分	６	１０.０%
２０分	２１	３５.０%
３０分	２６	４３.３%
４０分	２	３.３%
１時間	５	８.３%
その他	０	０.０%
合計	６０	１００%



問１２ くる梨の利用者増加に向けて、あなたが重要だと考えることはなんですか。

従来の地元利用者に加えて、観光客への宣伝。
観光客への周知 市民へのノーマイカード 定期券化
なんとか持続していけるように、運行時間の見直しなどを行うことが必要かと思います。
鳥取は車社会なので、くるりを利用したい人は限られていると思います。利用者増加というより、その人たちの目的地、時間帯をもう少し絞って、無駄のない運行を考えるしかないのかなと思います。
増加を考えるなら、日常的な使い方（買い物、通院、郵便局や市役所などへの用事）に加え、イベントなどの際（ガイナレの試合、布勢運動公園など）に臨時的に運行するなど、需要のあるところを予測して運行することかなと思います。
とりもびもあります。必需性自体を考え直すべきでは？毎月６７０万円の赤字補填は、反省し、学習した方が良いです。
やはり バス停が 数あり 行きたいところまで回っていると利便性が上がると思います
目的地の開始時間や滞在時間を考えて運行する。
バス停での待ち時間が長ければ利用しにくく、利用者も減ると思います。２０分が限界かも

しれませんので、今でちょうどいいと思います。料金を 150 円にして、もう少し広範囲に走れるようにするなども、いいかなと思いました。
高齢者、免許返納者に割引券
郡部への交通手段の増加 通勤、通学利用者へのサービス還元 乗り合いタクシーなど他の交通手段と重なるサービスの縮小と重ならないサービスの拡大
鳥取市に住んでおりますが、どのくる梨がどのルートを通り、どこに行くのかいまいちわかっておりません。 その為、観光に来た方も安くても気軽に乗れないのではないかと思います。 なので、駅などに観光ガイドも組みこんでくる梨でこんなところに行けるよ、こんなルートを通ると掲示してもらえたら市内の人だけではなく、県外から観光で来られた方も使用が増えるのではないのでしょうか。 また、定期的に会報誌などでルートを紹介していくのがいいのではないかと思います。
積極的な情報公開
市街地内の車を持たない高齢者向けのイメージがあるため、病院に行く足としては始発を遅らせるのは利用者が減るのかな？と思います。 利用者の多い時間帯は 20 分間隔、少ない時間帯は 1 時間間隔でも良いのでは？
路線バスとは違った停留所で運行する。（普段路線バスに乗る人は路線バスで十分利用出来ている。路線バスの利用が難しい人の為に運行してほしい）
・料金(100 円で変わらないこと) ・停車場
・病院に通う習慣のない私の世代にとっては、行き先に目的があれば利用者は増えるのではと考えています。 例えば、現在の中心市街地には目的になる商業施設が少ないため、千代水方面に 1 路線延伸するなど。。 ・色覚が悪く、路線マップの赤と緑が一緒に見えてしまってルートがわかりません。色覚異常の人でも見やすい色分けにしてほしいです。
これからますます免許のない老人が増えるのだから、今の体制は残して欲しい。 路線と停留所を知らない人が多いので、もっと市報とかで毎月載せるとか。 今後は街中だけ走るのではなく、人が住んでいるところにも路線を、停留所は少なくて良いので増やす。
病院や学校の開始時間に合わせたダイヤの検討。 鉄道等の時刻に連結した運行時間の設定。 毎時何分等パターン化した時刻設定。 マップや時刻表の適切な配布広報。 地域のイベントと連携した無料サービス等の PR。 高齢者学生等の料金割引サービス。

大型商業施設や病院等直結ルートの創設。 地元企業や学校協力による利用促進。 当市職員の通勤利用促進。 公民館や町内会においての意見の集約と利用促進 PR。
・本数や時間帯を見直して利用しやすくする ・路線図や案内表示をよりわかりやすくする ・SNS を使って、観光客や地元の人にもっと知ってもらう
バス停が近くにないので利用する機会がありません。もっとバス停が増えるとよいなと思います。また、利用して行くと行ったお店、施設で割引があると、利用したくなるかとも思います。
○市バスとの差別化は絶対必要で同じような運賃になると利用者は減ると思います。 ○市民にとって利便性のあるルートになっているか？リサーチも必要だと思います。 ○亡くなった高齢(80 才代) の少し足の不自由な父親はよく、くる梨を使っていました。末広温泉町住まいだったので 買い物（イオン南店とか）利用していました。市バスだと一旦鳥取駅に行って歩かなければならないです。 こういう市バスの隙間を埋めるような走り方をすると、利用者アップにつながる気がします。
予約してる人だけが乗れる便とかを作るのもいいかなと思います。
自動車がある人は乗らないので、利用者を増加させることは難しいと思います。
観光地や飲食店への接続 バス停の位置含めて。
・平日、休日と利用時間帯別の利用者数等の調査把握により弾力的な運行、便数の再設定をする。定時間帯、運行間隔は利便性はあるが、利用日、時間帯傾向による弾力的運行を導入するのも一方策であるのではないか。 ・あわせて利用原因、目的による弾力的運行も考えられたい。
イオンモール鳥取北店辺りまで行くバスがあるとありがたいです 値段は多少高くなってもいいです
経由地の変更。家の方は通らないので、そもそも使おうと考える機会がないため。
観光地や学校の路線にして、使用時間帯も考慮して、運行すること。目的をしっかりとさせて理解浸透させること。
まずは使いたいと思わせるアピールが必要かと。赤字なのに存続させているのであれば、必要としてくれている人もいると思うのですが、現状一度も利用したことない人が多いと思います。何か使う事によってのメリットを浴びかなと。
高齢者が激増の上、核家族も多いので免許返納が身近になってきている。バスの利用も必要になるかと考えてはいるが、 くる梨は、旧市内しか走らないので自分には身近のことと考えられない。

仕事をしていた時に、駅までを利用したかったが、先ほどの理由で利用できなかった。
子どもが乗りたいと思えるイベント等をもっと企画してほしい。
基本的にみんなが車を持っているので、車を置ける大きな駐車場の設備
運行範囲をもっと広げたら利用者は増えると思う
くる梨ルートや、バス停の場所をもっとわかりやすくする。 運行時間の間隔がもう少し早いといいのではないかと思います。間隔が20分だと、中心市街地では、行きたい場所に歩いて行くことができってしまうので、利用に繋がらないのではないのでしょうか？
このアンケート全般から収支が厳しく運転手不足で、循環バスを縮小したい意図は理解できなくもない。ただいかにも鳥取市らしい考えに思える。ここは発想を変えてはいかがか。収支が厳しいから循環バスの料金を上げる、ダイヤを縮小するのではなく、利用者を増やすこと、そのために利用しやすくすることを考えるべきではないか。厳しい収支が念頭にあることは理解するが、まちを活性化するには公共交通が基本の条件。この分野に限っては財政を投入してでもエリアや本数を思い切り拡大して利用を広げる考えになれないか。一方で、鳥取駅前のリデザインが進んでいる。今が市の中心部を再活性化する絶好にして最後の好機だ。交通機関についても、この際、駅を中心とする循環バスを活性化して利用拡充を考えてはどうか。縮小を繰り返しているだけではジリ貧に向かうだけだ。鳥取市のまちの未来はないと思う。
自家用車のない場合〔多くは高齢者世帯〕、くるりの利用が多いと思はれるのは買い物でスーパー行きと病院通いと思われる。これらに照準を合わせた適格なダイヤルを構築されたいと思う。
運行ルートの周知、鳥取市周辺地域の主な観光地域になっているところまで運行を拡大すること。 バスの色分けがしてあるのはとてもわかりやすい。
鳥取で目的地まで行こうとすると、自家用車を使用している人が多い。私もその一人である。公共交通機関を利用するのがいいと分かっているけど運行本数が少ないと利用者も少なくなる。メリットが感じられない。また、駅近くでのイベントとなると、駐車場問題が発生する。最寄りの駅もバス停も自宅から遠い、と悪循環である。 くる梨を利用したいと思っても、公共交通機関の時間を調べたり、そこまでの手段を考えたりと、ハードルが高いと感じる。 既にあるかもしれないが、学校行事などでくる梨を利用する機会があればよいのでは。
収益化の方策 色を一色または二色に統一 運行は一時間に一本 路線拡大で利便性向上 料金は据え置き、私営バスとの差別化重視 自動運転で人件費削減

駅南エリアの、とりモビとの連携で、駅北方面へのアクセスと運賃割引や共通割引チケットの実施。 需要が高い時間の便数増加と、少ない時の便数減。 担当職員が日々利用すれば、色々と見えてくるものがあるのでは？
車体のデザインが可愛く、一度乗ってみたいです。高齢の方は利用されているようですので、存続して欲しいものです。利用者の増加を期待するものではなく、続けることがサービスになるのではないのでしょうか。
利用率の高いルートのみ残す

問 1 3 鳥取市の公共交通全般について、自由に意見をご記入ください。

特になし。
どうしても車社会なので、公共交通を利用する機会が少なく身近な問題としてとらえられていません。 この先車を手放した際のことを考えると、公共交通が維持されるために、積極的に公共交通を利用する機会も設けないといけないなと感じています。 中山間地の移動についても、子どもや高齢者の移動はもちろんですが、観光の面でも交通がとても課題であると思います。
田舎なので仕方ないですが、路線や時間の自由度が低いです。選択肢がないので、結局車が便利ということになり、ほとんど使うことはないのが現状です。。
自動車学校の、高齢者講習に参加されている方々に、アンケートしては？直近で、必要性に迫られているのは、高齢者ですから。
段々 年配の人が 増えていくので 乗り降りや 待っている所が お年寄りにとって楽に 利用しやすいといいと思います
旧郡部は交通の便が悪い。 汽車も本数が少なく止まらない駅もあり不便。 市街地だけでなく旧郡部他にも目を向けて欲しい。
市内は普通に日交や日の丸バスがあり、値段も安い。同じ市内でも旧郡部は一つの路線で値段も高い。往復 1000 円以上で本数も少ない。汽車も通らない。自分の車以外市内に行けない。歩いてでも目的地に行ける。公費は平等に使って欲しいです。
くる梨でない路線バスは、終点まで乗っても 350 円でおさまるような料金が理想かなと思います。
市内中心部や観光名所への接続は様々な方法があるが、それ以外の補完するサービスを増やしてほしい。 郡部は車に頼らざるを得ないため、免許返納時の不安が大きい。
鳥取市は車で移動する人が大半かと思いますが、学生、車を持たない人、高齢の方など必要不可欠な人たちも必ずいます。

自分自身、今は車で移動しておりますが、年齢を重ね将来的には公共交通機関に頼る生活になると思います。 運賃の値上がりは多少仕方ないにしても、今後も出来るだけ気軽に、負担なく乗る事が出来たら良いなと思います。
公共交通自体が少ない
どうしても車で動いてしまい、公共交通機関は、なかなか使いません。でも、子供が高校生になったら、自分が歳を取って車の運転が出来なくなったら、と考えると無くなってしまうのは困るので維持して欲しいです。
祖母と２人で出かける時のみ公共交通機関を利用させていただいております。 公共交通機関のおかげで祖母との時間や遠出も楽しめ、いつも助けられております。 人員不足の課題点が一番大きいとは思いますが、現在の運行本数からさらに減ることだけは避けてほしいのが率直な意見です。 難しい面とあるかとは思いますがこれからもよろしくお願いいたします。
バスに乗って行きたいところが増えればもっと楽しい鳥取市（中心市街地）になると思います。 まちなかで暮らすのはとても便利です。仕事頑張ります！
バスが少なくなってますますバス離れしてる感じ。 観光客も増えているので、休日の便はもっと路線も本数も増やしたらいいと思う。 また、平日については、少なくとも県庁職員と市役所職員、学校職員、みんなバス通勤にしてみよう。そうすれば、だいぶかわってきそう。もちろんその場合、通勤と帰宅時間の路線と本数はだいぶ増やすことになります。 そうなれば、朝は都会みたいにバス優先道路も必要になるでしょう。
観光周遊バスループ麒麟獅子と当くるりが並行してあり利用の互換性が複雑で重複しており利用者に分かりづらい。
鳥取駅前駐車場の数が限られており、混雑時には利用しにくい状況がある。
便数もバス停も少ないため、やはり自家用車が便利です。ですが、公共交通利用しなければならない人もあるので、必要です。利用したいと思っても、バス停名と時刻表がわからないと利用しにくく、利用料金もわかりにくいです。
市バスは、過疎化に押されて便数も少なくなり、ますます不便になっている気がします。 友人が高岡住まいですが、中学生のお孫さんが通学にバスを利用したくても国府中学前に停まる便がほとんどなく 幹線道路から徒歩で歩かなければなりません。利用者が少ないのは認めざるを得ないのですが、必要なルートも 削減されている現在。公共交通は破綻していると思います。 鳥取市はずっと始発は鳥取駅。放射状に広がる路線です。が、市外から市外へ行こうとすると少し不便です。 一度鳥取駅へ出てそれから乗り換えて。一方、休日にはイオン鳥取北や湖山街道の渋滞は慢

性化しています。 東は浜坂、西は倉吉 南は智頭などから車が押し寄せてます。バスに市外と市外を結ぶ路線があったらどうでしょうか？ 車の流れがあるところ、人の需要があるところです。思い切って中心市街地はくる梨に明け渡し、郊外を結ぶ路線を 市バスで補う。ショッピング 通学、通勤（主に工業団地をターゲットか）に合わせてダイヤを組むのです。 バス基地や配車の問題があるかもしれません。 実験運行とかしてみてもはどうでしょうか。
金額を抑えられるのであれば、バスも使いたいところですが、鳥取駅まで出るのに 480 円。往復で 960 円。 まず、金額から高いイメージです。 時間も融通きかない上に、乗り過ごしたら 1 時間待たないと行けない事も、なかなか使うにはハードルが高いです。 乗らないと本数益々減ってしまうのも困ります。 最寄りの駅まで行けるような路線編成があってもいいのでは？と思います。
公共交通は、車がない人が使うと思うので、とりもびのような、行きたいところにまっすぐ行ける方法がいいと思います。
・合理化、効率化等求めるは当然であるが、利便性の中に身体含め弱等等へ配慮、向上も続けられたい。 ・公共交通について、利用状況、コスト含めもっと広く情報を周知し、利便性、利用贈への対応に繋がられたい。
行きたいところに、行きたい時間帯に運行していること
鳥取駅前エリアに住んでますが、買い物は郊外のディスカウント店になるので、マイカー利用になっています。駐車場代金のかかる丸由百貨店やシャミネに行くときは徒歩で行ってます。 公共交通機関の減少は、 年を取り運転免許返納したときが心配です。
車社会なので仕方ないが、利用する機会がないです。バスを使うとしても本数が少なく、バス停に着いたタイミングによっては、遅れているのかもう通り過ぎてしまったかわからない不安な気持ちでしばらく待ったこともあり、ならば最初から車で…という発想になってしまいます。
J R 鳥取駅と駅前バスターミナルを起点終点とする、放射的な公共交通ルートが出来上がっていた時代ではなくなり、中心市街地（鳥取駅～若桜街道など）から遠く離れた地に大型商業施設や病院などが分散して建っている。これらをつなぐ交通ルートが仮に作れたとしても、それ相応の利用者数がなければ経営は成り立たない。
運行間隔が 1 時間に 1 本なら許容範囲であるが、2 時間に 1 本は利便性が悪く感じるため、

改善して欲しいです
通学用の路線を整えて欲しい。子育て王国の名に負けないように。
バスは時間が合わない使いづらいです。あとバスは遅延が多いので、悪天候の時待つのがしんどいです。
米子の孫がウチに来る方法が現在極貧になっていて困っている。 バスはなくなっている。JRは、鈍行列車ばかりのうえ本数が撃滅。 通勤経路は、天候の悪い日の親の送り迎えの車が増えるため渋滞。 こちら側も車でなく協力が必要とわかっていても、行きたいところへ行く便がなかったり、バス代が高かったり、目的地につかなかったりと利用しにくい。
遅い時間帯になるとタクシーしかなく、その数も少ない。本数は少なくてもよいので遅い時間帯にもバスを運行してほしい。
路線バスが分かりづらいです、日交も日の丸も
くる梨は旧市内の人が使えるがその他の地区の人は利用できないので不公平感がある 市街地はバスの便数も少ないし夜の便が早い時間で終わるのでバスを利用したくても利用できないのが実情だと思う 地区地区で自家用車を利用した有料送迎も考えてみてほしいのではないか
公共交通の分野はもっと大胆にスピーディーに政策を展開してはいかがか。 循環バスの自動運転の実験が行われているが、実施の目標を設けて課題をクリアし実現を目指してほしい。試乗したがルートは単純で速度は低速で運転手なしでAIに十分任せられると思った。アメリカのSFやLAで運行されている自動運転タクシーに乗ったが、人の運転よりむしろ慎重で、安全で快適だと感じた。日本ではタクシーの自動運転はまだ時間がかかるかも知れないが、循環バスの自動運転であれば鳥取市で全国に先駆け実現してほしい。 また、駅南地区でライドシェアが試行されたが市街地全域に拡大し実施してほしい。タクシーは雨の日や週後半の夜には台数がなく利用できないことが多くなっている。アメリカはじめ各国ではUber社のライドシェアは日常の交通機関だ。鳥取市でも現状はタクシー会社の運営にはなるが、日本版ライドシェアで一般ドライバーを活かし、市民に利用しやすい交通機関として積極的に採用してほしい。
鳥取市の公共交通体系を考えると、自動車利用以外は考えにくい。無人運転、電気。アルコール。エタノール。プロパンなど環境規制を徹底した取組を強化した車社会づくりを進めること。さらには、公共交通のセンター施設を整備することが重要である。また、くるりの停車場表示の明確化をせいびされたい・。
とても不便です。
自家用車が普及しているので、バスの利用はあまりないかもしれないが、鳥取県内の高齢者が増えている現状を見ると、やはり安価で乗ることのできるバスは必要である。 路線バスの本数を見ると、赤字路線が多いのではないかと危惧するが、やはり、山間部に近い地域にとってはなければならぬものである。 民間人を利用した、トリモビのようなしくみが今後もっと増えれば良いと思う。

車社会である鳥取での公共交通機関は、利用者が少なく、運営も大変だと思われる。駅やバス停と直結した施設ができると利用者も少しは増えるかもしれないが、現状では難しいと感じる。学生にとっても、なくてはならない自動車やバスである。本数も 1 時間に 1 本あればいい方(自動車)。運賃も、駅から駅、バス停からバス停まで距離があるので高い。バスは学校の下校時間と合わないこともある。しかし、利用者が少ないのに増便だけしても赤字になるのは目に見えている。 無料駐車場が増えれば、公共交通機関が少しは利用しやすくなるのではと考える。
国や企業と連携し、自動運転バスや電車の早期実装の実現。
観光客、特に海外からの人の利用を促進する PR やイベントとの連携、ホテル前のバス停設置。
公共交通を利用しないのでなんとも言えませんが、利用者が減っても必要性は高いと思います。
旧市内に比べて新市内や群部などの地域は公共交通が不便で車に頼りがちになるからもう少し公共交通を増やしてほしい