「鳥取市１００円循環バス『くる梨』」に関する
LINE 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・・・・・・・・・・ ４～８９

令和７年９月
鳥取市都市整備部交通政策課

１　調査の概要

⑴　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。

⑵　調査方法

①　調査対象

令和７年度鳥取市公式LINE登録者　４１，４３１人

②　調査方法

LINEアンケートを通じて回答

⑶　調査期間

令和７年９月１２日（金）～９月１６日（火）

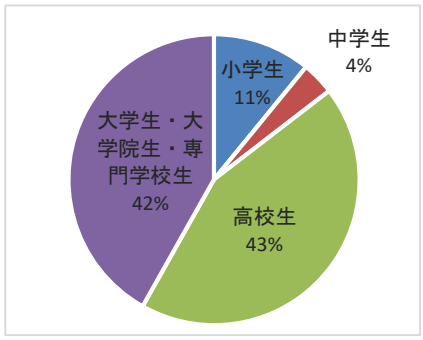
⑷　回答者数

８５２人（2．1％）

2　回答者について

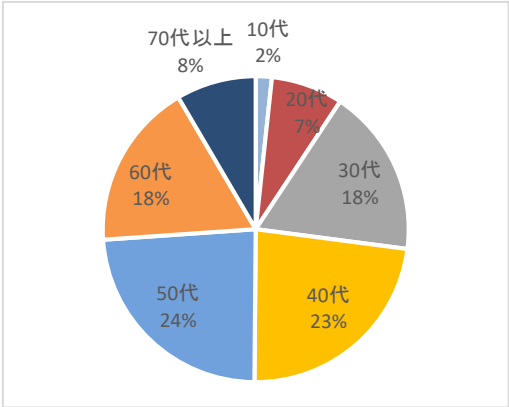
Q1　学生の方は該当するものを選択してください。

	回答者数	回答者割合
小学生	6	10.9%
中学生	2	3.6%
高校生	24	43.6%
大学生・大学院生・専門学校生	23	41.8%
合計	55	100%



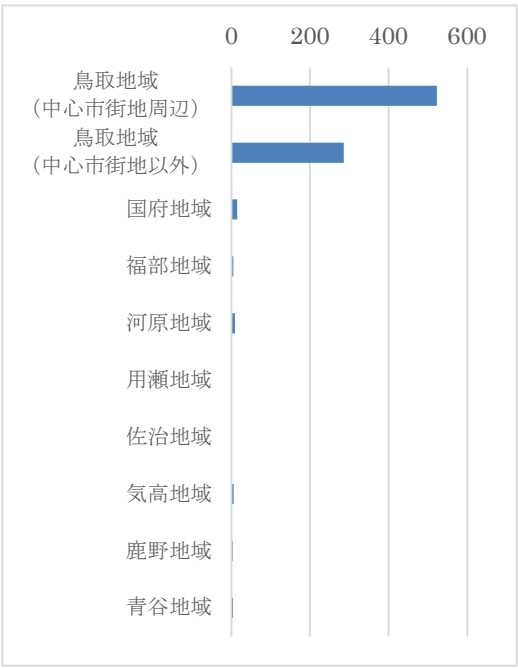
Q1　学生でない方は年代を教えてください。

	回答者数	回答者割合
10 代	14	1.7%
20 代	63	7.6%
30 代	147	17.8%
40 代	191	23.1%
50 代	197	23.8%
60 代	146	17.6%
70 代以上	70	8.5%
合計	828	100%



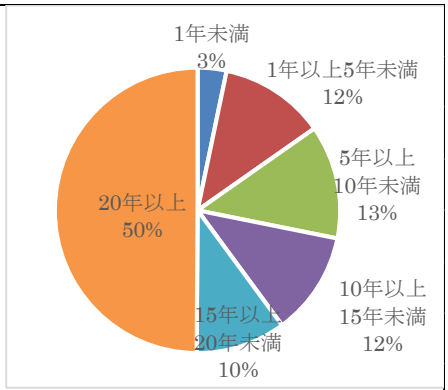
Q2　お住まいの地域を教えてください。

	回答者数	回答者割合
鳥取地域（中心市街地周辺）	523	61.4%
鳥取地域（中心市街地以外）	286	33.6%
国府地域	15	1.8%
福部地域	5	0.6%
河原地域	9	1.1%
用瀬地域	1	0.1%
佐治地域	0	0.0%
気高地域	6	0.7%
鹿野地域	3	0.4%
青谷地域	4	0.5%
合計	852	100%



Q3 お住まい地域の居住年数を教えてください。

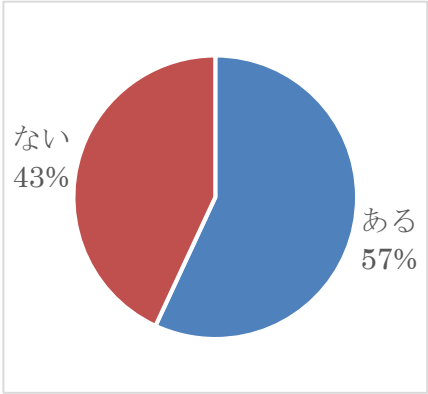
	回答者数	回答者割合
1 年未満	28	3.3%
1 年以上 5 年未満	102	12.0%
5 年以上 10 年未満	110	12.9%
10 年以上 15 年未満	100	11.7%
15 年以上 20 年未満	87	10.2%
20 年以上	425	49.9%
合計	852	100%



３　アンケート調査結果

Q4 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。

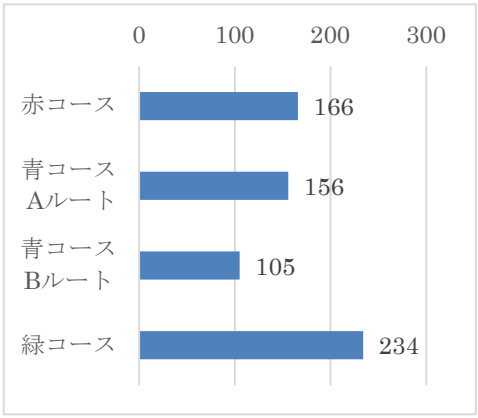
	件数	%
ある	485	56.9%
ない	367	43.1%
合計	852	100%



Q5 よく利用するコースを教えてください。

	件数	%
赤コース	166	34.2%
青コース Ａルート（城北高校・富桑体育館経由）	156	32.2%
青コース Ｂルート（梶川通・聖神社北門経由）	105	21.6%
緑コース	234	48.2%
合計	661	

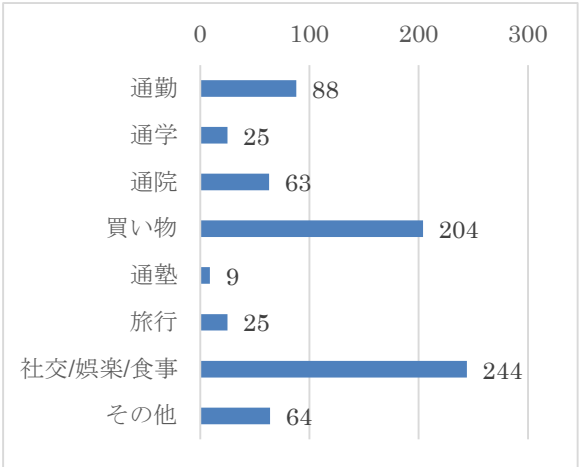
485



Q6-1 くる梨の利用目的を教えてください。

	件数	%
通勤	88	18.1%
通学	25	5.2%
通院	63	13.0%
買い物	204	42.1%
通塾	9	1.9%
旅行	25	5.2%
社交/娯楽/食事	244	50.3%
その他	64	13.2%
合計	722	

485



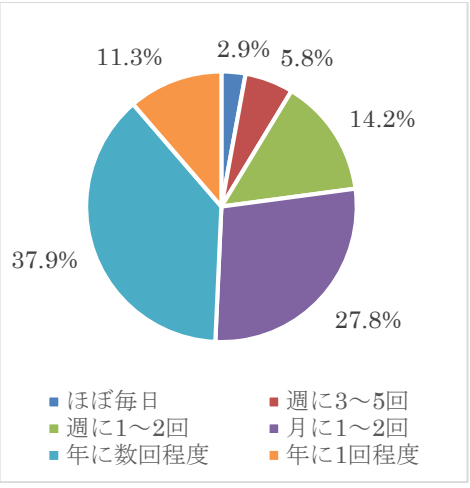
Q6-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

仕事中の移動
子どもがくるりバス大好きなので、バスに乗るための付き添い
仕事での移動
樗谿公園へのアクセス
職場から駅までの移動手段として
鳥取駅から家や職場に戻る時に使う
子供を連れて散歩
駅から県庁近辺へのちょっとした移動など
孫の乗車体験
学校からの帰宅
孫の社会勉強も兼ねて
飲み会への参加時など、車で駅まで出れない時
雨が降ったときの仕事の帰りや仕事が終わって飲み会に行くときなど
孫が乗りたくて
習い事
降雪時にスポーツジムへの往復
仕事帰りのみ利用
市役所　鳥銀文化会館
小さい子どもと散歩した帰りに乗る
遊び
ライブ参加
学校の行事
歩くのに疲れた時
飲み会の会場に向かうため
出張の時職場から駅まで利用する。
職場近くから目的地に行きたかったから
子供のスイミング
子どものバス体験に一度利用しました。
出張での移動
ぶらり
習い事に行く時、市民会館まて。
バスターミナルからの乗り継ぎが主目的
乗ること自体を目的として。
駅へ向かうため
子供の学校行事の際に利用してました。
飲み会

しゃんしゃん祭りの移動で使いました
丸由から実家（元町）までの距離に利用
仕事
鳥取駅まで行くのに利用
子供がバスに乗りたい。というので交通手段の目的ではなく、ただバスに乗るという目的のため。
子どもの希望
仕事
県庁への移動
子どもの学校へ行く時
鳥取駅まで
美容院
病院、帰宅、社交と様々
市役所への行き帰り
出張
教育団体。子ども達に交通マナーを教える。
休日、予定のない日には、子どもと乗ってバスを楽しんでいます。
ない
イベントの時
市役所やハローワーク利用
久松山に行く時
業務での外出
母の通院介助の帰りに日赤から駅まで

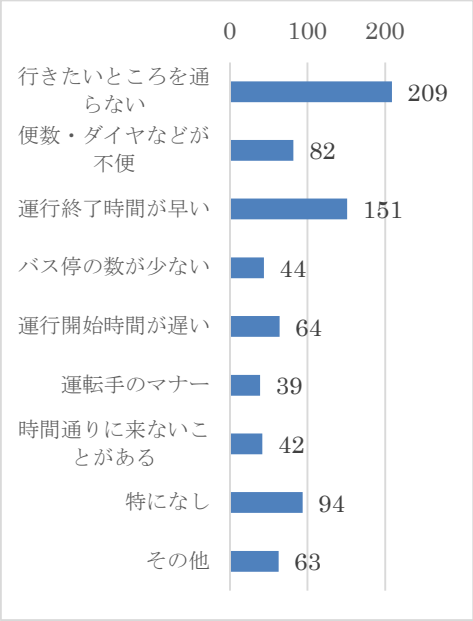
Q7 くる梨を利用する頻度を教えてください。

	件数	%
ほぼ毎日	14	2.9%
週に 3～5 回	28	5.8%
週に 1～2 回	69	14.2%
月に 1～2 回	135	27.8%
年に数回程度	184	37.9%
年に 1 回程度	55	11.3%
合計	485	100%



Q9-1 あなたが考える「くる梨の課題」に近いものを教えてください。

	件数	%
行きたいところを通らない	209	43.1%
便数・ダイヤなどが不便	82	16.9%
運行終了時間が早い	151	31.1%
バス停の数が少ない	44	9.1%
運行開始時間が遅い	64	13.2%
運転手のマナー	39	8.0%
時間通りに来ないことがある	42	8.7%
特になし	94	19.4%
その他	63	13.0%
合計	788	
	485	



Q9-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

鳥取駅に行くのに時間がかかる
とても感謝しています。
予定より早くバス停に着いたときに、出発予定時間まで待たずに発車、もしくは客がいなければ停車せずに通過している。乗れないことがあってショックだった。
=〃学生時代のことです。終点のため鳥取駅で停車ボタンを押さなかったことがありました。（いつも終点だと押さない人が多いので、その方がいいのかと思っていた）すると、バスの運転手さんが私達学生がいるのを分かっていながらバス停ではなくバスの駐車場のようなところまで行ってしまったので、降りたいです、と伝えると「あなたたちがボタン押さなかったんだよね？」のようなことを言って怒鳴られたことがあります、。他の運転手の方は優しい方が多かったのですが、たまにそのような方がいらっしゃるとトラウマとなり、利用者も離れてしまうと思うのでそのような声が上がっている運転手の方には指導があった方が良いかなと思います。〃
青コース、相生町（マルワ前）→ローソン鳥取田島店角を曲がるコースを追加して欲しいです
ルートが複雑。どこを通るのかわからないから使わない人も多いと思う
鳥取の方はほとんどが車を持っておられるようなので、100 円バスのルートも今あるようなルートになるのかなと思うのですが、県外から来た車のない人にとっては、JR の駅も遠いし、路線バスもないしで、100 円バスなどが通るといいなぁと思うことがあります。デマンドバスが日本の至る所で走っているようですが、一回 400 円を超えるとやはり高いとなります。
私の家から来る梨のバス停が遠いので立川大橋まで来て欲しいです！生協病院の受診が終わり薬局が終わると 12 になるけど普通のバスは有りません 1 時間待ちます！来る梨に立川大

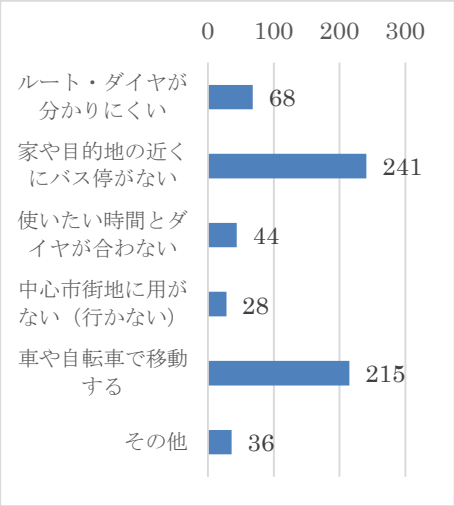
橋迄来て欲しいです！
滑らかな運転をしてほしい
運転が荒いなと感じる時がある。お年寄りがたくさん乗られるから急ブレーキ級発進はやめた方がいい。
立川二丁目も通ってほしい
ぶっきらぼうなドライバーがいる
狭い
駅南ももう少し範囲を広げてほしい。
自宅から停留所までの距離があるので、コースを見直してほしい。
逆回りのルートも検討したらいいのではないかと思う。駅から市役所方面に行きたい人の利用が増えるのではないか。（現状、鳥取駅から市役所に行くためには市内一周するまで待つ必要があるので）
会社が飲み会の時に使用していますが、せめて 18 時 20 分までなら乗れる
時々イコカが使えないこと　1 枚のイコカで 2 人できなくて現金を探す事が多々ある
千代川超えた南安長らへんも通って欲しい
中央病院もルートに入れてほしい
市街地外なので将来的に車の免許を返納した時に利用したい。
運転手、教習所に行ってやり直して
車の方が便利だから
土地勘がないので、駅名をみてもどこなのかはっきりと分からずハードルが高く感じてます。
運行開始時間が遅い、7 時台の便がほしい
駅南も運行して欲しい
もっと路線を増やして欲しい
IC が使用できたら、嬉しいです
近くにバス停がない！田島のローソン前を通り富桑体育館へ向かうコースを作ってほしい！
近くであれば自転車を使うため
コースが決まっているのですがそれにプラスして、駅から日赤前～裁判所前を通って、智頭街道を通って駅に帰るコースも欲しいです。日赤病院の帰りに乗り換えしないで帰れます。
通勤経路は通らない
駅南も通って欲しい
中心市街地以外も運行して欲しい。最短で鳥取駅までとかあれば尚いいです。
内回り外回りがなく一方通行で、くる梨で行きたいと思っても時間がかかるのでやめることも多い。
範囲を広げてほしい、自分の住んでいるところは通らないので。
普段は使わない
千代橋や千代大橋の向こう側にも来てほしいです
運転手の運転マナーが良くない。すれ違いにくい道で道を譲れとクラクションを鳴らしてく

る。挙げ句の果てにはすれ違いざまに睨んでくる。小さな子供もいるので怖くて怖くて。あんな思いもうしたくありません。
しゃんしゃん祭りの移動で楽に移動できてよかったです。
コースの重複。
中心市街地内だけでなく、ある程度の住宅地（吉成叶宮長立川国府方面）から鳥取駅へ、くるりの乗り継ぎで高齢者や未成年等が動きやすい街作りをして欲しい、高齢化社会の中で官民一体となって計画的な街作りをして欲しい、鳥取駅が起点の既存のバスとは別の方向性で、定額くるりの乗り継ぎで市内全域に行ける社会が良いと思います（例えば若葉台から津ノ井駅、津ノ井駅から市立病院、市立病院から鳥取駅といったある程度の大きさがあるその地域の商業施設や病院等の連絡線を目指しても良いのではと思うが、コンセプトが違うなら申し訳ありません）
席の数が少ない
満足してます
土日祝で何かの行事で若桜街道に行きたい時に始発時間が遅くて乗れない。でも年に数回位の事なので、休みの始発が遅いのは仕方ない事だと思います。
吉成や大覚寺の方まで通っていると利用しやすい
例えば車体は赤色なのに　実は緑コースで　乗る途中で気づく事がある、特に外国の方に結構不便。
乗る人が無いのに大回りすることしばし有り。
浜坂や砂丘の方面にバスを通してほしいです。
家の近くを通らない
以前はくるりの運行範囲内に住んでいたので頻繁に利用していたけど、今は範囲外になったので残念。吉成とかまで範囲が広がったら嬉しいです。
もっと広範囲にしてくれると助かります。
緑コースは時間が、取ってない。運転手が毎日えらいと言っている。青Ｂコースも余裕がないと言っている。
中央病院、市立病院、医療センター、尾崎病院、各老人施設、を回るコースがあればもっと利用し者増えるし高齢者免許返納者も増えると思う。
目的地に着くまで、時間がかかりすぎる。ゆっくりした雰囲気が良いところでもあるが。余談ですが、利用者は、年配の方ばかりな印象。対象利用者、どういう利用目的で利用するものなのか知りたい。
湖山地域にも運行して欲しい
ルート変更前はよく利用していましたが、不便になり利用しなくなった。
青バスの仕組みがわかりにくい。
バス停が多く時間がかかる
駅裏、吉成のエディオンやトライアルをカバーする新しいルートを希望します。黄色コースとかにして増やしてほしいです

ない
赤車ですがわざわざ全車市役所を通りもうない元トスクをわざわざ通り元々の乗車時間が３倍近くかかるようになります病院に行くのにも疲れる。
通院したい病院を通らない
200 円に上げてでもエリアを広くしてほしい
青バス使用してますが、城北学生さんの態度に時々辟易します。おしゃべりは百歩譲り、お年寄りに席を譲らない、飲食（アイスとか）
時々運転が荒い。ブレーキやカーブの時
青コース A、B２つもいらない気がする。A、B 分かるなら新たな色のコースを考えたらどうか
以前はバス運行エリアに住んでいたが数年前に鳥取駅南側へ引っ越したため、エリア外となってしまいほとんど利用しなくなってしまった。そのため南エリアも運行範囲を広げて欲しい。

Q8-1 くる梨を利用したことがない理由はなんですか。

	件数	%
ルート・ダイヤが分かりにくい	68	18.5%
家や目的地の近くにバス停がない	241	65.7%
使いたい時間とダイヤが合わない	44	12.0%
中心市街地に用がない（行かない）	28	7.6%
車や自転車で移動する	215	58.6%
その他	36	9.8%
合計	632	
	367	



Q8-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

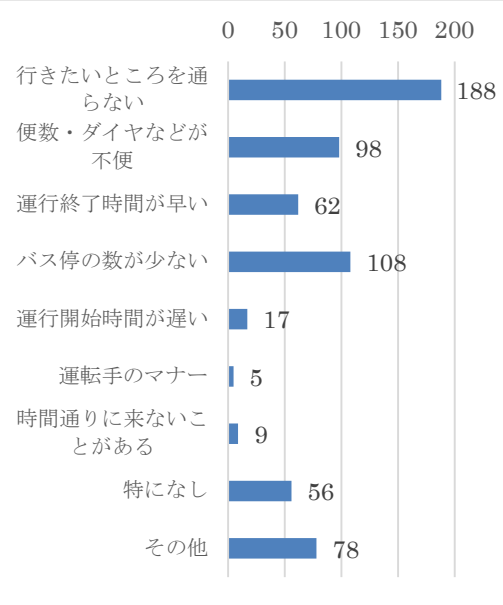
緑ヶ丘１丁目に住んでるが、自宅最寄りの古海のバス停に停まらない。また、湖山街道、安長や北イオンの方面に行かない為乗らない。
乗りたい所にくる梨が来ない
①自家用車使用②年に数回(忘年会等)本通辺りに仕事帰宅後に行こうとしても近いバス停まで歩くと 10 分 15 分かかる。時間的にもないと思う。③70 代の母が年に数回病院で眼の検査でその日は運転できないがバス停から家まで歩けないためその日だけタクシーを使用。
美萩野住民です。博物館へくる梨で行けないか検討した事がありますが、バスでも列車でも接続の検索が面倒というか大変だった上、車で行く倍以上の時間がかかる。帰りにスーパーで買い物をする事を考えると生鮮食品用の保冷剤を持って行くの？そもそも交通費がかかり

過ぎ、現実的じゃないと諦めました
生活に必要な場所の近くを走っていない。
普段は徒歩(体力作りのため)なので。
自家用車を使用するので利用することがない
一番近いくる梨のバス停まででるのに徒歩で 30 分ほどかかる。それなら車で出てしまう方が楽。
駅南のルートが無い
ルートが改悪されてから使わなくなった。不便。運行スタートした頃の過去のルートが一番良かったのに。
朝の通勤に使いたくても便はない、夕方飲みに出ようとしても便はない。昼間は、乗る人がいないのに走ってる。もったいない。
ルートが近くにない(もう少し広くしてもらいたい)
もう少し範囲を広めて欲しい。市内に飲みに出る時など利用したい
旧市内以外居住者にとっては旧市内まで出る利便性が第一の課題である。
中心市街地以外、ポカポカ温泉辺りまで行って欲しい。
近くまでクルリが来ない
使いたくても、こちら側に来てくれないから。
自宅近くの停留所がくる梨のコースではない
大覚寺だがルート地域に該当していない
そもそもくる梨バスが通らない地域です。３コースあるのなら、それぞれが重なるように地域を広げる工夫はないのでしょうか。
駅周辺に住んでいる為、使用する機会が無い
私はココスの近くに住んでいますが駅から自宅周辺のバス停にくる梨バスが来ないので利用できず子供や両親も凄く不便だし残念だと言っています
くるりバスが通るルートは家から近いため、徒歩または自転車で事足りているから
市内専用の 100 円バスとなっており、使用したくてもできない。
乗りたくても、近くに来ない　どうして市内ばかり走ってるんですか。そんなに人は乗って無いです。バスの不便な所に回ってほしいです。
子供が高校生です。通学でバスを使用してますが、ルート外なので通常のバス定期を購入しています。その点では、100 円バスの通る地域はいいなと思います。
以前は利用していたが今は利用しなくなった 目的地の近くまで行かないから利用を諦める
くるりの路線がないため、今のところ市内へは自家用車での移動。市内周辺も自家用車での移動が多く必要ない為。
ルートを変更、見直し検討、同じ地域ばかり
昔のルートが良かった　乗り換えが不便
市街地のみの住民だけでは、良くない
引っ越して来たばかりなので、利用の機会がなかった

くる梨が通っていないから
くる梨範囲は歩くか自転車で事足りる

Q9-1 あなたが考える「くる梨の課題」に近いものを教えてください。

	件数	%
行きたいところを通らない	188	17.7%
便数・ダイヤなどが不便	98	3.3%
運行終了時間が早い	62	1.6%
バス停の数が少ない	108	6.0%
運行開始時間が遅い	17	0.3%
運転手のマナー	5	0.5%
時間通りに来ないことがある	9	0.3%
特になし	56	13.9%
その他	78	12.5%
合計	621	
	367	



Q9-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

今は使う必要がない、将来車の運転ができなくなった時など通院や買い物では使うと思う
範囲の拡大を望みます
100 円
バス停が近くになく利用出来ない。
ルートが駅の北側に偏っている。大きい病院はルート上にあっても、住民が普段使いする町医者はルートから外れている。
家の近くを通らない
利用したい気持ちはあるのですが、本当市内しか回ってないから利用できません。もう少し範囲を広げてほしいです
本当に必要としている人が乗れるようにしたらいい
①自家用車ですぐ出掛けれるから乗客不足②車等無い方を考えると年配の方が病院や買い物の為に料金安く移動されたいがバス停まで距離があると、同じ歩くので近場で買い物されたりしているのかも。
誰がメインターゲットなんですか?観光客？市街地の運転出来ない人？何故そのルートなのかが理解出来ない。美萩野住民なんで日常の買い物は湖山周辺で済むから千代川を渡るのは総合病院、博物館、市役所ぐらいで滅多にない。鳥取駅から左記だけに頻度高く回ってくれた方がいい。正直、くる梨の恩恵がない。税金だけ払ってる感がある。
免許証を手放した高齢の親がいます。移動手段としてバスを使っていますが生活圏内以外の

停留所が多いように思います。
ルートやバス停が限定されているから。
路線が利用できる地域の人だけが恩恵を受けている。料金も安価。税金で補填しているのも不公平だと思う。
くる梨は何故中心市街地だけ走っているのか。同じ税金を払っているのに、千代水、湖山地域を走るくる梨があっても良いのでは？必要とされるところを走らせて乗車率を上げるべき。
自宅周辺にバス停が無い
雲山は利用できない　範囲の拡大希望
くるりなので、行きは近くても帰りがぐるっと一周時間がかかるので、使わないこともある
今どこを走ってるかわからない　アプリか何かあるかもですが誰に聞いても知らない　ルート、時刻表、現在地のわかるあぷりがあればテレビ CM か市のラインでリンク貼り付けて教えてほしい
200 円乗り放題を復活してほしいから
運行範囲が狭い
駅南のほうにはあまり停留所がない
バスじゃなくても、マイクロバスとか小さくてもよい
範囲が狭い
バスのルートを拡大して欲しい。
自宅が中心市街地以外なので　利用したくても出来ない
居住地にルートがない
家の近くまで来てほしい
運行範囲以外に居住している人はほとんど使わない
歩けるところは停留所減らしてほしい。例えば、駅と丸由は近いので全部のコースが停まらなくても歩けば済む。他に停留所を増やしてほしい。
走っているエリアが限定的で不公平感がある。
千代川西側もバス停があれば利用する！
くる梨に乗るためには、鳥取駅に行かなくてはいけない。鳥取駅までは、車で行くとしても駐車場問題がある。くる梨を利用してみたいが、この問題があり、なかなか踏み切れない。
ルートがもう少し広いと乗れる
子供（小中学生）が定期的に市内へ行くことになった時に利用しようとしたが、鳥取駅に JR で行ってからの乗り継ぎになるため、時間的に乗れるかどうか不安があったため、結局自家用車での送迎になった。市街地外（千代川西）に住んでいると、なじみがないため利用しにくい。
駅から高校まで子に使用させたくても開始が遅く、終わりは早くて利用できない。ターゲットが誰か疑問。通勤にも使えない。
利用したい時間に運行してない！

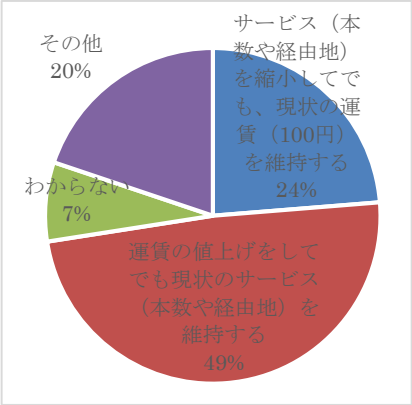
運行地域が限定的
Q8_2 の回答と同じ
家周辺にくる梨バス停がないため路線バスを使うしかない
自家用車で移動してしまうため
必要にしておられる老人やら、免許をもってない方が多いのは、千代橋から向こうにもたくさんおられます。なぜ、そちら側ばかりに通っているのか、そこから間違いと思います。
拡張おねがいします。例えば湖山駅→湖山周辺→美萩野→商業高校周辺→湖山駅と
将来、免許返還の事を考えると住んでいる地区も走って欲しい
家近くの停留所から駅、マーケット、病院に行けたら利用したい。くる梨のエリアを拡大していただきたい
市民への周知が少ない
鳥取駅南側の吉成→宮長→雲山ルートで循環バスを増やして欲しい
運行範囲が限られている。
駅南側にもルート広げて欲しい
運賃を上げて良いのでもう少し範囲を広げて欲しい
コースが狭すぎます。再考を願いたい。
使いづらい くる梨に乗るまでにバス停まで行く手段が車になるため
利用したことがないのでわかりませんが　免許証返納後は利用しないと生活かできないかな？と思っています
駅の南側をもっと幅広く走って欲しい。吉成周辺です。買い物に行きたくても、近くにスーパーが無くて困っているという声を聞く事が頻繁にあります
希望するコースを走らない
利用していないので、よくわかりません。
認知度が薄い
車のない子供やお年寄りが快適に暮らせるようにくる梨があるとしたら大きな道路だけじゃなくて住宅が密集してるとこなどまんべんなく通ってあげるべきではないでしょうか?
移動手段にバスという考えがそもそもない。
もっと広範囲にバス停を作ると需要が増える
市民の足の代わりを目指しているのであれば、運行範囲が狭すぎると思う。
私は近々後期後期高齢者となります。いずれ免許証返納した時にはくるりバスにお世話にならないといけない時がきます。その時乗りたい時に乗れる、そして、自宅に近いところまで来てもらう事が必要です、なのでバスがもっと小さくて小回りが効くことが必要です。どこかの田舎のように、トヨタのハイエースくらいの大きさで、ネットで予約すればすぐに自宅まで来てもらうことができればありがたいと思います。
市街地住民のみに与えられた特権であり郊外住民には何も恩恵なし
中心市街地に住んでる人にしかメリットない。雲山や大覚寺、吉成方面も拡大してもらわないと税金払ってるのにその恩恵すら受けられないので物凄く不満。赤、青、緑と中心市街地

だけバス通ってるのはおかしい。
知名度が低い。例えば、毎月第 1 日曜は無料としたら、子供をバスに乗せてやりたいと考える親は多いので、家族で砂丘へ行こう等利用促進に繋がると思う。その為には、どの年齢層をターゲットにするのか明確にする必要があると思う。
乗りたくても乗れません。もっと区域を伸ばして下さい。運賃は少しは高くなってもいいと思います。
買い物難民の為のバスなら時間を特定し手を上げれば乗れるように　成れば良いのに。
人口の多い美保地区を通り、市民病院を経由して国道 53 号を通る路線があれば利便性、利用者はかなり高まると思う
砂丘の方まで通したほうが、観光客が来やすいと思う
車で移動するので 今は特に利用することがない。孫が小さい時はバスに乗りたがり乗せてましたが。と、自宅のほうは走らないので利用できません。
車があるので、利用者目線での課題はわかりませんが、民間でも送迎バスの運転手不足は聞きます。そのような同様な悩みの業者と連携して、新たな仕組みをつくると良いと思います。
子どもがいて、可愛いバスに乗る経験をさせてあげたいが、家の近くが走っていないため中心地まで車で行ってバスに乗り換えるのもなぁ、、と思い、県外から引っ越してきて 3 年目になるが乗ったことないままです。もう少し中心地から離れたところも走ってほしい。とにかく利用しづらいです。
くるりの事では無いので参考にしていただけたら幸いです。以前姫路へ観光の際、市内周遊バスを利用。途中でベビーカー利用のご夫婦が利用したい様子を見たにも関わらず、運転手がいきなり、「乗せれんで！」との一言！その夫婦は困惑されたのが通じたのかブツブツ言いながら後部乗車口?!から乗車させていました。この場面は想定内のはずなのに…私達もどこか気分が悪く、残念な気持ちになりました。くるり運行のスタッフはそのような事がない事を願います。長文すみませんでした。
湖山町方面にも循環してほしい
ルートが悪い
市のサービスなのに場所が限定的。路線バスすら無い、過疎部に回した方がいい。
誰が使うことを目的にしているのかわからない。旅行者なのか免許返納した高齢者なのか。現状旧市内に通勤通学している人が使用している気がします。一部の市民のために運行している気がするが、旧市内に住宅地を整備する予定もないのに、なぜ運行しているのか不明。同じ市民で同じ高齢者でも新市内の高齢者は路線バスで旧市内の高齢者はくる梨で税金で不足分を補っているのはなぜ？
現ルートが良く無い　乗り換えが不便
市街地街のみの利用者のみに限られ不公平感を感じる。
高齢化に伴い、免許証返納すると、路線バスか、タクシーになる。運賃を上げて範囲を広げて欲しい。市内の住民だけが、得をしているのは、変
もっと路線範囲を拡大広げて頂きたい！-

免許返納したい高齢者の移動手段として提供して欲しい
円護寺まで来てほしい
せめて岩倉、布勢、湖山、津ノ井駅までは走ってほしい。学生が利用できる
子供がバスに乗りたいと言っているのでこれからたくさん利用したい！
むだ
ルートが限られていて利用できない。

Q10-1 運賃に対してあなたの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	202	23.7%
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	416	48.8%
わからない	65	7.6%
その他	169	19.8%
合計	852	100%



10-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

現状維持で良い。支出が多ければ、節約および収入が増える取り組みを行い公費の出費を減らすべき。収入を増やす取り組みは官民一体となって知恵を絞り出すべき。
路線バス全体に対してですが、補助金の（バス会社に対して？）の予算を利用したい人に対しての利便性、補助にも充填して年間、月パスなどを希望者に配布して（有料）利用促進を（御得になれば、必ず使ってみようかと思う人はいるかとおもいますし、マイカーからの（もう少し時間だとかルートだとか、考える必要もありそうですが）バスの利用者も出てくるようにおもいます
現状のままでよい。サービス（本数や経由地）か悪くなれば、もっと利用しなくなる。値上げされたら乗らない、100 円だからこそ価値がある。
運賃を値上げしても経由地を広げて欲しい
今の路線は段階的値上げして、最終的には 200 円程度まで上げてもいいと思う。また、県民に対しては旧料金の回数券を購入出来るようにする等の措置を取れば良いと思う。新路線を設置する場合、200 円からスタートし、需要があれば値上げしていいと思う。
乗車率の多い所だけを回る
バス停など通ってもらいたい施設やお店と連携し，資金を集める連携して
補填を増やして運賃も上げる。その代わり運行範囲も広げる。前述の案は市の負担を減らす代わりに市民負担を増やす、又はその逆の案であり、ゼロサムは市民の理解を得られず反感を買う上、利用者離れを招き破綻する計画。市の負担も増やすから市民の皆も負担してねと

言う打ち出し方が良いのではないか。
よりコンパクトカーにする
本数や経由地を最適化することで公費を最小限にしつつ、公費での補填を続けてサービスとのバランスをとる
市内中心部にするのではなく、田舎側の方が利用する人はいるのかなと思う。
運賃を３段階ぐらい（１００円・２００円・３００円）にして市街地以外にも運行する。また乗り継ぎしても目的地に行くまでは１００円で行けるようになると利用者が増えるのではと思う。
３種類ものコースが必要か不明確。
行きたい所を広げて。
運転範囲をはやしてほしい
市民のほとんどに自家用車があるので、100 円バスで黒字は簡単ではないと思いますが、賃上げは望ましくはないでしょうし、縮小も望ましくはないでしょう。答えにならない答えですみません。
経由地の変更を考えて欲しいです！歳を取って歩くのも大変になってます！助けて欲しいです！
西高生の娘が度々利用しています。中高生が利用しやすい経路、運賃を希望致します。
くる梨の必要性、意義がわからない
運賃を上げても路線を増やせばいいと思う市街地以外の人が市街地に行くために運行すればいいと思う
=〃薄利多売の方針でないと維持はできないと思う。多くの利用者があれば 100 円のままで維持できるとすれば、そのようにすることを考えなければ、値上げして客単価を上げると必ず客は離れる。その先は廃止となります。利用者が多ければ黒字になるということなら、そうなるように、エリアの拡大が必須だと思う。そもそも人口の少ない町なので、確実に通勤、通学客が乗せれるようなエリアと運行時間を確保する。既存のパス会社と競合することになるが、そもそも既存のバスは不便な上運賃が高く当然の流れです。そこは、事業委託するなど共存できるよう市で考えて下さい。市街地内は 100 円、市街地以外から他エリアに入ると 100 円加算など〃
現状の範囲内は 100 円(もしくは 150 円)それ以外範囲を広げて 200 円に設定し、利用者を増やす
金額が 100 円というのがくるりへの印象があると思います。しかし金額そのままでサービス範囲が縮小されると結果的には乗客の減を考えます。もう少し範囲を広げても良いのにと安易に思ってしまいますが金額アップすると通常の路線とかわらない金額にもなるのでは、もしくはもっと高くなるのではとおもいました。
撤退
公費を投与してサービス、値段ともに維持する。
運賃を値上げして、サービスも利用実態に合わせて見直す。

上記に書いたが、恩恵がないので他人事感がある。ただ高齢化、住民サービスならライドシェアや総合病院だけ回るとか、市街地以外の人がどれで接続してどこに行く必要があるのかを調べた上で検討してもいいのでは?シャッター商店街を回る意味とは?
今までのルートは150円で少し離れたルート空港付近まで回るルートは250円で回ってくれるなら乗りたいと思います。
運賃を200円に値上げしても、継続すべき。路線バスのある所は不要。路線バスの無いルートを。
運行地域を拡げる。
ニーズがないならやめるべき
=〃〇乗降データを活用し、抜本的な路線とダイヤの見直し 〇民間バス会社の路線と競合しない区域の中で客が取れる箇所と行きたい箇所を結ぶ路線見直し 〇JRや他のバスとの乗り継ぎを意識した路線、ダイヤを組む 〇乗り継ぎ拠点の工夫(既存のショッピングセンター内を待合にするなど) 〇チョイ乗り客を増やすバス停の設定 〇路線の分かりやすさの追求 〇現在の乗客数が述べ何人で、述べ80万人の乗客増が現在のダイヤ本数×乗客定員でそもそもクリアできるのかを考える クリアできないならどこのラインまで攻めるのか 〇実際にはあまり乗らないがお得を感じ、買いたくなるサブスク商品の開発と販売など〃
運賃を決めてから、可能な規模にする。
運行を中止する
必要な交通手段です　利用者には便利だろうと思います
運行範囲の拡大
どこで乗り降りしても一律料金で利用できるものがあっても良いと思う。例えば1日500円（保護者同伴の子ども無料）など。
学生の私からするととてもありがたい値段なのでとても助かっていますが無くなるのは嫌です
100円を維持して欲しい、しかしサービスを縮小しては利用者がもっと減ると思う
本数、経由地変わらず運賃も現状維持がありがたいです。
停留所を増やし、もっと利用しやすくし、利用者を増やす
現在のルートが適切か見直しを行う
運賃を値上げして、かつ、コースを見直す。
値上げして利便性を上げる（通勤、通学の時間帯に便数を増やすとか）利用者を増やす努力がもう少し必要ではないかと思う。
【その他以外】物価高も続くと思うので値上げ自体は賛成です。定期は厳しいと思うので、割引を考えてほしいとは思います。仮にサービスを縮小、廃止すると、市街地型の買い物難民（例トスク本店周辺）が生じ、その対応に別の公金が投入されると思います。それならばすでに成立したインフラを維持することを優先したほうがいいかなと思います。
運行範囲は他の路線のバスが運行するのでくる梨を使用する必然性がない。もっと広い範囲での運行が必要

本当に需要のあるコースになっているかという疑問がある。コースを変えてより需要のあるコースになればその方が良いと思う。ただコース変更するとまた費用がかかるので慎重に検討していくべき。ある程度の実証実験を行ったほうが良いのではないかと思う。
利用者が増える時間帯に走らせれ早いと思う
利用出来る人は少ないのに、限られた人だけ 100 円で利用できるのは不公平
値上げしてサービスを拡大してほしい
１００円が魅力ですが、庶民の足として持続できる値段を検討してほしい。
よく人が利用するバス停や区間、ルートの統計を基に検討した方が良い。近場しか利用していないのであればサービス縮小で 100 円がよいと思う。範囲広く利用しているのであれば値上げも致し方無い。
同じ鳥取市民で税金も払っているので　路線バスと変わらないくらいの運賃でも良いと思う
市街地中心地の他にもルートを増やしてほしい
運賃を値上げし、１ヶ月間の利用回数に応じてポイント付与又は運賃割引等でよく利用する方は今と同等の金額になるような仕組みにすればよい
少し値上げしてもよいと思う。運行本数の見直し。利用の少ないところは減らす。
自分が利用しないなら廃止でも良い
くるりバスを始めた目的は達成されているのか？
県外の人が遊びに来ても、鳥取は、交通の便が悪いとの事…鳥取駅から、砂丘まで移動。砂丘以外が点在しており、遠くて交通費がかかる。くる梨を利用する事で、割引になるとか、飲食店のクーポンがつくとか…は、どうか…県外の人に限らず、鳥取の人にも利用する事で、何かメリットがあればいいのかな。鳥取市のクーポン、すぐ予定数に達しましたよねましたよね
行政からの補填は必須。赤字なら市立病院も補填せず、廃院できるのか？
100 円のままだとありがたいが、無理なら上げてもよいと思います。中学生は義務教育なので子供運賃にしてもらえると乗ろうという気持ちになる。
今の限定的なエリア運行で赤字といわれても、利用できない人からはピンとこない。みんなが利用できる方法を考えるべき。
市民は 150 円、他（旅行客など）は 200 円など差をつける
20 分間隔でなくてもよいのでは
適度な値上げは必要と思います！テスト走行後に経由地を増やしてほしい！
中心市街地のみが問題で、もっと学生など利用者数の多いコースも入れるべき。もう少し広い範囲の 200 円コースとかもあれば利用したい
100 円はとてもありがたいが、赤字にすることなく運行出来ると見込んで始めた事業なのか、時代の流れで、赤字になっていったのかわからない
運賃の値上げは賛成です。利用する人が少ない=公費の恩恵を一部の人しか受けられないのはおかしいかなと思うので。ただし、本当にサービスを必要としている人には今で通りの運賃でもいいと思います。あと、イベントの日には安くして利用しやすくしてもらうと嬉しいで

す。
廃止とする
便利なら多少高くなっも利用する
20 分おき？の必要はないし、ルートが重なっている部分は無駄。ほかの場所を走行してほしい。西側にもイオン北、空港や鳥大、県中病院、国立西病院等あるから走行して欲しい。
本数を減らすなど見直しして欲しい
便利であれば少々高くても利用したい。
こどもも障害者も 100 円均一
値上げをして、経由地を減らす
価格を据え置きにしても利用者がいない事にはどうしようもないので、運賃を上げて本数や経由地を増やす。
便が早く終わってるので、時間を延長、利用客を増やすのが一番だと思います
以前、高校へ通うために駅まで出るのに、始発に乗っても汽車に間に合わないことをバス会社へ訴えた。利用者が少ないからだと言われたが、不便だから利用できないだけなのだ。
多少の値上げは仕方ないとおもいます。本数や経由地の見直しは必要と思います。
多少の値上げは仕方が無いですね。利用者の多くは交通弱者の高齢者だから値上げ幅は考えるべきか。それと、今の運行体制（赤、青、緑の三便）は見直すべき。駅南ルート（吉成や市立病院までのエリア）が一便欲しい。そんな声も耳にする。モビリーティの活用（試験運行してもなかなか普及しないようだが）。郡部を含めた郊外こそモビリティ（小規模人数に対応しバス停の多い）を活用すべきか。
免許返納したら利用したいが、家の近くには来ない。曜日毎にコースを変えて、スーパーを回って欲しい
利用しやすい環境をつくる
値上げして現状維持+経由地をもう少し広げる。運行時間をもう少し遅くまで運行する。
利用者を増やすために、エリア拡大して 200 円以内で収める。
利用したくても、千代川からこちらは利用できないのに。。このアンケートはそもそもおかしすぎます。150 円にして、橋から向こうへも通すべきです。
市県民税を余分なモノに使わずに、補助金として充てるべし。
公費負担までして採算が取れないようであれば、廃止でよい
延長すれば 250 円でも ok
運賃の値上げも検討しつつ、経由地や運行本数の見直しが必要だと思う。
高齢者は現状維持でそれ以外は値上げしてもいいのでは
債券を発行する いわば寄付のような
150 円にしてエリアの拡大
早朝や夜間も運行して、時間別料金にしたら良いと思う。
時間間隔をあけて、40 分間隔などでも、鳥取空港や賀露周辺や範囲を広く取るのはどうか
市街地以外用などあれば 100 円がいいが、市街地以外から市街地までができるなら賃金あ

げても利用したい
運行するエリアの拡大
サブスクリプションで安価に設定し、登録者が増やせたらいいですね。車通勤の縮小にもなればと思います。
運賃の値上げしてでもルート広げて欲しい
朝の 1 便だけでも学生向けのルートと時間帯の対応
運賃は維持したままで、寄附を募る。
皆が自家用車に乗るため、市内が衰退し、郊外に足を運ぶようになっている。市内電車もないなか、バスがなくなるとどのように市内中心部を移動するのか。市内は衰退するだけだ。
実際、なくなると困る方々も居る。早目に免許返納を考えてもらう事も視野に入れると、今の実情で車が無くなると困ると言って免許返納をしない・出来ない方々もいる。公費を使う事が悪い事とは思わない。実際税金を払う者からすれば、有意義な使い方をして下されば良いと思う。
値上げ幅によるがなるべく現状維持が理想。逆周りや営業時間拡大等が実現されるのであれば値上げも許容出来る。
廃止する
運賃を上げてでも北イオン、鳥取大学周辺まで範囲を広げる。市民利用を考えると千代川から湖山方面のエリアの方が利便性がある。鳥取駅側には普段用事がない
コースの見直し。値上げ。
利用客の統計を取り 1 人でも利用者の居る便は確保。利用者ゼロの便は減らす。バス停に意見箱を設置し何時に乗りたいと意見を聞き 1 人でもお客が乗るなら対応する。赤字は天下りの役員を 4、5 名クビにすれば十分
バスに乗る機会のある子供の親や高齢者を対象にイベントや街頭、バスを利用された方を対象に複数回 どこの路線を通って欲しいか 時間帯はいつが良いかなどの統計をとってから 年間どれだけの人が利用するか計算した上で最初は利益にもならないが赤字にもならないギリギリのところで料金設定すればいいと思います
多少の値上げは必要だが、定額制が望ましい。
路線バスと協力すれば良いと思います。
利用者が増えないのであれば廃止
利用者数、経費等具体的な数字を表記して運用状況を市民に把握して貰う、運行ルートの見直しをすれば利用者は増えると思う。ルートを市内中心部に向けて放射線状にしてはどうか。
運行範囲が狭すぎるので、利用者数が少なく赤字になるのは当然の結果だと思う。真面目に黒字にしたいのであれば、人が多く住む住宅街まではルートの延長をした方がいいと思う。
病院や役所など主要な所は押さえていますが利用者の年齢層、人数など平日や祝祭日の利用率などデータをとって無駄な部分はカットして ICOCA だけでなく電子決済が出来るようにして自動運転車を利用していく
高齢者への補助金で補填し、高齢者は割安にする

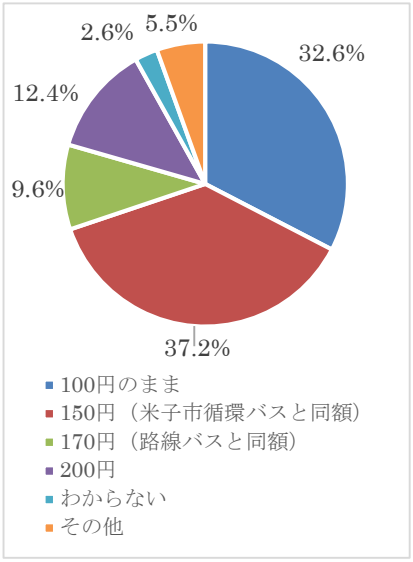
サービスも運賃も現行通り
現在歩いてでも行けるくらいの範囲しか運行してないから歩ける人は利用しないのではないでしょうか?もう少し範囲を広げれば運賃を上げても利用する人が増えるのではないでしょうか。
利用数と時間帯の分布に合わせて本数を調整してはどうでしょう
問 9-2 で回答したことができれば、少々の値上げはかまわない。
運賃 200 円で、サービスを増やす
路線バスと同じにする
運賃上がってもいいので県庁前から市立病院前まで運行してほしい
サービスを縮小して値上げしていいと思う。8000 万円使っても中心市街地に住んでる人にしかメリットがないため、この回答することすら腹だたしい。中心市街地と中心市街地外の払う税金は違うんですか？変なところに税金使わず(まるゆうのとこの屋根など)きちんと高齢者が増えてるならそういう方にメリットのある税金の使い方してほしい。中心市街地外の高齢者は免許返還したくても交通手段がないのでできない！
利用範囲をもう少し拡大した方がよい。今のルートで赤字なら今後も変わらないと思う。ルート拡大（しない高校まで範囲を広げるとか）検討して欲しいです。
20 分に 1 本を 30 分に 1 本に減らし、かつ運賃を値上げしたら良いと思う。（ガソリンや人件費も高騰している為）
公費負担で現状維持もしくはサービスの拡充を期待。そのための税金なら是非支払いたい。
公費で補填しているならば、もっと住民が利用できるようルートの考慮が必要。今のままなら廃止しても良い。
運賃の値上げ、便の縮小、廃止の線はトリモビを活用すればよい
大阪とかをモデルにすると、200 円くらいにあげてもいいと思う。その代わり範囲を広くしてもらえるとありがたいです。
運賃の値上げかつサービスの向上（運行開始時間を早めて通勤目的で使用する人を増やす）
結構利用者が多いけど、高齢者や障害者が多い気がする。車に乗れない人達のためにもこの値段で続けるべきだと思う。高いバスなら乗らなくなるし他の選択肢もある。市の無駄遣いと思うものは郵便物の書類の紙が高そうだなと思ったこともあるし、封筒も節約できる。備品購入や無駄なコピーなど削れるところは沢山あると思う。市で働いてないから詳しくはありませんが、一般企業が節約している所を参考にして欲しいと昔から思っていました。
採算が取れる運賃と利用者数の関係と思います。また、公費を使って運用することにどのようなメリットがあるのか、公費はいくら使っていいのかで決めるべき。そのためのアンケートでしょうけど。
値上げをしてもいいです。本当に困っている地区に来てほしいです。
運行コースの拡大による利用者増加を図る
高齢者が増えタクシーやトリモビの利用は料金が高く、100 円や 200 円で利用できるなら持続した方がいいと思うが、範囲も広げるべきだと思う。

利用者が少ない鳥取駅以北の路線を縮小し、利用者増が期待できる駅南地区の路線を増やす
金額はもう少しあげてもいいと思います　運転免許証を持たない方のために人口の多い地域を回るコースをお願いしたい　駅前などはくるりでなくてもバスの本数が多いのでエリア考えて欲しいです　吉成、浜坂不便です
年間の利用人数と利用が多い年代が よくわかりません。
学生や子供や高齢者のみ 100 円で良いと思います
値上げしてもいいから駅裏の方にも範囲を広げて欲しい。
バスに乗っている人にアンケートをとってはどうか。乗車している人の座席や窓にアンケートのチラシを貼る。スマホが使えない年寄りの方には紙面を用意するなど、年代や配慮の対象に合わせたアンケートを行う。そうすることで、真の利用者のニーズがわかるのではないか。私は車があるので利用はしていないが、車を手放す年齢になったら公共のバスは必要だと感じている。採算が取れなくても公共として必要なサービスは税金で行う意義はあると思う。ただ、赤字を減らす工夫は必要であり、そして黒字化するための事業見直しは適宜必要だと思う。
赤字で、公費を使って運行しているとは知りませんでした。くるりを使われるのは、中心地に住まれている方か高齢者であり、ファミリー層は大体自家用車を持っていますよね？それなら値段上げてもいいと思います。くるりはどの層に向けたバスなのでしょうか？
バス停を増やす事で利用者の増加を図る必要があると思う。そのために運賃をあげても良いと思う。
初乗り運賃の 170 円で、理解を求めるのが良いと思います。市街地の人口と新市街地の人口を比べると、やはり新市街地を走らないくるりの利用率が上がらないのは仕方がないかも知れないです。ルートは、せめて丸山辺りまで伸ばして欲しいです。また、現行朝夕の利用率が高いのであれば、朝夕は 100 円のままでも良いかもしれません。
市民全てに平等ならば、採算取れる運賃で問題ない
観光客中心なら値上げしてもいいと思う。観光客はもう少し高くても支払うと思う。
対象とする利用者がわからないので、難しい。年配が多いのであれば、価格を上げるのは利用者が減りそう。費用軽減面で言う場合、年配者の利用範囲は決まってそうな印象を受けるので、経由地の縮小も現実的なのでは。
便数が少ないから歩いたほうが早く利用しなくなる
湖山地区にも運行して下さるのだったら、旧市街地は 150 円、千代川超えたら 200 円でも可。
公費使うならルート利用できない地域は不公平
大阪市がやっているオンデマンドバスにしても良いのでは。予約を入れて乗る運行型にしたらだれも乗っていないときは停止したり活用する量が多い時は増やすなど色々なやり方を複合してみては?
そろそろ特定の地域しか運行していないので不公平だと思う。赤字で公費を使わないとやっていけないのであれば全面廃止にする方が公平だと思う

市営のくる梨にする。
やめる
一部の市民だけの利益に一貫している。
近所周りだと元のルートなら利用したいという人多数。(城北高校近辺)現行であれば、100円ないし150円
利用率の少ない時間帯を減らして、市内の高校生が通学でも使える時間帯の充実（部活動帰宅時間も考慮して）学生、高齢者との、運賃差別化もアリかも
通学に使用しているから
150円とかになってもいいのでエリアを広げてください
公費補填をしたらいい
ない
一律大人200円、子供100円に値上げして少しエリア拡大
値上げしても経由地を増やしてほしい
赤字と捉えるのではなく経費と捉えよう。１００円のままむしろ路線を拡大すべき。無駄な箱物より市民の生活を支える重要なインフラである
僅かの値上げをしてでも、運行エリアを増やしてほしい
運賃そのままでコースの見直しをして利用者を増やす工夫をした方が良いと思います
ダイヤや路線などの工夫の余地があると思うので。
公費からの補填を続ける
何人くらいのひとが、のっているかしらべて、多く利用してくれるひだけにしぼる。
現在鳥取市で車のない生活はかなり厳しいが高齢者の運転も危険なためもっとバスや汽車が発展して欲しい。ただ赤字経営も危険な為運賃を上げてでも収益を増やす方が良いと思う。またバスに乗りたくて情報を入手するのではなくこんなバスがあるなら活用したいと思える様もっと広報活動を活発にすべきだと思う。(どこをどの様に走っているか分からないので利用出来ない)
運賃100円そのまま　バス停を増やす
値上げは現状に合わせて仕方がないところもある。この機会にルートの見直しはしてほしい。JRの鳥取駅から一駅以内をカバーしてくれるとありがたい。(湖山、津ノ井)
利用の少ない時間は廃止、平日時間短縮、利用の少ないバス停廃止、事前予約制の便を作る
運賃を上げながら、他のルートも検討
やめる

Q11-1 「利用する視点」から、運賃はいくらが妥当だと思いますか。

	件数	%
100 円のまま	278	32.6%
150 円（米子市循環バスと同額）	317	37.2%
170 円（路線バスと同額）	82	9.6%
200 円	106	12.4%
わからない	22	2.6%
その他	47	5.5%
合計	852	100%



Q11-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

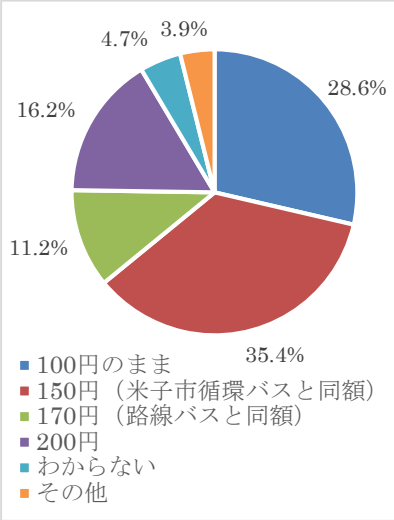
市内在住者は 100 円で、その他の旅行者などは 300 円にするとか。
現状エリアなら 100 円ですが、エリア拡大があれば、例えば現状のエリアを甲とする（円の中心と考える）と、甲エリア内は 100 円、甲の外円となる周辺エリアを運行（甲エリア内には入らない）するバス（乙）を新たに追加し、これも 100 円とする。例えば、乙エリアから甲エリアの日赤病院に行く場合、最寄りの乙エリア内のバス停から甲と乙の共通のバス停まで 100 円で行く。そして甲エリアのバスに乗り換え、もう 100 円で病院まで行くというようなイメージ。当然家まで帰る便もなければ利用されません。
その他地域、米子の金額を初めて知りました。150 円なら 10 円を出すにしてもキリがよく消費者としては 160 円や 170 円より出しやすいとおもいました。
運転出来なくなって利用するなら収入が年金以外見込めない状態だろうし、安いにこしたことはないとなる。当然。
年代や立場によって値段を細かく分けるのもありだと思う。高校生は 100 円。大人は 150 円とか。
学生割引を作ってくれたら大人は 200 円まではあげてもいいと思う。
基本は 100 円のままだが燃油高騰等の影響に鑑み、値上げするならキャッシュレス決済オンリーなら 150 円くらいまでの適切な値段で。キャッシュ併用なら 100 円などワンコインでお釣りやお札を崩すなどの無駄が生じない設定で
【その他以外】くる梨については実は安いから利用しているのでなく、市街地循環が便利だから利用されていると思います。その点値上げは妥当と思います。民間も値上げするでしょうし、これくらいは必要かなと思います。往復、定期は厳しいので割引は欲しいですね。
共助交通の料金は 200 円である。同じ額にすべきだと思う

130 円
バス自体少なく、タクシー利用を考えれば全然安い。
その他じゃないよ
いきなり 50 円の値上げはキツイので、120 円くらいはどうでしょうか？
100 円オンリーではなく、200 円コースや 300 円コースなどがあっても良いのでは
広域になれば 150 円
120 円
100 円バスというのがインパクトが強いので惜しいなとは思う。。利用したいけれど、子供がいるとなかなか使いにくい。ただ、他も値上げに踏み切っているので今のご時世に 100 円は安いのは理解されるところだと思う。
安価な方がよいに決まっているので、設問自体が無意味である。妥当性は行政判断することなので、責任放棄しないでください。
ルートによって変える（みどりは路線バスも多く通る区間なので、路線バス並み、赤、青はルートや本数を減らして 100 円など）
100 円だから乗るんです
乗れる人がかたよってるため。朝晩を延長すれば利用者が増えると思う。昼は 1～2 時間に 1 本でよい。
タクシー料金の半額ぐらい
少しぐらい値上げをしても便利だと利用したいと思う
１２０円から１３０円ぐらいが妥当か。高齢者や回数券、定期券を利用する人は割り引きがあってもいいかも。
同上
米子市と同じ考えは辞めて欲しいです。私は障害者なので、半分に出来る運賃(偶数)にして欲しいです。120 円か？140 円？ぐらいが妥当かと思います。
昼間は 100 円、早朝夜間は 200 円
登録人数の予測ができないので、なんとも言えませんが、定期を買うよりかなり安くなればありがたいです。
利用者数と費用の相関から、捻出可能な運賃最適値とする
ある程度赤字が小さくなる料金設定を検討
120 か 130 円でも良いと思う
赤字になって迄運行の必要なし
一律料金にしなくても良いのでは、ただ上限 200 円まで。湖山駅周辺循環エリア作って欲しい
10-2 と重複しますが本当に利用するであろう人達にアンケートを重ねた上で赤字でも黒字でもないギリギリのラインでまずはしてみて欲しいです
一般 150 円として、学生シニア障がい者などは 50 円のまま。当初の中心市街地活性化の対策として始めたと記憶しているので、シニア層まで賃上げしてしまうと利用者が減ってし

まうのではと思います。
200 円程度の値上げは構わないが、高齢者と未成年には配慮が必要かと思う。
都会のバスみたいに交通系カードが使えるようにしたり、プリペイド方式でチャージ金額により割引したり、ポイントつけたりすれば。
今までのルート内は 100 円、もう少し離れたところは 130 円～150 円がいいと思う。
物価高の昨今値上げも仕方ないと思う。このまま放置しては赤字が増えるだけです
市民感覚で妥当かそれより安いというイメージを壊さないことでブランドを保てるので 150 円までが理想
小銭が多くならない料金がいい
今の範囲なら１００円のまま
上記が実行できるなら、多少の値上げはかまわない。
。
100 円区域、200 円区域など、２段階制はどうか？
経由地を少しでも拡大してくれたら尚良い
原油高騰、最低賃金値上げ、時代、利用状況をご検討いただきますようお願いします。
8000 万もあるならもっとまともな事に使って欲しい。子供の為に使って欲しい。玄関給付なんてしなくていいから子供物が買える券なんかを配った方がいい。現金は親が他のことに使ってしまう事があると思う。
使わない人は使わないのでパス制にする。その結果を見て値段もエリアも決める
私は、値上げしてもいいと思う。しかし、地域の物価、対象利用者の生活水準、利用目的によっては、路線バスと差をつける必要がある様に感じる。
Q10-2 と同
赤字にならない金額
運賃の大幅な値上げをして路線拡大をしてほしい
120 円
３００～４００円
ない
120 円
硬貨 1 枚だと準備がしやすいので
やめる

Q12-1 「納税する立場」としては、運賃はいくらが妥当だと思いますか。

	件数	%
100 円のまま	244	28.6%
150 円（米子市循環バスと同額）	302	35.4%
170 円（路線バスと同額）	95	11.2%
200 円	138	16.2%
わからない	40	4.7%
その他	33	3.9%
合計	852	100%



Q12-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

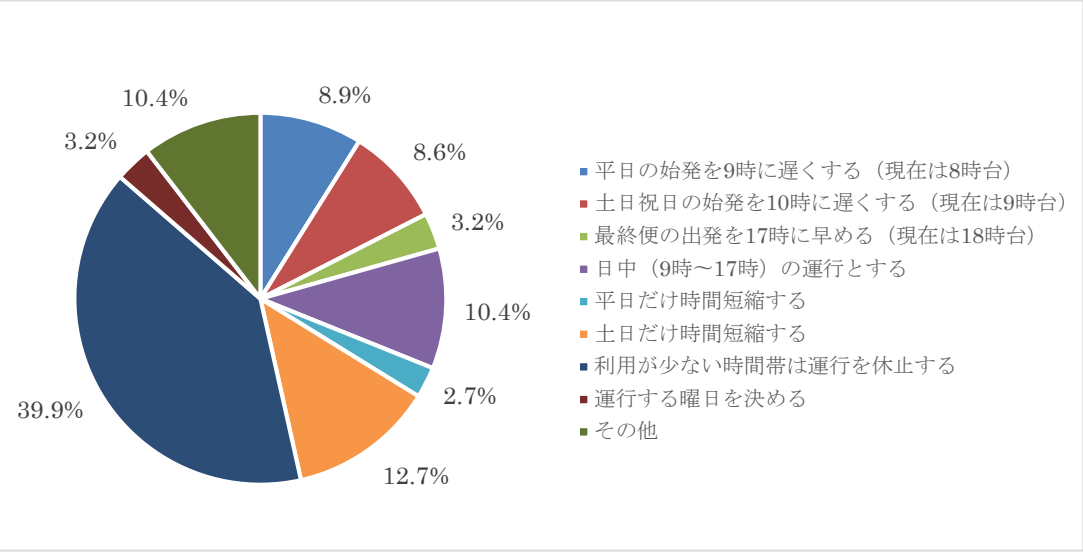
定額制
利便性をよくして（30 分きざみだとか 200 円
市街地しか運行していない現状、年に数回しか利用しない市民からすると、税金が不公平に使われているという認識しかありません。まして赤字路線ならなおさらです。だからこそ薄利多売の方針なのだと思っています。多くの利用者を確保することで運賃を上げずに維持すること、これを前提として知恵を絞って欲しい。
車の倍の時間かかる、時間が有り余るぐらいじゃないと使えない。接続だの、総合した交通費だの考えたら現実的じゃない、だから車になる。免許返納出来ない。使わない。使ってる人が払って！となる。
タクシーだと高すぎて使えないが、170 円位なら、使いたいと思う。
定期券　一日券　往復割引券とか多彩な乗車券を販売する　　現状では恩恵を受けているのは本当に極一部の市民です　補助金はその人々に使われていると言っても良いですね
共助交通の運賃と同額にすべき
バス代が元々高いのにそれと差別化している分安く、循環しているのだからあまり高いのは良くないと思うが通勤通学の時間を避けているののはバス会社の利益を考えているからかと
コースや年齢で分ければ
採算性を重視すべきなのか利便性を重視すべきなのか、説明不足で前提が不明。運賃が高くなれば納税者に何か益があるのか。妥当性は行政で判断されたい。
300 円
全国どこでもそうだと思うが、営利や役所（税金）を考えれば路線バスは通学（通勤）時間帯に限定した運行になるのでは。だから、今の三便体制は見直す必要がある（今の利用者からは反対の声が上がるだろうが）。そもそも、百円バスがなかった頃はタクシー。やはり、将来的にはタクシー会社やバス会社と上手く連携したモビリティに移行することになるのか

な。そのためにも、モビリティ（比較的安価で停留所の多い）に移行すべきと思うが、普及するまでには時間がかかるか。
黒字運行になるような金額
ルート外だから一度も乗ってない
120 円か 140 円
300 円
120 か 130 円でも良いと思う
湖山周辺循環であれば上限 200 円
利用者が増える方法を考えては？
利用者目線になって考えずただ今まで通り運行しているなら勿体ないですが本当に必要な方が少しでも楽に助けになるのなら意味があると思います。バスを使いたい人は沢山います。一部の人だけが安く恩恵をうけるのではなく 1 人でも多くの人に恩恵がいくように本数も利用者が多い時間に寄せたりバス停をつくるなりした方がいいと思います
納税の有無ではなく、一般路線バスとのバランスを重視すべきかと思う、どちらも必要なものだから。
運賃だけ問題にせず足りない分は市民に負担させて税金で賄えばいい考えでなく、もっと工夫しては。利用者を増やすには？
ガソリンや人件費も上がっているので、米子運賃と同額にされた後、徐々に運賃を値上げされたら良いと思います
おとな 200 円、こども 100 円、高齢者 100 円、障がい者 100 円
金額より利便性求む
くる梨を廃止する
利益がトントンになるようにしたらいい。
採算が取れる値段。それが 1000 円ならやめた方がいいのでは
市民全てに平等なら、採算とれる額で問題ない
中心市街地以外は距離に応じて運賃を支払っている為。
Q10-2 と同
税金投入するなら赤字にならない価格
日常的にくる梨を利用する人は今と同じ程度の価格で利用できる回数券等を使えるようにしてほしい。一例だが高齢親族が平日毎日利用して趣味の集まりに出かけており、この移動にかかる費用がかさむと困る。同じような家庭はほかにもあると思うし、高齢者や障害者の生活の足は行政がある程度費用を負担して用意すべきだと思う。なくても何とかなる手段がある人たちからの価格は 400 円くらい（トリモビと同じくらい）でも構わない気がする
120 円
12―1 と同
よく使うので利用しやすい
ない

定期券制の導入
税金はこういうためにあるとも思うので利用しないとしても公費負担が多くても気にならない。ただ円護寺に来てくれたら嬉しいな…
納税しているのだからこそ１００円で良い
120 円
やめる

Q13-1 仮に運行時間を短縮する場合、あなたの考え方に近いものを教えてください。

	件数	%
平日の始発を９時に遅くする（現在は８時台）	76	8.9%
土日祝日の始発を 10 時に遅くする（現在は９時台）	73	8.6%
最終便の出発を 17 時に早める（現在は 18 時台）	27	3.2%
日中（9 時～17 時）の運行とする	89	10.4%
平日だけ時間短縮する	23	2.7%
土日だけ時間短縮する	108	12.7%
利用が少ない時間帯は運行を休止する	340	39.9%
運行する曜日を決める	27	3.2%
その他	89	10.4%
合計	852	100%



Q13-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

運転手の給与を上げ運転手を増やす
こちらも、運営側と利用したい人とのマッチングが必要なのでは？
私は障害者ですが、周りの人達も障害者はバスに頼っています。運賃を上げてでも構わない

ので、始発や最終便の時間は変わらないでもらえたらありがたいです。
間隔が近いバス停などを目安に、バス停の数を減らすことでバスの回転率が上がる。時刻表の間隔を今より少し長く開けるなどで、バスの運転手さんの数を減らし、人件費削減をするなどいかがでしょうか。
100円から200円 に変更してでも 若葉台町中を１週しマーケットと正蓮寺や雲山の医院近くを経由して欲しい
遠回りしてでも複数の現ルートをあわせて１本で回るようにする
高齢者の意見を重視すべき　病院なども土日は休みです
利用者状況を集計して決めると良いと思います
職業として鳥取市のバス運転手は魅力が無いのだと思います。詳しくは知りませんが、給与などの待遇です。人材が不足してるからと言って、時間や曜日など減らして利用者に不便なことをすれば、当然のように利用者はさらに離れます。そうなると益々運転手が減らされ、今いる運転手の負担が大きくなり、更に魅力のない職業と成ります。8000万を負担するなら、その金額で10人以上の運転手をそこそこの待遇で雇えるのではないでしょうか。事業がためだから補填、ではなく先を見越した投資として公費を使って欲しいと思います。
統計を取られていると思いますが、利用が少ない時間を減らすかやめる。学生が乗りそうな時間や通院の方が移動されそうな時間を重視したら、乗ってない便を運転される事が減ると思います。
利用の少ない時間帯の便数を減らす。
タクシーのように使用者側の予約制にして必要な運行を目指す
ターゲットが誰なのかはっきりしない。平日の高齢者？高校生？休日の子供？観光客？ターゲットに特化した時間帯を走るのが合理的では？
１時間２本に減便し、始発の前、最終便の後に１本ずつ増便してほしい。
何時でも必要ですが　長年の運行で相当のデータが蓄積されている事と思います　試行錯誤はあると思いますが　運行本数等は改善をして　運転手の負担を少なくして意欲的に働ける環境整備をして下さい
利用実態に合わせてダイヤを組む
とりモビに切り替えるべき
自動運転に変える　実験都市にしてほしい
このまま
トリモビのエリアを新設して100円バス運行範囲を入れる。その場合、利用の少ない時間帯は運休にする。
朝晩こそ通勤通学の需要が多いのかなと思います。平日昼間の本数を減らす事で運転手の負担が軽くなるなら減らしてもいいのではと思います。
８時から18時
賃金上げて、人材確保しかないです
運転手を早番遅番に分けて、通勤通学にも使えるよう７時台からと、最終便出発を１９時く

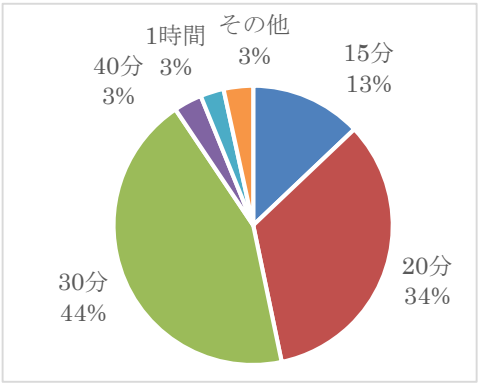
らいにしてもよいのでは。
その他じゃ無いよ
全ての路線で本数を減らすのではなく、減らした便を補えるようなルートを見直す。
金曜土日祝日のみ運行
20 分間隔でなくてよいのでは
依頼を受けてから運行する、タクシー方式にすれば利用したい。
土日を少なくする
自動運転を進める
時代は既に無人（自動運転化）
通勤や通学の多い時間帯だけに運行する！
複数回答で OK なら、上記の項目でその通りと思う項目があるが、なかなか難しい問題。
短縮は利用者が減るばかりだと思う。
利用者の数の統計によって増減する
平日の時間短縮、土日祝の時間短縮
短縮ばかり考えず、もっと走行範囲を広げるべき。
ルート延長なしなら廃止でも ok
路線バスの運行削減とクルリバスの充実
短縮するなら利用しないので廃止でも良い。
金、土は最終便を遅くしてほしい。飲み会に使いたい。
シルバー人材の活用。ドライバースキルは安全装置の強化で補強
運行時間は維持する
短縮しないで欲しい
運転手不足が深刻という課題であれば時間短縮で解決しない。短縮して利用者が増えてドライバーの給料も上がるなら短縮すれば良いが、解決策として間違っている
天下り先を役員ではなく運転手にすればいい。もちろん手当は一生懸命働いただら支払う。
バスを利用する人達は主に汽車に乗るため 病院に行くため が多いと思います。なので 汽車の出発到着時刻に合わせてバスを出すと良いと思います。大きな病院だけでなく歯科医院や個人病院などの近くにバス停を設置してあげて その場合はそこの病院の診療時間以外は運行しないように限定すれば良いと思います。
なぜ運転手不足なのでしょうか…
ちゃんとデータをとってください。数値化しないと具体的なものは出ません。上記にも書いたけど支払いのデジタル化を進めて欲しい。
変えない
通勤に利用す人がいなければ９時開始で良い
私が記入したようなことができれば、運転手さんは大型の免許は必要なく、今のような登場率 20%~30%でなくもっと効率もあがり営業収入も上がるのでは？
最低今のサービスを維持するために自動運転を促進する

自宅から、バス停まで、距離があるので、なかなか利用しない人が、多いと思います
運転手の採用　雇用条件をよくして、広く呼びかける
運転手を公務員にして補償を手厚く。若い方へ就職の選択肢の一つにしてもらう。
なぜ運転手になりたくないか、考えた方がいいと思う。恐らく賃金と労働が見合ってない、福利厚生、沢山理由があると思います。運行時間を変更するよりまず運転手の仕事環境を整えるべきだと感じます。
３０分間隔にする
利用者の集中する時間帯、曜日以外を減らす
くる梨が通って無いので分かりません。
短縮するぐらいなら、くる梨を廃止した方がよい。
積極的に無人運転を試行し実用化する
利用が少ない時間帯は本数を減らす
どの時間も短縮できないです。バスの運転手になりたくなるような待遇が必要だと思う。これに公費を使っても良いと思う
土日祝日の運行時間を１時間早める
高校生が雨の日に通学に利用できる時間帯は運行してほしい。鳥取の保護者が雨天時に送迎する文化から子どもが自力で通える文化に変わってほしい。車がなくても生活できる鳥取市になってほしい。
百円バスは値段を上げて良い　仮に 200 円円に上げても運行時間を短縮しても良いが、普通の路線バスは時間を短縮せずに残してほしい　路線バスも料金を上げて良いと
バスの自動運転の実装化を早期に進められると良いかと思います。
病院の通院（往復）はカバーできる時間帯にしてほしい。短縮するのなら、タクシーチケット発行など他のことでカバーをしてほしい。
本数を減らす
時間別の利用状況が分からないとどの時間を短縮や減便すべきか判断できない
誰のためのバスかわからないので。
◯土日だけ時間短縮◯利用が少ない時間帯は運転休止
混んでる時間帯を多くする
平日の運行開始時刻を早める、運行終了時刻遅める。そうすれば会社員や学生の利用が増えると思う。
停留所が重複しているところが多いと感じる。そこを見直して、駅よりもう少し遠い、路線バスが走っていないエリアまで走らせて貰えたら利用頻度が増える。千代川を超えたあたりも走らせて欲しい。
全て廃止にする
委託業者を複数するなどして利便性を高めてほしい
早朝便が、ほしい
利用状況が不明なので、よく利用する、どの時間帯、曜日とかをデータ化して欲しい

運転手不足を補う手立てを考えては？もしくは境港のようなバスにする。予約制。交通弱者を守る方向で考えてほしい
免許のない年配が買い物や通院に困らないように、学生さんが利用しやすいように年齢 18 から 60 までは 170 円それ以外は 100 円とか分けたらと思う、20 分間隔はありがたい。もう少し範囲を広げてあげたい。人材不足で大変だと思うけれど給料も上がるように値上げしたらいい
ない
利用希望日時を事前に受け付けておいて、AI で運行管理するだけで良い。
サービス低下すべきではない
１日の本数が多すぎる。都会の電車じゃないのだから本数を大幅削減すればよいのでは？
日中利用者が少ない時間帯の便数を減らす
通勤の要である８時代や 18 時代は残すべきだと思うのでそれ以外の日中の内利用の少ない時間帯の本数を減らす。加えてなり手が少ないならなり手が増えるようかつ長く続けてくれるよう福利厚生や給与の改善が必要ではないかと思う。
そもそもいつ運行しているのか知らない
やめる
始発を早くする。７時。

Q14-1 くる梨は現在、20 分間隔（1 時間につき３本）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ますか。

	件数	%
15 分	110	12.9%
20 分	288	33.8%
30 分	374	43.9%
40 分	28	3.3%
1 時間	23	2.7%
その他	29	3.4%
合計	852	100%



Q14-2 その他と回答した方は具体的に教えてください。

間隔を基準に運転手を多数採用してしまうことで、運転手の質が落ちてしまうことが心配。現状、停車の状態から、ウィンカーを出したと同時に出発されてぶつかりそうになったこと、一時停止無視、右折の際に対向車や歩行者を待ちたくないがために減速せずに右折しているような場面が目立つ。高齢者や学生など、運転しない人にとって低価格で便利だとは思うが、安全性を疎かにして、大事故が起きた場合は、運転手が業務上過失致死傷罪等に該当する可能性はもちろん、運転手だけの問題では済まない可能性もあるのではと思います。
ルートをシンプルにわかりやすくする。複雑なルートは乗り継ぎで対応できるようにダイヤ

を組む。例えば駅から県庁へ行くのに今の緑ルートは不自然。本通りをまっすぐ往復すればいい。循環バスは遠方へ移動すると言うよりちょい乗り感覚で利用するものと思うが、今のようにどこに行くか直感的に理解できないバスにちょい乗りはできない。
100 円バスを利用する時は、待つということはしません。旅人なら待つということがあるかもしれませんが。
利用が多い時間帯は 15 分単位以下、それ以外は廃止する。
30 分間隔で良いと思います。私の考えを長々書いてますが、ここで言う周辺エリアは 1 時間に 1 便あれば十分だと思います。
夏や冬、気温が厳しいときにスーパーでもコンビニでも何でもいいが、雨宿り陽射し風よけがしっかりできれば 30 分は可能だが、出来ないなら 15 分でも嫌だ
現状以上の時間間隔になった場合、交通手段の選択肢から外す。（他の手段を選択する）
ニーズの少ないところを頻繁に回っても無駄が多い
一定期間、予約を受け付けて、運行が必要とされる時間帯を見極める
とりモビで対応すればいい
オンデマンドバスにしてほしい
私のコースは 40 分に 1 本です 不便を感じます。
小さなこども連れのとき、待てないこともあるから。
その他じゃ無いよ
利用者数のデータなどから均等ではないスケジュールが良い
そもそもどういう理由で運用が開始されたのか経緯を知らないが、市内に魅力的な建造物等があっても、そこに来てもらおうと言う取り組みが街自体で出来てないんだと思う。根本的に街の作り方を誤ったんだと思う。（何々街とか都会的な街で言うアーケード（〇〇センター街）とか。鳥取市内のアーケードは人が集まる土日に閉店してるから意味なし。）結果街中に出掛けてみようと思う人が居ないから、必然的にバス利用者も減って赤字になったんだと思う。まぁ、何って人口が居ないから・・・
多い時間帯だけ運行する！間隔は関係ない！
なくなるのと値上げはかんべんです
10 分くらい
時間帯によって変更するのはいかがてしょうか
利便性を維持するべき
人気の無い便は 1 時間に 2 にして、まだ利用者が居ない様であれば 1 時間に 1 にする。
電車の時間に合わせたらいいと思います。病院だと 30 分間隔で予約をとるので 30 分間隔で良いと思います
季節によります。夏は暑過ぎて歩きたくないので近くでもバスで涼んで行きたいが良い季節だと運動がてら歩いて行くと思います。今のままでも良いですが閑散時間帯には必要ない
特になし
時間帯による。

市内ではなく、市街地の老人の多く居る場所
10 分
過疎部の方達は、そんなもんじゃない
誰のためのバスかわからないので。
10 分
ない
利用した事がないですが、運転できない方には絶対に安価で利用できるので絶対になくして欲しくはないですが、利用される方が必要な時間帯がよくわかりません。、
運行時間が分かっていれば時間を調整する手段はいくらでもあります。
５分置きにして欲しい
朝夕の本数は現状のまま日中の本数を削減すれば良いのでは？
南吉方方面運行してほしいです
やめる

Q15 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を教えてください。

運行範囲を拡げる
運行間隔の短縮化
とにかく安く運行すること。スマホを使い慣れてない年寄りにこのアンケートをとること。
遅くまで利用できるようにしたらいいと思います。
市街地に出るための交通手段、駅周辺の駐車場の確保など、くる梨を利用するために駅周辺まで公共交通機関で出るための連携があれば、利用しやすくなると思います。
バスの市内回りの運行経路
どの年齢層、どの客層を増やそうと思っていますか？それによって対策は違ってくると思います。学生ですか？高齢者ですか？観光客ですか？都会と違ってみんなマイカーなので、対象にする客層を明確にして対策しないと増えないのでは？と思います。
線路拡大
利用したいと思える（通勤、通学、買い物などに）利便性と使いたいと思う人の意見に耳を傾ける
バス停を増やすこと（特に駅南側が少ないと感じる）
路線バスが何通りも通るところより、バスの便が良くないあたりに、くる梨のバス停がある方が良い。
ワンコインで乗れる良さをもっと PR して、観光客の利用を増やす
ルートの設定、本数
何かのポイントが付与されるとか、特に食品を買うのがポイントで安くなったらちょっと集客力上がるかも。鳥取は車社会というのが根底にあるので、車所持者に少し税金で徴収するようにしてはどうでしょうか？
路線を中心市街地以外にも拡充することや、県立中央病院、市立病院に行けるようにするこ

と。
平日の通勤・通学時間に合わせて早めの時間から走行すれば、利用者も増えるし、安定した利用も見込めると思う。せっかく県庁と市役所を通るのに、始発でも業務開始時間に間に合わない。
停車場所を増やす
市民病院前、中央病院前など高齢者でも通院しやすいよう経路に加えて欲しい
乗るたびにポイントなどのサービスを付与する
利用数字増加の必要はないと思う。
路線の拡大。利便性が低いと使わず車で出たり、送ってもらう。
利用者の多い時間帯を集中して運行数を増やして維持して、利用者が少ない時間帯・曜日は思い切って便数を減らすといったメリハリが必要かと思います
高齢者の利用が多いと思うので、大きな病院にも行けたらとおもいます。
運行コースを絞り減らす。(2 運行コースなどに)
人口増加
PR を強化(どこを通るのか、色でコースが違うことなど)
誰のためのコース，料金、時間設定なのかを明確にして考えた方がいいと思う。
高齢者や学生をターゲットにして、病院や駅、各学校を重点的に回ればいいと思う。
一度利用してみると利便性がわかるが、一度も利用しないと価値が分かりにくい。無料利用期間やクーポン配布などまず利用してみてもらう工夫
ただ巡回するのではなく、病院等を目的地とした、行き先別運行
乗降客数の統計によるコースや便数そして停留所の見直し
積極的な PR
かろいち前に停車してほしい
未利用者に対するモビリティマネージメント
敬老パスの廃止。高齢者は年金収入しかないと考えるのは見込み違いであり、預貯金や証券などからの資産収入がある方が意外に多い。負担は出来るはす。
学生の利用を増やす。また、初めての人が乗りづらい（Yahoo や Google の乗り換え案内に出てこない）ために忌避している面があるのではないか。
チラシ　ネットなどでくる梨がどういうバスなのかを PR したりする
Q16 の回答とかぶりますが、利便性。
知名度アップ！県外からくる人は地元に知り合いがいないと、くる梨を知らない人もいるかもしれないです。
若葉台町内を経由して買い物、通院用に
路線を見直し病院スーパーなど車が無くても生活出来るようにすることが必要だと思う
コースの利便性
もう少し走るルートを広げる
年寄りと、学生（高校生）をターゲットにしてみてはどうか。車社会の鳥取は自分で運転す

るのは当たり前、一人１台持っているため、高校生や車の運転を控えるような田舎の高齢者の方が利用しやすい。
もう少し、小さい車に、したりする。余計に時間によってなどは、
通学にあわせて、登校や下校の時間は便数を増やして、逆にそれ以外の時間帯は便数を減らしても良いと思います。
走行範囲の拡大
運行範囲をひろあ
ルートの増加
運賃も安く意外と利用しやすい事、街ブラのようにゆったり利用できることをもっと広めて欲しいです。存在を意識していない人も多く広告の方法も検討が必要かと。
スーパーの前を通る
赤字なら辞める決断も必要かも。
路線を増やす
車両運行のリアルタイム追跡システム
ルートを細かく、家の近くにあると便利。お年寄りも使い易いと思う。
ルートをシンプルにしてルートの種類を増やす。例えば緑の復路はまっすぐ駅に帰らず駅南を回るが、駅北は駅北ルートとして素直に駅へ帰る、駅南は駅南で別のルートにし、叶、市民病院、雲山あたりを回る等。
まず、色分けのコースはどれくらい便利なのか？統計をとってみて、本数を減らし、その分少し離れたとこも運行してほしい
もっと動く範囲を広げてほしい
どんな人が利用するのかと路線について考えます。
運行範囲を広げる
年寄りが病院に通う事と買い物をしやすいように考えて欲しいです！
観光客や地元民が使いやすいこと
学生さんが乗りやすい方が
イベントなど、出かける機会を　計画する
定期的に便があること
住宅街も通ってほしい。
歩いて行くには遠いところ（若桜街道の停車駅を減らして、より遠方の停車場所を増やして自宅⇄中心地の利用客を増やす必要があるのではないか）
観光客へのアピール
特になし
赤、青の路線をもっと簡単にする
バス停を増やす
安さ
学生の利用推進。そのため環境大学まで路線を延長

市街地から大手スーパー往復があれば利用したい。
朝出勤時間８時頃の便を増やし日中の便を現行の 20 分間隔を 40 分間隔にし、通勤客を増やすようにしてほしいです。
市内だけで利用したくても利用できません。不公平です
鳥取市内でも、くる梨の利用できる地域にいる人は恵まれている方だから、多少の値上げはやむを得ないと思います。高齢者の利用が多くありそうな場所にチラシを置くとか、集りにＰＲするとか。
鳥取駅の南側も走らせる
運行エリアの拡大。通勤、通学時間の集中運行。
路線が増えること
線を増やす
レートが限られており自宅からは利用できないので使っていないが免許返納した身としては近くにバス停があったら活用したいです
行きたいところへ乗り継ぎできたら嬉しい
夜を 1 時間程度延長
運行コースを拡大して運賃を上げる
運行ルートを広げること。運行時間を広げること。
エリア拡大と運賃据置によって利用者を増やし、僅かに黒字化させ長く維持していくことが重要
キャッシュレスと、くるりの周知
今のままでは存続が難しくなるのとをアピールする
なし
大型のバスは通らない地区とか、交通の便が悪い地区こそ運行すると良いと思う。
自家用車を使わないくらいの便利
運行間隔を３０分にする
全般的に、コミュニケーションを図ろうとする運転者さんが、少ないです。
運行範囲を広げ、バス停を増やし利用者を増やす。金額も少し値上げをする。利用者の
Q13 にも書きましたが、人口が減っているから仕方ないですが、学生や通院や年配の方の買い物時間が重要と思います。あと観光客の方がくるりを知ってルートが分かりやすく知れたら観光シーズン時に増えると思います。
新規ルート
利便性を伝える。日の丸交通があるので、そことの兼ね合いを考えるべきだと思います
市内中心ばかりで、それ以外の場所は路線バスの便数も減り、くる梨の運行もなく運転出来ない人はどんどん不便になっています。市内中心ばかり運行せずに運行範囲を広めてほしい。Q16 鳥取の公共交通全般について自由に意見をご記入ください。 はっきり言って全く不便です。特に市内中心以外は学生、お年寄りなど移動手段がない人にとっては最悪です。
朝と夕方の時間帯は需要があると思う

運行時間の間隔を短くするのは必要だと思う。
短絡的な利用増加は無料化しかありません。ただ公共交通の観点から、鳥取市の全体的な交通体系を見直し、そこでくるりの役割を見直すことが大切だと考えます。
観光客の取込と通勤通学での利用を拡大する
平日の通勤、通学の時間帯は便数を増やす。7 時台の便追加を検討してほしい。
砂丘方面に走らせてほしい
ダイヤとルートの周知もですが、利用者と利用目的（目的地含む）の現状とニーズの把握が必要かと。むやみに走り回ってるよりもニーズに合わせることが重要かと
市街地住民の意見しか必要ではない感がある。今までの質問も市街地から離れた住民を考慮している様に感じない。そこから問題なのでは?
高齢者の生活圏に重点を置く。
100 円で乗れることの宣伝。旅行者への PR
現状維持がありがたいです。
車の免許を持っていない学生としてくるりはとても便利で助かっています。
以前通勤で利用していた時、県庁からたくさん乗られ、日赤前で杖の方が乗れずに（詰めれば十分乗れた）出発した事が何年経っても忘れてられない。たくさんの方が一度に乗れるように、詰めたり譲り合うマナーの推奨と運転士さんにも声かけをする。そのことで朝夕の通勤時間帯に積み残しがなくなると考える
増便
低運賃
バス停の数
定期券やチケットの存在をもっと SNS などで広める。子供向けのイベントを行い、子連れの利用者を増やす。
経由地を増やしすぎて目的がはっきりしないルートになっている。、全体的に周回経路をシンプルにして一周の所要時間を短くする事。
椅子が少ししかなくて困るから椅子を増やしてほしい
宣伝をたくさん行う
何本かに一本は少し範囲を大きく回ってほしい。
1 時間に２便に減らし、１便は 1 時間に一本別ルートを走らせる。
現行路線の便数を減らして運行地域の拡大をする。
バス停、経路を増やす
新しい路線の開始
利用者増加は難しいと考えるが、値上げは積極的に検討すべきだと思う。
ニーズのあるルートを回る
ルートを増やす
普通のバスが通らない所を走ってくれるのでありがたいです
運行ルートの見直し

同じような所ばかりのルートを駅南方向や、布勢方向のルートを作れば利用者は増える気もする。布勢運動公園に行こうにも直接行けないから不便。学生が利用しやすい環境もあればいいのかと思います。
最寄りの病院やスーパーを通るルートを増やし、高齢者に利用しやすいこと
○チョイ乗り客を増やす ○乗り継ぎ ○丁寧な運転
運転免許証の返納によって、足がなくなった高齢者を対象に考えてみては？
運行間隔を短くする
立川二丁目にとまるようにしてほしい
ルートが分かりにくい。大きく周遊すると時間がかかる。小さくくるくる回るほうが便利では？
重要なことは、車の免許を返納した高齢者をターゲットする。イオン北行きや中央病院行きを新たに設置
観光客だけに特化して観光地のみをまわり、目的地に早く着くようにする
電車との乗継の良さ、バス停と買い物先との距離
昼間の運行を少なくし、通勤、通学時間の稼働を増やす
鳥取駅の発着は必須うでしょうから　路線によっての魅力あるお店(広告を受けて知音声案内他)等は簡単に出来ます　いつも乗っている人は煩わしいでしょうが楽しみに乗る人には必要だと思います
払いやすい金額の維持
どんな利用者を想定しているのか不明。車を運転する人は利用しないので、車を持ってない年配者の利用時間を考えてみたらどうか。
路線バスとの走行ルートの違いをいま一度はっきりさせても良いと思う。
車が使えなくなったら、利用回数も多くなると思いますが今はまだあまり意見できなくて…。
利用実態の把握は必要。路線をわかりやすく。
7 時代から運行してほしい
通学のバスに利用できるように高校、図書館、駅をつなぐ。
路線を増やす
100 円という金額にメリットを感じます。
家の前とか停留所をフリーにする
範囲の拡大
もっと広める
手軽さ便利さ　全バス停に停まる便と場所を減らして一周の時間を短縮して走る便を作ってはどうか
私は通勤に使っているが、市内に出かける場所がないので利用する方も少ないのでは…町の活性化を願います。
くる梨運行コース近隣の企業に働きかけて、自家用車での通勤や社用車の利用からバス利用を促す。

ルートを増やす
エリアを拡大する
免許返納後の足として、スーパーマーケットの近くのバス停は、道路を渡らなくてもいい敷地内にあると助かります。免許返納の説得もしやすくなります。
情報共有　雨の日等に通勤で利用したいが普段使わないので手が出せない
くる梨が　家の近くのバス停に来ないので便を改善して欲しい
利用のない停留所を調べ失くす。
運行エリアの再検討。千代川以西エリアは商業施設や医療機関が多く更に居住人口も多い。そのため利用頻度が高いと思われる。
運行時間と通る道
路線の拡大
市内の駐車場を持たない商店街や病院などがくるり利用の促進に協力する
運行ルート
今のままで問題ないと思います。高齢者が増加すればそれに比例して利用者増になるのではないでしょうか。
便利さ
コースの見直しが必要。利用者の多くは車を運転されない高齢者だと思う。高齢者が利用する目的は買い物が多いと思うので、スーパーの近くに停留所があれば嬉しいと思う。今はトスク本店がなくなってしまった。青バスはマルイ西品治、緑バスはイオン鳥取、新しくエスマート田園町前ができても良いのでは。
途中からコースの経路が変わりましたが、効果はどうなのか?例えば、まだ希望のコース（ここを通ってくれたら便利）があれば嬉しいと思ってる人もいるのではないか。コースをいま一度検討してほしい。
コース、範囲を広げる
利便性を向上させる。通学・通勤で使いやすくするよう時間帯とルートを設定する。
私を含め色々な方が利用するから。
緑コースは赤バスが代替で運行される事がありますが、知らずに乗車して困る方もあります。その事も含めて PR の必要性を感じます。
利便性
停留所が重なっているようなルートや乗降者数が少ない停留所の見直し
使いやすいルート、利用客が少ないバス停には止まらない
既存の運転手さんをねぎらう
企業へのアプローチ、ある程度見込める路線を企業と同調する
今後、高年齢者が増えて行く中で、車の免許証の返上など、気軽に移動が難しくなる中で、気軽に利用出来る交通機関が無くなると、大きな不便お感じます
ルートを増やす
知名度と他のルート

鳥取駅南側の新ルートの開設
本数が少ないのはともかくとして、時間を調べるのが面倒と思います。普段自家用車で積極的に移動手段としても認識していないので、スマホで調べるのも手間というか発想に至らないです。例えばバス停が到着 10 分前に光っていたらタイミング合えばふらっと乗るかも。今の技術なら案外簡単・低コストでできると思う。
もう少し郊外まで路線を広げていただけたらと思います
みんながマイカーを持っているとはかぎらない
運賃は 100 円のままにして欲しい
運行範囲の拡大
観光者や車に乗れない層が乗るので、それらの人がよく行く場所を通るようにする
通勤通学等利用の多い平日朝夕の便を増やし、昼間の利用者が少ない時間帯は便を減らす等。平日夕方などはバスが乗客でいっぱいになるくらい利用者が多いので、その時間だけでも増便したら良いと思います。
もっと PR して利用促進をはかる
値上げはせず、土日祝日の始発を 10 時台にし、いろんな年代の方が安心して利用できるバスにすることが重要だと思います。
利便性向上
交通系、現金以外にも支払い方法を増やす
東高方面や駅南(ドンキホーテあたり)までコースを伸ばしてみる。高校生からの需要はかなり高いと感じているので、高校生がよく利用する所も網羅することも一つのポイントではあると思う。
乗り換えこみで広範囲に拡げる
時間帯
利用者の目的を分析し、運行時間を検討する
路線を増やしてほしい
広報の工夫、ポイント制の導入
バス停がたくさんあると便利ですが、コスト面でもっと赤字になるでしょうか？
車を返納した時に便利な町であるようにくる梨が利用出来るように幅広く走って頂けたら有り難いし重要だと思います。
公共インフラとしてくる梨が存在することが重要だと感じている（乗りたいときに乗れることに利点を感じている）もし利用者を増やすことが目的であれば、たとえば「駅からここに行くにはこの色のくる梨！」のような広報活動が良いのかもしれないと思う。
くる梨の知名度も低く、範囲も狭い。車持ちの人が多いが、飲みに出る時は駅前に出るのにバス利用したい。学生も気軽に使えるルートがあると、駅前も盛り上がる
もう少しだけ、運行する範囲を広げていただけると利用者が増えるのでは、と思います。赤、青、緑のコース見直しも必要かと思います。
オンデマンドバスで他の箇所でも利用したい

停留所の増加
本数増やして運行する
広範囲をカバーするのは路線バスに任せて、くる梨バスは駅～本通り～県庁（梨花ホール）に特化する。その上で、本通りはバス、タクシー、業務用車両専用道路として運用し、交通渋滞を無くすことで運行の効率化と安全の確保を図り、将来的に自動運転を取り入れたシステムで運用を行う。これにより運転者不足の解消と運用コストの圧縮、また他の交通機関との棲み分けによって、くる梨バスのメリットも発揮される。
運転手の給料を転職したいと思える給料にする。
もっとくるりバスの広告をうつ
安くて利便性がいいこと。
・駅前に３コースを１か２コースに縮小して、鳥取市文化センター、ドンキホーテ、市立病院、市立体育館、市庁舎を通る駅南にもコースを作って欲しい
高齢者、運転できない人の通院や買い物のためにスーパー経由してくださると助かると思います
見た目
路線拡大
走る区間を拡げてほしい。
乗ったことが無い人に　まずは一度でも乗車してもらう
利用者の多い時間帯はバスの大きさを変えるとか…？
中心市街地以外から自家用で　出て　くるりを使用出来るように　東町周辺に広い無料の駐車場があれば良い
もう少しくる梨を宣伝したほうがいい。支払い方法を増やす
市街地中心地のみでなく周辺地域にも路線をつくってほしい
もう少しエリアを広げてほしい、浜坂あたりからだと城北まででないと乗れないので
バス停の最適化
通勤、通学に使えるように平日の朝は早い時間から運行してほしい
私の場合 免許返納したので いずれお世話になると思います。現在は妻の運転で車利用です。この方法はいつまでも続くとは思いません。利用する場合どうしても１つのコースでは 回りきれません 途中で乗り換えが必要だと思います、金額的に高齢者は苦しくなります。 乗り換えでも乗り放題が格安になるように設定して欲しいです。定期券を特別価格で販売してほしいです
赤字補てん額にびっくりした。広域になるとよけい大変になる。人口減少もあるので無理に走らせなくても良いかも…
運賃
足として路線を維持すること
以前のような少しお得になるチケットを復活させて欲しい。
特になし

平日の始発・終了便は、そのまま残し、乗客の少ない時間帯は減便にして 30 分間隔で運行する。
ルート変更
病院、市役所、スーパーを結ぶ高齢者が利用する運行と朝夕に利用者が多い通勤通学等利用者にあわせて運行時間、回数を考慮してはと思う。
明確な、高齢者にもわかりやすいルートと時間表示
利用範囲を広げてほしい。松並町まで広げてほしい。
他のバスや交通手段との乗り継ぎのしやすさ
乗り慣れているので分かりますが、バス停の場所の分かりにくさ、青の AB の分かりにくさの解消
イベントをする。
コースの見直し　利用料の値上げ
高齢者への利用促進。
駅北部のみ運行では、は住宅が少ないこともあり利用者は少ないと思う。もう少し南部の住宅地を運行経路に含めるべきでは?
同じ地域にだけ運行しているので、市立病院など高齢者が使いそうな施設の路線も検討してほしい
範囲を広げて欲しい
朝晩の通勤通学に重きを置いた配車
利用している人を分析する
老齢化時代だから
100 円ということ
使いやすさを周知する
学生が乗ると収入もまだ安定すると思うので、岩倉方面とか範囲拡大はどうでしょうか？
自転車ごと利用出来るとよい。
鉄道、高速バス、飛行機との乗り継ぎを考慮したダイヤ編成
知名度が低いような…
サービスの維持
コースによっては乗り換えが必要だが、乗り換えの場合は割引されるなど検討したほうが良い。
PR
座席の大きさ
支払い方法の多様化、魅力的なルート、夜遅くの運行
街中の賑わいや城跡、博物館などの魅力を高め周遊して楽しめるまちづくりが必要
行きたいところ、病院や歯科に停まる。
学校や会社など、通勤通学に利用を促進する。
鳥取駅以外にも湖山方面や安長方面にもきて欲しい

使いたい時間に運行してほしい。
運行ルートの見直し
別にない
運転手増員。sns、サイト等での適切な情報掲載。外国語対応ができる運転手の確保。
路線を維持するか、増やす
くるりの便利さを観光客も含めて周知する。
利用者に定時運行で馴染んでもらえればと。
走行する範囲を広げる
路線を広げる
コースを増やすかまたは各コースへの乗り継ぎができる停留所を増やす。
イベントなどをし、街全体の活性化を！
利用が多い目的地にバス停をおく
ルートの拡大
利用できる停留所の拡充
運転の荒さを軽減。鳥取砂丘などの観光地や鳥取北イオンなど人が多い場所とを繋ぐ路線を作る。
バス停を増やす　時間表をわかりやすくする
利便性
運転手の教育。運転が荒い、自転車専用レーンを走っているとクラクションを鳴らされたことがある、降りる時にこちらが挨拶しても運転手は無言
サービスの現状維持
利用できる地域を広げてほしい。
路線バスが通らないコースを補完するコースを経由する
私は行きたいところに行けていますが、狭い範囲を回っているだけでは利用者が伸びないのは当たり前ではと思います。ルート見直しができないのであれば、生産年齢人口をターゲットとした通勤時間帯の運行を検討しては。
思いつかない！
ルートを増やして車を持たない市民の足になるようにすること。
運賃もコースも時間じかも一種類など選択肢を利用者目線で色々考えてほしい
市街地外へ広げて利用客を増やす。
・小、中学生の校外学習等で利用してもらう。　・体験ツアー等でくる梨を利用する。その際、無料駐車場の用意をして、集合しやすくする。
現在、病院は日赤だけであり、他の病院も増やしてほしい。中央、市立なども。また、他にも施設などある場所にも寄ってほしい。
路線を増やす
スーパー、病院等日常利用頻度が高いところをもらさずルートに入れる
・乗り継ぎがしやすいダイヤ編成にする　・利用者にお店等の利用者特典をつける・提携し

たお店での割引制度
駅周辺の飲食店や娯楽施設の充実。駅前の賃貸の価格が高くて、起業したり、店舗を借りるのに向いてないという話を聞いたことがある。それに、地元住民に対するサービスや魅力が少なすぎる。
くる梨の便利さをもっとアピールする
市街地循環バスなのは理解しているが、朝夕 1 便ずつでも布勢や湖山付近に来てくれると、小中学生の利用ができるのになと思う。
通勤通学帯の便数を手厚くする
学校から習い事に使っているのが便利です。学童や保育園のバス運転手不足なので、連携してはどうでしょうか？
わからない
利便性
近所では 90 才お年寄りが自家用車をやめて、宅配でご飯を食べるようになりました。歩きが元気なデイサービスへ徒歩で通うような方はバスを利用しているようです。子育て世帯はたいがい車移動なので、独身者と高齢者のいる地域に重点を絞るか、、
定期券や回数券を作る
くる梨の運行範囲に魅力的な施設を増やす。利用してまで行きたいお店が増えればいいと思います。今は郊外に車で行くほうが多く、くる梨を利用したいと思う機会が少ないので。
市民が月に 1 回は乗るようにすること。各施設でもくる梨に乗れることを案内する。乗り物好きなこどもターゲットに親子向けにイベント実施し乗ることを目的とする。
ルート拡大と低運賃化と便数増加
家族で自家用車を利用して移動し、駐車場を探したり駐車料金を払うよりも気軽で安価に移動できるのであれば利用者に訴えやすいのでは。
私の将来の夢はくる梨の運転手になることですその理由はいつも駅まで安全に 100 円で運んでくれるのが頼りになるので私もそんな人になりたいと思ったからです鳥取市民の笑顔を守るそんな運転手に私はなりますなので私が運転手になるまでくる梨を無くさないでくださいほんとうに私にはくる梨が必要です高齢者の為にもくる梨をなくすなんて言わないで
アプリの開発
駅から布勢運動公園方面も出るとうれしい
朝の通勤時間に合わせてほしい
エリアも時間もニーズとマッチしていないこと。
安価で移動できる事
もう少し遅い時間まで運行すること
くる梨の魅力は、定額であることだと思います。乗る前から料金が分かりやすく、子供や普段からバスに乗り慣れていない方に優しいと思います。料金の値上げをするのは当たり前ではと思いますので、定額であるということを強みにしていくといいのではないかなと思います

運行コースの見直し
利用者のニーズを的確に反映する事。
路線を増やして利用客のパイの増加繋げる
学生は、使うので、なくなったら、困る
アプリなどで行き先や乗り換えがわかりやすく検索出来ることとその周知。車を使わず駅前に飲みに出る人に便利になると良いと思う。
自動運転を進めて、便数を増やし運転範囲も広げて、利用者を増やす
運行範囲が広がり誰でも使いやすく
目立つボディー色にする
車に乗らなくてくる梨を利用するならもっと頻繁にバスがこないと利用できないしかし、人口が少ないのに無理ですよね
Q14-2 に一緒
観光地は利用客が多い所だけ停車する
今のままでも減少しなければオッケーではないでしょうか？
定期みたいな月〇〇円で乗り放題だと利用者は増えると思う。
現状のサービスを維持する
くるりについては現状で良い。路線が増えるとなお良い
利便性
免許返納者、高齢者に対して普及活動を行う
利用者の立場に立って利便性の向上を図る
駅南の方面も追加して欲しい。
運行エリアの拡大
土日の増便
走行距離を広くする
通勤・通学に利用しやすいよう早い時間の便も作る
マイカーがない方の交通便を少なくしない方がありがたい
ルートや便利さを知らない人がまだまだ多い。ポスターなどで宣伝してみたらどうだろうか？
くる梨の宣伝をする、運行ルートの見直し
コンビニの前とか学校前、スーパーの前など人が多く集まる所にバス停をつくること！
サービスの向上が最優先
コースの変更
もっと駅南エリアにも範囲を広げてほしい
新しい路線を運行して欲しい。
料金を分かりやすく記載。子育てパスポートなど持っている人は割引あるとか分かりやすいと乗るのでは？
無くならない、という安心感

PR
運行地域拡大し、何ルートの輪をつくり、それぞれのルートの接点をつくり、乗り継ぎできるようにして、幅広い地域の方々が利用できるようになるといいな、と思います。
市民への平等な恩恵
路線の簡潔化
鳥取市バスの時間が少ないため不便を感じる
知ってる人は知ってるけど知らない人は知らない。どんな時に使えるのか、わからない人が多い。鳥取市はとにかくシティセールスが下手。頑張ってください。
ルート拡大
経由地やコースの再検討
運行体制（今の三便を減便し、また２０分おきを４０おきにするなど）を見直し、エリアを駅南に拡大することかな。私もたまに利用するが、そこまで今のエリアの人に配慮する必要もない。例えば立川の人なんか拡大して欲しい。そんな声をよく耳にする。
便利性　必要性
利用したくなるサービスの提供　(エコなことをしたら、その数等に応じて県内通貨やクーポンの発行をする等)
走行ルートのわかりやすさ
必要な対価の徴収
電子決済システムの充実。観光や公共施設等の再整備（市内の再開発）
運行範囲が狭く、利用したくてもできない。範囲を少し広くしていただきたい。くる梨のバス停に行くまでに 30 分くらいかかります。
時間通りに運行してくれること
車で移動をしている人でも使えるようにしてほしい
高齢者が多くなる現状ではより、市民の足となるライフラインとして利便性を確保出来れば理想ですが、運行者の問題もあるかと思いました
市内在住の年配者が免許返納したらくるりの回数券を使ってもらって今後に繋がる。現に母の知り合いが最近免許を返納して駅に行くのにくるりの乗り方や場所を聞きにこられた。
費用対効果
若葉台、津ノ井、市立病院、県庁、北イオン循環バスが欲しい
運行間隔を短くする。
範囲の拡大
路線を増やす
経路の見直し
運行時間、運行ルートが若者の利用したいものと異なることも１つの問題。ターゲットを老人だけでなく若者にも置くべき。全便が止まる駅以外のバス停は本当に必要なのか。
運行エリア拡大
駅近くの市役所へは要らないと思う。

経路の増加　アピール
学生の通学時間は、増やす。など利用の目的に合わせて利用しやすくしたら良いのでは？
雲山にも通ってほしい
とりモビがあるので、サービスをどちらかにしてもいいのかなと思う
できた当時から思っていたことです。駅周辺の人ばかりが便利で、千代川から向こうの人達の不憫さは気にならないのでしょうか？そもそも市民平等に考えられていないことが、利用者にも繋がるのではないでしょうか？
乗ってみたいと思った事があったがわかりにくくてやめたしまったのでバスに慣れてなくて更に単純にわかりやすい事
拡大化
高齢化になので必要
これから、高齢者が増えるので、市や県の予算をそこに割いてもらっても、残して欲しいです。
免許証を返納した為
利便性
広範囲での運行
ニーズのある場所を、もっと走るべき。病院とか…スーパーとか…
利用してまで行きたいスポットがない。ガイナーレ等のイベントとコラボしてはどうか
乗車率などを調査した上で、ニーズに合わせて運行すること
障害者や老人の足としての役割 ‼
利便性
利用者像を捉えること
公務員の人たちはバス通がいいと思います
もう少しだけ路線を広げる
答えにはならないが、障害があり外出の要なので縮小されるとかなり困る
私にとってくる梨はとても便利です。今は、鳥取駅の北側ばかり運行をしていますが、北側の運行をどこかのルートを辞めて鳥取駅の南側のルートを考えて欲しいです。私は、鳥取駅の南側の方に住んで居て時々とりモビを見掛けますが、とりモビを運行するぐらいだったら南側の方にもくる梨を運行して欲しいと思います。
路線と停留所を適切に配置
免許返納者等への特典
バス利用者が利用する施設を考慮したルートの変更
行きたい所を検索したら、このバスに乗って下さいとのアプリがあれば便利
自分で病院や買い物など移動できないお年寄りが使いやすいバス停や運行時間、料金など考えると、利用者が増えると思う。
利便性を伝える事!!!!バス停に日よけがあること
値段とルートが利用者増加に関わってからと思います

高齢者人口が多くなっている中、行きたい場所は最小限買い物、病院、市役所。自分の家近くからくる梨で行ければ有難いです
早朝夜間の運行
今のところ、車を利用してますが、そのうち利用することになると思いますのでなくなっては困ります。
便利な移動手段があるという市民、観光客への周知とＰＲ
広域で、運用してほしい
砂丘などの観光地にルートを伸ばすことで乗客を増やす。
止まる範囲を広げる
汽車の便が少なすぎる分、車社会の鳥取についてはもっとバスの利便性を高めて欲しいです。特に、学生や高齢者や障害者など車に乗れない方たちのために。
特にありません
毎日定時に運行されている。
利用促進できるPRを検討する
運行エリアの拡大
運行数を増やす
利用範囲市街地中心の為もっと範囲を広げてほいしい。
範囲を広げる
バスが好きでしたが、通勤では高くて利用できません。通勤にバス使えたらな～と思っています。通勤時間帯だけ使う登録とか、どうでしょうか。
ルートや便数など、バスも使用したいという、多くの方からアンケートをとった方が良い
高齢者の多い地域
街の活性化
駅前に魅力的なお店の誘致、ユニクロとか、現状あまりに駅前のお店が弱い、駅前を減便して湖山方面を走らせた方が行きたいお店がたくさんある。
特になし
知らない人も多いと思います　もっと認知度を上げたほうが良い
鳥取は車社会なので、観光客向けにかじをきるのか、地元民の利用を優先するのかはっきりしてほしい。
病院への乗り入れ
駅南地区も走らせて欲しい
始発や終電時間の見直し。立川（ラ・ムーあたり）あたりまで行くようになりと便利
わかりにくい
中心市街地以外も通行する
店舗とのコラボ（くる梨乗車で割引とか）
高齢者の移動手段として便数を減らしてでも是非運航を続けてほしい。
市内の商店の活性化、街作り

わからない。
割引をする
本数を増やす。値段は上げる。
鳥取は車社会だからあまりくる梨を使う事がないと思う。私は社会人になってから使っていないので、学生や高齢者が使いやすいように学校の近くや病院の近くにもっとバス停があれば便利だと思う
小型でもいいので、便数を増やして欲しいですね
停留所の追加
観光地やイベントと連携。観光地で乗車券を見せると割引、フリーパスができるなど。定時でよく使う人（老人、学生）定期券（スマフォ使った定期券もよい）への利便性の追求。他の交通機関との乗り継ぎの接続をスムーズにした運行タイムスケジュール。のような体制を構築して SNS や広告で認知の拡大。
特になし
走る地域を広げる工夫を
範囲を広げる
人口減少、車社会の鳥取では難しい
循環ではなくシャトルバスのような形式の方が使いやすい
高齢者の移動手段
利用者の行きたい所（特にスーパー等の敷地）にバス停を作って欲しい。イオンやＳマート、サンマート、マルイ等。
バス停を増やしてほしい
20 分間隔でなくとも、利用者の多いところを優先
くる梨は観光客向けに運行したらいいのではないか
中心市街地の魅力とそこまでの公共交通の利便性確保
通勤、通学の時間（特に朝）にもう少し便数があれば、利用者は増えると思うけど
利用する年齢層と利用数が少ない年齢層をどう取り込むか
クレジットカードを使えるようにする
範囲を広げてほしい
学生や高齢者の方もよく利用されています。その方たちが困らないようにしていただきたいです
路線をよく知らないのですが、この先自分が利用する立場だったら、病院や公共機関を経由するコースは必要だと考えます。また，途中下車も可能になると利便性を感じます。(通り掛かり)
=〃中心市街地以外は、バスの運行が少なく不便なので、JR の無人駅を増やして駅までのアクセスを便利にしてもらえると、くる梨を利用しやすい。現状は駅まで出るのが大変なため自家用車に頼ってしまい、バスを利用する方が減ってしまっている。しかし、高齢になって運転が出来なくなったらと考えると将来が不安なので公共機関の乗り物の利便性が上がるとあ

りがたい。ただ、資金的になかなか難しいことも理解している。結局のところ、税金は安いに越したことはないが、将来性を考えると上げてもらって年寄りや子供が安心して暮らせる鳥取に役立ててもらうほうがいいかも。〃
秋里に住んでいますがもう少し近くにバス停があれば利用頻度は高くなると思います。
観光地への便を周知させる
運転手の質向上
駅南方面を巡るコースがないのは市民にとっては不公平感があります。更に同一料金で乗り継ぎができれば良いと感じています。
駅周辺に着く前に末広周辺を経由してほしい(青コース)
運行ルートの拡大、一定金額での運行という安心感
定時性と利便性の確保
思いつかないけど、くる梨がないと困ると思う。
わからない
中心市街地周辺の住民に、もっと利用してもらうことが重要。住民が行きたい場所がないから利用しないのではないか。早急に駅前開発計画をまとめるべし。
便数が減っても
運転手
SNS 発信 ショート動画で各バス停の魅力を発信 くる梨のキャラがあるならグッズ作って、バス停制覇できたら何かプレゼント。観光客を呼ぶ。サンリオとコラボ。若い人も乗るだろうし、子供も乗るはず
現在はトリモビなどができて選択肢も増えたが、駅南においても交通手段としてくる梨のような循環線はあると便利に使えるのではないかと思う。
旧市内だけでは無く　　２㌔位郊外に拡げて循環して欲しい
運行間隔が長くなれば行き先での滞在時間も長くなるので賑わいにひと役かうのではないでしょうか
目新しい商業施設などが増えないことには、利用者も増えないと思う。人口減少の問題もあるので、規模縮小はせざるを得ないと思う。他県で循環バスが利用が多いのは、市街地に魅力的な観光地が多いと思うので、人が来ないことには、市内だけの住民利用だけでは、解決に向かうのが厳しいと思う。
運行範囲を広げる
鳥取駅南側がもっと多くなればいいと思う
普段は 200 円に増額し、たまに無料で乗れる日を作ってお得感を演出する。
広報、エリア拡大、予約サービスで予約が無い時間帯は運行しない（1 時間前まで予約可能とか）
高齢者が昼間動けるダイヤ、運行範囲
ないです
駅南コース（吉成、雲山）の検討

利用したら、なにか特典が付いてくるとか。
通勤時間帯の運行を検討して欲しい
行きたい所のルートを聞き対応する事が一番。行き先が合わなければ利用しない。老人から行く病院、行く買い物先をリサーチする
市街地中心に行く必要がないため、イオンモール鳥取店や鳥取市役所、イオンモール鳥取北までの便があれば利用者が増えると思う
利用必要場所の把握、路線の変更も視野に。
運賃据え置き
通勤通学時間帯の増便
本当に使う人へのアンケートを入念にした上で実行すべき バスを使わなくなったんじゃない。使いたいけどルート問題で使えてないだけ。アンケートを小中高の学校で配布したり 車を持ってなくてお一人で住まわれてるお年寄りが集まる場所に出向いてアンケートを実施するなどまずアンケートに力をいれて情報収集した上で色々変えていけばいいと思う。
高校生、大学生など学生が利用しやすい場所と時間帯に工夫をしてほしいです。緑ヶ丘周辺も最寄りのバス停まで距離があり、天候の悪い日は保護者の送迎が必要となり不便しています。
バス停の増加
利用したいが近くまでくる梨では行けなくて使えない場合もありそうなので、需要がありそうな地域を走ったら乗る人が少しでも増えるのではないかなと思います。
共働き世帯など家庭の事情で子どもが一人で下校や塾や習い事などへ行かれる時にスクールバスのような地域密着型として乗りやすいイメージを持ってもらうような PR
時間帯によって料金を変更する。コースの見直し、重複箇所の必要性。
路線バスと協力する。100 円バスの利便性をもっと発信する。
そもそもよくわからない。ルートの見直し、行こうと思える場所がない、
利用者数によるダイヤの調整。私は裁判所前から鳥取駅前に利用することが多いですが、仕事終わりの飲み会に出かけるタイミングなど、18:20 の終バスでは少し間に合わないことがあるので、せめてあと 20 分先まで運行されてるとありがたいです。（鳥取駅付近 19 時着目安）
欲しい路線についてアンケートを取ってみる。要望の多い路線を増やし、増やしたことも PR することで要望した人は自分が考えた路線だと思って乗るし、そもそもアンケートにより需要があるとわかった路線なので乗ってもらえるのでは。また、通勤通学に利用するには運行時間が早く終わりすぎると思うので、昼間の運行時間を減らして、通勤通学の運行に全ベットしてもいいと思う。
8000 万も税金を投じて継続する意味が分からない。くる梨を利用してる人は通院？買い物？何の為に利用しているのか？タクシーで代用で良いと思う。そんな毎日利用するとは思えない。本当は高齢者の運転はすごく危ないので免許をとりあげるくらいして、皆がバスなどを使わざるおえないようにしない限り利用者は増えないと思う。

利用者の年齢層、利用目的等の調査、等を実施して幅広い年齢層に利用して貰う為に詳しく分析する。
駅裏にもバス停を作る
難しいとは思うけど、今のような気軽に乗れる料金で、もっと範囲が広げられると利用者が増えると思います。
くる梨で行ける観光スポットの発信強化。市民会館等で大規模なイベントがある時に、くる梨の無料乗車ルートを作って利便性を PR する。
市民がマイカー以外の交通手段にもっと目を向けるべき
運行ルートの延長。大きな住宅街の近くまではルートを作るべき。運転手の数やバスの維持費などで採算が合わないのであれば、サービスはやめた方がいいと思う。もしくは観光客向けに絞り切って土日祝のみの運行として駅周辺の観光地のみに停まるバスとしたらいいと思う。
市街地に駐車場が少なく、利用しにくいので、駐車場をふやす
バス停の数を増やす
100 円均一で市内を回れることがくるりを使う人にとって大きな魅力だと思うから、そこは崩してはいけないと思う。利用者の増加に向けた取り組みではないが、今の利用者を維持したいならば、値上げなどは妥当ではない。強いていうなら、もっと病院など、人が使う場所を経由すればいいと思う。
特になし
運行時間及び本数をもう少し精査すべき
市内の一部だけだと利用者は増えないのでもう少しルートを延長した方が良いと思う。せめて浜坂や賀露方面辺り迄ルートを延長して欲しい。
デジタル化　今の若い人は小銭を持っていません
認知度の向上
くる梨運航ルートの周知。インバウンドの方が増えているので、そういった方にたくさん利用いただける工夫(キャッシュレス決済)
観光で来る人には使い方がよく分からないし、そもそも観光客のニーズがあるのか？住んでいる人が利用するのなら、ルートやバス停の位置の見直しがあっても良いのかも。
安易に減便しないこと。減便することでさらに利用者も減ると思います。交通系の支払いをすることで同時にポイントが付与されるなど特典があるとよいかなと思います。
100 円であるという安価で続行してほしい（車も持ってない県民、高齢の方、障害者のため）ので、病院の受診や買い物に重鎮を置いて欲しい。それであれば平日の昼間の運行が良いのではと思う。いちばん考えるべきは利用者であるため価格と止まる場所、時間、平日運行を考えるべきだと思います。
若年層と高齢者の取り込み、通勤通学層
無理
宣伝

安全運転
もう少し広範囲が必要なのでは？
範囲を広げることです。我が家からではバス停が遠くて全く需要が有りません。
利用する人のニーズ、乗車場所の検討
バスの所在地の確認などバスが遅れていることを簡単に確認出来る掲示板やアプリなどを用意することで自分が遅れたのかバスが遅れているのかという不安を払拭させること。
旧市内だけでなく、湖山駅、鳥大前駅、賀露、北イオンなど学生が多い地域の循環型バスが走ると便利で需要も多いのではないかと思う。
利用者増加ではなく、巨額赤字補填が続くならば廃止も選択肢に入れるべきだと思います。
運行範囲の拡大
利用者が地元の高齢者を対象とするか、観光客を対象とするか、一般人を対象とするのかを検討してください。
観光客の呼び込、中心市街地の魅力アップ
自家用車利用を抑制する施策が必要。旧市内の入り口にターミナルを作り、旧市内への自家用車の乗入れを制限する、等。
学生の頃利用していました。車を持たない学生の意見を聞くのはどうでしょうか。
走行場所を広げる
運行間隔を拡げてコースを増やす
郊外地域住民への配慮
不便なところこそ、バス停が必要　予約制とか
運転手の報酬アップ
7 時半頃を 1 本でも運行して欲しい(通勤に使いたい)
中心市街地への自家用車乗入れ制限
運転できない人の利便性
中心市街地と中心市街地外を平等に。高齢者は中心市街地だけに住んでるわけではない。あたりまえのことだか、そこをふまえてのくる梨の運行ではないと思うので。
極力本数を維持する、できれば増やす。使いやすくなれば、利用者は増えると思います。経費削減で本数を減らせば、くるりを使うという選択肢が無くなり、これまで利用していた人も利用しなくなると思います。
集客力のある施設の整備
バスの走る、ルートや時間帯が、大事だと思います
駅北ばかりでなく、駅南も通ってほしい
バスを大きくする
便利だと思わせられるか
なし
現状維持
エリア拡大。

バス停の数を増やす
利便性
=〃病院勤めをしていましたが、くるりを利用している患者さんがしばしばおられました。足が悪い、体調が悪い、診察にお金がかかる、このような方にはくるりは大変ありがたい存在だと思います。赤字なことは初めて知りましたが、ああいった方々のためには続けてほしい、と思いました。また、利用者増に関しては、使いたいですが乗り場や待ち時間などを考えると自家用車の方が便利なのでなかなか利用する機会がありません。せっかく市内を走るのでお酒を飲んで車を運転出来ないような時間にあると便利なのですが…なかなか難しいですよね。大変でしょうが、運用がうまくいくよう願っています。〃
もっと利用したい人の近くを運行して欲しい
上記に記載したとおり、知名度を上げる。また、イベントを開催する。
コースの運行範囲を広く
運賃を見直すのであれば、払いやすい金額の設定が必要だと思います。観光客の利用促進が必要かもしれません。
市内の通勤や通学時間に合った本数が増えれば、通勤通学手段としての選択肢が増えるので、平日朝と夕方を強化するのはありだと思う
現在の本数を少し減らし、バス停のエリアを広げること
新卒社会人や学生へ、メリット付きの利用斡旋など。鳥取市市内でのインフラの一つとして若い方に認識してもらう。くるり利用履歴から一定数利用したら減税になるなど。
くる梨のアピール増、観光地とのコラボや割引サービス
赤字であることを広報すること。昔、京都市に行った際貼り紙がよく目についた。乗ることで守れるなら、乗るで運動をきちんと定着して車社会の鳥取人に「バスに乗る」意識付けをすることが大切だと思う。
行き先と通過時間の見える化
地域拡大
ルートの増設
市内中心地だけではなく、範囲を広げて欲しい。又、バスの乗車人数が少ない便は、便数を減らしてもいいのでは？空車のバスが多すぎる。
市民病院への運行を追加すること。もちろん、市民体育館経由で。市役所からの延長でお願いします。民間バスとの競合が気になりますが、公共施設を繋ぐのは公設バスとしては、当然のことなのかも知れません。
赤字なら廃止するべか、特に市内中心部は路線バス運行しているので、運賃以外は困ることはない
通勤や通学ではなく、お金を落としてくれる観光客が快適に使えることを考えたほうがいい。
運行開始時間をはやめて通勤時間帯の利用客を増やす
ポケモン GO みたいに乗ると何かメリットがあれば利用者は増えると思います。バス停に QR コードをつけて集めると米が当たるとか、市民が困っているものをプレゼントするのは

とても効果的だと思います。バスだけではなく、レンタサイクルとかでも車以外の何かを使ってポイントをためたり、「健康の国とっとり」を目指してウォーキングイベントなど、もっと歩くことを習慣づけた方が良いと思います。ゴミ出しだけで車使ってる県はなかなか珍しいです。(移住者なので)
始発を早めたり最終便の時間を遅らせることで、通勤時の利用や駅周辺店舗の利用などにも繋がるのではと思います。
私は全く利用したことのないので言える立場じゃないのですが、この先くる梨を利用したいと思った時に、いざ手元に資料はなく戸惑いを感じるだけのような気がしてならないのですが？
PR
今くるりが通っている鳥取の街中以外で車のない高齢者は買い物難民になっています。スーパーに近い所を通るくるりがあればありがたいです。路線バスもスーパーの近くを通らなければタクシーに頼らざるを得ません。
何が目的か？くるりをやめて、公費でタクシーチケットやバスチケットを配布する、収入に応じてなどをしたほうが、移動手段としては全うできているような気がします
タクシーとバスの共存
まずは県庁職員に協力してもらい、週１回バスノーマイカーデーを設定し、バスで通勤してもらう。
人がそをなに乗って無いのにもっと区域をのばしてほしい。
運行コースの拡大による利用者増加を図る
通る場所を少しでも増やして改善してほしい
運行範囲を広げる
ルートの拡大。駅の北側ばかりと言うこともあり、利用できないと言っている人が周りに多い。
総合病院や大型商業施設、体育館、球場等の施設を通るルートは必要。またルートの間であれば乗り降りの場所を自由に選べるようにできればいいなと思う。
自家用車所有にかかる負担を大幅に増大させる。
運行ルートを増やす
広報誌で利用状況・促進要請や他都市の事例の発信
バスの運転手の確保。
バス停設置箇所の見直し
今運行している場所の利用が少ないと言うことは不必要と言うことかもしれません。
１時間に３本から　２本に変更する事
将来的なパーク&ライドに向け、バス停付近に駐車場を整備していく
ショッピングモール等を利用しやすい経路を追加してほしい。カインズ、北イオンを利用したい
車を運転しなくなった人が気楽に使える環境を作る(特に郊外居住者を意識)

高齢者が免許の返納してもバスがあるから大丈夫と思える運行ができたらいいと思います。
通勤通学、買い物、通院で使いやすいルート、時間にする
停留所をもう少し増やして欲しい　年寄りゃ障害者の為に
浜坂や駅の方面にバスを通して欲しいです。
運転免許を持たない、あるいは返上した高齢者や児童・生徒・学生に対して運行時間、経路を見直しされたらと思います。ワンコインの 100 円から 150 円への値上げは日ノ丸、日交との差が縮まり魅力が半減します。利用者減につながるおそれもあるのではないでしょうか。
観光や通院の営業時間にあわせること
鳥取は車がないと不便なところです　これからの高齢社会の交通手段はバスです　金額が手軽で回るコースがわかりやすければ利用は増えると思います　みんなが停めて欲しいバス停考えてみてください
観光客への利便性。年配者の免許返納そしてバスを利用してもらう
もっと広い範囲を走って
学生さんや高齢者さんなどの車を持っていない方々が使いやすいルートを検討するのも大事かと、、、
運転免許ない人と、特に高齢者の運転免許返納した人の為に無くしてはダメだと思う。高齢者の免許返納後の利用しやすい足となるのが分かれば、免許返納してくれると思うし高齢者の運転事故も減るかと思う。
バス停の場所を増やす
わかりません
数年前の雪の日にとてもお世話になりました。ただ私の場合、バス停の場所が少し不便だと感じています。でも難しい問題ですね。色々考慮してくださり、ありがとうございます。
とてもいいサービスだと思っているので続いて欲しい。特に中央病院まで行けるようにしてほしい。
利用者は、高齢化しているので、駅、スーパー、病院を経由する便を増加
認知度向上、IC カード利用導入
通勤通学の時間を増やせば、普段自転車通学通勤で雨天だけ利用したい人が助かります。
運行時間を 30 分毎にし ルートをわかりやすく。利用したいけどルートがわからない人も多くいると思う。
路線を増やす
車に乗る方が多いのでバスの乗り方やマナーなど知らない方が多いのではないかとおもいます。幼児、小中学生から乗る習慣がつくと躊躇することなく乗れるのではないかとおもいます。
若桜街道や久松公園など駐車場が少ない場所の便数を増やして欲しい
走る場所を増やしてほしい
利用者の少ない時間帯は便数を減らして、もう少し遅い時間帯も運行した方が良いと思う
範囲以外は今のままでいいと思う。

うちの母も利用するようになりましたが、高齢者が利用しやすいと嬉しいです。ただ、足腰が弱った高齢者ばかり増えると、運転手 1 人では対応しかねる場面も想定されるので、そこが問題。
自宅周辺は無く、以前鳥取駅から乗る事にしたのですが、ルートと時刻が分かりずらかったので、もう少しわかりやすくして欲しいです。
幼稚園の通園バス、プールなどの習い事の送迎バスがあります。そのようなバスも人手不足ならば、公共のくる梨と協働運行のようなことができれば、運転手不足、利用者不足は解決する可能性を感じます。今後労働人口は減ることは確実です。限られた人で可能な方法を作り出すことが求められる時代だと思います。通園通学通勤の時間は増便。それ以外は乗車実験を通して、必要な時間帯は増便、利用が少ない時間帯は減便すれば良いと思います。
周知がまだ足りないのではと思います
沿線施設と協力してイベントなどを設け、大学生の利用を促す
車を持たない人達の声を聞くこと
運用に関する情報をもっと頻繁に詳しく出して市民の感心を引いていただきたいです。
希望の目的地について具体的に調査する（自由記述ではなく、選択式の方が答えやすです。）スタンプラリー的なイベントをする、「くる梨に乗って○○へ行こう！」みたいな目的地と連携をする
利用者の移動以外の付加価値があると良いかと思います。具体的にはクーポンやポイントなどのお得になる施策や車内の居心地の良い空間づくり（例えばバス自体をラグジュアリー感をだすとか？）
走行場所の拡充
範囲をひろげてほしい
くる梨範囲の商店などの充実
私は市内に用事がある時にだけの利用ですが大変有り難く使わせていただいてます。観光客の方は市内観光なら便利だと思いますが他の交通機関との兼ね合いがあるのなら申し訳ないですが、どうでしょうか。
なし
路線の変更 拡大 似た場所にかたまっている
お年寄りの足を確保して欲しいです
かろいち、砂丘など観光地や北イオなど車がない学生が遊びに行く場所を通ってくれると増えるのでは？今は子供が遊ぶ時車で送っているので、、自分たちでバスで行けるようになれば楽しいかなと思います。観光客の利用も見込める。
運転手不足
みんなが使えるがその中でターゲットを絞った運行ルートを作る
市内店舗の営業があまりにも少なく、市内での利用メリットがない為大規模な開発が必要。
運賃を多少上げても市街地外への運行を試してみてもいいと思います
ポイントが貯まるようにする。(使えない使えるとかが少ないポイントは要らない)。飲みの

帰りの時間に動かす。料金倍にして。
とくになし
利用者は他人事と考えないで、自分のことと思って考えないと大変なことになる事をもっともっと考えないといけない。
湖山町方面に循環
運行ルートの拡大（安価であれば利用したいが自宅はルート外）
バス停が増える事で、ある程度の利用者の増加が見込まれると思う。
多額の公費が使われていることをもっと広報し、利用の協力を求めるべき
くる梨の周知。私の学生時代から始まり、その時も今も使っていますが、知らない人も案外いるなと思います。
20 分間隔、外回りの現在のルートでは、なんだかんだ、「くる梨を待つ時間で歩いても目的地に着く」ので、乗ろうとは思わない。駅からの主要な行き先、戻りに関して、ちょっと待ったら来る・歩くより早い、でないと、乗ってみようかなとは思わないのではないでしょうか
観光地やこんなお店があるという情報
学生や通勤時間を調査して、運行時間ー精査する
くるりは、余計な所を巡回するので　乗車時間が長い、というイメージがある。例えば、夕方の久松公園近辺の停留所には多くの待ち客を見たことがある。利用者の少ない停留所を思い切って止めるのが近道なのかも知れない。本心では、1 人でもくるり利用者があれば残してあげたいが、そこを重視して運行自体が消滅してしまうのは避けて欲しい。
料金がうりだと思うので、そこを上げすぎずに運行することが重要だと思います。
利用者が不便を感じない事が重要だと思います
車をもっている人は利用しないので増加にはなかなかむすびつかない
便利に使える人にだけ、優遇されたサービスなので、市民全部に。
利用時間が多い時間と少ない時間の本数を変えてみるのも良いのではないでしょうか。20 時間間隔である必要はないと思います。
本数の増加、ルートの増加
中心市街地に居住、仕事がある方が増えないと利用者は増えないと思う。
くる梨のルートに子連れで遊びに行かれるような施設を増やす
乗れる範囲を広げてほしい
時間に余裕を持たせる
中央病院、市立病院、医療センター、尾崎病院、各老人施設を回るコースを作ってほしい。利者も増えるし、高齢者免許返納者も増えると思う。
市民のためのバスかなのか観光客のためのバスなのか。100 円にこだわることはしなくていいと思う。
学生や会社員の通勤時間に着目する。どうしても、高齢者の方多い＆車生活となると、利用者増は難しさを感じる。くる梨は、素敵な存在だと感じているが、現実によってはいたしか

たないのかもしれませんね。
特にないです
もっと PR しなければ
車使うより安いとか、地元民が使いやすくするか、観光客むけにするかだと
現行の運行時間帯だと会社員、学生の通勤通学が不可能に近いので、運行時間帯を広げるべき。利用者が増えれば赤字回復に繋がり、運転手の労働賃金を上げれば運転手不足は回避できると思う
鳥取は車の保有数が多いが、移動手段に困っておられる高齢者や学生向けのルートに見直してはどうか。停留所をスーパーや学校の近くにする事で、利用する方も増えると思う。
便利、安価
登下校の時間帯、学校から駅のバスを作ってほしい
逆方向に行きたい時　一周しなければならないのは不便
分からない
ルートの見直し
人口割合に対して運行時間帯を見直す 。1 時間に 3 本は多いのでは
頻繁に乗る人以外は全てのコースがどこに行くかわかりにくいんだと思います。
テレビやインフルエンサーを使って観光プランの PR をする
子供達が通学に使えると便利。
利便性
車移動がほとんどなので、正直利用する機会がほぼない。子どもが小さい時には、バスに乗るのを喜ぶので、わざとバスを利用していた。利用者増加と言われても、利便性からどうしても車を使うので、何とも言えない。
自家用車が無い客層をターゲットにする
運行ルートの拡大
ルートを元に戻す。市役所は 3 色とも寄る必要はない
運行本数と運賃
今利用していない人が利用する理由となるイベントなどを行うこと
運行経路の見直し
病院、通学のみに限定する
NA
人通りの多い地区の本数を増やす。
便利
利用対象が限られるなら乗り合いタクシーとかの方がいいのでは。ら
100 円でバス乗車できるのは全国的にみてもないため観光客取り込みも含め、大体的に PR してほしい。SNS 発信、駅、空港内の掲示等。
利用者のニーズに合っていない？コースが限定されすぎているのが原因か。料金を上げてでも利用者の利便性を上げる方がメリットが多い。

旧市まで範囲を広げるべき。
委託業者を複数するなどして利便性を高めてほしい
多少運賃が高くなっても、市立病院などの平日利用者が見込まれるところを経由地に追加する。いくら運賃が低くても、行きたい場所を通らなければ利用しない。
ルート変更
公共有料施設とのタイアップ、そして、インバウンド客への PR。例　バスに乗ってくれば 100 円入場料が安くなるなど。
雨天の自転車通学の学生が、自家用車送迎になっている、バス利用ができれば助かる
路線の見直し
一日券を復活してほしい
飲酒ありのイベント開催、週末は夜遅めのダイヤを作れば、利用者が増えるのではないか。
運転手不足は理解できるが、賃上げしても本数を増やすか維持しないとますますのる人は減少するとおもう
駅周辺の再開発。PR
100 円と 20 分間隔を維持し続ける事
中心市街地の活性化
本数を増やすして通ってないところにも作る
ターゲットを絞り、それに合わせた運行時間とする
運行時間帯を遅くまでする
車を持っている人も利用しやすい方法
鳥取県民は高齢者が多く、市街地外に住む高齢者は高齢なのに、車の免許が手放せない状況ですので、山間部や市街地外の方が気軽に買い物や病院受診ができる環境を作ってあげることが重要だと思います。
利用するメリットがあること
PR 不足
交通手段ではなく、バスを楽しむものとして、スタンプとか車内に何か飾るとか、子どもが楽しめる企画があればどうかと思います
車を運転しない方はくるりで買い物に行くことも多いと思うので、スーパーをルートに入れたほうがいいと思う。
路線経路の見直し
２０分間隔を広げてでも範囲を広げる。
運行情報が少ないためか、利用しようと思わない。思いつかない。
値上げするなら学割をつくる。時刻表、ルート表を見易く作り直す。便利なのに使った事が無い方が圧倒的に多いので、小中高の学生達に乗車体験をさせ未来の利用客を増加させる。
し
学生や市内企業、公務員等への利用促進。観光客が乗っていることがほとんどない。観光との連携や、くるり自体を観光とするのもありかも。

使用してないのでわからない
湯所や松並や路線バスに出るまで大変ない高齢者も居るからもう少し中まで入ってほしい
好きな所に行ける
年金生活者にとってなくてはならない
わかりやすいルート案内　湖山は走ってないので、市内を走ってるのを見るのみです。土日祝など湖山ルートを作って頂けたら助かる人も多いかも？列車が通らないイオン北店行きなど。
市内の色々な商業施設に行けるので便利ですが、バス停で雨、雪をしのげるようになると、ありがたいなと思います。
停留所の数
通院、通学に使えるようにする
近所を通って自家用車移動が不要になる事
走るルートを増やして欲しい
どの色がどの場所に停まるのか分かりにくいのですぐに分かると嬉しい
運行地域の拡大
いるバス停といらないバス停を見直す。高齢者の免許返納を推進させる。
高齢化が進み市内でも、免許返納の方が沢山います。買物などに利用したり、駅周辺に駐車場が少ないので、くるりを利用することがあります。安くて便数もあり申し訳ないと思うこともありますが、一方通行なので、例えば県文に行ったとしても、あと２回乗り換えしなければならないのが困ります。くるりなので仕方ないと思いますが、便数を、減らしても往復を
青コースの２種類を１種類（ふそうまでのコースは要らないと思います）にして、別のコース導入。
本当に必要としている利用者の為に利用時間、ルートなど調査して再検討しても良いと思う
もう少し範囲を広げる
敬老パス
くる梨がどういうシステムなのかよくわかっていないので端的に表した広告などあればわかりやすい。中に絵画コンテストの絵貼るとか？ありきたりかな。観光客も使えるとかそこへの PR。
路線を増やす
観光地としてのアピール
駅南側の路線も考えて欲しい。
観光地の充実
ノーマイカーデーの推進
母がシルバーカートを使用しているので乗り降りをしやすくして欲しい
駅南地域の運行も検討していただきたいです
利用促進の広報.PR

立川に住んでいるので吉方まで行かないと利用出来ません。駅から岩倉まで回って頂けると利用しやすいのですが
岩倉在住だが路線バスが減り昔の利便性が懐かしい
老人、障害者、県庁職員、城北高校の生徒、これ以外の乗客増加は見込めないのでは？
利用宣伝
路線の増加
コースの見直し、すべてのバスが市役所、鳥取駅を通る必要はないと思います
ノバリア・県民体育館、経由をつくる
バス停に時刻表が欲しい
バスの色分けがしてあるけど実際どの道を走ってるか知らない。市報でお知らせするのもいいけど年々町内会を退会する家庭も増えて市報を見る機会のない人も増えている。この、鳥取市 LINE など周知してもらうことが課題
米子市や倉吉市みたいに金曜日だけ運賃無料デーや半額キャンペーンをしてみたらいいと思う
範囲を広げる
自転車のトランポが出来るなど、(追加料金が発生しても)利用者の間口を拡げた方が良い
学生むけにしたらいいと思う。学校や習い事の近くから出ていると利用しやすい。
多くの方が便利だと思える取り組み！大型バス運転手が少ないならふつう免許でも運転できる７人から８人乗りで本数を増やして利用しやすくする
もっと路線を拡大。今は決まった場所を赤青緑が走行しているだけ。バス停を増設
ルート拡大
普通の路線バスで運行できるコースづくり　今のは小さすぎて乗れないことが多い。
学生、高齢者が一番必要とする時間帯やルートを調査して改めて組み直しをすると良いのではないかと思います
コースの一部変更
ない
価格の据え置き、運行時間帯の見直し(利用が多い時間帯に重点的に運行)
バス会社と協力をしてバス停などを検討する
ルートの見直し
需要の多い時間帯に、需要の多いバス停に
高齢者対策
何度も利用したことあります。子供がいると待ち時間が苦痛。わりとすぐくるので助かってます
より広範囲の PR、たとえば無料の日の設定
継続させること
市街地東側の経由地を拡充
特になし

町の魅力つくり
本当は 15 分間隔が望ましいですが鳥取の人口からして無理があるので、いっそ判りやすい 30 分間隔にしても良いのではと思います。あとはルートの見直し…難しいですが…駅前の丸由や駅の前でアンケートを実施されては如何でしょうか。若い人の声も拾えるかも。
宣伝
行きたい場所に乗り継ぎしないで行ける
わかりやすい路線表示
移動手段をバスに頼るので無くして欲しく無いです、
ルートの見直し
アピール不足だと思う
通勤通学に利用できるようにしてほしい
交通弱者のことを一番に考えてあげてほしい。
路線拡大
逆回りも作って欲しい
利用者が多いため
もう少し運行する地域を拡げてほしいです。城北団地など、乗り換えの多いバス停まで運行があると大変助かるかなと思います。
ルートを今の３ルートから４ルートにする
時間通りに着くようにする
車を持っていてもバスの利用も増やしていきたいと思える事が大切だと思うので、広報活動を増やしてバス利用者でない働き世代にも利用者を拡充すべき。
路線やバス停をふやす
特に無し
利用しやすいルート、料金
運行ルートの見直し、誰に使って欲しいの？駅周辺の人？それ以外の人？
観光客にわかりやすくすべき
路線を増やす
市内のお店の充実さ
バス停の数
もう少し広い範囲での運行が必要だと思います
もう行っていたら申し訳無いのですが、障害者手帳は無料。以前利用していた時の運転手さんの態度が怖かったのでその改善。
人口増加
分かりやすい宣伝
パークアンドライドを促進し、バス本数増加。
特になし
ルート

必要ない
運行範囲を広げる、観光地につける
サービス
値上げしても継続してほしい
運航ルートの見直し（イオン北店等、西側を通るルートを作る）
バス内の誰でも飲めるお水サービスがあれば良い
広告、SNS 等を利用したアピール
大きな病院の前は通るようになればいいと思う
特になし
どの路線でどこにどのくらいの時間でいけるか？がぱっと出てこない（google マップなどで表示されない）ので、計画が立てづらいため、それを探すのに時間がかかる
回路の見直し
くる梨のことをもっとアピールする
駅南エリアも拡大
時間たい
駅南を少しでも回るようになるとありがたいです。興南、冨安、南吉方の駅寄りだけでも助かる客層がいると思います。
利便性
ルート増量
路線とダイヤ
電子マネー装置の安定
駅から武道館前や、東高近くなど、朝の通学の時間帯に学生向けに運行して欲しい
昼間の時間帯を減少させ、朝と夕方以降に増便する。
まちなか居住の推進、立地適正化計画の策定
路線を増やす
稼働時間の長さ
分からない
車の色（ブラックでない方がいい）
低い年齢からの公共交通に関する教育
範囲を広げる
通勤通学時間帯は残してほしい。
広域
100 円バスはなくさないで欲しい。
運行経路の検討
コストは上がるとは思うが、バス停を増やしたら利用者が増えると思う。子どもを連れて 15 分程かかるバス停まで歩こうとは思わない。
運転マナー

わかりやすさ
便数、ルートが少ない
ルートを増やす

Q16 鳥取の公共交通全般について自由に意見をご記入ください。

公共交通機関が整ってないので、高齢者になっても車が必要である。早急に対策が必要。
他県に比べ、自家用車の割合が高い。宇都宮市を見習って路面電車を導入すべき。
あまりにも交通手段が少ないです。ばす
土日のダイヤが少なく、特に帰りのバスがないため、やっぱり車で出かけようかなということになってしまいます。せめて 1 時間に 1 本くらいあれば嬉しいです。
補助金の使い方を変えてみる
鳥取駅より南方面（産業道路）にも、鳥取駅行きのいくつかのバス停があると助かる。
いつも運転手さんに感謝して乗らせてもらっています。もっと駅南地域も普及してほしいけど、ドライバーさんに負担をかけさせてしまうので、頑張ってくださっていることに感謝しています。
料金一律の循環バスはとても良いシステムだと思います。維持する方向でお願いします。
どこへ行くにも車がなければ生活が成り立たない現状です。色々な問題が絡み変えていくことは困難だと思いますが、利用者数など考えると今の現状も仕方ないのかと思います。
バスを小型する、自動化して人件費、コスト削減
電車も、バスも公共交通機関が不便で車が無いと生活できない。まぁ、人口少ないし観光客も少ないから、取れる所が少ないから仕方ないかなって思ってる。外国人観光客が来たがるような観光地があれば良いと思う。温泉がたくさんあるから温泉と料理でアピールして、観光客(主にインバウンド)を増やして、そっちからたくさんお金を落としてもらうのが良いと思う。
高齢者が多くなり、自動車を手放す人が増えてくると思います。財政的に厳しいとは思いますが、多少の値上げがあったとしても、くるりのような公共交通機関をなんとしても維持して欲しいと思います
車社会の地域で、免許返納すれば公共交通機関を利用しなければならないのに、乗り継ぎがうまくいかない。時間帯によっては運行がない時間がある。タクシーは運賃が高い。日々の生活には、公共交通機関を利用したいが、減便、ルートの見直しと、悪循環でしかない。
特にありません。
料金が高い、安いとかは思わない。時間が合わないから使えない。乗り継ぎ時間も合わないから、結局車が便利と思う。
平日に小さいバス、土日祝に大きいバスに変わる便があるが、乗車率からして逆の方がいいと思う。
車が当たり前になりすぎている　公共交通機関の利用が少なすぎる
IC カードの利用を導入するべき。小銭を持ってない、もしくは紙幣を両替しないと乗れない

時点で不便。乗る側は「サクッと」乗りたいもの、だと思います。
鳥取駅の改札が人ではなくなったのは嬉しくも、少し寂しく感じました。昔ながらの風景が鳥取県の強みだと思います。
高齢者は免許証を返納後の通院、買い物要すに困る
くる梨、子どもが好きで乗りたいといいますが、近くにバス停がなく、乗れません　城北小学校あたりもバス停あるとありがたいです。
他県に移動するのに時間がかかる
どうしたらわかりやすいのか。バスに慣れていても初めての路線は不安です。ドライバーさんに聞きやすいと嬉しいです。
高齢者がこれからも増えるので公共交通網を増やしてほしい。
バス会社が通らないルートのカバーをして欲しい
時間通りに来ない、運転手の教育が行き届いていない、このご時世に現金精算中心、バス停の日除けや運航状況の電子掲示すらない。都会の生活が長かったせいか、色々なことが行き届いて無さすぎて本当に同じ日本かと疑うレベル。
住んでるとこから不便で、乗りたいと思いません
公共の乗り物は公共である分、利益より市民の足となっているか？市民の足となるにはどうするのか？が考えられたら良いと思います。
本数が少なすぎる。高い。
くる梨に限らず路線バスも交通系 IC カードを利用できるようにして欲しい。運転手不足なのは重々承知してますが、キャメル号を復活して欲しいです!!
助かっております　ありがとうございます
特にない
不便すぎる
市街地ですが運行本数が、少ないので車移動になってしまう。
どのバス会社も交通系 IC カードが使えるようにしてほしいです
若い方は自家用車でどこにでもいけますが、高齢者は無理ですぐるりの範囲を広げることを希望します
中山間地域の我々には羨ましい話です
タッチ決済が出来るようにしてほしい
エリア・時間・料金が中途半端だと、利用率が上がらない。よって、黒字時間帯に集中運行して、赤字時間帯は廃止するくらいの変更が必要。人口が少ないため全員が納得する方法はないと思われる。必要であれば、交通弱者層に対する個別サポートで対応したほうが予算を無駄遣いしなくて済む。
北園、山城町、覚寺（中ノ郷寄り）辺りからイオンモール鳥取北方面へのバスが無く、不便をしています。くる梨も来ないエリアで、路線バスと併せて公共交通機関での移動の選択肢が増えることを強く希望します。
=″とにかくもっと便利にするべき、運転手不足もあり難しいとは思いますが、たまにしか乗

らない人をもっと利用するようにするための方法を募ったり…税金を有効利用して欲しい、でもこれ以上税金を上げられるのは困る、このように好き勝手言う人ばかりだと思うので大変だとは思いますが、高齢者が増えて行く中、運転しなくなる人も増えてくるので使いやすいようにしていただけるとありがたいです。週末（金曜日）などはタクシー飲酒した後タクシーよりバスがあれば安くなるので夜は料金を上げる等の方法もいいのでは？それでもタクシーよりは安いので遅い時間まで運行すればそれなりに乗る人は増えるかも、私なら乗ります。〃
色々なバスや、タクシーが走っているが、それぞれのバスが、利用する人を決めてその利用者に合わせたら良いのではないかと思います。
中心市街地(県庁⇔鳥取駅)は検証実験中の自動運転車の実装促進
駅前に駐車場が少ないので鳥取駅やバスセンター発着の際に不便です。
不便、運賃が高い、結果利用者が減る、便が減る、値上げする、結果更に利用者が減る、バス運転者が減る、１人の運転手の負担が増える、なり手が無い、便が減る、客が減る、市がバス維持のため補助する…の繰り返し。それが今の公共交通機関
駅北側は充実しているのに、南側はとりモビぐらいのサービスしかない。
JR 因美線とか、本数が少ない。仕方ないかもしれないが。。山陰線の朝７時 42 分の時間をもう 10 分くらい早めて欲しい。学校の始業時間ギリギリになるみたいなので。
住みやすい地域作りをして下さい
利用者が少ない時間帯は、小型車の運行が良いのではと思います
=〃・鳥取のバスイメージは１人２人のってられるのかな？学生さんの帰る時間帯かな？少ないなぁ運転手さん不足してられるだろうに。とすれ違うとき思わずおもってしまいます。・親戚の叔母が県？市？からバスの割引チケット？定期？があるから買い物の時使ってるから助かるといっていました。そういう行政のされている事があまりにも表だって知られていないのは、私がその歳ではないから見たり知ることがないのでしょうか。市報に載ってても申し訳ないですが気づかなかったりです。テレビ CM で繰り返し簡単な分かりやすい文や視覚を市から発信されると使ってみようかなと思えるのではないでしようか。(熱中症や冬の雪の CM のように)〃
市内中心ばかりで、それ以外の場所は路線バスの便数も減り、くる梨の運行もなく運転出来ない人はどんどん不便になっています。市内中心ばかり運行せずに運行範囲を広めてほしい。Q16 鳥取の公共交通全般について自由に意見をご記入ください。 はっきり言って全く不便です。特に市内中心以外は学生、お年寄りなど移動手段がない人にとっては最悪です。
利用客、路線増減のためでなく、公共交通の維持のためにアンケートを行ってほしい。
車利用が多い鳥取なのでバスの方が早い、便利になったら良い。JR や長距離バスとの乗り継ぎに合わせてもらえるとありがたいです。
負のスパイラル（ダイヤ少ない、利便性悪いから公共交通機関の利用者減る、利用者減るからダイヤ減ったり利便性悪くなる）学生や車を持ってない人メインだと先細り。駅周りの飲食店とも連携での週末（金曜、土曜）の終電時間遅くなれば、週末呑みに出やすくなるとか

公共交通機関だけ、飲食店だけではなくトータルでの改善が必要かと
鳥取市全域をカバーするのではなく、湖山と美萩野だけぐるぐる回るとか小さい範囲でバス運行した方使いやすいのになと美萩野に住んでいて思う。
『自家用車が足』という現状の脱却。
本数が少ないので、決まった時間より早く出ないでほしい。
車を持っている人が多い分公共交通機関が使いにくいと感じる。車を持ってないお年寄りや学生に対するものが何かしら欲しい。
くる梨・路線バス・鉄道の連携が不十分である。くる梨の運行体系を見直すのであれば関連する市内の路線バスも含めた再検討が必要と思う。
病院への通院ルート、買い物の為のルート、鳥取駅や鳥取空港などの移動のルート、市役所や県庁など手続きルート県民図書館、市民図書館、文化ホール、県民快感などの文化ルート、布勢運動公園、市民体育館、産業体育館などの運動施設ルートは車の無い人の足が必要だ。
高齢化がますます進んでいる時代。免許証返納につなげられれる施策を検討して欲しい。
ベンチと屋根があると良いです
高齢者が多く、運転も怪しい人が多いので JR だけではなくバスが利用しやすい環境になればいいと思います。そうすれば子どもが巻き込まれるような事故も減るのではないか？と思います。
鳥モビの範囲が広がることを期待しています。
○リンクが悪い ○駅起点の長大路線が多い ○運転がラフ ○過密な路線とそう出ない路線の差が大きい ○感覚的には、時間、路線とも客のとりこぼしが多そう
今は公共交通を使うことはあまり無いのですが、これから先、運転が出来なくなったときに動ける交通手段が有ればいいと思う。
バスも JR も本数が少なく、運転免許を持たない身としては、日々不自由を感じています。
高齢の方が多いのでバスがあると助かります。
若桜街道をいっそ、歩行者天国にする。車が通らない広い道は魅力的です。路面電車もいいです。
自動運転バスの活用
郊外から入るバスの全部が鳥取駅着にする必要があるのか　上手く乗り換えが出来るシステムが構築出来ないか　JR と時刻を合わせるような事は難しいですね
鳥取に住んでいる以上、車で動いた方が便利という考えが強い。バス、タクシーを利用したらポイントやクーポンがゲットできるような子育て世代をターゲットにした取り組みを考えてみても良いのでは無いでしょうか。車だと駅前周辺は置き場所に困るので、バスやタクシーで自由に乗り降りできたらもっと行きやすくなると思う。
利用実態には興味があります。どんな年齢の方がどのあたりを移動させるのか？それを研究して運行に反映したら、利便性に繋がるのではとか考えています。下りの始発は鳥取駅で無くとも、各社のバスセンターや中継基地みたいな所があると、柔軟なダイヤが組めたりしませんか？以前は市内もお店が沢山あって市内回りの恩恵はあったと思いますが、今はシャッ

ター街になってて市内を回る意味が落ちてるかと思います。市内を回るよりも直行を増やしたり、駅の南回りを増やしたりとかアレンジしてみてはと思います。
子どもにとってはバスで習い事に行けるのはありがたい。親が働いていると送迎が頼めないため。
バス会社は２つ必要ですか？
八頭高校行きの朝の汽車の本数が少なすぎる　郡家駅から八頭高校前駅の運賃が高い
スーパーはくとと新幹線の乗り換え時間が微妙です。はくとがよく遅延するので新幹線に間に合うかいつもドキドキしながら乗っています。
赤字運行だろうと思っていましたが、やはり赤字だったのですね。廃止すると運転ができない住民が困るのかもしれませんが、他の路線バスでカバーできる範囲は思い切って廃止してもいいような気がします。
鳥取県は、１人１台車が必要だと言われてます。しかし、今の車は、高い。公共バスも高くとても不便です。100 円バスはとてもも良い運用だと思いますが、利用者が少ないと思います。人口の多い地区などに停留所を置くべきだと思います。例えば今、人口の多い美保南地区、浜坂地区などに停留所があれば利用者は増えると思います。
何としても弱者切り捨てにならない様最大の努力を願いたい。
通学用、免許証返納者、車を持たない人などの移動手段として公共交通機関は無くなったら困ります。大変ですが何とか残す様にお願いします。
最終バスの時間が早すぎる
路線バスの最終便がもう少し遅くなれば嬉しい。
車を運転しない人にとっては、バスはとても有難い。
車の人がバスを使いたくなる方策をみんなで考えましょう。バスの便利さをもっと周知する。
コメントずれですが。アンケートの自由記入欄が使いにくいです。書いた文章がどんどん見えなくなっていくので自分のコメント全体を確認することができません。300 字の入力キャパがあるのに見える文字は 19 字ほど。非常にコメント入れづらいです。他のアンケートもこの様式なら早急に改善したほうがいいと思う。
本当に助かってる。ありがたい。必要です。頑張って欲しい。
以前ある運転手から、決まってわざとバス停から離れた場所で乗降させられて、本当に辛い思いをしました。足が悪いので、明らかに嫌がらせでしたね。その悪態運転手の便にならないように
お客様重視にしすぎ。運転手いなかったらどうなるかを考えてほしい。
過疎地区を市内の空き家などへ移ってもらい、より効率的な町運営を考える
夜間の移動が自動車しか無いのが広い鳥取市では不便だと思います。
緑ヶ丘からもイオン北店に行けるようにしてほしい。通勤しやすいように
便利な所は便利に、不便な所は改善されないので格差が広がっている
市バスを ICOCA で乗れるようにしてほしい
当方は車を所有していないので公共交通機関がある事が大変助かっておりますが、平日だけ

でもバスの最終時間帯を伸ばしていただけるといいなと思います。
本数が少ないが利用者が少なければ致し方ないと思います
=〃電車の本数が少なく、単線なので反対方向の電車を待つ時間が長く、不便に感じます。もう少し本数が増えると、利用しやすくなると思います。無人駅が多く、IC カード（Suica など）が使えない駅があるので不便です。IC カードがどの駅でも使えるようになると、もっと便利だと思います。駅のトイレにハンドソープが設置されていないところが多く、衛生面で不便に感じます。歴史を感じる駅が多いですが、清掃や設備の改善が進むともっと便利になると思います。駅のトイレは和式が多く、古い設備のままのところが多いです。清潔で使いやすいトイレが増えると助かります。コンビニがない駅は、コンビニなどがあると便利になるかと思います。〃
自分が高齢者になった時を想像すると不安。乗り合いタクシーの制度の整備、充実に取り組んでほしい。
あと 10 数年で免許返納考えています。その時に困らないような形で、交通全般を整えて欲しい
=〃いつもバスを運営していただき、ありがとうございます。自家用車の運転免許を持っていない関係で、駅前に出るとき、たまにバスを利用します。とはいえ、たまにしか利用しないことも事実としてあります。免許を持つ家族に送迎してもらうことのほうが多いからです。難しい問題かと思いますが、公共インフラとして（赤字覚悟で）運営するのか、それとも収益を目指して運営するのかの問題でもあると思います。物価高の影響もあり、値上げも選択肢の一つかなとは思います。支払いのしやすさから 200 円への値上げに票を投じました。今後ともくる梨が利用できると助かります。よろしくお願いします。〃
市内は車しか移動手段がないという感覚で、駅前に行くにも送ってもらったり迎えにいったり。近くにバス停があればぜひ使いたい。
モビなどのサービスがあるが範囲が湖山まで伸ばしてほしい
老人が免許返納しても　暮らしに不自由を感じないような内容にしてほしい。
昼間に乗る人が少ないから、バスの運休時間があるが、１時間に１本は走ってほしいです。
路線バス高すぎる
高齢者が多いのでその方達に活用しやすいようにしてほしい
今は自家用を利用出来るが、この先免許返納のことを考えると　少しでも運賃の安いバスがあればありがたい
鳥取は 1 家に１台ではなく 1 人に１台といわれるくらい車社会。それは公共機関が少なく不便だから。例えば公共機関が多く便利になったところで車を辞めて公共機関へとはならない気がします。
南安長、緑ヶ丘周辺にバス停がないような！住宅も増えているので　必要だと思う
市内よりも群部や新市内は公共交通が少なすぎて車に頼りがいにならざるを得ない
普段乗らないものからすると、運賃にドキドキするいくらなのか、京都の市バスみたいに一律にしたらどうか、料金がわかってると乗りやすい

これからのことを考えると 税金をまわして格安で乗りやすくして欲しいです。
あまり使う事がないのですが、便が少ないから使わないってこともあります
くるりの運行範囲を拡げる。
乗車数の多い（大型バス）を減らし、中型バスを増やしてどこでも乗車でき、どこでも下車出来る乗り物しては、如何でしょうか?
特にありません。
松並町まで広げてほしい
とくになし。決まった路線の遅延がやや気になる。
交通弱者を守るために税金を使うのは良いと思う
高齢者が免許返納してその人自身と周りの人達が安全にすごせるように、高齢者が利用しやすいようにしてあげてほしい
バス停までの距離があるしバス停がほとんどないから、車移動になる
電車に乗る時間に合うバスがない
運行範囲を広げて現範囲と利用料金と差別化して広げた範囲は運行回数は少なくする
子どもとくるりに乗ったことがありますが、とても喜んで親も幸せな気持ちになったことを覚えています。私もこれを機に積極的にバスを利用していきたいです。応援しています
自転車ごと利用出来るとよい。。
観光資源へのアクセス手段を充実させるべき
なし
地方創生は田舎から。サービス低下にならない施策が必要
くる梨は便利で通勤に利用しています。このまま運営お願いします。
夜中に利用したい。夜に街に出た時、足があると安心だから。
利用者が年々減少しているからか本数が減っていき、ますます利用しにくくなった。とりモビの範囲を広げて、家の近くから目的地までスムーズに行けるようになったら嬉しい。本数が少ないから、とりモビで鳥取駅まで出て、そこからバス乗り換えて、帰る時の時間の考慮もしないといけないし、本数が無いから諦めて予定取りやめることもある。
客が少ない時間帯に大きな車両ではなく、小型車両にした方が良いと思う。がらがらなバスを良く見かける。調査をしてみては。
通学通勤にもう少し使えるようされては。昼間は歩いている人すら見ないので。くるりバスは、乗客少ないならもう少し小型化されてもよいのではないですか。ハイエースくらいなら運転手希望者もおられるかもしれませんし。
車社会
ICカードの使用可能！！！！！！！まじで！！！！！！あっ！現金ない！とかあっ両替せないけん！とか無いから！
鳥取市は公共交通が不便です。市民が生活しやすいようにしてください
100 円維持のために公費負担増額やむなしと思います。
値段を¥300 か¥400 にして走行する範囲を広げるのはどうでしょうか？

日本交通と日の丸のバスの大きさは小型にすべき。双方協力して路線カバーをするべき。
全体的に便が少なく、生活の足としては頼りない
もう少し細かくいろいろな場所に行けるようにすればお年寄りも免許返納しやすい利用も増えるのではないかなと思います
路線バスでなく、車がないと不便な鳥取なので各地域でくるりを運行してほしい。地域外への乗り継ぎの便があれば利用が広がる。通勤通学には路線バスを残し、利用する側が選択しながら利用出来るなら利用してみようかと思う。
=〃平日は車通勤をしている。バスを見るたびに土地勘のない私はどこ行きなのか分かりにくい。前に住んでいた都会は系統で表示してありわかりやすかった。そして長崎で路面電車を使った時には、乗り換えする時に乗り換え券をもらえば安価で行き先まで運んでくれた。観光客や人口の多い都会ならではかもしれないが、バス会社同士で協力してルートを決めたり料金体系を整えたら利用しやすくなると思う。くる梨は中心市街地のみでも駅南方面はルートがない。住宅地とオフィス街をつなぐ路線の新設も考えていただきたい。運転手不足解消の案は浮かばないが、もっと市民の足として使えるようバスに期待している。〃
自動車運転免許の返納（高齢者など）をしても生活圏が狭まらない様に対象者のの選定が難しいが、例えば 70 才以上の自動車運転免許を持っていない人には、路線バス 1 ヶ月 2,000 円で乗り放題などの制度があればと思う
特にありません。
都会では、水族館などの施設が駅の近くにあり便利である。むしろ、公共交通機関を利用した方が便利だと感じる。利用者も多いので、電車の本数も必然的に多い。鳥取では、車がないと生活できない。車社会であり、公共交通機関を利用する考えがあまりないのでは。すると、本数も少なくなる…と悪循環。環境のためにも公共交通機関を利用した方がいいのは分かっているが、うまくいかない。
地方だけに、高齢者になると厳しい、なおさら高齢者の運転によるトラブルが増えていくと思います
基本的に便数が少ない。終電、終バスが早い。バスターミナルと駅が離れすぎている。乗り継ぎしやすい構造にしてほしい。
特になし
年配の人は、運転に不安があるけど、買い物に行くために仕方なく運転している人が周りに結構多い。市街地のように、湖山池をぐるっと回り、トライアルやマルイ、エスマート付近に止まる循環バスがあれば、基本的な買い物に利用できるのではないかと思う。
公共サービスのため多少の赤字運営は仕方ない。ただ、人口減少する中で、改善していかなければ重荷になる。ある程度コンパクトな街にして、効率化へ舵を切る施策も必要。交通に不便な郊外に住居を構えるのであれば、相応の負担は求めるべき（中心地に居住するものは地代や固定資産税を多く負担しているのだから）。
=〃乗合タクシーは路線バスとタクシーの中間的公共交通機関だそうです。高齢者も多く、自家用車がなくなると困る鳥取にはうってつけではないでしょうか。あとは、市立図書館の移

動図書館車をよく利用していて思うのですがとても高齢者の利用頻度が多いです。音楽を鳴らしてしばらく停車しています。運転者の方や他のお年寄りとの交流の場になっているようです。移動手段のバスとしてもあれはとても参考になる点があるように感じます。毎週月曜10 時に近隣公園で 20 分待機して、主要スーパー、駅を回るだけのバス。料金は 800 円とかにすればとても利用しやすそうです。発車までに時間があることでお年寄りも利用しやすいように思います。〃
頑張って運行してくださって本当にありがたいです。利用したいと思いつつ、どうしても車の利用が多くなってしまうので申し訳ないです。ただ、サービスを求めている人は少なからずいらっしゃるはずですし、自分が車を運転できなくなる年齢になったときには、絶対頼りにすると思います。公共交通機関の発達が高齢者の免許返納率にもかかわると思うし、ひいては高齢者の事故を少なくしてくれると思うので、なんとか維持をお願いしたいです。
通勤通学に使いたいけど、少し不便さがあり、自家用車に頼り気味。
賀露から駅まで 470 円。湖山経由が多く時間もかかる。麒麟獅子（土日祝）は 330 円。賀露は運賃が高く割りをくう。公平にしてほしい。
LOOP だけは絶対に誘致しないでほしい
運行コースの方が恩恵を受けるのではなく市民が公平に利用できるようにして欲しい
早期に交通系 IC カードを導入すべき！
朝、通学時は、バス利用する学生は、たくさんいると思うので、なくならないでください
バス、タクシーがなくなるのは困ります。雪の日や大雨の日でもバスが来てくれると涙が出そうなほどほっとします。車は持っていますが、公共交通機関の維持のために税金を使うことには抵抗ありません。
移動手段が自動車なので、年寄りなど免許返納すると交通手段が減って困ると思うので自動運転を早くして、広範囲を公共交通で動ける様にしてほしい
広島に住んでましたが、バスか市電かを利用していました。それは数分おきに乗り物がくるからです。鳥取にそれを望むのは無理です。とにかく人口が少なすぎるから
路線バスの縮小はやむを得ない　乗客がいない
自動運転技術を中心市街地にも活用し、無人交通インフラを拡充すべき。
他県から来たものからするともっとルート時間など便利を求めます。だだ、お客さんが乗ってからないとというデメリットもあるが。
JR が普及していない上に路線バスもエリアやダイアが限られているのが非常に不便
民間のばすは本数もかなり少なく運賃も高いので私にとっては利用しづらい。くる梨は徒歩1 分の相生町から市役所 イオンまで利用し帰りは丸由から乗れるという大変便利でとても助かっています
普段は自家用車に乗っている事が多く利用することが少ないが、運転ができない時や特に学生の時は利用しておりとても助かっている。くる梨バスは何度も利用していたので今後もぜひ続けて欲しいと思っている。
人の動きの少ない時間帯は運行しなくてもいいのではないか！

とにかく終わる時間が早い
なし
本当に必要としている人がいることを知ってもらう努力も必要。
鳥取は、車社会でどこへ行くのも、車移動という方が多いと思いますが、免許返納をためらったり、返納後に不自由な生活を送られている方がとても多いと思いますので、公共交通機関をもっと、気楽に利用できる環境づくりが必要だと思いますが、具体策は思いつかず、です。
本数増やすか、バスの利用がしやすいバス停を決めてほしい
都会に行くと驚きます。人の多さと電車の多さ、自転車に乗ってる人の多さと有料駐車場の多さ。人口が違うだけなのに。いや、だけなのか？
全国どこでも悩ましい問題。タクシーなどを活用した相乗りの普及。それと人と物（貨客）を上手く融合させたモビリティ（人も物も運ぶ）の活用しかないのかな。税金で補てんすのも限外がある（利用しない人にとっては利用者が負担すれば、そんな話になるだろうから）。まずは役所の職員が率先垂範して公共交通機関を利用すべきだろうが、そうは言ってもね？
行きたい場所に行けたら、免許返納できる。交通に不便だから、いつまでも返納できない。
不便に感じるので自家用車がないと暮らせない
くるりは IC カードで乗降ができて便利だが、他のバスは現金なのが不便。両替の手間や小さな子供がいる子育て世代が利用するときのことをことを考えても、IC 決済ができるようにしてほしい。
もっと活性化してほしい
鳥取駅を中心とした観光や公共施設等の再整備（市内の再開発）
電車も駅もない地域は車しか頼れない。都会並みとは言わないが利用状況で 30 分に一便くらい…欲しい
他県は、市内を、電車がはしっていますが、鳥取市はでんしゃがないので、バスがフル回転してほしい。
市内では幼い頃からバスに乗る機会がなくいざ乗るとなった時わからなかった。子供達にもバスを利用する回数を増やしてもらうため乗り方や場所を広めて休日は市内のイベントは親子でバスをしてもらうようにする。
循環バスな拡充
公共交通機関の便数が少ない。高齢になって自家用車の運転ができなくなった時心配。都会のように常に行きたいところに乗って出かけられるような環境を整えてほしい。
電子マネーが利用できるようにして欲しい
汽車の運行時間があまりに不便すぎる。待ち時間は長い、利用したい時間に汽車が無い。
本数が少ないので使いたくても使えないことがある。運賃値上げで気軽に使えない。
運転手の人手不足の解消のための免許取得の助成金や賃金アップが必要だと思います
JR、バスの接続連携が悪いように思う。本数が少ない分、それらももう少し考慮してもらいたい。

千代川から向こうの方々が利用できるようにしてあげてください。本当に必要としているのは、そちら側です。同じ市民でもこんな差があるのはおかしいです。利用したい方は、たくさんおられますよ！困っている方の事を考えてください。そういう所からまずは変えていくと何かしら利益も評判もあがるはずです。免許を返した方々は、困っておられますよ！
山間部では車が無くなるのは過疎化に繋がると思います
免許証を返納した為、公共交通が必要となったが、1 時間に 1 本もしくは、時間帯によってはない場合も、だから出掛ける時はいいが、用事を済ませて帰る時に困っている。暑くない時は、歩いて帰った方が良いくらいです。北側ばかりではなく、南側（市立病院方向）にもくるりをお願いします。
土日祝日が運行本数がかなり少ない
あらゆるサービス車両が、競争では無くて競合して、もっとサービス向上に繋げてほしい。もっと連携と
老人の自動車運転免許証返納ばかりが叫ばれて…代わりとなるバスまで……
鳥取駅-湖山駅間だけでも複線になれば便利かと
雪や雨など大変だと思います。バカな人も多い中ありがとうございます
不便だからみんな車を使うと思う
バスは何処に行くのにもとても便利です。くる梨は本当に便利でよく利用をさせて頂いています。時間の変更とか運賃の値上がりをしても良いので、絶対にこれからも運行して欲しいと思っています。運転手不足とか色々大変な事はあると思いますが、頑張って欲しいです。違う方向に話しは逸れますが、京都便はいつになったら運行再開をするのでしょうか？スーパーはくとも大阪までです。大阪便は沢山あり過ぎると思います。大阪便の本数を減らして京都便を運行して欲しいです。１日も早く、京都便を運行して欲しいと願っています。
私の地域では十分満足してる
駅南エリアが不便
バスの自動運転の促進
これから運転できない年齢になる事を考えると住んだいる地区にもそういうバスが走ってくれると免許返還が考えやすい
=〃周辺市街地…30 年ほど前に行政が旗振りし宅地分譲した地域＝土地開発公団の名も示されて作られた住宅地で今とんな事が起きているかしっかり検証すべきです 自家用車ありき自分で安全に運転出来る期間はそう長くはないという事に気付いてからでは遅いのです公共交通のあり方は人口減少少子化高齢者の増加に伴い柔軟に各地域毎の住人の不便に添うかたちで発想の切替が必要です 大動脈運行と周辺をカバーする文枝した血管網のようなものを考えます!!! 誰がどう困っているか根気のいる調査をして下さい!!!自宅を売って市内のマンションへに引っ越し通院し亡くなるという計画を取り止める事ができたらと考えます〃
鳥取の場合車社会になっています。何故かと言いますと交通手段がない。バスを 10 人乗りぐらいに小型化して 1 時間に 1 本ぐらい走っていただけたらなーと思います
小型バスを増やす。

アプリへの連動やポイントの付与
汽車は駅が少ないので仕方ないとしても、路線バスの経由がものすごく長く、時間を取られてしまうので路線バスやくる梨などでもう少し短時間で行ける経路を編み出して欲しいです。
感謝しています。
タクシーのマナーが悪すぎます。
赤字なら金額をあげてもいいと思う
特になし
駅前のお店が弱いので行きたいお店がたくさんある湖山方面に行きやすくして欲しい
特になし
職場の場所によってですが、もっと通勤手段を公共機関を使用しやすいような仕組みが出来れば
ちょうどいい時間にバスがない、バス停が遠い、PAY 決済できなくて不便
致し方ないことではあるが本数少ない。そういう意味ではくる梨は便利
税金がかかってと言うが、市民が必要だとか利用したいと思うのならば赤字だろうが継続すべき。必要と思うものに税金が使われても文句を言うことはない
自家用車ではなく、徒歩、自転車で街を楽しむ街つくりをするためには公共交通機関を発展させるしかない。このままバスが維持できるようにする必要がある
車の移動が多いからいらないのかも
不便だから、車が手放せない。何でも値上がりしている時代。バス代を倍にしても、みなが外に出かけていきやすいように、本数を増やして路線を拡大する。車に乗る必要がなければ、気軽にお酒が飲める。社会人世代が飲食店でお金を落とす機会が増えて、経済が発展していく。
駅の数が少ないと思う。鳥取駅から福部の間に 1 つでも駅があれば便利だなと思う。
便数が少なすぎです
特になし
本音は公共交通なんか希望も当てもしていません。このアンケートも何をしても役所の方の変わるつもりも無いし、変えるつもりも無いでしょうから無意味です。
IC カードを導入してもらわないと不便で使う気にならない。、
車が優先なので、バス停の位置がおかしい。
車がないと不便 バスは便数が少ない
JR の駅の増設。(例)緑ヶ丘、卯垣周辺の駅
人口減に合う　運行にするしかないかなと（利用が多い年齢層は？）　　魅力あるイベントとか行ってみたい場所、お店とかを組み込めるコースができると面白いかもしれませんが難しいですね
クレジットカードを使えるようにしてほしい
鳥取は自家用車は必須で生活が成り立っています。70 歳代以降は公共交通機関を必要とし

てくると思います。そう考えると、行き先は生活に密着した場所までの交通手段ですね。
以前観たプロジェクトＸの隠岐島の再生の話が印象的だった。私たちの生活のどこを改善するためにいくら必要なので〇〇円あげますということが明確であれば、税金をあげることもアリかと思われます。
利用者が少ない時間帯が分かっている場合は小型の車両に変更できたら燃料費も削減できないでしょうか？
不便すぎて使う気にならない
基本的に車社会の鳥取での運行・維持はなかなか大変だとは思う。ただ、利便性を感じられれば、免許返納を躊躇うことなく出来、家族の心配や不安を払拭できるのではないかと思う。
不便の一言に尽きる。
汽車の本数が少なすぎる
もう少し郊外も利用できるよ範囲を広げてほしい、１時間おきでも
もっと他の年に行けるバスを増やして欲しい。九州など。
運転手の確保など難しい問題にも直面しているかと思いますが、さまざまな対応（今後大きく進歩していくであろう自動運転など）を検討していただき、高齢ドライバー問題の答えの一つにもなるかと思うのでよらしくお願いします。
一時間に１本運行してほしい
現実的に自家用車での移動で足る規模の街なので、市内住みの住民は滅多に使う機会がないので、観光や買い物目的に外から来る人で溢れないと、循環型バスはなかなか繁盛しにくいと感じた。具体的には、金沢市に観光に行った時、行きたいところがたくさんあり、金沢駅を拠点に、各個所に沿ったバス路線が多くて循環バスの利用がとても便利で、利用したいと思わせる流れだった。
車が無いと生活できない
市立病院辺りまで範囲拡大を望みます
サービス維持大変だと思いますが、応援しています。
車がメインの鳥取で公共交通運用は難しいと思いますが高齢者や学生にとっては重要なので廃止にならないように頑張ってもらいたい。中学生～大学生の学生に投げかけて若い利用者にアイデアを出してもらうと広報活動にもなるし、何より良いアイデアが出ると思う
通勤時間帯の公共交通機関が非常に少ない。日中は変わらなくても良いが、通勤時間帯にもう少し幅広に本数があると良い（朝夕）
今は大丈夫だが、自分も歳取ったら利用します。免許は返納します。その時までこのサービスは続けて欲しい
くる梨が 100 円で利用できて助かっている。運転手不足、運営負担など課題も多いと思うが、利用者の立場から、料金の据え置き、ダイヤなどの現状維持を望んでいる
城北高校がバスで生徒を送り迎えしていることで汽車の利用とバスの利用が大きく減っているとみてて思う。どうしようもないけど公共交通の存続には利用者に寄り添うことが一番だと思う。大きなイベントやライブがある時は臨機応変に運行時間を変えたり増便したりその

事を必ずそのイベントやライブ主催者の方と共有してお知らせすること バスの時刻もHPやチラシに掲載して利用してもらうように促すべきだと思います
バスではなく、効率のよい安価なタクシー、乗り合い、スキマバイトで一般の方の力を借りるなど工夫が必要かと思います。
たまに利用しようと思ってたが、使いたい時間帯に運行してなくて使うのを断念した。
気軽に移動できる手段がなく、どこへ行くのも不便
どの交通機関も誰かにとっては必要で、欠かせないもの。不便さを強みに代えるべき。
人口が少ないので、赤字を回避するのは難しいと思います。高齢でも自動車運転者が多原因は、交通の便が悪いからだと思うので、そこを解消できる運行が出来れば少しは変わるかも。
不便。
現在は路線バスの近所へ行く便（最低料金）よりもくる梨が安いので利用しているが、値上げがあれば、乗り心地等の観点から見てもくる梨には乗らなくなると思う。IC が使えるようになったのは非常に助かるので他の路線でも導入してほしい。
≒〃なるべく乗るようにしています。現在おうちだに付近に住んでいますが、1 年後に面影校区に引っ越す予定があります。県庁が職場なので面影校区からは車通勤かなと思っていたのですが、近くのバス停から県庁回り行きの便がありとても感謝しています。しかし、帰りはそういった便がなく、そこまで距離がないにもかかわらずバスの乗り換えが発生します。やはり車通勤するしかないのかと思っています。こういった職場から家までちょうどいい便がないということで公共交通機関の利用をあきらめるパターンはすごく多いと思うので、潜在的に利用したい人にアンケートをとるなどアプローチしてはいかがかなと思います。〃
人口が減り、すべての地域を網羅するバス路線を確保することは不可能。
IC カードを利用可能にして欲しい、週末の繁華街からの帰宅の足を確保して欲しい。
やっと ICOCA が使えるようになったけど、色々取り入れるのが遅いと思います。
バスの運転手の質が悪い話しをチラチラと聞いている。暑いから少し日陰に引っ込んでいて、バスが来たから手を振りながらバス停に寄ったが無視された、とか学生に暴言を吐く人もいると聞いた。人材確保は必要だが、安全運転ができそうにない人を雇用するのはどうかと思うし、社員研修もできていないのかと思うと運行会社への心象も悪くなってきている。また人材が確保できないのであれば、年寄りや乳児世帯には年間限度回数と距離を決めてタクシーの利用料金の補助をしたらいいと思う。
本当にふべです
終電がはやすぎる。深夜帯が 1 本あったら嬉しい。
車社会が浸透しているので運行本数等を精査すべきと考えます。
車が無くては移動も不便な場所の為公共の交通を使用する人は高齢者や学生等に限られてくるので車が無くても移動出来る様な手段をもっと増やすと良いと思う。
麒麟獅子のバスが名所巡りなどタクシーで行かなくても観光客が利用出来るバスがあればいい。麒麟獅子バス一択では寂しい
日の丸バスもポケモンデコレーションのラッピングバスを作って欲しいです。くる梨もラッ

ピングバスになったらもっと嬉しいですね
車を使う県民でしょうが、他県から引越しして来た私はバスの使い方がよく分からないし、本数も少なくとても不便さを感じます。
観光で来る方は大体車が多いと思う。それであれば休日にわざわざ運行をしなくても良いかと。病院や市街地の駅などを停車場所としたほうが良い。
米子市に比べると宅地が広がっているイメージなので一本の路線で網羅するのは難しい、中継駅みたいな所をつくるのが良いと思う
不便がすぎる
主に駅、イオン、湖山街道しか行くところがないのに交通が不便すぎる。そこがつながる路線がくるりにかかわらずできれば活性化されるのでは？
近くに日交のバス停がありますが 1 時間に平日 2 本、土日祝日は 1 本しかないのでタクシーを使うしかなくてとても不便です。
とりもびとぐるりと利用利便の評価
ひとり 1 台車を所有するのが当たり前な鳥取なので、大学生や専門学校生の生活がしにくいのではないかと感じる。たくさんの利用者が居れば運営も楽になる部分も出てくると思う。お年寄りの利用がしやすいもあるが、学生の利用もしやすいものになると利用者も増えると思う。
乗車数の少ない路線は便数の削減は必要ではないかと考えます。乱暴な言い方だとは思いますが、中心市街地の住民が優遇されている施策なので、路線外の住民に取れば巨額の赤字補填までして維持する必要はないと思っています。
本数が少なくて利用しにくい
JR 鳥取から米子の普通列車の速度をもう少し上げるか､倉　駅での停車時間を短縮しもっと早く行き来できるようにして欲しい。バスは、若桜街道、智頭街道、鹿野街道のシャッター街の停留所を見なおし行き先までの時間短縮に努力して欲しい。イオン鳥取北行き、トライアル行き、市立病院行き、赤十字病院行き、中央病院行き等買い物、病院等の目的に絞った行き先の見なおしをして欲しい。
事業者は行政に頼りすぎている感が否めない。
郊外の路線バス停留所から離れた所の高齢者はタクシーに頼っているため補助して貰いたい
かろいち・イオン北店方面のバスを増便してほしい。
バスの運行はとても便利で貴重なため存続して欲しい。
自家用車の制限を。市内中心部の駐車場に課税を。
電車があればいいと思う。
人口は減っていても高齢者は減らないと思うので、運行本数を減らして運行場所の見直ししてほしい。
人が移動すれば、移動先でお金を使うので、鳥取市内でお金が回ることになります。くるりをはじめ公共交通の収益と経費だけでなく、これにより市にもたらす経済効果を踏まえて運営について判断していただきたいです。

本数の増加、発車時間の分かりやすさ(日中毎時同じ時間に発車するなど)、鳥取駅以外の駅への駐車場の整備(パーク&ライド)
汽車やバスは、大変便利ですが、赤字では、困りますね。イベントなどと連携するとか、お買い物に、行くと、こんなサービス受けられます。とか、広告あるといいですね。
子育て支援パスポートが利用できるととても助かる
乗り継ぎの、時間帯を、増やしてほしい。
汽車の本数が少ない。一度逃すと１時間来ない。
車を運転出来る人にはあまり縁がない。車を運転出来なくなる高齢者には必須だが、時間、お金、ルートなど制限が多い。
路線バスの最終便の出発が早まった為、間に合わず、利用できなくなった。非常に残念です。
本数が減るのはもう仕方がないことと思っているが、利用者が少ないからと児童生徒が通学に使う便を積極的に削られてから使う気が無くなったので、その辺をよく考えて欲しい
くる梨は子どもとわらべ館や真教寺公園などいつもとは違う特別なお出かけをする時に利用させてもらっていて、子どもはバスに乗れることを喜び、運賃が安いことも大変ありがたく今まで利用させてもらっていました。今回のアンケートで、赤字運行や運転手さんが大変な思いをされながら運行していただいていたことを知り、縮小や値上げをするのは仕方のないことだなぁと思いました。そんななか、運行していただいていることに感謝いたします。
バス・汽車に関わらず運行便が少ないので、利用したい時間帯にちょうどいいものがないので、マイカーでの移動が増えてしまう。
地域の現状をよく知り、利用世代や利用状況をまとめること。毎日通勤渋滞を目にして、どうにかならないかと思う。公共交通では１台に人が立つほどパンパンなのに台数が追いついていない。今後、城北中学校ができることで、朝の交通状況や人流も変わるだろうから、ニーズに合わせたものになっていくと嬉しい。
無人タクシーをくる梨の代わり（一部）に導入するのは如何でしょうか
全般的に最終便が早くて勤務形態と合わない
山間部の足も必要でしょうから、補助金とか助成とかは致し方ないのかな。と思います。
特になし
公共交通の前に、そこへ行く目的を作ってあげるべき。どういうことかと言うと、駅前再開発しているように、車は自宅に置いて出かけるという状況を作ってあげる。街を作らないといけない。
車がないと行きたいところに行けない。私は車がないのでいつもバスや汽車です。汽車も１本乗り遅れたらもう終わってるし、イオン鳥取北まで湖山駅から歩いています。バスがないからです。体調悪い時に病院行きたくても家からめっちゃ遠かったり買い物するにも１日かかります。仕方がないと諦めてますが、利用者が増えないのは不便だからだし、車がないといけないと思うのは公共機関がしっかりしてないから。仕方がないと思ってますが…なんかいつもモヤモヤして汽車やバスに乗ってます
電車がなくバスの本数も少ないのでどこに行くのも車。車は便利だが、朝夕及び休日の慢性

的な渋滞など日々のストレスに繋がります。もう少し公共交通機関が発達してくれればと願います。
補助金を出しても維持して欲しい、すでに半径２キロが生活の全てになりつつあるのに、バスや JR なくなったら引きこもっちゃう
運転手不足は全国で深刻な状況だと思いますが、行政の支援で報酬アップに繋がればいいなと思います。
不便すぎる。これじゃ、高齢者は免許かえさないのも理解できる
路線バスで IC カードが使えず不便
路線バスの運賃が高いです。市内に出かけるのに便利になるようにしてほしいです。
市民の足として公費投入はやむおえないと思う
利用したくても本数が少ない
バスなどの公共交通機関があまり充実していない。十分な公共交通機関があれば、高齢者の免許返納がしやすくなったり、それによる交通事故の減少、また交通渋滞の緩和、排気ガス削減などにつながると考えています。今は正直なところ、鳥取は車がないと生活がとても不便な状況だと思います。
特急列車の本数が少ない。
都市計画自体が行き当たりばったりに過ぎて、長期的な視座がない。
福祉対策の観点から公共交通は必要
利用人数の少ない路線はバスの小型化をもっと進めても良いと思います
大きなバスはいらないかな?
バスのルートが探しにくい
車両の大きさを小型にする。ネット予約を利用して必要なときに走らすなど空走行を無くす。
″通勤バス、特に朝に関して。一部の利用者が座席横に自分のカバンを置いています。くる梨の運転手さんは、座席が一つでも空いたら、安全運行のため座席にお座りくださいとアナウンスがあり、プロ意識に感銘を受けました。日ノ丸、日交の運転手からはそのようなアナウンスは聞いたことがありません。東部の公共交通機関や行政関係者が集まる際に、これを議題の一つに上げていただけないでしょうか。朝、通勤・通学時に高齢の女性が立ちっぱなしでつり革につかまり、急ブレーキで身体をひねりました。もちろん、二人掛け座席はカバンが占領しておりやりきれない気持ちでした。本当はかなりの便でほぼ全員が座れるのです。″
ICOCA を導入すればバスの運転手さんの手間もはぶけていいし小銭準備しなくていいのが楽
車社会がすごいと思う。子供を車で送り迎えする人の多さにビックリです。
運転手や利用者の減少問題もあるかとは思いますが、これからの高齢化社会に向かっては、公共交通機関が充実してないと安心して暮らすことができないと思う。免許返納もなかなか親に切り出せない。
本当は、都会みたいに数分待てばすぐ次が来るというくらいなのが良いが。。。あと、私が

よく利用するバスの時間帯は学生の子ども達がよく利用する時間帯で小学生が沢山で何回もバスを乗るのを見逃して帰宅が遅くなる事が多いのでそこがちょっと不便だったりする。タクシーに乗るより安い値段で目的地近くまで移動できるので日々感謝はしてます。利用する人達のマナー(乗り降り時の挨拶、小銭の準備)が見ててイラつく事もあるので運転さんは大変だと思う。
バスの本数を増やしてほしい
列車や高速バスを利用する際は駅までバスを利用します。しかし夜の時間、駅から帰りのバスやタクシーがなくて大変困っています。
市街地に対して、公共交通機関の本数減少していて、自家用車なくては、不便です
IC カード利用出来た方が便利。
車がなくても楽しめる鳥取市になるようにくるりの役割は大切です。
昼間運行のバス、大型バスが乗客数人、もしくはゼロで走ってるのを よく見ます。昼間は 小型バスにすればと思います。
最終便をもう少し遅い時間にしてほしい
鳥取は自家用車の利用者が多い反面、中心市街地は駐車場が少ないのでくるりは利用してます。市民だけでなくそれ以外の方も利用する方法を工夫した方が良いと思います。
自分を含め、運転しなくなった時に、気軽に利用できるかで利用頻度が変わると思います。
バスのルートにない場所に行きたい場合は、高齢者や子ども、障がいのある方など車が運転できない人にタクシーの利用料補助が有れば良いと思います。智頭のように子どもがタクシーで習い事まで送ってもらうなどの利用ができれば、公共民間の交通機関の求められる役割が形を変えて存続するように思います。バスの待ち時間が長くなる場合は、屋根付きの座る場所(日陰になり暑さ、雨風をしのげる)は作って欲しいです。
車社会の鳥取において公共交通機関はあまり不必要とされがちですが、それでも運行してくれていることに感謝しかないです。赤字が少しでも少なくなるよう、高齢者や障害者を除いた人の運賃を少しだけでもあげてみるのはいかがでしょうか？
湖山在住ですが、市内に出るたびくる梨の運行に感心しております。免許返納後の足の確保に不便を感じ初めております。 千代川より西側の運行を心より希望いたします。イオン　かろいち　かにっこ館　コナン空港　布勢　拠点は設定しやすいと思います。　是非ご検討を
公共交通関係ないですが、米子と同じように通年 17 時チャイムにしてほしい。何故同じ県で違うんですか？
朝、お昼、夕方の便を確保して欲しいです
今は基本車移動ですが年齢を重ねた時にくるりのような安いバスがあると助かります。
どのバス会社も同様に運転手不足の課題を持っていると思うので、共同(市営)で運営するのはいかがでしょうか。
バスはどこも最終が早いので使う機会がない
通勤通学の時間帯以外は中型小型バスで十分だと思います
運転手の高齢化が進み、後継者はいない状態が続くと廃止もやむを得ないかもです、対策が

必要。
通勤、通学の時間の本数を増やして欲しい
バスの本数が少なすぎて不便。また、ICOCA が使用できるようになれば利用しやすくなる。
往復のタイミングが奇跡的に合致するときしか乗れないレアな乗り物。いまより不便にして利用者が増えるわけがないのに、便利になることは無い。電子マネー使えなくしたのは不便の極み。小銭持ちじゃないと乗れない。
バス賃が高い。昔はもっと本数があった（日光があったからか？）
バスの本数が少ない、土日は運休、等　市街地以外に在住していると移動をバスに委ねるには不便過ぎる。結果マイカー利用、有料駐車場利用、となる。どちらが先か？の難しい選択にはなるが SDGs の観点からも公共交通サービスの利用をもっと呼び掛けるべき。
最低でも利用者が不便を感じないよう心がけて欲しいです
乗客が降りる時、お礼を述べたら「はい」だけでもいいので反応してほしい、特に幼児に
車を持っていなければ生活に不便な鳥取なので、公共交通が必須の方にとってできるだけ生活の足になれるように役立ってほしい
学生や車利用ができない方の大切な交通機関なので、なるべく運航できる様工夫してもらいたい。
車ないと不便すぎる。
特にないです
日の丸バス、日交バス車庫に帰るのであれば空ではなく 100 円でも乗せるべきだと思う
市街地外から駅以外行きがない、北イオン行きとかが欲しい。
布勢から湖陵高校、商業高校に行く便があればいいなと思います。
運転免許を持っていので利用したいが　路線の偏りが多いように思う。市内回りはいらない。
利用時間帯を把握し　運行時間帯を検討しては
全体的に本数が少ない。行ける場所が限られる。
多くが Icoca を使えないのが残念
電車にしてもバスにしても利用しにくい環境にあると思う誰の為の公共機関なのか特にこれからは高齢者増える中移動難民を出さないようにして欲しい
長距離バス(京都行き)の復活を望みます
特に無し
自動車に乗れない市街地以外の人は不便しかない
便数が少なく不便なので老人しか使わない。負のサイクルになっている打開点が無いと税金投入が増えるのでそろそろ本気で取り組まないと負の遺産になる
トリモビがあることで 1 回の買い物の購入量を増やし、回数を減らすことができて助かっています
自家用車とバス、列車がスムーズに乗り継ぎができるパークアンドライド用の駐車場が必要不可欠と思います。
鳥取は車で移動する人間が多いので、公共交通機関を利用すると個でメリットがあるように

なると使うきっかけや継続的な利用につながるのでは。例)ポイントカード制、IC カード導入等
交通弱者などの一般市民のみならず、公務員や会社員も一緒に乗車出来る取り組みをしてほしい
駅や総合病院に７時すぎに行こうとすると便がない。６時台あってもよい
車を待たない人にとっての大切な足なので、できる限り存続、サービスを皆で賄うシステムが必要だと思います。
ピンポイント（学校、大きな病院、スーパー等）を目的としたバス停があれば助かる　アプリが使いづらい
高齢者が増えてくる事を考えると必要だと思うが、本数が少なく、行きたいところを通らないので利用しづらい。料金は少し高くても、タクシーに近いものの方が良いと思う。
車に乗ることができないため、せめて今のダイヤとコースでバスの運営がされるとありがたいです。
IC が使えるのがくる梨だけなので路線バスにも導入してほしい運転手不足が深刻化しているから本数を減らすのでは解決にならないと思う
わかとりライナーの増便があれば、便利になると思います。
いつもはあまり使わないが今年は足の怪我のため利用する事が多かった。いざという時、タクシーでは高いし、やはりないと不便なので今の状態を維持して運行していただきたいと思います
公務員の方に車出勤を自粛していただく。公共交通機関の利用者には交通費を増額する
免許返納後の方と観光客の方、学生にはとても必要なツールだと思うので、できれば無駄を省いて継続をしてもらうとことは必要
車を持たない高齢者にたいして路線バスやくるりは必要なものです。トリモビも試験運行にとどまらず、広くＰＲが必要だと思います。
鳥取の公共交通機関は使える人と使えない人の差があまりにもありすぎるので、公共交通機関を充実させることは諦めて、乗合タクシーを充実させたほうがいいと思いました。
車がないと不便で生活できない
車を更に小型にするとか
車文化が根付いているので利用しにくい。子供とならバスや汽車に乗って遊びたいが料金が高いのと少ないのであきらめてしまいます。
あまり使わないのが問題なので、もっと使う様にスマート交通の整備をする、イベントをする等、身近に感じさせる努力が必要、都会ではないので本来の利用者は多い筈、不便だから使わない問題を解消させなければならない。
乗客が少ない時間帯、地域には小型化
不便。車社会で交通弱者は大変だか、今車を利用してる人もいずれはそうなる。社会全体で支えていくことが重要では？
100 円バズは続けてほしい

走る距離が伸びれば 30 分でも待つ　　子どもを乗せてただバス旅楽しい
ない
バスの運行時間が短く高い
とにかく不便。列車にしても 1 時間待つ時も。最寄の運行時間もわかりにくいです。利用しにくい。
郊外の住宅地が不便。車が必須の生活形態になっている。
交通の便が非常に悪い
家の近くのバス停が廃止され、不便を感じている。学生はその学校の専用バスを運行させるべき
バス停の数が少ない
イコカやカードが使えない。100 円バスもエラーが出て困る。
人口が少ないので仕方がないかもしれないが市街地など交通の便が悪く、くるり以外での方法を検討しても良いかも。タクシー割引券など
バス便の減便問題
鳥取市中心市街地の重要なインフラである。他の無駄な予算を削ってでも維持すべき
不便。運行間隔があきすぎていて、利用が難しい。
市民の足です。税金を投じても守るべきです。
マイカー自粛の政策（車が無くても利便性が確保できるように）、JR との連携、バスナビ（バスきたとっとり）の普及
公共交通実務経験の無い素人が立案している点により問題だらけ
中心市街地外も経路(北イオン)を含めれば学生の利用は増えそうな気がします
障害者対応を充実する
本数が少ない
明らかに利用者が少ないからキャンペーンをやってみるのもありだと思う
市内循環バスの利用率が低いのであれば、車両が「バス」である必要はなく、ハイエースやキャラバンなどの普通車タイプでも良いと思う(維持管理費用や燃料費の削減)
車社会なので難しいと思うが車を運転できない人たちのために最低でも現状維持をしてほしい。
自家用車がなくても不便を感じないような仕組みづくり
車社会の地域ですが、トリモビのように簡易的に利用できる交通機関を考えても良いかと思います。
郊外も運行してほしい
バス停留所の場所、時間を調べることができない
イベントを利用して、バスの利用をはかる。
乗る人少ないのにバスが大きすぎる
特になし
路線拡大と便数増加等

汽車の本数が少なくバス停の運行も調べないと分からないので車を優先的に利用してる現状がある。それを打開する為に各家に運行情報のチラシを配ったりフリーペーパーに載せたりして認知度をあげて欲しい。
乗るだけでワクワクする　バスの中で音楽 Live
本数が少ないと思います
バスのダイヤが非常にわかりづらい。
使い勝手が悪すぎる、値段が高い、都市部みたいに一律 200 円でいい、今どきなぜ距離が伸びると値段が上がるのか、
路線バスの本数をこれ以上減らさないで欲しい
車で運転していた時、くる梨の運転手さんの運転マナーが悪すぎて驚きました。教習所からやり直した方がいいと思います。
市立病院への赤字の補てんを考えると、この公費は必要と思う。市立病院を閉鎖してくる梨継続がよい。自治体は公共性の高いバス事業を行ってないから補助しつつ継続すべき。
値上げしてもいいので ICOCA など交通系 IC を維持してほしい
必要なところに乗合タクシーをせっちしたらいい
最近車を手放してカーシェアリングやシェアタクシーやバスを利用する機会が増えた。鳥取は車ありきのお店などが多く、車のある人はなかなか使わない一方で、実際使ってみると利便性も案外よかったり、知らないお店を発見したりと良い点も沢山有る。どうにか沢山の人が利用出来るようになればとは思っている。
是非家の付近にもバスが通ってほしい。最寄りの市バスも徒歩 20 分かかります。子供と歩くとなると不便です。
電子マネー決済の拡充
飲食店活性化の為にも、最終便の時間延長を希望
運転手のマナーが悪い。
最終の時刻が早すぎる