

日時	令和3年2月2日(火)14:00~15:30	場所	交通局第2会議室
出席者 (20人)	・モニター 計10人 ・当局 計10人 局長、次長、各課長、労働組合、担当		
協議内容	1. モニター通信についての報告及び意見交換 2. テーマに関する意見交換（テーマ：コロナ下における市電・市バスの利用について） 3. その他（令和2年度の主な交通局トピックス）		

○会議内容、主な意見等

1. モニター通信についての報告及び意見交換

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
モニター	谷山方面から乗り換えすることなく鹿児島中央駅方面へ行く市電は一日にどれくらいの本数があるのか。そのような便があることを初めて知った。降車時に運転士に聞くと、車内アナウンスも行ったとのことだったが、気が付かなかった。
モニター	鹿児島中央駅前行きなのか鹿児島駅前行きなのかが分からない時もある。
電車事業課長	谷山から乗り換えなしで鹿児島中央駅前へ向かう、いわゆる直通便の運行本数について、鹿児島中央駅前へ向かう上りの便は一日に6本、谷山へ向かう下りの便は一日に4本運行している。乗り間違いがないよう、運転士には丁寧に車内アナウンスを行うよう指導しているが、今回は案内が不十分であったと推測する。九州新幹線の開業によって、鹿児島中央駅前電停の利用者が増加したことに伴い、直通便の本数を増やしてほしいという要望も増加したことから、これまでに少しずつ本数を増やしてきている。
モニター	システムのナンバリングに用いられている「I」と「N」は何を表しているのか。
電車事業課長	「I」については数字の“1”の読み方をローマ字表記した「Ichi」の頭文字から、「N」については数字の“2”の読み方をローマ字表記した「Ni」の頭文字からとっている。
モニター	ABCを用いたり、システムを示す色の“Red”と“Blue”の頭文字からとったりするほうが分かりやすい。「I」は聞き取りにくく、見間違いやすい。飛行機の座席表記でも、そのような理由で「I」を使用していないことがある。
局長	システムについては、ナンバリングと併せて車内アナウンスや行先表示等によりご案内しているところであり、分かりづらいというご意見をいただいたことも承知したうえで、今後も同様のご意見が多く寄せられるようであれば、ナンバリングの在り方について検討したい。
モニター	トルコの交換留学生のチューターとして市電を利用している際に気付いたことだが、高見馬場の乗り換え案内の看板には漢字しか表記されていない部分があり、東南アジア系の人以外は乗り換えることが分からず、市電の利用に抵抗を持っていると思う。
電車事業課長	過去に、乗り換え等の案内が分かりづらいというご意見をいただいていたことから、分かりやすい案内のために、さきほど話題に挙げたナンバリングを導入したところである。いただいたご意見もふまえて、今後の案内表示内容を検討したい。
モニター	天文館通電停で、車椅子を利用した老夫婦が何本も市電を見送っているのを見かけた。このような方が市電を利用したい場合、どうすればよいのか。

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
電車事業課長	車椅子の方々も乗車できる低床電車を4本に1本運行するようにしており、低床電車については、運転士が乗車口の段差を解消するパーツを設置することで乗車いただける。低床以外の車両でも、他の乗客にお手伝いをいただきながら、車椅子をかついでお乗せする場合もある。
モニター	市電・市バス車内には手指消毒用の消毒液は設置していないのか。
バス事業課長	一般路線のバスについては、車内には手指消毒用の消毒液は設置しておらず、運行終了後に車内の手すり等の消毒作業を行うほか、運行中や起終点で窓を開けて換気したり換気扇を稼働させたり、運転席付近へのビニールカーテン設置する等により感染拡大防止を図っている。
電車事業課長	車内に手指消毒用の消毒液を設置する場合、設置場所によって、乗車時に時間がかかり混雑を招いたり、走行中に車内を移動した場合に乗客の車内転倒のリスクが高まったりすることから、設置しないこととしている。
モニター	入口に近いところに優先席が設置されていると思うが、優先席を必要とする方の多くは車両の前方に乗車する方が多いと感じる。優先席を車両前方に設置するというのはどうか。
電車事業課長	優先席に限らず、どの席であっても、席を必要とする方には譲っていただきたいと考えており、車内アナウンスを行っている。配置場所については、検討していきたい。

2. テーマに関する意見交換（テーマ：コロナ下における市電・市バスの利用について）

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
モニター	令和2年4月から11月にかけての輸送収益が前年同期間比で4割減とのことだが、この比較は定期と定期外のどちらに該当するのか。
総合企画課長	電車・バスともに、定期だけで見ると約2割の減であり、定期外だけで見ると約4割の減である。定期外の占める割合が大きいため、全体で見ても約4割の減となっている。
モニター	職場の上司からは、電車の車内に比べてバスの車内は混雑しているうえに換気が不十分であるということを理由に、バスの利用を控えるようにと言われている。このようなイメージや恐れを抱いている方が多いのではないのか。このイメージを払拭できないか。
バス事業課長	バスにおける感染症拡大防止対策として、換気を最大限行うこととしており、バス車内の前方と後方に設置している換気扇を稼働させるほか、窓を開放する等の方法により換気を行っている。国の調査では、この方法により、5分ほどで空気の入換が完了するという結果も出ている。また、定期観光バスやシティビューには消毒液を設置しており、更なる感染症拡大防止を図っている。
モニター	そのような広報をメディアを通して行えないのか。
バス事業課長	交通局ホームページにおいて、電車・バスの感染症拡大防止対策をまとめた動画を配信しているほか、バス協会等を通じて、換気を行っていること等を広報しているところである。

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
モニター	マイカー通勤に切り替える方もいる中で、公共の交通機関がどのような感染症防止対策を行っており、安心・安全にご利用いただけるものであるということをPRしていくことが重要であると思う。ホームページ等は用事がない限り閲覧しない。バス停や「市民のひろば」等の広報誌で広報を行い、意識して見なくても目に触れるよう方法を工夫して広報する取組が必要ではないか。また、換気について、窓の開放一つをとっても、初めは大きく開放して運行しているのを見かけたが、最近はずかしか開いていない車両や開放していない車両も見かける。乗客が寒くて閉めてしまうこともあると思うが、感染力の高い変異ウイルスによる感染も増加しているの、感染拡大初期の感染対策を徹底するようお願いしたい。
次長	感染症拡大防止対策については、引き続き、できることに取り組んでいきたい。周知広報の手段については、率直な市民の方々の声として受け止めて、なるべく多くの方の目に触れる方法を検討していきたい。

3. その他（令和2年度の主な交通局トピックス）

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
モニター	鹿児島駅前電停はバリアフリーに対応するとのことだが、現在、バリアフリーに対応している電停はいくつあるのか。
電車事業課長	バリアフリー法に適合した電停は、鹿児島中央駅前・市立病院前・純心学園前の3か所であり、鹿児島駅前が完成すると4か所目となる。ただし、バリアフリーの基準は様々で、車椅子で利用できる電停ということであれば、35停留場のうち30停留場は対応している。
モニター	残りの5停留場も車椅子で利用できるようになるのか、対応できないことがもう決まっているのか。
電車事業課長	道路管理者との、道路や歩道、電停の幅等の調整が必要であり、道路の整備が済んでいる現状から考えて、現時点で停留場の改修工事を行う予定はないが、引き続き、協議に取り組んでいきたい。
モニター	公式YouTubeチャンネルで配信している動画について、バスの乗り方紹介の動画は多言語化する予定はないか。また、市電の乗り方紹介動画も作ってほしい。
総合企画課長	多言語に対応した動画については、今年度のモニターの方々の中には外国人の方もいらっしゃるの、ご意見を伺いながらぜひ制作したいと考えており、今後、ご協力をお願いしながら取り組みたいと思っている。
モニター	子ども向けの動画があっても良いと思う。
総合企画課長	いただいたご意見も参考にしながら、新たな動画制作に取り組んでいきたい。
モニター	桜島フェリーのTwitterでは、桜島港の様子をタイムラプス撮影したものを毎日配信しているが、その日の様子や天気等が分かって面白い。このような取組も参考にされてみてはどうか。

発言者等	協議事項・質疑等・回答等
総合企画課長	交通局でも Twitter を運用しているので、いただいたご意見も参考にしながら、新たな取組も検討していきたい。
モニター	通信用紙について、提出したい内容はあるものの、運転士の名前が見えづらかったり、分からなかったりして記入できないため、通信用紙を提出できずにいる。
総合企画課長	乗車された場所や時間、車号や路線番号が分かれば運転士を特定することができるので、運転士欄は未記入でご提出いただく形で問題ない。その他の項目についても分かる範囲でご記入いただければよい。