

パブリックコメント手続で提出された意見の対応状況について (令和3年11月19日～令和3年12月20日実施)

意見等を受けた人数
20 人

意見等の件数
83 件

項目別の件数

項目	件数
1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	13
2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	13
3. VII 経営の基本構想	4
4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	21
5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	8
6. 素案全体	24
計	83

対応区分別の件数

対応区分	件数
A. 意見の趣旨等を反映し、計画(案)に盛り込むもの	6
B. 意見の趣旨等は、計画(案)に盛り込み済みのもの	28
C. 計画(案)には盛り込まないもの	5
D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	8
E. その他要望・意見等	36
計	83

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
1	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	「公共交通事業者としての社会的使命」を第一義としていただきたいこと	ご意見については、「VII 経営の基本構想」-「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「公共の福祉の増進を図る公営企業として、交通政策や防災、観光、環境、福祉など本市のまちづくりに係る様々な施策との連携を図り、その役割も果たしていく」こととしております。	B
2	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	コロナ禍では社会全体で大きな影響がでているがこれを今乗り越え、先に繋ぐ施策が必要と思う。	ご意見については、「VII 経営の基本構想」-「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指」すこととしております。	B
3	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	国の安全基準を守ることが大切だと思う。	ご意見については、具体的な取組「No.1 安全管理体制の確立等」で、「～法令等に基づき、局の安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持及び向上を図」ることとしております。	B
4	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	新型コロナウイルス感染症の影響により、計画と大幅な乖離が出てしまったため、計画の見直しを行う事はとても賛同出来ます。赤字の事業ですが、資料にある「交通事業全体として持続可能な経営基盤の確立」を図るため、善処を期待いたします。市民の重要な足であり、観光を支える交通事業は無くしてはならないと思うからです。	賛同のご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組んでまいります。	B
5	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	市民にとって、公共交通機関としての大きな役割を担っているわけですが、時代の流れ、各人の生活様式の多様化が進むなか、公共交通を利用する、活用する考え方も様変わりしている状況だと思えます。今後も市民にとってなくてはならないものなので、持続させていくための方向性として支持します。	賛同のご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組んでまいります。	B
6	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	計画期間については、概ね4～8年以内がいいと思われる。	本計画の期間については、第六次鹿児島市総合計画との整合を図るため、計画の終了時期を合わせ、令和13年度までと見直したところであり、令和8年度を基本として、取組の進捗や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要な見直しを検討することとしております。	C
7	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し(令和3年度見直し)、III 経営理念、IV 経営方針	「計画見直しの趣旨」の箇所、「コロナ禍は、～公共交通の利用に関する考え方も変わってきていると述べているが、「誰が」、「どう変わったか」の説明がない。後記の「令和2年度のコロナ影響分析」では、「～市電と比較して、～市バスを交通手段として欠かすことのできない利用者の割合が市電に比べて高い」と述べていることとの整合性がみられない。	「II 計画の見直し(令和3年度見直し)」-「1 見直しの趣旨」にある公共交通の利用に関する考え方の変化の記載については、公共交通の利用者の減少理由について包括的に説明したものであり、それを裏付け分析するものとして「V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み」-「6 新型コロナウイルス感染症の影響分析(令和2年度実績)」を新たに追加したところです。 また、ご指摘の整合性については、市電と市バスそれぞれの乗車人員の変化を比較分析したものであり、「見直しの趣旨」との整合性に問題はないと考えます。	C

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
8	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	見直しの趣旨 新しい生活様式と公共交通の利用に関する考え方がどう変化しているのかわからない。高齢者（バスを必要としている）、学生などには考え方に変化がないと思います。	公共交通の利用に関する考え方の変化については、「V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み」－「6 新型コロナウイルス感染症の影響分析（令和2年度実績）」の中でIC乗車カードの利用データに基づく分析をしており、緊急事態宣言解除後の令和2年6月以降も通学定期や敬老バスの利用件数が回復せず、公共交通の利用離れの影響等が見られることから、お触れの考え方にも一定の変化が起きているものと考えます。	C
9	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	見直しの趣旨 減収等を踏まえた…「持続可能な経営基盤の確立」とありますが、国の補助金増額などを要求して、減収が当然という考え方はやめてほしい。	各種補助金については、具体的な取組「No.49 資金対策」で、「特別減収対策企業債の償還を行いながら、各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図る」としてしており、申請要件を満たす補助金については、適宜申請し、活用を図っているところであり、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
10	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	高齢者はバスが必要。国の補助金増額など要求して、減収が当然との考え方はやめてください。	各種補助金については、具体的な取組「No.49 資金対策」で、「特別減収対策企業債の償還を行いながら、各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図る」としてしており、申請要件を満たす補助金については、適宜申請し、活用を図っているところであり、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
11	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	素案全体を見たうえで、「計画見直しの趣旨」を読むと、コロナで減収となった公共交通事業の赤字をすべて利用者である市民への「さらなるサービス低下と削減（減便、路線廃止、運賃値上げなど）」で乗り切ろうとしている計画であり、納得できない。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。その上で、市の一般会計からも基準等に基づく支援を受けるほか、交通局としても、運賃の見直しの前に、徹底的な費用削減と効率化に取り組みとともに、利用者の増に向けて利便性の向上や広告等の収入拡大にも取り組むこととしております。 路線及びタイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。 また、運賃の見直しについては、コロナ禍が一定程度収束し、かつ自動車運送事業の抜本的見直し完了するなど、事業の効率化と経費節減を徹底的に進めた段階で、毎年度の収支や資金状況を踏まえ、必要な場合に、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、具体的に検討することとしております。	E
12	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	私たちは消費税を含めてたくさんの税金を納めているのですから、バス便を増やしたり、利用しやすい方向にして。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。 また、市の一般会計において、各種交通政策に関する経費が計上されております。 タイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。	E
13	1. I 計画の位置づけ、II 計画の見直し（令和3年度見直し）、III 経営理念、IV 経営方針	税金を納めている者にはバスの便を増やして利用しやすくしてほしい。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。 また、市の一般会計において、各種交通政策に関する経費が計上されております。 タイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。	E

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
14	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	P5の下を表及びP6の2つの表の左側へ（単位：人）を記載したほうが理解できる。	ご意見を踏まえ、各表及びグラフに単位を記載します。	A
15	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	掲載されている表やグラフの殆どは平成30年度までの情報であり、これらは計画を策定した当時のままだと思います。今回、令和2年度の情報を追加されているので、令和元年度の情報が無いことに違和感を感じる。表やグラフには、令和元年度の情報も追加すべきだと思います。「局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み」の「局の経営状況の推移」に「運送事業・路線別営業係数の推移」が掲載されているが、交通局の厳しい経営状況を伝えるために、令和元年度と2年度の営業係数も掲載した方が良いと思います。	ご意見を踏まえ、策定当初の計画に記載している局の経営状況を示す表やグラフについて、令和元年度の情報を記載するとともに、自動車運送事業の路線別営業係数について、令和元年度と2年度の情報を記載します。	A
16	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	「令和2年度営業係数」をみると、谷山線、宇宿線、県庁・与次郎線、薩摩団地線の維持が厳しいのは分かるが、路線の特殊事情（交通不便地）があり、これを考慮して考えるべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、具体的な取組「No.30 路線、ダイヤ等の見直し」の文中、「コロナ下における利用者の状況や、新しい生活様式の下での乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、IC乗車カードシステムの乗降データ、利用者等からの意見、利用状況・営業係数等を定期的に調査・分析し」を、「IC乗車カードシステムの乗降データ、利用者等からの意見、利用状況・営業係数等を定期的に調査・分析し、コロナ下における利用者の状況や、新しい生活様式の下での乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで」に修正します。	A
17	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	財政再建団体と準用財政再建団体の注釈を用語解説に記載した方がよい。	ご意見を踏まえ、「財政再建団体」及び「準用財政再建団体」の用語解説を記載します。	A
18	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	市民の足を確保するという観点から市からの財政補助が求められる。	市からの財政補助については、具体的な取組「No.49 資金対策」で、「各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図ることとしているほか、「X 財政見直し」に反映させております。	B
19	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	極めて厳しい状況が理解できます。そのような状況下で、持続させていくための方策の検討が求められます。	ご意見については、「VII 経営の基本構想」－「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指すこととしております。	B
20	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	新型コロナの影響は出ていると思う。桜島フェリーと市電、市バスの連携の強化が必要。また予想で動いている経費があるような気がする。	桜島フェリーとの連携については、具体的な取組「No.57 路線バスと市電及び各交通機関との結節機能の向上等」で、「～桜島フェリーとの結節を考慮したダイヤ編成を行うこととしているほか、具体的な取組「No.60 桜島フェリーとの連携」で、「～市バス・電車・フェリー共通利用券（キュート）制度やオリジナルグッズの相互販売など、桜島フェリー（市船舶局）との連携を継続するとともに、新たな企画等を検討し、観光客等の周遊性の向上と利用促進を図ることとしております。	B
21	2. V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI 自動車運送事業の抜本的見直し	P25 3 (2) 運転士等の段階的な削減、(4) 資産の貸付・売却等の車両について、令和2年度から表にして年度別計画予定表にした方がわかりやすい。	運転士等の削減などについては、状況に応じて毎年度検討する必要があることから、明記していないところです。	C

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
22	2. V局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI自動車運送事業の抜本的見直し	コロナで乗客人員が大幅に減少したことは分かるが、これは国・県・市の外出自粛要請と自らの命を守る行動の結果であり、国に対して「公共交通事業を維持するための補助金」（地方創生臨時交付金など）の増額を要求すべきではないか。この点をいい加減にしたままの「計画見直し」は認められない。「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」として、「鹿児島市事業継続支援金」が交付されたようであるが、公共交通事業（市電・市バスなど）の赤字幅拡大は全国的問題であり、補助金の増額要請を行うべきではないか。	各種補助金については、具体的な取組「No.49 資金対策」で、「特別減収対策企業債の償還を行いながら、各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図る」としてしており、申請要件を満たす補助金については、適宜申請し、活用を図っているところであり、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
23	2. V局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI自動車運送事業の抜本的見直し	提起されている「抜本的見直し」とは、不採算部門の切り捨てであり、経営理念の「社会的使命」の対策を「抜本的に見直し」てたどりついた結論とは認められない。安易に「不採算部門の見直しに」に乗った方針である。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、市営バスの経営が独立採算制を原則とする中で大変厳しく、これまでの事業規模では、近い将来に事業そのものを廃止せざるを得ないことも危惧される状況であり、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、民間事業者への移譲によって路線の維持を図ることで、利用者の利便性を確保するとともに、将来にわたって市営バス事業を持続できる経営基盤の確立を目指すために実施したものです。	E
24	2. V局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI自動車運送事業の抜本的見直し	市民は市営バスを利用したい。市民の足となる努力をしてください。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、市営バスの経営が独立採算制を原則とする中で大変厳しく、これまでの事業規模では、近い将来に事業そのものを廃止せざるを得ないことも危惧される状況であり、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、民間事業者への移譲によって路線の維持を図ることで、利用者の利便性を確保するとともに、将来にわたって市営バス事業を持続できる経営基盤の確立を目指すために実施したものです。	E
25	2. V局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI自動車運送事業の抜本的見直し	「～公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供をめざす」としているが、「令和2年度バス路線移譲」の措置を含めて、今までの施策は、市民サービスの低下だけで、公共交通としての本来のサービスの提供とは、かけ離れた方向に向かっていると感じを受ける。路線廃止、便数削減は、市民へのサービスの低下や利用の不便さが増すだけで、結果的にバス利用の減少につながっている。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、市営バスの経営が独立採算制を原則とする中で大変厳しく、これまでの事業規模では、近い将来に事業そのものを廃止せざるを得ないことも危惧される状況であり、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、民間事業者への移譲によって路線の維持を図ることで、利用者の利便性を確保するとともに、将来にわたって市営バス事業を持続できる経営基盤の確立を目指すために実施したものです。 また、路線及びダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。	E
26	2. V局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み、VI自動車運送事業の抜本的見直し	令和2年度路線移譲の効果 私は唐湊に住んでいます。R2の市営バスから鹿児島交通への民間移譲により、今後バスが継続して利用できるかどうか不安に思っています。市営バスだったからこそ市民の足を守るための努力を期待していたのに、唐湊の坂の上の高齢の人たちは大変心配しています。 民間移譲で「5億円の赤字圧縮効果」などと言われると、市の交通局の考え方の根本は何かと疑問です。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、市営バスの経営が独立採算制を原則とする中で大変厳しく、これまでの事業規模では、近い将来に事業そのものを廃止せざるを得ないことも危惧される状況であり、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、民間事業者への移譲によって路線の維持を図ることで、利用者の利便性を確保するとともに、将来にわたって市営バス事業を持続できる経営基盤の確立を目指すために実施したものです。 また、移譲路線については、「新たな競合が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したものであり、利用状況等を踏まえ、可能な限り維持されるものと考えております。	E
27	3. VII経営の基本構想	基本構想としては、困っている地域への交通政策こそが一番大事。	ご意見については、「VII経営の基本構想」－「1局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「公共の福祉の増進を図る公営企業として、交通政策や防災、観光、環境、福祉など本市のまちづくりに係る様々な施策との連携を図り、その役割も果たしていく」としてしております。	B

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
28	3. VII 経営の基本構想	基本は市民の足確保に尽きる。	ご意見については、「VII 経営の基本構想」－「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「市民の身近な交通手段として、将来にわたって市民生活や経済活動を支え続ける」こととしております。	B
29	3. VII 経営の基本構想	今後も公共交通機関として持続可能な経営基盤の確立を図り、かつ、市民が安心、安全かつ快適なサービスの提供を目指していただきたいと思います。	賛同のご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組んでまいります。	B
30	3. VII 経営の基本構想	基本目標2(3)利用者の利便性の向上についてです。「PAYPAY」や「PAYどん」等の電子マネーと提携して行く事は難しいでしょうか。キャッシュレスの時代、持ち歩くカードの枚数が少ない方が便利です。スマートフォンで利用できる電子マネーと提携していただくか、ラピカ自体を、スマートフォンのアプリ化出来ないでしょうか。	電子マネーへの対応等については、具体的な取組「No.23 キャッシュレス運賃決済の導入検討」で、「技術革新が進む様々なキャッシュレス運賃決済の導入やICTの更なる活用など、今後の運賃決済のあり方について検討する」こととしており、ご意見については、今後、実施計画の検討にあたっての参考とさせていただきます。	D
31	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	バスや市電、古い車両をどうしていくのか対策を載せていないような気がする。	ご意見については、具体的な取組「No.14 電車車両の長寿命化」で、「電車の車両については、定期的に検査・修繕等を行うことはもとより、経年劣化が著しく、入手困難な部品が生じている装置等について、軽量化・省電力化されたものに年次的に更新し、効率的な維持管理に取り組むことにより長寿命化を図ることとしております。 なお、バスの車両については、23年を経過した車両又は走行距離が80万Kmを超えた車両を目安として更新しております。	B
32	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	P31の基本目標2の(1)の中に、コロナウイルス感染症対策として、消毒液、マスク、密にならないようマナーの啓発を入れる。	感染症対策及びマナー啓発については、「基本目標1 安全運行の推進」－「(4) 災害等への対策」の具体的な取組「No.16 感染症対策」及び「基本目標2 快適で便利なサービスの提供」－「(1) 快適な車両空間の提供」の具体的な取組「No.19 利用者へのマナー啓発」で取り組むこととしております。	B
33	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	御社も考えの中で何度もあると思いますが、その一つとして私が考えているのは福岡西鉄様が実施している「バスナビ」のようなものです。当然鹿児島では交通インフラとして一社だけでは何もできないことですが、バス業界を巻き込んで考えて頂きたいです。バスを利用しようとしている人(普段利用しない人含む)が、ストレスフリーで利用することが出来ると考えます(私が単身赴任中に感じました)。 上記は一つの例ですが、鹿児島で利用する人もさながら、県外、インバウンドの方々も利用することにストレスを感じないようなシステム作りを期待しております。主要都市はもちろん、観光都市では当然行ってきていることですので、鹿児島でも少しずつでもいいので前に進めて頂きたいです。	ご意見については、具体的な取組「No.26 ロケーションシステムの運用」で、「目的地への移動のフォロー、インバウンド対応及び待ち時間の負担軽減等を図ることとしているほか、具体的な取組「No.67 交通分野におけるDXの研究」で、「MaaSへの参画や自動運転等について、新たな技術開発の動向や国等における実証実験も踏まえながら、市長事務局や他の交通事業者と連携して研究」することとしております。	B
34	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	「IX 計画期間における具体的な取組」－「3 経営基盤の強化」について、抜本的な改革を行うにあたり、より具体的なデータを収集した方が良いと感じました。例えばアンケート的なことを実施し、「利用目的」に係る「人数、年代、乗車・下車停車駅」等から、増便、減便を検討した方が良いと思います。過去のデータだけにとらわれると、これから先の県・市の計画、イベントに合わせた対応が後手になり機会損失にもなり兼ねないと思います。それこそ過去のデータから、各駅の動向がある程度把握されているのであれば、今後再開等による動向も重ね合わせ検討していく必要があると感じました。 上記意見に合わせてですが、現在はコロナ禍で観光需要が低迷している中ですが、文章にもあるように定期利用者はそこまで落ち込んでいない為、地域の人達の動向は明らかに分かるようになってきていると思います。今後、再開等の完成、およびかごしま国体、インバウンドの回復等先を見た分析、計画を期待します。それらに合わせた、効率的な運行による収支改善計画を打ち出して欲しいです。	ダイヤ及び便数については、具体的な取組「No.30 路線、ダイヤ等の見直し」で、「IC乗車カードシステムの乗降データ、利用者等からの意見、利用状況・営業係数等を定期的に調査・分析し、コロナ下における利用者の状況や、新しい生活様式の下での乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、便数、ダイヤ、運行経路等の見直しを行」うこととしております。	B

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
35	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	定期観光バスやかごでんの廃止は素案に盛り込むべきではないか？ニュースで言うのはいいが、入れるべきことだと思う。	定期観光バスの廃止については、具体的な取組「No.33 定期観光バスの見直し」で、「～定期観光バスのニーズの低下を踏まえ、事業を廃止し、経費節減を図る」としてあり、かごでんの廃止については、具体的な取組「No.59 「かごでん」の新たな活用」で、「～観光電車としてのかごでん運行事業を廃止し、観光客を含めた多くの利用者に乗車いただけるよう、通常タイヤで運行し、本市の観光PRと利用者の増加を図る」としてあります。	B
36	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	49「資金対策」についてです。将来的には、資料中の「特別減収対策企業債」などを一般市民が広く購入し易いものにして頂き、市民が支援を容易に出来る様にしては如何でしょうか。市民にとって、重要な事業は市民が自ら支える体制へと、より変革していったほうが良いように感じます。その方が、市民はより事業に関心を寄せ、身近に事業を感じると思っています。交通事業が無くなれば、困るのは市民であるとの理解も進んでいくのでは無いでしょうか。	特別減収対策企業債については、新型コロナウイルス感染症に伴う減収等により資金不足が発生又は拡充する地方公営企業が、当該不足額について資金手当てとして発行できる企業債であり、一般の方が利用できる制度ではございませんが、ご意見の趣旨については、具体的な取組「No.52 多様な資金調達方法の検討」で、「～新たな事業を実施する場合に、公募型資金調達などにより市場調達する手法を研究」することとしてあります。	B
37	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	53「電停ネーミングライツ」など、新たな収益を呼び込む事業は、さらに力を入れて頂きたいです。各車両のネーミングも売却しては如何でしょうか。	ご意見については、「基本目標3 経営基盤の強化」で、具体的方策として「(3) 増収対策」や「(4) 効果的な資産の活用等」などを掲げており、各面から取り組んでまいります。 なお、車両のネーミングライツについては、ラッピング広告を掲載していることから難しいですが、具体的な取組「No.53 電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入」の中で、電停以外の物件についても研究してまいります。	B
38	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	持続可能な社会を目指すにあたって、自動車走行量を削減し市民にバスに乗ってもらい温室効果ガスの総排出量削減を目指すべきです。公共交通機関にみんなが乗ればかなりの削減になると思います。そのあたりをPRしてもいいのではないのでしょうか。 それに車は金食い虫ですしバスが頻繁に走っていて移動に困らなければ手放したい人はたくさんいると思います。やるべきはバスの路線及びタイヤの削減ではなくバス路線とタイヤを増やすことではないのでしょうか。せっかく鹿児島市は人口密度が高く公共交通機関だけで暮らせる地方都市なので、思い切って市民に車を手放し市電バスに乗りましょと大々的にPRしてはどうでしょうか。SDGSも絡めれば理解も得られると思います。 鹿児島市は公共交通機関のみで暮らせる車がいない地方都市です、という都市のPR方法は他にない新鮮さがあると思います。鹿児島は車必須と思い込んで貧乏なのに無理して車を持ち毎月何万円も不要な車に支出している市民はたくさんいます。その方々に市電バスだとこんなに支出削減になりますよ、温室効果ガス削減のためにも乗りましょと呼びかければ響くと思います。ご検討ください。	環境に配慮した取組については、具体的な取組「No.64 環境施策との連携」で、「低公害バスの運行や軌道敷内芝生の維持管理など、環境に配慮した取組を継続し、これらの取組を広くPRするとともに、鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会のエコ通勤推進活動に参加、協力し、公共交通機関への利用転換や利用促進に努め」ることとしてあります。	B
39	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	SDGs を含めた対策がよかったと思う。	賛同のご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組んでまいります。	B
40	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	安全運行、快適で便利なサービスの提供、経営基盤の強化、公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進、いずれも取り組む大きな柱であります。支持します。	賛同のご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組んでまいります。	B
41	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	先ずは、誰もがと言うなら、全国相互利用できるICカードに変更すべき。	全国交通系ICカードへの対応については、費用対効果や敬老・友愛バスの取扱い、民間のバス事業者との調整等の課題から、今日まで実現には至っておりませんが、具体的な取組「No.23 キャッシュレス運賃決済の導入検討」で、「技術革新が進む様々なキャッシュレス運賃決済の導入やICTの更なる活用など、今後の運賃決済のあり方について検討」することとしており、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
42	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>「VI 計画期間における具体的な取り組み」の40番「運賃の見直し等の検討」について、増収対策としては、運賃の値上げが第一に考えられると思いますが、合理化による便数の減少に加えて、運賃を値上げすると、ますます利用者の減少と収益の悪化を招く悪循環に陥り、市民のマイカー依存を深めることになってしまう懸念があります。</p> <p>そのため、運賃体系を抜本的に変えることが望ましいのではないかと考えられます。具体的にはヨーロッパの主要都市などですでに導入されているように、乗車券を乗り換え自由の時間制にすると利便性の向上と利用者の増加を図ることができるだけでなく、同時に路線の合理化と増収にも一定の効果が期待できるものと考えられます。</p> <p>路線が中心部に向けて放射状に作られている一方で、市民がどこからどこへ移動したいかは、個人によって異なり、現状では2路線以上の乗り継ぎが必要となる移動では、たとえ距離が短くて、駐車料金がかる場合でも、乗り換えの追加料金が発生する公共交通よりも安価で手軽なマイカーを選択するケースが多いと思われます。市民の多様な移動を公共交通で可能にするためにも、制限時間内の乗り換えに追加料金がかからないシステムがあるとよいと思われます。また乗り換え自由となれば、すべての路線を中心部まで走らせる必要がなくなり、重複しているルートを別路線に委ねることができれば、路線の合理化を図ることができます。中心部に近づくにつれて同じような空席状況のバスが何台も連なって走ることが少なくないですが、それらの乗客を1台にまとめることができると、環境にやさしく経営上のメリットもあると考えられます。これは公共交通を予算等の限られた条件の中で提供しなければならない行政にとっても、利用する市民にとっても合理的な選択だといえるのではないかと考えられます。</p> <p>未就学児と移動する際は、子供が急にトイレなどに行きたくなることもあり、一度降車して、付近の商店などでトイレをお借りしてから、追加料金がかかることなく、後続のバスや電車で再び乗って目的地まで移動することができれば、子育てにやさしい街づくりにも寄与することができ、それはとても素晴らしいことだと思います。ぜひご検討いただけましたらと存じます。</p>	<p>運賃の具体的な改定額や改定期期については、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、具体的に検討することとしており、ご意見については、運賃見直しにあたっての参考とさせていただきます。</p>	D
43	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>利用者を増やす、及び増収を考えるならば、富山を見做い、減便ではなく増便対応すべき。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、ダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。</p>	E
44	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>とにかく路線とダイヤを増やすべきです。バスが不便になればますます乗客は減ります。便利になればどんどん増えます。大胆な方向転換を求めます。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、路線及びダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。</p>	E
45	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>全67施策のうち34施策の内容等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線、ダイヤ等の見直し</li> </ul> <p>コロナ禍で外出自粛で利用者が減るのは当然です。本数を減らせば利用者は乗らなくなります。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、ダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。</p>	E

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
46	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>全67施策のうち34施策の内容等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線、ダイヤ等の見直し</li> </ul> <p>コロナ禍で外出自粛と言われれば利用者が減るのは当然です。しかし、便数を減らせば、もっと利用者が減る。負のスパイラルです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃も上げれば当然利用者が減ります。負のスパイラルです。</li> </ul>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、ダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。</p> <p>また、運賃の見直しについては、コロナ禍が一定程度収束し、かつ自動車運送事業の抜本的見直しが完了するなど、事業の効率化と経費節減を徹底的に進めた段階で、毎年度の収支や資金状況を踏まえ、必要な場合に、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、具体的に検討することとしております。</p>	E
47	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>コロナ時代や、その後を考えるならば、市電は全長30m（又は40m、国交省の認可が必要であるが）の人との間隔が取れるように、又はラッシュ時に対応できるように1編成が長い市電導入が必要と思われる。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、30～40mの車両については、現在の停留場や軌道設備、整備工場等の施設を利用することが難しく、導入にあたっては施設に大規模な改修が必要となることを考慮しますと、費用対効果の面から厳しいものと考えております。</p>	E
48	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>これまで市営は黒字を求めた路線を走行（運行）していたが、海外などでは、まちの活性化と市民生活に重点を置き、黒字路線は民間、赤字は公営を運行しているが、日本の常識は世界の非常識として捉え、きちんと赤字である、坂之上以南（喜入方面）、松元等への市バス運行を真剣に考えるべき。赤字路線や鹿児島の方こそ市バスの運行をするべき。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。</p> <p>また、ご意見のあった地域については、現在、鉄道や民間事業者の路線バスが運行されているほか、本市の交通政策として、交通不便地対策も行われております。</p>	E
49	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>当計画を拝見させて頂いた中で感じましたことは、抜本的な改革をするにしても内々での改善にしか感じられず、大変恐縮ですが収支に大きく影響が出るような内容と感じられませんでした。特に自動車運送事業の事業収支について、なぜ売上があがらないのか、なぜ経費が多いのかを改めて分析する必要があると感じます。人口減少、人手不足による人件費増等の外部要因だけでなく、利用者の求めている運用形態として不足している部分がないか、それらがどのように売上、経費に影響するのか検討して頂きたいです。また利用者の求めている運用形態が内々で出来ないものであるならば、バス業界全体を巻き込んで、少しずつでもいいので進んでいって欲しいです。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、自動車運送事業の抜本的見直しについては、令和2年度で約5億円の赤字圧縮効果が見られたところであり、今後とも利用状況や決算状況を分析し、データ等の根拠に基づく施策の検討を進めてまいります。</p> <p>また、民間事業者とは、これまでIC乗車カードシステムの導入及び運用やバス停管理などにおいて連携してきたところであり、今後とも、県や市の交通政策を踏まえながら、必要に応じて連携を図ってまいります。</p>	E
50	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>これからは観光事業は民間に任せるべきである。</p>	<p>ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。</p> <p>なお、今後も、公共の福祉の増進を図る公営企業として、交通政策や防災、観光、環境、福祉など本市のまちづくりに係る様々な施策との連携を図り、その役割を果たしてまいります。</p>	E
51	4. VIII 施策一覧、IX 計画期間における具体的な取組	<p>私は田上1丁目に住んでいるが、紫原中央にバスで行くことが多く（多い時は2日1回）、令和2年度の路線廃止と民間移譲でバス利用の不便さを痛感した。以前から、紫原地区では、①バス停の椅子の設置、②低床バス化、③便数増などを直接交通局に要望したが、いずれも改善されていない（低床バス化は市バスで改善されたものの、鹿児島交通に民間移譲され、低床化バスが減少）。また、紫原地区に市営バスが運行されなくなったため、運転免許証を返上した方への「バス代半額補助」がなくなった方もいる。</p>	<p>移譲路線における運転免許自主返納支援制度及び低床バスの運行については、経営に関する事項であり、交通局から民間事業者への要請は難しいところですが、引き続き、市民の方からのご意見としてお伝えしてまいります。</p>	E
52	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	<p>P47の中へ計画の進行管理としてPDCAサイクルの図と各項目へ交通局として取り組むテーマを記載した方がわかりやすいと思う。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「XI 計画の進行管理等」に、PDCAサイクルを示す図及び説明を記載します。</p>	A



番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
53	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	バス事業は、運賃見直しを行っても、黒字転換は難しい事業のように見受けられます。これは、黒字路線を民間へ譲渡したり、市民の事を考え、ダイヤの本数を減らせなかったりする事が要因でしょうか。 もし、そうであれば、その旨を広く広報して頂きたいと思います。あくまでも、「市民により添って経営した結果、赤字から脱却が出来ない」旨をきちんと知らせ、市民に理解を求めて欲しいです。 通勤通学、高齢者、自家用車を保有出来ない方に取っては、必要不可欠な事業だと思います。この事業の重要さを、もっと市民に伝わるよう、広報して市民の理解を更に深めて行く事が必要だと思います。	ご意見を踏まえ、「XI 計画の進行管理等」に、「また、取組の進捗や局の経営状況等については、ホームページ等で公表し、「見える化」を図ります。」を加えます。	A
54	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	市電と市バスを合わせた財政運営にすべきだと思う。	本市では、軌道事業及び自動車運送事業で一つの特別会計を設けており、両事業を合わせた交通事業全体としての収支均衡を目指しております。	B
55	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	現況を踏まえつつ、市民や有識者の意見を聞き、進めていただきたいです。	ご意見については、「XI 計画の進行管理等」で、「～適宜、学識経験者等の外部委員で構成される「交通事業経営審議会」に報告し、必要な助言を得」ることとしているほか、具体的な取組「No.29 交通局モニターのさらなる活用」で、「交通局モニターを設置し、様々な意見等を継続的に把握することで、輸送サービスの向上を図」ることとしております。	B
56	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	「新たな財政見直し」をみると、市バスの収支均衡への道は、①ダイヤ見直し、②バス運賃引き上げで乗り切ろうとしていることが分かる。「市民の足」の役割を維持することなく、この再建案を強行すれば、バス利用者の方に、大きな負担がかかり、バス利用が激減し、外出もできなくなる悪循環になる。また、近い将来、バス事業の完全撤退となるのではないかと心配している。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、ダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。 また、運賃の見直しについては、コロナ禍が一定程度収束し、かつ自動車運送事業の抜本的見直しが完了するなど、事業の効率化と経費節減を徹底的に進めた段階で、毎年度の収支や資金状況を踏まえ、必要な場合に、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、具体的に検討することとしております。 今後も、自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指してまいります。	E
57	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	財政見直しは、市の交通政策でどうとでもなると思われる。企業バス減便地域への市バス路線投入などで、純粋なバス利用利益よりどれだけ市内でバスや市電を通して店舗売り上げを上げることで、その売上税収が市に入ることが大切だと思う。市民の交通政策の為ならばコストはかかっても良いと思う。それが買い物などの市への経済効果につながるはずだから。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。 また、市の一般会計において、各種交通政策に関する経費が計上されております。	E
58	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	計画の見通しが甘く感じる。熊本を含め、九州でも計画を変更していることがある。少し見通しが甘く感じる。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。	E
59	5. X 財政見直し、XI 計画の進行管理等	多額に財源を使われている。どこから資金繰りがあったのか。	地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、鹿児島市交通局の主な収入は乗車料です。	E
60	6. 素案全体	生活者（高齢者、学生）には、公共交通が今後不可欠の足になると思う。私の身内で（県外）団地に住んでいるものがあるが、日に2本しかバスが通らない。これでは生活できない。今後、免許返納等の事態になった場合、人としての生活ができるか、それを支えるのが「公」であると思う。ぜひ、公共交通事業者としての使命をまっとうして欲しい。	ご意見については、「Ⅶ 経営の基本構想」－「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「公共の福祉の増進を図る公営企業として、交通政策や防災、観光、環境、福祉など本市のまちづくりに係る様々な施策との連携を図り、その役割も果たしていく」こととしております。	B

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
61	6. 素案全体	高齢者でバスしか足の便がないので唯一の交通手段ですのでどうかバスの存続をお願いします。色々な実情は今のコロナ禍も加わり良く理解していますが、どうか頑張してほしいと願っています。 移動手段に日常生活にバスが必要です。市民の足を止めないで下さい。	ご意見については、「Ⅶ 経営の基本構想」－「1 局の将来像及び計画期間の重点目標」で、「自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指」すこととしております。	B
62	6. 素案全体	P29 基本目標3(2)経費節減やP32の(2)経費節減について、地球温暖化に向けて、排出ガスの削減や高額な燃料の節約、近隣住宅への騒音などを考え、「アイドリングの徹底」を記載し、経費節減に努める。	アイドリングストップについては、具体的な取組「No.39 エコドライブの徹底」で、「バスにおけるアイドリングストップ等の活用や、電車における惰行運転の徹底により、エコドライブに努め、燃料費や電力使用量の削減を図」ることとしております。	B
63	6. 素案全体	地球温暖化を抑制するためにも車ではなく公共交通を積極的に利用するように交通局自らも積極的に呼びかける必要があるのではないのでしょうか。	環境に配慮した取組については、具体的な取組「No.64 環境施策との連携」で、「低公害バスの運行や軌道敷内芝生の維持管理など、環境に配慮した取組を継続し、これらの取組を広くPRするとともに、鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会のエコ通勤推進活動に参加、協力し、公共交通機関への利用転換や利用促進に努め」ることとしております。	B
64	6. 素案全体	低床バスを確保してほしい	低床型の車両の運行については、具体的な取組「No.65 福祉施策との連携」で、「今後とも、低床型の車両を積極的に運行するほか、～高齢者や障害者が気軽に利用できる環境を整え、利用促進に繋がる取組を進め」ることとしております。	B
65	6. 素案全体	P1～2、27、47 計画期間はP1見直しの趣旨の文面からすると、本計画の見直し令和3年度を実施しとあり、計画とは、次の年度から実施すべきであり、令和4年度から令和13年度の10年間でよいと思う。(令和2年度、令和3年度は計画から外すべきと思う。)	本計画は、中長期的な経営の基本計画として令和2年3月に策定したものであり、今回の見直しは計画期間内の必要な見直しとして実施していることから、計画開始年度は当初のまま令和2年度とします。	C
66	6. 素案全体	要望は一点、ラピカだけではなくSUGOCA等の交通系ICカードも使えるようにしてください。鹿児島市交通局とは直接関係ありませんが、先日、鹿児島空港で空港リムジンバスに乗ろうとしていた県外の方が「Suicaは使えないんですか?」と聞かれていました。ラピカを残しつつ、交通系ICカードに対応することは、観光振興としては必須だと思います。	全国交通系ICカードへの対応については、費用対効果や敬老・友愛バスの取扱い、民間のバス事業者との調整等の課題から、今日まで実現には至っておりませんが、具体的な取組「No.23 キャッシュレス運賃決済の導入検討」で、「技術革新が進む様々なキャッシュレス運賃決済の導入やICTの更なる活用など、今後の運賃決済のあり方について検討」することとしており、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
67	6. 素案全体	コロナ禍で感染拡大に伴うバス運賃の減少などは、全国的な問題であり、国への補助金増額を申請すべきなのに、この点が全く触れられていない。「市民の足」としての公共交通事業の役割を、口だけでなく、実際の施策を示し、もっと真剣に考えてほしい。	各種補助金については、具体的な取組「No.49 資金対策」で、「特別減収対策企業債の償還を行いながら、各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図」ることとしており、申請要件を満たす補助金については、適宜申請し、活用を図っているところであり、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
68	6. 素案全体	市営バスから民間へ移譲し、減便、また、廃止が取りざたされています。唐湊地区は特に高齢者が多く、廃止ともなれば、通院等、即困る人々が多くなります。 市の補助を強く希望し、市バスが廃止されることのないよう希望します。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。 また、路線移譲については、市営バスの経営が独立採算制を原則とする中で大変厳しく、これまでの事業規模では、近い将来に事業そのものを廃止せざるを得ないことも危惧される状況であり、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、民間事業者への移譲によって路線の維持を図ることで、利用者の利便性を確保するとともに、将来にわたって市営バス事業を持続できる経営基盤の確立を目指すために実施したものです。 移譲路線については、「新たな競争が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したものであり、利用状況等を踏まえ、可能な限り維持されるものと考えております。	E

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
69	6. 素案全体	コロナ禍で「計画の財政見直し」が大幅に変更になったことは理解できるが、「具体的な取組」が「市バスのダイヤ見直しと運賃引き上げ」という市民への負担増で乗り切ろうとしている点が、まったく納得できない。収支改善のための代替案がみられないことが残念。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。その上で、市の一般会計からも基準等に基づく支援を受けるほか、交通局としても、運賃の見直しの前に、徹底的な費用削減と運行の効率化に取り組むとともに、利用者の増に向けて利便性の向上や広告等の収入拡大にも取り組むこととしております。	E
70	6. 素案全体	R2年の市営バスの民間移譲の時には、市民が知ったのは南日本新聞の記事でした。市民の声は聞かれたのでしょうか。市民の代表である市議会にもかからなかったようですが、市民のための市政であってほしいです。交通局の役割は市民生活と都市活動を支える大切なものだと考えますので、市民の意見をよく聞いて政策づくりをしてほしいです。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、地方自治法に規定する市議会の議決事件には該当しませんが、平成30年3月に鹿児島市交通事業経営審議会から「自動車運送事業の抜本的見直し」に関する答申を受け、局として路線移譲による事業規模の縮小に取り組む方針を決定し、同方針については、同年6月の市議会で報告しております。 また、移譲の具体的な事項については、「新たな競合が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したもので、令和元年7月の協定締結の前に、同じく市議会に報告したところでした。 具体的な取組の推進にあたっては、今後とも、市民参画手続や局モニター等の広報広聴制度の活用により、市民の皆様からご意見をいただいてまいりたいと考えております。	E
71	6. 素案全体	市民は説明もなく市営バスが民間移譲され市議会にもかけられなかったようです。市民のための市政を願います。交通局の赤字を民間にまわすのもおかしいです。市民生活は都市活動の元です。市民の声を聞いて政策づくりをしてください。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、路線移譲については、地方自治法に規定する市議会の議決事件には該当しませんが、平成30年3月に鹿児島市交通事業経営審議会から「自動車運送事業の抜本的見直し」に関する答申を受け、局として路線移譲による事業規模の縮小に取り組む方針を決定し、同方針については、同年6月の市議会で報告しております。 また、移譲の具体的な事項については、「新たな競合が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したもので、令和元年7月の協定締結の前に、同じく市議会に報告したところでした。 具体的な取組の推進にあたっては、今後とも、市民参画手続や局モニター等の広報広聴制度の活用により、市民の皆様からご意見をいただいてまいりたいと考えております。	E
72	6. 素案全体	市民の多くに影響を与える公共交通についてのことだと言うのに、そもそも民間移譲されようとしている20路線沿線に住んで利用もしているのに、つい先日まで民間移譲されようとしていること、減便や運賃増加の可能性があることすら知らなかった。利用者や近隣住民への情報提供や広報があまりに疎かではないか。そんな中で急にバスが無くなったらどうすれば良いのか。免許を返納する高齢者だけでは無い。まだ返納してなくても、雨の日や夜間は怖くて運転を控えている近所の高齢者はバスを使っている。そういった人達に情報は届いているのか、届いていないだろう。いきなり経費削減の為にバスを無くし、市民の移動の自由はどうなるのか。市街地から離れた住宅地に家を建て働いてきた今の高齢者はどうなるのか。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、移譲路線については、「新たな競合が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したものであり、利用状況等を踏まえ、可能な限り維持されるものと考えております。 また、移譲に関する広報としては、乗車券発売所における個別のお知らせや車内、バス停へのお知らせ掲出等を行ったところでした。減便や運賃見直しについても、今後、具体的な事項が決まった場合には、適宜広報に取り組んでまいります。	E
73	6. 素案全体	住民実態を無視し、市民サービスを削るというのであれば、その考えを市内新聞社やテレビ局にも協力してもらい、市民に通知してください。知らないところで騙し討ちのように、民間に引き継ぎ、3年経って採算がとれないからバスを無くします、というのは暴挙ではないか。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、計画見直しに関する本パブリックコメント手続も含め、市民参画手続については、条例等に基づき適宜適切に取り組んできたところであり、都度、報道もなされておりますが、今後とも、各面において、市政記者クラブへの情報提供を行ってまいります。 また、移譲路線については、「新たな競合が生まれないようにすること」や「民間事業者の路線エリアを考慮すること」などを踏まえつつ、民間事業者との協議を重ねて決定したものであり、利用状況等を踏まえ、可能な限り維持されるものと考えております。	E

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
74	6. 素案全体	生活にかかるので減便しないでほしい	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、ダイヤについては、IC乗車カードシステムの乗降データや営業係数等を定期的に調査・分析し、乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、適切な見直しを図ってまいります。	E
75	6. 素案全体	賃料の値上げはしないでほしい	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、運賃の見直しについては、コロナ禍が一定程度収束し、かつ自動車運送事業の抜本的見直しが完了するなど、事業の効率化と経費節減を徹底的に進めた段階で、毎年度の収支や資金状況を踏まえ、必要な場合に、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、具体的に検討することとしております。	E
76	6. 素案全体	人類の生存、コミュニティの存続にとって、CO2排出をいかに早くゼロにしてくか、そのためにも、公共交通の充実・拡充は国のあり方、地方自治体のあり方と深くかかわっている。公共交通の維持・発展のためには、社会政策として、国も自治体も思い切って税金を投入すべきであって、独立採算で赤字を出さないことを目標にする発想の転換が必要。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。	E
77	6. 素案全体	市民、住民と十分に話し合う場、機会を設け、当該区域で切実な問題を抱えている生活者に寄り添った施策をとってほしいと強く願う。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、具体的な取組の推進にあたっては、今後とも、市民参画手続や局モニター等の広報広聴制度の活用により、市民の皆様からご意見をいただいております。	E
78	6. 素案全体	市電の延伸計画やバス事業の赤字改善を少し早く達成してほしい。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。 なお、市電延伸については、本市のまちづくりや交通政策に関する内容であり、関係部署にお伝えします。	E
79	6. 素案全体	ウォーターフロント（ドルフィンポート跡地、桜島フェリーまでの）観光路線事業は白紙化するべき。調べによると、路面電車や鉄道駅から半径800mは徒歩移動での活性化が見込める研究結果が出ているが、ドルフィンポートも桜島フェリーも800m以内に入っており、赤字は見えているならばその通りを魅力ある通りにした方がよい。歩いて楽しめる通りに。そして、ウォーターフロントへの市電延伸よりも、今困っている地域への市電延伸が必要と思われる。（別紙として、笹貫電停南側～清見橋まで陸上高架～谷山駅～永田川河川敷経由～山田市電延伸提案、永田川水上への市電延伸提案等）	ご意見については、本市のまちづくりや交通政策に関する内容であり、関係部署にお伝えします。	E
80	6. 素案全体	例えばゴミ出しは無料でありあらゆる公共サービスは税金で賄うのが当然であるのに、なぜ公共交通だけはその事業内で黒字を求めると理解できません。移動の自由は大切です。市民の移動のための公共交通に係る費用も当然税金である程度賄うべきだと考えます。毎年毎年道路工事や公共施設の維持に巨額の予算が使われていますよね？その1割でも公共交通の維持に回せばいいのではないですか？欧米ではというか世界的に公共交通には税金を投入するというか税金で運営するのが当たり前です。車を使う人はタダで舗装された道路を走って、バスを使う人には税金の恩恵が全くないのはおかしいと思います。	ご意見については、交通政策に関する内容であり、関係部署にお伝えします。 なお、地方公営企業法において、公営企業の経費は経営に伴う収入をもって充てることとされており、いわゆる独立採算制が原則となっております。 また、市の一般会計において、各種交通政策に関する経費が計上されております。	E
81	6. 素案全体	あいばす？乗合タクシー？あいばすも廃路線ができたと聞く。乗合タクシーでは病院からの帰りに頼めないと近所のご老人は話していた。本当に市民の声を拾ったのですか。通知を関係住所の住民に対して行ったのですか。	ご意見については、本市の交通政策に関する内容であり、関係部署にお伝えします。	E

番号	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分
82	6. 素案全体	公共交通機関は、小学生の頃から友人と鴨池へ出かけたり、よく使わせてもらっていたと思います。座るか、座らないかでいうと、空いているのが来るまで待つ人です。皆が気持ち良く乗れたらいいと思う。鹿児島市交通局が新たに移転してから、より好きな人は興味が深まったのでは？	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。	E
83	6. 素案全体	特段ありませんが、関係者の努力に敬意を表します。	ご意見として承り、交通事業経営計画の見直し及び推進に取り組みます。	E