

鹿児島市交通事業経営計画の素案に関するパブリックコメント手続の実施結果について

1. 意見の募集期間 令和7年9月26日（金）～令和7年11月4日（火）

2. 意見の提出数 17人（73件）

3. 意見の対応状況

(単位：件)

項目 対応区分	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	3. 自動車運送事業の抜本的見直しについて	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	6. 素案全体について	7. その他意見	計
A 意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	1	0	0	1	0	0	0	2
B 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	3	5	3	12	13	4	0	40
C 計画には盛り込まないものの	0	0	1	4	0	0	0	5
D 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	0	0	1	14	2	1	2	20
E その他要望・意見等	0	0	0	0	1	0	5	6
計	4	5	5	31	16	5	7	73

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	2件
B 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	40件
C 計画（案）には盛り込まないもの	5件
D 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	20件
E その他要望・意見等	6件
合計	73件

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

項目別の件数		対応区分別の件数		
意見等を受けた人件数	項目	件数	対応区分	件数
17件	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	4件	A 意見の趣旨等を反映し、計画（案）に盛り込むもの	2件
	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	5件	B 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	40件
	3. 自動車運送事業の抜本的見直しについて	5件	C 計画（案）には盛り込まないもの	5件
	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	31件	D 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	20件
	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	16件	E その他要望・意見等	6件
	6. 素案全体について	5件	合計	73件
73件	7. その他意見	7件		

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分（案）
1	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	人件費増や物価高騰はあるが、過去3年前から令和13年度の比較表を作成したほうが理解しやすい。	ご意見を踏まえ、「V局を取り巻く事業環境とこれまでの取組」中の令和6年度決算の概要を説明する項目に、人件費及び燃料・動力費について、現計画初年度の令和4年度と6年度における計画額及び決算額を比較した資料を追加します。	A
2	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	急速な社会情勢の変化に対応していくためにも、計画の見直しは必要なことだと思うので、見直しの趣旨及び基本方針ともに概ね妥当と思う。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
3	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	経営環境の変化を踏まえた前倒しの見直しは妥当であり、公共交通の安定運行を最優先に据える姿勢を評価する。 ただし、2(3)に記載のとおり、全体版P47の算定条件(2)①および③を実行すると、減便や路線縮小が進み、バス利用者離れの加速や自家用車利用の増加による道路渋滞・CO ₂ 排出増加など、市の環境施策と相反する結果が生じるおそれがある。 したがって、さらなる運賃値上げが難しい場合には、市の施策目的を実現する観点から、一般会計からの追加的な繰入れも検討の余地がある。	「X 財政見通し」において、令和8・9年度に一般会計から経営安定化補助金の繰入れを行うことで収支改善を図ることとしております。 また、経営改善に向けて、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる增收対策を検討する中で、一般会計による必要な支援について、引き続き関係部局と協議を行ってまいります。	B
4	1. 計画の見直し（令和7年度見直し）等について	令和8年度に予定していた見直しを前倒ししたことはよいことだと思う。各年度見直し実行の取り組みを公表することも大事。 見直しの基本方針4項目は現状にマッチしていると思う。	取組の進捗等については、「XI 計画の進行管理等」とおり、ホームページ等で公表し、「見える化」を図ることとしております。	B
5	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	土地等の資産を売却してしまうと、一時的には収入増になるがそれで終わりになってしまふので、貸出という形式を探るとよいのではないだろうか。	「施策No56 路線移譲に伴う資産の処分等」において、遊休資産については、売却だけでなく貸付も行うこととしている等、引き続き資産の活用状況に応じて対応してまいります。	B
6	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	路線別営業係数で300を超える谷山線・宇宿線・薩摩団地線については、中型バスに切り替えて運用する方策にすべき。	使用車両については、路線毎の利用状況及び道路状況を考慮して選定しておりますが、ご指摘の路線については、既に中型車、小型車にて運行しているところです。 (中型車：14番 谷山線・小型車：17番 宇宿線、51番 薩摩団地線)	B
7	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	市バス利用者としては路線分割や便数の減で利便性の低下を感じていたが、営業係数を見ると、長期的な路線の維持を考えた時に、路線分割や便数の減もやむを得ないのでだろう。	中長期的に安定した事業運営に向け、経営基盤の強化を図る取組として、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。	B
8	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	市電・市バスともに乗車人員がコロナ禍前を上回っていることは大変喜ばしい成果である。 今後は単なる利用回復にとどまらず、電停・バス停、車内表記等の多言語化や案内表示の改善を進め、インバウンド（訪日観光客）も利用しやすい環境整備を推進してほしい。 また、乗務員の利用者対応の丁寧さ・ホスピタリティの高さは非常に評価でき、市民の誇りとなる取組として継続を望む。	多言語対応については、「施策No27 電子看板（デジタルサイネージ）の導入」や「施策No32 ロケーションシステムの運用」において、インバウンド等の目的地への移動支援や事故等の緊急情報の伝達等に取り組むほか、車内等の運賃表示等について、引き続き効果的な車内案内等を研究してまいります。 その他、電停・バス停の表示等については、「施策No26 市電停留場等の改修」において、待合環境の向上に努めることとしており、今後、関係機関等と協議しながら具体的な対応を検討してまいります。 乗務員の接遇対応については、「施策No24 乗務員等の接遇マナーの向上」において、接遇マナーに関する研修を定期的に実施することとしており、接遇水準のさらなる向上に取り組んでまいります。	B
9	2. 局を取り巻く事業環境とこれまでの取組について	現状をとらえた分析であるため、対応策を講じる資料として意義があると思う。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
10	3. 自動車運送事業の抜本的見直しについて	運転士不足、路線の縮小、減便、探算など、全てが悪循環を感じる。 貸切バス事業については、外国人観光客の需要が期待できるのではと思うが、運転士不足の解消がなされないと、路線バスとのバランスが取れないのではと危惧する。 路線バスについては、民間との合体や協同で、運転士確保や路線のネットワーク構築など、革新的な取組を期待したい。	運転士不足への対応については、将来に向けて安全で安定的な運行を維持するため、運転士・運行管理者等の必要な人材の確保に取り組み、路線バスと貸切バスを両立させながら、持続可能な運行体制の構築を図ることとしております。 また、路線バスについては、現在本市が取り組んでいる地域公共交通ネットワークの再構築において、民間事業者とも協議・連携しながら、引き続き公営交通として一定の役割を果たしてまいりたいと考えております。	B
11	3. 自動車運送事業の抜本的見直しについて	令和6年10月29日の経営審議会答申に基づく見直しを抜本的に取り組んでいくべき。	令和6年10月29日の経営審議会からの答申を踏まえ、令和7年度に前倒しで経営計画の見直しを実施するとともに、持続可能で安定的なバス事業の運営に必要な人員体制の整備や、効率的な路線・ダイヤへの見直し等の施策を計画案に盛り込んだところです。	B

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
12	3.自動車運送事業の抜本的見直しについて	便数が減ると、利用者が減り路線自体の廃止につながる。路線統廃合は考えいかなければならぬが、減便は将来的なコスト増につながる恐れがある。 今後とも機材維持人材育成にかかる費用は減少するとは考えにくいので、より将来的な目線で事業計画に取り組んでいただきたい。	中長期的に安定した事業運営に向け、経営基盤の強化を図る取組として、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。	B
13	3.自動車運送事業の抜本的見直しについて	バス運転士不足への対応として、処遇改善や採用拡大に取り組む方針を支持する。 一方で、貸切バス事業の方針が「廃止案→議会否決→継続運営」と変遷した経緯は、市民から見るとやや混乱を招く印象がある。 貸切バスについては、民間事業者による供給が十分であり、業績面でも厳しい状況を踏まえると、公営で継続する意義は限定的。そのため、議会に対し丁寧な説明を行い、貸切バス事業を廃止して人員を路線バスへ重点配分することを提案する。	路線バスの運転士不足の課題に直面する中、交通局では、市民生活への影響が大きい路線バスのサービス水準の維持を図るために、貸切バス事業を廃止して路線バスの運転士を確保する必要があると判断し、交通事業経営審議会に「鹿児島市一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）の廃止」を諮問したところ、令和6年10月に同審議会から「貸切バス事業は廃止とすることが妥当である」という答申があつたことから、同事業を廃止する方針を固め、同年12月に鹿児島市議会に廃止議案を提出しました。 市議会による審議の結果、本市の貸切バスは路線バスと同じく市民に身近な交通手段であること、また、将来に向けて自動車運送事業の収支改善につながる可能性がある事業である等の理由により同議案は否決されたことから、交通局としては、今後においても路線バスと貸切バスを両立させながら、引き続き運転士の確保や路線・ダイヤの見直し等の取組を推進するとともに、増収対策として、貸切バスの利用促進を図ることとしたところでです。	C
14	3.自動車運送事業の抜本的見直しについて	今年7月にダイヤ改正された16番線ならびに16-2番線のダイヤを修正してほしい。夕方16時台、17時台の16-2番線を16番線に。夕方鴨池港方面へ行かれる方が多いので見直しを要望する。 それ以外の時間帯は現行通りでいい。	路線・ダイヤの見直しについては、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。 ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
15	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	交通施策との連携に関して、他事業者とのラピカ以外の共通一日乗車券のようなものを作るといいのではないか。	ご意見を踏まえ、「施策No30 モバイルバスの導入・拡大」に「九州MaaSの取組を通じて、他事業者と広域的に連携したチケットの造成について研究します。」の一文を追加します。	A
16	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	北営業所の民間委託を早い次期に終了して本局で運営することを考えてほしい。経費節減されているかもしれないが安全運行と接遇レベルが低下している。これらを改善するには本局で運営するしかないと思う。 更なる努力をお願いする。	「施策No40 北桜島営業所の管理の委託の実施」において、安全運行や利用者サービスの維持・向上に資するため、継続的に指導・監督を行い、受託者の業務改善を促すこととしております。	B
17	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	近年、市電の運転士によるヒューマンエラーを含め、市電の事故が多いと感じる。イレギュラーな修理費用も発生するので、細心の注意とともに、教育が必要かと思う。 また、市電の軌道に進入する車に対する条例の制定で、市電の運行が優先されるようにできたら良いのにと思う。	「施策No9 技術の承継」において、運転士等への教育については、ドライブレコーダーの映像等により、事故の要因を分析し、研修等を通じて全ての乗務員に周知しており、また、事故を起こしてしまった乗務員には個別に研修を受けさせる等の対応をとっています。 さらに、令和5年度からは、運転士等に対し外部講師による安全マネジメントの研修を実施し、8年度も引き続き実施する予定です。 なお、道交法第21条により、「軌道敷内を通行する車両は、電車の通行を妨げてはならない」と規定されておりますので、引き続き啓蒙活動に取り組み、安全運行に関する周知を図ってまいります。	B
18	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	外国人観光客が増える中、運転士の対応負担軽減のためにも、AIを活用するなど英語（外国語）の車内案内（運賃や乗り換えなど）を増やしたり、支払いに対応するカードの種類を増やすことを提案する。	多言語対応については、「施策No27 電子看板（デジタルサイネージ）の導入」や「施策No32 ロケーションシステムの運用」において、インパウンド等の目的地への移動支援や事故等の緊急情報の伝達等を取り組むほか、車内等の運賃表示等について、引き続き効果的な車内案内等を研究してまいります。 新たな決済手段については、「施策No29 キャッシュレス運賃決済の導入検討」において、海外で多く利用されているクレジットカードタッチ決済を導入したところですが、引き続き運賃決済のあり方について検討してまいります。	B
19	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	市電、市バス共に安全運行と接遇レベルを上げて欲しい。降りる時にこちらが礼や会釈をしたら必ず礼や会釈で返してもらいたい。 これは接客の基本であり人間の基本だから必ず実行する方向に持っていくよう交通局全体で取り組んで欲しい。	乗務員の接遇については、「施策No24 乗務員等の接遇マナーの向上」において、接遇研修を継続的に実施することで、接遇水準のさらなる向上に取り組むこととしております。	B
20	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	利用客を増やすには適切な運賃と接客レベルを上げること。そして広告収入を増やす事も考えないといけない。 利用客と広告を増やし経営安定化を目指してほしい。	乗務員の接遇については、「施策No24 乗務員等の接遇マナーの向上」において、接遇研修を継続的に実施することで、接遇水準のさらなる向上に取り組むこととしております。 また、広告については、「施策No48 広告収入の拡大」において、訴求効果が高く、魅力ある媒体を新たに企画・提供するとともに、機会を捉えて期間限定の広告料割引キャンペーンを実施するなど、広告主の掲出意欲を高めるほか、既存媒体の料金見直し等により、広告収入の拡大を図るとともに、「施策No49 広告媒体の価値向上」において、全ての広告媒体をまとめた資料（メディアガイド）を更新し、営業活動に活用するなど、広告収入の増に取り組むこととしております。	B
21	4.経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	運転手の労働環境と待遇改善を進めて安定経営を目指して欲しい。	運転手の労働環境および待遇の改善は、安定した交通サービスの提供と経営の持続可能性を確保する上で非常に重要な課題であると認識しております。 ご意見については、「IX 計画期間における具体的な取組」の「(2) 安全運行に向けた必要な人材の確保」及び「(3) 乗務員等の健康管理・人材育成」の各施策で、運転手を含む職員の処遇改善に向けた取組を段階的に進める等、今後も、運転手が安心して働く環境づくりに努めるとともに、経営の安定化に向けた施策を着実に進めてまいります。	B

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
22	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	若い運転士の確保が必要だと思う。	若年層の運転士確保は、将来的な人材の安定確保と交通事業の持続的な運営にとって、重要な課題であると認識しております。 若年層にとって魅力ある職場づくりを目指し、「X 計画期間における具体的な取組」の「(2) 安全運行に向けた必要な人材の確保」及び「(3) 乗務員等の健康管理・人材育成」の各施策により勤務条件や待遇の改善のほか、免許取得支援制度の導入などに取り組んでおり、採用広報においても、若年層に届くような情報発信を強化しているところです。 今後も、若い世代が安心して働く環境の整備に努め、安定的な人材確保に向けた施策を推進してまいります。	B
23	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	貸し切りバスがあることを知らなかった。もっと周知が必要では。	「施策No54 貸切運行等の促進」において、市電・市バスの車両を活用した貸切運行等の促進に向けて、イベント企画事業者等に重点的に周知・広報することとしており、さらなる周知広報に取り組んでまいりたいと考えております。	B
24	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	事故の多さに驚いた。まずは安全な輸送に気を付けなければいけない。	計画の基本目標の1つ目に「安全運行の推進」を掲げ、これに沿った具体的な方策及び施策を推進することで、事故のない公共交通を目指してまいります。	B
25	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	取組一覧は具体的に分かりやすく表現されている。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
26	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	民間に負けないよう頑張って欲しい。 安心安全である交通機関であることを交通局に期待する。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
27	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	バリアフリー対応の車両が電車バスともに少ないと思う。	市電においては、全55両中17両の低床電車が在籍しており、屋間帯には4両に1両の間隔での運用を実施しております。 また、市バスにおいては、あいばすを除く路線バス124両中116両が車いすのまま乗車できるバリアフリー対応の車両となっております。 なお、「施策No23 低公害・低床型車両の運行」において、今後、車両を更新する必要が生じた場合には、原則として低公害・提唱電型車両を選定することとしております。	B
28	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	令和11年度以降経営健全化比率が20%を超えることからも、浜町営業所は廃止に伴い、売却する方策とした方が理解できる。	浜町車庫については、現在、遠隔地車庫及び運行途中の休憩施設として活用しているところであり、効率的な運行を図るうえで重要な拠点であることから、運行に不要のスペースに限定し、貸付や売却等を行うこととしております。	C
29	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	施策No46の改定について、運賃改定については、やむを得ないと思う。 については、改定期について、定期券の場合3ヶ月単位で購入していることから、8月でなく10月にしてもらえると、会社下期予算化で処理都合が良いので検討してもらいたい。	改定期については、「X 財政見通し」のとおり、交通局の経営改善には早急な運賃改定が必要であると判断し、事務処理等に要する期間を考慮して、最短のタイミングである令和8年8月に実施することとしております。	C
30	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	「上荒田局舎の年間電気使用量」の削除について、過度な節電の必要はないと思うが、地球温暖化の面からも、ある程度の目標値は設けた方がよいのでは。	近年猛暑が続いている状況を踏まえ、目標を設定して冷暖房の使用を控えることで、職員の健康状態、ひいては安全運行に影響を及ぼす懸念があることから、目標目標から当該項目を削除した一方で、経営基盤の強化という点において、より主要な指標である「資金不足比率」を新たな目標指標として設定したところです。 なお、環境への負荷軽減は重要な課題の一つであることから、節電については引き続き各面から取り組んでまいります。	C
31	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	鹿児島市電の運賃が200円でも他のところに比べて高くはないと思う。（熊本市電200円、伊予鉄230円、阪堺電車240円 長崎は150円でかなり安いようですが）運賃値上げは容認できる。 キャッシュレスは10円くらい安くしてもいいのかも。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものです。 なお、キャッシュレス決済は、利用者の利便性が図られるほか、局にとっても現金の取扱いの減による事務負担の軽減などのメリットがあり、さらなる普及を図ってまいりたいと考えておりますが、ラピカは乗継割引やポイントの付与など、クレカタッチ決済は、月額上限設定割引や各ブランドが実施するキャンペーンの特典を受けられる等のメリットがあり、決済方法により料金に格差を設けることは考えていないところです。	C
32	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	3, 4, 8番線を利用しているが、便数が減って苦労している。 混んでいる時とされている時の差が激しい気がするので、その意味で経営計画を見直すことは大切だと思う。	路線・ダイヤの見直しについては、「施策No36 路線、ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。 ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
33	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	脇田電停はインバウンドも利用するので施設面を充実させてはどうか。 また、大学病院へのバス乗り場がわかりづらいようなので標識を大きくしたほうがいい。	電停施設の充実や多言語対応を含む表示等については、「施策No26 市電停留場等の改修」において、待合環境の向上に努めることとしております。 ご提案については、今後の参考とさせていただきます。	D
34	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	運行の効率化に関して、他地域で運行されているような基幹バスの新設や、急行バス運行路線の拡大による速達化を図るとよいのではないだろうか。 特に玉里団地・伊敷ニュータウン～天文館・鹿児島中央駅や与次郎～鹿児島中央駅・天文館は、間のバス停で乗降する人よりも市内中心部へ団地間を乗り通す人が多いと思うので、一定の需要を掘めると思う。	路線・ダイヤの見直しについては、「施策No36 路線、ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。 ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
35	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	快適な車両空間の提供に関して、環境やバリアフリーに配慮された新車両の導入は大切だが、それにより置換される予定の車両を保存して、主に鉄道・バスファン向けにツアーセミナー等を開催してそれに使用するというはどうだろうか。 また、購入時の価格だけでなく、燃費等のトータルの運用コストを考え、実際に運転する乗務員の意見も聞いて、車両を導入することが大切だと思う。	更新後も運行することを前提に車両を保存する場合、運行できる状態で車両を維持する必要がありますが、定期的な点検や整備、車検等に係る車両修繕費や保険料などの経費がかさむこと、車両保管場所の確保も必要であることなど様々な課題があるものと考えております。 なお、車両の更新にあたっては、委員に乗務員を含む「車両検討委員会」を開催し、乗務員の意見も踏まえながら購入車両の検討を行っております。	D
36	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	増収対策に関して、子ども達だけでなく、もっと積極的にお金をつかってくれそうな鉄道・バスファンを対象とした貸切バス・電車の利用促進やオリジナルグッズの販売をさらに強化するべきだと思います。 具体的に、交通局の営業所見学や廃止された路線を復刻して走ることを含めたバスツアー(貸切専用車だけではなく一般路線車を使っても人気が出ると思う)、バス路線の沿線住民や実際に運転していた乗務員をボランティアのバスガイドとして採用して、その路線に関する話題に特化したバスツアーを開催すること、子供から大人まで、幅広い世代の人がコレクションしたくなるような市電・市バスのトレーディングカード(バトル機能もつけるといいかもしれない)やオリジナルゲームソフトを作成する若しくは既存のゲームやYouTuber、インフルエンサー等とのコラボをすると良いと思う。 また、関連してキャラクターラッピング車両や旧塗装の復刻、参加料を徴収して電車・バスの運転体験をするのも、良いと思う。	「施策No33 多様な媒体を通じた情報発信」において、多様な媒体で情報発信を行うこととしているほか、貸切バス・電車の利用促進については「施策No54 貸切運行等の促進」において利用促進を図り、オリジナルグッズについては、「施策No51 グッズ販売の推進」において交通局のイメージアップと市電・市バスの利用促進等を図るために、オリジナルグッズの製作・販売等を行うこととしておりますが、引き続き、増収対策や市電・市バスのPR・利用促進に向けて、これらの取組を推進してまいります。 ご提案については、今後の参考とさせていただきます。	D
37	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	経費節減や地球温暖化防止のため、国道の長い赤信号で停車している時のアイドリングストップを職員(委託業者含む)に徹底すべき。(これまで一度もしていない)	エアコン使用時(特に夏季の猛暑日など)は、システム作動時に車内温度が上ることがあり、作動させない場合もありますが、季節や気候に応じて適切に作動するよう努めています。	D
38	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	施策No63の見直しについて、現在市バス宇宿17番線を利用しているが、少ない利用者のなかでも、7時の1本は満席に近く、道路の渋滞により、毎朝宇宿駅の手前3から4本手前のバス停で降りて歩かないと、とても間に合わない。雨の日など大変。1時間に1本しかないので、要望としては、7時のバスをあと5分時間を早めてもらうと、渋滞が極端に少なくなる。 この5分で皆さんのが助かるので、検討をお願いする。	路線・ダイヤの見直しについては、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。 ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
39	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	「(新規)貸切バスの利用件数」について、事業廃止議案の提出に至った経緯がありながら否決されたからといって、R13年度末の目標値がR6年度末の2倍以上というのは運転士不足や路線バスとのバランスを考えると現実的な数値なのか疑問に感じる。	路線バスの運転士不足の課題に直面する中、交通局では、市民生活への影響が大きい路線バスのサービス水準の維持を図るために、貸切バス事業を廃止して路線バスの運転士を確保する必要があると判断し、交通事業経営審議会に「鹿児島市一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス事業)の廃止」を諮問したところ、令和6年10月に同審議会から「貸切バス事業は廃止とすることが妥当である」という答申があったことから、同事業を廃止する方針を固め、同年12月に鹿児島市議会に廃止議案を提出しました。 市議会による審議の結果、本市の貸切バスは路線バスと同じく市民に身近な交通手段であること、また、将来に向けて自動車運送事業の収支改善につながる可能性がある事業である等の理由により同議案は否決されたことから、交通局としては、今後においても路線バスと貸切バスを両立させながら、引き続き運転士の確保や路線・ダイヤの見直し等の取組を推進するとともに、増収対策として、貸切バスの利用促進を図ることとしたところでです。	D
40	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	3番線、8番線は学生で混んでいるが、若い世代に「バスに乗りづらく苦労した」というマイナスイメージを持たれてしまうと乗客や乗務員の減少につながる気がする。	路線・ダイヤの見直しについては、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしております。 ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
41	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	シティビューに一般的の車両をやむを得ず利用する時に、広告が多く貼られている悲しい。	広告収入は、交通局の重要な財源の一つとして、公共交通サービスの維持・向上に資するものであり、限られた財源の中で安定的な運営を図るためにも、広告事業は欠かせない取組と考えております。 ご意見として承り、より良い広告運用に努めてまいります。	D
42	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	高校生が通学バスで苦労したり、高齢者や障害者等にはバスが少なすぎる。AIを活用したデジタル化よりも、人間らしいあたたかい市電市バスになってほしい。	「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、バス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行うこととしておりますが、見直しにあたっては、利用者からのご意見や乗務員への聞き取り内容等も参考に検討を行っております。	D
43	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	鹿児島市交通事業経営計画(全体版)の48ページに「事務事業の見直しやDX化の推進による経費節減」とありますか、AIや電子決済の導入などで、事務職員の数を減らすことはできないのか。 また、役職の数や課・係の数も削減してはどうか。	事務職員の配置や組織体制の見直しについては、業務の内容や市民サービスへの影響などを総合的に勘案する必要があるため、すぐに対応することは難しい部分もありますが、今後の業務改善やDXの進展状況を踏まえながら検討してまいりたいと考えております。	D
44	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	収益改善と観光促進のために広告用のフルラッピング電車を市内の金融機関、大型商業施設にお願いしてはどうか。 市電は観光資源としても今以上に有効活用するといい。 カラフルなツートンカラーでフルラッピングした市電は人気がある。500形、600形の古い電車はそのままでは人気があるのでフルラッピングは必要ない。	広告収入は、交通局の重要な財源の一つとして、公共交通サービスの維持・向上に資するものであり、限られた財源の中で安定的な運営を図るためにも、広告事業は欠かせない取組と考えております。 ご提案につきましては、今後の参考とさせていただきます。	D
45	4. 経営の基本構想、計画期間における具体的な取組について	精神障害者も安心して利用できる人材の確保・育成をしてほしい。精神障害の特性理解や適切な声掛け、接遇の在り方等をテーマにした職員研修を提案する。	障害のある方も含め、すべての利用者が安心してご利用いただける環境づくりは、重要な課題であると認識しております。 ご提案の職員研修の実施につきましては、今後の研修内容を検討する際の参考とさせていただきます。 今後も、誰もが安心して利用できる公共交通の実現を目指し、職員の人材育成に取り組んでまいります。	D

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
46	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	市電の運賃改定を実施しても令和10年度以降赤字となり、令和11年度には経営健全化基準の20%を超えるとあるが、バス・市電の利用状況に応じて運行計画を見直すべき。	令和8年8月における市電の運賃改定を踏まえた財政見通しでも、令和11年度には資金不足比率が経営健全化基準の20%を超える見通しであることから、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる増収対策の検討を行うとともに、「施策No36 路線・ダイヤ等の見直し」において、バス運行データ分析システムを活用した路線・ダイヤの見直しを行い、運行の効率化を進める等、事業環境の変化に迅速かつ的確に対応しながら経営基盤の強化を図り、中長期的に安定した事業運営を目指してまいります。	B
47	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	市電の料金が安すぎる。200円ではなく250円でもよい。ここで稼ぎ、バス路線の維持と本数維持をやるべき。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものですが、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。 なお、交通事業全体の経営改善に向けては、「X 財政見通し」「3 経営改善に向けた対策」において、「毎年度の収支や資金状況、直近の市電・市バスの運賃改定による効果を踏まえながら、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる増収対策を検討する。」こととしております。	B
48	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	経営健全化計画の策定を行うことになると、大幅なサービス低下が避けられないで、市電の値上げや、利用者離れにつながる程度のサービスの縮小はやむを得ない。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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。 また、市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	B
49	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	市電の運賃改定について、R8年度中に値上げしててもなお、計画期間（R13年度）内に資金不足比率を経営健全化基準の20%未満にとどめることができない状況であるが、「R8年度」「20～30円値上げ」というのは妥当なのか。 値上げしても経営が健全化しないのであれば、健全化する対策を講じ、見通しを立てたうえで、値上げというのないと、市民としては納得感を得られない。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものです。 市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	B
50	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	市電運賃の値上げは利用者からするとつらい部分ではあるが、現状のままだと路線やダイヤの削減となってしまうとなると、その方が利用しづらくなる為、やはり値上げは必要だと感じた。	市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	B
51	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	コロナ禍や現社会状況において、大変難しい状況であることは十分理解できた。 しかし、老朽施設・設備の整備については、安全運行を第一とする観点からすると、事前に予想される必要経費だと思うが、それについての資金の準備とかは、収入の増減にかかわらず、ある程度の確保はされていないのか？	現在の厳しい経営状況の中、老朽施設・設備の整備に備えた、基金などによる事前の資金確保は実施できませんが、8年8月における市電の運賃改定は、老朽施設・設備の整備を含む市電の安全対策事業の財源確保も図ったものです。 交通局では『施設等長寿命化計画』を策定し、計画的な維持・修繕を行うことで、施設・設備の安全性を確保しつつ、長寿命化による経費の抑制に努めておりますが、今後においても、安全運行を最優先に、限られた財源の中で効率的な施設管理に取り組んでまいります。	B
52	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	現状打破には運賃改定もやむを得ない対応だと思う。有意義に活用されることを希望する。	市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	B
53	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	「安全運行の推進」や「先進安全技術の標準装備化」の追加は極めて重要であり、強く賛同する。特に自動ブレーキや衝突防止支援システムの導入は、市民の安心感向上に直結する。 一方で、「経営基盤の強化」における指標の一つである貸切バス事業の利用件数は、仮に目標を達成しても経営全体への寄与は限定的と思われる。 より実効性の高い経営指標（例：運行効率や車両稼働率など）を重点的に設定し、経営改善の成果が見える形にすることを望む。	本市の貸切バスは路線バスと同じく市民に身近な交通手段であり、将来に向けて自動車運送事業の収支改善につながる可能性がある事業であることから、交通局としては、今後においても路線バスと貸切バスを両立させながら、引き続き運転士の確保や路線・ダイヤの見直し等の取組を推進するとともに、増収対策として、貸切バスの利用促進を図ることとしております。 なお、より実効性が高い目標指標としまして、経営基盤の強化という観点から、より主要な指標である「資金不足比率」を新たな目標指標として設定したところです。	B
54	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	計画を4期に区分し、社会情勢に応じて柔軟に見直す方針は妥当。 ただし、市民が進捗状況を確認できる仕組み（例：年度ごとのKPI公表、ウェブ上の進行ダッシュボード）を整備することで、より透明性が高まり、市民参加型の交通経営につながる。 また、市民や利用者代表を交えた「フォローアップ会議」などの設置も検討していただきたい。	「X 計画の進行管理等」のとおり、経営計画に基づく事業の進捗や局の経営状況等については、局のホームページで公開し、「見える化」を図っており、経営計画の目標指標の達成状況についても、毎年度公表しております。 また、交通事業経営計画の実施状況等については、毎年度定期的に、経営健全化委員会で進捗状況を把握するとともに、学識経験者や関係団体、公募委員等の外部委員で構成される交通事業経営審議会に報告を行い、ご意見やご助言を得るほか、交通局モニターからの意見聴取を行いながら、経営改善・サービスの改善を図っております。	B
55	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	運賃改定には賛成。 運賃値上げは、消費税導入と増税時の値上げを除けば、昭和60年が最後だったと聞く。十分な利益を得られない運賃を約40年間続けた結果、路線の民間移譲によるサービス低下や大幅減便、運転士の給与削減による運転士不足を招いたのではないか。 市民生活に影響を及ぼすのは運賃値上げではなく、減便や路線廃止。 多少高くても適切な運賃を設定すべき。 紫原や吉野、明和地区の市民は市営バスが廃止され、民間バスは減便または廃止となり、著しい不便を強いられていると聞くので、これからも積極的に運賃の見直しをしてほしい。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものですが、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。 なお、交通事業全体の経営改善に向けては、「X 財政見通し」「3 経営改善に向けた対策」において、「毎年度の収支や資金状況、直近の市電・市バスの運賃改定による効果を踏まえながら、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる増収対策を検討する。」こととしております。	B

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
56	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	交通事業経営計画について、実態を把握している交通局経営健全化委員会の会議を3カ月に1回程度開催し、改善策を検討するとともに、経営審議会へも諮り、PDCAサイクルに基づいて今後の対策を講じてもらいたい。	「X 計画の進行管理等」のとおり、交通事業経営計画は、3、4年ごとの見直しを見込んで作成(Plan)しておりますが、経営環境等の変化により見直しを行う必要性が生じた際には、経営審議会や市議会の意見、パブコメ手続等を踏まえながら見直し計画の策定に取り組む(Action)こととしております。 また、交通事業経営計画の実施状況等(Do)については、毎年度定期的に、経営健全化委員会で進捗状況を把握するとともに、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を行いご意見やご助言を得るほか、局のホームページでも公開しながら(Check)、計画を着実に推進してまいります。	B
57	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	短期的に利用者が増加しても、今後人口減少していく社会では乗客、運転士の減少を危惧している。今利用者が回復していたとしても、油断せずに計画をたててほしい。	「X 計画の進行管理等」においては、次回の見直し時期として令和10年度を予定しておりますが、取組の進捗や社会情勢の変化等を踏まえながら、適宜必要な見直しを検討することとしております。	B
58	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	運賃改定は他市と比べても現状にマッチしている。見直しは最長でも3年以内だと思う。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものですが、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。 なお、交通事業全体の経営改善に向けては、「X 財政見通し」「3 経営改善に向けた対策」において、「毎年度の収支や資金状況、直近の市電・市バスの運賃改定による効果を踏まえながら、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる增收対策を検討する。」こととしております。	B
59	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	市電運賃について、正直なところ往復400円（大人）になると負担感が増す。 ICカードへのチャージの際のプレミア制度も終了してしまったので、できるだけ用事をまとめて、外出の回数を減らすようになると思う。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものです。 市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	D
60	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	今でも運賃は安いのに。 これ以上運賃が上がると市民の生活には痛い。老若男女問わずもっと多くの意見を聞いてほしい。	令和8年8月における市電の運賃改定額（大人200円、小児100円）については、軌道事業の黒字化や他都市の状況も踏まえ、また、交通事業経営審議会のご意見を伺いながら局の方針を固めたものです。 市電の運賃改定は、安全性や快適性、利便性等の向上にもつながるものであり、利用者の皆様にもメリットがあることをお伝えしながら、理解を得てまいりたいと考えております。	D
61	5. 財政見通し、計画の進行管理等について	概要版の素案p9の表中で、軌道事業の営業外費用のR11～の推計額がそれまでの約2倍になる要因は、同表中、自動車運送事業の経常損益のP8,9の推計額が、P8の表の額とあっていないのはなぜか。	令和11年度以降、軌道事業の営業外費用が増える主な理由は、国に納める消費税の額が増えることによるものです。8年8月の運賃改定による収入増に伴い納税額が増えますが、10年度までは安全対策事業などで多くの建設改良費を支払うため、仕入れ時に支払う消費税（返済消費税）が多く納税額が抑えられる一方で、11年度以降は建設改良費の支出が減るため、納税額が増える見込みとなっております。 P9の自動車運送事業の経常損益の見込額には、8・9年度に交通事業全体の資金不足を補うため、一般会計からの受け入れ予定の補助金を営業外収益として計上しております。ただし、8年度の運賃改定を見込むか否かによって各年度の資金不足額が変動し、これに伴い一般会計からの補助額も変動することから、運賃改定を想定していないP8の経常損益の見込額とは一致しないこととなります。	E
62	6. 素案全体について	交通局の厳しい現状がわかった。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
63	6. 素案全体について	市電の走る風景は鹿児島の魅力の一つであり、車を持たない人にとっては大切な交通手段なので、今後も維持されることを願っている。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
64	6. 素案全体について	近年の経済状況や人員問題を鑑みると必要な対策だと思う。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
65	6. 素案全体について	安心で安全な運行が出来るように色々な取組をしていると感じ、どれも納得いくものであった。	引き続き本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通として、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
66	6. 素案全体について	本素案は、安全性と安定性を重視しつつ、現実的な経営方針を示している点を評価する。 一方で、今後の電動化・再エネ活用・デジタル化など、急速に進む社会変化への対応をより明確に位置づけ、財政健全化と市民利便性の両立を図ってほしい。 公共交通は市民にとって身近な存在であり、また観光客にとっては「街の顔」とも言えるインフラである。鹿児島市の魅力を発信する交通事業として、より誇れる存在になることを期待する。	「施策No70 環境施策との連携」や「施策No73 交通分野におけるDXの推進」等の取組を推進することで、技術発達や社会情勢の変化を見据えて事業の推進を図るとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直しを行い、持続可能な経営基盤の強化を図りながら、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。 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	7. その他意見	市電の運行をより良くするために、快速系統を設けてもいいのではないか？ 例えば、鹿児島駅前一市役所前一天文館一鹿児島中央駅前などだけに停まるなど。 快速系統に信号制御などを設けてもいいかもしれない。	市電は、地域社会全体の基幹的な交通手段として、時間帯ごと、各電停ごとの乗降者数の利用実績等を踏まえ、利用者の利便性に配慮するとともに、運行の効率性を考慮した運行系統、ダイヤで運行しております。 通常系統と快速系統を併存させるためには、軌道の整備や信号制御導入等に多額な整備費用がかかるほか、ダイヤの複雑化による利用者への影響、既存の道路交通との調整等も必要であり、現時点において、実現は難しいものと考えておりますが、今後の参考とさせていただきます。	D
68	7. その他意見	市電ダイヤ、特に17時～19時頃の運行について、短い間隔で2台続けて到着し、2台目はガラガラで、次は間隔があいて到着し、満員で乗車できないということが結構あるが、始発～終点でバランスよく運行できないものか。 続けて2台来るのではなく、各電停間で時間調整すると、何台も乗れない、ということが減るのでないか。	市電の運行ダイヤについては、各時間帯における利用状況のほか、安全面を含めた適切な運行間隔、電気の供給能力等を総合的に勘案して編成し、現時点において最適と思われる便数で運行しております。 今後も、引き続き利用状況を確認し、必要に応じてダイヤ改正等に取り組んでまいります。	D

No.	項目	意見等の概要	対応状況	対応区分(案)
69	7. その他意見	交通局HPで市民の意見を求めてもらいたい。	鹿児島市交通局ホームページのお問い合わせフォームにより、毎年数百件のご意見（苦情・要望・お礼等）をいただき、メールアドレスの記載があるものについては、ご本人から回答不要の旨の記載のあるものや個人への誹謗中傷などを除き、全て回答を送付しております。	E
70	7. その他意見	市電南鹿児島駅とJR南鹿児島駅が踏切を挟んで隣接しているため、遮断機前やJR駅舎で長時間待たされる。 JR駅舎と市電電停の再構築が必要。	電停の再構築等については、国の認可や移設先の用地の確保等に伴う多額の事業費が必要となるため、その必要性や重要性を十分に検討した上で進める必要があり、交通局単独での施工は困難であることから、ご意見として承り、関係部局等にも共有いたします。	E
71	7. その他意見	運賃値上げも大事だが友愛バスの見直しも考えて欲しい。鹿児島市内で働いている友愛バス所持者に限り敬老バス同様3割負担を検討していただきたい。 少しでも収入を増やすにはやむを得ない。	ご意見については、本市の福祉施策に関する内容であり、関係部局にお伝えします。	E
72	7. その他意見	障害当事者団体等が行っている交流会などでヒアリングを実施してほしい。	本計画の策定にあたり、利用者の関係団体を含め、広く市民の皆様からのご意見を反映することを目的として、パブリックコメント手続を実施したところでございます。 ご提案の「ヒアリングの実施」については、全ての関係団体に対して同様の対応を行うことが困難であることから、現時点では個別に実施することは考えておりませんが、ご意見については、今後の参考とさせていただきます。	E
73	7. その他意見	鹿児島市のホームページには、なぜかバス運転士の入件費だけ個別に公表されているようだが、事務職員の入件費も個別に公表すべきではないか。「運転士の入件費は悪」とアピールしているかのような印象を受ける。 今後の交通事業経営計画についての意見提出の参考にしたいので、情報公開をお願いする。	鹿児島市ホームページにおけるバス運転士の給与情報は、国からの照会に基づいて公表されているものであり、特定職種を強調する意図はございません。 また、事務職員の多くは市長部局から出向している職員であり、市全体の平均給与及び交通局の平均給与等をご参照いただくことで、事務職員の給与の水準をご確認いただけます。	E