

第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画(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 平成28年11月15日(火)～平成28年12月14日(水) (30日間)

2. 意見の提出者数(件数) 37人

3. 意見の件数 205件

4. 意見の対応状況

項目 処理区分	1. 第二次経営健全化計画(素案)に関する意見						2. その他の意見	計
	(1)第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	(2)経営健全化を図るための具体的方策について	(3)第二次計画における目標値・目標効果額について	(4)収支見通しについて	(5)計画の進行管理について	(6)素案全体について		
A 意見を踏まえ、第二次計画(素案)を修正するもの	0件	1件	2件	0件	2件	1件	0件	6件
B 意見の趣旨は、第二次計画(素案)に含まれるもの	12件	42件	4件	5件	4件	3件	0件	70件
C 意見の趣旨は、第二次計画(素案)に反映しないもの	1件	6件	0件	0件	0件	0件	0件	7件
D 具体的事業の実施にあたり参考にするもの	0件	46件	3件	0件	1件	1件	4件	55件
E その他質問・要望等	11件	16件	6件	4件	3件	6件	21件	67件
計	24件	111件	15件	9件	10件	11件	25件	205件

5. 市民からの意見等の概要及び対応状況一覧

項目	1 第二次経営健全化計画(素案)に関する意見	対応区分	
		対応区分	件数
	(1)第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	A 意見を踏まえ、第二次計画(素案)を修正するもの	6
	(2)経営健全化を図るための具体的方策について	B 意見の趣旨は、第二次計画(素案)に含まれるもの	70
	(3)第二次計画における目標値・目標効果額について	C 意見の趣旨は、第二次計画(素案)に反映しないもの	7
	(4)収支見直しについて	D 具体的事業の実施にあたり参考にするもの	55
	(5)計画の進行管理について	E その他質問・要望等	67
	(6)素案全体について	計	205
2 その他の意見			

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
1	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	P8 6行目から7行目「運行基盤の充実を図るほか、可能な限りの経営改善に」を「運行基盤の充実を図り、第二次期間内の経営改善に」に変える。	第二次計画では、将来に向けて抜本的な事業見直しの方策を検討することとしており、この事業見直しの実施には、民営交通事業者との協議・調整が必要なものもあるため、第二次計画の次の計画以降において取り組むこととしております。しかしながら、第二次計画期間内においても、局単独で取り組めるものや緊急性のあるものなど、あらゆる経営改善策を積極的に実施してまいります。	B
2	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	「第二次健全化計画の位置づけ」努力目標とも取れる表現もあり、積極的な表現を期待したい。 例:可能な限りの経営改善に取り組みます	第二次計画では、将来に向けて抜本的な事業見直しの方策を検討することとしており、この事業見直しの実施には、民営交通事業者との協議・調整が必要なものもあるため、第二次計画の次の計画以降において取り組むこととしております。しかしながら、第二次計画期間内においても、局単独で取り組めるものや緊急性のあるものなど、あらゆる経営改善策を積極的に実施してまいります。	B
3	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズについて 過去と現行維持と続行しか見えない。将来に向けて、大胆かつ夢のあるキャッチフレーズが良いのでは。	ご意見として承ります。	E
4	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズはわかりやすく、すばらしいと思います。	賛同のご意見として承ります。	B
5	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズには市交通局を記載した方が良いのでは。例「これからも安全・安心。市交通局」とか、これでは内部用か外部向か不明です。発信者は必要では。	キャッチフレーズは、第二次計画における経営改善の基本方針を簡潔に表現したものであり、ご提案は、ご意見として承ります。	E
6	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	「路線拡張で鹿児島市を発展させよう」(キャッチフレーズ) 観光、スポーツ観戦、商店街への買い物へと人が流れ、鹿児島市は一気に活気づきます。	市電の路線延伸は、市全体で考えることとなります。 また、キャッチフレーズについては、市電・市バスに共通する内容がふさわしいと考えます。	E
7	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズとしては長く、語呂が良くない。	ご意見として承ります。	E
8	1 (1) 第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズはもっと短く覚えやすくインパクトのあるものを。例えば(あまり思いつかないが)「かごでん走るよ希望を乗せて」「酔っても安心市電バス」「弱者に優しい市電バス」	ご意見として承ります。	E

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
9	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	”おじゃったもんせ かごしま”※独自のキャラクター作り(特に小さい子供向き) 市バス・市電・フェリーに統一感をもつ 通年(あいばす、フェリー、市電、市バス)運行に対して、印象づける。 ※西郷さん、桜島を除くアピールを強力に進める。	ご意見として承ります。	E
10	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズはとて素晴らしいと思います。あたたかみを感じます。 市営バスはいつも安心して乗ることができて、とてもありがたいです。安全が第一です。	賛同のご意見として承ります。	B
11	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズについて 愛されて90年ではなく、軌道開業から合算して愛されて100年でのいいのでは？鹿児島電気軌道時代から合算し、3桁にした方がインパクトがあると思う。	電車事業が平成30年度に、バス事業が平成31年度にそれぞれ、鹿児島市交通局が事業を開始してから90周年を迎えるため、「愛されて90年」としたところでは、市交通事業経営健全化計画であるため、局の事業開始時点からの通算がふさわしいと考えております。	C
12	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	キャッチフレーズ「愛されて90年」さらに安全、安心、快適をお届けできるよう努めます。	ご意見の趣旨は、素案のキャッチフレーズに含まれているものと考えております。	B
13	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	(キャッチフレーズ) いつでもどこでも誰でも買える乗車券 市民に愛される交通局	ご意見として承ります。	E
14	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	市民感覚にふさわしい表現を期待したい。 例「常に市民第一、安全・安心で快適なサービスに努めます」 理由:「愛されて90年」は「かご電」の登場経緯を考えると、交通局を美化したとも受け取られる。	ご意見として承ります。	E
15	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	(キャッチフレーズ)安全運行の徹底	ご意見の「安全運行の徹底」という概念は、素案のキャッチフレーズに含まれているものと考えております。	B
16	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画目標は「抜本的な事業見直しの方策を検討します」ではなく、「実施」しますの方が積極性があり、市民も、市交通局は伝統を守りつつ変わっていくというような印象がでると思います。	抜本的な事業見直しの検討には、相当の期間を要すると思われることから、この事業見直しの実施は、第二次計画の次の計画以降に行うこととしております。 ご提案は、ご意見として承ります。	E
17	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画目標は表記のとおりと思います。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B
18	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画目標 表題及び条文は、事業の指針でもあり、積極的な表現を期待したい。 例:「計画目標」⇒「経営健全化方針」or「経営方針」 例:「将来にわたり持続可能となるよう抜本的な事業見直しの方策を検討します。」 ⇒「将来にわたり、安全・安心で持続可能になるよう、事業の見直しをします。」 例:「局職員一丸となって、経営改善に取り組めます。」 ⇒「局職員一丸となり、総合力を発揮し、経営改善に取り組めます。」	第二次計画においては、計画期間内に抜本的な事業見直しの方策を検討し、実際の事業見直しは、第二次計画の次の計画以降に実施したいと考えていることから、計画目標の一つ目の結びを「方策を検討します。」としております。 その他についてはご意見として承ります。	E
19	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	現場の意見をききながら、改良していけばよいと思う。	計画目標にありますように、計画の実施においては、現場を含む局職員が一丸となって経営改善に取り組むこととしております。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
20	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	現場の声を直接きくことを大切にしてほしい。	計画目標にありますように、計画の実施においては、現場を含む局職員が一丸となって経営改善に取り組むこととしております。	B
21	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画期間、重点取組項目は概ね妥当と思慮します。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B
22	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画期間は変化の激しい時期であり妥当かと思います。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B
23	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	計画期間 「計画」の表現だけでは、曖昧にも受け取れ、積極的な表現を期待したい。 例「計画期間」⇒「実施期間」or「実行期間」	第二次計画の期間を表しているため、「計画期間」としております。 ご提案は、ご意見として承ります。	E
24	1	(1)	第二次健全化計画の位置づけ、キャッチフレーズ、計画目標、計画期間、重点取組項目について	重点推進項目に運賃外収入の検討並びに経費の見直し等を列記しては？	重点取組項目には、第二次計画の基本となる施策を掲げており、ご意見にある運賃外収入や経費の見直しなどの具体的な取り組みについては、素案「6.経営健全化計画を図るための具体的方策」において重点取組項目毎に記載しております。	B
25	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市の交通事業は何と言っても安全安心が一番だと思います。その次が職員のサービスだと思います。階段のある電車の場合、年寄の方では、乗り降りに時間がかかると、いらいらされる職員の方をたまに見ます。私も低床電車を利用しています。	ご意見にあるとおり、安全運行の確保と乗車サービスの向上を最優先項目とし、素案においても、「安全・快適なサービスの提供」を経営健全化を図るための具体的方策の最初に記載しております。今後も、安全運行を推進するとともに、乗務員研修の実施により乗車サービスの向上を図ってまいります。	B
26	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	主に私は電車を利用しています。前より職員の教育が良くなっている感じがします。	賛同のご意見として承ります。 今後も第二次計画に基づく乗務員を対象とした接遇研修等を実施することにより、乗車サービスの向上を図ってまいります。	B
27	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	積み増しを、信号待ちでお願いしたら、舌打ちされた。こういう教育はしていないのか。業務の中の一つで、舌打ちをするような事例ではない。このようなことがあったら、どのように、本人に指導するのか、伺いたい。次回あったら、名前を控えたいと思います。	多様化するニーズに対応するため、第二次計画においても職員研修の充実を図ってまいります。ご意見の趣旨は、毎年度研修内容を見直していくうえで参考にさせていただきます。	D
28	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	アの職員研修の充実、民間のバス会社(観光バス・その他県外等)に研修等をするなど、官民一体でやってもらいたいと思います。	多様化するニーズに対応するため、第二次計画においても職員研修の充実を図ってまいります。ご意見の趣旨は、毎年度研修内容を見直していくうえで参考にさせていただきます。	D
29	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	まず安全で、安心、快適、そしてサービスとマナーが第一に求められると思います。	ご意見にあるとおり、安全運行の確保と乗車サービスの向上を最優先項目とし、素案においても、「安全・快適なサービスの提供」を経営健全化を図るための具体的方策の最初に記載しております。今後も、安全運行を推進するとともに、乗務員研修の実施により乗車サービスの向上を図ってまいります。	B
30	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	今までの長い歴史の中でこれからの経営健全化に対する安全運転には努めてほしい。	素案6(1)①「安全運行の推進」の各方策に取り組むことにより、安全運行の確保に努めてまいります。	B
31	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市電市バスを利用される方は千差万別。多くの方への対応は大変な事です。よろしくお願いします。	多様化するニーズに対応するため、第二次計画においても職員研修の充実を図ってまいります。	B
32	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	交通事業者の最大使命は「輸送の安全」の一言につきますが、運行の安全を第一にサービスの向上に努め、経費の健全化を推進することが大切です。	第二次計画においては、経営健全化を図るための具体的方策の最初に、「安全運行の推進」を掲げており、今後も安全運行の確保を最優先に取り組むとともに、経費節減にも努めてまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
33	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	イ 電車の昼間、点灯運行も9/10であと一割の運転手がやっています。 ロ 前照灯をなるべく大きくして、後尾等の赤も多くして存在を他の車に認識させながら、ゆっくり走行する。 ハ バスも全車昼間点灯走行をさせる。 ニ 電車、バスとも点灯チェックシートを。運転(手)自ら記録をとらせて無事故の人は表彰してあげる。	第二次計画に基づき、今後も安全運行の確保に努めてまいります。 電車の昼間点灯運行については、局内で徹底するとともに、その他のご意見につきましても、素案6(1)①「安全運行の推進」において具体的な事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
34	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	乗客の増加を徹底して検討する。	素案6(1)「安全・快適なサービスの提供」及び6(3)①「増収対策」に基づき、利用者の増を図ってまいります。	B
35	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市バスの職員の運転技術の向上に努めていただきたい。経験に関係なく、乗客となり運転技術をチェック、後日指導。ギアの入換、ブレーキ等。車内事故減にもつながると思う。年に1回実施を希望。	ご意見は、素案6(1)①「安全運行の推進」に基づき、安全運行確保への具体的な取組を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
36	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	乗務員の研修と、車内乗客の転倒事故防止に力を入れてほしい。	素案6(1)①ア「職員研修の充実」及びオ「交差点及び車内事故防止の啓発」に基づき、乗車サービスの向上及び交差点や車内での事故防止に努めてまいります。	B
37	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	職員の資質向上、改善も目標にあげられていますが、欠かせないことです。多くの職員の方々は品行方正に職務を果たしておられますが、ごく一部の職員の婦女暴行事件などは、イメージを悪くしています。心地よいサービスが充実すれば、やがては市民の脳裏からも払拭されていくと思います。	第二次計画においても、職員研修の充実等により、乗車サービスの向上や職員の資質向上を図ることとしており、ご意見の趣旨は含まれているものと考えます。	B
38	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	運転手さん(市営バス)の対応は、だいたい良いと思います。	賛同のご意見として承ります。 今後も第二次計画に基づく乗務員を対象とした接遇研修等を実施することにより、乗車サービスの向上を図ってまいります。	B
39	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市民の目線からすると「費用効果」や「改善効果」なども期待したいが、現実的な方策の表現を期待したい。 例:「電車の安定運行のため、軌道や架線を定期的に更新し機能を維持するとともに、メンテナンスしやすい環境整備を図ります。 ⇒「電車の安定運行のため、軌道や架線の機能維持として、更新やメンテナンスの環境整備を図ります。 例:「また、バス施設の機能を向上させるため、自動洗車機の更新等を行うほか、給油体制の充実を図ります。」 ⇒「また、バスの安定運行のため、施設の自動洗車機の更新等や給油体制を見直します。」	素案6(1)①ウ「施設機能の維持・向上(拡充)」において、軌道等の更新により保守機能の維持や効率化等を図るとともに、バス施設の機能向上のため給油体制の充実などに取り組むこととしております。	B
40	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	(P10の快適な職場環境で)いじめとかパワハラとか精神面でも快適な職場づくりを務めます。	素案6(1)①キ「安全衛生管理の推進」における「快適な職場環境」は、職場の雰囲気づくりと職員のメンタルヘルスカケアが不可欠であると考えております。	B
41	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	クの貸切バスサービスをもっと拡充をしたらいいと思います。民間だけに観光バス業務をお願いするだけでなく交通局も観光バスを増やし鹿児島観光客をもっと市内外の観光地に案内が出来ればもっといいサービスができると思います。	第二次計画においては、貸切バスサービスの向上のため、「貸切バス事業者安全性評価認定」を取得したり、車椅子を利用される方々にもより快適に貸切バスを利用していただけるよう、リフト付きバスを購入するなど、サービス拡充に努めます。また、貸切バスにつきましては、実績に応じた車両を保有しておりますが、お客様の要請により多くの車両を必要とする場合には、路線バス車両を活用し、今後とも柔軟に対応してまいります。	B
42	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	今後の本格的な長命社会の中、すべての人に優しい交通、具体的にはバリアフリーで誰もが安心して自由に移動できるための公共交通機関が切実に望まれます。	素案6(1)②アにおいて低床車両導入等バリアフリーの推進に取り組むとともに、6(4)②ウにおいて福祉施策とも連携し、高齢者や障害者が気軽に市電・市バスを利用できる環境を整えることとしております。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
43	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	今年度、新型車両が導入される予定みたいですが、その後の車両導入は運転席一体型の3連接型の20m前後級の車両が良いと思う。理由、利用者は増えて来ており、今後高齢者ドライバー等の問題から利用者は更に増える予想もでてくるので、一度に多くの乗客が乗れる車両が良いと思う。	超低床電車については、鹿児島市LRT整備計画を踏まえ、計画的に購入していく予定です。ご意見の「運転席一体型の3連接型の20m前後級の車両」については、一車軸にかかる重量が、本市の橋梁における制限を超過するため、導入は難しいと考えておりますが、ご意見は、乗車定員を増やすうえで参考にさせていただきます。	D
44	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	郊外では手を上げたら乗車できるように。バス停までが遠すぎたりで使い勝手が悪くバス使用率が減っています。	ご意見は、素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において経路等を見直すうえで参考にさせていただきます。	D
45	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	できましたら低床車両にして欲しい(特に老人には)	素案6(1)②ア(i)「超低床電車の導入(電車)」及び(iii)「低公害低床型車両の導入(バス)」に基づき、計画的に低床車両へ更新してまいります。	B
46	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	電停のバリアフリー化の推進について 附属小学校の生徒の退校時、中郡と郡元電停が狭く感じ、ひやっとした思いをしたこともあります。この二つの電停の幅もできたらいいと思っています。	素案6(1)②ア(ii)「電停のバリアフリー化の推進(電車)」において、バリアフリー未対応の電停について拡幅等に取り組むこととしております。ご意見は、具体的な事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
47	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	唐湊を車椅子使用可能な電停にすることはうれしい。でもはたして高見橋や加治屋町に降りられますか？実際に車いすで乗降してみましたか。介助者があっても難しいほとんどの電停に車いすのマーク(がついていることに対して)不思議に思っていました。鹿児島に帰郷して1年半、車イスでの乗降1回だけでした。複数の電停を工事一緒に。	国のバリアフリー整備ガイドラインに示された有効幅員90cm以上の電停を、車椅子でのご利用が可能な電停としております。ご意見は、素案6(1)②ア(ii)「電停のバリアフリー化の推進(電車)」において、具体的な事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
48	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	(P10の低公害低床型車両の導入(バス)で)乗車の低床と同時に、低い座席も増やします。	基本的に車両メーカーが製造している標準仕様のバスを購入しており、タイヤハウス等があるため、物理的に低い座席を増やすことは難しいものと考えておりますが、ご意見は、今後車両を購入する際の参考にさせていただきます。	D
49	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	中高年の利用促進のためにはバス停にベンチを設置してください。軽く腰かける又は寄りかかる程度のバーの設置でもいいです。たくさん買い物をして疲れ果て、立ってバスを待つのはつらいです。	バス停へのベンチ等の設置については、道路占用の制度上、歩道幅が狭い箇所(有効幅員2m以上の歩道確保が必要)や点字ブロックの位置等によりベンチ設置が難しいバス停もありますが、素案6(1)②イ「待合環境の整備」において取り組んでまいります。	B
50	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	待合環境の整備についてですが、夜間電停に照明が無かったり、設置してあっても薄暗く足元などが見え難いことがある。また、防犯上の観点からも、もう少し明るくしていただきたい。蛍光灯より高価だと思いが輝度向上、省エネ、長寿命化を考慮し、LED照明にはできないものか？	ご意見は、素案6(1)②イ「待合環境の整備」において具体的に事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
51	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	時刻表の掲示、業者に依頼しているとのことだが、市の職員の定期的チェックも(年1回)は必要と思う。読みづらいところ多し。	ご意見は、素案6(1)②イ「待合環境の整備」において具体的に事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
52	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	6(1)②オ. 全国交通系ICカード利用の検討 スマホによる決済が主になりつつある現在、若者を含めて利便性を高めるため、設備投資が必要かもしれないが早く導入を目指すべき	素案6(1)②オ「全国交通系ICカード利用の検討(新規)」のとおり、民営バス事業者との一体的導入や費用対効果などを勘案しながら、慎重に検討してまいります。	B
53	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	全国交通系ICカードはこれから重要な社会インフラとして定着し、乗車券機能のほかID機能、クレジット機能等複数の機能を統合、相互利用することによって交通利用に要するコスト(1枚のカードで乗換えの煩雑等複数の便益が享受できる)削減、運賃収受業務の合理化等増収効果も期待できるのでぜひ検討願いたい。	素案6(1)②オ「全国交通系ICカード利用の検討(新規)」のとおり、民営バス事業者との一体的導入や費用対効果などを勘案しながら、慎重に検討してまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
54	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	6(1)②オ. 全国交通系ICカード利用 県外から来る人にとってはすでに持っているスイカ、イコカ等ができれば便利だと思うが(スイカ等割引なし)市内在住の人にとってラピカの割引(実質11%)は魅力だ。よって両方使えるシステムなら導入してほしいが、全国交通系ICカード(割引なし)しか使えないならあえて導入する必要は無いと思う。短期滞在者は一日乗車券を利用すればよいだろう。(全国交通系ICカードを導入すれば交通局は割引分の11%の収入増になるのでしょうか？それなら赤字解消のため考える余地ありと思います。)	素案6(1)②オ「全国交通系ICカード利用の検討(新規)」のとおり、民営バス事業者との一体的導入や費用対効果などを勘案しながら、慎重に検討してまいります。	B
55	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	全国交通系ICカードの導入については、まずラピカとそれ以外のSuica等カードの金銭レートが異なることが問題。例えばラピカは1,000円チャージすると100円が加えられてカードに入金されるが、Suicaではそのようなシステムはない。また、システム導入にもカードリーダー等相応の費用がかかるのだろうし、もう少し時期を置くべきだと思う。	素案6(1)②オ「全国交通系ICカード利用の検討(新規)」のとおり、民営バス事業者との一体的導入や費用対効果などを勘案しながら、慎重に検討してまいります。	B
56	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	全国交通系ICカードの利用についてラピカの全国交通系ICカードの連携ではなく、JR九州や西鉄などの大手鉄道に運営を譲渡してラピカを廃止。SUGOCAやnimocaにすべて切り替えた方がランニングコストを削減できるのではないかと。現に宮崎交通は宮交バスカを廃止しnimocaに移行した。わざわざ独自ICカードを運用し続ける意味はない。	全国交通系ICカードに切り替えた場合、多額の導入費用が必要であるとともに、運用費用も現在より増えると考えております。素案6(1)②オ「全国交通系ICカード利用の検討(新規)」において、民営バス事業者との一体的導入や費用対効果などを勘案しながら、導入について慎重に検討するうえで、ご意見を参考にさせていただきます。	D
57	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	外国人も含め、他県よりの観光客が乗りやすいよう、乗り降りの表示を少し大きく、カードだけではなく、現金でも乗れることをはっきりと表示してほしい。	ご意見は、素案6(1)②カ「案内表示の充実(拡充)」に基づき分かりやすい案内表示に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
58	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	初めて鹿児島を訪れ市電を利用する観光客や外国人でも、現在地・経由地・乗り換え案内等が今より分かりやすくなるよう車内に液晶画面を設置してほしい。文字だけではなく、イラスト等でも表示できるので初めて市電を利用する人にも分かりやすくなると思う。	観光客や外国人に限らず、全ての利用者に、よりわかりやすい案内表示となるよう、現在、案内表示リニューアルに取り組んでおり、初めて市電をご利用になるお客様でも利用しやすい案内表示に努めてまいります。ご意見の液晶画面については、現在、観光レトロ電車「かごでん」にのみ設置しており、景勝地の映像など観光案内情報を流しているところです。その他の車両への液晶画面の設置は、限られたスペースの活用方法や費用対効果などを総合的に勘案し、慎重に検討してまいります。	D
59	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	郡元電停は、中央駅と谷山への合流地点となっていますので、そこで立つ、待ち位置が不明なために、早くに並んでいても後から来る人が前に割り込んだりする状況が見られます。「一列に順に、お並び下さい。」などの表示はできませんか。	ご意見の趣旨については、素案の6(1)②カ「案内表示の充実」において、電停等の案内表示リニューアルを進めるうえで参考にさせていただきます。	D
60	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	案内表示の充実で電車案内表示更新の際、近年普及している車内LCD案内表示器の導入も視野に入れてほしい。また、電車路線図や電停に記載してある電停ナンバリングは車内案内表示器でも電停名と一緒に表示できるようにした方が良いのでは？	液晶画面については、現在、観光レトロ電車「かごでん」にのみ設置しており、景勝地の映像などの観光案内情報を流しているところです。その他の車両への液晶画面の設置は、限られたスペースの活用方法や費用対効果などを総合的に勘案し、慎重に検討してまいります。電停ナンバリングの表示については、分かりやすい案内表示に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
61	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	外国語導入について、方向幕がLEDタイプの電車は例えば中央駅経由郡元行だと中央駅までは「Korimoto」という表示もあるが中央駅を過ぎると「郡元」のみの表示で英語表記が無くなるのでここも改良すべき。	LED式行先表示器の表示内容については、28年12月6日に変更し、現在は経由地通過後も系統の数字と英語表記が表示されるようにしております。	B
62	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	電停の表示器についても現在は「For Korimoto」のような表示なので「For Korimoto via Kagoshima- chuo sta.」などして、さらに「Departed from the last staton, Takamibashi(ひとつ前の高見橋をでました。)」も付けるとより親切ですよね。	ご意見は、素案6(1)②カ「案内表示の充実(拡充)」において、分かりやすい案内表示に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
63	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	(P11カ. 案内表示・・・)で東京などのようにバス・電車の出入り口の上に路線案内図を表示します。 (コ. インバウンド・・・)でよく聞かれるクエスチョンそのアンサーの例を電車・バスの壁に表示します。	素案6(1)②カ「案内表示の充実(拡充)」及びコ「インバウンド(訪日外国人観光客等)への対応」に基づき、より分かりやすい案内表示に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
64	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	県外及びインバウンド観光客に対する市内・県内の公共交通に関する情報(例:バス路線図、時刻表)がまだ不足している。民間事業者と提携するなりして発信するべきでは?(市電・市バスではいけない市内観光地もあると思うので)	素案6(1)②カ「案内表示の充実(拡充)」において、より分かりやすい案内表示に取り組むとともに、関係機関等へ積極的に市電・市バスの情報を提供することで、観光客等への情報発信に努めてまいります。	D
65	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	定期観光バスの見直しは観光客やインバウンドだけでなく、市民も利用していることも考慮しコース選定を願いたい。	ご意見は、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」において、運行コースの再編成を検討する際の参考とさせていただきます。	D
66	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	観光立県としては観光バスの活用を積極的に推進すべきではないかと思う。観光業者に働きかける営業努力が必要ではないか。	定期観光バスについては、利用者増等を図るため、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」において運行コースの再編成等を行うこととしております。今後、観光をはじめとする交流人口の拡大が見込まれることから、素案6(3)①ウ「観光業界との連携による乗車券等の販売推進(拡充)」において、観光コンベンション協会等と連携した利用促進PRに努めるとともに、6(4)②ア「観光施策との連携」を図ることで、利用促進を図ってまいります。	B
67	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	「市のまちづくりとの連携」のところでも記述してあった通り、観光電車の運行の拡充と合わせて県外観光客を招いての観光バスの運行も相手先の観光業者と提携して実現してほしいです。	定期観光バスについては、利用者増等を図るため、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」において運行コースの再編成等を行うこととしております。今後、観光をはじめとする交流人口の拡大が見込まれることから、素案6(3)①ウ「観光業界との連携による乗車券等の販売推進(拡充)」において、観光コンベンション協会等と連携した利用促進PRに努めるとともに、6(4)②ア「観光施策との連携」を図ることで、利用促進を図ってまいります。	B
68	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	少子高齢化の進行による人口減少や自家用車運用の進展による交通手段の多様化などにより利用者の減少が避けられない状態にあります。それで増収対策として観光電車、観光バスの見直し、観光客の誘客、それと広告収入の見直し、貸切電車の利用促進、イベント時の臨時運行が是非必要	ご意見の趣旨は、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」、6(3)①「増収対策」及び6(4)②ア「観光施策との連携」に含まれております。第二次計画に基づき、定期観光バスや観光電車の利用者増を図るほか、広告収入の拡大などの増収対策に取り組みます。	B
69	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	素案P11 ク定期観光バス→コースを何本か設定する。 例①歴史コース(市内周遊)②陸、海、山コース(市内～船～桜島一周)③体験コース(陶芸(さつま焼)ガラス工芸(薩摩切子))	ご意見は、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」において具体的に事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
70	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	市内観光電車・バスの増強計画を立てる。	素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」及び6(4)②ア(ii)「観光電車の運行(拡充)」に基づき、定期観光バス及び観光電車の利用者増に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
71	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	(市バス)2番線。一部の便は浜町営業所が持つべき。浜町営業所は玉龍高校の近くにある。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
72	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	(市バス)3番線。一部の便は市役所(北営業所)⇄紫原(15番線の停留所)があっても良いと思う。紫原にも休憩小屋がある。鶴ヶ崎橋⇄紫原中央の区間は1時間に1本で十分(朝と夕方は30分に1本)	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
73	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	(市バス)14番線及び17番線。日祝は1時間に1本で十分。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
74	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	谷山支所前線、御所下和田名線が道路拡張整備され、また、JR慈眼寺駅の整備がほぼ終わり、バス路線がない当地域においてJR慈眼寺駅から谷山支所までのバス路線を設置することにより、谷山支所より南部地域からのJRを利用した谷山支所までのアクセス向上、また谷山市街地からJR慈眼寺駅のアクセスが向上し、谷山南部地域の発展に寄与するものと思われるので、路線の設置を盛り込んではいかがでしょうかと思います。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
75	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	新バス路線のお願い(巡回でかまいません)・・・1日2、3本でも。武岡西町内会に居住いたしまして約50年バスのない地の利の悪い坂道です。永吉町に小型バスが走った頃、私共も切望して見ましたが大型はとか坂道とかの理由で実現には至っていない現状で大変困っております。若いころはさほど気になりませんが高齢化が進み、異口同音にちらほらと、これから先をと免許証返上後を心配しております。現在、スクールバス、幼稚園バスと高速道の東インターの近くで、朝夕はラッシュが9時頃まで続きますが、ミラーや駐禁など標識はまめについております。どうぞご検討くださいますようによろしく。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
76	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	鹿児島市の南部(宇宿や広木、上福元、谷山)ではほとんど戸建住宅が建ち人口、通勤や通学ルートが変異している。そこで町や通勤通学ルートなどを調査しニーズを把握し稼げるバスの新規路線を企画するような専門部隊を立ち上げるなどし攻めの路線設定をしてほしい。自家用車から通勤利用シェアを取り戻し公営交通事業者として頑張ってもらいたい。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
77	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	バス路線の見直しについて 谷山方面から県庁方面行のバス路線の開拓、旧鹿児島市が主体で谷山方面のバス路線がなおざりにされている。産業道路等のバス路線の開拓。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
78	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	路線バスルートの見直し 14番線市役所前行について谷山電停から郡元区間はJR、市バスが並行して、郡元から市役所前の区間は市電・市バスが並行運行されています。また14番線大御堂 松崎 本町は岩崎バスと競合しています。川口～南高校～谷山支所～谷山電停へ、また慈眼寺公園～JR慈眼寺駅～盲学校～JAたわわタウン～谷山支所～谷山電停ヘルルート変更が可能かと思えます。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
79	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	私は谷山囲碁同好会において高齢者福祉センターを利用しています。たびたび聞く話ですが中山方面の交通が不便 娘や息子が出勤あとは何処にも出ない人も多いようです。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
80	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	バス路線の見直しについて 国勢調査によると鹿児島市本庁管内と谷山支所管内と人口はほとんど変わらない。因みにJR運賃は(南鹿児島駅から)宇宿まで160円谷山になると一気に220円になります。交通局の黒字化は市バス路線の谷山地区の開発にかかっているように思います。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを見直すこととしており、ご意見は、これらの見直しを行ううえで参考にさせていただきます。	D
81	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	バス路線の見直しについて もっと民間業者と連携を密に、特に観光においては	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを定期的に見直すとともに、6(4)①ア「自動車運送事業の抜本的な見直し方策の検討(新規)」において、将来に向けた市バス事業の見直し方策を検討することとしております。また、素案6(1)②ク「定期観光バスの見直し(バス)」において、定期観光バスの利用者増と効率的な運行を図ることとしております。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
82	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	各路線の乗車率は調べられていると思うが、徐々に便が少なくなっていくのが不安である。	素案6(2)①ア「抜本的な路線、ダイヤの見直し(バス)(拡充)」において、路線バスのニーズ等を調査・分析し、経路やダイヤを定期的に見直すとともに、6(4)①イ「公共交通不便地における生活路線の維持・確保」において、市交通政策部門と積極的に連携し、生活路線の維持・確保を図ることとしております。	B
83	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	バスについて バスの保有台数の関係もあると思いますが、乗客の少ない昼間は小型のバスの運行はできないものですか。	昼間のみ小型バスでの運行を行う場合、新たに小型バスを購入するために高額な費用を要することや、当該車両を保管するスペースの問題、また、他路線の小型バスを時間帯によって使用する場合は、回送ロスなど運行効率の問題等があることから、ご意見のように、大型バス等で運行している路線において、昼間のみ小型バスで運行することは、難しいところです。	C
84	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	一日の(9時～15時)の中間時間帯は大型バスでは無くミニバスでも良いのではないかと(この時間帯は運転手さんが独りドライブしています。)	昼間のみ小型バスでの運行を行う場合、新たに小型バスを購入するために高額な費用を要することや、当該車両を保管するスペースの問題、また、他路線の小型バスを時間帯によって使用する場合は、回送ロスなど運行効率の問題等があることから、ご意見のように、大型バス等で運行している路線において、昼間のみ小型バスで運行することは、難しいところです。	C
85	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	団地内など昼間客の少ない時間帯は小型バスにして燃費を少なくする。	昼間のみ小型バスでの運行を行う場合、新たに小型バスを購入するために高額な費用を要することや、当該車両を保管するスペースの問題、また、他路線の小型バスを時間帯によって使用する場合は、回送ロスなど運行効率の問題等があることから、ご意見のように、大型バス等で運行している路線において、昼間のみ小型バスで運行することは、難しいところです。	C
86	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	素案P12 イ バス運行の共同運行について(疑問) 何故、民間との共同運行を解消した方が運行の効率化につながるのか分からない。	共同運行を実施することで、単独運行に比べ赤字は削減されましたが、赤字自体は継続していることから、当該ダイヤを民間に移譲することを基本に検討し、赤字を解消しようというものです。	E
87	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	共同運行を解消していただけるのはありがたいです。共同運行バスは一日乗車券で乗れないので不便に感じていました。	素案6(2)①イ「共同運行解消の検討(バス)(新規)」において、検討の結果、共同運行を解消し民間に移譲することとなった場合、市営バスによる運行でなくなるため、一日乗車券での利用はできなくなります。	E
88	2	その他の意見	「北(桜島)営業所」。29年度以降民営バス会社に委託するならTV、新聞で公表し、委託会社が決定したら新聞、TV、交通局HPで公表してほしい。	ご意見は、素案6(4)③ア「公共交通の担う役割や経営状況等の情報発信(拡充)」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
89	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	素案P12 ウ 管理の受委託について 受託者の業務改善を促す際は安全運行確保を最優先にすることを強調すべきである。	素案6(2)①ウ「管理の受委託の実施(バス)」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、受託者の業務改善を促すこととしており、「管理の受委託評価委員会」からの指摘などを踏まえ、今後とも継続的に指導・監督を行ってまいります。	B
90	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	6(4)②市のまちづくりとの連携 せめて市電だけでも、本数は少なくても良いので、始発をもう少し早く、終電をもう少し遅くできないか？(忘年会時だけはイレブン電車がありますが)桜島フェリーが24時間運行しているのだから市電も5時～24時くらい運行してほしい。	素案6(2)②ア「利用実態に合わせたダイヤの検討」において、ニーズを踏まえたダイヤ編成に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
91	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	以前要望したことがあるのですが、エコ定期を推奨されているのであれば休日限定の定期券を導入してほしい。システムの再構築に莫大な費用がかかるとの回答でしたが、Suicaに移行する等システムを再構築する機会があれば、ちょうどよい機会ではないでしょうか。	休日限定の定期券については、その需要予測や費用対効果等を勘案すると、実施は難しいものと考えております。	C

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
92	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	1日乗車券そのものをICカードに移行し1日の引き去り限度を600円までに変更してほしいです。1日乗車券の利用率はどのくらいなのでしょう。朝一のバスの中や近所の販売店などで在庫切れがたまにあります。さほど売っていないのではないですか。金券ショップで売っているのを見たことないです。(桜島フェリーや指宿スカイラインの回数券はよく見かけますが)市が1日乗車券を発行するコスト及び販売数、未使用で3年間の有効期間切れによる廃棄コストを明確にしてほしいです。バス電車で1日乗車券を提示する方はほとんど見かけません。観光客がキョートを提示しているくらいではないでしょうか。紙ベースの1日乗車券を廃止しICカードへ移行、紙ベースはキョートだけ存続するだけでよいのではないのでしょうか。	一日乗車券は、市電・市バス限定の乗車券であり、紙ベースの乗車券としておりますが、観光客にとってリーズナブルな乗車券として一定の利用があるところです。一方、ICカード乗車券は、民間バス事業者でもご利用いただけるため、ご意見のように一日乗車券を、ICカード乗車券に移行する場合は、民間バス事業者との協議を要することや、ICカード乗車券システムの改修等に多額の費用を要するものと思われること、また、ICカードを所有していない観光客の方々が利用できなくなるなどから、実施は難しいものと考えております。	C
93	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	市バス 赤字体質は今後とも進む。 ・バスの貸切化 ・中心街を中心とした運行 ・第三セクター方式採用 等々	第二次健全化計画に基づき、運行の効率化、経営基盤の充実・強化及び公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進に取り組むことにより、経営改善に努めてまいります。ご提案は、ご意見として承ります。	E
94	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	運転免許の自主返納が増えるようなPRをして、市電、市バスの売上増大を図る。	平成25年度より、運転免許証の返納者に対する割引運賃を実施しているところですが、素案6(4)②ウ「福祉施策との連携」にあるシニア定期券の創設など、さらに高齢者が利用しやすい環境を整えて利用者の増を図ります。	B
95	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	よく考えられた内容ですが、効果が出ないということは全てにおいてもう一歩踏み込んだ実行が必要です。旅行業務取扱管理有資格者を育成するとか、増収になる区間のワンコイン利用バスとか、一般市民に周知されるような広報のしかたなど。	ご意見は、素案6(1)「安全・快適なサービスの提供」及び6(3)①「増収対策」において、具体的な事業を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
96	1	(3) 第二次計画における目標値・目標効果額について	広告収入の拡大について まっ態度ではなく、攻めの姿勢でセールスする必要がある。職員全体において知り合いや会社に声をかける。目標を立ててみてはどうか。	ご意見は、今後の広告収入拡大を図る取り組みを実施していくうえで参考にさせていただきます。	D
97	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	素案P13 イ. 広告収入一例 季節毎の短期広告(中吊り)	ご意見は、今後の広告収入拡大を図る取り組みを実施していくうえで参考にさせていただきます。	D
98	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	60万市民にいつでも誰でも(乗車券が)買える(ようにすべきではないか)。販売促進については県人会各地同窓会等、私Uターン組です。宮崎交通を参考に。	ご意見は、素案6(3)①ウ「観光業界との連携による乗車券等の販売促進(拡充)」にある販路拡大や販売促進、6(4)③イ「PR活動の推進」にある各種乗車券の情報提供に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
99	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	一日乗車券や、桜島遊覧を含めた一日乗車券の普及や販売について まず広く鹿児島市民60万人に知ってもらうこと。残念ながらほとんどの市民は知らない。なぜなら車社会だからです。県外には鹿児島にルーツを持つ人がたくさんいます。 一日乗車券の魅力の発進 発信の方法はNHK、民放各社に1年間鹿児島市・鹿児島市交通局の継続したお知らせとして(PRする。)幸い鹿児島市には夕方NHKはじめ民放テレビ各社に番組を持っています。そこで市電・市バスの一日乗車券というと市電・市バスに限られているように思われがちです。シティビュー(も乗れること)、(キョートでは)よりみちクルーズ、桜島ビュー(も乗れることや、)そこで鹿児島中央駅発着の時刻表やルートなどより具体的に(広報する。)	ご意見は、素案6(3)①ウ「観光業界との連携による乗車券等の販売促進(拡充)」にある販路拡大や販売促進、6(4)③イ「PR活動の推進」にある各種乗車券の情報提供に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
100	1	(2) 経営健全化を図るための具体的方策について	交通局、いわさきバス(鹿児島交通)、南国交通共通クオカードの発売(1000券2000券3000券) 冠婚葬祭、進学、就職、誕生日祝い等多岐の需要が見込まれると思われます。その昔テレホンカード、現在では商品券、オリジナルクオカードが発売されています。身近でない人など少額の現金では世の中には憚られること多々あります。もちろんコンビニで発売。	ラピカに積み増しできるトレーディングカード兼商品券として、交通局の各乗車券発売所でラピレカを販売しております。ご意見は、販売促進を図るうえで参考にさせていただきます。	D

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
101	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	グッズに関して。「バスでん仮面」の絵が乗った「ラピトレカ」「1日乗車券」があっても良いのでは。	ご意見は、素案6(3)①エ「グッズ販売の推進(拡充)」において、話題性豊かで広く愛される商品の開発等に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
102	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	素案P13 エ. グッズ販売→大河ドラマ“西郷どん”放映による観光客増加を念頭に西郷どんや御楼門と組み合わせた市電・市バスのグッズ(アニメチックなもの)年齢に関係なく可愛い物、クスッと笑顔になる物(例えば市電にまたがる西郷どん、御楼門をかぶる西郷どん等々)	ご意見は、素案6(3)①エ「グッズ販売の推進(拡充)」において、話題性豊かで広く愛される商品の開発等に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
103	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市役所職員に2回の回数券の購入依頼 JR西日本では大阪駅三越伊勢丹のテコ入れのため3万円分商品券の現物支給されたことがあります。ボーナス月に現在市職員は約5000人、それだけで1600万円、市職員が自ら身をきり市民にお願い?	市役所において局オリジナルグッズ等の出張販売を行い、一定の売上を得ております。ご提案は、ご意見として承ります。	E
104	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	(P13エ. グッズ販売・・・)今のグッズは検討してもっと子供に愛されるキャラクターにして価格も子供が買えるようにおさえます。(プラスチック化など)	ご意見は、素案6(3)①エ「グッズ販売の推進(拡充)」において、話題性豊かで広く愛される商品の開発等に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
105	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	6(3)①カ. イベント時の臨時運行 「サマーナイト」「鴨池での野球・サッカー」「鹿児島アリーナ」「各種コンサート」いずれも“足”に困ります。ありったけのバスを動員していただいて鹿児島中央などとピストン運転していただければありがたいです(今もやってらっしゃいますが)バスの行き先表示に粋なコメントを出して確か去年話題になりましたね。大歓迎です。	素案6(3)①カ「イベント時の臨時運行」のとおり、各種イベントの集客状況の把握に努め、適切な増車により、増収に取り組んでまいります。	B
106	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	市電市バスの初乗り運賃が他地域と比べて安いように思う。(利用する側としてはありがたいが)ちなみに阪神バスは初乗り220円である。	素案6(3)①ケ「料金のあり方等についての研究(新規)」において、研究することとしております。	B
107	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	コンパクトなまちづくりを目指すため、中央駅⇄天文館の交通機関の値下げはできないでしょうか?利用しやすくなると思います。	中央駅⇄天文館の交通機関には民間事業者等も含むものと思われることから、ご意見として承ります。	E
108	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	素案P14 ケ. 料金のあり方→小学生は10円下げ、低床電車早期導入を旨とし敬老パス年齢を二分割(70才~80才を片道10円値上げ、80才以上は現状のまま)を提案します。	ご意見として承ります。 なお、敬老パス制度の提案については、市の関係部署にお伝えします。	E
109	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	大幅な料金の値下げ 通勤、通学時間帯を避けた9:30から16:00まで一例 14番線慈眼寺~谷山電停へ100円 谷山電停から市電すべて100円 因みにJR慈眼寺駅~鹿児島中央駅250円天文館まで市電170円合計420円所要時間35分から40分。市バス市電の所要時間は50分から60分、この時間帯は平均3から5人市バスにおいて	全体の収益を確保する必要があることや、ICカード乗車券システムの改修に係る費用等を勘案すると、時間を限定した大幅な値下げは難しいと考えております。	C
110	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	人件費の削減などは職員の質の低下につながるのであまり望みません。増収に力を入れてほしい。	素案6(3)②ア「人件費の抑制」の実施にあたって、業務量に対する欠員が生じないように人員を配置するとともに、6(1)①ア「職員研修の充実(拡充)」により、乗車サービスの向上や職員の資質向上を図ります。また、6(3)①「増収対策」において、具体的方策に取り組んでまいります。	B
111	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	早期退職者を毎年実施し、定年退職者の再雇用を多くして人件費の削減に努めるようにしてもらいたい。	ご意見の人件費の削減については、素案6(3)②ア「人件費の抑制」のとおり、早期退職者の募集に加え、適正な人員配置等や時間外勤務の縮減にも取り組んでまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
112	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について P15 オ. エコドライブの徹底 アイドリングストップ等を活用し → アイドリングストップの実施回数を報告し (西鉄バスは信号の長い交差点でほとんどアイドリングストップをして経営努力している。一方市営バスはよく利用するが、10年間一回もアイドリングストップしていない。これでは健全化計画の活用にならない。)	素案6(3)②オ(i)「アイドリングストップの徹底(バス)」において、アイドリングストップを活用し、エコドライブに努めるとともに、アイドリングストップ以外の様々なエコドライブの取組みを実施することとしております。 ご意見は、エコドライブに取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
113	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について エコドライブの徹底 (民間トラックのエコドライブ大会)の参加など社内外でエコドライブの大会など開いて、職員(運転手)同士徹底をすればいいと思います。	第二次計画においても、電車の惰行運転やバスのアイドリングストップ等によりエコドライブの徹底を図ってまいります。ご提案は、ご意見として承ります。	E
114	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 出費へらしのためこれも首都圏では実施されていることだが、車内の照明を減らすことも考えると良いと思う。特に7000番代は多いという印象。	素案6(3)②オ(ii)「惰行運転の徹底(電車)」において、電車のエコドライブに取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
115	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 素案P15 ③-イ 人事評価制度→パワハラや人格否定にならないよう、しっかりとした教育と適切な指導のもとに行う。	人事評価制度は、職員の資質・能力の向上及び意欲を高めることを目的に実施するものです。ご意見は、人事評価制度の実施にあたり参考にさせていただきます。	D
116	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 山形屋前など、市・民営バス停が混在しているところでは全部のバスの総合案内板の設置を。	山形屋前の金生町バス停には複数の乗り場がありますが、目的地別に乗り場が分かるよう、案内板を設置しているところです。 ご意見については関係機関等にお伝えします。	E
117	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について いつも混んでいる天文館付近のバス停、市外の方の惑っている姿をときどき見かけ、たずねられることもある。どうにかできないか。	天文館のバス停は共同バス停となっておりますので、ご意見については関係機関等にお伝えします。	E
118	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について バス事業、電車事業共に健全な状態を保ち続けるには、街づくりや人口などの複雑な要素が関係しているため、官民の協力、たて割り行政ではなく、横の連携を密にしていく必要があるであろう。	素案6(4)①ア「自動車運送事業の抜本的な見直し方策の検討(新規)」のとおり、「協議の場」での協議内容等も踏まえ、市バス事業の抜本的な見直しの方策を検討するとともに、6(4)②「市のまちづくりとの連携」とおり、まちづくり施策や福祉施策、観光施策等とも連携しながら事業を推進してまいります。	B
119	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 赤字路線の廃止については慎重にお願いします。公共交通の根源に関わると思っています。	素案6(4)①「自動車運送事業の見直し」とおり、公営交通事業者としての役割を踏まえ事業を推進してまいります。	B
120	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 市中心部は乗客が多いが、郊外に行くバスだと乗客が私一人のこともある。しかし高齢化社会で免許返納する人も多くなると思われ、バスは”足”として欠かせない。やはり公営交通の使命として赤字路線でも存続せざるをえないだろう。	素案6(4)①「自動車運送事業の見直し」とおり、公営交通事業者としての役割を踏まえ事業を推進してまいります。	B
121	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について P16②ア(i)桜島フェリーとの連携 桜島フェリー(市船舶局)のとの相互連携を継続し、 → 桜島フェリー(市船舶局)への乗り入れを実施し、 (観光路線(市電)が実施されるまで、鹿児島中央駅から天文館経由、水族館経由で桜島フェリー前へ運行する必要がある。県外、外国人観光客から不便とのクレームが多い。)	素案6(4)②ア(i)「桜島フェリーとの連携」において、観光客等の利便性の向上と利用促進を図ることとしております。現在、カゴシマシティビュー(城山・磯コース、ウォーターフロントコース)の停留所「桜島棧橋」で桜島フェリーに結節しております。	B
122	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 高齢福祉社会での公共交通の整備充実「まちづくり」や豊かな福祉教育等を実現する土台にすえられるべきであります。土台の公共交通が不十分であれば医療福祉教育あるいは観光等諸施設も十分成果が出せないのではないのでしょうか。	素案6(4)②「市のまちづくりとの連携」とおり、福祉施策や観光施策等とも連携しながら事業を推進してまいります。	B
123	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 公営交通事業者として、まちづくり、福祉、環境などの市の施策とも関わりながら、市民に最も身近な、そして便利で利用しやすい公共交通機関として一層努力してほしい。高齢者が生活するのにわずらわしくない交通であることを望みます。	素案6(4)②「市のまちづくりとの連携」とおり、福祉施策や環境施策等とも連携しながら事業を推進してまいります。	B
124	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について もっと市役所全体の取組みに。 残念に思ったこと。市観光課においては人事であって交通局は他人事	第二次計画においては、観光施策をはじめ、市の各施策との連携を図りながら事業を推進していくこととしております。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
125	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 素案P16 ②-(iii) 案としてシティービューや観光バス、電車等で積極的に交通局グッズをPR、販売する(ジャンケンや当たりクジ等) 「かごでん」の利用は少ないのでは？	ご意見は、素案6(3)①エ「グッズ販売の推進(拡充)」を進めるうえで参考にさせていただきます。	D
126	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について エコ通勤が水曜日の日だけになっていますので、週に2回に増やすことはできないでしょうか。	ご意見は、エコ通勤を推進している、鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会にお伝えします。	E
127	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 収支見直しは結構と思います。 ただ、私は「敬老パス」を利用しており、有りがたく思っていますが、料金が小学生より低くなっており、せめて小学生並みではどんなものでしょう。(市の負担で補てんされるので、収支にはあまり関係ないかもしれませんが。)	ご意見は、敬老パス制度を所管している関係部署にお伝えします。	E
128	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について (P10のリフト付きで)障害者・高齢者利用の為、市役所(福祉課)と提携して低料金を努めます。	ご意見は、福祉施策を所管している関係部署にお伝えします。	E
129	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 敬老パス、友愛パス所持者の応分負担化の強化(一定所得があれば1/2負担、現行の1/3、なし)と細分化してもいいと思う。特に友愛パスは一律無料なので一考の余地はあると思う。	ご意見は、福祉施策を所管している関係部署にお伝えします。	E
130	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 最近、私も市電を利用させていただいています。別に乗客が少ない訳でもなく、トラブルが発生することはありません。私の自宅から最も近い谷山電停まで歩いて1時間10分ほど、自転車で40分ほど要します。もう少し、近いところに電停があれば助かると願う方々も少なくないのではと考えます。	市電延伸は、市全体で取り組むこととなります。 なお、谷山地区における市電の路線延伸については、過去に交通政策部門で調査・検討した結果、難しいものとされており、 今後は、市のまちづくり施策と連携しながら、市電と路線バスの結節機能を高めること等を中心に検討してまいります。 ご意見は、市の関係部署にお伝えします。	E
131	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 県庁～与次郎～本港区への市電延伸。 理由、県庁や与次郎は自動車が無ければ行けない場所が多く、これからの高齢者ドライバー問題に対しても、市電による市街地の公共交通整備が必要だと思ふ。	市電延伸は、本市全体で取り組むこととなります。 なお、鴨池新町地区における市電の路線延伸につきましては、過去に交通政策部門で調査した結果、難しいものとされており、 今後は、市のまちづくり施策と連携しながら、市電と路線バスの結節機能を高めること等を中心に検討してまいります。 ご意見は、市の関係部署にお伝えします。	E
132	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について おかたいイメージを払拭。 大学生の考えを実現。世相に合わせた、コンサート時のバス表示・・・など、好評。	素案6(4)②カ(ii)「協定を締結している大学等との連携(拡充)」のとおり、若者感覚を取り入れてイベントの実施やグッズの共同開発などに取り組んでまいります。	B
133	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について (P17(iii)ゆーゆーフェスタ・・・)食堂の利用(イベントへの参加)一般人も利用可能です。いつでも。	素案6(4)②カ(iii)「ゆーゆーフェスタ等イベントの実施」のとおり、魅力あるイベントを開催することで局に親しみ・興味を持ってもらうとともに、市電・市バスの利用促進を図ってまいります。	B
134	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 出来るだけ、目標達成してもらいたいと思うため、目標達成進捗率を%であらわしてもらった方が市民のみなさんも分かりやすく、市交通局も頑張っているなあと思うので、ホームページ等で発表をしてもらえたら有難いと思ふ。	これまで目標効果額の達成状況等は、市議会や交通事業経営審議会に報告しているところです。ご意見は、素案6(4)③ア「公共交通の担う役割や経営状況等の情報発信(拡充)」において、経営健全化の取組等を各種媒体を通じて情報発信していくうえで参考にさせていただきます。	D
135	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 市バスはHPで経路検索が便利になっていますが、民営バスやJRや遠距離バスとの連携を図ってください。	民営バス等との連携については、関係機関等にお伝えします。	E
136	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について 交通局の乗りつぎで割り引き運賃になること、一日乗車券、キュート利用等の利便性がPRされていないことが残念です。	これまでも局ホームページにおいて一日乗車券など各種乗車券の情報を提供しておりますが、素案の6(4)③イ「PR活動の推進」のとおり、さらに乗車券等についてのPRに努めてまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分	
137	1	(2)	経営健全化を図るための具体的方策について	PR活動について)高齢者が増える中、パソコンやスマホなどを見ない層への情報提供の方法も考えてください。	ご意見を踏まえ、素案6(4)③イ「PR活動の推進」について、車内及び停留場等での案内表示の充実や、市民のひろば及び市政広報テレビ番組等による情報提供を含めた内容に修正します。	A
138	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	P19(1)① 31年度目標値 100%はむずかしいので、もう少し下げの方がよい。(例 30%→80%)	ドライブレコーダーの設置及び職員の健康管理は、安全運行の確保と乗車サービスの向上を図るために必要と考えており、100%到達を目指します。ご提案は、ご意見として承ります。	E
139	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	安全運行の2項目の100%の目標については、必ず達成されることを望みます。特に安全衛生管理の推進については31年度末までというだけでなく今年度中にでも達成させるべきと思います。	ドライブレコーダーの設置については、素案6(1)①イ「ドライブレコーダーの積極的活用(拡充)」において、未設置車両への早急な設置を行うこととしております。また、健康相談への参加率については、キ「安全衛生管理の推進」において、健診結果に対する健康指導・相談を徹底してまいります。	B
140	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	素案P19 ①安全運行の推進→指標の検診結果要治療の種類や内容にもよるが、参加率の低さにびっくり。市民の命を預かる重大さの認識が低いのでは・・・おどろきです。	健康相談への参加率については、素案6(1)①キ「安全衛生管理の推進」において、健診結果に対する健康指導・相談を徹底してまいります。	E
141	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	バリアフリーの推進について、24.1%⇒31%は、もう少し頑張ってください。	超低床電車については、購入費用が経営に大きな影響を与えることから、鹿児島市LRT整備計画に基づき、計画的に購入することとしております。ご要望は、ご意見として承ります。	E
142	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	素案P19 市電バリアフリーの導入率を50%迄引き上げてほしい。	超低床電車については、購入費用が経営に大きな影響を与えることから、鹿児島市LRT整備計画に基づき、計画的に購入することとしております。ご要望は、ご意見として承ります。	E
143	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	第二次計画における目標値・目標課題 「バス燃費」の(エコドライブの徹底)は人的要素も多く、運転手の負担増やタイヤの乱れにもなれば、市民サービスも低下することから、むしろ、「ハイブリッド車」の導入が現実的で、「バス燃費」の目標値は机上の検討に終わり、非現実的な可能性もある。	バス車両の購入費用は局の経営に大きな影響を与えることから、バス車両更新計画に基づき、ハイブリッド車と同程度の効果が得られ、定期的なバッテリー交換の必要がなく、より価格の安いポスト新長期規制適合バスを中心に、計画的な車両更新を行っております。ご提案は、ご意見として承ります。	E
144	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	P19(3)② アイドリングストップを全バスが実施すると、2.297km/L → 2.320 km/Lが2.450km/Lくらいになる。	バスの燃費の目標値は、過去の運輸成績等を基に算定したものです。ご意見は、エコドライブに取り組むうで参考とさせていただきます。	D
145	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	観光電車の利用者を3,053⇒3,350人へよりもっと増やす。空港や駅でPRに努めるのはどうでしょう。	ご意見は、素案6(4)②ア(ii)「観光電車の運行(拡充)」において、具体的な事業に取り組むうで参考にさせていただきます。	D
146	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	目標効果額は項目によっては29・30年度で4～5倍の差異があるがその根拠は。 目標効果額作成の前提事項を記載した方がいいのでは。	ご意見を踏まえ、下部の欄外に、「※計画期間内において、新たに取り組む事業や拡充・縮小するものにより、目標効果額に年度間で大きな増減が生じているものがある。」と記載します。	A
147	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	P19(3)① 広告収入の拡大 市電については広告収入が大きいですが、バスについては今後努力が必要。29年度1,716千円→30年度8,917千円→13,633千円と大幅な増収計画となっているが実現可能か説明を備考欄へ記載してもらいたい。	ご意見を踏まえ、下部の欄外に、「※計画期間内において、新たに取り組む事業や拡充・縮小するものにより、目標効果額に年度間で大きな増減が生じているものがある。」と記載します。	A
148	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	数値的根拠が分かりづらかったが、最後は数値で判断されますので、部門ごとに細かく実施されることが肝要かとおもいます。	第二次計画における具体的方策の実施状況等については、市議会や交通事業経営審議会、交通局モニターに報告し、進行管理を徹底してまいります。	B
149	1	(3)	第二次計画における目標値・目標効果額について	とてもいい目標値になっていると思いました。	賛同のご意見として承り、第二次計画の具体的方策を着実に推進してまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
150	1	(3) 第二次計画における目標値・目標効果額について	第二次計画における目標値・目標効果額「経営健全化を図るための具体的方策」の改善効果との関連性が不明に思える。	具体的方策を着実に実施することで得られる改善効果を、目標効果額として設定しております。	E
151	1	(3) 第二次計画における目標値・目標効果額について	第一次計画における目標値、目標効果額の達成度合いが不明。	素案6(4)③ア「公共交通の担う役割や経営状況等の情報発信(拡充)」において、経営健全化の取組状況などについて、丁寧に情報発信してまいります。	B
152	1	(4) 収支見通しについて	損益を少しでも少なくして黒字経営をしてもらいたいと思います。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
153	1	(4) 収支見通しについて	第二次計画を実施して、見直し通りの収支の改善が出来るように願います。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
154	1	(4) 収支見通しについて	(収支見通しについて)概ね妥当と思慮する。	賛同のご意見として承り、第二次計画の具体的方策を着実に推進してまいります。	B
155	1	(4) 収支見通しについて	第一次計画の達成率、収支見通しが素案では不明の為、第二次素案の見通しの判断が難しい。	素案【概要版】には記載しておりませんが、素案【全体版】の「第3 本市交通事業のこれまでの取組と現状」に、損益勘定における収支実績(計画との比較)などを記載しております。	B
156	1	(4) 収支見通しについて	第一次計画の収支見通しが資料不足の為、判断が難しい。	素案【概要版】には記載しておりませんが、素案【全体版】の「第3 本市交通事業のこれまでの取組と現状」に、損益勘定における収支実績(計画との比較)などを記載しております。	B
157	1	(4) 収支見通しについて	P22資本的収支のところ 収入 長期借入金 平成31年度(3年度のみ)600,000千円計上されたのですか。	素案においては、現在の長期借入金を平成31年度に借り換える予定で計上しておりました。 なお、収支見通しについては、計画策定までの間に、最新の予算額を反映させるなどの修正を行うこととしております。	E
158	1	(4) 収支見通しについて	第二次計画を実施しない場合と実施した場合が比べてあり、とても分かりやすい資料になっていると思います。	賛同のご意見として承り、第二次計画の具体的方策を着実に推進してまいります。	B
159	1	(4) 収支見通しについて	収支見通しについて「経営健全化を図るための具体的方策」に示す、(拡充・補修・更新・導入)等に関わる経費の所在を明確にしてほしい。	素案6「経営健全化を図るための具体的方策」に係る事業費は、収支見通しに反映しております。 今後、費用の削減を図りながら、各年度の予算に計上してまいります。	E
160	1	(4) 収支見通しについて	収支見通しについて 改善努力をしても、毎年度、純損益が発生することは、何れ資金も不足することとなり、これらを解消するためには収益の根源である「利用者の増加または料金の値上げ」しかなく、交通機関のあり方が問われることも予想されることから、抜本的な対策も必要に思える。	ご意見の趣旨は素案6(3)①ケ「料金のあり方等についての研究(新規)」及び6(4)①ア「自動車運送事業の抜本的な見直し方策の検討(新規)」に盛り込まれており、第二次計画において具体的方策を着実に推進してまいります。	B
161	1	(5) 計画の進行管理について	P23「企業内努力だけでは達成困難なものもあることから」→削除してもよい交通政策など、必要に応じて、	局単独での推進が困難な具体的方策もあるため表記していることから、ご提案は、ご意見として承ります。	E
162	1	(5) 計画の進行管理について	市職員だけで、委員会等を集めることなく、民間会社員、市民等有識者メンバーを少しでも多く参加してもらった方がより市民の気持ちが分かると思います。	計画の進行管理は、局職員で構成する経営健全化委員会や、公募委員のほか学識経験者など外部委員で構成する交通事業経営審議会、公募市民による交通局モニターで実施することとしております。 素案では経営審議会が外部委員で構成されていることや、交通局モニターへの報告等を記載していなかったため、追記いたします。	A
163	1	(5) 計画の進行管理について	(計画の進行管理について)概ね妥当と思慮する。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
164	1	(5) 計画の進行管理について	(計画の進行管理について)市と県と交通局と業者の話し合いにより決める。	計画の進行管理は、局職員で構成する経営健全化委員会や、公募委員のほか学識経験者など外部委員で構成する交通事業経営審議会、公募市民による交通局モニターで実施することとしております。 ご提案はご意見として承ります。	E
165	1	(5) 計画の進行管理について	公共交通機関としての責任を果たしつつ、事業の持続性―事業の黒字化―に取り組んでいただきたいと思っております。 なお、「交通事業経営審議会」の公募委員を2名ほど増員してはいかがですか。(幅広く意見を求めるために。)	素案6(4)「公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進」のとおり、第二次計画の実施にあたっては、公営交通事業者の役割を踏まえ事業を推進いたします。 交通事業経営審議会の公募委員の増員については、ご意見として承ります。	E
166	1	(5) 計画の進行管理について	(計画の進行管理について)図式化されていてとてもいいと思います。	賛同のご意見として承り、第二次計画の具体的方策を着実に推進してまいります。	B
167	1	(5) 計画の進行管理について	「ひろば」で募集されるモニターの方々にも進行管理に携わってもらい意見を聞く(関心を持ってもらう)	計画の進行管理は、局職員で構成する経営健全化委員会や、公募委員のほか学識経験者など外部委員で構成する交通事業経営審議会、公募市民による交通局モニターで実施することとしております。 素案では交通局モニターへの報告等を記載していなかったため、追記いたします。	A
168	1	(5) 計画の進行管理について	体制に対しては理解できるが、公的な事業者として市民に対する細かな(月々)数字の発表が従業員の励みに成ると思うし市民からも応援をいただける。	ご意見は、素案6(4)③ア「公共交通の担う役割や経営状況等の情報発信(拡充)」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
169	1	(5) 計画の進行管理について	関係機関と十分な協議・検討を行って、計画の達成に向けて間断なく努力されることを希みます。	第6「計画の進行管理について」のとおり、必要に応じて、市関係部局等と十分な協議・検討を行い、経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	B
170	1	(5) 計画の進行管理について	計画だけに終わらないよう、職員一同徹底してください。	職員一丸となって第二次計画の実施に取り組むとともに、市議会や交通事業経営審議会、交通局モニターに計画の進捗状況を報告することにより、第二次計画の進行管理を徹底してまいります。	B
171	1	(6) 素案全体について	いただきました経営健全化計画を皆読ませていただきました。努力していらっしゃるがよくわかります。私どもは経営の事は分かりません。市政だよりでも発表してください。	ご意見は、素案6(4)③ア「公共交通の担う役割や経営状況等の情報発信(拡充)」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
172	1	(6) 素案全体について	良く精査され、今後の方向性についてよく論じられているが、公共交通機関を市民の足としてどのように利用させ経営を安定させるのか乗車率の増加に対する施策と、市民との関係性が不明である。 これからは、町内会等地域コミュニティーに対するアプローチを研究し施策として記載願いたい。	ご意見を踏まえ、素案6(4)③イ「PR活動の推進」について、市政出前トーク等の際の情報提供を含めた内容に修正します。	A
173	1	(6) 素案全体について	なかなか実施していくのは困難がおおいかもしれませんが、具体的に、細部まで踏み込んだ「素案」となっており、計画を達成されることを願っております。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
174	1	(6) 素案全体について	全体的に他都市の市電・市バスの計画案に類似している。当市の独自カラーを計画実行に為して目玉的な要素が必要と思われる。(広告収入、乗車券等及びグッズの販売促進の心理的効果)	第二次計画の特色として、計画期間内に、将来に向けて市バス事業の抜本的な事業見直しの方策を多方面から検討することとしており、ご要望は、ご意見として承ります。	E
175	1	(6) 素案全体について	特に問題はないと思う。実行できるかが重要。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
176	1	(6) 素案全体について	素案全体シンクタンクの皆様が何日も会議を持って成案されたものでりっぱなものです。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B
177	1	(6) 素案全体について	とても分かりやすくきれいにまとめてあると思います。	賛同のご意見として承り、第二次計画の推進に取り組んでまいります。	B

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
178	1	(6) 素案全体について	一生懸命計画、努力は感じます。市民生活の足として頑張ってもらいたいし、応援していきたいと思います。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
179	1	(6) 素案全体について	経営健全化は市民の関心毎でもあり、大変ご苦勞も多いと思われる。「キャッチフレーズ」に記載されているように、「愛されて90年」は交通局の努力であり、また歴史でもあり、誇りでもある。これからも時代に迎合した交通局を期待したい。 なお、「経営健全化を図るための具体的方策」は項目も多いが、このことにより、問題点が多いのか。また、抜本的対策が可能なのか疑問に思うこともある。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
180	1	(6) 素案全体について	とても分かりやすく努力志向が見られます。是非、結果が出るように頑張ってもらいたいと思います。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
181	1	(6) 素案全体について	良く精査されていると思います。 職員の接客サービスと意欲を出し、能力の向上を望みます。	賛同のご意見として承ります。 今後も第二次計画に基づく乗務員を対象とした接遇研修等を実施することにより、乗車サービスの向上を図ってまいります。	B
182	2	その他の意見	様々な課題を抱えての健全化計画の取組みには大変な困難があると思いますが、公共の交通の足として、将来にわたり継続できるよう頑張ってください。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
183	2	その他の意見	局跡地が早く解消したらいいのにと電車の中から見えています。	局跡地については、平成28年10月末に売買契約を締結し、今後、建物解体工事を経て、平成29年3月には、売却先に引き渡しを行う予定です。	E
184	2	その他の意見	第二次計画を実施してください。私共家族市電を利用します。	経営の健全化を図るため、具体的方策を着実に推進してまいります。	E
185	2	その他の意見	谷山に停まっている電車にあわてて乗ると、5分以上動かない場合があります。この電車は時分発車を言ってくれと安心していただけます。	ご意見は、素案6(1)②「快適で便利なサービスの提供」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
186	2	その他の意見	ラピカで、小人1人とか、どう見ても子どもなのに言わないと大人料金で引かれる。そして、返金できないというのは改善すべき。子どもなので言い忘れたり、言う前にカードを置いてしまったりもすると思う。	ご意見は、素案6(1)②「快適で便利なサービスの提供」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
187	2	その他の意見	万が一に運転士が急病の時、乗客が代わって操作することがありますが、そういうときの対処法などマニュアルを貼り出しておくとか、TV等で知らせるなどあってもいいかと思います。	安全運行の確保には、乗務員の心身の健康が不可欠であるため、素案6(1)①ア「安全衛生管理の推進」に取り組んでまいります。ご提案は、ご意見として承ります。	E
188	2	その他の意見	人口の減少や構成の変化、交通の多様化など多くの課題を抱える現状がよくわかりました。 私などの素人が考え及ばないような協議がなされたことと思います。今後素案の見直しがされ、より良い健全化計画が立てられるよう希みます。	パブリックコメントや交通事業経営審議会、市議会の意見等を反映し、より良い健全化計画を策定いたします。	E
189	2	その他の意見	目標値は困難と思いますが……自然災害は感じられないのでしょうか？ 例えば大きな地震が起こった場合など……それにつられての津波被害など	ご意見として承ります。	E
190	2	その他の意見	友愛パスを利用しているものですが……このパスを使えば交通局の方への収入があるのでしょうか？ 収益的収支表を見ると敬老・友愛パス負担金と収益ありですから……これからも利用したい。	ご質問のとおり、友愛パスを利用してご乗車いただいた場合は、運賃に一定割合を乗じた金額が、市より負担金として支払われております。	E
191	2	その他の意見	意見といえるまでもないが、決められたことを決まったように実行される方々のしんしさにゆだねたいです。	職員だけでなく、市議会や交通事業経営審議会、交通局モニターに計画の進捗状況を報告することにより、第二次計画の進行管理を徹底してまいります。	E

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
192	2	その他の意見	職員の意識改革の為に制帽を変えてみてはいかがでしょうか(経費は掛かりますが)。	ご意見として承ります。	E
193	2	その他の意見	市電・市バス(荒田)の収支改善が不明の為、企業債の発行の効果が不明。	ご意見として承ります。 なお、企業債は事業に係る費用負担の平準化を図るために発行しております。	E
194	2	その他の意見	他会社(JRなど)と乗りかえがある中央駅や南鹿児島ではそれらの乗りかえ放送も検討してはどうだろうか?首都圏などではJR,私鉄,地下鉄などが実際に連れいして見合わせや乗りかえ案内をしている。	ご要望については、ご意見として承ります。	E
195	2	その他の意見	電停の音声放送がいつも途中で終わるところがあります。工学部前の中央駅方面のホームはいつも「まもなく中央駅前経由鹿児島」くらいで終わっています。違和感あるので、電車が前の電停に着いた時には流すようにするべきでしょう。	ご意見は、どのような対応が可能か調査・検討し、素案6(1)②「快適で便利なサービスの提供」に取り組むうえで参考にさせていただきます。	D
196	2	その他の意見	モニター会でもいつも意見が出ていましたが、運転手さん同士の運転中のあいさつ、私は乗っていて、いつも感じよく見えています。全くなくさなくていいと思います。「お互い頑張り、お疲れさん」のあいさつに見えます。	ご意見として承ります。 今後も、安全運行の確保を最優先に、快適な乗車サービスに努めてまいります。	E
197	2	その他の意見	市電について。 運賃前払い前扉乗り乗換券も乗車時に。降車は後部から。 理由、個々の電停での乗客より、中央駅や天文館等大勢の乗客が降りる数が多い降車車内混雑が減り定時運行に繋がる。また、降車乗客による横断歩道待ちによる電停混雑が防ぎやすくなる	市電においては、昭和42年9月のワンマン運行開始時に「前乗り後降り、運賃前払制」を採用いたしましたが、それまで定着していた乗降方式の変更に戸惑う利用者が多く、乗車に時間を要する状況が見られたこと、また、降車時の転倒事故防止等の目的から、昭和44年4月には、「後乗り前降り、運賃後払方式」に改定した経緯があったため、ご提案は、ご意見として承ります。 今後とも、ICカード乗車券を普及させることで精算をスムーズにするなど、乗降の混雑緩和に取り組んでまいります。	E
198	2	その他の意見	バスについて。 市営バスの完全民営化(路線バスのみと民間バスを含めた鹿児島市内バスを一元民営化とする場合による赤字路線の鹿児島市からの補助運行。) 理由、バスは赤字が多いため、完全民営化して、鹿児島交通、南国交通へバス車両を完全譲渡し、鹿児島市内の現在の民間含むバス路線を統合民営化して、これまでの民間バス会社それぞれの黒字路線についてはその民間バス会社の保持路線として運行して、市営バス既存路線をそれぞれの民間バス会社に運行してもらおう。又バス車体には新たな一元会社の社名に変更して、タイヤハウス付近に小さく運行民間会社名を記載させれば良いと思う。 理由、赤字であるバス事業の撤廃とともに、既存民間バス会社の運行収益も増える可能性があり、運行収入による税収も増える見込みがあると思う。	第二次計画においては、公営交通事業者としての役割を踏まえつつ、将来に向けて、市バス事業の抜本的な見直しの方策を検討することとしており、ご提案は、ご意見として承ります。	E
199	2	その他の意見	交通局電車、バス施設案内の小雑誌は必要かどうか。直接電車バス事業に結びつきません。また、路線バス案内図これまたしかり。誰のための案内図なのか。誰に配布されていますか。	交通局電車施設及びバス施設案内のリーフレットは、局施設の移転と移転後の施設の概要を周知する目的で作成したものであり、市の関係機関等に広く配布しております。 また路線バス案内図は、市営バスの全路線等を表示したもので、市営バス車内等に配置しており、必要に応じてお取りいただいております。	E
200	2	その他の意見	(P17ウ.福祉施策...)シニア利用が増えることから、電車・バスにAED積載を検討します。	今後、他の交通機関の動向等を見てまいります。 ご要望は、ご意見として承ります。	E

番号	項目		市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
201	2	その他の意見	乗務員も全ての路線を熟知するのは難しいでしょうから、客から聞かれて答えられないときは交通局のanswerの番号を渡し「ここに聞いてください」と紙片のなど用意しておくのはどうでしょう。時々乗る前に客がきくのを見かけます。	ご意見として承ります。 なお、第二次計画においては、案内表示の充実等に取り組むことにより、分かりやすい路線の表示など、すべての人が利用しやすい環境整備に取り組んでまいります。	E
202	2	その他の意見	天文館のバス停で、観光客にシティビューの乗り場を聞かれて知らずに困りました。回りにいた4, 5人の人も知らず中央駅の次はどこか分かりませんでした。 市民もこたえられるように日頃努力しなくてはと痛感しました。	ご意見として承ります。 なお、第二次計画においては、案内表示の充実等に取り組むことにより、分かりやすい路線の表示など、すべての人が利用しやすい環境整備に取り組んでまいります。	E
203	2	その他の意見	市電 現状では観光的な要素は全くない。 ・観光スポットへの路線拡大(特に海岸線)	市電延伸は、本市全体で取り組むこととなります。ご意見は、市の関係部署にお伝えします。	E
204	2	その他の意見	市電 ・外観の特色化(レトロ・開放的乗降) ・他都市の電車(外観はそのまま)の活用(通勤時間帯の配慮)	他都市の電車活用については、車両の老朽化等の問題もあり難しいところですが、平成28年度にイベント電車のリニューアルを行うなど、特色ある電車づくりに取り組んでおります。ご提案は、ご意見として承ります。	E
205	2	その他の意見	市電 ・アナウンスも明確にする。降りて観光しようという気持ちにさせる(西郷さん、桜島をできるだけ避け、現地で観光客の判断に任せる。押し付けない)	乗務員は常に安全運行を最優先に乗務にあたっており、特に、発車時・停車時は車体の動揺防止に細心の注意を払っておりますので、車内案内放送で新たに観光案内等を行うことは難しいところです。ご提案は、ご意見として承ります。	E