

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版（素案）」及び「鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画（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 令和8年3月2日（月）～ 令和8年4月10日（金）までの40日間

2. 意見の提出者数（件数） 13人（66件）

3. 意見の対応状況

（単位：件）

項 目 処理区分	1. 第2章 『鹿児島市の 公共交通の現 状と課題』に ついて	2. 第5章 『交通政策の 基本理念と基 本方針』につ いて	3. 第6章 『基本方針に 基づく戦略及 び推進施策』 について	4. 第7章 『地域公共交 通ネットワーク 再構築に向 けた重点的な 取組』につ いて	5. 第8章 『交通バリア フリー重点整 備地区』につ いて	6. 第2章 『利便増進事 業の内容』に ついて	7. 第3章 『鹿児島市の 支援の内容』 について	8. その他の章 について（ビ ジョン改定 版）	9. その他の章 について（利 便増進）	10. その他	計
A. 意見の趣旨等を反映し、 計画に盛り込むもの	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
B. 意見の趣旨等は、 計画（案）に盛り込み 済みのもの	3	1	2	3	1	0	0	1	0	2	13
C. 計画には盛り込まない もの	0	1	0	1	0	3	1	0	0	2	8
D. 具体的な事業の実施に あたり参考とするもの	3	1	6	4	1	6	1	0	0	12	34
E. その他要望・意見等	0	1	0	2	0	0	2	0	2	3	10
計	7	4	8	10	2	9	4	1	2	19	66

**「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版（素案）」及び「鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画（素案）」に関する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8年3月2日～令和8年4月10日実施）**

意見を受けた人数	13人
----------	-----

各計画に対する意見	件数
ビジョン改定版	32
利便増進	15
その他	19
計	66

項目	件数
1. 『第2章 鹿児島市の公共交通の現状と課題』について	7
2. 『第5章 交通政策の基本理念と基本方針』について	4
3. 『第6章 基本方針に基づく戦略及び推進施策』について	8
4. 『第7章 地域公共交通ネットワーク再構築に向けた重点的な取組』について	10
5. 『第8章 交通バリアフリー重点整備地区』について	2
6. 『第2章 利便増進事業の内容』について	9
7. 『第3章 鹿児島市の支援の内容』について	4
8. その他の章について（ビジョン改定版）	1
9. その他の章について（利便増進実施計画）	2
10. その他	19
計	66

対応区分	件数
A. 意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	1
B. 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	13
C. 計画には盛り込まないもの	8
D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	34
E. その他要望・意見等	10
計	66

**パブリックコメント手続での意見**

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	P26「①公共交通の運転者確保」について 私は10年前に鹿児島に移住しました。これまで、長崎県や大分県に住んだ経験があり、各地で習慣的にバスを利用してきました。他県にあって、鹿児島に無いものがあります。それは、道路の規制標示の一つである「停止禁止部分」標示です。他県では、バス停やバスが車線変更する場所に、バスが進行しやすくするためにこの標示がありますが、鹿児島県では見たことがありません。そのほか、バス専用の信号機など、バスが他車よりも優先して進行できる仕組みが無いので、鹿児島でのバスの運転は他県と比べてとてもスキルを必要とし、バスの運転者不足にもつながっているのではと感じます。	ご指摘の「停止禁止部分」の設置について、本市では「下伊敷」バス停においてバスが車線変更しやすいう、「停止禁止部分」が設けられている事例がございます。ご意見の趣旨を踏まえ、第6章基本方針1戦略2の推進施策「路線バスや乗合タクシー等の定時性・速達性の向上」の実施方針「鹿児島中央駅周辺の信号サイクルの見直し等による公共交通のスムーズな運行に向けた方策を検討する。」を、「鹿児島中央駅周辺における信号サイクルの見直しや、バスが優先して進行できる仕組みづくりなど、公共交通のスムーズな運行に向けた方策を検討する。」に変更します。	A
2	1	運転者不足の深刻化について、現状のバス運転手の募集を見ると、会計年度職員でかつ、現状の年収帯であれば、再雇用の方々しか集まらないのではないかと感じています。公共交通網維持の為に、採算性も考慮しつつも、人材確保の為に、正職員採用及び待遇も市場競争力のあるものにしていく必要がある。現在の募集条件では、人材確保はままならないと思う。	ご指摘のとおり、バス・タクシー分野における運転者不足は深刻な状況にあり、人材確保は公共交通ネットワークを維持・確保していく上で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、「第6章 基本方針に基づく戦略及び推進施策」-「基本方針1:利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成」-「戦略4:持続可能な事業環境の確保」において、人材マッチングプラットフォームの設置に加え、バス・タクシー運転者への就職奨励金の支給や、二種免許取得費用への支援、家賃補助等の支援策により、採用環境の改善に取り組んでまいります。	B
3	1	社会経済状況の変化の中で「人口減少・少子高齢化の進行」と「運転者不足の深刻化」が取り上げられている。高齢者の増加に伴い、高齢者の交通事故も社会問題となっている中で、高齢者の移動支援が重要な課題というのはその通りである。また、少子化や私立高校の無償化でバス利用者は減少していると考えられるが、一定数の通学需要もあるため、両立出来る公共交通網の維持が社会インフラとしての役割と考える。	ご意見については「第5章 交通施策の基本理念と基本方針」-「5-1 交通施策の基本理念」において、「みんなで支える未来につながる交通ネットワークづくり」を基本理念としており、すべての世代にとって使いやすい公共交通網の維持を目指しております。	B
4	1	運転者不足によって公共交通網の維持が困難になりつつあるのは、社会問題化しており、ニュースでもよく取り上げられている。しかしながら現状のバスの時刻表やバスの乗客を見ていると需要と供給のバランスが明らかに崩れている場所も多く、行政主体となって再編を進めていくことで今後も公共交通網の維持が可能になると考える。しかしながら、素案をみると地域住民が担い手となるライドシェアやボランティア運送、実用化されつつあるが現実的ではない自動運転技術などを取り上げられている。現状の分析をもう少し掘り下げていき、現実的かつ具体的な策を挙げるべきではないか。	本計画では、交通事業者等と連携し、路線ごとの利用実態等を踏まえて、限られた車両や運転者を需要に応じて適切に配分することを基本とした路線再編を進めることとしております。一方、ライドシェアや自動運転などについては、直ちに既存の公共交通を代替するものとしてではなく、将来的な選択肢として調査研究の対象に位置付けており、当面は現行の公共交通ネットワークを基軸とした再編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
5	1	概要版P3(3)道路渋滞は、鹿児島市が全国都市でワースト1位であるため、特にバスの定時運行ができなく、利用者は乗りかえの交通へ間に合わないことが多く、そのため自家用車利用者が多くなったと思う。これを解消するには、国道や県道など通る7～9時の時間帯は全て（中心部方向のみ）バスレーンを設け、定時運行にすることや、最終バスは10時15分位を始発から運行する（乗客の多いコース）と公共事業バス利用が多くなると思う。	定時性および速達性の重要性については認識しており、現在も国道3号や国道10号などの主要な幹線道路において、時間帯指定のバスレーンを設置しておりますが、すべての国道・県道にバスレーンを設置することは、道路幅員や車線数の制約等により困難な状況にあります。幹線を走行するバスの終発時刻については、中心部からの出発時刻が21時30分以降となるよう、サービス水準の確保に向けて努めてまいります。	D
6	1	鹿児島市の市電、バスはSuicaなどの全国交通系ICカードが利用できず県外の方も戸惑ったり、運転士に文句を言っている所を見たことがあります。ラビカのプレミアも廃止され、正直ラビカを使う意味が無いと知人が仰ってました。タッチ決済と同時に全国交通系ICカードを早急に導入してほしいです。なお、タッチ決済も利便はとても良いですが、高校生未満の方、お年寄りを持つてない人が多いと思います。なので、全国交通系ICカードの方が手軽で使いやすいし、全世代で幅広く使えると思います	ご指摘のとおり、共通決済手段の導入は利用者の利便性向上の観点から、重要であると認識しております。いただいたご意見につきましては、今後、決済手段の研究を進める中で、参考とさせていただきます。	D
7	1	市営から民間へ一部移行した地域に住んでいるが、減便につぐ減便。サラミ方式の方に少しずつ減っていき、早朝・終便の変動などに加え、日曜便の大減便で、不便きわまりないです。市が管理する市電・バスと比べて、紫原エリア（特に15番線）は、あきらかに減少幅が大きいと思う。運転手不足は企業努力すべきことで、利用者が考えることではない。	ご指摘のとおり、深刻な運転者不足を背景に、やむを得ず減便等が生じている路線もあることから、市全体において限られた車両や運転者等のリソースが有効に活用されるよう、交通事業者等と連携しながら、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を進めてまいります。	D
8	2	基本方針の1に挙げている「利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワークの形成」は非常に重要で、この方針を忘れずに公共交通網の再編を進めていただきたい。コンパクトシティ構想があるが、すぐ実現するわけではないという現状と、鹿児島市特有の地形(山を切り開いて造成された団地と、昔ながらの谷に沿った主要道が放射線状に存在する)も考慮しながら、幹線とフィーダー路線の再編を進めていく必要がある。この中で鹿児島市の地域公共交通網の将来像(構成概念図)について具体的に概念図を作成しているが、現状や利用者の移動状況を考慮した図なのか、そして具体的に何年後くらいを想定しているのかが曖昧である。	将来像は乗降データ等の利用実態分析を行った上で策定しており、計画期限である令和13年度を目途にしております。	B
9	2	概要版P4基本方針1交通ネットワーク形成の中へ近い将来導入する予定の自動運転バス（10～12人乗り）を利用者がいるあいばす運行路線や利用者の少ない団地から幹線バス停までも活用すれば、運転手不足にもつながるので表示してもらいたい。	自動運転バスは、運転者不足対策として将来的な可能性が期待される一方、導入や運行に係るコスト、安全性の確保などの課題もあることから、現時点では具体的な路線への位置付けは行っておりません。今後、導入可能性については検討課題として調査研究を行ってまいります。	C
10	2	いつも息子が通学で市バスを利用しています。主に11番線を利用しております。11番線は伊敷方面の方や、城山団地の方々が鹿児島駅や鴨池方面に向かうのに使いやすい路線です。幹線と支線で利用方法を変えていくとの事ですが、この路線が無くなるととても困ります。もし、支線開始地点が目的地まで遠い場合、タクシーなどを利用するとのことですが、毎日それではとてもじゃありませんが経済的に破綻してしまいます。せめて朝など、利用者の多い時間帯は現状維持でお願いしたいです。パブリックコメントをした事がないので拙い文になり、申し訳ありません。どうかご検討をよろしくお願いたします。	本計画においては、支線と位置付けられた路線を一律に廃止することを前提としているものではありません。路線再編にあたっては、市全体において限られた車両や運転者等のリソースが実際の利用ニーズに応じて有効に活用されるよう、交通事業者等と連携しながら、通学を含む日常的な移動に必要なサービス水準の維持に努めてまいります。	D
11	2	「基本方針3 活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用」について、年間600回ほど、路線バスを利用している。①新札対応をしない②クレジット対応でない③車内がきたない（①座席が破損したままになっている②掃除用具があたりこちらにおいてある③棚にきたない傘や雨具が置いてある）④遅延はあたり前でそのアナウンスも皆無⑤バス停停車位置が不正確きわまりない⑥5年前の広告がまだ貼ってある。	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
12	3	戦略4：持続可能な事業環境の確保について。現状のバス運転手の募集を見ると、会計年度職員でかつ、現状の年収帯であれば、再雇用の方々しか集まらないのではないかと。公共交通網維持の為、採算性も考慮しつつも、人材確保の為に、正職員採用及び待遇も市場競争力のあるものにしていく必要がある。現在の募集条件では、人材確保はままならないと思う。	ご指摘のとおり、バス・タクシー分野における運転者不足は深刻な状況にあり、人材確保は公共交通ネットワークを維持・確保していく上で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、「第6章 基本方針に基づく戦略及び推進施策」-「基本方針1:利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成」-「戦略4：持続可能な事業環境の確保」において、人材マッチングプラットフォームの設置に加え、バス・タクシー運転者への就職奨励金の支給や、二種免許取得費用への支援、家賃補助等の支援策により、採用環境の改善に取り組んでまいります。	B
13	3	戦略1の各交通手段の適切な役割分担を踏まえた交通ネットワークの維持・確保の中で、「新たな輸送力の確保に向け、自動運転車両や接続バスの導入、路面電車の輸送力強化の調査研究」と「ボランティア輸送や公共ライドシェアについて調査研究」と2つの柱がある。まず輸送力確保についてであるが、限られた車両・運転者を適切に配分する部分を先に実施していき、それでも不足する部分は連節バスなどで補うという方向が望ましいと考える。初期投資費用や、運行上の問題（運行経路や、通行帯が指定され柔軟な運行が出来ない、そして特殊な機構を有するバスであり整備上も負担が大きい）、そもそも運行に適した路線があるのか、など、素人目で見ても課題が大きいと考える。この接続バスについては根本的な運転者不足の解消というよりも、あくまでも不足する輸送力を補うための活用になると思うが、現在走る大型バス以上に「小を兼ねる」ことや柔軟性がないことも理解していたほうがよいと思われる。	今後も運転者数の減少が見込まれる中、路線バスの再編に加え、地域住民が主体となるライドシェアや、1人の運転者が担うことのできる輸送力の向上に資する連節バスの導入など、実現までに時間を要する取組については、課題等を整理しつつ、中長期的な視点で取り組んでまいります。また、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	B
14	3	概要版P7バス路線の再編について、地域によっては、あいばすを運行しているところがありますが、本計画では全て廃止して、補完交通によるサービス維持、向上へしていくとのことですが、利用者が2人以上ある時間帯は残すべきと思う。	本計画においては、あいばすを一律に廃止することを前提としているものではなく、一定の利用者がいる路線については引き続き路線定期運行を残しております。路線再編にあたっては、利用実態や地域特性、費用対効果等を総合的に勘案し、地域に応じた交通手段のあり方について検討することとしております。	D
15	3	P32「② わかりやすく使いやすい利用環境の整備」 P70「ICTも活用した公共交通の利便性向上」 自分はいろいろな検索サービスを試したことがあるのですが、最も使いやすいと思うのが「バスNAVITIME」というサービスです。バス情報の検索に特化しているサービスで、全国の多くのバス事業者の時刻検索に対応しているためサービスの利用者が多いです。自分の現在地から周辺のバス停位置が一目瞭然で、バス停名など文字を入力せずにすぐに最寄りのバス停の時刻を見ることができます。バス停名を知らなくても検索できるため、観光や移住で鹿児島に来た人も、すぐにバスの情報を得ることができ、容易にバスが利用できます。ですので、鹿児島のバス事業者も公式にこのアプリに対応し、さらにバスの位置情報表示にも対応すると、検索性が向上し、バス利用が増えることが期待できるのではと思います。	分かりやすい情報提供は重要な課題と認識しており、本計画では交通事業者等と連携して改善を検討することとしております。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
16	3	自動運転やライドシェアについても、事故やトラブル時の対応や、管理や運行に携わる方の支援なども具体的に考慮し、導入や配置を考えていただきたい。	自動運転やライドシェアの導入検討にあたっては、ご指摘の点を考慮し、安全性と持続性の両立を図りながら、検討してまいります。	D
17	3	実費の範囲内で有償運行を行う時点で、そもそも運行すること自体が慈善事業であり、役割や行政が支援する部分を明確にし、あいばすのようなコミュニティバスとの役割分担を考えていかなければ、長続きする事業ではないのではないかと。	今後、運転者不足が一段と深刻化し、路線バスやあいばす等の確保が困難となる場合には、住民同士の支え合いによる移動手段も一つの解決策になり得るものと考えております。一方で、こうした取組を継続的なものとするためには、事業の位置付けや役割を明確にするとともに、既存公共交通との役割分担や行政が関与・支援する範囲等について整理していくことが重要であると考えており、いただいたご意見については、今後の取組の参考と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
18	3	戦略2のICTも活用した公共交通の利便性向上では、「乗り継ぎ・乗り換えの円滑化と結節機能の充実」「情報提供」が挙げられているが、重要な課題であると考えます。 私自身、鹿児島市内の路線網をある程度把握しているからこそ、どこで乗り継ぐか、どの路線を利用するか、ということがわかり、時刻を調べて利用することが出来るが、「調べても本数が少ないからわからないし利用できない」ということ話をよく耳にする。行政が主体となって、各社の路線網を集約した公共交通マップを定期的に作成し、情報提供することも必要ではないか。	分かりやすい情報提供は重要な課題と認識しており、本計画では交通事業者等と連携して改善を検討することとしております。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
19	3	乗り継ぎを促進するために心理的な抵抗感を軽減する環境整備は非常に大切である。乗り継ぎ拠点の整備の前に、都市計画や公共交通網の方向性を見据えた選定が非常に重要である。どう頑張っても「天文館や中央駅までバス一本で行けたのに、途中で乗り換えなければならなくなった」という心理的負担は大きいと考える。その中で、役割分担を考え再編を進めていく必要があるのなら、既存の路線網に囚われた再編や乗り継ぎ拠点の整備ではなく、どういう移動需要があり、利用実態を調査した上で慎重に検討していく必要がある。 デジタルサイネージは確かにわかりやすく、見やすいが、モニターの数が少ないのと実際のダイヤと合っていないこともあり、デジタルサイネージだけを頼りにバスに乗ることはおそらく困難である。実際に天文館のバス停で利用者を見ていると、デジタルサイネージを見た後に、結局バス乗り場の時刻表を確認している。せっかく液晶画面なのだから、バス時刻のみを掲載するのではなく、方面別のバス乗り場へ誘導する表示などに切り替わる機能なども付けて、デジタルサイネージならではの案内で活用すべきではないか。	本計画の策定にあたっては、現状の路線バスの乗降データに加え、携帯電話の位置情報に基づく人流データ等も活用しながら、実際の移動需要の把握に努めてきたところです。 ご指摘のとおり、乗り継ぎに伴う心理的負担を軽減するためには、都市計画や公共交通網の方向性を見据えた拠点選定や、利用実態を踏まえた慎重な検討が重要であると認識しています。 また、デジタルサイネージについては、新たな導入や更新の際に、設置者とも協議し、より分かりやすい情報提供のあり方について検討してまいります。	D
20	4	バス路線の再編について「幹線・支線の階層化」による適材適所の輸送サービスの配置とあり、具体的に幹線の強化や路線のフィーダー化などが挙げられている。 幹線の強化について、市街地として連続していない地域が見られ、団地・住宅地を結ぶ路線が個別に運行されている、減便により乗車密度の上昇や積み残しなどの現状が挙げられている。地形的な制約や、市街地との距離、路線網の配置などから、どうしても団地～市街地の需要が標準化することはまずありえないため、利用状況や人口分布などをもとに、「最低限のインフラとしての路線網」という素案を作成してから各社と協同し再編していくという発想も必要なのではないか。その際に、各路線を単独で考えるのではなく、しっかりと幹と枝葉を理解したうえで再編計画を練ることが必要である。枝葉を切ると、幹へ栄養がいかずに幹も細くなっていくという現実、鹿児島県の奄美大島でも生じた現象であり、近年の鹿児島県内のバス路線の動きを見ていると明らかである。	ご指摘のとおり、幹線・支線を一体として捉え、利用実態や地域特性等を踏まえた上で、全体最適の観点から再編を進めてまいります。 また、支線についても、乗継環境の整備をソフト・ハードの両面から進めるなど、幹線と連動した形で利用しやすい交通体系となるよう、交通事業者等と連携し、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を進めてまいります。	B
21	4	現在運行されているあいばすは、交通空白地区を埋めるために生まれた状況からか、他の路線網をあまり考慮していない部分が多いが、その一方で新たな移動の需要も生まれたのだと思う。結節点を明確にして、円滑に乗り継ぎが行えるように環境を整える、そして円滑に乗り継げるダイヤ設定や利用者数の実態に応じた柔軟な運行形態（朝夕は市街地直通、日中は拠点での乗り換えなど）など、様々な状況を想定しながら、その地域に合った形に再編されていけば、未来へとつながる公共交通ネットワークとなるのではないか。	「第7章-2 公共交通不便地における交通手段の見直し」にあるように、公共交通不便地における交通手段の見直しにあたっては、地域特性や住民ニーズ、まちづくりの方向性、費用対効果等を総合的に勘案しつつ、交通結節点を目的地への追加や乗継先の運行時刻を踏まえたダイヤ設定を行うなどして、地域の実情に応じた持続可能な交通体系となるよう見直すこととしております。	B
22	4	バス路線の見直しは必要。おおむね市電沿線とJR沿線は、現状でも不便は感じないと思う。バス路線で南国交通で吉野エリアと武岡エリアを結ぶ便や鹿交の3番線：市役所～中央駅～鴨池港を結ぶ便など（中央駅から鴨池港へ行くのに利用する3番線を使う人はいない）。日曜の桜ヶ丘から中央駅又は市街地中心に行く便は少なすぎる。	「第7章 地域公共交通ネットワーク再構築に向けた重点的な取組」－「7-1 バス路線の再編」－「(3) 再編の考え方」において、路線再編では必要に応じて団地を走る幹線の便数調整などを行い、路線間・地域間でのサービス水準の平準化を図ることとしており、交通事業者等と連携して、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を進めてまいります。	B
23	4	幹線という考えはいいかと思うが、幹線だけだと、一度中央駅や鹿駅まで遠回りすることになるので、幹線の主要バス停間の横の路線もあっていいかと思う。例：吉野支所⇄伊敷支所 伊敷支所⇄鹿駅 等	ご意見のあった幹線間を横断する路線については、これまでの利用状況を踏まえると、中心市街地に直結しない横断的な路線は需要が限定的な傾向にあります。深刻な運転者不足の中で公共交通を持続させるためには、市全体において限られた車両や運転者等のリソースをいかに有効に活用するかが大きな課題となっており、利用ニーズを踏まえた幹線と支線の役割分担を明確にしたネットワーク形成が重要であると考えております。	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
24	4	概要版P8, P9利用者の少ない地域や団地から、幹線までの運行で幹線に乗りかえ、中心部へ行く改善策がありますが、乗りつぎには、時間待ちがあり、乗客にとっては不便なため、利用する時間帯のみ運行で中型車を走行する方がよいと思う。乗りつぎ路線にすればますます公共機関のバス利用者は減ると思う。	ご提案の利用時間帯を限定した中型車での運行は、需要に応じ効率的に運行できる利点がありますが、一方で、バス運転者の労働時間の制限等からピーク時間帯のみを切り出した乗務設計は困難であるほか、普通免許では運転できない中型車は運転者不足の解消に直ちにはつながらないことから、乗継環境の整備やダイヤ調整により利便性の確保を図ってまいります。	D
25	4	そして幹線を強化して結節点から保管交通にシフトするという発想は間違っていないが、この「乗り継ぎの半強制化」という思想も高齢者や自家用車を利用しない、もしくは利用できない方々にとってはバス離れをより一層進める要因になりかねない。交通結節点・乗り継ぎポイントとして図に挙げられているが、路線網上で数路線が交わる部分を挙げているだけで全く具体性がないため、今後の調査や検討に期待している。	交通結節点・乗継ポイントについては、今後、具体化を検討してまいります。	D
26	4	団地幹線のサービス平準化の考え方という補足記事があり、団地の人口と本数の比較が載せられている。 この表は間違っていないが、「人口が多いからバス利用が多い」というわけではなく、需要はあるかもしれないが、なぜか公共交通利用が定着しておらず、その結果として本数が少ないということも忘れてはならない。 例えば一番本数と人口比でかみ合っていない吉野地区であるが、ロードサイド店舗の充実や通勤においても自家用車利用が圧倒的に多い土地柄であることなどから、民間バス事業者がダイヤ設定を考えた結果の現状なのではないか。「運転手不足で便数を増やすことが出来ない」とすれば、他の適正な本数であると仮定されている路線の本数を多少減らしてでもリソースを割くべきであるがそうしていない理由があると考えるのが適切であろう。仮に利用が大きく、言い換えると利益が見込める地域であるとすれば、一企業が自社の運行系統を再編しながら再配分することは難しいことではないと思うが、「事業者が適正な運行を行わず地域の交通網が衰退する」のであれば乗客の流動や利用実態、利用しない理由なども含めて行政が介入するべきではないか。	ご指摘のとおり、地域によって路線バスの利用状況が異なることから、今回のバス路線再編においては、こうした状況を踏まえ、行政が再編に関与することで、複数事業者が連携した路線再編やリソース配分についても、幹線・支線を一体として捉えた全体最適の観点から、公共交通ネットワーク全体の持続性確保に向けて検討を進めているところです。	D
27	4	P98の「キャッシュレス決済導入促進」について。第3章P38の⑦にもあるように、鹿児島市では空港連絡バス、市内路線バス、市電、桜島フェリー、そしてJR九州の指宿枕崎線など、クレジットカード1枚でほとんどの公共交通機関がカバーできる状況になっていた。しかし、JR指宿枕崎線では今年3月で実証実験が終了し、クレジットカードで乗車できなくなった。これは、鹿児島市の交通機関の中でクレジットカードが使える事業者と交通系ICが使える事業者で分かれたことを意味しており、広島市や熊本市の例を見ても、どちらかに集約すべきだと考える。鹿児島市が支援してでも、鹿児島市内のJR九州の路線におけるクレジットカードのタッチ決済を導入すべきではないか。また、導入地域は、インバウンド需要を鑑みて指宿枕崎線に加えて、鹿児島中央駅から仙巖園駅を含めるべきと考える。	ご指摘のとおり、クレジットカード決済への対応は、インバウンドの利便性向上の観点から、重要であると認識しております。 いただいたご意見につきましては、今後、決済手段の研究を進める中で、参考とさせていただきます。	D
28	4	鹿児島市郊外方面はバスの便がかなり減っており、とても不便に感じます。	ご指摘のとおり、深刻な運転者不足を背景に、やむを得ず減便等が生じている路線もあることから、市全体において限られた車両や運転者等のリソースが有効に活用されるよう、交通事業者等と連携し、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を進めてまいります。	E
29	4	また、バス運行会社目線だと「1台のバスで少しでも多くの乗客を乗せた方が利益が上がる」、しかし乗客目線としては「利用環境が悪い」という相反する現実がある。この部分をどう折り合いをつけるかというのは民間企業と行政の調整が難しい部分ではないかと思う。	ご指摘のとおり、利用環境の快適さは重要と考えておりますが、市民アンケート調査では、混雑や衛生面よりも、運行本数の少なさなどサービス水準に対する不満が相対的に大きい結果となっており、本市としては、交通事業者の経営環境や持続性にも配慮しつつ、市民の移動需要への対応を図ってまいります。	E
30	5	ノンステップバスを導入したり、新車購入を補助した方がよいと思います。	いただいたご意見については、「第6章 基本方針に基づく戦略及び推進施策」－「基本方針2：安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備」の推進施策において、超低床電車、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等の導入など、車両等のバリアフリー化を推進するとしております。	B
31	5	概要版P12バリアフリー対策として自動運転バスにも導入してもらいたい。	いただいたご意見については、自動運転の研究を行うなかで今後の参考と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
32	6	概要版P5～P7バス路線の再編パターンの中に近い将来導入される自動運転バス（10～12人乗り）の記載をした方がよいと思う。	自動運転バスは、運転者不足対策として将来的な可能性が期待される一方、導入や運行に係るコスト、安全性の確保などの課題もあることから、現時点では具体的な路線への位置付けは行っておりません。 今後、導入可能性については検討課題として調査研究を行ってまいります。	C
33	6	桜島地域においても、平均利用者数が少ないので乗合タクシーに転換という考えはごもっともであるが、別視点で考えて頂きたい。私自身車は持っていないことから、よく公共交通を用いて旅行や外出をするのだが、その際桜島にも何度も公共交通で足を運んできた。正直、平日の現状は分からないが、土日に限ってみると観光需要は十分に期待できる。私自身が黒神口～東白浜まで乗車した際には10人ほど乗降があった。乗合タクシーにしてしまうと、海外観光客を含め、桜島観光における回遊性が非常に低下してしまい、公共交通で桜島を観光することに対するハードルが上がる。効率性を考えて乗合タクシーというのは理解出来るが、先ほども述べたように路線バスが走っているのと乗合タクシーが走っているというものでは、観光客に関する意識が大きく異なる。路線バスがあれば、車が無くても何とかするという考えが、車がないと回遊出来ないという発想に変わってしまう。桜島線の本数減は致し方ないが、桜島代替線の完全な廃止は納得がいかない。もう少し市民への意見徴収等を通じて慎重に精査してほしい。	公共交通は、地域住民の日常的な移動を支える役割に加え、観光客を含めた来訪者の移動手段としても重要な機能を担っているものと認識していますが、桜島代替線は地域住民の利用が主で、他の利用は限られています。深刻な運転者不足を背景に、市全体において限られた運転者等を需要に応じて適切に配分する必要があるため、当該エリアにおける交通モードについては現案のままといたします。	C
34	6	始発と終発は平日、土、日の差を設けるのではなく、同一時刻にすべき。	土日・祝日は通勤・通学需要が減少するなど、利用状況が平日とは異なることに加え、運転者の適切な休日確保や労務管理、安全運行確保の観点から平日と土日・祝日では運行体制が異なる場合があり、始発・終発時刻に差が生じるケースがあるため、現行のままといたします。	C
35	6	4ページ地域公共交通（幹線）の目指すサービス水準の団地幹線の項で18・19・15番線を考えた時、運行便数や終発時刻がこのようになることは無理だと思う。	今後は、団地幹線の路線の利用実態を確認し、便数や乗車密度に余裕がみられる団地幹線については便数の少ない団地幹線へ、再配分が可能か検討してまいります。	D
36	6	素案36～37ページ 向陽台字宿線について、現状、朝の7時便は、通勤・通学が中心にほぼ満車の状態です。改正案の乗合マイクロバスでは、乗り切らない状態のため、ピーク時間の路線バスを継続していただきたいと思えます。又、導入時期を延ばすなど、実態状況に応じた改正等をお願いいたします。	ご指摘のとおり、朝夕の通勤・通学時間帯に利用が集中している状況は認識しております。一方で、深刻な運転者不足の中で公共交通を持続させるためには、市全体において限られた車両や運転者等のリソースをいかに有効に活用するかが大きな課題となっております。今後は、普通免許でも運行可能な車両の活用や、ピーク時間の需要を踏まえたダイヤ調整等について、交通事業者等と連携し、公共交通ネットワーク全体の持続性を確保する観点から検討を進めてまいります。	D
37	6	向陽台は通勤・通学と免許返納した高齢者が増えていく状況です。現状でも朝夕の乗車率は結構高く、路線バスに座りきれない位で、バス利用者数が限定的とは思われません。補完交通の乗合タクシーが予定されているようですが、乗車できない人が出てくるのではないかと、乗車手続きの面倒や料金が割高になると、自家用車への利用転換が増加することが懸念されます。路線バスを便数を減らして朝夕だけでも運行できないかご検討をお願いします。	同上	D
38	6	内容を見たが、普段公共交通を利用していない者が作ったとしか思えない内容で少々残念であった。「利用が低下しているから路線バスを無くし乗合タクシー等にする」という考えにしか傾いていない。居住人口はいるのに、利用が少ないというのは、「利便性が低下していることにより乗客が減少している」という視点でもう少し見てほしい。	乗合タクシー等への転換は、深刻な運転者不足を背景に、市全体において限られた車両や運転者等のリソースを需要に応じて適切に配分し、サービス水準の維持を図りながら公共交通ネットワークを再構築するための対応であり、今後も利用状況を把握しつつ対応を検討してまいります。	D
39	6	また、私個人の意見として、伊敷西部地域は検討し直すべきである。私は祖母が丸岡に住んでいるが、昨年丸岡線が土日祝休休になった上に、4月に南国交通の丸岡線も廃止になった。これで、平日朝夕のみバスで日中は乗合タクシーとなると公共交通に対するハードルが上がると、余計に利用しにくくなる。乗合タクシーという手段により、運行の効率性は上がるかもしれないが、予約制・登録制となると公共交通を使うというハードルが格段に上がるということをご理解頂きたい。幹線強化を維持するために乗合タクシーの転換が必要ですよという回答をなさるのであれば、丸岡発の花野団地経由便を復活させる等、他にも策はあるはずであるので、今一度検討頂きたい。	路線バスと比べ乗合タクシーの利用のハードルが高いことのご指摘は重要な課題と認識していることから、各地域で説明会を開催し不安の解消や利用方法の周知に努めております。一方で、深刻な運転者不足を背景に、市全体において限られた車両や運転者等のリソースをいかに有効に活用するかが大きな課題となっており、利用ニーズを踏まえた幹線と支線の役割分担を明確にしたネットワーク形成が重要であると考えております。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
40	6	鹿児島で仕事関係で月に四回ほど鹿児島に通い、公共交通を利用させていただいております。郡山地域の計画について、スパランドららへのアクセス再考をお願いしたい。私は郡山地区に仕事の移動で月に数回バスを使っていますが、鹿児島交通の路線廃止後とあいバス再編後でスパランドららへのアクセスは格段に不便になった。JRバスが郡山地域を走っており、JR九州バスを一部乗り入れ出来ないでしょうか。幹線強化をいう観点から見ると少し逸脱してしましますが、公共交通利便増進の観点から、新規開拓という明るいニュースがあっても良いのではないのかと思う。乗合タクシーではなかなか利用しづらい。新たな需要開拓という視点でも、効率性重視だけではなく、新しい取り組みを進めてほしい。	乗合タクシー等への転換は、深刻な運転者不足を背景に、市全体において限られた車両や運転者等のリソースを需要に応じて適切に配分することで、サービス水準の維持を図りながら持続可能な公共交通ネットワークを再構築するための対応であり、今後も交通事業者等と連携して対応を検討してまいります。	D
41	7	概要版P21の文言の中へ近い将来導入される自動運転バスを記載すべきと思う。	自動運転バスは、運転者不足対策として将来的な可能性が期待される一方、導入や運行に係るコスト、安全性の確保などの課題もあることから、現時点では具体的な路線への位置付けは行っておりません。今後、導入可能性については検討課題として調査研究を行ってまいります。	C
42	7	支援策があるというのは素晴らしいと思うが、若い人材を今のうちにしっかり取り込んでおかないと路線バスの未来はないと思う。公共交通は鹿児島におけるインフラと位置付け、若い人材の確保が急務である。プラットフォームを作ることも大事であるが、根本的な人材確保が急務であり、新卒の就職の一つに選びたいくなるような支援策を検討するべきであると考えます。	若い人材も含めた多様な人材の確保は喫緊の課題であり、公共交通を支える担い手の確保が重要であると認識しております。今後は多様な人材確保に向け、人材マッチングプラットフォームの設置に加え、路線バス・タクシー運転者への就職奨励金の支給や、二種免許取得費用への支援、家賃補助等の支援策に取り組んでまいります。いただいたご意見につきましては、今後の人材確保策を実施するうえで参考とさせていただきます。	D
43	7	公共交通の利用促進について“自家用車から公共交通への利用転換”とあるが、公共交通の利便性の低下の進行があるのに、このようなことはできないわけではいけません。公共交通が不便だから車が増えるわけで、「車をやめて公共交通を使ってください」と考えるのは無理がある。	わかりやすい運行情報の提供の充実や乗継環境の改善などにより、公共交通の利便性向上を図るとともに、路線バス運賃の半額実証実験を行うなどして、自家用車から公共交通への利用転換を促進する取組を行ってまいります。	E
44	7	キャッシュレス決済の導入支援のお金をもう少し増やした方がよいと思います。	国の補助制度等を活用しながら、必要な予算確保に努めてまいります。	E
45	8	概要版P12の推進体制の中へ今後の推進計画が適正に推進されるよう、行政、交通事業者、関係団体等が協議するうえから、P.D.C.Aサイクル図と推進計画を記載した方がより理解できると思う。	概要版には掲載できていませんが、本編「第9章「公共交通ビジョン」の推進体制」―「9-3 評価指標の達成状況の評価手法等」においてPDCAサイクルを明示しております。	B
46	9	概要版P2計画の目的の5行目…を策定しました。→…を策定します。の方がよい。	利便増進実施計画は、改定後のビジョンに基づき策定されるため、「策定しました」と表現しております。	E
47	9	概要版P21事業に必要な資金の額・調達方法の欄へ、公共事業の収入額、支出額を入れた表にするとより理解できる。	複数事業者・運行形態が混在するため、一律の収支表整理は困難であり、公的資金投入額に着目して整理しております。	E
48	10	第2章：メインハブ「谷山駅」の機能最大化と中心市街地への接続強化 2-1. 南部ゲートウェイとしてのインフラ制御 ④一度試みに「あいバス」を利用した。山間部を縫うように走り、点在する福祉施設を巡回していた。施設利用者の乗車も1名あったことから必要であることは認識した。そのうえで、現行の「あいバス」等は、利用率の低い時間帯でも固定ルートを周回する「リソースの浪費」が見受けられた。福祉の役割は堅持しつつも、各施設が個別に保有する送迎リソースを地域OSとして共有化し、「働く世代の通勤」や「日中の施設利用者」をもカバーする実利型シャトルへ再定義すべきである。これにより、路線の収益化と便数増の好循環を生み出す。また、山間部居住者向けのバス停は貴市が提唱している乗合タクシーへの転換等も積極的に活用し、あいバスの路線見直しなどによる収益化と便数増へ寄与していただきたい。	公共交通不便地における交通手段の見直しにあたっては、利用実態に加え、地域特性やまちづくりの視点、住民ニーズ、費用対効果等を総合的に勘案しながら、運行ルートの見直しや乗合タクシーへの転換を進めているところです。また、福祉施設等が所有する送迎リソースの活用については、運行意向のある施設等に対して必要な助言を行うなど、引き続き支援してまいります。	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
49	10	第3章：セクター別「垂直オフロード」詳細設計 3-1. 坂之上・光山・慈眼寺団地：文教・住宅混合パッチ ①国際大学シャトルの一般開放：大学の独自リソースを地域OS（一般路線）に統合。学生には「乗継割引」を、住民には「増便」を提供し、自家用車の流出を根源から削減する。	深刻な運転者不足の中で公共交通を持続させるためには、地域における輸送資源を有効活用する取組は重要と認識しており、第6章基本方針1戦略1に基づく推進施策「地域等の自主的な取組に対する支援」の中で取り組むこととしております。 一方で、ご提案のように学生と学生以外の方で料金を分けるためには、本人確認を確実かつ円滑に行う仕組みが必要となるほか、運行主体や費用負担等についての整理が必要となり、制度・システム両面から実現性や課題を検討する必要があると考えております。	B
50	10	第2章：メインハブ「谷山駅」の機能最大化と中心市街地への接続強化 2-1. 南部ゲートウェイとしてのインプット制御 ③ロータリーのLIX改善：一般車の通り抜けを物理的に遮断し、バス最優先の環境を構築。定時性を極限まで高める。	駅前広場を利用する一般車両と通り抜け車両を判別することが困難であり、物理的な遮断は難しいものと考えております。	C
51	10	第6章：将来ロードマップ（ハードウェア・アップグレード） 6-1. 成功体験から「市電延伸」への段階的コミット まずは「シャトル+鉄路」の黒字化により、システムとしての正当性を立証する。そのエビデンスに基づき、以下の延伸案をロードマップ化する。 1. 谷山電停から谷山駅への接続 2. 谷山駅から西谷山or中山方面への延伸 3. 産業道路脇グリーンベルトを活用した南部延伸	ご意見のあった市電の延伸につきましては、過年度において市内18地区を対象に、各地区の需要見込み、渋滞緩和効果、採算性、実現可能性などを調査・比較検討いたしました。西谷山や中山方面、南部への延伸は、現時点で予定はないところでございます。	C
52	10	公共交通機関のサービス維持に関して、鹿児島市民と市民以外の料金を別にするのがいいと考える。	ご提案のように市民と市民以外の方で料金を分ける取組については、居住確認を確実かつ円滑に行う仕組みが必要となるなどの課題があり、先行事例や国の動向等を踏まえ、必要性や実現性等を慎重に検討する必要があると考えています。いただいたご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。	D
53	10	■ はじめに：6年間の現場デバッグ報告 私は過去6年間、和田⇄鴨池新町間を自転車通勤し、雨天や体調不良時にはバス（鹿児島交通6-3番線）を利用する「現場の利用者」として、南部交通の挙動を視察し続けてきました。本提言は、既に「市長への提言」として送付済みの内容と一貫性を持たせつつ、既存資料の「古いキャッシュ」ではなく、日々の渋滞発生源やバス路線の非効率性をリアルタイムでデバッグし続けた結果導き出した、「20年後の鹿児島を支えるための都市OS再構築案」であると想定しています。 第1章：現状のシステムバグと「225号」デバッグ報告 1-1. 実機観測に基づくボトルネックの特定 国道225号の渋滞は、単なる交通量の多さではなく、「パケットの競合」と「非正規ルートからの流入」が主因である。通常の交通感覚においては、「本線が渋滞していようと、抜け道を使用するより結局は本線が早い」のが都市インフラとしての自然な姿である。しかし、現在の鹿児島南部（国道225号）では、その経験則が合致していない。「抜け道の抜け道」を知る者だけが優遇され、不慣れな者が本線でスタックするという不平等は、観光地・鹿児島としての『おもてなしの質（アクセシビリティ）』を著しく阻害している。初見のドライバーでも安心して本線を選択できる「平等な交通OS」への回帰こそが、本提言の根幹である。 ①脇道流入による遅延：本線の青信号時間が長いことから、正規ルート（本町、谷山支所前等）の赤信号待ちを嫌った車両が正規ルート以外の脇道から本線へ割り込み、全体のフローを乱している。 ②谷山駅周辺のデッドロック：川島病院横交差点からの左折可能台数が、先にある谷山駅前交差点の赤信号により制限され、結果として「谷山ロータリー」が一般車の抜け道と化している。これが市営バス14番線の大幅な遅延（10分ほど後発の鹿児島交通に追い越される事象（即ち14番線がロータリーに10分近く滞留している）を招いている。また、同地点のデッドロックから逃れるため、笹貫バイパスの竹迫線入口交差点から清見橋北交差点への流入へと繋がり、同地点の渋滞を引き起こしている一因と想定される。 ③バス専用レーンの機能不全：二軒茶屋交差点までは比較的順守されているが、鶴ヶ崎入口交差点南部から流入車が増加。優先レーン区間ではルールが形骸化し、公共交通の速達性が担保されていない。 ④右折パケットによる遮断：夕方国道225号下りの清見橋北交差点等における右折車が直進車を塞ぎ、長大な渋滞を引き起こしている。本交差点のセンターラインの再設定や右折レーンの再設定など、ハードではなくソフト見直しである程度効果が創出されると想定している。 ⑤谷山港区入口交差点から国道225号上りは谷山港や南栄などからの帰宅ラッシュにより日々慢性的な渋滞が引き起こされている。朝、昼、夕の国道225号側の信号時間調整による渋滞緩和が必要と想定している。	現在策定中の「鹿児島市渋滞対策基本計画（素案）」においては、本市における渋滞発生要因を①交通の集中、②交通容量の不足、③中心部通過交通の流入、④過度の自動車依存の4つを整理しております。 国道225号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっていることから、南北交通軸の強化を図っていくこととしており、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
54	10	第2章：メインハブ「谷山駅」の機能最大化と中心市街地への接続強化 2-1. 南部ゲートウェイとしてのインプット制御 ①南部・南薩パケットの集約：中山、慈眼寺、坂之上、加世田、川辺等のバスをすべて谷山駅で「接続（ハブ化）」かつ遮断させ、鉄路へ確実に送客する。	谷山駅は南部地域における主要な交通結節点であり、鉄道とバスの接続は利便性向上の観点から重要であると認識しております。 一方で、乗り継ぎに際しては、運賃体系や割引制度のあり方、運行遅延による接続の乱れなどの課題もございます。 このため、今後の路線再編にあたっては、利用実態や地域特性等を踏まえ、中心部への直通運行の継続や、鉄道駅等の交通結節点までのフィーダー運行への見直しについて、検討してまいりたいと考えております。	D
55	10	②空白地、脆弱地への高頻度アクセス：谷山港、南栄、東開エリア（免許センター、大病院、イオン等）への通勤・施設利用者向けシャトルを新設。 昼間帯の外出機会を創出することで、路線の収益性を向上させる。（バス⇄バスを含む）	谷山駅の拠点性は評価しており、新たな路線の新設にあたっては、利用ニーズや運行体制、既存路線との役割分担、費用対効果等を踏まえた検討が必要となりますが、現在は深刻な運転者不足の状況にあるため、現状、路線の新設は難しい状況にあります。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
56	10	② シームレスな乗り換えUXの実現：これにより「JR谷山駅 ⇄ 市電谷山電停」間の移動時間を短縮・安定化させ、自家用車から公共交通へのシフトにおける心理的障壁を最小化する。 【戦略的アメニティ整備による「滞留」の価値化】 乗り換えの「滞留時間」をストレスではなく「消費」に変えるため、駅至近に生鮮食品、ランチ、ディナー（軽食）、ファストファッション（GU等）のテナントを誘致する。これは谷山地区内での完結を目的とするのではなく、「中心市街地（天文館・中央駅）へ向かう前、あるいは帰り道」の利便性を高めることで、南部住民をスムーズに公共交通ネットワークへと誘い出すためのインフラ投資である。	谷山駅周辺地区では、JR指宿枕崎線の鉄道高架化事業と合わせて魅力ある都市空間の形成等を図るため、土地区画整理事業を実施してきたところです。その実施にあたっては地区計画を定めており、区画整理による街区再編等に合わせ、駅前の街区を中心に商業業務等を誘導し、商業業務空間の拠点形成を図ることとしており、現在、生鮮食品スーパーやカフェなどの立地が進んでいるところです。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
57	10	第3章：セクター別「垂直オフロード」詳細設計 3-1. 坂之上・光山・慈眼寺団地：文教・住宅混合パッチ ②坂之上駅の最適化：駅のリロケーションまたは新駅設置により徒歩圏を拡大。坂之上、光山循環バスなどや慈眼寺団地等からのシャトル便とJRを直結させ、225号・産業道路の負荷を軽減する。	坂之上駅周辺では、公共交通を利用しやすくするため自動車乗降場の整備に向けた用地取得等に取り組んでいます。同駅は地形的な制約から、バスとの円滑な接続が難しいため、結節点としては隣駅の慈眼寺駅を活用することを検討しており、まずは同駅にまいばすを接続させる予定です。	D
58	10	3-2. 紫原・与次郎・鴨池新町：海側バイパス回線 ①デュアル・ハブ運用：南鹿兒島駅と郡元を連結。紫原からの通勤パケットを南鹿兒島駅でキャッチし、225号を介さず直接海側セクター（オフィス街・病院）へ配送する。	南鹿兒島駅および郡元駅については、現状では路線バスが直接接続しておらず、用地面の制約等を踏まえると、両駅を新たに路線バスの主要な交通結節点として運用することは困難な状況にあります。 現在、鉄道利用者が当該エリアへアクセスする際には、鹿兒島中央駅や鹿兒島駅が路線バス等への乗り換えの結節点として主に機能しており、こうした既存の役割分担を踏まえた公共交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。	D
59	10	第4章：行政データのデバッグ（人口推計の修正） 4-1. 西谷山・和田地区のリアルタイム・ログ 市の既存資料（「第二次鹿兒島市公共交通ビジョン改定版（素案）」P3）にある「谷山駅周辺団地人口」は、近年の急速な宅地開発と子育て世代の流入実態に対し過小評価されている懸念がある。旧谷山市区域は今や鹿兒島市全域を支える「成長エンジン」であり、この「過少見積もり」に基づいたビジョン策定は、将来的な交通バンクを招くリスクがある。 南部は「攻めるべき投資対象」として再定義していただきたい。	ご指摘の谷山駅周辺団地人口については、令和2年国勢調査の人口で集計したものであり、近年の人口動向や土地利用の変化については、今後も継続的に注視していく必要があると考えております。 いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
60	10	第5章：論理的インセンティブ（包括割引プロトコル） 5-1. 3セグメント・一気通貫運賃 「バス⇒市電orJR⇒バス」「バス⇒バス」などを含む最大3セグメントを割引運賃体系でカバー。割引原資はバスからの送客により潤う鉄路側の増収を充てる。「不便だから、高いから、自家用車を選ぶ」というエラーを、経済的インセンティブによって解消し、強制的にオフロードを推進する。	地域公共交通ネットワーク再構築に向けた取組の1つとして、公共交通へのキャッシュレス決済の導入を促進するとともに、利用しやすい運賃体系を検討することとしており、いただいたご意見については、今後の取組の参考と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
61	10	<p>■ 結びに代えて</p> <p>鹿児島全体の発展のためには、成長著しい旧谷山市区域の充実が不可欠です。本提言は、6年間累計4,000回以上に及ぶ実機観測に基づくデバッグ結果であり、抽象的な理論論ではありません。中心市街地の更なる発展を支える強固な土台として、旧谷山市区域のポテンシャルを最大化する「即時実装」を強く期待しております。また、本提言の実現により、慢性的な渋滞に陥っている国道225号をはじめとする南北の幹線も渋滞解消へ繋がると信じています。具体的には、中心市街と谷山を鉄路に完全移行することにより、国道225号などはバス専用や優先を廃止し一般車へ転換可能となり、自動車から公共交通機関へのシフトによる自動車の自然減で渋滞原因の大幅削減に寄与すると信じています。</p>	<p>本市の交通政策に対し、長期にわたる実測に基づいた深い考察と熱意あるご意見をお寄せいただき、心より感謝申し上げます。ご提案には、多額の投資や多様な関係者との協議を要するものも含まれており、直ちに実装することが困難な内容もございますが、今後、具体的な事業を検討していく上での参考意見として受け止めさせていただきます。なお、個別の対応状況につきましては、これまでにご回答した内容のとおりです。</p>	D
62	10	<p>この度、市電電停に掲示されていた“電光掲示板”がなくなり、二次元コードをスマホで読みとって利用くださいとなったが、なぜこのような変更になるか不思議。あの掲示表示は客はどれだけ助かっていたか理解されないのでしょうか。</p>	<p>電車接近表示器については、老朽化による機器の故障が相次ぎ、また、設備更新のために必要な部品の製造も終了していることから、設置者の鹿児島市交通局が、復旧は困難であると判断し、表示を終了したところでございます。なお、現在は、スマートフォン等で運行状況や位置情報を確認できるサービスの案内を行っております。リアルタイム情報などの提供については、ご意見として今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	D
63	10	<p>民間のバス停に一切の路線図がないが、路線バス亭はそんなに変動するわけでもないのに、掲示しても良いのではないかと。</p>	<p>いただいたご意見については、利用者にとって分かりやすい情報提供のあり方も含め、交通事業者等と連携し、改善を検討してまいります。</p>	D
64	10	<p>この改定で公共交通の利便性が上がることを信じています。よろしくお願いします。</p>	<p>賛同のご意見として承ります。</p>	E
65	10	<p>2-2. 「中心市街地への快適な窓口」としての駅周辺整備  【駅周辺の回遊性向上と「ラストワンマイル」のデバッグ】 谷山駅と谷山電停（市電）を繋ぐ「旧JR永田川橋（現・歩道専用橋）」ルートは、南北の鉄道を補完する極めて重要な歩行者・自転車のショートカット動線である。しかし、現状では永田川付近の道路交差点（東谷山2丁目11番付近）において、歩行者・自転車パケットが車の途切れを待つ「スタック（滞留）」が発生している。  ① 横断歩道の新設による優先制御：当該地点に信号なし横断歩道や路面標示を設置することで、渋滞時においても一般車が「パuffa（車間）」を空ける物理的・心理的トリガーを創出する。</p>	<p>ご意見として承ります。  いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	E
66	10	<p>民間事業者がバス運行を行っているなかで、再編や調整という部分でも行政である鹿児島市が抱える困難さというのは計り知れないものもある。交通結節点の整備や、鹿児島市の未来へ向けて持続する公共交通網の整備は民間事業者だけでは実現できず、行政でなければできないことも数多くあると思う。未来のためにも頑張っていたきたいし、一市民として何らかの形で公共交通網の維持に携われることがあれば光栄に思う。</p>	<p>激励のご意見として承ります。</p>	E